

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi:

1. Moottoriajoneuvon pysäköintisäännöt

Uudessa laissa ollaan sallimassa pysäköinti kaksisuuntaisella tiellä myös tien vasempaan reunaan. Muutos on erityisesti sähköajoneuvojen lataamismahdollisuuksien paranemisen osalta hyvä ja siitä saattaa olla hyötyä myös ympäristölle mikäli kortteliralli parkkipaikan etsimiseksi vähenee. Pidän kuitenkin huonona, että uudessa laissa ei olla sallimassa seuraavia pysäköintitapoja, jotka siis tulisi mielestäni sallia (perusteet alempana):

A) Pysäköinti kadun varteen tai pysäköintiruutuun 90 asteen kulmassa silloin, kun ajoneuvo on siihen riittävän lyhyt (esim. 2-paikkaiset Smart-tyyppiset kaupunkiautot) eikä tapa häiritse liikennettä tai aiheuta vaaraa.

B) Useamman kuin yhden ajoneuvon pysäköinti samaan pysäköintiruutuun silloin, kun ko. ajoneuvot mahtuvat ongelmitta osoitetun ruudun sisälle (esim. 4-6 moottoripyörää tai kaksi autoksi rekisteröityä, mutta "perus-Corollaa" huomattavasti kapeampaa kaupunkiajoneuvoa mm. Renault Twizy -tyyppiset laitteet)

Perusteet kummallekin: Pysäköintisääntöjen väljentäminen tehostaisi kaupunkitilan käyttöä ja helpottaisi edelleen sekä sähköajoneuvojen lataamista että tarpeetonta p-paikan etsimistä.

Sallittua pysäköintitapaa voidaan tarvittaessa ohjata liikennemerkkein (esim. 90-asteen pysäköinti kielletty tilasyistä).

2. Liikennemerkkit ja tiemerkinnet

A1) Kaupunkialueille ja erityisesti historiallisesti arvokkaisiin kohteisiin tulisi sallia kaupunkikuvallisista syistä myös normaalia pienikokoisempia fyysisiä liikennemerkkejä.

A2) Samasta syystä historiallisissa kohteissa tulisi tienpitäjän luvalla sallia myös asetuksista poistetut eli ns. "vanhaa mallia" olevat merkit silloin kun ne eivät vaaranna turvallisuutta. Esimerkkejä <http://kampiveivi.fi/wordpress/wp-content/uploads/2015/06/takakansi2.jpg>, <http://www.finnica.fi/suomi/artikkelit/tiellakulkijoidenopastaminen.htm>, tie

B) Sähköauton lataamiseen liittyvät uudet merkit ja kilvet: Lainlaatijan pitää osoittaa sähköajoneuvon latauspaikkaa merkitsevän kilven H22 yhteyteen myös lisätietokilpi, jossa kerrotaan ajoneuvon lataajalle minkä standardin mukainen latauspistoke on kyseessä (esim. "400V 32A", "Lataustapa 3 tyyppi 1", "Tesla Supercharger" tai "230V 16A Schuko" jne. Lisäksi M15 latausmerkkintä on liian monimutkainen, "johtohännän" voisi jättää pois eli pelkkä pistokesymboli riittäisi.

C) Polkupyörävyölle pitäisi voida asettaa liikennemerkkejä sekä maksiminopeuteen (esim: "5 km/h"), että pyöräyhdistelmän suurimpaan pituuteen ja leveyteen (esim: "ei tavarapyörille" tai "yhdistelmän suurin pituus 3 metriä") liittyen. Esim. Hollannissa yleistyneet suurikokoiset, muuta pyöräliikennettä hitaammat laatikkomalliset tavarapyörät sekä erityisen hankalasti ohitettavissa olevat hitaat ja pitkät perävaunulliset tavarapyörät ovat jo aiheuttaneet raportoituja ongelmia. Kumpaankin pyörätyyppiin liittyy myös niiden vaatima purku- ja lastaustila, joka otetaan tyyppillisesti jalkakäytäviltä/pyöräteiltä. Pyöräpysäköinti tulisi näin ollen myös voida tarvittaessa myös kieltää liikennemerkillä. Merkki auttaisi myös paikoissa, joihin pyöriä ei haluta esim. liikenneturvallisuussyistä pysäköitävän (esim. kaide risteyksessä/näkemäeste).

D) Liikennemerkkivalikoimaan tulisi lisätä vetoketjuperusteella toimivasta liittymisestä kertova merkki (Kuva Saksasta: <http://4fkjxm1bitfb1nn5cs27qrgn.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/zipper-method-traffic-sign-germany.jpg> SEKÄ Afrikan mantereelta https://www.abrbuzz.co.za/images/2016/august/889-2000px-New_Zealand_Permanent_Warning_-_Merging_Traffic_Left_and_Right.svg.jpg). Kyseinen liittymistavasta kertova merkki todennäköisesti lisäisi liikenteen sujuvuutta erityisesti ruuhkaseuduilla ja parantaisi ehkä myös suomalaista liikennekulttuuria.

3. Pyöräily jalkakäytävällä

Uudessa laissa jalkakäytävällä pyöräily olisi edelleen sallittua alle 12-vuotiaille lapsille. Ikärajasääntö on keinotekoinen, eikä ota huomioon yksilöllisiä eroja ja tarpeita sen paremmin kuin vallitsevaa pyöräilykäytäntöäkään. Esim. liikenneturvallisuudeltaan mallikkaassa Norjassa kaikki pyöräilijät saavat käyttää jalkakäytävää, mikäli jalankulkuliikenne on vähäistä, pyöräily ei haittaa jalankulkua ja pyöräilijöiden nopeus on lähellä jalankulkijoiden nopeutta (Norjan tieliikennelaki 2 1.3.1986/747, 18 §). Ehdotan vastaavaa lakia myös Suomeen, samoin perustein kuin Norjassa. Lainsäätäjän olisi hyvä myös huomioida, että markkinoilla on jo nyt täysin polkupyörän näköisiä laitteita, jotka ovat juridisesti jotain muuta kuin polkupyöriä.

4. Suositus heijastimen ja pyöräilykypärän käytöstä

Lainsäätäjä on poistanut uudesta laista suositukset (sanktioimattomat pakot) kypärän ja heijastimen käyttöön liittyen. Pidän muutosta erittäin huonona ja liikenneturvallisuutta haittaavana. Peruste, eli se että laissa ei tulisi olla ns. ohjeita joiden noudattamatta jättämisestä ei rangaista, ontuu pahasti. Vastaava "ohje" kun on esim. eduskunnan hiljattain hyväksymässä tupakkalaissakin (tupakointikielto autossa jossa lapsia)!

Eryteisesti heijastinsääntöjä voitaisiin jalankulkijoiden osalta jopa kiristää. Valottomalla maaseudulla jalankulkijoilta olisi mielestäni suotavaa vaatia lain voimalla jopa teknisesti erikseen määritellyn heijastinliivin käyttöä.

5. Nopeusrajoitukset

A) Suomessa pitäisi sallia moottoriteille 130 km/h kattonopeus silloin, kun suurin sallittu nopeus osoitetaan liikennetilanteen ja keliolosuhteiden mukaan muutettavissa olevalla elektronisella rajoitusmerkillä. Liikkuminen pitkien etäisyyksien maassa nopeutuisi ja helpottuisi. Muuttuvan rajoituksen ansiosta haitat voitaisiin pitää hyötyjä pienempinä.

B) Paketti- ja matkailuautojen enimmäisnopeuksille pitäisi määritellä ajoneuvosta riippuva valmistusvuosi- tms. raja. Pidän erittäin hyvänä keinotekoisena rajoituksen poistamista uusilta ja turvallisiksi todetuilta uudemmilta autoilta, mutta huonona sitä, että rajoitus poistuisi myös kaikkein

iäkkäämmästä kalustosta. Vanhat paketti- ja matkailuautot (esim yli 35-vuotiaat) eivät ole suunnittelunsa ja turvallisuutensa osalta sellaisia (mm. jarrut, ohjaus, turvalaitteet ja teknisen kunnan riskit), etteikö kovempien nopeuksien käyttämisestä aiheutuisi aitoa vaaraa ja onnettomuusriskiä.

6. Ylinopeudet

Pidän siirtymistä tuloperustaisista liikennesakoista hallinnollisiin maksuihin monella tapaa erittäin hyvänä muutoksena ja askeleena aidon länsieurooppalaisen oikeusvaltion suuntaan. Lakiluonnoksessa esitetyt ssanktiot eivät kuitenkaan ole riittäviä luonnoksessa esitettyjen suurempien taajamaylinopeuksien osalta. Esimerkiksi 30 km/h ylinopeus kaupunkialueella ei synny vahingossa. Esimerkiksi 60 km/h vauhti 30 km/h rajoituksen alueella aiheuttaa erityisesti kevyelle liikenteelle aidon vaaran ja kasvattaa loukkaantumis- ja kuolemanriskiä. Kaikkein suurimmat taajamaylinopeudet pitäisikisän sanktioida luonnoksessa esitettyä tiukemmin.

Tommi Lempinen

Mm. Auto- ja liikennetoimittajat ry:n puheenjohtaja ja Liikenneturvan tiedotusalan neuvottelukunnan jäsen (lausunto annettu silti yksityishenkilönä)