



Kaupunkiympäristön palvelualue

10.4.2018

TRE:1313/08.01.00/2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntija- ja lausuntopyyntö 5.4.2018

TAMPEREEN KAUPUNGIN LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Tampereen kaupungilta kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Tampereen kaupunki on lausunut uudistuksesta jo asian aikaisemmassa käsittelyvaiheessa huhtikuussa 2017. Aikaisemman lausuntomme mukaisesti pidämme tieliikennelain uudistusta erittäin tarpeellisenä ja tavoitteita kannatettavina. Esitysluonnos on mielestämme kokonaisuutenaan perusteltu ja pääosin hyvä ja esitys on kehittynyt edelleen oikeaan suuntaan edellisen lausuntokierroksen jälkeen.

Tampereen kaupungin kannalta on tärkeää, että tieliikennelain uudistuksessa kuntien tehtävät selkiytyvät eivätkä kunnille aiheutuvat kustannukset kasva merkittävästi nykyisestä. Näkemyksemme mukaan merkittävimmin kuntien työmäärää ja kustannuksia lisääisi hallinnollisen päätöksen tekeminen maanteilla olevia liikennemerkkejä lukuun ottamatta kaikista muista kunnan alueella olevista liikenteenohjauslaitteista ja tiedon toimittaminen liikennevirastolle (§ 71). Myös liikennemerkkien uusiminen ja pyörätien jatkeen uuteen merkintätapaan siirtyminen lyhyellä siirtymäajalla aiheuttavat kunnille merkittäviä kustannuksia (§ 195, Liite 4 taulukko 2 L4).

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen (71 §)

Yksityiskohtaisten perusteluiden mukaisesti liikenteenohjauslaitteen asettamisella tarkoitetaan yhtäältä hallintopäätöksen tekemistä ja toisaalta ohjauslaitteen fyysistä pystyttämistä. Hallituksen esitys tieliikennelainsäädännön esityksen, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös sekä kaikista kaduille ja muille kunnan hallinnoimille teille että muille kuin em. teille tai maanteille asetettavista liikenteenohjauslaitteista.

Esityksen mukaan tienpitäjän tulisi toimittaa tieto liikenteenohjauslaitteen asettamisesta Liikennevirastolle. Tietojärjestelmään tallennettaisiin varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi ainakin paikkatieto. Liikennevirasto voi antaa tarkempia





10.4.2018

TRE:1313/08.01.00/2017

määräyksiä tiedon sisällöstä ja välittämistavasta. Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan avoin tieto liikenteenohjauslaitteista mahdollistaa osaltaan optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa.

Tampereen kaupunki suhtautuu periaatteessa myönteisesti tietojärjestelmään, johon kerättäisiin kaikki tärkeimmät liikenteenohjauslaitteet. Tulevaisuudessa yleistyvä automaattiajaminen tulee vaatimaan paljon tietoa liikenneympäristöstä. Tapa tietojen keräämiseen ja kerättävän tiedon sisältö tulisi kuitenkin vielä tarkemmin miettiä. Hallinnollisiin päätöksiin perustuva järjestelmä on altis virheille ja ajantasaisen rekisterin ylläpito tulee olemaan erittäin ongelmallista, joten myös näiden tietojen varaan rakennettavien järjestelmien luotettavuus ei tule olemaan kovin hyvä.

Tampereen kaupunki ei muiden Suomen kuntien tavoin nykyisin osallistu lainkaan muiden alueiden kuten kauppojen, markettien, sairaaloiden ja virastojen pihojen liikenteenohjausjärjestelyihin. Tampereella ei ole myöskään tehty erillistä hallinnollista päätöstä kaikista katuverkon liikennemerkeistä eikä käytössä ole rekisteriä liikennemerkeistä. Muutos tarkoittaisi käytännössä kuntien resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä. Työmäärä lisääntyisi aluksi nykytilanteen kartoittamisvaiheessa kertaluonteisesti erittäin paljon ja sen jälkeen pysyvästi lisääntyvästä hallinnollisten päätösten tarpeesta erityisesti yksityisten alueiden osalta. Hallintopäätöksen käsittely edellyttää ainakin seuraavia työvaiheita:

- suostumusasiaan liittyvän hakemuksen kirjaaminen
- hakemuksessa kuvattuun liikenteenohjaustarpeeseen ja suunnitelmaan perehtyminen
- maastokäynti, jolla tarkistetaan merkkien tarkoitus ja sijainti
- päätöksen valmistelu
- päätöksen toimittaminen tietojärjestelmään
- laskutus

Lakiesityksen mukaan kunnalla olisi mahdollisuus periä maksu suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Maksun tulisi kattaa kaikki kunnalle edellä kuvatuista työvaiheista aiheutuvat kustannukset sekä tietojärjestelmäkustannukset. Hallinnollisen työn kustannus tiekunnalle tai kiinteistölle tulisi olemaan moninkertainen fyysisen liikennemerkin pystytyksen kustannuksiin nähden. Riskinä tulee olemaan, että korkea kustannus rajoittaa liikenteenohjauslaitteiden asianmukaista toteutusta, mikä saattaa heikentää liikenneturvallisuutta esim. pysäköintialueilla.

Näkemyksemme mukaan tulisi arvioida uudelleen muutoksella saavutettavat hyödyt suhteessa siitä aiheutuvaan suureen työmäärään. Ehdotettu säännös on ristiriidassa byrokratian vähentämispyrkimyksen kanssa. Mikäli laki kuitenkin





10.4.2018

TRE:1313/08.01.00/2017

hyväksytään esityksen mukaisena, tulisi kunnille osoittaa resurssit lisätyömäärän hoitamiseksi. Tampereella ei ole tällä hetkellä valmiuksia eikä resursseja liikennemerkkien kartoittamiseen tai tietojen toimittamiseen. Tampereella on käynnissä talouden tasapainottamisen ohjelma, joten omalla kustannuksella uudet rekrytoinnit päätösten ja laskutuksen tekemiseen ovat erittäin haastavia, eikä nykyisillä resursseilla ole mahdollista suoriutua lain edellyttämistä tehtävistä. Käytännössä esitetyt uudet tehtävät vaativat yhden lisähenkilön rekrytoinnin ja kattavan liikennemerkkirekisterin luomisvaiheessa merkittävästi kaupungin ulkopuolelta tilattavaa työpanosta. Tämä tulisi huomioida vähintään mahdollisen tietojärjestelmän käyttöönoton aikataulussa ja tietojen toimittamisen siirtymäajoissa.

Siirtymäsäännökset (195 §)

Pyörätien jatkeen ehdotettu uusi merkitsemistapa (L4) on looginen, mutta aiheuttaa paljon muutoksia nykyisiin, juuri uudistettuihin merkinäytäpoihin. Siirtymäajaksi esitetty kaksi vuotta on riittämätön aika muutoksen toteuttamiseksi. Esitämme, että siirtymäajaksi muutettaisiin neljä vuotta.

Tampereen kaupungilla on arviolta 3 000 merkittyä pyörätien jatketta. Arviomme mukaan jatkossa näistä noin kolmannes olisi esityksen mukaisesti merkittävä pyörätien jatkeeksi ja kaksi kolmasosaa suojatieksi. Tämä tarkoittaa, että noin 2 000 nykyistä pyörätien jatketta olisi korjattava suojatieksi. Koska yhden suojatiemaalauksen täydentäminen aiheuttaa noin 100 euron kustannukset, muutoksen kustannusvaikutus Tampereen kaupungille on noin 200 000 euroa.

Hallittu muutos edellyttää, että muutoskohteet kartoitetaan ja tiemerkinäytöjen lisäksi muu parantamistarve selvitetään ja ohjelmoidaan. Päälystys- ja tiemerkinäytetyöt on mahdollista toteuttaa vain tietyissä keliolosuhteissa, joten esitettyyn siirtymäaikaan sisältyvä kaksi kesäkautta ei mahdollista työn toteutusta.

Esityksen mukaan tieliikenneasetuksessa säädettyjä liikennemerkkejä saa käyttää 10 vuoden ajan lain voimaantulosta. Esityksen taustalla lienee ajatus, että merkkien uusiminen ei aiheuttaisi lisäkustannuksia tienpitäjille. Valmistajat lupaavat uusille liikennemerkkeille käyttöä 10 vuotta, mutta kokemuksemme mukaan nykyisillä tekniikoilla tehdyt merkit kestävät helposti 15–20 vuotta. Hyväkuntoisten merkkien uusiminen tulee siten vääjäämättä aiheuttamaan lisäkustannuksia. Arviomme mukaan materiaaleista ja työstä aiheutuva lisäkustannus ennenaikaisesta merkkien uusimisesta tulee olemaan suuruudeltaan noin miljoona euroa.



**Yleiset nopeusrajoitukset (9 §)**

Uudessa tieliikennelaissa tulisi vakavasti harkita taajamaliikennemerkkin sisältävän nopeusrajoituksen muuttamista 40 km/h. Käytännössä useissa tapauksissa taajamamerkkiä seuraa 40 km/h aluenopeusrajoitus.

Ajoneuvon ajaminen suojatien yli (27 §)

Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan ”Yli 50 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella suojatietä ei pitäisi olla lainkaan.” Esityksen sisältöä tulisi muotoilla siten, että *valo-ohjaamattomia* suojateitä ei pitäisi olla yli 50 km/h nopeusrajoitusalueella. Liikennevalo-ohjattuja suojateitä sen sijaan voi toteuttaa 60 km/h nopeusrajoitusalueilla.

Pysäyttäminen ja pysäköinti (36 §)

Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa, jos se ei vaaranna tai haittaa liikennettä. Suhtaudumme esitykseen näin muotoiltuna erittäin kriittisesti, koska se todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta. Pysäköintipaikkaa etsivän yksityisautoilijan opastukseen on muitakin digitalisaatiota hyödyntäviä mahdollisuuksia. Jakeluliikenteen pysäköintitarpeet kohdentuvat keskustamaisille alueille, joissa pysäköinti ja pysäköinnistä poistuminen vastaantulevan ajosuunnan yli ei ole muuta liikennettä vaarantamatta mahdollista. Pysäköinnistä aiheutuva haitta tai vaara muulle liikenteelle on subjektiivinen arvio.

Jos pysäköinti myös kulkusuunnassa vasemmalla puolella kaksisuuntaisilla kaduilla sallitaan, tulisi sääntöä täsmentää. Kyseinen pysäköintitapa tulisi mahdollistaa vain vähäliikenteisillä kaduilla. Tulisi selvittää tarkemmin miten vähäliikenteiset kadut valittaisiin ja merkittäisiin. Lisäksi kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee sisällyttää pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot (37 §)

Ajoneuvon saisi edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon kuorman purkamista tai lastaamista varten. Mahdollisuutta käytetään nykyisin runsaasti, mikä aiheuttaa vaaraa erityisryhmien liikkumiselle sekä merkittävää haittaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Esitämme, että jos jakeluliikenteelle ja huoltoajolle on läheisyydessä osoitettu erillinen kuormauspaikka esimerkiksi liikennemerkillä C43 ”kuormauspaikka”, on sitä käytettävä eikä pysähtyminen jalkakäytävälle tai pyörätielle ole sallittua.





10.4.2018

TRE:1313/08.01.00/2017

Liikuntaesteisen pysäköintitunnus (39 §) ja Liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti (45 §)

Esitysluonnoksessa liikuntaesteisen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pyöräkadulla merkittyjen pysäköintipaikkojen ulkopuolellakin. § 39 mahdollistaa pysäköinnin pyöräkadulla jalkakäytävällä ja § 45 pyöräkadun ajoradalla muuallakin, jos siitä ei aiheudu kohtuutonta haittaa. Näkemyksemme mukaan pysäköinti jalkakäytävällä aiheuttaa aina kohtuutonta haittaa jalankulkijoille eikä pysäköintiä siten tulisi sallia jalkakäytävällä.

Muut tiemerkinnot (87 §)

Esitysluonnoksessa mainitaan, että pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä eli ainoastaan valkoista "P"-merkintää (M11) käyttäen. Suomen talviolosuhteissa tällaisen pysäköintipaikan havaitseminen voi kuitenkin olla mahdotonta.

Liikennevirhemaksun määrääminen (160 §)

Ehdotettu liikennevirhemaksujärjestely tuo valvontaan joustavuutta ja on sinänsä kannatettava. Esitysluonnoksen mukaan maksun määräisi 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja ja sen saisi valtio. Näkemyksemme mukaan myös kunnilla pitäisi olla oikeus kerätä liikennevirhemaksuja kunnallisella kameravalvontajärjestelmällä. Kunnallinen kameravalvonta parantaisi taajamaturvallisuutta merkittävästi. Kyse on myös poliisien resurssien kohdistamisesta. Tampereen kaupunki pitää liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta erittäin tärkeänä saada suojatiesäätöä noudattamisen ja "punaisia päin ajamisen" valvonta kameravalvonnan piiriin. Kameravalvonta tehostaisi myös risteysruudun osoittaman velvollisuuden noudattamista ja siten parantaisi kaupunkiliikenteen sujuvuutta.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusalue. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Toisaalta Hämeenlinnan hallinto-oikeuden mukaan P-merkki koskee vain yhtä maalattua aluetta ja esim. suojatien jälkeen merkki tulee toistaa. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnot eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.





10.4.2018

TRE:1313/08.01.00/2017

Tien ja maaston määritelmä

Esitysluonnoksessa on hyvin kuvattu tien ja maaston määritelmää. Näiden rajapinta on kuitenkin joissakin tapauksissa vaikeasti tulkittavissa ja asia on omiaan aiheuttamaan epäselvyyksiä muun muassa pysäköinninvalvonnassa. Tiealueen määrittelyä voisikin vielä esitysluonnoksessa täsmentää, ja myös laventaa siten, että päällystämätön ja tasainen tiealueen viereinen osa ei olisi maastoa, jolloin pysäköinti voisi tapahtua joustavammin ja haitat muulle liikenteelle pienenisivät.

Tampereen kaupunki

Ari Vandell

Suunnittelupäällikkö

