



27.3.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 17/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua ja tulla kuulluksi tässä asiassa.

Autoliitto on nostanut kaikissa lausuntovaiheissa esiin uuden tieliikennelain risteysalueiden väistämisvelvollisuuksiin liittyvän epäkohdan. On hienoa, että nyt lausunnolla olevassa hallituksen esityksessä asia on korjattu. **Kärkikolmio ja STOP-merkkeihin on tehty hyvä ja tarpeellinen muutos, kun kärkikolmiomerkin (B5) yhteydessä on nyt teksti:**

”Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Risteyksessä kääntyäessä on lisäksi noudatettava 24 §:n 2 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta. Liikenneympyrässä merkkiä käytetään merkin D2 kanssa.”

Tämä on hyvä muutos ja poistaa aiemmassa versiossa olleen epäselkeyden risteykseen vastakkaisista suunnista kolmion takaa saapuvien ajoneuvojen ajojärjestyksestä nykykäytännön mukaiseksi, jossa kääntyvä on väistämisvelvollinen. STOP-merkin kohdalla todetaan, että väistämisvelvollisuus määräytyy merkin B5 mukaisesti eli tuo korjaus näin ollen koskee myös STOP-merkkiä.

Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

”Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa” -merkin (B7) käytöstä säädetään vaaratilanteita mahdollisesti aiheuttavalla tavalla.

”Merkillä B7 osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä ajorataa pyörätien jatkeella ylittävää polkupyöräilijää. Merkillä osoitetaan vain rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke. Liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa merkillä voidaan kuitenkin osoittaa pyörätien jatke, jota ei ole rakenteellisesti korotettu. Merkki voidaan sijoittaa ajoradan oikealle puolelle, yläpuolelle, ajoradalla olevalle korokkeelle tai ajoradan vasemmalle puolelle.”

Alkuperäinen ajatus, että merkkiä käytetään vain korotettujen pyörätienjatkeiden yhteydessä, oli hyvä. Miksi siihen on pitänyt lisätä mahdollisuus käyttää merkkiä liikennevaloissa ilman pyörätien jatkeen rakenteellista korotusta? Käytännössähän liikennevalo-ohjatussa risteyksessä ajetaan liikennemerkkien mukaan vain, jos valot eivät toimi.

Esimerkinomainen tilanne on sellainen, jossa autoilija lähestyy liikennevalo-ohjattua risteystä valojen ollessa pimeänä tai vilkuttaessa keltaista. Autoilijan on tuolloin havainnoitava, onko itsellä kärkikolmiota tai STOP-merkkiä, minkä lisäksi on tarkkailtava, onko samoja merkkejä myös oikealta lähestyvillä. Uudessa laissa autoilijaa edellytetään vielä näiden lisäksi havaitsemaan, onko ennen risteävää tietä olevalla tai risteävän tien jälkeisellä kevyenliikenteen ylityspaikalla ”väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa” vai tavallinen suojatien merkki. Merkit ovat hyvin saman näköiset ja siksi vaikeita erottaa toisistaan.

Autoilijoiden ja pyöräilijöiden välisiä väistämissäntöjä on pidetty monimutkaisina ja hankalina ymmärtää. Tämä säännös ei ole omiaan selkeyttämään tilannetta, vaan heikentää sitä entisestään.

Tyhjäkäynti

TLL 55 §: korjausmuistiossa todetaan: *Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kieltö. Pykälän 1 momenttia korjattaisiin niin, että tyhjäkäynnin kieltö koskee vain polttomoottorilla varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Esimerkiksi sähkömoottorilla varustetussa ajoneuvossa ei ole joutokäyntiä ja siksi joutokäyntiä ei ole tarpeen kieltää. Pykälän 1 momentissa sallittaisiin lisäksi se, että moottoria pidetään käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos pakkasta on enemmän kuin 15 celsiusastetta. **Moottoria saisi lisäksi pitää käynnissä ennen liikkeelle lähtemistä tai ajoneuvolla tehtävän työn alkamista ajoneuvon toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.** Käytännössä tällä tarkoitettaisiin aikaa, joka vaaditaan ajoneuvon jarrujärjestelmän energiavarastoina toimivien ilmasäiliöiden täyttymiseen ja mahdollisten ilmajousien täyttymiseen. Ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksissa sallitaan tähän pidempi aika kuin neljä minuuttia, joten ajan rajoittaminen käytösäännöksissä tätä lyhyemmäksi olisi kohtuutonta. Päivittäisessä ajossa olevaa ajoneuvoa, jossa ei ole edellä tarkoitettuihin järjestelmiin liittyviä vikoja, ei teknisistä syistä tarvitse käyttää tyhjäkäynnillä ennen ajoon lähtemistä, mutta paineilmajärjestelmissä on usein pieniä vuotoja, jolloin pitempään käyttämättä olleen ajoneuvon on oltava ennen ajoon lähtöä joskus useitakin minuutteja käynnissä, että jarrut ja jousitus toimivat tarkoitetulla tavalla.*

Tuo lihavoitu maininta on erittäin tärkeä kuorma- ja linja-autojen kannalta. Varsinkin vanhemman linja-auton paineilmasäiliöt eivät välttämättä täyty joutokäynnillä kahdessa minuutissa. Emme kuitenkaan löytäneet muistiossa mainittua ja perusteltua muutosta kuitenkaan korjauspaketin yhteydessä olevasta varsinaisesta lakitekstistä.

Pysäköintikiekon tulkinta

Autoliitto on erittäin tyytyväinen siihen, että lainsäädännöllä selkiytetään pysäköintikiekon käyttöä ja pysäköintiajan alkamisen tulkintaa. Nykyinen lainsäädäntö on mahdollistanut erilaiset tulkinnat eri paikkakunnilla, mikä on johtanut kuluttajan kannalta kestävämpään tilanteeseen, jossa tämä ei ole voinut tietää kuinka paljon tällä on pysäköintiaikaa jäljellä.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry