

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Järvenpään kaupunki, Kaupunkikehitys, kaavoitus ja liikenne / liikennesuunnittelu

Järvenpään kaupunki pitää tieliikennelain kokonaisuudistusta hyvänä asiana ottaen huomioon liikennejärjestelmän muutokset ja tarpeet tulevaisuudessa. Tienkäyttäjien vastuullisuuden lisääminen liikenneturvallisuudessa lakiuudistuksen myötä kaikki liikkujaryhmät huomioon ottaen on hyvä asia. Kuntien ja ELY-keskusten tekemä liikenneturvallisuustyö on tärkeää ja lähtökohdat turvalliselle liikkumiselle halutaan taata. Vastuu omasta liikenneturvallisuudesta on kuitenkin kaikilla liikenteessä liikkuvilla itsellään.

Seuraavia asioita tulee selvittää lakiluonnokseen liittyen:

Lakiluonnos 2 § Suojatien määritelmä

Lakiehdotuksessa esitetään, että suojatie tulisi nykyaista poiketen aina merkitä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin. Nykylain määritelmä, jossa suojatie merkitään liikennemerkillä tai tiemerkinnoin, tulisi kuitenkin säilyttää, koska se antaa tienpitäjälle mahdollisuuden erikoistapauksissa kaupunkikuvallisista syistä merkitä suojatie vain tiemerkinnoin. Tällaisia erikoistapauksia ovat mm. erilliset pyörätien ja jalkakäytävän risteykset ja kaupunkikeskustojen liikennevalo-ohjatut risteykset.

Lakiluonnos 5 §

Voimassa olevan tieliikennelain 5 §:n mukaan poliisia on kuultava liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä. Poliisi on liikenneturvallisuusasiantuntija, mutta ei pääsääntöisesti tienpidon asiantuntija. Poliisin kuulemisen poistaminen säädöksestä nopeuttaa suunnitteluprosessia ja on siten kannatettava uudistus. Päätösten yhteydessä tulee kuitenkin olla mahdollisuus pyytää poliisilta kannanottaa tarvittaessa.

Lakiluonnos § 36

Pysäköinnin salliminen taajaman kaksisuuntaisen tien vasemmalla puolella voi vähentää ajamisen tarvetta vapaan pysäköintipaikan etsinnässä tai helpottaa jakeluliikennettä. Tämä on toimiva ratkaisu siellä, missä kadun varrella, pysäköintipaikan vieressä on avointa ja kulkukelpoista tilaa niin, että pysäköinnistä ei aiheudu merkittävästi haittaa muille kulkijoille. Usein kaupungille kohdistuneisiin pysäköintiin liittyvät valitukset koskevat huolta siitä, mahtuisiko pelastusajoneuvo kulkemaan vai estäisikö pysäköidyt ajoneuvot pelastusajoneuvon kulun. Pysäköintiä koskevissa kielloissa syytä harkita esitettävän yleinen ehto, jossa edellyttäisiin täsmällisesti tila, mikä vähintään tulee olla vapaana.

Lakiluonnos § 37

Lakiluonnoksen 37 § 2 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi pysäyttää tai pysäköidä mm. jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä tai pyörätien jatkeella taikka viiden metrin matkalla ennen suojatietä taikka risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta. Tämä parantaa kyllä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta mutta vaikeuttaa huomattavasti jakeluliikennettä ja haittaa siten kaupan toimintaedellytyksiä. Järvenpään kaupunki toteaa, ettei sillä ole taloudellisia mahdollisuuksia kehittää jakeluliikenteen olosuhteita eikä toisaalta keskusta-alueiden asemakaavoissakaan ole varauduttu ko. toimintojen tilavarauksiin. Em. perusteilla nykylainsäädännön mukaisen pysäyttämisen- ja pysäköintikäytäntöjen jatkaminen on suotavaa.

Lakiluonnos 38 §

Pykälässä 38 (pysäköimistä koskevat kiellot) ei ole enää mainittu laissa aiemmin ollutta kieltoa pysäköinnistä yksityisellä alueella ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Sääntö on ollut erittäin tarpeellinen yksityisten kiinteistöjen pysäköinnin rajoittamiseen ja valvomiseen, joten kaupunki ei puolla lauselman poistamista uudesta laista.

Lakiluonnos 71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Lakiluonnoksen 71§ sisältää esityksen, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle esim. markettien, lentoaseman, sairaaloiden ja virastojen pysäköintialueet ja että kunta voisi periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista. Käytännössä siis kunnat joutuisivat antamaan suostumuksen yksityisteiden lisäksi (mikä ollut käytännössä nykyisen lain soveltamiskäytäntö) muillekin vastaaville yleiselle liikenteelle tarkoitetuille alueille. Tämä tarkoittaisi käytännössä hallintopäätöksineen kunnan resurssitarpeiden ja vastuiden huomattavaa lisäämistä nykyisestä sekä kustannuksia.

Lakiluonnoksen 71 §:ään sisältyy myös velvoite toimittaa tiedot liikenteenohjauslaitteesta tietojärjestelmään. Nykyisten liikenteenohjauslaitteiden sijainneista ei ole tarkkaa tietoa eikä toteutettavista kohteistakaan paikkatietoja. Muutos lisää kunnan ja yksityisten tienpitäjien velvollisuuksia ja aiheuttaa kustannuksia.

Lakiluonnoksen 85§:

Lakiluonnoksen 85§:ssä esitetään muutoksia tiemerkinkeihin mm. sulkuviivojen ja pyöräteiden jatkeiden merkintöjen osalta (lakiluonnoksen liite 4). Riittävän pitkä siirtymäaika tulee olla, että muutoksista saadaan tiedotettua ja toteutukset voidaan tehdä pääosin muiden katusaneeraustöiden yhteydessä.

Pykälässä 85 on esitetty, että sulkuviiva olisi jatkossa aina valkoinen riippumatta siitä, onko kyseessä samansuuntaiset tai vastakkaiset ajosuunnat. Kaupunki toteaa, että jo lakiluonnoksen yhteydessäkin on kohdassa 3.2.6 esitetty monta keltaista sulkuviivaa puoltavaa tekijää, kun taas valkoista sulkuviivaa puoltavat lähinnä parempi paluuheijastavuus märeiltä tienpinnalta sekä merkinnän kustannustehokkuus. Kaupunki katsoo, että keltainen viiva antaa autoilijalle tarpeellista informaatiota liikenteessä tehtävien päätösten tueksi ja edistää näin ollen liikenneturvallisuutta. Kustannusvaikutus on kaupunkirakenteessa erittäin vähäinen.

Liikennemerkkeihin kaupunki esittää lisättäväksi myös selkeämmän, pelastustietä osoittavan merkin. Nykyisellään pelastustie merkitään kunnissa useimmiten tekstillisellä liikennemerkillä. Informatiivisempi vaihtoehto olisi esimerkiksi Helsingin kaupungissa käytössä oleva pelastustiekyltti.

Nopeusrajoitusalueen vaihtuessa pienemmästä suurempaan (esim. 30 km/h -> 40 km/h) esitämme, että sallitaan nopeusrajoitusalue-merkin C34 asettaminen päättymismerkin C35 tavoin tien vasemmalle puolelle samaan tankoon alkamismerkin taustamerkiksi.

Sairaala-merkki (715 Ensiapu) ei ole esityksessä. Tämä olisi kuitenkin tarpeen pelastustoiminnan ja ensiaputarpeita tarvitsevien reittien varmistamiseksi hätätilanteessa.

Pyörätie päätty -merkki olisi tarpeellinen. Järvenpään kaupungissa on merkittävästi kaavassa merkittyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joilla on tonteille ajo ja / tai huoltoajo sallittu. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikennetilanteen selkeyttämiseksi jk/pp väylän päättymistä osoittava merkki olisi tarpeen.

Lakiluonnos §94

Lasten turvalaitteiden käyttö

Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan 94 §:n 6 momentissa säädettäisiin lapsen kuljettamisesta muussa ajoneuvossa kuin henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa. Tällaisia muita ajoneuvoja olisivat esimerkiksi linja-autot, useimmat traktorit sekä rinnakkaisilla istumapaikoilla varustetut maastoajoneuvot ja L-luokan ajoneuvot. Lapsen kuljettaminen näissä olisi sallittua, jos ajoneuvo on varustettu sellaisella istumapaikalla ja turvavöillä taikka turvalaitteella, jotka ovat mitoitukseltaan lapselle sopivat.

Edellä mainittu säännös voi johtaa lisäbussitarpeisiin mm. koululaisliikenteessä ja aiheuttaa hankalia tilanteita, jolloin asiakkaita pitäisi jättää pysäkeille odottamaan. Paikallisessa bussiliikenteessä koululaisvuoroilla osa on käytännössä seisomapaikoilla. Paikallisliikenteessä on myös paljon asiakkaita, joilla pienet lapsen matkustavat vanhempien mukana lastenvaunuissa. mikäli koko liikenne joudutaan mitoittamaan niin, että kaikilla lapsilla on varmasti turvavyöt, jouduttanee hankkimaan lisäbusseja ja sitä kautta kunnalle aiheutuu huomattavia kustannuksia.

Nykyisin lain mukaan lapsen on omalla istuinpaikalla istuessaan käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta eli viitataan autoon asennettuihin turvavöihin. Lain 90 §:n mukaan tosin matkustajan on ajona aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä, jolloin 90 § ja 94 § välille voi syntyä tulkintavaikeuksia.

Yleisesti lakiluonnoksesta todetaan vielä, että, merkkien ja merkintöjen siirtymäajaksi säädetään riittävän pitkä aika esimerkiksi 10 vuotta. Muutokset ovat sellaisia, että virhetulkintoihin ei vanhoillakaan vastaavilla merkeillä ja merkinnöillä ole mahdollisuutta. Pitkällä siirtymäajalla vältetään tarpeettomia kustannuksia.

Lakiuudistuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastosta Trafista tulisi keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Nykyisin tehtävistä vastaa pääosin Liikennevirasto, osin myös Liikenneministeriö. Tehtävien siirron yhteydessä tulee varmistaa, että kun lakiuudistus tulee voimaan, Liikenteen turvallisuusvirastoon on riittävästi asianmukaisesti koulutettuja ja kokeneita henkilöitä ko. tehtävien suorittamiseen tehokkaasti ja tuottavasti.

Piela Sari
Järvenpään kaupunki - Kaupunkikehitys, Kaavoitus ja liikenne,
liikennesuunnittelu