

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lakiesityksen mukaan uudella lainsäädännöllä toteutettaisiin hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esitys toimeenpanisi valtioneuvoston joulukuussa 2016 antamaa periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuudesta. Uusi laki kokoaisi yhteen tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädettäisiin. Lain rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

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. Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus käynnistyi liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuonna 2013.

Kuntaliitto toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Uutta tieliikennelakia on valmisteltu pitkään. Odotuksena on ollut laki, joka uudistaa ja nykyaikaistaa tieliikennelakia sekä selkiyttää tieliikenteen sääntöjä siten, että liikennekäyt-täytyminen on entistä turvallisempaa ja sujuvampaa ja kestäviä kulkutapoja suosivaa. Lausunnolla oleva lakiesitys tukee monilta osin näitä tavoitteita, mutta sisältää myös esityksiä, joita tulee vielä tarkistaa. Lakiesitys sisältää monia hyviä uusia avauksia kuten pyöräkadun merkinnän mahdollistamisen sekä pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan. Nämä mahdollisuudet sujuvoittavat pyöräilyä ja vähentävät erillisten pyöräteiden rakentamistarvetta.

Kuntien tehtävät, velvollisuudet, vastuut ja kustannukset eivät saa kohtuuttomasti kasvaa tieliikennelain uudistamisen myötä. Lausunnolla oleva lakiesitys ei kaikilta osin täytä näitä tavoitteita. Lakiluonnokseen sisältyvä esitys, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sairaaloiden pihat) liisaisi kuntien resurssitarpeita kohtuuttomasti ilman, että kunnilla olisi tosiasiallisesti taloudellisia ja muita resursseja tehtävästä huolehtimiseen. Kuntaliitto painottaa, että liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen tulee tältä osin löytää toinen ratkaisu. Nykylain soveltamiskäytännön laajentaminen olisi resurssi- ja kustannusmielessä erittäin kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätösten määrän lisääminen liisaisi byrokratiaa eri toimijoille ja olisi vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

Tieliikennelain uudistaminen lisää kuntien menoja, kun liikenteenohjauslaitteita tulee muuttaa ja uudistaa. Nykykäytäntöjä selkeyttävät ja turvallisuutta lisäävät muutokset ovat perusteltuja, jos kustannusten nousu on kohtuullista ja muutoksia voidaan tehdä riittävän siirtymäajan puitteissa. Kahden vuoden siirtymäaika on liian lyhyt liikenteenohjauslaitteiden uusimiseen ja lisää tällöin myös kuntien kustannuksia. Siirtymäaikaa tulee porrastaa erityyppisten muutosten osalta. Esimerkiksi esitys siitä, että kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi käytettävä aina kärkeä kolmion yhteydessä, merkitsee muutoksia valtavaan määrään liikennemerkkejä. Siirtymäajan tulee siksi olla pitkä, kaksi vuotta on aivan liian lyhyt aika. Sama tilanne on kunnissa juuri nykylain mukaisesti maa-lattujen pyörätien jatkeiden osalta.

Lakiluonnoksen vaikutusten arviointi on niukka. Vaikutusten arviointia tulee täydentää erityisesti liikenneturvallisuuden osalta sekä kuntien talouden ja resurssitarpeiden osalta, erityisesti suhteessa 71 §:n nykyiseen soveltamiskäytäntöön.

Kuntaliitto esittää lisäksi seuraavia muutostarpeita tieliikennelakiluonnokseen keskittyen lähinnä taajamaliikenteeseen:

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen 71 §

Nykylaki ja -käytäntö

Voimassa olevan tieliikennelain 51 §:n mukaan liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen ja kunta asettaa liikennemerkin kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Kunta varaa poliisille mahdollisuuden antaa lausuntonsa ennen pysyväksi tarkoitettun liikenteenohjauslaitteen asettamista. Muulle kuin edellä mainitulle tielle asettaa ohjauslaitteen tienpitäjä, mutta vasta saatuaan siihen kunnan suostumuksen.

Kuntaliitto toteaa, että lain yleisenä tulkintana ja soveltamiskäytäntönä on ollut, että kunta antaa suostumuksen liikennemerkkien asettamiseen kunnan omien alueiden lisäksi vain yksityisteille, ja kunta ei osallistu muiden kiinteistöjen tai yksityisten alueiden suunnitteluun eikä anna suostumusta liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen niiden alueella.

