

Asia: VN/11312/2022

Lausuntopyyntö maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?

Pidämme hyvänä ehdotusta siitä, että maanteiden toiminnallisista luokista päätetään jatkossa tiesuunnitelmissa.

Menettely on perusteltu, sillä tiesuunnitelmien valmisteluun kuuluu vuorovaikutus- ja kuulemismenettelyt mm. niiden kuntien kanssa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja/tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Lisäksi tien yleissuunnitelmassa ja tiesuunnitelmassa tulee myös huomioida maankäytön suunnitelmat, sillä suunnitelmien tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan.

Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?

Arviomuistiossa ehdotettu vaiheittainen prosessi maanteiden toiminnallisen luokituksen päivittämiseksi on kannatettava. Asian tarkastelu on perusteltua aloittaa alueelliselta tasolta, jossa alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä voidaan yhteistyössä tunnistaa, onko päivitykselle tarvetta alueellisesta näkökulmasta. Seuraavaksi Traficom on määrä koota katsaus tunnistetuista päivitystarpeista. Tämän jälkeen täsmennetään luokittelua koskevat valtakunnalliset periaatteet ja valmistellaan LVM:n johdolla alueilla tunnistettuihin tarpeisiin perustuvat täsmentävät linjaukset toiminnallisten luokkien määrittelyyn. Lopuksi toteutetaan luokituksen päivitys valtakunnallisella tasolla täsmennettyjen periaatteiden perusteella.

Toteamme, että ehdotettu prosessi edellyttää hyvin valmisteltua, määriteltyä ja koordinoitua prosessia. Yhteisvalmistelun ja vuorovaikutuksen kuntasektorin ja valtiotoimijoiden kesken tulee onnistua kaikissa prosessin vaiheissa. Tarkastelujen tulee perustua objektiivisuuteen ja tasapuolisuuteen yhteisymmärrystä hakien.

Alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä tehtävää asian käsittelyä varten tulisi toiminnallisen luokituksen tarkastelun lähtökohtia ja tavoitteita vielä selkeyttää. Kaikille tulee olla selvää, mitä työssä ollaan tekemässä, mitkä työn tavoitteet ovat ja mistä näkökulmista päivitystarpeita ELY-keskusten johdolla tarkastellaan. ELY-keskusten tulisi toimia mahdollisimman yhteneväisesti alueelliset erityisolosuhteet huomioiden. Prosessin osallistuvilla toimijoilla tulisi myös olla yhteneväinen näkemys arviointityön lähtökohdista, kuten toiminnallisten luokkien kriteereistä ja perusteista.

Alueellisissa tarkasteluissa teiden toiminnalliseen luokitteluun on käytetty monipuolisia kriteerijoukkoja, joissa on painotettu teiden rooli henkilö- ja tavaraliikenteessä. Esimerkiksi Helsingin seudun tehdyssä selvityksessä (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040) on tavoitteena ollut yhteinen näkemys seudun toimijoiden kesken tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta seudulla ja siitä, millaista palvelutasoa pyritään eri luokkaisilla tiejaksoilla tarjoamaan. Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle. Se luo myös osaltaan pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten luokkien muutoksista.

Jaamme arviomuistion huomion siitä, että lainsäädännön tasolla hallinnollisia luokkia koskevissa kriteereissä ja muussa sääntelyssä ei ole merkittäviä puutteita, vaan lainsäädäntö on toimivaa. Lainsäädännön on tärkeää antaa myös riittävästi joustoa, sillä tapauskohtaiset tilanteet vaihtelevat.

Mahdollisia hallinnollisten muutosten tarpeita tulee tarkastella eri näkökulmista kuten tarpeista muuttaa katu maantiekseksi tai maantie kaduksi. Silloin kun tähdätään omistajamuutokseen, jossa maantie luovutetaan kaduksi, tulee tämän johtaa myös siihen, että maantie luovutetaan hyväkuntoisena ja tarvittaessa myös peruskorjattuna. On kohtuutonta, jos kunta saa toimenpiteitä heti vaativan väylän valtiolta.

Arviomuistiossa on käsitelty maankäytön suunnittelua sekä maanteiden ja katujen rajapintaa. Sivulla 8 todetaan: "MRL 83.4 §:n rajanveto maanteiden ja katujen välillä perustuu siihen, palveleeko tie pääasiallisesti paikallista vai muuta kuin paikallista liikennettä. Tätä on edelleen pidettävä hyvänä ja toimivana rajanvetona."

