

Asia: LVM005:00/2019

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kuopion kaupungin lausunto hallituksen esityksestä uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa uuteen tieliikennelakiin tehtävistä muutosesityksistä (korjauspaketti). Esitetyt muutokset ovat lähinnä teknisiä korjauksia ja tarvittavia muutoksia, jotka tulee tehdä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla jo toteutuneiden virastouudistusten vuoksi. Lisäksi muutoksia on esitetty jo hyväksytyjen lakien yhdistämisestä tieliikennelakiin. Esitettyjen muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.6.2020.

Tieliikennelakiin esitetyistä muutoksista Kuopion kaupunki lausuu seuraavaa:

- HCT-rekkojen mahdollistavan lain voimaantulon yhteydessä ei kunnille jäänyt aikaa valmistautua muutokseen omalla katuverkollaan. Nyt tieliikennelakiin tulevat muutokset mahdollistavat rajoitusten asettamisen HCT-rekoille, mutta lain tulokinnassa jää epäselväksi joutuuko kunta vastuuseen, mikäli se ei aseta rajoituksia esim. tonttikaduille tai ahtaille keskusta-alueille ja

HCT-rekka jää jumiin taikka aiheuttaa muuta ongelmaa ajaessaan alueille, joilla sillä ei ole toimintamahdollisuuksia.

- HCT-rekkojen vaikutuksissa liikenneympäristöön ja sen ylläpitokustannuksiin on huomioitu vain tieverkon liittymät ja niissä mahdollisesti tehtävät korjaustarpeet kustannuksineen. Tämän lisäksi kuntien ja kaupunkien katuverkoilla on merkittävä määrä liittymiä ja muita liikenneympäristöjä, joissa HCT-rekoilla ei ole toimintamahdollisuuksia. Kuntien ja kaupunkien liikenneympäristöissä muutosmahdollisuudet ovat huomattavan erilaiset kuin tieverkolla. Katuverkoilla tehtävien muutosten mahdollisuutta tulee myös tarkastella ai- van eri tyyppisesti kuin tieverkolla, sillä pääsääntöisesti kaikkialla kaupunkien ja kuntien liikenneympäristöissä on autolla liikkuvien lisäksi myös jalankulki-joita ja pyöräilijöitä, ja usein heitäkin aivan pienestä lapsesta apuvälineen kanssa liikkuvaan ikäihmiseen. Tämän vuoksi maanteillä tehtävät ratkaisut ei-vät pääsääntöisesti ole mahdollisia kaupunkien ja kuntien katuverkoilla. Näin ollen olisi ensiarvoisen tärkeää laatia pikaisesti suunnitteluohjeet HCT-rekkojen kulkemisen mahdollistavan kaupunkimaisen ympäristön suunnitteluun. Ohjeissa tulee huomioida myös muiden tienkäyttäjien liikkumisen mahdollisuus ja turvallisuus. Jotta HCT-kalustolla ajon mahdollista-vat katu ympäristöjen muutokset lähtisivät liikkeelle, tulisi valtion osoittaa erillinen määräraha näiden toteuttamiseen.

- Liikenneturvallisuusvaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu, miten liittymien avartamiset perinteisin keinoin vaikuttavat muiden ajoneuvojen nopeuksiin ja näin ollen muiden tiellä liikkujien liikenneturvallisuuteen. Lisäksi on jätetty mainitsematta, että tiukimmissa käänöksissä yhdistelmien perävau- nujen takakulman suuri sivuttainen liike ulkokaarte- en suuntaan menee jois-sakin tilanteissa oman ajokaistan ulkopuolelle aiheuttaen erityisesti kadun yli-tystä odottavalle jalankulkijalle ja pyöräilijälle yllättävän tilanteen.

- Liikenneturvallisuuden vaikutusarvioinnissa on edelleen HCT-kuljetusten osalta todettu, että kamerajärjestelmät ovat kehittyneet paljon tuoden lisää-turvaa. Voidaan kuitenkin todeta, että kuljettaja joutuu joka tapauksessa seuraamaan edelleenkin monien kulmien kameroita yhtäaikaisesti, joka on riski muille tielläliikkujille, erityisesti taajama-alueilla.

