

Tolsa, Ovaska
VEO / VKE**Lausuntoyhteenveto**
20.7.2022
VN/11312/2022**Lausuntoyhteenveto: Arviomuistio maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu arviomuistio maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä oli lausuntokierroksella 13.4.–13.5.2022 välisenä aikana. Lausuntopyyntö lähetettiin 86 eri taholle. Lausuntoja saatiin yhteensä 38.

Lausunnon antoivat: Ympäristöministeriö, Poliisihallitus ja Maanmittauslaitos, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne- ja infrastruktuuri-vastualueet (yhteinen lausunto), 15 maakuntaliittoa: Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Hämeen liitto, Kainuun liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Keski-Suomen liitto, Kymenlaakson liitto, Pirkanmaan liitto, Pohjanmaan liitto, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Pohjois-Savon liitto, Päijät-Hämeen liitto, Satakuntaliitto, Uudenmaan liitto ja Varsinais-Suomen liitto, Suomen Kuntaliitto ry, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Helsingin kaupunki, Lappeenrannan kaupunki, Kittilän kunta, Tampereen kaupunki ja Vaasan kaupunki, Suomen Tieyhdistys ry, MTK Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto, Metsäteollisuus ry, Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry, Koneyrittäjät ry, Suomen Taksiliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, ITS Finland ry, Suomen Sininen tie ry ja Vaasanseudun kehitys Oy VASEK.

Lausunnot ja arviomuistio ovat saatavilla valtioneuvoston Hankeikkuna-sivustolla:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM022:00/2022>.

1. Keskeiset huomiot lausunnoista

Lausuntopyyntöissä pyydettiin näkemyksiä erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?
2. Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?

Ensimmäisen kysymyksen osalta tiesuunnitelmäkäsittelyä pidettiin hyvänä erityisesti vuorovaikutuksen ja läpinäkyvyyden kannalta. Tiesuunnitelmalla tieluokan ratkaisua pidettiin tarpeellisena etenkin silloin, kun luokan muutos liittyy tiehankkeeseen. Haasteena nähtiin kuitenkin esimerkiksi pitkät tiejaksot ja usean ELY-keskuksen alueelle ulottuvat kohteet (esim. Traficom, ELY-keskukset, eräät maakuntaliitot). Joissakin lausunnoissa nostettiin esille, että tiesuunnitelma olisi sopiva keino seutu- ja yhdysteiden toiminnallisen luokan määrittelyyn, mutta valta- ja kantateiden toiminnallisten luokkien muutoksista tulisi päättää valtakunnallisesti. Toiminnallisen luokan muutosten käsittelyä tiesuunnitelmalla muissa kuin tiehankkeiden yhteydessä pidettiin raskaana ja selvennystä vaativana menettelynä. Lausunnoissa nousi esiin myös se, että olisi tarpeen selkeyttää eri tahojen rooleja ja valtakunnallisia linjauksia.

Arviomuistiossa esitettyä suunnitelmaa päivityksen toteuttamisesta pidettiin hyvänä koskien muutostarpeiden selvittämistä osana liikennejärjestelmätyötä. Useissa lausunnoissa nostettiin kuitenkin esiin sen, että prosessi vaatii vielä selvennystä, eri toimijoiden roolien tarkempaa kuvausta sekä riittävien resurssien varaamista. ELY-keskusten roolia korostettiin. Aikataulua pidettiin kunnianhimoisena, eikä koko työtä pidetty realistisena toteuttaa vuoden 2022 aikana. Lausunnoissa korostettiin, että alueilla tehtävän muutostarpeiden arvioinnin tueksi tarvitaan jo alkuvaiheessa valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kriteereitä. Nykyistä luokittelujärjestelmää ja jaottelua valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin pidettiin kuitenkin lähtökohdiltaan edelleen toimivana. Lausunnoissa nostettiin myös esiin vuorovaikutuksen tärkeys eri toimijoiden kesken. Toiminnallisten luokkien

muutostarpeiden tarkastelun yhteyttä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pidettiin ohuena ja todettiin esimerkiksi, että siinä on oltava kyse valtakunnallisesta näkemyksestä eikä vain alueiden näkemysten kokoamisesta. Kaupunkiseutujen osalta tulisi huomioida MAL-valmistelu ja sopimukset. Lausunnoissa todettiin, että toiminnallisten luokkien päivitystyötä ei saa rahoittaa tienpitoon varatuista rahoista, vaan valtion odotettiin rahoittavan päivityksestä syntyvät kustannukset.

Maateiden, katujen ja yksityisteiden rajapintojen osalta lausunnoissa prosessien katsottiin olevan pääosin kunnossa, mutta täsmennyksillekin nähtiin tarve. Liikennejärjestelmätyö nähtiin strategisena suunnittelutyönä, eli kohdekohtaiset käsittelyt tulisi tehdä vuorovaikutuksessa kunnan, yksityistien ja ELY-keskusten kesken. Rajapintatarkasteluihin tulisi laatia yhtenäinen kriteeristö. Yleisen liikenteen määrittelyn nähtiin kaipaavan vielä täsmentämistä yksityisteihin liittyen. Maateiden muuttamisessa kaduiksi nostettiin esille tarve kunnostaa maantie ennen luovutusta. Kuntatoimijoiden lausunnoissa painotettiin, että muuttamisen lähtökohtana tulee olla maankäyttö- ja rakennuslaki ja maankäytön kehittyminen. Tältä osin myös paikallisliikenteen käsitteen paremmalle avaamiselle nähtiin tarvetta. Kuntarajojen muutokset, kuten kuntien yhdistyminen, eivät saisi aiheuttaa muutostarpeita maateiden, katujen ja yksityisteiden rajapintojen osalta.

2. Lausunnonantajat ja lausuntojen pääkohdat

Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö katsoo, että tieluokasta päättäminen tiesuunnitelmassa olisi mahdollisesti nykyistä joustavampi menettely. Jatkovalmistelussa on tarpeen täsmentää, mikä rooli maakuntakaavoissa tai yleiskaavoissa esitetyillä tieluokkamerkinnöillä on päätettäessä tiesuunnitelmalla tien toiminnallisesta luokasta, varsinkin tilanteissa, joissa tiesuunnitelmassa esitettävä tieluokka poikkeaisi kaavassa esitetystä. Tarkoituksenmukaista ei liene, että tiesuunnitelmien hyväksyminen edellyttäisi kaavamuutoksia tästä syystä. Muistiossa jää epäselväksi, miten toimitaan tilanteissa, joissa tiesuunnitelma on tarpeen laatia tietylle osalle tietä, mutta samassa yhteydessä halutaan päivittää toiminnallinen luokka pidemmältä jaksolta. Ympäristöministeriö katsoo, että arviomuistiossa esitetty prosessi vaikuttaa tässä vaiheessa perustellulta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Traficom puoltaa ja pitää tärkeänä, että yksittäiseen tien rakentamishankkeeseen liittyvät maateiden toiminnallisen luokan muutokset voidaan ratkaista tiesuunnitelmalla. Traficom katsoo kuitenkin, että mahdollisuus laajempien kokonaisuuksien, esimerkiksi yhteysvälien toiminnallisen luokan muutoksiin on hyvä säilyttää Liikenne- ja viestintäministeriön päätäntävällässä. Asetustasoinen päätöksentekomenettely sopii tilanteisiin, joissa valtakunnallisia tarkasteluja tehdään harvoin ja yhtenä kokonaisuutena. LVM:n asetustasoinen päätöksenteko voi toimia myös yksittäisten maateiden toiminnallisen luokan muutostilanteessa, kun toiminnallisen luokan muutostarpeita on perinteisesti harvoin. Traficom katsoo, että tiesuunnitelma ei välttämättä ole tarkoituksenmukainen työkalu maateiden laajempien kokonaisuuksien ja yhteysvälien toiminnallisista muutoksista päätettäessä silloin, kun muutos ei liity rakentamishankkeeseen. Olisi hyvä pohtia mm., mitä ovat toiminnallisen luokan muutoksen vaikutukset, miten vaikutuksia on tarkoitus tiesuunnitelmaprosessissa selvittää ja mitä tavoitellaan vuorovaikutteisella prosessilla.

