

Dnro TEK: 269 /2017

59 § LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Keravan Kaupunkitekniikka -liikelaitoksen johtokunta 28.3.2017/59 §

Tekjo 59 §

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut hallituksen esitysluonnoksen tieliikennelaista ja eräistä siihen liittyvistä laeista lausunnoille. Lausunnot tulee toimittaa 13.4.2017 mennessä www.lausuntopalvelu.fi -palvelun kautta, missä on myös luettavissa lakiesityksen luonnos:
<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/DownloadProposalAttachment?attachmentId=3010>

Lakiluonnoksessa huomattava osa säädöksistä esitetään siirrettäväksi nykyisestä asetuksesta lakiin tai lain liitteeseen.

Lausunto:

10 § Yleisen nopeusrajoituksen taajamissa tulisi olla 40 km/h, mikä vastaa paremmin nykyistä nopeusrajoituskäytäntöä, jossa useimmiten taajamissa on voimassa 30 km/h tai 40 km/h aluerajoitukset. 50 km/h on käytössä yksittäisillä pääkaduilla, joille se voitaisiin edelleen osoittaa erillisillä liikennemerkkeillä.

17 § Kaupunkien liikennesuunnittelussa yleinen trendi on, että kävelyä ja pyöräilyä käsitellään omina kulkumuotoinaan. Pyörätien rinnastaminen ajorataan kävelijän sitä ylittäessä on tarpeellinen täsmennys, jonka merkitys korostuu paikoissa, joissa pyöräily ja jalan- kulkua on erotettu toisistaan.

19 § Pyöräilyn salliminen suojateilla vastaa yleistä käytäntöä ja lain muuttaminen vastaamaan sitä on tarkoituksenmukaista. Jatkovalmistelussa tulee kuitenkin kiinnittää huomiota, että väistämissäännöt suojateilla säilyvät yksinkertaisina ja ymmärrettävinä.

37 § Mahdollisuus pysäyttää jalkakäytävälle ja pyörätielle tulee selkeästi rajoittaa vain tilanteisiin, joissa sille ei ole vaihtoehtoista paikkaa. Lakiluonnoksen sanamuoto ei ole tältä osin riittävän täsmällinen.

41 § Vaatimus pysäköintiajan ilmoittamisesta tulee olla yksiselitteisempi ja periaate sen havaittavuudesta ajoneuvon ulkopuolelta tulee kirjata lakiin. Esitetty muotoilu jättää pysäköijän epäselvään asemaan esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvon lasit umpeutuvat jäätymisen tai lumisateen vuoksi.

45 § Kävelykadulle asetettavaan kieltoon perävaunujen pysäköinnille tulee asettaa poikkeus tilanteisiin, joissa perävaunu pysäköidään kävelykadun torimyynnille tarkoitettulle alueelle.

46 § Pyöräkatu on Suomessa kokonaan uusi käsite. Määritelmänä se on tarkoituksenmukainen ja sitä voidaan soveltaa kaupunkiympäristössä mm. paikoissa, joissa autoliikenteen määrä on vähäistä, mutta pyöräily ja jalankulku syytä erottaa toisistaan.

71 § Kunnan velvollisuus viedä tiedot liikenteenohjauslaitteista Liikenneviraston rekisteriin edellyttää siirtymäaika, koska se on työmääränä huomattava ja edellyttää kehitystyötä tiedonhallintajärjestelmien osalta. Keravan kaupungilla ei ole tiedonhallinnallisia valmiuksia toimittaa nykyisten liikennemerkkien sijaintitietoja nopealla aikataululla.

Lakiluonnoksessa esitetään, että yksityisillä tienpitäjillä on velvollisuus hakea kunnan suostumus liikenteenohjauslaitteiden kuten liikennemerkkien asentamiseksi. Tämä edellyttää hallintopäätöksen tekemistä kunnassa mm. markettien pihojen liikenteenohjauksesta ja aiheuttaa merkittävän lisätyön verrattuna nykyiseen käytäntöön, jossa hallintopäätöksiä on tehty vain yksityisten liikenteenohjauslaitteista. Jatkovalmistelussa tulee selvittää mahdollisuudet kevyempään käytäntöön, kun yksityiset tienpitäjät asettavat liikenteenohjauslaitteita.

77 § Luonnoksessa esitetysti poliisin kuulemisesta liikennemerkkien asettamisessa on syytä luopua, koska se hidastaa prosessia ja synnyttää ylimääräistä hallintotyötä, mutta ei tuota merkittävää hyötyä.

"Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylitypaikassa" -merkki (B7) selkeyttää yksittäisissä tilanteissa pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisiä väistämissääntöjä. Merkin käyttö on kuitenkin rajoitettu siten, että ensisijaisesti käytetään merkkiä B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) ja Merkkiä B7 vain jos väistämisvelvollisuuksien osoittaminen ei ole mahdollista merkeillä B5. Tämä johtaa siihen, että uuden merkin jää harvinaiseksi ja sen myös tunnettavuus voi jäädä heikoksi. Tämä tulee pyrkiä välttämään, koska merkki sisältää liikenneturvallisuuden kannalta hyvin merkittävän väistämissäännön. Merkin B7 käyttöä tulisi laajentaa koskemaan kaikkia tilanteita, joissa ei ole pakko käyttää merkkiä B5 risteävän autoliikenteen vuoksi. Pyörätien rakenteellisen korottamisen vaatimus on kuitenkin syytä säilyttää.

80 § Merkillä E29 (ajokaistojen yhdistyminen) osoitettaisiin merkistä F8 (ajokaistain päätyminen) poikkeava väistämissääntö ajokaistojen yhdistyessä. Merkin käyttökohteita on vähän jolloin merkin sisältö jää väistämättä autoilijoille epäselväksi. Myös väistämissääntöjen tulkin-ta onnettomuustilanteessa voi olla ongelmallista, joten kyseistä merkkiä ei tule ottaa käyttöön.

86 § Pyörätien jatkeen nykyiset merkitsemisperiaatteet kaipaavat selkeytystä erityisesti siksi, että merkinnän sisältöä ei tunneta. Luonnoksessa ehdotettu merkitsemisperiaate, jossa pyörätien jatke merkitään ajoratamaalauksin vain, jos pyörätiellä on etuajo-oikeus suhteessa ylitettävään ajorataan, on nykyistä helpommin hahmotettava.

6. luvussa liikennevirhemaksuissa tulisi mahdollistaa, että voitaisiin säätää oikeus valvoa katualueiden liikennettä ja määrätä liikennevirhemaksuja samaan tapaan kuin nykyisin kunta voi halutessaan valvoa pysäköintiä. Tällä mahdollistettaisiin, että kunta voisi kohdentaa liikennevalvontaa nykyistä paremmin ja liikennevalvonnan määrää voitaisiin lisätä. Vaikutus liikenneturvallisuuteen taajama-alueilla olisi huomattava.

Ehdotus: Johtokunta päättää antaa Liikenne- ja viestintäministeriölle edellä olevan lausunnon

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Lisätietoja antaa:

Liikenneinsinööri Erkki Vähätörmä, puh. 040 318 2350

Päätöksen toimeenpano

Ote: Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen oikeaksi todistaa

Keravalla 29.3.2017



Jukka Harno, hallintojohtaja