

Vilkuna, Kempainen

Asiantuntijalausuntopyyntö HE 17/2020 vp 18.3.2020

## Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Uuden tieliikennelain (729/2018) tavoitteena on ollut laki, joka uudistaa ja nykyaikaistaa tieliikennelakia. Uusi laki sisältää monia parannuksia nykytilanteeseen, mutta kuntien kannalta myös uusia säännöksiä, jotka lisäävät kuntien hallinnollista taakkaa, eivätkä tue kuntien resurssien kustannustehokasta käyttöä. Tieliikennelakikokonaissuuteen sisältyy muun muassa:

- Kuntaliiton vastustama kunnan velvoite tehdä hallinnollinen päätös liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle (esim. kauppojen, virastojen ja sairaaloiden pihat). Tämä lisää kuntien resurssitarpeita (v. 2017 tehdyn arvion mukaan 5-10 milj. e/v sivukuluineen) ilman, että kunnilla on tosiasiallisesti resursseja tehtävästä huolehtimiseen.
- Suuri määrä nykyisiä liikennemerkkejä uusitaan ja kuntien tulee ottaa ne käyttöön 10 vuoden kuluessa, osa lyhyemmällä siirtymäajalla. Monet tiemerkinnet uudistuvat. Pyörätien jatkeen merkitseminen muuttuu ja jatkeita tulee poistaa mittava määrä 2 vuoden siirtymäajalla. Aikataulu on haasteellinen.
- Tehoton ja kallis vaatimus pyörätiemerkkien lisäkilvistä kaksisuuntaisuuden osoittamiseksi, sillä uusi laki olettaa pyörätien lähtökohtaisesti yksisuuntaiseksi. Kustannukset kunnille ovat suuruusluokkaa 20 milj. euroa. Suomen pyöräteistä yli 99 % on kaksisuuntaisia, joten kilvitettävää on todella paljon.
- Erityisesti pohjoista Suomea koskeva asia on moottorikelkkareittien uusi määrittely. Uusi laki sallii, toisin kuin nykyinen laki, reiteillä moottorikelkkojen lisäksi mm. koira- ja porovaljakot, ellei lisäkilvellä toisin osoite. Seurauksena on mittava reittien lisäkilvitys, jotta liikenneturvallisuudesta voitaisiin huolehtia. Muutokselle ei ole annettu siirtymäaikaa.
- HCT-ajoneuvoja koskevan sääntelyn tuomat haasteet kuntien katuverkolla.

**Kuntatalouden tila oli painunut ennätysheikolle tasolle jo ennen koronakriisiä ja on nyt heikkenemässä kovaa vauhtia edelleen. Tässä tilanteessa kuntien resurssit tulevat suunnattua vastuullisesti aidosti hyötyä tuottaviin muutoksiin. Koronakriisi tuo kunnille paineita leikata ja lykätä mm. katuverkolla kohdistuvia toimenpiteitä ja investointeja.**



**Kuntien kustannustehokasta resurssien käyttöä parantaisivat seuraavat muutokset:**

- **Pyörätiet oletetaan tieliikennelaissa jatkossakin kaksisuuntaisiksi kuten nykyäänkin.** Yksisuuntaiset pyörätiet ovat hyvä ratkaisu siellä, minne ne soveltuvat. Vaikuttavia tekijöitä ovat käytettävissä oleva tila, käyttäjämäärät, verkolliset ominaisuudet ja kustannukset. Valtio tukee kuntia parhaiten pyöräilyinfran kehittämisessä kannustavilla keinoilla kuten valtionavustuksin ja yhteistyössä laadituin suunnitteluohjein. Selvyyden vuoksi Kuntaliitto toteaa, että se kannattaa autoilijan varoittamista risteävästä pyörätiestä lisäkilvellä väistämisvelvollisuus- ja STOP-merkkien yhteydessä.
- **Pyörätien jatkeiden merkitsemisen siirtymäaika pidennetään 3 vuoteen.** Uuden lain vastaisia pyörätien jatkeita ei todennäköisesti ehditä poistamaan 2 vuodessa. Pyörätien jatkeen uusi määrittely on sinänsä kannatettava.
- **Moottorikelkkailureittien uudelleen määrittelystä luovutaan.** Reittien ylläpitäjät päättävät muun kuin moottorikelkkojen sallimisesta lisäkilvillä. Tämä tukee liikenneturvallisuuksavoitteita.
- **Luodaan yhtenäiset käytännöt pitkien yhdistelmien ohjaamiseen ja rajoittamiseen katuverkolla.** HCT-asetuksen tarkoituksena oli alun perin sallia pitkät yhdistelmät päätieverkolla, mutta paine niiden mahdollistamiseen katuverkolla kasvaa. Siellä niitä voidaan sallia lähinnä teollisuusalueilla tai muissa erityiskohteissa. Kaduilla risteyskiä ei voida laajentaa turvallisuuden kannalta kriittisissä paikoissa, sillä se nostaisi ajonopeuksia ja aiheuttaisi turvallisuushaittaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Katualueet on mitoitettu ja rakennettu lyhyemmälle kalustolle eikä lisätilaa ole usein edes mahdollista järjestää. Kunnat tulevatkin lisäämään katualueille kielto- ja rajoitusmerkkejä lisäkilpiin. Tämä aiheuttaa kunnille kustannuksia ja byrokratiaa. HCT-ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä ei ole käsitelty, miten katuverkolla kiellettyjä reittejä merkitään ja millaisia poikkeuslupia kiellettävillä alueilla tarvitaan tai millaisiin tilavarauksiin tulisi varautua.
- **Velvoitteelle toimittaa liikenteenohjauslaitetiedot Väyläviraston Digiroadiin** annetaan 2 vuoden siirtymäaika.

Kunnille on tulossa ilman ylläolevia toimiakin miljoonakustannukset vuosittain tieliikennelain toteutuksesta katuverkolla.

Kuntaliitto toteaa lisäksi, että koulu- ja päivähoitokuljetuksessa sallittavan ruskeankeltaisen varoitusvalon on tarpeen näkyä paitsi eteenpäin myös taaksepäin muille kuljettajille. Tämä tulisi lisätä lakiesitykseen kuten myös se, että Liikenne- ja



Vilkuna, Kempainen

viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset koulu- ja päivähoitokuljetusten merkinnöistä sen sijaan, että se antaa ne vain tarvittaessa.

Kuntaliitto pyytää valiokuntaa velvoittamaan vastuuministeriön huolehtimaan siitä, että tieliikennelain vaikutusten seurannassa myös vaikutukset kuntien katuverkolla ovat keskiössä. Havaitut epäkohdat tulee korjata lakimuutoksien.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna  
Liikenneasiantuntija

