

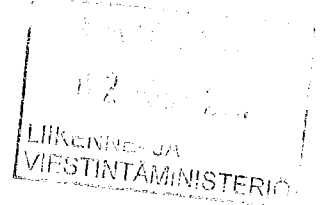


18.04.2017

Kaj/5

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31 (Eteläesplanadi 18)
00023 Valtioneuvosto



§ 422

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon tieliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta:

Yleinen arviointi

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi sisältää monia kannatettavia ja liikenneturvallisuutta parantavia uudistuksia. Uudistuksen myötä sääntelyä sujuvoitettaisiin korjaamalla voimassa olevan tieliikennettä koskevan lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia ja puutteita sekä varauduttaisiin tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon.

Esitysluonnos selkeyttää raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikennesääntöjä ja on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalan kulun olosuhteisiin. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista.

Erityisesti liikenne- ja viestintäministeriön seuraamusjärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaan alueella. Automaattisen kameravalvonnan soveltamisala liikenteenvalvonnassa laajenee selvästi. Kiinnijäämisriskin merkittävä kohoaaminen vaikuttaa ajokäyttäytymiseen ja sitä kautta turvallisuuteen. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että poliisilla on riittävät henkilöresurssit siirrettävien kameroiden kierrättämiseen ja automaattisen valvonnan avulla kerätyn aineiston käsittelemiseen.

Helsingissä ilmanlaatu on ajoittain huono tai jopa erittäin huono vilkasliikenteisessä ympäristössä. Terveystieteiden kannalta haitallisin karkeiden hengitettävien hiukkasten lähde on liikenteen aiheuttama katupöly. Alueellisen nastamaksun mahdollistava lainsäädäntö on tavoiteltavaa jo



lähitulevaisuudessa ongelman ratkaisemiseksi. Askel oikeaan suuntaan on nastarenkailla varustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki.

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa. Näin ollen on välttämätöntä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että esitystä tulisi muuttaa niin, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Suomessakin kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta aina, kun se on mahdollista. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle esitysluonnoksen merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinällä M5 (Pysäyttämisa rajoitus).

Lainsäädäntötyön keskeisiä tavoitteita oli, että uusi tieliikennelaki huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan. Tienkäyttäjryhmistä heikoimmassa asemassa ovat jalankulkijat, erityisesti lapset ja liikuntarajoitteiset, ja pyöräilijät. Heitä on liikenteessä erityisen paljon taajamissa. Yleisen nopeusrajoituksen alentaminen taajamissa on ollut keskusteluissa jo vuosia. Valtiovallan taholta tulisi antaa selkeä viesti taajamaan sopivasta yleisestä nopeusrajoituksesta.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat.

Pykäläkohtainen arviointi

Määritelmät, suojatie, 2 §

Suojatien merkintätapaa esitetään luonnoksessa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinin.

Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkkil-

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Y-tunnus	Tilinro
PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI helsinki.kirjaamo@hel.fi	Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginhallitus	+358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	0201256-6	F10680001200062637 Alv.nro F102012566



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

lä että tiemerkinällä. Talviolosuhteiden takia näin toimitaan pääsääntöisesti, mutta nykyinen lainsäädäntö jättää harkintavaltaa tienpitäjälle.

Helsingissä on noin 150 valo-ohjattua risteystä, joista suojatiemerkit poistettiin ennen-jälkeen tutkimuksesta saatujen tulosten perusteella 1990-luvun puolivälissä. Vaikutuksia selvitettiin ennakkoon poistamalla 11 valo-ohjatusta risteyksestä suojatiemerkit kesällä 1991. Vuosijaksojen 1986-1990 ja 1992-1994 välillä niissä ei tapahtunut kielteistä onnettomuuskehitystä, ja noin 1000 liikennemerkkiä poistettiin.

Nykyään tavoitteena on laajentaa jalankulkualueita, ja niiden kautta kulkee pyöräteitä. Liikennemerkkejä näihin usein kaupunkikuvallisesti herkkiin ja arvokkaisiin kohteisiin (mm. Kansalaistori) halutaan asettaa mahdollisimman vähän, mutta suojateitä on osoitettu harkitusti tiemerkinällä. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkinä on ollut riittävä. Vastaavia jalankulkijan ja pyöräilijän risteämiskohtia ovat joukkoliikennepysäkit, joissa pysäkkikatokset muodostavat näkemäesteitä. Jalankulkijat on kaiteiden avulla ohjattu kauemmas katoksesta ja haluttuun pyörätien ylityskohtaan on jalankulkijoille ai-noastaan maalattu suojatie. Autoliikenteen ja jalankulkijan risteämiskohtiin suojatiet merkitään liikennemerkillä ja tiemerkinällä osaa valo-ohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmen-tää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinällä tai liikennemerkillä taikka molemmilla.

On varmasti liikenneturvallisuussyitä perusteltua, että suojatie merkitään mahdollisimman selvästi molemmilla tavoilla eli liikenteenohjaus-laitteella ja tiemerkinällä. Kääntöpuolena asiassa on kuitenkin se, että suojatietä ei olisi ilman molempien kriteerien täyttymistä. Tämä saattaa muodostaa liikenneturvallisuusriskin, jos jalankulkija erehtyy suojatien olemassaolosta pelkkien tiemerkinöiden perusteella. Esimerkiksi kadun-rakennuksen yhteydessä voi olla mahdollista, että tiemerkinät ja lii-kennemerkkien asentamiset toteutetaan eri aikaan. Lisäksi Suomen tal- violosuhteista johtuen voi olla tilanteita, että ajoratamerkinät eivät näy, jolloin pelkkien liikennemerkkien perusteella ei voisi varmistua, onko kyseessä suojatie. Tiemerkinöiden tekeminen kylmään vuodenaikaan voi lisäksi olla teknisesti mahdotonta.

Risteys, 2 § 13 k

Esitysluonnoksen mukaan risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muo- dostamat alueet.

Joidenkin liikennemerkkien vaikutusalue on sidottu risteykseen. Epä- selvää on, muodostuuko risteys, kun esimerkiksi kadulta jalkakäytävän

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

tai pyörätien ylityksen jälkeen tullaan ajoradalle, tai miten määritellään erillisen raitiotien ja kadun risteäminen. Myös esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaissa tarkoitetun risteysten. Risteysten määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluisa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämispauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

Erotusalue, 2 ja 37 §:t

Esitysluonnoksessa on lisätty määritelmiin erotusalue, ja uutena liikennesääntönä erotusalueelle pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty. Erotusalueen määritelmää olisi syytä tarkentaa taajama-alueet huomioon ottaen, sillä taajama-alueilla olevat ajoradan ja jalkakäytävän tai pyörätien erottavat erotusalueet voisivat olla lyhytaikaiseen pysäyttämiseen kuormaamis- tai kuorman purkamistarkoituksessa paremmin soveltuvia alueita kuin jalkakäytävä, pyörätie tai ajorata.

Yleiset nopeusrajoitukset, 10 §

Lainsäädäntötyön keskeisiä tavoitteita oli, että uusi tieliikennelaki huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan. Tienkäyttäjryhmistä heikoimmassa asemassa ovat jalankulkijat, erityisesti lapset ja liikuntarajoitteiset, ja pyöräilijät. Heitä on liikenteessä erityisen paljon taajamissa. Yleisen nopeusrajoituksen alentaminen taajamissa on ollut keskusteluissa jo vuosia. Valtiovallan taholta tulisi antaa selkeä viesti taajamaan sopivasta yleisestä nopeusrajoituksesta.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat.

Kääntyminen, 23 §

Esitysluonnoksen 3 momentin mukaan risteyksestä saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Asetusta tieliikenteen liikennevaloista tulee tarkistaa tämän johdosta.

Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntyminen, 24 §

Esitysluonnoksen mukaan polkupyöräilijä saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Esitystä tulisi täsmentää niin, että polkupyöräilijä



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

saa jatkaa oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajo-
kaistaa risteävän ajoradan yli.

Pysäyttäminen ja pysäköinti, pysäköinti vasemmalle puolelle, 36 §

Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä, jolloin liikenneturvallisuus saattaa vaarantua. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että auton pysäköinti myös kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa, jos pysäköintipaikka olisi helpoimmin saavutettavissa. Digitalisaation myötä on suunnitteilla myös muita pysäköintipaikan saavuttamista helpottavia ja autoilua keskustoissa vähentäviä palveluita, kuten ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista tietovaraston kautta.

Pysäköinti, selonottovelvollisuus

Pysäköinninvalvontaan liittyvien määritelmien ja liikennesääntöjen osalta esitysluonnoksessa nykytilaa kuvattaessa on kerrottu, että tienpitäjän asiana on merkkien kunnossapitäminen ja että pääsäännön mukaan tienkäyttäjän ei tarvitsisi pysähtyä ja puhdistaa liikennemerkkiä saadakseen selkoa esimerkiksi nopeusrajoituksesta. Kuitenkin esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä on todettu, että ajoneuvon kuljettajalla on selonottovelvollisuus pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista säännöistä ja merkeistä. Pysäköinninvalvonnan kannalta on erityisen tärkeää, että ajoneuvon kuljettajalla on edelleenkin selonottovelvollisuus pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevista järjestelyistä.

Pyöräkaista, 37 §

Esitysluonnoksen mukaan pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntainen osaa. Uutena liikennesääntönä pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräkaistalle olisi kiellettyä. Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnet eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaista tulisi voida osoittaa myös liikennemerkillä.

Purku- ja lastaustoiminnot jalkakäytävällä ja pyörätiellä, 37 § 4 mom



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Nykyisessä laissa on monta epämääräistä ilmaisua. Tulkinnanvaraista on, mitä tarkoitetaan erityisellä varovaisuudella, kuinka lähellä pysäköintiin soveltuvan muun paikan tulee olla, mikä on kohtuuton tai kohtuullinen haitta jalan tai pyörällä kulkemiselle tai kuinka lähellä kuljettajan on pysyteltävä. Lisäksi on vaikeaa tulkita, milloin pysäytetyllä ajoneuvolla hoidetaan jakelua ja milloin se on vain muuten pysäköity. Nykyinen käytäntö ei ole toimiva, koska jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäytettyjä autoja.

Hallituksen esitysluonnos vastaa lähestulkoon nykyistä lakia tai jopa huonontaa jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa, koska kuljettajan velvollisuus pysytellä ajoneuvon läheisyydessä on poistettu.

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina juuri jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa, johtuen digitalisatiosta ja internetkaupan, kotijakelun ja ns. palvelullistumisen lisääntymisestä. Näin ollen on välttämätöntä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Nykytilanteessa jakelu- ja huoltoautot aiheuttavat erityisesti jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä kävelykaduilla ja -alueilla merkittäviä vaikutuksia viihtyisyyteen ja turvallisuuteen sekä ilmansaaste- ja melupäästöjä. Tämä vähentää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä kävelykaduille pysäytettyjä ajoneuvoja. Lainsäädännön valmistelun yhteydessä tehdyssä kansalaiskyselyssä asukkaista valtaosa (71 %) kannatti jakelupysäköinnin järjestämistä ajoradalla. Ainoastaan 21 % kannatti pysäköintiä jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että esitystä tulisi muuttaa niin, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Suomessakin kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

reunasta aina, kun se on mahdollista. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle esitysluonnoksen merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinä M5 (Pysäyttämisaika).

Lisäksi ajoneuvon kuormaamisen ja purkamisen määritelmää olisi syytä täsmentää, tarvittaessa esimerkiksi viittauksin oikeuskäytäntöön. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeus ottaa toistuvasti kantaa siihen, mikä on ajoneuvon pysäyttämistä eli lyhytaikaista seisottamista kuorman purkamisen tai lastaamisen vuoksi. Esimerkiksi tavaroiden järjestelyä tai pakkaamista ei pidetä ajoneuvon kuorman purkamiseen tai lastaamisen nimenomaisesti liittyvänä toimintana.

Pysäköinti yksityiselle alueelle

Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevaan lakiin sisältyvä säännös luvattomasta pysäköinnistä yksityiselle alueelle. Voimassa olevan lain kaltainen lainkohta on tarpeellinen, jotta luvaton pysäköintiä yksityiselle alueelle voidaan valvoa. Kielto pysäköidä yksityiselle alueelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi 38 §:ssä.

Liikuntarajoitteen pysäköintitunnus, 39 §

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pihakadulla myös merkittyjen paikkojen ulkopuolella. Selvyyden vuoksi tämä mahdollisuus samoin kuin mahdollisuus pysäköidä pyöräkadulle olisi tarpeen mainita tässä lainkohdassa.

Lisäksi selvyyden vuoksi esitöissä olisi myös syytä mainita, että mainittu tunnus ei oikeuta pysäköimään linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle. Lisäksi voisi olla syytä todeta, että mainitun tunnuksen nojalla pysäköity ajoneuvo ei saisi haitata kohtuuttomasti muuta liikennettä.

Pysäköinnin alkamisaika, 41 §

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään luovuttavaksi kokonaan määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttämisestä. Pysäköinnin alkamisaika olisi jatkossa ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla, esimerkiksi digitaalisella laitteella tai paperilla. Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelemättömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Esimerkiksi käsialojen epäselvyys ja vaihtelevuus tai sotkuiset kojelaudat heikentävät aikarajoituksen tasapuolisia ja yhdenver-



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

taisia valvontamahdollisuuksia. Lainsäädännön tulisi kannustaa käyttämään ennemmin digitaalisia pysäköintikiekkoja kuin paperilappuja.

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet, 42 §

Laissa säädettäisiin ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista. Pykälässä mainitaan mm. että on varmistettava, että ajoneuvo ei lähde itsestään liikkeelle sen ollessa pysähtyneenä tai pysäköitynä.

Pykälän perusteluissa olisi huomioitavat ajoneuvojen automaatio ja etäohjaus sekä kuvattava, miten pykälää näissä tilanteissa sovelletaan. Älyliikenteen kokeiluja, kuten mm. itseohjautuvien autojen käyttöönotto, ei tulisi estää liian yksityiskohtaisella säätelyllä.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä, 43 §

Esitysluonnoksen mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Pykälä on lähes saman sisältöinen kuin voimassa olevassa laissa. Nykyisen lain odotusarvot olivat suuret vuonna 2008 sen voimaan tullessa, mutta käytännössä se osoittautui harvoin tilanteisiin sopivaksi.

Esitysluonnoksen tekstiä tulisi täsmentää. Lain yksityiskohtaisissa perusteluissa mainitaan, että "Liikennekäytöstä poisto tarkoittaa väliaikaista poistamista, eikä ole kohtuullista kieltää tällaisten ajoneuvojen säilyttämistä kadulla." Kaikenlaiseen pidempiaikaiseen säilyttämiseen tulisi voida puuttua, on se sitten ajoneuvon väliaikaista poistoa liikennekäytöstä tai trailerin/ peräkärryn käyttöä pari kertaa vuodessa. Säilyttäminen on väärin säännöllisesti kadunvarsipaikkoja tarvitsevia kohtaan. Omistajan vastuulla on etsiä säilytykseen sopivat paikat muualta kuin yleisiltä alueilta.

Kaupungeittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi esimerkiksi esitöissä olisi tarpeen tarkemmin määrittellä, mitä tosiasiallisella käyttämättömyydellä ja ilmeisen pysyvällä liikennekäytöstä poissaololla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre katsastamattomuudelle tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi venetrailereiden pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.

Kävelykadulla ajaminen ja pysäköinti, 45 §

Kävelykadun ylittäminen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tulisi lisätä kävelykadun sääntöihin. Nykyisin se sallitaan lisäkilvellä.

Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt, 64 § 2 mom

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin

+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Esitysluonnoksen mukaan pihakadulla, kävelykadulla ja pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa. Tässä on ristiriita pyöräkadun liikennesäännön kanssa.

Liikenteenohjaus, liikenteenohjauslaitteet, 70 ja 71 §

Lausunnon antamista liikennemerkeistä, tiemerkinnoista ja liikennevaloista hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta liikenteenohjauslaitteiden käytöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmista määräyksistä ole käytettävissä. Kun tarvittavat luonnokset ovat käytettävissä, on jatkovalmistelussa vielä syytä täsmentää erityisesti seuraavia asioita:

Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta. Muulle kuin maantielle ja edellä mainituille alueille merkit asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.

Selvitysten mukaan suuri osa kunnista, mukaan lukien Helsinki, antaa suostumuksensa liikennemerkkien asettamiseen kaupungin omien alueiden ohella vain yksityisille teille. Nykykäytännön mukaan kunnat eivät osallistu muiden yksityisten alueiden suunnitteluun eivätkä myönnä suostumuksia liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen

Esitysluonnoksen perusteluiden mukaan kunnan tulisi antaa suostumus sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen liikenteenohjauslaitteista riippumatta maa-alueen omistussuhteesta. Kyseisiä alueita olisivat mm. kauppojen, markettien, sairaaloiden ja virastojen pihat. Suostumuksen antaminen edellyttää hallintopäätöksen tekemistä. Kunta voisi esitysluonnoksen mukaan periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista.

Nykykäytännön laajentaminen on resurssi- ja kustannusmielessä kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätös siirtää kuntien vastuulle yksityisten alueiden liikenteenohjausjärjestelyt. Hallintopäätösten määrän lisääminen on myös vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

Esitysluonnoksen perusteluissa mainitaan, että tieliikennelaissa säädetty liikenteenohjauslaitteet ovat tien tunnusmerkkejä. Niiden asettaminen muualle kuin tielle on kiellettyä. Asemakaavoissa on kuitenkin asuntorakentamiseen osoitetuilla tonteilla usein varattu alueen osia yleiselle jalankululle ja/tai pyöräilylle, joilla toisinaan on myös huoltoajo sallittu. Tämä tarkoittaa, että yksityisellä tontilla on tulevaisuudessa kahdenlaisia liikennemerkkejä; tieliikennelain mukaisia ja satunnaisia



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

muunlaisia merkkejä. Osalle merkeistä vaaditaan kunnan suostumus, osalle ei. Tämä kehitys ei ole toivottavaa.

Esitysluonnoksen 4 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa säädettyyn tietojärjestelmään. Tarkoitus on hyvä ja kannatettava. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automattisessa ajamisessa, mutta alkuvaiheessa Helsingin valmiudet toimittaa tietoa järjestelmään ovat rajalliset ja pitkä siirtymäaika on tarpeen.

Oikeustilan selventämisen kannalta on hyvä, että esitysluonnoksessa on avattu, mitä liikenteenohjauslaitteen asettamisella tarkoitetaan ja että kyseessä on julkisen vallan käyttäminen. Oikeustilaa selventää myös päätöksentekoon liittyvä, esitysluonnoksessa yksiselitteisesti mainittu muutoksenhakumahdollisuus. Epäselväksi kuitenkin jää, koskevatko lainkohdassa kuvatut menettelytavat myös tilapäisistä liikennejärjestelyistä päättämistä esimerkiksi tiellä tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman vuoksi. Näissä tilanteissa olisi tarpeen tietää, voiko kunta esimerkiksi velvoittaa kadulla tai yleisellä alueella työtä tekevän tai työstä vastaavan asettamaan liikenteenohjauslaitteen tilapäistä liikennejärjestelyä koskevan päätöksen mukaisesti tai periä maksua siitä, että kunta asentaa päätöksen mukaiset merkit, kun työtä tehdään työstä vastaavan intressissä ja aloitteesta. Tilapäisistä liikennejärjestelyjä koskevat voimassa olevan lainsäädännön kohdat (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t) ovat osoittautuneet tältä osin puutteelliseksi ja epäselväksi, sillä ne sisältävät muun muassa viittauksen kumoutuneisiin kunnallisiin järjestysääntöihin.)

Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle, 73 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan poliisi tai tienpitäjä voisi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen. Poistamisessa käytettävää menettelyä olisi tarpeen täsmentää esimerkiksi viittauksella hallintolain mukaiseen päätöksentekoon. Lainkohdassa tai perusteluissa tulisi myös kiinnittää huomiota vastaavaan järjestyslain (613/2003) säännöseen.

Liikennevalo-opastimet, 74 §

Esitysluonnoksen liitteen 2 kuvan 4 (nuolivalo) tekstiselitteeseen tulisi lisätä taulukon kohtien 1-3 ja 7 lisäksi viittaus kohtaan 5, mikä mahdollistaisi kuvan 5 kaltaisen opastimen käyttämisen tiettyyn suuntaan kääntyvälle liikenteelle.

Kuvassa 5 (vilkkuva punainen valo) uutena esitettävä vilkkuva punainen ilman samassa opastimessa olevaa keltaista valoa ei sovellu kovin



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

hyvin käytettäväksi. Suoraan pimeästä opastimen tilasta syttyvä punainen valo ei anna tienkäyttäjälle aikaa reagoida velvoitteeseen.

Kuvassa 8 (joukkoliikenneopastin) joukkoliikenneopastinta voinee luonnollisesti käyttää myös silloin, kun sillä ohjataan raitiovaunu- tai linja-autoliikennettä muusta liikenteestä erillään. Joukkoliikenne-opastimiin on tarpeen lisätä nuolelle vaihtoehtoinen opastinkuva, joka sallii etene-
misen varovaisuutta noudattaen. Opastinkuvaa käytettäisiin tilanteissa, joissa ainoastaan osa raitioliikenteen konflikteista on ohjattu. Esimerkkinä tilanne, jossa kiertoliittymässä risteävä ajoneuvoliikenne pysäytetään, mutta risteävää jalankulkua ei ohjata. Näissä tilanteissa on tarpeen ilmaista raitiovaunun kuljettajalle, että ohjaus on toiminnassa. Opastinkuvan muodoksi esitetään kärjellään olevaa kolmiota, joka on käytössä Saksassa joukkoliikenneopastimissa.

Kuvassa 9 (polkupyöräopastin) polkupyöräopastimen kanssa ei ole teknisesti tai sekaantumisvaaran vuoksi järkevää käyttää erillisiä nuoliopastimia. Polkupyöräliikenteen ohjaaminen nuoliopastimen tapaan on kuitenkin tarpeellista, joten nuolikuvio tulisi tällaisissa tapauksissa integroida kunkin värin pyöräsymbolin yhteyteen. Kuvion mahdollisimman hyvän selkeyden vuoksi saattaisi tässä olla perusteltua käyttää kaikissa väreissä vihreän kaltaista nuolisymbolia (ei punaisessa ja keltaisessa käytettävää ääriviivanuolta).

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkit, 77 §

Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan pyörätiellä merkki sijoitetaan sen oikealle puolelle. Jos tällä tarkoitetaan välittömästi ajoradan vieressä sijaitsevaa pyörätietä, lisääntyy ns. "kärkikolmioiden" määrä kaksinkertaiseksi kolminkertaiseksi tilanteesta riippuen. Nykyisen lain tulkinnassa on lähdetty siitä, että ajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuutta osoittavat merkit koskevat myös ajoradan rinnalla olevan pyörätien liikennettä, vaikka merkit sijaitsevatkin pyörätien vasemmalla puolella. Tätä olisi syytä täsmentää ja sallia nykyinen käytäntö.

Kielto- ja rajoitusmerkit, 78 §

Esitysluonnoksen mukaan merkki C35 (nopeusrajoitusalue päättyy) osoittaa merkillä C34 (nopeusrajoitusalue) osoitetun nopeusrajoitusalueen päättymisen. Nopeusrajoitusalue päättyy myös toista nopeusrajoitusalueelta osoittavaan merkkiin. Nopeusrajoitusalueen tulisi päättyä myös merkkiin E22 (taajama päättyy). Tämä vähentäisi merkkejä taajaman rajalla.

Sääntömerkit, 80 §



Raitioliikenteen pysäkeillä on pääsääntöisesti selkeästi erottuva pysäkkikoroke. Korokkeita on myös monilla linja-autopysäkeillä. Pysäkkikorokkeilla pysäkin pituutta ilmaisevia tiemerkintöjä ei käytetä ja koroke itsessään osoittaa selkeästi pysäkin pituuden. Tämä tulisi huomioida myöskin pysäkkien pysäyttämisen- ja pysäköintikiellon määrittelyssä esimerkiksi seuraavalla muotoilulla:

"Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä pysäkkikorokkeen kohdalle, tai jos pysäkkilaituria ei ole, tiemerkinnöillä osoitetulla matkalla merkin kummallekään puolelle, tai jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä."

Raitiovaunupysäkkien osalta viimeinen 12 metrin sääntö on tarpeeton, koska nykyiset raitiovaunut ovat niin pitkiä, että koroketta tai merkintää on käytettävä.

Esitysluonnoksesta puuttuu liityntäpysäköintipaikan (E3) yhteydessä raitiovaunu. Liityntäpysäköintiä (F18) raitiovaunu on esitetty.

Opastusmerkit, 81 §

Esitysluonnoksen yhteydessä ei ole kerrottu merkin sinisestä pohjaväristä. Kaikki muut värit on selitetty.

Jalankulkuopastus keskusta-alueiden lyhyillä opastettavilla reiteillä tulisi vapauttaa kokonaan tieliikennelainsäädännön ulkopuolelle. Näillä alueilla tienpitäjät voisivat käyttää oman brändinsä (väri, tunnukset) mukaisia jalankulkuopasteita.

Lisäkilpi, 82 §

Esitysluonnoksessa huoltoajon määritelmä on esitetty liitteen 3 taulukossa 8. Määritelmä on tärkeä ja sen siirtämistä yleisiin säännöksiin tulisi harkita.

Pituussuuntaiset merkinnät, 85 §

Esitysluonnoksen mukaan tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät olisivat keltaisia. Jos samanaikaisesti näkyisi sekä keltaisia että valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, olisi noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä. Tällä seikalla voi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus työmaihin ja muihin vastaaviin liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä

Tiemerkinnät, 84-87 §

Esitysluonnoksen mukaan sulkuviivan, varoitusviivan ja sulkualan väri olisi valkoinen myös kun merkintä erottaa vastakkaiset liikenne-



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

suunnat. Samassa yhteydessä tulisi selvittää jäljelle jäävien keltaisten viivojen käyttöalueet ja merkitys.

Keltaisella yhtenäisellä reunamerkinällä (M4) voidaan osoittaa linja-auton tai raitiovaunun pysäkkiin liittyvä pysäyttämisrajoitus. Käytännössä uusien pysäkkien reunaan tehdään valkoisesta kivistä kiviraidat kontrastiksi näkövammaisia varten (kts. sääntömerkit). Vanhoilla pysäkkeillä keltainen reunamerkintä voitaisiin korvata esim. leveällä valkoisella reunamerkinällä. Risteysruudutus (M18) oli jo liikenne- ja viestintäministeriön myöntämässä kokeiluluvassa valkoinen. Pysäyttämisrajoitus (M5) on usein maastossa toteutettu valkoisella vastoin kokeiluluvan keltaista väriä.

Keltaisesta tiemerkinäväristä luopumista pysyvien järjestelyiden yhteydessä tulisi selvittää. Keltainen väri varattaisiin vain ja ainoastaan tilapäisten liikennejärjestelyiden tiemerkinnoille. Tällä saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Wienin tieliikennesopimuksen mukaan väistämiskiivaa saa käyttää tehostamaan liikennemerkillä (B4 tai B5) osoitettua väistämiselvöllisyyttä. Tanska on tehnyt sopimukseen varauksen siten, että väistämiskiivalla voidaan osoittaa myös liikennesääntöön perustuva väistämiselvöllisyys. Tällaiselle väistämiskiivan käytölle olisi tarvetta Suomessakin. Tulisi selvittää kansallisen tiemerkinän tarve, jolla voidaan tehostaa liikennesääntöön väistämiselvöllisyyttä. Merkinän tarve korostuu pyöräteillä.

Muut tiemerkinät, 87 § Esitysluonnoksessa mainitaan, että pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä eli ainoastaan valkoista "P"-merkintää (M11) käyttäen. Suomen talviolosuhteissa tällaisen pysäköintipaikan havaitseminen voi kuitenkin olla mahdotonta.

Teknisen laitteen käyttö, 98 §

Esityksessä säädettäisiin teknisen laitteen käytöstä ajon aikana. Erityisesti pykälässä viitattaisiin viestintälaitteen, siis esimerkiksi matkapuhelimen käyttöön ajon aikana. Luonnoksen pykälässä halutaan myös mahdollistaa ajoneuvon ohjaaminen sen ulkopuolella esimerkiksi pysäköintitilanteessa. Tällaisen tekniikan hyödyntäminen voi edellyttää ajoneuvon kontrolloimista matkapuhelimella, ja siten viestintälaitteen käyttöä ajon aikana. Ylipäätään ajoneuvon etäohjaus voi edellyttää viestintälaitteen käyttöä. Pykälän perusteluissa olisikin kuvattava tarkemmin pykälän soveltamista etäohjaustapauksia.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntörikkomukset, 165 §



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Esitysluonnoksen mukaan liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta liikennevalon noudattamatta jättäminen on moitittavampaa kuin monet muut pykälän sääntörikkomukset. Tämän takia valojen noudattamatta jättämisestä tulisivin harkita suurempaa liikennevirhemaksua, esim. samaa kuin tienkäyttäjän yleisestä rikkomuksesta määrättävä 170 euron maksu.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset, 170 §

Ehdotuksen liikennevirhemaksua koskevan osan 170 § 1 momentissa määriteltäisiin, että joutokäynnistä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Laissa pysäköinninvalvonnasta (727/2011) 3 § määritellään pysäköintivirheeksi joutokäyntirikkomus. Pysäköintivalvontalain 2 § soveltamisalan rajauksessa on todettu, että joutokäyntivirheestä ei anneta pysäköintivirhemaksua, mikäli asia käsitellään rikosasioista säädettyssä järjestyksessä. Tämä poistuisi rikesakon poistuessa. On ongelmallista, että samasta rikkeestä on annettavissa kaksi eriävää ja erisuuruista rangaistusta. Perusteltua olisi, että vain toinen näistä olisi voimassa.

Raitiovaunun nopeusrajoitukset

Raitiotien kulkiessa kadun vieressä tai kokonaan kadusta erillään, sille tulee voida osoittaa oma nopeusrajoitus. Pikaraitioteillä yleisemminkin nopeusrajoituksia asetetaan yleensä hienojakoisemmin kuin ajoneuvo liikenteelle eli esimerkiksi risteyksien ja pysäkkien kohdalla on omat rajoituksensa. Näistä syistä olisi perusteltua varata raitioliikenteelle omat nopeusrajoitusmerkit. Selkeyden vuoksi näitä merkkejä olisi syytä käyttää myös silloin, kun raitioliikenne noudattaa kadun nopeusrajoitusta. Vastaava käytäntö on voimassa mm. Sveitsissä, Ranskassa, Espanjassa ja Iso-Britanniassa. Toissijaisesti raitioliikenteen omia nopeusrajoitusmerkkejä voitaisiin käyttää vain raitioteillä tai ajoradasta erillisillä raitioteillä.

Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta, 175 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan liikennevirhemaksusta on vastuussa ajoneuvon omistaja tai haltija, kuten on myös pysäköinninvalvonnasta säädetyn lain mukaan. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautumisen perusteluksi. Esitysluonnoksessa on mainittu, että yksi tällainen perustelu voi olla ajoneuvolla väärin pysäköineen henkilön nimen ilmoittaminen valvontaviranomaiselle. Pysäköinninvalvonnan osalta asiaa on käsitelty korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa 2014:104, jossa ajoneuvon omistajan ilmoittama pelkkä nimitieto riitti vastuusta vapautumiselle. Hallituksen esityksen perusteluissa olisi hyvä käydä läpi, mitä yksilöinti-



tietoja ajoneuvon kuljettajasta tulisi ilmoittaa, että virhemaksusta vastuussa oleva ajoneuvon kuljettaja voidaan tavoittaa.

Tien tilapäinen sulkeminen ja työn tekeminen tiellä, 189 ja 190 §:t

Esitysluonnoksen ehdotus vastaa pääosin nykyisin voimassa olevaa lainsäädäntöä (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t). Tiellä tehtävään työhön liittyvää liikenteenohjausta ja tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevaa sääntelyä olisi kuitenkin tarpeen tarkentaa erityisesti ylempänä kohdassa Liikenteenohjauslaitteet mainituin tavoin, erityisesti yleisö-tapahtumien osalta.

Akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa, 116 §

Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessakin, ns. telikevennyksen salliminen luistonestojärjestelmänä, mikäli siitä ei aiheudu tielle vahinkoa. Siltojen kansilla tätä ei kuitenkaan tulisi sallia. Helsingin siltatyypit ovat tämän osalta haavoittuvampia kuin muualla Suomessa.

Helsingissä on lisäksi runsaasti erilaisia maanalaisia rakenteita, muun muassa kansirakenteita, joiden kantavuus ei kestä painavia ajoneuvoja. Sallittujen ajoneuvomassojen kasvaminen voi tulevaisuudessa muodostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelu- tai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla kaatuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla. Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämistä tällaisilla rakenteilla olisi siis tarpeen harkita.

Liikennemerkkit, yleistä

Yleisesti liikenteeseen käytettyjen kauppojen, sairaaloiden ym. yksityisten piha-alueiden liikennemerkkit tulisi luonnoksen mukaan hyväksyttävä kunnalla. Vaikka kunta voisi ehdotuksen mukaan periä luvista maksun, Helsinki ei pidä käytäntöä kustannustehokkaana eikä mielekkäänä.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusalueetta. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnot eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Siirtokehotusmerkki, I 13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemeriksi I 13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualueella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Tämä tilanne on syytä säilyttää, sillä esimerkiksi siirtokehotuksen voimassaoloalueella muiden pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien peittäminen aiheuttaisi kohtuutonta viivästystä ja haittaa muun muassa kunnossa- ja puhtaanapitotöille, tilapäisille liikennejärjestelyille sekä pysäköinninvalvonnalle. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, merkitystä ja vaikutusalueutta olisi tarpeen täsmentää esitysluonnoksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitäessä on mahdollista varautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkin taustapuolella oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentämän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Muutos liikennemeriksi esityksessä esitetystä muodossa on ongelmallinen. Täsmennyksenä tulisi kuitenkin lisätä ”Tienpitoon liittyvien töiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväritään keltainen. Muiden syiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväritään valkoinen.”

Perusteluna edellä esitetulle jaottelulle on, että katualueiden varauksissa käytettävissä merkeissä on osoittautunut olevan ongelmia merkittävissä ja asettamiskäytännöissä. Nämä ovat aiheuttaneet ongelmia tienpitoon liittyvissä toiminnoissa. Siirtokehotuksien värierottelu tukisi nykyistä käytäntöä ja parantaisi tienpitoon liittyvien merkkien havaittavuutta.

Myös liikenteenohjauslaitteen asettamiseen esitysluonnoksen mukaisesti kuuluvan valituskelpoisen hallintopäätöksen teko esimerkiksi kunnossapitoon liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä on niiden suuren määrän takia epärealistista toteuttaa suuruudeltaan Helsingin kokoisessa kaupungissa. Pelkästään tavanomaiseen kadun kunnossapitoon liittyviä tilapäisiä liikennejärjestelyjä, joihin liittyy ajoneuvojen siirtoja, tehdään Helsingissä noin neljä tuhatta vuosittain. Esitysluonnoksen



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

mukainen menettely vaikeuttaisi kunnossapitotoimintaa ja sitoisi koh-
tuuttomasti resursseja.

Reunapaalu, I 12

Reunapaalun väriksi tulisi harkita keltaista. Reunapaalu muodostaa tär-
keän optisen ohjauksen välineen alemman tieverkon teillä, jotka ovat
usein kapeita ja reunapaalu on usein myös sijoitettu siten, että se jää
osin auraslumen peittämäksi tai likaantuu herkästi. Paalun näkyvyyttä
olisi mahdollista parantaa keltaisella värillä.

Risteysruudukko

Esityksessä risteysruudukko on väritään keltainen. Esitetään ruudun
väriksi jatkossakin valkoista nykykäytännön mukaan. Perusteluina voi-
daan esittää seuraavaa:

Käytännössä kaikki ruudukot ovat nykyisin valkoisia ja sijaitsevat käy-
tännössä alueilla, jotka pidetään lumettomina läpi vuoden. Keltainen
väri ei tuo siten havaittavuuteen merkittävää etua. Keltaisten merkintö-
jen tekeminen laadukkaasti on vaikeaa. Ristikot sijaitsevat tyypillisesti
kohdissa, jossa on vilkas liikenne. Tällöin ainoa hyvin käyttöä kestävä
tapa on tehdä ne massamerkintänä. Keltaisen massan käyttö tuo kui-
tenkin suuria haasteita, koska sen tarve on jatkossa erittäin vähäinen
pituussuuntaisten keltaisten merkintöjen pääsääntöisesti poistuessa.
Keltaisen massamerkinnän tekeminen edellyttää käytännössä kahta
erillistä merkintäpataa, keltaiselle ja valkoiselle värille omansa, jotta vä-
rit pysyvät merkintävaiheessa halutunlaisina ja puhtaina. Kokemukses-
tä tiedetään yhdellä padalla tehtävän keltaisen ja valkoisen johtavan
helposti tulokseen, jossa valkoisen sävy on käytännössä kellertävä pit-
kään keltaisen massan käytön jälkeen seuraavissa massaerissä. Tä-
mä kahden padan vaatimus rajaa heti sitä, missä määrin kunnat ja ura-
koitsijat pystyvät tekemään töitä suurten laitekulujen vuoksi. Tämä puo-
lestaan edelleen rajaa sitä, kuinka nopeasti merkintöjä pystytään uusi-
maan tai korjaamaan. On tärkeää huomata ero muiden keltaisten mer-
kintöjen (M4, M5) ja risteysruudun (M18) välillä on työtekniinen ero,
pysäyttämisrajoitus (M4) ja keltainen reunamerkintä (M5) joutuvat pal-
jon pienemmälle kulutukselle, ovat laajuudeltaan pienempiä ja ne voi-
daan tehdä sijaintinsa vuoksi käytännössä aina maalaamalla, jolloin
vaihto eri värien välillä ei ole samanlainen ongelma kuin massamerkin-
nöissä.

