

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi
TRE:1313/08.01.00/2017

Lisätietoja päätöksestä

Johdon sihteeri Katri Naulo, puh. 040 801 6003,
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Ari Vandell, puh. 040 564 4518,
etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Annetaan oheinen lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Tampereen kaupungilta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Lausuntoa pyydetään 13.4.2017 mennessä.

Esityksen pääasiallisen sisällön mukaan esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esityksellä toimeenpannaan valtioneuvoston tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta. Samalla muutettaisiin useita siihen liittyviä lakeja.

Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Tieliikennelainsäädäntöä purkamalla vähennettäisiin byrokratiaa ja lisättäisiin tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Sen lisäksi yksittäisten säännösten kokonaismäärää 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 voimassa olevaa lainsäädäntöä paremmin huomioon.

Tampereen kaupunki pitää esityksen tavoitteita kannatettavina ja luonnosta hallituksen esitykseksi kokonaisuutenaan perusteltuna ja pääosin hyvänä. Tampereen kaupungin kannalta on tärkeää, että tieliikennelain uudistuksessa kuntien tehtävät selkiytyvät

eivätkä kunnille aiheutuvat kustannukset kasva merkittävästi nykyisestä. Vaikutusten arvioinnin osalta erityistä huomiota tulisi kohdistaa kuntien taloutta koskeviin vaikutuksiin. Lakiehdotus sisältää myös useita merkittäviä muutoksia, jotka edellyttävät jo taloudellisten seikkojenkin osalta esitettyä pidempää siirtymäaika. Lisäksi vaikutuksia tulisi tarkastella kuntien resurssien kannalta erityisesti lakiehdotuksen niiden säännösten osalta, joissa ehdotetaan kuntien tehtäviksi uusia hallintopäätöksiä.

Hallituksen esitysluonnoksessa nykytilan kuvauksen mukaan tienpitäjän asiana on merkkien kunnossapitäminen ja että pääsäännön mukaan tienkäyttäjän ei tarvitsisi pysähtyä ja puhdistaa liikennemerkkiä saadakseen selkoa esimerkiksi nopeusrajoituksesta. Kuitenkin esimerkiksi Hämeenlinnan hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä on todettu, että ajoneuvon kuljettajalla on selonottovelvollisuus pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista säännöistä ja merkeistä. Epäselvyyksien välttämiseksi ja oikeuskäytännön yhtenäistämiseksi asiaa tulisi vielä enemmän avata esitysluonnoksessa. Erityisesti kunnallisen pysäköinninvalvontatehtävän kannalta on tärkeää, että ajoneuvonkuljettajalla on selonottovelvollisuus pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevista järjestelyistä ja että siitä on laissa selkeät säännökset.

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.

Risteys (2 §)

Esitysluonnoksessa esitetään uutena risteuksen määritelmää. Risteys olisi samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tiellä tarkoitettaisiin maantietä, katu, yksityistä tietä, moottorikelkkatietä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Luonnoksessa ei varmaankaan ole tarkoitettu, että kaikkien näiden edellä mainittujen teiden risteämät, liittymät tai haarautumat muodostaisivat risteuksen, joka vaikuttaisi liikennemerkkien voimassaoloon tai tieliikennelain pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi. Tällöin esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaissa tarkoitettua risteuksen. Risteuksen määritelmää tulee tarkentaa.

Erotusalue (2 ja 37 §:t)

Esitysluonnoksessa on lisätty määritelmiin erotusalue, ja uutena liikennesääntönä erotusalueelle pysäyttämisen ja pysäköinti on kielletty. Erotusalueen määritelmää olisi syytä tarkentaa taajama-alueet huomioon ottaen, sillä taajama-alueilla olevat ajoradan ja jalkakäytävän tai pyörätien erottavat erotusalueet voisivat olla lyhytaikaiseen pysäyttämiseen kuormaamis- tai kuorman purkamistarkoituksessa paremmin soveltuvia alueita kuin jalkakäytävä, pyörätie tai ajorata. Lisäksi on syytä selventää milloin on kyse erotusalueesta ja milloin pientareesta tai maastosta.

Suojatie (2 §)

Esitysluonnoksessa esitetään suojatien merkintätapaa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin. Tiemerkinntä ei kuitenkaan tarvitsisi merkitä sellaiseen tiehen, johon se ei ole teknisesti mahdollista, esimerkiksi soratiehen. Merkintätavan muutos vaikuttaisi tienpitäjien toimintaan niin, että tilapäisjärjestelyihin olisi panostettava. Jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatien tiemerkinntä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa.

On varmasti liikenneturvallisuuksyytä perusteltua, että suojatie merkitään mahdollisimman selvästi molemmilla tavoilla eli liikenteenohjauslaitteella ja tiemerkinnoin. Kääntöpuolena asiassa on kuitenkin se, että suojatietä ei olisi ilman molempien kriteerien täyttymistä. Tämä saattaa muodostaa liikenneturvallisuuksriskin, jos jalankulkija erehtyy suojatien olemassaolosta pelkkien tiemerkinntöjen perusteella. Esimerkiksi kadun rakentamisen yhteydessä voi olla mahdollista, että tiemerkinntät ja liikennemerkkien asentamiset toteutetaan eri aikaan. Lisäksi Suomen talviolosuhteista johtuen voi olla tilanteita, että ajoratamerkinntät eivät näy, jolloin pelkkien liikennemerkkien perusteella ei voisi varmistua, onko kyseessä suojatie.

Tiemerkintöjen tekeminen kylmään vuodenaikaan voi lisäksi olla teknisesti mahdotonta. Tästä syystä ei voi olla tarkoituksenmukaista eikä perusteltua, että suojatie poistettaisiin kokonaan käytöstä talviajaksi sen vuoksi, että tiemerkinntöjä ei katutöiden yhteydessä ole voitu tehdä. Myös tilapäisten liikennejärjestelyjen osalta vaatimus suojatien merkittämisestä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin voi osoittautua käytännössä hankalaksi. Tiemerkinntöin merkittyjen tilapäisen suojateiden poistaminen on haastavaa ja saattaa johtaa siihen, että tilapäisjärjestelyissä ei oteta riittävällä tavalla huomioon tarvetta tilapäiselle suojatielle.

Kuten esitysluonnoksessakin todetaan, suojatien merkintöjen uudistamisesta aiheutuu tienpitäjälle lisää kustannuksia. Lisäksi viiden metrin pysäköintikiellon noudattaminen ennen suojatietä tulee varsin tulkinnanvaraiseksi ja aiheuttaa huomattavan liikenneturvallisuuksriskin. Suojatieliikennemerkkin poisjättöä on perusteltu myös kaupunkikuvallisilla tekijöillä. Jos sekä

tiemerkintöjen että liikennemerkkien käyttöä tullaan jatkossa vaatimaan, tulisi kuitenkin määritellä tarkemmin poikkeukset, joissa jompikumpi merkitsemistapa olisi riittävä. Esimerkiksi kaupunkien keskustoissa liikennevaloliittymissä voitaisiin käyttää vain tiemerkintöjä ja tilapäisissä järjestelyissä vain liikennemerkin käyttö olisi mahdollista.

Pyörätienjatkeen ehdotettu uusi merkitsemistapa on looginen, mutta aiheuttaa paljon muutoksia nykyisiin merkintätapoihin. Tulee myös kohdentaa aikaa ja resursseja tiedon levittämiseen täysin muuttuvista liikennesäännöistä kaikille tienkäyttäjille. Nykyisistä väistämissäännöistä on tiedotettu ja kampanjoitu laajasti ja on haasteellista muuttaa säännöt täysin erilaisiksi. Myös siirtymäajan pituuteen tulee kiinnittää huomiota. Periaatteessa selvyuden vuoksi siirtyminen pitäisi tapahtua mahdollisimman nopeasti, mutta käytännössä muutos on niin suuri, että aikaa tulee väistämättä kulumaan melko pitkään. Siirtymäajasta voi tulla sekava.

Taajaman yleinen nopeusrajoitus (10 §)

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

Lähestyminen ja väistäminen suojatietä lähestyttäessä (28 §)

Suojatie on tärkeä tien osa. Se on tarkoitettu jalankulkijan ylityspaikaksi tietä ylitettäessä.

Pykälän 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.

Pysäköinti vasemmalle puolelle (36 §)

Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä, jolloin liikenneturvallisuus saattaa vaarantua. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että auton pysäköinti myös kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa, jos pysäköintipaikka olisi helpoimmin saavutettavissa. Digitalisaation myötä on suunnitteilla myös muita pysäköintipaikan saavuttamista helpottavia ja autoilua

keskustoissa vähentäviä palveluita, kuten ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista tietovaraston kautta.

Jos pysäköinti myös kulkusuunnassa vasemmalla puolella kaksisuuntaisilla kaduilla sallitaan, tulisi sääntöä täsmentää. Kyseinen pysäköintitapa on mahdollinen vähäliikenteisillä kaduilla, mutta pääkaduilla se todennäköisesti aiheuttaisi liikenneturvallisuusriskin.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot (37 §)

Esitysluonnoksen mukaan pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa. Uutena liikennesääntönä pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräkaistalle olisi kiellettyä. Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnot eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaistan osoittamista myös liikennemerkillä tulisi harkita. Suuntanuolen käyttö ei ole nykyisin pyöräkaistalla mahdollista. Suuntanuoli ja "polkupyörä" - tunnus ohjaisi pyöräilijöitä tehokkaammin. Tarve korostuu, kun yksisuuntaisten pyöräkaistojen määrä kasvaa.

Ajoneuvon saisi edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon kuorman purkamista tai lastaamista varten. Momenttia tulisi muuttaa samansuuntaiseksi kuin tieliikennelaissa on määritelty jalankulkijan ali- tai ylikulun käyttövelvollisuudesta. Toisin sanoen, jos jakeluliikenteelle ja huoltoajolle on läheisyydessä osoitettu erillinen lastauspaikka, on sitä käytettävä eikä pysähtyminen jalkakäytävälle tai pyörätielle ole sallittua.

Esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevan lain maininta velvollisuudesta pysytellä ajoneuvon läheisyydessä, mikäli ajoneuvo pysäytetään jalkakäytävälle tai pyörätielle. Säännöksen poistamista ei ole esitysluonnoksessa perusteltu.

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

Pysäköinti yksityiselle alueelle

Esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevaan lakiin sisältyvä säännös luvattomasta pysäköinnistä yksityiselle alueelle. Voimassa olevan lain kaltainen lainkohta on tarpeellinen, jotta luvatonta pysäköintiä yksityiselle alueelle voidaan valvoa. Kielto pysäköidä yksityiselle alueelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi lain 38 §:ssä.

Liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus (39 §)

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pihakadulla myös merkittyjen paikkojen ulkopuolella. Selvyyden vuoksi tämä mahdollisuus samoin kuin mahdollisuus pysäköidä pyöräkadulle olisi tarpeen mainita tässä lainkohdassa.

Selvyyden vuoksi olisi myös syytä mainita, että mainittu tunnus ei oikeuta pysäköimään linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle. Lisäksi voisi olla syytä todeta, että mainitun tunnuksen nojalla pysäköity ajoneuvo ei saisi haitata kohtuuttomasti muuta liikennettä.

Pysäköinnin alkamisaika (41 §)

Esitysluonnoksessa esitetään luovuttavaksi kokonaan määrämuotoisen

pysäköintikielen käyttämisestä. Pysäköinnin alkamisaika olisi jatkossa ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla, esimerkiksi digitaalisella laitteella tai paperilla. Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelemättömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Esimerkiksi käsialojen epäselvyys ja vaihtelevuus tai sotkuiset kojelaudat heikentävät aikarajoituksen tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia. Myös alkamisilmoituksen paikka tulee olla määriteltynä ajoneuvon etulasin kuljettajan puoleiseen alakulmaan. Aika tulisi ilmoittaa 24 tunnin merkitsemistavalla.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä (43 §)

Kaupungeittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi olisi tarpeen tarkemmin määritellä, mitä tosiasiallisella käyttämättömyydellä ja ilmeisen pysyvällä liikennekäytöstä poissaololla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre katsastamattomuudelle tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi peräkärryjen pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.

Liikenteenohjauslaitteet (70 ja 71 §:t)

Oikeustilan selventämisen kannalta on hyvä, että esitysluonnoksessa on avattu, mitä liikenteenohjauslaitteen asettamisella tarkoitetaan ja että kyseessä on julkisen vallan käyttäminen. Oikeustilaa selventää myös päätöksentekoon liittyvä, esitysluonnoksessa yksiselitteisesti mainittu muutoksenhakumahdollisuus. Epäselväksi kuitenkin jää, koskevatko lainkohdassa kuvatut menettelytavat myös tilapäisistä liikennejärjestelyistä päättämistä esimerkiksi tiellä tehtävän

työn tai järjestettävän tapahtuman vuoksi. Näissä tilanteissa olisi tarpeen tietää, voiko kunta esimerkiksi velvoittaa kadulla tai yleisellä alueella työtä tekevän tai työstä vastaavan asettamaan liikenteenohjauslaitteen tilapäistä liikennejärjestelyä koskevan päätöksen mukaisesti. Tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevat voimassa olevan lainsäädännön kohdat (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t) ovat osoittautuneet tältä osin puutteelliseksi ja epäselväksi, sillä ne sisältävät muun muassa viittauksen kumoutuneisiin kunnallisiin järjestysääntöihin.

Lakiluonnos sisältää esityksen, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle (esim. markettien, sairaaloiden ja virastojen pysäköintialueet). Tämä tarkoittaisi käytännössä hallintopäätöksineen kuntien resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä. Ehdotettu säännös on myös ristiriidassa byrokratian vähentämispyrkimyksen kanssa.

Lakiesityksen 71 §:n mukaisesti tienpitäjän päätös olisi toimitettava pykälän Liikennevirastolle ohjauslaitetta koskevan tiedon tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tallennettaisiin varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi ainakin paikkatieto. Tietojen toimittamiseen ei kunnassa ole tällä hetkellä valmiuksia eikä resursseja.

Hallinnollisen päätöksen tekeminen kaikista liikenteenohjauslaitteista yksityisteiden ja kiinteistöjen osalta on nykyisillä henkilöresursseilla mahdotonta. Vaikka kunta saisikin periä maksun liikenteenohjauslaitteiden suostumuksen käsittelystä, aiheutuu tästä niin paljon hallinnollista työtä, että hyöty jää kyseenalaiseksi. Uusien henkilöiden rekrytointi päätösten ja laskutuksen tekemiseen on nykyisessä taloustilanteessa erittäin vaikeaa.

Tampereen kaupunki suhtautuu kuitenkin 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.

Pituussuuntaiset merkinnät (85 §)

Esitysluonnoksen mukaan tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät olisivat keltaisia. Jos samanaikaisesti näkyisi sekä keltaisia että valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, olisi noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä. Tällä seikalla voi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus työmaihin ja muihin vastaaviin liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä.

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.

Akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa (116 §)

Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessa, ns. telikevennyksen salliminen luistonestojärjestelmänä, mikäli siitä ei aiheudu tielle vahinkoa. Siltojen kansilla tätä ei kuitenkaan tulisi sallia.

Sallittujen ajoneuvomassojen kasvaminen voi tulevaisuudessa muodostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelutai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla katuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla. Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämisestä tällaisilla rakenteilla olisi siis tarpeen harkita.

Liikennevirhemaksun soveltamisala (160 §)

Ehdotettu liikennevirhemaksujärjestely tuo valvontaan joustavuutta ja on sinänsä kannatettava. Esitysluonnoksen mukaan maksun määräisi 185 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja ja sen saisi valtio. Tampereen kaupunki pitää liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta erittäin tärkeänä saada suojaesäännön noudattamisen ja "punaisia päin ajamisen" valvonta kameravalvonnan piiriin. Maksun määrittäminen voi tapahtua siten kuin 2 momentissa on esitetty, mutta myös kunnilla pitäisi olla oikeus kerätä liikennevirhemaksuja kunnallisella kameravalvontajärjestelmällä. Kunnallinen kameravalvonta parantaisi taajamaturvallisuutta merkittävästi. Kyse on myös poliisien resurssien kohdistamisesta. Esimerkiksi lakiehdotuksen 165 §:n mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä liikennevirhemaksu risteysruudukon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä. Virhemaksu tehostaa risteysruudukon vaikutusta ja on oikeasuuntainen toimenpide. Tässäkin kunnallinen kameravalvonta ja maksun keräämisoikeus tehostaisi edelleen liikennevirhemaksun vaikuttavuutta.

Liikennevirhemaksu (164 §)

Maksun rajaksi ehdotettu 30 km/h ylinopeus tulisi porrastaa nopeusrajoituksen mukaan. Taajamanopeuksissa 30 km/h ylinopeus on aivan liian suuri.

Vastuu ajoneuvoakohtaisesta liikennevirhemaksusta (175 §)

Esitysluonnoksen mukaan liikennevirhemaksusta on vastuussa ajoneuvon omistaja tai haltija, kuten on myös pysäköinninvalvonnasta säädetyn lain mukaan. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautumisen perusteluksi. Esitysluonnoksessa on mainittu, että

yksi tällainen perustelu voi olla ajoneuvolla väärin pysäköineen henkilön nimen ilmoittaminen valvontaviranomaiselle. Hallituksen esityksen perusteluissa olisi hyvä käydä läpi, mitä yksilöintitietoja ajoneuvon kuljettajasta tulisi ilmoittaa, että virhemaksusta vastuussa oleva ajoneuvon kuljettaja voidaan tavoittaa.

Liikennevirhemaksun maksuaika (180 §)

Lakiehdotuksen 180 §:n mukainen 14 päivän maksuaika on lyhyt, huomioiden myös liikennevirhemaksun suuruus. Maksuaika voisi olla 30 päivää, kuten pysäköintivirhemaksuissa.

Tien tilapäinen sulkeminen ja työn tekeminen tiellä (189 ja 190 §:t)

Ehdotus vastaa pääosin nykyisin voimassa olevaa lainsäädäntöä (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t). Tiellä tehtävään työhön liittyvää liikenteenohjausta ja tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevaa sääntelyä olisi kuitenkin tarpeen tarkentaa erityisesti Liikenteenohjauslaitteet-kohdassa mainituin tavoin, erityisesti yleisötapahtumien osalta.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkillä 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 liikennemerkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkin 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.

Siirtokehotus, I13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemeriksi I13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, merkitystä ja vaikutusalueita olisi tarpeen täsmentää.

Myös liikenteenohjauslaitteen asettamiseen esitysluonnoksen mukaisesti kuuluvan valituskelpoisen hallintopäätöksen teko esimerkiksi kunnossapitoon liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä on epärealistista toteuttaa. Esitysluonnoksen mukainen menettely vaikeuttaisi kunnossapitotoimintaa ja sitoisi kohtuuttomasti resursseja.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitäessä on mahdollista varautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkissä oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentävän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Mopoautot

Mopoautojen rekisterikilvet tulisi vaatia sekä eteen että taakse. Tämä mahdollistaisi myös mopoautojen automaattisen valvonnan ja helpottaisi niiden tunnistamista.

Mopoautolle olisi hyvä määritellä oma lisäkilpensä, jolloin esim. pysäköintipaikkoja merkittäessä voitaisiin sallia mm. henkilöautojen, pakettiautojen ja mopoautojen pysäköinti, mutta ei kuorma-autojen ja linja-autojen pysäköintiä. Mopoautoja tulisi koskea myös samat aikarajoitukset kuin henkilöautoja.

Viittaussäännökset lakiehdotuksen 186 §:ssä kohdistuvat osin virheellisiin pykäliin.

Tiedoksi

Ari Vandell, Milko Tietäväinen, Liikenne- ja viestintäministeriö

Allekirjoitus

Apulaispormestari Pekka Salmi

Muutoksenhakukielto

§ 15

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta ei saa tehdä päätöksistä jotka koskevat

- yksinomaan valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 91 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)