

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Liikenneviraston lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikennevirasto esittää lausuntonaan seuraavaa:

Tieliikennelakia koskevan hallituksen esitysluonnoksen mukaan lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen

sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin. Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon.

Lain tavoitteet ovat Liikenneviraston näkökulmasta kannatettavia ja oikeansuuntaisia. Tieliikenteen käyttäytymistä koskevien säännösten kokoamista yhteen helpottaa lain tulkintaa viranomaisten ja tienkäyttäjien näkökulmasta.

Hallituksen esitysluonnos on laaja. Liikennevirasto keskittyy lausunnossaan niihin kysymyksiin, mitkä liittyvät Liikenneviraston, maantien tienpitäjän ja tienpitoviranomaisen rooliin.

#### Liikenteenohjaaja (65 §)

Liikenteen ohjaajina toimivista henkilöistä säädetään voimassa olevan tieliikennelain 49 §:ssä, jonka 3 § momentin 1 kohdan mukaan Liikennevirasto määrää ohjaamaan liikennettä tien ja rautatien tasoristeyksessä. Vastaavaa säännöstä ei kuitenkaan esitetä otettavaksi uuden lain liikenteenohjaajaa koskevaan 65 §:ään. Liikennevirasto pitää tärkeänä, että sillä on tasoristeyksissä edelleen mahdollisuus määrätä henkilö ohjaamaan liikennettä. Tämä voi olla tarpeen esimerkiksi ratatöiden aikana. Liikennevirasto esittää 65 §:ään lisättäväksi nykyistä 49.3 §:n 1 kohtaa vastaavan säännöksen liikenteen ohjaajan määräämisestä tasoristeyksessä.

#### Liikenteenohjauslaitteita koskevat määräykset (70.6 §)

Liikennevirastolla on nykyisen tieliikennelain 50.4 §:n nojalla toimivalta antaa liikenteenohjauslaitteiden värejä, rakennetta ja mitoitusta koskevia määräyksiä. Tämä toimivalta esitetään 70.6 §:ssä siirrettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikennevirasto pitää toimivallan siirtoa perusteltuna, mutta kiinnittää huomiota siihen, että asian hoitamiseen on turvattava riittävät ja asiantuntevat resurssit.

#### Liikenteenohjauslaitteita koskevan tiedon tallentaminen Digiroad-järjestelmään (71.4 §)

Tieliikennelain 71.4 §:iin esitetään otettavaksi säännös, jonka mukaan mainitun pykälän 2 momentin 1-3 kohdassa tarkoitetut tienpitäjien päätökset tulee toimittaa Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitetta koskevan tiedon tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään eli ns. Digiroad-tietojärjestelmään. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassa olevassa tieliikennelaissa.

Liikennevirasto toteaa, että tietojen toimitus- ja ylläpitovastuu Digiroad-tietojärjestelmään on maanteiden osalta Liikennevirastolla, katuverkon osalta kunnilla ja yksityisteiden osalta Maanmittauslaitoksella. Nykyisin maanteiden liikenteenohjauslaitteita koskevat tiedot on tallennettu eri järjestelmiin (mm. tierekisteri, Digiroad-tietojärjestelmä ja liikennetelematiikan järjestelmät). Tietojen tallennuspaikka ja käytetyt tietomallit vaihtelevat käyttötarpeiden mukaan. Liikenteenohjauslaitteita koskevia tietoja tallennetaan eri järjestelmiin muun muassa sen perusteella, ovatko ne staattisia vai dynaamisia ja käytetäänkö tietoa väylänpidon, laitehallinnan vai liikenteenohjauksen tarpeisiin.

Digiroad-tietojärjestelmän tieto kattaa autoliikenteen käyttämän väyläverkon (maantiet, kadut, yksityistiet) ja sen tietosisältö on luonteeltaan staattista ja määritelty palvelemaan reitin suunnittelua ja navigointia. Liikennevirasto huomauttaa, ettei Digiroad-tietojärjestelmä sovellu tietomalliltaan ja palveluiltaan yksittäisten kohteiden tai dynaamisten tietojen tallentamiseen. Digiroad-tietojärjestelmä ei myöskään ole laajennettavissa palvelemaan ajantasaisen varoitustiedon jakamisen tai autonomisen ajoneuvon tietotarpeita. Tällaisia tietotarpeita varten nojaututaan 3D HD karttoihin ja ajantasaiseen häiriöviestintään, joiden kehittäminen ja standardisointi ovat vielä globaalistikin alkuvaiheessa. Ajantasaista häiriöviestintää varten Liikennevirastolla on avoimen datan periaatteita noudattava Digitraffic-palvelu, jossa on myös varauduttu mahdollisten uusien ajantasaisten tietojen jakeluun.

Liikennevirastolla on ns. Digitalisaatio- ja LOU-hankkeissa meneillään ja käynnistymässä järjestelmäkehitysprojekteja, joiden yhteydessä maanteiden liikenteenohjauslaitteiden tiedot (kohde ja sijainti) tullaan uusitulla tietomallilla kattavasti tallentamaan viraston tietokantoihin. Lisäksi LOU-hankkeen puitteissa on käynnissä muuttuvien merkkien ajantasaisten tietojen kerääminen. Tämä tarkoittaa sitä, että tiedot voidaan välittää suoraan muiden järjestelmien hyödynnettäväksi ja näin tukea ajoneuvojen tietojärjestelmiä ja liikenteen automatisaatiota. Kaikki tiedot tullaan myös tarjoamaan avoimen datan rajapintojen kautta vapaaseen käyttöön. Maanteiden osalta tieliikennelain tavoite siis toteutuu jo Liikenneviraston nykyisten suunnitelmien puitteissa.

Esitetyn 71.4 §:n yksityiskohtaisten perusteluiden (s. 226) mukaan "avoin tieto mahdollistaa esimerkiksi optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa olisi mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa." Liikennevirasto pitää perustelutekstissä esitetyn toiminnallisuuden toteuttamista Digiroad-tietojärjestelmään mahdottomana, koska Digiroad-tietojärjestelmän tietomalli tai tekniset rakenteet eivät tue tällaisen toiminnallisuuden toteuttamista. Liikennevirasto toteaa, että maanteiden osalta se kykenee ratkaisemaan mainitun ongelman vireillä olevien Digitalisaatio- ja LOU-hankkeiden järjestelmäkehitysprojektien kautta. Sen sijaan kuntien toimittamien tietojen osalta

laajennus liikenteenohjauslaitteiden osalta ei ole mahdollista. Kuntien liikenteenohjauslaitteiden tuottamia ajantasaisia tietoja on kuitenkin mahdollista jakaa Digitraffic-palvelun kautta, mikäli teknisistä, hallinnollisista ja kustannuksiin liittyvistä kysymyksistä pystytään sopimaan kuntien kanssa.

Liikennevirasto katsoo, että 71.4 §:ssä esitetyn liikenteenohjauslaitteita koskevan tiedon toimittamisvelvoitteen asettaminen 71.2 §:n 2 tarkoitetuille tahoille [alaviite 1: Tienpitäjän määrittelystä voidaan mainita seuraavat esimerkit:

- Maantielain 10 §:n 1 momentin mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuuviranomaisena.
- Yksityisistä teistä annetussa laissa ei käytetä käsitettä tienpitäjä. Tienpitovelvollisuudesta säädetään mainitun lain 3 luvussa.
- Ratalaissa tienpitäjällä tarkoitetaan yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekun-taa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpito-viranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana (3 § 1 momentti 12 kohta).]

voisi olla mahdollista, mikäli tekninen ratkaisu määritetään siten, että kunta toimittaa mainitut tiedot avoimeen rajapintaan hyödynnettäväksi. Tällöin kuka tahansa voi hyödyntää tietoja. Liikenneviraston arvion mukaan on mahdollista, että kunnat pystyisivät liikenteenohjauslaitteiden osalta toimittamaan staattisen tiedon. Sen sijaan ajantasaisen tiedon toimittaminen ajoneuvojen tietojärjestelmiin ja automaattiseen ajamiseen ei ole Liikenneviraston käsityksen mukaan realistista. Liikennevirasto pitää suurena haasteena kuntien vaihtelevaa kykyä vastata tietojen laadusta ja ajantasaisuudesta.