- Liikenneturvallisuusarvioinnissa ei ole arvioitu, miten rekkayhdistelmien pituuden kasvu on vaikuttanut tai tulee niiden lisääntyessä vaikuttamaan maantienliikenteessä ohitusmahdollisuuksiin. Toki ohitusmahdollisuuksien vähentymisellä on kahteen suuntaan vaikuttavia liikenneturvallisuusvaikutuksia, kun osa autoilijoista ei uskalla ohittaa pitkiä rekkoja, mutta toisaalta tämä voi johtaa myös toisten kohdalla turhautumiseen, mikä taas puolestaan aiheuttaa tarpeettoman riskialttiita ohituksia.

- Lakiluonnoksessa on määrätty, että tienpitäjän tulee toimittaa Väylävirasto- lle tieto liikenteenohjauslaitteen asettamisesta. Jotta Väyläviraston ke- räämä rekisteri pysyisi ajan tasalla, tulisi laissa mainita, että tieto tulee toimit- ta- a myös TLL:n nojalla asetettujen liikenteenohjauslaitteiden poistosta.

- Lakiluonnoksen 164 §: otsikko vaikuttaisi olevan väärin; pitäisi olla: Mootto-rittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset, sillä pykälässä puhutaan polku-pyörein kuljettajista.

- Uuden, väistämisvelvollisuutta pyöräilijän tienylityspaikassa osoittavan merkin B7 osalta esitetyn sanamuodon muuttaminen muotoon: “Merkillä osoitetaan rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke.”, antaa käsityksen, että merkillä tulisi osoittaa kaikki rakenteellisesti korotetut suojatiet, joiden mo-lemmin puolin on pyörätie. Kuopion kaupungin mielestä määräyksen sijaan tulisi kyseisen merkin käyttöönotossa edelleen mahdollistaa tienpitäjän har-kintavalta, mitkä rakenteellisesti korotetut suojatiet osoitetaan pyöräilijän tienylityspaikoiksi merkillä B7. Näin ollen sanamuodoksi Kuopion kaupunki esittää: “Merkillä voidaan osoittaa rakenteellisesti korotettu pyörätien jat-ke.”

- Tieliikennelain korjaukseen liittyen esittää Kuopion kaupunki Liikenne- ja viestintäministeriötä harkitsemaan uudelleen kaksisuuntaisen pyörätien merkitsemistarvetta muun muassa yhdistetyillä jalkakäytävillä ja pyöräteil-lä. Kaksisuuntaisuus on oletettava lähtökohta kaupunkien ja myös valtion yl-läpitämällä yhdistetyillä väylillä, mitä kaupungin mielestä on ai- van tarpeeton korostaan erikseen asetettavilla, pyörätien kaksisuuntaisuutta osoittavilla lisäkivillä. Kaupungin näkemyksen mukaan kilpien asettaminen ei tuo mitään lisäarvoa millekään liikkujaryhmälle. Jo päätetty muutos aiempaan tieliikennelakiin astuu voimaan 1.6.2020 ja aiheuttaa pelkästään Kuopion kaupungille lähes miljoonan euron ylimääräisen investointikustannuksen, jol-la ei nähdä saavutettavan minkäänlaista hyötyä. Investoinnin lisäksi asetetut merkit aiheuttavat myös jatkossa ylläpitokustannuksia. Uuden tieliikennelain voimaantulon myötä kaupungeille tulee muutoinkin monien miljoonien eurojen kustannuksia, kun suuri osa liikennemerkkien kuvioista muut-tuu ja tiemerkintöjä joudutaan muuttamaan. Ylimääräisiä kustannuksia syn-tyy, vaikka merkkien ja tiemerkintöjen päivittämiseen on annettukin vuosien siirtymäaikoja.

Ari Räsänen

va. kaupunkisuunnittelujohtaja

Asiakirja on allekirjoitettu koneellisesti Kuopion kaupungin asiantuntijajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimista.

Räsänen Ari
Kuopion kaupunki, kaupunkisuunnittelupalvelut