

Asia: LVM005:00/2019

## Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

### Lausunnonantajan lausunto

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

Rahtarit ry haluaa kiittää, että voimme antaa lausuntonne tärkeään, myös raskasta liikennettä koskevaan asiaan.

Pääsääntöisesti paketin sisältö on Mitta- ja massa uudistuksen siirtämistä uuteen Tieliikennelakiin, mutta paketissa on myös muutamia asioita joihin haluamme tuoda kantamme esille seuraavasti:

Useassa kohdassa viitataan johonkin viranomaistahoon suoraan nimellä, esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto tai Väylävirasto jne, kuten historiasta tiedämme jatkuvat muutokset valtoinhallinnossa ovat muuttaneet useita kertoja vastuullisten toimijoiden nimijä ja mahdollinen maakunta uudistus tekisi sen jälleen ELY -keskuksien kohdalla, olisiko mahdollista, että lakiin kirjattaisiin vain, että sen hetkinen toimivaltainen viranomainen olisi se taho.

48§ Suuntamerkin antaminen, ehdotetussa mallissa suuntamerkkiä tulisi antaa koko toiminpiteen ajan, ajatuksena hyvä, mutta käytännössä ehdotetussa mallissa on ongelma pitkien ajoneuvoyhdistelmien kanssa toimittaessa:

- esimerkiksi kieroliittymästä poistuttaessa kuljettaja joutuu kytkemään suuntamerkin päälle useita kertoja, koska vetoauton ohjaus on palautunut jo suoralle ajolinjalle, mikä poistaa suuntamerkin päältä pois automaattisesti, sama ongelma tulee esiin myös normaalissa risteysajossa, koska ahtaissa risteyksissä ja liittymissä joudutaan vetoauton ajolinjaa korjaamaan useita kertoja ennen, kuin viimeinen yhdistelmän osa on poistunut risteysalueelta. Kuljettajan on mielestämme keskityttävä ensisijaisesti tarkkailemaan ajoneuvoyhdistelmän turvallista kääntymistä, eikä kytkemään suuntamerkkiä useita kertoja uudelleen.

- suuntamerkillä pitää hyvissä ajoin ilmaista tulevaa ajolinjan muutosta, tämä on mahdotonta, jos edellisestä muutoksesta johtuva toimenpide on vielä kesken. Laissa ei saisi olla sen kaltaisia

määräyksiä, joita ei voi toteuttaa rikkomatta saman määräyksen toista osaa. Ehdotetussa mallissa pitkät HTC -yhdistelmät joutuisivat varsinkin ahtaissa taajama risteyksissä ja liittymissä tilanteen, jolloin vetoauton pitäisi jo näyttää suuntamerkkiä tulevasta kääntymisestä, mutta yhdistelmän takaosa on vielä edellisen liittymän/risteyksen alueella, jolloin suuntamerkki pitäisi olla kytkettynä vielä sen osoittamaan suuntaan.

Ehdotammekin pykälään lisäystä, jossa määritellään, että kuljettajan on ensisijaisesti näytettävä suuntamerkkiä tulevan tilanteen mukaan, jolloin hän voi lopettaa suuntamerkin antamisen edellisen suunnanmuutoksen vielä kesken ollessa.

191 § Ehdotamme että pykälään lisätään maininta, jossa annetaan luvanmyöntäjälle oikeus olla myöntämättä kuljetuslupaa, jos aiemmin myönnettyä kuljetuslupaa ei ole maksettu määräajassa.

Liikennemerkin C27 taulukko, ehdotamme, että kolme- ja neljäakselisien suurinpiä massoja ei tulisi pienetää aiemmista, varsinkaan nyt kun useampiakselisia puoliperävaunuja on tullut markkinoille pidemmän mitan sen mahdollistaessa.

Liikennemerkki C3, mielestämme pakettiautoille pitäisi olla oma liikennemerkkinsä, koska monin paikoin jakeluliikennettä hoidetaan juuri pakettiautoilla niillä alueilla, joissa kuorma-autoilta halutaan kieltää liikuminen. Tienkäyttäjät tiedostavat huonosti merkin C3 koskevan myös pakettiautoja.

117 § ja liite 6.3, mielestämme ei ole mitään hyväksyttäviä perusteita, sille miksi kaksiakselisella linja-autolla ja kuorma-autolla pitää olla erilainen kokonaisuus. Ehdotammekin jälleen, että molempien ajoneuvoluokkien kaksiakselisien ajoneuvojen kokonaisuus olisi yhtenevä 19,5 tonnia.

131 § Esitetty PITKÄ kilpi ajoneuvoyhdistelmän takaosaan tulisi mielestämme tulla pakolliseksi vasta 28,0 m pituudessa, koska liikenteeseen on tullut paljon yhdistelmiä, joiden kokonaispituus on vain hieman yli 25,25 m. Jottei PITKÄ -kilpi kärsi inflaatiota tienkäyttäjien silmissä, ehdottamamme 28,0 metrin pituus sopisi paremmin asiaan, myöskin muita teksiä määräyksiä tulee juuri tuossa pituudessa mukaan kuvioon.

122 § Vetoauton takimmaisen telin ja perävaunun etummaisen telin massoihin ja telien äärimmäisten akselien välimatkoihin perustuvaa laskentaa helpottamaan ehdotamme, että vetoajoneuvon kytkentälaitteen tai kytkentälaitteen käyttölaitteen välittömään läheisyyteen määrättäisiin asennettavaksi kilpi jossa olisi maininnat takimmaisen telin suurimmasta sallitusta telimassasta ja siitä mitasta, joka muodostuu takimmaisen telin etummaisen akselin keskipisteestä vetolaitteen tapin pystyakselin linjaan, sekä vastaavanlainen kilpi perävaunun vetoaisaan, josta löytyisi perävaunun etummaisen telin suurin sallittu kokonaisuus ja mitta vetosilmukan keskeltä

etummaisena telin takimmaisena akselin keskipisteeseen. Näistä kilvistä kuljettajan olisi helpompi saada tarvittavat tiedot kytkennän siltasäännön määrittämiseen.

65 § ja 67 § Liikenteenohjaus, ehdotamme, että liikenteenohjaajan soveltuvuusvaatimukseen lisättäisiin seuraavat ehdot:

- normaali liikuntakyky
- normaalit aistit
- kyky kommunikoida tarvittaessa ohjattavan liikenteen edustajien kanssa.
- täysi-ikäisyys

Väyläviraston ohjeistuksessa tietyömaille on juuri tämänkaltaisia vaatimuksia, mutta esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ei vaadi erikoiskuljetusten liikenteen ohjaajilta mitään muita vaatimuksia kuin B-luokan ajo-oikeus ja Tieturva-1 pätevyys, edellä mainitusta johtuen Tieliikkeenlaissa pitäisi olla selkeämmin määriteltynä ne peruvaatimukset, joita vaaditaan yhden tieliikenteen vaarallisimman työn tekijöiltä.

Rahtarit ry

Kima Timo  
Rahtarit ry