

19.6.2019

Kunnan- ja kaupunginhallituksille  
Kuntayhtymien hallituksille

## Tieliikennelaki uudistuu, kuntien varauduttava toimeenpääntoon

Tieliikennelaki (729/2018) korvaa vuonna 1982 voimaan tulleen tieliikennelain. Uusi tieliikennelaki tulee voimaan 1.6.2020. Uudistetussa tieliikennelaissa on pyritty vähentämään byrokratiaa ja edistämään liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä ympäristönäkökohtien huomioimista. Laissa on haluttu luoda edellytyksiä liikenteen digitalisoitumiselle ja turvalliselle automaatiolle samalla kun sääntelyä on kevennetty.

Tässä yleiskirjeessä käsitellään uuden tieliikennelain keskeisimpiä vaikutuksia kuntien toiminnan näkökulmasta, joihin on tärkeää kunnassa varautua ja valmistautua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut tieliikennelakiin liittyvän valtioneuvoston asetuksen valmistelun keväällä 2019. Ministeriö on myös käynnistänyt hankkeen, jossa uuteen tieliikennelakiin tehdään lainsäädäntötekniisiä ja muita täsmennyksiä. Myös tieliikennelain täydennysten on tarkoitus tulla voimaan 1.6.2020. Kuntaliitto tiedottaa kuntia, kun lainsäädännön valmistelu etenee.

Yleiskirje pyydetään toimittamaan ainakin seuraaville tahoille: kunnan teknisen toimen johto ja kunnan liikennesuunnittelusta vastaavat.

Yleiskirjeen liitteenä on kalvosarja, joka täsmentää ja havainnollistaa lakimuutoksia.

## Tieliikennelain soveltaminen

Tieliikennelakia sovelletaan tiellä. Tiellä tarkoitetaan maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Yleiselle liikenteelle tarkoitettu tai yleisesti liikenteeseen käytetty alue voi olla joko yleinen tai yksityinen alue. Yleiselle liikenteelle tarkoitettua aluetta määrittelyssä ratkaisevaa on alueen alkuperäinen käyttötarkoitus eli se, onko alue sitä muodostettaessa tarkoitettu yleisen, rajoittamattoman henkilöpiirin liikkumiseen. Yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määrittelyssä arvioidaan sitä, onko alueella esiintyvä liikenne määriteltävissä yleiseksi liikenteeksi. Sekä yleiselle liikenteelle tarkoitettua aluetta määrittelyssä merkityksellinen tekijä on se, onko alue avoin yleiselle liikenteelle eli onko alueelle pääsevää henkilöpiiriä rajoitettu konkreettisin keinoin. Yleiselle liikenteelle tarkoitettua ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen käsitteet ovat täsmentyneet oikeuskäytännössä.

Jos alue on alkujaan muodostettu tiettyä henkilöä tai rajattua henkilöpiiriä silmällä pitäen taikka tiettyä tarkoitusta varten, ei alueella sovelleta tieliikennelakia, jos alueen käyttö pysyy tarkoituksensa mukaisena. Alue voi kuitenkin sen käytön seurauksena muuttua yleisesti liikenteeseen käytetyksi alueeksi. Tällöin arvioitaviksi tulevat samanaikaisesti sekä alueen alkuperäinen käyttötarkoitus että alueen tosiasiallinen käyttö. Alueen liikennettä ei katsota yleiseksi silloin, kun alueen käyttäjäpiiri on rajattu tiettyyn ryhmään.

Korkein oikeus on todennut ratkaisussaan KKO 1990:6, että sellaista tietä, jota käyttää vain rajattu henkilöpiiri, jos tietä ei ole muuhun liikenteeseen tarkoitettukaan, ei tule pitää yleiselle liikenteelle tarkoitettuna tai yleisesti liikenteeseen käytettynä alueena. Ratkaisussa oli kyse tapahtumasta, jossa tie alkoi kesämökin pihasta ja päättyi 200 metrin päässä sijaitsevan maa-

laistalon pihaan. Myös suljettujen tehdasalueiden on oikeuskäytännössä katsottu vakiintuneesti rajautuvan tieliikennelain soveltamisen ulkopuolelle. Tienä ei ole korkeimman oikeuden ratkaisukäytännössä pidetty myöskään varuskunta-aluetta, jonne on pääsy vain kulkuluvalla tai tarkoin määrättyssä tarkoituksessa. Lisäksi oikeuskäytännössä esimerkiksi omakotitalon ja kerrostalon pihat on katsottu tien ulkopuolisiksi alueiksi.