Liikennevirasto kannattaa 71.4 §:ssä mainitun säännöksen ottamista lakiin tietyin muutoksin. Liikennevirasto katsoo yllä mainitun perusteella, ettei tieliikennelaissa tule määritellä sitä, että liikenteenohjauslaitteita koskeva tieto toimitetaan Liikennevirastolle tiedon tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään eli Digiroad-tietojärjestelmään. Kysymys Liikennevirastolle toimitettavan tiedon tallennuspaikasta tulisi jättää laissa avoimeksi. Liikennevirasto esittää, että 71.4 §:sta poistetaan maininta tiedon tallentamisesta tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään. Tieliikennelaissa tulisi lähteä siitä, että velvollisuutena on toimittaa tieto Liikenneviraston määrittelemässä muodossa ja Liikenneviraston määrittelemään rajapintaan. Liikennevirasto toteaa myös, ettei ole realistista edellyttää, että 71.2 §:n 3 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä (yksityisen tien tienpidosta vastaava taho) toimittaisi Liikennevirastolle 71.4 §:ssä tarkoitetut tiedot. Liikennevirasto esittää 71.4 §:iin tehtäväksi myös tätä koskevat muutokset. Liikennevirasto on valmis antamaan säädösvalmistelun jatkotyössä tarvittavia lisätietoja liikenteenohjauslaitteita koskevan tiedon toimittamiseen liittyvissä kysymyksissä.

## Liikenteenohjauslaitteen asettaminen (71.2 § 4 kohta)

Esitetyn 71.2 §:ssa säädetään liikenteenohjauslaitteen asettamisesta. Mainitun momentin 4 kohdan mukaan tilapäistä käyttöä varten liikenteenohjauslaitteen asettaisi poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen. Esityksestä ei käy ilmi, mikä on mainitun 4 kohdan suhde saman momentin 1-3 kohdissa tarkoitettuihin väyliin ja muihin liikennealueisiin. Liikennevirasto esittää 4 kohtaa täsmennettäväksi tältä osin. Liikenneviraston käsityksen mukaan 4 kohta koskee kaikkia saman momentin 1-3 kohdassa tarkoitettuja väyliä ja liikennealueita.

Lisäksi Liikennevirasto katsoo, että oikeus 71.2 §:n 4 kohdassa tarkoitetun tilapäistä käyttöä varten tarvittavan liikenteenohjauslaitteen asettamiseen tulisi olla 4 kohdassa tarkoitettujen tahojen eli poliisin, tullimiehen ja pelastusviranomaisen lisäksi myös ainakin saman momentin 1 kohdassa mainittua tienpitoviranomaista. Liikennevirasto esittää 71.2 §:n 4 kohtaan tehtäväksi tätä koskevan muutoksen.

## Palvelukohdeopasteen pystyttämisestä päättäminen (72.5 §)

Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta esitetään säädettyväksi 71 §:ssä ja poikkeuksista liikenteenohjauslaitetta asetettaessa 72 §:ssä. Viimeksi mainitun pykälän 5 momenttiin on otettu säännös palvelukohdeopasteen pystyttämisestä päättämisestä. Mainitun momentin mukaan "tienpitäjä voi päättää, että henkilö pystyttää kustannuksellaan liitteen 3 taulukossa 7 tarkoitetun opastusmerkin". Esitetyn 72 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan pykälän 5 momentissa vahvistettaisiin nykykäytäntö, jonka mukaan tienpitäjä voi päättää, että henkilö saisi asettaa kustannuksellaan lain liitteen 3 taulukossa 7 tarkoitetun opastusmerkin. Lisäksi perusteluissa todetaan, että säännöstä olisi mahdollista soveltaa kaikkien tienpitäjien tekemiin opastusmerkkejä koskeviin päätöksiin.

Palvelukohdeopasteet ovat liikenteenohjauslaitteita ja nykyisin tieliikenneasetuksessa määriteltyjä liikennemerkkejä. Nykykäytännön mukaan niiden sijoittaminen maantien tiealueelle edellyttää ELY-keskukselta haettavaa lupaa. Tämä käytäntö on perustunut tieliikennelain 51.1 §:iin ja 56.2 §:iin. Palvelukohdeopasteen asettaminen maantien tiealueelle edellyttää myös maantielain 42 §:n mukaista lupaa tiealueella tehtävään työhön. Palvelukohdeopasteen asettamista ja tiealueella tehtävää työtä koskevat asiat käsitellään yhdessä ja ratkaistaan samalla päätöksellä. Yhdistetyn luvan myöntää Pirkanmaan ELY-keskus valtakunnallisesti.

Palvelukohdeopasteiden asettamisesta ja pystyttämistä päättämiseen on liittynyt käytännössä tulkinnanvaraisuutta, sillä voimassa olevassa laissa ei ole asiasta nimenomaista säännöstä. Tästä syystä Liikennevirasto kannattaa esitetyn 72.5 §:n kaltaisen säännöksen ottamista tieliikennelakiin nykytilannetta selkeyttävänä. Hallituksen esitysluonnoksen perusteella jää kuitenkin epäselväksi, mikä on esitetyn 72.5 §:n suhde lain 71 §:ään (onko kysepoikkeussäännöksestä vai täydentävästä säännöksestä). Lisäksi Liikennevirasto pitää 72.5 §:ssa käytettyjä käsitteitä "tienpitäjä", "voi päättää" ja "henkilö" ovat tulkinnanvaraisina.

Esitetyn 72.5 §:n suhde 71 §:ään: Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta esitetään säädettäväksi lain 71 §:ssä ja poikkeuksista liikenteenohjauslaitetta asettaessa 72 §:ssä. Mainituissa pykälissä käytetään ilmauksia liikenteenohjauslaitteen asettamisesta päättäminen ja liikenteenohjauslaitteen pystyttäminen/pystyttämistä päättäminen. Esitetyn 71 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (s. 225) "asettamisella tarkoitetaan ohjauslaitteesta koskevan hallintopäätöksen tekemistä ja ohjauslaitteen asentamista". Esitetystä laista tai sen perusteluista ei kuitenkaan käy ilmi, miten liikenteenohjauslaitteen asentaminen eroaa liikenteen ohjauslaitteen pystyttämistä.

Esitetyn 72 §:n 1-4 momentissa säädetään poikkeuksista tiettyjen liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta päätettäessä. Lisäksi pykälän 2 ja 3 momentissa on säännökset myös liikenteenohjauslaitteiden pystyttämistä. Sen sijaan palvelukohdeopastetta koskevassa 72.5 §:ssa säädetään ainoastaan palvelukohdeopasteen pystyttämistä päättämistä. Kun 5 momentissa ei säädetä palvelukohdeopasteen asettamisesta päättämistä, jää epäselväksi, sovelletaanko palvelukohdeopasteeseen 72.5 §:n lisäksi myös 71 §:n liikenteenohjauslaitteen asettamista koskevia säännöksiä. Mikäli vastaus kysymykseen on myöntävä, ei 72.5 §:a voitane pitää poikkeuksena liikenteenohjauslaitteen asettamisesta, vaan kyse on lähinnä 71 §:ää täydentävästä säännöksestä, jossa säädetään palvelukohdeopasteen pystyttämistä päättämistä. Mikäli 72.5 §:ssa taas on tarkoitus poiketa 71 §:n liikenteenohjauslaitteen asettamista koskevista säännöksistä, tulisi siinä ottaa palvelukohdeopasteen pystyttämistä päättämisen lisäksi kantaa myös palvelukohdeopasteen asettamisesta päättämiseen. Liikennevirasto katsoo, että kummassakin edellä mainitussa vaihtoehdossa 72.5 §:a olisi syytä tarkentaa. Liikennevirasto katsoo, että kyse olisi lähinnä ensiksi mainitusta tilanteesta, jolloin esitetty 72.5 § olisi 71 §:ää täydentävä säännös.

Tienpitäjän käsite: Esitetystä 72.5 §:ssa käytetään käsitettä tienpitäjä. Samaa käsitettä on käytetty myös muualla esitetystä laissa, mutta käsitettä ei kuitenkaan ole lain tai sen perustelujen tasolla määritelty. Ainoastaan esityksen nykytilakuvauksessa (s. 86) todetaan, että tienpitäjiä ovat maanteilla ELY-keskukset, kuntien katuverkostolla kunnat sekä yksityisteillä ja -alueilla tiekunnat tai kiinteistöjen omistajat ja haltijat.

Liikennevirasto kiinnittää huomiota siihen, ettei väylälainsäädännöstä löydy yleistä tienpitäjän määritelmää. Kun tieliikennelaissa tienpitäjälle esitetään asetettavaksi oikeuksia ja velvollisuuksia, esittää Liikennevirasto vielä harkittavaksi, tulisiko lakiin ottaa nimenomainen tienpitäjää koskeva määritelmä.

Maakuntauudistusta koskevassa hallituksen esityksessä 15/2017 alueellinen tienpito esitetään siirrettäväksi tuleville maakunnille. Nyt lausuttavana olevassa lakiluonnoksessa ei vielä ole vielä huomioitu vireillä olevaa maakuntauudistusta. Tieliikennelakia koskevassa jatkovalmistelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, mikä taho jatkossa vastaa maantien tienpidosta ja mikä toimii tienpitoviranomaisena. Liikennevirasto toteaa, että esitetyn 71 ja 72 §:n osalta jatkovalmistelussa on selvitettävä tulevan maakunnan ja Liikenneviraston roolit palvelukohdeopasteita koskevassa päätöksenteossa.

Ilmaus "voi päättää": Liikennevirasto pitää 72.5 §:ssa käytettyä ilmausta "tienpitäjä voi päättää" tulkinnanvaraisena. Ilmaus ei nyky muodossaan voine tarkoittaa sitä, että palvelukohdeopasteen pystyttämistä tehtäisiin hallintopäätös, sillä lainkohta koskevan perustelutekstin (s. 227) mukaan 5 momentti koskee kaikkia tienpitäjiä. Vaikka tienpitäjän käsitettä ei ole laissa määritelty, tarkoittanee perustelutekstin viittaus kaikkiin tienpitäjiin sitä, että säännös koskisi myös yksityistien tienpitäjää. Näin ollen palvelukohdeopasteen pystyttämistä päättäminen tarkoittaisi Liikenneviraston käsityksen mukaan esitetyssä muodossaan sitä, että kysymys on tienpitäjän antamasta suostumuksesta, joka olisi luonteeltaan lähinnä yksityisoikeudellinen sopimus.

Kuten aiemmin tässä lausunnossa on todettu, on palvelukohdeopasteiden sijoittaminen maantien tiealueelle ratkaistu vakiintuneesti hallintolupa-asiana, vaikkakin tieliikennelain osalta lupa-asian säädösperusta on tulkinnanvarainen. Hallintopäätös on pitänyt sisällään sekä oikeuden sijoittaa palvelukohdeopaste maantien tiealueelle, että luvan tehdä opasteen pystyttämiseksi tarpeellisia töitä maantien tiealueella. Tätä menettelyä on pidetty lupaviranomaisena toimivassa Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimivana.

Liikennevirasto esittää vielä selvitettäväksi ja harkittavaksi, voisiko palvelukohdeopasteen asettamista ja pystyttämistä päättäminen tapahtua hallintopäätöksellä silloin kun kysymys on maantien tiealueesta ja katualueesta. Yksityisteiden osalta menettelystä tulisi tällöin säätää maantien tiealueesta ja katualueesta poikkeavalla tavalla. Palvelukohdeopasteen asettamisen ja pystyttämisen perustuminen hallintopäätökseen edellyttäisi, että tieliikennelaissa säädettäisiin luvan myöntämisen edellytyksistä, lupamenettelystä

[alaviite 2: Palvelukohdeopasteen tarkoituksena on ensisijaisesti opastaa tienkäyttäjää tietyn palvelun luokse. Kun palvelukohdeopaste on liikenteenohjuslaite (ei mainos), liittyy opasteen viitoittamaan palveluun ennako-odotuksia esimerkiksi palvelutason osalta. Muun muassa nämä palvelutasoon liittyvät kriteerit tulisi Liikenneviraston näkemyksen mukaan ottaa edelleen huomioon palvelukohdeopasteen asettamista/pystyttämistä päätettäessä. Palvelukohdeopasteen asettamiselle/pystyttämislle asetettavista kriteereistä (luvan myöntämisen edellytyksistä) tulisi säätää lain tasolla. Mahdollisuus sijoittaa palvelukohdeopasteita maantien tiealueelle on tietyillä tieosuuksilla, erityisesti taajamien läheisyydessä, rajallinen. Palvelukohdeopasteiden sijoittamisen maantien tiealueelle tulee olla tienpidollisista ja liikenneturvallisuussyistä kontrolloitua.]

sekä määräyksenantovaltuudesta. Lupamenettelyn osalta olisi maanteiden tiealueiden osalta syytä säätää esimerkiksi palvelukohdeopasteen asettamista/pystyttämistä ja maantielain 42 §:ssä

tarkoitettua tiealueella tehtävää työtä koskevien lupa-asioiden yhteiskäsittelystä eli siitä, että mainitut lupa-asiat käsitellään ja ratkaistaan samalla lupapäätöksellä sekä lupapäätöksen maksullisuudesta.

Mikäli palvelukohdeopasteen asettamisen/pystyttämisen päättämisen ei voitaisi katsoa tapahtuvan hallintopäätöksellä, tulisi esitettyä 72.5 §:a joka tapauksessa täsmentää. Liikennevirasto esittää 72.5 §:a täsmennettäväksi siten, että säännöksen sanamuodosta kävisi selvästi ilmi se, että palvelukohdeopasteen pystyttämistä ja/tai asettamisesta päättäminen tarkoittaisi tällöin tienpitäjän antamaa suostumusta. Esitetyn säännöksen mukaan ("voi päättää") tienpitäjällä olisi harkintavalta siitä, antaako se suostumuksen haetun palvelukohdeopasteen sijoittamiseen vai ei. Liikennevirasto katsoo, että tätä seikkaa olisi syytä korostaa myös pykälää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa. Nykyisin maanteiden osalta palvelukohdeopasteiden asettamisesta päätettäessä on noudatettu tiehallinnon ohjetta "Palvelukohteiden viitoitus" (TIEH 2000021-07), jossa käydään läpi muun muassa palvelukohteiden viitoituksen yleisiä periaatteita ja viitoituksen ja palvelun vastaavuudesta. Liikennevirasto pitää tärkeänä, että suostumuksen antamista harkittaessa voitaisiin jatkossakin kiinnittää huomiota mainitussa ohjeessa kuvattuihin kriteereihin. Mikäli tienpitäjän sopimusvapautta palvelukohdeopasteen pystyttämisen suhteen olisi tarkoitus joltain osin rajoittaa, olisi tästä mainittava laissa. Tällainen rajoitus voisi koskea esimerkiksi sopimuksen kesto.

Selvyyden vuoksi Liikennevirasto toteaa vielä, että silloin kun kysymys on palvelukohdeopasteen sijoittamisesta maantielle, edellyttäisi opasteen sijoittaminen suostumuksen lisäksi myös maantielain 42 §:ssä tarkoitettua työskentelylupaa.

Jos nykyinen lupakäytäntö uuden tieliikennelain myötä muuttuisi siten, että palvelukohdeopasteen pystyttämistä päättäminen tarkoittaisi tienpitäjän suostumusta, esittää Liikennevirasto harkittavaksi, että esitetyn lain siirtymäsäännöksissä otettaisiin kantaa tällaisten olemassa olevien hallintopäätösten pysyvyyteen.

Esitetystä 72.5 §:ssä käytetään käsitettä "henkilö" viittamaan tahoon, joka hakee suostumusta palvelukohdeopasteen sijoittamiseen. Yleensä kysymys on palvelukohteesta vastaavasta tahosta. Liikennevirasto pitää käsitettä "henkilö" epäselvänä ja esittää käytettävän käsitteen tarkistamista.

Erikoiskuljetuslupa-asioiden mahdollinen siirtäminen Liikennevirastolle (159.3 §)

Erikoiskuljetusluvan myöntävänä viranomaisena toimii voimassa olevan tieliikennelain 87 c §:n mukaan ELY-keskus. Erikoiskuljetuslupaa koskevaan 159.3 §:iin on lakiluonnoksessa kirjattu lupaviranomaiseksi sulkumerkein Liikennevirasto.



Liikennevirasto toteaa, että erikoiskuljetuslupa-asiat kuuluvat tällä hetkellä niin sanottuihin keskitettyihin asiakaspalveluihin, jotka käsitellään ja ratkaistaan valtakunnallisesti Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Näiden keskitettyjen asiakaspalveluiden, mukaan lukien erityiskuljetuslupa-asiat, siirtäminen Liikennevirastoon ratkaistaan osana vireillä olevaa maakuntauudistusta.

#### Poikkeussäännöt (186.4 §)

Esitetyn lain 186.4 §:ssa viitataan kunnallisen pysäköinninvalvonnan osalta poikkeussäännöksenä muun muassa 18 §:ään (ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset). Liikennevirasto esittää tämän viittauksen tarkistamista.

#### Siirtymäsäännökset (193 §)

Esityksen 193 §:ssä on lain siirtymäsäännökset. Suojatietä koskevien liikennemerkkien osalta siirtymäaika olisi 2 vuotta lain voimaan tulosta (1 mom.) ja pyörätien jatkeen merkitsemisen osalta yksi vuosi lain voimaantulosta (2 mom.). Tiemerkitöjä (sulkuviiva) koskeva siirtymäaika olisi yksi vuosi lain voimaantulosta (3 mom.) Liikennevirasto pitää mainittuja siirtymäaikoja liian lyhyinä ja se esittää kaikkien 1-3 momentissa mainittujen siirtymäaikojen pidentämistä kolmeksi vuodeksi.

Liikennevirasto katsoo, että myös esitetyn 71.4 §:n osalta voi olla tarpeellista säätää erityinen siirtymäaika sen mukaan millaiseen lopputulokseen liikenteenohjauslaitteita koskevan tiedon toimittamisen ja tallentamisen osalta laissa päädytään.

#### Muuta

Ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevat säännökset: Hallituksen esitysluonnoksessa ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja massoja ja päämittoja koskevat säännökset esitetään nostettavaksi käyttöasetuksesta lain tasolle. Liikenneviraston käsityksen säädöstason muutoksen taustalla ovat perustuslailliset syyt ja tähän nähden esitetty muutos on perusteltu.

Nykyistä käyttöasetusta on ajoneuvojen mittojen ja massojen osalta muutettu vuosina 2013-2016 useita kertoja ja pelkästään vuoden 2017 kolmen ensimmäisen kuukauden aikana jo kaksi kertaa. Muutokset ovat johtuneen EU:n direktiiveistä, hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteista, ajoneuvotekniikan kehitymisestä sekä käytännön liikennetilanteissa havaituista tarpeista. On

oletettavaa, että ajoneuvojen mittoja massoja koskeviin säännöksiin kohdistuu muospaineita usein myös jatkossa. Näiden säännösten siirtyessä lain tasolle, niiden muuttaminen tulee viemään enemmän aikaa ja myös muutoskynnys voi olla korkeampi. Tämä voi vaikuttaa muun muassa siihen, että mahdollisuus puuttua sellaisiin liikenneturvallisuuden kannalta haitallisiin tilanteisiin, jotka edellyttäisivät muutoksia mittoja ja massoja koskeviin säännöksiin heikkenee tai hidastuu.

Nopeusrajoitusjärjestelmä: Liikennevirasto kiinnittää vielä huomiota nopeusrajoitusjärjestelmään ja sen hallintaan kokonaisuudessaan. Hallituksen esitysluonnoksen 10 §:ssä säädetään yleisistä nopeusrajoituksista.

Tällä hetkellä yleisten nopeusrajoitusten lisäksi on voimassa liikenne- ja viestintäministeriön antama yleisohje nopeusrajoitusten merkitsemisestä. Tieliikennelain kokonaisuudistuksen myötä yleisohjeesta luovuttaisiin. Valtioneuvoston asetuksessa voitaisiin jatkossa antaa joitakin nopeusrajoituksia koskevia täsmennyksiä. Liikennevirasto katsoo, että tieliikennelain säätämisen yhteydessä tulisi varmistaa se, että esitetyllä sääntelyllä (mukaan lukien asetuksen ja määräysten antovaltuudet) pystytään turvaamaan nopeusrajoitusjärjestelmän valtakunnallinen yhdenmukaisuus ja asetettujen turvallisuustavoitteiden toteutuminen. Liikennevirasto pitää tätä tärkeänä vireillä olevan maakuntauudistuksen vuoksi, sillä uudistuksessa alueellinen tienpito on esitetty siirrettäväksi maakuntien vastuulle.

Lausunnon liitteenä on Liikenneviraston huomioita tieliikennelakiluonnoksen liitteisiin 1-4. Tämä liikennemerkkien kuvia sisältävä liite toimitetaan liikenne- ja viestintäministeriölle erikseen.

Lakimies

Marita Luntinen

Osastonjohtajan sijaisena

Virpi Kangasniemi

Liite: Liikenneviraston huomioita tieliikennelakiluonnoksen liitteisiin 1-4

Luntinen Marita  
Liikennevirasto