Korostamme, että keskeistä toiminnallisten luokkien tarkastelussa onkin se, miten paikallinen, seudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen liikenne määritellään. Esimerkiksi paikallisen ja seudullisen liikenteen käsitteet eivät aina ole selkeät erilaisissa tilanteissa ja olosuhteissa.

Esitämme, 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:

"12 luku. Kadut ja muut yleiset alueet 83 §. Pykälän 4 momentissa määritellään, millaisissa tapauksissa asemakaavassa voidaan osoittaa liikennealue yleisiä teitä varten. Säännöksen tarkoituksena on vetää raja, milloin asemakaava-alueen tieliikenneväylä on katu ja milloin yleinen tie. Siirryttäessä yhteen detaljikaavamuotoon on asemakaava-alueiden yleiset tiet määriteltävä uudelleen sen mukaan, millaista liikennettä ne välittävät asettamatta siinä suhteessa teknisiä ratkaisuja, kuten liittymiä, koskevia edellytyksiä. Lähtökohdaksi tulee asettaa yleisten teiden johdonmukainen verkosto, johon katujen välittämä paikallinen liikenne kytkeytyy. Toinen parlamentaarinen liikennekomitea on mietinnössään (komiteanmietintö 1991:3) asettanut tavoitteeksi, että valtio huolehtii yhtenäisestä valtakunnallisesta ja seudullisesta tieverkosta sekä kunnat paikallisesta katu- ja kaavatieverkosta. Tämän mukaan pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että liikennealueena voidaan asemakaavassa osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä."

Kaupunkiseuduilla tärkeää on, että pitkämatkaisen liikenteen tarpeita valtion väylillä myös sovitetaan maankäytön ja paikallisten olosuhteiden tarpeisiin (pääväyläasetus 933/2018 4 §:n 4-5 mom.). Toiminnallisen luokituksen tarkastelun yhteydessä kaupunkiseutujen erityiskysymyksiä onkin hyvä tilaisuus käsitellä alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä.

Huomionarvoista myös on, että merkittävä solmupiste, kuten kaupallisen merenkulun satamat ja lentoasemat, laajentavat yhteyden merkitystä, vaikka tiellä tehdyistä matkoista huomattava osa olisi lyhyitä.

Toteamme, että paikallisen liikenteen määrittelyn perustaksi eivät sovellu kunnan hallinnolliset rajat, sillä kuntien pinta-ala vaihtelee Suomessa paljon mm. kuntaliitosten johdosta.

Toteamme, että kadun maantiekseksi muuttamisen tarve lähtee maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittymisestä. Maantien kaduksi muuttaminen tulee kyseeseen silloin, kun yhdyskuntarakenne tiivistyy ja maankäyttö kehittyy siten, että tien on järkevämpää olla katu kuin maantie. Tässä yhteydessä tulee huomioida myös yleiskaavan ja maakuntakaavan näkökulmat ja tavoitteet.

Esitämme, että arviomuistioon lisätään tarkennus siitä, että lainsäädännön ei tule ohjata tilanteisiin, joissa asemakaava laadittaisiin pelkästään tien kaduksi osoittamista varten ilman, että tien ympärillä maankäyttö edellyttää asemakaavaa. Tämä ei istuisi asemakaavan tarkoitukseen ja käsitteeseen. Sillä olisi myös yhdyskuntarakennetta hajauttava vaikutus, sillä seurauksena olisi helposti sellaisen

rakenteen muodostuminen tien varrelle, joka ei ole kestävän yhdyskuntarakenteen näkökulmasta tavoiteltavaa.

Nykylainsäädännön (MRL 83.4 §, 86a §) veloitteet ovat toimivia kadunpitopäätösten tekemisen osalta. Lainsäädännössä pitää olla joustoa, sillä laissa olisi vaikeaa määrittellä sellaiset täsmälliset määrittelyt kadunpitopäätöksen tekemiseen, jotka soveltuisivat kaikkiin erilaisiin käytännön tilanteisiin.

Arviomuistion 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.

Muut huomiot

Käyttäjien näkökulmasta tulisi tavoitella yhteistä hyvää eli joustavia, sujuvia yhteyksiä kaikille kulkumuodoille mahdollisimman pienillä yhteiskunnan kokonaiskustannuksilla.

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry