

# Lakiesitys tieliikennelaista

## Kuntaliiton näkemykset

Liikenne- ja viestintävaliokunta  
20.3.2018, Hanna Kemppainen



# Liikenteenohjauslaitteen asettaminen 71 §

- Kunnan tulisi tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat ja kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sairaaloiden pihat).
  - » Kuntien resurssitarpeet ja vastuut lisääntyisivät huomattavasti.
  - » Lisähenkilöiden rekrytointi, esim. 0,25 htv-0,5 htv/kunta, merkitsisi yht. **5-10 milj. euron lisäkustannuksia** vuodessa sivukuluineen.
  - » Byrokratia lisääntyisi eri toimijoille.
- Kuntien tulkinnat ja nykykäytäntö ovat toimineet hyvin.
- Yksittäiset ongelmat tai sakotusmahdollisuus eivät ole riittäviä perusteita luoda massiivista byrokratiaa

# Mitä hallinnollinen päätös tarkoittaa käytännössä

- Esim. **Helsinki:** Edellyttää maastokäynnin ja neuvottelun hakijan kanssa.
  - » Pienimmässäkin tapauksessa työmäärä yksi päivä.
  - » Kauppakeskuksen ja sairaala-alueiden osalta työmäärä moninkertaistuu
- Esim. **Porvoo:** Yksittäisen liikennemerkkin hallinnollinen kustannus on n. 10-kertainen merkin hankkimiseen ja pystyttämiseen verrattuna.
- Menettely olisi kustannustehoton.
- Tällä hallituskaudella linjana on ollut, että valtio kattaa kuntien lisätehtävien kustannukset sataprosenttisesti.

# Kuntaliiton esitys

- **Kuntien suostumusmenettelystä luovutaan ja kiinteistöt vastaavat itse alueidensa liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja oikeellisuudesta.**
- Jos Kuntaliiton vastustuksesta huolimatta kuntien tehtäviä ja kustannuksia lisätään, on lakiesitystä tarkistettava ja soveltamisaluetta täsmennettävä.

# Tie- ja katuverkon tietojärjestelmä

- Kuntaliitto esittää, että 71 §:n 3 momenttia täsmennetään siten, että määräykset siitä, mitä tietoa ja millä tavalla tai missä muodossa tietoa Liikennevirastolle toimitetaan, laaditaan yhteistyössä kuntien kanssa.
  - » tiedon **tarjoaminen** kunnan tietopalvelusta rajapinnan kautta.
- Liikenteenohjauslaitteiden tietojen saaminen tietojärjestelmien käyttöön on kannatettavaa riittävän pitkän siirtymäajan puitteissa, vaikka kunnille ei yleisesti ole tällä hetkellä valmiuksia tietojen tarjoamiseen.

# Pyörätien jatkeen merkitseminen 86 §

- Pyörätien jatke merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen. Määräys eroaa oleellisesti nykyisin mukaisesta käytännöstä.
- Muutos tarkoittaisi hankalaa siirtymäaikaa ja epäselvää tilannetta tienkäyttäjille sekä **kustannuksia kunnille**. Muutos vie aikaa, joten **siirtymäajan tulisi olla pidempi**.

## Pyörätien jatke

Pyörätien jatke osoitetaan kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkintää käytetään osoittamaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka.



Jos pyörätien jatke merkitään suojatiemerkinän rinnalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei tarvitse merkitä.



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

- Lakiesitystä tulisi tämän osalta vielä tarkistaa 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.

# Pysäköimistä koskevat kiellot 38 §

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

# Taajaman yleinen nopeusrajoitus 10 §

- Taajamaliikenteessä on tarvetta taajaman yleisen nopeusrajoituksen (50 km/h) laskuun.
  - » voitaisiin tukea liikenneympäristön kehittämistä entistä turvallisemmaksi erityisesti kaikkein haavoittuvimmille tienkäyttäjärühmille.
- Kokonaisuudistuksen yhteydessä nopeusrajoituksen muutos saisi tarvitsemansa huomion.

| Nopeusrajoitus (km/h) |         | Vaikutus onnettomuuksien määrään, % <sup>1</sup> |
|-----------------------|---------|--------------------------------------------------|
| ennen                 | jälkeen |                                                  |
| 30                    | 40      | +9,8                                             |
| 40                    | 30      | -8,9                                             |
| 30                    | 50      | +20,5                                            |
| 50                    | 30      | -17,0                                            |
| 40                    | 50      | +9,8                                             |
| 50                    | 40      | -8,9                                             |
| 50                    | 60      | +9,8                                             |
| 60                    | 50      | -8,9                                             |
| 60                    | 70      | +9,8                                             |
| 70                    | 60      | -8,9                                             |
| 70                    | 80      | +9,8                                             |
| 80                    | 70      | -8,9                                             |

Kallberg, Luoma, Mäkelä, Peltola, Rajamäki 2014. Ajonopeuden liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset. VTT TECHNOLOGY 197.

# Ajoneuvon säilyttäminen tiellä 42 §

- Lakiesityksen 42 §:n mukaan tielle ei saisi jättää eikä tiellä saisi säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä.
- Pykälää tulee täsmentää niin, että kadunpitäjällä on nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen kadulla.