

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Uuden lain tavoitteet vähentää byrokratiaa, selkeyttää säännöksiä ja lisätä tienkäyttäjien omia vastuita ovat erittäin kannatettavia. Lakiuudistukseen sisältyy kuitenkin eräitä seikkoja, jotka tulee ottaa huomioon jatkovalmistelussa.

Lakiluonnoksen 37 § 2 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi pysäyttää tai pysäköidä mm. jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä tai pyörätien jatkeella taikka viiden metrin matkalla ennen suojatietä taikka risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta. Tämä parantaa kyllä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta mutta vaikeuttaa huomattavasti jakeluliikennettä ja haittaa siten kaupan toimintaedellytyksiä. Vantaan kaupunki toteaa, ettei sillä ole taloudellisia mahdollisuuksia kehittää jakeluliikenteen olosuhteita eikä toisaalta keskusta-alueiden asemakaavoissakaan ole varauduttu ko. toimintojen tilavarauksiin. Em. perusteilla nykylainsäädännön mukaisen pysäyttämisen- ja pysäköintikäytäntöjen jatkaminen on erittäin suotavaa.

Lakiluonnoksen 71§ sisältää esityksen, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle esim. markettien, lentoaseman, sairaaloiden ja virastojen pysäköintialueet ja että kunta voisi periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Käytännössä siis kunnat joutuisivat antamaan suostumuksen yksityisteiden lisäksi (mikä ollut käytännössä nykyisen lain soveltamiskäytäntö) muillekin vastaaville yleiselle liikenteelle tarkoitetuille alueille. Vantaan kaupunki vastustaa tätä esitystä, sillä se tarkoittaisi käytännössä hallintopäätöksineen kunnan resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä. Nykyisin kiinteistöjen liikenteenohjauslaitteiden suunnittelua voidaan ohjata rakennuslupavaiheessa. Suostumusten antaminen päätöksineen, laskutuksineen ja paikkatietomateriaaleineen lisäisi merkittävästi kaupungin työkuormaa, eikä siitä aiheutuvia todellisia kuluja pystyittäisi laskuttamaan suostumuksen hakijoilta. Liikenteen alueinsinööri tekee vuosittain n. 550 viranhaltijapäätöstä liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta katuverkolle. Lakiuudistuksen arvioidaan vähintään kaksinkertaistavan viranhaltijapäätösten määrän.

Lakiluonnoksen 71 §:ään sisältyy myös velvoite toimittaa tiedot liikenteenohjauslaitteesta tietojärjestelmään. Avoimen datan hankkiminen suostumusprosessin kautta on kankea tapa kerätä kattavasti ajantasaista paikkatietoa, koska kaupungin rakennuskanta uusiutuu hitaasti. Merkkien konenäkösovelluksiin perustuva säännöllinen inventointimenettely ja liikennemerkkitiedon tallentaminen paikkatietona kaupunkimalliin (Vantaan MATTI -hanke) on huomattavasti kustannustehokkaampi ja nykyaikaisempi tapa edistää liikenteen automatisointia. Vantaan ehdottaa, että lakiuudistuksen mukainen valtion tietojärjestelmä käyttäisi hyväksi erilaisia avoimia rajapintoja hakiessaan tietoa kuntien tai valtion omista järjestelmistä. Jotta tiedon välittäminen valtakunnalliseen järjestelmään olisi sujuvaa, tulisi valtakunnallisen järjestelmän rajapinnan olla sellainen, että kuntien järjestelmiä ei tarvitse merkittävästi muuttaa. Käytön aikaisena riskinä voi olla, että tietoa ylläpidetään sekä valtakunnallisessa että paikallisessa järjestelmässä. Tämän vuoksi tulisi selkeästi määritellä, missä primääritietoa ylläpidetään. Näin eri toimijoiden tieto olisi löydettävissä.

Lakiluonnoksen 85§:ssä esitetään muutoksia tiemerkintöihin mm. sulkuviivojen ja pyöräteiden jatkeiden merkintöjen osalta (lakiluonnoksen liite 4). Vantaa pitää esitettyjä muutoksia perusteltuina hyväksyttävänä, mikäli siirtymäaika on riittävä ko. merkintöjen maalaamiseksi mm. katujen uudelleenpäällystyksen yhteydessä. Vanhojen ajoratamerkintöjen laaja systemaattinen jyrshintä ja uudelleen maalaus ei ole tarkoituksenmukaista. Riittävän pitkä siirtymäaika varmistaa osaltaan myös sen, että muutoksista saadaan tiedotettua monipuolisesti ja kattavasti.

Liitteessä 3 esitettäviä liikennemerkkiuudistuksia pidetään tarpeellisina. Teollisuusalueen tunnuksen sijasta kaupunkiympäristössä käyttökelpoisempi olisi yritysalueen tunnus, joka toistaiseksi puuttuu tunnusvalikoimasta.

Voimassa olevan tieliikennelain 5 §:n mukaan poliisia on kuultava liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä. Poliisi on liikenneturvallisuusasiantuntija, mutta ei pääsääntöisesti tienpidon asiantuntija. Kuulemisesta ei siksi enää säädettäisi. Poliisin kuulemisen poistaminen säädöksestä nopeuttaa suunnitteluprosessia ja on siten kannatettava uudistus. Kaupungilla on käytettävissä asiantuntevat suunnittelijat ja käytännössä poliisilla ei juuri ole ollut kommentoitavaa suunnitelmiin. Yhteistyö poliisin kanssa voidaan hoitaa muillakin keinoin.

Lakiuudistuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastosta Trafista tulisi keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Nykyisin tehtävistä vastaa pääosin Liikennevirasto, osin myös Liikenneministeriö. Tehtävien siirron yhteydessä valtion on syytä ajoissa varmistaa, että heti lakiuudistuksen tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon on palkattu riittävä määrä asianmukaisesti koulutettuja ja kokeneita henkilöitä ko. tehtävien suorittamiseen tehokkaasti ja tuottavasti.

Isotalus Birgit

Vantaan kaupunki/sihteeristö - Vantaan kaupunki/ kaupunginkanslia