Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle lakiluonnoksesta uudeksi tieliikennelaiksi

Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lakiluonnoksen uudesta tieliikennelaista lausuntokierrokselle, joka päättyy 13.4.2017.

Uudella lainsäädännöllä toteutettaisiin hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esitys toimeenpanisi valtioneuvoston joulukuussa 2016 antamaa periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuudesta.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin.  
  
Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon.

Lakiluonnokseen on koottu tieliikenteessä toimimista ja käyttäytymistä koskevat säännökset. Uudistuksella sääntelyä sujuvoitettaisiin korjaamalla vanhan lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia ja puutteita sekä varauduttaisiin tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon.

Esitysluonnokseen sisältyvät muun muassa liikennesäännöt sekä säännöt liikenteenohjauksesta, ajoneuvon käyttämisestä ja lain rikkomisesta.

Uudistuvan lainsäädännön tarkoituksena on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti. Turvallinen, sujuva ja ekologinen liikenne edellyttävät, että tienkäyttäjät tuntevat riittävässä määrin tieliikenteen pelisäännöt ja ymmärtävät niiden tarkoituksen. Kun tienkäyttäjä ymmärtää ja mieltää säännöt oikein, niitä on helpompi noudattaa.

Lakiehdotuksessa luovuttaisiin lievemmissä rikkeissä rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn perustuvasta järjestelmästä ja säädettäisiin uusi hallinnollisesti kevyempi laaja-alainen liikennevirhemaksu järjestelmineen. Uusi virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu. Maksu vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan 20 – 400 euron välillä. Liikennemerkkien, liikennevalojen ja muiden liikenteenohjauslaitteiden paikkatiedot olisi jatkossa toimitettava kattavammin Liikenneviraston ylläpitämään tietojärjestelmään, josta tietoa on mahdollista hyödyntää monin eri tavoin. Keltainen sulkuviiva merkittäisiin jatkossa eurooppalaiseen tapaan kustannuksia säästävällä valkoisella värillä, jolla on myös parempi erottuvuus esimerkiksi konenäköä silmällä pitäen.

Lakiluonnoksen kantavana tavoitteena on suojella erityisesti haavoittuvammassa asemassa olevia liikenteessä. Säädösehdotuksissa onkin pyritty ottamaan huomioon erityisesti jalankulku ja polkupyöräily. Polkupyöräilysäännöksiä selkeytettäisiin. Uudella liikennemerkillä voitaisiin sallia kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla. Lakiin otettaisiin myös uusi käsite pyöräkatu, jolla autoilijan tulisi antaa esteetön kulku pyörille ja sovittaa nopeutensa pyörien liikenteen mukaiseksi. Pyörätien jatkeen voisi tulevaisuudessa merkitä vain, jos risteävällä tielle olisi asetettu ajoneuvoliikenteelle väistämisvelvollisuus.

Suojateiden näkyvyyttä parannettaisiin siten, että ne tulisi jatkossa merkitä aina sekä liikennemerkillä että tiemerkinnällä.

Useita ajoneuvojen käyttöön liittyviä sääntöjä muutettaisiin. Esimerkiksi ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin. Ajoneuvo saisi poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen, jos risteävällä ajoradalla on kaksi tai useampia kaistoja.

Ehdotettuja uusia ajoneuvojen kuljettamiseen liittyviä liikennemerkkejä olisivat esimerkiksi tien vähimmäisnopeus, väistämisvelvollisuus pyörätien ylityspaikassa, sähköautojen latauspaikka ja nastarenkaiden käyttökielto tieosuudella.

Kuopion kaupungin lausunto

**3.2 Toteuttamisvaihtoehdot**

*3.2.2 Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti*. Lastauspysäköintipaikkojen osalta tulisi kiinnittää huomiota ohjeistukseen, että em. paikkoja toteutettaisiin eri kaupungeissa samalla tai ainakin lähes samanlaisella mitoituksella, niin paikkojen riittävyyden kuin fyysisen koon puolesta. Lakiluonnoksen 37§ neljännessä momentissa todetaan, että ajoneuvo on mahdollista pysäyttää lyhyeksi aikaa jalkakäytävälle ja pyörätielle lyhyeksi ajaksi ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Näin ollen nykytila ei tältä osin lakiluonnoksen myötä muutu ja myös tulevaisuudessa ahtailla katutiloilla on mahdollista järjestää liikekiinteistöjen huoltoliikenne, mikäli kaduille ei voida rakentaa lakiluonnoksen mukaisia lastauspysäköintipaikkoja. Lakimuutos on näin ollen hyvä, koska lakiluonnos mahdollistaa jakeluliikenteen pysäköintiolosuhteiden parantamisen, mutta ei toisaalta estä nykytilan järjestelyjä paikoissa, joissa ei ole esimerkiksi tilanahtauden vuoksi mahdollisuuksia tehdä muutoksia.

*3.2.3 Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä*. Polkupyöräilijöiden kypärän käyttösuositusta ei pitäisi poistaa tieliikennelaista. Päinvastoin kypärän käytön lisäämistä tulisi kannustaa. Esityksen tarkoituksena on ylläpitää liikenneturvallisuutta, mutta kypäränkäytön väheneminen heikentää sitä. Käyttösuosituksen poistaminen vaikuttaa suurelta osin myös liikennekasvatustyöhön. Nykytilassa kaupunki voi omassa liikennekasvatuksessa vedota nykyisen tieliikennelain 90§ jonka mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on *yleensä* käytettävä asianmukaista suojakypärää. Vaikka nykyisen lain pykälä on luonteeltaan enemmän suositus kuin pakko, on se kuitenkin luonteeltaan ohjaavampi kuin pelkästään kunnan antama suositus. Uuden lain myötä voidaan liikennekasvatuksessa enää vain suositella kypärän käyttöä. Suosituksen poistamisen perusteluissa todetaan, että käyttöpakko vähentäisi pyöräilyä. Tilanne on jossain määrin vastaava, kuin mopojen kypäräpakko, tai autoilun turvavyöpakko aiempina vuosina. Mopoilu tai autoilu ei ole tilastojen mukaan vähentynyt em. pakkojen myötä, mutta vaikutus liikenneturvallisuuteen on ollut huomattava.

*3.2.4 Jalankulkijan heijastin*. Myös heijastimen käyttösuosituksen poistaminen laista on ongelmallista. Myös tältä osin kaupunki voi omassa liikenneturvallisuustyössään vedota nykyisen tieliikennelain 42§ jonka mukaisesti jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkuessaan *yleensä* käytettävä asianmukaista heijastinta. Uuden lain myötä myös tämä asia jäisi kaupungin osalta vain ko. kaupungin omaksi suositukseksi ilman lain velvoittavuutta/suosittelevuutta.

*3.2.7 Liikennerikkomus, sen seuraamus ja järjestelmä.* Kaupunki pitää hyvänä, että laissa otetaan monipuolisesti huomioon automaattisen liikennevalvonnan toteuttamismahdollisuudet.

**3.3 Keskeiset ehdotukset**

**Yleiset säännökset**

Moottorikelkkatien osalta laissa jää epäselväksi tien merkitsemisvastuu ja virallisuus. Tuleeko myös moottorikelkkateistä ja niiden liikenteenohjauslaitteista lähettää tieto Liikennevirastoon?

Lain mukaan tori katsotaan tieksi. Jos tori halutaan edelleen käsiteltävän tienä, niin olisi se syytä mainita nykyiseen tapaan tien määritelmässä. Torialueella autolla ajaminen on näin ollen myös uuden lakiluonnoksen mukaan sallittua, jos sitä ei ole jotenkin erikseen kielletty. Uuteen lakiin asiaa tulisi selkeyttää tältä osin.

Jalankulkijaa määriteltäessä on käytetty termiä luistimilla liikkuva. Kattaako tämä myös rullaluistimilla liikkuvan henkilön? Suksilla liikkuvasta on käytetty erikseen termejä ”suksilla” ja ”rullasuksilla”. Jalankulkijan termiä tulisi tältä osin selkeyttää.

