

Tielaitos

Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla

Hallinnollisen luokittelun alustavat periaatteet

MRL 83 §

MRL 83 § MRL 83 § MRL 83 § MRL 83 §
MRL 83 § MRL 83 § MRL 83 § MRL 83 §
MRL 83 § MRL 83 § MRL 83 §
MRL 213 § MRL 213 § MRL 213 § MRL 213 §
MRL 213 § MRL 213 § MRL 213 §
MRL 213 § MRL 213 §

MRL 213 §

Liikenne ja
tieverkko

Helsinki 2000

TIEHALLINTO
Tie- ja liikenneolojen
suunnittelu

Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla

Hallinnollisen luokittelun alustavat periaatteet

**Tielaitos
TIEHALLINTO**

Helsinki 2000

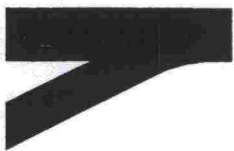
ISBN 951-726-639-1
TIEL 2120008

Oy Edita Ab
Helsinki 2000

Julkaisua saatavana:
Tielaitoksen julkaisumyynti
telefaksi 0204 44 2652
www.tieh.fi/julk2.htm



Tielaitos
TIEHALLINTO
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu
PL 33
Opastinsilta 12 A
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 44 150



Vastaanottaja
Tiepiirit

Säädösperusta **Korvaa**
Ohjeen 93/20/Th-1038/4.11.1993

Kohdistuvuus **Voimassa**
Tielaitos toistaiseksi

Asiasanat
kaavoitus, kunnat, yleiset tiet

Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla

Ohjeessa on esitetty periaatteet, joiden mukaan liikenneväylä hyväksytään hallinnollisesti yleiseksi tieksi asemakaava-alueella. Kysymyksessä on maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n soveltamisohjeet siitä, minkälaisille teille asemakaavassa voidaan osoittaa yleisen tien liikennealue ja miten sovelletaan 213 §:n siirtymäsäännöstä.

Hallinnollisen luokittelun periaatteet on laadittu koekäyttöön neuvotellen liikenneministeriön, ympäristöministeriön ja Suomen Kuntaliiton kanssa. Periaatteiden soveltamisesta tullaan hankkimaan käytännön kokemuksia. Ympäristöministeriö tulee sisällyttämään yleisten teiden liikennealueiden kaavoittamista koskevia ohjeita kaavamerkintä- ja määräysoppaaseen tämän ohjeen ja sen soveltamisesta saatujen käytännön kokemusten pohjalta.

Ohje on tarkoitettu lähtökohdaksi yleisten teiden liikennealueiden osoittamiselle yleis- ja asemakaavoissa ja päätettäessä liikenneväylien hallinnollisesta luokasta asemakaava-alueilla.

Johtaja


Aulis Nironen

Apulaisjohtaja
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu


Eeva Linkama

LISÄTIETOJA

Aatos Huhtala
Tielaitos, tie- ja liikenneolojen suunnittelu
Puh. 0204 44 2021
Suomen Kuntaliitto, yhdyskuntapolitiikka
Puh. (09) 771 2104

JAKELU

Tielaitos, painotuotemyynti
Telefaksi 0204 44 2652
elsa.juntunen@tielaitos.fi

TIEDOKSI

Liikenneministeriö
Ympäristöministeriö
Suomen Kuntaliitto
Alueelliset ympäristökeskukset
Maakuntien liitot
YTV
Pääjohtaja
Ylijohtaja
Johtajat
Keskushallinnon yksiköt
Tuotannon konsultointiyksiköt
Kirjasto
Tiepiirien kirjastot

Aiheluokka 10

Asiasanat kaavoitus, kunnat, yleiset tiet

TIIVISTELMÄ

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on esitetty vaatimukset, jotka tien tulee täyttää, jotta sille voidaan osoittaa asemakaavassa yleisen tien liikennealue. Yleisen tien liikennealue voidaan asemakaavassa osoittaa valta-, kanta- ja seututeille. Myös yhdystieluokkaiselle tielle voidaan osoittaa yleisen tien liikennealue, jos tie palvelee pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Yleensä muut yhdystieluokkaiset maantiet ja paikallistiet kaavoitetaan kaduiksi. Seututeillä voi olla kaupunkien keskusta-alueilla katuosuuksia kuten esim. moottoriteiden rinnakkaisteilla.

Kaikissa kunnissa uudet kaavat laaditaan asemakaavoina, joten myös yleisten teiden liikennealueiden kaavoittamisen edellytykset koskevat kaikkia kuntia. Maankäyttö- ja rakennuslain tultua voimaan rakennuskaavat muuttuivat asemakaavoiksi. Näiden entisten rakennuskaavojen muuttamista koskee siirtymäsäännös, jonka mukaan uusia liikennealueen ehtoja voidaan olla soveltamatta vuoteen 2010 ulottuvan siirtymäajan, jos liikenneverkossa tai maankäytössä ei tapahdu liikenneväylän kannalta merkittäviä kaavoituksesta johtuvia muutoksia. Muussa tapauksessa liikennealueen ehdot tulevat kaavan muutoksissa ja kaikilla uusilla kaava-alueilla heti sovellettavaksi.

