

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esityksestä tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Uutta tieliikennelakia on valmisteltu pitkään. Odotuksena on ollut laki, joka uudistaa ja nykyaikaistaa tieliikennelakia sekä selkiyttää tieliikenteen sääntöjä siten, että liikennekäyttäytyminen on entistä turvallisempaa ja sujuvampaa ja kestäviä kulkutapoja suosivaa. Hallituksen esitys tukee monilta osin näitä tavoitteita, mutta sisältää myös esityksiä, joita tulee vielä tarkistaa.

Kuntien tehtävät, velvollisuudet, vastuut ja kustannukset eivät saa kohtuuttomasti kasvaa tieliikennelain uudistamisen myötä. Hallituksen esitys ei kaikilta osin täytä näitä tavoitteita. Lakiesitys lisää kuntien resurssitarpeita erityisesti 71 § osalta.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen 71 §

Pykälään sisältyvä **esitys, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sairaaloiden pihat), lisää kuntien resurssitarpeita ja vastuita kohtuuttomasti.** Nykyisen lain yleisenä tulkintana ja soveltamiskäytännönä on ollut, että kunta antaa suostumuksen liikennemerkkien asettamiseen kunnan omien alueiden lisäksi vain yksityisille, ja kunta ei osallistu muiden kiinteistöjen tai yksityisten alueiden suunnitteluun eikä anna suostumusta liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen niiden alueella.

Lakiesitykseen sisältyvästä laajennetusta tehtävästä huolehtiminen edellyttäisi kunnissa lisärekrutointia, jotka eivät ole taloudellisesti mahdollisia. Useat kunnat tilaavat liikenteenohjausjärjestelyjen suunnittelua hallinnoimilleen alueille ostopalveluna. Manner-Suomessa on 295 kuntaa. **Jos kuntien olisi rekrytoitava lisähenkilöitä, esimerkiksi 0,25 htv-0,5 htv/kunta yksityisten teiden ja alueiden liikenteenohjausjärjestelyjen päätöksiä valmistelevaan ja käsittelemään, merkitsisi se Kuntaliiton arvion mukaan yhteensä 5-10 miljoonan euron lisäkustannuksia vuodessa sivukuluineen.** Helsingin kaupungin mukaan päätöksen valmistelu edellyttää lähes poikkeuksetta maastokäynnin ja neuvottelun hakijan kanssa. Kaikki tuo vie aikaa pienimmässäkään tapauksessa työpäivän. Laajempien kokonaisuuksien kuten esim. kauppakeskusten ja sairaala-alueiden osalta työaika moninkertaistuu, kun ratkaisusta neuvotellaan/keskustellaan yleensä konsultin kanssa. Porvoon kaupunki onkin arvioinut, että yksittäisen liikennemerkkin hallintokäsittelyn kustannus on noin kymmentekertainen merkin hankkimiseen ja pystyttämiseen verrattuna.

Myös lain soveltamisala jää edelleen monitulkintaiseksi ja rajaukseltaan epätarkaksi. Lisäksi soveltamisalue voisi muuttua alueen tosiallisen käytön mukaan. Lakiesityksen perustelujen mukaan kunnan tulisi antaa suostumus tekemällä valituskelpoinen hallintopäätös sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen, että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen liikenteenohjauslaitteista riippumatta maa-alueen omistussuhteesta. Määritelmät siitä, mitkä alueet ovat yleisesti liikenteeseen käytettyjä alueita tai yleiselle liikenteelle tarkoitettuja alueita, ovat sisällöltään väljiä ja määrittely edellyttää myös yksittäistapauksellista tarkastelua kuten tieliikennelakiluonnoksen lähtökohdissa on hyvin kuvattu (lakiesitys sivut 24-25). Käytännössä asian hahmottaminen ei ole ollutkaan itsestään selvää, vaan yleiselle liikenteelle tarkoitetun ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen käsitteitä on täsmennetty oikeuskäytännössä (lakiesitys sivut 25-26). Alue voi lisäksi sen käytön seurauksena muuttua yleisesti liikenteeseen käytetyksi alueeksi, vaikka alue olisi alun perin tarkoitettu rajatulle käyttäjär ryhmälle.

Kuntaliiton ehdotus

Kuntaliitto esittää, että kuntien suostumusmenettelystä luovutaan ja kiinteistöt vastaavat itse alueidensa liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja oikeellisuudesta. Kuntaliitto katsoo, että tarve kunnan suostumukselle näiden alueiden osalta ei ole niin merkittävä suhteessa haittaan, jonka lisääntyvä työmäärä ja byrokratia aiheuttaisivat, että käytännölle olisi perusteita. Kuntien tulkinnat ja nykykäytäntö ovat toimineet nykyisin soveltamisessa hyvin. Yksittäiset ongelmat tai sakotusmahdollisuus eivät ole riittäviä perusteita luoda massiivista byrokratiaa. Hallintopäätösten määrän lisääminen olisi myös vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

Jos Kuntaliiton vastustuksesta huolimatta kuntien tehtäviä ja kustannuksia lisätään, on lakiesitystä tarkistettava ja 71 §:n soveltamisalaa täsmennettävä. Esimerkiksi pysäköintilaitokset ja satama-alueet tulee rajata soveltamisalan ulkopuolelle. Vaikka vastuukysymykset todennäköisesti konkretisoituvat harvoin, on lain perusteluissa syytä tuoda selkeästi esille, mitä mahdollisia vastuita suostumuksen antamisesta liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta kunnalle aiheutuu. Lisäksi lakiesitystä tulee täydentää säännöksillä, joista ilmenee, millä edellytyksillä ja missä tapauksissa kunta voi antaa suostumuksen. Kunnan suostumus tulisi pyytää vain tarvittaessa esim. tiettyjen kielto- ja rajoitusmerkkien (nopeusrajoitus, pysäköintikielto) osalta. Kaikki muut liikenteenohjauslaitteet tulee asettaa kiinteistöjen omalla päätöksellä / vastuulla.

Mikäli kunnan suostumukseen perustuva järjestelmä luodaan, hakijan tulee liittää hakemukseensa asiantuntijan laatima liikenteenohjaussuunnitelma. Tämä vähentää hallinnollista taakkaa. Lisäksi on huomattava, että päätöksen tekevä viranomainen ei voi toimia samalla suunnittelukonsulttina. Viranomaisella on hallintolain mukaan vain yleinen neuvontavelvollisuus. Yksityiset tahot voivat käyttää asiantuntijapalveluja liikenteenohjauksen suunnittelussa, mikäli katsovat siihen tarvetta, kuten kunnatkin tällä hetkellä käyttävät. Selvä on, että kiinteistö tai yksityinen tienpitäjä vastaa liikennemerkkin konkreettisesta paikalleen asettamisesta, oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta.

Lakiesityksen mukaan kunnalla olisi mahdollisuus periä maksu suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Kuntaliitto huomauttaa, että maksun tulisi kattaa kaikki kunnalle aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien tarvittavat tehtävän edellyttämät maastokäynnit, tietojärjestelmäkustannukset, laskutuksen ja muut hallintokustannukset. Lakiesitystä tulee täsmentää siten, että kunta voi periä liikenteenohjauslaitetta koskevan asian käsittelystä maksun, jonka perusteet määrätään kunnan taksassa. Esityksen perusteluissa on myös syytä tuoda esiin selvyyden vuoksi, miten maksuun voi hakea muutosta.

Kuntaliitto toteaa lopuksi, että nykyisin soveltamiskäytännön laajentaminen olisi resurssi ja kustannusmielessä erittäin kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätösten määrän lisääminen lisäisi byrokratiaa eri toimijoille ja olisi vastoin hallituksen norminpurkutalkoita. Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman tärkeänä tavoitteena on kuntien tehtävien ja velvoitteiden vähentäminen. **Tällä hallituskaudella linjana on ollut, että valtio kattaa kuntien lisätehtävien kustannukset sataprosenttisesti, mitä tulee tässäkin noudattaa.**

Tie- ja katuverkon tietojärjestelmä

Liikenteenohjauslaitteiden tietojen saaminen tie- ja katuverkon palvelujärjestelmien käyttöön on kannatettavaa riittävän pitkän siirtymäajan puitteissa siten, että kukin tienpitäjä (valtio, kunta, muut tahot) vastaa omien tietojensa viemisestä tai tarjoamisesta järjestelmään. Kuntien valmiudet ja resurssit ilmoittaa paikka- ym. tietoja liikenteenohjauslaitteistaan ovat tällä hetkellä hyvin rajalliset, mikä tulee ottaa huomioon lain valmistelussa ja siirtymäajassa.

Liikennevirasto voi esityksen mukaan antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitä tietoa ja millä tavalla tai missä muodossa tulisi Liikennevirastolle toimittaa. Kuntaliitto esittää, että 71 §:n 3 momenttia täsmennetään siten, että määräykset laaditaan yhteistyössä kuntien kanssa. Tarvittavan tiedon määrittelytyöhön on tärkeää ottaa mukaan kunnat tiedon keskeisinä tuottajina. Näin saadaan varmistettua, että vaatimukset tiedon laadusta ja määrästä ovat sellaisia, että kunnilla on valmius niiden tuottamiseen. Kuntien liikennemerkkejä koskeva tieto on laadultaan paljon monimuotoisempaa ja määrältään suurempaa kuin valtion maanteitä koskeva tieto. Yhdessä pienessä tiiviissä kaupunginosassa voi olla enemmän liikennemerkkejä erilaisiin ohjaustarkoituksiin kuin pitkäällä moottoritillä. Tiiviissä kaupunkiympäristössä tapahtuu myös paljon muutoksia ja tilapäisjärjestelyjä.

Kuntaliitto pitää tärkeänä, että lakiesityksen 71 §:n 3 momenttia täydennetään siten, että mahdollistetaan tiedon tarjoaminen kunnan tietopalvelusta rajapinnan kautta. Tällä hetkellä tietojen vieminen DigiRoad-järjestelmään ei ole resurssitehokasta. Kuntien tavoitteena on tehostaa toimintaansa ja päästä eroon tietojen toimittamisesta käsityönä valtion erillisrekistereihin tai muille toimijoille.

Pyörätien jatkeen merkitseminen 86 §

Tiemerkintä "pyörätien jatke" merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Määräys eroaa oleellisesti nykyisin mukaisesta käytännöstä. Vuonna 2010 tuli voimaan tieliikenneasetuksen muutos, joka velvoittaa muuttamaan kaikki suojatiemaalauksella merkityt pyörätien jatkeet varsinaisiksi pyörätien jatke -maalauksiksi noin viiden vuoden siirtymäajan kuluessa. Kunnat ovat menetelleet tämän määräyksen mukaisesti. Kuntaliitto toteaa, että uusi esitys on sinänsä perusteltu, mutta muutos pyörätien jatkeen merkitsemisessä tarkoittaisi sitä, että suhteellisen tuoreet merkinnät jouduttaisiin poistamaan nopealla kahden vuoden siirtymäajalla. Muutos tarkoittaisi kaikkineen hankalaa siirtymäaikaa ja epäselvää tilannetta tienkäytäjille sekä kustannuksia kunnille.

Purku- ja lastaustoiminnot jalkakäytävällä ja pyörätiellä, 37 § 4 mom

Lakiesitystä tulisi vielä tarkistaa 37 §:n 4 momentin osalta ja hakea nykytilannetta parantavia määräyksiä. Kaupunkijakelu tulisi hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta. Pääsääntönä voisi olla, että pysähtyminen on kielletty jalkakäytävälle ja pyörätielle, ellei liikennemerkkein toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voitaisiin osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle esitysluonnoksen merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinnällä M5 (Pysäyttämisrajoitus).

Myös ajoneuvon kuormaamisen ja purkamisen määritelmää olisi syytä täsmentää esimerkiksi viittaamalla oikeuskäytäntöön. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeus ottaa toistuvasti kantaa siihen, mikä on ajoneuvon pysäyttämistä eli lyhytaikaista seisottamista kuorman purkamisen tai lastaamisen vuoksi. Tavaroiden järjestelyä tai pakkaamista ei pidetä ajoneuvon kuorman purkamiseen tai lastaamisen nimenomaisesti liittyvänä toimintana.

Pysäköimistä koskevat kiellot 38 §

Pykälä 38 ei sisällä nykylakiin sisältyvää kieltoa pysäköidä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Tämä kiello on kuitenkin ollut erittäin tarpeellinen yksityisten kiinteistöjen pysäköinnin valvontaan, joten se tulee lisätä lakiin.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä 42 §

Lakiesityksen 42 §:n mukaan tielle ei saisi jättää eikä tiellä saisi säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Kunnittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi olisi tarpeen tarkemmin määritellä, mitä säilyttämisellä ja varastoinnilla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre varastoinnille tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi peräkärryjen pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.

Kuntaliitto toteaa, että kunnan tehtävänä ei ole mahdollistaa ajoneuvojen, trailereiden ja asuntovaunujen pitkäaikaista säilyttämistä pysäköintipaikoilla tai kadunvarsilla. Pykälää tulee täsmentää niin, että kadunpitäjällä on nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen kadulla.

Pituussuuntaiset merkinnät 85 §

Hallituksen esitysluonnoksessa on esitetty, että sulkuviiva olisi jatkossa aina valkoinen riippumatta siitä, onko kyseessä samansuuntaiset vai vastakkaiset ajosuunnat. Sulkuviivan muuttaminen keltaisesta valkoiseksi heikentää viivan erottumista talviolosuhteissa. Autonomisten autojen kameratekniikka ei edellytä värin muuttamista.

Taajaman yleinen nopeusrajoitus 10 §

Ajonopeuksilla on keskeinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksien vakavuuteen. Taajamaliikenteessä on selkeää tarvetta taajaman yleisen nopeusrajoituksen (50 km/h) laskuun. Näin voitaisiin tukea liikenneympäristön kehittämistä entistä turvallisemmaksi erityisesti kaikkein haavoittuvimmille tienkäyttäjryhmille, jotka liikkuvat jalan tai pyörällä. Tieliikennelain uudistamisen yhteydessä voitaisiin vakavasti harkita taajaman yleisen nopeusrajoituksen laskemista 40 km/h ja varata riittävän pitkä siirtymäaika muutoksen toteuttamiseen. Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä nopeusrajoituksen muutos saisi tarvitsemansa huomion.

Pysäköinnin alkamisaika 40 §

Jos pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu liikennemerkillä H20 (maksullinen pysäköinti), pysäköijän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla. Pysäköinnin alkamisajaksi on merkittävä aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään. Ajoneuvon määritelmän mukaan ajoneuvoja ovat esim. moottoripyörät ja polkupyörät. Pykälän sanamuoto saattaa aiheuttaa epäselvyyttä pysäköinninvalvonnassa.

Liikennevirhemaksun määrääminen 160 §

Esitetty liikennevirhemaksu mahdollistaisi valvonnan kohdentamisen useiden liikennesääntöjen rikkomisiin. Automaattisen kameravalvonnan laajentaminen on tärkeä keino taajamaliikenteen valvonnan ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Jotta tästä saadaan täysi hyöty, tulee poliisilla olla riittävät resurssit automaattisen valvonnan hoitamiseen, esimerkiksi kameroiden kierrättämiseen ja kerätyn aineiston käsittelyyn. Lisäksi tulisi edelleen kehittää kunnan ja poliisin joustavia yhteistyömalleja kameravalvonnassa.

Siirtymäsäännökset 195 §

Hallituksen esitysluonnoksessa vanhan tieliikenneasetuksen mukaisia liikennemerkkejä saisi käyttää 10 vuoden ajan lain voimaantulosta ja tiemerkinäytöksi seitsemän vuoden ajan lain voimaantulosta. Näiden osalta siirtymäajat ovat riittävän pitkät. Sen sijaan pyörätien jatkeen osalta esitysluonnoksessa esitetty kahden vuoden siirtymäaika tulee olemaan kunnille haasteellinen. Kunnat ovat juuri joutuneet muuttamaan kaikki suojatiemaalauksella merkityt pyörätien jatkeet varsinaisiksi pyörätien jatke -maalauksiksi ja näitä nykysäädösten mukaisia merkinäytöksiä on toteutettu valtavat määrät. Muutos tulee aiheuttamaan kunnille kustannuksia. Niitä ei kahden vuoden siirtymäajan puitteissa ehditä tehdä normaalien katutöiden yhteydessä.

SUOMEN KUNTALIITTO

Hanna Kemppainen
yhdyskuntatekniikan asiantuntija