

Asia: LVM005:00/2019

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kuntaliitto toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Kuntien resurssit aidosti hyötyä tuottaviin muutoksiin

Uuden tieliikennelain (729/2018) tavoitteena on ollut laki, joka uudistaa ja nykyaikaistaa tieliikennelakia sekä selkiyttää tieliikenteen sääntöjä siten, että liikennekäyttäytyminen on entistä turvallisempaa ja sujuvampaa ja kestäviä kulkutapoja suosivaa.

Uusi laki tukee monilta osin näitä tavoitteita ja sisältää mm. pyöräilyn osalta monia hyviä muutoksia. Lakikokonaisuus sisältää myös elementtejä, jotka eivät ole kuntien tehtävien ja resurssien kannalta toivottavia. Tällaisia ovat hyväksytyyn lakiin sisältyvä kunnan velvoite tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sai-raaloiden pihat). Tämä lisää kuntien resurssitarpeita (arviolta 5-10 milj. euroa/vuosi sivukuluineen) ilman, että kunnilla on tosiasiallisesti resursseja tehtävästä huolehtimiseen. Lausuttavana olevaan korjaussarjaan sisältyy tehottomaksi ja kalliiksi katsot-tava vaatimus pyörätiemerkkien lisäkilvistä kaksisuuntaisuuden osoittamiseksi ja HCT-ajoneuvoja koskevan sääntelyn tuomat haasteet kuntien katuverkolla. Eryteisesti monia pohjoisen Suomen kuntia koskeva asia on moottorikelkkailureittien uusi määrittely.

Kuntatalouden tila on painunut ennätysheikolle tasolle mm. isojen valtionosuusleikkausten myötä ja kuntatalouden ennuste on heikko. Tieliikennelain toteuttaminen merkitsee kokonaisuudessaan kunnille miljoonakustannuksia. Kuntien resurssit lain toimeenpanossa on suunnattava aidosti hyötyä tuottaviin muutoksiin. Myös riittävien siirtymäaikojen asettaminen on tärkeää, kuten korjaussarjassa vaatimuksessa toimit-taa liikenteenohjauslaitetieto Digiroadiin.

Tieliikennelain uusien vaatimusten merkittävimmistä kustannuseristä on syytä tehdä arvio Kuntaliiton kanssa ja huomioida se kuntien valtionosuuksissa. Pääministeri Marinin hallitusohjelmassa on kirjaus: Kuntien laajenevat tehtävät ja velvoitteet rahoitetaan täysimääräisellä valtionosuudella. Tätä ei ole rajattu valtionosuuspohjaan kuuluviin kustannuksiin tuleviin lisätehtäviin.

Kaksisuuntaisen pyörätien osoittaminen lisäkilvellä

Korjaussarjaan on täsmennetty vaatimus siitä, että risteävästä pyörätiestä tulee varoittaa autoilijaa lisäkilvellä (H23.1) merkkien väistämisvelvollisuus risteyksessä (B5) ja pakollinen pysäyttäminen (B6) yhteydessä. Uudessa laissa lukee liitteessä lisäkilven H23.1 kohdalla voidaan osoittaa, mutta tämä on korjaussarjassa muutettu muotoon osoitetaan. Kuntaliitto pitää tätä muutosta perusteltuna ja kannatettavana liikenneturvallisuushyötyjen johdosta. Kunnissa on jo osittain käytetty tätä merkitsemistapaa, mutta nyt merkitsemistapa tulee yhtenäistää koko katuverkolla ja koko maassa.

Tieliikennelaki lähtee siitä, että pyörätie on yksisuuntainen, ellei liikennemerkkein toi-sin osoiteta. Kaksisuuntaisella pyörätiellä tulee käyttää kaksisuuntaisuuden osoitta-va lisäkilpeä (H23.2 tai H9.1) merkkien pyörätie (D5), pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain (D7) ja yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (D6) yhteydessä.

Suomen pyöräteistä yli 99 % on kaksisuuntaisia, joten uusi merkitsemistapa koskee valtavaa määrää liikennemerkkejä katu- ja maantieverkolla. Pyöräteiden merkitsemisen logiikka poikkeaa tällöin muille ajoneuvolle suunnatusta informaatiosta, jossa yksisuuntaisuus merkitään. Tilanteessa, jossa kaikki pyörätiet ovat kaksisuuntaisia ja niistä valtaosa yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, uusi vaatimus ei tuota olen-naista informaatiota. Vaatimusta ei myöskään voida aidosti perustella liikenneturvallisuushyödyillä. Säännöksestä ei ole tehty kustannushyötyanalyysiä.

Yksisuuntaiset ratkaisut tulevat lisääntymään kaupungeissa ja ne ovat hyviä siellä, minne ne soveltuvat. Vaikuttavia tekijöitä ovat käytettävissä oleva tila, käyttäjämäärät, verkolliset ominaisuudet ja kustannukset. Lainsäätäjän tavoitteena on ilmeisesti edistää yksisuuntaisia suunnitteluratkaisuja edellä mainitulla lisäkilpiveloitteella.

Kategorisen koko Suomen kattavan lisäkilpivaatimuksen sijaan valtion tulisi tukea kuntia ja myös ELY-keskuksia yhteistyöllä ja kannustavilla keinoilla pyörätieverkon kehittämisessä. Näitä ovat esimerkiksi kehittämishankkeet, valtionavustukset ja suunnitteluohjeiden laadinta yhteistyössä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Näin voidaan edistää parhaita ratkaisuja niihin parhaiten soveltuvissa paikoissa.

Kuntaliitto esittää, että pyörätiet oletetaan tieliikennelaissa jatkossa kaksisuuntaisiksi kuten tälläkin hetkellä. Pyöräteiden yksisuuntaisuuden osoittaminen on huomattavasti selkeämpi tapa toimia. Tienpitäjä voi aina merkitä myös pyörätien kaksisuuntaisuuden, kun katsoo sen aiheelliseksi.

Korjauspaketissa kaksisuuntaisen pyörätien osoittamiseen lisäkilvellä on annettu seitsemän vuoden siirtymäaika. Muutos tulee maksamaan siirtymäajasta huolimatta paljon ja resurssit olisivat poissa muusta tekemisestä. Myös risteävästä pyörätiestä varoittavat lisäkilvet aiheuttavat kustannuksia, mutta selvästi vähemmän.

Joensuun, Porin ja Rovaniemen kaupungit arvioivat, että pyörätiemerkkien lisäkilpiä on niistä kunkin katuverkolla arviolta 3000 kpl, jolloin kustannusarvio on 300 000–360 000 euroa kaupunkia kohden. Turun kaupunki arvioi, että sille pyöräteiden lisäkilvistä aiheutuisi 305 000–366 000 euron kustannukset, Mikkelin osalta vastaava arvio on 209 000 euroa. Tampereen kaupungin alustavan arvion mukaan pyöräteiden lisäkilpiä on katuverkolla 5000–10 000 kpl, jolloin kustannukset ovat karkeasti arvioituna 500 000–1 000 000 euroa. Pyöräteiden lisäkilvikustannukset olisivat kaikkien Manner-Suomen kuntien katuverkolla karkeasti arvioiden suuruusluokkaa 20 miljoonaa euroa. Lisäksi ELY-keskuksille kohdentuu kustannuksia maantieverkon osalta.

Moottorikelkkailureiteillä sallitut ajoneuvot

Moottorikelkkailureiteillä kielletään uudessa tieliikennelaissa vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaminen, kun nykyinen sääntö kieltää ajamisen muulla ajoneuvolla. Uusi laki siis sallii esimerkiksi polkupyörällä (esim. fatbike) ja poro- ja koiravaljakoilla ajamisen samoilla reiteillä moottorikelkkojen kanssa. Moottorikelkkailureiteillä liikkuu usein myös jalankulkijoita, juoksijoita, hiihtäjiä ja lumikengillä liikkuvia. Monimuotoinen käyttäjäjoukko aiheuttaa jo sinänsä monenlaisia vaaratilanteita ja turvallisuusriskejä.

Reitinpitäjällä on uudessa laissa vastuu merkitä ne reitit, joilla moninaiskäyttö ei ole sallittua. Logiikan tulisi olla toisinpäin, sillä reittien moninaiskäyttö on mahdollista vain rajallisilla reittiosuuksilla.

Osassa pohjoisen Suomen kuntia on kunnan ylläpitämiä moottorikelkkailureittejä paljon. Esimerkiksi Sodankylän kunnan alueella reittejä ja uria on noin 1100 kilometriä. Kittilän kunnan alueella on kunnan ylläpitämiä virallisia reittejä 900 kilometriä. Reit-tien käytön rajoittamisesta onkin tulossa moottorikelkkailureittejä ylläpitäville kunnille iso työ ja kustannukset.

Tieliikennelaissa tulisikin kieltää moottorikelkkailureiteillä muulla ajoneuvolla ajaminen ja jättää reittien ylläpitäjille päätösvalta muun liikenteen sallimisesta lisäkivillä.

HCT-ajoneuvojen kieltäminen katuverkolla

Vaikka HCT-asetuksen tarkoituksena alun perin oli sallia pitkät yhdistelmät päätieverkolla, paine näiden ajoneuvojen mahdollistamiselle katuverkolla tulee kasva-maan. Turvallisuuden kannalta kriittisissä paikoissa ei risteyksiä voida laajentaa, koska se nostaisi ajonopeuksia ja aiheuttaisi turvallisuushaittaa muulle liikenteelle. Katualueet on myös mitoitettu ja rakennettu lyhyemmälle kalustolle eikä lisätilaa ole useinkaan edes mahdollista järjestää. Katualueille kunnat tulevatkin lisäämään enenevässä määrin kielto- ja rajoitusmerkkejä.

Parempi vaihtoehto kieltojen asettamiselle olisi, että HCT-ajoneuvoyhdistelmien mahdolliset ajoreitit suunniteltaisiin niin, että liikkumista ahtailla keskusta-alueilla vältettäisiin ja tiedot pitkille yhdistelmille soveltuvista reiteistä kerättäisiin esim. erikoiskuljetusreittitietojen yhteyteen.

HCT-ajoneuvojen asetusmuutoksen valmistelussa eikä nyt ehdotettavassa korjaus-paketissa ole käsitelty, miten kiellettyjä reittejä merkitään ja millaisia poikkeuslupia kiellettävillä alueilla tarvitaan. Epäselväksi jää esimerkiksi se, miten huonosti käänty-vien HCT-ajoneuvoyhdistelmien rajoittaminen tapahtuisi. Jos turvaudutaan vain pi-tuukien rajoittamiseen, esim. kielletään kaikki yli 18,75 m tai yli 16,5 m pitkien ajo-neuvoyhdistelmien liikenne, tarkoittaa se sitä, että samalla rajoitettaisiin myös aiempien vaatimusten mukaiset täysperävaunut. Jotta taajama-alueilla poikkeuslupia koskevat järjestelyt saataisiin yhdenmukaisiksi, tulisi valtion järjestää lupien myöntämi-nen vastaavalla tavalla kuin ELY-keskukset nyt toimivat yhteistyössä kuntien kanssa erikoiskuljetusten luvittamisessa.

Siirtymäaika tietojen toimittamiselle Digiroadiin

Laki asettaa kunnalle ja muille tienpitäjille veloitteen toimittaa liikenteenohjauslai-tetiedot Väyläviraston Digiroadiin. Kuntaliitto esittää, että lain 71 § sisältyvään veloitteeseen toimittaa kadulle asetettavasta liikenteenohjauslaitteesta tieto Väylävirastolle annetaan kahden vuoden siirtymäaika.

Kuntien valmiudet ja resurssit ilmoittaa paikka- ym. tietoja ovat tällä hetkellä rajalliset. Eräät kaupungit ovat kehittämässä järjestelmiään tavoitteenaan, että tiedot lii-kenneohjauslaitteista saadaan katurekisteristä siirrettyä kuntarajapinnan kautta val-takunnalliseen Digiroad-rekisteriin. Myös tämä kehittämistyö edellyttää siirtymäaikaa.

Väyläviraston määräykset ovat tärkeää tehdä yhteistyössä kuntien kanssa. Lähtökohtana tulee olla yhteinen näkemys siitä, minkä tiedon toimittaminen on mahdollista ja hyödyllistä. Tiedon tarjoaminen Digiroadiin tulee jatkossa mahdollistaa rajapinnan kautta.

Vilkkuva varoitusvalo koulu- ja päivähoitokuljetuksissa

Lakiluonnoksessa säädetään vilkkuvan varoitusvalon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Säännöksen mukaan ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta saa käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi koulu- ja päivähoitokuljetuksessa käytettävässä autossa sen ottaessa tai jättäessä matkustajia. Koulukuljetuksista merkittävä osa tapahtuu pimeään aikaan valaisemattomilla teillä. Varoitusvalon käyttö on tarkoitettu etenkin näihin olosuhteisiin varoit-tamaan muita tielläliikkuja mahdollisesti tietä ylittävistä lapsista.

Säännös on perusteltu turvallisuuden edistämisen kannalta. Ongelmia voi kuitenkin aiheutua, jos säännöstä tulkitaan siten, että varoitusvaloa voi käyttää vain ns. sulje-tuissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa, eikä ns. avoimissa kuljetuksissa, joita myös muut asiakasryhmät käyttävät. Tällainen tulkinta voisi heikentää avoimissa kuljetuksissa matkustavien koululaisten huomioon ottamista, jos varoitusvalo ei heidän kuljetuksissaan ole käytössä valaisemattomilla pysäkeillä. Avoimessa liikenteessä on tapahtunut tämänkaltaisissa olosuhteissa koululaisten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joita vilkkuvalla varoitusvalaisimella pyritään suljetussa liikenteessä ehkäisemään.

Säännöstä tulisikin laajentaa siten, että vilkkuvan varoitusvalon käyttö mahdollistetaan koulu- ja päivähoitokuljetuksissa ja myös muissa kuljetuksissa, joissa kuljetetaan säännöllisesti lapsia.

Väistämisvelvollisuus pyöräilijän ylityspaikassa

Korjaussarjassa on muutettu uuden liikennemerkin väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa (B7) osalta sanamuotoa niin, että ”Merkillä osoitetaan rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke”. Ehdotetusta muutoksesta voi saada sen käsityksen, että merkkiä tulisi käyttää aina, kun pyörätien jatke on korotettu.

Eräitä tieliikennelain kokonaisuudistuksessa ratkaisemattomia asioita

Taajaman yleisen nopeusrajoituksen lasku

Ajonopeuksilla on keskeinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksien va-kavuuteen. Taajamaliikenteessä olisi selkeää tarvetta taajaman yleisen nopeusrajoituksen (50 km/h) laskuun. Nopeusrajoituksen lasku 40 km/h antaisi oikean viestin ja tukisi paremmin liikenneturvallisuustavoitteita.

Purku- ja lastaustoiminta pois jalkakäytävältä ja pyörätieltä

Korjauspaketissa tulisi vielä arvioida uudelleen 37 §:n 4 momenttia ja hakea nykyti-lannetta parantavia määräyksiä. Kaupunkijakelu tulisi hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta. Pääsääntönä voisi olla, että pysähtyminen on kielletty jalkakäytävälle ja pyörätielle, ellei liikennemerkein toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voitaisiin osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkillä M5 (Pysäyttämisaika).

Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen

Pysäköinnin alkamisajasta säädetään 40 §:ssä. Pykälässä on määritelty, että pysäköi-jän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla. Perustelutekstissä on mainittu, että pysäköinnin alkamisaika voi olla merkitty myös paperille kynällä. Kuntien pysäköinninvalvonnan kannalta on ongelmallista, että laissa tai sen perusteluteksteissä ei ole tarkemmin määritelty, mitä selkeästi havaittavalla tavalla tarkoitetaan. Tieliikennelain korjaussarjassa tulisikin tarkemmin määritellä, mitä selkeästi havaittavalla tavalla tarkoitetaan, jotta tulkintaongelmilta välttyään.

Ajoneuvojen säilyttäminen tiellä

Tieliikennelain 42 §:n mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Pykälä vastaa voimassa olevan tieliikennelain 28 §:ää, joka on sisällytetty tieliikennelakiin vuonna 2008 romuajoneuvolainsäädännön yhteydessä. Korkein hallinto-oikeus on ratkaisussaan KHO:2015:119 antanut esimerkkejä, kuinka tosiasiallista käyttämättömyyttä voitaisiin osoittaa, mutta edelleenkin jää tulkinnanvaraiseksi, kuinka monta rajoitusehtoa ajoneuvolla täytyy olla tai kuinka pitkään rajoitusten on pitänyt olla voimassa, jotta pykälän so-veltamisedellytykset voitaisiin katsoa täyttyvän.

Korjaussarjassa pykälää tulisikin vielä selkiyttää niin, että se antaa paremmat mahdollisuudet kadunpitäjille puuttua ajoneuvojen, trailerien ja asuntovaunujen säilyttämiseen kadulla. Pykälään tulisi lisätä, että ajoneuvon tai siihen kytketyn laitteen pitkäaikainen pysäköinti kadulla tai yleisessä käytössä olevalla pysäköintialueella, joilla pysäköintiä ei ole muutoin rajoitettu, on kiellettyä, ilman kadunpitäjän tai pysäköintialueen haltijan (tienpitäjän) lupaa. Pitkäaikaiseksi pysäköinniksi voitaisiin

katsoa pysäköinti, joka jatkuu keskeytymättä vähintään (3-4) viikkoa. Myös kuntalaisten yhtenäisen kohtelun kannalta olisi tarpeen määritellä tarkemmin, mitä edellytetään, jotta voidaan katsoa, että on todennäköistä, ettei ajoneuvoa tulla käyttämään liikenteessä.

Kuntaliitto edellyttää tieliikennelain korjaussarjan käsittelyä Kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa ennen lain viemistä eduskunnan käsittelyyn.

SUOMEN KUNTALIITTO

Timo Reina

Jarkko Huovinen

Varatoimitusjohtaja

Johtaja, Alueet ja yhdyskunnat

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry