



26.3.2020

KEHA/1493/2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: lausuntopyyntö hallituksen esityksestä HE 17/2020 vp 17.3.2020

ELY-keskusten lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä uudeksi tieliikennelainsäädännöksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt lausuntoa Keski-Suomen, Lapin ja Uudenmaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta. Tähän lausuntoon on koottu edellä mainittujen sekä kaikkien muiden ELY-keskusten liikennevastuualueiden yhteiset kommentit tieliikennelain korjauspaketista.

Virastouudistus

ELY-keskukset ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että jo hyväksytyssä tieliikennelainsäädännössä on useissa pykälissä osoitettu tehtäviä 'tienpitäjälle', joka tarkoittaa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain määritelmien mukaan maanteiden osalta Väylävirastoa. Nyt hallituksen esityksessä on korjattu useita pykäläitä siten, että tienpitäjä on korvattu tarkoittamaan Väyläviraston ja ELY-keskusten käytännön työnjaon kannalta oikeata toimivaltaista viranomaista eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. ELY-keskukset näkevät nämä muutokset erittäin hyvinä ja tärkeinä. Tämän muutoksen osalta on tarkistettava, että se on yksiselitteisesti ilmaistu sekä tieliikennelain että lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä jokaisessa sellaisessa kohdassa, jossa tienpitäjä mainitaan.

HCT-ajoneuvoyhdistelmä

Lain HE 17/2020 perusteluissa mainitaan näin:

Sellaisissa kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko käännyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjällä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä. Haastavammista kohteista voidaan antaa tietoa etukäteen liikennöitsijöille, jotta niitä voidaan välttää reittien suunnittelussa.

ELY-keskusten mielestä käsite HCT-ajoneuvoyhdistelmä (puhekielessä HCT-rekka) on määriteltävä tarkasti tarkoittamaan vain ja ainoastaan 25,25 m - 34,50 m pitkiä raskaan tieliikenteen ajoneuvoyhdistelmiä. Tätä pitempiä osiin jaettavissa olevaa kuormaa kuljettavia ajoneuvoyhdistelmiä (jotka siis aina edellyttävät Traficomien myöntämää poikkeuslupaa ja eivät ole kuorman osiin jaettavuuden vuoksi ole erikoiskuljetuksia) kutsuttaisiin käsitteellä poikkeusluvanvarainen kuljetus. Poikkeusluvassa ilmoitetaan tarkasti se tiereitti, jota poikkeusluvanvarainen kuljetus saa käyttää.

Yleiselle liikenteelle tarkoitettu tieverkon osa (kadut ja maantiet) ei tule vielä useaan vuoteen tai ehkä milloinkaan olemaan sellaisessa teknisessä mitoitusstandardissa, että se pystyisi jokaisessa

26.3.2020

KEHA/1493/2020

kohdassaan välittämään edellä määritellyn HCT-ajoneuvoyhdistelmän kulkua. Tämän vuoksi maantieverkon osalta tienpitäjän on ilmoitettava internetsivuillaan karttapohjaisesti esitettynä se maantieverkon osa maantieltä maantielle johtavine liittymineen, joka pystyy välittämään edellä määritellyn HCT-kuljetuksen. Sen lisäksi olisi harkittava valtatie ja valtatie, valtatie ja kantatien sekä kantatien ja kantatien liittymissä merkitsemistä kieltomerkillä sellaiset liittymät, joista HCT-kuljetus ei selviydy. Jos liikennemerkeillä merkitsemiseen ryhdytään, se pitää liittää tien numerolla ilmoitettuun tienpitäjän antamaan laatulupaukseen (valtatie 1-39, kantatie 40-99). Ensisijainen keino olisi tuo internetsivulla ilmoittaminen. HCT-ajoneuvoyhdistelmille tulisi harkita omaa tunnusta, jota voisi käyttää yhdistelmän perään sijoitettavana yhdistelmän pituudesta mahdollisilla ohittajia varoittavana kilpenä ja samaa tunnusta voisi käyttää liikennemerkkien lisäkilpenä niissä tienkohdissa, joissa joudutaan kohdistamaan jokin käyttäytymisohje, -kielto tai -määräys ainoastaan HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevaksi.

Korostettakoon vielä, että HCT-ajoyhdistelmien vaatima tila maanteiden liittymissä aiheuttaa sekä merkittäviä lisäkustannuksia tienpidolle että liikenneturvallisuuden heikentymistä. Nykyisiä liittymiä ei ole mitoitettu kääntyvien HCT-yhdistelmien ajourille. Liittymien korjaaminen HCT-yhdistelmille sopiviksi laajentaa liittymiä ja lisää ajonopeuksia, mikä lisää varsinkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tien ylityksen vaarallisuutta. Tämän takia ELY-keskukset eivät näe positiivisena HCT-yhdistelmien sallimista muilla kuin logistiikan osalta kaikkein tärkeimmillä ja vilkkaimmilla maantieverkon osilla. Hallituksen esityksen perustelulunnoksissa kerrottujen (s .9 - 10) tienpidon lisäkustannusten määrän suhteen ELY-keskukset viittaavat edellisen lausuntonsa kannanottoon, jonka mukaan liittymien avartamiskustannukset ovat perustelulunnoksessa selvästi alimitoitettut (ELY-keskusten yhteinen lausunto/ Uudenmaan ELY-keskus 15.1.2020).

Erikoiskuljetukset

159 § Erikoiskuljetukset

Pykälän 1 momenttiin ELY-keskukset toistavat edellisen lausuntonsa kommentit:

- 2) kohtaan olisi selkeämpi määrittää, että kuljetuksen ylittäessä vapaat mittarajat
- 4) mikä taho määrittää, milloin liikenneturvallisuus edellyttää? Liikenne- ja viestintäviraston tuleva tarkentava määräys?
- 5) tuleeko tällaisessa tapauksessa reittimäärityksen haluavan tahon esittää erillinen pyyntö perustellusta tarpeesta?

Moottorikelkkareitit ja raskas moottorikelkka

Eläinten vetämät ajoneuvot ovat vaikeasti hallittavia ja niiden tilankäyttö sekä nopeus muista poikkeavaa, minkä vuoksi tämän tyyppisen liikenteen salliminen kaikilla moottorikelkkailureiteillä on turvallisuusriski.

Raskaan moottorikelkan ja siihen kytkettävän perävaunun yhteismassa voi olla yli 2000 kg. Raskas yhdistelmä voi vahingoittaa maantietä ja nykyisin järjestelyin maanteiden ylityskohdat voivat olla turvallisuusriski.

Raskaan moottorikelkan ja perävaunun yhdistelmällä on mahdollista kuljettaa kerralla arviolta jopa 20 henkilöä. Raskaan moottorikelkan kuljettamiseen vaaditaan T-luokan ajolupa, jonka voi saada 15 -

26.3.2020

KEHA/1493/2020

vuotiaana. T-luokan ajoluvan vaatimustaso ei kuljettajien ikä huomioon ottaen riitä takaamaan kuljetettavien turvallisuutta.

Muut muutokset uuteen tieliikennelakiin

72 § Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Viimeiseen momenttiin tulee korjata tienpitäjä tarkoittamaan ELY-keskusta:

Maanteiden osalta edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä ja muiden teiden osalta tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.6 ja 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

184 § Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Nykyinen säännös:

...

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18–22, 43–45 ja 58–61 §:ssä säädetystä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai nopeusrajoitusta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saa ohittaa liikenteenvalvojan antamaa pysähtymismerkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta.

Kuten ELY-keskukset ovat jo aiemmin lausuneet, esityksessä tulee ottaa huomioon myös muutoin kuin ajoneuvoa ajaen, kuten esim. jalan tehtävä liikennesäännöistä poiketen tehtävä työ (mm. moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä ajoneuvon kuljettajan ja matkustajien jalkautumiset).

187 § Tien tilapäinen sulkeminen

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että poliisille olisi lähetettävä välittömästi tiedoksi tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös. Näin varmistettaisiin se, että poliisi voisi ennakolta varautua toimintansa kohdentamiseen ja vaihtoehtoisten reittien suunnitteluun.

ELY-keskusten mielestä tulisi vielä varmistaa, että tapahtuman tai sotilasharjoituksen järjestämisen tarpeisiin tehtyyn päätökseen tien tilapäisestä sulkemisesta olisi muutoksenhakumenettely eri osapuolille selvä. Kun päätös on maantien osalta tehty ELY-keskuksessa, niin oikaisua päätökseen voinee hakea 30+7 vuorokauden kuluessa ELY-keskuksesta. Kun päätös on kadun osalta tehty kunnassa, niin oikaisua päätökseen voinee hakea kunnasta. Mutta kun päätös yksityistien osalta on tehty yksityistien omistajan tai yksityistien hoitokunnan toimesta, niin miten oikaisua päätökseen haetaan, millä aikajänteellä ja keneltä, kun yksityisteiden hoitokunnat kokoontuvat vain kerran vuodessa? Vai onko niin, että koska kyseessä on yksityistie, niin siihen ei ole tällaista oikaisupyyntöoikeutta, paitsi silloin, jos yksityistie saa kunnalta tai valtiolta tienpitoonsa tukea, jolloin yksityistieltä ei saa kieltää tai estää sen satunnaista yleistä käyttöä?

191 § Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

26.3.2020

KEHA/1493/2020

ELY-keskukset esittävät samat kommentit pykälän 4 momenttiin kuin lausunnossaan 14.1.2020.

4 momentti nykyisessä lakiehdotuksessa: *Katsastustoimipaikan antamaa todistusta ei kuitenkaan tarvita ETA-valtiossa rekisteröidyltä tai käyttöön otetulta ajoneuvoyhdistelmältä, jos yhdistelmälle on rekisteröintivaltiossa annettu todistus, josta lupaviranomainen voi todeta erikoiskuljetusluvan edellytysten täyttymisen.*

Miten tämä todetaan? Ehdotetaan, että käytössä olisi sama pohja kuin Liikenne- ja viestintäviraston kytKentäkatsastuslomakkeessa (kaikki tarvittavat tiedot) ja jonka pitää olla raskaan kaluston asiantuntijan tekemä.

195 § Siirtymäsäännökset ja säädöslite

ELY-keskukset huomauttavat, että ilman erillisrahoitusta lain edellyttämiä liikennemerkkien ja tiemerkintöjen muutoksia ei kyetä nyt esitettyinä siirtymäaikoina toteuttamaan. Sama koskee materiaalihankintoja. Riittävän pitkät siirtymäajat vaikuttavat myös kaikkien liikennemerkkien työ- ja hankintakustannustasoon.

On syytä korostaa, että huonokuntoisten ja vanhentuneiden liikennemerkkien uusimisessa on jo nyt kustannussyistä jälkeenjäämää. Tieliikennelain voimaantulo tarkoittaa ylläpidon lisäksi merkittävää uutta uusimistarvetta. Tämän lisäksi tulee käyttöön uusia merkkejä, joita tulisi liikenneturvallisuuden nimissä ottaa käyttöön (esim. kaurisvaara). Siirtymisajat eivät yksinään korjaa tätä lisääntyneiden merkkimuutosten tarvetta.

Uuden ja hyväksytyt tieliikennelain lähtökohta on, että pyörätiet ovat jatkossa yksisuuntaisia. Kaksisuuntaisia pyöräteitä voi edelleen olla, mutta uuden lain mukaan tienpitäjä veloitetaan merkitsemään kaksisuuntainen pyörätie liikennemerkin lisäkilvellä. ELY-keskukset näkevät tässä tilanteessa kaksisuuntaisen pyörätien lisäkilven (H23.2) pakollisen käyttöönoton erityisen tarpeettomana. Valtaosa pyöräteistä on kaksisuuntaisia, jolloin tästä aiheutuu yksistään maanteiden osalta huomattavat lisäkustannukset (ELY-keskusten yhteinen lausunto/ Uudenmaan ELY-keskus 15.1.2020).

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Asian ovat ratkaisseet Liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueiden johtajat Jukka Lehtinen, Tuovi Päiviö ja Jaakko Ylinampa.

Ylijohtaja Jukka Lehtinen, Keski-Suomen ELY-keskus

Johtaja Tuovi Päiviö, Uudenmaan ELY-keskus

Ylijohtaja Jaakko Ylinampa, Lapin ELY-keskus

26.3.2020

KEHA/1493/2020

JAKELU

Eduskunta / Liikenne- ja viestintävaliokunta
L-johtajat
Liikenne-ELY-keskusten kirjaamot

LIITTEET

ELY-keskusten lausunto hallituksen esityksestä uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti) / Uudenmaan ELY-keskus 15.1.2020

Tämä asiakirja KEHA/1493/2020 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/1493/2020 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Päiviö Tuovi 26.03.2020 14:43

Ratkaisija Lehtinen Jukka 26.03.2020 17:09

Ratkaisija Ylinampa Jaakko 26.03.2020 14:52



15.1.2020

KEHA/4148/2019

Liikenne- ja viestintäministeriö
Lausuntopalvelu.fi

Viite: LVM lausuntopyyntö 5.12.2019

ELY-keskusten lausunto hallituksen esityksestä uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Uudenmaan ELY-keskus on vastaanottanut lausuntopyynnön hallituksen esityksestä uuden tieliikennelain muuttamisesta (ns. korjauspaketti). Tähän lausuntoon on koostettu kaikkien ELY-keskusten kommentit tieliikennelain korjauspaketista. Lausunto toimitetaan Liikenne- ja viestintäministeriöön Lausuntopalvelu.fi kautta. ELY-keskukset lausuvat seuraavaa:

HCT-ajoneuvoyhdistelmät

Tieliikennelakiin siirretään pääosin HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevat säännökset. Tarkoitetaan tällöin normaaliliikenteen HCT-ajoneuvoyhdistelmiä, mutta ei tarkoiteta jatkossakin poikkeusluvanvaraisia HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (Traficommin poikkeuslupa). Tältä osin käsitettä "HCT-ajoneuvoyhdistelmä" tulisi siis tässä yhteydessä tarkentaa. Esim. joko näin:

- Normaaliliikenteen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (yleinen tieliikenne)
- Poikkeusluvanvarainen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (Traficommin poikkeuslupa perustuva tieliikenne)
tai näin:
- HCT-ajoneuvoyhdistelmä (yleinen tieliikenne)
- Poikkeusluvanvarainen HCT-ajoneuvoyhdistelmä (Traficommin poikkeuslupa perustuva tieliikenne)

ELY-keskukset korostavat, että lakiesityksen valmistelussa otettaisiin tarkemmin huomioon perusväylänpidon rahoitukseen kohdistuvat asiat, jotka ehdotettu laki toisi tienpidolle lisäkustannuksiksi. Perustelujen sivuilla (12 -13) käsitellään liittymien avartamisen kustannuksia. ELY-keskusten tekemän arvion mukaan HCT-yhteysväleillä on yhteensä 1223 liikenteen kannalta ongelmallista liittymää.

Väyläviraston arvion mukaan ongelmaliittymien (1223 kpl) korjausten alustava kokonaiskustannusarvio on noin 70 - 75 miljoonaa euroa. Jos keskitytään vain niin sanottuun kattavaan verkostoon (585 kpl), olisi Väyläviraston kustannusarvio 35 - 40 miljoonaa euroa.

Kun otetaan kuitenkin huomioon perustelujen sivulla 12 kerrottu liikenteen runkoverkolla olevat noin 2500 liittymää, jotka ovat raskaalle liikenteelle merkityksellisiä, olisi kustannusarvio hyvä päivittää vastaamaan tämän suuruisen liittymien korjausohjelmaa esitetyn 585 liittymän sijasta. Tämä vähintään nelinkertaistaisi kustannusvaikutukset tienpitäjälle.

15.1.2020

KEHA/4148/2019

Lisäksi perusteluissa mainitut yksikköhintakustannukset liittymien avartamiselle ovat todennäköisesti alimitoitettut. Toiminta- ja talousohjauksesta vastaavien asiantuntijoiden arvion ja Pirkanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueella jo tehtyjen vastaavan laajuisten liittymien liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat olleet toteutumahinnoiltaan: liittymän avartaminen minimissään 15 000 euroa, kanavoidun liittymän avartaminen minimissään 40 000 euroa ja kiertoliittymän avartaminen riippuen koosta ja nykyisestä ylijajettavuudesta 30000 - 100000 euroon.

Todellisuudessa ei voitane liikenneviranomaisten toimenpitein ja ohjausvaltuuksilla vaikuttaa laajamittaisesti siihen, että kyseinen liikennöintitapa (HCT) käyttäisi vain runkotieverkkoa tai että se ylipäättään riittäisi kattamaan koko maan elinkeinoelämän tarpeet.

HCT -yhdistelmien edellyttämien liittymien korjaustoimenpiteet ainoastaan HCT-yhdistelmän kääntymiskykyä ajatellen saattavat heikentää muun liikenteen liityntäturvallisuutta risteyksessä varsinkin tilanteissa, joissa liikenneturvallisuushankkeena risteykseen on aiemmin rakennutettu turvasaareke. Pahimmillaan turvasaareke jouduttaisiin HCT -yhdistelmän kääntymiskyvyn parantamisen johdosta korvaamaan ratkaisulla, joka ei ole muiden tienkäyttäjryhmien osalta liikenneturvallisuutta edistävä.

Pitkien HCT -yhdistelmien perävaunujen takakulman suuren sivuttaisliikkeen vaikutuksia ei ole arvioitu riittävällä tasolla lain valmisteluvaiheessa liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tämä koskee myös muita pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä.

Erikoiskuljetukset

159 § Erikoiskuljetuslupa, nykyinen säännös:

Erikoiskuljetukseen on oltava erikoiskuljetuslupa, jos:

2) kuljetus ylittää merkittävästi tässä laissa sallitun mitan

4) liikenneturvallisuus sitä edellyttää kuljetuksen laadun vuoksi tai muusta erityisestä syystä

5) kuljetusreitti, jolla kuljetus on mahdollinen, on määritettävä

ELY-keskusten kommentit:

2) kohtaan olisi selkeämpi määrittää, että kuljetuksen ylittäessä vapaat mittarajat

4) mikä taho määrittää, milloin liikenneturvallisuus edellyttää? Liikenne- ja viestintäviraston tuleva tarkentava määräys?

5) tuleeko tällaisessa tapauksessa reittimäärityksen haluavan tahon esittää erillinen pyyntö perustellusta tarpeesta?

Raskas moottorikelkka

Moottorikelkkailureitit tieliikennelaissa:

Tieliikennelaissa tarkoitetaan tiellä maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Tieliikennelain säädöslitteen (liikennemerkki) mukaan "merkillä D8 osoitetaan moottorikelkkailureitti. Muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä." Koska tämä määrittely sallii eläimen vetämän ajoneuvon kuten koira- tai porovaljakon käyttää moottorikelkkailureittiä, tämän tyyppinen moottorikelkkailureittien käyttö tulee uuden tieliikennelain voimaan tultua yleistymään Lapissa.

15.1.2020

KEHA/4148/2019

Eläinten vetämät ajoneuvot ovat vaikeasti hallittavia ja niiden tilankäyttö sekä nopeus muista poikkeavaa, minkä vuoksi tämän tyyppisen liikenteen salliminen kaikilla moottorikelkkailureiteillä on turvallisuusriski. Riskin pienentämiseksi ELY-keskukset esittävät, että säädösluokituksen teksti kirjoitettaisiin muotoon "Muulla ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä". Lisäksi ELY-keskukset esittävät, että säädösluokituksen lisätään uusi lisäkilpi, joka mahdollistaa moottorikelkkailureitin käyttämisen myös ei-moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, mikäli se katsotaan esim. kunnan elinkeinorakenteen vuoksi tarpeelliseksi. Lisäkilvessä voisi olla teksti "sallittu myös ei-moottorikäyttöisille ajoneuvoille" tai vaihtoehtoisesti "monikäyttöreitti". Lisäkilven käytöstä päättäisi kunta, jonka alueella reitti sijaitsee.

Eduskunta hyväksyi raskasta moottorikelkkaa koskevan hallituksen esityksen ajoneuvolain 16 ja 64 a §:n sekä eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (185/2018 vp) 28.12.2018. Raskas moottorikelkka on uusi moottorikelkkailureitillä käytettävä ajoneuvotyyppi. Raskaalla moottorikelkalla saa ajaa moottorikelkkailureitillä, jonka reitinpitäjä on arvioinut siihen soveltuvaksi ja merkinnyt moottorikelkkailureitti -liikennemerkkiin asennettavalla lisäkilvellä. Raskaan moottorikelkan omapaino on enintään 800 kg, kelmassa saa kuljettaa kuljettajan lisäksi neljää henkilöä. Tieliikennelain 154 § mukaan maastoajoneuvoon saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruinen. Raskaan moottorikelkan ja siihen kytkettävän perävaunun yhteismassa voi siten olla yli 2000 kg (omapaino 800 kg, perävaunu 1200 kg, lisäksi raskaan moottorikelkan kyydissä olevat viisi ihmistä). Moottorikelkka, raskas moottorikelkka ja molempien kelkkojen perävaunut saavat olla kelkkailureitillä enintään 1,7 metriä leveitä. Edellä kuvatut seikat aiheuttavat tarvetta käydä uudelleen läpi raskaalle moottorikelkalle lakimuutoksen jälkeen mahdollisesti sallittavien moottorikelkkailureittien ja maanteiden ylityskohdat. Maanteiden ylitysluvat on myönnetty tavallisille moottorikelkoille. Yksi tapa varmistaa ylityskohtien turvallisuus olisi vaatia reitinpitäjiä hakemaan uudet ylitysluvat moottorikelkkailureiteille, jotka he avaavat raskaiden moottorikelkkojen käyttöön. Lakiesityksessä myös kielletään moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan perävaunun kyydissä oleminen esim. maantietä ylittäessä. Lainkohdan käytännön toimivuus on kyseenalainen ja sen valvontakin erittäin vaikeasti järjestettävä.

Moottorikelkkareitillä tulisi sallia myös raskaat moottorikelkat ilman erillistä kilpeä. Käytön salliminen reitinpitäjien vastuulle saattaa hankaloittaa esim. safariyrittäjiä, joiden ajoreitti kulkee useamman reitinpitäjän alueella. Yksi reitin pitäjä voisi tällöin estää raskaan moottorikelkan reitin.

Raskaan moottorikelkan ja perävaunun yhdistelmällä on mahdollista kuljettaa kerralla arviolta jopa 20 henkilöä. Raskaan moottorikelkan kuljettamiseen vaaditaan T-luokan ajolupa, jonka voi saada 15 -vuotiaana. Tulisi harkita T-luokan ajoluvan vaatimustason riittävyys ja alaikäisten kuljettajien kypsyys kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmää, jonka kyydissä voi olla jopa 20 henkilöä.

2 § Määritelmät

"Tässä laissa tarkoitetaan:

- - -

8) suojatiellä jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinällä osoitettua tien osaa;"

ELY-keskukset pitävät huonona säännöksenä sitä, että nykyinen laki antaa mahdollisuuden muunkin kuin tilapäisen suojatien merkitsemiseen pelkällä tiemerkinällä. Tämä ei kaikissa olosuhteissa tee suojatietä riittävän havaittavaksi eikä siten mahdollista autoilijan ennakoituvuutta. Lain laatimisen henki on kuitenkin ollut jalankulun ja pyöräilyn edellytysten ja turvallisuuden parantaminen

58 § Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

15.1.2020

KEHA/4148/2019

Nykyinen säännös:

Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä on vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenne sallittu.

- - -

Pykälään tulee tehdä lisäys jalankulun kieltämisestä moottori- ja moottoriliikenneteillä. Nykymuodossa jalankulkijan oikeus kulkea moottori- ja moottoriliikennetiellä on tulkinnanvarainen.

65 § Liikenteenohjaaja

Nykyinen säännös:

4) maantienpitäjä tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi

ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi em. säännöstä korjattavaksi seuraavasti:

4) maantienpitäjä, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi

71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettamista on korjauspaketissa muutettu siten, että maantielle liikenteenohjauslaitteen asettaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Väyläviraston ohjauksen perusteella. Tämä on tärkeä ja hyvä nykykäytännön mukainen korjaus lakiin.

Lisäksi ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi 71 § viimeistä momenttia korjattavaksi seuraavasti:

Poliisi, tienpitäjä tai maanteiden osalta myös toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen

72 § Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

ELY-keskukset esittävät tienpidon vallitsevan käytännön perusteella seuraavia tarkennuksia tienpitäjän osalta:

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, muulle tielle kunta.

- - -

Maanteiden osalta toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja muiden teiden osalta tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 § Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle

Nykyinen säännös:

- - -

Poliisi tai tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen

15.1.2020

KEHA/4148/2019

ELY-keskukset esittävät tienpidossa vallitsevan käytännön vuoksi em. säännöstä korjattavaksi seuraavasti:

Poliisi, maanteiden osalta toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai muiden teiden osalta tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen

130 § ja 156 §

130 § ja 156 § eivät ota huomioon riittävällä tasolla tienpidossa tienpitotöiden yhteydessä käytettävien ajoneuvojen liikenneturvallisuutta edistäviä merkintöjä. Merkinnöistä pitäisi säätää tarkemmin koskien erityisesti tienpitoon käytettävien ajoneuvojen sekä niiden lisälaitteiden osalta.

184 § Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Nykyinen säännös:

...

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18–22, 43–45 ja 58–61 §:ssä säädetystä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai nopeusrajoitusta osoittavasta kiellostä, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saa ohittaa liikenteenvalvojan antamaa pysähtymismerkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta.

Pykälässä tulee ottaa huomioon myös muutoin kuin ajoneuvoa ajaen, kuten esim. jalan tehtävä liikennesäännöistä poiketen tehtävä työ (mm. moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä jalkautumiset).

Lisäksi säännöstä tulisi korjata siten, että lakitekstissä esitetty liikenteenvalvojan pysähtymismerkkin näyttäminen muutettaisiin koskemaan kaikkia liikenteenohjaajia. Liikenteenohjaajien avulla voidaan liikenne esimerkiksi pysäyttää vaarallisten työvaiheiden ajaksi (esim. räjäytystyöt). Tällaisen pysäytysmerkin noudattamatta jättäminen voi saattaa tienpitoajoneuvossa olevat henkilöt hengenvaaraan.

Mitä tarkoitetaan liikenteenvalvojalla? Tulisiko tämän termin olla täsmennetty pykälässä 181?

Lisäksi kenellekään (hälytysajoneuvot, tienpitoajoneuvot yms.) ei ehkä tulisi myöntää automaattista poikkeamisoikeutta seuraavista kielto- ja rajoitusmerkeistä: korkeus-, leveys- tai painorajoitus. Hälytysajoneuvossa oleva esim. paloauto ei saisi ajaa esim. painorajoitetusta sillasta, koska siinä voi aiheutua sortumavaara tehtävän kiireellisyydestä huolimatta.

187 § Tien tilapäinen sulkeminen

Uuden lain mukaan tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä. ELY-keskukset esittävät, että momentin ensimmäinen lause muutetaan muotoon: Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä tai toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Em. seikka tulee huomioida myös lain vaikutuksissa henkilökuluihin.

191 § Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

15.1.2020

KEHA/4148/2019

4 momentti: Katsastustoimipaikan antamaa todistusta ei kuitenkaan tarvita ETA-valtiossa rekisteröidyltä tai käyttöön otetulta ajoneuvoyhdistelmältä, jos yhdistelmälle on rekisteröintivaltiossa annettu todistus, josta lupaviranomainen voi todeta erikoiskuljetusluvan edellytysten täyttymisen.

Miten tämä todetaan? Ehdotus: käytössä olisi sama pohja kuin Liikenne- ja viestintäviraston kytkentäkatsastuslomakkeessa (kaikki tarvittavat tiedot) ja jonka pitää olla raskaan kaluston asiantuntijan tekemä.

5 momentti: ELY-keskukset esittävät pykälää muutettavaksi siten, että luvan peruuttamisen voisi tehdä lupaviranomainen (toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) tai Liikenne- ja viestintävirasto lupaviranomaista kuultuaan. Voimassa olevan tieliikennelain 87 c § mukaan lupaviranomaisella on peruuttamisvaltuutus lupiin.

195 § Siirtymäsäännökset

ELY-keskukset huomauttavat, että ilman erillisrahoitusta lain edellyttämiä liikennemerkkimuutoksia ei kyetä nyt esitettyinä siirtymäaikoina toteuttamaan. Sama koskee materiaalihankintoja. Riittävän pitkät siirtymäajat vaikuttavat myös kaikkien liikennemerkkien työ- ja hankintakustannustasoon.

Siirtymäaika säännöksiä määritettäessä olisi tarkoituksenmukaista selvittää muutosta koskevien liikennemerkkien määrä muun muassa tierekisteriä hyödyntämällä, josta saa suuntaa antavaa tietoa määräraha vaikutusten arviointiin. Uuden tieliikennelain myötä joitain kielto- ja rajoitusmerkkejä joudutaan uusimaan eli kyseisen lain kustannusvaikutukset eivät rajaudu ainoastaan lain edellyttämiin liikennemerkkilisäyksiin vaan myös merkkien uusimisiin sekä joidenkin täysin uusien merkkien käyttöönottoon.

