

Suomen Kuntaliiton esittely ja nostoja ajankohtaisista asioista

Liikenne- ja viestintävaliokunta 20.2.2020

Jarkko Huovinen, Laura Hassi, Johanna Vilkuna



Sisältö

- Kuntaliiton esittely, johtaja Jarkko Huovinen, Alueet ja yhdyskunnat
- Kunnat asuntopolitiikan keskiössä, asuntoasioiden asiantuntija Laura Hassi
- Kunnat liikennetoimijoina ja valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma, liikenneasiantuntija Johanna Vilkuna
- Tausta-aineistoa tieliikennelain muutostarpeista

KUNTA
LIITTO

Suomen Kuntaliitto ry

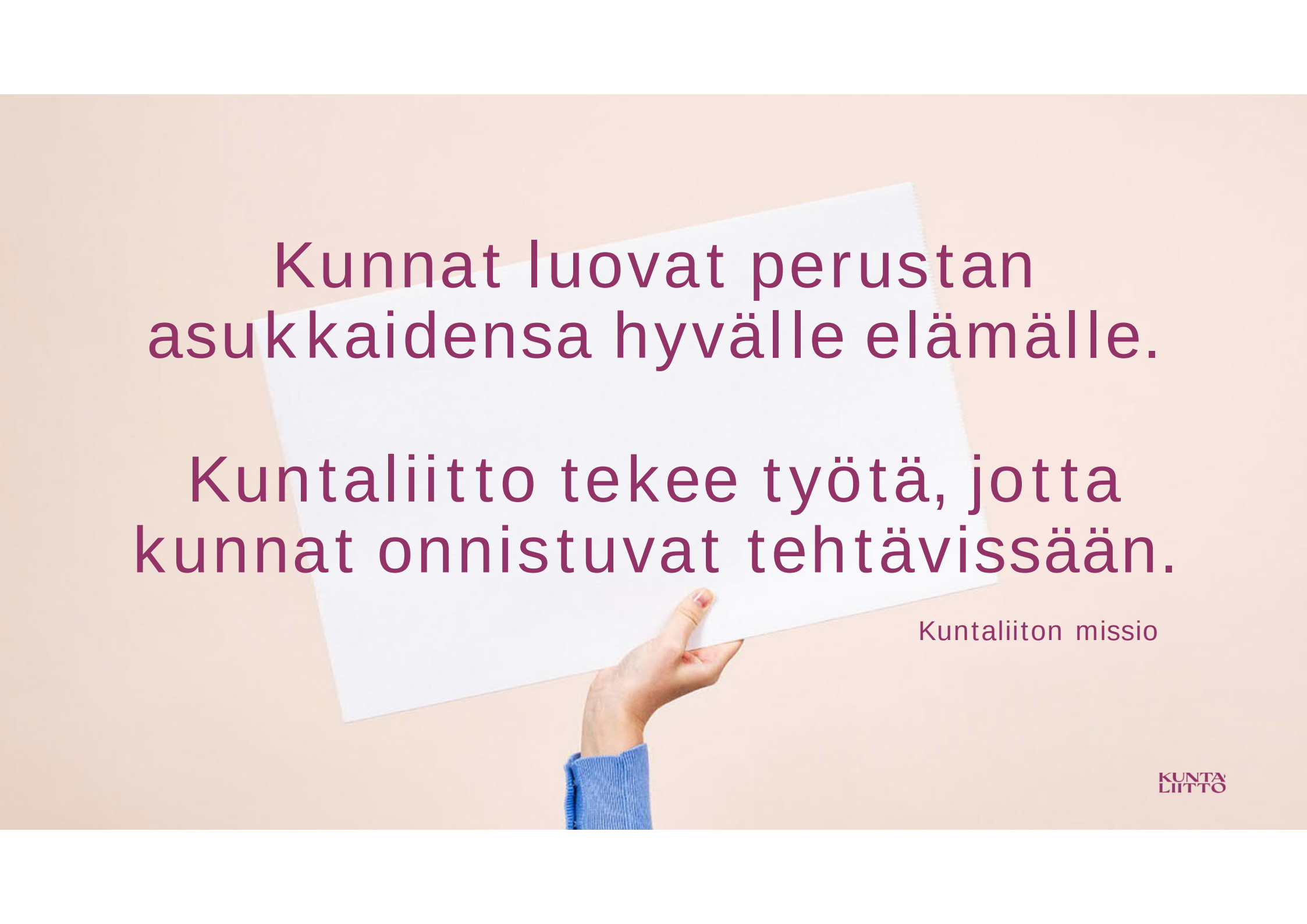
Vaikuttava kumppani kunnille



Suomen Kuntaliitto ry

- Suomen vaikuttavimpia edunvalvontajärjestöjä.
- Jäsenenä kaikki Suomen 311 kuntaa ja kaupunkia. Toiminnassa mukana myös maakuntien liitot, sairaanhoitopiirit, muut kuntayhtymät sekä kuntataustaiset osakeyhtiöt.
- 200 oman alansa huippuasiantuntijaa:
 - laki, talous, sote, elinvoima, demokratia, ympäristö, tietoyhteiskunta, koulutus, kulttuuri jne.
- Ydintehtävinä edunvalvonta, kehittäminen ja palvelut.



A hand wearing a blue sleeve is holding a white sheet of paper. The paper is slightly tilted and has two lines of Finnish text printed on it in a dark purple color. The background is a solid light orange color.

Kunnat luovat perustan
asukkaidensa hyvälle elämälle.

Kuntaliitto tekee työtä, jotta
kunnat onnistuvat tehtävissään.

Kuntaliiton missio

Kuntaliiton ydintehtävät



Suomen Kuntaliitto on kaikkien kuntien ja kaupunkien

Edunvalvoja

Kuntaliiton tehtävänä on valvoa jäsentensä eli Suomen kuntien ja kaupunkien etua.

Kehittäjä

Yhteiskehittämisellä ratkotaan kuntakentän haasteita.

Asiantuntija- palvelujen tarjoaja

Asiantuntijapalvelujen vahvuutena on syvä osaaminen kuntakentän erityiskysymyksissä.

Kuntaliiton verkostot: vaikuttavuutta, toisilta oppimista ja yhteistä kannanmuodostusta

Kuntaliiton verkostot toimivat kehitysalustoina, joissa yhdessä kehittämällä synnytetään uutta ja opitaan muilta.

Kuntakokoverkostoja:

- [Kaupunkipoliittinen työryhmä](#): 23 suurimman kaupungin johtajat
- [Seutukaupunkiverkosto](#): 55 seutukaupungin yhteenliittymä
- [Kehyskuntaverkosto](#):
 - Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Oulun, Tampereen ja Turun kehyskuntien muodostama yhteistyöverkosto. Verkostoon kuuluu kaikkiaan 28 kehyskuntaa.
- [Pienten kuntien verkosto](#):
 - Alle 10 000 asukkaan kuntien johtajien verkosto



Kuntaliiton verkostot: vaikuttavuutta, toisilta oppimista ja yhteistä kannanmuodostusta

Asiantuntijaverkostoja esimerkkejä Alueet ja yhdyskunnat yksikön tehtäväalueelta:

- Kehto foorumi (teknisen toimen kehittämisverkosto)
- Kaupunkien liikenneinsinöörit
- Maapolitiikan verkosto
- Rakennustarkastajat
- Ympäristöjohdon verkosto
- Maakuntajohtajien verkosto
- Kuntien elinvoimaverkosto
- Asemakaavapäälliköiden verkosto
- jne.

Kunnat asuntopolitiikan keskiössä

Kuntien asuntopolitiikan työkalupakki - nostoja

Valtio

- Säädösohjaus
 - ARA-säädöstö
- Sopimusohjaus
 - MAL-sopimukset
- Asumisen tuet
 - Asumistuki, tuotantotuet, verotus

Kunnat

- Maapolitiikan keinovalikoima maanhankinnasta kaavoituksen kautta tontinluovutukseen / maankäytösopimuksiin
- Kuntien omistamat vuokrataloyhtiöt
- Asuntotoimen ja sosiaalitoimen yhteistyö



Hallitusohjelman asuntopoliittiset toimet käynnistyneet – keskeistä kunnille

Lakiuudistuksia

- ASO-lain uudistus
- Korkotukilain uudistus

Ohjelmia

- Poikkihallinnollinen lähiöohjelma
- 8-vuotinen asuntopoliittinen kehittämisohjelma
- Ikääntyneiden asumisen kehittäminen

MAL-sopimusmenettely

- 12-vuotiseksi / uusille kaupunkiseuduille

Uusia ARA-tukimuotoja

- Energia- ja sisäilmatuet



Asuntopolitiikan haasteet ja uudistumistarpeet

Asuntomarkkinat pirstoutuvat

- Alueita, joilla ei tehdä asuntokauppoja; markkinahintoja tai vakuusarvoa ei synny
- Kaupunkien sisällä asuntomarkkinat pirstoutuneet; hintojen paikallinen vaihtelu jatkaa kasvua

Vanhat järjestelmät tunnistavat heikosti tämän ilmiön

Seudullisuus vahvistuu asuntopolitiikassa

- Työssäkäynti- ja asiointialue sekä asuntomarkkinat ovat seudullisia kokonaisuuksia - asumisen ja liikkumisen sidos korostuu
- Seutujen keskinäiset erot ja kehittämisedellytykset vaativat tarkastelua
- Uusille asuntopoliittisille työkaluille on tilausta!



Kunnat liikennejärjestelmän toimijoina

Liikenne on osa yhdyskuntasuunnittelua

- Työnjako lainsäädännössä
 - Valtio vastaa kustannuksellaan maanteistä ja radoista, kunnat kaduista ja yksityiset tienpitäjät yksityisteistä.
- Kunta vastaa kaavoituksesta ja siihen liittyvästä liikenne- ja katusuunnittelusta
 - Yleiskaavoitus
 - Asemakaavoitus
- Yleiskaava on strategisen suunnittelu väline
 - Kunnan strategiset tavoitteet
 - Maankäytön suunnittelu
 - Elinkeinopolitiikka
 - Asuntopolitiikka
 - Liikennejärjestelmä

Saavutettavuus =

- **Liikenneyhteydet tavoiteltuihin toimintoihin.**
- **Kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen kilpailukyky.**
- **Muut kuljetuspalvelut.**

Valtion ja kuntien osuudet liikenne- väylänpidon kokonaisrahoituksesta

valtio



prosenttia
eli 1,7 miljardia
euroa vuodessa

kunnat



prosenttia
eli 1,4 miljardia
euroa vuodessa*

*Kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, jotka ovat yli 8 miljardia euroa vuodessa

Laskelman on tehnyt
VTT (2017) ja se sisältää
investoinnit ja
kunnossapidon katuihin,
teihin, rautateihin,
lentoasemiin ja satamiin.

Tehtyjen MAL-sopimusten hyötyjä



- Kaupunkiseutujen ja valtion yhteistyön syventyminen.
- Kaupunkiseudun kuntien keskinäisen yhteistyön tiivistyminen ja näkemyksen vahvistuminen MAL-asioissa.
- Toteutettu maankäyttöä tukevia joukkoliikennehankkeita.
- Vauhditettu asuntotuotantoa.
- Sopimusyhteistyö tarjonnut win-win-tilanteita sopimusosapuolille.

Hallitusohjelma:

”Mahdollisuus laajentaa menettelyä uusille seuduille ja *valtio vastaavasti lisää osallistumistaan.*”

Tarve myös MAL-sopimuksia kevyemmille sopimusmalleille

Tarve

- Myös muilla kaupunki-seuduilla tarve eheyttää rakennetta.
- Maankäytön tiivistyessä valtion teiden kehittäminen osana kaupunkirakennetta välttämätöntä.
- Tienpitäjien yhteistyö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä.

Ongelmia

- Tarpeelliset hankkeet seisovat, kun valtion sitoutuminen rahoitukseen puuttuu.
- Kaupungin ja ELY:n yhteistyöhankkeet eivät välity valtion toteuttamisohjelmiin.

Ratkaisuja

- Uudenlaisten kevyiden mutta toimivien sopimusmallien kehittäminen.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma

Mikä tärkeää kuntien kannalta: Avoimuus

Prosessi

- Avoin ja reilu prosessi.
- Suoraa vuorovaikutusta kuntien ja alueiden kanssa.
- Läpinäkyvyys vaikutusten arvioinnissa ja sisällön muodostamisessa.

Mikä tärkeää kuntien kannalta: Iso kuva

Sisältö

- Oleellisinta tunnistaa valtakunnallisesti tärkeimmät painopisteet ja toimintalinjat suunnitelmakaudella.
- Perustana tavoitteet ja vaikutusarviot.
- MAL-sopimusten ja muun sopimuksellisen yhteistyön kytkentä.

Mikä tärkeää kuntien kannalta: Ennakoitavuus

Jatkuvuus

- Pitkäjänteisyys, ennakoitavuus, jatkuva yhteistyö.
- Yksiääninen valtioneuvosto.
- Koko liikennehallinto samassa linjassa.
- Maailman parhaan VLJS-menettelyn kehittäminen.

Kuka hyötyy, mistä ja missä vaiheessa

Uudet rahoitusmallit tervetulleita, mutta

- Kunnilla ei ole uutta ylimääräistä rahoituslähdettä kohdennettavissa valtion infraan.
- Valtakunnallisesta infrasta ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin.

**Kuntien
katuverkon
korjausvelka vajaa
2 mrd €**

Kuka hyötyy, mistä ja missä vaiheessa

Liikenteen rahoitusta tulisi tarkastella kokonaisuutena

- Kaupunkien omilla resursseillaan tekemistä investoinneista ja joukkoliikenteen kehittämisestä hyötyy aina kaupunkia laajempi alue ja valtio verotuloina ja kansantalous talouskasvuna.

Valtion osuus ELY:jen ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen yhteenlasketusta rahoituksesta on 10 %

Tieliikennelain muutostarpeita

Kuntien resurssit aidosti hyötyä tuottaviin muutoksiin

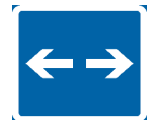
- Uusi tieliikennelaki sisältää monia hyviä muutoksia, mm. pyöräilyn kannalta.
 - Myös kuntien tehtävien ja resurssien kannalta ei-toivottavia elementtejä.
 - Esim. velvoite tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita paitsi tieosakkaat myös kiinteistöt asettavat tielle. Tämä lisää kuntien resurssitarpeita (arviolta 5-10 milj. euroa/vuosi sivukuluineen) ilman, että kunnilla on tosiasiallisesti resursseja tehtävästä huolehtimiseen.
 - Lain toteuttaminen merkitsee kokonaisuudessaan kunnille miljoonakustannuksia.
- Kuntien resurssit lain toimeenpanossa on suunnattava aidosti hyötyä tuottaviin muutoksiin.

Pyörätiet tulisi olettaa jatkossakin kaksisuuntaisiksi

- Tieliikennelaki lähtee siitä, että pyörätie on yksisuuntainen ellei liikennemerkkein toisin osoiteta.
 - Suomen pyöräteistä yli 99 % on kaksisuuntaisia.
- Pyöräteiden yksisuuntaisuuden osoittaminen on huomattavasti loogisempi ja kustannustehokkaampi tapa toimia
- Yksisuuntaiset ratkaisut tulevat lisääntymään kaupungeissa.
 - Ne ovat hyviä ratkaisuja siellä, minne ne soveltuvat.
 - Vaikuttavia tekijöitä: käytettävissä oleva tila, käyttäjämäärät, verkolliset ominaisuudet, kustannukset.
- Pyöräilyinfran kehittämistä voidaan parhaiten edistää kehittämishankkeilla, valtionavustuksilla ja suunnitteluohjeilla.

Pyörätien kaksisuuntaisuuden osoittaminen tieliikennelaissa

1. Risteävästä pyörätiestä varoittava merkki kärkikolmion ja STOP-merkin yhteyteen
 - Varoittaa autoilijaa risteävästä kaksisuuntaisesta pyörätiestä.
 - Kuntaliitto: muutos on liikenneturvallisuuden kannalta perusteltu ja kannatettava.
2. Pyörätie, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä sekä pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain
 - Pyörätie on yksisuuntainen ellei toisin osoiteta lisäkilvellä, jota tulee käyttää merkkien pyörätie, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä sekä pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain yhteydessä.
 - Kuntaliitto: Vaatimus tehoton ja kallis, ei liikenneturvallisuus-perusteita. Ei tuota olennaista informaatiota, kun kaikki pyörätiet ovat kaksisuuntaisia. Logiikka poikkeaa muille ajoneuvoille suunnatusta informaatiosta, jossa yksisuuntaisuus merkitään.



Pyöräteiden lisäkilpikustannukset kunnille suuruusluokkaa 20 milj. €

Joensuun kaupunki, Porissa ja Roveniemellä kustannukset samaa luokkaa

- Pyörätiemerkkien lisäkilpiä n. 3000 kpl, kustannusarvio 300 000–360 000 €

Mikkelin kaupunki

- Pyörätiemerkkien lisäkilvet 209 000 €

Tampereen kaupunki

- Pyörätiemerkkien lisäkilpiä 5000–10 000 kpl, arvio 500 000–1 000 000 €

Turun kaupunki

- Pyörätiemerkkien lisäkilvet 305 000–366 000 €

ELY-keskukset arvio 3 milj. €: ”Muutos ei millään tavoin kannatettava eikä perusteltua”.

