



§ 422

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon tieliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta:

Yleinen arviointi

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi sisältää monia kannatettavia ja liikenneturvallisuutta parantavia uudistuksia. Uudistuksen myötä sääntelyä sujuvoitettaisiin korjaamalla voimassa olevan tieliikennettä koskevan lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia ja puutteita sekä varauduttaisiin tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon.

Esitysluonnos selkeyttää raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikennesääntöjä ja on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalan kulun olosuhteisiin. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista.

Erityisesti liikenne- ja viestintäministeriön seuraamusjärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaan 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.

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 nastarenkailla varustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki.

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa. Näin ollen on välttämätön-



tä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinillä M5 (Pysäyttämisaika).

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.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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.

Pykäläkohtainen arviointi

Määritelmät, suojatie, 2 §

Suojatien merkintätapaa esitetään luonnoksessa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinä.

Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkillä että tiemerkinä. 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. Vuosijakso-



jen 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 tiemerkinnoilla. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkinä 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 risteämis-kohtiin suojatiet merkitään liikennemerkillä ja tiemerkinällä osaa valohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmentää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinällä tai liikennemerkillä taikka molemmilla.

On varmasti liikenneturvallisuuksia 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 tiemerkinöiden perusteella. Esimerkiksi kadunrakennuksen yhteydessä voi olla mahdollista, että tiemerkinät ja liikennemerkkien asentamiset toteutetaan eri aikaan. Lisäksi Suomen talviolosuhteista johtuen voi olla tilanteita, että ajoratamerkinät eivät näy, jolloin pelkkien liikennemerkkien perusteella ei voisi varmistua, onko kyseessä suojatie. Tiemerkinöiden tekeminen kylmään vuodenaikaan voi lisäksi olla teknisesti mahdotonta.

Risteys, 2 § 13 k

Esitysluonnoksen mukaan risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös 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. Myös esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaissa tarkoitetun risteuksen. Risteuksen määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluisa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämistä-



pauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

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.

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.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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.

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.

Pysäyttäminen ja pysäköinti, 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.

Pysäköinti, selonottovelvollisuus

Pysäköinninvalvontaan liittyvien määritelmien ja liikennesääntöjen osalta 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.

Pyöräkaista, 37 §

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

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

Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvoon 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 jal-



akäytävällä 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 ajoneuvolla 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.

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina juuri jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa, johtuen digitalisatiosta ja internetkaupan, kotijakelun ja ns. palvelullistumisen lisääntymisestä. Näin ollen on välttämätöntä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Nykytilanteessa jakelu- ja huoltoautot aiheuttavat erityisesti jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä kävelykaduilla ja -alueilla merkittäviä vaikutuksia viihtyisyyteen ja turvallisuuteen sekä ilmansaaste- ja melupäästöjä. Tämä vähentää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävälle ja pyöräteille sekä kävelykaduille pysäytettyjä ajoneuvoja. Lainsäädännön valmistelun yhteydessä tehdyssä kansalaiskyselyssä asukkaista valtaosa (71 %) kannatti jakelupysäköinnin järjestämistä ajoradalla. Ainoastaan 21 % kannatti pysäköintiä jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinällä M5 (Pysäyttämisrajoitus).

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 tietyille 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 pysäköintikiekkoja kuin paperilappuja.

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet, 42 §

Laissa säädettäisiin ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista. Pykälässä mainitaan mm. että on varmistettava, että ajoneuvo ei lähde itsestään liikkeelle sen ollessa pysähtyneenä tai pysäköitynä.



Pykälän perusteluissa olisi huomioitavat ajoneuvojen automaatio ja etäohjaus sekä kuvattava, miten pykälää näissä tilanteissa sovelletaan. Älyliikenteen kokeiluja, kuten mm. itseohjautuvien autojen käyttöönotto, ei tulisi estää liian yksityiskohtaisella säätelyllä.

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 odotusarvot 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.

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.

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.

Liikenteenohjaus, liikenteenohjauslaitteet, 70 ja 71 §



Lausunnon antamista liikennemerkeistä, tiemerkinnoista ja liikennevaloilta hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta liikenteenohjauslaitteiden käytöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmista määräyksistä ole käytettävissä. Kun tarvittavat luonnokset ovat käytettävissä, on jatkovalmistelussa vielä syytä täsmentää erityisesti seuraavia asioita:

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

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 tieliikennelaissa 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; tieliikennelain 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. Pitemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automattisessa



ajamisessa, mutta alkuvaiheessa Helsingin valmiudet toimittaa tietoa järjestelmään ovat rajalliset ja pitkä siirtymäaika on tarpeen.

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 taapahtuman 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. Tilapäisiä 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.

Liikennevalo-opastimet, 74 §

Esitysluonnoksen liitteen 2 kuvan 4 (nuolivalo) tekstiselitteeseen tulisi lisätä taulukon kohtien 1-3 ja 7 lisäksi viittaus kohtaan 5, mikä mahdollistaisi kuvan 5 kaltaisen opastimen käyttämisen tiettyyn suuntaan kääntyvälle liikenteelle.

Kuvassa 5 (vilkkuva punainen valo) uutena esitettävä vilkkuva punainen ilman samassa opastimessa olevaa keltaista valoa ei sovellu kovin hyvin käytettäväksi. Suoraan pimeästä opastimen tilasta syttyvä punainen valo ei anna tienkäyttäjälle aikaa reagoida veloitteeseen.

Kuvassa 8 (joukkoliikenneopastin) joukkoliikenneopastinta voinee luonnollisesti käyttää myös silloin, kun sillä ohjataan raitiovaunu- tai linja-autoliikennettä muusta liikenteestä erillään. Joukkoliikenneopastimiin on tarpeen lisätä nuolelle vaihtohtoinen opastinkuva, joka sallii etenemisen varovaisuutta noudattaen. Opastinkuvaa käytettäisiin tilanteissa,



joissa ainoastaan osa raitioliikenteen konflikteista on ohjattu. Esimerkkinä tilanne, jossa kiertoliittymässä risteävä ajoneuvoliikenne pysäytetään, mutta risteävää jalankulkua ei ohjata. Näissä tilanteissa on tarpeen ilmaista raitiovaunun kuljettajalle, että ohjaus on toiminnassa. Opastinkuvan muodoksi esitetään kärjellään olevaa kolmiota, joka on käytössä Saksassa joukkoliikenneopastimissa.

