10.4.2018

Eduskunta liikennevaliokunta
Kirjallinen asiantuntijalausunto
Porvoon kaupunki 11.4.2018

Porvoon kaupungin asiantuntijalausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut luonnoksen uudesta tieliikennelaista. Yleisesti voidaan todeta, että kunnille ei tulisi sälyttää uusia, merkittävästi työllistäviä tehtäviä. Porvoon kaupunki haluaa tuoda esille seuraavia näkökohtia, jotka todennäköisesti ovat yhteisiä muidenkin keskisuurten kaupunkien kannalta:

Tieliikennelakiluonnoksen pykälä 71§ siirtää kunnille työtä ja vastuuta asioissa, jotka eivät perinteisesti kuulu kunnan toimivaltaan. Kunnan suostumus liikennemerkkien sijoittamiselle (siis valituskelpoinen hallinnollinen päätös) yksityisten teiden tai yksityisten maanomistajien alueilla on kohtuuton kaikkien eri osapuolten kannalta, ja luo epäselvän tilanteen osapuolten vastuusta. Kunnilla ei ole kuitenkaan mahdollisuutta seurata liikennemerkkisuunnitelmien toteuttamista tai kuntoa jatkossa. Suostumuksen käsittelyn täysimääräiset kustannukset nousevat helposti niin korkeiksi, että niitä ei voi pitää kohtuullisina. Esimerkiksi yksittäisen merkin hallintokäsittelyn kustannus on noin kymmenkertainen merkin hankkimiseen ja pystytykseen verrattuna. Kuntien työmäärää hallintopäätöksineen ei tule lisätä. Lisäksi voi todeta, että liikennesuunnittelun organisaatiossa ei voida yleensä toteuttaa toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä, vaan tehtävää varten tulisi perustaa oma, esim. rakennusvalvontaa vastaava organisaatiotaso.

Ilman viranhaltijapäätöstä eli luvatta asennetun liikennemerkin status on epäselvä, ja tarve sen noudattamiseen voidaan mahdollisesti kiistää. Luvattomasta merkistä ei ole ilmeisesti sanktiota.

Porvoon kaupunki toteaa, että sillä itsellään ei ole olennaista tarvetta ylläpitää tietokantaa tai rekisteriä omien katujen, torien tai muiden kaupungin hallinnassa olevien liikennealueiden liikenteenohjauslaitteista paikkatietoineen. Tietojen kerääminen, ylläpito ja toimittaminen valtakunnalliseen rekisteriin on erittäin merkittävä lisätyö, josta ei sinällään ole kaupungille hyötyä. Mikäli kyseinen liikenteenohjauslaitteiden paikkatieto halutaan, tulee sen kustannukset voida osoittaa tiedon käyttäjälle täysimääräisenä.

Porvoon kaupunki toteaa, pysäköintiä koskevasta osuudesta (36 § - 46 §) seuraavaa
Purku- ja lastaustoimintaa ei tule sallia jalkakäytävällä tai pyörätiellä. Keskustojen katualueilla halutaan yleisesti korostaa jalankulun ja pyöräilyn oikeuksia, ja nyt esitetty kevyen liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden alisteisen aseman säilyttäminen ei vastaa nykyistä paradigmaa.

10.4.2018

Pysäköintiä koskevien säädösten tulee olla mahdollisimman yksikäsitteisiä, mikä helpottaa kuntalaisten elämää, pysäköinnin valvontaa ja sen hyväksyttävyyttä sekä parantaa naapurisopua.

Porvoon kaupunki esittää, että pysäköintikiekon sijainniksi määriteltäisiin itse lakitekstissä tuulilasin alareunan jalkakäytävän puoleinen osa. Kiekon tulee olla helposti luettavissa ajoneuvon ulkopuolelta. Sanamuoto on varsin tärkeä, sillä kiekon sijainnista syntyviä ristiriita- ja tulkintakysymyksiä syntyy pysäköinninvalvonnassa varsin usein.

Ajoneuvojen ja peräkärryjen pitkäaikainen varastointi ja säilytys katualueella on laaja ongelma, jonka ratkaisemiseen tarvitaan uusia työkaluja. Kaupungeissa pyritään yleensä osoittamaan kadunvarsipaikat tasapuolisesti päivittäiseen, aktiiviseen käyttöön, mikä on tarkoituksenmukaista ja vastuullista yhteisen kaupunkitilan hallintaa ja niukkojen tilaresurssien hyödyntämistä. Pitkäaikaisesti pysäköityjen (yli 30 pv) ajoneuvojen, peräkärryjen ja asuntovaunujen jne. poistamista tulee helpottaa ja sujuvoittaa. Tämä mahdollisuus palvelisi kuntalaisia hyvin, sillä nykyään pitkäaikaispysäköinti on merkittävä naapuririitojen lähde ja haitta katujen kunnossapidolle. Katutila on lähtökohtaisesti yhteistä omaisuutta, eikä yksittäisten henkilöiden ilmaiseksi tulkittavaa varastotilaa.

Taajamamerkkiin sisältyvä nopeusrajoitus tulisi olla 40 km/h, sillä se on kaupunkialueilla yleisin nopeustaso. Tällöin merkkien määrää voidaan vähentää olennaisesti.

Pyörätien jatkeen muutos maastossa vaatii 4 – 5 vuoden siirtymäajan, sillä muutos vaatii huolellista vuoropuhelua, harkintaa ja suunnittelua. Lisäksi muutoksen kustannukset ovat mittavat, joten se vaatii myös budjetointia usealle vuodelle.

Porvoon kaupunki

Jukka-Pekka Ujula
kaupunginjohtaja