

Asia: VN/11312/2022

Lausuntopyyntö maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?

Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua maanteiden toiminnallisen luokittelun muutosta koskevasta arviointimuistiosta.

Pohjanmaan liitto ei kannatta maanteiden toiminnallisen luokittelun muuttamista vielä tämän tiedon perusteella. Muistion perusteella on mahdoton sanoa, minkälaisesta päätöksentekoprosessista viimekädessä on kyse.

Päätöksen tekeminen maantien toiminnallisesta luokasta voi olla paikallaan ja perusteltua 1) kokonaan uutta tieyhteyttä suunniteltaessa, sekä silloin kun 2) uusi tie korvaa vanhan tieyhteyden. Suurin osa tiesuunnitelmista kuitenkin koskee vain kohdemaisia teiden osia, nykyisten teiden osittaisia parantamisia tai esim. tielle rinnakkaisen pyörätieyhteyden rakentamista. Tällaisia fragmentoituneita suunnitelman palasia laadittaessa, ei ole mitenkään tarkoituksen mukaista käsitellä (koko) väylän tieluokkaa.

Yleisesti ottaen tieluokkia tulisi käsitellä ennemminkin suurempina kokonaisuuksina. Tieluokkiin sisältyy myös liikennepoliittinen aspekti, joten myös maakunnalliset näkemysten kuuleminen, huomioiminen ja vaikutusmahdollisuuden tulisi prosessissa ensin varmistaa.

Miten maantien tieluokka käytännössä ratkaistaan tiesuunnitelmaa laadittaessa? Millainen on se tarkempi prosessipolku, jossa tieluokka määritellään? Ja kuka viime kädessä luokasta päättää? Onko niin, että tieluokka ja siihen vaikuttavat peruskysymykset määritellään sekä ratkaistaan osittain jo ennen tiesuunnitelmaa sen ”suunnitteluperusteita laadittaessa”? Paikalla ovat silloin vain valtion edustajat: Väylä ja Ely. Ely-keskuksista alueen edustajia on paikalla yksi tai kaksi henkilöä ja

Väylävirastosta viidestä kymmeneen henkilöä (?) edustamassa teknistä näkökulmaa. Tässä on jonkinlaista epäsuhtaa tasopainon osalta. Alueellisia muita edustajia ei taida olla prosessin tässä vaiheessa yhtäkään? Suunnitteluperusteet ja lähtökohdat tulevat näin ollen muille tiesuunnittelun osapuolille ja alueellisille toimijoille valmiiksi annettuina. Valtion virastot käytännössä keskenään siis päättäisivät sen, mikä tien toiminnallinen luokka kulloinkin tielle tulee – tai millä lähtöolettamalla ja laatukriteereillä tietä aletaan suunnittelemaan. Alueellisten toimijoiden näkökulmasta tämä on huono lähtökohta ja vaikuttamismahdollisuudet ovat heikot. Tiedon ja ymmärryksen paikallistarpeista ja maankäytön visioista oletetaan olevan ”pääkaupunkiseudun” virastoissa ja yksittäisellä Elyn edustajalla.

Uhkakuvana uudistuksessa on myös suuren tiejoukon muuttaminen yksityisteiksi tai kaduiksi - jopa teiden lakkauttaminen tai ns. ”luokan / tason alentaminen”. Se taas ei ole tarkoituksenmukaista kunta- tai maakuntatasolla tarkasteltuna. Lisähuolta herättää myös valtion talouden heikot tulevaisuuden näkymät ja etenkin leikkaukset liikenteen rahoituksesta. Ennakolta voisi olettaa, että luokittelun muutoksella tullaan jatkossa perustelevaan ja hakemaan leikkauksia teiden palvelutasosta ja laatuvaatimuksista – luokittelemalla teitä alaspäin.

Asiakirjasta ei käy kunnolla ilmi, miten ja minkälaisessa prosessissa tieluokka päätetään - ja se on iso ongelma! Kenen sana painaa, jos kunta haluaa valtatie ja ”kirstunvartijan” mielestä yhdystien tasoinen yhteys riittää täyttämään liikenteelliset tarpeet? Tehdäänkö päätökset tilastotietojen perusteella vai maankäytön suunnitelmiin perustuen ja tulevaisuuteen katsoen? Eli perustellaanko tarpeita historiadataalla vai tulevilla maankäytöllä?

Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?

Arviomuistiossa (s. 12) esitetään ”laajemman valtakunnallisen maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamista, sen jälkeen kun toiminnallisen luokittelun periaatteita on täsmennetty”. Kokonaisprosessia ajatellen, tällainen ”valtakunnallinen maanteiden luokittelun päivitysselvitys” tulisi toteuttaa ennen kuin lakia harkitaan muutettavan, jotta muutokset ja niiden hyväksyttävyyys voidaan väyläkohtaisestikin todentaa koko valtakunnassa.

