

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

397/00.04.00/2017

KRAKLIK 28.03.2017 § 87

Hallituksen toimeksiannosta on laadittu esitysluonnos uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi ja siitä pyydetään laajasti lausuntoja. Aikaa lausunnon antamiselle on 13.4.2017 saakka. Lausunto annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle lausuntopalvelu.fi -verkkopalvelussa.

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus käynnistyi liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuonna 2013. 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. 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.

Yleistä lakiluonnoksesta

Tieliikennelakiluonnoksessa on monia hyviä, tavoitteiden mukaisia parannuksia. Polkupyöräilijöiden asemaa on pyritty selkeyttämään ja parantamaan monin liikennemerkki- ja säädösmuutoksia. Liikennemerkkejä on nykyaikaistettu graafiselta ilmeeltään. Lievempien rikkeiden rikesakon korvaavan liikennevirhemaksun käyttöönotto mahdollistaa liikenneturvallisuuden parantamisen tehokkaalla automaattivalvonnalla. Parannuksia on esitetty myös esimerkiksi turvavyön käyttöä ja talvirenkaita koskeviin määräyksiin.

Lakiluonnoksessa on kuitenkin myös ehdotuksia, joiden vaikutukset eivät välttämättä kaikilta osin tue asetettuja tavoitteita tulkinnan yksiselitteisyyden ja johdonmukaisuuden kannalta, eivätkä aina esimerkiksi myöskään liikenneturvallisuuden tai tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden näkökulmista.

Seuraavassa käydään läpi lakiluonnoksen yksittäisiä kohtia, joilla on merkitystä erityisesti Joensuun ja muiden sen kaltaisten kaupunkien liikenneympäristöjen, liikennekulttuurin ja näiden kehittämisen kannalta.

#### Lakiluonnoksen 2 §: Määritelmät

Pysäköinnin ja lyhytaikaisen ajoneuvon seisottamisen välinen raja on valvonnan kannalta hyvin tulkinnanvarainen ja vaikeuttaa siksi pysäköinnivalvontaa. Lyhytaikainen ajoneuvon seisottaminen (pysähtyminen) pitäisi määritellä täsmällisesti, esimerkiksi niin, että pysäyttäminen tulkitaan pysäköimiseksi, jos ajoneuvon kuljettaja poistuu ajoneuvon välittömästä läheisyydestä (ei näköyhteyttä ajoneuvoon). Pysähtymiselle olisi tarpeen määritellä myös maksimiaika.

Huoltoajon ja siihen liittyvän pysäyttämisen määritelmä tarvitaan selkeyttämään esimerkiksi 45 §:n kävelykadulla sallittavaa pysäyttämistä huoltoajossa. Ilmaisuu "huoltoajon vaatimaksi ajaksi" on pysäköinnivalvonnan kannalta lähes mahdoton. Joensuussa on otettu käyttöön kävelykadulla huoltoajon sallivassa lisäkivessä maininta "pysähtymisaika maks. 10 min" (Matti Tolvanen, Tieliikenteen käsikirja 2016, s. 95). Samanaikaisesti on tarjottu risteävällä kadulla paketti- ja kuorma-autoille osoitettua pysäköintitilaa. Yhdessä pysäköinnivalvonnan kanssa tämä on selvästi vähentänyt kävelykadulla tapahtuvaa asiattonta pysäköintiä. Tällä hetkellä huoltoajokäsitteen epämääräisyys mahdollistaa luvattonta ja lainvastaista pysäköintiä kävelykadun lisäksi myös jalkakäytävillä ja pyöräteillä, missä suuren ajoneuvon pysäköinti voi jopa estää pyöräilyä. Tällaista pysäköintiä esiintyy, vaikka viereisellä ajoradalla olisi tilaa. Lakimuutoksen tavoitetta tulkinnanvaraisuuksien poistamisesta ei lakiluonnoksessa saavuteta. Määritelmää on tarpeen konkretisoida.

Lakiehdotuksessa määritelty tasoristeys on yleisesti tunnettu ja käytetty termi. Termin risteys käyttäminen tasoliittymän merkityksessä on kuitenkin epäjohdonmukaista. Loogisempaa olisi, että

termiä risteys käytettäisiin vain eri liikennemuotojen risteämispakoista, esimerkiksi tasoristeys ja eritasoristeys, joissa liittyminen ei ole mahdollista tai suotavaa. Tasoliittymä ja eritasoliittymä (interchange) ovat hyvin tunnettuja termejä saman liikennemuodon risteämisille. Myös liikenneympyrän määritelmä on tarpeellinen, mutta termi risteys on tässä määritelmässä epälooginen.

Lakiluonnoksen 36 ja 37 §: Pysäyttäminen ja pysäköinti, pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot

Pysäköinnin salliminen taajaman kaksisuuntaisen tien vasemmalla puolella voi vähentää ajamisen tarvetta vapaan pysäköintipaikan etsinnässä tai helpottaa jakeluliikennettä. Tämä on toimiva ratkaisu siellä, missä kadun varrella, pysäköintipaikan vieressä on avointa ja kulkukelpoista tilaa, joka mahdollistaa kuljettajan puoleisen oven avautumisen ajoradan vierialueen puolelle. Jos ajoradan reunalla on kuitenkin este, esimerkiksi kapealla asuntokadulla korkea lumivalli, niin ajoneuvon joutuisi pysäköimään tavallista keskeemmälle katuja, joka voi aiheuttaa ongelmia muulle liikenteelle.

Kapeilla kaduilla pysäköinnistä aiheutuu muutoinkin jo nykytilanteessa hyvin usein ongelmia, joita pysäköijät eivät aina osaa tiedostaa. Hälytysajoneuvojen vapaa pääsy on tietenkin yksi tärkeimmistä tavoitteista. Näistä syistä ja pysäköinnin valvonnalle aiheutuvan tulkinnanvaraisuuden poistamiseksi olisi pysäköintiä koskeissa kielloissa syytä harkita esitettävän yleinen ehto, jossa edellytettäisiin täsmällinen, esimerkiksi kolmen metrin vapaan tilan täytyminen ajoradalla, siis samaa periaatetta tavoitellen, mitä sulkuviivan kohdalla noudatetaan. On kuitenkin syytä muistaa, että kolme metriäkin voi, kalustosta riippuen olla lumen aurauksen kannalta liian ahdas tila.

Liikenteenohjauslaitteet, pysäköinti ja liikennöinti yksityisellä alueella

Liikenteenohjauslaitteiden käytön rajoittaminen vain lakiluonnoksen 2 § määritelmän mukaiselle ”tielle” näyttäisi johtavan monenlaisiin ongelmiin muun muassa yksityisten alueiden pysäköinninvalvonnassa. Ehdotuksessa yksityinenkin alue voi olla ”tie”, jos se on tarkoitettu tai sitä käytetään yleiseen liikenteeseen. Esimerkiksi kauppojen ja virastojen pysäköintialueet olisivat teitä. Tällaisille alueille voisi asettaa pysäköintialuetta koskevat merkit, kuten tähänkin saakka. Sen sijaan esimerkiksi kerrostalojen piha-alueet eivät ole lakiluonnoksen määritelmän ”teitä”, eikä niille ehdotuksen mukaan voitaisi edes kunnan suostumuksella asettaa tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä.

Joensuun kaupungin pysäköinninvalvonnalla on runsaasti tällaisia yksityisiä piha-alueita valvottavanaan. Johdonmukaisesti lakiehdotuksen mukaan toimien näiltä piha-alueilta pitäisi poistaa kaikki pysäköintiäkin koskevat liikennemerkit tarvittaessa poliisin toimesta. Tällöin piha-alueiden pysäköinnin valvonta olisi käytännössä mahdotonta ja valvontasopimukset jouduttaisiin purkamaan. Tätä ei varmaankaan ole tarkoitettu.

Nykyisen tieliikennelain 28 §:n 3 momentinmukainen menettelytapa olisi jatkossakin tarpeellinen, ettei luvaton pysäköinti yksityisillä pysäköintipaikoilla yleistyisi. ”Pysäköinti yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa on kielletty. Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella on ilmaistava selkeästi havaittavalla tavalla”. Liikenteenohjauslaitteiden käyttäminen on tarpeellista myös monilla muilla yleiseltä liikenteeltä suljetuilla alueilla, esimerkiksi varuskuntien tai suurten terminaalien, tehtaiden, yms. piha-alueilla, joissa on monenlaista liikennettä ja tarvetta muun muassa nopeusrajoituksille, kaistaopasteille, täsmällisesti merkityille pysäköintipaikoille ja jalankulun ja pyöräilyn erottamiselle. Yhdenmukainen ja turvallinen liikennekäyttäytyminen saavutetaan paremmin yhdenmukaisilla liikenteenohjauslaitteilla, liikenneympäristöstä riippumatta.

#### Lakiluonnoksen 43 §: Ajoneuvon säilyttäminen tiellä

Lakiehdotuksen ilmaisu ”ajoneuvo, jota ei käytetä liikenteessä” on valvonnan kannalta epätasällinen. Lain perustelujen mukaan kysymyksessä on ajoneuvo, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Tämä sama ilmaisu olisi syytä olla myös lakitekstissä.

Katutilan käytön ja varsinkin talvihoidon kannalta pitäisi kadulta saada pois myös esimerkiksi ns. kesäautot, jotka saatetaan jättää kadun varteen talveksi tai muutoin pitkiksi ajoiksi. Ajouradan varteen pysäköityjen autojen tulisi ensisijaisesti olla aktiivikäytössä olevia, kerrallaan vain lyhytaikaisesti pysäköitynä, minkä tarkempi määrittely helpottaisi lain soveltamista.

Kaupunkien keskustoissa pitkäaikainen autojen säilytys kadun varrella ei ole katujen ensisijaisen käyttötarkoituksen kannalta järkevää. Katu- tai tiealuetta ei pitäisi muuallakaan käyttää autojen varastoimiseen.

#### Lakiluonnoksen 46 §: Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti

Pyöräkatu on hyvä uudistus, jolle löytyy käyttökohteita niin kaupunkien keskustoista kuin myös asuinalueilta. Pyöräkatu on kustannustehokas ratkaisu pyöräilyolosuhteiden parantamiseen ja tukee paremmin moottoriajoneuvojen nopeuksien hillintää kuin erillinen pyörätie. Hitaiden nopeuksien kaduilla autoilu ja pyöräily sopivat samalle ajoradalle.

Lain perustelutekstissä on mainittu pyöräkadun yhteydessä jalkakäytävä monikkomuodossa. Pyöräkadulla ei ole välttämätöntä edellyttää jalkakäytävää aina ajoradan molemmille puolille. Jalkakäytävä voisi olla tarvittaessa myös pihakadun tyyppisesti materiaalieroin toteutettu levennetty piennar, ei tavanomainen reunakivellä erotettu jalkakäytävä.

Pyöräkadun hengen mukaisen liikennekäyttäytymisen varmistamiseksi olisi hyvä jollain tavoin korostaa periaatetta, että pyöräilijän ohittaminen ei ole tarpeellista tai edes suotavaa kuin poikkeustilanteissa noudatettaessa sääntöä ”Ajonopeus on sovittava pyöräilyn mukaiseksi”.

#### Lakiluonnoksen 71 §: Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteista tehtävistä suunnitelmista ei ehdotuksen mukaan kunnan tarvitsisi enää pyytää lausuntoa poliisilta. Tämä vähentää byrokratiaa ja nopeuttaa suunnitelmien toimeenpanoa. Kunnalla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus tarvittaessa pyytää poliisin kantaa esimerkiksi tulkinnanvaraisissa liikennemerkkiasioissa.

Ehdotuksessa laajennetaan huomattavasti kunnan tehtäväkenttää liikenteenohjauslaitteiden oikeellisuuden varmistamisessa koskemaan yksityisten teiden lisäksi myös kaikkia yleisesti liikennöityjä huoltoasemia, marketteja yms. Tehtävä on tarpeellinen muun muassa automaattiseen liikenteeseen tähtävään tavoitteen kannalta. Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä vakavasti harkita, ovatko kunnat oikea taho hoitamaan asiaa. Kuntien resurssit liikennesuunnittelussa ovat äärimmäisen vaihtelevat. Yhtenäisempi ja parempi laatutaso saavutettaisiin, jos tehtävä kuuluisi joko maakunnalle tai valtiolle.

#### Pyörätien yksi- ja kaksisuuntaisuus ja merkintätavat

Polkupyörä on määritelty moottoriajoneuvojen kanssa samaan yhteiseen luokkaan ajoneuvot. Siksi on hyvin epäloogista, että yksisuuntaisten ja kaksisuuntaisten pyöräteiden liikennemerkkijärjestelyt olisivat periaatteiltaan päinvastaiset ajoratojen yksisuuntaisuuden merkitsemisen kanssa.

Lakiluonnokseen sisällytetty merkintätapa näyttäisi tarkoittavan kaikkien kaksisuuntaisesti ajettavien pyöräteiden merkitsemistä lisäkilvellä H25.2 ”Kaksisuuntainen pyörätie”. Joensuun kohdalla se tarkoittaisi kaikkien pyöräteiden merkitsemistä näin, sekä nyt että tulevaisuudessa. Juuri päätettäväksi tulossa oleva Joensuun pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelma 2030 ei sisällä yhtään yksisuuntaista pyörätietä. Joensuu on pyöräilyn kulutapaosuudessa valtakunnan ehdotonta parhaimmista ja kehittää edelleen määrätietoisesti pyöräilyolosuhteita. Joensuun näkökulmasta ei ole mitään tarvetta sille, että yksisuuntaisista pyöräteistä tehtäisiin pääsääntö.

Olisi loogista merkitä yksisuuntaiset pyörätiet samalla periaatteella kuin muun ajoneuvoliikenteen ajoratojen osalta menetellään. Vaikka pyöräteiden yksisuuntaisuus jatkossa yleistyisikin, silti valtaosa pyöräteistä tulee olemaan kaksisuuntaisia. Pyörätien yksisuuntaisuus on ensisijaisesti tiheästi asutun ja jalankulku–pyöräilypainotteisen liikenneympäristön ratkaisu.

Yksisuuntaiset pyörätieratkaisut johtavat lisääntyvään tarpeeseen ylittää ajorata. Se mikä yksisuuntaisten pyöriteiden liittämjärjestelyjen turvallisuudessa voitetaan, menetetään helposti ajoradan ylityksissä. Ongelma korostuu vilkkaasti liikennöityjen katujen ja tasoliittymien yhteydessä.

Joensuun alueella niistä maanteistä ja kaduista, joilla on pyörätie, vain noin 9 %:lla on pyörätie molemmilla puolilla ajorataa. Suurimmalla osalla maanteistä ja kaduista tulee jatkossakin olemaan tarve vain yhdelle pyörätielle.

Liikenneturvallisuuden ja lain johdonmukaisuuden kannalta parempana vaihtoehtona on, että nykyisinkin käytössä olevan lisäkilven H25.1 ”Kaksisuuntainen pyörätie” käyttöä lisätään kärkikolmioiden yhteydessä ja lakiluonnoksen lisäkilpi H25.2 korvataan yksisuuntaisen pyörätien osoittavalla lisäkilvellä.

Muita huomioita liikennemerkeistä ja ajoratamerkinnoistä

Liikennemerkki B7 ”Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa” on tarpeellinen uudistus, jolle on tarvetta erityisesti pyöräilyn pääverkon kehittämisessä mutta myös paikallisesti tärkeiden reittien tienylityspaikoissa. Myös pyörätien jatkeen korotusvaatimus merkin käytön yhteydessä on turvallisuuden kannalta tarpeellinen. Joissain tapauksissa saatetaan joutua ylityspaikan korotuksen sijaan rakentamaan töyssyt ylityspaikan läheisyyteen ajoradalle. Tämän tyyppinen ratkaisu pitäisi myös olla merkin käytölle mahdollinen poikkeustapaus. Tärkeintä on, että varmistetaan autoliikenteen riittävän alhaiset ajonopeudet rakenteellisin keinoin pyörätien jatkeen kohdalla.

Uudistettu liikennemerkki E25 ”Kävelykatu” ja samaa logiikkaa noudattava uusi E27 ”Pyöräkatu” -merkki antavat yhteneväisen viestin ja parantavat toinen toisensa ymmärrettävyyttä.

Ajosuuntia erottavan keskimerkin värin muuttaminen kokonaan valkoiseksi olisi turvallisuustavoitteen kannalta ajankohtaista vasta siinä vaiheessa, kun automaattinen liikenne on oikeasti yleistymässä. Muutoksen ajankohtaa olisi tältä osin syytä harkita uudelleen ja jättää se myöhäisempään vaiheeseen.

Pyörätien jatkeen ajoratamerkin käytön rajoittaminen on periaatteeltaan hyvä muutos. Merkin ehtona on kuitenkin mainittu ”merkitään vain jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7”. Merkin käytön mahdollistaviin ehtoihin olisi tarpeen lisätä myös liikenneympyrä liikennevalo-ohjatun ylityskohdan lisäksi. Muuten lakiluonnoksesta seuraisi, että suojatiesaarekkeellisesta liikenneympyrästä poistuvalla ajosuunnalla ei pyörätien jatketta voisi merkitä, koska siinä väistäminen perustuu liikenneympyrää koskevaan

väistämissääntöön (25 §, 2 momentti, 4 kohta) eikä liikennemerkkiin. Tätä ei varmaankaan ole tarkoitettu.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet kaupunkiympäristöjohtaja, kaavoituspäällikkö ja yhdyskuntalakimies.

Valmistelija: liikenneinsinööri Jarmo Tihmala

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se antaa edelle kirjoitetun lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

KH 03.04.2017 § 132

Oheismateriaalina hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Kaupunginjohtajan päätösehdotus:

Kaupunginhallitus päättää

hyväksyä kaupunkirakennelautakunnan esityksen ja antaa liikenne- ja viestintäministeriölle edellä kirjoitetun lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Himanka Marjo-Riitta

Joensuun kaupunki - Joensuun kaupunginhallitus 3.4.2017 § 132