

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Oulun kaupungin lausunto tieliikennelain uudistuksesta

Oulun kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua vireillä olevasta tieliikennelain uudistuksesta. Lain perinpohjainen uudistaminen on tarpeellista ja selkeyttää monilta osin sekä tienkäyttäjän että tienpitäjän roolia ja vastuita. E erityisen myönteistä on havaita, että uudistuksessa on huomioitu ennakoivasti uuden teknologian käyttömahdollisuudet liikkumisessa ja sen ohjauksessa sekä pyöräilyn edistäminen kaupunkikeskustojen vahvistajana kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti.

Oulun kaupunki haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin lakiluonnoksessa kadunpitäjän ja pysäköinninvalvonnan näkökulmasta.

Liikennesäännöt:

22§

Oikealle kääntyvän ryhmittymisen ajoradan oikeaan reunaan, ei kuitenkaan polkupyöräkaistan päälle.

23§

Vasemmalle kääntyminen, kun poistuvalla suunnalla useampi kaista; sääntöä tulisi tarkentaa siten, että on väistettävä vastakkaisesta ajosuunnasta samanaikaisesti oikealle, mahdollisesti samalle poistuvalla kaistalla pyrkiviä.

37§

Alueella, jonne moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo on liikennemerkein kielletty, tulisi pysäköinninkin olla kiellettyä (voitaisiin tällä perusteella määrätä pysäköintivirhemaksu ilman, että tarvitsee lisäksi asettaa pysäköintikieltomerkkiä, joka olisi muutenkin ristiriitainen ajokiellon kanssa).

Pysäköinnin tulisi olla selkeästi kielletty myös kadun istutetulla osalla.

Kaupunki vastustaa pysäköinnin mahdollistamista kulkusuunnassa kadun vasemmalle puolelle. Käytäntö lisäisi epämääräisen pysäköinnin haittoja jalankululle, pyöräilyllä ja kunnossapidolle. Myös ajamisen ennakoitavuus heikkenisi ja huonontaisi siten liikenneturvallisuutta. Tarve tulisi myös lisätä pysäköintiä säätelevien liikenteenohjauslaitteiden lisäämisen ajosuunnassa kadun vasemmalle puolelle, jolloin liikenteenohjauslaitteiden määrä lisääntyisi entisestään huomattavasti varsinkin kaupunkien keskustoissa. Huolto liikenteelle voitaisiin tästä säättää poikkeus, jos se katsotaan välttämättömäksi.

39§

Kohta 2 tulisi poistaa, koska se jättää tunnuksen omaavalle harkittavaksi, aiheutuuko pysäköinnistä varaa tai haittaa. Kaupungissa pysäköintikieltomerkkejä asetettaessa on jo huolellisesti harkittu niiden tarpeellisuus ja välttämättömyys. Pysäköintiluvan haltijoiden pysäköinnistä on varsinkin keskustassa muodostunut ongelma tietyissä paikoissa ja tilanteissa ja niihin on vaikea puuttua; tarkoituksenmukaista ei ole asettaa tämän vuoksi pysähtymiskieltoa. Keskustoissa on yleensä riittävästi osoitettu invapaikkoja luvan haltijoiden käyttöön ja niitä voidaan edelleen lisätä tarvittaessa tai asettaa liikennemerkkien C38 ja C39 alle lisäkilpi, joka mahdollistaa liikuntarajoitteisen tunnuksella pysäköinnin. Sama periaate tulisi koskea myös pyörä- ja pihakadulla pysäköintiä eli ei erityisasemaa vaan merkityt paikat pysäköintiluvan haltijoille.

41§

Pysäköintiajan merkintätavan oltava selkeä, kynällä merkitty ei ole sellainen.

71§

Tietojärjestelmien kehittyessä ja yhdenmukaistuessa tieto kaduille asetetuista liikennemerkeistä voidaan tulevaisuudessa (tarvitaan riittävä siirtymäaika) toimittaa sähköisenä valtakunnalliseen tietojärjestelmään avoimia rajapintoja käyttäen. Kadunpitäjällä eli kunnalla ei kuitenkaan ole

mahdollisuuksia ja resursseja valvoa ja huolehtia vastaavasta tehtävästä muiden ns. yleiselle liikenteelle tarkoitettujen alueiden ja yksityisteiden osalta, joten näiltä osin säännöstä tulisi tarkistaa velvollisuuden kohtuullistamiseksi. Myöskään kunnan suostumuksen edellyttäminen tarvittavine hallintopäätöksineen muille kuin yksityisteille on epärealistista johtuen yleisesti liikenteelle käytettyjen alueiden moninaisuudesta ja kaupungin tähän tarkoitukseen käytettävissä olevista vähäisistä henkilöresursseista.

94§

Perustelutekstissä todetaan, että linja-auto kuuluu tässä kohdassa tarkoitettuihin ”muihin ajoneuvoihin”. Epäselväksi jää:

-Onko normaali linja-auton penkki lapsen käyttöön soveltuva istuin?

-Pitääkö lapsella olla linja-autossa turvavyö?

-Saako lapsi seistä linja-autossa?

Koululaisten tilauskuljetuksissa on jo nykyisin sääntö, että lapsilla pitää olla istumapaikka ja turvavyö. Aiotaanko tämä sääntö nyt laajentaa kaikkeen linja-autoliikenteeseen? Käytännössä muutos tarkoittaisi sitä, että kaupunkien paikallisliikenteessä voisi olla vain sellaisia linja-autoja, joissa kaikilla istumapaikoilla olisi turvavyöt eikä seisomapaikkoja olisi lainkaan, koska ei voida ajatella että aikuinen matkustaja olisi velvollinen luovuttamaan istumapaikkansa lapselle. Muutoksesta aiheutuisi esim. Oulun kaupungille useiden miljoonien eurojen vuosittaiset lisäkustannukset.

Liikenteenohjaus

Perusteluteksteistä käy ilmi, että monien, ellei jopa useimpien liikennemerkkien kuvioihin olisi tulossa muutoksia ilman, että merkin vaikutus sinällään muuttuu. Tämän kustannusvaikutuksia, jotka saattavat olla huomattavan suuret tienpitäjille, ei ole arvioitu. Tällaisista muutoksista tulisivin luopua, ellei niille ole selkeää perustetta kansainvälisen käytännön yhdenmukaistamisen kannalta tai muu erityinen syy.

B7

Muistuttaa suoja-merkkiä, ei anna riittävää visuaalista signaalia väistämismahdollisuudesta.

D5

Ehdotetaan jätettäväksi pois sana 'rakenteellisesti', jolloin sitä voitaisiin käyttää polkupyöräkaistan merkitsemiseen kaistan yläpuolella (nyk. merkittävässä ainoastaan ajoratamerkinnällä, joka talvella näkymättömissä noin puolet vuodesta).

F10-11

Kääntymis/ajosuuntaa osoittava nuoli ajoradan yläpuolisessa opasteessa tulisi säätää velvoittavaksi. Nykyisin, vaikka ajoratamaalaus vastaakin yläpuolista merkintää, on kyseenalaistettu opasteiden velvoittavuus ja saatettu ajaa vastoin opastusta, mikä vaarantaa liikennettä.

H25.1

Voidaan osoittaa vai osoitetaan, eli onko pakollinen vai ei? Jos lisäkilpi H25.1 edellytetään laitettavaksi jokaiseen liittymään kaksisuuntaisen pyörätien kyseessä ollen, näitä tulee todella paljon, jolloin niiden merkitys varoittavana lisäkilpenä menettää merkityksensä. Tulisi käyttää harkinnan mukaan siellä, missä todellista vaaraa kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä on olemassa. Kun kärkikolmion yhteydessä on lisäksi suojatiemerkki ja ko. lisäkilpi, merkkiasetelman korkeus on jollainen, että sen asettaminen varsinkin liikennevalojen yhteyteen on teknisesti hyvin vaikeaa.

I 11

Pitäisikö kuvio olla toisinpäin, jolloin se vastaisi ajoratamerkintää?

I16

Kilven käyttökohdetta tulisi tarkentaa.

L4

Ehdotetaan käytettäväksi myös pyöräkaistan jatkeella. Liikennevaloliittymässä vain silloin, kun ajoradan ylityskohta on tarkoitettu pyörällä ajettavaksi.

Liikennemerkkien uusimisen siirtymäaika tulisi säätää lain muuta voimaantuloa selkeästi pitemmäksi eli 10 vuodeksi.

Heikkilä Pasi
Oulun kaupunki

Martikainen Erkki
Oulun kaupunki - yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut