

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Porin kaupungin lausunto hallituksen esitysluonnokseen tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Tausta ja tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on 15.2.2017 lähettänyt lausuntokierrokselle tieliikennelakia ja eräitä siihen liittyviä lakeja koskevan esitysluonnoksen (Dno LVM/417/03/2013). Lausuntokierros päättyy 13.4.2017. Uudella lainsäädännöllä toteutettaisiin hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esitys toimeenpanisi valtioneuvoston joulukuussa 2016 antamaa periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuudesta.

Esitysluonnoksessa uusi laki kokoaisi yhteen tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädettäisiin. Lain rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin. Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon.

Porin kaupungin lausunto tieliikennelain esitysluonnokseen

Yleisesti ottaen on hyvä asia, että kaikki tieliikennettä koskevat lait ja asetukset kootaan yhdeksi kokonaisuudeksi. Seuraavassa on koottu kommentit koskien niitä lain osia, joiden kaupunki katsoo olevan erityisen positiivisia muutoksia nykyiseen lainsäädäntöön tai joita kaupunki pitää heikennyksenä nykytilanteeseen:

Lain 1 ja 2 pykälissä käsitellään tien ja yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen määritelmää. Kaupunki pitää ongelmallisena sitä, että jatkossa näiden alueiden ulkopuolella ei olisi enää sallittua käyttää virallisia liikennemerkkejä. Viralliset liikennemerkit ovat yleisesti tunnettuja ja ohjeistavat ajoneuvolla tai jalan liikkuvia. Lisäksi kaupunki katsoo, että laissa on tarpeen täsmentää tien ja maaston määritelmää – mitä lakia sovelletaan esimerkiksi puistokäytävillä? Kaupunki esittää kantanaan, että puistokäytävät luettaisiin laissa maastoalueiksi.

Pykälässä 14 käsitellään jalankulkijan paikkaa tiellä. Pykälässä on käsitelty pyörätiellä kulkemista, mutta ei erikseen jalankulkijan paikkaa yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Kaupunki esittää, että pykälään lisätään maininta siitä, että jalankulkijan tulee käyttää tien reunaa myös yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä.

Pykälässä 19 on esitetty, että jatkossa kaikilla ajoneuvoilla olisi mahdollisuus tarvittaessa käyttää suojatietä. Kaupunki ei puolla esitystä, koska polkupyörää lukuun ottamatta millä tahansa ajoneuvolla ajo aiheuttaa suojatiellä aina merkittävän riskin. Suojatien tulisi nimensä mukaisesti olla ensisijaisesti kävelijöiden (ja pyöräilijöiden) turvallinen tienylityspaikka. Kaupunki esittää, että suojatien käyttöoikeus rajattaisiin jalankulkijoihin, pyöräilijöihin sekä mopoilijoihin niillä pyöräteillä, joilla mopoilu sallitaan.

Pykälässä 25 on käsitelty väistämissääntöjä ja pykälässä 77 etuajo- ja väistämismerkkejä. Kaupunki pitää hyvänä, että uudessa laissa määritellään käsitteenä liikenneympyrä, sekä että jatkossa väistämisvelvollisuus risteyksessä –liikennemerkki velvoittaa väistämään ajoneuvoja riippumatta siitä, mistä suunnasta ajoneuvot ovat risteykseen saapuneet. Sanamuoto on kuitenkin melko yleinen ja jättää tulkinnanvaraa. Kaupunki esittääkin, että väistämissääntöjä vielä tarkennettaisiin mm. liikenneympyrän osalta, ja että tähän kirjattaisiin myös väistämisvelvollisuus liikenneympyrästä poistuttaessa.

Sen sijaan kaupunki ei pidä kannatettavana 77§:ssä esitettyä uutta liikennemerkkiä B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän ylityspaikassa). Merkki on liian samankaltainen olemassa olevan suojatiemerkin kanssa eikä itsessään anna selkeää kuvaa väistämisvelvollisuudesta. Näin ollen kaupunki esittääkin, että väistämisvelvollisuus tulisi aina osoittaa olemassa olevassa laissa määritetyillä, väistämisvelvollisuutta koskevilla liikennemerkeillä.

