

Lausunto

13.04.2017

Asia: LVM/417/03/2013

## Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lahden kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle lakiluonnoksesta uudeksi tieliikennelaiksi

Lakiluonnoksen yleinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esityksellä toimeenpannaan valtioneuvoston tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta. Samalla muutettaisiin useita siihen liittyviä lakeja.

Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Tieliikennelainsäädäntöä purkamalla vähennettäisiin byrokratiaa ja lisättäisiin tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Sen lisäksi yksittäisten säännösten kokonaismäärää 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.

## Lahden kaupungin lausunto

### Yleistä

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Kaupungin näkökulmasta on tärkeää, että tieliikennelain kokonaisuudistuksen myötä kaupungin tehtävät selkiytyvät, tehtävistä huolehtiminen helpottuu ja kaupungin kustannukset eivät kohtuuttomasti lisääny. Lausunnolla oleva lakiluonnos ei kaikilta osin täytä näitä tavoitteita, vaikka se sisältää myös paljon hyviä esityksiä.

Lakiluonnoksen vaikutusten arviointi on hyvin niukka. Vaikutukset tulee arvioida kattavasti mm. liikenneturvallisuuteen ja myös kuntien talouteen ja tehtäviin erityisesti liikenteen ohjauslaitteiden hyväksymisen osalta.

Tieliikennelain uudistaminen lisää kaupungin menoja, kun liikenteenohjauslaitteita joudutaan muuttamaan ja uudistamaan. Turvallisuutta lisäävät sekä nykykäytäntöjä selkeyttävät ja parantavat muutokset ovat perusteltuja. Kahden vuoden siirtymäaika on kuitenkin liian lyhyt joidenkin esitettyjen muutosten osalta ja siirtymäaikoja on tarpeen porrastaa.

### Liikenteenohjauslaitteiden asettaminen ja hyväksyminen

Lakiluonnoksessa esitetään, ettei liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä ei tarvitsisi kuulla poliisia. Lahden kaupunki pitää tätä hyvänä muutoksena, joka nopeuttaa liikenteenohjauslaitteen asettamisprosessia ja mahdollistaa vapaamuotoisemman yhteistyön poliisin kanssa.

Lakiluonnokseen sisältyvä esitys, että jatkossa kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle (esim. markettien, sairaaloiden ja virastojen pysäköintialueet), ei ole järkevää kuntien henkilöresurssitarpeen lisäästä. Lahden kaupungilla tämä muutos edellyttäisi liikenteenohjauksen henkilöstöresurssien kasvattamista noin 50% nykyisestä. Hallintopäätösten määrän lisääminen on vastoin hallituksen norminpurkutalkoita ja lisäksi byrokratiaa. Kiinteistöjen liikenteenohjauslaitteiden hyväksymiseen tulee löytää toinen ratkaisu. Pelkin liikennemerkkein ei myöskään pystytä luomaan turvallista liikkumisympäristöä tontille vaan rakenteellisilla ratkaisulla on suuri merkitys turvallisen liikkumisen kannalta.

Lakiluonnoksessa esitetään, että liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädettyyn tietojärjestelmään. Tämä kannatettava esitys mikäli tietojärjestelmät mahdollistavat automaattisen tiedonsiirron tiepitäjän järjestelmästä valtion järjestelmään. Tämä edellyttää riittävän pitkää siirtymäaika, jotta tietojärjestelmät saadaan yhteensovitetuiksi. Tällä hetkellä tietojen vieminen DigiRoad-järjestelmään ei ole resurssitehokasta.

### Risteyksen määritelmä

Risteyksen määritelmää tulisi täsmentää ja ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämistapauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

### Suojatien määritelmä

Tienpitäjälle tulee jättää nykykäytännön mukaisesti harkintavaltaa sen suhteen, onko syytä käyttää molempia suojatien merkitsemistapoja eli liikennemerkkiä ja tiemerkin vai jompaakumpaa. Harkintaa tulee voida käyttää esimerkiksi valo-ohjatuissa risteyksissä sekä jalankulkualueilla, joilla halutaan välttää suurta liikennemerkkien määrää. Tällä on merkitystä myös esteettömyyden ja kaupunkikuvan kannalta. Lisäksi määräys merkitä suojatiet sekä liikennemerkillä että tiemerkin avulla olisi epätarkoituksenmukainen esimerkiksi kadun kaivuutöiden osalta sekä sorapäällysteisten teiden osalta, joita ei voi maalata.

### Purku- ja lastaustoiminnot jalkakäytävällä ja pyörätiellä

Jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäyttämistä ei tulisi sallia, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Kaupunkijakelu tulisi hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta. Jos tämä ei ole mahdollista, jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle liikennemerkillä, kuten muissa Pohjoismaissa.

### Ajoneuvon säilyttäminen tiellä

Lakiluonnoksen mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Pykälän perustelut eivät edistä tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta katutilan käyttöä. Perustelujen mukaan: Liikennekäytöstä poisto tarkoittaa väliaikaista poistamista, eikä ole kohtuullista kieltää tällaisten ajoneuvojen säilyttäminen kadulla... Säännös tarkoittaisi tilanteita, joissa ajoneuvoa ei ilmeisesti enää ole tarkoitukseen käyttöä liikenteessä alkuperäisessä

tarkoituksessaan. Pykälää ja sen perusteluja tulee muuttaa siten, että kadunpitäjällä on nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua ajoneuvojen pitkäaikaiseen säilyttämiseen kadulla. Tämä on oikeudenmukaista niitä kohtaan, joilla on todellinen tarve pysäköintiin.

## Merkit ja merkinnät

Lakiluonnokseen sisältyy esitys keltaisesta risteysruudutuksesta, jolla voidaan osoittaa, että ajoneuvoa ei saa pysäyttää merkinnän kohdalle. Tämä merkintälisäys on hyvä. Pelastuslaitosten muiden vastaavien toimintojen kannalta on tärkeää, että risteysruudukon voi osoittaa risteysten lisäksi myös näiden toimintojen tonttiliittymien kohdille.

Uudistetussa tieliikennelaissa tulisi sallia kävelypainotteisilla alueilla lisäksi merkistä F20 poikkeavien esimerkiksi kaupunkien ilmeeseen väriltään soveltuvien kaupunkiopasteviittojen käyttö.

## Turvallisuusvaatimukset lasten osalta linja-autossa

Lakiluonnoksen 94§:n 6 momentin mukaan ”Lapsen kuljettaminen muussa kuin edellä tässä pykälässä tarkoitettussa ajoneuvossa on sallittua vain, jos ajoneuvossa on lapsen käyttöön soveltuva istuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite”. Perusteluteksteissä todetaan, että linja-auto kuuluu tässä kohdassa tarkoitettuihin ”muihin ajoneuvoihin”. Epäselväksi jää turvallisuusvaatimukset lasten osalta linja-autossa. Käytännössä muutos tarkoittaisi sitä, että lain astuttua voimaan 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.

Kaupunkiliikenteessä tulee olla mahdollisuus seisomapaikkoihin, jotta ruuhka-ajan matkustushuipuista ja satunnaisista, esimerkiksi tapahtumista johtuvista, matkustajamäärien kasvutilanteista selvitään. Esimerkiksi koulupäivien pituudet muuttuvat muun muassa opettajien koulutusten, urheilukilpailujen ja teemapäivien vuoksi, jolloin kaikki oppilaat saattavat päästä normaalista poikkeavaan aikaan pois koulusta, mikä aiheuttaa ennakoimatonta painetta kaupunkiliikenteeseen.

Uusi opetussuunnitelma sallii myös joustavamman opetuksen, joka on lisännyt koululuokkien kulkemista yleisillä joukkoliikenteen vuoroilla. Näihinkään ei ole voitu varautua aina etukäteen, mikä aiheuttaa seisomapaikoilla matkustusta myös lapsien kohdalla.

## Pyöräily

Pyöräilyyn liittyvät lakiluonnoksessa esitetyt muutokset ovat pääosin hyviä ja selkiyttävät jossain määrin pyöräilijän liikennesääntöjä ja asemaa liikennetilassa. Pyörätienjatkeen osalta siirtymisaika on kuitenkin kaupungin näkökulmasta lyhyt. Toisaalta siirtymisajan pidentäminen on tienkäyttäjän kannalta hankala.

Lakiluonnoksessa esitetään, että yhdistetty jalankulku- ja pyörätie on aina kaksisuuntainen. Tämä on vastoin Lahdessa joissain paikoissa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi toteutettuja järjestelyjä. Yhdistetyn jalankulku- ja pyörätielle pitäisi olla nykytilanteen mukaisesti mahdollista osoittaa yksisuuntainen pyöräily.

Lahden kaupunki

Tekninen ja ympäristötoimiala

Jukka Lindfors

Liikennesuunnittelupäällikkö

Lindfors Jukka  
Lahden kaupunki, Tekninen ja ympäristötoimiala