Yleiseen liikenteeseen tarkoitetuksi alueeksi korkein oikeus on katsonut muun muassa huoltoaseman pihan, vaikka alue olisi yksityinen alue. Samankaltaisten yleisöä tai asiakkaita palvelemaan tarkoitettujen alueiden arvioinnissa on katsottu, että tavaratalon tai viraston luonne asiakaspalveluun tarkoitettuna alueena tekee siitä yleiseen liikenteeseen tarkoitettun ja kenelle tahansa avoimen alueen.

## **Liikenteenohjauslaitteen asettaminen ja kunnan suostumuksen hakeminen**

Tieliikennelain 71 § vastaa pääosin nykytilannetta. Pykälän 1 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitäjä ja kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta. Muulle kuin edellä mainitulle tiealueelle ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Tienpitäjä olisi näissä tilanteissa tieosakas tai kiinteistö, jonka piiriin tie kuuluu, sen omistaja tai haltija. Asettamisella tarkoitetaan sekä hallintopäätöksen tekemistä että ohjauslaitteen fyysistä pystyttämistä.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen on perustuslain 124 §:ssä säädettyä julkisen vallan käyttämistä. Ohjauslaite velvoittaa, määrää tai ohjaa tienkäyttäjää tekemään tiellä jotakin. Yksityisen tienpitäjän on edelleen hankittava kunnalta suostumus liikenteenohjauslaitteen asettamiseen.

Jos yksityinen tienpitäjä (kiinteistö tai yksityistienpitäjä) haluaa asettaa tiealueelle tieliikennelain mukaisen liikenteenohjauslaitteen, tulee hänen hakea siihen kunnan suostumusta. Suostumusasia tulee kunnassa vireille hakemuksesta ja sen antamiseen sovelletaan hallintolakia. Kunnan tulee tehdä suostumuksesta hallintopäätös. Päätökseen liitetään hallintolain mukainen oikaisuvaatimus (tieliikennelaki 193 §). Suostumusasian vireillepano on yksityisen tienpitäjän vastuulla. Kunnalla ei ole yleistä valvontavelvollisuutta tieliikennelain noudattamisessa.

Kunnan kannattaa suostumusta antaessaan huomioida, että liikenteenohjauslaite on oikeasältöinen ja tarkoituksenmukainen tien turvallisen käytön kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan yksityisen tienpitäjän ei tarvitse hankkia kunnan suostumusta tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tai tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen. Kyse on tällöin tilanteesta, jossa tilanteen poikkeuksellisuus tai kiireellisyys ei mahdollista suostumuksen hankkimista. Mikäli tilanteesta tulee pysyvämpi, on yksityisen tienpitäjän hankittava suostumus.

Lisäksi 2 momentissa säädetään, että kunta voi periä maksun 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteesta annettavan suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Kunnan kannattaa tehdä asiasta taksapäätös kuntalain mukaisesti vastaavasti kuin kunnalla on taksapäätös esimerkiksi rakennusluvan käsittelystä ja muista rakennusvalvonnan toimenpiteistä perittävistä maksuista. Taksapäätöksessä tulee esittää taksan perusteet ja määrääminen. Maksut tai maksuluokat kannattaa määrittää suhteessa kunnalle suostumuksen antamisesta koituvaan työmäärään: esim. selvät tapaukset, maastokäyntiä edellyttävät ja/tai neuvottelua edellyttävät. Myös laskutus- ja muut hallintokustannukset sekä tietojärjestelmä-kustannukset kannattaa sisällyttää maksuun. Lisäksi valtuuston kannattaa hallintosäännössä siirtää toimivaltansa kunnan suostumuksen antamisesta ja maksun määräämisestä viranhaltijoille, ellei sitä ole jo tehty (kuntalaki 91 §).

Pykälän 1 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaminen kuuluu tienpitäjälle. Kunnan kannattaa tehdä asiakasohje suostumuksen hakijoille. Asiakasohjeessa määritellään hakijan huolehdittavaksi kuuluvat asiat. Hakijan vastuulla on liikenteenohjauslaitteen paikalleen asettaminen ja kunnossapito. Hakija myös vastaa liikenteenohjauslaitteen oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta, vaikka olosuhteet tai tilanne muuttuisivat. Asiakasohjeeseen kannattaa myös määritellä toimittaako hakija vai kunta tiedot liikenteenohjauslaitteesta Väylävirastoon. Lisäksi asiakasohjeessa kannattaa antaa tietoa käsittelymaksun määräytymisestä sekä kirjata ne asiakirjat ja suunnitelmat, jotka hakijan on hakemukseensa liitettävä. Tässä tulee huomi-

oida, että viranomaisella on yleinen neuvontavelvollisuus, mutta päätöksen tekvän viranomaisen tehtävänä ei ole toimia suunnittelukonsulttina. Yksityiset tahot voivat käyttää asian- tuntijapalveluja liikenteenohjauksen suunnittelussa, kuten kunnatkin käyttävät.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentin 1-3 kohdassa tarkoitetun tienpitäjän päätös on toimitettava Väylävirastolle ohjauslaitetta koskevan tiedon tallentamiseksi tietojärjestelmään. Järjestelmään voidaan tallentaa varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi esimerkiksi sen paikkatieto. Lain mukaan Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitä tietoa ja millä tavalla tai missä muodossa tieto Väylävirastolle toimitetaan. Virasto onkin valmistelemassa tällaisia määräyksiä. Vaatimus tietojen toimittamisesta koskee lain voimaantultua tehtyjä päätöksiä eikä velvollisuus tule siis voimaan taannehtivasti.