Ajoneuvon joutokäytön kiellot

Lakiesityksen 55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman jouto-
käynnin kiello, koskee ajoneuvojen joutokäyttöä. Joutokäyntirajoitus on
osoittautunut ongelmalliseksi tarkkaan rajatuissa ajoneuvojensiirtoon



18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

liittyvissä tehtävissä, eli siirronvalvojan tehtävissä. Siirronvalvojat ovat saaneet tienpidon tehtävää suorittaessaan pysäköintivirhemaksuja joutokäyntisäännöksen perusteella.

Siirronvalvonta on osa tienpitoa ja siihen käytetään pääsääntöisesti henkilöautoa, jota käytetään hyvin samantapaisesti kuin pysäköintivalvontaan käytettävää ajoneuvoa. Autoa joudutaan siirtokehotuskoh-teissa siirtämään lyhyitä matkoja, osa kohteista saadaan kirjattua au-tosta, osassa käydään kävellen kirjaamassa. Joutokäyntirajoitus ai-heuttaa tällaisessa työssä tietyissä sääolosuhteissa isoja ongelmia niin liikenneturvallisuuden (ikkunoiden huurtuminen jne.) kuin työturvallisuus-osalta autosta sisään ja ulos kuljettaessa ja siksi olisi perusteltua antaa siirronvalvontaan käytettävälle ajoneuvolle poikkeus tyhjäkäynti-säännöksistä olosuhteiden sitä edellyttäessä

Poikkeus koskee hyvin rajattua ajoneuvojoukkoa koko maassa, kysee-seen tulee enintään muutama kymmenen autoa koko Suomessa. Näin ollen vaikutukset ympäristölle ovat minimaaliset, mutta kadunpidon su-juvuudelle ja taloudellisuudelle suuret. Sanamuoto voisi olla tällöin esi-merkiksi:

[...] kiireellisessä tehtävässä olevan hälytysajoneuvojen, liikenteenval-vojan tai siirronvalvojan virkatehtävässä käyttämän ajoneuvon sekä katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.

Muita näkökohtia

Yleisesti lakikokonaisuudessa tulisi huomioida hitaasti liikkuvien tai pai-kallaan olevien ajoneuvojen ja erityisesti työkoneneiden turvalliset sekä sujuvat toimintaedellytykset katu- tai piennaralueella suoritettavis-sa työtehtävissä. Lisäksi moottorityökoneelle on sallittava hinattavan li-sälaitteen tai perävaunun hinaaminen liikenteessä.

Uudessa laissa on huomioitava jalankulkualueille, pyöräilyalueilla, ka-tualueilla ja välittömästi liikennealueen lähistöllä suoritettavien työtehtä-viendigitalisoinnin, automatisoinnin ja robotisoinnin mahdollistaminen. Lainsäädännön tulee mahdollistaa hyötyliikenteen nopea automatisointi sekä korkeasti automatisoidusti tai täysin automaattisesti suoritettavat työt liikenteen seassa.

Lakiin on kirjattava velvoite huomioida kadun koko poikkileikkauksen osalta ylläpidon tarvitsema tilaulottuma. Esteettömyyden varmistami-seksi on huomioitava katupinnan sekä siitä erotetun jalkakäytävän ra-kenteellinen tasaisuus. Tämä parantaa talvikunnossapidon toiminta-e-dellytyksiä. Laissa on huomioitava sähköisen liikenteen latauspisteiden merkintäyksinkertaisella ja yksiselitteisellä liikennemerkillä. Ajoneuvo-je-n latauspisteiden ennako-opastaminen on sallittava liikennemerkein



Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus

Pöytäkirjanote

15/2017

19 (21)

Kaj/5

18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Käsittely

Vastaehdotus:
Hannu Tuominen:

Esitän kappaleen (25) viimeinen lause muutettavaksi:

"Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnot eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaista tulisi voida osoittaa myös liikennemerkillä."

Kannattaja: Laura Rissanen

Vastaehdotus:
Laura Rissanen:

Poistetaan kohdasta (9) seuraavat lauseet:

"Kaupunginhallitus ehdottaa, että esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion."

Kannattaja: Arja Karhuvaara

1. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Hannu Tuomisen vastaehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 13

Veronika Honkasalo, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Silvia Modig, Osku Pajamäki, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Laura Rissanen, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka

Tyhjä: 1
Tatu Rauhamäki

Poissa: 1
Lasse Männistö

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Kaupunginhallitus hyväksyi Hannu Tuomisen vastaehdotuksen äänin 0 - 13 (1 tyhjä, 1 poissa).

2. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Laura Rissanen vastaehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 9

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Silvia Modig, Osku Pajamäki, Tuomas Rantanen, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka

Ei-äännet: 5

Arja Karhuvaara, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Poissa: 1

Lasse Männistö

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 5 (1 poissa).

Kaupunginhallitus hyväksyi Hannu Tuomisen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024
hannu.hyttinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017
- 2 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi
- 3 lausunto Stara_170317.pdf
- 4 Ympäristökeskuksen lausunto kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta allekirjoitettu.pdf
- 5 HKL:n lausunto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Y-tunnus	Tilinro
PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI helsinki.kirjaamo@hel.fi	Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginhallitus	+358 9 310 1641 Faksi +358 9 655 783	0201256-6	F10680001200062637 Alv.nro F102012566



Helsingin kaupunki
Kaupunginhallitus

Pöytäkirjanote

15/2017

21 (21)

Kaj/5

18.04.2017

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 28.4.2017.

Kaupunginhallitus

Lauri Menna
pöytäkirjanpitäjä

116394 Post 170426 (1) 170427 0006 1133x1mg cfo9af 160 c1/1 21/23

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinho
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 91 §