Säädöslite / Liite 3.8 / H23 Kaksisuuntainen pyörätie

ELY-keskusten mielestä tieliikennelain säädöslitteen mukainen pyöräteiden merkitseminen kaksisuuntaisen liikenteen osalta lisäkilvellä H23.2 ei ole millään tavoin kannatettavaa eikä riittävässä määrin perusteltua. Nykyinen merkitsemistapa on riittävä ja toimiva eli pyörätie on aina kaksisuuntainen, jollei toisin ole liikennemerkillä merkitty (99 % Suomessa olevista pyöräteistä on kaksisuuntaisia). Lisäkilven H23.2 käytön vaikutukset eivät käyttäjän kannalta ole merkittäviä ja merkkien asentamisella olisi merkittävät kustannusvaikutukset.

Yksistään maantieverkon kevyen liikenteen väylillä on tierekisterin mukaan n. 30 000 kpl D5, D6 tai D7 mukaista merkkiä, jolloin lisäkilpien H23.2 asentaminen tarkoittaa arviolta kolmen miljoonan euron kustannuksia. Muutoksiin käytettävä rahasumma olisi varmasti tehokkaammin käytettävissä pyöräilyn turvallisuuden ja olosuhteiden kehittämiseen muunlaisten toimenpiteiden avulla. Lisäksi on otettava huomioon muut uuden tieliikennelain mukaisesti heti tai siirtymäajan puitteissa asetettavat merkit, joista muutoinkin aiheutuu nykyiseen liikennemerkkien ylläpitoon verrattuna merkittävästi suurempia kustannuksia.

Lisäksi korjauspaketissa on ehdotettu siirtymäaika kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitsemiseen. Pyörätie merkki ilman lisäkilpeä tarkoittaa lakiehdotuksen mukaan yksisuuntaista liikennettä. Tällöin pyöräilijän on voitava luottaa siihen, että näin todellakin on. Tämä johtaa tilanteeseen, että tulevaan seitsemään vuoteen pyöräilijä ei voi tietää, onko pyörätie tosiaankin yksisuuntainen vai voiko siellä olla vastaantulijoita. Paikallisia ongelmia tulee aiheutumaan, sillä pyöräteitä hallinnoivat valtio ja kunnat. Maanteille ja kaduille voidaan tällöin asentaa samankin kunnan alueella kaksisuuntaisuudesta

15.1.2020

KEHA/4148/2019

kertovia merkkejä täysin eri aikaan eri pyöräteille. Pyöräilijöillä ei ole minkäänlaista mahdollisuutta siirtymäkauden aikana tietää, mistä on kysymys. Liikenneympäristön tulisi olla kaikille tienkäyttäjille selkeä ja helposti ymmärrettävä, mikä edellyttää liikenteenohjaukselta yksiselitteisyyttä ja yhdenmukaisuutta.

Säädöslite / Liite 3.4 / H23 Pyörätie

ELY-keskukset esittävät alla olevaa kohtaa korjattavaksi seuraavasti:

- - -

Jos kaksisuuntainen pyörätie on pyöräilijän ajosuunnassa vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi tarkoituksenmukaista ja turvallista, polkupyöräilijä saa käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa. Pyörätiellä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta.

Säädöslite / Liitteet 6, 7, 8

Liitteiden otsikointiin on syytä lisätä, onko kyseessä ETA-valtioon rekisteröity ajoneuvo vai muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo.

Esimerkiksi liitteessä 6.6. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (122 §). Jos liitteissä ei mainita asiaa, asia jää epäselväksi (viittauksena vain lakipykälä).

Johtaja po, Liikenne ja infrastruktuuri Timo Karhumäki

Liikenneturvallisuusvastaava Marko Kelkka

JAKELU

Lausuntopalvelu.fi
ELY-keskusten L-johtajat
Liikenneturvallisuusverkosto
Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualueen johtoryhmä
Liikenne-ELY-keskusten kirjaamot
Jaakko Knuutila / Väylävirasto

Tämä asiakirja KEHA/4148/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/4148/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Kelkka Marko 15.01.2020 15:40

Hyväksyjä Karhumäki Timo 15.01.2020 15:38