Lakiesitys ja sen ongelmallisuus kuntien kannalta

Lakiesityksen 71 §:n 2 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa: 1) maantielle tienpitoviranomainen; 2) kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta; 3) muulle kuin 1 ja 2 kohdassa mainitulle tielle tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen; 4) tilapäistä käyttöä varten poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen. Pykälän 71 § perusteluiden mukaan kunnan suostumukseen sisältyy hallintopäätöksen tekeminen ja päätöksen tekemiseen sovelletaan hallintolakia. Lisäksi 71 § 4 momentin mukaan 2 momentin 1-3 kohdassa tarkoitettun liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tallennettaisiin varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi ainakin paikkatieto.

Kuntaliitto toteaa, että käytännössä esitys tarkoittaisi sitä, että verrattuna voimassa olevan lain soveltamiskäytäntöön kunnan tehtävät ja vastuut laajenisivat huomattavasti. Samalla kuitenkin lain soveltamisalue jäisi edelleen monitulkintaiseksi ja rajaukseltaan epätarkaksi, lisäksi soveltamisalue voisi muuttua alueen tosiallisen käytön mukaan. Lakiesityksen perustelujen mukaan kunnan tulisi antaa suostumus tekemällä valituskelpoinen hallintopäätös sekä yleiselle liikenteelle tarkoitettun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen liikenteenohjauslaitteista riippumatta maan alueen omistussuhteesta. Määritelmät siitä, mitkä alueet ovat yleisesti liikenteeseen käytettyjä alueita tai yleiselle liikenteelle tarkoitettuja alueita, ovat sisällöltään väljiä ja määrittely edellyttää myös yksittäistä-pauksellista tarkastelua kuten tieliikennelakiluonnoksen lähtökohdissa on hyvin kuvattu (lakiesitys sivut 28-29). Käytännössä asian hahmottaminen ei ole ollutkaan itsestään selvää, vaan yleiselle liikenteelle tarkoitettun ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen käsitteitä on täsmennetty oikeuskäytännössä (lakiesitys sivut 29-30). Alue voi lisäksi sen käytön seurauksena muuttua yleisesti liikenteeseen käytetyksi alueeksi, vaikka alue olisi alun perin tarkoitettu rajatulle käyttäjäryhmälle.

Kuntaliitto huomauttaa, että kunnilla on niukasti resursseja ja vaihtelevasti osaamis-ta nykyiseenkin tieliikennelain 51 §:n tulkintaan ja soveltamiskäytäntöön. Isommista kunnissa on paljon osaamista, mutta lakiluonnokseen sisältyvästä laajennetus-ta tehtävästä huolehtiminen edellyttäisi niissäkin lisärekrytointeja, jotka eivät ole taloudellisesti mahdollisia. Useat kunnat tilaavat liikenteenohjausjärjestelyjen suunnittelua hallinnoimilleen alueille ostopalveluna. Manner-Suomessa on 295 kuntaa. Jos kuntien olisi rekrytoitava lisähenkilöitä, esimerkiksi 0,25 htv-0,5 htv/kunta yksityisten teiden ja alueiden liikenteenohjausjärjestelyjen päätöksiä valmistelemaan ja käsittelemään merkitsisi se Kuntaliiton arvion mukaan yhteensä 5-10 miljoonan euron lisäkustannuksia vuodessa sivukuluineen. Porvoon kaupunki on arvioinut, että yksittäisen liikennemerkkin hallintokäsittelyn kustannus on noin kymmenkertainen merkin hankkimiseen ja pystyttämiseen verrattuna.

Kuntaliiton ehdotus

Kuntaliitto ehdottaa, että kuntien suostumusmenettelystä luovutaan muiden kuin yksityisteiden osalta ja kiinteistöt vastaavat itse alueidensa liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja oikeellisuudesta. Kuntaliitto katsoo, että tarve kunnan suostumukselle näiden alueiden osalta ei ole niin merkittävä suhteessa haittaan, jonka lisääntyvä työmäärä ja byrokratia aiheuttaisivat, että käytännöllä olisi perusteita. Kuntien tulkinnot ja nykykäytäntö ovat toimineet nykyisin soveltamisessa hyvin. Yksittäiset ongelmat tai sakotusmahdollisuus ei ole riittävä peruste luoda massiivista byrokratiaa.

Jos Kuntaliiton vastustuksesta huolimatta kuntien tehtäviä ja kustannuksia lisätään, on lakiesitystä tarkistettava ja pykälän 71 §:n soveltamisaluetta täsmennettävä. Esimerkiksi pysäköintilaitokset ja satama-alueet tulee rajata soveltamisalan ulkopuolelle. Vaikka vastustukset todennäköisesti konkretisoituvat harvoin, on lain perusteluissa syytä tuoda selkeästi esille, mitä mahdollisia vastuita suostumuksen antamisesta liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta kunnalle aiheutuu. Lisäksi lakiesitystä tulee täydentää säännöksillä, joista ilmenee, millä edellytyksillä kunta voi antaa suostumuksen. Mikäli kunnan suostumukseen perustuva järjestelmä luodaan, hakijan tulee liittää hakemukseensa asiantuntijan laatima liikenteenohjaussuunnitelma. Tämä vähentää hallinnollista taakkaa. Lisäksi on huomattava, että päätöksen tekevä viranomaisella ei voi toimia samalla suunnittelukonsulttina. Viranomaisella on hallintolain mukaan vain yleinen neuvontavelvollisuus. Yksityiset tahot voivat käyttää asiantuntijapalveluja liikenteenohjauksen suunnittelussa, mikäli katsovat siihen tarvetta, kuten kunnatkin tällä hetkellä käyttävät. Selvä on, että kiinteistö tai yksityinen tienpitäjä vastaa liikennemerkkin konkreettisesta paikalleen asettamisesta, oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta.

Lakiesityksen mukaan kunnalla olisi mahdollisuus periä maksu suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Kuntaliitto huomauttaa, että maksun tulisi kattaa kaikki kunnalle aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien tarvittavat tehtävän edellyttämät maastokäynnit, tietojärjestelmäkustannukset, laskutuksen ja muut hallintokustannukset. Laki-esitystä tulee täsmentää siten, että kunta voi periä liikenteenohjauslaitetta koskevan asian käsittelystä maksun,

jonka perusteet määrätään kunnan taksassa. Esityksen perusteluissa on myös syytä tuoda esiin selvyyden vuoksi, miten maksuun voi hakea muutosta.

Kuntaliitto toteaa lopuksi, että nykyisin soveltamiskäytännön laajentaminen olisi resurssi- ja kustannusmielessä erittäin kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallinto-päätösten määrän lisääminen lisääisi byrokratiaa eri toimijoille ja olisi vastoin hallituksen norminpurkutalkoita. Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman tärkeänä tavoitteena on kuntien tehtävien ja velvoitteiden vähentäminen. Tällä hallituskaudella linjana on ollut, että valtio kattaa kuntien lisätehtävien kustannukset sataprosenttisesti, mitä tulee tässäkin noudattaa.

Tie- ja katuverkon tietojärjestelmä

Liikenteenohjauslaitteiden tietojen saaminen tie- ja katuverkon palvelujärjestelmien käyttöön on kannatettavaa riittävän pitkän siirtymäajan puitteissa siten, että kukin tienpitäjä (valtio, kunta, muut tahot) vastaa omien tietojensa viemisestä tai tarjoamisesta järjestelmään.

Kuntien valmiudet ja resurssit ilmoittaa paikka- ym. tietoja liikenteenohjauslaitteistaan ovat tällä hetkellä hyvin rajalliset, mikä tulee ottaa huomioon lain valmistelussa ja siirtymäajassa.

Liikennevirasto voi esityksen mukaan antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitä tietoa ja millä tavalla tai missä muodossa tulisi Liikennevirastolle toimittaa. Kuntaliitto esittää, että 71 §:n 4 momenttia täsmennetään siten, että määräykset laaditaan yhteistyössä kuntien kanssa. Tarvittavan tiedon määrittelytyöhön on tärkeää ottaa mukaan kunnat tiedon keskeisinä tuottajina. Näin saadaan varmistettua, että vaatimukset tiedon laadusta ja määrästä ovat sellaisia, että kunnilla on valmius niiden tuottamiseen. Kuntien liikenne-merkkejä koskeva tieto on laadultaan paljon monimuotoisempaa ja määrältään suurempaa kuin valtion maanteitä koskeva tieto. Yhdessä pienessä tiiviissä kaupunginosassa voi olla enemmän liikennemerkkejä erilaisiin ohjaustarkoituksiin kuin pitkälläkään moottoritillä. Tiiviissä kaupunkiympäristössä tapahtuu myös paljon muutoksia ja tilapäisjärjestelyjä.

Kuntaliitto pitää tärkeänä, että lakiesityksen 71 §:n 4 momenttia täydennetään siten, että mahdollistetaan tiedon tarjoaminen kunnan tietopalvelusta rajapinnan kautta. Kuntien tavoitteena on tehostaa toimintaansa ja päästä eroon tietojen toimittamisesta käsityönä valtion erillisrekistereihin tai muille toimijoille. Kunnat julkaisevat jo nyt tietojaan rajapintoja hyödyntäen.

Suojatien määritelmä 2§

Suojatien merkintätapaa esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin. Käytännössä lähes kaikki suojatiet ovat nykyisin-kin merkitty näin. Kuitenkin tämän vaatiminen kaikissa tilanteissa aiheuttaa ongelmia ja epäselvyyttä. Tienpitäjälle tulee jättää nykykäytännön mukaisesti harkintavaltaa sen suhteen, onko syytä käyttää molempia suojatien merkitsemistapoja vai jompaakumpaa. Harkinnan käyttö on tarpeen esimerkiksi katutöiden yhteydessä. Harkintaa tulee voida käyttää myös esimerkiksi valo-ohjatuissa risteyksissä sekä jalankulkualueilla, joilla halutaan välttää suurta liikennemerkkien määrää myös esteettömyyden ja kaupunkikuvan kannalta. Ehdoton määräys myös hämärtäisi suojatien merkitystä käytännön tilanteissa, joissa jompikumpi merkintä voi erilaisista syistä johtuen puuttua.

Risteyksen määritelmä 2§

Lakiesityksessä esitetään risteyksen määritelmäksi samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet. Määritelmää tulisi vielä täsmentää ja ottaa kantaa erilaisiin risteämistapauksiin katuverkolla. Tällä on merkitystä liikennemerkkien voimassaoloon sekä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamisen kannalta. Esimerkiksi muodostuuko risteys, kun kadulta jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen tullaan ajoradalle.

Taajaman yleinen nopeusrajoitus 10 §

Ajonopeuksilla on keskeinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksien vakavuuteen. Taajamaliikenteessä on selkeää tarvetta taajaman yleisen nopeusrajoituksen (50 km/h) laskuun. Näin voitaisiin tukea liikenneympäristön kehittämistä entistä turvallisemmaksi erityisesti kaikkein haavoittuvimmille tienkäyttäjryhmille, jotka liikkuvat jalan tai pyörällä. Tieliikennelain uudistamisen yhteydessä tulisi taajaman yleistä nopeusrajoitusta laskea 40 km/h ja varata riittävän pitkä siirtymäaika muutoksen toteuttamiseen.

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

Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyttävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei

häiritse muuta liikennettä. Nykyinen laki on mo-nilta osin epämääräinen ja tulkinnanvarainen sen suhteen, mikä on sallittua käytännössä ja mikä ei. Lisäksi jalankulkijat ja pyöräilijät, ml. liikuntaesteiset, joutuvat kiertämään py-säytettyjä autoja, mikä aiheuttaa vaaratilanteita. Jalkakäytävälle ja pyörätielle pysähtymisen salliminen on suomalainen erikoisuus: Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa tällaista pykä-lää ei ole.

Kuntaliitto huomauttaa, että lakiesitys ei tuo nykyiseen tilanteeseen parannusta, vaan jopa heikentää sitä, sillä maininta kuljettajan velvollisuudesta pysytellä ajoneuvon läheisyydes-sä on poistettu. Lakiesitystä tulisi vielä tarkistaa 37 §:n 4 momentin osalta ja hakea nykytilannetta parantavia määräyksiä. Esimerkiksi pääsääntönä voisi olla, että pysäh-tyminen on kielletty jalkakäyvällä ja pyörätiellä, ellei liikennemerkein toisin osoiteta.

Pysäköimistä koskevat kiellot 38§

Pykälä 38 ei sisällä nykylakiin sisältyvää kieltä pysäköidä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Tämä kieltä on kuitenkin ollut erittäin tarpeellinen yksityisten kiinteistöjen pysäköinnin valvontaan, joten se tulee lisätä lakiin.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä 43 §

Lakiesityksen 43 §:n mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajo-neuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Kuntaliitto toteaa, että pykälän perustelut eivät edistä tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta katutilan käyttöä. Perustelujen mukaan: Liikennekäytöstä poisto tarkoittaa väliaikaista poistamista, eikä ole kohtuullista kieltää täl-laisten ajoneuvojen säilyttäminen kadulla... Säännös tarkoittaisi tilanteita, joissa ajoneuvoa ei ilmeisesti enää ole tarkoitukseen käyttöä liikenteessä alkuperäisessä tarkoituksessaan.

Kuntaliitto toteaa, että kunnan tehtävänä ei ole mahdollistaa liikennekäytöstä väliaikaisesti poistetun ajoneuvon tai ylipäättään ajoneuvojen, trailereiden ja asuntovaunujen pitkäaikais-ta säilyttämistä kadunvarrella. Pykälää ja sen perusteluja tulee muuttaa siten, että kadunpitäjällä on nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua ajoneuvojen pitkä-aikaiseen säilyttämiseen kadulla. Tämä on oikeudenmukaista myös niitä kohtaan, joilla on todellinen tarve pysäköintiin. Ajoneuvojen säilyttäminen kadulla aiheuttaa ongelmia ka-tujen kunnossapidolle.

Pyörätien jatkeen merkitseminen 86 §

Tiemerkintä ”pyörätien jatke” merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Määräys eroaa siis oleellisesti nykyisin mukaisesta käytännöstä. Vuonna 2010 tuli voimaan tie-liikenneasetuksen muutos, joka velvoittaa muuttamaan kaikki suojatiemaalauksella merkityt pyörätien jatkeet varsinaisiksi pyörätien jatke maalauksiksi noin viiden vuoden siirtymäajan kuluessa. Kunnat ovat menetelleet tämän määräyksen mukaisesti. Kuntaliitto toteaa, että uusi esitys on sinänsä perusteltu, mutta muutos pyörätien jatkeen merkitsemisessä tarkoittaisi sitä, että suhteellisen tuoreet merkinnät jouduttaisiin poistamaan nopealla kahden vuoden siirtymäajalla. Muutos tarkoittaisi kaikkineen hankalaa siirtymäaikaa ja epäselvää tilannetta tienkäyttäjille sekä kustannuksia kunnille.

Turvallisuusvaatimukset lasten osalta linja-autossa

94§:n 6 momentin mukaan ”Lapsen kuljettaminen muussa kuin edellä tässä pykälässä tarkoitettussa ajoneuvossa on sallittua vain, jos ajoneuvossa on lapsen käyttöön soveltuva is-tuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite”. Perusteluteksteissä todetaan, että linja-auto kuuluu tässä kohdassa tarkoitettuihin ”muihin ajoneuvoihin”. Käytännössä muutos tarkoittaisi sitä, että lain astuttua voimaan kaupunkien paikallisliikenteessä voisi olla vain sellaisia linja-autoja, joissa kaikilla istumapaikoilla olisi turvavyöt eikä seisomapaikkoja olisi lainkaan. Tämä ei liene ollut tarkoitus, joten pykälä tulee korjata tältä osin.

Pyöräilykypärä ja jalankulkijan heijastin

Voimassa olevassa tieliikennelain 90 §:ssä säädetään, että polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. Tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan on pimeällä liikkeessään, tien valaistuksesta riippumatta yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta. Säännöksiin ei liity rangaistusuhkaa.

Esitysluonnos ei enää sisällä näitä käyttösuosituksia. Käyttösuositusten poistaminen laista olisi omiaan epäselventämään niiden käytön suositeltavuutta. Jalankulkijan heijastimen sekä polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärän käyttösuositukset ovat perusteltua säilyttää ennallaan ilman rangaistusuhkaa.

Liikennevirhemaksu 160 €, ja ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu 173€ vai 175

Esitetty liikennevirhemaksu mahdollistaisi valvonnan kohdentamisen useiden liikennesääntöjen rikkomisiin. Automaattisen kameravalvonnan soveltamisalan laajentaminen on merkittävä mahdollisuus taajamien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikennevirhemaksun suuruutta tulisi porrastaa sen mukaan, miten suurta vaaraa sääntöjen rikkominen aiheuttaa. Taajamaliikenteessä nopeusrajoituksen ylitys esimerkiksi 20-30 km/h aiheuttaa huomattavasti suuremman vaaratilanteen kuin esimerkiksi moottoritillä.

Automaattisen kameravalvonnan laajentaminen on tärkeä keino taajamaliikenteen valvonnan ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Jotta tästä saadaan täysi hyöty, tulee poliisilla olla riittävät resurssit automaattisen valvonnan hoitamiseen, esimerkiksi kameroiden kierrättämiseen ja kerätyn aineiston käsittelyyn. Lisäksi tulisi edelleen kehittää kunnan ja poliisin joustavia yhteistyömalleja kameravalvonnassa.

SUOMEN KUNTALIITTO

Jarkko Huovinen

Johanna Vilkuna

Johtaja, Alueet ja yhdyskunnat

Liikenneasiantuntija

Jakelu Kirjaamo, Ulla Hurmeranta, Anne Jarva, Paavo Taipale, Hanna Kemppainen, Timo Reina

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry - Alueet ja yhdyskunnat