

Asia: VN/11312/2022

## **Lausuntopyyntö maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?**

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta.

Väylävirasto kannattaa menettelyä, jossa maanteiden toiminnallisista luokista päätettäisiin tiesuunnitelmalla.

#### **Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?**

##### 2.1. Säädosmuutosten valmistelu

Väyläviraston näkökulmasta olisi tärkeätä, LjMTLn säännösmuutoksissa olisi marraskuussa jo esitys toiminnallisten luokkien päättämisestä tiesuunnitelmalla, vaikka valtakunnallinen valmistelu olisi vielä käynnissä. Vastaisi tällöin jo v. 2005 maantielaissa ollutta runkoteitä koskevaa säännöstä, vaikka runkotieverkkoa ei ollutkaan vielä määritetty. Tällä hetkellä vallitsee toiminnallisten muutostarpeiden osalta odottava tilanne, kun asetuksia maanteiden toiminnallisista luokituksista ei ole annettu eikä uusi lakimuutos ole voimassa. Rakenteilla olevissa tiehankkeissa liikenteenohjauksen tienumerointien muutoksia tai lisäyksiä ei ole voitu toteuttaa maastoon.

Muistion mukaan aiempiin päätöksiin perustuva toiminnallinen luokitus on edelleen voimassa, vaikka lainmuutoksella 527/2018 luokittelu muutettiin tehtäväksi LVM:n asetuksella. Lainmuutosta päätöksentekomenettelyn muuttamiseksi ei siis liene mitään estettä viedä eteenpäin jo nyt, vaikka laajaa sisällöllistä päivitystä ei ehdittäisi viedä eteenpäin samassa aikataulussa.

##### 2.2. Päivitystarpeiden selvittäminen

Väylävirasto katsoo, että on oleellista, että ELY-keskukset ovat keskeisessä roolissa toiminnallista luokittelua koskevassa liikennejärjestelmätyössä. Alueensa tienpidon tehtävistä vastaavana toimivaltaisena viranomaisena ELY-keskuksilla on paras näkemys sekä luokittelun että väylien merkityksestä.

Maanteiden luokituksesta on luontevaa käydä vuoropuhelua alueen toimijoiden kanssa mm. alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä kuten muissakin maantieverkon kehittämiseen ja suunnitteluun liittyvissä kysymyksissä nykyisin tehdään. Liikennejärjestelmätyö on kuitenkin strategisen tason suunnittelua. Toiminnallisten luokkien muutokset eivät todennäköisesti suurelta osin olisi tämän tason kysymyksiä varsinkaan seutu- ja yhdysteiden osalta. Näin ollen olisi hyvä tarkemmin pohtia, mikä olisi alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien rooli prosessissa.

Tämä menettely ei varmaankaan olisi laissa säädettävä asia, vaan lähinnä luokitus-päätöksiin (tiesuunnitelma) liittyvää taustatyötä ja vuorovaikutusta.

### 2.3. Valtakunnallisen tilannekuvan kokoaminen

Esityksessä annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle vastuu kokoavan katsauksen laatimisesta toiminnallisten luokkien muutostarpeista. Väylävirasto katsoo, että se on mahdollinen vaihtoehto, mutta luontevaa olisi, että maantieverkosta vastaava viranomainen kokoaisi yleisen näkemyksen muutostarpeista. Asia liittyy suoraan Väyläviraston tehtäviin, mikä olisi tarkoituksenmukaista huomioida vielä jatkovalmistelussa eri viranomaisten vastuita ja rooleja arvioitaessa.

Lisäksi muistiossa esitetään, että koonti liitettäisiin osaksi Liikenteen strategista tilannekuvaa. Tilannekuvassa on toistaiseksi esitetty strategisella tasolla väyläverkon palvelutasopuutteita ja kehittämistarpeita. Maanteiden toiminnallinen luokittelu ei ainakaan kokonaisuudessaan näyttäydy tämän tason kysymyksenä.

### 2.4. Luokittelua koskevien periaatteiden täsmentäminen

Väylävirasto pitää tärkeänä, että määritellään valtakunnalliset periaatteet ja linjaukset, koska nämä täytyy olla mukana HE:ssä säännösten perusteluissa. Jotta tiesuunnitelmilla voidaan luokituksista päättää, pitää laissa olla sellaiset kirjaukset ja perustelut, että mahdollisissa valitustapauksissa niihin voidaan nojata. Kuitenkaan liian tarkkoihin kuvauksiin ei ole syytä mennä. Suomi on maantieteellisesti laaja ja toimintaympäristöt ovat vaihtelevia. Linjaukset eivät saisi liikaa jäykistä luokittelua. Erityisesti pitäisi välttää mahdollisuuksia siihen, että syntyy tilanteita, joissa luokitteluista seuraa kovia palvelutasovaatimuksia sinne missä liikenneteellinen tarve ei sitä edellytä.

Linjaukset katujen rajapitoihin tulisi säilyttää MRL:n nyky säännösten mukaisesti, eli millaisille toiminnallisen luokan maanteille voidaan LT-aluetta asemakaavassa määrittää. Ja edelleen, että

mahdolliset muutokset tehdään tarkoituksenmukaisina koko-naisuuksina. Olisi myös hyvä, jos saataisiin tarkennettua maantien ja yksityistien rajapintaa. Yleisen liikenteen -käsitteen määrittely on edelleen hieman tukinnanvaraista. Tällä on merkitystä sen takia, että sitä käytetään uuden maantien tekemisen perusteena, mutta myös kääntäen maantien lakkauttamisen perusteena. Lisäksi tähän liittyy kysymys valtion osakkuudesta yksityisten teiden tienpitoon. Eli milloin ja millä perusteilla voitaisiin nykyisiä yksityistieyhteyksiä käyttää hitaan liikenteen ja/tai jalankulun ja pyöräilyn ohjaamiseen pois maantieltä.

Muistio lähtee siitä, että toiminnallisen luokituksen määrittely yksittäistapauksessa on luonteeltaan hallintopäätös, ei normipäätös (joka on yleinen ja abstrakti, useaan eri tilanteeseen sovellettava säännös, ks. muistion s. 10). Kuten ylläkin todettu, asiasta päättäminen hallintopäätöksellä (eli tiesuunnitelmalla) on Väyläviraston näkökulmasta kannatettava ja tarkoituksenmukainen muutos.

Kuitenkin ne kriteerit ja määritelmät, joiden perusteella luokittelua tiesuunnitelmissa tehdään, ovat luonteeltaan nimenomaan normipäätöksiä (esimerkiksi voimassaoleva LjMTL 4.2 §), eli yleisiä sääntöjä, joiden nojalla yksittäistapauksissa tiesuunnitelmalla tehtävää luokittelua perustellaan. Tähän keskeiseen kriteeristöön tehtävät muutokset ja tarkennukset tulisi yllä mainitulla tavalla tehdä ensisijaisesti laissa ja lain perusteluissa. Muistiosta jää epäselväksi, mikä näiden mainittujen "täsmäntävien linjausten" luonne olisi.

Hallinnollisten luokkien rajapintojen sääntelyä ja käytäntöä on käyty muistiossa läpi, vaikka se ei varsinaisesti ole nyt lausuntopyyntöä kohteena. Sekä Väylävirasto että ELY-keskukset ovat tuoneet kaavoituslainsäädäntöuudistuksen yhteydessä esiin, että kunnan kadunpito päätöksen tekemiseen ja kaavan toteuttamiseen liittyviä kriteerejä tulisi laissa täsmäntää. Muistiossa todetaan tähän nähden ehkä osin liian suoraviivaisesti, että muutostarpeita nykysääntelyyn ei olisi (s. 8-9).

## 2.5. Päivitysten toteuttaminen

Esitetty toimintalinja on kannatettava. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi tällöin se kokoava ja yhtenäinen perusta luokittelulle. Tässä on kuitenkin tarkoituksenmukaista pysyä riittävän strategisella tasolla ja välttää mm. yksittäisten verkon osien käsittelyä.

Se, että hankesuunnittelun yhteydessä voidaan lakimuutoksen jälkeen tehdä jo yksittäisiä toiminnallisen luokan määrittelyjä ja muutoksia on erittäin kannatettava. Tällä hetkellä vallitsee odottava tilanne, kun asetusta ei annata eikä uusi lakimuutos ole voimassa.

Esityksessä todetaan, että: "Kokoavan toiminnallisten luokkien päivityksen toteuttamisen jälkeen muutoksia teiden luokissa tarkasteltaisiin kulloistenkin tarpeiden mukaan ja muutokset toteutettaisiin tiesuunnitelmamenettelyssä." Tässä jää hieman epäselväksi millä foorumilla kulloisetkin tarpeet tarkasteltaisiin. Tässäkin väylävirasto korostaa tienpitäjän roolia verkosta

vastaavana viranomaisena. Erityisesti päätieverkon toiminnallista luokitusta koskevat kysymykset voivat olla laajempia kuin esim. alueellisessa liikennejärjestelmätyössä voidaan käsitellä.

#### **Muut huomiot**

-

Peura Jukka  
Väylävirasto