

Dno TEKLA/824/2017

95 § Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta

Tieliikennelain kokonaisuudistuksesta on mahdollista antaa lausuntoja 13.4.2017 saakka.

Esitettävä laki kokoaa yhteen tieliikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön. Sen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Näin toimien pyritään ylläpitämään ja edistämään liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta, vaikuttamaan ympäristön tilaan myönteisesti sekä mahdollistamaan tieliikenteen automaatiota.

Riihimäen kaupunki toteaa lakiesitykseen lausunnossaan teknisen lautakunnan alaisista asioista seuraavaa:

Päätöksenteko liikenteenohjauslaitteiden asettamisessa:

"Päätöksentekoa liikenteenohjauslaitteissa tarkennettaisiin. Ohjauslaitteesta päättäisi maantielle tienpitoviranomainen. Kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle laitteesta päättäisi kunta sekä muulle kuin edellä mainitulle tiealueelle muu tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen".

Edellä olevan mukaan lakiluonnos sisältää esityksen, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle esim. markettien, sairaaloiden ja virastojen pysäköintialueet. Käytännössä siis kunnat joutuisivat antamaan suostumuksen yksityistien lisäksi (mikä ollut käytännössä nykyisen lain soveltamiskäytäntö) muillekin vastaaville yleiselle liikenteelle tarkoitetuille alueille.

Riihimäen kaupungin näkemyksen mukaan muutos tarkoittaisi käytännössä hallintopäätöksineen kuntien resurssitarpeiden ja vastuiden lisäämistä nykyisestä, eikä niin ollen pidä ehdotusta tältä osin hyvänä.

"Tilapäistä käyttöä varten laitteesta voisi päättää poliisi, rajavartiolaitos, tullimies tai pelastusviranomainen".

Epäselväksi jää, koskevatko lainkohdassa kuvatut menettelytavat myös tilapäisistä liikennejärjestelyistä päättämistä esimerkiksi tiellä tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman vuoksi. Laista tulisi yksiselitteisesti ilmetä, mikäli tilapäisyydellä tarkoitetaan välitöntä liikenteenohjaustarvetta, joka voisi johtua esimerkiksi liikenneonnettomuudesta.

"Pysyviä liikenteenohjauslaitteita koskeva päätös olisi toimitettava Liikennevirastolle ohjauslaitetta koskevan paikkatiedon tallentamiseksi

tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään”.

Edellä mainittu tietojärjestelmä hyödyntäisi reittivalinnoissa, varoitusten saamiseen ajoneuvon tietojärjestelmään ja pidemmän ajan kuluessa automaattisessa ajamisessa, mutta lisäksi kuntien resurssitarpeita.

Pysäköinti ja pysäyttäminen:

Vasemmalle puolelle pysäköinti

Laissa ehdotetaan pysäköinnin sallimista vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä. Nykyisen lain mukaan ajoneuvo on pysäytettävä ja pysäköitävä tien oikealle puolelle.

Vasemmalle puolelle pysäköinnin sallimista perustellaan kansainvälisyydellä, jakeluliikenteen sujuvoittamisella ja jakeluliikenteen kuljettajan turvallisuudella ja sillä, että mahdollisesti se vähentäisi autoilua kaupunkien keskustoissa. Esityksen mukaan tutkimusta liikenneonnettomuuksien lisääntymisestä ei ole. Vasemmalle puolelle pysäköidyllä autolla liikkeelle lähdettäessä siirrytään suoraan vastaantulevien kaistalle mahdollisesti muiden pysäköityjen autojen takaa, joten huonon näkemän vuoksi se mitä todennäköisimmin lisää onnettomuuksia. Lisäksi sillä saattaa olla yleistä pysäköintikuria vähentävä vaikutus. Riihimäen kaupungin näkemyksen mukaan pysäköintiä vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä ei tulisi sallia. Jos vasemmalle puolelle pysäköinti sallitaan, tulisi kuljettajan selonottovelvollisuutta täsmentää. Eli kuljettajalle tulee kuulua pysäköintiä tai pysäyttämistä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen

Jos liikennemerkki velvoittaa ilmoittamaan pysäköinnin alkamisajan, niin se voitaisiin ehdotuksen mukaan ilmoittaa esimerkiksi voimassa olevan lain mukaisella pysäköintikiekolla tai digitaalisella pysäköintijärjestelmällä. Pysäköinnin alkamisaika voisi olla myös merkitty paperille kynällä. Riippumatta merkintätavasta alkamisajan tulisi olla merkitty selvästi ja sen tulisi olla helposti havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta. Eli mikä tahansa selkeästi havaittava tapa ilmoittaa pysäköinnin alkamisaika olisi uuden lain mukaan mahdollinen.

Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta edellinen aiheuttaisi epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa. Sotkuiset kojelaudat, epäselvät ja vaihtelevat käsialat heikentäisivät tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia. Kirjava käytäntö pysäköinnin alkamisajan ilmoittamisessa tulisi mitä ilmeisimmin lisäämään pysäköintivirhemaksuista annettujen oikaisuvaatimusten määrää ja sitä kautta julkisen hallinnon kustannuksia. Pysäköintikiekon hankintaa ei voida pitää kohtuuttomana kustannuksena tai käyttöä hankalana, joten sen käyttö pysäköinnin alkamisajan ilmoittajana tulisi säilyttää myös uudessa lakiehdotuksessa. Toimiva pysäköinninvalvonta edistää pysäköintipaikkojen saatavuutta, liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Pysäköintiä ja pysäyttämistä selkeyttäviä uudistuksia:

- Tieliikennelaissa säädettäisiin pelastuslain ohella, että pysäköinti olisi kielletty pelastuslaissa säädetyllä pelastustiellä.

-Pysäyttäminen olisi aina sallittua pakollisen liikenne esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen taikka hätätilanteen vuoksi. Linja-autopysäkillä saisi pysähtyä näissä erikseen säädetyistä kielloista huolimatta.

-Vammaispysäköinti-käsitteestä luovuttaisiin. Sen sijaan tulisi käsite liikuntarajoitteisen pysäköinti. Liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella pysäköintiä hieman tarkennettaisiin. Pysäköintitunnuksella ei saisi pysäköidä sellaiselle alueelle tai paikalle, joka olisi osoitettu liikennemerkillä vain tiettyjen ajoneuvojen pysäköintiin.

Tiemarkinnät

"Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva ovat väriltään keltaisia. Ajosuunnat erottava keskiviiva ja muut ajokaistaviivat ovat valkoiset. Lähes kaikissa muissa EU- valtioissa on käytössä yksivärijärjestelmä, jossa ajoradan kaikki pysyvät keskilinjan tiemarkinnät tehdään valkoisella värillä. Norjassa ja USA:ssa kaikki ajosuunnat erottavat pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia.

Toteuttamisvaihtoehto tieliikennelakia uudistettaessa on se, että sulkuviivan ja varoitusviivan väri vaihdetaan keltaisesta valkoiseksi".

"Suomi on tehnyt varauman keltaisen värin käytöstä kansainvälistä liikennemerkkisopimusta täydentävään eurooppalaisen sopimuksen tiemarkintäpöytäkirjaan.

Keltaisen värin käyttöä puoltaa se, että kuljettaja erottaa keltaisen sulkuviivan valkoisten tiemarkintöjen joukosta helpommin. Päivänvalossa keltainen tiemarkintä koetaan kirkkaampana kuin valkoinen ja talvella tietyissä oloissa keltainen näkyy lumen alta valkoista paremmin.

Kahden värin käyttö viestii kuljettajalle viestiä viereisen kaistan ajosuunnasta: sulkuviiva on keltainen, kun se erottaa vastakkaiset ajosuunnat toisistaan ja muulloin valkoinen. Voidaan otaksua, että kuljettajat kunnioittavat keltaista sulkuviivaa enemmän kuin valkoista sulkuviivaa.

Värikoodi on myös tehokas tunnistin: kuljettajat ovat oppineet, että keltainen sulkuviiva tarkoittaa ohituskieltoa.

Valkoisen värin käyttöä keltaisen sijaan puoltavat valkoisen värin parempi paluuheijastavuus erityisesti märkänä. Keltaista väriä on myös vaikea tunnistaa keltaiseksi pimeällä. Lähes kaikki Euroopan valtiot ovat siirtyneet yksivärijärjestelmään tien keskilinjan merkinnöissä, jolloin keltainen väri on varattu tilapäismerkintöjä varten. Yhtä väriä käyttämällä voidaan tiemarkintöjen kustannuksia alentaa. Hallitus esittää, että Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva olisivat jatkossa valkoiset".

Kuten esitysluonnoksessakin todetaan, kahden värin käyttö viestii kuljettajalle viereisen kaistan ajosuunnasta ja voidaan olettaa, että

kuljettajat kunnioittavat keltaista sulkuviivaa enemmän kuin valkoista sulkuviivaa. Lisäksi kuljettajat ovat oppineet, että keltainen sulkuviiva tarkoittaa ohituskieltoa. Keltaisen värin käytön merkitys korostuu etenkin maanteillä, joissa kohtaamisonnettomuuksien seuraukset ovat usein vakavia. Mahdollisesti keltaisesta väristä luopumisen seurauksena päädyttäisiin useissa kohteissa ohituskielto merkitsemään liikennemerkeillä. Selvityksessä arvioitu kustannussäästö on hyvin pieni verrattuna mahdollisesti lisääntyvien liikenneonnettomuuksien kustannuksiin. Nykyinen kahden värin käyttö merkintätapana on tiellä liikkujille erittäin selkeä eikä siitä tulisi luopua.

Esitysluonnoksen mukaan pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä pelkin maalauksin valkoista P-merkkiä käyttäen. Talviolosuhteissa merkinnän havaitseminen voi olla mahdotonta.

Suojatie

"Suojatienmääritelmää uudistettaisiin. Suojatie olisi sekä liikennemerkillä että tiemerkinällä merkitty tielle merkitty alue. Merkinnät parantavat suojatien havaittavuutta kaikkien tienkäyttäjien kannalta. Voimassa olevan lain mukaan suojatie on mahdollista merkitä vain liikennemerkillä tai tiemerkillä."

Ehdotuksen mukaan tiemerkinää ei tarvitsisi tehdä silloin jos se ei teknisesti olisi mahdollista (esim. sorapäällysteiset tiet). Uuden määritelmän mukaan suojatietä ei olisi jos vain toinen kriteereistä täytyisi. Esimerkiksi kadunrakennustöiden tai muiden kadulla tehtävien tilapäisten töiden yhteydessä suojateiden paikkaa joudutaan väliaikaisesti muuttamaan. Uuden määrittelyn mukaan myös väliaikainen suojatie tulisi merkitä molemmilla tavoilla. Menettely lisäisi ylimääräistä työtä ja kustannuksia, joka saattaisi johtaa siihen, että lyhytaikaisissa siirroissa tai sääolosuhteiden vuoksi suojatie jätettäisiin kokonaan merkitsemättä. Merkitsemättä jättäminen heikentäisi jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta.

Nykyinen määrittely suojatien merkinnän osalta on riittävä. Pääsääntöisesti pysyvät suojatiet jo nykyiselläänkin merkitään sekä liikennemerkillä että tiemerkinällä silloin kun se teknisesti on mahdollista. Lukuun ottamatta tilapäisiä liikennejärjestelyjä tai jos esimerkiksi sääolojen vuoksi ei maalausmerkintöjä voida heti päällystyksen jälkeen toteuttaa.

Pyöräily ja väistämissäännöt

Pyöräillä voisi yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä. Sääntely edistäisi pyöräilyä ja on siten kannatettava muutos.

Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi uuden lain mukaan käytettävä aina karkikolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie.

Nykyisen ohjeen mukaan: "Lisäkilpeä voidaan käyttää merkin 231 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) ja 232 (pakollinen pysäyttäminen)

yhteydessä. Lisäkilpeä on syytä käyttää erityisesti tilanteissa, joissa on lyhyet näkemät tai joissa on muuten vaikea havaita risteävää pyöräliikennettä”.

Riihimäellä lisäkilpeä käytetään tällä hetkellä niissä risteyksissä, joissa näkemät ovat huonot ja / tai pyöräilijöitä paljon. Ehdotuksen mukainen jokaisen kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen aina kärkikolmion yhteydessä ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta, koska merkkien suuri määrä katualueella hankaloittaa merkkien havaittavuutta ja lisäksi se vähentää merkkien yleistä uskottavuutta. Uudistus lisäisi merkkien määrää risteyksissä ja kuntien kustannuksia. Nykyinen ohjeistus kaksisuuntainen pyörätie lisäkilven käyttämisestä on hyvä eikä sitä tulisi muuttaa.

Hajallaan olevat ajoneuvon väistämissäännöt koottaisiin yhteen pykälään. Uusi sääntö olisi se, että jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä jalankulkijaa, pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä. Tällä hetkellä väistämisvelvollisuus on vain jalankulkijaa kohtaan, ellei liikennemerkillä muuta osoiteta. Tämä saattaa lisätä epätietoisuutta väistämisvelvollisuudesta ja väistämissäntö suhteessa tasa-arvoisiin risteyskiin pitäisi avata paremmin.

Pyörätien jatkeen merkitseminen

Tiemerkintä pyörätien jatke merkittäisiin vain, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi tärkeä väistämissäännön ymmärrettävyyden kannalta ja sitä kautta liikenneturvallisuuden kannalta. Muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely saataisiin tukemaan paremmin toisiaan. Uudistuksen toteutuminen edellyttäisi usean vuoden siirtymäaika, koska uudistus johtaisi mittaviin muutoksiin ja sitä myötä myös huomattaviin kustannuksiin kunnissa.

Ehdotuksessa on jätetty kokonaan pois sekä pyöräilykypärän että heijastimen käyttöön viittaavat tekstit, vaikka molempien käytöllä on kiistattomia turvallisuushyötyjä. Ja vaikka laissa ei voida esityksen mukaan käyttää yleensä-sanana kaltaisia ilmaisuja, tukisivat laissa olevat suositukset niiden käyttöä lisääviä toimenpiteitä.

Kaikkien toteutuvien muutosten osalta tulisi käynnistää mittava tiedotus- ja valistuskampanja. Viitaten aiempiin lakimuutoksiin, esimerkiksi vaikka pyörätieltä ajoradalle tulevan pyöräilijän väistämisvelvollisuus on ollut voimassa jo vuodesta 1997, sääntötuntemuksessa on edelleen puutteita. Vuonna 2012 valmistuneessa tutkimuksessa vain noin 34 prosenttia vastaajista tiesi pyörätien ja ajoradan risteämiskohdan väistämisvelvoitteen oikein (liikenneturva).

Aiheeseen liittyvät asiakirjat löytyvät liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivuilta:

- lausuntopyyntö

<https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=226984>

- Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi
<https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=227022>

- kaikki asiakirjat
<https://www.lvm.fi/lausuntopyynnot/-/mahti/asianasiakirjat/63026>

(a-mj)

Ehdotus/katupäällikkö:

Tekninen lautakunta päättää antaa Liikenne- ja viestintäministeriölle edellä olevan lausunnon hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi.

Päätös:

Keskustelun kuluessa jäsen Mirja Lammi esitti, että lausunnossa tulisi hyväksyä pysäköinti vasemmalla puolella kaksisuuntaisella tiellä ja, että mikä tahansa selkeästi havaittava tapa ilmoittaa pysäköinnin alkamisaika olisi mahdollinen. Jäsen Jones Pohjanvuori ehdotti, että siitä poistetaan lause ”Riihimäen kaupungin näkemyksen mukaan pysäköintiä vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä ei tulisi sallia” sekä kappale ”Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta edellinen aiheuttaisi epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa. Sotkuiset kojelaudat, epäselvät ja vaihtelevat käsialat heikentäisivät tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia. Kirjava käytäntö pysäköinnin alkamisajan ilmoittamisessa tulisi mitä ilmeisimmin lisäämään pysäköintivirhemaksuista annettujen oikaisuvaatimusten määrää ja sitä kautta julkisen hallinnon kustannuksia. Pysäköintikielikon hankintaa ei voida pitää kohtuuttomana kustannuksena tai käyttöä hankalana, joten sen käyttö pysäköinnin alkamisajan ilmoittajana tulisi säilyttää myös uudessa lakiehdotuksessa. Toimiva pysäköinninvalvonta edistää pysäköintipaikkojen saatavuutta, liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.” Mirja Lammi kannatti Jones Pohjanvuoren ehdotusta.

Jäsenet Tero Rekimäki ja Aki Pöyry kannattivat Mirja Lammin ehdotusta.

Koska oli tehty katupäällikön päätösehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, puheenjohtaja määräsi suoritettavaksi äänestyksen siten, että katupäällikön päätösehdotuksen puolesta äänestetään ”jaa” ja Mirja Lammin ehdotuksen puolesta ”ei”. Äänestys suoritettiin kättä nostamalla.

”Jaa” äänesti (5): Riitta Romu, Petri Mattila, Jarmo Levänen, Kirsti Leskenmaa ja Jouni Selenius.

”Ei” äänesti (5): Mirja Lammi, Jones Pohjanvuori, Tero Rekimäki, Aki Pöyry ja Marja Tarkkonen.

Tasatilanteessa voittaa se ehdotus, jota puheenjohtaja on äänestänyt, joten lautakunta on päättänyt antaa lausunnon Liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi pohjaehdotuksen mukaisen lausunnon Jones Pohjanvuoren ehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Täytäntöönpano päätösote / kirjaamo@lvm.fi
päättösite/ pysäköinnivalvonta@riihimaki.fi
Muutoksenhaku päätösote / katu- ja puistoyksikkö: Bergström
Lisätietoja antaa ei muutoksenhakuoikeutta (KuntaL § 91)
liikennesuunnittelija Anna-Maija Jämsén, puh. 019 758 4930

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta
pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa
virallisesti.

Riihimäki 7/4 2017

Pöytäkirjan pitäjä: 