Traficom katsoo, että arviomuistion perusteella jää epäselväksi se, mitä toiminnallisten luokkien muutoksella tarkoitetaan – luokkien kriteerien muutoksia, koko luokittelujärjestelmän muutosta, tiettyjen teiden luokan muutoksia vai kaikkia näitä. Traficom katsoo, että yksittäisten maateiden tai hankkeiden yhteydessä toteutettavien toiminnallisten luokitusten päivitys vaikuttaa muistiolounnoksessa esitetyn mukaisesti toteutettuna melko järeältä menettelytavalta.

Traficom kiinnittää huomiota työn organisointiin ja eri osapuolten rooleihin ja resursseihin. Traficom voi tukea työtä alueellisissa liikennejärjestelmätyön ryhmissä. Aikataulu tuntuu tiukalta. Työn koordinointi tulee kuitenkin vastuuttaa muualle. Luonteva taho olisivat ELY-keskukset.

Alueilla käsitellyjä maanteiden toiminnallisia luokkia koskevien tarpeiden esittäminen osana liikenneverkon strategista tilannekuvaa on myös Traficomin mukaan haastavaa. Liikenneverkon strateginen tilannekuva on virastojen asiantuntija-analyysi, jossa esitetään vain merkittävimmät tarpeet ja haasteet valtakunnan tasolla. Alueiden toiveita ei pitäisi jatkossakaan nostaa suoraan tilannekuvaan, vaan ainoastaan mikäli ne todetaan valtakunnallisesta näkökulmasta tarpeelliseksi.

Traficom korostaa toiminnallisen luokan muutoksiin liittyvien tarpeiden kartoittamisen merkitystä muutosten toteuttamisen kannalta. Toiminnallisen luokittelun muutosten kartoittaminen tulisi tehdä yhtenäisellä kriteeristöllä, jotta se olisi valtakunnallisesti vertailukelpoinen. Tulisi selkeyttää, minkä tahon vastuulla on muodostaa valtakunnallisesti vertailukelpoiset kriteerit.

Toiminnallisen luokan muutosten vaikutuksissa tulisi kiinnittää huomiota siihen, millaisia muutostarpeita tulisi rekisteritietoihin ja niiden kautta navigointijärjestelmiin sekä opastusjärjestelmään, ja mitkä niiden kustannusvaikutukset olisivat. Liikenteen automaation, logistiikan digitalisaation ja olosuhdetietojen hyödyntämisen näkökulmat tulisi huomioida riittävästi lain valmistelun yhteydessä.

Kansalaisten yhdenvertaisuuden näkökulmasta maanteiden, yksityisteiden ja katujen rajapintatarkastelut olisivat tärkeitä. Ensin tulisi kuitenkin laatia yhtenäinen kriteeristö rajapintatarkasteluihin. Traficom katsoo, että hallinnollisen luokan rajapintatarkastelu on vaativa työ ja se on syytä tarkastella maanteiden toiminnallisen luokan arvioinnista erillisenä. Tarkastelussa voisi huomioida myös Lapin polkutiet.

Väylävirasto

Väylävirasto kannattaa menettelyä, jossa maanteiden toiminnallisista luokista päätettäisiin tiesuunnitelmalla. Väyläviraston näkökulmasta olisi tärkeää, että jMTLn säännösmuutoksissa olisi marraskuussa jo esitys toiminnallisten luokkien päättämisestä tiesuunnitelmalla, vaikka valtakunnallinen valmistelu olisi vielä käynnissä. Tällä hetkellä vallitsee toiminnallisten muutostarpeiden osalta odottava tilanne, ja rakenteilla olevissa tiehankkeissa liikenteenohjauksen tienumerointien muutoksia tai lisäyksiä ei ole voitu toteuttaa maastoon.

Väylävirasto katsoo, että on oleellista, että ELY-keskukset ovat keskeisessä roolissa toiminnallista luokittelua koskevassa liikennejärjestelmätyössä. Maanteiden luokituksesta on luontevaa käydä vuoropuhelua alueen toimijoiden kanssa. Liikennejärjestelmätyö on kuitenkin strategisen tason suunnittelua. Toiminnallisten luokkien muutokset eivät todennäköisesti suurelta osin olisi tämän tason kysymyksiä, joten olisi hyvä tarkemmin pohtia, mikä olisi alueellisten liikennejärjestelmäryhmien rooli prosessissa. Tämä menettely ei varmaankaan olisi laissa säädettävä asia, vaan lähinnä luokitus-päätöksiin (tiesuunnitelma) liittyvää taustatyötä ja vuorovaikutusta.

Väylävirasto katsoo, että luontevaa olisi, että Väylävirasto kokoaisi yleisen näkemyksen muutostarpeista. Tämän koonnin liittäminen Liikenteen strategiseen tilannekuvaan ei Väyläviraston mielestä olisi tarpeellista. Väylävirasto pitää tärkeänä, että määritellään valtakunnalliset periaatteet ja linjaukset. HE:n perusteluihin pitää voida nojata mahdollisissa valitustilanteissa. Kuitenkaan liian tarkkoihin ja jäykkiin kuvauksiin ei ole syytä mennä. Linjaukset katujen rajapintoihin tulisi säilyttää MRL:n nykysäännösten mukaisesti. Olisi myös hyvä, jos saataisiin tarkennettua maantien ja yksityistien rajapintaa. Yleisen liikenteen -käsitteen määrittely on edelleen hieman tukinnanvaraista.

Väyläviraston mukaan muistiosta jää epäselväksi, mikä siinä mainittujen "täsmäntävien linjausten" luonne olisi. Yksittäistapauksista on kannattavaa päättää hallintopäätöksellä (tiesuunnitelma), mutta yleiset kriteerit ja määritelmät, joiden perusteella yksittäisratkaisuja tehdään, ovat nimenomaan normipäätöksiä.

Väyläviraston mukaan esitetty toimintalinja päivitysten toteuttamisen osalta on kannatettava, kunhan pitäydytään riittävän strategisella tasolla. Se, että hankesuunnittelun yhteydessä voidaan lakimuutoksen jälkeen tehdä jo yksittäisiä toiminnallisen luokan määrittelyjä ja muutoksia on erittäin kannatettava. Päivityksen jälkeen toteutettavien muutostarpeiden tarkasteluiden osalta jää hieman epäselväksi millä foorumeilla kulloisetkin tarpeet tarkasteltaisiin. Väylävirasto korostaa tältä osin tienpitäjän roolia vastaavana viranomaisena.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

ELY-keskukset toteavat yhteisessä lausunnossaan, että laajemmat muutokset valta- ja kantatieverkkoon tulisi edelleen tehdä asetuksella tai muulla valtakunnallisella päätöksellä kokonaisuutena. Tiesuunnitelmalla tulee kuitenkin pystyä päättämään maanteiden toiminnallisesta luokasta aina silloin, kun toiminnallisen luokan muutos liittyy maantien rakentamis- tai parantamishankkeeseen. Luokan muuttaminen samalla tiesuunnitelmalla, joka maantien rakentamisesta tai parantamisesta on muutenkin laadittava, on erittäin tarpeellista ja kannattavaa.

ELY-keskusten mukaan tiesuunnitelma voisi toimia toiminnallisten luokkien muuttamisen välineenä yhdysteiden ja seututeiden välisissä muutoksissa. Niiltä osin, kun seutu- ja yhdysteiden väliset toiminnallisen luokan muutokset koskettaisivat useampaa ELY-keskusta, tulisi tiesuunnitelma laatia yhteistyössä niin, että koko maantien toiminnallinen luokka muutetaan kerralla. ELY-keskusten mielestä tiesuunnitelman soveltuvuutta laajamittaisiin toiminnallisen luokan muutoksiin tulisi tutkia vielä tarkemmin. Itse prosessin osalta jää epäselväksi, mitkä ovat todelliset vaikutusmahdollisuudet tiesuunnitelmavaiheessa, jos tiesuunnitelma perustuu aiemmissa vaiheissa tehtyyn yhtenäisten periaatteiden mukaiseen tarkasteluun. Olisi pohdittava, mitä osallistuminen ja vuorovaikutus päätöksentekoon toiminnallisen luokan muutoksissa tarkoittaisi ja mikä on sen tarve ja tarkoitus.

ELY-keskukset nostavat myös esiin tarpeen ratkaista se, miten toiminnallista luokkaa muuttavan tiesuunnitelman vireilläolo vaikuttaisi tilanteessa, jossa samalle tieosuudelle syntyy tarve suunnitella tiesuunnitelman kautta esimerkiksi liittymäjärjestelyjä. Miten tällöin huomioidaan hankekohtaisen tiesuunnitelman ollessa jo hyväksymiskäsittelyssä toisessa vireillä olevassa tiesuunnitelmassa esitettävät toiminnalliset muutokset?

ELY-keskusten mukaan erityisen tärkeää on luoda valtakunnallinen näkemys koko verkon toiminnallisesta luokituksista ja tehdä luokitus yhtenäisiin kriteereihin perustuen. ELY-keskusten näkemyksen mukaan muistion prosessia tulisi täydentää uudella vaiheella, joka sijoittuisi vaiheiden 4 ja 5 väliin. Prosessia tulisi täydentää verkollisella kokonaisnäkemyksellä valta- ja kantateiden päivityksestä toiminnallisesta luokituksista, joka hyväksyttäisiin kokonaisuutena asetuksella tai muulla tavalla, jos muutostarpeita on. ELY-keskusten näkemyksen mukaan muistiossa esitetty aikataulu lainvalmistelulle on liian nopea, huomioiden se, mitä ELY-keskukset ovat lausunnossaan tuoneet esiin tiesuunnitelman soveltuvuudesta päätettäessä maanteiden toiminnallisen luokan muutoksista.

ELY-keskukset toteavat, että jo toimivat alueelliset liikennejärjestelmätyöfoorumit ovat yksi luonteva paikka käydä keskustelua toiminnallisten luokkien päivitystarpeista. Työlle tarvitaan myös perusteellinen valtakunnallinen ohjeistus, jotta asia tulee esitellyksi ja käsitellyksi eri alueilla samoin periaattein. ELY-keskukset pitävät hyvänä, että arviomuistossa on esitetty, että ELY-keskuksilla tulisi olla keskeinen rooli asian käsittelyssä. Valtakunnallisten näkemysten koonnin jälkeen olisi toteutettava vaikutustenarviointi.

ELY-keskukset eivät näe tarkoituksenmukaisena tuoda prosessin 3. kohtaan liittyvään strategiseen tilannekuvaan sellaista tilannekuvaa, missä olisi esitetty vain eri tahojen tarpeet ja toiveet toiminnallisten luokkien osalta ilman, että muutosesitykset perustuisivat yhteneväisiin perusteisiin ja yhteismitalliseen tarkasteluun. ELY-keskukset tuovat esiin, että myös neljännessä vaiheessa prosessia on hyvä käydä laajempaa vuoropuhelua alueilla siitä, mitä täsmennetyt linjaukset ovat ja

millaisia muutostarpeita (jos niitä on) niiden pohjalta olisi tarpeen maantieverkon toiminnalliseen verkkoon tehdä.

ELY-keskukset toteavat, että arviomuisto ei tuo selvyyttä siihen, miten maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintoja tulisi tarkastella. ELY-keskukset korostavat, että niiden keskuudessa nähdään suuri tarve maanteiden ja yksityistieverkon sekä maanteiden ja katuverkon rajapintojen tarkastelulle. ELY-keskukset tuovat esiin myös resurssitarpeen, mikä arviomuistossa esitettyyn toimintatapaan liittyy. ELY-keskukset tähdentävät, että kaduksi muuttamisen tarve ei synny tilanteissa, joissa maantielle tehtävät toimenpiteet vaatisivat kaava-alueen muuttamista, vaikka arviomuistiossa on näin todettu. Kaduksi muuttamisen tarve tulee erityisesti kyseeseen silloin, kun maantien tai sen osan on todettu palvelevan pääasiassa paikallista liikennettä ja kaduksi muuttaminen voidaan tehdä tarkoituksenmukaisena kokonaisuutena. Maantien tulee olla tällöin myös osoitettu asemakaavassa kaduksi.

Maanmittauslaitos

Maanmittauslaitoksen mukaan sillä, että korkean luokan maanteilla olisi myös korkea kiinteistörajojen sijaintitarkkuuden taso, olisi Maanmittauslaitoksen toiminnan kannalta relevanssia. Maanmittauslaitos, ELY-keskukset ja Väylävirasto käyvät jatkuvaa keskustelua teiden rajaamisasiasta ns. käytännön ruohonjuuritasolla.

Poliisihallitus

Poliisihallitus kannattaa toiminnallisista luokista päättämistä tiesuunnitelmalla sekä esitettyä prosessia.

Satakuntaliitto

Satakuntaliitto toteaa, että tiesuunnitelman hyväksymisprosessi antaa kansalaisille ja alueellisille sidosryhmille mahdollisuuden vaikuttaa kuulemismenettelyn kautta tiesuunnitelman sisältöön, mikä edistää avoimuutta, vuorovaikutusta ja parantaa luokittelupäätöksen hyväksyttävyyttä. Esiitetty muutos sujuvoittaisi ja selkeyttäisi teiden toiminnallisen luokituksen muutosprosessia. Maakunnallisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä on hyvä tilannekuva ja tietämys toiminnallisen alueen tiestön kunnosta ja toiminnallisen luokituksen muutostarpeista, joten maakunnallisissa ryhmissä voitaisiin tarkastella tai esittää jonkin tiejakson toiminnallisen luokituksen muutostarpeita.

Satakuntaliitto toteaa, että esitys olisi nykyistä käytäntöä selkeämpi koskien Liikenne- ja viestintäviraston roolia valtionhallinnon tilannekuvan kokoajana ja liikennejärjestelmän strategisen tilannekuvan ylläpitäjänä, joka voisi tarvittaessa esittää muutostarpeita tieverkon rajapintojen osalta valtakunnallisesti yhtenäisin perustein.

Satakuntaliitto pitää esitettyä muutosta positiivisena, koska se vähentäisi hallinnollisten käsittelyjen lukumäärää ja madaltaisi hallinnollisen käsittelyn päätösvaltaa, vaikka lopullinen päätös tehtäisiin Liikenne- ja viestintävirastossa. Tiesuunnitelmalla, jolla vahvistetaan tiehankkeen suunnitelmavalmius, voitaisiin samalla päättää ko. tien toiminnallisen luokan vahvistamisesta tai muuttamisesta hankkeen valmistuttua.

Pohjanmaan liitto

Pohjanmaan liitto ei kannatta maanteiden toiminnallisen luokittelun muuttamista vielä muistion tietojen perusteella. Liitto tuo esiin, että suuri osa tiesuunnitelmista koskee vain kohdemaisia teiden osia ja katsoo, että tieluokkia tulisi käsitellä suurempina kokonaisuuksina. Liitto korostaa, että maakunnallisten näkemysten kuuleminen, huomioiminen ja vaikutusmahdollisuuden tulisi prosessissa varmistaa. Pohjanmaan liitto katsoo uudistuksessa uhkakuvana olevan, että suuri tiejoukko muutettaisiin yksityisteiksi tai kaduksi, tai että teitä lakkautettaisiin tai luokkia alennettaisiin. Huolta herättää myös valtion talouden heikot tulevaisuuden näkymät ja leikkaukset liikenteen rahoituksesta.

Pohjanmaan liitto toteaa, että valtakunnallinen maanteiden luokittelun päivitysselvitys tulisi toteuttaa ennen kuin lakia harkitaan muutettavan, jotta muutokset ja niiden hyväksyttävyyden voidaan väyläkohtaisesti todentaa koko valtakunnassa. Päätösprosessia ei tiedon puutteellisuuden vuoksi pidä muuttaa nykyisestä, niin että Väylävirasto tekisi jatkossa hyväksynnän tien toiminnallista luokasta. Tarvitaan parempi selvitys prosessista ensin. Liitto korostaa lisäksi, että toiminnallista luokittelua, pääväyläasetusta, TEN-T- ja Eurooppatie-verkkoja tulee tarkastella kokonaisuutena.

Pohjanmaan liitto katsoo, että toiminnallinen luokittelu on toiminut menneinä vuosina hyvin ja vastannut siten käyttötarkoitustaan. Näin ollen toiminnallista luokittelua teiden luokittelussa ei ole lähtökohtaisesti syytä muuttaa. Liitto esittää, että Suomessa voitaisiin luopua valtateiden numeroinnista Eurooppateilla. Liitto katsoo lisäksi, että lähtökohtaisesti Eurooppateiden tulisi kuulua Suomessa pääväyläasetuksen mukaisiin väyliin.

Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Karjalan liitto lähtökohtaisesti kannattaa tiesuunnitelmamalliin siirtymistä. Liiton mukaan epäselväksi kuitenkin jää 1) miten maanteiden toiminnallisia luokkia käsitellään tapauksissa, joissa tarkasteltava maantie tai yhteysväli ulottuu useamman maakunnan tai ELY-keskuksen alueelle 2) mitä muulloin kuin tiehankkeiden yhteydessä toteutettavien hallinnollisten luokkien tarkastelumenettely käytännössä tarkoittaisi ja olisiko tässä kyse hallintopäätöksestä vai aineellisesta oikeussäännöksestä. Näitä epäselvyyksiä olisi hyvä tarkentaa ja niihin mahdollisesti liittyvät perustuslailliset velvoitteet tulisi selvittää.

Etelä-Karjalan liitto pitää arviomuistiossa esitettyä päivityksen toteutustapaa hyvänä ja perusteltuna. Mikäli luokitusten päivitys päädytään toteuttamaan hallinnollisella päätöksellä tiesuunnitelmassa, se pitäisi Etelä-Karjalan liiton mukaan käsitellä omana säädösvalmistelunaan eikä osana Smart TEN-T –direktiivin täytäntöönpanoa. Liiton mukaan maanteiden luokittelun käsittely alueellisissa liikennejärjestelmäryhmissä olisi helpompaa kuin yksityiskohtaisempi maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintojen käsittely.

Kymenlaakson liitto

Kymenlaakson liitto näkee kannattavana toiminnallisen luokan määrittelyn tiesuunnitelman yhteydessä. Tärkeää on, että tiesuunnittelun yhteydessä tehtävä luokitus perustuu selkeisiin valtakunnallisiin kriteereihin, jotka huomioivat myös paikalliset tarpeet. Kymenlaakson liitto korostaa maakuntakaavan tärkeyttä ja roolia ohjaavana ja yhteensovittavana suunnitelmana. Se kannattaa esitettyjä vaiheita ja etenemistä korostaen Kymenlaakson alueellisten liikennejärjestelmäryhmien mukaan ottamisen tärkeyttä sidosryhmätyötä suunniteltaessa.

Keski-Suomen liitto

Keski-Suomen liitto näkee lähtökohtaisesti hyvänä toimintamallin, missä maanteiden toiminnallisista luokista päätetään jatkossa tiesuunnitelmissa. Liitto kuitenkin nostaa esille epäselvyydet tilanteissa, joissa tie ulottuu useamman maakunnan tai ELY-keskuksen alueelle. Epäselvyyksiä on myös toiminnallisen luokan tarkastelussa tilanteissa, jossa tiesuunnitelman laadinnan tarvetta ei väylän kehittämisen näkökulmasta ole. Luokkien tarkastelua alueellisina kokonaisuuksina ei ole tarkennettu selvästi arviomuistiossa ja jättää menettelyn sisällön epäselväksi. Keski-Suomen liitto pitää arviomuistiossa esitettyä päivityksen toteutustapaa hyvänä ja perusteltuna.

Pirkanmaan liitto

Pirkanmaan liitto toteaa, että tiesuunnitelma on luonteva keino ratkaista toiminnalliseen luokkaan liittyviä kysymyksiä silloin, kun on kyse uuden tieyhteyden suunnittelusta. Mikäli tien toiminnallisen luokan muutos taas edellyttäisi jo olemassa olevalle kokonaiselle tieosuudelle uutta tiesuunnitelmaa, puhutaan todennäköisesti oleellisesti laajemmista suunnittelualueista kuin esimerkiksi yksittäisten tieosuuksien muuttuessa kaduiksi, joka tuntuu kohtuuttoman raskaalta tällaisen ensi sijassa hallinnollisen kysymyksen ratkaisemiseen. Valta- ja kantateiden osalta Pirkanmaan liitto kannattaa

toiminnallisten luokitusten tarkastelua valtakunnallisena kokonaisuutena. Tiesuunnitelmaan pohjautuva tapa siirtää työtaakkaa alueille, joilla resurssit ovat muutenkin tiukat.

Maanteiden muutosehdotuksiin kohdistuvien tarpeiden määrittely ja tarve täsmentäviin linjauksiin toiminnallisten luokkien kriteereistä tulisi sovittaa yhteiseen, koko maassa sovellettavaan valtakunnalliseen kehykseen. Pirkanmaan liitto korostaa, että vaikka prosessi aloitetaan vuoden 2022 aikana, tulosten saaminen vuoden 2022 loppuun mennessä on kuitenkin käytännössä mahdotonta. Osallistava prosessi, joka tukeutuu aidosti vuorovaikutukseen ja tietoon, ei tule onnistumaan muutamassa kuukaudessa.

Kainuun liitto

Kainuun liitto toteaa, että arviomuistio jättää epäselväksi, olisiko tiesuunnitelmalla päättämisessä kyse hallinto- vai normipäätöksestä. Tämän osalta tarkistettava perustuslain vaikutukset. Liitto korostaa myös vuoropuhelun tärkeyttä sekä nykyisessä että mahdollisessa tulevassa prosessissa. Kainuun liitto ei näe tarkoituksenmukaisena kytkeä asiaa Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoon, vaan se tulisi käsitellä omana säädösvalmistelunaan mahdollisesti seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikoihin. Maanteiden luokittelun käsittely alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä olisi helpompaa kuin yksityiskohtainen maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintojen käsittely. Useamman maakunnan tai ELY-keskuksen alueella sijaitsevien maanteiden osalta olisi luotava tarvittavat säädösmuutokset ja suunnittelukäytännöt sekä toimivaltaisen ELY-keskuksen määräytymisperusteet.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto t

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, että arviomuistio jättää epäselväksi, onko kyse aineellisesta oikeussäännöksestä vai hallintopäätöksestä. Tältä osin tulisi selvittää perustuslain vaatimukset ennen säädösvalmistelun jatkamista. Vuoropuhelu valtion liikennehallinnon ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa on tärkeää riippumatta siitä, muutetaanko menettelyä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton näkemyksen mukaan asia tulisi käsitellä omana säädösvalmistelunaan, eikä osana Smart TEN T-säädöshanketta. Säädösvalmistelun ajankohdaksi soveltuisi seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ajankohta. Arviomuistiossa esitetty maanteiden luokittelun käsittely alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä olisi helpompaa kuin yksityiskohtaisempi maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintojen käsittely. Useamman maakunnan tai ELY-keskuksen alueella sijaitsevien maanteiden osalta luotava tarvittavat säädösmuutokset ja suunnittelukäytännöt sekä toimivaltaisen ELY-keskuksen määräytymisperusteet.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä tavoitetta, että maanteiden toiminnallisen luokittelun päivitys tehdään siten, että maanteiden toiminnalliset luokat on määritelty valtakunnallisesti yhtenäisin perustein. Näissä perusteissa pitää kuitenkin huomioida eri alueiden tieverkon ominaispiirteet ja tieverkon merkitys alueen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Maanteiden toiminnallisia luokkia ei tulisi jatkossakaan määritellä esim. pelkästään liikennemäärien perusteella.

Hämeen liitto

Hämeen liitto toteaa, että tiesuunnitelma sopisi vuorovaikutusprosessinsa vuoksi välineeksi maanteiden toiminnallisen luokan valmisteluun. Kuitenkin olemassa olevien teiden uudelleenluokitteluun malli tullee prosessin kannalta liian myöhäisessä vaiheessa. Hämeen liitto näkeekin, että tien kokonaisvaltaisen kehittämissuunnitelman yhteydessä pitäisi olla näkemys tien toiminnallisesta luokasta, jolloin kaikki kehittämisratkaisut ja hankeosien priorisointi voitaisiin tehdä lopullista taustaa ja tavoitetta vasten. Tässä vaiheessa tulisi varmistaa riittävä vuorovaikutus. Valitusta prosessista riippumatta myös yksittäisten teiden tieluokkamuutoksiin liittyvä vaikutusten arviointi tulee toteuttaa riittävällä tasolla ja riittävinä kokonaisuuksina.

Hämeen liiton mukaan on oikeasuuntaista tarkastella päivitystarpeita eri toimijoiden kanssa yhteistyössä tehtävässä alueiden liikennejärjestelmätyössä. ELY-keskusten keskeistä roolia prosessissa pidetään perusteltuna. Hämeen liitto nosti myös esiin tarpeen kehittää kantatietä 54 valtatieasoisena tienä (valtatie 30).

Päijät-Hämeen liitto

Päijät-Hämeen liitto toteaa, että toiminnallisen luokan määrittely sopisi osaksi tiesuunnitelmaa. Toiminnallisen luokan määrittelyssä on oleellista tunnistaa maantien verkollinen asema. Liitto korostaa, että maakuntakaava on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen alueiden käyttöä koskeva oikeusvaikutteinen asiakirja, toisin kuin alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Jos tiesuunnitelmalla päätetään myös toiminnallisen luokan muutoksista, tulisi luokan muutoksen koskea kokonaista yhteysväliä.

Päijät-Hämeen liiton mukaan toiminnallisen luokittelun päivittämistä kokonaan tämän vuoden aikana tulee pitää erittäin epätodennäköisenä. Liitto korostaa ELY-keskusten roolia ja yhteistyötä alueellisen liikennejärjestelmätyön kanssa, ja pitää lisäksi maakuntarajat ylittävää yhteistyötä tärkeänä. Liitto odottaa, että valtio osallistuu merkittäväällä osuudella valtakunnallisista tarpeista nousseen työn toteutukseen ja kantaa päävastuun työn rahoituksesta. Päijät-Hämeen liitto esittää alueeltaan esimerkit muutostarpeista: kantatien 54 muuttaminen valtatieksi ja seututien 167 muuttaminen kantatieksi.

Pohjois-Savon liitto

Pohjois-Savon liitto pitää lähtökohtaisesti maanteiden toiminnallisen luokan päättämisestä tiesuunnittelumenettelyssä asianmukaisena. Liitto kiinnittää kuitenkin huomiota epäselvyyksiin tilanteissa, joissa tiet ulottuvat useamman ELY-keskuksen alueelle. Näiltä osin Pohjois-Savon liitto esittää, että LVM valmisteleo pikaisesti prosessikuvauksen ja alustavat esitykset tarvittavista säädosmuutoksista niin, että niitä voidaan esitellä ja käsitellä alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä samalla, kun alueellisesti arvioidaan maanteiden toiminnallisten luokkien muutostarpeita. Pohjois-Savon liitto pitää esitettyä prosessia hyvänä ja loogisena, erityisesti vuoropuhelua alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien kanssa.

Keski-Pohjanmaan liitto

Keski-Pohjanmaan liitto kannattaa toiminnallisesta luokasta päättämistä tiesuunnitelmalla ja katsoo, että suunnitelma toiminnallisen luokituksen toteuttamiseksi on hyvin vaiheistettu. Liitto korostaa yhteistyötä eri toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Liikennejärjestelmän kokonaisuuden, muiden liikennemuotojen ja palveluiden huomioiminen on tärkeää.

Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto toteaa, että toiminnallisen luokan määrittely sopisi osaksi tiesuunnitelmaa tietyin edellytyksin. Tärkeää on huomioida maantien verkollinen asema. Liitto nostaa esiin, että jos tiesuunnitelmalla päätetään myös toiminnallisen luokan muutoksista, tulisi luokan muutoksen koskea myös tien toiminnallisen kokonaisuuden kannalta yhteysväliä. Luokitusta koskevan päätöksen tekeminen tiesuunnitelmassa ei saa johtaa siihen, että maantien toiminnallinen luokka muuttuu lyhyt tieosuus kerrallaan toiseksi.

Uudenmaan liiton mukaan muistiossa esitetyt aikatauluhaasteet ovat realistisia. Liitto korostaa ELY-keskusten roolia prosesseissa. Uudenmaan liitto toteaa, että Uudellamaalla alueellisia liikennejärjestelmäryhmiä on sekä Länsi- ja Itä-Uudellamaalla että Helsinginseudun MAL-alueella omat MAL-suunnittelua palvelevat foorumit. Uudenmaan osalta päivitystarpeiden selvittämisessä on tarpeen tehdä yhteistyötä sekä Länsi- ja Itä-Uudenmaan että Helsinginseudun MAL-alueen liikennejärjestelmäfoorumien kanssa tai yhdistää Uudenmaan liikennejärjestelmätyö luokittelun päivitystarpeiden tarkastelun osalta yhdeksi ryhmäksi. Liitto odottaa, että valtio osallistuu merkittäväällä

osuudella valtakunnallisista tarpeista nousseen työn toteutukseen ja kantaa päävastuun työn rahoituksesta.

Etelä-Pohjanmaan liitto

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että muutos on lähtökohtaisesti hyvä. Tieluokituksen muutos tiesuunnitelmalla, mikäli sellaiseen päädytään, tulisi kuitenkin rajata merkitykseltään ja laajuudeltaan vähäisiin kohteisiin. Laajemmissa tieluokituksen muutoskysymyksissä tulisi harkita vähintään asetustasoista menettelyä. Laki- tai asetustasolla luokitukselta ja tieverkosta säätämisen tarve vähenee, mikäli luokituksen perusteet kirjataan selkeästi esimerkiksi maantielakiin tai -asetukseen. Teknisesti muutokset voidaan toteuttaa tiesuunnitelmien kautta.

Etelä-Pohjanmaan liiton mukaan on huomattava, että teiden toiminnallisella luokituksella on merkitystä esimerkiksi kiinteistöliittymien liittymälupien myöntämisessä. Mikäli vielä pääväyläasetuksen mukaisista teistä ja TEN-T -verkon teistä muodostetaan tulevaisuudessa oma toiminnallinen luokka tavoitetilamäärityksineen, tulee se vaikuttamaan kunnan maankäyttömahdollisuuksiin ja maanomistajan kiinteistöjen hyödyntämismahdollisuuksiin ja sitä kautta maan arvoon.

Etelä-Pohjanmaan liitto katsoo, että teiden toiminnallisessa luokittelussa tulisi huomioida jatkossa alueellinen tasa-arvo ja tieverkon kattavuus, ja tuo esiin näkemyksiään maanteiden pääväyläverkon puutteista. Paikallistuntemus nojaa monesti tieverkkoon ja sen numerointiin, siksi koko toiminnallisen luokituksen ja teiden numeroinnin muuttamiseen ei tulisi kevein perustein lähteä alueilla eikä valtakunnallisesti. Etelä-Pohjanmaalla nousseet toiveet koskevat lähinnä toiminnallisen luokituksen päivittämistä kantateistä valtateiksi. Erityisesti kantatien 63 luokan päivittämistä valtatieksi on esitetty vuosien mittaan useasti. Lisäksi ns. Sinisen tien luokitusta on esitetty nostettavaksi valtatieksi koko matkaltaan. Huonossa kunnossa olevien teiden toiminnallista luokkaa ei saa laskea, vaan tiet on kunnostettava luokkansa mukaiseen tasoon. Etelä-Pohjanmaan liitto esittää huolensa siitä, että teiden kunnossapitoon ja parantamiseen varatut määrärahat eivät vastaa tieverkon tarpeita etenkin seutu- ja yhdysteiden osalta.

Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen liitto toteaa, että toiminnallisen luokan määrittely sopisi osaksi tiesuunnitelmaa. Varsinais-Suomen liitto painottaa, että maakuntakaavoituksen rooli ja merkitys on tunnistettava toiminnallisen luokituksen päivityksen yhteydessä. Se katsoo, että esitetty suunnitelma on johdonmukainen ja siinä on huomioitu pääosin kiitettävästi eri näkökulmat. Liitto odottaa, että valtio osallistuu merkittävällä osuudella valtakunnallisista tarpeista nousseen työn toteutukseen ja kantaa päävastuun työn rahoituksesta. Se korostaa myös maakuntarajat ylittävän yhteistyön merkitystä esimerkiksi suuraluetasolla. Varsinais-Suomen liitto painottaa, että kaikille suunnitelmassa esitetyille vaiheille on syytä varata riittävästi aikaa.

Suomen Kuntaliitto

Suomen Kuntaliitto kannattaa sitä, että maanteiden toiminnallisista luokista päätettäisiin jatkossa tiesuunnitelmissa ja pitää arviomuistiossa esitettyä prosessia kannattavana. Kuntaliitto nostaa esiin, että vuorovaikutuksen kuntasektorin ja valtiotoimijoiden kesken tulee onnistua kaikissa prosessin vaiheissa. Tarkastelujen tulee perustua objektiivisuuteen ja tasapuolisuuteen yhteisymmärrystä hakien. Toiminnallisen luokituksen tarkastelun lähtökohtia ja tavoitteita tulisi vielä selkeyttää. Kuntaliitto korostaa, että keskeistä toiminnallisten luokkien tarkastelussa on se, miten paikallinen, seudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen liikenne määritellään.

