



26.3.2020

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä tieliikennelain muuttamisesta (HE 17/2020)

HEL 2020-003543 T 03 00 00

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu uuden tieliikennelain (729/2018, voimaan 1.6.2020) muuttamista. Helsingin kaupunki antoi esitysluonnoksesta lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle 16.1.2020. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta pyysi 17.3.2020 kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä (HE 17/2020) 27.3.2020 mennessä. Lausuntoa on valmisteltu kaupunkiympäristön toimialalla pysäköinninvalvonnassa ja liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa.

Lausunto

Virastouudistuksen, HCT-ajoneuvoyhdistelmien ja raskaita moottorikelkkoja koskevien välttämättömien muutosten lisäksi lakiin ja sen liitteisiin tehdyt pienehköt korjaukset ja täsmennykset ovat tarpeellisia parannuksia.

Etuajo-oikeus- ja väistämismerkkiin B7 "Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa" ja poikkisuuntaiseen tiemerkintään L4 "Pyörätien jatke" tehdyt korjaukset ja täsmennykset mahdollistavat näiden liikenteenohjauslaitteiden tarkoituksenmukaisen käytön. Liikenneturvallisuuden kannalta lisäksi H23.1 "Kaksisuuntainen pyörätie" velvoittavuusmerkkien B5 "Väistämisvelvollisuus risteyksessä" ja B6 "Pakollinen pysäyttäminen" yhteydessä on parannus. Samoin parannus on, jos samanaikaisesti tiellä on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia tiemerkintöjä, on noudatettava aina keltaisia merkkintöjä.

Hallituksen esitykseen on lausuntovaiheen jälkeen lisätty täsmennyksiä, joita ei lausuntovaiheen esitysluonnoksessa vielä ollut. Erityisesti liikenteenohjauslaitteita koskevat täsmennykset säädöslitteissä ovat parannus.



26.3.2020

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Lain pykälien osalta olisikin ollut toivottavaa noudattaa samaa käytäntöä. Esitysluonnokseen kuulumattomien ehdotusten siirtäminen tulevaisuuteen aikatauluongelmiin vedoten tarkoittaa, että ongelmat siirretään käytäntöön tienpitäjien, pysäköinninvalvonnan ja pahimmassa tapauksessa oikeuslaitoksen ratkaistaviksi. Helsingin kaupunki nostaakin tässä edelleen esille myös hallituksen esitykseen kuulumattomia ehdotuksia, joista lausuttiin HE 729/2018 yhteydessä 18.4.2017 ja HE 17/2020 esitysluonnoksen yhteydessä 16.1.2020.

HCT-ajoneuvoyhdistelmät

HCT-ajoneuvoyhdistelmien osalta hallituksen esityksessä on sivuutettu liikenneturvallisuusnäkökulmat kuntien katuverkolla kokonaan. Kuntien pitkäjänteinen työ katuverkolla liikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden osalta on vaarassa menettää merkityksensä.

Liikenneonnettomuudet keskittyvät kaupunkialueilla risteyskohtiin. Helsingissä risteysalueita pyritään suunnittelemaan mahdollisimman tiukalla mitoituksella, jotta ajoneuvojen ajonopeudet risteysalueilla pysyisivät maltillisina. Tämä parantaa liikenteessä heikommassa asemassa olevien turvallisuutta merkittävästi. Yhdistelmien pituuden kasvu vastavasti leventää ajolinjoja ja laajentaa risteysalueita. Tämä mahdollistaa kaikille muille moottoriajoneuvoille risteysalueilla suuremmat ajonopeudet heikentäen liikenneturvallisuutta. Katuverkon risteysalueita ei lähtökohtaisesti tule laajentaa kuin tarkkaan harkituissa yksittäisissä paikoissa. Kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan vastuuta tulee korostaa voimakkaammin. Lakiin tulee kirjata perusteluissa mainittu kuljetuksen järjestäjän ja kuljettajan vastuu reitistä, vaikka tätä ei olisi liikennemerkillä erikseen estetty. Rakennetussa ympäristössä on mahdotonta jälkikäteen järjestää lisää tilaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille. Helsingissä suurin osa katuverkosta ei mahdollista hyvin pitkiä kuljetuksia.

Määritelmät 2 §, risteys

Risteyksen määritelmää tulee täsmentää tai ainakin perusteluissa ottaa kantaa tavallisiin katuverkolla esiintyviin risteämistapauksiin; muodostuuko tieliikennelaissa tarkoitettu risteys vai ei. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen sekä pysäköinninvalvonnan toimintaedellytyksiin.

