Liikenne- ja viestintävaliokunta

Paikallisliikenneliiton lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta lausua esitysluonnokseen tieliikennelaiksi. Paikallisliikenneliitto kiinnitti keväällä 2017 lausunnoilla olleessa luonnoksessa huomiota muutamiin joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia koskeviin lainkohtiin ja yleisesti sääntelyn muutoksiin. Tässä lausunnossa tarkastelemme, miten kirjaukset muuttuivat tähän esitykseen.

Yleistä sääntelyn muutoksista

Keväällä 2017 ehdotus tieliikennelaiksi ei ottanut huomioon toista vielä kesken olevaa lakimuutosta, eli lakia liikenteen palveluista. Siinä liikenteen määritelmät muuttuvat kokonaan uudenlaisiksi. Muun muassa joukkoliikenteen määritelmät jäävät pois, on **liikennepalveluja ja kuljetuspalveluja**. Tilausliikenteen määritelmä poistuttua ovat käsittelyssä olevan tieliikennelakiesityksen lakisääteisten koulu- ja päivähoitokuljetusten järjestämisen kuormitussäädökset vaatineet kielellistä uudistamista.

Taksiliikenteen määritelmä säilyy, mutta kuvaus laissa taksiliikenteen palveluista olennaisesti lyhenee. Taksiliikennettä on uuden lain mukaan kaikenlainen henkilöautolla ammattimaisesti kuljettaminen. Ehdotuksessa tieliikennelaiksi taksivalaisimen kohdalle on sisällytetty termi **”henkilötilausliikenne”**. Tällaista termiä ei käytetä laissa liikenteen palveluista, mutta lainsäätäjä lienee arvellut, ettei tästä synny ongelmaa.

Henkilökuljetukset (141 §)

Paikallisliikenneliitto kannattaa sitä, että kaupunki- ja seutujoukkoliikenteessä kuormaussäädöstä saa edelleen tilapäisesti ylittää 30 %:lla kuten nykyisin voimassa olevassa Asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä. Käytännössä rekisteriin merkityn paikkaluvun ylittäminen edellyttää useimmiten sitä, että osa matkustajista seisoo, mikä on 1 momentissa säädetyn mukaisesti sallittua vain silloin, kun auto on varustettu seisomapaikoin, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset.

Ylitykset ovat olleet tilapäisiä ja liittyvät yleisesti äärimmäiseen säävaihteluun, mutta säädöksen avulla saadaan turvattua matkustajien pääsyä kohteeseen. Mikäli kyse ei ole enää tilapäisestä ylityksestä, lisätään yhteysvuorolle kalustoa tai hoidetaan ylimenevä osa tilausliikenteenä tai ohjaamalla asiakkaat muihin kuljetuspalveluihin. Ylitysmahdollisuus antaa käytännössä mahdollisuuden varmistua, että kyseessä on tilapäinen esimerkiksi hetkellisestä vaikeasta kelistä, säästä tai tapahtumaan matkustamisesta johtuva muutos ilman, että matkustajat joudutaan jättämään pysäkille. Harvan liikenteen olosuhteissa kaupunkien reunoilla ei useinkaan olisi tulossa korvaavaa vuoroa seuraavien tuntien aikana.

Kuormaussäännöksen esityksenmukainen kirjaus mahdollistaa Paikallisliikenneliitonkin tarkoittamalla tavalla tilapäisen ylityksen.

Onko pykälä 141 riittävän selkeä?

Joukkoliikenteen kuormauksen erityissäädös tilapäisissä tilanteissa on pitänyt määritellä ehdotuksessa tieliikennelaiksi uudella tavalla, koska kansallisten lakien määrittelyt eivät enää tunnista joukkoliikenteen

järjestämistapaeroja, reittisidonnaista ja säännöllisin aikatauluin toimivaa, tilauksesta toimivaa tai kuntien hankkimaa linja-autoliikennettä. Nyt käsittelyssä olevassa esityksessä kuormauksen erityissäännös sanotaan alla olevan taulukon tapaan, viitataan kuormauksen erityissäädöksen olevan voimassa liikennepalvelulain mukaisessa henkilöliikenteessä. Liikennepalvelulain mukaan linja-autolla voidaan tarjota liikennepalveluja, eli mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön, poislukien ainoastaan taksiliikenne. Tulisi varmistua, onko lain tilapäisen ylikuormituksen kirjaus ja eri lakien muodostama kokonaisuus nyt yksityisen liikenteen tilaajan ja liikenteen palvelujen tarjoajien näkökulmasta riittävän selkeä?

Esitys hallitukselle 141 §	Nykyinen asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 38 §
” Autossa saa kuljettajan lisäksi olla enintään rekisteriin merkityn istuma- ja seisomapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Kuljettajan ja matkustajien tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset. **Linja-autossa, jota käytetään liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen henkilöliikenteeseen saa kuitenkin rekisteriin merkityn matkustajamäärän kuljettaja mukaan lukien tilapäisesti ylittää 30 prosentilla ajoneuvolle tiellä sallittujen massojen puitteissa**. Kuljettajan viereiselle istumapaikalle ja kaikille turvavöin varustetuille istumapaikoille saa kuitenkin sijoittaa enintään rekisteriin merkityn määrän matkustajia.”	”Autossa saa kuljettajan lisäksi olla enintään rekisteriin merkityn istuma- ja seisomapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Kuljettajan ja matkustajien tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset**. Linja- ja ostoliikenteeseen käytettävässä linja-autossa** (M2- ja M3-luokka**) saa kuitenkin rekisteriin merkityn matkustajamäärän kuljettaja mukaan lukien tilapäisesti ylittää 30 prosentilla**. Kuljettajan viereiselle istumapaikalle ja kaikille turvavöin varustetuille istumapaikoille saa kuitenkin sijoittaa enintään rekisteriin merkityn määrän matkustajia.”

Turvalaitteet ja suojalaitteet ajon aikana (94 §)

Nykyisin kaikissa linja-autoissa on käytettävä turvavyötä tai muuta turvalaitetta, jos sellainen on istuinpaikalle asennettu. Uusissa linja-autoissa (M3) on pitänyt olla turvavyöt asennettuina kaikilla istumapaikoilla jo vuodesta 1999 lähtien. Vaatimus ei kuitenkaan koske kaupunkiliikenteeseen suunniteltuja linja-autoja, joissa on paikkoja seisoville matkustajille.

Keväällä 2017 käsittelyssä olevassa luonnoksessa olleella kirjauksella olisi kaikkeen joukkoliikenteeseen vaadittu lapsille turvaistuimia tai turvavöitä silloisen pykälän 94 (Lasten turvalaitteet) sanamuodon mukaan: ”Lapsen kuljettaminen muussa kuin edellä tässä pykälässä tarkoitetussa ajoneuvossa on sallittua vain, jos ajoneuvossa on lapsen käyttöön soveltuva istuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite.” **Paikallisliikenneliiton Liikenne- ja viestintäministeriöstä saaman tiedon mukaan kyseessä oli kuitenkin virhe pykälässä ja nykyinen sanamuoto kuuluu: ”Linja-autossa lapsen on omalla istumapaikalla istuessaan käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta.”** Eli jos turvavyötä ei ole, ei turvalaitettakaan voi asentaa, voi olla ilman turvavöitä?

Paikallisliikenneliitto kannattaa vallitsevaa määräysten tilannetta, että aikataulunmukaisessa kaupunki- ja seutuliikenteessä ei tarvita turvavöitä tai turvaistuimia ja tulkitsee, että esitetty kirjaus tarkoittaa tätä.

Tulkintavaikeutta lain lukijalle tässäkin pykälässä tulee siitä, että enää ei voida erotella lasten turvavyön käyttövelvollisuutta linja-autoliikenteen tyypin mukaan, koska lainsäädäntö ei enää sisällä joukkoliikenteen terminologiaa. Mutta kirjaus perustunee olettamaan, että kaupunkiliikenteeseen suunniteltuja autoja ei

merkittävässä määrin tarjottaisi muihin liikennepalveluihin, ja että liikenteen tilaaja osaa määritellä haluamansa palvelun ja sen laadun.

Sääntömerkit kaksi linja-autopysäkkimerkkiä yhdistettäisiin yhdeksi (liite 3, taulukko 5. sääntömerkit E6)

Käytössä on tällä hetkellä sininen kaukoliikenteen ja keltainen paikallisliikenteen merkki. Esitysluonnoksessa esitetään, että jatkossa käytetään vain keltaista. **Esitykseen on nyt sisällytetty yhdeksän vuoden siirtymäaika,** mutta ei ole enää perusteltu esitystä käyttää jatkossa vain keltaista.

Tällä hetkellä maastossa on noin 90 000 pysäkkimerkkiä ja niistä noin 60 000 merkkiä on maanteiden varsilla olevia sinisiä merkkejä. Vaihtaminen merkki- ja asennuskustannuksineen on kokonaisuutena suuri miljoonien eurojen kustannuserä niille viranomaisille, jotka muutoksen joutuisivat tekemään (käytännössä ELY:t tai tulevat maakunnat). Nämä resurssit olisivat paremmassa käytössä muun joukkoliikenneinfran tai viranomaisen järjestämiin liikenteen peruspalveluihin kohdennettuna.

Vuodelta 2014 olevan Valtakunnallisen pysäkkiselvityksen (Liikenneviraston selvityksiä) mukaan sini- ja keltapohjaisella pysäkkimerkillä on tunnistettu työn aikana käyttöeroja tai epäselvyyksiä merkkien käytössä. Epäselvyydet liittyivät työn mukaan pääosin eri joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kaupunkiseutuliikenteen tulkintoihin. Työn suosituksena kuitenkin oli, että jatkossakin käytetään kahta erilaista, nykyisen kaltaista pysäkkimerkkiä, mutta niiden käyttö ohjeistetaan yksiselitteisesti. Ohjeistuksen lähtökohtana on pysäkkiä käyttävän liikenteen luonne.

- Keltainen merkki: Kaupungin tai kaupunkiseudun sisällä liikennöitävä kaupunkimainen liikenne.
- Sininen merkki: Kaupunkiseutujen välillä liikennöitävä pitempimatkainen liikenne tai kaupunkiseutujen ulkopuolella liikennöitävä maaseutuliikenne, ensisijaisesti taajamien välistä liikkumista palveleva, liikenne.

Lisäksi esitettiin, että sinisin merkein merkitään ne pysäkit, joita maaseutumaisissa olosuhteissa liikennöitävä liikenne käyttää, ja jonka reitit ovat pääosin taajaman ulkopuolella (taajamaliikennemerkkien mukaisesti). Sinisin merkein merkitään myös kaupunkien läpiajoliikenne ja kaupunkiseutujen lähialueilla liikennöitävä liikenne, jonka reitit voivat kulkea merkittävissä määrin myös taajamien alueella. Pysäkkimerkin väriin ei siis vaikuta joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen viranomaisalue, vaan ainoastaan pysäkkiä käyttävän liikenteen tyyppi.

Muutos ei paranna asiakastietoa, eikä muutosesitys ottanut huomioon suhteellisen tuoreita toimialaa varten tehtyjä virastotason linjauksia asiasta. Myöskään vaihtamiskustannuksen vuoksi muutos ei tunnu tarkoituksenmukaiselta, joskin yhdeksän vuoden siirtymäaika helpottaa jonkin verran.

Liite 3. Sääntömerkit, E6 Linja-autopysäkille pysäyttäminen

Paikallisliikenneliitto kannattaa entisenkaltaista linja-autopysäkeille pysähtymissäännöstä. Eli että pysäkeille ei erityisesti taajama-alueella saisi pysähtyä **muuta tarkoitusta varten kuin ajoneuvoon nousemista tai siitä poistumista varten**, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä.

Hallituksen esitys. E6 Linja-autopysäkki	**Tieliikenneasetus. Merkit 531 ja 532.**
Merkillä osoitetaan paikka, joka on tarkoitettu linja-autoon nousemista tai siitä poistumista varten. Muuta ajoneuvoa kuin linja-autoa ei saa pysäköidä pysäkkikorokkeen kohdalle, tai jos	Muuta ajoneuvoa kuin linja-autoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä tiemerkinnöin osoitetulla matkalla merkin kummallekaan puolelle tai, jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä. Tälle alueelle

pysäkkikoroketta ei ole, tiemerkinnöin osoitetulla matkalla merkin kummallekaan puolelle. Jos tiemerkintää ei ole, pysäköinti 12 metriä lähemmäksi merkkiä on kielletty. Tälle alueelle saa pysäyttää ajoneuvon, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Merkin yhteydessä voidaan esittää pysäkin nimi, linjojen tunnukset sekä muuta linja-autoliikennettä palvelevaa tietoa	saa kuitenkin pysäyttää ajoneuvon siihen nousemista tai siitä poistumista varten, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Merkin yhteyteen voidaan asettaa kunnan vaakuna, tariffin ja liikenteenharjoittajaryhmän tunnus, pysäkin nimi, linjojen numerotunnukset sekä linjojen päätepisteiden tai reittien nimet. Pikavuorolinjan pysäkki osoitetaan merkin 532 yhteyteen asetettavalla lisäkilvellä.”

Pyöräliikenne bussipysäkkien yhteydessä (24 § Väistäminen)

Paikallisliikenneliitto ehdotti tiukempaakin ”on pysäytettävä” kirjausta. Ajoneuvolla tarkoitetaan myös polkupyöriä. Tilanteissa on todellinen vakavan loukkaantumisen tai kuoleman vaara linja-autosta poistuville matkustajille/jalankulkijoille. Tanskassa pyöräilijöiden on pysähdyttävä bussipysäkkiä ennen, mikäli siinä on bussi pysähtyneenä ja annettava matkustajien poistua linja-autosta pyöräkaistan yli, ellei pysäkkialue ole pyöräkaistasta erillinen.

Ehdotuksen kirjaus, 24 § Väistäminen	Voimassa olevan tieliikennelain kirjaus: ”31 § Jalkakäytävän ylittäminen
”Raitiovaunusta tai linja-autosta poistuvalle taikka siihen nousevalle matkustajalle on annettava esteetön kulku sivuutettaessa raitiovaunu tai linja-auto oikealta pysäkin kohdalla. Ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuvaa tai siihen nousevaa matkustajaa on väistettävä sivuutettaessa pyörätiellä linja-auto tai raitiovaunu pysäkin kohdalla.”	Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen. Ajoneuvon kuljettajan on ylittäessään jalkakäytävää annettava jalankulkijalle esteetön kulku. Kuljettajan on aikoessaan ohittaa oikealta raitiovaunun tai linja-auton korokkeettoman pysäkin kohdalla pysäytettävä ja annettava esteetön kulku raitiovaunusta tai linja-autosta poistuville taikka siihen nouseville matkustajille. Pyörätiellä polkupyöräilijän ja mopoilijan on aikoessaan linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla sivuuttaa sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville matkustajille. (7.5.1997/414)

Liite 3. Merkit E9 Linja-autokaista

Tanskassa pyöräilijän paikka ajoradalla on oikealla, myös linja-autokaistalla ohjeistetaan pysyttelemään mahdollisimman oikealla. Ehdotuksessa tieliikennelaiksi ja voimassa olevassa tieliikennelaissa ajoneuvon ja täten polkupyöränkin paikka on niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Ohjevaikutuksen vuoksi pyöräilijän paikkaa linja-autokaistalla voisi vielä merkin selostuksen yhteydessä korostaa.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen ja Turun kaupungit, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2017 yhteensä yli 477 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.