*Suojatien määritelmän uudistaminen.* Suurin osa suojateistä on, ainakin Kuopiossa, jo nykytilassa merkitty sekä maalauksin että liikennemerkein. Ongelmaksi muodostuvat esimerkiksi keskusta-alueen laatoitetut suojatiet, joiden raidoitus ei välttämättä täytä tiemerkinnän vaatimusta värin osalta. Suojatien osoittaminen sekä tiemerkinnöin että liikennemerkein toisikin tienpitäjille kustannuksia, mikäli jo toteutettuja kiveyksiä täytyy uuden lain myötä alkaa muuttamaan. Onko kiveyksellä/laatoilla toteutettu suojatie jatkossa enää laillinen, mikäli laatoituksen väri on muu kuin valkoinen? Muutosperusteluissa sanotaan merkintöjen parantavan suojatien havaittavuutta. Talviolosuhteissa näkyvät vain liikennemerkit, jolloin muutoksella ei ole merkitystä. Ongelmaksi voi muodostua kevät, kun maalaukset ovat kuluneet talvikunnossapidon myötä pois ja merkintöjä ei ole vielä ehditty uusimaan. Onko tienpitäjä tällöin (osa)vastuussa suojatiellä sattuneesta onnettomuudesta? Uuden lain myötä myös työnaikaiset suojatiet tulisi olla sekä liikennemerkein, että ajoratamerkein varustettuja. Tämä lisää liikenneturvallisuutta työnaikaisilla suojateillä, mutta voi myös lisätä epäselvyyttä, mikäli suojatien paikat muuttuvat ja aiempia maalauksia ei asianmukaisesti jyrsitä pois ajoradasta. Lisää myös osaltaan työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannuksia.

*Jalan kulkeminen*

Jalankulkijan olisi käytettävä tien ylitykseen ali- tai ylikulkua, jos sellainen olisi lähellä. Miten määritellään ”lähellä”? Sanamuoto on yhtä epämääräinen kuin nykyisin joissakin kohdissa käytetty sana ”yleensä”. Laissa tulisi määritellä asia tarkemmin ja yksiselitteisemmin.

Onko kulkueste (puomi tms.) lain tarkoittama liikenteenohjauslaite? Vai onko se vain reunakivien tai töyssyjen tapaan osa katurakennetta?

Miten määritellään järjestäytynyt kulkue, jolle pitää antaa esteetön kulku. Edellyttääkö järjestäytynyt kulkue liikenteenohjaajan? Lakiin tulisi selventää järjestäytyneen kulkueen määritelmää.

*Liikennemerkit*

Ajosuunnassa vasemmalla puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta lievennettäisiin. Lakiluonnoksen esityksen mukaisesti pyöräilijät voisivat käyttää ajorataa viereisestä pyörätiestä huolimatta. Muutos ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta varsinkaan ahtailla keskustakaduilla.

**4 Esityksen vaikutukset**

**4.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Lakiluonnoksen sivulla 175 todetaan, että *”Yksityinen tienpitäjä ei enää hankkisi kunnan suostumusta liikenteenohjauslaitteen asettamiseen liittyvään päätökseen.”* Tämä kohta on ristiriidassa lakiluonnoksen 71§ toisen momentin kanssa.

**YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

**2 luku**

**Tieliikenteen periaatteet**

7§ Mahdollistaisiko pykälän 1 momentissa esitetty määritelmä poliisin puuttumisen esimerkiksi häiritsevään mopoiluun? Kaupunki saa säännöllisesti palautetta häiritsevästä mopoilusta ja näin ollen olisi hyvä jos uusi tieliikennelaki mahdollistaisi nykytilaa paremmin lainvalvojan puuttumisen asukkaita häiritsevään ajeluun.

**2 luku**

**Liikennesäännöt**

23§ *Kääntyminen* Pykälän 3 momentin mukaisesti risteyksestä saisi poistua sopivinta kaistaa käyttäen, muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Kuten yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, on tällainen kääntyminen nykyisin liikenteessä yleistä. Esityksen mukaisen kääntymisen laillistaminen voi aiheuttaa epäselvyyttä risteyksissä ja näin vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen heikentävästi. Säännön muuttaminen voi myös mahdollisessa onnettomuustilanteessa vaikeuttaa onnettomuuden aiheuttajan määrittämistä, kun nykyisen lain mukaisesti asia on yksiselitteisempi.

**4 luku**

**Liikenteenohjaus**

*Liikenteenohjauslaitteet*

71§ Jatkossa poliisin lausuntoja ei enää tarvittaisi. Lausuntokierroksen pois jättäminen yksinkertaistaa ja useammissa tapauksissa nopeuttaa liikennemerkkien asettamista. Toisaalta ongelmallisimmissa tapauksissa voi olla tarpeen saada myös lainvalvojan kommentit suunnitelmaan ja lain mukaan poliisilla olisi oikeus poistaa lain vastainen laite. Tämän vuoksi voi olla syytä kysyä joka tapauksessa poliisin lausunto etukäteen ja tämä on myös uuden lain myötä mahdollista.

71§ Lakiluonnoksen mukaisesti tienpitäjän päätös uusien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta olisi toimitettava Liikennevirastolle tiedon tallettamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmään. Tuleeko poliisin myös toimittaa tieto tie- ja katuverkolta mahdollisesti poistamistaan liikenteenohjauslaitteista Liikennevirastolle?

*Liikennemerkit*

Lakiluonnoksessa esitetään laajasti muutoksia liikenteenohjauslaitteiden ulkonäköön, mm. nuolikuvioiden ja symboleiden osalta. Nykyisten liikennemerkkien vaihtaminen uusiin ilman kohtuuttomia kustannuksia tienpitäjälle edellyttää pitkää siirtymäaikaa. Kuopion katuverkolla lakiluonnoksen mukaisesti muuttuvia liikennemerkkejä on useita tuhansia ja kustannus näiden vaihtamisesta uusiin on > 1 M€. Pitkä siirtymäaika mahdollistaisi liikennemerkkien uusimisen normaalin kunnossapidon rytmissä. Lakiluonnoksen 193§ ei oteta kantaa muuttuneiden liikennemerkkien osalta siirtymäaikaan, eikä myöskään oteta kantaa ovatko nykyiset liikennemerkit lainvoimaisia yhdessä uusien merkkien kanssa. Lakiin tulee selkeästi kirjata siirtymäaika liikennemerkkien päivittämisestä/onko nykyiset liikennemerkit lainvoimaisia uuden tieliikennelain voimaantulon myötä. Liikennemerkkien muutokset edellyttävät myös käytössä olevien suunnitteluohjelmistojen päivittämistä. Nykyiset liikennemerkit on asetettu olevan koodiston pohjalta ja tästä syystä uusien liikennemerkkien vastaavuustaulukko tulisi olla olemassa.

77§ Lakiluonnoksessa esitetään, että kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi käytettävä aina kärkikolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie. Edellä kuvatun mukaisia risteyksiä on katuverkolla paljon ja mikäli merkki asetetaan kaikkiin risteyksiin, lisää se osaltaan tienpitäjän kustannuksia ja lisäksi merkki voi menettää tehonsa. Nykytilassa ainakin Kuopiossa merkkiä on käytetty tehosteena vain onnettomuusalttiimmissa risteyksissä.

78§ Lakiluonnoksen mukaisesti liikennemerkin C17 (kielletty ajosuunta) yhteyteen olisi nykytilasta poiketen mahdollista asettaa lisäkilpiä joilla mahdollistettaisiin polkupyöräily yksisuuntaisella kadulla ajosuuntaa vastaan. Muutos on hyvä ja se mahdollistaa tienpitäjän harkinnalla pyöräilyreittien kehittämisen hyödyntäen myös yksisuuntaisia katuja molempiin ajosuuntiin.

80§ Lakiluonnoksen mukaisesti liikennemerkki E6 (linja-auton pysäkki) korvaisi voimassa olevan säännöksen mukaiset liikennemerkit 531 (paikallisliikenteen linja-auton pysäkki) ja 532 (kaukoliikenteen linja-auton pysäkki). Pysäkkimerkkien yhtenäistäminen on sinänsä kannatettavaa, koska se selkeyttää tilannetta matkustajien suuntaan. Muutos kuitenkin edellyttää kaikille linja-autopysäkeille nimiä, jotta matkustajat pystyvät yhdistämään sähköisen informaation maastossa oleviin pysäkkeihin. Lisäksi pysäkeillä olevan informaation tulee olla kattavaa ja ajantasaista. Ajantasaisen informaation merkitys korostuu, koska markkinaehtoinen liikenne ei välttämättä pysähdy jokaisella pysäkillä. Muutos lisää kustannuksia tienpitäjälle. Lausunnossaan kaupunki toteaa, etteivät lisääntyvät kustannukset saa yksin tulla kuntien maksettavaksi.