Kuntaliiton mukaan mahdollisia hallinnollisten muutosten tarpeita tulee tarkastella eri näkökulmista kuten tarpeista muuttaa katu maantiekseksi tai maantie kaduksi. Maantien on oltava hyväkuntoinen silloin, jos se luovutetaan kaduksi. Kuntaliitto esittää, että arviomuistioon täydennetään yhdeksi keskeiseksi toiminnallisen luokituksen kriteeriksi se, että valtion väylien tulee muodostaa

johdonmukainen verkollinen kokonaisuus. Valtion väylien tulisi liittyä toisiinsa ilman, että välissä on esimerkiksi lyhyitä erillisiä katuosuuksia. Maankäyttö- ja rakennuslakia valmisteltaessa on asetettu 83.4 §:n lähtökohdaksi ja tavoitteeksi (HE 101/1998 vp, s. 88-89) yleisten teiden johdonmukainen verkosto, johon katujen välittämä paikallinen liikenne kytkeytyy. Toiminnallisen luokituksen tarkastelun yhteydessä kaupunkiseutujen erityiskysymyksiä on hyvä tilaisuus käsitellä alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä.

Kuntaliitto nostaa esille, että merkittävä solmupiste, kuten kaupallisen merenkulun satamat ja lentoasemat, laajentavat yhteyden merkitystä, vaikka tiellä tehdyistä matkoista huomattava osa olisi lyhyitä. Kuntaliitto katsoo, että paikallisen liikenteen määrittelyn perustaksi eivät sovellu kunnan hallinnolliset rajat, sillä kuntien pinta-ala vaihtelee Suomessa paljon mm. kuntaliitosten johdosta. Kuntaliitto nostaa esiin yhdyskuntarakennemuutosten vaikutukset ja että katuja maanteiksi muutettaessa sekä maanteitä kaduiksi muutettaessa tulee huomioida myös yleiskaavan ja maakuntakaavan näkökulmat ja tavoitteet. Kuntaliitto esittää arviomuistioon lisättäväksi tarkennuksen siitä, että lainsäädännön ei tule ohjata tilanteisiin, joissa asemakaava laadittaisiin pelkästään tien kaduksi osoittamista varten ilman, että tien ympärillä maankäyttö edellyttää asemakaavaa. Kohdassa, jossa käsitellään maanteiden, yksityisteiden ja katujen rajapintoja koskevaa sääntelyä, tulisi tuoda esille, että LjMTL 91 §:n mukaan asemakaava-alueen ulkopuolella maantien tiealue siirtyy tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön eli ei aina automaattisesti kunnalle.

Helsingin kaupunki

Helsingin kaupungin mukaan toiminnallisesta luokasta päättäminen tiesuunnitelmalla on perusteltua. Kaupunki korostaa, että maantieverkon luokittelussa on kyse toiminnallisesta kokonaisuudesta, jossa luokkamuutokset tulee aina käsitellä osana laajempaa kaupunkiseudun verkollista tarkastelua huomioiden myös kaupunkien katuverkon ja maankäytön suunnittelutilanteen. Toiminnallisella luokituksella on vaikutusta myös ympäristöön ja valtion liikenneviranomaisilla on vaikutusvaltaa kaupunkiseutujen kasvun mahdollistajana.

Helsingin kaupunki toteaa, että esitetty prosessi on asianmukainen. Luokkien toiminnallisten ominaisuuksien määrittelyssä he haluavat korostaa tarvetta huomioida haasteet, joita ilmenee katuverkon rajapinnassa sekä kaupunkirakenteessa sijaitsevien maanteiden suunnittelussa. Helsingin kohdalla näitä on osaltaan tunnistettu ja käsitelty liikenneviraston 2018 julkaisemassa Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet –loppuraportissa. Helsingin kaupunki pitää ensiarvoisen tärkeänä, että päivittyvä luokitusjärjestelmä pystyisi huomioimaan kaupunkiympäristöjen erityistarpeet.

Lappeenrannan kaupunki

Lappeenrannan kaupunki kannattaa toiminnallisista luokista päättämistä tiesuunnitelmalla. Prosessin on oltava hyvin valmisteltu ja määritelty. Yhteisvalmistelun ja vuorovaikutuksen kuntien- ja valtiotoimijoiden kesken tulee onnistua kaikissa prosessin vaiheissa. Tarkastelujen tulee perustua objektiivisuuteen ja tasapuolisuuteen yhteisymmärrystä hakien. Hallinnollisten muutosten tarpeita tulee tarkastella eri näkökulmista kuten tarpeista muuttaa katu maantiekse tai maantie kaduksi. Jos maantie luovutetaan kaduksi, sen on oltava hyväkuntoinen.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä HSL

HSL:n mukaan tiesuunnitelma on hyvä tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta. Epäselväksi kuitenkin jää, miten toiminnallisen luokan muutos voidaan toteuttaa tilanteessa, jossa tiesuunnitelman laatimistarvetta ei verkon kehittämisen näkökulmasta ole. HSL korostaa vaikutusten arvioinnin ja seudullisen näkökulman huomioon ottamisen tärkeyttä prosessissa. On olennaista, että toiminnallinen luokitus on tiesuunnitelman lähtökohta.

HSL näkee, että on perusteltua kehittää toiminnallisten luokkien tarkasteluja valtakunnallisesti yhdenmukaisemmiksi. Haasteet koskevat käytännön prosesseja ja päätöksentekoa, eivätkä niinkään

lainsäädäntöä. Keskeistä on, että liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä laadittava verkollinen luokittelu päivitetään riittävän usein ja järjestelmätasolla tunnistetut toiminnallisten luokkien muutostarpeet vahvistetaan sovitun mukaisina tiesuunnitelmalla.

HSL:n mukaan toiminnallisten luokkien kriteerit tulee olla kaupunkiseuduilla erilaisia kuin muulla verkolla siten, että erityisesti kaupunkiseutujen keskeisillä alueilla huomioidaan maankäyttö ja sen kehittäminen kuten myös valtakunnallisen, maakunnallisen ja seudullisen liikenteen tarpeet ja niiden yhteys terminaaleihin yms. solmupisteisiin. Valtiolla ja kunnilla tulisi olla yhteinen näkemys paikallisen ja muun liikenteen määrittelmästä, kuten myös muista arviointityön keskeisistä perusteista ennen arviomuistiossa ehdotetun tarkastelutyön aloittamista ELY-keskusten johdolla. HSL korostaa, että Helsingin seudulla tarkastelu tulee kytkeä MAL-prosessiin.

Ehdotetussa alueilla tehtävässä tarkastelutyössä tulee varmistaa, että ELY-keskukset toimivat tarkastelutyössä mahdollisimman yhteneväisesti alueellisesti olosuhteet huomioiden. HSL näkee tärkeäksi, että tarkastelu tehdään alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä, laaja-alaiseen asiantuntemukseen perustuen sekä pyrkien yhteisymmärrykseen asiassa.

Vaasan kaupunki

Vaasan kaupunki pitää tiesuunnitelmaa asianmukaisena tapana päättää toiminnallisista luokituksista. Maantien kaduksi muuttamisen osalta lainsäädännön ei tule ohjata tilanteisiin, joissa asemakaava laadittaisiin pelkästään väylän kaduksi osoittamista varten ilman, että väylän ympärillä maankäyttö edellyttää asemakaavaa. Keskeistä onkin miten paikallinen ja muu liikenne määritellään. Esimerkiksi paikallisen ja seudullisen liikenteen käsitteet eivät aina ole selkeät erilaisissa tilanteissa. Asiasta tulisi olla valtiolla ja kunnilla yhteinen näkemys. Katujen muuttamisessa maantiekseksi huomioitava myös heikko kuntatalous.

Tampereen kaupunki

Tampereen kaupunki kannattaa toiminnallisen luokan määrittelyä tiesuunnitelmissa. Kaupunkin kiinnittää erityisiä huomioita tien kuntovaatimuksiin tilanteissa, joissa maantie luovutetaan kaduksi. Kaupungin mukaan toiminnallisen luokituksen päivitys edellyttää huolellisesti suunniteltua ja koordinoitua prosessia, jossa vuorovaikutus eri toimijoiden kesken on tärkeässä roolissa. Toiminnallisten kriteerien määrittelyperusteet tulisi olla kaikkien toimijaosapuolien hyväksymiä. Jatkossa on tärkeää, että toiminnallinen luokittelu tehdään eri alueilla yhtenäisin perustein.

