

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausuntonani 15.2.2017 päivätystä tieliikennelakiesitysluonnoksesta totean seuraavaa:

1. Pyöräilystä

Esitys sisältää pyöräliikenteen kannalta monia tervetulleita uudistuksia. Pyöräilyn sujuvuutta voisi edelleen parantaa sallimalla polkupyörällä kääntyminen oikealle punaisen valon palaessa erityistä varovaisuutta noudattaen, jos se voi tapahtua muuta liikennettä estämättä. Lisäksi valo-ohjattujen risteyksien polkupyöräopastimissa tulisi voida käyttää vilkkuvaa keltaista valoa myös muualla kuin erillisellä pyörätiellä (esim. pyöräkaistoilla), jos risteävää ajoneuvoliikennettä ei ole.

Väistämissäännöt sisältävä 25 § olisi syytä kirjoittaa selkeämmin. Maallikkopyöräilijän näkökulmasta se on esitettyssä muodossa vaikeaselkoinen. 3 mom 5) kohdan nojalla ajoneuvon kuljettajan on väistettävä pyörätietä käyttävää pyöräilijää ylittäessään pyörätietä. 4 mom nojalla pyöräilijän on kuitenkin väistettävä muuta liikennettä ajoradalle tullessaan, jollei edellä mainitusta muuta johdu. Pyöräilijä saattaa helposti kuvitella olevansa pyörätiellä risteävää ajorataa ylittäessään. Pyörätien jatkeen käsite aiheuttaa jatkuvasti epäselvyyksiä. Tilannetta parantaa ehdotus siitä, että väistämisvelvollisuus olisi pyörätien jatkeen yhteydessä aina liikennemerkein tai liikennevaloilla osoitettu. Epäselvyyttä voi kuitenkin tällöin aiheutua, jos liikennevalot eivät ole toiminnassa. B7-merkkiin suhtaudun kriittisesti, koska se voi helposti sekoittua suojatien merkkiin, jossa pyöräilijöitä kuitenkin koskevat eri säännöt.

25 § 2 mom kääntymissäännössä todetaan, että käännyttyessä on väistettävä risteävää tietä ylittävää pyöräilijää. Olisi tarpeen määritellä, miten pitkälle säännön voimassaolo ulottuu, jos ylityskohta (esim. suojatie) ei rakenteellisista syistä ole välittömästi ajoratojen risteuksen vieressä.

Lisäksi todettakoon, että 25 § 5 mom, joka koskee raitiovaunun tai linja-auton sivuuttamista oikealta pysäkin kohdalla, voidaan poistaa vanhentuneena. Tällaisia korokkeettomia ajoradan keskellä olevia raitiovaunupysäkkejä, josta siis matkustajat astuisivat suoraan ajoradalle, ei ole ollut Helsingissä vuosikymmeniin. Linja-autopysäkitkin ovat lähes aina tien oikeassa reunassa, poikkeuksena linja-autoasemien laiturialueet.

49 §:ssä todetaan suuntamerkestä, että se on annettava hyvissä ajoin ennen kääntymistä ja sen tulee kestää toimenpiteen ajan. Kädellä annettava suuntamerkki voi tällöin vaikeuttaa polkupyörän hallintaa.

Jos pyöräilijän on käytettävä linja-autokaistaa kadulla, jossa pyörätietä ei ole, ehdotan että linja-autokaistan merkin E9 yhteydessä olisi aina käytettävä lisäkilpeä, jossa on polkupyörän symboli. Tämä osoittaisi kaikille selkeästi pyöräilijän paikan tiellä ja voisi lisätä turvallisuutta.

2. Pysäköinnistä

Esimerkiksi Helsingissä kadun varressa olevat, kadun suuntaiset maksulliset pysäköintipaikat on yleensä merkitty pysäköinti kielletty –merkillä sekä sen alla olevilla tarkemmat rajoitukset sisältävillä lisäkilvillä. Joissakin tilanteissa paikat on kuitenkin merkitty pysäköintipaikan sinipohjaisella P-merkillä sekä vastaavilla lisäkilvillä. On ristiriitaista ja hämmentävää, että sama asia voidaan ilmaista sekä pysäköinnin kieltävällä että sallivalla merkillä, ja vieläpä niin että kieltomerkki on sallivampi kuin salliva merkki.

Pysäköinti kielletty –merkki sallii pysäyttämisen maksua suorittamatta. Sen sijaan esityksen 37 § 2 mom 8) kohdassa todetaan samoin kuin nykyisessä laissa, että maksulliselle pysäköintipaikalle ei saa pysäyttää eikä pysäköidä maksua suorittamatta. Lakia kirjaimellisesti tulkittaessa tämä johtaa kummallisiin tilanteisiin. Käytännössä auto on pakko pysäyttää ennen kuin maksun voi suorittaa. Jos auton pysäyttää hetkeksi vaikkapa matkustajien ottamista tai jättämistä varten, kuljettajan pitäisi kävellä lähimmälle lippuautomaatille suorittamaan maksu. Tähän toimenpiteeseen voi kulua moninkertainen määrä aikaa kuin olisi tarpeen.

Ehdotan, että maksulliset tai aikarajoitetut, ensisijaisesti pysäköintiin tarkoitetut kadunvarsipaikat olisi aina osoitettava merkillä E2 merkin C38 sijasta. Kadun suuntaisesti olevia paikkoja ei tällöin olisi välttämätöntä merkitä tiemerkinä. Lisäksi tulisi sallia lyhytaikainen pysäyttämisen maksutta. Merkki C38 tulisi varata paikkoihin, joissa pysäköinti on lähtökohtaisesti kielletty.

36 § 2 mom määrää pysäköimään ajoneuvon tien suuntaisesti. Mielestäni ei ole estettä pysäköidä muullakin tavalla, jos ajoneuvo vie silloin vähemmän pysäköintitilaa pituussuunnassa eikä vie normaalia enemmän tilaa leveysuunnassa.

37 § 2 mom 2) kohdassa kielletään pysäyttämisen ja pysäköinti mm. viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan ajateltua jatkoa ajoradalla. Mielestäni kadunvarsipysäköinnille ei ole estettä T-risteyksissä ”ajatellun jatkon” kohdalla, jos muut säännöt eivät sitä estä ja kadun leveys sen sallii. Varsin yleisesti tällaisiin paikkoihin on erikseen merkitty pysäköintipaikka.

41 §:ssä säädetään pysäköinnin alkamisajan ilmoittamisesta. Tätä pitää täsmentää niin, että pykälä koskee merkillä H20 eikä H19 rajoitettua pysäköintiaikaa. Pysäköintikiekon käyttöä koskevan sääntelyn purku on tervetullutta, ja aikarajoituksen laskenta on esityksessä selkeästi määritelty. Voimassaoloaikaa koskevan lisäkilven H18 osalta esitän harkittavaksi, pitäisikö joulu- ja juhannusaatto rinnastaa lauantaihin tai kirkolliseen juhlapäivään.

Juho Mörsky

Diplomi-insinööri ja tienkäyttäjä

Helsinki

Juho Mörsky