Kuvassa 9 (polkupyöräopastin) polkupyöräopastimen kanssa ei ole teknisesti tai sekaantumisvaaran vuoksi järkevää käyttää erillisiä nuoliopastimia. Polkupyöräliikenteen ohjaaminen nuoliopastimen tapaan on kuitenkin tarpeellista, joten nuolikuviot tulisi tällaisissa tapauksissa integroida kunkin värin pyöräsymbolin yhteyteen. Kuvion mahdollisimman hyvän selkeyden vuoksi saattaisi tässä olla perusteltua käyttää kaikissa väreissä vihreän kaltaista nuolisymbolia (ei punaisessa ja keltaisessa käytettävää ääriiviivanuolta).

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkit, 77 §

Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan pyörätiellä merkki sijoitetaan sen oikealle puolelle. Jos tällä tarkoitetaan välittömästi ajoradan vieressä sijaitsevaa pyörätietä, lisääntyy ns. "kärkikolmioiden" määrä kaksintaikolminkertaisiksi tilanteesta riippuen. Nykyisen lain tulokinnassa on lähdetty siitä, että ajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuutta osoittavat merkit koskevat myös ajoradan rinnalla olevan pyörätien liikennettä, vaikka merkit sijaitsevatkin pyörätien vasemmalla puolella. Tätä olisi syytä täsmentää ja sallia nykyinen käytäntö.

Kielto- ja rajoitusmerkit, 78 §

Esitysluonnoksen mukaan merkki C35 (nopeusrajoitusalue päättyy) osoittaa merkillä C34 (nopeusrajoitusalue) osoitetun nopeusrajoitusalueen päättymisen. Nopeusrajoitusalue päättyy myös toista nopeusrajoitusalueutta osoittavaan merkkiin. Nopeusrajoitusalueen tulisi päättyä myös merkkiin E22 (taajama päättyy). Tämä vähentäisi merkkejä taajaman rajalla.

Sääntömerkit, 80 §

Raitioliikenteen pysäkeillä on pääsääntöisesti selkeästi erottuva pysäkkikoroke. Korokkeita on myös monilla linja-autopysäkeillä. Pysäkkikorokkeilla pysäkin pituutta ilmaisevia tiemerkinlöjä ei käytetä ja koroke itessään osoittaa selkeästi pysäkin pituuden. Tämä tulisi huomioida myöskin pysäkkien pysäyttämisen- ja pysäköintiäkiellon määrittelyssä esimerkiksi seuraavalla muotoilulla:

"Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä pysäkkikorokkeen kohdalle, tai jos pysäkkilaituria ei ole, tiemerkinlöillä osoitetulla matkalla mer-



kin kummallekaan puolelle, tai jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä."

Raitiovaunupysäkkien osalta viimeinen 12 metrin sääntö on tarpeeton, koska nykyiset raitiovaunut ovat niin pitkiä, että koroketta tai merkintää on käytettävä.

Esitysluonnoksesta puuttuu liityntäpysäköintipaikan (E3) yhteydessä raitiovaunu. Liityntäpysäköintiviitassa (F18) raitiovaunu on esitetty.

Opastusmerkit, 81 §

Esitysluonnoksen yhteydessä ei ole kerrottu merkin sinisestä pohjaväristä. Kaikki muut värit on selitetty.

Jalankulkuopastus keskusta-alueiden lyhyillä opastettavilla reiteillä tulisi vapauttaa kokonaan tieliikennelainsäädännön ulkopuolelle. Näillä alueilla tienpitäjät voisivat käyttää oman brändinsä (väri, tunnukset) mukaisia jalankulkuopasteita.

Lisäkilpi, 82 §

Esitysluonnoksessa huoltoajon määritelmä on esitetty liitteen 3 taulukossa 8. Määritelmä on tärkeä ja sen siirtämistä yleisiin säännöksiin tulisi harkita.

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

Tiemerkinnät, 84-87 §

Esitysluonnoksen mukaan sulkuviivan, varoitusviivan ja sulkualueen väri olisi valkoinen myös kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat. Samassa yhteydessä tulisi selvittää jäljelle jäävien keltaisten viivojen käyttöalueet ja merkitys.

Keltaisella yhtenäisellä reunamerkinällä (M4) voidaan osoittaa linja-auton tai raitiovaunun pysäkkiin liittyvä pysäyttämismääräys. Käytännössä uusien pysäkkien reunaan tehdään valkoisesta kivistä kiviraidat kontrastiksi näkövammaisia varten (kts. sääntömerkit). Vanhoilla pysäkeillä keltainen reunamerkintä voitaisiin korvata esim. leveällä valkoisella reunamerkinällä. Risteysruudutus (M18) oli jo liikenne- ja viestin-



täministeriön myöntämässä kokeiluluvassa valkoinen. Pysäyttämisrajoitus (M5) on usein maastossa toteutettu valkoisella vastoin kokeiluluvan keltaista väriä.

Keltaisesta tiemerkinväristä luopumista pysyvien järjestelyiden yhteydessä tulisi selvittää. Keltainen väri varattaisiin vain ja ainoastaan tilapäisten liikennejärjestelyiden tiemerkinnoille. Tällä saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Wienin tieliikennesopimuksen mukaan väistämisviivaa saa käyttää tehostamaan liikennemerkillä (B4 tai B5) osoitettua väistämisvelvollisuutta. Tanska on tehnyt sopimukseen varauman siten, että väistämisviivalta voidaan osoittaa myös liikennesääntöön perustuva väistämisvelvollisuus. Tällaiselle väistämisviivan käytölle olisi tarvetta Suomessakin. Tulisi selvittää kansallisen tiemerkin tarve, jolla voidaan tehostaa liikennesääntöön väistämisvelvollisuutta. Merkin tarve korostuu pyöräteillä.

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.

Teknisen laitteen käyttö, 98 §

Esityksessä säädettäisiin teknisen laitteen käytöstä ajon aikana. Erityisesti pykälässä viitattaisiin viestintälaitteen, siis esimerkiksi matkapuhelimen käyttöön ajon aikana. Luonnoksen pykälässä halutaan myös mahdollistaa ajoneuvon ohjaaminen sen ulkopuolella esimerkiksi pysäköintitilanteessa. Tällaisen tekniikan hyödyntäminen voi edellyttää ajoneuvon kontrolloimista matkapuhelimella, ja siten viestintälaitteen käyttöä ajon aikana. Ylipäätään ajoneuvon etäohjaus voi edellyttää viestintälaitteen käyttöä. Pykälän perusteluissa olisikin kuvattava tarkemmin pykälän soveltamista etäohjaustapauksia.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntörikkomukset, 165 §

Esitysluonnoksen mukaan liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta liikennevalon noudattamatta jättäminen on moitittavampaa kuin monet muut pykälän sääntörikkomukset. Tämän takia valojen noudattamatta jättämisestä tulisikin harkita suurempaa liikennevirhemaksua, esim. samaa kuin tienkäyttäjän yleisestä rikkomuksesta määrättävä 170 euron maksu.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset, 170 §



Ehdotuksen liikennevirhemaksua koskevan osan 170 § 1 momentissa määriteltäisiin, että joutokäynnistä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Laissa pysäköinninvalvonnasta (727/2011) 3 § määritellään pysäköintivirheeksi joutokäyntirikkomus. Pysäköintivalvontalain 2 § soveltamisalan rajauksessa on todettu, että joutokäyntivirheestä ei anneta pysäköintivirhemaksua, mikäli asia käsitellään rikosasioista säädettyssä järjestyksessä. Tämä poistuisi rikesakon poistuessa. On ongelmallista, että samasta rikkeestä on annettavissa kaksi eriävää ja erisuuruista rangaistusta. Perusteltua olisi, että vain toinen näistä olisi voimassa.

Raitiovaunun nopeusrajoitukset

Raitiotien kulkiessa kadun vieressä tai kokonaan kadusta erillään, sille tulee voida osoittaa oma nopeusrajoitus. Pikaraitioteillä yleisemminkin nopeusrajoituksia asetetaan yleensä hienojakoisemmin kuin ajoneuvo-liikenteelle eli esimerkiksi risteyksien ja pysäkkien kohdalla on omat rajoituksensa. Näistä syistä olisi perusteltua varata raitioliikenteelle omat nopeusrajoitusmerkit. Selkeyden vuoksi näitä merkkejä olisi syytä käyttää myös silloin, kun raitioliikenne noudattaa kadun nopeusrajoitusta. Vastaava käytäntö on voimassa mm. Sveitsissä, Ranskassa, Espanjassa ja Iso-Britanniassa. Toissijaisesti raitioliikenteen omia nopeusrajoitusmerkkejä voitaisiin käyttää vain raitioteillä tai ajoradasta erillisillä raitioteillä.

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.

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.



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

Liikennemerkit, yleistä

Yleisesti liikenteeseen käytettyjen kauppojen, sairaaloiden ym. yksityisten piha-alueiden liikennemerkit tulisi luonnoksen mukaan hyväksyttävä kunnalla. Vaikka kunta voisi ehdotuksen mukaan periä luvista maksun, Helsinki ei pidä käytäntöä kustannustehokkaana eikä mielekkäänä.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

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

Siirtokehotusmerkki, I 13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemerkiksi I 13. 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, merkitystä ja vaikutusaluetta olisi tarpeen täsmentää esitysluonnoksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

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.

Muutos liikennemerkiksi esityksessä esitetystä muodossa on ongelmallinen. 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 merkittämisen- ja asettamiskäytännöissä. Nämä ovat aiheuttaneet ongelmia tienpitoon liittyvissä toiminnoissa. Siirtokehotuksien värierottelu tukisi nykyistä käytäntöä ja parantaisi tienpitoon liittyvien merkkien havaittavuutta.

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.

Reunapaalu, I 12

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 auraslumen peittämäksi tai likaantuu herkästi. Paalun näkyvyyttä olisi mahdollista parantaa keltaisella värillä.

Risteylsruudukko



Esityksessä risteysruudukko on väriltään keltainen. Esitetään ruudukon väriksi jatkossakin valkoista nykykäytännön mukaan. Perusteluina voidaan esittää seuraavaa:

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. Kokemukselta 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 työtekeminen ero, pysäyttämisaikojen (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 massamerkinnoissä.

Ajoneuvon joutokäytön kiellot

Lakiesityksen 55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäytön kielto, koskee ajoneuvojen joutokäyttöä. Joutokäytörajoitus on osoittautunut ongelmalliseksi tarkkaan rajatuissa ajoneuvosiirtoon liittyvissä tehtävissä, eli siirronvalvojan tehtävissä. Siirronvalvojat ovat saaneet tienpidon tehtävää suorittaessaan pysäköintivirhemaksuja joutokäytösääntöjen perusteella.

Siirronvalvonta on osa tienpitoa ja siihen käytetään pääsääntöisesti henkilöautoa, jota käytetään hyvin samantapaisesti kuin pysäköintivalvontaan käytettävää ajoneuvoa. Autoa joudutaan siirtokehotuskohdeissa siirtämään lyhyitä matkoja, osa kohteista saadaan kirjattua autosta, osassa käydään kävellen kirjaamassa. Joutokäytörajoitus 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. Näin ollen 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.

Muita näkökohtia

Yleisesti lakikokonaisuudessa tulisi huomioida hitaasti liikkuvien tai paikallaan olevien ajoneuvojen ja erityisesti työkoneneiden turvalliset sekä sujuvat toimintaedellytykset katu- tai piennaralueella suoritettavissa työtehtävissä. Lisäksi moottorityökoneelle on sallittava hinattavan lisälaitteen tai perävaunun hinaaminen liikenteessä.

Uudessa laissa on huomioitava jalankulkualueille, pyöräilyalueilla, ka-tualueilla 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.

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 merkintäyksinkertaisella ja yksiselitteisellä liikennemerkillä. Ajoneuvojen latauspisteiden ennako-opastaminen on sallittava liikennemerkien

Käsittely

Vastaehdotus:
Hannu Tuominen:

Esitän kappaleen (25) viimeinen lause muutettavaksi:

"Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnot eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaista tulisi voida osoittaa myös liikennemerkillä."

Kannattaja: Laura Rissanen



Vastaehdotus:

Laura Rissanen:

Poistetaan kohdasta (9) seuraavat lauseet:

"Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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."

Kannattaja: Arja Karhuvaara

1. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Hannu Tuomisen vastaehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 13

Veronika Honkasalo, Arja Karhuvaara, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Silvia Modig, Osku Pajamäki, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Laura Rissanen, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka

Tyhjä: 1

Tatu Rauhamäki

Poissa: 1

Lasse Männistö

Kaupunginhallitus hyväksyi Hannu Tuomisen vastaehdotuksen äänin 0 - 13 (1 tyhjä, 1 poissa).

2. äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Laura Rissanen vastaehdotuksen mukaan

Jaa-äännet: 9

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Laura Kolbe, Silvia Modig, Osku



Pajamäki, Tuomas Rantanen, Pilvi Torsti, Hannu Tuominen, Mirka Vainikka

Ei-äännet: 5

Arja Karhuvaara, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Poissa: 1

Lasse Männistö

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 5 (1 poissa).

Kaupunginhallitus hyväksyi Hannu Tuomisen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024
hannu.hyttinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017
- 2 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi lausunto Stara_170317.pdf
- 3 Ympäristökeskuksen lausunto kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta allekirjoitettu.pdf
- 4 HKL:n lausunto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon tieliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta:



Yleinen arviointi

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi sisältää monia kannatettavia ja liikenneturvallisuutta parantavia uudistuksia. Uudistuksen myötä sääntelyä sujuvoitettaisiin korjaamalla voimassa olevan tieliikennettä koskevan lainsäädännön tulkinnanvaraisuuksia ja puutteita sekä varauduttaisiin tieliikenteen nopeaan tekniseen kehitykseen ja automaatioon.

Esitysluonnos selkeyttää raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikennesääntöjä ja on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalan kulun olosuhteisiin. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista.

Erityisesti liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaman alueella. Automaattisen kameravalvonnan soveltamisala liikenteenvalvonnassa laajenee selvästi. Kiinnijäämisriskin merkittävä kohoaaminen 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.

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

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa. Näin ollen on välttämätöntä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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 (Kuormauspaikka) ja tiemerkin M5 (Pysäyttämisaika).



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.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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.

Pykäläkohtainen arviointi

Määritelmät, suojatie, 2 §

Suojatien merkintätapaa esitetään luonnoksessa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinä.

Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkillä että tiemerkinä. 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 tiemerkinä. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkinä 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 tiemerkinä osaa valo-



ohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmentää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinällä tai liikennemerkillä taikka molemmilla.

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

Risteys, 2 § 13 k

Esitysluonnoksen mukaan risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös 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. Myös esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaisissa tarkoitetun risteuksen. Risteuksen määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluisa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämispauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

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.

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.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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.

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.

Pysäyttäminen ja pysäköinti, 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.



Pysäköinti, selonottovelvollisuus

Pysäköinninvalvontaan liittyvien määritelmien ja liikennesääntöjen osalta 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.

Pyöräkaista, 37 §

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

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 ajoneuvolla 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.

Helsingin kantakaupunki on ahdas ja ruuhkainen. Kaikilla kulkijoilla (kävely, pyöräily, linja-autot, raitiovaunut, jakeluliikenne, autoliikenne yms.) tulisi olla mahdollisimman sujuva liikkuvuus. Tulevina vuosina juuri jakeluliikenteen suhteellinen osuus on kasvamassa, johtuen digitalisatiosta ja internetkaupan, kotijakelun ja ns. palvelullistumisen lisääntymisestä. Näin ollen on välttämätöntä, että tieliikennelain uudistus ottaa huomioon lisääntyvän jakeluliikenteen tarpeet ja varautuu yhä suurempiin ristiriitoihin jakelun ja muiden kulkijoiden välillä.

Nykytilanteessa jakelu- ja huoltoautot aiheuttavat erityisesti jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä kävelykaduilla ja -alueilla merkittäviä vaikutuksia viihtyisyyteen ja turvallisuuteen sekä ilmansaaste- ja melupäästöjä. Tämä vähentää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä kävelykaduille pysäytettyjä ajoneuvoja. Lainsäädännön valmistelun yhteydessä tehdyssä kansalaiskyselyssä asukkaista valtaosa (71 %) kannatti jakelupysäköinnin järjestämistä ajoradalla. Ai-noastaan 21 % kannatti pysäköintiä jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

Kaupunginhallitus ehdottaa, että 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 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinä M5 (Pysäyttämisa rajoitus).

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 alu-



eelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi 38 §:ssä.

Liikuntarajoitteen pysäköintitunnus, 39 §

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteen 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 pysäköintikiekkoja kuin paperilappuja.

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet, 42 §

Laissa säädettäisiin ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista. Pykälässä mainitaan mm. että on varmistettava, että ajoneuvo ei lähde itsestään liikkeelle sen ollessa pysähtyneenä tai pysäköitynä.

Pykälän perusteluissa olisi huomioitavat ajoneuvojen automaatio ja etäohjaus sekä kuvattava, miten pykälää näissä tilanteissa sovelletaan. Älyliikenteen kokeiluja, kuten mm. itseohjautuvien autojen käyttöönotto, ei tulisi estää liian yksityiskohtaisella säätelyllä.

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 odotusarvot 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.

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.

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.

Liikenteenohjaus, liikenteenohjauslaitteet, 70 ja 71 §

Lausunnon antamista liikennemerkeistä, tiemerkinnoista ja liikennevaloista hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta liikenteenohjauslaitteiden käytöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmista määräyksistä ole käytettävissä. Kun tarvittavat luonnokset ovat käytettävissä, on jatkovalmistelussa vielä syytä täsmentää erityisesti seuraavia asioita:

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 tieliikennelaissa 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; tieliikennelain 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.

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. Tilapäisiä 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 järjestyssäätöihin.)

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.

Liikennevalo-opastimet, 74 §

Esitysluonnoksen liitteen 2 kuvan 4 (nuolivalo) tekstiselitteeseen tulisi lisätä taulukon kohtien 1-3 ja 7 lisäksi viittaus kohtaan 5, mikä mahdollistaisi kuvan 5 kaltaisen opastimen käyttämisen tiettyyn suuntaan kääntyvälle liikenteelle.

Kuvassa 5 (vilkkuva punainen valo) uutena esitettävä vilkkuva punainen ilman samassa opastimessa olevaa keltaista valoa ei sovellu kovin hyvin käytettäväksi. Suoraan pimeästä opastimen tilasta syttyvä punainen valo ei anna tienkäyttäjälle aikaa reagoida veloitteeseen.

Kuvassa 8 (joukkoliikenneopastin) joukkoliikenneopastinta voinee luonnollisesti käyttää myös silloin, kun sillä ohjataan raitiovaunu- tai linja-autoliikennettä muusta liikenteestä erillään. Joukkoliikenne-opastimiin on tarpeen lisätä nuolelle vaihtoehtoinen opastinkuva, joka sallii etenemisen varovaisuutta noudattaen. Opastinkuvaa käytettäisiin tilanteissa, joissa ainoastaan osa raitioliikenteen konflikteista on ohjattu. Esimerkkinä tilanne, jossa kiertoliittymässä risteävä ajoneuvoliikenne pysäytetään, mutta risteävää jalankulkua ei ohjata. Näissä tilanteissa on tarpeen ilmaista raitiovaunun kuljettajalle, että ohjaus on toiminnassa. Opastinkuvan muodoksi esitetään kärjellään olevaa kolmiota, joka on käytössä Saksassa joukkoliikenneopastimissa.

Kuvassa 9 (polkupyöräopastin) polkupyöräopastimen kanssa ei ole teknisesti tai sekaantumisvaaran vuoksi järkevää käyttää erillisiä nuoliopastimia. Polkupyöräliikenteen ohjaaminen nuoliopastimen tapaan on kuitenkin tarpeellista, joten nuolikuvio tulisi tällaisissa tapauksissa in-



tegroida kunkin värin pyöräsymbolin yhteyteen. Kuvion mahdollisimman hyvän selkeyden vuoksi saattaisi tässä olla perusteltua käyttää kaikissa väreissä vihreän kaltaista nuolisymbolia (ei punaisessa ja keltaisessa käytettävää ääriiviivanuolta).

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkit, 77 §

Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan pyörätiellä merkki sijoitetaan sen oikealle puolelle. Jos tällä tarkoitetaan välittömästi ajoradan vieressä sijaitsevaa pyörätietä, lisääntyy ns. "kärkikolmioiden" määrä kaksintaikolminkertaisiksi tilanteesta riippuen. Nykyisen lain tulkinnassa on lähdetty siitä, että ajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuutta osoittavat merkit koskevat myös ajoradan rinnalla olevan pyörätien liikennettä, vaikka merkit sijaitsevatkin pyörätien vasemmalla puolella. Tätä olisi syytä täsmentää ja sallia nykyinen käytäntö.

Kielto- ja rajoitusmerkit, 78 §

Esitysluonnoksen mukaan merkki C35 (nopeusrajoitusalue päättyy) osoittaa merkillä C34 (nopeusrajoitusalue) osoitetun nopeusrajoitusalueen päättymisen. Nopeusrajoitusalue päättyy myös toista nopeusrajoitusalueutta osoittavaan merkkiin. Nopeusrajoitusalueen tulisi päättyä myös merkkiin E22 (taajama päättyy). Tämä vähentäisi merkkejä taajaman rajalla.

Sääntömerkit, 80 §

Raitioliikenteen pysäkeillä on pääsääntöisesti selkeästi erottuva pysäkkikoroke. Korokkeita on myös monilla linja-autopysäkeillä. Pysäkkikorokkeilla pysäkin pituutta ilmaisevia tiemerkintöjä ei käytetä ja koroke itsessään osoittaa selkeästi pysäkin pituuden. Tämä tulisi huomioida myöskin pysäkkien pysäyttämisen ja pysäköintiä määrittelyssä esimerkiksi seuraavalla muotoilulla:

"Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä pysäkkikorokkeen kohdalle, tai jos pysäkkilaituria ei ole, tiemerkinnöillä osoitetulla matkalla merkin kummallekannalle puolelle, tai jos merkintää ei ole, 12 metriä lähemmäksi merkkiä."

Raitiovaunupysäkkien osalta viimeinen 12 metrin sääntö on tarpeeton, koska nykyiset raitiovaunut ovat niin pitkiä, että koroketta tai merkintää on käytettävä.

Esitysluonnoksesta puuttuu liityntäpysäköintipaikan (E3) yhteydessä raitiovaunu. Liityntäpysäköintiviitassa (F18) raitiovaunu on esitetty.

Opastusmerkit, 81 §



Esitysluonnoksen yhteydessä ei ole kerrottu merkin sinisestä pohjaväristä. Kaikki muut värit on selitetty.

Jalankulkuopastus keskusta-alueiden lyhyillä opastettavilla reiteillä tulisi vapauttaa kokonaan tieliikennelainsäädännön ulkopuolelle. Näillä alueilla tienpitäjät voisivat käyttää oman brändinsä (väri, tunnukset) mukaisia jalankulkuopasteita.

Lisäkilpi, 82 §

Esitysluonnoksessa huoltoajon määritelmä on esitetty liitteen 3 taulukossa 8. Määritelmä on tärkeä ja sen siirtämistä yleisiin säännöksiin tulisi harkita.

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

Tiemerkinnät, 84-87 §

Esitysluonnoksen mukaan sulkuviivan, varoitusviivan ja sulkualan väri olisi valkoinen myös kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat. Samassa yhteydessä tulisi selvittää jäljelle jäävien keltaisten viivojen käyttöalueet ja merkitys.

Keltaisella yhtenäisellä reunamerkinnällä (M4) voidaan osoittaa linja-auton tai raitiovaunun pysäkkiin liittyvä pysäyttämisa rajoitus. Käytännössä uusien pysäkkien reunaan tehdään valkoisesta kivistä kiviraidat kontrastiksi näkövammaisista varten (kts. sääntömerkit). Vanhoilla pysäkeillä keltainen reunamerkintä voitaisiin korvata esim. leveällä valkoisella reunamerkinnällä. Risteysruudutus (M18) oli jo liikenne- ja viestintäministeriön myöntämässä kokeiluluvassa valkoinen. Pysäyttämisa rajoitus (M5) on usein maastossa toteutettu valkoisella vastoin kokeiluluvan keltaista väriä.

Keltaisesta tiemerkinväristä luopumista pysyvien järjestelyiden yhteydessä tulisi selvittää. Keltainen väri varattaisiin vain ja ainoastaan tilapäisten liikennejärjestelyiden tiemerkinnoille. Tällä saattaisi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Wienin tieliikennesopimuksen mukaan väistämisviivaa saa käyttää tehostamaan liikennemerkillä (B4 tai B5) osoitettua väistämisvelvollisuutta. Tanska on tehnyt sopimukseen varauksen siten, että väistämisviiva-



la voidaan osoittaa myös liikennesääntöön perustuva väistämisvelvollisuus. Tällaiselle väistämisviivan käytölle olisi tarvetta Suomessakin. Tulisi selvittää kansallisen tiemerkin tarve, jolla voidaan tehostaa liikennesääntöön väistämisvelvollisuutta. Merkin tarve korostuu pyöräteillä.

Muut tiemerkin, 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.

Teknisen laitteen käyttö, 98 §

Esityksessä säädettäisiin teknisen laitteen käytöstä ajon aikana. Erityisesti pykälässä viitattaisiin viestintälaitteen, siis esimerkiksi matkapuhelimen käyttöön ajon aikana. Luonnoksen pykälässä halutaan myös mahdollistaa ajoneuvon ohjaaminen sen ulkopuolella esimerkiksi pysäköintitilanteessa. Tällaisen tekniikan hyödyntäminen voi edellyttää ajoneuvon kontrolloimista matkapuhelimella, ja siten viestintälaitteen käyttöä ajon aikana. Ylipäätään ajoneuvon etäohjaus voi edellyttää viestintälaitteen käyttöä. Pykälän perusteluissa olisikin kuvattava tarkemmin pykälän soveltamista etäohjaustapauksia.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntörikkomukset, 165 §

Esitysluonnoksen mukaan liikennevalon osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta liikennevalon noudattamatta jättäminen on moitittavampaa kuin monet muut pykälän sääntörikkomukset. Tämän takia valojen noudattamatta jättämisestä tulisikin harkita suurempaa liikennevirhemaksua, esim. samaa kuin tienkäyttäjän yleisestä rikkomuksesta määrättävä 170 euron maksu.

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset, 170 §

Ehdotuksen liikennevirhemaksua koskevan osan 170 § 1 momentissa määriteltäisiin, että joutokäynnistä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Laissa pysäköinninvalvonnasta (727/2011) 3 § määritellään pysäköintivirheeksi joutokäyntirikkomus. Pysäköintivalvontalain 2 § soveltamisalan rajauksessa on todettu, että joutokäyntivirheestä ei anneta pysäköintivirhemaksua, mikäli asia käsitellään rikosasioista säädetyssä järjestyksessä. Tämä poistuisi rikesakon poistuessa. On ongelmallista, että samasta rikkeestä on annettavissa kaksi eriävää ja erisuuruista rangaistusta. Perusteltua olisi, että vain toinen näistä olisi voimassa.

Raitiovaunun nopeusrajoitukset



Raitiotien kulkiessa kadun vieressä tai kokonaan kadusta erillään, sille tulee voida osoittaa oma nopeusrajoitus. Pikaraitioteillä yleisemminkin nopeusrajoituksia asetetaan yleensä hienojakoisemmin kuin ajoneuvo-liikenteelle eli esimerkiksi risteyksien ja pysäkkien kohdalla on omat rajoituksensa. Näistä syistä olisi perusteltua varata raitioliikenteelle omat nopeusrajoitusmerkit. Selkeyden vuoksi näitä merkkejä olisi syytä käyttää myös silloin, kun raitioliikenne noudattaa kadun nopeusrajoitusta. Vastaava käytäntö on voimassa mm. Sveitsissä, Ranskassa, Espanjassa ja Iso-Britanniassa. Toissijaisesti raitioliikenteen omia nopeusrajoitusmerkkejä voitaisiin käyttää vain raitioteillä tai ajoradasta erillisillä raitioteillä.

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.

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.

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 muo-



dostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelu- tai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla ka-
tuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla.
Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämistä tällaisilla rakenteilla olisi siis
tarpeen harkita.

Liikennemerkit, yleistä

Yleisesti liikenteeseen käytettyjen kauppojen, sairaaloiden ym. yksityis-
ten piha-alueiden liikennemerkit tulisi luonnoksen mukaan hyväksyttävä
kunnalla. Vaikka kunta voisi ehdotuksen mukaan periä luvista maksun,
Helsinki ei pidä käytäntöä kustannustehokkaana eikä mielekkäänä.

Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaik-
kaa osoittavalle P-liikennemerkillä vaikutusalue. Vaikutusalue saat-
taa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoitta-
van liikennemerkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30
metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkin 371 osalta (liiken-
neminiisteriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysä-
köintipaikkaa osoittavat tiemerkinnot eivät talviolosuhteissa aina ole nä-
kyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuus-
den arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

Siirtokehotusmerkki, I 13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemer-
kiksi I 13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä oh-
jaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualue-
ella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain
(828/2008) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla
ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien voimassaoloon. Tämä ti-
lanne on syytä säilyttää, sillä esimerkiksi siirtokehotuksen voimassa-
oal alueella muiden pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien peittäminen
aiheuttaisi kohtuutonta viivästystä ja haittaa muun muassa kunnossa-
ja puhtaanapitotöille, tilapäisille liikennejärjestelyille sekä pysäköinnin-
valvonnalle. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrit-
telyä, merkitystä ja vaikutusalueita olisi tarpeen täsmentää esitysluon-
noksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisu-
käytännön mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seura-
vaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan
kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tar-
vittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy
ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitäessä on mahdollista va-



rautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkin taustapuolella oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentämän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Muutos liikennemerkiksi esityksessä esitetyssä muodossa on ongelmallinen. Täsmennyksenä tulisi kuitenkin lisätä ”Tienpitoon liittyvien töiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväritään keltainen. Muiden syiden vuoksi asetettava siirtokehotus on pohjaväritään valkoinen.”

Perusteluna edellä esitetylle 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.

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.

Reunapaalu, I 12

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.

Risteysruudukko

Esityksessä risteysruudukko on väritään keltainen. Esitetään ruudukon väriksi jatkossakin valkoista nykykäytännön mukaan. Perusteluina voidaan esittää seuraavaa:

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 kui-



tenkin 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. Kokemuksista 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 työtekeminen ero, pysäyttämisaikojen (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 massamerkinnoissä.

Ajoneuvon joutokäytön kiellot

Lakiesityksen 55 § Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäytön kiellot, koskee ajoneuvojen joutokäyttöä. Joutokäytörajoitus on osoittautunut ongelmalliseksi tarkkaan rajatuissa ajoneuvosiirtoon liittyvissä tehtävissä, eli siirronvalvojan tehtävissä. Siirronvalvojat ovat saaneet tienpidon tehtävää suorittaessaan pysäköintivirhemaksuja joutokäytösääntöjen perusteella.

Siirronvalvonta on osa tienpitoa ja siihen käytetään pääsääntöisesti henkilöautoa, jota käytetään hyvin samantapaisesti kuin pysäköintivalvontaan käytettävää ajoneuvoa. Autoa joudutaan siirtokehotuskohdeissa siirtämään lyhyitä matkoja, osa kohteista saadaan kirjattua autosta, osassa käydään kävellen kirjaamassa. Joutokäytörajoitus 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 tyhjäkäytösääntöjen osuhteiden sitä edellyttäessä

Poikkeus koskee hyvin rajattua ajoneuvjoukkoa koko maassa, kyseen tullee enintään muutama kymmenen autoa koko Suomessa. Näin ollen 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.

Muita näkökohtia

Yleisesti lakikokonaisuudessa tulisi huomioida hitaasti liikkuvien tai paikallaan olevien ajoneuvojen ja erityisesti työkonekoneiden turvalliset sekä sujuvat toimintaedellytykset katu- tai piennaralueella suoritettavissa työtehtävissä. Lisäksi moottorityökoneelle on sallittava hinattavan lisälaitteen tai perävaunun hinaaminen liikenteessä.

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.

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 merkintäyksinkertaisella ja yksiselitteisellä liikennemerkillä. Ajoneuvojen latauspisteiden ennako-opastaminen on sallittava liikennemerkein

Esittelijän perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 21.4.2017 mennessä mm. Helsingin kaupungilta lausuntoa tieliikennelain kokonaisuudistuksesta (lausuntopyyntö ja hallituksen esitysluonnos tieliikennelainsäädännön liitteet 1 ja 2).

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esityksellä toimeenpannaan valtioneuvoston tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta. Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämisestä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkeistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisu-



dessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin.

Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin voimassa olevaa lainsäädäntöä paremmin huomioon. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2017 aikana. Ehdotetussa tieliikennelaissa on joitain siirtymäaika koskevia säännöksiä.

Saadut lausunnot

Asiassa on saatu lausunnot kaupunkisuunnittelulautakunnalta, yleisten töiden lautakunnalta, HKL:ltä, Helsingin rakentamispalvelu Staralta ja ympäristökeskukselta. Lausuntoa on valmisteltu kansliassa yhdessä talous- ja suunnitteluosaston kanssa. Lausunnot ovat kokonaisuudessaan päätöshistoriassa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoo mm., että esitysluonnos selkeyttää raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikennesääntöjä ja on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalankulun olosuhteisiin. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista. Liikennejärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaman alueella. Alueellisen nastamaksun mahdollistava lainsäädäntö on tavoiteltavaa jo lähitulevaisuudessa ongelman ratkaisemiseksi. Askel oikeaan suuntaan on nastarenkailla varustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki. Lautakunta ehdottaa, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Lisäksi lautakunta esittää lukuisia täsmennyksiä lakiehdotuksen yksittäisiin pykäläkohtiin. Lautakunnan esitykset on sisällytetty lausuntotekstiin.

Yleisten töiden lautakunta uudistuksen tavoitteita tarpeellisina ja perusteltuina ja esittää lukuisia täsmennyksiä lakiehdotuksen yksittäisiin pykäläkohtiin. Lautakunnan esitykset on sisällytetty lausuntotekstiin.

HKL katsoo, että lakiehdotuksessa määritellään raitiovaunu siten, että raitiovaunu on kiskoilla kulkeva pakko-ohjattu laite, joka liikennöi raitioverkon avulla. Jatkossa jalankulkija ei pihakadulla ja kävelykadulla saisi tarpeettomasti estää ajoneuvo- ja raitiovaunuliikennettä. Lakiehdotuksessa raitiotie rinnastetaan ajorataan. Viestintävälinettä, esim. kännykkää, ei saisi käyttää ajon aikana siten, että pitää sitä kädessään. HKL haluaisi tähän poikkeuksen esimerkiksi raitiovaunujen hinaustilanteita varten. Jatkossa liikennesäännöissä määrättäisiin, että hälytysajoneuvon ja kulkueen lisäksi raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku.



Suojatiellä raitiovaunun kuljettajan olisi kuitenkin annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Helsingin rakentamispalvelu Stara katsoo, että yleisesti lakikokonaisuudessa tulisi huomioida 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. Lisäksi moottorityökoneelle on sallittava hinattavan lisälaitteen tai perävaunun hinaaminen liikenteessä.

Lisäksi Stara toteaa, että 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.

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.

Vielä Stara toteaa, että 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 merkintäyksinkertaisella ja yksiselitteisellä liikennemerkillä. Ajoneuvojen latauspisteiden ennako-opastaminen on sallittava liikennemerkein. Staran lausumat on huomioitu lausunnossa.

Ympäristökeskus ehdottaa lausunnossaan, että jalkakäytävälle tai pyörätielle voitaisiin liikennemerkein osoittaa pysäköinti- tai pysäyttämipaikkoja, jotka on varattu ajoneuvoille, joilla on erityinen jakeluliiken-



teen pysäköintitunnus. Tarvittaessa, esimerkiksi kauppojen edustalla, ajoradan reuna pidettäisiin jakeluliikennettä varten vapaana muusta pysäköinnistä joko jatkuvalla tai aikarajoitetulla pysäköintikiellolla. Jakeluliikenteen pysäköintitunnukseen olisi mahdollisuus liittää esimerkiksi kannustimia vähäpäästöisen ja hiljaisen kaluston edistämiseksi. Pysäköintitunnuksen perustaminen Helsinkiin on kirjattu toteutettavaksi Helsingin Citylogistiikan toimenpideohjelmassa, mikäli tuleva lainsäädäntö sen mahdollistaisi. Älyliikenteen työkaluja käyttämällä olisi mahdollista kehittää muun muassa jakeluliikenteen pysähtymispaikkojentunnistamista ja varaamista, mikä edistäisi citylogistiikan toimivuutta.

Tieliikennelain keskeisiksi ehdotukset lakiluonnoksessa ovat seuraavat:

Suojatien määritelmä uudistettaisiin. Suojatie olisi merkittävä sekä liikennemerkillä että tiemerkinällä

Merkinnät parantavat suojatien havaittavuutta kaikkien tienkäyttäjien kannalta.

Raitiovaunun kuljettamisen sääntöjä täsmennettäisiin. Raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku

Suojatiellä raitiovaunun kuljettajan olisi kuitenkin annettava jalankulkijalle esteetön kulku. Pihakadulla tai kävelykadulla raitiovaunun nopeus olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa

Raitiovaunua kuljettaessa noudatettavat ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät säännöt on erikseen lueteltu.

Pyöräillä voisi yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä

Hajallaan olevat ajoneuvon väistämissäännöt koottaisiin yhteen pykälään. Uusi sääntö olisi se, että jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä jalankulkijaa, pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä.

Ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin, jos se tapahtuisi muita tienkäyttäjiä vaarantamatta ja haittaamatta. Sääntö sujuvoittaisi pysäköintiä kaupunkien keskustoissa

Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Virasto voisi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä ja voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä liikenteen ohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.



Päätöksentekoa liikenteenohjauslaitteista tarkennettaisiin.

Ohjauslaitteista päättäisi maantielle tienpitoviranomainen.

Kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle laitteesta päättäisi kunta sekä muulle kuin edellä mainitulle teialueelle muu tienpitäjä saatuun siihen kunnan suostumukseen.

Pysyviä liikenteenohjauslaitteita koskeva päätös olisi toimitettava Liikennevirastolle ohjauslaitteita koskevan paikkatiedon tallentamiseksi. Avoin tieto mahdollistaa optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa.

Joukkoliikenneopastin olisi uusi liikennevalo-opastin. Raitiovaunuille tarkoitettu valkoista valoa näyttävä liikennevalo-opastin laajennettaisiin koskemaan myös linja-autoja.

Polkupyöräopastimen ulkonäköä muutettaisiin niin, että opastimen valoaukossa olisi polkupyöräsymboli

Uusia kielto- ja rajoitusmerkkejä olisivat mm. nastarenkaiden käytön kieltö ja lastauspaikka.

Ajosuunnassa vasemmalla puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta lievennettäisiin.

Sääntömerkeissä linja-auton pysäkkimerkit yhdistettäisiin. Pyöräkatu olisi uusi liikennemerkki.

Pyöräkadulla autoilijan tulisi muun muassa sovittaa nopeutensa pyörien liikenteen mukaiseksi.

Opastusmerkeissä suunnistustaulujen ja muiden opastusmerkkien ulkonäköä tarkistettaisiin sekä määriteltäisiin uusia tauluvaihtoehtoja niin auto- kuin polkupyöräliikenteelle.

Uusi lisäkilpi olisi muun muassa sähkökäyttöisen ajoneuvon lataukseen tarkoitettu paikka.

-Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi aina käytettävä aina kärkikolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie.

Pyörätien jatke merkittäisiin tiemerkinä vain, kun autoilija olisi väistämismuuttaminen liikennemerkkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi liikenneturvallisuusmielessä mielessä tärkeä väistämismuuttamisen ymmärrettävyyden kannalta. Muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely saataisiin tukemaan paremmin toisiaan.



Uusi tiemerkinä olisi mm. risteysruudutus, jolla pyritään vähentämään risteysten tukkoon ajamista.

Tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä uudistettaisiin.

Rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn liittyvästä järjestelmästä luovuttaisiin ja säädettäisiin uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu, järjestelmiseen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024
hannu.hyttinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017
- 2 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi
- 3 lausunto Stara_170317.pdf
- 4 Ympäristökeskuksen lausunto kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta allekirjoitettu.pdf
- 5 HKL:n lausunto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Lausunnonantajat

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 10.04.2017 § 374

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.



Käsittely

10.04.2017 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle Hannu Oskalan ehdotuksesta.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024
hannu.hyttinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 28.03.2017 § 165

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Hankennumero 5264_117

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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

Erityisesti liikenerikkomusten 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 kamaroiden 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 suun-



taan on nastarenkailla varustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki.

Määritelmät, suojatie, 2 §

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

Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkillä että tiemerkinillä. 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 tiemerkinnoilla. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkinä 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 tiemerkinillä osaa valo-ohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmentää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinillä 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. Risteyksen määritelmää tulisi 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 pysyttävä



ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Nykyisessä laissa on monta epämääräistä ilmaisua. Tulkinanvaraista 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 ajoneuvolla 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 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinä 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 harvoihin 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 tieliikennelaissa 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; tieliikennelain 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 liikennevaloilta hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta liikenteenohjauslaitteiden 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 tieliikennelainsäädännön 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, kaualueilla 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, purkamisen ja työskentely.

Lisäksi Stara lausuu yksityiskohtaisina huomioina seuraavaa:


1. SIIRTOKEHOTUSMERKKI I13

Muutos liikennemerkiksi esityksessä esitetyssä muodossa 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.”

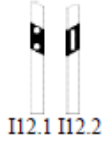


Perusteluna edellä esitetylle jaottelulle on, että katualueiden varauksissa käytettävissä merkeissä on osoittautunut olevan ongelmia merkittämisen- ja asettamiskäytännössä. Nämä ovat aiheuttaneet ongelmia tienpitoon liittyvissä toiminnoissa. Siirtokehotuksien värierottelu tukisi nykyistä käytäntöä ja 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 auraslumen 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. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">Paalun-runkoväri on keltainen. ¶</div>
----	----------------	---	---

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, pysäyttämismääritys (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... ¹
----	---------------------	---	---

4. AJONEUVON JOUTOKÄYTÖN KIELLOT

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

Siirronvalvonta on osa tienpitoa ja siihen käytetään pääsääntöisesti henkilöautoa, jota käytetään hyvin samantapaisesti kuin pysäköintivalvontaan 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 tulleeseen 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, katua, yksityistä 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 risteyksen, joka vaikuttaisi liikennemerkkien voimassaoloon tai tieliikennelain pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi. Tällöin esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat tieliikennelaissa tarkoitettua 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 merkitsemisestä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin voi osoittautua haasteelliseksi: tiemerkinnoin merkittyjen tilapäisen suojateiden poistaminen haastavaa ja saattaa johtaa siihen, että tilapäisjärjestelyissä ei oteta riittäväällä 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.

Liikuntarajoitteen pysäköintitunnus, 39 §

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteen 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 tiemerinnät, 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-liikennemerkillä vaikutusalue. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerinnät eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luvallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

Siirtokehotus, I13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemerkillä 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, merkitystä ja vaikutusalueita 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 liikenne-



nejärjestelyä koskevan päätöksen mukaisesti tai periä maksua siitä, että kunta asentaa päätöksen mukaiset merkit, kun työtä tehdään työstä vastaavan intressissä ja aloitteesta. Tilapäisiä 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 kantavuuksiin osalta yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

Akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa, 116 §

Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessa, 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.



18.04.2017

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

Esittelijä

osastopäällikkö
Nea Kieleniva

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