

Asia: LVM005:00/2019

## Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

### Lausunnonantajan lausunto

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

Uudenmaan ELY-keskus on vastaanottanut lausuntopyynnön hallituksen esityksestä uuden tieliikenne-lain muuttamisesta (ns. korjauspaketti). Tähän lausuntoon on koostettu kaikkien ELY-keskusten kommentit tieliikennelain korjauspaketista. Lausunto toimitetaan Liikenne- ja viestintäministeriöön Lausun-topalvelu.fi kautta. ELY-keskukset lausuvat seuraavaa:

#### HCT-ajoneuvoyhdistelmät

Tieliikennelakiin siirretään pääosin HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevat säännökset. Tarkoitetaan tällöin normaaliliikenteen HCT-ajoneuvoyhdistelmiä, mutta ei tarkoiteta jatkossakin poikkeusluvanvaraisia HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (Traficommin poikkeuslupa). Tältä osin käsitettä ”HCT-ajoneuvoyhdistelmä” tulisi siis tässä yhteydessä tarkentaa. Esim. joko näin:

- Normaaliliikenteen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (yleinen tieliikenne)
- Poikkeusluvanvarainen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (Traficommin poikkeuslupa perustuva tieliikenne)

tai näin:

- HCT-ajoneuvoyhdistelmä (yleinen tieliikenne)
- Poikkeusluvanvarainen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (Traficommin poikkeuslupa perustuva tieliikenne)

ELY-keskukset korostavat, että lakiesityksen valmistelussa otettaisiin tarkemmin huomioon perusväylänpidon rahoitukseen kohdistuvat asiat, jotka ehdotettu laki toisi tienpidolle lisäkustannuksiksi. Pe-rustelujen sivuilla (12 -13) käsitellään liittymien avartamisen kustannuksia. ELY-keskusten

tekemän arvion mukaan HCT-yhteysväleillä on yhteensä 1223 liikenteen kannalta ongelmallista liittymää.

Väyläviraston arvion mukaan ongelmaliittymien (1223 kpl) korjausten alustava kokonaiskustannusarvio on noin 70 - 75 miljoonaa euroa. Jos keskitytään vain niin sanottuun kattavaan verkostoon (585 kpl), olisi Väyläviraston kustannusarvio 35 - 40 miljoonaa euroa.

Kun otetaan kuitenkin huomioon perustelujen sivulla 12 kerrottu liikenteen runkoverkolla olevat noin 2500 liittymää, jotka ovat raskaalle liikenteelle merkityksellisiä, olisi kustannusarvio hyvä päivittää vas-tamaan tämän suuruisen liittymien korjausohjelmaa esitetyn 585 liittymän sijasta. Tämä vähintään nelinkertaistaisi kustannusvaikutukset tienpitäjälle.

Lisäksi perusteluissa mainitut yksikköhintakustannukset liittymien avartamiselle ovat todennäköisesti alimitoitettut. Toiminta- ja talousohjauksesta vastaavien asiantuntijoiden arvion ja Pirkanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueella jo tehtyjen vastaavan laajuisten liittymien liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat olleet toteutumahinnoiltaan: liittymän avartaminen minimissään 15 000 euroa, kanavoidun liittymän avartaminen minimissään 40 000 euroa ja kiertoliittymän avartaminen riippuen koosta ja nykyisestä yliajettavuudesta 30000 - 100000 euroon.

Todellisuudessa ei voitane liikenneviranomaisten toimenpitein ja ohjausvaltuuksilla vaikuttaa laajamittaisesti siihen, että kyseinen liikennöintitapa (HCT) käyttäisi vain runkotieverkkoa tai että se ylipäättään riittäisi kattamaan koko maan elinkeinoelämän tarpeet.

HCT -yhdistelmien edellyttämien liittymien korjaustoimenpiteet ainoastaan HCT-yhdistelmän kääntymiskykyä ajatellen saattavat heikentää muun liikenteen liityntäturvallisuutta risteyksessä varsinkin ti-lanteissa, joissa liikenneturvallisuushankkeena risteykseen on aiemmin rakennutettu turvasaareke. Pahimmillaan turvasaareke jouduttaisiin HCT -yhdistelmän kääntymiskyvyn parantamisen johdosta korvaamaan ratkaisulla, joka ei ole muiden tienkäyttäjryhmien osalta liikenneturvallisuutta edistävä.

Pitkien HCT -yhdistelmien perävaunujen takakulman suuren sivuttaisliikkeen vaikutuksia ei ole arvioitu riittävällä tasolla lain valmisteluvaiheessa liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tämä koskee myös muita pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä.

Erikoiskuljetukset

159 § Erikoiskuljetuslupa, nykyinen säännös:

Erikoiskuljetukseen on oltava erikoiskuljetuslupa, jos:

---

2) kuljetus ylittää merkittävästi tässä laissa sallitun mitan

---

4) liikenneturvallisuus sitä edellyttää kuljetuksen laadun vuoksi tai muusta erityisestä syystä

5) kuljetusreitti, jolla kuljetus on mahdollinen, on määritettävä

ELY-keskusten kommentit:

2) kohtaan olisi selkeämpi määrittää, että kuljetuksen ylittäessä vapaat mittarajat

4) mikä taho määrittää, milloin liikenneturvallisuus edellyttää? Liikenne- ja viestintäviraston tuleva tar-kentava määräys?

5) tuleeko tällaisessa tapauksessa reittimäärityksen haluavan tahon esittää erillinen pyyntö perustellus-ta tarpeesta?

Raskas moottorikelkka

Moottorikelkkailureitit tieliikennelaissa:

Tieliikennelaissa tarkoitetaan tiellä maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Tieliikennelain säädösluokituksen (liikennemerkki) mukaan "merkillä D8 osoitetaan moottorikelkkailureitti. Muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä." Koska tämä määrittely sallii eläimen vetämän ajoneuvon kuten koira- tai porovaljakon käyttää moottorikelkkailureittiä, tämän tyyppinen moottorikelkkailureittien käyttö tulee uuden tieliikennelain voimaan tultua yleistymään Lapissa.

Eläinten vetämät ajoneuvot ovat vaikeasti hallittavia ja niiden tilankäyttö sekä nopeus muista poikkeavaa, minkä vuoksi tämän tyyppisen liikenteen salliminen kaikilla moottorikelkkailureiteillä on turvalli-suusriski. Riskin pienentämiseksi ELY-keskukset esittävät, että säädösluokituksen teksti kirjoitettaisiin muotoon "Muulla ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä". Lisäksi ELY-keskukset esittävät, että säädösluokitukseen lisätään uusi lisäkilpi, joka mahdollistaa moottorikelkkailureitin käyttämisen myös ei-moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, mikäli se katsotaan esim. kunnan elinkeino-rakenteen vuoksi tarpeelliseksi. Lisäkilvessä voisi olla teksti "sallittu myös ei-moottorikäyttöisille ajoneuvoille" tai vaihtoehtoisesti "monikäyttöreitti". Lisäkilven käytöstä päättäisi kunta, jonka alueella reitti sijaitsee.

