

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

HALLITUKSEN ESITYSLUONNOS TIELIIKENNELAIN JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Tieliikennelain kokonaisuudistus on edennyt lausuntovaiheeseen. Lakiluonnokseen on koottu tieliikenteessä toimimista ja käyttäytymistä koskevat säännökset. Uudistuksella sääntelyä sujuvoitettaisiin korjaamalla voimassa olevan lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia ja puutteita, ja varauduttaisiin tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon.

Esitysluonnokseen sisältyvät muun muassa liikennesäännöt sekä säännöt liikenteenohjauksesta, ajoneuvon käyttämisestä ja lain rikkomisesta.

Lakiehdotus tukee hallituksen tavoitteita säädösten sujuvoittamisesta ja normien purusta. Lisäksi uudistus toteuttaa hallituksen kärkihanketta digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi.

HELSINGIN SATAMA OY TOTEAA LAUSUNTONAAN SEURAAVAA:

Luonnostekstin perusteluissa kohdassa yksityiskohtaiset perustelut, 1. lakiehdotusten perustelut, 1.1. tieliikennelaki, 1 luku, yleisiä säännöksiä (s. 189) mainitaan seuraavaa:

Se, että jokin alue muistuttaa ulkoisilta ominaisuuksiltaan tietä tai katua, ei välttämättä tekisi siitä tietä. Edellytyksenä lain soveltamiselle olisi alueen tosiasiallinen käyttö yleiseen liikenteeseen. Toisin sanoen, vaikka alue ei ulkoisesti näyttäisi yleiskielen mukaiselta tieltä, esimerkiksi torin ollessa

kyseessä, se olisi tietä. Tämä on siksi, koska toria tosiasiaassa käytetään yleiseen liikenteeseen. Liikenteen yleisyyden arviointi ratkaistaisiin tarvittaessa tapausittain.

Sellaista väylää, jota käyttää vain rajattu henkilöpiiri, eikä tietä ole muuhun liikenteeseen tarkoitettu, ei pidettäisi tienä (KKO 1990:6). Sen arvioiminen, onko alue yleisesti liikenteeseen käytetty, edellyttää alueen ja sen käytön yksilökohtaista tarkastelua, muun muassa alueen liikenteen ja sen laadun sekä alueen asutuksen, tarkastelua. Näyttöä tieliikenteestä ja sen yleisyydestä voitaisiin saada esimerkiksi alueen asukkailta.

Suljettu tehdasalue ei olisi tietä, jos tehdasaluetta ei alkujaan olisi tarkoitettu, eikä sitä käytettäisi, yleiseen liikenteeseen (KKO 1989:22). Lain sovellettavuuden ulkopuolelle jäämistä korostaisi se, että alueelle olisi rajoitettu pääsyä esimerkiksi kulkuluvalla. Siksi suljettu varuskunta-alue, jolla oleskelu olisi kielletty ilman kulkulupaa tai vastaavaa, ei olisi tietä (KKO 1987:60).

Tilapäisesti liikenteenohjauslaitteilla suljettu tie, esimerkiksi korjaustyön tai rallikilpailun vuoksi, ei kuuluisi esitettävän lain soveltamisalan piiriin.

Tässä laissa säädetyt liikenteenohjauslaitteet, esimerkiksi liikennemerkkit ja tiemerkinnot, ovat tien tunnusmerkkejä. Niiden asettaminen muualle kuin tielle on kiellettyä. Liikenteenohjauslaitteesta päättämisestä säädettäisiin 72 §:ssä. Poliisi voisi poistaa esitettävän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

Helsingin Satama Oy katsoo, että satama-alueet ovat luonteeltaan sekä edellä mainittujen tehdas- ja varuskunta-alueiden kaltaisia suljettuja alueita että yleiselle liikenteelle avoimia katualueeseen verrattavia alueita. Satama-alueilla noudatetaan tieliikennelain periaatteita, vaikka ne voivatkin olla yksityisiä, ei varsinaista tiealuetta olevia tontteja tai alueita.

Helsingin Satama Oy esittää, että lain valmistelussa otetaan huomioon satamaliikenteen erityispiirteet: satama-alueet ovat lähtökohtaisesti liikennealueita, ja mm. turvallisuussyistä suljettuja alueita. Sataman liikenne on kansainväliset rajat ylittävää liikennettä, joka liittyy yleiseen katu-, tie- ja liikenneverkkoon. Mm. liikenteen loogisuuden, sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta on tarkoituksenmukaista, että satama-alueilla on mahdollisuus ja sallittua käyttää tieliikenteenkaltaisia liikenteenohjauslaitteita. Satamatoimintaan liittyy myös muusta liikenteestä poikkeavia erityispiirteitä, minkä vuoksi sataman avoimella liikennealueella voi olla tarpeen käyttää tässä laissa määrittelemättömiä liikenteenohjauslaitteita.

Luonnostekstin sivulla 189 mainitaan seuraavaa:

Sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määrittelyssä merkityksellinen tekijä olisi se, onko alue avoin yleiselle liikenteelle, tosin sanoen, onko alueelle pääsevää henkilöpiiriä rajoitettu konkreettisin keinoin.

Helsingin Satama Oy toteaa, että satama-alueet koostuvat sekä suljetusta satama-alueesta (nk. ISPS-alue) että yleiselle liikenteelle avoimesta satama-alueesta.

Luonnostekstin sivulla s. 166 mainitaan:

Päätöksentekoa liikenteenohjauslaitteissa tarkennettaisiin. Ohjauslaitteesta päättäisi maantielle tienpitoviranomainen. Kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle laitteesta päättäisi kunta sekä muulle kuin edellä mainitulle tiealueelle muu tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Tilapäistä käyttöä varten laitteesta voisi päättää poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen.

Sivuilla 175 ja 226 mainitaan:

Yksityinen tienpitäjä ei enää hankkisi kunnan suostumusta liikenteenohjauslaitteen asettamiseen liittyvään päätökseen.

Varsinaisessa 71 §:ssä sivulla 330 mainitaan puolestaan:

Liikenteenohjauslaite tulee asettaa siten kuin tässä laissa tai sen nojalla säädetään.

Poliisi voi poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

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.

Edellä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten ja tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen. Kunta voi periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista.

Edellä 2 momentin 1-3 kohdissa tarkoitetun liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen sisällöstä ja välittämistavasta.

Helsingin Satama Oy katsoo, että 71 § sekä edellä mainitut tekstin kohdat (s.166 ja sivut 175 & 226) ovat keskenään ristiriidassa. Toiminnan kannalta yksityisellä, mutta rajaamattomalla tai avoimella liikenteelle osoitetulla alueella, on käytännössä mahdotonta toimia ehdotetulla tavalla. Alusliikenteen mahdollisten muutosten vuoksi satama-alueilla on voitava muuttaa liikenteenohjauslaitteita lyhyellä varoitusaajalla, eivätkä kunnan viranomaisen resurssit voi riittää yksityisalueiden liikenteenohjauslaitteiden muutosten käsittelyyn, mikä puolestaan vaikuttaa toteutusaikatauluihin.

Luonnostekstin sivulla 174 Vaikutukset tienpitoon mainitaan seuraavaa:

Suojatien merkitsemistavan muuttaminen aiheuttaisi kustannuksia tienpidolle. Arvioiden mukaan vaikutukset eivät olisi merkittäviä, koska valtaosa suojateista on jo nyt merkitty sekä liikennemerkillä että tienmerkinnällä. Suojateita korjataan ja huolletaan kokoaikaisesti. Muutos esitetään tehtäväksi kahden vuoden siirtymäajan puitteissa. Merkintätavan muutos vaikuttaisi tienpitäjien toimintaan niin, että tilapäisjärjestelyihin olisi panostettava. Jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatie-
tiemerkintä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa. Pelkkä liikennemerkki antaisi tienkäyttäjille väärää informaatiota.

Muutos vaikuttaisi lisäksi niin, että suojatiejärjestelyt pitäisi ottaa huomioon entistä tarkemmin. Uudistus voisi vaikuttaa niin, että olemassa olevia suojateita jouduttaisiin poistamaan. Suojatien poistaminen voisi myös parantaa liikenneturvallisuutta.

Helsingin Satama Oy huomauttaa, että kaupunkialueella, esim. sataman yleiselle liikenteelle avoimella alueella suojateiden poistaminen ei aina ole mahdollista. Kadun tai suojatien kunnossapito, esim. päällystystyö voi vaatia suojatiemerkinnän tilapäisen poistamisen, mutta suojatie on silti voitava olla käytössä. Joko liikennemerkkin tai tiemerkinnän yksinään tulisi tällöin olla riittävä merkintätapa. Mikäli suojatiet poistetaan pysyvästi, jalankulkijat ylittävät kadut hallitsemattomasti, jolloin liikenneturvallisuus voi vaarantua.

Luonnostekstin sivulla 171 kohdassa Erilaiset säännökset mainitaan:

Rajavartiolaitos ja Tulli säädettäisiin poliisin ohella liikenteenvalvojaksi omilla toimialoillaan. Poikkeussäännöksiä uudistettaisiin. Tienkäyttäjä voisi poiketa liikennesäännöistä, liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta velvoitteesta, määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta taikka ajoneuvon käyttöä koskevista säännöistä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä

- hälytysajoneuvon kuljettajana ja matkustajana,

- poliisitehtävissä, tullitehtävissä ja rajavartiotehtävissä,

- puolustusvoimien esitutkintatehtävissä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentin tehtävissä tai

- poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Helsingin Satama Oy katsoo, että tätä kohtaa tulee täsmentää mm. liikenneturvallisuuden vuoksi siten, että poikkeussäännös koskee satama-alueella ainoastaan hälytystehtäviä tullin ja rajavalvonnan osalta.

Aatra Satu
Helsingin Satama Oy