

HE 17/2020
27.3.2020

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle uuden tieliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**HE 17/2020****Lyhyt kooste Liikenneturvan lausunnosta:**

- 1) Ehdotetuista muutoksista suuri osa on siinä mielessä lakitekniisiä, että niillä ei ole vaikutusta nykyisiin käytäntöihin. Tällaisia ovat virastouudistuksesta johtuvat säädökset (kpl 6.1.1), HCT-yhdistelmiä koskevat säädökset (kpl 6.1.2) sekä raskaita moottorikelkoja koskevat säädökset (kpl 6.1.4).
- 2) Erikoiskuljetuksia koskevat säädösmuutokset (kpl 6.1.3) johtuvat käytännössä rajanvedosta HCT-ajoneuvoilla tehtäviin kuljetuksiin. Liikenneturvalla ei ole huomauttamista niihin.
- 3) Muissa muutoksissa tehtäisiin osin virheiden tai epätäsmällisyyksien korjauksia 10.8.2018 hyväksytyyn tieliikennelakiin. Tällaisia ovat mm. suuntamerkin käyttöä koskeva muutos 48 §.
- 4) Liikenneturva ottaa kantaa kohdassa "Muut muutokset" uuden tieliikennelain erityisesti kunnille huomattavia kustannuksia ja/tai hallinnollista taakkaa aiheuttaviin muutoksiin, joihin tulisi varsinkin näin Korona-viruksen aiheuttaman odottamattoman poikkeustilanteen ja siitä aiheutuvan taloudellisen epävarmuuden aikana suhtautua hyvin kriittisesti.

Liikenneturvan lausunto**HCT-yhdistelmien säädökset tieliikennelakiin**

Korjauspaketissa lisättäisiin uuden tieliikennelain hyväksynnän (10.8.2018) jälkeen asetusmuutoksella 10.1.2019 toteutettu raskaiden ajoneuvon mittauudistus. Asetusmuutoksessa hyväksyttiin liikenteeseen ns. HCT-mittaiset (High Capacity Transport) yhdistelmät. Näitä erikoispitkiä ajoneuvoyhdistelmiä oli kokeiltu poikkeusluvulla marraskuusta 2013 lähtien. Kyseinen asetus, eli ns. käyttöasetus, on tarkoitus kumota tieliikennelain voimaantullessa 1.6.2020, joten vastaavat säännökset tulee lisätä

HE 17/2020
27.3.2020

uuteen tieliikennelakiin. Tässä vaiheessa jo asetuksella hyväksytyihin säännöksiin ei ole tarkoitus tehdä kuin enintään vähäisiä muutoksia, eikä Liikenneturvalla ole niihin lausuttavaa. Vastaavasti erikoiskuljetuksia koskeviin sääntöihin HCT-yhdistelmien hyväksymisen seurauksena ehdotettuihin muutoksiin Liikenneturvalla ei ole lausuttavaa.

Kiinnitämme kuitenkin vielä huomiota hallituksen esityksen sivulla 10 esitettyyn kohtaan, jossa todetaan, että uusien yhdistelmätyyppien huonompi kääntyvyys aiheuttaa tarpeita liittymien korjauksiin, jotta uudet yhdistelmätyypit mahtuvat kääntymään liittymissä. Korjaustarpeita on arvioitu vain maantieverkon osalta. Sen sijaan kaupunkien ja kuntien osalta korjaustarpeita ei ole arvioitu. Perusteluissa on mainittu, että ”*Sellaisissa kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko kääntyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjällä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä.*” Tässä vain on ongelmana se, että ei ole sellaista liikennemerkkiä, jolla voitaisiin asettaa liikkumisrajoituksia kääntyvyyden perusteella.

Uusia yhdistelmätyyppejä varten luotiin säädöksiin uusi kääntyvyysääntö. Aikaisemmin Suomessa oli jo ns. EU-kääntyvyysääntöön lisäksi kansallinen moduuliyhdistelmiä varten luotu kääntymissäntö. Nyt kolmantena on mahdollista soveltaa HCT-yhdistelmille vastaavaa kääntymissäntöä kuin mitä erikoiskuljetuksissa sovelletaan. Tätä on mahdollista soveltaa, ei pelkästään yli 25,25 metrin pituisille yhdistelmille, vaan jo mille tahansa EU-mitat ylittävälle yhdistelmälle (yli 16,5 m puoliperävaunuyhdistelmille sekä yli 18,75 m pitkille muille yhdistelmille).

Edelliseen viitaten Liikenneturva kysyy, jos ELY, kunta tai kaupunki haluaisi kieltää tienosalla tai jollakin alueella vain ne yhdistelmät, jotka täyttävä vain uuden erikoiskuljetusten kääntyvyysääntö, mutta ei moduuli-/tai EU-kääntyvyysääntöä, millä liikennemerkillä sen voisi toteuttaa. Pelkällä yhdistelmän pituuteen perustuvalla rajoituksella rajoittuisi turhaan kulku niiltä moduuliyhdistelmiltä, joiden mukaan liittymät on tähän asti toteutettu. Tekstillisestä lisäkilvestä tulisi taas vaikeaselkoinen: ”Koskee yhdistelmiä, jotka eivät täytä tieliikennelain 132 § 1 tai 2 momentin kääntyvyysääntöä”?

Varsinkin taajamaliikenteessä, mutta osin myös maantieliikenteessä, nopeuksien hillintä tieteknisin keinoin on oleellinen osa tieliikenteen turvallisuuden parantamista. Nopeuksia voidaan rakenteellisesti hillitä rakentamalla kavennuksia, keskisaarekkeita, kiertoliittymiä sekä yleensä liittymien muotoilulla, mitkä estävät suorat ajolinjat, ja pakottavat nopeuden alentamiseen. Mikäli uusien mitta- ja kääntyvyysvaatimusten myötä kasvaa vaatimus olla käyttämättä näitä rakenteellisia keinoja, tai jopa purkaa olemassa olevia rakenteita, siellä missä nopeuksien hillintä on tarpeen, erityisesti taajamaliikenteen turvallisuus pitkällä tähtäimellä kärsii. Erityisesti riskinä on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden huononeminen. Tämän vuoksi tiepitäjälle, erityisesti kunnille, tulisi olla mahdollisimman selkeä ja yksinkertainen menettely, miten perusteluissakin mainitut liikennerajoitukset voidaan toteuttaa.

Lisäksi Liikenneturva muistuttaa, että vaikka HCT-yhdistelmille sallitaan heikompi kääntyvyys kuten erikoiskuljetuksissakin, niin HCT-yhdistelmille ei kuitenkaan ole vastaavaa oikeutta poiketa eri tien osien käyttöä tai kääntymistä koskevista säännöistä, mitä erikoiskuljetuksilla on (184 §). Siten myös liikenteen ohjauksessa, soveltuvista reiteistä tiedottamisessa sekä liikennevalvonnassa tulee huomioida HCT-yhdistelmien tuomat haasteet liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle.

HE 17/2020
27.3.2020

Raskaita moottorikelkkoja koskevat säädökset tieliikennelakiin

Raskas moottorikelkka on perinteistä moottorikelkkaa, jonka suurin sallittu omamassa on 500 kg, isompi ja raskaampi (enintään 800 kg), ja yleensä tarkoitettu useamman kuin kahden henkilön kuljettamiseen. Raskaiden moottorikelkkojen hyväksyntä liikenteeseen toteutettiin vastaavalla tavalla kuin HCT-yhdistelmien tapauksessa uuden tieliikennelain hyväksymisen jälkeen pääosin muuttamalla asetuksia, jotka tiedettiin kumottavan uuden tieliikennelain voimaantulon yhteydessä.

Liikenteessä raskaita moottorikelkkoja on erittäin vähän, ja jatkossakin niiden käyttö rajoittunee joihinkin matkailupalvelutoimintoihin. Tieliikenneasetuksen muutoksella 28.12.2018 mahdollistettiin raskaiden moottorikelkkojen liikkuminen moottorikelkkareitillä, jos se on lisäkilvellä sallittu. Jatkossa 1.6.2020 liikennemerkeistä yms. säädetään uudessa tieliikennelaissa ja tieliikenneasetus kumotaan, joten vastaavat säädökset tulee lisätä uuteen tieliikennelakiin. Liikenneturvalla ei ole huomautettavaa jo asetuksella aiemmin hyväksytyihin raskaan moottorikelkan säännöksiin.

Liikenneturva kiinnittää kuitenkin huomiota uuden tieliikennelain moottorikelkkareittiä koskevan liikennemerkin (D8) sääntöön, jonka mukaan ”muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä”, kun nykyinen sääntö on ”muulla ajoneuvolla”. Muutos tarkoittaa sitä, että esimerkiksi polkupyörällä tai eläinajoneuvolla liikkuminen olisi sallittua. Asian tekee monimutkaiseksi vielä se, että 53 §:n mukaan ”eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä”. Joka tapauksessa moottorikelkkareiteillä kelkkailukautena sen enempää pyöräily kuin koiravaljakoilla kulkeminen ei ole turvallista eikä suotavaa. Sen sijaan lumettomana aikana kelkkareitti soveltuu varmasti usein hyvin esimerkiksi maastopyöräilyyn. Liikenneturva ehdottaa, että moottorikelkkareitin sääntöä muutetaan siten, että lumipeitteisenä aikana muulla ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ajaminen on kiellettyä, ellei lisäkilvellä ole muuta osoitettu. Näin muiden ajoneuvojen salliminen kelkkareitille talvella jäisi reitin ylläpitäjän päätettäväksi, ja kesäaikana mk-reitit toimisivat pyöräilyreiteinä ilman liikennemerkkien poistamista tai peittämistä.

Muut muutokset ja korjaukset uuteen tieliikennelakiin

Kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitseminen

Uudessa tieliikennelaissa veloitetaan merkitsemään kaikki kaksisuuntaiset pyörätiet lisäkilvellä. Vaatimukselle ei ollut voimassa olevassa laissa siirtymäaikaa, joten lisäkilvet tulisi olla 1.6.2020 paikoillaan. Nyt 195 §:n siirtymäsääntöön ehdotetaan toimelle seitsemän vuoden siirtymäaikaa.

Samalla väistämisvelvollisuutta osoittaviin liikennemerkkeihin (B5 ”kärkikolmio” ja B6 ”stop”) laitettavaa kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä koskeva sääntö muuttuisi ”voidaan käyttää” -muodosta ”käytetään”-muotoon, mikä tarkoittaa sitä, että lisäkilpi tulee asentaa kyseisiin liikennemerkkeihin aina, jos merkin jälkeinen risteävä pyörätie on kaksisuuntainen. Tätä koskisi sama seitsemän vuoden siirtymäaika.

HE 17/2020
27.3.2020

Liikenneturva suhtautui kriittisesti jo marraskuussa 2017 ministeriölle sekä 2018 liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamissaan lausunnoissa siihen, että kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen muuttuisi tuolloin ehdotetulla tavalla. Muutos on erityisesti kunnille kohtuuttoman kallis toimenpide, ja sen liikenneturvallisuushyöty on kyseenalainen. Tämän jälkeen ovat kustannusarviot edelleen tarkentuneet. Viittaamme myös siihen, että lausunnoissa Liikenneturvan lisäksi merkintätapaa ovat vastustaneet ainakin Kuntaliitto ja Uudenmaan ELY samoin perustein.

Esimerkiksi ELYjen osalta on esitetty karkeaksi kustannusarvioksi 3 miljoonaa euroa. Kuntien ja kaupunkien, joissa pyöräväylät suurelta osin sijaitsevat, kustannukset ovat varmasti moninkertaiset. Esimerkiksi eräässä suurimmista kaupungeista lisäkilpien asennuksen on arvioitu maksavan 0,5-1 miljoonaa euroa. Jos lasketaan, että vastavia kaupunkeja on noin 20, kustannus niille yhteensä on vähintään 10 miljoonaa euroa. Ja jos sen lisäksi arvioidaan, että muiden lähes 300 kunnan kustannus yhteensä on saman verran, niin päädytään reilusti 20 miljoonan euron kustannuksiin. Seitsemän vuoden siirtymäaika toki jakaisi kustannukset pidemmälle ajalle. Myös Kuntaliitto on päättänyt omassa arviossaan siihen, että tästä kunnille koituvat kustannukset ovat noin 20 miljoonaa euroa.

Erittäin suuri osa kaikista pyöräteistä on yhdistettyjä jalankulku-/pyöräväyliä, jotka yleensä ovat joko vain toisella puolen ajorataa tai kokonaan ajoradasta erillisiä. Tällaisia ei koskaan tulla muuttamaan yksisuuntaisiksi. Kuntaliiton mukaan Suomen pyöräteistä yli 99 % on kaksisuuntaisia. Sellaisten pyöräteiden, joita käytännössä edes on mahdollista muuttaa yksisuuntaisiksi pyöräteiksi, on pieni osa koko pyörätieverkostosta. Edes pyöräilyn korkeatasoiset ns. pääreitit, esimerkiksi Helsingissä Baana, eivät välttämättä ole yksisuuntaisia, vaikka niiltä olisi jalankulkuliikenne erotettu. Baana on riittävän leveä, jotta siinä on keskiviivalla voitu pyöräilijöiden ajosuunnat erottaa toisistaan. Silti pyöräväylä on kaksisuuntainen, ja näin ollen sekin tulisi siten merkitä kaksisuuntaisuuden osoittavilla lisäkilvillä.

Sellaisissa paikoissa, joissa pyörätie on molemmiin puolin ajorataa, voi joissakin tapauksissa sellaisten muuttaminen yksisuuntaisiksi jopa huonontaa liikenneturvallisuutta, jos se aiheuttaa pyöräilijälle ylimääräisiä ajoradan ylityksiä.

Liikenneturva pitää tärkeänä, että pyöräilyn olosuhteita parannetaan, ja mahdollisuuksien mukaan rakennetaan turvallisia ja korkeatasoisia väylästöjä erityisesti pyöräilyn pääreitiverkostoksi. Niiden rakentamisen ja varustamisen yhteydessä ei ole ongelma tarvittaessa merkitä myös yksisuuntaisuuden osoittamista laadukkaasti. Sen sijaan kategorinen vaatimus merkitä koko muu pyörätieverkosto kaksisuuntaiseksi lisäkilvillä on resurssien haaskausta ilman käytännön turvallisuushyötyä.

Sen sijaan väistämivelvollisuutta osoittaviin liikennemerkkeihin vaadittavat kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavat lisäkilvet ovat turvallisuuden kannalta tärkeitä. Liikenneturva siten kannattaa muutosta siitä, että lisäkilpeä on aina käytettävä, kun nykyinen muotoilu on "voidaan käyttää". Tämän muutoksen osalta seitsemän vuoden siirtymäaika on jopa turhan pitkä – tähän riittäisi esimerkiksi kahden tai kolmen vuoden siirtymäaika ilman, että se olisi tienpitäjälle kohtuuton. Tässä on huomattava, että suuressa osassa lisäkilvet "kärkikomioissa" ovat jo nykyisen vuodesta 1999 voimassa olleen käytännön mukaan asennettuna. Kuitenkin tämäkin lisäkilpi (H23.1) muuttuu ulkoasultaan, joten nykyisetkin lisäkilvet joudutaan uusimaan kymmenen vuoden siirtymäajan puitteissa.

HE 17/2020
27.3.2020

Erityisesti tällaisessa koronaviruksen aiheuttamassa poikkeustilanteessa, jossa koko talouselämä, ja erityisesti kuntatalous, on täysin arvaamattoman tulevaisuuden tilanteessa, tulee suhtautua erittäin jyrkästi kaikkiin perustelemattomiin kustannuksiin.

- Edes nyt ehdotettu seitsemän vuoden siirtymäaika ei poista muutoksesta aiheutuvia kustannuksia kunnille.
- Toisaalta ilman siirtymäaikaa, välitön voimaantulo on kohtuuton ja käytännössä mahdoton toteuttaa. Näin tulee käymään, jos pykälää ei muuteta.
- Taloudellisesti kestävin muutos turvallisuuden huonontumatta olisi muuttaa liitteessä 3.4 liikennemerkkin D4 teksti: ”Kaksisuuntainen pyörätie osoitetaan lisäkilvellä H23.2 tai H9.1.” muotoon ”Kaksisuuntainen pyörätie voidaan osoittaa lisäkilvellä H23.2 tai H9.1.”, jolloin kaksisuuntaisuuden merkitseminen jäisi tarpeen mukaan tienpitäjän harkittavaksi. Silloin ei tarvita siirtymäaikaa, eikä tarvitsisi asettaa lisäkilpiä 99 %:lle pyöräteistä.

Pyörätien jatkeen ajoratamerkintä

Liikenneturva kannattaa muutosta, jossa pyörätien jatkeen ajoratamerkintää koskevasta säännöstä (Liite 4.2) poistetaan virke, joka koskee valo-ohjattua risteystä. On turvallisuuden kannalta selkeää, että ajoratamerkinät ja liikennemerkkit vastaavat toisiaan. Enimmäkseen liikennevalot ovat toiminnassa, ja niiden väistämistä ohjaava opastus on selkeää ja helposti ymmärrettävää ilman ajoratamerkintöjen tukeakin.

Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa

Uutta liikennemerkkiä B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) koskevaa sääntöä muutettaisiin siten, että liikennemerkkiä voisi käyttää rakenteellisesti korotetun ylityspaikan lisäksi liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa ilman rakenteellista korottamista.

Kyseinen liikennemerkki on uusi ja sekoittuu suojatiemerkkiin. Autoilijalle selkeämpi merkki näissäkin tapauksissa olisi merkin B5 (”kärkikolmio”) käyttäminen. Sitä voisi käyttää niin rakenteellisesti korotetuissa kuin korottamattomissakin ylityspaikoissa. Uutta merkkiä on perusteltu sillä, että joissain tapauksissa ylityspaikan sijainti on sellainen, että lähellä on muu ”kärkikolmio”, joka aiheuttaisi ristiriidan pyöräilijän tienylityspaikan ”kärkikolmioiden” kanssa.

Liikenneturva ei kannata ehdotettua muutosta. Liikenneturva ehdottaa, että pääsääntöisesti väistämisvelvollisuus osoitettaisiin myös pyöräilijän tienylityspaikoissa ”kärkikolmioilla”, minkä voi toteuttaa ilman rakenteellista korottamista tai liikennevaloa. Uusi B7 liikennemerkki tulisi jättää vain niihin tilanteisiin, joissa merkkiä B5 ei voi käyttää, ja silloin merkin tukena tulisi olla aina korotettu rakenne.

Koulukyydin merkitseminen

Koulu- ja päivähoitokuljetuksessa sallittaisiin ruskeankeltaisen varoitusvalon käyttäminen (156 §) silloin, kun matkustajia ollaan ottamassa tai jättämässä. Liikenneturva pitää ehdotettua muutosta hyvänä lisänä parantaa turvallisuutta varoittamaan muita tiellä kulkijoita lapsista, jotka näissä tilanteissa voivat esimerkiksi lähteä tienylitykseen malttamattomasti ja arvaamattomasti. Liikenneturva muistuttaa, että koululaisia kuljetetaan myös muissa joukkoliikennevälineissä kuin varsinaisissa koulu- ja

HE 17/2020
27.3.2020

päivähoitokuljetuksissa. Näin ollen ruskean keltaisen varoitusvalon käyttömahdollisuus tulisi sallia kaikkiin kuljetuksiin, joissa säännöllisesti kuljetetaan lapsia.

Tämän lisäksi luonnoksessa ehdotetaan, että koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitsemiseen liittyviä sääntöjä muutettaisiin siten, että enää ei merkintöjen mitoista ja sijainnista säädettäisi tarkemmin (143 §). Kuitenkin Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuudet antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä merkinnöistä.

Liikenneturvalla ei sinänsä ole säätelyperiaatetta vastaan, että koulukyytien merkitsemisestä on laissa vain yksinkertaiset periaatteet, ja tarkemmat vaatimukset annetaan määräyksillä. Kuitenkin näkemyksemme mukaan ehdotetun 148 §:n vaatimus, että kilven tulee näkyä eteenpäin, ja siten, että ”kyytiä odottavat sen riittävän kaukaa näkevät”, ei ole turvallisuuden kannalta riittävä vaatimus. Aivan kuten edellä ruskeankeltaisen varoitusvalon merkitys, on tärkeää varoittaa erityisesti takaa samasta suunnasta tulevia kuljettajia siitä, että pysähtyneenä on nimenomaan koulukuljetus. Näin ollen eteenpäin näkymisen lisäksi vaatimuksena tulee olla vastaavasti myös taaksepäin näkyminen riittävän kauas ja riittävän selkeästi. Lähtökohtaisesti tarkemmat määräykset tarvitaan, joten suosittelemme muotoilua ”Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset...”

Nykyisin vastaavissa koulukuljetuskilvissä on ”lapsia”-tunnuksen lisäksi teksti ”koulukyyti”. Lisäksi on huomattava, että myös ”lapsia”-liikennemerkki A17 kuvio uudistuu. Nyt olisi suotavaa, että nykyisin käytössä olevia koulukyytikilpiä tai -kupuja ei tarvitsisi kiireellä lähteä uusimaan, vaan nykyiset kilvet kävisivät esimerkiksi yhtä pitkään kuin liikennemerkkitkin.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteiden asettamista koskevissa säännöksissä on jo hyväksytyssä uudessa tieliikennelaissa säännöksiä, jotka aiheuttavat kunnille huomattavaa hallinnollista taakkaa. Tässä korjauspaketin yhteydessä olisi syytä kriittisesti tarkastella näitä vaatimuksia.

Yhtenä tällaisena kunnille kohdistuvana kustannusrasitteena on nähty se, että 71 § 1 momentin 3 kohdan mukainen kunnan suostumus liikenteenohjauslaitteen asettamisesta muulle kuin valtion tai kunnan tielle (yksityistielle tai -alueelle) on lain perusteissa katsottu edellyttävän hallintopäätöksen tekemistä, mikä aiheuttaa kunnille suuren hallinnollisen taakan nykyiseen menettelyyn verrattuna

Toiseksi 71 §:n 3 momentin vaatimus ilmoittaa Väylävirastolle kaikista liikenteenohjauslaitteiden (kaikki liikennemerkit, ajoratamerkinnot, liikennevalot) asettamisista 1.6.2020 lähtien on kunnille ja yksityisille tienpitäjille hallinnollinen taakka: Vaatimus tulee voimaan ilman siirtymäaikaa. Oletettavasti vaatimus tulee aiheuttamaan kunnille myös huomattavia tietojärjestelmämuutoksia. Toistaiseksi ei ole mitenkään tuotu esiin, miten ilmoitettua tietoa tullaan käytännössä hyödyntämään.

Liikenneturva ehdottaa, että vaatimuksen kanssa otetaan aikalisä, ja sen voimaantuloa lykätään. Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että kolmas momentti muotoillaan uudelleen siten, että se antaa joustavuutta ja päätäntävaltaa Väylävirastolle toimeenpanon laajuudesta ja aikataulusta:

HE 17/2020
27.3.2020

”Väylävirasto antaa tarkemmat määräykset liikenteenohjauslaitteista, joihin tiedonluovuttamista sovelletaan, sekä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.”

Pysäköinnin aikarajoitus

Korjauspaketista tiedottamisen yhteydessä on kerrottu, että ”parkkikiekon käyttövelvollisuutta ja siihen liittyvää pysäköintiajan laskentaa esitetään tarkennettavaksi niin että edellisenä päivänä käytetty aika ei vähennä seuraavan päivän parkkiaikaa”. Tältä osin itse pykälä ei kuitenkaan ole muuttunut, vaan asia on ilmaistu ainoastaan pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa. Tätä ei voida pitää hyvänä lainsäädäntömenettelynä, sillä kyseinen epäselvyys säilyy itse lainsäädännössä. Tämä tulisi korjata, ja ilmaista asia selvästi säädöslitteessä lisäkilven H18 (Aikarajoitus) selitetekstissä. Nykyisen tekstin lisäksi siinä tulisi lukea asiallisesti se, mitä perusteluissa asiasta sanotaan. Teksti voisi olla esimerkiksi: ”Jos aikarajoitusta käytetään rajoitetun voimassaoloajan yhteydessä (lisäkilvet H17.1-H17.3), lopettaa voimassaoloajan päätyminen aikarajoituksen, ja voimassaoloajan alkaessa alkaa uusi aikarajoitus.”

Pyöräilyn salliminen kaksisuuntaisena tiellä, joka muutoin on yksisuuntainen

Uudessa tieliikennelaissa mahdollistettiin liikennejärjestely, jossa yksisuuntaiselle tielle sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne. Tätä varten on säädöslitteessä merkeistä yksisuuntainen tie (E14) sekä kielletty ajosuunta (C17) sanottu, että voidaan käyttää lisäkilpeä H12.10 (polkupyörä) varustettuna tekstillä ”Ei koske”. Yksisuuntaisen tien yhteydessä joudutaan käyttämään usein myös liikennemerkkejä C18 ”Vasemmalle kääntyminen kielletty”, C19 ”Oikealle kääntyminen kielletty” sekä merkkejä D1.1 ja D1.2 (Pakollinen ajosuunta) – myös näissä tulisi mahdollistaa kyseisen lisäkilven käyttö, jotta kaksisuuntainen pyöräliikenteen liikenteenohjaus voidaan toteuttaa.

Katsastajan valtuudet

Uudessa tieliikennelaissa sen valvonnasta on säädetty 181 §:ssä. Siinä ei ole mitään valtuuksia ajoneuvojen katsastajille. Kuitenkin esimerkiksi talvirenkaiden käyttösäädökset ovat tieliikennelaissa. Näin ollen esimerkiksi talvirenkaiden 3 mm:n kulutuspin-tavaatimusta ei katsastaja voisi katsastuksen yhteydessä valvoa, vaikka autoa katsastettaisiin selkeästi talvikeliolosuhteiden vallitessa.

LIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
toimitusjohtaja

JUHA VALTONEN
Juha Valtonen
tutkimuspäällikkö