Tampereen kaupungin mukaan eri alueilta saatavien muutostarpeiden analysointi valtakunnallisella tasolla on perusteltua koska on oletettavaa, että ehdotukset eivät tule olemaan yhteismitallisia. Maanteiden ja katujen rajapinnan määrittelyä tulee jatkossa täsmentää. Määrittelyssä nykyisin olevaa paikallisen liikenteen käsitettä tulee avata. Paikallisen liikenteen määrittelyyn ei pitäisi tukeutua yksinomaan kuntarajoihin, sillä kuntien sisälläkin on paljon seudullista liikennettä välittäviä väyliä. Kaduksi muuttamisen perusteet tulee olla selkeät ja yksiselitteiset. Lainsäädännön ei tule ohjata tilanteisiin, joissa asemakaava laadittaisiin pelkästään väylän kaduksi osoittamista varten ilman, että väylän ympärillä maankäyttö edellyttää asemakaavaa. Myös kadut pitää voida muuttaa maanteiksi tarvittaessa.

Kittilän kunta

Kittilän kunta pitää tiesuunnitelmaa asianmukaisena tapana päättää toiminnallisesta luokasta, mutta nostaa esiin ELY-keskuksille aiheutuvan kuormituksen ja huolen siitä, miten vuorovaikutus kaikkien osapuolten kanssa tulee toteutumaan. Kunta pitää ehdotettua prosessia hyvänä ja nostaa esiin ehdotuksensa toiminnallisten luokitusten päivitykseen liittyvälle pilottihankkeelle: kantatie 79, jonka käyttömäärät ovat kasvaneet sitten vuoden 1993.

Suomen taksiliitto ry

Suomen taksiliitto ry näkee kannatettavana asiana, että toiminnallinen luokka voitaisiin määritellä tiesuunnitelman yhteydessä. Mikäli toiminnallisesta luokittelusta päättäminen siirretään kokonaisuudessaan tiesuunnitelmalla tehtäväksi, on huolehdittava, että tehtävä on varsinkin siirtymävaiheessa riittävästi resursoitu eikä rahoitusta ja resursseja jouduta tähän työn ottamaan tienpidosta. Esitys on suhteellisen looginen, mutta päivityksessä tulisi lähteä liikkeelle valtakunnallisesta kokonaiskuvasta, jota tarkennetaan alueellisilla näkökulmilla. Näin myös olisi paremmin vältettävissä riskit, että tieverkosta muodostuu pirstaleinen kokonaisuus.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoo, että erityisesti valtakunnallisesti merkittävän ja maakuntia yhdistävän keskeisen verkon osalta päätöksenteon tulisi tapahtua riittävän korkealla tasolla ja tähän liikenne- ja viestintäministeriön asetus antaisi hyvät mahdollisuudet. SKAL korostaa keskeisen valtakunnallisen verkon pysyvyyttä ja toimintaympäristön ennakoitavuutta. Jos toiminnallisesta luokittelusta päättäminen siirretään kokonaisuudessaan tiesuunnitelmalla tehtäväksi, on huolehdittava etenkin siirtymävaiheessa tehtävän resursoinnista niin, ettei työn rahoitusta ja resursseja oteta tienpidosta. Myös eri sidosryhmien riittävästä kuulemisesta tieverkon kokonaisuuden näkökulmasta on pidettävä huolta. SKAL toteaa, että tieverkkoa tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena ja osana muuta liikennejärjestelmää. Esitetty malli päivityksen toteuttamiseksi on sinällään selkeä, mutta SKAL näkee, että päivityksessä tulisi lähteä liikkeelle valtakunnallisesta kokonaiskuvasta, jota tarkennetaan alueellisilla näkökulmilla, kokonaisuuden pirstaloitumisen välttämiseksi. Tarkastelussa tulisi varmistaa pitkämatkaisen liikenteen toimintaedellytykset, joihin alueellisia ja seudullisia tarpeita yhteensovitetaan.

SKAL pitää arvokkaana, että päivitystyössä huomioidaan myös katu- ja yksityistierajapinnat, jotta maantiestä tieliikenteen infrakokonaisuuden yhtenä osana muodostaa eheän ja tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden, ja katsoo, että maantieverkon toiminnallisen luokituksen päivitystyö on tarpeen. Arviointityössä yhdeksi keskeiseksi kysymykseksi nousee se, mitä liikennettä painotetaan niissä tilanteissa, joissa eri liikennetyyppien näkökulmasta tarve ja tien rooli poikkeavat toisistaan. SKAL yhtyy näkemykseen, että toiminnallisista luokista poikkeavan tärkeysperusteen tulee olla keskeinen peruste tien kunnossapidon, ylläpidon ja kehittämisen näkökulmasta, samoin kuin mm. tielle sallittavien liittymäratkaisujen osalta. SKAL pohtii lausunnossaan, tarjoaako tien toiminnallinen luokka riittävän tiedon reittien suunnittelun ja automatisoituvan ajamisen tarpeisiin ja navigaattoreiden optimaalisen ja toivotun kaltaisen reittisuunnittelun pohjaksi. Liikenteen ja logistiikan digitalisaatioon kohdistuu merkittäviä kehittämispaineita jo tällä hetkellä, ja tämänkaltaisiin näkökulmiin tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota. Monien digitalisaation keinojen hyödyntämisen perustana on kattava tietopohja.

Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuus ry pitää hyvänä, että tiehankkeiden yhteydessä tarvittavat teknisluontoiset toiminnallisen luokan muutokset tehdään tiesuunnitelman yhteydessä, eikä niiden osalta vaadita liikenne- ja viestintäministeriön asetusta. Metsäteollisuus kiinnittää huomiota siihen, että laajamittaisten ja valtakunnallista merkitystä omaavien verkollisten muutosten tekeminen on tehtävä jatkossakin kokonaisuutena, ettei alueiden välisiin reitteihin synny epätarkoituksenmukaisia vaihteluita. Metsäteollisuus ry tukee arviomuistiossa esitettyä suunnitelmaa vaiheittaisesta etenemisestä. Toiminnallisen luokkien valtakunnallisten kriteerien määrittely yhdessä sidosryhmien kanssa on keskeistä sen turvaamiseksi, ettei alueellisiin tiesuunnitelmiin synny liiallista hajontaa.

Koneyrittäjät ry

Koneyrittäjät ry:n mukaan tiesuunnitelma on tiehankkeen yhteydessä tehtäviin teknisiin toiminnallisen luokan muutoksiin sopiva. He suhtautuvat varauksellisesti laajamittaisten toiminnallisen luokan muutosten tekemiseen yksityiskohtaisten tiesuunnitelmien avulla, kun kyseessä ovat valtakunnallisesti merkitykselliset väyläverkostomuutokset. Näiden muutosten teossa on erityisen tärkeää, että muun muassa maakuntaliitot, lähialueen kunnat sekä ELY-keskukset pystyvät

vaikuttamaan ja esittämään näkemyksensä tiesuunnitelmaan. Nämä muutokset eivät saa heikentää valtakunnallisen väyläverkoston johdonmukaisuutta.

Koneyrittäjät kannattavat yleisellä tasolla arviomuistiossa esitettyä suunnitelmaa vaiheittaisesta etenemisestä. Oleellista on, että luokitteluun sisältyvillä toimenpiteillä ei entisestään heikennetä seutu- ja yhdysteiden roolia liikennejärjestelmän osasena. Muutosten toteuttaminen tarpeeksi isoina kokonaisuuksina voi lisätä kustannustehokkuutta. Koneyrittäjät huomauttavat, että tällaista verkostoon liittyvää hallinnollista muutosta ei saa kuitenkaan toteuttaa perusväylänpitoon tai investointeihin varatuista määrärahoista, joita on jo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen karsittu.

Maa- ja metsätaloustuottajien keskusliitto MTK

Maa- ja metsätaloustuottajien keskusliitto MTK pitää hyvänä toimintamallia, jossa uusien tiehankkeiden yhteydessä tarvittavat toiminnallisen luokan muutokset tehdään tiesuunnitelman yhteydessä. Erityisesti huomiota tulee kiinnittää alemman tieverkon ja yksityisteiden liittymisiin. MTK on huolissaan siitä, miten mahdollinen laajamittainen toiminnallinen uudelleenluokittelu kustannettaisiin. Perustienpidon ja kehittämishankkeiden määrärahat ovat jo nyt vähissä, ja myös maanomistajan omaisuuden suoja halutaan turvata. Tiesuunnitelma toimii lunastuslupana tiehankkeissa, joten maanomistajien roolia tulee jatkossa korostaa nykyistä enemmän prosessin aikana.

