

Asia: VN/11312/2022

Lausuntopyyntö maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu arviomuistio on valmisteltu pohjatyöksi Liikenne 12 –suunnitelmassa esitetyn toimenpiteen toimeenpanoa varten. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteessä esitetään, että liikenne- ja viestintäministeriön johdolla päivitetään liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain edellyttämä maanteiden toiminnallinen luokitus vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita vuoden 2022 loppuun mennessä.

Samassa yhteydessä on kirjattu käsiteltävän maanteiden ja katujen sekä maanteiden ja yksityisteiden rajapintoja, joskin niissä on kyse hallinnollisen luokan muutoksesta. Muistiossa ei oteta selvästi kantaa siihen, mitä muutosta hallinnollisten luokkien osalta tavoitellaan. Niinpä Tieyhdistys sivuaa asiaa lausuntopyyntönsä kysymyksen 2. vastauskohdassa 2.5. Hallinnollisiin muutoksiin viitataan lyhyesti myös kohdassa 2.2.

Lausuntopyyntönsä kysymys 1. Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?

Tiesuunnitelma tiehankkeen yhteydessä tehtäviin teknisiin toiminnallisen luokan muutoksiin:

Tieyhdistys pitää hyvänä toimintamallia, jossa ajankohtaisten tiehankkeiden yhteydessä tarvittavat paikalliset teknisluontoiset toiminnallisen luokan muutokset tehdään tiesuunnitelman yhteydessä, eikä niiden osalta vaadita liikenne- ja viestintäministeriön asetusta. Tällaisia ovat tyypillisesti uuden tien rakentamisen yhteydessä päätettävä toiminnallinen luokka, rakentamisen yhteydessä syrjään jäävän tien toiminnallisen luokan muuttaminen tai tiejärjestelyn (esim. liittymään siirron) yhteydessä tehtävät muutokset toiminnallisiin luokkiin. Edellä kuvatut toiminnallisen luokan muutokset eivät

yleensä muuta valtakunnallisella tasolla verkon rakennetta vaan jäsentävät, täydentävät tai korjaavat jo olemassa olevaa kokonaisuutta.

Laajamittaiset toiminnallisen luokan muutokset:

Tieyhdistys katsoo kuitenkin, että laajamittaisten ja valtakunnallista merkitystä omaavien verkollisten muutosten tekeminen, sikäli kuin niitä ilmenisi, olisi sopivaa säilyttää viimekädessä liikenne- ja viestintäministeriön päätäntävällän alla. Kysymys koskee lähinnä sitä, mitkä tiet ovat valta- ja kantateitä. Tällaisten muutosten osalta on tärkeää, että mm. maakuntaliitot, lähialueen kunnat ja ELY-keskukset tukevat näkemystä ja näkemys ei vaaranna valtakunnallista verkollista johdonmukaisuutta.

Työkalu laajamittaisiin toiminnallisen luokan muutoksiin:

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. Työkalun valinnassa kannattaa myös kiinnittää huomiota suunnittelun ja viranomaisprosessien resursointiin. Taustamuistiossa työkalun valintaa perusteltiin lähinnä prosessiin sisältyvällä kuulemismenettelyllä.

Mikäli selvitys osoittaisi, että tiesuunnitelmaprosessi nähtäisiin sopivana työkaluna laajamittaisten muutosten tekemiseen, tulee tutkia muutostarpeet lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (koskien tiesuunnitelmaa). Mikäli tiesuunnitelma valittaisiin työkaluksi, tulisi välttää tilanteet, joissa toiminnallisen luokan muutosambitiota lähdetäisiin tutkimaan tiesuunnitelmalla. Toiminnallisen luokan muutosprosessiin ryhtyminen tulisi perustua aina alueellisten ja valtakunnallisten toimijoiden yhteneviin tavoitteisiin.

Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?

Lausuntopyyntönsä kysymys 2. Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?

2.1. Ennen prosessiin ryhtymistä, on tarkennettava mitä ollaan tekemässä ja miksi?

Aineistosta ei käynyt yksiselitteisesti ilmi se, mitä toiminnallisten luokkien muutoksella tarkoitetaan. Tarkoitetaanko luokkien kriteerien muutoksia, koko luokittelujärjestelmän muutosta, tiettyjen teiden luokan muutoksia vai kaikkia näitä yhdessä tai erikseen. Tieyhdistys on tarkastellut asiaa kolmella eri tavalla. Kohdassa 2.2. oletuksena on, että teiden luokituksia muutetaan, muutosprosessi olisi koko ajan käynnissä ja luokittelu ei muuttuisi, kohdassa 2.3. oletuksena on, että teiden luokituksia muutetaan kertatarkasteluun perustuen ja luokittelu ei muutu, kohdassa 2.4. oletuksena on, että teiden luokituksia muutetaan ja luokittelujärjestelmä muuttuu.

Suomen Tieyhdistys ehdottaa, että ennen prosessiin ryhtymistä viranomaiset tarkentavat, mitä haastetta, nyt lausunnolla olevalla toiminnallisen luokituksen muutoksella pyritään ratkaisemaan. Olisi hyvä harkita kriittisesti sitä, onko toiminnallisen luokituksen muuttaminen tai tieverkolla tehtävät luokan muutokset ratkaisu tähän tarpeeseen, vai voidaanko toivottuja tuloksia saada aikaan myös esimerkiksi päätöksenteon prosesseja ja käytäntöjä kehittämällä toimivaltaisissa viranomaisissa.

Tieyhdistys pitää hyvänä, että Suomessa on verkon roolia osoittava ja verkon kokonaisuutta ylläpitävä toiminnallinen luokitus, joka ohjaa teiden numerointia ja auttaa tieverkolla navigoinnissa.

2.2. Laajamittaiset toiminnallisen luokan muutokset tieverkolla jatkuvana liikennejärjestelmätyönä, nykyisellä luokituksella:

Tieyhdistys ei näe tällä hetkellä pakottavaa tarvetta laajamittaiseen alueita koskevaan maantieverkon toiminnallisten luokkien muuttamiseen, sillä toiminnallisella luokalla osoitetaan lähinnä tien verkollista roolia. Tien verkollinen rooli syntyy sen asemasta muussa aluerakenteessa ja aluerakenteen muutokset yhteiskunnassa ovat melko hitaita ja eikä niihin ole järkevää vastata lyhytnäköisesti. Infrastruktuuri on alueen kehittymisen yksi edellytys. Tieyhdistyksen mielestä kannattaa suhtautua kriittisesti siihen, että tien toiminnallista luokkaa muutettaisiin tempoillen. Toiminnallinen luokka periytyy usein myös hallinnollisten muutosten yhteydessä maantieltä kadulle (valtatie, kantatie -> pääkatu, Seututie -> alueellinen pääkatu, yhdystie -> kookoojakatu).

Tieinfraa koskevassa päätöksenteossa toiminnallinen luokka on vain yksi päätökseen vaikuttava tekijä. Tässä yhteydessä kannattaa pohtia tarkkaan mitä asioita toiminnallisella luokalla ratkaistaan tai halutaan ratkaista, ja mitä voidaan ratkaista viranomaisten omaa toimintaa kehittämällä.

2.3. Toiminnallisen luokan muutokset kertaluonteiseen selvitykseen perustuen, pääosin nykyisellä luokituksella:

Tien verkostollista roolia esittävä luokitus nähdään edelleen tarpeellisena. Mikäli valtion ja alueiden toimijat kokevat, että valtakunnassa ja sen alueilla on tarve toiminnallisten luokkien muutoksiin, ei Suomen 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 millään tavoin.

Tieyhdistys pitää tärkeänä, että luokitteluun liittyvillä toimilla ei entisestään kurjisteta seutu- ja yhdysteiden asemaa osana liikennejärjestelmää. Pääasiassa keskittävää kehitystä tukevan liikennepolitiikan vaikutukset Suomen talouteen, alueiden elinvoimaisuuteen, vientiin ja huoltovarmuuteen saattavat aiheuttaa yllättäviä negatiivisia vaikutuksia erityisesti pitkällä aikavälillä.

Tieyhdistys toistaa, että ennen toimeen ryhtymistä, on keskeisintä selvittää tarkemmin se miksi muutokseen ryhdytään ja mitä vaikutuksia sillä tavoitellaan ja saadaanko muutoksella tavoitellut vaikutukset aikaan.

2.4. Maanteiden toiminnallisten luokkien muuttaminen ja koko luokitusjärjestelmän muuttaminen:

Mikäli tavoitteena on sekä toiminnallista luokittelua koskevan järjestelmän että teiden toiminnallisten luokkien muuttaminen, Tieyhdistys suhtautuu kriittisesti siihen, voidaanko koko valtakuntaan laatia sellaista luokittelua, joka olisi yksi yhteen sovellettavissa eri puolilla Suomea (erityisesti silloin jos toiminnallisella luokalla halutaan osoittaa muuta kuin tien verkollista roolia). Uuden järjestelmän laatimisen kannalta tulee avata tarkemmin sitä, mihin uutta luokittelujärjestelmää tultaisiin käyttämään ja miten sitä tultaisiin käyttämään.

Kustannuksista yleisesti:

Laaja-alainen muutosprosessi on kustannuksiltaan suuri ja muutosta ei tulisi rahoittaa perustienpidon tai teiden kehittämishankkeisiin varatulla rahalla, jota on jo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen supistettu. Toiminnallisen luokittelun muutostarpeen laajuutta kannattaa esiselvittää, ennen kuin päätetään mittavaan muutosprosessiin ryhtymisestä.

Tieyhdistys ei pidä järkevänä tai kustannustehokkaana sitä, että mikäli koko toiminnallinen luokittelujärjestelmä tultaisiin kokonaan muuttamaan ja tiet määrittämään uusiin toiminnallisiin luokkiin, että kaikki muutokset toteutettaisiin yksityiskohtaisilla tiesuunnitelmilla, jotka sitovat paljon tiesuunnittelijoiden ja viranomaisten resursseja.

Prosessiin liittyen (olemassa olevan luokituksen kriteerien muuttaminen muutostarpeiden perusteella):

Tieyhdistys ei pidä myöskään kannatettavana lausunnolla esitetyn prosessin mukaista menettelyä, jossa vain muutostarpeiden pohjalta määritettäisiin uusia kriteerejä olemassa oleviin toiminnallisiin luokkiin jälkikäteen. Tällöin muutostarpeiden pohjalta uudistetut kriteerit koskisivat myös sellaisia teitä, joiden osalta muutostarvetta ei ole aiemmin ollut.

Muut huomiot

2.5. Hallinnolliset muutokset

Hallinnollisen luokan muutokset liittyvät kaavoitukseen, kun kyseessä on kaduksi muuttaminen ja tiesuunnitteluun, kun kyseessä on maantien lakkauttaminen ja muutos yksityistieksi. Viime aikoina kehitys on ollut maantiestä kaduksi tai maantiestä yksityistieksi. Muutostarpeita on teoriassa myös toisin päin kadusta maantiekseksi ja yksityistiestä maantiekseksi, mutta tällaisia muutoksia ei ole juurikaan toteutettu.

Joidenkin yksityisteiden osalta saattaisi olla tarpeen harkita niiden muuttamista maanteiksi tai kaduiksi niiden liikenteellisen aseman johdosta (läpikulkuliikenne). Yhtenä haasteena voi kuitenkin olla, että niiden kunnossapidon taso saattaisi heiketä hallinnollisen aseman muuttuessa ja kunnossapitovastuun siirtyessä valtakunnalliselle toimijalle paikallisen toimijan sijaan. Tällaisten merkittävien yksityisteiden osalta valtion tulisi harkita vähintään valtion avustusprosentin nostoa tien perusparantamiseen. Tieyhdistys esittää myös, että tällaisten teiden osalta olisi hyvä selvittää voitaisiinko niille osoittaa tukea myös kunnossapitoon.

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. Pitkään valtion hallinnassa olleen maantien muuttaminen yksityistieksi ei ole aina yksinkertaista eikä hyödyllistä, eritoten silloin, jos tie on erityisen vähäliikenteinen ja pitkä, eikä sen varrelle ole suunnitteilla maankäyttöä. Tällöin maanomistajille on vaarassa syntyä uusia velvollisuuksia ja vastuita, joista he eivät ole tietoisia tai joiden hoitamiseen heillä ei ole kompetenssia tai resurssia.

Suomen Tieyhdistys ry

Thompson Liisa-Maija
Suomen Tieyhdistys ry