

Tekninen lautakunta	§ 144	19.04.2017
Kaupunginhallitus	§ 221	24.04.2017

---

## Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

433/00.04.00/2017

TEKLA § 144

### Valmistelija/lisätiedot:

**tekninen johtaja Pasi Leimi, puh. 040 740 1643**

**kaupungininsinööri vs. Pentti Multaharju, puh. 040 573 0363**

**konsernihallinnon lakimies Mika Näykki, puh. 0400 753 497**

**etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi**

Hallituksen toimeksiannosta on laadittu esitysluonnos uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi ja siitä pyydetään laajasti lausuntoja. Aikaa lausunnon antamiselle on 13.4.2017 saakka, lausunnon antamiselle on pyydetty lisäaikaa liikenne- ja viestintäministeriöltä siten, että kaupunginhallitus voi lausua asiasta 24.4.2017. Lausunto annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle lausuntopalvelu.fi -verkkopalvelussa.

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus käynnistyi liikenne- ja viestintä ministeriön johdolla vuonna 2013. 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. Uusi laki kokoaisi yhteen tie liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikenne säännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteen ohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädettäisiin.

### **Yleistä lakiluonnoksesta**

Tieliikennelakiluonnoksessa on monia hyviä, tavoitteiden mukaisia parannuksia. Polku pyöräilijöiden asemaa on pyritty selkeyttämään ja parantamaan monin liikenne merkki- ja säädösmuutoksien. Liikennemerkkejä on nykyaikaistettu graafiselta ilmeeltään.

Lievempien rikkeiden rikesakon korvaavan liikennevirhemaksun käyttöönotto mahdollistaa liikenneturvallisuuden parantamisen tehokkaalla automaattivalvonnalla. Parannuksia on esitetty myös esimerkiksi turvavyön käyttöä ja talvirenkaita koskeviin määräyksiin.

Tekninen lautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 144  
§ 221

19.04.2017  
24.04.2017

---

Lakiluonnoksessa on kuitenkin myös ehdotuksia, joiden vaikutukset eivät välttämättä kaikilta osin tue asetettu ja tavoitteita tulkinnan yksiselitteisyyden ja johdonmukaisuuden kannalta, eivätkä aina esimerkiksi myöskään liikenneturvallisuuden tai tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden näkökulmista.

Seuraavassa käydään läpi lakiluonnoksen yksittäisiä kohtia, joilla on merkitystä erityisesti Lappeenrannan ja muiden sen kaltaisten kaupunkien liikenneympäristöjen, liikenne kulttuurin ja näiden kehittämisen kannalta.

### **Lakiluonnoksen 2 §: Määritelmät**

Pysäköinnin ja lyhytaikaisen ajoneuvon seisottamisen välinen raja on valvonnan kannalta hyvin tulkinnanvarainen ja vaikeuttaa siksi pysäköinninvalvontaa. **Lyhyt aikainen ajoneuvon seisottaminen** (pysähtyminen) pitäisi määritellä täsmällisesti, esimerkiksi niin, että pysäyttäminen tulkitaan pysäköimiseksi, jos ajoneuvon kuljettaja poistuu ajoneuvon välittömästä läheisyydestä (ei näköyhteyttä ajoneuvon). Pysähtymiselle olisi tarpeen määritellä myös maksimiaika.

Lakiehdotuksessa määritelty **tasoristeys** on yleisesti tunnettu ja käytetty termi. Termin risteys käyttäminen **tasoliittymän** merkityksessä on kuitenkin epäjohdonmukaista. Loogisempaa olisi, että termiä risteys käytettäisiin vain eri liikenne muotojen risteämispakoista, esimerkiksi tasoristeys ja eritasoristeys, joissa liittyminen ei ole mahdollista tai suotavaa. Tasoliittymä ja eritasoliittymä ovat hyvin tunnettuja termejä saman liikennemuodon risteämislle.

Myös liikenneympyrän määritelmä on tarpeellinen, mutta termi risteys on tässä määritelmässä epälooginen.

### **Lakiluonnoksen 36 ja 37 §: Pysäyttäminen ja pysäköinti, pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot**

Pysäköinnin salliminen taajaman kaksisuuntaisen tien vasemmalla puolella voisi vähentää ajamisen tarvetta vapaan pysäköintipaikan etsinnässä tai helpottaa jakeluliikennettä. Tämä heikentäisi kuitenkin liikenneturvallisuutta monin tavoin ja vaikeuttaisi pysäköintimääräysten hahmottamista, joten tätä muutosta ei tulisi tehdä.

Pysäköintipaikkaa etsivän autoilijan katseen harhaillessa tien molemmille puolille, keskittyminen oman ajokaistan tapahtumiin helposti herpaantuu. Tällöin vaarana on muun ohessa tien oikealta puolelta ylittävän jalankulkijan päälleajo, tien oikealle puolelle pysäköineen auton kuljettajan puolelta nousevan kuljettajan tai matkustajan päälleajo tai mainitun ajoneuvon kuljettajan tai

Tekninen lautakunta	§ 144	19.04.2017
Kaupunginhallitus	§ 221	24.04.2017

---

matkustajan oveen törmääminen kun se aukeaa.

Ilmeisenä vaarana ovat myös pysäköinnistä liikkeelle lähtevän ajoneuvon peräänajot koska uudessa tilanteessa ajoneuvot voisivat ajaa oikeata kaistaa ajavan ajoneuvon eteen tien molemmilta puolin. Oikeata kaistaa ajavan tulisi olla koko ajan varuillaan, että pysäköity auto voi "kiilata" eteen kummalta tahansa puolelta tietä.

Edelleen ilmeisenä haittana ja epäselvyytenä tulee olemaan liikennemerkein osoitettavat pysähtymis- tai pysäköintikiellot. Risteyksestä tielle kääntyvä ei kovin helposti pysty näkemään tai huomaamaan tien molemmilla puolilla olevat liikennemerkit, jotka saattavat olla myös erilaisia. Sekä pysäköintivirheitä että vaaratilanteita aiheutuisi siitä, että kuljettaja ensin pysähtyisi tai pysäköisi tien laitaan ja lähtisi jalan takaisin risteykseen päin tarkistamaan mitä liikennemerkeissä määrätään.

Lisäksi todetaan, että jos ajoradan reunalla on kuitenkin este, esimerkiksi kapealla asuntokadulla korkea lumivalli, niin ajoneuvon joutuisi pysäköimään tavallista keskemälle katua. Tämä voisi aiheuttaa ongelmia ja häiriötä muulle liikenteelle, pysäköinnille ja pysäköinnistä liikkeelle lähteville.

Kapeilla kaduilla pysäköinnistä aiheutuu muutoinkin jo nykytilanteessa hyvin usein ongelmia, joita pysäköijät eivät aina osaa tiedostaa. Hälytysajoneuvojen vapaa pääsy on tietenkin yksi tärkeimmistä tavoitteista. Näistä syistä ja pysäköinnin valvonnalle aiheutuvan tulkinnanvaraisuuden poistamiseksi olisi pysäköintiä koskevissa kielloissa syytä harkita esitettävän yleinen ehto, jossa edellytettäisiin täsmällinen, esimerkiksi kolmen metrin vapaan tilan täyttyminen ajo radalla, siis samaa periaatetta tavoitellen, mitä sulkuviivan kohdalla noudatetaan. On kuitenkin syytä muistaa, että kolme metriäkin voi, kalustosta riippuen olla lumen aurauksen kannalta liian ahdas tila.

