

Asia: LVM005:00/2019

Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle uuden tieliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta, LVM005:00/2019

Liikenneturvan lausunto

HCT-yhdistelmien säädökset tieliikennelakiin

Korjauspaketissa lisättäisiin lain hyväksynnän (10.8.2018) jälkeen asetusmuutoksella 10.1.2019 toteutettu raskaiden ajoneuvon mittauudistus, jossa mm. liikenteeseen hyväksyttiin ns. HCT-

yhdistelmät. Kyseinen asetus, eli ns. käyttöasetus, on tarkoitus kumota tieliikennelain voimaantullessa 1.6.2020, joten vastaavat säännökset tulee lisätä lakiin. Tässä vaiheessa jo hyväksytyihin säännöksiin ei ole tarkoitus tehdä kuin enintään vähäisiä muutoksia, eikä Liikenneturvalla ole niihin lausuttavaa. Vastaavasti erikoiskuljetuksia koskeviin sääntöihin HCT-yhdistelmien hyväksymisen seurauksena ehdotettuihin muutoksiin Liikenneturvalla ei ole lausuttavaa.

Kiinnitämme kuitenkin vielä huomiota luonnoksen sivulla 13 esitettyyn kohtaan, jossa todetaan, että uusien yhdistelmätyyppien huonompi kääntyvyys aiheuttaa tarpeita liittymien korjauksiin, jotta uudet yhdistelmätyypit mahtuvat kääntymään liittymissä. Korjaustarpeita on arvioitu vain maantieverkon osalta. Sen sijaan kaupunkien ja kuntien osalta korjaustarpeita ei ole arvioitu. Perusteluissa on mainittu, että ”Sellaisissa kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko kääntyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjällä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä.”

Uusia yhdistelmätyyppejä varten luotiin säädöksiin uusi kääntyvyysääntö. Aikaisemmin Suomessa oli jo ns. EU-kääntyvyysääntöön lisäksi kansallinen moduuliyhdistelmiä varten luotu kääntymissäntö. Nyt kolmantena on mahdollista soveltaa HCT-yhdistelmille vastaavaa kääntymissäntöä kuin mitä erikoiskuljetuksissa sovelletaan. Tätä on mahdollista soveltaa, ei pelkästään yli 25,25 metrin pituisille yhdistelmille, vaan jo EU-mitat ylittävillä yhdistelmille (yli 16,5 m puoliperävaunuyhdistelmille sekä yli 18,75 m pitkille muille yhdistelmille).

Edelliseen viitaten Liikenneturva kysyy, jos ELY, kunta tai kaupunki haluaisi kieltää tienosalla tai jollakin alueella vain ne yhdistelmät, jotka täyttävä vain uuden erikoiskuljetusten kääntyvyysääntöön, mutta ei moduuli-/tai EU-kääntyvyysääntöä, millä liikennemerkillä sen voisi toteuttaa. Pelkällä yhdistelmän pituuteen perustuvalla rajoituksella rajoittuisi turhaan kulku niiltä moduuliyhdistelmiltä, joiden mukaan liittymät on tähän asti toteutettu. Tekstillisestä lisäkilvestä tulisi taas vaikeaselkoinen: ”Koskee yhdistelmiä, jotka eivät täytä tieliikennelain 132 § 1 tai 2 momentin kääntyvyysääntöä”?

Varsinkin taajamaliikenteessä, mutta osin myös maantieliikenteessä, nopeuksien hillintä tieteknisin keinoin on oleellinen osa tieliikenteen turvallisuuden parantamista. Nopeuksia voidaan rakenteellisesti hillitä rakentamalla kavennuksia, keskisaarekkeita, kiertoliittymiä sekä yleensä liittymien muotoilulla, mitkä estävät suorat ajolinjat, ja pakottavat nopeuden alentamiseen. Mikäli uusien mitta- ja kääntyvyysvaatimusten myötä kasvaa vaatimus olla käyttämättä näitä rakenteellisia keinoja, tai jopa purkaa olemassa olevia rakenteita, siellä missä nopeuksien hillintä on tarpeen, erityisesti taajamaliikenteen turvallisuus pitkällä tähtäimellä kärsii. Erityisesti riskinä on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden huononeminen. Tämän vuoksi tiepitäjälle, erityisesti kunnille, tulisi olla mahdollisimman selkeä ja yksinkertainen menettely, miten perusteluissakin mainitut liikennerajoitukset voidaan toteuttaa.

Lisäksi Liikenneturva muistuttaa, että vaikka HCT-yhdistelmille sallitaan heikompi kääntyvyys kuten erikoiskuljetuksissa, niin niillä ei ole vastaavaa oikeutta poiketa eri tien osien käyttöä tai kääntymistä koskevista säännöistä, kuten erikoiskuljetuksilla on (184 §). Siten myös liikenteen ohjauksessa, soveltuvista reiteistä tiedottamisessa sekä liikennevalvonnassa tulee huomioida HCT-yhdistelmien tuomat haasteet liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle.

Raskaita moottorikelkkoja koskevat säädökset tieliikennelakiin

Vastaavalla tavalla kuin HCT-yhdistelmien tapauksessa toteutettiin uuden tieliikennelain hyväksymisen jälkeen pääosin asetusmuutoksilla ns. raskaita moottorikelkka koskevat säädökset. Raskas moottorikelkka on perinteistä moottorikelkkaa, jonka suurin sallittu omamassa on 500 kg, isompi ja raskaampi (enintään 800 kg), ja yleensä tarkoitettu useamman kuin kahden henkilön kuljettamiseen. Liikenteessä raskaita moottorikelkkoja on erittäin vähän, ja jatkossakin niiden käyttö rajoittunee joihinkin matkailupalvelutoimintoihin. Tieliikenneasetuksen muutoksella 28.12.2018 mahdollistettiin raskaiden moottorikelkkojen liikkuminen moottorikelkkareitillä, jos se on lisäkilvellä sallittu. Jatkossa 1.6.2020 liikennemerkeistä yms. säädetään uudessa tieliikenne-laissa ja tieliikenneasetus kumotaan, joten vastaavat säädökset tulee lisätä uuteen tieliikennelakiin.

Liikenneturva kiinnittää kuitenkin huomiota uuden tieliikennelain moottorikelkkareittiä koskevan liikennemerkin (D8) sääntöön, jonka mukaan ”muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä”, kun nykyinen sääntö on ”muulla ajoneuvolla”. Muutos tarkoittaa sitä, että esimerkiksi polkupyörällä tai eläinajoneuvolla liikkuminen olisi sallittua. Asian tekee monimutkaiseksi vielä se, e-tä 53 §:n mukaan ”eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä”. Joka tapauksessa moottorikelkkareiteillä kelkkailukautena sen enempää pyöräily kuin koiravaljakoilla kulkeminen ei ole turvallista eikä suotavaa. Sen sijaan lumettomana aikana kelkkareitti soveltuu varmasti usein hyvin esimerkiksi maastopyöräilyyn. Liikenneturva ehdottaa, että moottorikelkkareitin sääntöä muutetaan siten, että lumipeitteisenä aikana muulla ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ajaminen on kiellettyä, ellei lisäkilvellä ole muuta osoitettu. Näin muiden ajoneuvojen salliminen kelkkareitille jäisi reitin ylläpitäjän päätettäväksi.

Muut muutokset ja korjaukset uuteen tieliikennelakiin

Kaksisuuntaisten pyöräiteiden merkitseminen

Uudessa tieliikennelaissa veloitetaan merkitsemään kaikki kaksisuuntaiset pyörätiet lisäkilvellä. Vaatimukselle ei ollut voimassa olevassa laissa siirtymäaikaa, joten lisäkilvet tulisi olla 1.6.2020 paikoillaan. Nyt 195 §:n siirtymäsäännökseen ehdotetaan toimelle seitsemän vuoden siirtymäaikaa.

Samalla väistämisvelvollisuutta osoittaviin liikennemerkkeihin (B5 ”kärkikolmio” ja B6 ”stop”) laitettavaa kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä koskeva sääntö muuttuisi ”voidaan käyttää” -muodosta ”käytetään”-muotoon, mikä tarkoittaa sitä, että lisäkilpi tulee asentaa kyseisiin liikennemerkkeihin aina, jos merkin jälkeinen risteävä pyörätie on kaksisuuntainen. Tätä koskisi sama seitsemän vuoden siirtymäaika.

