

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 15.2.2017

LAUSUNTO KOSKIEN LUONNOSTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa:

Yleiset huomiot:

Esitysluonnos on hyvä. Nykyisessä tieliikennelaissa sääntely on epäjohdonmukaisesti hajallaan, tässä esityksessä ryhmitellään tienkäyttäjryhmät ja asiakokonaisuudet selkeästi omiksi kokonaisuuksiksi. Lisäksi nykyisen tieliikennelain tulkintaa ohjaavat useat eriaosteisten oikeuksien ennakkopäätökset, joista tienkäyttäjän pitäisi olla selvillä. Tässä esitysluonnoksessa näitä lain tulkintoja on kirjattu suoraan lakiin. Lisäksi tässä esitetään käyttöön otettavaksi erilaisia nyt kokeiluna olevia säädöksiä.

Joukkoliikenteen näkökulmasta tärkeä parannus on raitiovaunuliikennettä koskevien sääntöjen selkeyttäminen ja kokoaminen yhteen.

Liikenneturvallisuus, s. 18: Euroopan parlamentin näkemyksen mukaan koko Euroopan liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee kiinnittää huomiota liikennekasvatukseen, yhtenäisiin promillerajoihin ja alkolukon käyttöön, teksti- ja sähköpostiviestittelyyn sekä verkkoselaukseen ajon aikana sekä nopeusrajoituksiin (30 km/h) asuinalueilla. Näitä tulisi myös kansallisessa lainsäädännössä edistää. Uudessa lakiesityksessä näistä on mukana laitteiden käyttö. Myös muut ym. seikat pitäisi ottaa huomioon soveltuvilta osin.

Liikenneturvallisuus ja automaattiautot: Perustelutekstissä pohditaan vastuukysymyksiä automaattiajossa onnettomuuden sattuessa. Lakiehdotuksessa nämä on kuitenkin (ehkä ymmärrettävistä syistä) määritelty väljästi. Automaation edistymistä vaikutuksineen on syytä seurata ja tarkentaa säädöksiä tarpeen mukaan.

Liikenneturvallisuus ja suojavälineet: Kypäräsäännöksen poistaminen on pyöräilyn edistämistavoitteiden kanssa samansuuntainen ja kannatettava. Erittäin suosituksi osoittautuneen Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän ja vastaavien hankaloittaminen ylimääräisillä säädöksillä tai sanktioilla olisi saattanut merkittävästi heikentää palvelun houkuttelevuutta. Kypärän käyttöön tulee kuitenkin edelleen kannustaa.

Pyöräily: Lakiehdotus sisältää useita pyöräilyä edistäviä ja pyöräily säännöksiä selkeyttäviä kohtia, kuten pyöräkatu, pyöräilyn mahdollistaminen yksisuuntaisella kadulla ajosuuntaa vastaan sekä lievennys pyörätien käyttövelvoitteesta, kun pyörätie sijaitsee kadun/tien vasemmalla puolella. Jatkossa on todennäköisesti tarpeen lieventää pyörätien käyttövelvoitetta entisestään, erityisesti yhdistettyjen kevyen liikenteen väylien tapauksessa.

Tarkemmat huomiot perustelujen osalta:

Luku 1.1 s. 6 ”Yleistä”: Liikenneturvallisuuden periaatteen säilyttäminen sekä kasvukeskusten liikenteen ruuhkautumisen vähentämisen periaatteet ovat kaupunkiseutujen näkökulmasta tärkeitä kehittämisperiaatteita edelleen. Ympäristöhaittojen vähentäminen korostuu yhä enemmän jatkossa, eikä näitä periaatteita pidä unohtaa liikenteen digitalisoitumiseen vastattaessa.

Luku 1.2 s. 8 ”Suomi kaupungistuu ja ikääntyy”: Kaupungistumisen nostaminen keskeiseksi liikennejärjestelmään vaikuttavaksi tekijäksi on tärkeää. Yhdyskuntarakenteen eheytyksen merkitys

liikennejärjestelmän toiminnalle, turvallisuudelle ja negatiivisten ulkoisvaikutusten hallinnalle on keskeinen.

Luku 1.2 s. 8 ”Tieliikenneverkko ja sen tila”: Tekstissä mainitaan väyläverkon 2,5 miljardin korjausvelka, mikä Liikenneviraston selvityksen ”Liikenneväylien korjausvelka 2016” mukaan on n. 2,4 miljardia euroa, josta tieverkon osuus on 1,2 miljardia euroa. Tieliikennelain yhteydessä tulisi puhua tieverkon korjausvelasta, ei koko väyläverkon korjausvelasta.

Luku 1.4 s. 20 ”Tieliikenteen automaatio”: Automaation mahdollisuudet ovat hyvin kuvattuna ja kattavasti, mutta ympäristövaikutusten lisääntymisen riskiä suoritteiden kasvun myötä tai kaupunkiseuduilla potentiaalisesti lisääntyvän suoritemäärän vaikutuksia maankäyttöön ei ole tunnistettu vaikutuksiksi. Nämä ovat seikkoja, joita tulisi ottaa huomioon myös lainvalmistelussa ja liikenteen automatisoitumiseen varautumisessa.

Luku 3.1 s. 145 ”Tavoitteet”: Säädöksiä purkamalla on todettu tienkäyttäjien lisääntyvä vastuu liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään. Tavoitetasolla nämä seikat pitäisivät näkyä lainsäädännössä joko säännösten tai esimerkiksi käyttäytymistä ohjaavan hinnoittelun mahdollistamisena.

Luku 4.1 s. 174 ”Liikenneonnettomuuksien hinta ja yksikköarvot”: Onnettomuuksien tilastoinnin peittävyysongelma on haaste kustannusten arvioinnille ja todennäköinen aliarviointi on hyvä pitää mielessä lakitekstejä kirjattaessa.

Pykäläkohtaiset huomiot:

12 §: On raideliikenteen sujuvuuden kannalta hyvä, että junan lisäksi myös raitiovaunulle tulee antaa lähtökohtaisesti esteetön kulku.

23 §: Bussiliikennettä helpottaa poikkeuskäännöksen kirjaaminen lakiin. Useampikaistaiselle tielle käännettäessä saa risteyksestä poistua sopivinta kaistaa pitkin.

33 §: Kaistanvaihtoa helpotetaan kirjaamalla lakiin kielto kaistanvaihdon vaikeuttamisesta esim. nopeutta lisäämällä.

### 37 §: Jakelupysäköinti ja pysäyttäminen:

Linja-autopysäkillä saa esitysluonnoksen mukaan pysäyttää minkä tahansa ajoneuvon, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä. Nykyään tämä on määritelty tiukemmin mahdolliseksi vain matkustajan jättämiseksi tai kyytiin ottamiseksi. Jatkossa pysäyttäminen pysäkillä olisi mahdollista myös ajoneuvon kuormaamista ja kuorman purkamista varten.

Lisäksi henkilöautoilijoiden pysäkeille pysäköinti kännykän käyttöä varten lisääntyisi, koska he mieltävät sen pysäyttämiseksi, eivät pysäköinniksi, kuten se määritelmän mukaan on. Esitysluonnoksen mukaista muutosta ei pidä tehdä, vaan nykyinen määrittely pitää säilyttää.

### Jakeluautojen pysäköinti ja pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle:

Suurten kaupunkien keskustoissa jakeluautojen pysäköinti ja pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle aiheuttaa usein haittaa kävelijöille ja pyöräilijöille. Lakiehdotus mahdollistaa jatkossakin nykyisen käytännön jatkumisen. Perusteluna käytetään erityisesti jakeluliikenteen sujuvuutta. Tekstissä todetaan myös että esim. Tukholmassa, Osllossa ja Kööpenhaminassa pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle tai pyörätielle on kielletty. Kokemuksia kyseisistä kaupungeista ei ole tekstissä avattu. Jos pysäyttämisen ja pysäköinnin kieltämistä ei koeta lainsäädännöllisesti tarkoituksenmukaiseksi, tulee esimerkiksi Helsingin keskusta-alueilla joka tapauksessa jatkaa jakelulle soveltuvien lastauspaikkojen toteuttamista ja ohjata niiden käyttöön erityisesti vilkkaissa jalankulkuympäristöissä.

36 §: Pysäköinti vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä: Lakiehdotuksessa mahdollistetaan kaksisuuntaisella tiellä vasemmalle puolelle pysäköinti. Pysäköinnin sallimista perustellaan jakeluliikenteen helpottumisella ja pysäköinnin sujuvoitumisella. Riskinä, jota ei ole lakiehdotuksen perusteluteksteissä mainittu, on, että tiiviin kaupunkirakenteen kapeilla kaduilla pysäköinnin salliminen hidastaa joukkoliikennettä (bussit ja raitiovaunut). Lakiehdotus siirtää vastuuta näiden riskien hallitsemisesta kunnille, jotka päättävät pysäköintirajoituksista kaduilla.

74 §/Liite 2: Joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta on merkittävää, että vilkkuvan punaisen liikennevalon käyttö (ns. jokerivalo) vahvistetaan.

74 §/Liite 2: Liikennevalo-opastimissa otetaan käyttöön joukkoliikenneopastin, joka mahdollistaa busseille tähän asti vain raitiovaunuja koskevan valo-opastimen noudattamisen.

80 §/Liite 3, taulukko 5: Liikennemerkeissä jää pois käytöstä nykyinen sinipohjainen kaukoliikenteen linja-auton pysäkkimerkki. Kaikki linja-auton pysäkkimerkit ovat keltapohjaisia. Tämä tuskin aiheuttaa HSL-alueen matkustajille ongelmia, koska HSL-alueen bussien pysäkeissä on myös linjatunnukset.

87 §/Liite 4 taulukko 3: Keltaisella risteysruudukolla osoitetaan, että ajoneuvoa ei saa pysäyttää merkinnän kohdalle. Tämä vähentää risteysruudukon tukkoon ajamista ja sujuvoittaa siten joukkoliikennettä.

Lausunto on annettu lausuntopyynnön mukaisesti lausuntopalvelu.fi-verkkosivun kautta.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi  
toimitusjohtaja

TIEDOKSI HSL kirjaamo

Sailavuo-Asikainen Pirjo  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä