



10.4.2017

Kaj/4

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 28.03.2017 § 165

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Hankenumero 5264_117

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelainsäädäntöä sisältää monia kannatettavia ja liikenneturvallisuutta parantavia uudistuksia.

Erityisesti liikenneonnetusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaman alueella. Automaattisen kameravalvonnan soveltamisala liikenteenvalvonnassa laajenee selvästi. Kiinnijäämisriskin merkittävä kohominen vaikuttaa ajokäyttäytymiseen ja sitä kautta turvallisuuteen. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että poliisilla on riittävät henkilöresurssit siirrettävien kameroiden kierrättämiseen ja automaattisen valvonnan avulla kerätyn aineiston käsittelemiseen.

Raitioliikenne laajenee lähitulevaisuudessa myös Helsingin ulkopuolelle. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista. Kokonaisuudistus on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalankulun olosuhteisiin.

Helsingissä ilmanlaatu on ajoittain huono tai jopa erittäin huono vilkasliikenteisessä ympäristössä. Terveystieteiden kannalta haitallisin karkeiden hengitettävien hiukkasten lähde on liikenteen aiheuttama katupöly. Alueellisen nastamaksun mahdollistava lainsäädäntö on tavoiteltavaa jo lähitulevaisuudessa ongelman ratkaisemiseksi. Askel oikeaan suuntaan on nastarengasvarustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki.

Määritelmät, Suojatie, 2 §

Suojatien merkintätapaa on ehdotettu lakiluonnoksessa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinä.



Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkillä että tiemerkinällä. Talviolosuhteiden takia näin toimitaan pääsääntöisesti, mutta nykyinen lainsäädäntö jättää harkintavaltaa tienpitäjälle.

Helsingissä on noin 150 valo-ohjattua risteystä, joista suojatiemerkit poistettiin ennen-jälkeen tutkimuksesta saatujen tulosten perusteella 1990-luvun puolivälissä. Vaikutuksia selvitettiin ennakkoon poistamalla 11 valo-ohjatusta risteyksestä suojatiemerkit kesällä 1991. Vuosijaksojen 1986-1990 ja 1992-1994 välillä niissä ei tapahtunut kielteistä onnettomuuskehitystä, ja noin 1000 liikennemerkkiä poistettiin.

Nykyään tavoitteena on laajentaa jalankulkualueita, ja niiden kautta kulkee pyöräteitä. Liikennemerkkejä näihin usein kaupunkikuvallisesti herkkiin ja arvokkaisiin kohteisiin (mm. Kansalaistori) halutaan asettaa mahdollisimman vähän, mutta suojateitä on osoitettu harkitusti tiemerkinöillä. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkitä on ollut riittävä. Vastaavia jalankulkijan ja pyöräilijän risteämiskohtia ovat joukkoliikennepysäkit, joissa pysäkkikatokset muodostavat näkemäesteitä. Jalankulkijat on kaiteiden avulla ohjattu kauemmas katoksesta ja haluttuun pyörätien ylityskohtaan on jalankulkijoille ainoastaan maalattu suojatie.

Autoliikenteen ja jalankulkijan risteämiskohtiin suojatiet merkitään liikennemerkillä ja tiemerkinällä osaa valo-ohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmentää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinällä tai liikennemerkillä taikka molemmilla.

Määritelmät, risteys, 2 §

Esitysluonnoksen mukaan risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet.

Joidenkin liikennemerkkien vaikutusalue on sidottu risteykseen. Epäselvää on, muodostuuko risteys, kun esimerkiksi kadulta jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen tullaan ajoradalle, tai miten määritellään erillisen raitiotien ja kadun risteäminen. Risteuksen määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluissa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämistapauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

Yleiset nopeusrajoitukset, 10 §



Lainsäädäntötyön keskeisiä tavoitteita oli, että uusi tieliikennelaki huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan. Tienkäyttäjryhmistä heikoimmassa asemassa ovat jalankulkijat, erityisesti lapset ja liikuntarajoitteiset, ja pyöräilijät. Heitä on liikenteessä erityisen paljon taajamissa. Yleisen nopeusrajoituksen alentaminen taajamissa on ollut keskusteluissa jo vuosia. Valtiovallan taholta tulisi antaa selkeä viesti taajamaan sopivasta yleisestä nopeusrajoituksesta. Esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat. Liikennemerkkien vaihtamisesta aiheutuvien kustannusten tulisi olla liikenneturvallisuusseikkoihin nähden toissijainen kriteeri.