Esitysluonnoksen 36 pykälässä esitetään, että jatkossa pysäköinti sallittaisiin myös tien vasempaan reunaan. Kaupunki ei puolla esitystä, koska tämä loisi merkittävän liikenneturvallisuusriskin sekä autoa pysäköitäessä että pysäköinnistä poistuttaessa. Lisäksi autoilija ei näin ollen pystyisi näkemään, mitä mahdollisia pysäköintiä koskevia rajoituksia tien vastakkaisella reunalla on.

Pykälässä 38 (pysäköimistä koskevat kiellot) ei ole enää mainittu laissa aiemmin ollutta kieltoa pysäköinnistä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Sääntö on ollut erittäin tarpeellinen yksityisten kiinteistöjen pysäköinnin rajoittamiseen ja valvomiseen, joten kaupunki ei puolla lauselman poistamista uudesta laista.

Pykälässä 45 on käsitelty kävelykadulla ajamista ja pysäköintiä. Kaupunki pitää hyvänä, että lakia täsmennetään koskemaan myös perävaunujen pysäyttämistä ja pysäköintiä, koska kaikenlainen pysäköinti kävelykadulla on viime vuosina lisääntynyt aiheuttaen näin ollen turvallisuuden ja viihtyvyyden heikentymistä.

Pykälässä 71 esitetään, ettei tienpitoviranomaisen enää tarvitsisi kuulla liikenteenohjauslaitetta asettaessaan poliisia. Vaikka poliisin resurssit ovatkin rajalliset, pitää kaupunki tätä kuitenkin

merkittävänä heikennyksenä nykyiseen lakiin, koska tienpitoviranomainen saa poliisia kuullessaan tärkeää taustatukea päätökselleen. Kaupunki pitää poliisin kuulemista edelleen tarpeellisena.

Kaupunki pitää lähtökohtaisesti hyvänä sitä, että esitysluonnoksen 71§ nykyisen lain tapaan todetaan, että muulle kuin 1. tai 2. kohdassa tarkoitettulle tielle liikenteenohjauslaitetta asettaessaan kuuluu tienpitäjän saada tähän kunnan suostumus. Näin kaupunki pystyy edelleen kontrolloimaan yksityisteille yms. alueille asetettavia liikenteenohjauslaitteita. Kuitenkin esitetty kunnan velvollisuus tehdä hallintopäätös myös esimerkiksi markettien ja virastojen pihojen liikennejärjestelyistä lisää merkittävästi kunnan työmäärää. Pelkkä tienpitäjän ja poliisin kuuleminen olisi riittävä menettely kontrollin säilyttämiseksi.

Tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettaminen on pykälässä 71 rajattu koskemaan poliisia, rajavartiomiestä, tullimiestä tai pelastusviranomaista. Kaupunki toteaa, että jatkossakin myös tienpitoviranomaisella on tarve asettaa tilapäisiä liikenteenohjauslaitteita.

Pykälässä 71 on lisäksi esitys siitä, että tienpitäjän päätös tulee toimittaa Liikennevirastolle ohjauslaitteita koskevan tiedon tallentamiseksi kansalliseen tietojärjestelmään. Kaupunki toteaa, että Porissa tehdään liikenteenohjauslaitteita koskevia päätöksiä yli 100 kpl vuosittain. Yksi päätös voi sisältää yhdestä useaan kymmeneen liikennemerkkiä tai muuta liikenteenohjauslaitetta. Tarkoittaako esitys, että Liikennevirastolle toimitettavan päätöksen tulee sisältää liikenteenohjauslaitteen paikkatieto jo ennen kuin se on asennettu? Tämä aiheuttaa merkittävää lisätyötä nykyiseen käytäntöön verrattuna. Lisäksi tulee huomioida nykyiset liikenteenohjauslaitteet, joista ei juurikaan ole olemassa paikkatietoa. Näiden kartoittaminen on käytännössä mahdotonta, joka johtaa siihen, että paikkatiedon hyödyntäminen valtakunnallisesti esimerkiksi reitin valinnassa jää auttamatta puutteelliseksi.

Pykälässä 78 on käsitelty kielto- ja rajoitusmerkkejä. Pykälässä on tarkennettu polkupyöräilyn ja mopoilun kieltävien merkkien tarkoitusta ja ulkonäköä. Kaupunki pitää tätä hyvänä, mutta toteaa että samalla kuuluisi selkeyttää myös merkkien C3 (Kuorma- ja pakettiautolla ajo kielletty) ja C4 (Ajoneuvoyhdistelmällä ajo kielletty) merkitystä. Edelleen kaupunki toteaa, että uuden merkin C5 (Traktorilla ajo kielletty; kielto koskee myös ajamista moottorityökoneella ja kevyellä nelipyörällä) ulkonäkö ei kerro koko merkin tarkoitusta, joten sitäkin olisi tarpeen selkeyttää.

Merkin C17 (Kielletty ajosuunta) osalta on lakiluonnoksessa (liite 3, taulukko 3) todettu, että merkki voidaan asettaa yksinomaan tien tai tien osan sulkevaan laitteeseen. Tästä saa sen käsityksen, ettei merkkiä voisi käyttää muulloin kuin esimerkiksi tien sulkevaan puomiin asennettuna. Kaupunki esittääkin tämän lauseen poistamista.

Pykälässä 78 on ohituskieltoa koskevien merkkien vaikutusaluetta esitetty laajennettavaksi siten, ettei risteys enää päättäisi merkin vaikutusta. Kaupunki toteaa, että risteävältä tieltä kääntyvän on kuitenkin mahdotonta tietää ohituskiellosta, jollei merkkiä toisteta risteuksen jälkeen. Näin ollen kaupunki ei puolla esitystä.

Pykälässä 82 on käsitelty lisäkilpiä. Kaupunki toteaa, että mopoautoja varten olisi tarpeellista saada oma lisäkilpi. Muita uusia lisäkilpiesityksiä kaupunki pitää hyvänä.

Pykälässä 85 on esitetty, että sulkuviiva olisi jatkossa aina valkoinen riippumatta siitä, onko kyseessä samansuuntaiset tai vastakkaiset ajosuunnat. Kaupunki toteaa, että jo lakiluonnoksen yhteydessäkin on kohdassa 3.2.6 esitetty monta keltaista sulkuviivaa puoltavaa tekijää, kun taas valkoista sulkuviivaa puoltavat lähinnä parempi paluuehijastavuus märältä tienpinnalta sekä merkinnän kustannustehokkuus. Kaupunki katsoo, että keltainen viiva antaa autoilijalle tarpeellista

informaatiota liikenteessä tehtävien päätösten tueksi ja edistää näin ollen liikenneturvallisuutta. Kustannusvaikutus on kaupunkirakenteessa erittäin vähäinen. Kaupunki ei siis puolla tätä esitystä.

Liikennemerkkeihin kaupunki esittää lisättäväksi myös selkeämmän, pelastustietä osoittavan merkin. Nykyisellään pelastustie merkitään kunnissa useimmiten tekstillisellä liikennemerkillä. Informatiivisempi vaihtoehto olisi esimerkiksi Helsingin kaupungissa käytössä oleva pelastustiekyltti.

Pyöräilykypärän ja heijastimen käyttöä suosittavat säännökset on poistettu esitysluonnoksesta. Kaupunki ei sinänsä vastusta tätä esitystä, mutta toteaa, että tämä luo paineita turvavarusteiden käyttöön kannustavien keinojen löytämiseksi, ja tähän tulisikin osoittaa nykyistä enemmän resursseja esimerkiksi Liikenneturvan kautta.

Porissa 7.4.2017

Kunnioitavasti

Sanna Välimäki

Liikenneinsinööri

Porin kaupunki

Välimäki Sanna
Porin kaupunki