Liikenteenohjauslaitetta koskevan tiedon toimittamiselle tietojärjestelmään ei ole määritetty laissa siirtymäaika. Kuntaliitto on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että tietojen toimittamista koskevalle säännökselle asetetaan siirtymäaika uuden tieliikennelain täydentämisen yhteydessä. Kuntien valmiudet ja resurssit ilmoittaa paikka- ym. tietoja liikenteenohjauslaitteista ovat tällä hetkellä hyvin rajalliset. Väyläviraston on tärkeää laatia tarkemmat määräykset yhteistyössä kuntien kanssa, jotta saadaan aikaan kustannustehokas, lisäarvoa tuottava sekä kaikille tienpitäjille soveltuva tiedon toimittamisen tapa. Väylävirasto onkin yhteistyössä mm. Kuntaliiton kanssa käynnistänyt vuorovaikutusta asiassa. Samalla tulisi määritellä yhteistyössä toteutuspolku liikenteenohjauslaitetiedon älykkääseen toimittamiseen tai välittämiseen. Jollain aikavälillä tulisi mahdollistaa tiedon tarjoaminen tienpitäjän tietopalvelusta rajapinnan kautta. Kuntien tavoitteena on tehostaa toimintaansa ja päästä eroon tietojen toimittamisesta käsityönä valtion erillisrekistereihin tai muille toimijoille. Sujuva ja älykäs tiedon toimittaminen edistää myös tietojen kattavuutta ja ajantasaisuutta. Lähtökohtana tietojen toimittamisessa tulee olla, ellei toisin sovita, että kukin tienpitäjä vastaa omien tietojensa viemisestä tai tarjoamisesta järjestelmään

Uudesta tieliikennelaista on poistettu kunnan velvollisuus pyytää poliisilta lausunto liikenteenohjauslaitteen asettamisesta. Vaikka velvoitetta ei enää ole, voi kunta halutessaan varata poliisille tilaisuuden antaa asiassa lausunto.

Poliisi tai tienpitäjä saa poistaa tieliikennelain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

## **Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot**

Tieliikennelain 37 §:n 4 momentin mukaan muunkin ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon saa edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Valiokunta on perusteluissaan katsonut, että nykytilanteessa mainitunlainen säännös on välttämätön mm. tavaroiden ja lastauksen purun mahdollistamiseksi. Jatkossa katuinfrastruktuurin suunnittelussa tulee huomioida nämä tarpeet siten, että jalkakäytävälle pysäyttäminen on mahdollisimman harvoin tarpeen. Valiokunta kannustaa kuntia toimivien lastaus- yms. järjestelyjen suunnitteluun erityisesti uusien asuinalueiden osalta.

Tieliikennelain 38 § ei sisällä aiemmassa laissa ollutta kieltoa pysäköidä yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Tieliikennelakia sovelletaan tiellä ja oikeuskäytännössä muun muassa omakotitalon ja kerrostalon pihat on katsottu tien ulkopuolisiksi alueiksi. Yleiselle liikenteelle tarkoitetuilla yksityisillä alueilla (esim. huoltoaseman, tavaratalon tai viraston pihalla) kiinteistön omistajat voivat kunnan suostumuksen saatuaan merkitä liikenne- merkeillä ne alueet, joilla pysäköimistä ei haluta sallia.

## **Pysäköinnin alkamisaika**

Pysäköinnin alkamisajasta säädetään 40 §:ssä. Jos pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu tieliikennelain liitteen 3.8 mukaisella liikennemerkillä H19, pysäköijän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla. Laissa tai sen perusteluissa ei ole tarkemmin määritelty, mitä selkeästi havaittavalla tavalla tarkoitetaan. Pysäköinnin alkamisaika voi olla merkitty myös paperille kynällä, mistä voi aiheutua tulkintaongelmia. Kuntaliitto on esittänytkin liikenne- ja viestintäministeriölle, että tieliikennelain täydentämisen yhteydessä

määriteltäisiin tarkemmin, mitä tarkoitetaan pysäköinnin alkamisajan ilmoittamisella selkeästi havaittavalla tavalla.