Liikenneturva suhtautui kriittisesti jo marraskuussa 2017 ministeriölle sekä 2018 liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamissaan lausunnoissa siihen, että kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen muuttuisi tuolloin ehdotetulla tavalla. Muutos on erityisesti kunnille kohtuuttoman kallis toimenpide, ja sen liikenneturvallisuushyöty on kyseenalainen. Tämän jälkeen ovat kustannusarviot edelleen tarkentuneet. Esimerkiksi ELY:jen osalta on esitetty karkeaksi kustannusarvioksi 3 miljoonaa euroa. Kuntien ja kaupunkien, joissa pyöräväylät suurelta osin sijaitsevat, kustannukset ovat varmasti moninkertaiset. Esimerkiksi eräässä suurimmista kaupungeista lisäkilpien asennuksen on arvioitu maksavan 0,5-1 miljoonaa euroa. Jos lasketaan, että vastaavia kaupunkeja on noin 20, kustannus niille yhteensä on vähintään 10 miljoonaa euroa. Ja jos sen lisäksi arvioidaan, että muiden 274 kunnan kustannus yhteensä on saman verran, niin päädytään reilusti 20 miljoonan euron kustannuksiin. Seitsemän vuoden siirtymäaika toki jakaisi kustannukset pidemmälle ajalle.

Suuri osa pyöräteistä on yhdistettyjä jalankulku-/pyöräväyliä, jotka yleensä ovat joko vain toisella puolen ajorataa tai kokonaan erillisiä. Näitä ei koskaan tulla muuttamaan yksisuuntaisiksi. Sellaisten pyöräteiden, joita käytännössä on edes mahdollista muuttaa yksisuuntaisiksi pyöräteiksi, on pieni osa koko pyörätieverkostosta.

Liikenneturva ehdottaa, että pyörätien kaksisuuntaisuuden merkitsemistä koskeva sääntö muutetaan muotoon – ”pyörätie voidaan lisäkilvellä osoittaa yksi- tai kaksisuuntaiseksi”. Näin merkitsemisen tarpeellisuus jäisi tienpitäjän harkittavaksi, ja säästyneet kustannukset käytettäväksi todellisiin pyöräilyn turvallisuuden parantamishankkeisiin.

Sen sijaan väistämisvelvollisuutta osoittaviin liikennemerkkeihin kuuluvat kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavia lisäkilpiä voidaan pitää turvallisuuden kannalta tärkeinä. Liikenneturva siten kannattaa muutosta siitä, että lisäkilpeä on aina käytettävä. Tämän muutoksen osalta seitsemän vuoden siirtymäaika on turhan pitkä – tähän riittäisi esimerkiksi kolmen vuoden siirtymäaika ilman, että se olisi tienpitäjälle kohtuuton.

Tässä on huomattava, että suuressa osassa lisäkilvet ”kärkikomioissa” ovat jo nykyisen vuodesta 1999 voimassa olleen käytännön mukaan asennettuna. Kuitenkin tämäkin lisäkilpi (H23.1) muuttuu ulkoasultaan, joten jo asennetut vanhat lisäkilvet tulee uusia kymmenen vuoden siirtymäajan puitteissa.

Pyörätien jatkeen ajoratamerkintä

Liikenneturva kannattaa muutosta, jossa pyörätien jatkeen ajoratamerkintää koskevasta säännöstä (Liite 4.2) poistetaan virke, joka koskee valo-ohjattua risteystä. On turvallisuuden kannalta selkeää, että ajoratamerkinät ja liikennemerkkit vastaavat toisiaan. Enimmäkseen liikennevalot ovat toiminnassa, ja niiden väistämistä ohjaava opastus on selkeää ja helposti ymmärrettävää ilman ajoratamerkintöjen tukeakin.

Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

Uutta liikennemerkkiä B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) koskevaa sääntöä muutettaisiin siten, että liikennemerkkiä voisi käyttää rakenteellisesti korotetun ylityspaikan lisäksi liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa ilman rakenteellista korottamista.

Kyseinen liikennemerkki on uusi ja sekoittuu suojatiemerkkiin. Autoilijalle selkeämpi merkki näissäkin tapauksissa olisi merkin B5 (”kärkikolmio”) käyttäminen. Sitä voisi käyttää niin rakenteellisesti korotetuissa kuin korottamattomissakin ylityspaikoissa. Uutta merkkiä on perusteltu sillä, että joissain tapauksissa ylityspaikan sijainti on sellainen, että lähellä on muu ”kärkikolmio”, joka aiheuttaisi ristiriidan pyöräilijän tienylityspaikan ”kärkikolmioiden” kanssa.

Liikenneturva ei kannata ehdotettua muutosta. Liikenneturva ehdottaa, että pääsääntöisesti väistämisvelvollisuus osoitettaisiin myös pyöräilijän tienylityspaikoissa ”kärkikolmioilla”, minkä voi toteuttaa ilman rakenteellista korottamista tai liikennevaloa. Uusi B7 liikennemerkki tulisi jättää vain niihin tilanteisiin, joissa merkkiä B5 ei voi käyttää, ja silloin merkin tukena tulisi olla aina korotettu rakenne.

Koulukyydin merkitseminen

Koulu- ja päivähoitokuljetuksessa sallittaisiin ruskeankeltaisen varoitusvalon käyttäminen (156 §) silloin, kun matkustajia ollaan ottamassa tai jättämässä. Liikenneturva pitää ehdotettua muutosta hyvänä lisänä parantaa turvallisuutta varoittamaan muita tiellä kulkijoita lapsista, jotka näissä tilanteissa voivat esimerkiksi lähteä tienylitykseen malttamattomasti ja arvaamattomasti. Liikenneturva muistuttaa, että koululaisia kuljetetaan myös muissa joukkoliikennevälineissä kuin varsinaisissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Näin ollen ruskean keltaisen varoitusvalon käyttömahdollisuus tulisi sallia kaikkiin kuljetuksiin, joissa säännöllisesti kuljetetaan lapsia.

Tämän lisäksi luonnoksessa ehdotetaan, että koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitsemiseen liittyviä sääntöjä muutettaisiin siten, että enää ei merkintöjen mitoista ja sijainnista säädettäisi tarkemmin. Kuitenkin Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuudet antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä merkinnöistä.

Laissa säädettäisiin vain, että kilven tulee näkyä eteenpäin, ja siten, että ”kyytiä odottavat sen riittävän kaukaa näkevät”. Liikenneturvalla ei sinänsä ole tätä säätelyperiaatetta vastaan, mutta näkemyksemme mukaan lain edellyttämänä pelkkä eteenpäin näkyminen ei ole riittävä vaatimus. Aivan kuten edellä ruskeankeltaisen varoitusvalon merkitys, on tärkeää varoittaa erityisesti takaa samasta suunnasta tulevia kuljettajia siitä, että pysähtyneenä on nimenomaan koulukuljetus. Näin ollen eteenpäin näkymisen lisäksi vaatimuksena tulee olla vastaavasti myös taaksepäin näkyminen riittävän kauas ja riittävän selkeästi. Lähtökohtaisesti tarkemmat määräykset tarvitaan, joten suosittelemme muotoilua ”Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset...”

Nykyisin vastaavissa koulukuljetuskilvissä on ”lapsia”-tunnuksen lisäksi teksti ”koulukyyti”. Lisäksi on huomattava, että myös ”lapsia”-liikennemerkki A17 kuvio uudistuu. Nyt olisi suotavaa, että nykyisin käytössä olevia koulukyytikilpiä tai -kupuja ei tarvitsisi kiireellä lähteä uusimaan, vaan nykyiset kilvet kävisivät esimerkiksi yhtä pitkään kuin liikennemerkkitkin.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteiden asettamista koskevassa pykälässä (71 §) ehdotetaan valtuus maanteiden osalta kirjattavaksi ”tienpitäjän” sijasta ”toimivaltaiselle ELY-keskukselle”, kuten voimassa olevan lain 51 §:ssä. Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä tienpitäjä on määritelmän mukaan Väylävirasto, joten muutos on aiheellinen. Kuitenkin olisi syytä tarkistaa tarvitaanko vastaavaa muutosta muihin tienpitäjää koskeviin pykäliin, kuten 65 §, 71 § 4 mom., 72 §, 73 §, 187 §, 189 § ja 191 §.

Lisäksi Liikenneturva kiinnittää huomiota 71 §:n 3 momentin aiheuttamiin kustannuksiin kunnille. Tienpitäjille, eli lähinnä kunnille, vaatimus ilmoittaa Väylävirastolle kaikista

liikenteenohjauslaitteiden (kaikki liikennemerkit, ajoratamerkinnot, liikennevalot) asettamisista 1.6.2020 lähtien on iso hallinnollinen taakka, ja se tulee voimaan ilman siirtymäaikaa. Vaatimus tulee aiheuttamaan valtavat tietojärjestelmämuutokset tai niiden kehittämisen. Toistaiseksi ei ole mitenkään tuotu esiin, miten ilmoitettua tietoa tullaan hyödyntämään.

Liikenneturva ehdottaa, että vaatimuksen kanssa otetaan aikalisä, ja sen voimaantuloa lykätään. Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että kolmas momentti muotoillaan uudelleen siten, että se antaa joustavuutta ja päätäntävaltaa Väylävirastolle toimeenpanon laajuudesta ja aikataulusta:

”Väylävirasto antaa tarkemmat määräykset liikenteenohjauslaitteista, joihin tiedonluovuttamista sovelletaan, sekä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.”

LIIKENNETURVA

JUHA VALTONEN

Juha Valtonen

tutkimuspäällikkö

Valtonen Juha
Liikenneturva