MTK ehdottaa, että tarkennettaisiin ennen toiminnallisen luokituksen muutostoimenpiteitä, mitä ongelmia uudistuksella pyritään ratkaisemaan ja linjataan prosessista. Lisäksi on myös tarpeen selvittää maankäyttö- ja rakennuslain puutteita mm. katualueen ilmaisuovutuksen osalta. MTK on huolissaan viimeaikaisesta kehityksestä, jossa maanteita on muutettu yksityisteiksi, ja tuo esiin, että tarpeita olisi myös toiseen suuntaan, yksityisteistä maanteiksi mm. läpiajoliikenteen takia. MTK pitää tärkeänä, ettei maaseudun tärkeiden yhteyksien kehittämistä ja ylläpitoa heikennetä.

Suomen Tieyhdistys ry

Suomen Tieyhdistys ry toteaa, että muistiossa ei oteta selvästi kantaa siihen, mitä muutosta hallinnollisten luokkien osalta tavoitellaan. On epäselvää, tarkoitetaanko luokkien kriteerien muutoksia, koko luokittelujärjestelmän muutosta, tiettyjen teiden luokan muutoksia vai kaikkia näitä yhdessä tai erikseen. Tieyhdistys pitää hyvänä toimintamallia, jossa ajankohtaisten tiehankkeiden yhteydessä tarvittavat paikalliset teknisluontoiset toiminnallisen luokan muutokset tehdään tiesuunnitelman yhteydessä. Se katsoo kuitenkin, että laajamittaisten ja valtakunnallista merkitystä omaavien verkollisten muutosten tekeminen, sikäli kuin niitä ilmenisi, olisi sopivaa säilyttää viimekädessä liikenne- ja viestintäministeriön päätäntävällän alla. Tällaisten muutosten osalta on tärkeää, että mm. maakuntaliitot, lähialueen kunnat ja ELY-keskukset tukevat näkemystä ja näkemys ei vaaranna valtakunnallista verkollista johdonmukaisuutta.

Tieyhdistys suhtautuu kriittisesti siihen, onko yksityiskohtainen tiesuunnitelma soveltuva työkalu laajamittaisiin muutoksiin. Tiesuunnitelman soveltuvuutta työkaluna tällaisiin laajoihin muutoksiin tulee selvittää nyt tehtyä tarkemmin ja tutkia myös muita vaihtoehtoja muutosten tekemiseen. Mikäli selvitys osoittaisi, että tiesuunnitelmaprosessi nähtäisiin sopivana työkaluna laajamittaisten muutosten tekemiseen, tulee tutkia muutostarpeet lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Toiminnallisen luokan muutosprosessin tulisi perustua aina alueellisten ja valtakunnallisten toimijoiden yhteneviin tavoitteisiin.

Tieyhdistys ehdottaa, että ennen prosessiin ryhtymistä viranomaiset tarkentavat, mitä haastetta, nyt lausunnolla olevalla toiminnallisen luokituksen muutoksella pyritään ratkaisemaan. Tieyhdistys ei näe tällä hetkellä pakottavaa tarvetta laajamittaiseen alueita koskevaan maantieverkon toiminnallisten luokkien muuttamiseen, sillä toiminnallisella luokalla osoitetaan lähinnä tien verkollista roolia. Mikäli valtion ja alueiden toimijat kokevat, että valtakunnassa ja sen alueilla on tarve toiminnallisten luokkien

muutoksiin, ei Tieyhdistyksellä ole mitään sitä vastaan, että tilanne tutkitaan ja ryhdytään tarvittaviin muutostoimenpiteisiin. Tieyhdistys haluaa huomauttaa kuitenkin, että toiminnallisen luokan muuttaminen ei ratkaise tieinfran heikon rahoitustason aiheuttamia haasteita.

Tieyhdistys pitää tärkeänä, että luokitteluun liittyvillä toimilla ei entisestään kurjisteta seutu- ja yhdysteiden asemaa osana liikennejärjestelmää. Tieyhdistys suhtautuu kriittisesti toiminnallisten luokkien kategorioiden muuttamiseen. Laaja-alainen muutosprosessi on kustannuksiltaan suuri ja muutosta ei tulisi rahoittaa perustienpidon tai teiden kehittämishankkeisiin varatulla rahalla. Toiminnallisen luokittelun muutostarpeen laajuutta kannattaa esiselvittää, ennen kuin päätetään mittavaan muutosprosessiin ryhtymisestä.

Tieyhdistys ei kannata sitä, että jos koko toiminnallinen luokittelujärjestelmä tultaisiin kokonaan muuttamaan ja tiet määrittämään uusiin toiminnallisiin luokkiin, kaikki muutokset toteutettaisiin yksityiskohtaisilla tiesuunnitelmillä. Tieyhdistys ei pidä myöskään kannatettavana lausunnolla esitetyn prosessin mukaista menettelyä, jossa vain muutostarpeiden pohjalta määritettäisiin uusia kriteerejä olemassa oleviin toiminnallisiin luokkiin jälkikäteen.

Tieyhdistys kannattaa sen harkitsemista, että jotkin yksityistiet muutettaisiin maanteiksi tai kaduiksi niiden liikenteellisen aseman johdosta (läpikulkuliikenne). He kuitenkin nostavat esiin kunnossapidon tason laskun, jota tämä saattaisi aiheuttaa. Tällaisten teiden osalta nähdään tarve valtion avustusprosentin nostolle tien perusparantamiseen. Tieyhdistys esittää myös, että tällaisten teiden osalta olisi hyvä selvittää mahdollisuus kunnossapitoon liittyvään tukeen. Tieyhdistys katsoo, että käytäntö hallinnollisten muutosten osalta kannattaa käsitellä toiminnallisesta luokasta erillisenä asiana. Eritoten toimintamallia siitä, milloin maantie lakkautetaan ja muutetaan yksityistieksi, olisi syytä tarkentaa.

Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry

Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry ei näe estettä päättää maantien toiminnallisesta luokasta tiesuunnitelmassa ja tukee lakia liikennejärjestelmästä ja maanteista muutettavaksi niin, että maanteiden toiminnallisista luokista päätetään jatkossa tiesuunnitelmissa. INFRA ry tukee myös arviomuistiossa esitettyä suunnitelmaa vaiheittaisesta etenemisestä etenkin, mikäli tiesuunnitelmat laadittaisiin tarkoituksenmukaisina ja riittävän suurina kokonaisuuksina. INFRA ry muistuttaa, että tätä tai muita vastaavia hallinnollisia muutoksia ei pidä toteuttaa perusväylänpitoon tai investointeihin varatuista määrärahoista.

ITS Finland ry

ITS Finland ry pitää perusteltuna päättää luokituksista tiesuunnitelmalla ja pitää esitettyä suunnitelmaa hyvänä. Tulevaisuudessa osana päivitysprosessia on tärkeää selvittää, mitä kaikkia tietolajeja liikenne- ja olosuhdetiedon tulee sisältää ja myös, kuinka tietoa tulee välittää eri toimijoiden kesken. ITS Direktiivin uudistaminen tuo omalta osaltaan uutta näkemystä tieliikenteen tietolajeihin.

Suomen Sininen Tie ry

Suomen Sininen Tie ry esittää, että nykyisin Vaasasta Kyyjärvelle kulkeva vt 16 ulotettaisiin jatkumaan Kyyjärveltä Siilinjärvelle saakka, jotta koko Sininen Tie olisi valtatieä Suomessa.

Vaasanseudun kehitys Oy VASEK

Vaasanseudun kehitys Oy VASEK toteaa, ettei se näe suoraa tarvetta muuttaa luokitustapaa. Nykyiset luokat kuvaavat hyvin teiden ominaisuuksia ja merkitystä ja on tärkeää, että viranomaiset ymmärtävät mahdollisen luokitusmuutoksen seurauksia. VASEK peräänkuuluttaa yksityiskohtaisempaa kuvausta etenemisprosessista, viranomaisten tiedonsaannista ja aikataulutuksesta. VASEK tuo esiin, että on tärkeää huomioida verkostollista kokonaisuutta myös kansainvälisesti. VASEK korostaa kansainvälistä E12-yhteydettä Mo i Ranasta Helsinkiin ja Merenkurkun liikennettä Uumajasta Vaasaan.