Päätösprosessin muuttamista nykyisestä, niin että Väylävirasto tekisi jatkossa hyväksynnän tien toiminnallista luokasta ei pidä muuttaa tiedon puutteellisuuden vuoksi. Tarvitaan parempi selvitys siitä, miten tieluokka määritellään, mitä muutoksia on odotettavissa kullekin väylälle ja kuka asiasta päättää ja millä prosessilla, mikä on vuorovaikutus- ja osallistumisprosessin kulku ja vaikuttamismahdollisuudet.

Toiminnallisen luokittelun muutoksen voisi ajatella vastaavan tilannetta, jossa ”pääväyläasetus lakkautetaan” ja päätöksen teko teiden palvelutasoluokista palautettaisiin Väyläviraston ja Ely-keskusten vastuulle. Tällä tiedolla pitäisimme pääväyläasetuksen lakkauttamista parempana vaihtoehtona kuin toiminnallisen luokittelun muuttamista esitetyn laiseksi.

Ylipäättään toiminnallista luokittelua, pääväyläasetusta, ten-t ja eurooppatieverkkoja tulee tarkastella yhtä aikaa verkostollisena kokonaisuutena. Näiden tarkastelemista ei siis pitäisi erottaa toisistaan ja tarkastella irrallisina palasinaan.

Eurooppateiltä edellytetään tiettyä yhtenäistä eurooppalaista palvelutasoa. Eurooppatie E12 on kuitenkin pääväyläasetuksessa pilkottu palasiin. Valtatie 3 Jalasjärvi-Laihia (80km) eli osa eurooppatiestä on tiputettu pois pääväyläasetuksesta. Tämä on esimerkki kokonaisuuden hallinnan puutteellisuudesta. Koska pääväyliä luokittelu on tehty puutteellisin mittarein, ja myös puhtaasti poliittisin vaikuttimin, ja jonka muodostamiseen on myös annettu vaikuttaa oletuksen valtion liikenneverkon tulevasta rahoituksesta, ei pääväyläverkko näyttäydyn yhtenäisenä liikenneverkkona, jonka kaikki hyväksyisivät nykyisessä muodossaan. Eurooppatien E12 pilkkominen tältä lyhyeltä matkalta vaatimukset alittavaan palvelutasoluokkaan on selkeä virhe. Kyseessä on valtakunnan rajat ylittävä kansainvälinen yhteys, jonka toisessa päässä on Suomen pääkaupunki, välissä huoltovarmuussatama ja toisessa päässä natomaa Norja sekä Mo i Ranan satama. Lisäksi tie on Suomen tärkeimpiä ruokahuollon yhteyksiä sekä merkittävä energiateollisuuden ja kaupan kuljetusten välittäjä.

Muut huomiot

Toiminnallinen luokittelu on toiminut menneinä vuosin hyvin (teiden luokittelemisessa) ja vastannut siten käyttötarkoitustaan. Tämä tulee ilmi myös ko. muistion teksteistä. Näin ollen toiminnallista luokittelua teiden luokittelussa ei ole lähtökohtaisesti syytä muuttaa. Valtateillä, kantateilla, yhdysteillä ja seututeilla on oma paikkansa liikenneverkossa ja niille käytetty luokittelu kuvaa hyvin niiden toiminnallista tarkoitusta eri alueiden yhdistäjinä ja liikenteen välittäjinä. Valta- ja kantateilla on myös aluepoliittinen merkityksensä ja luonteensa.

Ruotsissa on käytössä valtateiden lisäksi myös ns. eurooppatie-luokka. Siellä viitoituksessa ja opastuksessa käytetään maanteilla, jotka kuuluvat eurooppateihin ainoastaan eurooppatien numeroa (esim E8, E12, jne). Suomessa taas on käytössä kaksinkertainen teiden numerointijärjestelmä (esim vt8 / E8, vt 3 / E12, jne.). Suomessa voitaisiin luopua valtateiden numeroinnista eurooppateilla. Eurooppateiden numerointi perustuu ns. AGR-sopimukseen, joka koskee kansainvälisiä liikenneyhteyksiä. Lähtökohtaisesti eurooppateiden tulisi kuulua suomessa pääväyläasetuksen mukaisiin väyliin.

Käytännössä usein puhutaan valta- ja kantateistä sekä muista maanteista. Mikäli toiminnallista luokittelua ja sen luokkakajakoja pitäisi muuttaa, voisi hyväksyttävien ratkaisu olla yhdystie- ja seututieluokkien yhdistäminen ”muut maantiet”-luokaksi (eurooppatiet / valtatie / kantatiet / muut maantiet).

Vaasassa 13.5.2022

Pohjanmaan liitto

Mats Brandt

maakuntajohtaja

Tero Voldi

liikenneasiantuntija

Brandt Mats

Österbottens förbund Pohjanmaan liitto Regional Council of Ostrobothnia

Voldi Tero

Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto - Pohjanmaan liitto