Yleiset nopeusrajoitukset 9 §

Taajamassa ajoneuvon suurin sallittu nopeus tulee olla 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat.



26.3.2020

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Pysäyttäminen ja pysäköinti 36 §

Pysäyttäminen ja pysäköinti sallitaan myös tien vasemmalla puolella kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot 37 §

Esitystä tulee muuttaa siten, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan muun muassa Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta aina, kun se on mahdollista. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinällä M5 (Pysäyttämisrajoitus).

Pysäköinnin alkamisaika 40 §

Pysäköinnin alkamisaika on ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla. Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelettömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Lainsäädännön tulisi kannustaa käyttämään digitaalisia pysäköintikiekkoja tai voimassa olevan lain mukaista pysäköintikiekkoa.

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä 42 §

Laissa pysäköinninvalvonnasta (727/2011) lain soveltamisala on määritetty sen 1 §

Tieliikennelain 42 §:ssä:

Tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä.

Pykälässä ei käsitellä pysäköintiä tai pysäyttämistä taikka pysäköintiekon käyttöä. Johtuen pykälän sanavalinnoista kunnallisilla pysäköinninvalvonnoilla ei ole lakiin perustuvaa oikeutta määrätä enää pysäköintivirhemaksua ajoneuvolle mitä ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Tällaisena ainoa toimivaltainen viranomainen olisi poliisi, mikä voisi määrätä pysäköintivirhemaksun tieliikennelain rikkomuksesta.

Kunnalliset pysäköinninvalvonnat ovat kykeneviä ja parhaiten asemoituja valvomaan tämän kaltaisia virheitä. Kunnallisten pysäköinninvalvontojen toimivalta tulisi säilyttää nykyisellään eikä estäisi poliisin mah-



26.3.2020

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

dollisuutta valvoa liikennettä. Helsingissä pysäköinnintarkastajat määräävät vuodessa noin 2000 pysäköintivirhemaksua ajoneuvoille, joita ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä. Perusteluissa tulee myös selvittää mitä tosiasiallisella käyttämättömyydellä ja ilmeisen pysyvällä liikennekäytöstä poistamisella tarkoitetaan.

Pituussuuntaiset tiemerkinnot 85 § ja poikkisuuntaiset tiemerkinnot 86 §

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettäviä merkintöjä täsmennettiin pituussuuntaisten merkintöjen osalta. Myös poikkisuuntaisia tiemerkinnot on tarve käyttää tilapäisesti. Pykälien tulisi tältä osin vastata toisiinsa.

Säädöslite 2, Liikennevalo-opastimet. 2 Kiinteä vihreä valo

Lainsäädännössä pääsääntönä on, että muiden tienkäyttäjien, kuin suojatiellä olevien jalankulkijoiden, on väistettävä raitiovaunua kaikissa liikennetilanteissa (11 §). Näin tulee olla myös ohjattaessa liikennettä liikennevaloilla. Tämä edellyttää, että kiinteän vihreän valon säännön toiseen momenttiin lisätään sanat "raitiovaunua sekä" seuraavalla tavalla: "Vihreästä valosta huolimatta on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on mennyt suojatielle jalankulkijalle tarkoitetun vihreän valon aikana. Risteyksessä kääntyvällä ajoneuvolla on väistettävä myös raitiovaunua sekä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle kääntyvällä ajoneuvolla on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä."

Tätä väistämissäännön täsmentämistä tarvitaan silloin, kun valo-ohjauksessa samansuuntaisen raitiovaunu- ja ajoneuvoliikenteen vihreät vaiheet ovat samaan aikaan. Järjestely on yleisesti käytössä Helsingissä.

Säädöslite 3.9, Siirtokehotus I13

Uudessa laissa (HE 729/2018) siirtokehotustaulua esitettiin uudeksi liikennemerkiksi I13. Nykyisin siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualueella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (1508/2019) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden merkkien voimassaoloon. Tämä tilanne on syytä säilyttää, sillä esimerkiksi siirtokehotuksen voimassaoloalueella muiden pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien peittäminen aiheuttaisi kohtuutonta viivästystä ja haittaa muun muassa kunnossa- ja puhtaanapitotöille, tilapäisille liikennejärjestelyille sekä pysäköinninvalvonnalle. Selvytyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, merkitystä ja vaikutusalueutta on tarpeen täsmentää. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön mukaan siirtokehotustaulun



26.3.2020

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen. Tämä tulee kirjata lakiin.

Lisätiedot

Jouni Korhonen, tiimipäällikkö, puhelin: 310 37080
jouni.korhonen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Silja Hyvärinen
vs. Kaupunkiympäristön toimia-
lajohtaja