Pysäköinnin alkamisajaksi on merkittävä aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään. Alkamisajaksi saadaan merkitä myös pysäköinnin alkamista seuraava tasa- tai puolitunti riippuen siitä, kumpi ajankohta on aikaisempi. Pysäköintiajan alkamisen osoittamisvelvollisuus koskee muuta moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuin mopoa ja moottoripyörää. Lisäkilvellä osoitetaan myös kaikkia ajoneuvoja koskeva pysäköintiin liittyvä aikarajoitus.

## Ajoneuvon 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 todennut ratkaisussaan KHO:2015:119, että ”tosiasiallisesti ei käytetä liikenteessä” tarkoittaisi tilanteita, joissa ajoneuvoa ei ilmeisesti enää ole tarkoituksaan käyttää liikenteessä alkuperäisessä tarkoituksessaan. Ilmeisen pysyvää liikennekäytöstä poissaoloa ja tosiasiallista käyttämättömyyttä voisivat osoittaa mm. aika jonka ajoneuvo on paikalla ollut, ajoneuvon liikenteeseen soveltumattomuus, mahdollinen muu käyttö (esimerkiksi varastona), ajoneuvon rekisteröimättömyys, katsastamattomuus, vakuuttamattomuus taikka verojen maksamattomuus sekä osien puuttuminen tai kunto. Kuntaliitto on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että tieliikennelakia täydennettäessä olisi yhtenäisten tulkin-tojen kannalta tarpeen määritellä, millä kriteereillä pykälän soveltamisedellytysten voidaan katsoa täyttyvän.

## Kaksisuuntaisen pyörätien osoittaminen

Tulevassa tieliikennelaissa on pyörätienmerkin kohdalla säädetty uutena asiana, että kaksisuuntainen pyörätie osoitetaan lisäkilvellä H23.2 tai H9.1. Myös merkkien yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä D6 sekä pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain D7 kohdalla on voimassa sama vaatimus. Laissa ei kuitenkaan ole määritelty siirtymäaikaa kaksisuuntaisen pyörätien merkitsemiseen, vaan lisäkilpien tulee olla paikoillaan lain voimaan tullessa 1.6.2020. Lisäkilveksi soveltuu myös vanhan lain mukainen lisäkilpi (863) huomioiden, että lain mukaan se vanhenee vuonna 2030.

Myös merkkien väistämismääräysten risteyksessä B5 ja pakollinen pysäyttäminen B6 yhteyteen tulee heti lain voimaan tullessa lisätä lisäkilpi H23.1 osoittamaan autoilijoille risteävä kaksisuuntainen pyörätie. Tällä hetkellä säädösluonnoksessa on lisäkilven H23.1 kohdalla vielä ”voidaan osoittaa” -muotoilu, mutta tämä on liikenne- ja viestintäministeriöstä saadun tiedon mukaan tarkoitus muuttaa tieliikennelakiin tehtävien täsmennysten yhteydessä ”osoitetaan” -muotoiluksi, jolloin siitäkin tulisi velvoittava.

Kuntaliitto on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle, että tieliikennelakia täydennettäessä kaksisuuntaisten pyöräteiden lisäkilpien asettamiselle määritellään 3 vuoden lisäaika. Tämä toisi joustoa kunnille, kun ne ohjelmoivat ja priorisoivat tieliikennelain täytäntöönpanoon liittyviä monia tehtäviään. Tällöin myös uusien vaatimusten täyttämiseen tarvittava työmäärä ja kustannukset voisivat jakautua useammalle vuodelle.

## Yksisuuntaisen pyörätien osoittaminen rinnakkaisella pyörätiellä ja jalkakäytävällä

Yksisuuntaisen pyörätien merkitsemiseen rinnakkaisella pyörätiellä ja jalkakäytävällä olisi hyvä saada selkeyden vuoksi valtakunnallisesti yhteinen linjaus ja yhtenäinen käytäntö. Asian merkitys korostuu, kun kunnat lähtevät toteuttamaan yksisuuntaista pyörätieverkkoa. Kävelyn ja pyöräilyn erottaminen rakenteellisesti toisistaan selkiyttäisi tilannetta, mutta usein tilaa on niin vähän käytettävissä, että erottelu joudutaan tekemään maalaamalla. Tällöin on tärkeää, että jalkakäytävä ja pyörätie merkitään vähintään tiemerkinnoilla (jk ja pp symboleilla) ja pyörätie lisäksi suuntanuolella osoittamaan pyöräilijöille oikea kulkusuunta. Näiden lisäksi voidaan käyttää pienikokoista kielletyn ajosuunnan merkkiä, jolloin myös talvella on selvää kumpan suuntaan pyörätiellä saa ajaa. Jalankulkijatiemerkinä on hyvä merkitä molemmista suunnista luettavaksi, jolloin se korostaa, että jalankulkuväylä pyörätien vieressä on kaksi-