87§ Lakiluonnoksessa esitetään, että liikennemerkin E1 (suojatie) yhteydessä käytettävä ajoratamerkintä L3 osoittaa suojatien etureunan. Mikä osoittaa suojatien etureunan kun ajoratamerkinnät eivät mm. lumen ja jään vuoksi ole näkyvissä? Lakiin tulisi kirjata, että mikäli ajoratamerkintä ei ole näkyvissä, suojatien etureunan merkitsee liikennemerkki E1.

*Tiemerkinnät*

Lakiluonnoksen mukaan tiemerkintää M3 (pysäköintialue) ja M11 (P-merkintä) voitaisiin pihakadulla käyttää ilman liikennemerkkiä. Mikäli liikennemerkit jätetään pois edellyttää se käytännössä pihakadulle katulämmitystä, koska muutoin ei voida taata, että ajoratamerkinnät ovat talvella luettavissa.

Lakiluonnoksen mukaisesti pyörätienjatke merkitään vain, mikäli autoilija on väistämisvelvollinen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos selkeyttää väistämissääntöä pyöräilijälle, mutta voi siirtymävaiheessa aiheuttaa epätietoisuutta, kun merkintöjä ei ole kokonaisuudessaan ehditty muuttaa uuden lain mukaisiksi. Liikenneturvallisuuden kannalta siirtymäajan tulisi olla lyhyt, mutta toisaalta muutos aiheuttaa myös kustannuksia tienpitäjälle, joita voidaan lieventää riittävän pitkällä siirtymäajalla.

**5 luku**

**Ajoneuvon käyttäminen**

**Yleiset säännökset**

91§ Linja-auton matkustajien turvavyön käyttövelvollisuuden ilmoittaminen ei voi lain mukaan olla matkanjohtajan vastuulla. Matkanjohtajalta, joka usein seuratoiminnassa on maallikko, ei voi edellyttää tieliikennelain tuntemusta, kuten ko. alan ammattilaisena toimivalta linja-auton kuljettajalta. Yksinkertaisin asia on hoitaa jokaisen istumapaikan kohdalle liimattavan tarran avulla. Tarran suunnittelussa olisi hyvä huomioida myös näkörajoitteisten asettamat vaatimukset tarralle.

94§ Lakiluonnoksen em. pykälän 4:s, 5:s ja 6:s momentti. Mikä on lapsen määritelmä? Laissa ei oteta kantaa näiden momenttien osalta lapsen ikään/pituuteen.

**TIELIIKENNELAKI**

**3 luku**

**Liikennesäännöt**

25§ Pykälä momentin 3 kohta 1. onko myös pyöräkadulta tultaessa väistettävä muuta liikennettä? Ovatko momentin 3 kohdan 2. mukaisista paikoista tulevat ajoneuvot väistämisvelvollisia kohdan 1. paikoista tulevia ajoneuvoja kohtaan. Esimerkiksi, jos auto tulee risteykseen piha-alueelta ja vastakkaisesta suunnasta toinen auto piha-kadulta, kumpi väistää? Esityksen mukaan pihasta tulija väistää muuta liikennettä, mutta niin sanotaan myös pihakadusta (tilanne tosin lienee harvinainen).

28§ Pykälän mukaan ajoneuvon ei tarvitse pysähtyä suojatien eteen, jos pysäköidyn ajoneuvon ja ohittajan välissä on suojakoroke tai vapaa ajokaista. Samassa pykälässä todetaan, että jos ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen, sitä ei saa ohittaa pysähtymättä. Miten määritellään eteen? Jos pysähtyneen ajoneuvon etäisyys suojatiestä on 10 m, niin täyttääkö se laissa tarkoitetun määritelmän vai saako sen ohittaa pysähtymättä? Laissa ei näin ollen edelleenkään esitetä tälle määritelmälle tarkempaa etäisyyttä, vaan määritelmä jää edelleen tulkinnan varaiseksi.

36§ Pykälässä todetaan, että taajamassa pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä tien vasemmalle puolelle, jos se voi tapahtua muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta. Tuleeko mahdolliset pysäköintirajoitukset olla luettavissa myös tästä ajosuunnasta pysäköitäessä, vai onko mahdollisen kiellon selvittäminen ajoneuvon kuljettajan vastuulla? Mikäli mahdolliset pysäköintirajoitukset tulee merkitä molemmista ajosuunnista, lisää se tienpitäjän kustannuksia ja lisää entisestään keskusta-alueiden liikennemerkkien lukumäärä. Keskusta-alueilla liikennemerkkien järkevä sijoittaminen on jo nykytilassa paikoin ongelmallista mm. talvikunnossapidon asettamien vaatimusten vuoksi.

39§ Pykälässä nykyisen lain mukainen vammaispysäköinti-käsite muutetaan käsitteeksi liikuntarajoitteinen. Käsitteen muutos on hyvä. Pykälän ensimmäisen momentin kohdan 3. mukaisesti liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella voi pysäköidä rajoitusta pidemmäksi aikaa alueelle, jossa pysäköinnin enimmäisaika on rajoitettu. Tämä on myös nykyisessä laissa, mutta tämä aiheuttaa tietyillä alueilla liikuntarajoitteisella pysäköintitunnuksella varustettujen autojen osalta ajoneuvojen pitkäaikaista säilyttämistä lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitetuilla pysäköintialueilla. Voisiko uudessa laissa määrittää enimmäisaikaa tai mahdollisuuden lisäkilvin asettaa aikarajoitus koskemaan myös liikuntarajoitteisella pysäköintitunnuksella varustettuja ajoneuvoja?

41§ Pykälän mukaan pysäköinnin alkamisaika ilmoitetaan selkeästi havaittavalla tavalla. Laki ei määrittele tarkemmin selkeästi havaittavaa. Onko esimerkiksi tussilla paperilapulle numeroin kirjoitettu pysäköinnin alkamisaika selkeästi havaittava?

43§ Pykälässä sanotaan, että tiellä ei saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Miten määritellään ajoneuvo, jota ei käytetä liikenteessä? Tuleeko ajoneuvo olla virallisesti liikennekäytöstä poistettu?

46§ Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti. Pyöräkadun osalta laki ei määrittele suurinta sallittua ajonopeutta pyöräkadulle. Ehdotuksen mukaisesti ajonopeus tulee sovittaa pyöräilyn mukaiseksi. Käytännössä pyöräkadulle tulee asettaa erillisellä liikennemerkillä suurin sallittu nopeusrajoitus. Olisi yksinkertaisempaa ja selkeämpää mikäli liikennemerkki E27 määrittäisi kadulle suoraan suurimman sallitun ajonopeuden, kuten luonnoksen liikennemerkit E23 ja E25 pihakaduille ja kävelykaduille.

51§ Pykälän ensimmäisessä momentin mukaisesti pysäytetyssä tai pysäköidyssä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa on pimeän tai hämärän aikana tai näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut käytettävä etu- tai lähivaloja sekä takavaloja tai, jos niitä ei ole, muita säännösten mukaisia valoja, jollei tie ole niin hyvin valaistu tai näkyvyys muutoin sellainen, että ajoneuvon voi muutoinkin selvästi havaita riittävän etäältä. Pykälän toisessa momentissa täsmennetään, että jos 1 momentissa tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity ajoradan suuntaisesti, eikä siihen ole kytketty muuta ajoneuvoa, voidaan taajamassa 1 momentissa mainittujen valojen sijasta käyttää pysäköintivaloa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että myös taajamassa valaisemattomilla kaduilla kadunvarteen pysäköidyt ajoneuvot tulee varustaa vähintään pysäköintivalolla. Taajama-alueen hitailla ajonopeuksilla vaatimus on kohtuuton.

54§ Häiritsevän ajon kielto. Kielto on hyvä ja antaa lainvalvojille mahdollisuuden puuttua häiritsevään ajoon ilman, että tienpitäjän tarvitsee asettaa esimerkiksi kaduille yöaikaisia ajorajoituksia. Voi aiheuttaa kuitenkin epäselvyyttä kuinka häiritsevä ajo määritellään? Luonnoksessa esitetty pykälä ei ota kantaa häiritsevän ajon kriteereihin ja tämmöisenään jää lainvalvojan määriteltäväksi.

**4 luku**

**Liikenteenohjaus**

71§ Pykälä edellyttää, että liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmään. Kaikkien liikennemerkkipäätöksien (myös vanhojen) toimittaminen Liikennevirastolle olisi iso työ sekä lähettäjälle että vastaanottajalle. Tämä on ristiriidassa lakiluonnoksen tavoitteeseen nähden, byrokratia lisääntyisi entisestään ja pykälä kuormittaa kunnan resursseja. Ehdotuksella tavoitellaan reitinvalintahyötyjä ja mahdollistetaan automaattista liikennettä. Kuinka esimerkiksi tonttikadun liikennemerkistä saatava tieto auttaa valtakunnallista liikennettä? Valtakunnallisen tietokannan ylläpitäminen siten, että se olisi koko ajan ajantasaista, lienee käytännössä mahdotonta. Automaattisen liikenteen tulee perustua muihin seikkoihin kuin valtakunnalliseen rekisteriin. Kadun ylläpidon tai rakentamisen vuoksi kaduille voidaan laittaa väliaikaisia merkkejä, jotka eivät näkyisi tietokannassa.

Lakiluonnoksessa pykälän toisen momentin 4 kohdan mukaisesti tilapäistä käyttöä varten liikenteenohjauslaitteen asettaa poliisi, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen. Voiko tilapäisen liikenteenohjauslaitteen asettaa myös kohdissa 1-3 mainittu tienpitäjä tai tienpitäjän palkkaama urakoitsija?

Pykälän 3 momentin mukaisesti kunta voi periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista 2 momentin kohdassa 3 tarkoitetun suostumuksen käsittelystä. Tämä voi johtaa siihen, että em. kohdan mukaiset tienpitäjät kysyvät nykytilaa vähemmän lupia liikenteenohjauslaitteiden asettamiseksi maksun perivältä kunnalta.

74§ Pykälässä otetaan kantaa pääopastimien sijoittamiseen, mutta ei toisto-opastimien sijoittamiseen. Uusi tieliikennelaki korvaa nykyisen tieliikenneasetuksen, mutta jääkö nykyinen Liikenne ja viestintäministeriön asetus tieliikenteen liikennevaloista (1012/2001) voimaan, missä otetaan kantaan mm. toisto-opastimien sijoittamiseen?

**7 luku**

**Erinäiset säännökset**

193§ Kahden vuoden siirtymäaika suojatie-, pyörätien jatke-, ja sulkuviiva merkintöjen muutosten osalta on liian vähän. Pykälässä ei oteta kantaa mikä on siirtymäaika muuttuvien liikennemerkkien osalta. Mitkä lait ja asetukset uusi tieliikennelaki korvaa voimaantulon myötä?

**Liite 3 taulukko 2.**

**Etuajo-oikeus- ja väistämismerkit**

Liikennemerkki B5: Lakiluonnoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että jos väistämisvelvollista suuntaa risteää kaksisuuntainen pyörätie, merkin B5 yhteydessä käytettäisiin lisäkilpeä G25.1 (kaksisuuntainen pyörätie). Tämä ei ilmene riittävän selkeästi liitteen 3 taulukon 2 merkin B5 kohdasta.

**Liite 3 taulukko 3.**

**Kielto- ja rajoitusmerkit**

Liikennemerkit C1, C2 ja C17: Lakiluonnoksessa merkkien kohdalla todetaan, että merkit **voidaan** sijoittaa ***yksinomaan*** tien tai sen osan sulkevaan laitteeseen. Käytetty sanamuoto on hämäävä ja antaa mielikuvan, että merkkejä ei voi sijoittaa kuin tien tai sen osan sulkevaan laitteeseen. Tämä ei perustelujen mukaan ole uuden lain tarkoitus, vaan edellä mainitulla lauseella mahdollistetaan merkin sijoittamaan tietyissä tapauksissa tien tai sen osan sulkevaan laitteeseen, esimerkiksi puomiin, ilman että merkkiä tarvitsee erikseen asettaa ajoradan oikealle puolelle.

|  |  |
| --- | --- |
| Jarmo Pirhonen |  |
| Palvelualuejohtaja |  |

Asiakirja on allekirjoitettu koneellisesti Kuopion kaupungin asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Valmistelija

|  |  |
| --- | --- |
| Matti Vänskä | puh. +358 44 718 5075 |

etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Tiedoksi Kaupunginhallitus

Kaupunkirakennelautakunta