



TAMPEREEN KAUPUNKI

Lausunto hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen 11.4.2018



Yleistä

- Tampereen kaupunki pitää tieliikennelain uudistusta erittäin tarpeellisena 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.**
- Merkittävimminkin kuntien työmäärää ja kustannuksia lisäisi 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.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

- Hallituksen esitys tieliikennelaiksi sisältää 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.
- 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.



Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

- 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.
- Tampereella ei ole tehty erillistä hallinnollista päätöstä kaikista katuverkon liikennemerkeistä eikä käytössä ole rekisteriä liikennemerkeistä.
- Muutos tarkoittaisi käytännössä **kuntien resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä**.
- Työmäärä lisääntyisi ensin kertaluonteisesti erittäin paljon nykytilanteen kartoittamisesta ja sen jälkeen pysyvästi lisääntyvästä hallinnollisten päätösten tarpeesta erityisesti yksityisten alueiden osalta.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

- Tampereella ei ole tehty erillistä hallinnollista päätöstä kaikista katuverkon liikennemerkkeistä eikä käytössä ole rekisteriä liikennemerkkeistä.
- Työmäärä lisääntyisi aluksi nykytilanteen kartoittamisvaiheessa kertaluonteisesti erittäin paljon ja sen jälkeen pysyvästi lisääntyvästä hallinnollisten päätösten tarpeesta erityisesti yksityisten alueiden osalta.
- Mahdollisesti perittävä hallinnollisen **työn kustannus tiekunnalle tai kiinteistölle tulisi olemaan moninkertainen** fyysisen liikennemerkkin pystytyksen kustannuksiin nähden.
- Riskinä tulee olemaan, että korkea kustannus rajoittaa liikenteenohjauslaitteiden asianmukaista toteutusta, mikä saattaa heikentää liikenneturvallisuutta esim. pysäköintialueilla.



Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

- Ehdotettu säännös on ristiriidassa byrokratian vähentämispyrkimyksen kanssa.
- Mikäli laki kuitenkin hyväksytään esityksen mukaisena, tulisi kunnille osoittaa resurssit lisätyömäärän hoitamiseksi.
- Tampereella ei ole tällä hetkellä valmiuksia eikä resursseja liikennemerkkien kartoittamiseen tai tietojen toimittamiseen.
- Käytännössä esitetyt uudet tehtävät **vaativat yhden lisähenkilön rekrytoinnin** ja kattavan liikennemerkkirekisterin luomisvaiheessa **merkittävästi kaupungin ulkopuolelta tilattavaa työpanosta**.
- Esitetyt seikat tulisi huomioida vähintään mahdollisen tietojärjestelmän käyttöönoton aikataulussa ja tietojen toimittamisen siirtymäaajoissa.



Siirtymäsäännökset

- Pyörätien jatkeen ehdotettu uusi merkitsemistapa (L4) on looginen, mutta aiheuttaa paljon muutoksia nykyisiin, juuri uudistettuihin merkintätapoihin.
- Hallittu muutos edellyttää, että muutoskohteet kartoitetaan ja tiemerkintöjen lisäksi muu parantamistarve selvitetään ja ohjelmoidaan.
- **Siirtymäajaksi esitetty kaksi vuotta (kaksi kesäkautta) 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.



Siirtymäsäännökset

- Esityksen mukaan tieliikenneasetuksessa säädettyjä liikennemerkkejä saa käyttää 10 vuoden ajan lain voimaantulosta.
- Valmistajat lupaavat uusille liikennemerkeille käyttöiäksi 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 ja suojatie

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

- 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. **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.
- 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.



Muita huomioita

- 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.
- 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.
- Näkemyksemme mukaan myös kunnilla pitäisi olla oikeus kerätä liikennevirhemaksuja kunnallisella kameravalvontajärjestelmällä. Kunnallinen kameravalvonta parantaisi taajamaturvallisuutta merkittävästi.
- Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkillä vaikutusalue. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä.
- Tien ja maaston määritelmän täsmentäminen tarpeen

Kiitos!