Eduskunta hyväksyi raskasta moottorikelkkaa koskevan hallituksen esityksen ajoneuvolain 16 ja 64 a §:n sekä eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (185/2018 vp) 28.12.2018. Raskas moottorikelkka on uusi moottorikelkkailureitillä käytettävä ajoneuvotyyppi. Raskaalla moottorikelkalla saa ajaa moottorikelkkailureitillä, jonka reitinpitäjä on arvioinut siihen soveltuvaksi ja merkinnyt moottorikelkkailureitti -liikennemerkkiin asennettavalla lisäkivellä. Raskaan moottorikelkan omapaino on enintään 800 kg, kelkassa saa kuljettaa kuljettajan lisäksi neljää henkilöä. Tieliikennelain 154 § mukaan maastoajo-neuvoon saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruinen. Raskaan moottorikelkan ja siihen kytkettävän perävaunun yhteismassa voi siten olla yli 2000 kg (omapaino 800 kg, perävaunu 1200 kg, lisäksi raskaan moottorikelkan kyydissä olevat viisi ihmistä). Moottorikelkka, raskas moottorikelkka ja molempien kelkkojen perävaunut saavat olla kelkkailureitillä enintään 1,7 metriä leveitä. Edellä kuvatut seikat aiheuttavat tarvetta käydä uudelleen läpi raskaalle moottorikelkalle lakimuutoksen jälkeen mahdollisesti sallittavien moottorikelkkailureittien ja maanteiden ylityskohdat. Maanteiden ylitysluvat on myönnetty tavallisille moottorikelkoille. Yksi tapa varmistaa ylityskohtien turvallisuus olisi vaatia reitinpitäjiä hakemaan uudet ylitysluvat moottorikelkkailureiteille, jotka he avaavat raskaiden moottorikelkkojen käyttöön. Lakiesityksessä myös kielletään moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan perävaunun kyydissä oleminen esim. maantietä ylittäessä. Lainkohdan käytännön toimivuus on kyseenalainen ja sen valvontakin erittäin vaikeasti järjestettävä.

Moottorikelkkareitillä tulisi sallia myös raskaat moottorikelkat ilman erillistä kilpeä. Käytön salliminen reitinpitäjien vastuulle saattaa hankaloittaa esim. safaryrittäjiä, joiden ajoreitti kulkee useamman reitin-pitäjän alueella. Yksi reitin pitäjä voisi tällöin estää raskaan moottorikelkan reitin.

Raskaan moottorikelkan ja perävaunun yhdistelmällä on mahdollista kuljettaa kerralla arviolta jopa 20 henkilöä. Raskaan moottorikelkan kuljettamiseen vaaditaan T-luokan ajolupa, jonka voi saada 15 -vuotiaana. Tulisi harkita T-luokan ajoluvan vaatimustason riittävyys ja alaikäisten kuljettajien kypsyys kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jonka kyydissä voi olla jopa 20 henkilöä.

## 2 § Määritelmät

"Tässä laissa tarkoitetaan:

---

8) suojatiellä jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinällä osoitettua tien osaa;"

ELY-keskukset pitävät huonona säännöksenä sitä, että nykyinen laki antaa mahdollisuuden muunkin kuin tilapäisen suojatien merkitsemiseen pelkällä tiemerkinällä. Tämä ei kaikissa olosuhteissa tee

suojatietä riittävän havaittavaksi eikä siten mahdollista autoilijan ennakoitivelvollisuutta. Lain laatimisen henki on kuitenkin ollut jalankulun ja pyöräilyn edellytysten ja turvallisuuden parantaminen

#### 58 § Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Nykyinen säännös:

Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä on vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenne sallittu.

- - -

Pykälään tulee tehdä lisäys jalankulun kieltämisestä moottori- ja moottoriliikenneteillä. Nykymuodossa jalankulkijan oikeus kulkea moottori- ja moottoriliikennetiellä on tulkinnanvarainen.

#### 65 § Liikenteenohjaaja

Nykyinen säännös:

4) maantienpitäjä tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi

ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi em. säännöstä korjattavaksi seuraavasti:

4) maantienpitäjä, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi

#### 71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettamista on korjauspaketissa muutettu siten, että maantielle liikenteenohjauslaitteen asettaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Väyläviraston ohjauksen perusteella. Tämä on tärkeä ja hyvä nykykäytännön mukainen korjaus lakiin.

Lisäksi ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi 71 § viimeistä momenttia korjattavaksi seuraavasti:

Poliisi, tienpitäjä tai maanteiden osalta myös toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen

#### 72 § Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

ELY-keskukset esittävät tienpidon vallitsevan käytännön perusteella seuraavia tarkennuksia tienpitäjän osalta:

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, muulle tielle kunta.

---

Maanteiden osalta toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja muiden teiden osalta tien-pitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.7 tarkoitetun opas-tusmerkin.

#### 73 § Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle

Nykyinen säännös:

---

Poliisi tai tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen

ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi em. säännöstä korjattavaksi seuraavasti:

Poliisi, maanteiden osalta toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai muiden teiden osalta tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen

130 § ja 156 §

130 § ja 156 § eivät ota huomioon riittävällä tasolla tienpidossa tienpitotöiden yhteydessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuutta edistäviä merkintöjä. Merkinnoista pitäisi säätää tarkemmin koskien erityisesti tienpitoon käytettävien ajoneuvojen sekä niiden lisälaitteiden osalta.

184 § Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Nykyinen säännös:

...

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18–22, 43–45 ja 58–61 §:ssä säädetystä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai no-peusrajoitusta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saa ohittaa liikenteenvalvojan antamaa pysähtymismerkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta.

Pykälässä tulee ottaa huomioon myös muutoin kuin ajoneuvoa ajaen, kuten esim. jalan tehtävä liikennesäännöistä poiketen tehtävä työ (mm. moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä jalkautumiset).

Lisäksi säännöstä tulisi korjata siten, että lakitekstissä esitetty liikenteenvalvojan pysähtymismerkkin näyttäminen muutettaisiin koskemaan kaikkia liikenteenohjaajia. Liikenteenohjaajien avulla voidaan liikenne esimerkiksi pysäyttää vaarallisten työvaiheiden ajaksi (esim. räjäytystyöt). Tällaisen pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen voi saattaa tienpitoajoneuvossa olevat henkilöt hengenvaaraan.

Mitä tarkoitetaan liikenteenvalvojalla? Tulisiko tämän termin olla täsmennetty pykälässä 181?

Lisäksi kenellekään (hälytysajoneuvot, tienpitoajoneuvot yms.) ei ehkä tulisi myöntää automaattista poikkeamisoikeutta seuraavista kielto- ja rajoitusmerkeistä: korkeus-, leveys- tai painorajoitus. Hälytysajoneuvossa oleva esim. paloauto ei saisi ajaa esim. painorajoitetusta sillasta, koska siinä voi aiheutua sortumavaara tehtävän kiireellisyydestä huolimatta.

187 § Tien tilapäinen sulkeminen

Uuden lain mukaan tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä. ELY-keskukset esittävät, että momentin ensimmäinen lause muutetaan muotoon: Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä tai toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Em. seikka tulee huomioida myös lain vaikutuksissa henkilökuluihin.

#### 191 § Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

4 momentti: Katsastustoimipaikan antamaa todistusta ei kuitenkaan tarvita ETA-valtiossa rekisteröidyl-tä tai käyttöön otetulta ajoneuvoyhdistelmältä, jos yhdistelmälle on rekisteröintivaltiossa annettu todistus, josta lupaviranomainen voi todeta erikoiskuljetusluvan edellytysten täyttymisen.

Miten tämä todetaan? Ehdotus: käytössä olisi sama pohja kuin Liikenne- ja viestintäviraston kytkentä-katsastuslomakkeessa (kaikki tarvittavat tiedot) ja jonka pitää olla raskaan kaluston asiantuntijan tekemä.

5 momentti: ELY-keskukset esittävät pykälää muutettavaksi siten, että luvan peruuttamisen voisi tehdä lupaviranomainen (toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) tai Liikenne- ja viestintävirasto lupaviranomaista kuultuaan. Voimassa olevan tieliikennelain 87 c § mukaan lupaviranomaisella on peruuttamisvaltuutus lupiin.

#### 195 § Siirtymäsäännökset

ELY-keskukset huomauttavat, että ilman erillisrahoitusta lain edellyttämiä liikennemerkkimuutoksia ei kyetä nyt esitettyinä siirtymäaikoina toteuttamaan. Sama koskee materiaalihankintoja. Riittävän pitkät siirtymäajat vaikuttavat myös kaikkien liikennemerkkien työ- ja hankintakustannustasoon.