Kääntyminen, 23 §

Esitysluonnoksen 3 momentin mukaan risteyksestä saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Asetusta tieliikenteen liikennevaloista tulee tarkistaa tämän johdosta.

Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntyminen, 24 §

Esitysluonnoksen mukaan polkupyöräilijä saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Esitystä tulisi täsmentää niin, että polkupyöräilijä saa jatkaa oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa risteävän ajoradan yli.

Purku- ja lastaustoiminnot jalkakäytävällä ja pyörätiellä, 37 § 4 mom

Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Nykyisessä laissa on monta epämääräistä ilmaisua. Tulkinnanvaraista on, mitä tarkoitetaan erityisellä varovaisuudella, kuinka lähellä pysäköintiin soveltuvan muun paikan tulee olla, mikä on kohtuuton tai kohtuullinen haitta jalan tai pyörällä kulkemiselle tai kuinka lähellä kuljettajan on pysyteltävä. Lisäksi on vaikeaa tulkita, milloin pysäytetyllä ajo-



neuvolla hoidetaan jakelua ja milloin se on vain muuten pysäköity. Nykyinen käytäntö ei ole toimiva, koska jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäytettyjä autoja.

Hallituksen esitysluonnos vastaa lähestulkoon nykyistä lakia tai jopa huonontaa jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa, koska kuljettajan velvollisuus pysytellä ajoneuvon läheisyydessä on poistettu.

Esitystä tulisi muuttaa niin, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Suomessakin kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta aina, kun se on mahdollista. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle esitysluonnoksen merkillä C43 (Kuormaustilava) ja tiemerkillä M5 (Pysäyttämisaika).

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä, 43 §

Esitysluonnoksen mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Pykälä on lähes saman sisältöinen kuin voimassa olevassa laissa. Nykyisen lain odotukset olivat suuret vuonna 2008 sen voimaan tullessa, mutta käytännössä se osoittautui harvoin tilanteisiin sopivaksi.

Esitysluonnoksen tekstiä tulisi täsmentää. Lain yksityiskohtaisissa perusteluissa mainitaan, että "Liikennekäytöstä poisto tarkoittaa väliaikaista poistamista, eikä ole kohtuullista kieltää tällaisten ajoneuvojen säilyttämistä kadulla." Kaikenlaiseen pidempiaikaiseen säilyttämiseen tulisi voida puuttua, on se sitten ajoneuvon väliaikaista poistoa liikennekäytöstä tai trailerin/ peräkärryn käyttöä pari kertaa vuodessa. Säilyttäminen on väärin säännöllisesti kadunvarsipaikkoja tarvitsevia kohtaan. Omistajan vastuulla on etsiä säilytykseen sopivat paikat muualta kuin yleisiltä alueilta.

Kävelykadulla ajaminen ja pysäköinti, 45 §

Kävelykadun ylittäminen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tulisi lisätä kävelykadun sääntöihin. Nykyisin se sallitaan lisäkilvellä.

Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt, 64 § 2 mom

Esitysluonnoksen mukaan pihakadulla, kävelykadulla ja pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa. Tässä on ristiriita pyöräkadun liikennesäännön kanssa.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen, 71 §



Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta. Muulle kuin maantielle ja edellä mainituille alueille merkit asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.

Selvitysten mukaan suuri osa kunnista, mukaan lukien Helsinki, antaa suostumuksensa liikennemerkkien asettamiseen kaupungin omien alueiden ohella vain yksityisille teille. Nykykäytännön mukaan kunnat eivät osallistu muiden yksityisten alueiden suunnitteluun eivätkä myönnä suostumuksia liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen.

Esitysluonnoksen perusteluiden mukaan kunnan tulisi antaa suostumus sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen liikenteenohjauslaitteista riippumatta maa-alueen omistussuhteesta. Kyseisiä alueita olisivat mm. kauppojen, markettien, sairaaloiden ja virastojen pihat. Suostumuksen antaminen edellyttää hallintopäätöksen tekemistä. Kunta voisi esitysluonnoksen mukaan periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista.

Nykykäytännön laajentaminen on resurssi- ja kustannusmielessä kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätös siirtää kuntien vastuulle yksityisten alueiden liikenteenohjausjärjestelyt. Hallintopäätösten määrän lisääminen on myös vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

Esitysluonnoksen perusteluissa mainitaan, että tieliikennelaisissa säädetty liikenteenohjauslaitteet ovat tien tunnusmerkkejä. Niiden asettaminen muualle kuin tielle on kiellettyä. Asemakaavoissa on kuitenkin asuntorakentamiseen osoitetuilla tonteilla usein varattu alueen osia yleiselle jalankululle ja/tai pyöräilylle, joilla toisinaan on myös huoltoajo sallittu. Tämä tarkoittaa, että yksityisellä tontilla on tulevaisuudessa kahdenlaisia liikennemerkkejä; tieliikenneläin mukaisia ja satunnaisia muunlaisia merkkejä. Osalle merkeistä vaaditaan kunnan suostumus, osalle ei. Tämä kehitys ei ole toivottavaa.

Esitysluonnoksen 4 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa säädettyyn tietojärjestelmään. Tarkoitus on hyvä ja kannatettava. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automattisessa ajamisessa, mutta alkuvaiheessa Helsingin valmiudet toimittaa tietoa järjestelmään ovat rajalliset ja pitkä siirtymäaika on tarpeen.

Liikenteenohjaus

Lausunnon antamista liikennemerkeistä, tiemerkinnoista ja liikennevaloista hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta lii-



kenteenohjauslaitteiden käytöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmista määräyksistä ole käytettävissä. Kun tarvittavat luonnokset ovat käytettävissä, on jatkovalmistelussa vielä syytä täsmentää lausunnon liitteessä 1 kirjattuja asioita.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Jouni Korhonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37080
jouni.korhonen(a)hel.fi
Lauri Kangas, projektipäällikkö, raitioliikenne, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Marko Mäenpää, toimistopäällikkö, liikennevalot, puhelin: 310 37339
marko.maenpaa(a)hel.fi

Rakentamispalvelu (Stara) 17.3.2017

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Helsingin kaupungin rakentamispalvelu Stara lausuu Hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi -kokonaisuudesta seuraavaa:

Asian valmistelu on kattavaa ja huomioi aikaisempaa paremmin liikenteen kokonaisuuden. Yleisesti lakikokonaisuudessa toivotaan erityisen painokkaasti huomioitavan hitaasti liikkuvien tai paikallaan olevien ajoneuvojen ja erityisesti työkonekoneiden turvalliset sekä sujuvat toimintaedellytykset katu- tai piennaralueella suoritettavissa työtehtävissä. Tietä kunnostavan ajoneuvon ohittamisesta tai sen kohtaamisesta on säädetty jo nyt laissa, mutta ei vielä riittävästi toiminnallisen turvallisuuden kannalta kunnossapidon tai ajoneuvosiirtojen tehtävissä.

Uudessa laissa on huomioitava jalankulkualueille, pyöräilyalueilla, katualueilla ja välittömästi liikennealueen lähistöllä suoritettavien työtehtävien digitalisoinnin, automatisoinnin ja robotisoinnin mahdollistaminen. Lainsäädännön tulee mahdollistaa hyötyliikenteen nopea automatisointi sekä korkeasti automatisoidusti tai täysin automaattisesti suoritettavat työt liikenteen seassa.

Jotta kaikkien eritasoisten tienkäyttäjien asema ja esteettömyys voidaan turvata liikenneympäristössä, on laissa otettava vahvasti kantaa myös tie- ja katualueen ylläpidettävyyteen koneellisesti. Liikennealueen suunnittelussa on suuri riski, että kadun tai tien ylläpitotehtävien tilatarvetta ei huomioida suunnittelussa tai liikennealueen toteutuksessa.



Tästä aiheutuu varsinkin talvella erityisesti lasten, vammaisten ja vanhusten liikkumisen turvallisuutta vakavasti heikentäviä ongelmia. Tilanpuutteen aiheuttamia koneellisen ylläpitotyön ongelmia on tyypillisesti kaupunkialueen katutilan poikkileikkauksessa niin leveys kuin korkeussuunnissakin. Lakiin on kirjattava velvoite huomioida kadun koko poikkileikkauksen osalta ylläpidon tarvitsema tilaulottuma. Esteettömyyden varmistamiseksi on huomioitava katupinnan sekä siitä erotetun jalkakäytävän rakenteellinen tasaisuus. Tämä parantaa talvikunnossapidon toimintaedellytyksiä.

Laissa on huomioitava sähköisen liikenteen latauspisteiden merkintä yksinkertaisella ja yksiselitteisellä liikennemerkillä. Ajoneuvojen latauspisteiden ennako-opastaminen on sallittava liikennemerkkein.

Moottorityökoneelle on sallittava hinattavan lisälaitteen tai perävaunun hinaaminen liikenteessä.

Liikenneriikkomusten vastuun tulee aina olla kuljettajalla.

Jakeluliikenteen määrän oletetaan jatkossa lisääntyvän. Laissa on selkeästi mahdollistettava ammattimainen jakelupysäköinti ja -pysäyttäminen. Jakelupysäköintiä ja -pysäyttämistä ei saa kieltää. Lain on mahdollistettava toiminnallisesti sujuva ja turvallinen jakelu- ja huoltoliikenteen lastaaminen, purkaminen ja työskentely.

Lisäksi Stara lausuu yksityiskohtaisina huomioina seuraavaa:


1. SIIRTOKEHOTUSMERKKI I13

Muutos liikennemerkiksi esityksessä esitetystä muodosta on ongelmallinen. YTLK:n lausunto olisi tältä osin sopiva Staran lausunnoksi myös (kohta Siirtokehotus, i13). Täsmennyksenä tulisi kuitenkin lisätä:

”Tienpitoon liittyvien töiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväriiltään keltainen. Muiden syiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväriiltään valkoinen.”

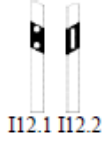
Perusteluna edellä esitetulle jaottelulle on, että katualueiden varauksissa käytettävissä merkeissä on osoittautunut olevan ongelmia merkitsemis- ja asettamiskäytännöissä. Nämä ovat aiheuttaneet ongelmia tienpitoon liittyvissä toiminnoissa. Siirtokehotuksien värierottelu tukisi nykyistä käytäntöä ja parantaisi tienpitoon liittyvien merkkien havaittavuutta.



13	I13 Siirtokehotus		Merkkiä käytetään ajoneuvojen siirrosta annetun lain 6§:ssä määritetyissä tilanteissa. Merkissä voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja.
----	-------------------	--	--

2. REUNAPAALU I12

Reunapaalun väriksi tulisi harkita keltaista. Reunapaalu muodostaa tärkeän optisen ohjauksen välineen alemman tieverkon teillä, jotka ovat usein kapeita ja reunapaalu on usein myös sijoitettu siten, että se jää osin aurauklumen peittämäksi tai likaantuu herkästi. Paalun näkyvyyttä olisi mahdollista parantaa keltaisella värillä.

12	I12 Reunapaalu		Merkkiä I12.1 käytetään ajoradan vasemmalla puolella ja merkkiä I12.2 ajoradan oikealla puolella. Paalun-runkoväri on keltainen. ¶
----	----------------	---	---



3. RISTEYSRUUDUKKO

Esityksessä risteysruudukko on väriltään keltainen. Esitetään ruudukon väriksi jatkossakin valkoista nykykäytännön mukaan. Perustelut:

- Käytännössä kaikki ruudukot ovat nykyisin valkoisia ja sijaitsevat käytännössä alueilla, jotka pidetään lumettomina läpi vuoden. Keltainen väri ei tuo siten havaittavuuteen merkittävää etua.
- Keltaisten merkintöjen tekeminen laadukkaasti on vaikeaa. Ristikot sijaitsevat tyypillisesti kohdissa, jossa on vilkas liikenne. Tällöin ainoa hyvin käyttöä kestävä tapa on tehdä ne massamerkintänä. Keltaisen massan käyttö tuo kuitenkin suuria haasteita, koska sen tarve on jatkossa erittäin vähäinen pituussuuntaisten keltaisten merkintöjen pääsääntöisesti poistuessa. Keltaisen massamerkinnän tekeminen edellyttää käytännössä kahta erillistä merkintäpataa, keltaiselle ja valkoiselle värille omansa, jotta värit pysyvät merkintävaiheessa halutunlaisina ja puhtaina. Kokemuksesta tiedetään yhdellä padalla tehtävän keltaisen ja valkoisen johtavan helposti tulokseen, jossa valkoisen sävy on käytännössä kellertävä pitkään keltaisen massan käytön jälkeen seuraavissa massaerissä.
- Tämä kahden padan vaatimus rajaa heti sitä, missä määrin kunnat ja urakoitsijat pystyvät tekemään töitä suurten laitekulujen vuoksi. Tämä puolestaan edelleen rajaa sitä, kuinka nopeasti merkintöjä pystytään uusimaan tai korjaamaan.



- On tärkeää huomata ero muiden keltaisten merkintöjen (M4, M5) ja risteysruudukon (M18) välillä on työtekninen ero, pysäyttämisarjoitus (M4) ja keltainen reunamerkintä (M5) joutuvat paljon pienemmälle kulutukselle, ovat laajuudeltaan pienempiä ja ne voidaan tehdä sijaintinsa vuoksi käytännössä aina maalaamalla, jolloin vaihto eri värien välillä ei ole samanlainen ongelma kuin massamerkinnöissä.

18	M18 Risteysruudukus		Valkoisella-risteysruudukuksella voidaan-osoittaa... 
----	---------------------	---	--

4. AJONEUVON JOUTOKÄYTÖN KIELLOT

Lakiesityksen 55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kiello, koskee ajoneuvojen joutokäyttöä. Joutokäyntirajoitus on osoittautunut ongelmalliseksi tarkkaan rajatuissa ajoneuvosiirtoon liittyvissä tehtävissä, eli siirronvalvojan tehtävissä. Siirronvalvojat ovat saaneet tienpidon tehtävää suorittaessaan pysäköintivirhemaksuja joutokäyntisäännöksen perusteella.

Siirronvalvonta on osa tienpitoa ja siihen käytetään pääsääntöisesti henkilöautoa, jota käytetään hyvin samantapaisesti kuin pysäköinninvalvontaan käytettävää ajoneuvoa. Autoa joudutaan siirtokehotuskohdeissa siirtämään lyhyitä matkoja, osa kohteista saadaan kirjattua autosta, osassa käydään kävellen kirjaamassa. Joutokäyntirajoitus aiheuttaa tällaisessa työssä tietyissä sääolosuhteissa isoja ongelmia niin liikenneturvallisuuden (ikkunoiden huurtuminen jne.) kuin työturvallisuuden osalta autosta sisään ja ulos kuljettaessa ja siksi olisi perusteltua antaa siirronvalvontaan käytettävälle ajoneuvolle poikkeus tyhjäkäyntisäännöksistä olosuhteiden sitä edellyttäessä.

Poikkeus koskee hyvin rajattua ajoneuvojoukkoa koko maassa, kyseen tullee enintään muutama kymmenen autoa koko Suomessa. Näinollen vaikutukset ympäristölle ovat minimaaliset, mutta kadunpidon sujuvuudelle ja taloudellisuudelle suuret.

Sanamuoto voisi olla tällöin esimerkiksi:

[...]kiireellisessä tehtävässä olevan hälytysajoneuvojen, liikenteenvalvojan tai siirronvalvojan virkatehtävässä käyttämän ajoneuvon sekä katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.



Lisätiedot

Sami Aherva, yksikönjohtaja, puhelin: 310 78571
sami.aherva(a)hel.fi

Mika Honkasalo, tuotantopäällikkö, puhelin: 310 78530
mika.honkasalo(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 14.03.2017 § 89

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta seuraavan lausunnon:

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan uudistuksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, selkeyttää sääntelyä ja huomioida perustuslain lainsäädännölle asettamat vaatimukset. Yleisten töiden lautakunta pitää uudistuksen tavoitteita tarpeellisina ja perusteltuina.

Pysäköinninvalvontaan liittyvien määritelmien ja liikennesääntöjen osalta yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

Kuljettajan selonottovelvollisuus

Hallituksen esitysluonnoksessa nykytilaa kuvattaessa on kerrottu, että tienpitäjän asiana on merkkien kunnossapitäminen ja että pääsäännön mukaan tienkäyttäjän ei tarvitsisi pysähtyä ja puhdistaa liikennemerkkiä saadakseen selkoa esimerkiksi nopeusrajoituksesta. Kuitenkin esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä on todettu, että ajoneuvon kuljettajalla on selonottovelvollisuus pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista säännöistä ja merkeistä. Pysäköinninvalvonnan kannalta on erityisen tärkeää, että ajoneuvon kuljettajalla on edelleenkin selonottovelvollisuus pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevista järjestelyistä.

Risteys, 2 §

Esitysluonnoksessa esitetään uutena risteuksen määritelmää. Risteys olisi samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tiellä tarkoitettaisiin maantietä, katuja, yksityisiä tietä, moottorikelkkatietä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Luonnoksessa ei varmaankaan ole tarkoitettu, että kaikkien näiden edellä mainittujen teiden risteämät, liittymät tai haarautumat muodostaisivat risteyk-



sen, joka vaikuttaisi liikennemerkkien voimassaoloon tai tieliikennelain pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi. Tällöin esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaissa tarkoitetun risteyksen. Näin ollen risteyksen määritelmää tulisi tarkentaa.

Erotusalue, 2 ja 37 §:t

Esitysluonnoksessa on lisätty määritelmiin erotusalue, ja uutena liikennesääntönä erotusalueelle pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty. Erotusalueen määritelmää olisi syytä tarkentaa taajama-alueet huomioon ottaen, sillä taajama-alueilla olevat ajoradan ja jalkakäytävän tai pyörätien erottavat erotusalueet voisivat olla lyhytaikaiseen pysäyttämiseen kuormaamis- tai kuorman purkamistarkoituksessa paremmin soveltuvia alueita kuin jalkakäytävä, pyörätie tai ajorata.

Suojatie, 2 §

Esitysluonnoksessa esitetään suojatien merkintätapaa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin. Tiemerkinntä ei kuitenkaan tarvitsisi merkitä sellaiseen tiehen, johon se ei ole teknisesti mahdollista, esimerkiksi soratiehen. Merkintätavan muutos vaikuttaisi tienpitäjien toimintaan niin, että tilapäisjärjestelyihin olisi panostettava. Jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatien tiemerkinntä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa.

On varmasti liikenneturvallisuussyitä perusteltua, että suojatie merkitään mahdollisimman selvästi molemmilla tavoilla eli liikenteenohjauslaitteella ja tiemerkinnoin. Kääntöpuolena asiassa on kuitenkin se, että suojatietä ei olisi ilman molempien kriteerien täyttymistä. Tämä saattaa muodostaa liikenneturvallisuusriskin, jos jalankulkija erehtyy suojatien olemassaolosta pelkkien tiemerkinntöjen perusteella. Esimerkiksi kadunrakennuksen yhteydessä voi olla mahdollista, että tiemerkinntät ja liikennemerkkien asentamiset toteutetaan eri aikaan. Lisäksi Suomen talviolosuhteista johtuen voi olla tilanteita, että ajoratamerkinntät eivät näy, jolloin pelkkien liikennemerkkien perusteella ei voisi varmistua, onko kyseessä suojatie.

Tiemerkintöjen tekeminen kylmään vuodenaikaan voi lisäksi olla teknisesti mahdotonta. Tästä syystä ei voi olla tarkoituksenmukaista eikä perusteltua, että suojatie poistettaisiin kokonaan käytöstä talviajaksi sen vuoksi, että tiemerkinntöjä ei katutöiden yhteydessä ole voitu tehdä. Myös tilapäisten liikennejärjestelyjen osalta vaatimus suojatien merkittämisestä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin voi osoittautua haasteelliseksi: tiemerkinnoin merkittyjen tilapäisen suojateiden poistaminen haastavaa ja saattaa johtaa siihen, että tilapäisjärjestelyissä ei oteta riittävällä tavalla huomioon tarvetta tilapäiselle suojatielle.



Kuten esitysluonnoksessakin todetaan, suojatien merkintöjen uudistamisesta aiheutuu tienpitäjälle lisää kustannuksia.

Pysäköinti vasemmalle puolelle, 36 §

Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä, jolloin liikenneturvallisuus saattaa vaarantua. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että auton pysäköinti myös kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa, jos pysäköintipaikka olisi helpoimmin saavutettavissa. Digitalisaation myötä on suunnitteilla myös muita pysäköintipaikan saavuttamista helpottavia ja autoilua keskustoissa vähentäviä palveluita, kuten ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista tietovaraston kautta.

Pyöräkaista, 37 §

Esitysluonnoksen mukaan pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntainen osaa. Uutena liikennesääntönä pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräkaistalle olisi kiellettyä. Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnot eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaistan osoittamista myös liikennemerkillä tulisi harvita.

Pysäyttäminen jalkakäytävälle, 37 §

Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevan lain maininta velvollisuudesta pysytellä ajoneuvon läheisyydessä, mikäli ajoneuvo pysäytetään jalkakäytävälle tai pyörätielle.

Lisäksi ajoneuvon kuormaamisen ja purkamisen määritelmää olisi syytä täsmentää, tarvittaessa esimerkiksi viittauksin oikeuskäytäntöön. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeus ottaa toistuvasti kantaa siihen, mikä on ajoneuvon pysäyttämistä eli lyhytaikaista seisottamista kuorman purkamisen tai lastaamisen vuoksi. Esimerkiksi tavaroiden järjestelyä tai pakkaamista ei pidetä ajoneuvon kuorman purkamiseen tai lastaamisen nimenomaisesti liittyvänä toimintana.

Pysäköinti yksityiselle alueelle



Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevaan lakiin sisältyvä säännös luvattomasta pysäköinnistä yksityiselle alueelle. Voimassa olevan lain kaltainen lainkohta on tarpeellinen, jotta luvatonta pysäköintiä yksityiselle alueelle voidaan valvoa. Kielto pysäköidä yksityiselle alueelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi 38 §:ssä.

Liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus, 39 §

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pihakadulla myös merkittyjen paikkojen ulkopuolella. Selvyyden vuoksi tämä mahdollisuus samoin kuin mahdollisuus pysäköidä pyöräkadulle olisi tarpeen mainita tässä lainkohdassa.

Lisäksi selvyyden vuoksi esitöissä olisi myös syytä mainita, että mainittu tunnus ei oikeuta pysäköimään linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle. Lisäksi voisi olla syytä todeta, että mainitun tunnuksen nojalla pysäköity ajoneuvo ei saisi haitata kohtuuttomasti muuta liikennettä.

Pysäköinnin alkamisaika, 41 §

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään luovuttavaksi kokonaan määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttämisestä. Pysäköinnin alkamisaika olisi jatkossa ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla, esimerkiksi digitaalisella laitteella tai paperilla. Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelemättömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Esimerkiksi käsialojen epäselvyys ja vaihtelevuus tai sotkuiset kojelaudat heikentävät aikarajoituksen tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia.

Lainsäädännön tulisi kannustaa käyttämään ennemmin digitaalisia pysäköintikiekoja kuin paperilappuja.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä, 43 §

Kaupungeittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi esimerkiksi esitöissä olisi tarpeen tarkemmin määritellä, mitä tosiasiallisella käyttämättömyydellä ja ilmeisen pysyvällä liikennekäytöstä poissaololla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre katsastamattomuudelle tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi venetrailereiden pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.



Muut tiemerkinnot, 87 §

Esitysluonnoksessa mainitaan, että pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä eli ainoastaan valkoista "P"-merkintää (M11) käyttäen. Suomen talviolosuhteissa tällaisen pysäköintipaikan havaitseminen voi kuitenkin olla mahdotonta.

Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta, 175 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan liikennevirhemaksusta on vastuussa ajoneuvon omistaja tai haltija, kuten on myös pysäköinninvalvonnasta säädetyn lain mukaan. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautumisen perusteluksi. Esitysluonnoksessa on mainittu, että yksi tällainen perustelu voi olla ajoneuvolla väärin pysäköineen henkilön nimen ilmoittaminen valvontaviranomaiselle. Pysäköinninvalvonnan osalta asiaa on käsitelty korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa 2014:104, jossa ajoneuvon omistajan ilmoittama pelkkä nimitieto riitti vastuusta vapautumiselle. Hallituksen esityksen perusteluissa olisi hyvä käydä läpi, mitä yksilöintitietoja ajoneuvon kuljettajasta tulisi ilmoittaa, että virhemaksusta vastuussa oleva ajoneuvon kuljettaja voidaan tavoittaa.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusalueita. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnot eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luovutuksen arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

Siirtokehotus, I13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemerkiksi I13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualueella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Tämä tilanne on syytä säilyttää, sillä esimerkiksi siirtokehotuksen voimassaoloalueella muiden pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien peittäminen aiheuttaisi kohtuutonta viivästystä ja haittaa muun muassa kunnossa- ja puhtaanapitotöille, tilapäisille liikennejärjestelyille sekä pysäköinninvalvonnalle. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, mer-



kitystä ja vaikutusalueetta olisi tarpeen täsmentää esitysluonnoksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

Myös liikenteenohjauslaitteen asettamiseen esitysluonnoksen mukaisesti kuuluvan valituskelpoisen hallintopäätöksen teko esimerkiksi kunnossapitoon liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä on niiden suuren määrän takia epärealistista toteuttaa suuruudeltaan Helsingin kokoisessa kaupungissa. Pelkästään tavanomaiseen kadun kunnossapitoon liittyviä tilapäisiä liikennejärjestelyjä, joihin liittyy ajoneuvojen siirtoja, tehdään Helsingissä noin neljä tuhatta vuosittain. Esitysluonnoksen mukainen menettely vaikeuttaisi kunnossapitotoimintaa ja sitoisi kohtuuttomasti resursseja.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitäessä on mahdollista varautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkin taustapuolella oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentämän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Liikenteenohjauslaitteisiin ja tiellä tehtävään työhön liittyen yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

Liikenteenohjauslaitteet, 70 ja 71 §:t

Oikeustilan selventämisen kannalta on hyvä, että esitysluonnoksessa on avattu, mitä liikenteenohjauslaitteen asettamisella tarkoitetaan ja että kyseessä on julkisen vallan käyttäminen. Oikeustilaa selventää myös päätöksentekoon liittyvä, esitysluonnoksessa yksiselitteisesti mainittu muutoksenhakumahdollisuus. Epäselväksi kuitenkin jää, koskevatko lainkohdassa kuvatut menettelytavat myös tilapäisistä liikennejärjestelyistä päättämistä esimerkiksi tiellä tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman vuoksi. Näissä tilanteissa olisi tarpeen tietää, voiko kunta esimerkiksi velvoittaa kadulla tai yleisellä alueella työtä tekevän tai työstä vastaavan asettamaan liikenteenohjauslaitteen tilapäistä liikennejärjestelyä koskevan päätöksen mukaisesti tai periä maksua siitä, että kunta asentaa päätöksen mukaiset merkit, kun työtä tehdään työstä vastaavan intressissä ja aloitteesta. Tilapäisistä liikennejärjestelyjä koskevat voimassa olevan lainsäädännön kohdat (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t) ovat osoittautuneet tältä osin puutteelliseksi ja



epäselväksi, sillä ne sisältävät muun muassa viittauksen kumoutuneisiin kunnallisiin järjestyssääntöihin.

Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle, 73 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan poliisi tai tienpitäjä voisi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen. Poistamisessa käytettävää menettelyä olisi tarpeen täsmentää esimerkiksi viittauksella hallintolain mukaiseen päätöksentekoon. Lainkohdassa tai perusteluissa tulisi myös kiinnittää huomiota vastaavaan järjestyslain (613/2003) säännökseen.

Pituussuuntaiset merkinnät, 85 §

Esitysluonnoksen mukaan tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät olisivat keltaisia. Jos samanaikaisesti näkyisi sekä keltaisia että valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, olisi noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä. Tällä seikalla voi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus työmaihin ja muihin vastaaviin liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä.

Tien tilapäinen sulkeminen ja työn tekeminen tiellä, 189 ja 190 §:t

Esitysluonnoksen ehdotus vastaa pääosin nykyisin voimassa olevaa lainsäädäntöä (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t). Tiellä tehtävään työhön liittyvää liikenteenohjausta ja tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevaa sääntelyä olisi kuitenkin tarpeen tarkentaa erityisesti ylempänä kohdassa Liikenteenohjauslaitteet mainituin tavoin, erityisesti yleisötapahtumien osalta.

Teiden kantavuuksin osalta yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

Akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa, 116 §

Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessakin, ns. telikevennyksen salliminen luistonestojärjestelmänä, mikäli siitä ei aiheudu tielle vahinkoa. Siltojen kansilla tätä ei kuitenkaan tulisi sallia. Helsingin siltatyypit ovat tämän osalta haavoittuvampia kuin muualla Suomessa.

Helsingissä on lisäksi runsaasti erilaisia maanalaisia rakenteita, muun muassa kansirakenteita, joiden kantavuus ei kestä painavia ajoneuvoja. Sallittujen ajoneuvomassojen kasvaminen voi tulevaisuudessa muodostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelu- tai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla ka-



10.4.2017

Kaj/4

tuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla. Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämistä tällaisilla rakenteilla olisi siis tarpeen harkita.

Esittelijä

osastopäällikkö
Nea Kielenniva

Lisätiedot

Suvi Kokkonen, lakimies, puhelin: 310 39952
suvi.kokkonen(a)hel.fi
Antti Mäkinen, lakimies, puhelin: 310 39748
antti.makinen(a)hel.fi

Pelastuslaitos Pelastuskomentaja 03.03.2017 § 15

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Päätös

Pelastuslaitoksella ei ole asiassa lausuttavaa.

Lisätiedot

Henri Nordenswan, hallintopäällikkö, puhelin: 310 30010
henri.nordenswan(a)hel.fi
