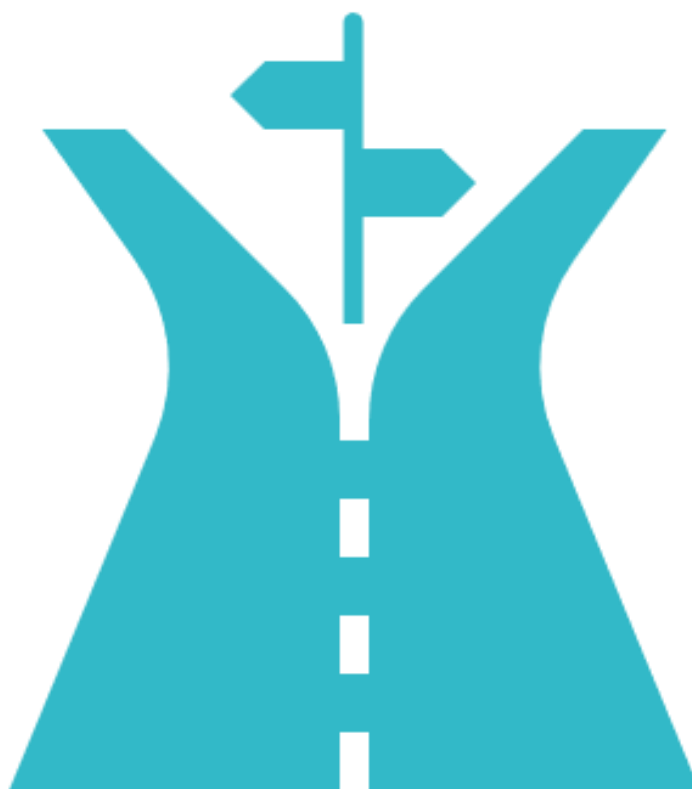


Heikki Metsäranta, Sakari Somerpalo, Jukka Räsänen

# Selvitys teiden hallinnollisista luokista



30.11.2023

**WUUTIS**

**linea**  
konsultit

**RAMBOLL**

## Esipuhe

Tien hallinnollinen luokitus kertoo tien omistuksesta ja ylläpitovastuusta. Nykytilanteessa 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).

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032 on yhtenä toimenpiteenä tarkastella maantie- ja yksityistieverkkojen rajapintoja yksityisteiden yhteiskunnallinen merkitys huomioiden sekä maanteiden ja katuverkon rajapintoja.

Tässä selvityksessä on tarkasteltu teiden hallinnollisten luokkien määrittelyä, teiden hallinnollisten luokkien tunnistamisen ja muuttamisen prosesseja, nykyisten määrittelyjen ja prosessien muuttamisen vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Selvitys on tehty tausta-aineistoksi Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämiseen ja yleisemmin liikenteen hallinnonalan käyttöön.

Työn ohjausryhmään kuuluivat Eeva Ovaska (pj. 30.9.2023 asti), Satu Kaskinen (pj. 1.10.2023 alkaen) ja Kaisa Kuukasjärvi liikenne- ja viestintäministeriöstä, Jukka Peura ja Elisa Sanasvuori Väylävirastosta sekä Petteri Kukkola Liikenne- ja viestintävirasto Traficomista.

Selvitystyön osana tehtiin kysely ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueille maanteiden ja muiden hallinnollisten tieluokkien rajapinnoista sekä haasteltiin aiheen asiantuntijoita Väylävirastosta, Kuntaliitosta, ELY-keskuksista ja eräistä kaupungeista.

Selvityksessä esitettävät päätelmät ja suositukset perustuvat tekijöiden tässä selvityksessä tekemiin havaintoihin ja ajatteluun, eivätkä ne välttämättä edusta työn ohjausryhmän tai työssä haastateltujen tahojen kantoja.

Työn konsultteina olivat Heikki Metsäranta, Wuutis Oy (pp.), Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy ja Jukka Räsänen, Ramboll Finland Oy.

Turussa, Helsingissä ja Espoossa 30.11.2023

Tekijät

# Tiivistelmä

## Selvityksen lähtökohdat ja tarkoitus

Tässä selvityksessä on tarkasteltu teiden hallinnollisten luokkien määrittelyjä 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

Maanteiden ja yksityisteiden rajapinnan tarkastelun perusteella havaitaan, että vuoden 2005 maantielain perusteluissa esitetty yleisen liikenteen määritelmä on edelleen voimassa. Väyläviraston määrittelemät merkitystekijät tarkentavat säädösperustelun määrittelyä 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. Samaan aikaan on pienempi määrä yksityisteitä, joiden tulisi vastaavilla kriteereillä olla maanteitä. Tilaanne 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. Olisikin tärkeää, että Väyläviraston toiminnalle asiassa olisi selvä valtakunnallinen linjaus.

## Päätelmät maanteiden ja katujen rajapinnasta

Maanteiden ja katujen rajapinnan tarkastelun perusteella havaitaan, että 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 kuitenkin perusteltua käydä yhdessä läpi maankäyttö- ja rakennuslain 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. Muutosprosessiin tarvitaan myös valtakunnallista opastusta. Tämä olisi perusteltua tehdä maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen yhteydessä.

Tarvitaan yhtenäinen valtakunnallinen linjaus siitä, onko maantiealueiden osalta vanhentuneiden kaavojen päivityksiä tarpeen pyrkiä edistämään nopeammin kuin tapahtuu maankäytön muutostarpeiden myötä ja pitäisikö kadunpitopäätöksiä pyrkiä nopeuttamaan. Muutosten tekemiseen ei kuitenkaan ole perusteltua ohjata kovin paljon lisärahoitusta tilanteessa, jossa sekä maanteiden että katujen rahoitus on huomattavasti tarvetta pienempi. 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.

### **Suosituksset jatkotoimista**

Selvityksen perusteella esitetään seuraavat suositukset:

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 jatkotoimista.
3. Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto 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 yhdessä päivittää ja ohjeistaa sovitut toimintatavat paikallisen liikenteen ja teiden verkollisen aseman määrittelyyn, kadunpitopäätöksiin 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.

# Sammanfattning

## Utredning om vägarnas administrativa klasser

### Utgångspunkter och syfte för utredningen

I denna utredning har definitionerna och förändringsprocesserna för vägarnas administrativa klasser samt utvecklingsbehoven för båda dessa områden granskats. De administrativa klasserna för vägar omfattar statligt ägda landsvägar, kommunalt ägda gator och privatägda enskilda vägar. De centrala lagstiftningarna för vägens administrativa klassificering och dess förändringar är lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), lagen om enskilda vägar (560/2018) samt markanvändnings- och bygglagen (132/1999). Vid ändringar av lagstiftning som rör vägar har man vanligen granskat behoven av att ändra vägarnas administrativa klasser. Denna utredning är en del av granskningsbehoven som uppstått på grund av ändringarna i lagen om trafiksystem och landsvägar från år 2018. Utredningen har separat undersökt gränssnitten mellan landsvägar och enskilda vägar samt mellan landsvägar och gator.

### Slutsatser om gränssnittet mellan landsvägar och enskilda vägar

Baserat på granskningen av gränssnittet mellan landsvägar och enskilda vägar noteras att definitionen av allmän trafik som presenterats i motiveringarna till landsvägslagen från 2005 fortfarande gäller. Betydelsefaktorer definierade av Trafikledsverket specificerar lagmotiveringarnas definitioner till en tillräckligt exakt nivå.

Den omfattande nätverket av småvägar erkänns som viktigt för olika sektorer, speciellt primärproduktionens, leveranskedjor. Detta kräver dock inte att staten som väghållare eller biståndsgivare ska delta i underhållet av alla småvägar. Vid sidan av underhållet av landsvägar är statens metoder enskilda vägenslag och andra stöd för boende och näringsliv i glesbefolkade områden.

För närvarande finns det cirka 5 000 kilometer vägar som enligt lagen om trafiksystem och landsvägar borde vara enskilda vägar. Samtidigt finns det ett mindre antal enskilda vägar som ska vara riksvägar utifrån motsvarande kriterier. Situationen förändras ständigt i takt med att befolkningen och aktiviteterna i glesbefolkade områden fortsätter att minska. Det finns många mål för avveckling, och att omvandla en väg till en enskild väg kräver vanligtvis en vägplan. Planering kostar och kräver även administrativt arbete från myndigheterna. Det vore därför viktigt att Trafikledsverkets verksamhet i denna fråga hade en klar nationell riktlinje.

### Slutsatser om gränssnittet mellan landsvägar och gator

Baserat på granskningen av gränssnittet mellan landsvägar och gator observeras att zonindelningar och bestämmelser baserade på markanvändnings- och bygglagen är tillräckliga för att identifiera lokal trafik och vägens nätverksstatus. Nätverksanalyser och bedömningar av vägars roll i zonområden och förutsättningar för planering av trafikområden av ELY-centraler har fastställts som lagenliga i rättsfall. Det vore dock motiverat för statens trafikadministration, miljöministeriet och Kommunförbundet att tillsammans gå igenom tolkningsinstruktionerna för markanvändnings- och bygglagen för aktualitet och göra nödvändiga justeringar i definitionerna av nätverksenhet och lokal trafik, definitionen av omvandlingspunkten från lands-

väg till gata på infartsvägar samt definitionerna av nationellt betydande knutpunkter och deras vägförbindelser. Även nationell vägledning behövs i förändringsprocessen. Detta vore motiverat att göra i samband med reformen av markanvändnings- och bygglagen.

Det behövs en enhetlig nationell riktlinje om huruvida uppdateringar av föråldrade planer för landsvägsområden behöver främjas snabbare än vad som sker med förändringar i markanvändningen och om underhållet av gator bör påskyndas. Det är dock inte motiverat att rikta mycket extra finansiering till dessa ändringar i en situation där finansieringen för både landsvägar och gator är betydligt mindre än behovet. Ett motiverat framsteg vore att fortsätta göra ändringar från föråldrade trafikområdesmärkningar till gatuområden huvudsakligen när det finns behov av att förnya planer och i de sammanhang där det finns förbättringsbehov för vägavsnitten som förändras.

I stora stadsregioner finns ett behov av gemensam diskussion och synbildning mellan staten och kommunerna om de olika delarna av väg- och gatunätverkets roller och eftersträlvade nivåer.

## **Rekommendationer för fortsatta åtgärder**

Baserat på utredningen presenteras följande rekommendationer:

1. Trafikledsverket ska utarbeta en nationell definition och vägledning för bestämning av betydelsen av vägar med låg trafik och överensstämmelse med lagen om trafiksystem och landsvägar.
2. I samband med uppdateringen av Trafikplan 12 behandlas behoven av att avveckla delar av landsvägsnätet inom ramen för det nationella trafiksystemet och riktlinjer för fortsatta åtgärder fastställs.
3. Trafikledsverket och Traficom tillägger ett eget kapitel till det strategiska lägesbilden av vägnätet om omfattningen av landsvägsnätet i enlighet med de riktlinjer som fastställts vid uppdateringen av Trafikplan 12.
4. Trafik- och kommunikationsministeriet, miljöministeriet, Traficom, Trafikledsverket och Kommunförbundet inleder ett projekt i samband med reformen av markanvändnings- och bygglagen, vars mål är att gemensamt definiera överenskomna arbetsmetoder för att bestämma lokal trafik och vägnätets status, beslut om gatuunderhåll samt processen för att ändra administrativ klass.
5. I samband med fortsättningen av reformen av markanvändnings- och bygglagen granskas också behovet av att uppdatera föråldrade planer.
6. I stora stadsregioner bildas en gemensam syn mellan staten och kommunerna om de olika delarna av väg- och gatunätverkets roller, betydelse och eftersträlvade nivåer samt genomförandet av dessa på olika planerings- och zoneringsnivåer. Synbildningen kan ske till exempel i trafiksystemarbetet, strukturmodellarbetet, som en del av MAL-förhandlingarna eller i en separat process.

## Summary

### A study on the Administrative Classes of Roads in Finland

#### Background and Purpose of the Study

This report examines the definitions and processes of changes of the administrative classes of roads, as well as the development needs related to both. The administrative classes of roads include state-owned highways, municipal streets, and privately owned private roads. The key legislations for the administrative classification of roads and its changes are the Act on Traffic System and Highways (503/2005), Private Road Act (560/2018), and Land Use and Building Act (132/1999). Changes to legislation regarding roads typically involve examining the needs for changes in the administrative classes of roads. This report is part of the examination needs resulting from the 2018 changes to the Act on Traffic System and Highways. The study separately investigates the interface between highways and private roads, as well as between highways and streets.

#### Conclusions on the Interface Between Highways and Private Roads

Based on the examination of the interface between highways and private roads, it is noted that the definition of general traffic presented in the rationale of the 2005 Highway Act is still valid. The significance factors defined by the Finnish Transport Infrastructure Agency refine the legislative rationale definitions to a sufficiently precise level.

The extensive network of minor roads is recognized for its vital role in the supply chains of various sectors, especially in primary production. However, this does not necessitate the state's involvement in the maintenance of all minor roads. Alongside highway maintenance, the state's policy measures include state-aids for private roads and other subsidies for sparsely populated areas' housing and economic activities.

Currently, there are about 5,000 kilometres of roads that should be private roads according to the Act on Traffic System and Highways. At the same time, there is a smaller number of private roads that, by the same criteria, should be classified as public roads. The situation is constantly changing with the further decline in the population and activities in sparsely populated areas. There are many targets for discontinuation, and converting a road into a private road usually requires a road plan. Planning is costly and requires administrative work from agencies. Therefore, it is important that the Finnish Transport Infrastructure Agency has a clear national policy in this matter.

#### Conclusions on the Interface Between Highways and Streets

From the examination of the interface between highways and streets, it is observed that the guidance for the zoning symbols and regulations based on the Land Use and Building Act is sufficient for identifying local traffic and the network status of roads. Network analyses and assessments by ELY Centres of the roles of roads in zoning areas and the requirements for traffic area zoning have been found compliant with regulations in legal cases. However, it would be reasonable for the national transport administration, the Ministry of the Environment, and the Association of Finnish Local and Regional Authorities to jointly review the interpretation guide-

lines of the Land Use and Building Act for timeliness and make necessary refinements in defining network uniformity and local traffic, the change point of highway to street on entrance roads, and the definitions of nationally significant junctions and their road connections. National guidance is also needed in the change process. This would be justifiable to do in conjunction with the reform of the Land Use and Building Act.

There is a need for a unified national policy on whether to promote faster updates of outdated zoning plans for highway areas than is currently happening due to the needs for changes in land use, and whether to accelerate street maintenance projects. However, it is not justified to direct much additional funding to these changes in a situation where both highway and street funding is significantly lower than the need. A justified approach would be to continue making changes from outdated traffic area markings to street areas mainly when there is a need to renew zoning plans, and in those contexts where there are improvement needs for the road sections being changed.

In large urban regions, there is a need for a joint discussion and forming a common view between the state and municipalities on the roles and desired levels of different parts of the road and street network.

### **Recommendations for Further Actions**

Based on the study, the following recommendations are presented:

1. The Finnish Transport Infrastructure Agency should prepare a national definition and guideline for the significance of low-traffic highways and compliance with the Act on Traffic System and Highways.
2. During the update of the National Transport System Plan, the needs for discontinuing parts of the highway network will be addressed within the national traffic system context and actions will be outlined.
3. The Finnish Transport Infrastructure Agency and Traficom will add a chapter to the strategic situation picture of the road network about the extent of the highway network in accordance with the guidelines made during the update of the National Transport System Plan.
4. The Ministry of Transport and Communications, the Ministry of the Environment, Traficom, the Finnish Transport Infrastructure Agency, and the Association of Finnish Local and Regional Authorities will start a project in conjunction with the reform of the Land Use and Building Act, aiming to jointly define agreed-upon operating methods for classifying local traffic and the network status of roads, street maintenance decisions, and the administrative class change process.
5. As the reform of the Land Use and Building Act continues, the need to update outdated zoning plans will also be examined in this context.
6. In large urban regions, a joint view of the state and municipalities on the roles, significance, and desired levels of different parts of the road and street network and its implementation at various planning and zoning levels will be formed. This view can be formed, for example, in the transport system planning process, land-use planning process, as part of the negotiations concerning land use, housing and transport, or in a separate planning process.



# Sisältö

<b>1</b>	<b>SELVITYKSEN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET .....</b>	<b>10</b>
1.1	TEHTÄVÄ JA YHTEYDET AIEMPIIN TARKASTELUIHIN .....	10
1.2	TAVOITTEET JA TUTKIMUSKYSYMYKSET .....	11
1.3	TEIDEN HALLINNOLLISET LUOKAT JA NIIDEN OMINAISUUKSIA .....	12
<b>2</b>	<b>MAANTEIDEN JA YKSITYISTEIDEN RAJAPINTA.....</b>	<b>14</b>
2.1	KATSAUS MAANTEIDEN JA YKSITYISTEIDEN SÄÄDÖSPERUSTAN HISTORIAAN .....	14
2.2	KÄSITTEEN YLEINEN LIIKENNE SISÄLTÖ.....	15
2.2.1	Yleisen liikenteen vuonna 2005 kumotut määrittelyt.....	15
2.2.2	Yleisen liikenteen nykyinen määrittely .....	16
2.3	HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MÄÄRITTELY JA MUUTOKSET KÄYTÄNNÖSSÄ.....	17
2.3.1	Maantien lakkauttamisesta laadittava tiesuunnitelma.....	17
2.3.2	Toimintamalli yleisen liikenteen tarpeen arvioimiseksi.....	17
2.3.3	Selvitys ja suunnitelma maantieverkon laajuudesta 2007 .....	18
2.3.4	Nykyiset toimintatavat ja käytetyt kriteerit maanteiden lakkauttamistarpeiden selvittämiseksi.....	19
2.4	ERITYISTAPAUKSET .....	21
2.4.1	Polkutiet.....	21
2.4.2	Yksityistielossit.....	21
2.5	HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MÄÄRITTELYN JA MUUTTAMISEN KEHITTÄMISTARPEITA .....	22
<b>3</b>	<b>MAANTEIDEN JA KATUJEN RAJAPINTA.....</b>	<b>24</b>
3.1	MAANTIEN JA KADUN RAJAPINTATARKASTELUJEN HISTORIAA.....	24
3.2	LIIKENNEALUEEN KAAVOITTAMINEN JA KADUNPITOPÄÄTÖS .....	26
3.2.1	Liikennealueen kaavoittamisen edellytykset.....	26
3.2.2	Paikallisen liikenteen ja tien verkollisen aseman tulkintaohjeistus.....	26
3.2.3	Kadunpitopäätös .....	27
3.3	MAANTEIDEN JA KATUJEN HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MÄÄRITTELY JA MUUTOKSET KÄYTÄNNÖSSÄ.....	29
3.4	HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MÄÄRITTELYN JA MUUTTAMISEN KEHITTÄMISTARPEITA .....	31
3.5	MAANTIEN JA KADUN RAJAPINNAN TARKASTELUN TILANTEITA JA HAASTEITA .....	33
3.5.1	Yleiskuva tarkasteltavista tilanteista.....	33
3.5.2	Liikennealueen kriteerit .....	36
3.5.3	Vanhentuneet kaavamerkinnot .....	37
3.5.4	Tarve muuttaa tie katumaisemmaksi.....	38
3.5.5	Kadunpitopäätöksen pitkittyminen .....	38
3.5.6	Valtion intressi kaupunki- ja taajama-alueiden teillä .....	39
<b>4</b>	<b>VAIHTOEHTOJA TEIDEN HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MÄÄRITTELYIHIN JA MUUTOKSIIN.....</b>	<b>40</b>
4.1	VAIHTOEHTOTARKASTELUJEN TARPEET .....	40
4.2	MAANTEIDEN LAKKAUTTAMISEN TOTEUTUKSEN VAIHTOEHDOT .....	40
4.3	KAAVOITUKSEEN KOHDISTUVAT VAIHTOEHDOT .....	41
<b>5</b>	<b>TEIDEN HALLINNOLLISEN LUOKITUKSEN MUUTOSTEN VAIKUTUKSET .....</b>	<b>42</b>
5.1	TEIDEN HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MUUTOSTEN MAHDOLLISIA VAIKUTUKSIA .....	42
5.2	TEIDEN HALLINNOLLISTEN LUOKKIEN MUUTOSTEN TARKASTELU LIIKENNE 12:N TAVOITTEITA VASTEN .....	46
5.3	MAANTIEN LAKKAUTTAMISEN TOTEUTUKSEN VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI .....	47
5.4	KAAVOITUKSEEN KOHDISTUVIEN VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI .....	48
<b>6</b>	<b>PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET TULOSTEN HYÖDYNTÄMISESTÄ.....</b>	<b>50</b>
6.1	MAANTIEN JA YKSITYISTIEN RAJAPINTA.....	50
6.2	MAANTIEN JA KADUN RAJAPINTA .....	50
6.3	SUOSITUKSET .....	52

**Liite:** ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastualueille 1.9.2023 lähetetyt kysymykset

# 1 Selvityksen lähtökohdat ja tavoitteet

## 1.1 Tehtävä ja yhteydet aiempiin tarkasteluihin

Maanteitä, katuja ja yksityisteitä koskevaa lainsäädäntöä uudistetaan aika ajoin. Lakimuutosten yhteydessä tulee esille tarve tarkastella muutosten merkitystä käytännössä. Teiden hallinnollisista luokista ja niiden muutostarpeista on 2000-luvulla tehty kaksi koko maan kattavaa tarkastelua:

- Vuonna 2000 voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, jäljempänä MRL) yhteydessä tehtiin arvio siitä, paljonko eri alueilla on asemakaava-alueilla sijaitsevia teitä, joiden hallinnollinen luokka tulisi muuttaa (maantiekse tai kaduksi). Tiehallinnon, ympäristöministeriön ja Suomen kunta-liiton yhteistyönä määriteltiin hallinnollisen luokituksen periaatteet, jotka päätyivät kaavoituksen ohjeisiin.
- Vuonna 2006 voimaan tulleen maantielain (503/2005, jäljempänä MTL) yhteydessä ja valtiovarainministeriön asettaman tavoitteen myötä Tiehallinto teki arvion siitä, paljonko eri alueilla on maanteitä, jotka eivät enää palvele yleisen liikenteen tarvetta ja tulisi lakkauttaa. Arvion perusteella Tiehallinto laati suunnitelman ja aikataulun maanteiden lakkauttamisista.