Siirtymäaika säännöksiä määritettäessä olisi tarkoituksenmukaista selvittää muutosta koskevien liikennemerkkien määrä muun muassa tierekisteriä hyödyntämällä, josta saa suuntaa antavaa tietoa määräraha vaikutusten arviointiin. Uuden tieliikennelain myötä joitain kielto- ja rajoitusmerkkejä joudutaan uusimaan eli kyseisen lain kustannusvaikutukset eivät rajaudu ainoastaan lain edellyttämiin liikenne-merkkilisiä vaan myös merkkien uusimisiin sekä joidenkin täysin uusien merkkien käyttöönottoon.



## Säädöslite / Liite 3.8 / H23 Kaksisuuntainen pyörätie

ELY-keskusten mielestä tieliikennelain säädöslitteen mukainen pyöräteiden merkitseminen kaksisuuntaisen liikenteen osalta lisäkilvellä H23.2 ei ole millään tavoin kannatettavaa eikä riittävässä määrin perusteltua. Nykyinen merkitsemistapa on riittävä ja toimiva eli pyörätie on aina kaksisuuntainen, jollei toisin ole liikennemerkillä merkitty (99 % Suomessa olevista pyöräteistä on kaksisuuntaisia). Lisäkilven H23.2 käytön vaikutukset eivät käyttäjän kannalta ole merkittäviä ja merkkien asentamisella olisi merkittävät kustannusvaikutukset.

Yksistään maantieverkon kevyen liikenteen väylillä on tierekisterin mukaan n. 30 000 kpl D5, D6 tai D7 mukaista merkkiä, jolloin lisäkilpien H23.2 asentaminen tarkoittaa arviolta kolmen miljoonan euron kustannuksia. Muutoksiin käytettävä rahasumma olisi varmasti tehokkaammin käytettävissä pyöräilyn turvallisuuden ja olosuhteiden kehittämiseen muunlaisten toimenpiteiden avulla. Lisäksi on otettava huomioon muut uuden tieliikennelain mukaisesti heti tai siirtymäajan puitteissa asetettavat merkit, joista muutoinkin aiheutuu nykyiseen liikennemerkkien ylläpitoon verrattuna merkittävästi suurempia kustannuksia.

Lisäksi korjauspaketissa on ehdotettu siirtymäaika kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitsemiseen. Pyörätiemerkki ilman lisäkilpeä tarkoittaa lakiehdotuksen mukaan yksisuuntaista liikennettä. Tällöin pyöräilijän on voitava luottaa siihen, että näin todellakin on. Tämä johtaa tilanteeseen, että tulevaan seitsemään vuoteen pyöräilijä ei voi tietää, onko pyörätie tosiaankin yksisuuntainen vai voiko siellä olla vastaantulijoita. Paikallisia ongelmia tulee aiheutumaan, sillä pyöräteitä hallinnoivat valtio ja kunnat. Maanteille ja kaduille voidaan tällöin asentaa samankin kunnan alueella kaksisuuntaisuudesta kertovia merkkejä täysin eri aikaan eri pyöräteille. Pyöräilijöillä ei ole minkäänlaista mahdollisuutta siirtymäkauden aikana tietää, mistä on kysymys. Liikenneympäristön tulisi olla kaikille tienkäyttäjille selkeä ja helpposti ymmärrettävä, mikä edellyttää liikenteenohjaukselta yksiselitteisyyttä ja yhdenmukaisuutta.

## Säädöslite / Liite 3.4 / H23 Pyörätie

ELY-keskukset esittävät alla olevaa kohtaa korjattavaksi seuraavasti:

---

Jos kaksisuuntainen pyörätie on pyöräilijän ajosuunnassa vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi tarkoituksenmukaista ja turvallista, polkupyöräilijä saa käyttää piennarta tai

ajoradan oi-keaa reunaa. Pyörätiellä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamises-ta.

Säädöslite / Liitteet 6, 7, 8

Liitteiden otsikointiin on syytä lisätä, onko kyseessä ETA-valtioon rekisteröity ajoneuvo vai muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo.

Esimerkiksi liitteessä 6.6. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (122 §). Jos liitteissä ei mainita asiaa, asia jää epäselväksi (viittauksena vain lakipykälä).

Kelkka Marko  
Uudenmaan ELY - ELY-keskusten liikenne-vastualueet (9 kpl)