

Liikenne- ja viestintäministeriö
yli-insinööri Mikko Karhunen
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Viite: Lausuntopalvelu.fi -sivustolla oleva lausuntopyyntö

Lausunto koskien Valtioneuvoston asetusta liikenteenohjauslaitteista

Liikennevalojen suunnittelu on yksi Traficon Oy:n päätoimialoista yrityksen perustamisesta v. 1989 lähtien. Laadimme vuosittain liikennevalojen yleis- ja rakennussuunnitelmia useisiin kymmeneen tie- ja katuverkon kohteisiin eri puolella Suomea.

Olemme perehtynyt lausuntokierroksella olevaan Valtioneuvoston asetukseen liikenteenohjauslaitteista. Olemme koonneet asetusluonnosta koskevat kommenttimme ja tarkistusehdotuksemme liitteeseen 1.

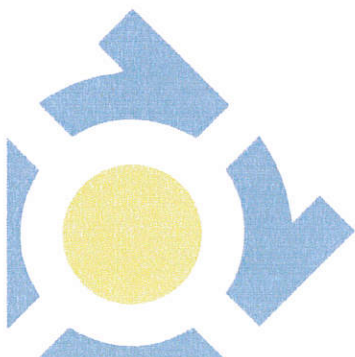
Yhteyshenkilömme on Jari Oinas, sähköposti jari.oinas@traficon.fi / puh. +358 50 511 4585.

Kunnioittavasti
TRAFICON Oy

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Jari Oinas".

Jari Oinas
DI, partneri, hallituksen jäsen

Liite: Kommentit ja tarkistusehdotukset - Traficon Oy 27.4.2020



Valtioneuvoston asetus liikenteenohjauslaitteista

Traficon Oy esittää kommentit ja tarkistusehdotukset:

5§ Oikealle kääntyvän liikennesuunnan liikennevalo-ohjaus

Näemme vapaan oikean käyttöä rajoittavien ehtojen poistumisen hyvänä asiana. Kolmiosareke / -koroke voidaan toteuttaa pienempänä, mikä todennäköisesti lisää vapaan oikean käyttöä myös kaupunkialueilla. Vapaa oikea vähentää pysähdyksiä ja parantaa näin liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen päästöjä.

6§ Liikennevalo-ohjattua risteystä lähellä sijaitsevan suojatien tai pyörätien jatkeen liikennevalo-ohjaus

LVM:n asetuksessa (2001) ollut määräys valo-ohjatun suojatien etäisyydestä risteykseen on jätetty pois. Mielestämme minimietäisyys on tarpeen esittää. Muussa tapauksessa päätöksenteko siitä, milloin suojatie on risteyksessä ja koko risteys pitää ohjata liikennevaloin, on tehtävä joka kerta tapauskohtaiseksi ja ratkaisut voivat olla turvallisuuden kannalta huonoja.

Kun suojatien on risteyksessä, on 4 § mukaisesti kaikki liikennesuunnat ohjattava liikennevaloin. Liittymässä olevan suojatien lähin reuna on 2-6 metrin etäisyydellä risteävän tien reunasta. Jos suojatien reunan etäisyys risteävän tien reunasta on 12 m tai enemmän voidaan katsoa, että suojatie ei enää ole risteyksessä. Tällainen keskikorokkeellinen suojatie voitaisiin turvallisesti valo-ohjata ilman, että risteys varustetaan liikennevaloin edellyttäen, että suojatien kohdalla risteuksen suunnasta on maksimissaan kaksi autoliikenteen kaistaa ja risteuksen sivusuunta on vähäliikenteinen ja väistämisvelvollinen.

7§ Ajoneuvo-opastimessa näytettävät valot

Ehdotamme, että 3. momentin määräystä täsmennettäisiin, mitä tarkoittaa "muusta liikenteestä erillään ohjattavan linja-autoliikenteen". Rajoittaako määräys tieliikennelain liitteen 2 kohdan 8 mukaisen joukkoliikenneopastimen käytön vain tilanteeseen, jossa linja-autoilla on oma kaista, jolla ei ole muuta liikennettä?

9§ Pääopastin ja toisto-opastin

1. momentin 3-lauseella sallitaan pelkkä pääopastin lyhytaikaista tarvetta varten asetetuissa liikennevaloissa, jos tulosuunnassa on vain yksi autoille tarkoitettu ajokaista. Pidämme muutosta hyvänä. Se antaa joustavuutta rakennustyönaikaisten (väliaikaisten) liittymien valo-ohjaukseen, ja vähentää näin kustannuksia.

2. momentissa käytetty ilmaisu "opastinryhmäkohtainen tulosuunta" on mielestämme epätasällinen. Esitämme 2. momentin muutettavaksi esimerkiksi muotoon: Jos samalla opastinryhmällä ohjataan kolmea tai useampaa autoille tarkoitettua ajokaistaa, käytetään kahta toisto-opastinta.

11§ Toisto-opastimen sijoitus

2. momentin 2. lauseen määräyksestä: "Jos tulosuunnalla ei ole pysäytysviivaa tai se on alle 2,5 metrin etäisyydellä pääopastimesta, tulee yksi toisto-opastin sijoittaa vähintään 2,5 metriä pääopastimen jälkeen, jollei tulosuunnalla ole pientä toisto-opastinta." haluamme kommentoida, että se mahdollistaa muun muassa seuraavan opastinsijoittelun ratkaisun:

Merkitsemällä pysäytysviiva asetuksen 44 §:n mukaisesti 5 metriä ennen suojatietä ja sijoittamalla pääopastin ja normaalikokoinen toisto-opastin samalle tien poikkilinjalle esimerkiksi 0,5 m ennen suojatietä, ei yksi- ja kaksikaistaisilla tulosuunnilla tarvita muita toisto-opastimia suojatien takana eikä risteyksen takana.

3. momentti on luonnoksessa esitetty seuraavasti: "Pientä toisto-opastinta ei saa käyttää ainoana toisto-opastimena, kun nopeusrajoitus on yli 50 kilometriä tunnissa eikä kaksi- tai useampijokaistaisilla opastinryhmäkohtaisilla tulosuunnilla." Viitaten kommenttimme koskien 9 §:ää, esitämme 3. momenttia tekstiä muutettavaksi muotoon: "Pientä toisto-opastinta ei saa käyttää ainoana toisto-opastimena, kun nopeusrajoitus on yli 50 kilometriä tunnissa, eikä opastinryhmillä, joilla ohjataan kahta tai useampaa autoliikenteen kaistaa."

13§ Valo-opasteiden järjestys ja kestoaika

2. momentti: Tasoristeysten liikennevaloissa on mahdollisuus siirtyä suoraan punakeltaisesta punaiseen. Pidämme muutosta erittäin hyvänä, sillä se mahdollistaa nopeamman siirtymisen ns. junatilaan ja sitä kautta sujuvamman ohjauksen turvallisuutta kuitenkin heikentämättä.

4. momentti: Osittaisen valo-ohjauksen kaksiaukkoisen opastimen valo-opasteiden järjestyksen määräyksessä on käytetty sanamuotoa "saa antaa". Kyseisellä kaksiaukkoisessa opastimella (jossa punainen ja keltainen valo) ei saa käyttää muuta vaihtumisjärjestystä kuin 4. momentissa määritettyä, joten oikea sanamuoto on mielestämme "pitää antaa". Esitämme 4. momenttia muutettavaksi muotoon: "Osittaisen valo-ohjauksen kaksiaukkoisessa opastimessa valo-opasteet pitää antaa seuraavassa järjestyksessä: punainen, vilkkuva keltainen, kiinteä keltainen, punainen."

7. momentissa määritetään ns. punakeltaisen (punaisella ja keltaisella valolla samanaikaisesti annettu opaste) opastinkuvan kesto 1 sekunnista 1,5 sekuntiin. Mielestämme punakeltaisen ajaksi voi määrittää yhden sekunnin. Ohjauskojeiden ajoitusten tarkkuus (ohjauksen resoluutio) on riittävä siihen, että opastimessa näkyvä on riittävällä tarkkuudella 1 sekuntia. Esitämme 7. momenttia muutettavaksi muotoon: Samanaikaisesti punaisella ja keltaisella valolla annetun opasteen kestoaika on yksi sekunti.

14§ Liikennevalon toiminta-aika

Tarkennettu valojen poiskytkemistä siten, että poiskytkeminen on jatkossa mahdollista vain yöaikana, jos liikenne on vähäistä. Pidämme muutosta liikenneturvallisuuden kannalta hyvänä. LVM:n asetuksessa (v. 2001) määräys on muodossa "...esimerkiksi klo 24-06 välisenä aikana..." on antanut termin "esimerkiksi" myötä liian paljon liikkumavaraa ja monissa kaupungeissa on liikennevaloja, jotka ovat pois päältä päiväsaikaan esimerkiksi viikonloppuisin.

15 § Jalankulkijaopastin

4. momentin 2. kohta: Turvallisuuden kannalta on oleellista, että tieliikennelain liitteen 2 kohdan 10 mukaiset näkövammaisille tarkoitetut ääniopasteet ovat toiminnassa vain jalankulkijaopastimien ollessa toiminnassa. Esitetään lisättäväksi 15 §:n 4. momenttiin kohta: "Kun jalankulkijaopastimet ovat sammutettuina, pitää liikennevaloissa olevat tieliikennelain liitteen 2 kohdassa 10 määritetyt näkövammaisille tarkoitetut ääniopasteet kytkeä pois päältä (äänettömiksi)."

22§ Rautatien tai raitiotien tasoristeys liikennevaloin ohjatussa tienristeyksessä

2. momentissa olevassa kaksiaukkoisessa lisäopastimessa (jossa punainen ja keltainen valo) ei mielestämme ole mitään tarvetta näyttää punaista ja keltaista valoa samanaikaisesti vaan opastin voi mennä pimeäksi suoraan punaisesta. Suoraan punaisesta sammuttamisesta ei ole vaaraa, koska opastimen rinnalla on normaali 3-aukkoinen opastin, jota noudatetaan, kun kaksiaukkoisen sammutetaan.

24§ Liikennevalot paikassa, jossa sen kanssa risteävää liikennettä ei ohjata tai sitä ei ole.

Luonnostekstissä ei ole mitään mainintaa toisto-opastimien käytöstä, ainoastaan pääopastimen sijoituksesta. Esitämme 24 §:ään lisättäväksi toisto-opastimen sijoittamisesta esimerkiksi seuraavasti: "Opastimen sijoittamiseen sovelletaan, mitä pääopastimen sijoittamisesta 10 §:ssä ja tieliikennelain 74 §:ssä säädetään, ja mitä toisto-opastimen sijoittamisesta 11 §:ssä säädetään."

26§ Kääntyvän liikenteen ohjaaminen vihreällä nuolen muotoisella opasteella

2. lause määrittää: "Oikealle kääntyvää liikennettä voidaan kuitenkin ohjata nuolen muotoisella opasteella samanaikaisesti vastakkaisesta suunnasta vasemmalle kääntyvän risteävän liikenteen kanssa, jos kyseistä vasemmalle kääntyvää liikennettä ohjataan pyöreällä valo-opasteella." Jotta määräys ei jättäisi tulkinnan mahdollisuutta esitämme, että kohtaa muutetaan siten, että ymmärretään sen tarkoittavan tilannetta, jossa oikealle kääntyvä ja vastakkaisesta suunnasta vasemmalle kääntyvä liikenne kääntyvät samalle kaistalle. Jos kummallakin kääntyvistä liikennevirroista on poistumishaaralla oma kaista, ei mielestämme ole estettä näyttää vasemmalle kääntyville vihreää nuolen muotoisella opasteella.

44§ L1 Pysäytysviiva

2. momentti "Milloin pysäytysviiva sijoitetaan ennen suojatietä, tulee pysäytysviivan ja suojatien välin mahdollisuuksien mukaan olla vähintään 5 metriä."

Tarve pysäytysviivan sijoittamiselle 5 m ennen suojatietä on tulosuunnilla, joilla on kaksi kaistaa tai enemmän. Tällaisilla tulosuunnilla pysäytysviivan sijoittaminen 5 m etäisyydelle antaa kuljettajalle paremmat mahdollisuudet havaita viereiselle kaistalle punaisiin pysähtyneen auton takaa suojatielle astuvan jalankulkijan.

Esitetään muutettavaksi muotoon: "Milloin pysäytysviiva sijoitetaan ennen suojatietä, tulee pysäytysviivan ja suojatien välin mahdollisuuksien mukaan olla vähintään 5 metriä, jos tulosuunnalla on kaksi kaistaa tai enemmän."