Pyöräteiden lisäkilvistä tulossa miljoonien lasku

Kunnat ja ely-keskukset käärmeissä. Uuteen tieliikennelakiin vaaditaan korjausta.

SSS | Lasse Kyllänpää
lasse.kyllanpaa@ss.fi

Kunnat ja ely-keskukset vaativat kovin sanoin korjausta uuteen tieliikennelakiin, jonka mukaan pyörämerkkeihin on asennettava lisäkilpi kaksisuuntaisuudesta. Suomessa ei juuri muita olekaan kuin kaksisuuntaisia pyöräilyväyliä.

Tämä on ihan järjetön vaatimus, liikenneturvallisuusinsinööri **Jaakko Klang** Varsinais-Suomen ely-keskuksesta arvostelee.

Tällainen älyttömyys täytyy saada laista pois, liikennesuunnittelija **Johanna Vilkkuna** Kuusankylästä vaatii.

Kuntaliitossa arvioidaan, että lisäkilpien asentaminen tietäisi valtiolle ja kunnille jopa kymmenien miljoonien eurojen lasku.

Uuden tieliikennelain on tarkoitus tulla voimaan 1. kesäkuuta. Kiistely säädös perustuu oletukseen, että maamme kaikki pyörätiet ovat yksisuuntaisia.

Pääministeri Juha Sipilä (kesk.) hallitus antoi marraskuussa 2017 eduskunnalle esityksensä tieliikennelain kokonaisuudesta. Liikenne- ja viestintäministeriö oli ryhtynyt valmistelemaan lakia jo kesäkuussa 2013 **Jyrki Katainen** (kok.) hallituskaudella.

Lakipaketissa oli viisitoista sivua. Erillisessä säädösluonnoksessa oli kuvat ja selitteet sadoista eri

merkeistä.

Eduskunta hyväksyi uuden tieliikennelain kesäkuussa 2018.

Laissa on harha-ajiel. Oletuksena on, että pyörätie on yksisuuntainen, vaikka sellaisia on koko Suomessa todella, todella vähän, **Johanna Vilkkuna** sanoo.

Salossa on yli kaksisataa kilometriä kaupungin ja valtion hoivassa olevia kävely- ja pyöräteitä. Ne ovat kaikki kaksisuuntaisia.

Meillä on noin 1200 pyörätie-merkkiä, joista jokainen tulisi merkitä erillisellä kaksisuuntaisuutta osoittavalla lisäkilvellä, kaupungin suunnittelusiinööri **Mikko Söderholm** hahmotelaa.

Kuntaliiton arvion mukaan lisäkilpien keskikokoa on 100–120 euroa kappaleelta, eikä niitä ole vielä odes saatavilla.

Suomessa on yli 10000 kilometriä pyöräteitä, joista valtion vastuulla on noin puolet. Ely-keskusten hoitamien kevyen liikenteen väylien seuraille on enimmäkseen valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Pyörätie-merkkejä ei niillä ole läheskään yhtä taajain kuin kaupungeissa.

"Tällainen älyttömyys täytyy saada laista pois."

olisivat valtiolle kärkeästi kolme miljoonaa euroa.

Se on sitten jostain muusta tekemisestä pois, jos lisärahastusta ei tule, **Klang** huomauttaa.

"Tämä on ihan järjetön vaatimus."

Liikenneturvallisuusinsinööri **Jaakko Klang**

Suurista kaupungeista etenkin Helsinki pyrkii lisäämään yksisuuntaisia pyöräteitä keskustassa parantaakseen pyöräilijöiden turvallisuutta.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko-suunnitelmassa valtaosa kanta-kaupungin pyöräteistä on yksisuuntaisia.

Kuntaliitto korostaa, että yksisuuntaiset pyörätiet soveltuvat mainiosti sinne, missä on paljon liikennettä.

Ratkaisu on tosi hyvä vilkkaissa taajamissa, mutta ei sillä voi perustella, että koko maa pitäisi kytä. Vaatimus on tehoton ja kallus, **Johanna Vilkkuna** huomauttaa.

Tuuri kaupungin liikennesuunnittelupäällikkö **Matti Salonen** kokee, että lähi heijastelee Helsinki-keskeistä ajattelua:

Tämä on ihmetelty monessa paikassa.

Salosen mukaan Turussa te-

hatta.

Liikenneturva moitti muutosta jo lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle:

"Lausunnon esitetty kaksisuuntaisten pyöräteiden lisäkilvistä ja kääntösuunnan varustamisesta lisäkilvillä varoittamaan kaksisuuntaisesta pyörätiestä johtaa tienpitäjien raskasteen uudellemerkittämiseen, ja kuormittaa entisestään Suomen jo nyt raskaasta liikenteenhallinnasta."

Tutkimuspäällikkö **Juha Valtonen** Liikenneturvasta arvelee, ettei lainlaatu ole tehnyt kustannus-hyötymällystä.

Somerolaisyyntyinen Valtonen mainitsee esimerkkinä Suomenjärven Kirunalan.

Turvallisuuden kannalta kaksisuuntaisen lisäkilvillä ei ole Kitalassa mitään lisäarvoa. Ne ovat pelkkä kustannuserä.

Ministeriön ajatuksena on Valtonen mukaan kannustaa kohti yksisuuntaisia pyöräteitä, missä se vain on mahdollista.

Valitettavasti tähän on rajallisesti mahdollisuuksista koko Suomessa.

Liikenneministeriö on hakenut lakia mallia Tanskasta, jota pidetään maailman parhaina ja sujuvimpana pyöräilymaana. Siellä on yksisuuntaisen pyörätien molemmiin puoliin katu. Tällöin pyöräilijät liikkuvat autojen kanssa samaan suuntaan.

Suomessa kadunvarren pyörä-



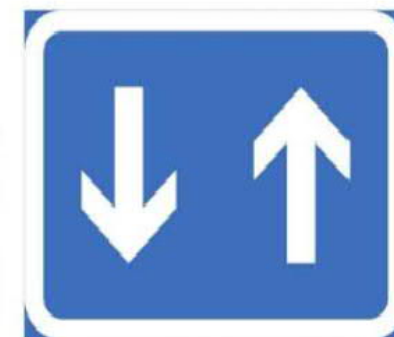
Salon kaupungin pitäisi asentaa kaksisuuntaisuudesta kertova lisäkilpi noin 1 200 pyörätie-merkkiin.

sunnasta.

Karhunen mukaan lain tarkoituksena on tukea pyöräilyverkoston suunnittelua. Yksisuuntaisen pyörätien on helpompi merkitä, kun kaikki pyörätiet ovat lähtö-

olis yksinkertaisempaa merkitä yksisuuntaiset pyörätiet näkyvästi niin kuin autoteilläkin. Ristävistä pyöräteistä ja väistämivelvollisuudesta varoitettava merkki on kuntaliiton mielestä pe-

suuntainen lisäkilpi, jo ei aika monessa kohdassa. En näkisi niiden asentamista kynnyskysymyksenä. Lisäkustannuksia toki muodostuu, mutta tilanne on vain hyväksyttävä, kaupunkitekniikkapääl-



Uuden tieliikennelain mukaan lisäkilpi H23.2 on asennettava liikennemerkeihin D5, D6, D7.1 ja D7.2 ilman siirtymäaika, ihmishahmot muuttuvat monessa tutussa liikennemerkeissä tulevina vuosina.



Ei näin

Ajan työmatkat poikaypörrällä ympäri vuoden ja hoitaa muutkin asiat kaupungilla

ratkaiden yksisuuntaisuudesta on älytön. Voiko lainlaatuja oikeasti ajatella niin, että pyö-



KUNTA LIITTO

HCT-ajoneuvoyhdistelmien haasteet katuverkolla liian vähällä huomiolla

- Katualueet on mitoitettu ja rakennettu lyhyemmälle kalustolle, eikä lisätilaa usein edes ole. Risteysten laajentaminen nostaisi ajonopeuksia ja olisi ristiriidassa erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden kanssa.
- Kunnilla on lain mukaan mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille rajoituksia liikennemerkeillä.
- Parempi vaihtoehto olisi, että HCT-rekkojen ajoreitit suunnitellaan niin, että ahtaita keskusta-alueita vältetään ja tiedot soveltuvista reiteistä kerätään erikoiskuljetus-reittitietojen yhteyteen.
- Epäselvää on, miten kiellettyjä reittejä merkitään. Esim. miten huonosti kääntyvien HCT-yhdistelmien rajoittaminen tehdään. Jos rajoitetaan vain pituuksia, tullaan samalla rajoittaneeksi myös aiempien vaatimusten mukaiset täysperävaunut.

Moottorikelkkailureitin uusi määritelmä heikentää turvallisuutta

- Uusi tieliikennelaki kieltää moottorikelkkailureiteillä vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamisen, kun nykyinen sääntö kieltää ajamisen muulla ajoneuvolla.
- Laki siis lähtökohtaisesti sallii polkupyörällä (kuten fatbike) sekä poro- ja koiravaljakoilla ajamisen samoilla reiteillä moottorikelkkojen kanssa.
- Eläinten, moottorikelkkojen ja pyörien kanssa samoilla reiteillä liikkuisi usein myös jalankulkijoita, juoksijoita, hiihtäjiä ja lumikengillä liikkuvia.
- Turvallisuus heikkenee ja vaaratilanteet lisääntyvät.

Reitin ylläpitäjälle päätösvalta muun liikenteen sallimisesta

- Reitinpitäjällä on uudessa laissa vastuu merkitä ne reitit, joilla moninaiskäyttö ei ole sallittua.
- Logiikan tulisi olla toisin päin, sillä reittien moninaiskäyttö on mahdollista vain rajallisilla reittiosuuksilla.
- Käytön rajoittamisesta on tulossa reittejä ylläpitäville kunnille iso työ ja kustannukset.
 - Esim. Sodankylän kunnan alueella reittejä ja uria on noin 1100 km ja Kittilän kunnan alueella kunnan ylläpitämiä virallisia reittejä 900 km.

Eräitä muita ratkaisemattomia asioita

- Taajaman yleisen nopeusrajoituksen lasku
 - 40 km/h antaisi oikean viestin ja tukisi paremmin liikenneturvallisuustavoitteita. Nyt laki menee 80-luvun mallilla.
- Purku- ja lastaustoiminta pois jalkakäytävältä ja pyörätieltä
 - Kaupunkijakelu ajoradan reunasta. Pysähtyminen kielletty jalkakäytävällä ja pyörätiellä ellei liikennemerkkein toisin osoiteta (Ruotsin, Norjan ja Tanskan malli).

Kotihoidon uudet pysäköintisäännökset

- Säännökset voivat tarjota yksittäisille kunnille työkalun, siellä missä kotihoidon pysäköintiä on tarve helpottaa.
- Kunta päättää lupajärjestelmän käyttöönotosta.
- Etu koskee kunnallisia ja yksityisiä kotihoidon työtehtäviä ja erilaisia tukipalveluja suorittavia.
- Pysäköinnille ollaan jostain syystä antamassa vastaavat oikeudet kuin vammaisen pysäköintiluvalla.
- Lakiluonnoksen mukaisesti toteutettuna kotihoidon pysäköintilupajärjestelmä muuttaa pysäköintiä ja rajoittaa pysäköintivalvonnan mahdollisuuksia paljon.

Manner-Suomen 294 kunnasta vain 40 hoitaa kunnallista pysäköinninvalvontaa.

Kunnalla ei päätösvaltaa pysäköintiin yksityisillä tonteilla.

Taloyhtiöitä tulisi kannustaa tarjoamaan lyhytaikaista pysäköintiä.

Säännöksiin tarvittaisiin joustoa siten että:

- Kunta harkitsee ja päättää
 - oikeuttaako kotihoidon pysäköintitunnus pysäköintiin liikennemerkkein osoitetun pysäköintikiellon rajoittamatta
 - onko käytössä aikarajoitus aikarajoitetuilla paikoilla
- Etuja kunnan harkinnasta
 - säännösten soveltuvuus erilaisten kuntien tarpeisiin paranisi
 - lakiluonnoksessa tunnistetut monet haitat vähenisivät
 - valvonnan mahdollisuudet hieman paranisivat
 - järjestelmä olisi tasa-arvoisempi suhteessa muihin käyttäjäryhmiin ja heidän pysäyttämisen- ja pysäköintimahdollisuuksiin

Kiitos.

Jarkko Huovinen
Laura Hassi
Johanna Vilkuna

etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi



www.kuntaliitto.fi