Kumpikaan tarkastelu ei ole johtanut merkittäviin maantieverkon laajuuden muutokseen. Tien hallinnollisen luokan muutokset tapahtuvat hitaasti ja vaativat prosessin sekä rahoitusta. Yksitystien tai kadun muuttaminen maantiekse tapahtuu tiesuunnitelmalla. Maantie voi lakata myös kunnan kadunpitopäätöksellä. Maantien muuttaminen kaduksi edellyttää, että kunta merkitsee maantien alueen kaduksi asemakaavassa ja tekee kadunpitopäätöksen. Tien hallinnollisen luokan muutoksen yhteydessä voidaan sopia ELY-keskuksen ja kunnan kesken tielle tehtävistä korjauksista ja parannuksista ja niiden rahoitusosuuksista.

Uudistettu yksityistielaki (560/2018, jäljempänä YksTL) tuli voimaan elokuussa 2018 korvaten vuoden 1963 lain yksityisistä teistä. Lakiuudistuksessa muun muassa karsittiin yksityisteiden avustuskriteereitä ja mahdollistettiin tieoikeuden perustaminen kuntien tai valtion hyväksi tapauksissa, joissa ne ohjaavat yleistä liikennettä yksityisteille.

Maantielain päivitys laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005, jäljempänä LjMTL) tuli voimaan 1.8.2018 ja liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, jäljempänä pääväyläasetus) 1.1.2019. Näistä säädösmuutoksista seurasi tarve tarkastella etenkin maanteiden toiminnallisen luokitusten muutostarpeita. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032 (jäljempänä Liikenne 12 -suunnitelma) tarkastelutarve määriteltiin näin:

*Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla päivitetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain edellyttämä maanteiden toiminnallinen luokitus vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita vuoden 2022 loppuun mennessä. Tässä yhteydessä tarkastellaan erityisesti maantie- ja yksityistieverkkojen rajapintoja yksityisteiden yhteiskunnallinen merkitys huomioiden sekä maanteiden ja katuverkon rajapintoja. Päivitys tehdään yhteistyössä kuntien ja yksityistietoimijoiden kanssa.*

Asiaa käsiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön verkko-osaston kehittämissyksikön arviomuistiossa 13.4.2022. Lokakuussa liikenne- ja viestintäministeriö antoi Väylävirastolle toimeksiannon selvittää toiminnallisten luokkien muutostarpeet. Toimeksiannon mukainen tarkastelu on raportoitu Väyläviraston julkaisussa 47/2023.

Arviomuistion mukaan maanteiden, yksityisteiden ja katujen rajapintoja koskevan sääntelyjärjestelmän tarkastelulle ei ole merkittävää tarvetta, mutta yleisen liikenteen tarpeet ovat voineet muuttua muun muassa aluerakenteen muutoksen seurauksena. Tässä työssä vastataan Liikenne 12 -suunnitelman tehtävään maanteiden ja yksityisteiden sekä maanteiden ja katujen rajapintojen tarkastelusta.

## 1.2 Tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Työn tavoitteena on ollut selkeyttää teiden hallinnollisia luokkia ohjaavien käsitteiden paikallinen liikenne ja yleinen liikenne sisältöä nykyisin sekä selvittää haasteita teiden hallinnollisten luokkien määrittämisessä ja muuttamisessa.

Lisäksi työssä on ollut tavoitteena selvittää vaihtoehtoja tarkemmiksi kriteereiksi teiden hallinnollisten luokkien määrittelemiseksi sekä arvioida eri vaihtoehtojen vaikutuksia. Kriteerien vaikutuksia tulee arvioida muun muassa eri tieliikenneväylien pitäjien vastuiden, maantieverkon laajuuden sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden ja yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmista.

Työssä on haettu vastauksia seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Mikä on nykyisin käsitteiden paikallinen liikenne ja yleinen liikenne sisältö?
2. Mitkä ovat siten tämänhetkiset kriteerit teiden hallinnollisten luokkien muuttamiseksi?
3. Miten teiden hallinnollisten luokkien määrittelyä ja muutoksia nykyisin tehdään käytännössä?
4. Millaisia kehittämistarpeita teiden hallinnollisten luokkien määrittelyyn ja muuttamiseen voidaan nykytilassa tunnistaa?
5. Millaisia vaihtoehtoja olisi nykyistä tarkempien kriteerien asettamiselle tien hallinnollisen luokan ohjaamiseksi?
6. Millaisia vaikutuksia kriteerien eri tarkennuksilla voisi olla?
7. Miten työn tuloksia voitaisiin hyödyntää seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa sekä mahdollisissa tulevilla säädös-hankkeissa?

### 1.3 Teiden hallinnolliset luokat ja niiden ominaisuuksia

**Maantie** on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa (LjMTL 4 §). Maantiet ovat Väyläviraston omistamia kiinteistöjä tai tieoikeuden perusteella hallinnoimia tiealueita muiden tahojen omistamilla kiinteistöillä. Maantiet jaetaan liikenteellisen ja verkollisen merkityksensä perusteella toiminnallisiin luokkiin eli valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin (LjMTL 4 §):

- valtatie palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä
- kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä
- seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin
- muut maantiet ovat yhdysteitä.

**Katu** on asemakaavassa osoitetulla katualueella sijaitseva tieliikenteen väylä. (MRL 83 §). Katu on luovutettu yleiseen käyttöön kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä (MRL 86 §). Kadut sijaitsevat kuntien omistamilla katualueilla tai muilla yleisillä alueilla.

**Yksityistie** on ensisijaisesti yksityistä liikennetarvetta palveleva tieliikenteen väylä, johon kohdistuu rasitteena vähintään yhden kiinteistön hyväksi tieoikeus. (YksTL 3 §). Yksityistieistä on erotettava viralliset yksityistiet ja maanomistajien omat tiet. Erottaminen on usein vaikeaa ja onnistuu luotettavasti vain Maanmittauslaitoksen rekisteristä. Yksityisteillä on myös lauttavälejä, joiden liikenne hoidetaan tiekunnan järjestämänä.

Taulukko 1. Teiden hallinnollisia luokkia kuvaavia tunnuslukuja.

	Maantiet	Kadut	Yksityistiet
Tiepituus 2022, km	78 000	31 000	331 000
Teiden kunnossapitomenot 2022, M€/v	750	660	330*
Valtion avustukset 2022, M€/v		39	40
Kuntien avustukset, M€/v			170**

Lähteet: SVT 2023 (tiepituudet), Väylävirasto 2023 (maanteiden perustienpidon menot), Tilastokeskus 2023 (kadunpidon menot), Traficom 2023 (valtionavustukset katuihin), Valtion talousarvio 2022.

\* Arvioitu keskimääräisellä yksikkökustannukset 1000 euroa/tie-km (Vihtonen 2015, Isonkyrön kunta 2020, Suomen Tieyhdistys 2012, Sarkkinen ym. 2005).

\*\* Arvioitu keskimääräisen kunnan avustuksen määrällä 500 euroa/tie-km (Niemi 2005, Sillanpää 2021).

Väylävirasto on maantieverkon tienpitäjä. Maanteiden kunnossapito ja investoinnit rahoitetaan valtion talousarviosta. Määrärahojen suuruus vaihtelee vuosittain talousarviopäätösten mukaisesti. Vuonna 2022 perusväylänpidon menot maanteihin olivat noin 750 miljoonaa euroa. Väyläviraston lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä (LjMTL 10 §).

Katujen kunnossapito ja investoinnit rahoitetaan kuntien talousarvioista. Vuoden 2020 tietojen perusteella kuntien menot katujen ja liikennealueiden kunnossapitoon olivat noin 660 miljoonaa euroa. Valtionavustusta voi saada etenkin katujen kävely-

ja pyöräilyväylien rakentamiseen, mutta myös esimerkiksi Kemmin biotuotetehtaan katuhyteyksien rakentamiseen on myönnetty valtionavustusta vuonna 2022.

Yksityistien tienpidosta vastaa tiekunta tai kiinteistönomistajat keskenään sopimalla. Tieoikeuden saaneet tieosakkaat maksavat tienpidon tieyksiköiden mukaan määräytyvällä tiemaksulla. Tien korjaus- ja parantamishankkeisiin sekä kunnossapitoon voi saada kunnan ja valtion avustusta. Yksityisteiden valtionavustukset vaihtelevat vuosittain suuresti talousarviopäätösten myötä. Valtion vuoden 2022 talousarvion siirtomääräraha yksityistieavustuksiin oli 40 miljoonaa euroa. Määrärahaa käyttö määräytyy haettujen ja myönnettyjen avustusten mukaan. Sekä valtion että kunnan yksityistieavustuksen edellytyksenä on, että yksityistielle on perustettu tiekunta ja että tiekunnasta on ajantasaiset tiedot Maanmittauslaitoksen pitämässä yksityistierekisterissä. Lisäksi yksityistien paino- ja muista rajoituksista sekä käyttökielloista on oltava ajantasainen tieto kansallisessa tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä. Tiekkunnan on itse huolehdittava omien tietojensa ajantasaisuudesta.

## 2 Maanteiden ja yksityisteiden rajapinta

### 2.1 Katsaus maanteiden ja yksityisteiden säädöserustan historiaan

Vuoteen 1735 asti velvollisuus yleisten teiden<sup>1</sup> ja siltojen kunnossapitoon eli tienpitoon oli maata omistavien talonpoikien rasite. Vuonna 1735 yksityiset kylätiet erotettiin kuninkaan päätöksellä maanteistä ja muista yleisesti pidettävistä teistä. Maanteiden rasite kohdistui lakimuutoksen myötä kaikille manttaalinomistajille, mutta kyläteiden rasite vain niitä käyttäville taloille. Tämä hyötymisperiaate on edelleen monien säädösten tärkeänä periaatteena. (Lipo-Lempiäinen 2018.)

Laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (147/1918, kumottu) jakoi yleiset tiet maanteihin ja paikallisteihin. Maanteiden tienpitovastuu siirtyi pääosin valtiolle ja paikallisteiden lääninhallituksille ja kunnille. sekä joidenkin maanteiden ja paikallisteiden tienpitovastuun valtiolle ja kunnille. Tielaki (165/1927, kumottu) jakoi yleiset tiet valtion pitämiin maanteihin, kuntien pitämiin kunnanteihin ja tieosakkaiden pitämiin kyläteihin. Samaan aikaan tuli voimaan yksityisiä teitä koskeva laki tilusteistä (167/1927, kumottu), joka määritteli yksityisten teiden oikeudellista asemaa erillään yleisistä teistä. (Väylävirasto 2023.)

Laki yleisistä teistä (243/1954, kumottu)<sup>2</sup> siirsi kunnantiet ja kylätiet valtiolle, mutta kunnille jäi vastuu osallistua rahoitukseen<sup>3</sup> (velvollisuus poistettiin vasta vuonna 1994). Suurin osa kunnanteistä ja kyläteistä otettiin paikallisteiksi, mutta osa entisiä yleisiä teitä jäi yksityisteiksi. Myös sodanjälkeisen asutustoiminnan yhteydessä perustettiin paljon yksityisiä teitä, joista vain pieni osa otettiin paikallisteiksi. (Lipo-Lempiäinen 2018.)

Maantielaki (503/2005, 4 §) määritteli maantien sellaiseksi tieksi, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Laki määritteli maantiet liikenteellisen merkityksensä mukaan valtateiksi, kantateiksi, seututeiksi tai yhdysteiksi. Lain perusteluissa (HE 17/2004) esitettiin yleisen liikenteen määrittelyä, joka on edelleen voimassa.

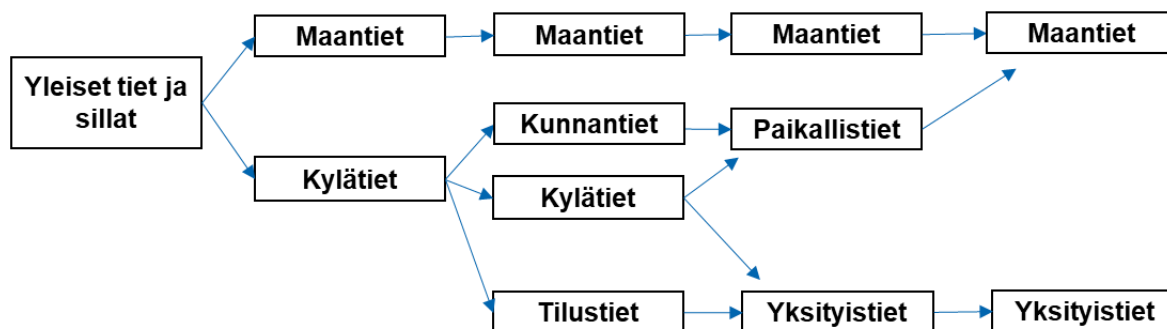
Yksityistielainsäädäntö muodostettiin ensimmäisen kerran 1958. Vuonna 1964 tuli voimaan laki yksityisistä teistä, joka uudistettiin vuonna 2018 yksityistielaksi.

---

<sup>1</sup> Käsite yleinen tie on tarkastellun säädöshistorian alusta asti tarkoittanut yleisessä käytössä olevaa tietä. Yleisen tien vastakohta on yksityisessä käytössä oleva tie. Käsitteellä maantie on vastaavasti tarkoitettu valtakunnallista liikennettä palvelevaa yleistä tietä, jonka vastakohta on seudullista tai paikallista liikennettä palveleva yleinen tie.

<sup>2</sup> Laki yleisistä teistä määritteli yleisten teiden koostuvan maanteistä ja paikallisteistä. Lain mukaan yleisen tien tienpitäjänä voi olla valtio tai kunta.

<sup>3</sup> Velvollisuus poistettiin vasta vuonna 1994.



Kuva 1. Maanteiden ja yksityisteiden rajapinnan kehitys tielainsäädännön muutoksissa.

## 2.2 Käsitteen yleinen liikenne sisältö

### 2.2.1 Yleisen liikenteen vuonna 2005 kumotut määrittelyt

Laki yleisistä teistä (243/1954, kumottu) määritteli yleisen tien sellaiseksi tieksi, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä. Lain 2 § mukaan yleisillä teillä tarkoitettiin maanteitä ja paikallisteitä. Lain mukaan uusi maantie voitiin rakentaa, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä<sup>4</sup> taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys. Nämä määrittelevät yleisen liikenteen sisältöä. Laki esitti maantien rakentamisen perusteluksi myös sen, että tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana.

Laki yleisistä teistä erotteli paikallistiet, jotka olivat nimensä mukaan paikallista liikennettä varten. Lain mukaan uusi paikallistie voitiin rakentaa, jos tie pääasiallisesti on tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys.

Lain yleisistä teistä mukaan yleinen tie voitiin lakkauttaa, jollei tietä tai liitännäisaluetta enää pidetty yleisen edun kannalta tarpeellisena joko uuden tien rakentamisen seurauksena tai muusta syystä.

Yleisistä teistä vastaava Tie- ja vesirakennushallitus määritteli lainsäädäntöä tarkentavia ohjeita yleisen liikenteen tarpeen tunnistamiseen. Vuoden 1982 ohjeessa paikallistien tarve yleistä liikennettä varten määriteltiin seuraavasti (TVH 1982):

- Tie on pitkäkö, laajan alueen yhdystie, johon liittyy useita pysyvän asutuksen pääsyteitä, ja jonka vaikutusalueen asukasluku ylittää asukastiheydestä riippuvat ohjearvot.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Käsitteellä kaukoliikenne tarkoitettiin pitkämatkaista liikennettä.

<sup>5</sup> Harvaan asutuilla alueilla ( $\leq 6,9$  as./km<sup>2</sup>) vähintään 80 asukasta (erikseen perustelluissa poikkeustapauksissa vähintään 60 asukasta), keskimääräisen asutustiheyden (7,0–14,9 as./km<sup>2</sup>) alueilla vähintään 120 (100) asukasta ja tiheään asutuilla alueilla ( $\geq 15,0$  as./km<sup>2</sup>) vähintään 150 (130) asukasta.

- Tie liittyy yleiseen tieverkkoon läpikulkuliikennettä ja asutusta palvelevana linkkitienä, jota käyttävä yleinen liikenne ylittää asukasmäärästä riippuvat ohjearvot.<sup>6</sup>
- Tie on taajaman keskusta-alueelle johtava tärkeä sisääntulotie tai johtaa huomattavaa yleistä liikennettä aiheuttavaan palvelulaitokseen, liikenneterminaaliin tai muuhun kohteeseen.

## 2.2.2 Yleisen liikenteen nykyinen määrittely

LjMTL 4 § määrittelee maantien valtion omistamaksi tai tieoikeudella hallinnoimaksi tieksi, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat lain mukaan valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Uusi maantie tehdään LjMTL 13 § mukaan silloin, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

LjMTL:n 89 § mukaan maantie voidaan lakkauttaa, jos sitä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen. Tie lakkaa olemasta maantie sen kalenterivuoden päättyessä, jolloin lakkauttamista koskevan tiesuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman. Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

Maantielain muutos laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä ei muuttanut yleisen liikenteen käsitteen sisältöä, joten MTL:n perusteluissa (HE 17/2004) esitetyt määrittelyt yleisen liikenteen sisällöstä ovat edelleen voimassa.

Yleiselle liikenteelle on HE 17/2004 mukaan tunnusomaista henkilöpiirin laajuus ja rajoittamattomuus:

- Paljon henkilöitä, jotka käyttävät tietä pääsytienään tai muutoin säännöllisesti.
- Tiellä on kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä
- Tie on yhteys liikenteen solmupisteeseen
- Tie on yhteys julkisiin laitoksiin tai erityiskohteisiin, joihin pääsyä ei ole rajoitettu.

Liikenne on HE 17/2004 mukaan pääosin yksityistä, jos:

- Tien palvelee vain sen välittömän vaikutusalueen kiinteistöjen liikennetarvetta
- Tietä käyttävät vain tien vaikutuspiirin kiinteistöt omana pääsytienään.

---

<sup>6</sup> Jos tien vaikutusalueella asuu pysyvästi  $\leq 10$  asukasta, on läpikulkuliikenteen määrän oltava suurempi kuin 50 autoa/vrk. Muut raja-arvot vastaavasti: 10–50 asukasta / 50–25 autoa/vrk; 51–100 asukasta / 24–10 autoa/vrk.



## 2.3 Hallinnollisten luokkien määrittely ja muutokset käytännössä

### 2.3.1 Maantien lakkauttamisesta laadittava tiesuunnitelma

Väyläviraston ohjeessa maantie- ja ratahankkeiden lakisäätelisten suunnitelmien hallinnollisesta käsittelystä (Väylävirasto 2021) mukaan asemakaava-alueen ulkopuolella oleva maantie voidaan lakkauttaa, jos sitä ei enää tarvita yleiseen liikenteeseen. Maantien lakkauttamisesta on laadittava tiesuunnitelma muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä (LjMTL 25 §).

Väyläviraston ohjeen mukaan lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava, jääkö lakkautettava maantie edelleen tietarkoituksiin yksityistieksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Vastuu rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien pitäjälle maantien lakatessa. Ohje toteaa, että ELY-keskuksen kunnossapitovastuu jatkuu yksityistieksi jäävän maantien osalta lakkaamista seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään. ELY-keskuksen kunnossapitovastuu voi kuitenkin lakata välittömästi uuden yhteyden liikenteelle luovutuksesta, jos kunta lausunnossaan sitoutuu ottamaan vastuulleen yksityistieksi muuttuvan tien kunnossapidon.

LjMTL 27 § mukaan ELY-keskuksen on tiesuunnitelmaa laadittaessa varattava kunnalle, kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa. Ennen suunnitelman hyväksymistä ELY-keskuksen on asetettava tiesuunnitelma nähtäville julkisella kuulutuksella ja annettava edellä mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. ELY-keskuksen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto muun muassa maakuntien liitoilta ja kunnilta, joille suunnitelmasta on vaikutuksia. ELY-keskuksen on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmasta tehdyistä muistutuksista ja annetuista lausunnoista.

ELY-keskus antaa tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen Liikenne- ja viestintävirastolle, joka päättää tiesuunnitelman hyväksymisestä. Virasto voi erityisistä syistä siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi (LjMTL 99 §).

Kunnalla, ELY-keskuksella, maakunnan liitolla, rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisen tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jolla on vaikutuksia viranomaisen toimialueella tai muun yhteisön toiminta-alueella (LjMTL 105 §).

### 2.3.2 Toimintamalli yleisen liikenteen tarpeen arvioimiseksi

Väyläviraston määrittelemän toimintamallin (Pasanen 2023) mukaan yleisen liikenteen tarpeen mukaisen palvelutehtävän arviointi tehdään LjMTL:n ja sen perustelujen (HE 17/2004) mukaisesti käyttämällä arvioinnissa tukena Väyläviraston määrittämiä merkittävyystekijöitä:

Säännöllinen henkilöliikenne (päivittäiset matkakaketjut):

- KVL (keskimääräinen vuorokausiliikenne, autoa/vrk)
- Joukkoliikenteen vakiovuorojen määrä

- Koulukuljetusreitit
- Työmatkaliikenteen reitit

Säännöllinen tavaraliikenne (säännölliset kuljetusketjut):

- Raskaan liikenteen KVL (keskimääräinen vuorokausiliikenne, autoa/vrk)
- Maatalous (maatila, maidon kuljetus, eläintila, kalatalous, poroteuras-tamo)
- Muut säännölliset kuljetukset (jätteen kuljetus ja kaatopaikat, elintarvikelaitos, tuotantolaitos, logistiikka, suurteollisuus, kaivoskuljetus)

Verkollinen asema:

- Asiantuntija-arviona tehty verkollisen aseman analyysi (kuvaa tien roolia osana koko tieverkkoa)

Kausittainen liikenne (tilapäisemmät/kausittaiset tarpeet):

- Matkailu (matkailukohde, matkailureitti, kesän KVL)
- Kausittaiset kuljetukset (turpeen kuljetus, maa-aineksen kuljetus, viljan kuivaus säilytys ja kasvihuoneet, metsätalous, erikoiskuljetukset)

Arviointi tehdään ELY-keskusten liikennevastuualueiden paikalliseen asiantunte-  
muksen perusteella.

### 2.3.3 Selvitys ja suunnitelma maantieverkon laajuudesta 2007

Valtion vuoden 2005 talousarvion yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriölle asetettiin tavoitteeksi selvittää maantieverkon tarkoituksenmukainen laajuus juuri voimaan tulleen maantielain mukaisesti. Vuoden 2006 talousarvion yhteydessä tavoitteeksi asetettiin tarvittavat päätökset asiasta. Tiehallinnon laatiman työn (Tiehallinto 2007) tavoitteena oli selvittää, paljonko maanteinä on tiestöä, joka ei enää täytä maanteille asetettavia vaatimuksia ja joka voitaisiin näin ollen lakkauttaa MTL 89 § mukaisesti. Työssä täsmennettiin myös kriteerit yksityisen tien maantiekse muuttamiselle.

Tieverkosta tarkasteltiin sen vähäliikenteisintä osaa, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on alle 200 ajoneuvoa. Tarkastellun tieverkon pituus oli liikennemääräkriteerin perusteella noin 34 000 kilometriä. Tästä joukosta eroteltiin eriyistä selvästi maantien kriteerit täyttävät tiet, jolloin tarkastelun kohteeksi jäi noin 19 000 kilometriä vähäliikenteisiä maanteitä.

Tiet luokiteltiin pistoteiksi 24 % (4 560 km), lenkkiteiksi 30 % (5 700 km) ja läpikulkuteiksi 47 % (8 900 km). Pisto- ja lenkkitiet palvelevat selvityksen mukaan vain vaikutusalueensa kiinteistöjen liikennettä, jolloin yleisen liikenteen tunnusmerkit eivät yleensä täyty. Läpikulkuteiden joukossa oli selvityksen mukaan selvästi maanteiksi luokiteltavia, mutta verkollisen asemansa perusteella myös niitä, joiden perusteltavuus maantienä oli kyseenalainen.

Tiehallinnon selvitystyön tuloksena lakkautettavaksi ehdolla olevat maantiet jaettiin ohjelmointia varten koreihin seuraavalla tavalla:

- Ainoastaan vaikutusalueensa liikennettä palvelevat tiet, joilla ei ole verkollista merkitystä

A1. Asumattomat tiet (200–300 km): Tien vaikutusalueella ei ole asutusta eikä muita ympärivuotisesti liikennettä aiheuttavia toimintoja.

A2. Yksityistienä (vuoden 1963 YksTL:n mukaiset) valtionavustuksen ulkopuolelle jäävät tiet (1000–1500 km): Tien pituus on alle 1 km tai tien vaikutusalueella on alle kolme pysyvästi asuttua taloutta.

A3. Lyhyet pääsytiät (1000–1500 km): Pääsääntöisesti alle 3 km pistotiet ja alle 4 km lenkkitiet, joiden tienpidon rasitus säilyisi kohtuullisena ilman yksityisteiden kunnossapitoavustustakin.

A4. Muut pääsytiät (2500–3500 km): Pidempiä ja vaikutusalueella enemmän toimintoja kuin em. korien teillä.

#### B. Myös läpikulkuliikennettä palvelevat tiet

B1. Lyhyet tiet osana tiheää maantieverkkoa (200–300 km): Pääsääntöisenä pituusrajana 2 km.

B2. Pidemmät, läpikulkuliikennettä palvelevat tiet (1500 - km): Melko tiheään maanteiden verkkoon kuuluvia teitä, joiden liikenne kuitenkin pääsääntöisesti vaikutusalueen kiinteistöjen liikennettä.

Edellä kuvattua tarkempi lakkautustarpeen määrittely edellyttäisi Tiehallinnon (2005) mukaan merkittävästi tarkempaa selvitystyötä mukaan lukien maastokäynnit kaikissa kohteissa. Tiehallinnon johtoryhmä päätti (17.12.2007) asettaa tiepiireille jyvitetyn tavoitteen lakkauttaa vuosina 2008–2012 yhteensä 1 325 kilometriä maanteitä. Maanteiden lakkauttamiseksi laadittujen tiesuunnitelmien hyväksyminen ei kuitenkaan edennyt liikenne- ja viestintäministeriössä. Tämän seurauksena tiepiirit (vuodesta 2010 alkaen ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueet) eivät enää laatineet pelkästään tien lakkauttamista koskevia suunnitelmia.

### 2.3.4 Nykyiset toimintatavat ja käytetyt kriteerit maanteiden lakkauttamistarpeiden selvittämiseksi

Selvityksen osana tehtyyn ELY-keskuksille suunnattuun kyselyyn saatujen vastauksen perusteella havaitaan, että edellisessä luvussa esitelty lakkauttamistarpeiden selvitystyö muodostaa lähtökohdan maanteiden lakkauttamistarpeista koko maassa. Useat ELY-keskukset ovat päivittäneet tilannekuvaa tehden aika ajoin eri menetelmiä soveltaen kartoitusta vähäliikenteisistä teistä. Päivitystyötä ei ole vuoden 2007 jälkeen koordinoitu valtakunnallisesti. Luvussa 2.3.2 esitetty toimintamalli ja yleisen liikenteen tarpeen kriteerit yhdenmukaistavat jatkossa lakkautustarpeiden kartoitustyötä. Kiinteistöjen ja maantieverkon paikkatietotarkastelusta voidaan esimerkiksi tunnistaa maantiet, joiden vaikutusalueella ei ole asuttuja kiinteistöjä<sup>7</sup>. Maanteiden hallinnollisen luokan muutostarpeita tunnistetaan myös yleis- ja tie- ja ratasuunnitelmissa (kuva 2). Joissakin ELY-keskuksissa vuoden 2007 tilannekuvaa ei ole muilla tavoin päivitettykään.

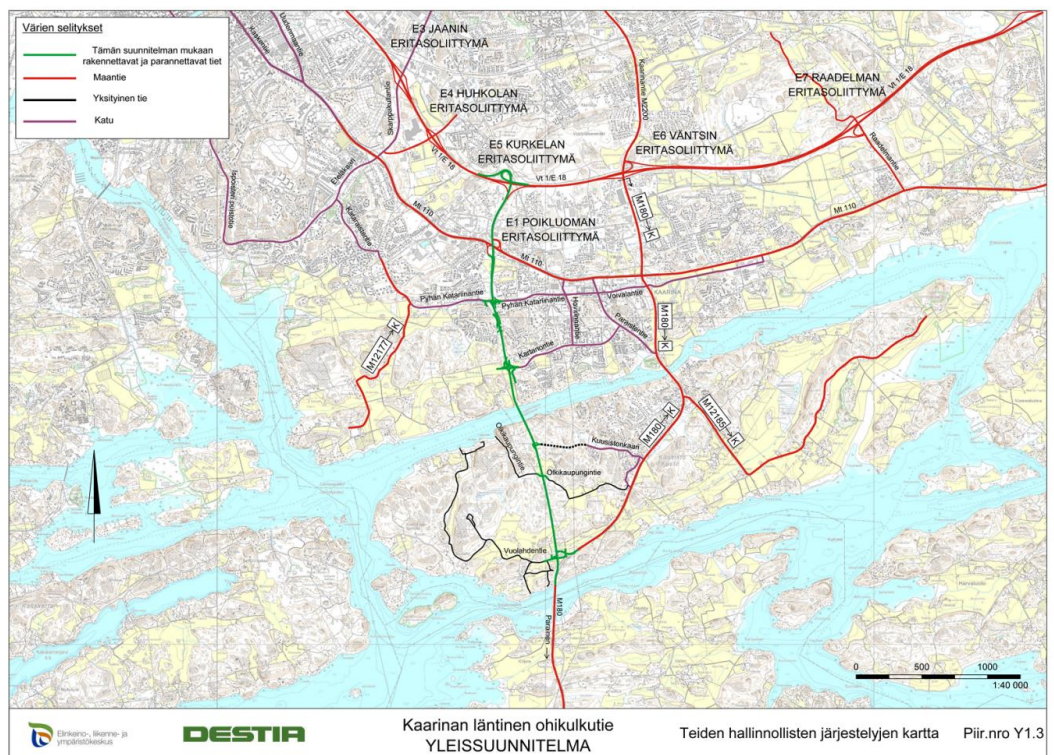
ELY-keskusten vähäliikenteisten maanteiden merkityksen tarkasteluissa käyttämiä kriteerejä ovat yleisesti:

- KVL ja karttatarkastelut verkollisesta merkityksestä paikallistuntemuksella.

---

<sup>7</sup> Tällaisia teitä voidaan kutsua myös nollateiksi.

- Merkittävät toiminnot tien varrella (esim. merkittävät maatilat, yritykset). Kohteita on pisteytetty ja sen mukaisesti jaettu eri luokkiin merkittävyyden osalta. Alimman merkittävyyden luokan heikoimmat päätyvät lakkauttamis- uhan alle.
- Hyödynnetty MTL 4 § perusteluja
- Vanhan YksTL mukainen raja avustuskelpoisuudesta: yli yksi kilometri ja kolme asuttua taloutta. Asutut rakennukset ja tien lyhyys ovat hyviä kriteerejä.



Kuva 2. Esimerkki yleissuunnitelman yhteydessä tehtävästä teiden hallinnollisten luokkien järjestelystä.

## 2.4 Erityistapaukset

### 2.4.1 Polkutiet

Laissa teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla (147/1918, kumottu) polkutie määriteltiin pääasiassa kävelen tai ratsain kulkijoille tarkoitetuksi tieksi, joka saattoi joissain tapauksissa olla myös kärryille ja reelle tarkoitettu tie. Tielaki (165/1927, kumottu) otti käyttöön tieluokan erämaantie ja poisti tieluokan polkutie. Polkuteiden asemaa heikennettiin myös tienpidon rakentamis- ja kunnossapitomääräyksissä vuonna 1937. Vuonna 1946 tehdyssä vuoden 1927 tielain uudistuksessa polkutie palasi tienormeihin aikaisemmin tiettömien kylien ja yksittäisten talojen kulkuyhteydeksi Lapin läänissä. Muutos astui voimaan vuoden 1948 alusta. (Piltz ja Haapsalu 2011.)

Vuoden 1948 alussa valtion hoidettavaksi tuli yhteensä 1 100 km polkuteitä. Polkutiet muodostivat tuolloin noin kolmasosan Lapin tieverkosta. Laki yleisistä teistä (243/1954, kumottu) ei enää käyttänyt käsitettä polkutie, mutta määritteli yleiseksi tieksi myös vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitetun ajotien tai polun tai talvitien. Polkuteiden (tai polkujen) määrä oli suurimmillaan 1950-luvun lopussa, jolloin niitä oli yhteensä noin 1 700 kilometriä. Polkuteihin investointiin 1960- ja 1970-luvuilla parantamalla niitä autolla ajettaviksi. Polkuteitä parannettiin ilman vahvistettuja suunnitelmia. Rahoituksena käytettiin pääosin työllisyysrahoitusta. Polkuteiden kehittämiseksi oli myös erillinen 10-vuotissuunnitelma vuosille 1979–1990. Autoilla ajettaviksi parannettuja polkuteitä muutettiin paikallisteiksi, jotka muuttuivat maantielain (503/2005) myötä yhdysteiksi.

Entisiä polkuteitä on vielä jäljellä Lapissa noin 120 kilometriä. Ne sijaitsevat lähes kokonaan Metsähallituksen hallitsemilla mailla ja toimivat lähinnä mönkijäurina. Kiinteistötietojärjestelmässä polkutiet eivät muodosta omaa rekisteriyksikköään, eikä kiinteistörekisterissä ei ole poluista johtuvia rasitteita tai tieoikeuksia. Polkualuetta ei ole koskaan erotettu ympäröivästä maasta, eikä tietoimituksia ole tehty.

### 2.4.2 Yksityistielossit

Saaristoalueiden yksityisteillä on losseja<sup>8</sup> vesistönylityspaikoissa, joissa ei ole siltaa tai yhteysalusta. Suomessa on tällä hetkellä 20 yksityistieavustusta saavaa yksityistielossia. Länsi-Turunmaan ja Savonlinnan alueilla on useampia yksityistielosseja. Yksittäisiä yksityistielosseja on muun muassa Lappeenrannassa, Taipalsaaressa, Kemiönsaaressa, Kuopiossa ja Salossa.

Yksityistielossien sääntely eroaa maantielossien sääntelystä. Maantielosseista on omaa sääntelyään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:ssä. Lisäksi maantielosseja koskee muu alusliikennettä koskeva sääntely esimerkiksi turvallisuuden osalta soveltuvien osin. Maantieverkon ulkopuoliset lossit, toisin sanoen yksityistielossit, ovat rajattu aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) soveltamisalan ulkopuolelle. Yksityistielosseja koskevat tämän myötä vesiliikennelain (782/2019) yleiset turvallisuusvaatimukset. Lain

---

<sup>8</sup> Lossi tarkoittaa yleensä lautta-alusta, joka kulkee ohjausvaijeria pitkin. Vapaasti ohjattava lautta-alusta kutsutaan lautaksi. Yksityisteiden vesistöylitysten lautta-alukset ovat olennaisesti pääosin losseja.

sovellettavat yleiset turvallisuusvaatimukset koskevat esimerkiksi lossin yleistä kuntoa ja pakollisia varusteita, kuten pelastusliivejä ja riittävää valaistusta.

Yksityistielossien kustannuksista vastaavat tiekunnat. Lossit ovat pääosin Suomen Lauttaliikenne Oy:n vuokratkalustoa. Liikennöinnin kustannuksiin ja lossien lauttapaikkojen parantamiseen voi saada sekä kunnan että valtion tukea. Valtionavustusta maksetaan käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Lauttapaikan valtionavustuksen enimmäismäärä on 85 prosenttia ja vähimmäismäärä 80 prosenttia hyväksyttävistä todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista (YksTA 6 §). Vuonna 2022 valtionavustukset yksityistielosseille olivat yhteensä 3,325 M€.

Sitowise (2020) tarkasteli teiden luokittelumenettelyn soveltuvuutta losseihin vertaamalla Sandön yksityistien ja Högsarin maantien losseja. Tarkastelun johtopäätös oli, että lossiyhteyksiä tulee tarkastella samoilla kriteereillä (ks. esim. luku 2.3.2) kuin teitä yleensäkin. Tarkastelussa suositeltiin, että kaikki valtion lauttapaikat, yksityistielossit ja yhteysaluspalvelut tulisi tarkastella samoilla kriteereillä osana tieverkkoa.

## 2.5 Hallinnollisten luokkien määrittelyn ja muuttamisen kehittämistarpeita

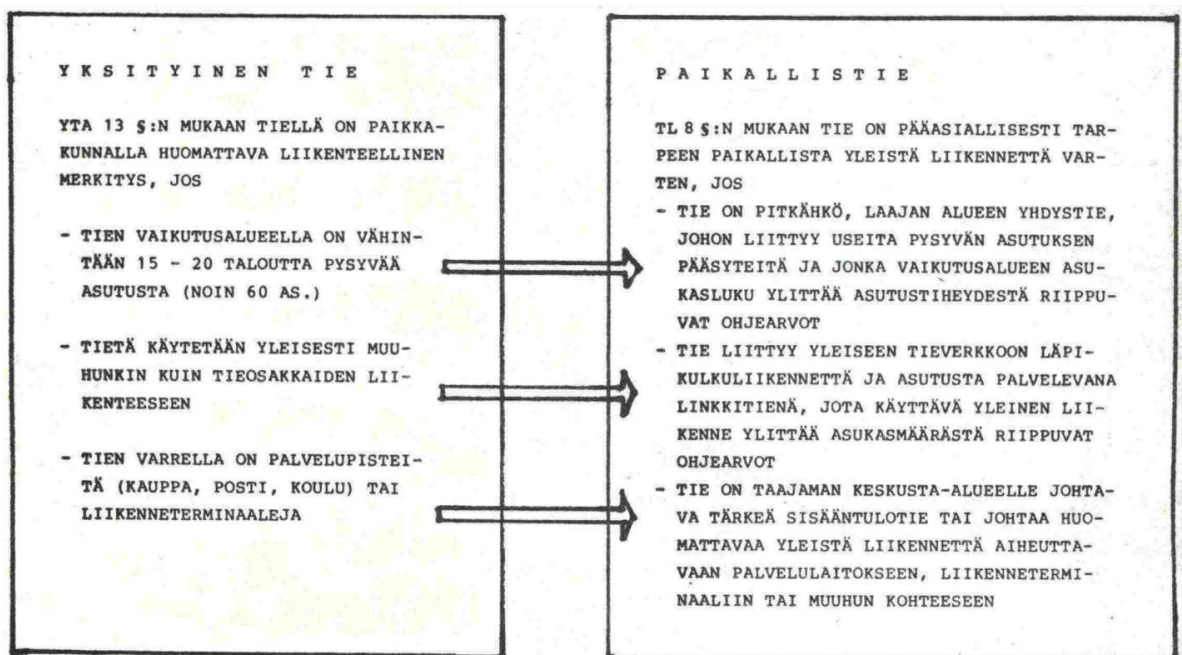
ELY-keskuksille suunnattuun kyselyyn saatujen vastausten perusteella Liikenne 12 -suunnitelman päivityksessä olisi käsiteltävä ainakin seuraavia maanteiden ja yksityisteiden rajapinnan kysymyksiä:

- Tulisi tunnistaa, että muuttoliikkeen seurauksena maaseudun väestö jatkuvasti vähenee, ja maanteiden lakkauttamistarpeet lisääntyvät.
- Nykytilanne ei ole LjMTL:n mukainen eikä välttämättä yhdenvertainen valtakunnallisesti tai alueellisestikaan: On paljon yksityisteitä, joiden varrella on paljon vakituista asutusta. Toisaalta on paljon maanteitä, joiden varsilla ei ole yhtään vakituista asutusta eikä ympärivuotista toimintaa.
- Maanteiden lakkauttamisen kriteereistä ja etenemisen tahtotilasta tulisi tehdä valtakunnallinen linjaus siitä, miten maanteiden lakkauttamisessa edetään kohden LjMTL:n mukaista tilannetta.
- Toimenpiteenä tulisi olla ensin päivittää tilannekuva maanteiden lakkauttamistarpeista ja laatia sitten aikataulutettu suunnitelma tilanteen korjaamiseksi.

ELY-keskusten vastausten mukaan valtakunnallisia linjauksia ja ohjeita tarvittaisiin seuraavista asioista:

- Kriteerit sille, milloin tien lakkauttamiseksi tehtävällä tiesuunnitelmalla on edellytyksiä edetä hyväksymispäätökseen asti (opastus suunnittelun suunnittelulle).
- Kriteerit sille, milloin maantiellä on tarpeen tehdä korjauksia ennen lakkauttamista ja yksityistieksi muuttamista.

- Valtakunnallisesti yhtenäiset kriteerit muutettaessa maantietä yksityistieksi tai päinvastoin yksityistietä maantiekseksi.<sup>9</sup>
- Valtakunnalliset periaatteet sille, miten yksityisteitä voitaisiin käyttää rinnakkaisena yhteytenä tai erikoiskuljetuksissa tai varareittinä. Näiden ominaisuuksien pitäisi myös olla yksityistien valtionavustuksen perusteena.
- Talviteiden (esimerkiksi jäätiet) ylläpidon ja lakkauttamisen menettelyt vaativat erilliset ohjeet.
- Muutostarpeiden alueellisen käsittelyn periaatteet. Pitäisikö asiaa ainakin käsitellä maakunnan liikennejärjestelmätyössä tai -suunnitelmassa vai onko se pelkästään ELY-keskuksen sisäinen asia?



Kuva 3. Yksitystien ja maantien rajapinnan määrittelyt on esitetty viimeksi tarkasti vuoden 1982 ohjeessa (TVH 1982), joka sisältää myös raja-arvot (ks. luku 2.2.2).

<sup>9</sup> Luvussa 2.3.2 mainitun ohjeistuksen (ml. kriteerit) jalkautus ELY-keskuksiin oli kyselyn toteutuksen aikaan vielä kesken. Vastaus voi kertoa myös siitä, että merkityskriteereihin kaivataan tarkempia soveltamisohjeita.

## 3 Maanteiden ja katujen rajapinta

### 3.1 Maantien ja kadun rajapintatarkastelujen historiaa

Tienpidon ohjeessa *Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla, hallinnollisen luokittelun alustavat periaatteet* (Tielaitos 1993) vuodelta 2000 esitettiin yhtenäiset valtakunnalliset periaatteet maantieverkon laajuuden määrittelyyn asemakaava-alueilla. Taustalla oli vuoden 2000 alusta voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki, jonka mukaan kaikkiin kuntiin laaditaan asemakaavoja ja entiset rakennuskaavat ja rantakaavat ovat voimassa asemakaavoina. Tämä tarkoitti, että kaikissa kunnissa asemakaava-alueiden liikenneväylien hallinnolliset kysymykset ratkaistiin siirtymäajan jälkeen samojen periaatteiden mukaisesti, kun aiemmin säädökset ja kaavamerkinnot olivat erilaiset kaupunkien asemakaavoissa ja muiden kuntien rakennuskaavoissa.

Hallinnollisen luokittelun periaatteet laadittiin koekäyttöön neuvotellen liikenneministeriön, ympäristöministeriön ja Kuntaliiton kanssa (Tiehallinto 1993). Ohjeen ja sen soveltamisesta saatujen käytännön kokemusten pohjalta ympäristöministeriö sisällytti liikennealueiden kaavoittamista koskevia ohjeita kuntien asemakaavatyötä tukevaan oppaaseen *Asemakaavamerkinnot ja -määräykset* (YM 2003).

Vastaavat ohjetekstit sisällytettiin Tiehallinnon ohjeeseen *Maantiet kaavoituksessa, Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus* (Tiehallinto 2006), ainoastaan termi yleinen tie oli muutettu maantiekseksi. Nämä ohjeet ovat viimeisimmät viranomaisten antamat ohjeet liikennealueiden kaavoittamisesta.

Tiehallinnon ohjeen (Tiehallinto 2006) perusteella laadittiin 2000-luvun alussa tieverkon hallinnollista luokitusta ohjaavia karttoja Tiehallinnon ja silloisten tiepiirien toimesta (esimerkki kuvassa 4). Kartoissa väylät luokiteltiin teihin, joille voidaan muodosta yleisen tien liikennealue ja teihin, joille osoitetaan katualue. Jo aiemmin vuonna 1994 oli aikaisempien ohjeiden mukaisesti laadittu kaupunkien tieverkon hallinnollista luokitusta kuvaavat kartat.

2000-luvun alun jälkeen tiepiirit ja sen jälkeen ELY-keskukset ovat kukin omilla aikatauluillaan ja omilla tavoillaan päivittäneet luokittelukarttoja ja ylläpitäneet tietoja asemakaavoituksen edistymisestä kaavojen myötä kaduiksi muutettavien teiden varsilla.





TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri



© Maanmittauslaitos 1999

### YLEISET TIET, JOILLE VOIDAAN OSOITTA MRL:N 83 §:N MUKAINEN LIIKENNEALUE (LT) YLEIS- JA ASEMAKAAVOISSA

MRL:n 83 §:n 4 mom. mukaan yleisten teiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiassa muuta kuin paikallista liikennettä.

Valtion ylläpidettäväksi tarkoitettujen yleisen tien liikennealueen merkintä on sekä yleis- että asemakaavoissa "LT" (Yleisen tien alue).

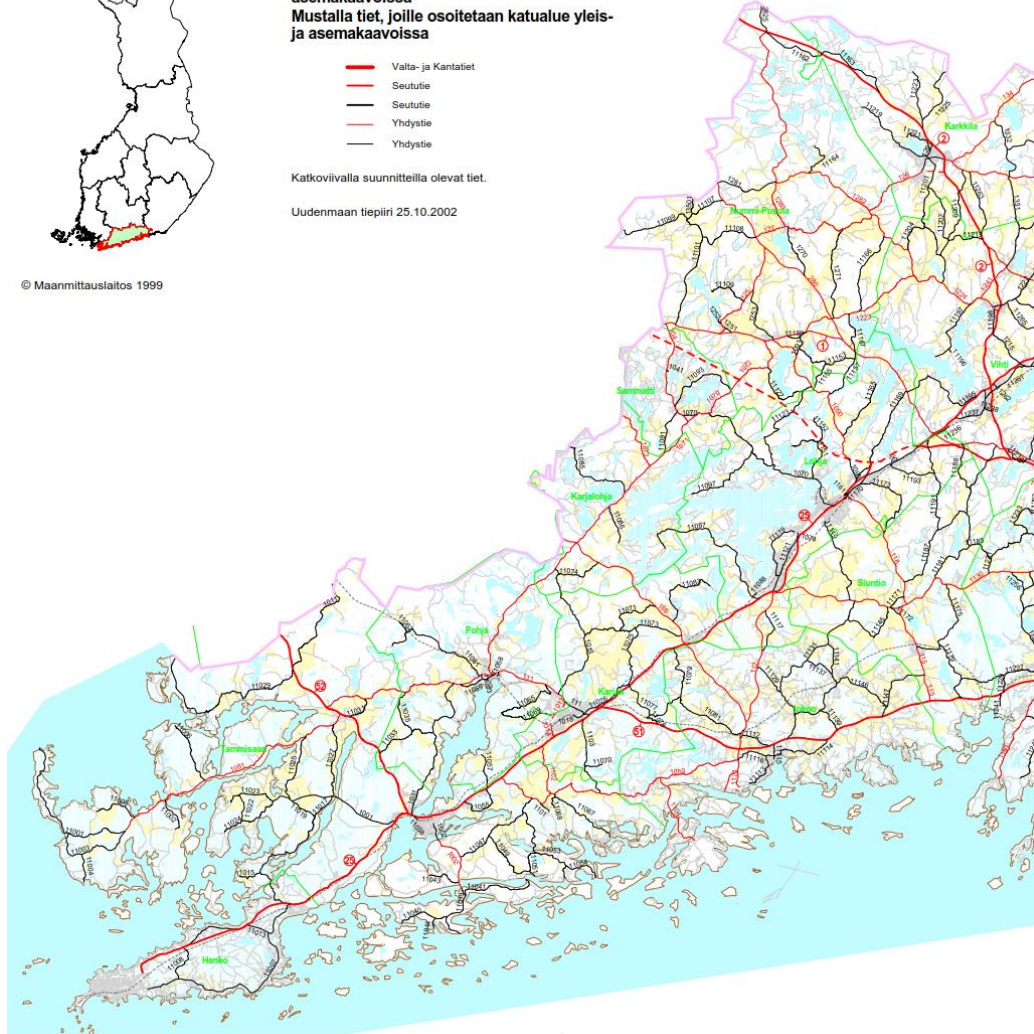
**Punaisella tiet, joille voidaan osoittaa LT-alue yleis- ja asemakaavoissa**

**Mustalla tiet, joille osoitetaan katualue yleis- ja asemakaavoissa**

- Valta- ja Kantatiet
- Seututie
- Seututie
- Yhdystie
- Yhdystie

Katkoviivalla suunnitellut olevat tiet.

Uudenmaan tiepiiri 25.10.2002



Kuva 4. Esimerkki Tiehallinnossa ja tiepiireissä 2000-luvun alussa laadituista asemakaava-alueiden tieverkon hallinnollista luokitusta ohjaavista karttatarkaste-luista.

## 3.2 Liikennealueen kaavoittaminen ja kadunpitöpäätös

### 3.2.1 Liikennealueen kaavoittamisen edellytykset

Asemakaavassa yleinen alue voidaan osoittaa maantien liikennealueeksi (LT-alue) tai katualueeksi. Tätä maanteiden ja katujen rajapintaa säätelee maankäyttö- ja rakennuslain 83 § 4 momentti:

*"Maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Maantiehen kuuluvalla kevyen liikenteen väylällä voidaan osoittaa muusta liikennealueesta erillinen liikennealue, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua."*

**Liikennealueen kriteerijä** ovat siten maantien **toiminnallinen luokka** (valta-, kanta- tai seututie vs. yhdystie), **verkollinen asema** (valta-, kanta- ja seututeitä yhdistävä tai niiden jatke) sekä **liikenteen koostumus** (pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä). Kriteerien mukaisille väylille voidaan asemakaavassa osoittaa maantien liikennealue.

Maantien ja samalla liikennealueen osoittamisen edellytyksenä on myös maantielain (nykyisin laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) säädökset, joiden mukaan **maantie palvelee yleistä liikennettä** erotuksena yksityisestä liikenteestä. Käytännössä tähän liittyvä rajanveto maantien ja kadun välillä voi tulla vastaan erityiskohteisiin, kuten yksityisiin satamiin johtavien teiden kohdalla. Maantielain perustelujen (HE 17/2004 vp) mukaan "yhteydet liikennejärjestelmän solmupisteisiin palvelevat yleistä liikennettä samoin kuin yhteydet julkisiin laitoksiin ja erityiskohteisiin, joihin pääsyä ei ole rajoitettu."

### 3.2.2 Paikallisen liikenteen ja tien verkollisen aseman tulkintaohjeistus

Ympäristöministeriön ja Tiehallinnon ohjeissa (YM 2003, Tiehallinto 2006, ks. myös luku 3,1) on erityisesti pyritty määrittelemään paikallisen liikenteen käsitettä sekä verkollisia kysymyksiä sekä maanteiden päättymiskohtia. Tiehallinnon ohjeessa on lisäksi otettu kantaa siihen, milloin maantien alue tulisi sisällyttää kaavaan tai jättää sen ulkopuolelle riippuen siitä, onko asemakaava-alue molemmin puolin tietä vai vain sen toisella puolella.

**Asemakaavamerkinnot ja -määräykset (YM 2003, s. 145–146) ja Maantiet kaavoituksessa, Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus (Tiehallinto 2006, s. 95–97).**

*”Kaavoituksen yhteydessä määritellään kaava-alueen liikenneväylät ja alueen yhteydet laajempaan liikenneverkkoon. Samassa yhteydessä ratkaistaan liikenneväylien verkollinen luonne.*

*Yleisten teiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä sellaisia niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä (MRL 83.4 §).*

*Yleiset tiet määritellään sen mukaan, millaista liikennettä ne välittävät asettamatta siinä suhteessa teknisiä ratkaisuja, kuten liittymiä, koskevia edellytyksiä. Lähtökohtana on yleisten teiden johdonmukainen verkosto, johon katujen välittämä paikallinen liikenne kytkeytyy. Yleisten teiden verkostoa ei ole yleensä syytä katkaista lyhyillä katuosuuksilla. Samoin ei yleensä tulisi kaavoittaa lyhyitä yleisiä teitä.*

*Paikallisella liikenteellä tarkoitetaan lyhytmatkaista liikennettä. Paikallista liikennettä ovat siten asemakaavoitettujen alueiden sisäinen ja lähekkäin sijoittuvien alueiden välinen liikenne. Paikalliseksi liikenteeksi on katsottava myös taajamien viereisiltä haja-asutusalueilta taajamiin suuntautuva liikenne. Myös kunnan sisäinen ja kuntarajan ylittävä lyhytmatkainen liikenne voidaan katsoa paikalliseksi liikenteeksi. Pääosa kuntien välisestä liikenteestä ja laaja-alaisissa kunnissa myös kaukana toisistaan sijaitsevien kunnan osien välinen liikenne ei ole kuitenkaan paikallista liikennettä.*

*Taajama-alueista syrjässä olevilla erillisillä pienillä asemakaava-alueilla liikenteen paikallisuutta arvioidaan ensisijaisesti kyseisen asemakaavoitettavan alueen synnyttämän liikenteen suhteen. Jos tie palvelee pääasiallisesti muuta kuin asemakaava-alueen liikennettä, voidaan alueella ennestään olevalle yleiselle tielle merkitä kaavassa liikennealue tien toiminnallisesta luokasta riippumatta. Siten myös pienet taajamat, jotka sijoittuvat kauaksi pääteistä voidaan saada yleisen tieverkon vaikutuspiiriin.*

*Jos tie on tarkoitettu myös pitkämatkaiselle liikenteelle, voidaan katsoa, että yleisen tien ehdoksi asetettu vaatimus, jonka mukaan tien tulee pääasiallisesti palvella muuta kuin paikallista liikennettä, tulee täytetyksi. Siten muun muassa sellaiset pääteitä yhdistävät yhdystiet, joille on opastettu ja jotka välittävät pääteiden välistä liikennettä, ja ovat siten myös muun kuin paikallisen liikenteen kannalta tärkeitä, voivat olla yleisiä teitä riippumatta tien kautta kulkevan pitkämatkaisen liikenteen osuudesta.*

*Taajaman ulkopuolelta tulevat ja taajamaan päättyvät valta-, kanta- ja seututiet päätetään yleisenä tienä yleensä ensimmäiseen sellaiseen merkittävään katu- tai tieliittymään, josta alkaen paikallisen liikenteen osuus on huomattava. Lyhyet taajamia ja yrityksiä palvelevat sisääntuloyhteydet ovat yleensä tarkoituksenmukaista kaavoittaa kokonaan kaduksi.*

*Moottoriteiden ja moottoriliikenneteiden rinnakkaistiet ovat kaupunkien keskustoissa katuja ja muualla yleensä yleisiä teitä. Sellaisia kauttakulkuteiden katuosuuksia, jotka on lähitulevaisuudessa tarkoitus korvata yleisenä tienä rakennettavalla ohikulkutiellä, ei yleensä muuteta yleiseksi tieksi.”*

*Valtakunnallisesti merkittäviin satamiin, lentokentille, tavaraliikenneterminaaleihin ja matkakeskukseen johtavat yhteydet ovat yleensä yleisiä teitä. Silloin kun kyseiset yhteydet sijaitsevat keskustassa tai palvelevat myös muuta maankäyttöä, ne voidaan kaavoittaa kaduksi.”*

### **3.2.3 Kadunpitopäätös**

Maantien osoittaminen asemakaavassa kaduksi ei edellytä välitöntä kaduksi muuttamista, vaan **maantie voi sijaita katualueella, kunnes kunnalle syntyy maankäytön kehittämisen myötä kadunpitovelvollisuus ja kunta tekee kadunpitopäätöksen.** MRL 86 § mukaan *”kadunpitovelvollisuus alkaa, kun asemakaavan mukaisen*

*toteutuneen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää eikä kadun rakentamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia ole pidettävä kohtuuttomina kadun rakentamisella tyydytettävään liikennetarpeeseen verrattuna.”*

Pykälän perusteluissa (HE 101/1998) kadunpitovelvollisuuden ehdotetaan alkavan joustavasti sitä mukaa kuin lainvoimaisen asemakaavan mukainen maankäyttö sitä edellyttää ja rakentamisen kustannukset ovat kohtuullisessa suhteessa rakentamisella tyydytettävään liikennetarpeeseen.

MRL 86a § säädetään kunnan kadunpitopäätöksestä, jolla maantie muutetaan kaduksi:

*”Asemakaavassa kaduksi osoitettu maantie muuttuu kadunpitopäätöksellä kaduksi. Maantie lakkaa, kun kadunpitopäätös on tehty.*

*Asemakaavassa muuksi kuin kaduksi osoitettu maantie lakkaa, kun sen liikennettä välittämään tarkoitettun kadun rakentamista tai parantamista koskeva kadunpitopäätös on tehty.*

*Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.”*

Kadunpitopäätösten tekeminen tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina tarkoittaa esimerkiksi sitä, ettei yhtenäistä maantietä katkaistaisi lyhyellä katuosuudella, joka hankaloittaisi kunnossapitoa. Tien kunnossapidosta voidaan kuitenkin sopia myös riippumatta tien hallinnollisesta luokasta. Lain perusteluissa todetaan edelleen, että jos maantien muuttaminen kaduksi edellyttää korvaavan maantieyhteyden kuten ohikulkutien tekemistä, tulisi kadunpitopäätös tehdä, kun korvaava maantieyhteys otetaan käyttöön.

Toisinaan kadunpitopäätös on jäänyt viipymään, vaikka sen edellytykset ovat täyttyneet. Aiemmin laissa oli määräys (179 §), jonka perusteella alueellinen ympäristökeskus voi uhkasakolla velvoittaa kunnan tekemään kadunpitopäätöksen, jos kunta ei tee sitä kohtuullisessa ajassa. Pykälä on kumottu vuonna 2017 eikä kuntaa voi enää velvoittaa kadunpitopäätöksen tekemiseen sanktioiden uhalla.

Maantien yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee LjMTL 17 § mukaan perustua MRL:n mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan. Tämän perusteella tienpitäjä voi lakkauttaa asemakaavassa kaduksi kaavoitetun maantien tiesuunnitelmalla, jossa ei esitetä katukaavan alueelle mitään rakentamistoimia eikä tiesuunnitelma näin ole kaavan vastainen.

### 3.3 Maanteiden ja katujen hallinnollisten luokkien määrittely ja muutokset käytännössä

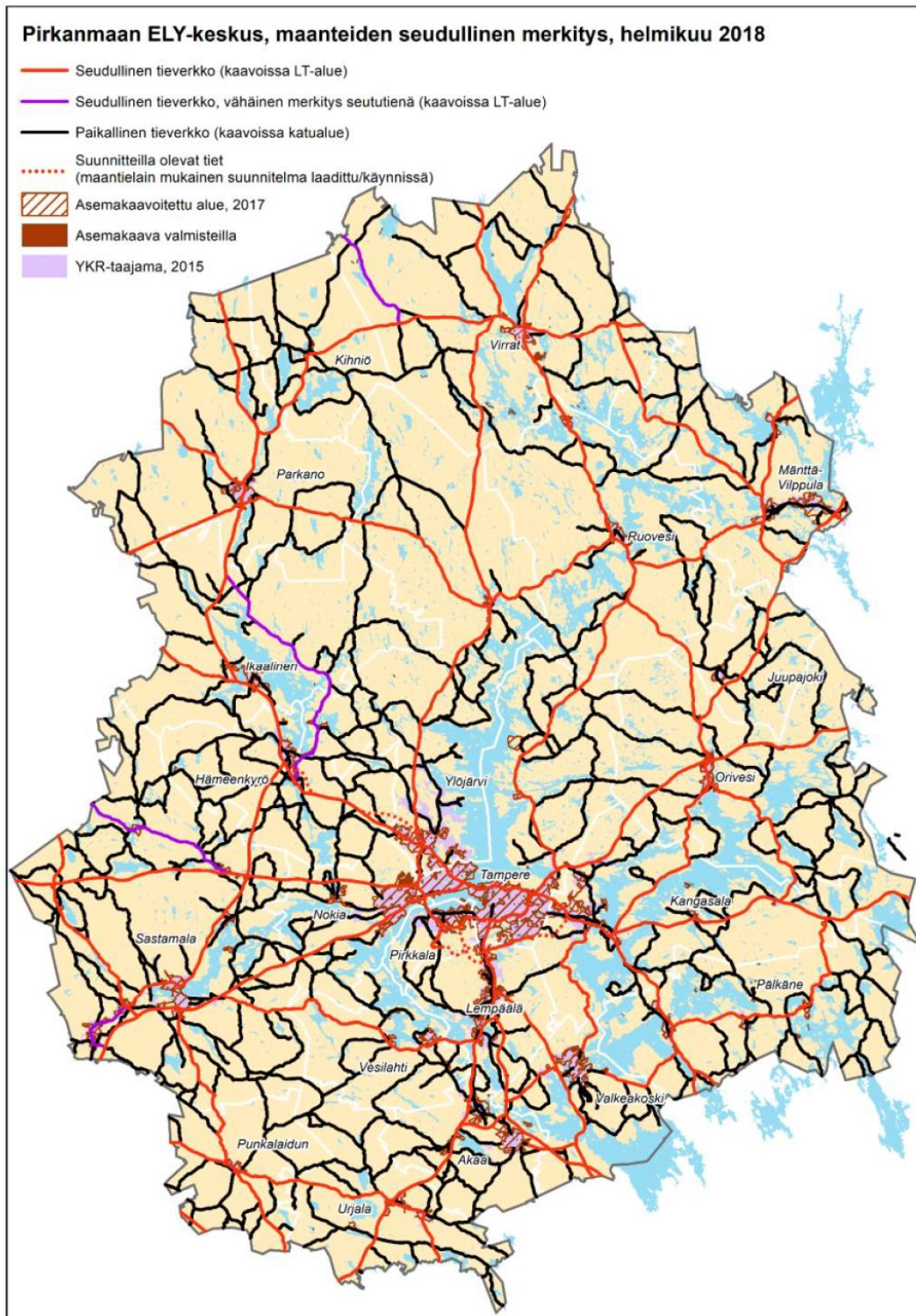
Työn yhteydessä ELY-keskuksille tehdyssä kyselyssä kysyttiin, millaisia koottuja tarkasteluja ELY-keskuksissa on tehty potentiaalisten muutostarpeiden tunnistamiseksi ja mitä kriteerejä maantien ja kadun rajapinnan tarkasteluissa on käytetty. Kyselyn vastausten perusteella 2000-luvun alussa koko maan kattavat alueelliset tarkastelut kaava-alueiden maanteistä ovat muodostaneen tilannekuvat, joita ELY-keskukset ovat eri tavoin päivittäneet tai pitäneet ajan tasalla (ks. esimerkki kuvassa 6).

- Osa ELY-keskuksista on päivittänyt koko alueensa verkollisia tarkasteluja hieman vaihtelevilla kriteereillä, jotka liittyvät toiminnalliseen luokitukseen, verkolliseen asemaan ja liikenteen koostumukseen.
- Jotkut ELY-keskukset ovat tehneet kattavasti tarkempia kuntakohtaisia tarkasteluja asemakaava-alueiden tilanteesta (esimerkkejä kuvassa 6), muut seuranneet muutoin kaavoituksen etenemistä.
- Kaikki ELY-keskukset ovat tarkastelleet ja tarkastelevat muutostarpeita tarkemmin tapauskohtaisesti kuntien asemakaavoituksen ja tiesuunnitelmien yhteydessä.

ELY-keskukset tekevät alueensa kuntien kanssa jatkuvaa yhteistyötä. Kuntatapaamisissa ja aihekohtaisissa neuvotteluissa käsitellään myös teiden hallinnollisten luokkien muutostarpeita. Neuvotteluja on molempiin suuntiin (maantie → katu, katu → maantie), vaikkakin muutostarpeet kadusta maantiekseksi ovat selvästi harvinaisempia. Keskeinen asia neuvotteluissa on sopiminen muutoksen yhteydessä mahdollisesti tehtävistä tien kunnostusinvestoinneista ja niiden rahoituksesta.

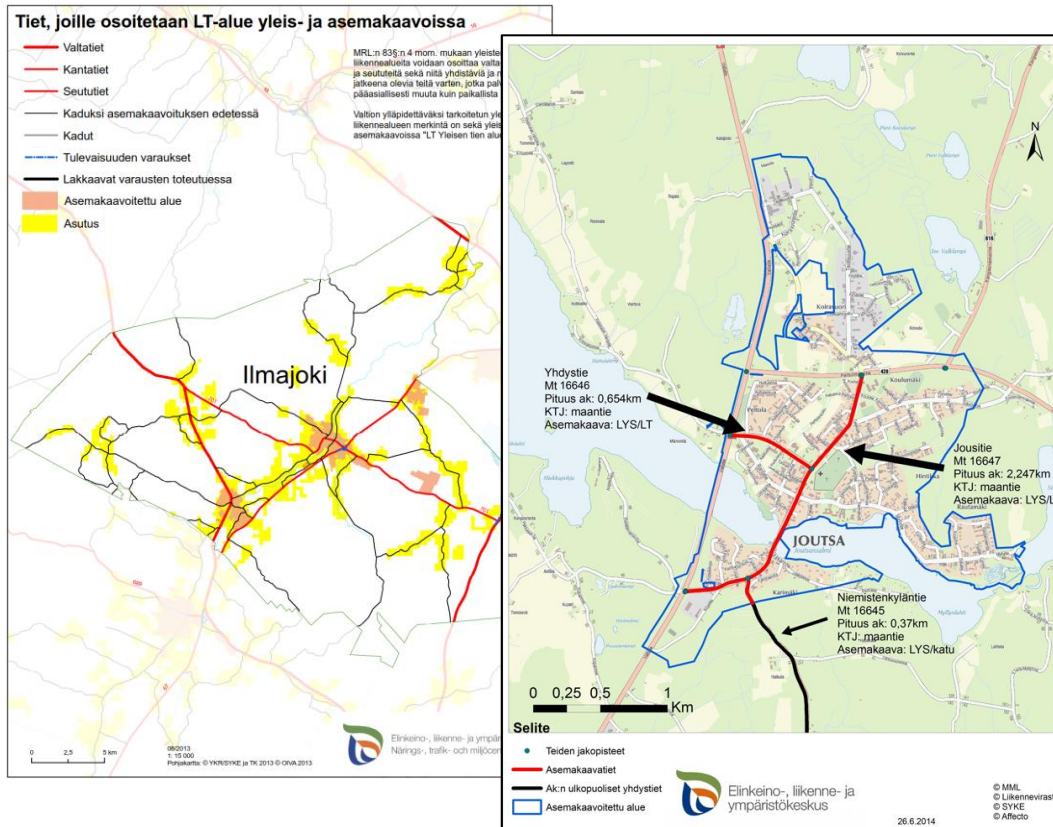
Kyselyn vastausten mukaan maantien ja kadun rajapinnan tarkasteluissa on eri alueilla käytetty seuraavia kriteerejä:

- Asemakaavoitus yhdysteiden ympärillä, asemakaavojen sisällä olevan tiejakson osuus yhdystien pituudesta
- Maantieverkollinen merkitys, eri luokan keskusten väliset yhteydet, asiantuntijanäkemykseen pohjautuva verkollinen tarkastelu
- Liikennemäärätiedot
- Seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen määrä ja osuus, paikallisen / pitkämatkaisen liikenteen liikennemallitarkastelut tai karttatarkastelut
- Seudullisen työmatkaliikenteen määrä
- Asutus teiden varrella, yhdyskuntarakenne ja eri toimintojen sijoittuminen
- Erityiskohteet, varareitit, erikoiskuljetusreitit
- Tien merkittävyysluokka (lukuisia kriteerejä)
- Katumainen ympäristö tai sen tarve
- Tarkoituksenmukaiset kokonaisuudet.



Kuva 1. Pirkanmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys, helmikuu 2018.

Kuva 5. Esimerkki ELY-keskusten asemakaava-alueiden tieverkon hallinnollista luokitusta ohjaavien tarkastelujen lopputuotoksesta.



Kuva 6. Esimerkkejä kuntakohtaisista tarkasteluista. Oikeanpuoleisessa kartassa esiintyy vanhentuneita kaavamerkintöjä (LYS).

### 3.4 Hallinnollisten luokkien määrittelyn ja muuttamisen kehittämistarpeita

ELY-keskuksille suunnattuun kyselyyn saatujen vastausten perusteella Liikenne 12 -suunnitelman päivityksessä olisi käsiteltävä seuraavia maanteiden ja katujen rajapinnan kysymyksiä:

- Laki on verrattain selkeä. Aina on toki myös rajatapauksia, joiden ratkaisua selkeät linjaukset lain lisäksi voivat helpottaa. Tärkeintä on, että saadaan yhtenäiset toimintatavat valtakunnallisesti.
- Tarvitaan selkeä valtakunnallinen linjaus siitä, millä perusteilla ELY-keskuksen tulee alkaa käymään neuvotteluja kunnan kanssa maantien muuttamiseksi kaduksi mm. kunnan maankäytön ja asemakaavoituksen edistymisen mukaisesti.
- Tämänhetkinen tilannekuva on tunnistettava. Maanteiden muutospaineita kaduksi on yhä runsaasti. ELY-keskuksilla ei ole säädöksiin perustuvia keinoja nopeuttaa kadunpitopäätöksiä. Toisaalta tienpidon määrärahojen niukkuus hidastaa kuntien kanssa sovittujen ja kadunpitopäätökseen kytkettyjen korjausten toteutusta. Myös kaavoitusresurssit ja -tarpeet ovat erityisesti taantuvilla alueilla vähäiset. Valtakunnallinen linjaus ja tahtotilan ilmaisu antaisi ELY-keskuksille tukea neuvotteluihin kuntien kanssa.

- Mahdollisuus laaja-alaisesti käsitellä Suomen tieverkon hierarkiaa, ja mikäli halutaan laajempia muutoksia maantie-katu-yksityistie-periaatteisiin, niitä olisi mahdollista käsitellä valtakunnallisesti tässä yhteydessä.
- Linjauksia tai periaatteita siitä, miten ja missä tilanteissa maantiet voidaan muuttaa kaduiksi / yksityisteiksi. Aihekokonaisuuteen liittyvien haasteiden (rahoitus, lainsäädäntö jne.) esille tuominen. Mahdollisuudet esim. erillisrahoitukselle, joka mahdollistaa tunnistettujen muutostarpeiden toteutuksen.
- Esimerkiksi eri taajamien yhdistävien maanteiden hallinnollinen status, eli tiet, joiden varsia ei ole kaavoitettu mutta jotka kuitenkin eivät välitä MRL:n mukaisesti pääasiallisesti pitkämatkaista liikennettä.
- Linjaukset ja periaatteet mahdollistaisivat mahdollisesti jopa paremman organisaatioiden sisäisen ymmärryksen maantie vai katu -dilemmasta.

ELY-keskusten vastausten mukaan valtakunnallisia linjauksia ja ohjeita tarvittaisiin seuraavista asioista:

- Maantiet kaavoituksessa -ohjeessa (Tiehallinto 2006) asiaa ohjeen voisi kuitenkin päivittää ja laajentaa käsittelemään aihetta laajemmin. Ohje voisi määrittää yleisraamit kuntien kanssa käytäviin neuvotteluihin, mutta huomioiden laajasti yleisemmät poikkeamat niistä. Tavoitteena tulisi olla tasapuolinen kohtelu kaikille kunnille huomioiden mahdollisesti alueelliset erot.
- Valtakunnalliset linjaukset maanteiden ja katujen tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden määrittelyksi.
- Valtakunnalliset linjaukset sille, millainen rinnakkaistien tulee olla (riippumatta hallinnollisesta luokasta).
- Valtion mahdollisuudet ja käytännön toimet edellyttää kadunpitopäätöstä? Kadunpitopäätöksille jokin aikataulutettu prosessi, jottei asia veny loputtomiin.
- Ohjeet koko prosessin läpi viemiseen, milloin prosessi pitää aloittaa ja miten kunta saadaan tekemään kadunpitopäätös. Kadunpitopäätösten jälkeinen kiinteistötietojen päivittäminen (lakanneen maantiekkiinteistön lohkominen ka-tualueeksi) pitää myös ohjeistaa.
- *Sininen kirja*<sup>10</sup> on yleisesti käytetty opas valtion ja kunnan rahoituskysymyk-siin. ELY-keskus kuitenkin usein kustannuksellaan kunnostaa kaduiksi muut-tuvat maantiet eli uudelleen päällystys ja muiden vaurioiden korjaukset. Sini-sen kirjan tarkistus tai päivitys voi olla ajankohtaista.

Kuntaliiton ja kuntien haastatteluissa nostettiin esiin seuraavia asioita:

- Otettava huomioon, että olosuhteet ovat erilaisia eri puolilla Suomea ja erilai-sissa kunnissa. Kovin yksityiskohtaiset ohjeet eivät toimi. Myös yleistä yhteis-kunnallista harkintaa tarvitaan.
- Tarvitaan yhtenäisyyttä siihen, mitä tekijöitä tarkastellaan ja mitkä ovat nii-den kriteerit. Asioiden olisi hoiduttava tasapuolisesti kaikilla alueilla. Kriteerien

---

<sup>10</sup> Tällä nimellä tunnetaan Kuntaliiton ja Liikenneviraston (2010) laatima julkaisu *Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa*.



tulisi olla yhdenmukaisia tai ainakin läpinäkyviä. Liika tulkinnanvara ja tulkintojen muuttuminen ja siten ennakoimattomuus on ongelma. Muutokset on tehtävä neuvotteluun perustuen.

- Tieluokkien muutokset ovat yksi tärkeä asia sopia MAL-neuvotteluissa. Yhteensovitus maankäyttöön, nopeusrajoitukset ym. usein helpompia katuna. Melu ja tila ovat kaupunkialueilla isoja kysymyksiä. Valtion ja kuntien yhdessä tekemä kaupunkiseudun tie- ja katuverkon luokitus on ollut Helsingin seudulla toimiva tapa hakea yhteistä näkemystä. Tarvitaan yhteinen näkemys siitä, miten liikenneverkko ja maankäyttö kehittyvät.
- Tulisi olla myös välimuotoja korkeatasoisen maantien ja kadun välillä. Nopeusrajoitusten sovittaminen ja ”kaupunkimaanteiden” mahdollistaminen olisi kaupunkien kannalta toivottavaa.
- Moottoriteiden rinnakkaisteiden rooli on yksi tarkennusta kaipaava asia.
- *Sininen kirja* valtion ja kuntien kustannusjaosta on tärkeä. Sen pohjalta lähdetään neuvottelemaan kustannuksista. Alueellisia eroja on ja myös henkilötasolla erilaisia käytäntöjä.
- Prosessien yhteensovittamisessa on paikoin haasteita. Pääosin yhteistyö kuntien ja ELY-keskusten välillä on toimivaa. Olisi hyvä olla yhteiset prosessiohjeet valtiolle ja kunnille. Prosessit on kuitenkin yhteensovitettava. Voisi tehdä valtion ja kuntien yhteisen oppaan, jossa esimerkkejä ja työkaluja erilaisiin ratkaisuihin ja perusteluja niihin.
- Tärkeää on johdonmukaisuus ja pysyvyys linjauksissa sekä selkeät prosessit ja yhteinen prosessiohjeistus.

## 3.5 Maantien ja kadun rajapinnan tarkastelun tilanteita ja haasteita

### 3.5.1 Yleiskuva tarkasteltavista tilanteista

Maantien ja kadun rajapinnan muutostilanteita ja rajanvetoa katualueen tai maantien liikennealueen välillä voidaan tarkastella yhtäältä sen mukaan, onko kyse:

- A. maantien mahdollisesta muuttamisesta kaduksi
- B. kadun mahdollisesta muuttamisesta maantieksi

ja toisaalta sen mukaan, mikä on lähtötilanne asemakaavoituksen suhteen:

1. Nykyinen maantie uudella asemakaava-alueella. Vastaava harkinta liikenne- tai katualueen välillä voi joissain tapauksissa olla tarpeen myös, kun kyse on kokonaan uuden liikenneväylän tai nykyisen yksityistien kaavamerkinnästä. Koska ei vielä ole asemakaavaa, lähtötilanteessa kyse ei voi olla nykyisestä kadusta.

Jos kyse on nykyisen kaavan uusimisesta, lähtötilanne on joku kohdista 2–4:

2. Nykyinen maantie vanhentuneen kaavamerkinnän alueella (LYT/LYS)
3. Nykyinen maantie asemakaavan nykyisellä katualueella

4. Nykyinen katu asemakaavan nykyisellä liikennealueella (LT-alueella)
5. Nykyinen katu asemakaavan nykyisellä katualueella

Em. jaottelun mukaiset yleisimmät tilanteet ja niihin liittyviä kysymyksiä on koottu taulukkoon 2. Tilanteita selostetaan lähemmin luvuissa 3.5.2–3.5.6. Erityisesti tilanteeseen 1, mutta myös tilanteisiin 2–5 liittyy tulkinta ja kriteerit maankäyttö- ja rakennuslain 83 § 4 momentille, jossa säädetään siitä, milloin yleinen alue voidaan osoittaa maanteiden liikennealueeksi (ks. luku 3.2).

Seuraavissa luvuissa on käyty läpi maantien ja kadun rajapinnan kysymyksiä ja tilanteita, joihin yleisimmin voi liittyä ristiriitoja valtion ja kuntien välillä:

- Liikennealueen kriteerit (taulukon 2 kaikki tilanteet, erityisesti A1)
- LT-kelpoisuuden arviointi vanhentuneilla kaavamerkinnoillä osoitetuilla alueille (taulukon 2 tilanne A2a)
- Tarve muuttaa tie katumaisemmaksi (taulukon 2 tilanne A2b)
- Kaduksi kaavoitetun maantien kadunpitopäätöksen pitkittyminen (taulukon 2 tilanne A3)
- Valtion intressi kaupunki- ja taajama-alueiden teillä (taulukon 2 tilanteet A1, A2b ja B5).

Lisäksi on tilanteita, joissa tarvittavia kiinteistötoimituksia on jäänyt tekemättä ja maantie sijaitsee asemakaava-alueella muualla kuin kaavan liikenne- tai katualueella (esim. kaavan mukaiselle kortteli-, puisto- tms. alueelle jäänyt maantien osa) tai maantiekiinteistö on jäänyt valtion omistukseen vailla tieoikeutta kadunpitopäätöksen jälkeen. Näitä erityistapauksia ei tässä yhteydessä käsitellä enempää, mutta haastatteluissa ja kyselyissä on tunnistettu tarve valtio- ja kuntaosapuolen yhteisen prosessiohjeistuksen parantamiseen.

*Taulukko 2. Maantien ja kadun rajapinnan muutostilanteita ja niihin liittyviä kysymyksiä.*

Lähtötilanne	A) maantie → katu	B) katu → maantie
<b>1. Nykyinen maantie uudessa kaavassa*</b>	<p>Kyseessä on uusi kaavamerkintä, jolloin harkinnan ja neuvottelun lähtökohtina*</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LT-alueen kriteerit: edellytykset LT-alueen kaavoittamiselle (säädökset ja niiden tulkinta)</li> <li>• Kunnan tahto: katu on vapaasti suunniteltavissa, mutta tuo kustannuksia</li> <li>• Valtion intressi: yhteydet, joiden palvelutason valtio halua varmistaa (→maantie)</li> </ul>	<p><i>*Vastaava harkintaa siitä, kaavoitetaanko liikenne- vai katualue, voidaan tarvita joissain tapauksissa myös silloin, kun kyse on uuden liikenneväylän taikka nykyisen yksityistien kaavamerkinnästä.</i></p>
<b>2. Nykyinen maantie vanhentuneen kaavamerkinnän alueella (LYT/LYS)</b>	<p>Vanhan kaavamerkinnän muutostarve LT-alueeksi tai kaduksi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) LT-alueen kriteerit: edellytykset LT-alueen kaavoittamiselle (säädökset ja niiden tulkinta)</li> <li>b) tien mitoituksen ja nopeusrajoituksen muutos katumaiseksi, yleensä kunnan intressi</li> </ol>	

Lähtötilanne	A) maantie → katu	B) katu → maantie
	c) pitkämatkaisen ja seudullisen liikenteen poistuminen, esimerkiksi tieverkon kehittämisen (esim. ohitustie) tai toimintojen muutoksen (esim. rautatieaseman lakkautus) seurauksena.	
<b>3. Nykyinen maantie nykyisellä katualueella</b>	<p>Kaava kuvaa tilannetta, johon maankäytön kehityksen myötä on siirrytty tai siirrytään. Muutos vaatii kunnan kadunpito päätöksen sekä sopimisen mahdollisesti tarvittavista maantien korjauksista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maantie voi sijaita asemakaavan katualueella, kunnes kunnalle syntyy maankäytön kehittämisen myötä kadunpitovelvollisuus ja kunta tekee kadunpito päätöksen.</li> <li>• Toisinaan kadunpito päätös on jäänyt viipymään, vaikka edellytykset ovat täyttyneet.</li> <li>• Valtion ja kunnan välillä ei aina ole yksimielisyyttä maantien korjauksen sisällöstä.</li> <li>• Muutokset on perusteltua tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina, jottei muodostu lyhyitä maantie- tai katuosuuksia.</li> </ul>	
<b>4. Nykyinen katu nykyisellä LT-alueella</b>		Tilanteita, joissa asemakaavan mukainen muutos kadusta maantiekseksi olisi jäänyt tekemättä tai odottamaan, ei liene ainakaan merkittävässä määrin.
<b>5. Nykyinen katu nykyisellä katualueella</b>		<p>Vanhan kaavamerkinnän muutostarve katu → LT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaatii valtion intressiä: pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso, esim. satamaan johtavan kadun muutos maantiekseksi</li> <li>• Vaatii myös kunnan tahtoa (kaavamutosta)</li> </ul>
<b>Maantie kaavan LT- tai katualueen ulkopuolella</b>	Erityistapaus, jossa esimerkiksi kaavan mukaiselle kortteli-, puisto- tms. alueelle jäänyt maantien osa	

### 3.5.2 Liikennealueen kriteerit

Maantien liikennealueen osoittamisessa asemakaava-alueen tieliikenneväylää varten on kysymys maankäyttö- ja rakennuslain 83 § 4 momentin tulkinnasta. Momentin mukaan *"maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seutu-teitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä"*. Säädöksen tulkintaa on ohjeistettu yhteneväisesti ympäristöministeriön ja Tiehallinnon ohjeissa (ks. luku 3.2.2).

Käytännössä rajanveto ei ohjeidenkaan perusteella ole aina yksiselitteistä. Sekä kuntien haastatteluissa että ELY-keskusten kyselyssä tuli esille tarve selkeyttää asiaa ja varmistaa, että säädösten tulkinta ja teiden liikenteellisen merkityksen arvioinnin kriteerit ovat riittävän yhdenmukaiset. Yhtäältä on tärkeää, että ELY-keskusten tulkinnat liikennealueen kriteereistä ovat tasapuolisia, läpinäkyviä ja kuntien näkökulmasta ennakoitavia. Toisaalta myös kuntien tulisi tulkita säädöksiä riittävän yhtenäisesti niin, että näkemykset liikenneväylien kaavamerkinnöistä eivät vaihtele kuntakohtaisesti.

Perosvuon (2023) ELY-keskuksille tekemään kyselyyn vastanneista

- 1 oli sitä mieltä, että kaduiksi osoitettavien maanteiden määrittäminen on vaikeaa,
- oli sitä mieltä, että kaduiksi osoitettavien maanteiden määrittäminen on selkeää, ja
- 7 oli sitä mieltä, että kaduiksi osoitettavien maanteiden määrittäminen on tapauskohtaisesti välillä vaikeaa ja välillä selkeää.

Kyselyn ja haastattelujen perusteella nykyisissä ohjejulkaisuissa olevan tulkintaohjeistuksen ajantasaisuus ja riittävyys on tarpeen käydä läpi ja tarvittaessa päivittää ja täydentää sitä. Päivitysprosessi on hyvä tehdä nykyisten ohjeiden laatimisprosessien tapaan valtion- ja kuntaosapuolten yhteistyönä.

Samalla voisi olla hyvä tarkastella keskeisten liikennealueen kaavoittamiselle asetettujen vaatimusten selventämismahdollisuuksia. Vaikka kriteerit ja varsinkaan niiden raja-arvot eivät voi olla samoja erilaisilla alueilla, niistä on hyvä löytää yhteisiä linjauksia ja lisätä tarkastelujen ja käytettävien kriteerien läpinäkyvyyttä.

**Verkollisen yhdistävyyden kriteerit:** *"liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä ... yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten"* (MRL)

- Miten yhdistävyys määritellään (esim. eri luokan keskusten yhteydet)?
- Mihin asti jatkeen tulisi jatkua ja millä perusteella?

**Paikallisen liikenteen kriteerit:** *"... jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä"* (MRL)

- Miten paikallinen liikenne määritellään (esim. pituusrajat eri alueilla)?
- Kuinka paljon sitä pitää olla (absoluuttisesti, suhteellisesti)?
- Onko kyse (myös) siitä, mitä reittejä liikenne opastetaan?
- Millä nämä käytännössä määritetään tai arvioidaan (esim. liikennemalli)?

**Erityistapaukset, joissa tarpeen tarkastella yleisen liikenteen kriteerejä:** maantie palvelee yleistä liikennettä erotuksena yksityisestä liikenteestä (LjMTL)

- Mitkä ovat lain perusteluissa tarkoitettuja ”solmupisteitä sekä julkisia laitoksia ja erityiskohteita”, joihin johtavat yhteydet palvelevat yleistä liikennettä?

Erityiskysymyksenä nousevat esiin myös **moottoriteiden ja valtateiden rinnakkais-tiet**, jotka voivat palvella erikoiskuljetusreitteinä, päätien varareitteinä sekä yleisemmin päätien suuntaista hitaampaa ajoneuvoliikennettä.

### 3.5.3 Vanhentuneet kaavamerkinnot

Monet asemakaavat ovat vanhoja ja aikoinaan säädökset kaavojen liikennealueista ovat olleet erilaiset kuin nykyään. Ennen vuonna 1999 säädettyä maankäyttö- ja rakennuslakia asemakaavoja laadittiin vain kaupungeissa ja muissa kunnissa taajaman rakentamista ohjattiin rakennuskaavoilla. Liikennealueen määrittämisen eroa kuvaa TVH (1983) seuraavasti:

- Tien, jota varten asemakaavassa varataan liikennealue (LT), tulee olla kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettu.
- Rakennuskaavassa voidaan eri tavalla kuin asemakaavassa merkitä lähes kaikille yleisille teille liikennealue.
- Rakennuskaavassa voidaan käyttää LT-merkintää vain kauttakulku- ja sisääntuloteillä kuten asemakaavassakin.
- Muut kuin kauttakulku- tai sisääntulotiet eli alemman luokan maantiet ja kaikki paikallistiet voidaan osoittaa rakennuskaavassa LYS- tai LYT-merkinnällä.”

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) myötä vanhat rakennuskaavat tulivat voimaan asemakaavoina 1.1.2000, mutta liikennealuemerkinnät jäivät entiselleen. MRL 213 § mukaan vuoteen 2010 ulottuneena siirtymäaikana voitiin tehdä kaavamuutoksia noudattamatta MRL 83 § säännöksiä yleisten teiden liikennealueista. Vuoden 2010 jälkeen MRL 83 § vaatimukset ovat voimassa kaikissa kaavan muutoksissa.

Vanhentuneita liikennealuemerkintöjä on edelleen useissa taajamissa kaikkialla Suomessa. Esimerkiksi vuoden 2011 selvityksessä Lapin ELY-keskuksen alueella oli 21 km neli- tai viisinumeroisia maanteitä, jotka sijaitsivat kokonaan asemakaava-alueella, merkintänä pääosin LYT tai LT. Saman verran oli maanteitä, joista yli puolet sijoittui asemakaava-alueelle. Tilanne on samankaltainen koko maassa erityisesti niissä entisten maalaiskuntien taajamissa, joiden maankäyttö ei ole merkittävästi muuttunut 2000-luvulla.

Tiehallinnon vuonna 2000 MRL:n voimaantulon yhteydessä tekemän arvion (Tiehallinto 2000) mukaan aikaisempien ohjeiden mukaisesti laaditut kaupunkien tieverkon hallinnollista luokitusta kuvaavat kartat olivat periaatteessa sopusoinnussa uusien ohjeiden kanssa. Luokittelukarttojen mukaan noin 100 km katuja voitiin muuttaa yleiseksi teiksi ja näistä noin puolet oli jo muutettu. Joissakin nuoremmissa kaupungeissa oli vielä vanhoja rakennuskaavoja, joiden alueella on paikallisia väyliä yleisinä teinä. Silloin arvioitiin, että näiden kaavojen muuttamisen ja asemakaavojen laajentumisen seurauksena paikallista liikennettä palvelevia teitä tulee kaupungeissa muutettavaksi kaduiksi kilometreinä hieman enemmän kuin katuja muutetaan yleiseksi tieksi.

Arvion mukaan muissa kunnissa entisten rakennuskaava-alueiden paikallista liikennettä palvelevien yleisten teiden määrän vaihteli taajamittain huomattavasti. Näin asemakaavoituksen seurauksena teitä muuttuisi kaduiksi toisissa kunnissa muutamia kilometrejä ja toisissa ei välttämättä yhtään. Yhteensä arvioitiin, että yleisiä teitä

voi muuttua kaduiksi muutamia satoja kilometrejä ja että se tapahtuu kaavoituksesta riippuen vähitellen pitkän ajan kuluessa.

Useinkaan ei ole kysymys siitä, että kunnalla ja valtiolla olisi eri näkemys siitä, mikä on oikea kaavamerkintä, vaan puhtaasti siitä, milloin vanhentunut kaavamerkintä päivitetään ja samalla luodaan kaavalliset edellytykset maantien muuttamiselle kaduksi. Vanhentuneiden kaavojen uusimistahti on hyvin hidas, jos kaavoihin ei kohdistu muita muutostarpeita. Muutostarpeessa ja -tahdissa on eroa sekä kuntien välillä että myös kuntien sisällä eri alueiden välillä. Kaavojen uudistumiseen vaikuttaa myös se, että kuntien resurssit sekä kaavamuuotosten tekemiseen että väyläverkon ylläpitoon ovat hyvin erilaisia. Toisinaan kaavamuuotosten yhteydessä uusitaan ko. aluetta laajemmin liikennealueen kaava (ns. putkikaavat).

ELY-keskusten kyselyssä nostettiin esiin tarve yhtenäiselle valtakunnalliselle linjaukselle siitä, onko maantiealueiden osalta vanhentuneiden kaavojen päivityksiä tarpeen pyrkiä edistämään nopeammin kuin tapahtuu maankäytön muutostarpeiden myötä. Mahdollisessa linjauksessa on otettava huomioon myös se, että kaduksi muutettavien maanteiden mahdolliset korjaukset tarvitsevat rahoitusta. Valtion ja kuntien tiukka taloustilanne on yksi syy lykätä kadunpitoapäätöstä. Pelkkä kaavamuuotosten vauhdittaminen ei tarkoita, että kadunpitoapäätöksiä ja siihen liittyviä korjauksia pystyttäisiin tekemään nykytahtia enemmän.

### **3.5.4 Tarve muuttaa tie katumaisemmaksi**

Kunnalla voi olla tarve muuttaa tien ominaisuuksia, kuten poikkileikkausta, suoja-alueita ja nopeusrajoitusta tietä ympäröivän nykyisen tai suunnitellun maankäytön takia. Valtion on puolestaan noudatettava LjMTL:n sekä Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018) asettamia velvoitteita huolehtia pitkämatkaisen ja seudullisen liikenteen riittävästä palvelutasosta.

Esimerkkejä tilanteista, joissa valtion ja kuntien intressit eivät aina kohtaa, ovat maankäytön kehittäminen kaupunkiseutujen pääväylien varrella, kaupunkien sisääntuloteiden muuttaminen kaupunkimaisemmiksi, läpikulkuteiden sovitusta keskustaympäristöön ja meluhaittojen vähentäminen. Myös alempiluokkaisten maanteiden sovitamisessa taajamaympäristöön kunnilla ja valtiolla voi joissain tapauksissa olla erilaisia intressejä, vaikka niiden kehittäminen tapahtuukin nykyisin pitkälti maankäytön ehdoilla.

### **3.5.5 Kadunpitoapäätöksen pitkittyminen**

Asemakaava kuvaa tilannetta, johon maankäytön kehityksen myötä on siirrytty tai siirrytään. Maantien kaavoittaminen kaduksi on vasta prosessin ensimmäinen vaihe, joka mahdollistaa myöhemmässä vaiheessa tarkoituksenmukaisen hallinnollisen kokonaisuuden. Maantie voi sijaita asemakaavan katualueella, kunnes kunnalle syntyy lainsäädännössä tarkoitettu kadunpitovelvollisuus maankäytön kehittymisen myötä ja kunta tekee kadunpitoapäätöksen. Sitä voi edeltää valtion ja kunnan sopimus maantien mahdollisista korjauksista ja parantamistoimista. MRL 86 a § mukaan muutokset on perusteltua tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina, jottei muodostu lyhyitä maantie- tai katuosuuksia.

Kuntien kadunpitopäätökset ovat kuitenkin voineet eri syistä jäädä viipymään, vaikka edellytykset niille ovat täyttyneet. Kunnat eivät myöskään toimi asiassa yhteneväisesti. Nykylainsäädäntö ei tarjoa keinoja velvoittaa kuntaa kadunpitopäätökseen. Yksi keino edistää kadunpitopäätösten tekemistä ajallaan on sopia kunnossapitovastuun siirtymisestä kunnalle jo ennen kadunpitopäätöstä, jolloin kunnan kynnyksensä kadunpitopäätöksen tekemistä kustannussyistä pienenee. Kaavassa katualueeksi merkitty maantie on myös mahdollista lakkauttaa tiesuunnitelmalla (ks. luku 3.2.3).

Kadunpitopäätöksen viivästyttämisessä voi olla kysymys myös siitä, että valtion ja kunnan välillä ei ole yksimielisyyttä maantien mahdollisten korjausten sisällöstä ja kustannusjaosta. Kustannusjakoneuvottelujen keskeisenä lähtökohtana ovat valtion ja kuntien yhdessä sopimat kustannusjakoperiaatteet (Kuntaliitto ja Liikennevirasto 2010). ELY-keskuksella ja kunnalla voi olla erilaisia näkemyksiä siitä, tehdäänkö maantielle pelkästään tarvittavat korjaukset vai tehdäänkö samalla parannustoimia ja miten niiden kustannukset jaetaan. Eri ELY-keskusten käytännöissä ja eri kuntien vaatimuksissa voi olla eroja, mikä herättää kysymyksen kuntien yhdenvertaisesta kohtelusta.

Viime kädessä muutosten tekeminen maantien ja kadun rajapinnassa on valtion ja kunnan välinen neuvottelukysymys. Neuvottelujen lähtökohdaksi tarvitaan valtion ja kuntien yhdessä hyväksymiä tasapuolisia periaatteita, mutta lisäksi tarvitaan hyvää yhteistyötä ja yhteisen näkemyksen rakentamista.

### 3.5.6 Valtion intressi kaupunki- ja taajama-alueiden teillä

Lainsäädäntö määrittelee ehdot, joiden täytyessä tieliikenneväylä voidaan asemakaavassa osoittaa maantien liikennealueeksi (LT). Laki ei kuitenkaan edellytä, että ehdot täyttävä tieliikenneväylä kaavoitettaisiin aina maantiekseksi eikä kaduksi.

Tienpitäjän näkemys tavoiteltavasta hallinnollisesta luokasta liittyy paitsi maankäyttö- ja rakennuslakiin ja sen tulkintaan, myös siihen, mitkä ovat ylipäätään niitä intressejä, joita valtio pyrkii palvelemaan maantien ja kadun rajapinnassa. Tienpitäjänä valtion lakisääteisenä tehtävänä on huolehtia pitkämatkaisen ja seudullisen liikenteen riittävästä palvelutasosta maanteilla. Tienpitäjän vastuisiin kuuluvat myös moottoriteiden ja valtateiden rinnakkaistiet, valtakunnallinen varareittiverkosto sekä erikoiskuljetusten reitit. Tulkinnanvaraisempi kysymys on se, miten pitkälle kaupunkitai taajamarakenteen sisälle ja mihin terminaaleihin maantien tulisi ulottua. Valtiolla on myös intressejä riittävän asuntotuotannon turvaamiseen kaupungeissa, ja kunnan näkemyksen mukaan maantien muuttaminen kaduksi voisi olla osa asuntotuotannon ratkaisua.

Suurilla kaupunkiseuduilla on suurin tarve valtion ja kuntien yhteisen näkemyksen muodostamiselle tie- ja katuverkon eri osien roolista ja tavoiteltavasta tasosta. Esimerkki yhteisen näkemyksen muodostamisesta on julkaisu *Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040* (Uudenmaan ELY-keskus 2020), joka pyrkii muodostamaan kaupunkiseudun yhteistä tulkintaa asetukselle maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta ja siten luomaan edellytyksiä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiselle kasvavalla kaupunkiseudulla.

Pienemmillä kaupunkiseuduilla ja maaseutukunnissa korostuu kuntakohtainen yhteistyö ja jatkuva keskusteluyhteys kunnan ja ELY-keskuksen välillä. Yhteisen näemyksen luomisessa on kyse myös väyläverkon kustannusvastausta. Muutosten suhteellinen merkitys on pienempi valtiolle ja suurille kaupungeille kuin pienille kunnille.

## 4 Vaihtoehtoja teiden hallinnollisten luokkien määrittelyihin ja muutoksiin

### 4.1 Vaihtoehtotarkastelujen tarpeet

Selvityksen yhtenä tehtävänä on ollut määrittellä vaihtoehtoja nykyistä tarkempien kriteerien asettamiselle tien hallinnollisen luokan ohjaamiseksi.

Selvityksen perusteella päätellään, että yleisen liikenteen ja paikallisen liikenteen sisältöjen määrittelyt ovat yleisesti ottaen riittävän tarkat tien hallinnollisen luokan muutostarpeen tunnistamiseen. Tien (säädöksissä tarkoitettun) hallinnollisen luokan tunnistamiseen tarvitaan aina teiden verkollista tarkastelua yhtenäisin kriteerein (ks. luku 2.3.2) ja paikallistuntemusta.

Muutostarpeiden tunnistamisessa on jonkin verran alueellisia eroja, koska maantien lakkauttamisen (tai perustamisen) valtakunnalliset tarkentavat määrittelyt ovat vielä melko uudet ja toisaalta liikennealueen kaavoittamista tarkentavat ohjeet ovat melko vanhoja. Tämän takia tarvitaan Väyläviraston valtakunnallisesti yhtenäisiä ohjeita ELY-keskuksille siitä, miten teiden hallinnollisten luokkien muutostarpeita tunnistetaan ja mitä muutosprosesseissa tehdään. Liikennealueen kaavoittamisen ohje on tarpeen laatia yhdessä Kuntaliiton ja ympäristöministeriön kanssa. Ohjeen laadinnalle tai sisällölle ei ole tässä selvityksessä tunnistettu sellaisia vaihtoehtoja, joita olisi tarpeellista arvioida ja vertailla.

Vaihtoehtoja voidaan sen sijaan tunnistaa sille, miten edetään 1) maanteiden lakkauttamisessa, 2) vanhentuneiden kaavojen uudistamisessa ja 3) kadunpito päätösten edistämisessä. Mainituista asioista maanteiden lakkauttaminen kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vastuulle ja tapahtuu LjM TL:n puitteissa. Kaavoituksen säädökset ja ohjeet ovat ympäristöministeriön hallinnon alaa ja niitä voidaan käsitellä esimerkiksi MRL:n uudistuksen yhteydessä.

### 4.2 Maanteiden lakkauttamisen toteutuksen vaihtoehdot

Maanteiden lakkauttamisten toteutukselle voidaan tunnistaa seuraavia vaihtoehtoja:

**Ve 0:** Jatketaan nykyistä toimintatapaa noudattaen Väyläviraston määrittelemiä kriteerejä lakkautettavien kohteiden tunnistamiselle sekä toteuttaen ja hyväksyen vuosittain muutamia tiesuunnitelmia maanteiden lakkauttamiseksi.

**Ve 1:** Tehdään valtakunnallinen linjaus siitä, että maanteiden lakkauttamissuunnitelmaa edistetään ja lakkautuksiin osoitetaan jonkin verran lisäresursseja. Tilannekuva lakkauttamistarpeista päivitetään ajan tasalle muutaman vuoden kuluessa. Lakkauttamisia voidaan toteuttaa eri keinoin, kuten muista syistä tehtävien



tiesuunnitelmien yhteydessä sekä ratasuunnitelmien ja kiinteistöjärjestelyjen yhteydessä. Maanteiden lakkauttamiseksi laaditaan vuosittain muutamia kymmeniä tiesuunnitelmia.

**Ve 2:** Tehdään valtakunnallinen linjaus siitä, että maanteiden lakkauttamissuunnitelmaa edistetään voimakkaasti ja lakkautuksiin osoitetaan merkittävästi lisäresursseja. Maanteiden lakkauttamistarpeiden valtakunnallinen tilannekuva päivitetään ja priorisoidaan lakkautuskohteet. maanteiden lakkauttamisohjelma. Maanteiden lakkauttamiseksi laaditaan vuosittain noin 100 tiesuunnitelmaa.

**Ve 3:** Tehdään valtakunnallinen linjaus siitä, että maanteiden lakkauttamissuunnitelma toteutetaan kokonaan tietyn tavoiteltavan ajan kuluessa, esimerkiksi 20 vuodessa. Ensin päivitetään maanteiden lakkauttamistarpeiden tilannekuva valtakunnallisesti ja laaditaan kaikki lakkauttamiskohteet kattava lakkauttamisohjelma. Maanteiden lakkauttamiseksi laaditaan vuosittain yli 200 tiesuunnitelmaa.

### 4.3 Kaavoitukseen kohdistuvat vaihtoehdot

Vanhentuneiden kaavojen ajantasaistamiselle voidaan tunnistaa seuraavia vaihtoehtoja:

**Ve 0:** Jatketaan nykyistä toimintatapaa, jossa vanhentuneita kaavoja uusitaan lähinnä muista syistä kuin liikennealuemerkintöjen vanhenemisen vuoksi. Kaavojen uusimisen yhteydessä kunta ja ELY-keskus tarkastelevat yhdessä tarvetta ja mahdollisuuksia uusaa kaavaa liikennealueen osalta laajemmin kuin varsinaisen kaavanmuutosalueen kohdalta.

**Ve 1:** MRL:n uudistuksen jatkuessa sen yhteydessä tarkastellaan yleisesti vanhojen kaavojen vanhenemissäädöksiä ja jos niihin tehdään muutoksia, toimitaan niiden mukaisesti.

**Ve 2:** MRL:n uudistuksen jatkuessa sen yhteydessä pyritään määrittämään vanhojen kaavojen vanhenemissäädökset niin, että vanhoista rakennuskaavoista peräisin olevat LYT- ja LYS-liikennealuemerkinnät tulee uusia määräajan kuluessa.

Pitkittyneiden kadunpito päätösten nopeuttamiselle voidaan tunnistaa seuraavia vaihtoehtoja:

**Ve 0:** Jatketaan nykyistä toimintatapaa, jossa ELY-keskus ja kunta pyrkivät neuvotteluteitse sopimaan kadunpito päätöksestä sekä siihen mahdollisesti liittyvistä maantien korjauksista ja parannustoimista ja niiden ja kustannusjaosta.

**Ve 0+:** Tehdään valtakunnallinen linjaus, joissa selvästi pitkittyneitä kadunpito päätöksiä pyritään edistämään maantienpitäjän käytettävissä olevilla keinoilla, kuten lakkauttamalla maantie asemakaavan katualueelta ilman parantamistoimia.

**Ve 1:** Pyritään MRL:n uudistuksen jatkuessa saamaan lainsäädäntöön takaisin siellä aiemmin ollut määräys, jonka perusteella kunta voidaan uhkasakolla velvoittaa tekemään kadunpito päätöksen, jos se ei tee sitä kohtuullisessa ajassa.

## 5 Teiden hallinnollisen luokituksen muutosten vaikutukset

### 5.1 Teiden hallinnollisten luokkien muutosten mahdollisia vaikutuksia

Taulukossa 3 esitetään kootusti, mihin aiheisiin ja toimijoihin tien hallinnollisen luokan muutoksen vaikutukset voivat kohdistua. Vaikutusten aiheet on jäsennetty Liikenne 12 suunnitelman mukaisesti saavutettavuuteen sekä ympäristölliseen, taloudelliseen ja sosiaaliseen kestävyys. Toimijoiksi tunnistetaan tienpitäjä (yksityinen tai julkinen), tienkäyttäjät, tien vaikutusalueen elinympäristö ja aluetalous (ml. elinkeinoelämä) sekä julkinen talous (valtio ja kunnat)

Tienpitäjälle ja tienpitoon mahdollisesti kohdistuvat vaikutukset:

- Tienpitovelvollisuus ja kaikki tiehen ja tienpitoon kohdistuvat vastuut siirtyvät tien uudelle omistajalle. Samalla uudelle omistajalle siirtyy valta päättää esimerkiksi tien hoitotasosta ja nopeusrajoituksista sekä tiealueen käytön lupien käsittely ja myöntäminen. Muutettaessa maantie yksityistieksi tienpidon vastuu voi siirtyä yksityisille kiinteistönomistajille, joilla ei ole mitään aiempaa kokemusta tienpidosta. Lakkautettavalla maantiellä voi olla merkittäviä rakenteita, kuten maantien tai radan ylittäviä siltarakenteita tai pumppaamoita, joiden omistus voi olla perusteltua pitää valtiolla.
- Tien omistuksen myötä siirtyy vastuu tienpidon kustannuksista. Valtion tieverkon pituuden muutos vaikuttaa valtion tienpidon kokonaiskustannuksiin, ja tienpidon määrärahojen kohdistuminen verkollisesti muuttuu. Vastaavasti kuntien vastuulla oleva katuverkon pituus vaikuttaa kadunpidon kokonaiskustannuksiin. Sekä valtiolla että kunnalla tiepituuden muutoksen vaikutus esimerkiksi hoidon menoihin riippuu muun muassa siitä, miten tiepituus vaikuttaa hoitosopimusten korvauksiin. Yksityisteiden tiepituuden muutos vaikuttaa yksityisteiden tienpidon kokonaiskustannuksiin. Muutos kohdistuu lakkautettavien maanteiden uusille teosakkaille. Yksityistien tienpitoon voi saada kunnan ja valtion avustusta.
- Tienpidon ympäristöön kohdistuvat vaikutukset voivat muuttua tienpitovastuun muutoksen seurauksena, mutta vaikutukset jäävät nimellisiksi. Valtion ja kuntien ympäristötavoitteet muun muassa kiertotalouden edistämisestä, luontokadon vähentämisestä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä vaikuttavat tienpidon ja kadunpidon suunnitteluun, hankintoihin ja toteutukseen. Tiekunnilla ei ole vastattavana ympäristöasioiden erityistavoitteita, vaan ne hankkivat ja toteuttavat tienpitoa olemassa olevien säädösten puitteissa.

Tienkäyttäjälle ja liikenteelle mahdollisesti kohdistuvat vaikutukset:

- Tien hallinnollisen luokan muutos ei itsessään vielä vaikuta tien kunnossapidon tasoon, laatutasoon tai liikenteen palvelutasoon. Tieluokan muutoksen yhteydessä voidaan kuitenkin tehdä tien korjauksia ja parannuksia, jotka vaikuttavat palvelutasoon. Esimerkiksi yksityistieksi muutettava heikkokuntoista

maantietä voidaan korjata tai sen päällyste voidaan purkaa tai kaduksi muuttettavan maantien varrelle voidaan rakentaa jalkakäytävä ja pyörätie, mikä parantaa tien turvallisuutta sekä kävely- ja pyöräliikenteen palvelutasoa. Tien uusi omistaja voi muuttaa tien kunnossapidon tasoa, nopeusrajoituksia ja muita liikenteen palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä tarpeensa mukaan, jolloin tien liikenteellinen palvelutaso muuttuu.

- Tien hallinnollisen luokan muutos ei vaikuta liikennesuoritteisiin eikä liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Edellä kuvatut palvelutason muutokset voivat jonkin verran vaikuttaa autoliikenteen suoritteisiin. Yksittäisen tiejakson tapauksessa muutokset tuskin kuitenkaan ovat havaittavia.
- Muutoskohdetta käyttävän liikenteen kuljetus-, ajo- ja aikakustannukset muuttuvat, jos tieluokan muutoksen yhteydessä muutetaan nopeusrajoituksia tai tehdään muita ajonopeuteen tai jarrutusten ja kiihdytysten määrään vaikuttavia muutoksia.
- Tien hallinnollisen luokan muutoksen vaikutus liikenneturvallisuuteen riippuu myös siitä, millaisia parannustoimia tieluokan muutoksen yhteydessä tehdään. Nopeusrajoitusten alentaminen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu autoliikenteestä parantavat liikenneturvallisuutta. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen voi myös lisätä aktiivista liikkumista, josta on terveyshyötyjä.

Aluetalouteen, elinkeinoelämälle ja elinympäristölle mahdollisesti kohdistuvat vaikutukset:

- Tien hallinnollisen luokan muutoksella voi olla vaikutuksia muun muassa alueiden saavutettavuuteen, työssäkäyntialueiden laajuuteen, sijaintien houkuttelevuuteen tai luonnonvarojen hyödyntämiseen. Tieluokan muutos ei sellaisenaan vaikuta mainittuihin asioihin, mutta jos tieluokan muutoksen yhteydessä parannetaan tien kantavuutta, muutetaan hoitotasoa tai nopeusrajoitusta, vaikuttavat nämä tien ja sitä käyttävän liikenteen palvelutasoon ja sitä kautta saavutettavuuteen.
- Muutoskohteen tielle tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutuksia tien ja tieympäristön viihtyisyyteen, taajamakuvaan ja maisemaan sekä liikenteen ympäristöön aiheuttamiin häiriöihin. Esimerkiksi kaduksi muuttettavan tien varteen rakennettava jalkakäytävä ja pyörätie vaikuttaa viihtyisyyteen ja taajamakuvaan, ja mahdollisesti alennettu nopeusrajoitus pienentää liikenteen meluhaittaa.
- Tien hallinnollisen luokan muutoksella voi olla vaikutus elinkeinotoiminnan edellytyksiin (muun muassa liittymien sallimiseen), asuin- ja toimitilarakentamisen mahdollisuuksiin ja maan arvoon, jos muutos vapauttaa maantien liikennealuetta kaavoitettavaksi muuhun käyttöön. Maantien lakkauttamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämään tai yrityksille. Jos maantiellä on merkitystä elinkeinoelämän kannalta, se palvelee yleisen liikenteen tarvetta eikä se kuulu yksityistieksi lakkautettaviin maanteihin.
- Jos maantien kaduksi muuttamisen yhteydessä tehdään kävely- ja pyöräliikenteen tai joukkoliikenteen palvelutasoa parantavia toimia, niin nämä voivat vaikuttaa eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin. Maantien ja yksityis-

tien välisissä muutoksissa tiehen mahdollisesti tehtävät korjaukset tai laatu-  
tason muutokset (päällysteen purkaminen) eivät merkittävästi vaikuta liikku-  
mismahdollisuuksiin.

Julkiseen talouteen mahdollisesti kohdistuvat vaikutukset:

- Tieluokan muutosten vaatima suunnittelutyö ja hallinnollinen työ kuluttavat valtion ja kuntien henkilöresursseja ja toimintamenoja. Tieluokan muutoksen yhteydessä sovitut investoinnit kuluttavat valtion tienpidon ja kuntien kadunpidon määrärahoja. Muutokset vaikuttavat myös maanteiden tienpidon ja kadunpidon rahoitustarpeeseen. Lyhyellä aikavälillä tieluokan muutokset suuntaavat rahoitusta eri kohteisiin, mutta pitkällä aikavälillä muutokset voivat vaikuttaa myös määräraha-kehyksiin. Yksityistiepitouden muutos vaikuttaa kuntien ja valtion yksityistieavustusten tarpeeseen.
- Valtion kannalta ei yleensä ole taloudellisesti kannattavaa nopeuttaa kaduksi muuttamista, jos se vaatii ELY-keskukselta tien korjauksen (eli päällysteen uusimisen) lisäksi muita investointitoimia. Säästö maanteiden kunnossapitokustannuksissa on pieni. Jos maantien parantamistoimet ovat joka tapauksessa tarpeelliseksi todettuja (esimerkiksi kohteen pyörätien rakentaminen on korkealla ELY-keskuksen priorisoinnissa), on valtion kannalta edullista edistää kaduksi muuttamista sen yhteydessä.

Taulukko 3. Tien hallinnollisen luokan muutoksesta seuraavien vaikutusten mahdollisia kohteita ja aiheita.

Vaikutus- aihe	Vaikutukset kohdentuminen / näkökulmat			
	Tienpitäjä	Tienkäyttäjä, lii- kenne	Aluetalous, elinympäristö	Julkinen talous
Saavutet- tavuusvai- kutukset		Hoidon taso Tien pintakunto Tien laatutaso (välityskyky, no- peus, kantavuus) Joukkoliikenteen palvelutaso Kävelyn ja pyörä- liikenteen palvelu- taso	Alueiden välinen saavutettavuus Työssäkäyntialu- eiden laajuus Sijaintien houkut- televuus yritystoi- minnan kannalta Luonnonvarojen hyödyntäminen Luonto- ja virkis- tyskohteiden saa- vutettavuus Energia tuotannon edellytykset	
Ympäristö- vaikutuk- set	Tienpidon ympä- ristövaikutukset (kiertotalous, luon- tokadon vähentä- minen, khk-pääs- töt)	Liikenteen suorit- teet ja khk-pääs- töt	Tien ja tieympäris- tön viihtyisyys, taajamakuva ja maisema Liikenteen ympä- ristöhäiriöt (mm. melu, lähipäästöt)	
Taloudelli- set vaiku- tukset	Valtion tienpidon kustannukset Yksityisteiden tienpidon kustan- nukset Kadunpidon kus- tannukset	Kuljetuskustan- nukset Ajokustannukset Aikakustannukset	Elinkeinotoimin- nan edellytykset Asuin- ja toimitila- rakentamisen maa-ala Maan arvo	Valtion avustukset yksityisteille Valtion avustukset kuntien infraan Kuntien kadunpi- don menot Kuntien avustuk- set yksityisteille Kuntien osallistu- minen maanteiden kustannuksiin
Sosiaaliset vaikutuk- set	Tienpitovelvolli- suus Vastuukysymyk- set Vaikutusmahdolli- suudet	Liikenneturvalli- suus Terveys (liikunta)	Liikkumismahdolli- suudet eri alueilla ja väestöryhmissä	

## 5.2 Teiden hallinnollisten luokkien muutosten tarkastelu Liikenne 12:n tavoitteita vasten

Tehtävä teiden luokitusten tarkasteluun on lähtöisin Liikenne 12 -suunnitelmasta, ja asia kytketään myös suunnitelman tavoitteiden edistämiseen. Tämän takia on aiheellista tarkastella, miten teiden hallinnollisten luokkien muutokset liittyvät Liikenne 12 -tavoitteisiin, jotka ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja ne kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. (Valtioneuvosto 2021).

**Saavutettavuus:** Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Voidaan ensinnäkin todeta, että kaikki tiet ovat osa liikennejärjestelmää – ei vain valtion ja kuntien omistamat tiet. Tien hallinnollisen luokan muutokset eivät sinällään vaikuta saavutettavuuteen tai eri toimijoiden tarpeisiin vastaamiseen. Tieluokan muutosten yhteydessä tehtävillä investoinneilla sen sijaan vaikutuksia on. Lisäksi tien omistuksen muutos vaikuttaa mahdollisuuksiin toteuttaa tavoitteen mukaisia toimia. Valtio voi suoraan vaikuttaa maanteiden palvelutasoon muuttamalla kunnosapidon ohjausta tai muuttamalla rahoituksen käyttöä tieverkon eri osissa. Yksityistien tieosakkaat voivat niin ikään päättää itse käyttäjien tarvetta vastaavan palvelutason toteuttamisesta. Kunta puolestaan voi vastata esimerkiksi asumisen tarpeisiin paremmin, jos tieluokan muutos vapauttaa liikennealueita muuhun tarkoitukseen.

**Kestävyys:** Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.

Tämä tavoite koskee erityisesti kaupunkiseutuja eikä sillä ole merkitystä maanteiden ja yksityisteiden välisissä hallinnollisen luokan muutoksissa. Useimmiten tie voidaan suunnitella paremmin edistämään kaupungin kestävä kehitystä silloin, kun se on katuna. Keinoina ovat silloin maankäytön tiivistäminen tien varteen, joukkoliikenteen infrastruktuurin ja palveluiden kehittäminen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittäminen. Maantienkin investointien suunnittelussa on otettava huomioon kaupunkiseudun liikennejärjestelmän tavoitteet, mutta maantienä tietä suunnitellaan enemmän seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen palvelutason turvaamiseksi.

**Tehokkuus:** Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Yksi hallinnollisen tieluokan muutoksissa tarkasteltava asia on se, että maantiet ja kadut muodostavat verkollisesti järjeviä kokonaisuuksia, joiden tienpito voidaan järjestää tehokkaasti. Tämä on osa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Tienpitäjällä on aina kannustin tienpidon tehokkaaseen järjestämiseen. Tämä tarkoittaa, että tien palvelutaso vastaa tarvetta ja tarvittavat tienpitopalvelut hankitaan kilpailuttamalla. Ei voida suoraan päätellä, että tienpitäjän vaihtuminen valtion, kunnan tai yksityisen välillä vaikuttaisi tienpidon tehokkuuteen.

Tieluokan muuttamiseen liittyvä tien korjaaminen tai parantaminen sitoo tienpidon resursseja muutettavaan kohteeseen ja vastaavasti syrjäyttää jonkin toisen kohteen investointeja. Jos vaihtoehtoisen kohteen investointi olisi tarpeellisempi (kannattavampi ja korkeammalla tärkeysjärjestyksessä) syntyy tehokkuustappiota. Toisaalta

tieluokan muutos voi vaikuttaa maanteiden tai katujen kunnossapidon hoitamisen tehokkuuteen.

### 5.3 Maantien lakkauttamisen toteutuksen vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

Seuraavassa arvioidaan maanteiden lakkauttamisten toteutukselle luvussa 4.2 esitettyjen vaihtoehtojen vaikutuksia.

**Ve 0.** Nykyisen toimintatavan jatkaminen ei muuta teiden suunnittelun ja tienpidon hallinnollisen työn määrää. Yleisen liikenteen kannalta tarpeettomia maanteitä lakkautetaan muutamia lyhyitä osuuksia vuosittain. Tällä muutostahdilla kokonaan asumattomat ja vailla toimintoja olevat tiet (200–300 km) lakkautetaan yksityisteiksi noin 20 vuoden kuluessa. Kokonaisuudessa tilanne ei muutu, vaan maanteiksi jää pysyvästi noin 5 000 kilometriä teitä, jotka eivät palvele yleisen liikenteen tarvetta LjMTL:n tarkoittamalla tavalla. Lakkautettavien maanteiden määrä ja pituus oletettavasti myös jatkuvasti lisääntyvät aluerakenteen muutoksen ja muuttoliikkeen seurauksena.

**Ve 1.** Valtakunnallinen linjaus maanteiden lakkauttamissuunnitelman edistämisestä tuo selkeän perustan ja tavoitteen Väylävirastolle muutosten toteutukseen. Lakkauttamistarpeiden tilannekuvan päivitys vaatii työaikaa virastoilta ja ELY-keskuksilta sekä ulkoisten palveluiden käyttöä. Tässä vaihtoehdossa arvioidaan lakkautettavan 200–300 kilometriä maanteitä yksityisteiksi noin 10 vuoden kuluessa. Lakkautettujen maanteiden kunnossapitoa vastaava tienpidon kustannus on 0,4–0,6 miljoonaa euroa vuodessa. Yksityistienä tienpidon kustannus on pienempi kuin maantienä. Maantien lakkauttamisella ei pääsääntöisesti olisi vaikutuksia tietä käyttävän liikenteen palvelutasoon, koska muutoskohteiden arvioidaan olevan lyhyitä ja niiden liikennemäärän hyvin pieni.

**Ve 2.** Valtakunnallinen linjaus maanteiden lakkauttamissuunnitelman merkittävästä edistämisestä edellyttää huomattavaa lisärahoitusta ja henkilöresursseja tienpidon suunnitteluun ja hallintoon. Tässä vaihtoehdossa arvioidaan lakkautettavan 1 000–1 500 kilometriä maanteitä yksityisteiksi noin 10 vuoden kuluessa. Lakkautettujen maanteiden kunnossapitoa vastaava tienpidon kustannus on 2,0–3,0 miljoonaa euroa vuodessa. Lakkautettavilla maanteilla voi olla sellaisia korjaustarpeita, jotka ELY-keskuksen olisi toteutettava ennen tien omistuksen siirtoa. Maantieltä voi toisaalta olla tarpeen poistaa kestopäällyste tai valaistus ennen lakkauttamista yksityistieksi. Korjausten tai purkutöiden kustannukset sitovat valtion tienpidon resursseja, joista ainakin osa voisi olla tehokkaammassa käytössä muissa kohteissa. Teiden palvelutaso ei tässäkään vaihtoehdossa muuttuisi merkittävästi, koska lakkautettavat maantiet ovat pääsääntöisesti lyhyitä ja niiden liikennemäärä on hyvin pieni.

**Ve 3.** Valtakunnallinen linjaus maanteiden lakkauttamissuunnitelman toteuttamiseksi edellyttää merkittävästi lisärahoitusta ja henkilöresursseja suunnitteluun ja hallintoon. Tässä vaihtoehdossa arvioidaan lakkautettavan noin 5 000 kilometriä maanteitä yksityisteiksi noin 20 vuoden kuluessa. Lakkautettujen maanteiden kunnossapitoa vastaava tienpidon kustannus on 2,0–3,0 miljoonaa euroa vuodessa. Lakkautettavilla maanteilla on muita vaihtoehtoja enemmän sellaisia korjaustarpeita, jotka ELY-keskuksen olisi toteutettava ennen tien omistuksen siirtoa. Samoin on enemmän tarpeita poistaa kestopäällyste tai valaistus ennen

lakkauttamista yksityistieksi. Korjausten tai purkutöiden kustannukset syrjäyttävät valtion tienpidon resurssien käyttöä vaikuttavammassa kohteissa. Teiden palvelutaso ei tässäkään vaihtoehdossa muuttuisi merkittävästi, koska lakkautettavat maantiet ovat hyvin vähäliikenteisiä.

## 5.4 Kaavoitukseen kohdistuvien vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

Seuraavassa arvioidaan vanhentuneiden kaavojen ajantasaistamiselle luvussa 4.3 esitettyjen vaihtoehtojen vaikutuksia.

**Ve 0.** Nykyisen toimintatavan jatkaminen ei muuta teiden suunnittelun ja tienpidon hallinnollisen työn eikä kaavoituksen vaatiman työn määriä. Vanhentuneiden kaavojen uusimisen ja niiden jälkeen tehtävien kadunpitopäätösten myötä maanteitä lakkautetaan vuosittain muutamissa taajamissa eri puolilla Suomea. Vaikutukset tien- ja kadunpidon kustannuksiin ja kustannusten jakautumiseen ovat pieniä ja tapahtuvat kokonaisuutena pitkän ajan kuluessa. Tienkäyttäjien olosuhteissa ei tapahdu merkittäviä muutoksia.

**Ve 1.** MRL:n uudistuksen jatkuessa sen yhteydessä mahdollisesti muutettavien vanhojen kaavojen (yleisten) vanhenemissäädösten vaikutuksia voidaan arvioida vasta lainsäädäntövalmistelun yhteydessä.

**Ve 2.** Jos MRL:n uudistuksen yhteydessä vanhojen kaavojen vanhenemissäädöksiä muutetaan niin, että vanhoista rakennuskaavoista peräisin olevat LYT- ja LYS-liikennealuemerkinnät tulee uusia määräajan kuluessa, teiden suunnittelun ja tienpidon hallinnollisen työn sekä kaavoituksen vaatiman työn määrä kasvaa siirtymäajan pituuden mukaan. Jos muutokset tehtäisiin esimerkiksi kymmenen vuoden kuluessa, maanteitä muuttuisi kaduksi arviolta joitakin kymmeniä kilometrejä vuosittain.

Kohteiden tienpidon kustannukset siirtyisivät valtiolta kunnille. Kokonaisuutena kustannusvaikutus valtion tienpitoon ei olisi kovin merkittävä, yksittäiselle pienelle kunnalle muutos voi olla isompi. Muutosaikana kuntoonpanokustannukset sitoisivat valtion tienpidon resursseja, joista ainakin osa voisi olla tehokkaammassa käytössä muissa kohteissa.

Tienkäyttäjien olosuhteet ko. teillä paranisivat hieman kuntoonpanon myötä, mutta toisaalta kunnostuskustannusten sitomista valtion tienpidon resursseista ainakin osa olisi myös tienkäyttäjien kannalta paremmassa käytössä muissa kohteissa. Kaduksi muutettuna väylää voisi jatkossa olla helpompi sopeuttaa taajamaympäristöön ja tienvarren maankäyttöön.

Valtion kannalta ei yleensä ole taloudellisesti kannattavaa nopeuttaa kaduksi muuttamista, jos se vaatii päällysteen korjausta suurempia toimenpiteitä.

Seuraavassa arvioidaan pitkittyneiden kadunpitopäätösten nopeuttamiselle luvussa 4.3 esitettyjen vaihtoehtojen vaikutuksia.

**Ve 0, 0+ ja 1.** Vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä laajempia vaikutuseroja. Kohteet, joissa kunta pitkittää tarkoituksellisesti kadunpitopäätöstä päätöksen ehtojen (mm. muutokset tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina) täyttymisestä huolimatta, ovat enemmän yksittäistapauksia kuin laaja ilmiö. Toisinaan on kysymys



valtion ja kunnan näkemuserosta siitä, tulisiko tien kuntoonpanon sisältää myös parantamistoimia.

Vaihtoehtojen välisissä eroissa on kysymys kuntien välisestä yhdenvertaisuudesta ja tasapuolisuudesta. Vaihtoehdot 0+ ja 1 edistävät sitä, että yksittäisten kuntien mahdollisuus vältellä lainsäädännön tarkoitusta vähenee eikä kuntien kohtelu riipu yksittäisen kunnan neuvotteluhalusta. Vaihtoehto 1 on kuntien näkökulmasta tasapuolisempi, koska vaihtoehdossa 0+ ELY-keskuskusten toimintatavoissa voi olla eroja. Jos ELY-keskukset pyrkisivät edistämään kadunpitopäätöstä vähentämällä tien ylläpitotoimia (hypoteettinen toimenpide vaihtoehdossa 0+), se vaikuttaisi negatiivisesti tienkäyttäjien olosuhteisiin.

## 6 Päätelmät ja suositukset tulosten hyödyntämisestä

### 6.1 Maantien ja yksityistien rajapinta

MTL (503/2005) perusteluissa (HE 17/2004) esitetty yleisen liikenteen määritelmä on edelleen voimassa oleva säädösten määritelmä. Väyläviraston määrittelemät merkitystekijät tarkentavat säädösten määrittelyä riittävän tarkalle tasolle. Yleisen liikenteen määrittelyyn ei ole tunnistettu vaihtoehtoja, mutta määritellyt ja niiden tarkennukset olisi tarpeen määritellä valtakunnallisesti yhtenäiseksi toimintatavaksi lakkautettavien maanteiden tunnistamiseen. Vähäliikenteisen maantien lakkautustarpeen arviointi vaatii aina paikallistuntemusta ja tapauskohtaista harkintaa.

Laajalla pientiestöllä on yleisesti tärkeä rooli eri toimialojen, etenkin alkutuotannon toimitusketjuissa. Tämä ei 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. Maantieverkon laajuus on määriteltävä LjMTL:n mukaisesti.

Maanteinä on tällä hetkellä noin 5 000 kilometriä sellaisia teitä, joiden kuuluisi LjMTL:n mukaan olla yksityisteitä. Näistä teistä 200–300 kilometriä on sellaisia lyhyitä maanteitä, joiden varrella ei ole pysyvää asutusta tai muita toimintoja, noin 1 700 kilometriä sellaisia lyhyitä teitä, joiden varrella on vain muutamia pysyvästi asuttuja kiinteistöjä ja noin 3 000 kilometriä pidempiä teitä, joiden varren pysyvä asutus on vähäistä. Tilannekuva perustuu vuosina 2006–2007 tehtyyn valtakunnalliseen tarkasteluun, jonka arvioidaan suuruusluokaltaan kuvaavan nykytilaa. Tilanne kuitenkin myös muuttuu jatkuvasti harvaan asuttujen alueiden väestön ja toimintojen edelleen vähentyessä.

Eri alueilla on myös sellaisia yksityisteitä, joiden kuuluisi vastaavien kriteerien mukaan olla maanteitä. Tilanne ei siten ole yhdenvertainen.

Muutettavia kohteita on paljon, ja tien lakkauttaminen yksityistieksi sekä muutos maantieksi vaatii yleensä tiesuunnitelman. Suunnittelu maksaa ja edellyttää myös virastoilta hallinnollista työtä. Lakkautettavien maanteiden määrän arvioidaan jatkuvasti lisääntyvän. Tien hallinnollisen luokan muutoksia voidaan tehdä pelkän muutoksen sisältävän tiesuunnitelman lisäksi myös muiden tiesuunnitelmien, rata-suunnitelmien tai kiinteistöjärjestelyjen yhteydessä. Tärkeää olisi se, että Väyläviraston toiminnalle asiassa on selvä linjaus, joka käytännössä esitettäisiin esimerkiksi Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Polkutiet voidaan nähtävästi poistaa Väyläviraston järjestelmästä, koska ne eivät muodosta omaa rekisteriyksikköään. Maanteiden ja yksityisteiden lossiyhteyksiä tulee tarkastella samoilla kriteereillä kuin teitä yleensäkin.

### 6.2 Maantien ja kadun rajapinta

Maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvat asemakaavamerkinnot ja määräykset riittävät paikallisen liikenteen ja tien verkollisen aseman tunnistamiseen maantien ja

kadun rajapinnassa. Hallinto-oikeuksien päätökset liikennealuemerkintöjen kumoamisesta vahvistavat käsitystä siitä, että ELY-keskusten verkolliset analyysit ja arviot kaava-alueiden teiden roolista ja liikennealueen kaavoittamisen edellytyksistä ovat säädösten mukaisia. Valtion liikennehallinnon, ympäristöministeriön ja Kuntaliiton olisi kuitenkin perusteltua käydä tältä osin yhdessä läpi MRL:n tulkintaohjeiden (YM 2003) ajantasaisuus ja tehdä tarvittavia tarkennuksia. Tämä olisi perusteltua tehdä MRL:n uudistuksen yhteydessä. Tarkennustarpeita on muun muassa seuraavissa tekijöissä:

- verkollisen yhdistävyyden ja paikallisen liikenteen määrittelyt
- maantien ja kadun vaihtumiskohdan määrittelyt sisääntuloteilla erilaisissa tapauksissa
- valtakunnallisesti merkittävien vaativien solmupisteiden, julkisten laitosten ja erityiskohteiden sekä niihin johtavan tien vaatimusten määrittelyt.

Valtakunnallista ohjeistusta tarvitaan myös hallinnollisen luokan muutosprosessin läpiviemiseen maantiestä kaduksi ja kadusta maantiekseksi. Koska muutos vaatii prosessin eri vaiheissa toimenpiteitä sekä valtion että kunnan puolelta, prosessiohjeistuksen tulisi olla valtio- ja kuntaosapuolen yhteinen ja kuvata molempien osapuolten tehtävät.

Tarvitaan yhtenäinen valtakunnallinen linjaus siitä, onko maantievalueiden osalta vanhentuneiden kaavojen päivityksiä tarpeen pyrkiä edistämään nopeammin kuin tapahtuu maankäytön muutostarpeiden myötä. Vanhentuneiden kaavojen uusimistahti on hidas, jos kaavoihin ei kohdistu muita muutostarpeita. Muutostarpeessa ja -tahdissa on eroa sekä kuntien välillä että myös kuntien sisällä eri alueiden välillä.

Merkittävästi nykyistä nopeampi muutostahdi kasvattaisi kaavojen ja tiesuunnitelmien laatimisen sekä muutosten hallinnollisten käsittelyjen vaatimaa työmäärää. Kaduksi muutettavien maanteiden mahdollisten ja parannustoimien kustannukset sitoisivat valtion tienpidon resursseja, joista ainakin osa voisi olla tehokkaammassa käytössä muissa kohteissa. Muutosten tekemiseen ei ole perusteltua ohjata kovin paljon lisärahoitusta tilanteessa, jossa tienpidon rahoitusta ei pystytä osoittamaan kaikille niille maanteille, jotka tarvitsisivat parantamista heikon kunnan vuoksi. Myös kuntien puolella tiukka taloustilanne aiheuttaa haasteita muutosten tekemiselle ja kaduksi muutettavien maanteiden investointikustannuksiin osallistumiselle.

Mahdollinen linjaus muutosten aktiivisesta edistämisestä vaatisi samalla näkemystä muutosten rahoittamisesta. Pelkkä kaavamuutosten vauhdittaminen ei tarkoita, että kadunpitopäätöksiä ja siihen liittyviä korjauksia ja parannustoimia pystyttäisiin tekemään nykytahtia enemmän. Perustellulta etenemiseltä vaikuttaisi se, että jatkossakin vanhentuneiden liikennealuemerkintöjen muutoksia katualueiksi tehdään pääsääntöisesti silloin, kun kaavoja on muutoinkin tarpeen uusida 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. Yhteinen näkemys edellyttää asian tarkastelemista valtakunnallisten, seudullisten ja paikallisten tavoitteiden näkökulmista kaikilla suunnittelutasoilla.

## 6.3 Suositukset

Selvityksen perusteella esitetään seuraavat suositukset:

1. Väylävirasto laatii valtakunnallisen määrittelyn ja ohjeen vähäliikenteisten maanteiden merkityksen määrittelystä ja LjMTL:n mukaisuuden tunnistamisesta (Väyläviraston luvussa 2.3.2 esiteltyä toimintamallia tarvittavissa määrin täydentäen).
2. Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä käsitellään maantieverkon laajuutta valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa ja linjataan jatkotoimista. Tämän selvityksen mukaan olisi perusteltua edetä siten, että
  - a) päivitetään tilannekuva maantieverkon laajuudesta lakkautustarpeista
  - b) päätetään tavoite sille, miten nopeasti maanteiden lakkauttamissuunnitelmaa toteutetaan,
  - c) osoitetaan tarvittava rahoitus vaadittavien suunnitelmien ja hallinnollisen työn hoitamiseksi,
  - d) listataan virastojen tavoitteeksi toteuttaa vuosittain vaadittava määrä tien hallinnollisen luokan muutoksia.
3. Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto 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 MRL:n uudistuksen yhteydessä hankkeen, jonka tavoitteena on määrittellä yhdessä sovitut toimintatavat
  - paikallisen liikenteen ja teiden verkollisen aseman määrittelyyn: asemakaavamerkintöjen kriteerien (Asemakaavamerkinnät ja -määräykset, 2003) ajantasaisuuden tarkistaminen ja täsmentäminen
  - kadunpituuspäätöksiin: valtio- ja kuntaosapuolen yhteinen näkemys erityisesti siitä, milloin ja minkä ehtojen täytyttyä kaduksi kaavoitetun maantien kadunpituuspäätös tulisi viimeistään tehdä
  - hallinnollisen luokan muutosprosessiin: muutosten tekemistä opastavan, valtio- ja kuntaosapuolen yhteisen prosessiohjeistuksen laatiminen.
5. MRL:n uudistuksen jatkuessa sen yhteydessä tarkastellaan myös vanhentuneiden kaavojen (ml. vanhentuneet liikennealueiden merkinnät) ajantasais-tamisen 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, maankäytön suunnittelussa ja rakennemallitöissä, osana MAL-neuvotteluja tai erillisessä prosessissa.

## Lähdeluettelo

Isonkyrön kunta (2020). Selvitys yksityisteiden hoitojärjestelyistä ja kustannuksista Isonkyrön kunnassa. 20.3.2020.

Kuntaliitto. Maantien muuttaminen kaduksi. <https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Maantien%20muuttaminen%20kaduksi.pdf>

Kuntaliitto ja Liikennevirasto (2010). Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa. Kuntaliiton verkkojulkaisu 2010. (ns. Sininen kirja)

Lipo-Lempiäinen, Tiina (2018). Yksityistieoikeus – oikeudesta pysyvään kulkuyhteyteen. Pro gradu -tutkielma. Itä-Suomen yliopisto. Oikeustieteiden laitos.

Niemi, Jari (2005). Kuntien yksityisteiden avustusjärjestelmät. Tutkintotyö. Tampereen ammattikorkeakoulu, metsätalouden koulutusohjelma.

Pasanen, Jukka (2023). Maantien lakkauttamista koskevat suunnitelmat. Väylävirasto. Diaesitys 9.2.2023.

Perosvuo, Asta (2023). Maanteiden hallinnollinen muutos maanteistä kaduksi. Prosessin kuvaaminen ja kehittäminen. Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinäytetyö. Hämeen ammattikorkeakoulu 2023.

Martti Piltz, Martti, Soosalu, Laura (2011). Seitajärven museotie, Savukoski. Museotien hoito- ja ylläpitosuunnitelma. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 4/2011.

Sarkkinen, Aini, Annamaa, Päivi, Tainio, Sini (2005). Yleisten ja yksityisten teiden rajapinnan tarkastelu. Tiehallinnon selvityksiä 51/2005.

Sillanpää, Ismo (2021). Keski-Suomen kuntien avustukset yksityisteille. Insinöörityö. Metropolia Ammattikorkeakoulu. Maanmittaustekniikka. 2.6.2021.

Sitowise (2020). Tieverkon luokittelumenettelyn soveltuvuus lossitarkasteluun. Sandön yksityistien ja Högsarin maantien toiminnallinen vertailu. Raportti 31.1.2020. Sitowise Oy.

Suomen Tieyhdistys (2012). Yksityistien kunnossapito. Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Kirjoittanut Esko Hämäläinen, toimittanut Jaakko Rahja. Suomen Tieyhdistys 2012.

SVT (2023). Suomen virallinen tilasto: Tietilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-336X. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 17.10.2023]. Saantitapa: <https://www.stat.fi/tietilasto/tiet>

Tiehallinto (2006). Maantiet kaavoituksessa. Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus. Tiehallinto 2006.

Tiehallinto (2007). Selvitys maantieverkon laajuudesta. Väliraportti. Tiehallinto 5.6.2007. 15800/2006/30/6.

Tielaitos (1993). Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla, hallinnollisen luokittelun periaatteet. Tielaitos, liikenen ja tieverkko 1993.

Tielaitos (2000). Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla, hallinnollisen luokittelun alustavat periaatteet. Tielaitos, tie- ja liikenneolojen suunnittelu 2000.

Traficom (2023). Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätös vuodelta 2022.

TVH (1982). Yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet. Tie- ja vesirakennushallitus. Tieverkkotoimisto.

TVH (1983). Yleiset tiet asema-, rakennus- ja rantakaava-alueilla. Näkökohtia kaava-asioista tie- ja vesirakennuslaitoksen kannalta. Tie- ja vesirakennushallitus 1983.

Uudenmaan ELY-keskus (2020). Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040.

Pirkanmaan ELY-keskus (2018). Pirkanmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys.

Vihtonen, Marika (2015). Yksityisteiden avustusjärjestelmät. Opinnäytetyö. Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta.

Väylävirasto (2021). Maantie- ja ratahankkeiden lakisäätteisten suunnitelmien hallinnollinen käsittely. Väyläviraston ohjeita 13/2021.

Väylävirasto (2023). Väyläviraston tilinpäätös 2022. Väyläviraston julkaisuja 19/2023.

Ympäristöministeriö (2003). Asemakaavamerkinnät ja -määräykset. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000-sarja, opas nro 12. YM 2003.

# Liite: ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueille 1.9.2023 lähetetyt kysymykset

## Maantien muuttaminen yksityistieksi tai yksityistien muuttaminen maantiekiksi

1. Millaisia tarkasteluja olette tehneet potentiaalisten muutostarpeiden tunnistamiseksi alueellanne?
2. Millä muilla tavoin muutostarpeita tai -toiveita on tullut tietoonne?
3. Mitä ohjeita, kriteerejä, aineistoja ja menetelmiä olette käyttäneet muutostarpeiden määrittämiseen (mm. yleisen liikenteen määrittelyyn)?
4. Oletteko arvioineet tai pystyttekö arvioimaan (esim. kohteiden määränä, tiepituutena), kuinka paljon alueellanne on eri tavoin tunnistettuja muutostarpeita, mistä muutostarpeet johtuvat, ja olisiko niistä nimetä esimerkkejä:
  - a. maantien (tai polkutien) muuttamisesta yksityistieksi, tai
  - b. yksityistien muuttamisesta maantiekiksi?
5. Mitä maantie/yksitystie -rajapinnan asioita tulisi mielestänne käsitellä ja linjata Liikenne 12 -suunnitelman päivityksessä?
6. Mihin yksitystie/maantie -rajapinnan asioihin kaipaisitte nykyistä tarkempia valtakunnallisia ohjeita, linjauksia tai oppaita?
7. Mitä muita evästyksiä tai kommentteja teillä on maantie-/yksitystie -rajapinnasta otettavaksi huomioon selvityksessä teiden hallinnollisista luokista?

## Maantien muuttaminen kaduksi tai kadun muuttaminen maantiekiksi

1. Millaisia koottuja tarkasteluja olette tehneet potentiaalisten muutostarpeiden tunnistamiseksi alueellanne, ja milloin nämä tarkastelut on tehty?
2. Mitä ohjeita, kriteerejä, aineistoja ja menetelmiä olette käyttäneet paikallisen vs. seudullisen/kaukoliikenteen määrittämiseen em. tarkasteluissa? Mitä muita kriteerejä olette tarkastelleet ja mihin ohjeisiin, kriteereihin, aineistoihin ja menetelmiin ne ovat perustuneet? Jos tarkasteluissa käytetyt kriteerit ja menetelmät on kuvattu, toivomme saavamme kuvaukset käyttöömmme.
3. Oletteko arvioineet tai pystyttekö arvioimaan, kuinka paljon alueellanne on muutostarpeita (esim. kohteiden määränä, tiepituutena), mistä muutostarpeet johtuvat, ja olisiko niistä nimetä esimerkkejä:
  - a. kaavan ulkopuolisia maantievalueita, jotka tulisi sisältyä kaava-alueisiin kaduksi kaavoitettuina
  - b. katualueilla olevia maanteitä, joissa kadunpitopäätös viipyy
  - c. hyväksytyjen kaavojen LT-alueilla olevia maanteitä, joiden tulisi tarkasteluinne perusteella olla katualueiksi kaavoitettuja
  - d. katuja, joiden muutosta maantiekiksi mietitään.
4. Mitä maantie/katu -rajapinnan asioita tulisi mielestänne käsitellä ja linjata Liikenne 12 -suunnitelman päivityksessä?

5. Mihin katu/maantie -muutoksiin liittyviin asioihin kaipaisitte nykyistä tarkempia valtakunnallisia ohjeita, linjauksia tai oppaita?
6. Mitä muita evästyksiä tai kommentteja teillä on maantie/katu -rajapinnasta otettavaksi huomioon selvityksessä teiden hallinnollisista luokista?