



Väylävirasto  
Trafikledsverket

# Maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeiden tarkastelu

Väyläviraston julkaisu 47/2023

Heikki Metsäranta ja Kimmo Heikkilä

# Sisällysluettelo

1. [Maanteiden nykyinen toiminnallinen luokittelu ja sen tausta](#)
2. [Maantien toiminnallisen luokan merkitys](#)
3. [Maanteiden toiminnallisten luokkien muutosehdotusten tarkastelu](#)
4. [Maanteiden toiminnallisten luokkien määrittelyjen tarkistustarpeet](#)
5. [Yhteenveto ja päätelmät](#)



# Esipuhe

Maanteiden toiminnallinen luokittelu valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin perustuu teiden verkolliseen asemaan ja liikenteelliseen palvelutehtävään. Toiminnallinen luokittelu on luonteeltaan pysyvä verkollinen jäsentely. Maanteiden tieluokat ja numerointi ovat suurelta osin samat kuin 1938 käyttöön otetussa tieluokittelussa. Tieluokkien yksittäisiä muutoksia tehdään maantieverkon kehittämisen yhteydessä tiesuunnitelmalla. Viimeisin laajempi tieluokituksen tarkistus tuli voimaan vuonna 1996. Muutoksessa laajennettiin valta- ja kantatieverkkoa sekä jaettiin aiemmat kokoojatiet seutu- ja yhdysteihin. Maanteiden toiminnallisiin luokkiin on tehty vuosien kuluessa useita muutosehdotuksia muun muassa maakuntakaavoissa.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021–2032 esitettiin yhtenä toimenpiteenä maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitys vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

Helmikuun 2023 alussa tuli voimaan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2015) muutos (3.2.2023/319), jolla säädettiin maantien toiminnallisen luokan muutoksen prosessista. Lain mukaan maanteiden toiminnallisen luokan muutoksista päättää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom Väyläviraston tai ELY-keskuksen esityksestä.

Tämä selvitys on tehty liikenne- ja viestintäministeriön Väylävirastolle lokakuussa 2022 antaman tehtävänannon mukaisesti. Selvityksessä on tarkasteltu maanteiden toiminnallisen luokituksen muutosehdotuksia sekä luokituksen määrittelyjen tarkistustarpeita. Selvityksessä ei oteta kantaa siihen, mistä tieluokan muutosehdotuksista tulisi tehdä esitys ja mistä ei.

Työn ohjausryhmään kuuluivat Jukka Peura (puheenjohtaja), Pekka Ovaska, Kaisa Reunanen-Krause ja Matti Ryyänen Väylävirastosta sekä Eeva Ovaska liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työn konsultteina olivat Heikki Metsäranta, Wuutis Oy ja Kimmo Heikkilä, Ramboll Finland Oy.

Helsingissä kesäkuussa 2023

Väylävirasto  
Liikenneverkot ja palvelutaso



# 1. Maanteiden nykyinen toiminnallinen luokittelu ja sen tausta

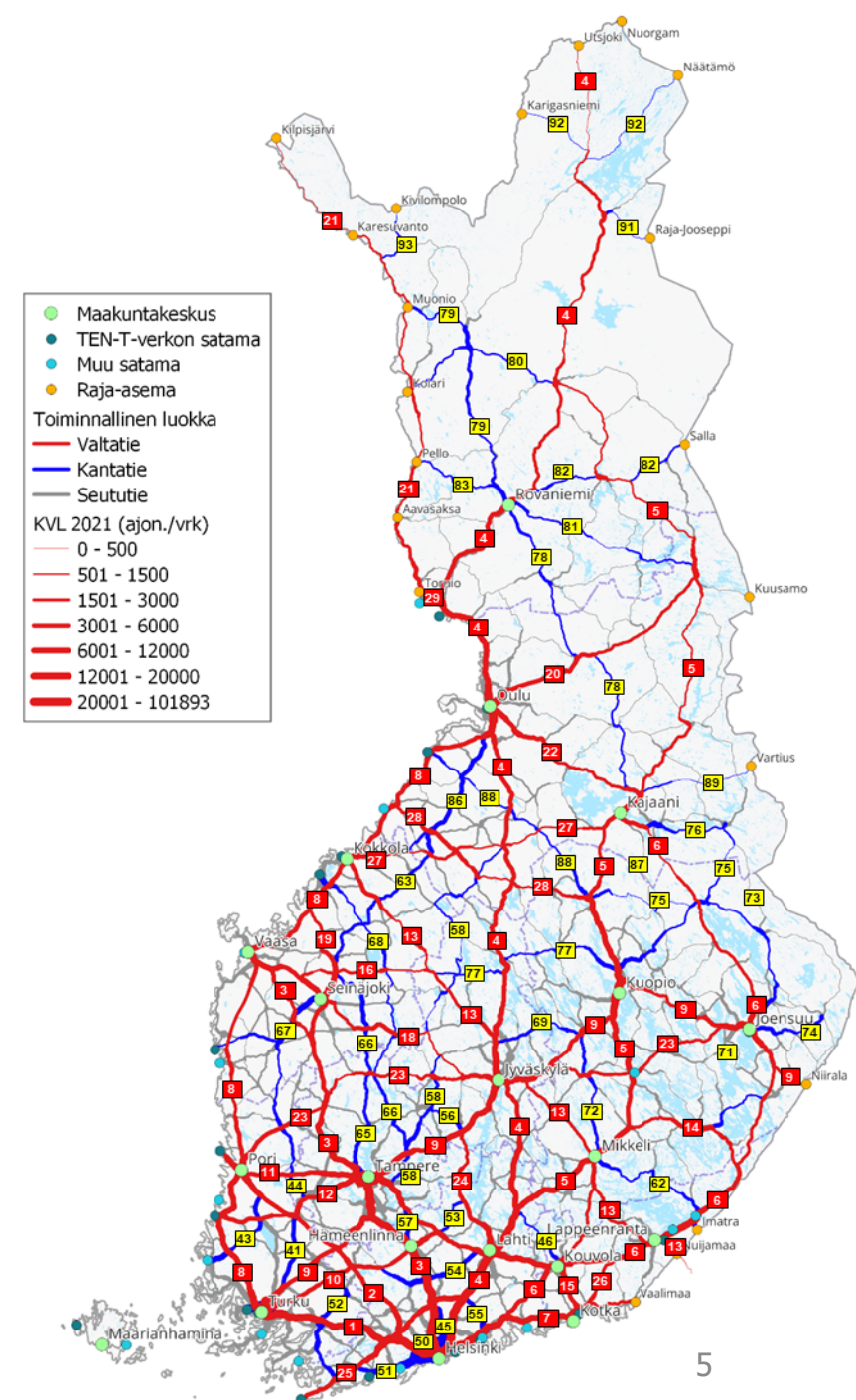
# Maanteiden nykyinen toiminnallinen luokittelu

Maantiet luokitellaan liikenteellisen merkityksensä mukaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Maanteiden nykyinen luokittelu valtateihin ja kantateihin pohjautuu liikenneministeriön päätöksiin vuosilta 1992 ja 1993. Seutu- ja yhdystiet ovat luokissaan Tielaitoksen päätösten mukaisesti. Maanteiden luokituksen säädösperusta on laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005).

Maanteiden toiminnalliset tieluokat ja niille varatut tienumeroalueet ovat:

- Valtatiet (1–39)
- Kantatiet (40–99)
- Seututiet (100–999)
- Yhdystiet (1000–19999).

2021	Tiepituus (km)	Osuus pituudesta	KVL (ajon/vrk)	Osuus koko suoritteesta	KVLras	Osuus raskaan suoritteesta
Valtatiet	8 605	11 %	6023	52 %	673	60 %
Kantatiet	4 853	6 %	2845	14 %	281	14 %
Seututiet	13 461	17 %	1380	18 %	103	15 %
Yhdystiet	50 987	65 %	315	16 %	20	11 %
<b>Maantiet</b>	<b>77 906</b>	<b>100 %</b>	<b>1 287</b>	<b>100 %</b>	<b>122</b>	<b>100 %</b>



# Tielainsäädännön keskeisiä muutoksia toiminnallisen luokittelun kannalta

Laki	Lain ja sen muutosten keskeistä sisältöä	Lain tieluokittelu
Asetus teitten ja siltain tekemisestä ja kunnossa-pitämisestä maalla 1883	Asetuksella velvoitettiin teollisuuslaitokset ja aiemmin ilman tienpitovastuuta olleet tilat osallistumaan maanteiden ja paikallisteiden tienpitoon. Valtiovallan roolina tienpidossa olivat vain hätäaputyöt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maantiet</li> <li>• Kylätiet</li> </ul>
Laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla 1918	Valtio otti maanteiden (23 821 km) tienpidon vastuulleen (valtio maksoi ja kuntien tielautakunnat järjestivät tienpidon yksityisiltä urakoina hankkimalla).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maantiet</li> <li>• Paikallistiet</li> </ul>
Tielaki (165/1927)	Yleiset tiet jaettiin valtion pitämiin maanteihin, kuntien pitämiin kunnanteihin ja tieosakkaiden pitämiin kyläteihin. Maanteiden tienpidon tehtävät siirrettiin tielautakunnilta lääninhallituksille (nimismiehille) ja lopulta vuoden 1948 lakimuutoksessa kokonaisuudessaan valtion vastuulle (TVH).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maantiet</li> <li>• Paikallistiet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunnantiet</li> <li>• Kylätiet</li> </ul> </li> </ul>
Laki yleisistä teistä (243/1954)	Pääosa kunnan- ja kyläteistä (26 000 km) siirtyi paikallisteinä valtion (TVH) kunnossapidettäväksi, mutta tienpidon kustannukset jaettiin kunnan ja valtion kesken. Kuntien velvollisuus osallistua paikallisteiden kustannuksiin poistettiin kokonaan tämän lain 5§ muutoksella vuonna 1994.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maantiet</li> <li>• Paikallistie</li> </ul>
Maantielaki (503/2005)	Valtion teiden nimi muutettiin yleisistä teistä maanteiksi. Laissa määriteltiin maanteiden toiminnalliset luokat sekä runkotiet. Lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää, mitkä maantiet ovat valtateitä, kantateistä tai runkoteitä. Tiehallinto päättää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja yhdysteitä.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valtatiet</li> <li>• Kantatiet</li> <li>• Seututiet</li> <li>• Yhdystiet</li> </ul> Runkotiet
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 2018 ja 2023	Maantielakia laajennettiin vuonna 2018 säännöksillä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Laissa säädettiin toiminnallisten luokkien ja runkoteiden palvelutasosta. Laissa määriteltiin, että maanteiden kuulumisesta tieluokkiin säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Vuoden 2023 lakimuutoksella päätösvaltaa muutettiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto päättää teiden kuulumisesta toiminnalliseen luokkaan Väyläviraston tai ELY-keskuksen esityksen pohjalta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valtatiet</li> <li>• Kantatiet</li> <li>• Seututiet</li> <li>• Yhdystiet</li> </ul> Runkotiet

# Tien toiminnallisen luokittelun aiemmat muutokset

Kyösti Kallion kulkulaitoskomitea ehdotti vuonna 1933 yleisten teiden luokittelua valta- ja kantateihin. Vuonna 1938 käyttöön otetussa tieluokittelussa maantiet jaettiin valtateihin sekä A-, B- ja C-luokan kantateihin. Valtateille ja A-luokan kantateille annettiin numerot. Numerointi on monelta osin säilynyt nykyhetkeen asti.

Tieluokitukseen edellinen merkittävä uudistus tehtiin 1990-luvulla. Liikenneministeriön päätökset valtateiden muutoksista tehtiin 1992 ja kantateiden muutoksista 1993. Muutokset tulivat voimaan kesäkuussa 1996.

Vuonna 1996 voimaan tulleet muutokset perustuivat Tiehallinnon TIE 2010 -suunnitelman (1991) ehdotuksiin ja niistä saatuihin lausuntoihin. Tieluokkien muutosehdotukset herättivät paljon keskustelua. Tieluokitteluun yhdistettiin palvelutaso- ja laatutavoitteet, mikä lisäsi kiinnostusta tieluokan nostoon.

Vuoden 1996 voimaan tulleen muutoksen tavoitteena oli karsia valtatieverkkoa, mutta lopulta valtatieverkon pituus lisääntyi 565 km (7 %) ja kantatieverkon pituus 243 km (6 %).

Useita seututeitä muutettiin 4-numeroiseksi yhdystieksi, ja muutamia seututeitä yhdistettiin ja nostettiin kantatieluokkaan. Toisaalta paikallisteitä muutettiin seututeiksi. Seututeiden yhteispituus lisääntyi muutoksessa 4 709 km (60 %).

Tienumeroiden muutoksesta seurasi opastetaulujen ja tiekilpien uusiminen. Helsingin Sanomien uutisen (2.2.1996) mukaan tienumeroinnin uudistuksen kustannus Tiehallinnolle oli 15 Mmk (vuoden 2022 rahassa 3,9 M€ eli noin 350 €/tie-km).

TIE 2010-suunnitelma sisälsi esityksen tieverkon kehittämistarpeista ja -kohteista, joiden rahoitustarve 1991–2010 olisi keskimäärin ollut 4 mrd. mk vuodessa (vuoden 2022 rahassa 1,2 mrd. €/v). Vain osa kehittämistarpeista oli yhteydessä tieluokan muutoksen vaatimaan laatutason nostoon.



## **2. Maantien toiminnallisen luokan merkitys**



# Toiminnallisen luokittelun rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä

Maanteiden toiminnallisella luokittelulla on ollut pitkään vakiintunut asema tienpidossa, maankäytön suunnittelussa ja liikenteen opastuksessa. Luokittelu toimii maantieverkon jäsentelyn perustana valtakunnallisen ja alueellisen verkon erottelussa ja kertoo tien liikenteen luonteesta.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) mukaan

- valtatie palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä
- kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä
- seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin
- muut maantiet ovat yhdysteitä.

Palvelutasolle ja kunnossapidon tasolle on laissa säädetty yleisluonteiset vaatimukset runkoverkkoon kuuluville maanteille, muille kuin runkoverkkoon kuuluville valta- ja kantateille sekä muille kuin runkoverkkoon kuuluville seutu- ja yhdysteille.

Maantien toiminnallisella luokittelulla ei ole välittömiä oikeudellisia vaikutuksia, mutta se on yksi maankäytön suunnittelussa sekä maanteiden kunnossapidon ja investointien suunnittelussa huomioon otettava tekijä. Maanteillä tarjottava palvelutaso kuitenkin perustuu liikenteellisiin tarpeisiin eikä toiminnalliseen luokitukseen.

Toiminnallinen luokitus on tarpeellinen väline maantieverkon jäsentelyyn maanteiden, tienpidon ja maankäytön suunnittelussa. Maanteiden numerointi ja opastejärjestelmä perustuvat toiminnalliseen luokitteluun. Toiminnallinen luokka ei kuitenkaan yksinään määrää maantien kunnossapidon tasoa eikä investointitarpeita.

# Toiminnallisen luokittelun rooli maanteiden kunnossapidossa ja investointien suunnittelussa

Maanteiden kunnossapidossa sovelletaan koko maassa yhtenäistä hoitoluokitusta, jossa otetaan huomioon muun muassa liikennemäärä, liikenteen koostumus. Toiminnallisen luokan muutos voi vaikuttaa pienillä liikennemäärillä siihen, millaista talvihoidon tasoa tiellä tulisi tarjota.

Päällysteiden kunnossapidossa korjausluokitus on määritelty käytettävissä olevan perusväylänpidon rahoituksen puitteisiin. Toiminnallisen luokan muutos ei vaikuta yksittäisen tien päällysteen kunnossapitoon.

Uuden tai parannettavan maantien geometrian (suuntaus ja poikkileikkaus) suunnittelussa noudatetaan Väyläviraston suunnitteluohjeita. Tien toiminnallinen luokka on yksi suuntauksen suunnitteluarvoihin vaikuttava tekijä. Valta- ja kantatie käsitellään kuitenkin samanarvoisina, joten niiden välillä luokan muutos ei vaikuta. Tieluokan muutos (kantatie ⇔ seututie ja seututie ⇔ yhdystie) vaikuttaa ensin odotusarvoon tien laatutasosta. Muutos konkretisoituu silloin, jos tielle suunnitellaan parannustoimia.

Liittymäpolitiikasta ei ole erillistä Väyläviraston ohjetta. Yleinen toimintalinja on, että liittymäpolitiikka tiukkenee tieluokan noston myötä ja päinvastoin.

Maakuntakaavassa voidaan esittää liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta perusteltuja muutoksia maanteiden toiminnallisiin tieluokkiin. Useissa voimassa olevissa maakuntakaavoissa on tällaisia muutosehdotuksia. Maakuntakaavassa ilmaistu tieluokitus ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavoitusta ja tiensuunnittelua. Merkintä maakuntakaavassa ei kuitenkaan velvoita Väylävirastoa tai ELY-keskusta tekemään esitystä maantien tieluokan muutoksesta. Vastaavasti Liikenne- ja viestintäviraston päätökset tieluokituksen muutoksista eivät vaadi maakuntakaavan muuttamista.

# Tien toiminnallisen luokan muutoksen vaikutuksia kunnossapidon tasossa ja suunnittelun ohjeissa

	Kantatie muutetaan valtatieksi	Seututie muutetaan kantatieksi	Yhdistie nostetaan seututieksi
<b>Talvihoito</b>	Jos tiellä on talvihoitoluokkaa II, se tulisi nostaa hoitoluokkaan Ib/Ic.	Jos tiellä on talvihoitoluokkaa III, se tulisi nostaa hoitoluokkaan II.	Jos tiellä on talvihoitoluokkaa III ja KVL on yli 200, raskaita on yli 25 tai ajoneuvoyhdistelmiä yli 12, se tulisi nostaa hoitoluokkaan II.
<b>Päällysteiden korjaus</b>	Ei merkitystä.	Ei merkitystä.	Ei merkitystä.
<b>Suuntauksen suunnittelu</b>	Ei merkitystä.	Tien parantamisen suunnittelussa käytettävät pituuskaltevuuden ja ohitusnäkemien ohjeavrot tiukkenevat.	Tien parantamisen suunnittelussa käytettävät pituuskaltevuuden ja ohitusnäkemien ohjeavrot tiukkenevat.
<b>Poikkileikkauksen suunnittelu</b>	Ei merkitystä.	Tien parantamisen suunnittelussa käytettävät päällysteen leveyden ohjeavrot tiukkenevat.	Tien parantamisen suunnittelussa käytettävät tien leveyden ohjeavrot tiukkenevat.
<b>Liittymät ja niiden suunnittelu</b>	Liittymäpolitiikka tiukkenee	Liittymäpolitiikka tiukkenee. Kiertoliittymät eivät ole pääteillä sallittuja maaseutuolosuhteissa.	Liittymäpolitiikka tiukkenee.
<b>Maantiet kaavoituksessa</b>	Ei merkitystä.	Kantatiellä suoja-alueen ohjeellinen arvo on 30 metriä seututien 20 metrin sijaan.	Seututiet esitetään maakuntakaavassa aina, mutta yhdistiet vain merkittäviltä osin. Asemakaavassa seututie voidaan osoittaa MRL 83 § mukaiseksi liikennealueeksi.
<b>Viitoitus</b>	Ei merkitystä.	Kaukokohteeksi maakuntakeskus tai vastaava, lähikohteista pois kylät ja kunnanosat	Viitoitus pelkkien lähikohteiden lisäksi väli- ja kaukokohteisiin.
<b>Valaistus</b>	Ei merkitystä.	Kannattavan valaistuksen KVL-rajaa nousee 2–3-kertaiseksi (tieluokan keskimääräinen riski)	Ei merkitystä.
<b>Tiementunnukset</b>	Ei merkitystä.	Ei merkitystä.	Reunaviivat on maalattava, jollei sellaisia vielä ole.



### **3. Maanteiden toiminnallisten luokkien muutosehdotusten tarkastelu**

# Tieluokan muutosehdotusten käsittelyn ja tarkastelun toteutustapa

Maanteiden luokan toiminnallisen luokan muutoksia on esitetty vuoden 1996 jälkeen muun muassa maakuntakaavoissa. Muutosehdotuksia on tullut myös muita hallinnollisia reittejä.

Keväällä 2019 Väylävirasto kokosi ELY-keskusten tiedossa olleet tieluokan muutosehdotukset ja arvioi muutosten tarpeita maantielaissa esitettyjen tieluokkien määrittelyjen perusteella.

Tieluokkien muutosehdotuksia käsiteltiin joulukuun 2022 ja maaliskuun 2023 välisenä aikana kaikkien ELY-keskusten liikennevastuualueiden alueilla yhteistyössä alueen muiden liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa. Tässä työssä on tarkasteltu kaikki tämän alueellisen yhteistyön kautta tietoon saadut ehdotukset tieluokkien muuttamisesta. Työssä ei ole arvioitu sitä, vastaavatko muiden kuin ehdotusten kohteena olevien maanteiden tieluokat niiden määrittelyjä.

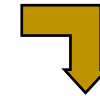
Tässä työssä tarkasteltiin 82 maantiejakson tieluokan muutosehdotusta, joista muutamat liittyivät toisiinsa. Kustakin kohteesta laadittiin yhden sivun tarkastelu (ks. sivut 15–18 ja raportin liite), jonka pääsisältönä oli maantien verkollisen ja liikenteellisen merkityksen arviointi suhteessa tieluokan tarkennettuihin määrittelyihin (ks. seuraava sivu). Tarkastelussa käytettiin pääasiassa seuraavia lähtöaineistoja:

- Väyläviraston perustiedot kohteesta (liikennemäärät, nopeusrajoitus, liittymätiheys, poikkileikkaus, hoitoluokat)
- Valtakunnallisella henkilöliikenteen Brutus-mallilla tuotetut tiedot matkojen pituusjakaumasta
- Matti Grönroosin Suomen maanteitä käsittelevä internetsivusto
- Tilastokeskuksen postinumeroalueittainen tietoaaineisto (PAAVO).

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänannon mukaisesti muutosehdotusten tarkastelussa on kiinnitetty huomiota siihen, että jäsentelyn toiminnallisiin luokkiin tulisi olla mahdollisimman stabiili, eikä jakauma valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteiden olennaisesti muuttuisi.

# Muutosehdotusten tarkastelussa käytetty toiminnallisten luokkien määrittely

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) mukainen maanteiden toiminnallisten luokkien määrittely		Muutosehdotusten tarkastelussa käytetyt toiminnallisten luokkien määrittelyn tarkennukset
<b>Valtatiet</b>	palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.	palvelevat valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä yhdistäen maakuntakeskuksia ja muita merkittäviä kaupunkikeskuksia toisiinsa tärkeimmistä liikennetarvesuunnistaan  palvelevat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen tieliikenteen reitteinä ovat laajoilla harvaan asutuilla alueilla pitkämatkaisen liikenteen runkoyhteyksiä.
<b>Kantatiet</b>	täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.	täydentävät valtatieverkkoa yhdistämällä valtateitä toisiinsa sekä merkittäviä kaupunkikeskuksia lähimpään maakuntakeskukseen tai sinne johtavalle valtatielle  ovat muihin kuin tärkeimpiin ulkomaanliikenteen satamiin ja rajanylityspaikoille johtavia maanteitä.
<b>Seututiet</b>	palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin.	palvelevat seudullista liikennettä ja yhdistävät kuntakeskuksia toisiinsa sekä kanta- ja valtateihin.
<b>Yhdystiet</b>	ovat maanteitä, jotka eivät ole valta-, kanta- tai seututeitä.	



- Tässä työssä arvioitiin maanteiden nykyistä tieluokkaa ja ehdotettua tieluokkaa suhteessa näihin liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänannossa esitettyihin määrittelyihin.
- Nämä tieluokkien määrittelyt noudattelevat Väyläviraston *Maantiet kaavoituksessa* -oppaassa (2006) esitettyä määrittelyä.
- Määrittelyitä on lisäksi tarkasteltu liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston ja ELY-keskusten liikennevastuualueiden asiantuntijoiden yhteistyössä syksyllä 2022.

# Tarkastellut ehdotukset tieluokan muuttamisesta valtatieksi

## Ehdotukset tieluokan muuttamisesta valtatieksi

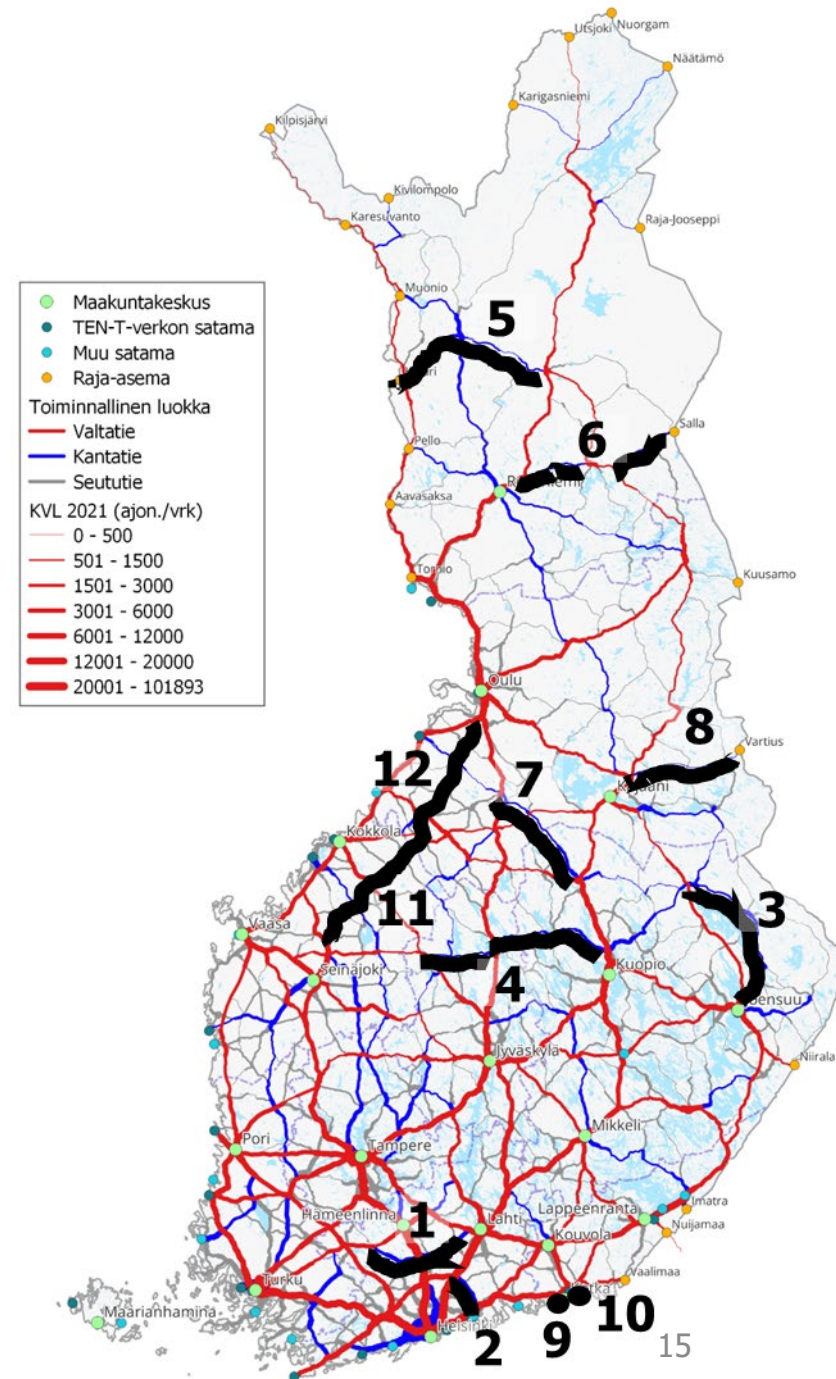
#	ELY	Tie	Jakso	Pituus	Nykyinen tieluokka	Tarkastelun tulos
1	UUD	54	Tammela–Hollola	95 km	Kantatie	Kantatie
2	UUD	55	Porvoo–Mäntsälä	35 km	Kantatie	Kantatie
3	POS	73	Joensuu–Nurmes	139 km	Kantatie	Kantatie
4	POS/KES	77	Kyyjärvi–Siilinjärvi	172 km	Kantatie	Kantatie
5	LAP	80	Sodankylä–Kittilä–Kolari	154 km	Kantatie	Kantatie
6	LAP	82	Vikajärvi–Kemijärvi–Salla	118 km	Kantatie	Kantatie
7	POS/POP	88	Iisalmi–Pulkkila	105 km	Kantatie	Kantatie
8	POP	89	Paltamo–Vartius	103 km	Kantatie	Kantatie
9	KAS	355	Kotka–Mussalo	4 km	Seututie	<b>Valtatie</b>
10	KAS	372	Suokalliontie–Satamatie	5 km	Seututie	<b>Valtatie</b>

**Yhteensä 930 km**

## Ehdotus tienumeroinnin yhtenäistämiseksi (samalla tarkasteltu tieluokan muutosterve)

#	ELY	Tie	Jakso	Pituus	Nykyinen tieluokka	Tarkastelun tulos
11	EPO/POP	63	Kauhava – Ylivieska	160 km	Kantatie	Kantatie
12	EPO	86	Ylivieska - Liminka	100 km	Kantatie	Kantatie

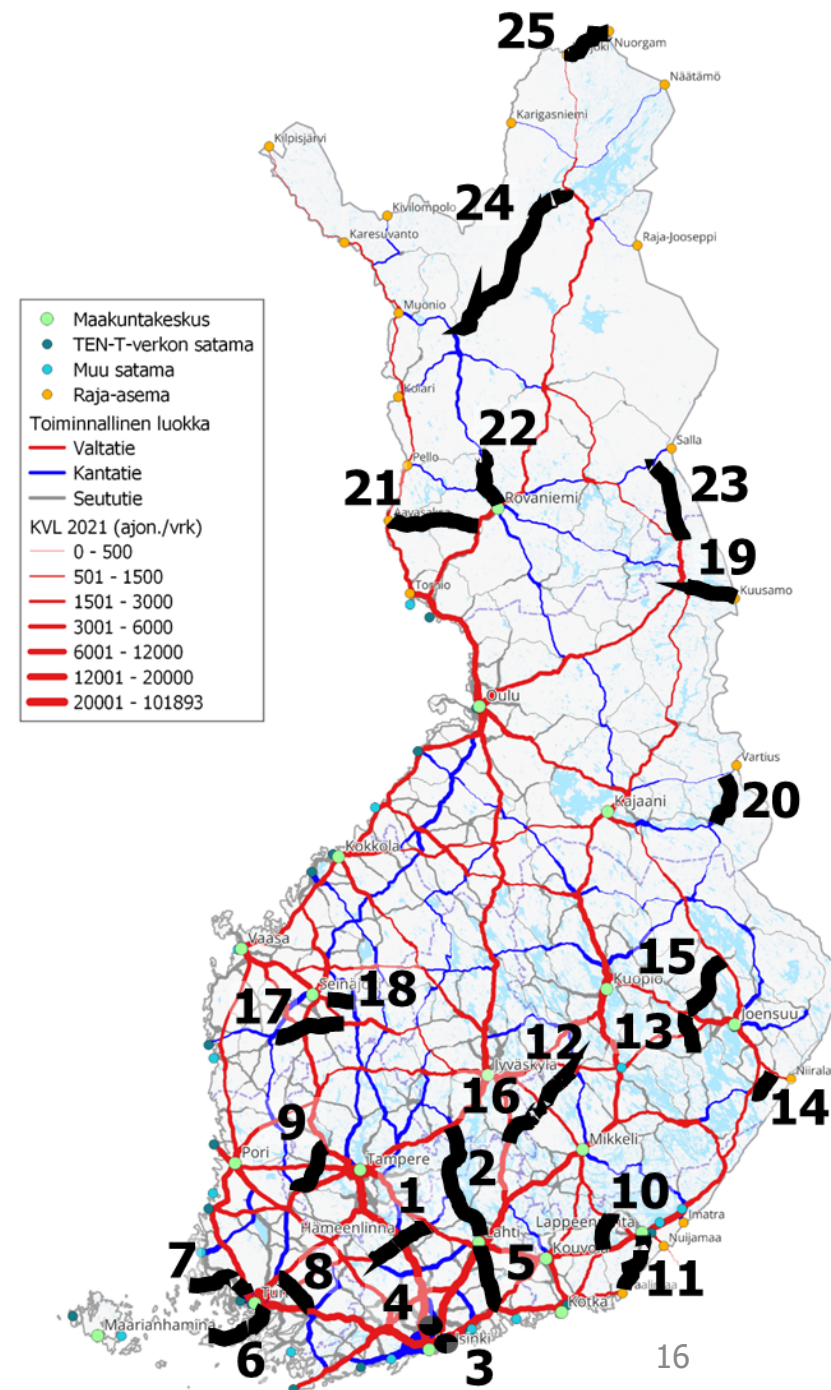
**Yhteensä 260 km**



# Tarkastellut ehdotukset tieluokan muuttamisesta kantatieksi

#	ELY	Tie	Jakso	Pituus	Nykyinen tieluokka	Tarkastelun tulos
1	UUD	10	Tammela–Tuulos	95 km	Valtatie	Valtatie
2	UUD/PIR/KES	24	Lahti–Jämsä	117 km	Valtatie	<b>Kantatie</b>
3	UUD	103	Vuosaaren satamatie	4 km	Seututie	<b>Kantatie</b>
4	UUD	135	Lentoasemantie	2 km	Seututie	Seututie
5	UUD	167	Lahti–Koskenkylä	54 km	Seututie	Seututie
6	VAR	180	Kaarina–Korppoo	72 km	Seututie	Seututie
7	VAR	192	Raisio–Kustavi	167 km	Seututie	Seututie
8	VAR	224	Halikko–Aura	43 km	Seututie	Seututie
9	PIR	249	Kiikka–Hämeenkyrö	47 km	Seututie	Seututie
10	KAS	378	Taavetti–Savitaipale	32 km	Seututie	Seututie
11	KAS	387	Lappeenranta–Vaalimaa	62 km	Seututie	Seututie
12	POS	447	Kangasniemi–Pieksämäki	39 km	Seututie	Seututie
13	POS	477	Vihtari–Outokumpu	58 km	Seututie	Seututie
14	POS	486	Puhos–Kitee–Tohmajärvi	32 km	Seututie	Seututie
15	POS	504	Outokumpu–Koli	62 km	Seututie	Seututie
16	POS/KES	616	Joutsa–Kangasniemi	44 km	Seututie	Seututie
17	EPO	672	Kauhajoki–Alavus	64 km	Seututie	Seututie
18	EPO	697	Seinäjoki–Kuortane	23 km	Seututie	Seututie
19	POP	866	Kuusamo–Kortesalmi	45 km	Seututie	<b>Kantatie</b>
20	POP	912	Kuhmo–KT 89	54 km	Seututie	Seututie
21	LAP	930	Aavasaksa–Muurola	81 km	Seututie	Seututie / <b>Kantatie</b>
22	LAP	934	Rovaniemi–Meltaus	58 km	Seututie	Seututie
23	POP/LAP	950	Kuusamo–Salla	79 km	Seututie	Seututie
24	LAP	955	Köngäs–Inari	165 km	Seututie	Seututie
25	LAP	970	Utsjoki–Nuorgam	43 km	Seututie	Seututie / <b>Kantatie</b>

**Yhteensä 1 542 km**

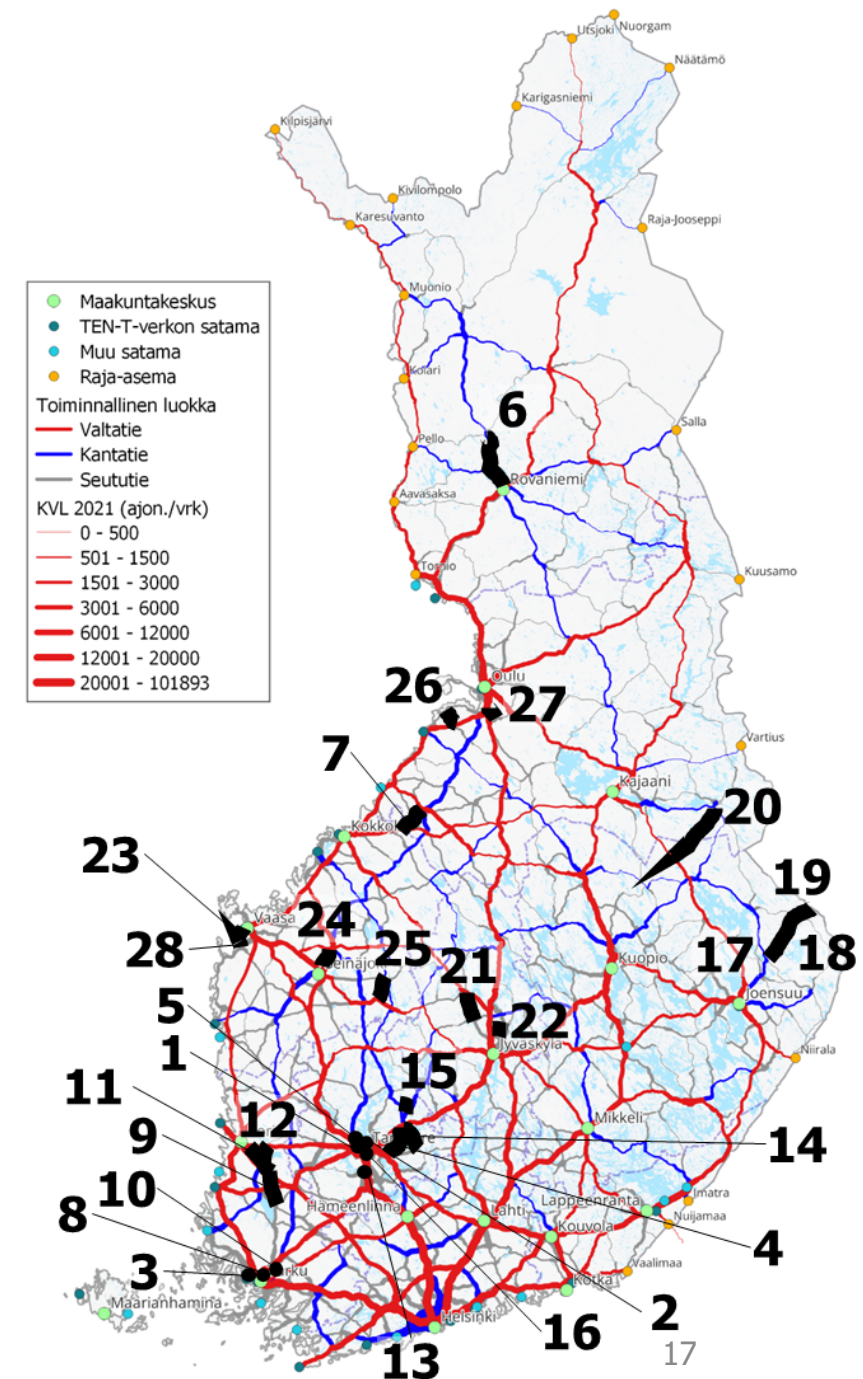




# Tarkastellut ehdotukset tieluokan muuttamisesta seututieksi

#	ELY	Tie	Jakso	Pituus	Nykyinen tieluokka	Tarkastelun tulos
1	PIR	12	Pitkämäki–Vaitinara	6 km	Valtatie	Valtatie / <b>Seututie</b>
2	PIR	12	Vaitinara–Alasjärvi	11 km	Valtatie	Valtatie / <b>Seututie</b>
3	VAR	40	Humalistontie–Vanton etl	3 km	Kantatie	<b>Seututie</b>
4	PIR	58	Kangasala–Orivesi	34 km	Kantatie	<b>Seututie</b>
5	PIR	65	Vaitinara–Elovainio	8 km	Kantatie	Kantatie / <b>Seututie</b>
6	LAP	79	Rovaniemi–Meltaus	58 km	Kantatie	Kantatie
7	EPO/POP	86	Ylivieska–Kannus	25 km	Kantatie	Kantatie / <b>Seututie</b>
8	VAR	1851	Suikkilantie	2 km	Yhdystie	Yhdystie
9	VAR	2140	Säkylä–Peipohja	22 km	Yhdystie	Yhdystie
10	VAR	2224	Poikoja–Tammentaka	1 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
11	VAR	2440	Suosmeri–Vuoltee	34 km	Yhdystie	Yhdystie
12	VAR	2460	Harjavalta–Kullaa	22 km	Yhdystie	Yhdystie
13	PIR	3023	Hääkivi–Lempäälän etl	2 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
14	PIR	3260	Orivesi as.–Kuhmalampi	27 km	Yhdystie	Yhdystie
15	PIR	3413	Kopsamo–Huikko	8 km	Yhdystie	Yhdystie
16	PIR	3495	Lakalaiva–Kuokkamaantie	2 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
17	POS	5160	Uimaharju–Havukka	9 km	Yhdystie	Yhdystie
18	POS	5202	Havukka–Kitsi	44 km	Yhdystie	Yhdystie
19	POS	5223	Kitsi–Inari	14 km	Yhdystie	Yhdystie
20	POS	5284	Valtimo–Kuhmo	62 km	Yhdystie	Yhdystie
21	KES	6304	Uurainen–Saarijärvi	23 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
22	KES	6375	Vehniä–Laukaa	12 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
23	EPO	6741	Sundom–Vaskiluoto	7 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
24	EPO	7041	Nurmo–Lapua	19 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
25	EPO	7060	Töysä–Lehtimäki	21 km	Yhdystie	Yhdystie
26	POP	8110	Revonlahti–Siikajoenkylä	25 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
27	POP	8240	Tyrnävä–Tuusula	14 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>
28	EPO	17663	Maalahti–Sundom	9 km	Yhdystie	<b>Seututie</b>

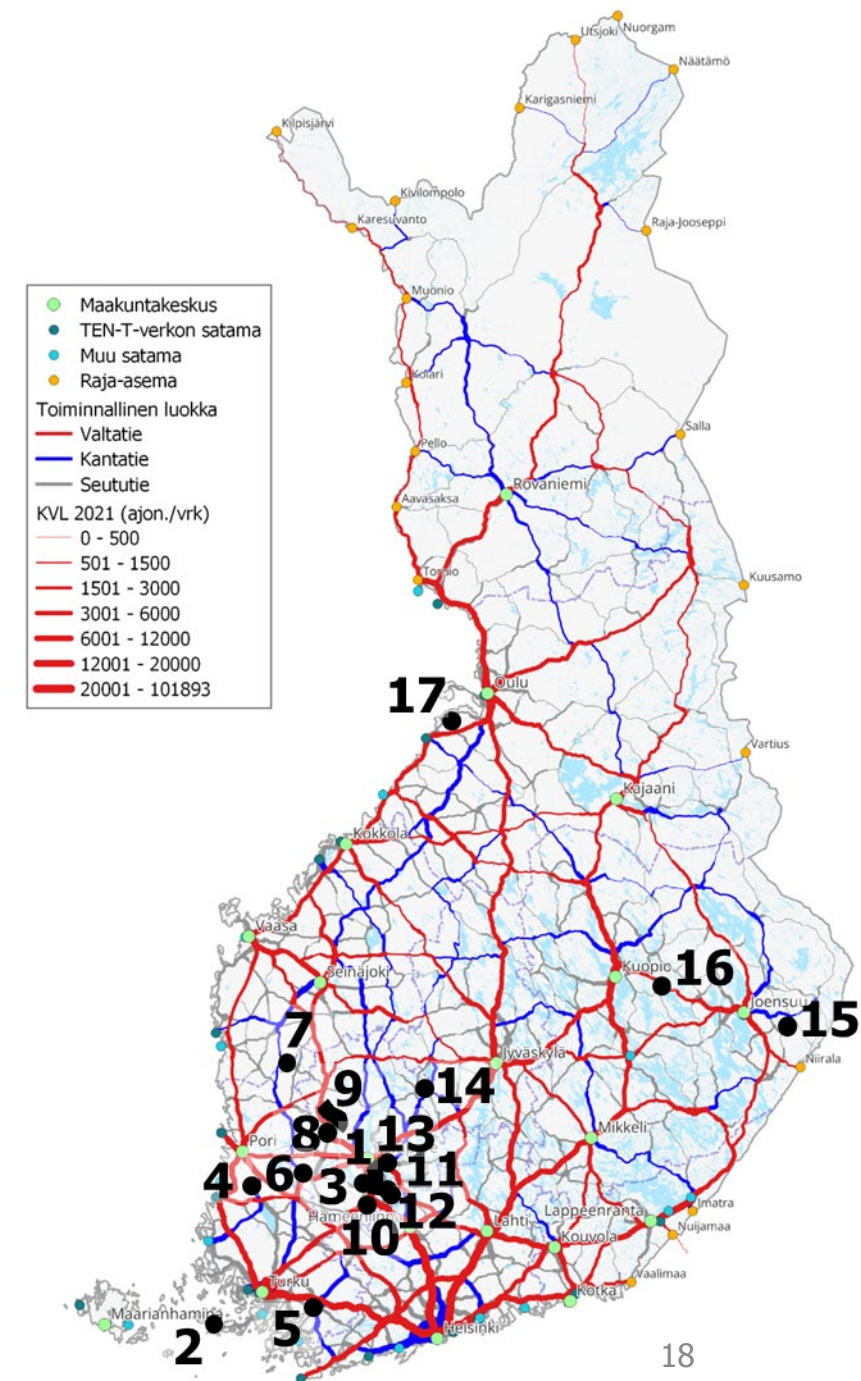
**Yhteensä 524 km**



# Tarkastellut ehdotukset tieluokan muuttamisesta yhdystieksi

#	ELY	Tie Jakso	Pituus	Nykyinen tieluokka	Tarkastelun tulos
1	PIR	130 Marjamäki–Tampere	9 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
2	VAR	180 Korppoo–Galtby	3 km	Seututie	Seututie / <b>Yhdystie</b>
3	PIR	190 Hääkivi–Marjamäki	5 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
4	VAR	209 Panelia–Eurakoski	6 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
5	VAR	224 Valtatie–Moottoritie	5 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
6	PIR	249 Keikyä–Kiikka	10 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
7	EPO/VAR	274 Karvia–Kauhajärvi	19 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
8	PIR	276 Vanha vt 3–uusi vt 3	2 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
9	PIR	276 Uusi vt 3–Riitjala	40 km	Seututie	Seututie
10	PIR	303 Tarttila–Toijala–Viiala	17 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
11	PIR	304 Holmi–Valkeakoski	2 km	Seututie	Seututie
12	PIR	310 Tavaksenlahti–Valkeakoski	3 km	Seututie	Seututie
13	PIR	339 Vatiala–Huutijärvi	9 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
14	PIR	347 Kirkkokangas–Mustalahti	11 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>
15	POS	495 Huhtilampi–Kovero	20 km	Seututie	Seututie
16	POS	544 Pajumäki–Tuusniemi kk	5 km	Seututie	Seututie
17	POP	807 Revonlahti–Siikajoenkylä	16 km	Seututie	<b>Yhdystie</b>

**Yhteensä 182 km**





## **4. Maanteiden toiminnallisten luokkien määrittelyjen tarkistustarpeet**

# Maantien toiminnallisten luokkien määrittelyjen arviointi

Tieluokan muutosehdotusten tarkastelussa käytettiin luonnosta luokkien määrittelyjen tarkennuksista. Tarkastelussa havaittiin seuraavia tarkennustarpeita määrittelyihin:

- määrittelyjen tulisi olla täsmällisempiä sen suhteen, mitkä osat on täytettävä samanaikaisesti ("ja"), ja mitkä ovat vaihtoehtoisia ("tai")
- määrittelyt tarvitsevat tulkintaohjeita siitä, millaiset kaupunkikeskukset ovat *merkittäviä*, millaiset ulkomaanliikenteen kuljetusreitit ovat *tärkeimpiä* ja millaiset satamat ja rajanylityspaikat ovat *muuta kuin tärkeimpiä*
- määrittely *laajan harvaan asutun alueen runkoyhteydestä pitkämatkaiselle liikenteelle* viittaa Pohjois-Suomen valtateiden yhteysväleihin, jotka eivät yhdistä maakuntakeskuksia (4, 5, 20, 21), ja tämän voisi täsmentää määrittelyyn
- määrittelyllä *ovat muihin kuin tärkeimpiin ulkomaanliikenteen satamiin ja rajanylityspaikoille johtavia maanteitä* ei tulisi tarkoittaa sitä, että kaikkiin satamiin on oltava maantieyhteys, ja tämän voisi täsmentää määrittelyyn
- ei ole erityistä liikenteellistä perustetta sille, että kaikille rajanylityspaikoille tulisi olla kantatietasoinen maantieyhteys
- kantatiet ovat tyypillisesti pitkämatkaisten kuljetusten reittejä, ja tämän voisi ottaa osaksi määrittelyä.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteella maantiet luokitellaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Tässä työssä tehtyjen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että lakia tarkempi määrittely olisi perusteltu. Määrittelyjen tarkennuksia voidaan asetuksen sijaan antaa esimerkiksi Väyläviraston ohjeilla.

Maanteiden toiminnallisen luokittelun tehtäväksi olisi aiheellista määritellä maanteiden nykyisen liikenteellisen ja verkollisen kokonaisuuden kuvaaminen. Määrittelyjen yhteydessä olisi myös syytä tarkentaa, että maantien toiminnallisen luokan muutos ei vaikuta tien palvelutasoon eikä investointitarpeisiin eikä tieluokan muutosehdotuksilla saisi olla näihin kohdistuvia tavoitteita. Samalla voi tunnistaa, että valtion määrittelemä toiminnallinen luokittelu voi poiketa maakuntakaavoissa esitetyistä tieluokista eikä näiden tarvitse vastata toisiaan.

Seuraavassa kohdassa esitetään tämän työn perusteella muodostettu ehdotus maanteiden toiminnallisten luokkien määrittelyyn tarkennuksista.

# Ehdotuksia maanteiden toiminnallisten luokkien määrittelyjen tarkennuksiksi

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) mukainen maanteiden toiminnallisten luokkien määrittely		Ehdotukset toiminnallisten luokkien määrittelyjen tarkennuksiksi
<b>Valtatiet</b>	palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.	palvelevat valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä ja yhdistävät maakuntakeskuksia tai eri maakuntien muita merkittäviä kaupunkikeskuksia toisiinsa tärkeimmistä liikennetarvesuunnistaan tai palvelevat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen tiekuljetusten reitteinä tai ovat Pohjois-Suomen laajoilla harvaan asutuilla alueilla pitkämatkaisen liikenteen ainoita runkoyhteyksiä.
<b>Kantatiet</b>	täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.	täydentävät valtatieverkkoa yhdistämällä valtateitä toisiinsa ja yhdistävät kaupunkikeskuksia lähimpään maakuntakeskukseen tai sinne johtavalle valtatielle tai ovat merkittäviä pitkämatkaisten tiekuljetusten käyttämiä maanteitä.
<b>Seututiet</b>	palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin.	palvelevat seudullista liikennettä ja yhdistävät kuntakeskuksia toisiinsa sekä kanta- ja valtateihin tai täydentävät päätieverkkoa yhdistämällä lentoaseman, sataman, rajanylityspaikan tai muun merkittävän sijainnin valta- tai kantatiehen.
<b>Yhdystiet</b>	ovat maanteitä, jotka eivät ole valta-, kanta- tai seututeitä.	



## 5. Yhteenveto ja päätelmät

# Yhteenveto ja päätelmät

Maanteiden nykyinen luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin on tehty liikenneministeriön ja Tielaitoksen päätöksillä 1990-luvulla. Maanteiden toiminnallisten luokkien muutoksista on tehty vuosien kuluessa useita ehdotuksia muun muassa maakuntakaavoissa, mutta muutoksia on tehty vain muutamia.

Helmikuun 2023 alussa voimaan tulleen lakimuutoksen mukaan maanteiden toiminnallisen luokan muutoksista päättää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom Väyläviraston tai ELY-keskuksen esityksestä.

Tämä selvitys on tehty liikenne- ja viestintäministeriön Väylävirastolle lokakuussa 2022 antaman tehtävänannon mukaisesti. Selvityksessä tarkastellut tieluokan muutosehdotukset oli koottu yhteistyössä ELY-keskusten liikennevastuualueiden ja alueiden liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa.

Määrittelyjen mukaisia muutoksia olisivat tarkastelun perusteella:

- 2/12 ehdotusta (9 km) tieluokan muuttamisesta valtatieksi
- 5/25 ehdotusta (290 km) tieluokan muuttamisesta kantatieksi
- 16/28 (201 km) ehdotusta tieluokan muuttamisesta seututieksi
- 12/17 ehdotusta (112 km) tieluokan muuttamisesta yhdystieksi.

Muutoksissa on yhteensä 16 kohdetta, jossa tieluokkaa nostettaisiin ja 19 kohdetta, jossa tieluokkaa laskettaisiin. Muutosten seurauksena valtateiden yhteenlaskettu pituus vähenisi 133 km, kantateiden lisääntyisi 236 km, seututeiden vähenisi 101 km ja yhdysteiden pituus lyhenisi 2 km.

Tieluokan muutokset eivät vaikuttaisi talvihoidon tasoon, päällysteiden korjausluokkaan tai investointitarpeisiin. Väylien Maanteiden strategisessa tilannekuvassa käsiteltävä päätiepituus olisi muutosten jälkeen 103 km nykyistä suurempi. Viitoituksen muutoksista aiheutuisi jonkin verran kustannuksia.

Tarkastelun perusteella ei oteta kantaa siihen, mistä tieluokan muutosehdotuksista tulisi tehdä esitys ja mistä ei. Tarkastelu on samalla ollut toiminnallisten luokkien tarkennetun määrittelyn kokeilu, jonka perusteella määrittelyyn ehdotetaan tarkennuksia.



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Verkkójulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-087-6