Uutta lakia vastaavia periaatteita liikennealueita kaavoitettaessa on jo viime vuosina sovellettu niissä kaupungeissa, joissa on laadittu asemakaavoja eli näissä kaupungeissa käytäntöön ei ole tulossa merkittäviä muutoksia. Aikaisemmasta poikkeavaa on, että rakennuskaavoja laatineiden kaupunkien ja maaseudun kuntien uusien alueiden asemakaavoissa paikalliset tiet osoitetaan yleensä kaduiksi. Sen sijaan entisten rakennuskaavojen alueilla paikallisetkin tiet pääsääntöisesti säilyvät siirtymävaiheen ajan yleisinä teinä ja niitä voidaan parantaa yleisenä tienä, vaikka parantaminen edellyttäisi kaavan muutosta. Vasta siirtymävaiheen jälkeen entisten rakennuskaava-alueiden paikalliset tiet tulevat vähitellen kaavoja muutettaessa osoitettavaksi kaduiksi.

Liikenneväylän hallinnollinen luokka ei muutu vielä silloin, kun asemakaava hyväksytään ja tulee voimaan. Hallinnolliset muutokset tehdään myöhemmin tielakiin perustuvilla päätöksillä; päätekohtakatselmus- tai aloiteasioina taikka yleisen tien toteuttamiseen liittyvänä menettelyinä.

ALKUSANAT

Liikenneväylien hallinnollisesta luokituksesta on aikaisemmin annettu ohjeet Tielaitoksen julkaisuna "Yleisen tieverkon laajuus asemakaava-alueilla, Hallinnollisen luokittelun periaatteet" 4.11.1993. Ohjeessa yleisen tien vaatimukset asemakaava-alueilla pohjautuivat rakennuslain tulkintaan ja toisen parlamentaarisen liikennekomitean esittämiin näkemyksiin valtion ja kuntien tien- ja kadunpidon vastuista. Rakennuslain 36 §:n mukaan asemakaavassa voitiin osoittaa yleisen tien liikennealue, jos tie oli yleisen tien jatkeena oleva kauttakulku- tai sisääntulotie, jolle ei ollut pääsyä tonteilta tai poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymäkohdissa. Laki koski vain asemakaavoja laativia kaupungeja.

Rakennuskaava-alueilla rakennuslaki ei määritellyt yleisen tien vaatimuksia eli kaikki tielain tarkoittamat yleiset tiet voitiin kaavoittaa liikenneväyliksi. Vanhoissa kaavoissa ei ole aina käytetty edes liikennealumerkintää erottamaan yleisiä teitä rakennuskaavateistä. Vasta vuonna 1980 annettua kaavamerkintöjä koskevaa päätöstä noudattaen kaikilla yleisillä teillä alettiin käyttää liikennealumerkintöjä. Rakennuskaavoja on laadittu vuoden 1977 jälkeen perustetuissa kaupungeissa ja muissa kunnissa.

Vuoden 2000 alusta voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaikkiin kuntiin laaditaan asemakaavoja ja entiset rakennuskaavat ja ranta-kaavat ovat voimassa asemakaavoina. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikissa kunnissa liikenneväylien hallinnolliset kysymykset ratkaistaan samojen periaatteiden mukaisesti siirtymäaikaa koskevia poikkeuksia lukuun ottamatta. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:ssä on esitetty ne vaatimukset, jotka tien tulee täyttää, jotta sille voidaan asemakaavassa osoittaa yleisen tien liikennealue.

Tässä ohjeessa määritellään yleinen tie asemakaava-alueella perustuen edellä mainittuun maankäyttö- ja rakennuslain kohtaan. Koska lain määritelmä perustuu teiden toiminnalliseen luokitukseen, ohjeen alussa on selostettu tieliikenneväylien luokittelua ja niihin liittyviä käsitteitä yleisemmin. Periaatteet yleisen tien määrittelemiseksi asemakaava-alueilla on esitetty kohdassa 3. Ohjeen lopussa on esitetty arvioita tienpitovastuun muutoksista näitä periaatteita sovellettaessa.

Hallinnollisen luokittelun periaatteet on laadittu Tielaitoksessa neuvotellen liikenneministeriön, ympäristöministeriön ja Suomen Kuntaliiton kanssa. Ohjeen soveltamisesta tullaan hankkimaan käytännön kokemuksia tiepiiri-kohtaisissa tieverkkotarkasteluissa kuntien kanssa neuvotellen. Saatavat kokemukset huomioidaan ympäristöministeriön tulevissa kaavoitusohjeissa.

Helsingissä toukokuussa 2000

Tielaitos

Sisältö

1	TIELIIKENNEVÄYLIEN LUOKITTELU	11
1.1	Tieliikenneväylien hallinnollinen luokitus	11
1.2	Yleisten teiden tielain mukainen luokitus	11
1.3	Yleisten teiden toiminnallinen luokitus	11
2	LIIKENTEEEN LUONNETTA KUVAAVIA KÄSITTEITÄ	13
3	YLEISEN TIEN MÄÄRITELMÄ ASEMAKAAVA-ALUEILLA	14
3.1	Hallinnollisen luokittelun periaatteet	14
3.2	Siirtymäsäännös ja sen soveltaminen	16
3.3	Hallinnollisten muutosten toteuttaminen	17
4	ARVIO TIENPITOVASTUUN MUUTOKSISTA	18
4.1	Muutokset asemakaavoja ennestään laatineissa kaupungeissa	18
4.2	Muutokset rakennuskaavoja laatineissa kaupungeissa ja muissa kunnissa	18
5	KIRJALLISUUSVIITTEET	20

1 TIELIIKENNEVÄYLIEN LUOKITTELU

Tie- ja katuverkko luokitellaan eri käyttötarkoituksia varten hallinnollisiin ja toiminnallisiin luokkiin. Hallinnollinen luokka osoittaa väylän pitäjää ja toiminnallinen luokka väylän liikenteellistä luonnetta.

1.1 Tieliikenneväylien hallinnollinen luokitus

Tieliikenneväylien hallinnollisia luokkia on kolme:

- yleiset tiet, joiden tienpidosta vastaa valtio
- kadut, joiden kadunpidosta vastaa kunnat
- yksityiset tiet, joiden tienpidosta vastaa yksityiset

1.2 Yleisten teiden tielain mukainen luokitus

Tielain 2 §:ssä yleiset tiet on luokiteltu maanteiksi ja paikallisteiksi, joiden liikenteellinen luonne on määritelty saman lain 7 ja 8 §:ssä. Tie luokitellaan maantiekseksi, jos tien harkitaan olevan tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys tai tietä on pidettävä muun yleisen tarpeen vaatimana. Paikallistie on taas pääasiallisesti tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Määritelmät erottavat hallinnollisesti yleiset tiet yksityisistä teistä. Yksityisen tien muuttamisesta yleiseksi tieksi päättää liikenneministeriö. Paikallistien muuttamisesta maantiekseksi ja maantien muuttamisesta paikallistiekseksi päättää Tielaitos.

Tieasetuksen 1 §:n mukaan liikenneministeriö määrää liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeät maantiet valtateiksi tai kantateiksi. Valtatieksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka palvelevat tärkeiden asutus- ja liikennekeskusten välistä kaukoliikennettä ja toimivat liikenteen pääasiallisina kokoojateinä, muodostaen maantieverkon rungon. Kantatieksi voidaan määrätä sellaiset maantiet, jotka täydentävät valtatieverkkoa ja joilla on tärkeä merkitys liikenteen kokoojateinä.

1.3 Yleisten teiden toiminnallinen luokitus

Sekä tiensuunnittelussa että kaavoituksessa luokitellaan teitä toiminnallisen merkityksen mukaisesti. Toiminnallinen luokka osoittaa tien asemaa tieverkon osana liikenteen luonteen mukaisesti. Liikenneministeriö on päättänyt joulukuussa 1992, että yleisten teiden toiminnallisessa luokituksessa otetaan käyttöön seuraava neliportainen luokitus:

- valtatie
- kantatie
- seututie
- yhdystie.

Vastaava tieverkon luokitus on esitetty myös ympäristöministeriön maaliskuussa 2000 antamassa asetuksessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä. Liikenneministeriö on päättänyt Tielaitoksen esityksen pohjalta mitkä tiet ovat valtateitä ja kantateitä. Tielaitos on taas tiepiirien esityksen pohjalta päättänyt mitkä tiet ovat seututeitä.

Luokitus kuvaa teiden tavoitteellista laatutasoa ja palvelutehtävää. Luokitus vaikuttaa muun muassa tiensuunnittelussa ja -rakentamisessa tavoitteena olevaan nopeustasoon, tien sijaintiin taajamissa, tienvarren maankäytön laatuun ja maankäytön kytkentään yleiseen tieverkkoon sekä kunnossapidon ja hoidon tasoon.

Toiminnalliset luokat on määriteltä pääsääntöisesti aluerakenteen ja sen pohjalta syntyvien liikennevirtojen avulla. Aluerakennetta kuvaavan keskusluokituksen runko ilmenee taulukosta 1. On huomattava, että monen itsenäisen kunnan pääkeskus on luokaltaan vain paikalliskeskus.

Taulukko 1. Aluerakennetta kuvaava keskusluokitus.

Tunnus	Keskusluokka	Väestöpohja (as)
A	pääkaupunkikeskus	koko maa
B	valtakunnanosakeskus	300 000...
C	maakuntakeskus	60 000...600 000
D	kaupunkikeskus	15 000...150 000
E	kuntakeskus	2 500...25 000
F	paikalliskeskus	500...5 000
G	kyläkeskus	100...1 000

Seuraavat määrittelyt kuvaavat teiden toiminnallisten luokkien pääperiaatteita:

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa, toimivat tärkeimpinä ulkomaanliikenteen reiteinä sekä muodostavat maantieverkon rungon sellaisilla laajoilla alueilla, joilla muutoin olisi vain alempiluokkaisia teitä.

Kantatiet yhdistävät kaupunkikeskukset tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja täydentävät valtatieverkkoa. Kuitenkin pitkät sisääntuloyhteydet valtateiltä kaupunkikeskuksiin luokitellaan seututeiksi ja lyhyet yhdysteiksi.

Seututiet yhdistävät kuntakeskukset tärkeimpiin liikennetarvesuuntiinsa ja kytkevät merkittävimmät muut liikennettä synnyttävät kohteet sekä yleiset rajaylityspaikat ylempiluokkaiseen verkkoon. Kuntarajan ylittävät pitkähköt moottoriteiden rinnakkaistiet luokitellaan myös seututeiksi.

Yhdystiet toimivat etupäässä paikallis- ja kyläkeskusten sekä haja-asutusalueiden yhdysteinä. Yhdysteihin kuuluvat maantiet, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin ylempiin tieluokkiin ja kaikki paikallistiet.

2 LIIKENTEEEN LUONNETTA KUVAAVIA KÄSITTEITÄ

Liikenteen luonnetta kuvaavia liikennevirtoja ovat mm.

- kaukoliikenne
- seudullinen liikenne
- paikallinen liikenne
- ohikulkuliikenne
- kauttakulku-/läpikulkuliikenne
- sisääntuloliikenne
- kunnan sisäinen yhdysliikenne
- ulkoinen liikenne.

Kaukoliikenne on valtakunnanosa-, maakunta- ja kaupunkikeskusten välistä sekä muuta pitkämatkaista liikennettä.

Seudullinen liikenne on kuntakeskuksista ja niiden vaikutusalueilta lähimpiin ylempiluokkaiseen keskuksiin suuntautuvaa sekä kuntakeskusten välistä liikennettä.

Paikallinen liikenne on pääsääntöisesti kunnan sisäistä ja paikalliskeskusten välistä liikennettä sekä muuta lyhytmatkaista liikennettä. Myös kuntarajan ylittävä lyhytmatkainen liikenne on paikallista. Paikallista liikennettä on haja-asutusalueilta keskuksiin suuntautuvaa liikenne samoin kuin keskusten sisäinen liikenne. Laaja-alaisissa kunnissa kunnan osien välinen pitkämatkainen liikenne ei ole paikallista.

Ohikulkuliikenne on taajaman tai taajaman keskustan ohittavaa liikennettä.

Kauttakulkuliikenne/läpikulkuliikenne on taajaman ulkopuolelta tulevaa taajaman keskustan läpi kulkevaa liikennettä.

Sisääntuloliikenne on taajaman ulkopuolelta taajamaan/taajaman keskustaan suuntautuvaa liikennettä.

Kunnan sisäinen yhdysliikenne on kunnan osien ja/tai toiminnallisesti yhtenäisten maankäyttöyksiköiden välistä liikennettä.

Ulkoinen liikenne on kunnan ulkopuolelta kuntaa tulevaa ja/tai kunnan ulkopuolelle jatkavaa liikennettä.

3 YLEISEN TIEN MÄÄRITELMÄ ASEMAKAAVA-ALUEILLA

3.1 Hallinnollisen luokittelun periaatteet

Yleisen tien edellytykset asemakaava-alueilla ratkaistaan sen mukaan, voidaanko tielle kaavamerkinnöin osoittaa liikennealue (LT-alue). Asemakaava-alueella yleisen tien tulee täyttää paitsi tielain vaatimukset myös maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin vaatimukset, jotka määrittelevät yleisen tien erottumaan kadusta ja joka lainkohta kuuluu seuraavasti:

Yleisten teiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Yleiseen tiehen kuuluvalla kevyen liikenteen väylälle voidaan osoittaa muusta liikennealueesta erillinen liikennealue, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua.

Pääperiaate lainkohdan noudattamisessa

Valtio vastaa myös asemakaava-alueilla yhtenäisestä valtakunnallisesta ja seudullisesta tieverkosta ja kunnat vastaavat paikallisista liikenneväylistä. Lain tulkinnan lähtökohdaksi otetaan väylän toiminnallinen luokka, liikenteellinen luonne ja tieverkollinen asema. Yleisen tieverkon laajuutta määrätessä otetaan huomioon alueellinen tasa-arvo niin, että myös pienet taajamat ovat yleisen tien vaikutuspiirissä.

Tien toiminnallinen luokka

Asemakaava-alueilla yleiset tiet ovat valta-, kanta- tai seututeitä. Kuitenkin edellisiä yhdistävä yhdystieluokkainen tie voi myös olla yleisenä tienä, jos se palvelee pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Yleensä muut yhdystieluokkaiset maantiet ja paikallistiet osoitetaan asemakaavassa kaduiksi.

Liikenteen luonne

Yleiset tiet ovat kauko- ja seudulliselle liikenteelle tarkoitettuja. Ne on tarkoitettu pitkämatkaista, kunnan ulkoista liikennettä varten, mutta voivat palvella samalla myös paikallista liikennettä. Pääasiallisesti paikallista liikennettä palvelevat tiet eivät ole yleisiä teitä. Kaupunkien keskusta-alueiden läpikulkuteiden katumaiset osuudet, joilla pitkämatkainen kauttakulkuliikenne on vähäistä ja joihin viereinen maankäyttö on liikenteellisesti kytketty, voidaan paikallisen merkityksensä vuoksi osoittaa keskustan kohdalla kaduiksi. Ohikulkutiet ovat yleisiä teitä. Yleisen tien jatke tarkoittaa liikenteellistä jatkuvuutta ja sitä, että tie on yhteydessä muihin maanteihin.

Tieverkon kattavuus

Asemakaava-alueilla pyritään muodostamaan yhtenäinen yleisten teiden verkko, jota eivät lyhyet katuosuudet katkaise. Yhtenäinen verkko muodostetaan ensisijaisesti valta-, kanta- ja seututeistä. Yhdystieluokkainen maantie keskustan ulkopuolella ja paikallistiekien syrjäseudulla voidaan osoittaa yleisenä tienä silloin, kun se on tarkoituksenmukaista eheän yleisten teiden ver-

kon muodostamiseksi. Yhtenäisen yleisten teiden verkon ei tarvitse ulottua taajaman keskusta eikä se sisällä taajama-alueilla paikallisia väyliä.

Sellaiset pääteitä yhdistävät tiet, joille on opastettu ja jotka välittävät pääteiden välistä liikennettä, voivat olla yleisiä teitä. Tällaiset maantiet voivat olla toiminnalliselta luokaltaan yhdysteitä. Myös taajamaa päätieverkkoon yhdistävä pitkä yhdystieluokkainen maantie voidaan osoittaa pienen taajaman kohdalla yleisenä tienä, jos alueella ei ole muita ylempiluokkaisia yleisiä teitä. Samoin voidaan yhdistävyydeltään merkittävä yhdystieluokkainen maantie osoittaa yleisenä tienä joen takana ja jokea ylittävän mittavan sillan kohdalla, ei kuitenkaan kaupunkikeskustasoisten taajamien keskusta-alueilla.

Lyhyet sisääntulotiet ohikulkutieltä keskusta kaavoitetaan kaduiksi. Yleensäkin yleisten teiden verkkoon ei asemakaava-alueilla sisällytetä lyhyitä pistoteitä. Taajaman ulkopuolelta tulevat ja taajamaan päättyvät valta-, kanta- ja seututiet voivat olla yleisinä teinä. Tällaiset sisääntulotiet päätetään ensimmäiseen merkittävään katu- tai tieliittymään, josta alkaen paikallisen liikenteen osuus on huomattava.

Moottoriteiden rinnakkaistiet ovat kaupunkien keskustoissa katuja ja muualla yleensä yleisiä teitä. Sellaisia kauttakulkuteiden katuosuuksia, jotka on tarkoitettu korvata yleisenä tienä rakennettavalla ohikulkutiellä, ei yleensä muuteta yleiseksi tieksi.

Keskustan ulkopuolella sijaitseviin, valtakunnallisesti merkittäviin satamiin, lentokentille ja rautatieasemille johtavat tiet ovat yleisiä teitä silloin, kun ne eivät kulje keskustan kautta. Kokonaan keskustassa sijaitsevat lyhyet asematiet kaavoitetaan kaduiksi.

Tien laatutaso

Yleisten teiden tulee täyttää tien toiminnallista luokkaa ja liikenteellistä luonnetta vastaava yleisten teiden suunnitteluohjeiden mukainen, kyseiseen ympäristöön soveltuva laatutaso. Liittymäjärjestelyjen tulee perustua verkko- tai tiekohtaiseen suunnitteluun. Tiiviisti rakennetuilla alueilla korostuu tien ympäristöön sovittaminen ja liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioon ottaminen.

Kokonaistalous

Hallinnollisessa luokituksessa pyritään luontevaan työnjakoon Tielaitoksen ja kuntien kesken niin, että tien- ja kadunpidon kokonaiskustannukset minimoituvat.

Ranta-asemakaavat ja vastaavat alueet

Taajama-alueista syrjässä olevilla pienillä ranta-asemakaava- ja vastaavilla alueilla tien paikallisuutta arvioidaan asemakaavoitettavan alueen synnyttämän liikenteen suhteen. Jos tie palvelee pääasiallisesti muuta kuin asemakaava-alueen liikennettä, ennestään olevalle yleiselle tielle voidaan merkitä kaavassa liikennealue toiminnallisesta luokasta riippumatta. Ranta-asemakaavoissa ja vastaavissa pienissä syrjäseutujen asemakaavoissa voidaan siis tapauskohtaisesti osoittaa liikennealue myös paikallistielle.

Erillinen kevyen liikenteen väylä

Yleiseen tiehen kuuluvan kevyen liikenteen väylän sijoittaminen ympäristön kannalta tarkoituksenmukaisesti saattaa edellyttää muusta liikennealueesta erillisen liikennealueen osoittamista asemakaavassa. Erillistä liikennealuetta voi edellyttää esim. tien vieressä oleva suojeltava rakennus tai kasvillisuuden säilyttäminen. Tien ja kevyen liikenteen väylän väliin voidaan tällöin osoittaa esim. puistoa, suojaviheraluetta tai yksittäisten suojeltavien rakennusten tontteja ja muita kohteita. Yleiseen tiehen kuuluva kevyen liikenteen väylä palvelee yleisen tien suuntaista kevyttä liikennettä.

3.2 Siirtymäsäännös ja sen soveltaminen

Edellä esitetyt yleisen tien vaatimukset tulevat koskemaan kaikkien kuntien asemakaavoja laissa mainittua siirtymäaikaa koskevia poikkeuksia lukuun ottamatta. Maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:ssä on entisiä rakennuskaavoja koskeva seuraavanlainen siirtymäsäännös:

Jos liikenneverkossa tai maankäytössä tapahtuu kaavoituksesta johtuen asemakaavassa osoitetun liikennealueen kannalta olennaisia muutoksia, asemakaavana voimassa olevan entisen rakennuskaavan liikennealueet on tarpeellisilta osin kaavan muutoksella muutettava vastaamaan 83 §:n 4 momentin vaatimuksia. Muutoin entisen rakennuskaavan asemakaavan muutos voidaan 10 vuoden kuluessa lain voimaantulosta hyväksyä sen estämättä, mitä 83 §:n 4 momentissa säädetään yleisten teiden liikennealueiden osoittamisesta.

Kun muutetaan ennen vuotta 2000 vahvistettuja rakennuskaavoja, jotka ovat maankäyttö- ja rakennuslain voimaan tullessa muuttuneet asemakaavoiksi, niihin ei sovelleta 83 §:n 4 momentin liikennealueen ehtoja ellei liikenneverkossa tai maankäytössä tapahdu kaavoituksesta johtuen liikenneväylän kannalta olennaisia muutoksia. Esim. kauttakuluttien korvaaminen ohikulkutiellä on tällainen olennainen muutos, joka edellyttää uusien liikennealueen ehtojen soveltamista. Samoin, jos kunta haluaa tietä siirrettäväksi uuteen paikkaan maankäytön muutoksen johdosta tai jos maankäyttöä muutetaan niin, että tien liikenteellinen merkitys muuttuu. Esim. tielle merkittävästi paikallista liikennettä synnyttävän toiminnon kaavoittaminen on tällainen olennainen maankäytön muutos. Tien kaduksi kaavoittamisesta voidaan myös muuten sopia.

Liikennealueen ehtoja ei sovelleta entisellä rakennuskaava-alueella, kun kaavaa muutettaessa tieverkko tai maankäyttö ei oleellisesti muutu. Ehtoja ei esim. sovelleta kaavan muutokseen, jos tietä parannetaan yleisen tarpeen edellyttämällä tavalla entisellä paikallaan, vaikka parantaminen vaatisi liikennealueen rajojen tarkistamista. Tällöin myös vähäiset tien linjauksen tarkistukset ovat mahdollisia.

Siirtymäsäännös on voimassa vuoteen 2010 saakka, jolloin liikennealueen ehdot tulevat voimaan kaikissa kaavan muutoksissa. Niillä yleisillä teillä, joihin asemakaavaa muutettaessa ei tarvitse siirtymävaiheessa soveltaa uusia liikennealueen ehtoja ja jotka eivät niitä täytä, käytetään näillä teillä yleensä ennestäinkin olevia LYT- tai LYS-merkintöjä. Mainittuja merkintöjä käyte-

tään muutoksissa myös niillä yleisillä teillä, jotka vanhoissa rakennuskaavoissa on merkitty liikenneväylinä ilman liikennealuemerkintöjä.

Siirtymäsäännöstä ei sovelleta kaavoitettaessa rakennuskaavattomalle alueelle ensimmäistä asemakaavaa eli uusille alueille asemakaavoja laadittaessa kaikissa kunnissa sovelletaan heti liikennealueen ehtoja. Lyhytten entisten rakennuskaavojen laajennusten osalta vältetään kuitenkin päätekohtakatselmusten pitämistä kaduiksi osoitetulla teillä.

3.3 Hallinnollisten muutosten toteuttaminen

Yleisten teiden liikennealueet ja katualueet osoitetaan erikseen yleensä jo yleiskaavassa. Yleiskaavaa laadittaessa kunnan on sovittava teiden liikennealuekysymyksistä Tielaitoksen ja ympäristökeskuksen kanssa. Viranomaisneuvottelujen lisäksi yleiskaavaehdotuksesta on pyydettävä myös Tielaitoksen lausunto, jos kaava koskee yleisiä teitä. Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa esitetty yleisen tien liikennealue on ohjeena asemakaavoja laadittaessa. Yleiskaava ei suoraan velvoita liikenneväylien hallinnollisten muutosten tekemiseen.

Asemakaavaa laadittaessa tai muutettaessa kunnan on syytä neuvotella Tielaitoksen kanssa, jos asemakaavassa on yleinen tie tai siihen on tarkoitus kaavoittaa yleisen tien liikennealue. Myös Tielaitoksen lausunnon hankkiminen asemakaavasta on tällöin aina tarpeen. Liikenneväylien hallinnolliset muutokset tehdään tielain säädöksiin perustuen sen mukaan, onko väylälle asemakaavassa osoitettu liikennealue tai katualue. Asemakaavan hyväksyminen ja voimaan tulo ei vielä muuta liikenneväylän hallinnollista luokkaa.

Kun vanhastaan yleinen tie on asemakaava-alueella osoitettu kaduksi tai ylipäätään muuksi kuin liikennealueeksi, pidetään asemakaavan toteutumisen edistyessä tieasetuksen 63 §:n mukainen yleisen tien päätekohtakatselmus. Uudesta päätekohtasta päättää katselmuksen perusteella ympäristökeskus. Käytännössä katselmusta ei suositella tehtäväksi pienten kaavanpalasten perusteella lyhyinä tieosina, vaan asemakaavan todennäköisesti laajentuessa vasta pitempinä jaksoina.

Tie voidaan lakkauttaa yleisenä tienä myös tekemällä siitä tieasetuksen 35 §:n mukainen lakkauttamisaloite, jolloin lakkauttamisesta päättää liikenneministeriö. Jos lakkauttamisesta ollaan yksimielisiä, voidaan tällöin samalla lakkauttaa myös asemakaavan ulkopuolelle jääviä irrallisia yleisen tien osia. Tie voi lakata syrjään jäävältä osaltaan yleisenä tienä myös silloin, kun tie sitä parannettaessa on muutettu kulkemaan uutta suuntaa.

Kun kadulle on asemakaavan muutoksessa osoitettu liikennealue, katu voidaan muuttaa yleiseksi tieksi joko tekemällä muuttamisaloite tai laatimalla kadun korvaava tiesuunnitelma. Aloite kadun muuttamisesta yleiseksi tieksi voidaan tehdä tielain 16 §:n perusteella, jolloin muuttaminen tapahtuu samassa järjestyksessä kuin yksityinen tie tieasetuksen 37–39 §:n mukaan muutetaan yleiseksi tieksi. Päätöksen hallinnollisesta muutoksesta tekee liikenneministeriö. Kun katua halutaan hallinnollisen muuttamisen yhteydessä parantaa, tapahtuu yleiseksi tieksi muuttaminen yleensä tiesuunnitelman kautta. Tiesuunnitelman hyväksymisen ja tiepäätöksen antamisen jälkeen haltuunotokatselmuksessa entinen katualue siirtyy tienpitäjän haltuun ja samalla katu muuttuu yleiseksi tieksi.

4 ARVIO TIENPITOVASTUUN MUUTOKSISTA

4.1 Muutokset asemakaavoja ennestään laatineissa kaupungeissa

Nyt esitetyt ohjeet vastaavat kaupunkien osalta pitkälti asiasisällöltään vuonna 1993 laadittuja vastaavia ohjeita. Näin ollen aikaisempien ohjeiden mukaisesti vuonna 1994 laaditut kaupunkien tieverkon hallinnollista luokitusta kuvaavat kartat ovat periaatteessa sopusoinnussa näiden uusien ohjeiden kanssa.

Luokittelukarttojen mukaan kaikkiaan noin 100 km katuja voidaan muuttaa yleisiksi teiksi. Näistä noin puolet on jo muutettu. Valta- ja kantatieverkolla ei ole enää kuin neljä kaupungin keskustan läpi kulkevaa katuosuutta. Suunnitelmien mukaan nämä katuosuudet tullaan aikanaan korvaamaan ohikulkuteilla. Seututieverkolla katuosuuksia on useita. Osa niistä voidaan muuttaa yleiseksi tieksi, mutta osa niistä kulkee hyvin katumaisina aivan kaupungin liike- ja hallinnollisen keskustan läpi niin, että niitä ei ole tarkoituksenmukaista muuttaa yleisiksi teiksi. Viimeksi mainitunlaisia ovat mm. moottoriteiden rinnakkaiskadut. Muutamia keskustojen katuosuuksia lukuun ottamatta seututieverkko tulee muodostamaan muiden pääteiden kanssa yhtenäisen yleisten teiden verkon.

Pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä palvelevia valta-, kanta- ja seututeitä liikenteellisesti yhdistäviä teitä on kaikkiaan kaupunkiseuduilla vain muutamia. Lentoasemille on jo ennestään yleiset tiet. Satamakatuja parantamisia yleiseksi tieksi ja kokonaan uusia satamateitä on suunnitteilla useita.

Luokittelukartoissa pääteiltä erkanevat sisääntulotiet osoitettiin kaduiksi. Näistä suurella osalla on asemakaavoissa liikennealuemerkintä eikä niitä ole vielä muutettu kaduiksi. Joissakin nuoremmissa kaupungeissa on vielä vanhoja rakennuskaavoja, joiden alueella on paikallisia väyliä yleisinä teinä. Em. kaavojen muuttamisen ja asemakaavojen laajentumisen seurauksena paikallista liikennettä palvelevia teitä tulee kaupungeissa muutettavaksi kaduiksi kilometreinä hieman enemmän kuin yllämainittuja katuja muutetaan yleiseksi tieksi.

4.2 Muutokset rakennuskaavoja laatineissa kaupungeissa ja muissa kunnissa

Entisten rakennuskaava-alueiden asemakaavoja muutettaessa harvemmin liikenneverkkoa tai maankäyttöä muutettaneen niin olennaisesti, että maankäyttö- ja rakennuslain liikennealueen ehdot tulisi heti siirtymävaiheen aikana sovellettavaksi, joten kaavan muutosten kautta näissä kunnissa ennen vuotta 2010 muuttunee paikallisia yleisiä teitä kaduiksi suhteellisen vähän. Kaduksi muuttaminen alkanee ensivaiheessa enemmän uusille alueille asemakaavoja laadittaessa. Uusia kaavoja ei joitakin kasvukeskuksia lukuun ottamatta laadittane kovin laajalle alueelle, joten tätä kautta kaduksi muuttaminen on määrällisesti vähäistä. Siirtymäajan jälkeen, kun kunnat vähitellen muuttavat kaavojaan, tulee paikallisten teiden kaduksi kaavoittaminen enenevässä määrin kyseeseen.

Paikallista liikennettä palvelevien yleisten teiden määrä vaihtelee taajamittain nykyisellään huomattavasti. Joissakin taajamissa on useita paikallisia teitä kun taas toisissa niitä ei ole lainkaan. Näin ollen asemakaavoituksen seurauksena teitä muuttuu kaduksi toisissa kunnissa muutamia kilometrejä toisissa ei mahdollisesti yhtään. Yhteensä kaikissa kunnissa yleisiä teitä voi muuttua kaduiksi muutamia satoja kilometrejä. Kaduksi muuttaminen tapahtuu kaavoituksesta riippuen vähitellen pitkän ajan kuluessa.

5 KIRJALLISUUSVIITTEET

Liikenneministeriö, Valtion painatuskeskus: Komiteamietintö 1991:3. Toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietintö. Liikenne 2000.

Lakikokoelma 1999, Edita: Maankäyttö- ja rakennuslaki perusteluineen.

Lakikokoelma 2000, Edita: Tielait.

Tielaitos, Kehittämiskeskus: Pääväylät kaupunkialueilla. TIEL 2130011, Helsinki 1993.

Tielaitos, Keskushallinto: Taajamien keskustateiden kehittäminen. TIEL 2110006, Helsinki 1993.

Tielaitos, Kehittämiskeskus: Taajamien keskustateiden suunnittelu. TIEL 2110007, Helsinki 1995.

Tielaitos, Tie- ja liikennetekniikka ja Suomen Kuntaliitto: Kevyen liikenteen suunnittelu. TIEL 2130016, Helsinki 1998.

Ympäristöministeriön asetus maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä, Helsinki 31.3.2000.

ISBN 951-726-639-1
TIEL 2120008