### **Liikenteenohjauslaitteet, pysäköinti ja liikennöinti yksityisellä alueella**

Liikenteenohjauslaitteiden käytön rajoittaminen vain lakiluonnoksen 2 § määritelmän mukaiselle "tielle" näyttäisi johtavan monenlaisiin ongelmiin muun muassa yksityisten alueiden pysäköinninvalvonnassa. Ehdotuksessa yksityinenkin alue voi olla "tie", jos se on tarkoitettu tai sitä käytetään yleiseen liikenteeseen. Esimerkiksi kauppojen ja virastojen pysäköintialueet olisivat teitä. Tällaisille alueille voisi asettaa pysäköintialuetta koskevat merkit, kuten tähänkin saakka. Sen sijaan esimerkiksi kerrostalojen piha-alueet eivät ole lakiluonnoksen määritelmän "teitä", eikä niille ehdotuksen mukaan voitaisi edes kunnan suostumuksella asettaa tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä.

Tekninen lautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 144  
§ 221

19.04.2017  
24.04.2017

---

Lappeenrannan kaupungin pysäköinninvalvonnalla on runsaasti tällaisia yksityisiä piha-alueita valvottavanaan. Johdonmukaisesti lakiehdotuksen mukaan toimien näiltä piha-alueilta pitäisi poistaa kaikki pysäköintiäkin koskevat liikennemerkit tarvittaessa poliisin toimesta. Tällöin piha-alueiden pysäköinnin valvonta olisi käytännössä mahdotonta ja valvontasopimukset jouduttaisiin purkamaan. Tätä ei varmaankaan ole tarkoitettu.

Nykyisen tieliikennelain 28 §:n 3 momentinmukainen menettelytapa olisi jatkossakin tarpeellinen, ettei luvaton pysäköinti yksityisillä pysäköintipaikoilla yleistyisi. ”Pysäköinti yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa on kielletty. Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella on ilmaistava selkeästi havaittavalla tavalla”. Liikenteenohjauslaitteiden käyttäminen on tarpeellista myös monilla muilla yleiseltä liikenteeltä suljetuilla alueilla, esimerkiksi suurten terminaalien, tehtaiden, yms. piha-alueilla, joissa on monenlaista liikennettä ja tarvetta muun muassa nopeusrajoituksille, kaistaopasteille, täsmällisesti merkityille pysäköintipaikoille ja jalankulun ja pyöräilyn erottamiselle. Yhdenmukainen ja turvallinen liikennekäyttäytyminen saavutetaan paremmin yhdenmukaisilla liikenteenohjauslaitteilla, liikenneympäristöstä riippumatta.

#### **Lakiluonnoksen 43 §: Ajoneuvon säilyttäminen tiellä**

Lakiehdotuksen ilmaisu ”ajoneuvo, jota ei käytetä liikenteessä” on valvonnan kannalta epätasällinen. Lain perustelujen mukaan kysymyksessä on ajoneuvo, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Tämä sama ilmaisu olisi syytä olla myös lakitekstissä.

Katutilan käytön ja varsinkin talvihoidon kannalta pitäisi kadulta saada pois myös esimerkiksi ns. kesäautot, jotka saatetaan jättää kadun varteen talveksi tai muutoin pitkiksi ajoiksi. Ajouradan varteen pysäköityjen autojen tulisi ensisijaisesti olla aktiivikäytössä olevia, kerrallaan vain lyhytaikaisesti pysäköitynä, minkä tarkempi määrittely helpottaisi lain soveltamista.

Kaupunkien keskustoissa pitkäaikainen autojen säilytys kadun varrella ei ole katujen ensisijaisen käyttötarkoituksen kannalta järkevää. Katu- tai tiealuetta ei pitäisi muuallakaan käyttää autojen varastointiin.

#### **Lakiluonnoksen 46 §: Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti**

Pyöräkatu on hyvä uudistus, jolle löytyy käyttökohteita niin kaupunkien keskustoista kuin myös asuinalueilta. Pyöräkatu on kustannustehokas ratkaisu pyöräilyolosuhteiden parantamiseen ja tukee paremmin moottoriajoneuvojen nopeuksien hillintää kuin erillinen pyörätie. Hitaiden nopeuksien kaduilla autoilu ja pyöräily sopivat samalle ajoradalle.

Tekninen lautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 144  
§ 221

19.04.2017  
24.04.2017

---

Lain perustelutekstissä on mainittu pyöräkadun yhteydessä jalkakäytävä monikko muodossa. Pyörä kadulla ei ole välttämätöntä edellyttää jalkakäytävää aina ajoradan molemmille puolille. Jalkakäytävä voisi olla tarvittaessa myös piha kadun tyyppisesti materiaali eroin toteutettu levennetty piennar, ei tavanomainen reunakivellä erotettu jalkakäytävä.

Pyöräkadun hengen mukaisen liikennekäyttämisen varmistamiseksi olisi hyvä jollain tavoin korostaa periaatetta, että pyöräilijän ohittaminen ei ole tarpeellista tai edes suotavaa kuin poikkeustilanteissa noudatettaessa sääntöä "Ajonopeus on sovitettava pyöräilyn mukaiseksi".

**Lakiluonnoksen 71 §: Liikenteenohjauslaitteen asettaminen**  
Liikenteenohjauslaitteista tehtävistä suunnitelmista ei ehdotuksen mukaan kunnan tarvitsisi enää pyytää lausuntoa poliisilta. Tämä vähentää byrokratiaa ja nopeuttaa suunnitelmien toimeenpanoa. Kunnalla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus tarvittaessa pyytää poliisin kantaa esimerkiksi tulkinnanvaraisissa liikennemerkki asioissa.

Ehdotuksessa laajennetaan huomattavasti kunnan tehtäväkenttää liikenteenohjaus laitteiden oikeellisuuden varmistamisessa koskemaan yksityisten teiden lisäksi myös kaikkia yleisesti liikennöityjä huoltoasemia, marketteja yms. Tehtävä on tarpeellinen muun muassa automaattiseen liikenteeseen tähtäävän tavoitteen kannalta. Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä vakavasti harkita, ovatko kunnat oikea taho hoitamaan asiaa. Kuntien resurssit liikennesuunnittelussa ovat äärimmäisen vaihtelevat. Yhtenäisempi ja parempi laatutaso saavutettaisiin, jos tehtävä kuuluisi joko maakunnalle tai valtiolle.

#### **Pyörätien yksi- ja kaksisuuntaisuus ja merkintätavat**

Polkupyörä on määritelty moottoriajoneuvojen kanssa samaan yhteiseen luokkaan ajoneuvot. Siksi on hyvin epäloogista, että yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöräteiden liikennemerkkijärjestelyt olisivat periaatteiltaan päinvastaiset ajoratojen yksisuuntaisuuden merkitsemisen kanssa.

Lakiluonnokseen sisällytetty merkintätapa näyttäisi tarkoittavan kaikkien kaksisuuntaisesti ajettavien pyöräteiden merkitsemistä lisäksi kilvellä **H25.2 "Kaksisuuntainen pyörätie"**. Lappeenrannan kohdalla se tarkoittaisi melkein kaikkien pyöräteiden merkitsemistä näin, sekä nyt että tulevaisuudessa. Lappeenrannan näkökulmasta ei ole mitään tarvetta sille, että yksisuuntaisista pyöräteistä tehtäisiin pääsääntö.

Olisi loogista merkitä yksisuuntaiset pyörätiet samalla periaatteella kuin muun ajoneuvoliikenteen ajoratojen osalta menetellään. Vaikka pyöräteiden yksisuuntaisuus jatkossa yleistyisikin, silti valtaosa

Tekninen lautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 144  
§ 221

19.04.2017  
24.04.2017

---

pyöräteistä tulee olemaan kaksisuuntaisia. Pyörätien yksisuuntaisuus on ensisijaisesti tiheästi asutun ja jalankulku-pyöräily painotteisen liikenneympäristön ratkaisu.

