

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

13.4.2017

Liikennesuunnittelun Seura

Lausunto TLL HE-luonnoksesta (15.2.2017)

Johdanto

Liikennesuunnittelun Seura ei tähän mennessä ole saanut kutsua mihinkään tieliikennelain kokonaisuudistuksen valmisteluun liittyvän tilaisuuteen, saati itse lausuntopyyntöä. Lausuntopalvelu.fi on siis mitä mainioin media.

Liikennesuunnittelun seuralla ei ole mitään eristysisintressiä, johon taustamme vuoksi tulisi erityisesti puuttua. Katsomme siis TLL HE-luonnosta (jatkossa luonnos) yhtenä dokumenttina, josta nostamme esiin silmiinpistävimpiä seikkoja.

Kaiken kaikkiaan kannatamme lämpimästi luonnoksen henkeä. Siinä on pyritty huomioimaan keskeisiä liikenteen muutoksia ja niihin liittyviä lukuisia yksityiskohtia, erityisesti kaupunkiliikenteen oloissa (mm. suojatiet, talvirenkaiden käyttö, pyöräily ja raitoliikenne). Luonnos sisältää myös radikaaleja uudistuksia (erityisesti liikennevirhemaksu), joiden toteutus tulee kohtaamaan vastarintaa. Tätä on pidettävä kuitenkin luonnoksen ansiona.

Luonnoksen kokonaisuutta leimaa epätasaisuus. Juridiikkaan ja viranomaisten hallinnollisiin seikkoihin on perusteluissa ja vaikutuksissa kiinnitetty runsaasti huomiota. Sen sijaan luonnoksen yhteiskunnallisiin vaikutuksiin ei olla pureuduttu juuri lainkaan. Liikenneturvallisuusvaikutuksiin kyllä viitataan monessa kohdassa, mutta monin paikoin nekin on jätetty mekaanisen toteamisen tasolle (tehostuva ylinopeussakotus lisää liikenneturvallisuutta (ei suora sitaatti), vaikka niistä olisi ollut runsaasti tutkimuskirjallisuutta tarjolla.

Valmistelutyön haasteen on täytynyt olla valtava, sillä liikenne ja koko yhteiskunta on muuttunut paljon 1980-luvun alusta. Siksi onkin valittava todettava, että luonnoksen valmistelutyö on ollut selvästi aliresursoitua. Kiireestä kielivät myös lukuisat kirjoitusvirheet. Tästä syystä osa kommentteista on luonteeltaan editoriaalisia. Väliotsikointi seuraa pääosin luonnoksen otsikointia.

Yksityiskohtaisia kommentteja Liikennesuunnittelun Seuran hallituksen jäseniltä

Suomen liikennejärjestelmä

(s. 9) korjausvelan käsitettä ja laskutapaa voisi hiukan avata ainakin kertomalla, että kyse on optimaalisesta tasosta ja että koko velkaa ei ole tarkoitukseen maksaa. Vähintään olisi syytä mainita, että väylien korjausvelasta puolet kohdistuu rataväyliin, ei siis tieliikenneverkkoon.

Ajokortteihin liittyen (s.11) voisi käsitellä muutoksia kaupunkiseutujen nuorison ajokortin hankinnassa. Sillä on myös suoria vaikutuksia raskaan tavaraliikenteen toimintaedellytyksiin.

Ajoneuvojen automatisoituminen on ajankohtainen aihe, varsinkin jos tieliikennelakia uudistetaan yhtä harvoin kuin tähän saakka. Kerrankin lainsäädäntöä muokataan jo ennen itse kohdeilmiön todellista toteutumista. Olisi kuitenkin syytä olla hiukan kriittisempi aineistojen ja ilmiön suhteen. Autoteollisuuden visio vuodesta 2025 ei ole realistinen. Tässä jaksossa (s. 23) todetaan, että "Liikenne tuottaa entistä vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia, jos kuljetut matkat pidentyvät ja liikennesuorite kasvaa liikkumisen helppouden myötä." Ilmeisesti on ollut tarkoitus sanoa juuri päinvastoin.

Nykytila

Jalankulkijan paikasta tiellä (s. 51-52) todetaan mm., että "(e)rilaisten jalankulkijaryhmien näin tarkkaan ryhmittelyyn laissa ei enää ole välttämätöntä". Erittely voi varmaankin olla suppeampi,

mutta ohjattu lapsiryhmä on edelleen syytä mainita erittelyssä, sillä edes lapsia työkseen hoitavat henkilöt eivät aina ole tietoisia tästä oikeudesta.

Polkupyöräilyä koskevia muita määräyksiä (s. 57). Toisaalla luonnoksessa kritisoidaan vahvasti "yleensä"-sanon käyttöä. Kritiikki lienee paikallaan myös tässä yhteydessä.

Useassa kohdassa todetaan (mm. s. 58), että "jalankulkijoita lähestyttäessä nopeus on sovitettava lähelle jalkaisin liikkuvan nopeutta." Tämä ei edusta realismia, on valvonnan kohteena hankala, eikä tuota todellista sanktiota pyöräilijälle. Ilmauksen voisi muotoilla realistisemmin, esim.:
"...lähestyessään kolmea tai useampaa ryhmässä kulkevaa tai seisovaa jalankulkijaa, pyöräilijän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja tarvittaessa vähennettävä ajonopeuttaan."

Eryyiset pysäyttämiskiellot (s. 63) "8. Jos maksua ei ole suoritettu, pysäköintimittarin kohdalla ja muulla sellaisella pysäköintialueella, jonka käyttämisestä on vahvistettu..." (tekstistä puuttunee merkittävä osa)

Sivulla 64 virke "Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella ilmaistaan selvästi havaittavalla tavalla. Usein tapana on asettaa alueelle pysäköintikielto-liikennemerkki" on kummallinen, toimiihan usein yksityisellä alueella nimenomaan erilaisille kohderyhmille tarkoitettu pysäköintialue. Koska ympäristöministeriötä ei juuri kiinnosta määrittää/säännellä pysäköintikäyttämistä tonteilla, tulisi tieliikennelaisissa huomioida ainakin vartavasten suurimittaiseen pysäköintiin tarkoitettujen p-alueet, kuten suurten (yli 2000 k-m²) päivittäistavarakauppojen p-alueet, sillä niillä tapahtuu iso osa liikenneonnettomuuksista, joskaan vakavia henkilövahinkoja niissä tulee harvoin. Sen vuoksi yksityisillä p-alueilla tulisi käyttää tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä. Lisäksi ajojärjestys p-alueen sisällä tulisi olla selvästi merkitty esim. ns. karkikolmioin. Asiassa ei tarvittane erillisiä sanktioita, sillä jo esiintyminen tieliikennelaisissa tuottaisi merkittävää ohjausvaikutusta.

Sivulla 65 todetaan, että "Pysäytettäessä jalkakäytävälle tai pyörätielle on myös huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo kohtuuttomasti haittaa jalkakäytävällä tai pyörätiellä kulkemista." Tälle kohdalle tulisi harkita selkeä sanktio, sillä sekava (nimenomaan kielletty, mutta lukuisissa harkinnanvaraisissa poikkeustapauksissa sallittu) ja vaikeasti valvottava sääntö ja sen poikkeus häiritsee varsinkin polkupyöräilijöitä ja jalankulkijoita kantakaupunkioissa.

Sivulla 65 termi "purkausmiehistö" on seksistinen. Se tulee korvata termillä "purkaushenkilöstö".

Sivulla 69 "Saattue voi käytännössä olla kovalla nopeudella liikkuva, ääni- ja valomerkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämä "tummiin autojen" muodostelma." Ilmaus "vetämä "tummiin autojen" on

epäasiallinen ja huonoa kieltä. Sille lienee korvaava ilmaus/kuvaus poliisijoneuvojen suorittaman suojaamisen kuvauksissa/säännöissä.

Sivulla 117 kohta Yksityinen valvontamaksu. (...) "Pysäköintialueilla on kerrottu, että pysäköinti on alueella maksullista ja maksun laiminlyömisestä peritään valvontamaksu." On kuitenkin myös paljon yksityisen p-valvontayrityksen valvomia maksuttomia alueita, joilla on ehkä vain aika- tai esim. käyttäjäryhmäkohtainen rajoitus. Siksi olisi parempi ilmaus "...pysäköinti on alueella maksullista tai muutoin rajoitettua"

Luvut 3.2.3 (s. 148-) ja 3.2.5: LSS erityisen lämpimästi kannattaa luonnoksen esitystä. Jälkimmäisen perusteluihin voisi vielä lisätä maininnan kaupunkiseutujen ilmanlaadusta ja aivan erityisesti kantakaupunkien katukuilujen ilmanlaadusta. NASTA-tutkimusohjelman (2011-2013, ks. nasta.fi) mukaan keskimäärin puolet karkeasta katupölystä (PM10) aiheutuu nastarenkaiden irroittamasta päällysteestä. Keskimäärin vain neljännes katupölystä aiheutuu hiekoitushiekasta. Lisäksi voisi vaikutuksena mainita mahdollisen autonrenkaiden käytön kulttuurimuutoksen, jossa talvi- ja kesärenkaita saatetaan vaihtaa useamman kerran vuodessa. Tämä lisäisi rengasliikkeiden liiketoimintamahdollisuuksia ja tasaisi renkaiden kausivaihtopiikkejä.

sivu 149: Ilman heijastinta pimeässä ja jopa valaistulla katualueella sateisella syyssäällä liikkuva jalankulkija altistuu suurelle vaaralle. Jalankulkija tulisi velvoittaa jopa rangaistuksen uhalla käyttämään heijastinta taajaman ulkopuolella.

Keskeiset ehdotukset (3.3)

Liikenneympyrän määrittely (s.163). Risteystyyppiä tulisi nimittää kiertoliittymäksi. Näin liikennesuunnittelijat käyttäisivät samaa kieltä eikä tulisi mahdollisia epäselvyyksiä muun muotoisten kierrettävien risteysten kanssa. Liikenneympyrän voisi rajata tarkoittamaan sellaista suunnilleen ympyrän muotoista risteystä, jossa ei noudateta ympyrässä tai ympyrästä ulosajavan etuajo-oikeutta ja sisään ajavan väistämisvelvollisuutta, vaan ajajärjestys on osoitettu muulla tavoin. Tästä esimerkkinä Helsingissä ns. Haagan liikenneympyrä (liikennevalo-ohjaus) ja harvat ei vielä kiertoliittymiksi muutetut liikenneympyrät, esim. Helsingin Käpylässä Pohjolankadun ja Kullervonkadun risteys (oikealta tulevalla etuajo-oikeus).

Suojatien määritelmä (mm. s. 163). Luonnoksessa mainitaan suojatie 161 kertaa, mutta pyörätien jatke vain kaksi kertaa. Vasta HE-luonnoksen vaikutusten pohdiskelussa (hyvin keskeneräinen luku 4) todetaan pyörätien jatkeelle tietty tarve. Liikennesuunnittelun ja tienpidon kannalta kuitenkin pyörätien jatkeita on maassamme valtavasti. Tapauksissa jossa niitä ei muuteta pelkiksi suojateiksi, niiden toteutustavan voisi ainakin yhtenäistää. Nyt esim. Helsingissä pyörätien jatke on sijoitettu

suojatien viereen, kun taas monissa muissa kaupungeissa, ei kuitenkaan kaikissa, se on keskellä suojatietä.

Ajoneuvon kuljettaminen (s. 164). "Digitaalinen näyttö" on tässä yhteydessä vaikeasti ymmärrettävä termi. Viittaako se vain auton sisällä olevaan digitaaliseen näyttöön (maksulaitteen tai muun mobiililaitteen näyttö) vai myös esim. mobiilisovellukseen, josta pysäköinnintarkastaja voi esim. rekisteritunnuksen kirjoittamalla saada tiedon ao. auton pysäköinnin aloitusajankohdasta.

Uusista lisäkilvistä (s. 167). Lainsäädännössä ei liene mahdollista määritellä lisäkilpien sisältöä, jotka ovat pääosin vapaamuotoista tekstiä. Tässä tarkoitettaneen lisäkilvessä käytettävää uutta kuvasymbolia.

Tekninen laite ajon aikana. Luonnoksen (s. 168) kuvaus mahdollistaa mobiililaitteen näppäilyä, esim. tekstiviestin tai sähköpostin käsittelyn, joka sekin tuottaa kognitiivista kuormaa ja vie huomiota ajamiselta. Asia on hyvin vaikeasti määriteltävissä, saati valvottavissa, mutta tässä tekstikohdassa kyse lienee vain lapsuksesta.

Liikennevirhemaksu on uusi ja ehkä merkittävin yksittäinen asia luonnoksessa. Voisiko myös tienpitäjä asettaa liikennevirhemaksun (kieltoa, rajoitusta tai määrääystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämisestä), kuten se voi nykyään asettaa pysäköintivirhemaksun. Tämä mahdollistaisi helposti kunnille esim. alueellisen nastarenkaiden käyttökiellon, jota uusi Ruotsin mallin mukainen nastarenkaiden kieltomerkkinen tukee.

Yhteiskunnalliset vaikutukset / Vaikutukset tienkäyttäjiiin (s. 173). Ei voi sanoa, etteikö vaikutuksia olisi luonnoksessa lainkaan arvioitu. Viranomaisen omalta kannalta pohdiskelua ja todistelua on runsaasti. On kuitenkin kovin hämmentävää, että niinkin tärkeä ja laaja vaikutusalue kuin yhteiskunnalliset vaikutukset on käytännössä jätetty täysin lausuntojen varaan. Luvun 4.1 jakson Vaikutukset tienkäyttäjiiin hajanaiset heitot eivät edusta viranomaisvalmistelulta edellytettävää tasoa. Laajassa lausuntopyynnön saajien listassa on painopiste etujärjestöillä ja yrityksillä, joista jokainen katsoo vain omaa asiaansa. Lienee turha odottaa mitenkään koherenttia kontribuutiota lausujilta. Lain valmistelu tältä osin on ollut selvästi aivan liian aliresurssoitua. Jo pitkään on liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun piirissä tehty hyvinkin suppeissa infra-hankkeissa monenlaisia vaikutusarviota. Eikö näitä tietoja olla mitenkään voitu koota ja hyödyntää tätä luonnosta laatiessa? Ei myöskään voida vain todeta että ollaan yritetty olla sukupuolineutraaleja!

Vaikutukset tienpitoon alla todetaan, että ”uudistus aiheuttaisi kustannuksia lähes kaikille kunnille. Taloudellisia vaikutuksia ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida.” Varmasti olisi mahdollista, ja kustannuksia olisi syytä arvioida. Liikennemerkki- ja tiemerkinämuutokset ovat ilmeisesti aika mittavia, ja siirtymäaika on vain kaksi vuotta. Valtioon kohdistuvia kustannuksia (tienpitäjänä) käsitellään vain tiemerkinämuutosten osalta. Kohdan viimeinen kappale ei liity mitenkään väylänpitoon.

Karkein sosio-ekonominen vaikutus sentään todetaan ohimennen: Suurituloisten ylinopeussanktiot pienentyvät selvästi. Voisiko ajatella, että heille kiinnijäämisriskin minimoituminen haittaisi liikenneturvallisuutta? Se on mitä ideologisin ja poliittisin asia, joka ansaitsisi edes hiukan pohdiskelua.

Temaattisia kommentteja

Ohituksista:

Hyvä on, että nykyinen muoto (..on ohitettava vasemmalta..) poistuu mahdollisesti ohituspakoksi tulkittavana. Ehdotettu (...ohitetaan vasemmalta..) on parempi. Vielä parempi olisi: (.. ei saa ohittaa oikealta ellei..).

Lyhyellä tarkastelulla jää käsitys, ettei ohitusta ole edelleenkaan määritelty. Tapahtuuko useampikaistaisella ajoradalla ohitus, jos ohi ajetaan kaistaa vaihtamatta? Jos ei, niin ohituskielto useampikaistaisella tiellä liikenteen rauhoittamisen tarkoituksessa ennen kaistan päättymistä jää lähes vaikutuksettomaksi.

Vähimmäisnopeus:

Liikennemerkki vaikuttaa hätävarjelman liioittelulta ja saattaa johtaa käytöshäiriöihin. Hyöty – haittabalanssi lienee kyseenalainen. Väriyty (mutta ei muoto) on sama kuin lisäkilpenä käytettävässä nopeussuosituksessa, joka tarkoittaa enimmäisnopeutta. Merkki ei ole punakeltainen niin kuin muut kielto- ja rajoitusmerkit. Merkki ei salli nopeuden alitusta muusta syystä kuin liikennetilanne (esim. vaurioaltis kuorma kuoppaisella tiellä). Merkin käyttöön otosta ehdotetaan luovuttavan.

Liikenteestä poistetut ajoneuvot:

Ehdotetaan, että:

Tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä.

Tämä on uusi säännös. Se on hyvin paikallaan maanteiden, katujen ja yksityisteidenkin kohdalla, mutta vaikuttaa kohtuuttomalta, jopa tunkeilevalta muiden tealueiden (esim. huoltoasemat) osalta. Jos laki koskee myös autoliikkeiden pihvoja, tulee suurehkoja ongelmia. Säännöstä toivotaan tarkistettavan.

Ajokaistat:

Nyt ehdotetaan, että:

Jos ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, ajoneuvoa on kuljetettava oikeanpuoleisimmalla ajokaistalla, taikka muuta kaistaa pitkin, jos se käy haitatta päinsä. Kaistaa ei saa vaihtaa tarpeettomasti.

Muoto on tulkinnanvarainen. Millään kaistalla ajaminen ei käy päinsä ilman mitään haittaa. Kapasiteettisyistä pitäisi suosia vasenta kaistaa, mutta oikealta ohittaminen voidaan näilläkin väylillä kokea riskiksi. Voisiko norminpurkupyrimys osua tähän säädökseen? Nykysäännös lienee lähes vaikutukseton, joten mikään tuskin muuttuisi, jos koko ohje jätettäisiin pois. Tarpeettoman kaistanvaihdon kieltäminen on syytä säilyttää.

Erityisesti juridisia kommentteja

s. 311, 8 § Avustamisvelvollisuus. Voimassa olevassa laissa on säädetty erikseen yleinen avustamisvelvollisuus (TLL 57 §) ja onnettomuuteen osallisen avustusvelvollisuus (TLL 58 §). Esitysluonnoksen mukaan avustusvelvollisuus laajenisi koskemaan kaikkia tienkäyttäjiä. Muille kuin onnettomuuteen osallisille olisi hyvä säätää vain velvollisuus tarvittaessa kykynsä mukaan osallistua niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aiheutta.

s. 314, 19 § 2 momentissa voisi edellyttää Ruotsin tieliikenneasetuksen mukaisesti ”riittävän leveätä piennarta (Trafikförordning 1998:1276,3:12: Skyldigheten att använda vägrenen enligt första stycket 1–4 gäller endast om vägrenen är av tillräcklig bredd och i övrigt är lämplig att använda.), ts. Jos tien oikealla puolella on riittävän leveä piennar, jolla ajo käy haitatta ja turvallisesti päinsä, polkupyörää tai muuta moottoritonta ajoneuvoa on kuitenkin kuljetettava oikealla pientareella.

s. 318–319, 36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti: Liikenneturvallisuuden kannalta on kyseenalaista sallia vasemmanpuoleinen pysäköinti kaksisuuntaisella tiellä edes taajamassa.

s. 321, 41 § Pysäköinnin alkamisaika: Säännöksessä tulisi viitata pysäköintikiekon käyttöä koskevaan sääntökseen siten, että pysäköinnin alkamisajan voisi ilmoittaa joko pysäköintikiekolla tai muulla selkeästi havaittavalla tavalla.

s. 325, 57 §: Tienkäyttäjien varoittaminen: Pykälään olisi soveliasta lisätä 4 momentti, jossa säädettäisiin saksalaisen käytännön mukaisesti hätävilkkujen käytöstä ajoneuvon liikkuessa silloin, kun sen edessä on havaittavissa liikenne-este tai muu vaaraa aiheuttava tilanne.

s. 361, Luvun 6 otsikoksi tulisi muuttaa Tieliikenteen rikkomukset, poistaa 160 §:n 2 ja 5 momentit, 172 – 184 §:t kokonaan ja muulta osin sana ”liikennevirhemaksu” korvata sanalla ”rikesakko”.

Ylinopeuksia koskeva rangaistusasteikko (164 §) merkitsisi valvontatoleranssin kaventamista siten, että rikesakko määrätäisiin jo 1-5 km/h ylinopeuksista. Näin vähäinen ylinopeus ei juurikaan lisää onnettomuusriskiä ja onnettomuuden vakavuuteen sillä on vaikutus lähinnä taajamien alimmilla nopeusrajoitusalueilla.

Ylinopeusrikkomuksista esitetty liikennevirhemaksun porrastus on tarpeettoman yksityiskohtainen ja alentaa poliisin puuttumiskynnystä, joka voisi edelleen perustua esityksen 160 §:n 3 ja 4 momentin perusteella poliisin ohjeistukseen. Toisaalta Saksan esimerkin mukaisesti matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä korotettu rikesakko.

s. 362, edellä esitetyn perusteella voitaisiin 164 § kirjoittaa seuraavaan muotoon:

Jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu tai ajoneuvokohtainen taikka tämän lain 10 §:n tarkoittama nopeusrajoitus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron rikesakko;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 300 euron rikesakko;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 400 euron rikesakko.

Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron rikesakko;
- 2) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 140 euron rikesakko;
- 3) yli 20 kilometrillä tunnissa ja enintään 30 kilometrillä tunnissa 210 euron rikesakko;
- 4) yli 30 kilometrillä tunnissa ja enintään 40 kilometrillä tunnissa 280 euron rikesakko.

Matkustajia kuljettavan linja-auton ja vaarallisia aineita kuljettavan paketti- tai kuorma-auton kuljettajalle rikesakko tulee määrätä 1,5 -kertaisena.

Mopoilijalle voidaan kuitenkin määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko.

s. 369, 185 § Valvonta: Esitettyyn lakiin sisälly nykyisen TLL96a - 97 §:n kaltaista säännöstä rajavartio- ja tullimiehen liikennevalvontaan liittyvästä toimivallasta ja oikeuksista eikä esitys sisällä sellaisten säännösten sisällyttämistä muuhun lainsäädäntöön. Tällaiset säännökset tulisi sen vuoksi lisätä esitettyyn tieliikennelakiin.

185 § 4 momentin mukainen liikenteenvalvojan valtuus kieltää tai tarvittaessa estää ”maistellutta” kuljettajaa (joka ei ole syyllistynyt rikokseen) ajamasta, johtaisi suuriin käytännön ongelmiin, eikä ole perusteltua myöskään liikenneturvallisuuden kannalta. Poliisin oikeus matkan keskeyttämiseen on muutoinkin liian epämääräinen ja mahdollistaa mielivallan. Poliisilla on jo nyt mahdollista estää päihtyneeksi epäillyn henkilön ajo esim. tarkistusmittausta varten.

s. 372, 192 § Lain voimaantulo: Liikennevirhemaksun osalta laki tulisi tietojärjestelmien uudistamisen vuoksi voimaan kaksi vuotta muuta lakia myöhemmin. Mikäli liikennevirhemaksusta

luovuttaisiin, ei olisi myöskään tarvetta yhtä suureen tietojärjestelmien uudistamiseen, mikä toisi merkittäviä säästöjä. Esitysluonnoksen perustelujen mukaan sillä kumottaisiin voimassa oleva tieliikennelaki. Jos laki 6 luvun osalta tulisi voimaan myöhemmin, tulisi voimassaolevan tieliikennelain 103 – 105a §:ien säännökset jättää siihen asti voimaan.

Liikennemerkkiluettelo on alemman tason sääntelyä, jota ei tarvitse lakitasoisesti valmistella ja säätää. Liikennemerkkit perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja ne tulisi sisällyttää edelleen asetustasolla.

Toiskallio Kalle
Liikennesuunnittelun Seura - LSS:n hallituksen jäsenet