Yksisuuntaiset pyörätieratkaisut johtavat lisääntyvään tarpeeseen ylittää ajo rata. Se mikä yksisuuntaisten pyöräteiden liittymäjärjestelyjen turvallisuudessa voitetaan, menetetään helposti ajoradan ylityksissä. Ongelma korostuu vilkkaasti liikennöityjen katujen ja tasoliittymien yhteydessä.

Suurimmalla osalla maanteistä ja kaduista tulee jatkossakin olemaan tarve vain yhdelle pyörätielle.

Liikenneturvallisuuden ja lain johdonmukaisuuden kannalta parempana vaihtoehtona on, että nykyisinkin käytössä olevan lisäkilven H25.1 "Kaksisuuntainen pyörätie" käyttöä lisätään kärki kolmioiden yhteydessä ja lakiluonnoksen lisäkilpi H25.2 korvataan yksisuuntaisen pyörätien osoittavalla lisäkilvellä.

#### **Muita huomioita liikennemerkeistä ja ajoratamerkinnoistä**

Liikennemerkki **B7 "Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa"** on tarpeellinen uudistus, jolle on tarvetta erityisesti pyöräilyn pääverkon kehittämisessä, mutta myös paikallisesti tärkeiden reittien tienylityspaikoissa. Myös pyörätien jatkeen korotusvaatimus merkin käytön yhteydessä on turvallisuuden kannalta tarpeellinen. Joissain tapauksissa saatetaan joutua ylityspaikan korotuksen sijaan rakentamaan töyssyt ylityspaikan läheisyyteen ajoradalle. Tämän tyyppinen ratkaisu pitäisi myös olla merkin käytölle mahdollinen poikkeustapaus. Tärkeintä on, että varmistetaan autoliikenteen riittävän alhaiset ajonopeudet rakenteellisin keinoin pyörätien jatkeen kohdalla.

Uudistettu liikennemerkki **E25 "Kävelykatu"** ja samaa logiikkaa noudattava uusi **E27 "Pyöräkatu"** -merkki antavat yhteneväisen viestin ja parantavat toinen toisensa ymmärrettävyyttä.

**Ajosuuntia erottavan keskimerkinnän värin** muuttaminen kokonaan valkoiseksi olisi turvallisuustavoitteen kannalta ajankohtaista vasta siinä vaiheessa, kun automaattinen liikenne on oikeasti yleistymässä. Muutoksen ajankohta olisi tältä osin syytä harkita uudelleen ja jättää se myöhäisempään vaiheeseen.

**Pyörätien jatkeen** ajoratamerkinnän käytön rajoittaminen on periaatteeltaan hyvä muutos. Merkinnän ehtona on kuitenkin mainittu "merkitään vain jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7". Merkinnän käytön mahdollistaviin ehtoihin olisi tarpeen lisätä myös liikenneympyrä liikennevalo-ohjatun ylityskohdan lisäksi. Muuten

Tekninen lautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 144  
§ 221

19.04.2017  
24.04.2017

---

lakiluonnoksesta seuraisi, että suojatiesaarekkeellisesta liikenneympyrästä poistuvalla ajosuunnalla ei pyörätien jatketta voisi merkitä, koska siinä väistäminen perustuu liikenneympyrää koskevaan väistämissääntöön (25 §, 2 momentti, 4 kohta) eikä liikennemerkkiin. Tätä ei varmaankaan ole tarkoitettu. (PL)

- Tj Tekninen lautakunta päättää antaa oheisen lausunnon kaupunginhallitukselle ja kaupunginhallitus edelleen liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Tekla Hyväksyttiin.

KH § 221

**Valmistelija/lisätiedot:**

**Kaupunginsihteeri Juha Willberg, puh. 040 501 1561  
etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi**

Lakiesitys on luettavissa liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla [www.lvm.fi](http://www.lvm.fi) (JW)

- Kj Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle edellä olevan lausunnon esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Kh Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Lappeenrannassa 25.4.2017

  
Juha Willberg  
kaupunginsihteeri