



## § 89

### Yleisten töiden lautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta

HEL 2017-001879 T 03 00 00

#### Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle tieliikennelain kokonaisuudistuksesta seuraavan lausunnon:

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan uudistuksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, selkeyttää sääntelyä ja huomioida perustuslain lainsäädännölle asettamat vaatimukset. Yleisten töiden lautakunta pitää uudistuksen tavoitteita tarpeellisina ja perusteltuina.

Pysäköinninvalvontaan liittyvien määritelmien ja liikennesääntöjen osalta yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

#### Kuljettajan selonottovelvollisuus

Hallituksen esitysluonnoksessa nykytilaa kuvattaessa on kerrottu, että tienpitäjän asiana on merkkien kunnossapitäminen ja että pääsäännön mukaan tienkäyttäjän ei tarvitsisi pysähtyä ja puhdistaa liikennemerkkiä saadakseen selkoa esimerkiksi nopeusrajoituksesta. Kuitenkin esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä on todettu, että ajoneuvon kuljettajalla on selonottovelvollisuus pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista säännöistä ja merkeistä. Pysäköinninvalvonnan kannalta on erityisen tärkeää, että ajoneuvon kuljettajalla on edelleenkin selonottovelvollisuus pysäköintiä ja pysäyttämistä koskevista järjestelyistä.

#### Risteys, 2 §

Esitysluonnoksessa esitetään uutena risteuksen määritelmää. Risteys olisi samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan tiellä tarkoitettaisiin maantietä, katua, yksityistä tietä, moottorikelkkatietä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Luonnoksessa ei varmaankaan ole tarkoitettu, että kaikkien näiden edellä mainittujen teiden risteämät, liittymät tai haarautumat muodostaisivat risteuksen, joka vaikuttaisi liikennemerkkien voimassaoloon tai tieliikennelain pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi. Tällöin esimerkiksi kadun ja huoltoaseman ajotie muodostaisivat



tieliikennelaissa tarkoitetun risteuksen. Näin ollen risteuksen määritelmää tulisi tarkentaa.

#### Erotusalue, 2 ja 37 §:t

Esitysluonnoksessa on lisätty määritelmiin erotusalue, ja uutena liikennesääntönä erotusalueelle pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty. Erotusalueen määritelmää olisi syytä tarkentaa taajama-alueet huomioon ottaen, sillä taajama-alueilla olevat ajoradan ja jalkakäytävän tai pyörätien erottavat erotusalueet voisivat olla lyhytaikaiseen pysäyttämiseen kuormaamis- tai kuorman purkamistarkoituksessa paremmin soveltuvia alueita kuin jalkakäytävä, pyörätie tai ajorata.

#### Suojatie, 2 §

Esitysluonnoksessa esitetään suojatien merkintätapaa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin. Tiemerkinntä ei kuitenkaan tarvitsisi merkitä sellaiseen tiehen, johon se ei ole teknisesti mahdollista, esimerkiksi soratiehen. Merkintätavan muutos vaikuttaisi tienpitäjien toimintaan niin, että tilapäisjärjestelyihin olisi panostettava. Jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatien tiemerkinntä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa.

On varmasti liikenneturvallisuussyitä perusteltua, että suojatie merkitään mahdollisimman selvästi molemmilla tavoilla eli liikenteenohjauslaitteella ja tiemerkinnoin. Kääntöpuolena asiassa on kuitenkin se, että suojatietä ei olisi ilman molempien kriteerien täyttymistä. Tämä saattaa muodostaa liikenneturvallisuusriskin, jos jalankulkija erehtyy suojatien olemassaolosta pelkkien tiemerkinntöjen perusteella. Esimerkiksi kadunrakennuksen yhteydessä voi olla mahdollista, että tiemerkinntät ja liikennemerkkien asentamiset toteutetaan eri aikaan. Lisäksi Suomen talviolosuhteista johtuen voi olla tilanteita, että ajoratamerkinntät eivät näy, jolloin pelkkien liikennemerkkien perusteella ei voisi varmistua, onko kyseessä suojatie.

Tiemerkintöjen tekeminen kylmään vuodenaikaan voi lisäksi olla teknisesti mahdotonta. Tästä syystä ei voi olla tarkoituksenmukaista eikä perusteltua, että suojatie poistettaisiin kokonaan käytöstä talviajaksi sen vuoksi, että tiemerkinntöjä ei katutöiden yhteydessä ole voitu tehdä. Myös tilapäisten liikennejärjestelyjen osalta vaatimus suojatien merkittämisestä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin voi osoittautua haasteelliseksi: tiemerkinnoin merkittyjen tilapäisen suojateiden poistaminen haastavaa ja saattaa johtaa siihen, että tilapäisjärjestelyissä ei oteta riittävällä tavalla huomioon tarvetta tilapäiselle suojatielle.

Kuten esitysluonnoksessakin todetaan, suojatien merkintöjen uudistamisesta aiheutuu tienpitäjälle lisää kustannuksia.



#### Pysäköinti vasemmalle puolelle, 36 §

Esitysluonnoksessa uutta on, että pysäköinti myös tien vasemmalle puolelle sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Näin pysäköitäessä vaarana kuitenkin on, että kuljettaja ajaa pysäköintipaikalle ohittamatta pysäköintiä ohjaavaa liikennemerkkiä, jolloin liikenneturvallisuus saattaa vaarantua. Tähän liittyen olisi tarpeen täsmentää, että myös näin pysäköitäessä kuljettajan selonottovelvollisuuteen tulee kuulua pysäköintiä ohjaavien liikennemerkkien tarkistaminen.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että auton pysäköinti myös kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa, jos pysäköintipaikka olisi helpoimmin saavutettavissa. Digitalisaation myötä on suunnitteilla myös muita pysäköintipaikan saavuttamista helpottavia ja autoilua keskustoissa vähentäviä palveluita, kuten ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista tietovaraston kautta.

#### Pyöräkaista, 37 §

Esitysluonnoksen mukaan pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntainen osaa. Uutena liikennesääntönä pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräkaistalle olisi kiellettyä. Suomen talviolosuhteista johtuen pelkät ajoratamerkinnot eivät kuitenkaan aina ole riittäviä, vaan pyöräkaistan osoittamista myös liikennemerkillä tulisi harkita.

#### Pysäyttäminen jalkakäytävälle, 37 §

Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevan lain maininta velvollisuudesta pysytellä ajoneuvon läheisyydessä, mikäli ajoneuvo pysäytetään jalkakäytävälle tai pyörätielle.

Lisäksi ajoneuvon kuormaamisen ja purkamisen määritelmää olisi syytä täsmentää, tarvittaessa esimerkiksi viittauksin oikeuskäytäntöön. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeus ottaa toistuvasti kantaa siihen, mikä on ajoneuvon pysäyttämistä eli lyhytaikaista seisottamista kuorman purkamisen tai lastaamisen vuoksi. Esimerkiksi tavaroiden järjestelyä tai pakkaamista ei pidetä ajoneuvon kuorman purkamiseen tai lastaamisen nimenomaisesti liittyvänä toimintana.

#### Pysäköinti yksityiselle alueelle

Hallituksen esitysluonnoksesta puuttuu voimassa olevaan lakiin sisältyvä säännös luvattomasta pysäköinnistä yksityiselle alueelle. Voimassa olevan lain kaltainen lainkohta on tarpeellinen, jotta luvatonta pysäköin-



tiä yksityiselle alueelle voidaan valvoa. Kielto pysäköidä yksityiselle alueelle ilman alueen omistajan tai haltijan lupaa soveltuisi säädettäväksi esimerkiksi 38 §:ssä.

#### Liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus, 39 §

Voimassa olevan lain ja esitysluonnoksen nojalla liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella saa pysäköidä pihakadulla myös merkittyjen paikkojen ulkopuolella. Selvyyden vuoksi tämä mahdollisuus samoin kuin mahdollisuus pysäköidä pyöräkadulle olisi tarpeen mainita tässä lainkohdassa.

Lisäksi selvyyden vuoksi esitöissä olisi myös syytä mainita, että mainittu tunnus ei oikeuta pysäköimään linja-autoille tai muulle tietylle ajoneuvoryhmälle varatulle paikalle taikka sähköauton latauspaikalle. Lisäksi voisi olla syytä todeta, että mainitun tunnuksen nojalla pysäköity ajoneuvo ei saisi haitata kohtuuttomasti muuta liikennettä.

#### Pysäköinnin alkamisaika, 41 §

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään luovuttavaksi kokonaan määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttämisestä. Pysäköinnin alkamisaika olisi jatkossa ilmoitettava selkeästi havaittavalla tavalla, esimerkiksi digitaalisella laitteella tai paperilla. Pysäköinninvalvonnan näkökulmasta sääntelemättömät ilmoitustavat aiheuttavat kuitenkin epäselviä tilanteita käytännön valvontatoiminnassa ja mahdollisesti oikeusturvan vaarantumista. Esimerkiksi käsialojen epäselvyys ja vaihtelevuus tai sotkuiset kojelaudat heikentävät aikarajoituksen tasapuolisia ja yhdenvertaisia valvontamahdollisuuksia.

Lainsäädännön tulisi kannustaa käyttämään ennemmin digitaalisia pysäköintikiekoja kuin paperilappuja.

#### Ajoneuvon säilyttäminen tiellä, 43 §

Kaupungeittain vaihtelevien soveltamiskäytäntöjen vuoksi ja siten vallitsevan oikeustilan selventämiseksi esimerkiksi esitöissä olisi tarpeen tarkemmin määritellä, mitä tosiasiallisella käyttämättömyydellä ja ilmeisen pysyvällä liikennekäytöstä poissaololla tarkoitetaan. Esimerkiksi jonkinlainen aikamääre katsastamattomuudelle tai määritelmä varastointitarkoitukselle selkeyttäisi lainkohdan tulkintaa ja epäselvää oikeustilaa. Esimerkiksi venetrailereiden pitkäaikaisesta säilyttämisestä rajoittamattomilla pysäköintipaikoilla pysäköinninvalvonta saa runsaasti palautetta.

#### Muut tiemerkinnot, 87 §



Esitysluonnoksessa mainitaan, että pihakadulla pysäköintialue voidaan osoittaa ilman liikennemerkkiä eli ainoastaan valkoista "P"-merkintää (M11) käyttäen. Suomen talviolosuhteissa tällaisen pysäköintipaikan havaitseminen voi kuitenkin olla mahdotonta.

#### Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta, 175 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan liikennevirhemaksusta on vastuussa ajoneuvon omistaja tai haltija, kuten on myös pysäköinninvalvonnasta säädetyn lain mukaan. Ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautumisen perusteluksi. Esitysluonnoksessa on mainittu, että yksi tällainen perustelu voi olla ajoneuvolla väärin pysäköineen henkilön nimen ilmoittaminen valvontaviranomaiselle. Pysäköinninvalvonnan osalta asiaa on käsitelty korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa 2014:104, jossa ajoneuvon omistajan ilmoittama pelkkä nimitieto riitti vastuusta vapautumiselle. Hallituksen esityksen perusteluissa olisi hyvä käydä läpi, mitä yksilöintitietoja ajoneuvon kuljettajasta tulisi ilmoittaa, että virhemaksusta vastuussa oleva ajoneuvon kuljettaja voidaan tavoittaa.

#### Pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki, E2

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole määritelty pysäköintipaikkaa osoittavalle P-liikennemerkille vaikutusalueita. Vaikutusalue saattaa näin ollen olla hyvinkin pitkä. Selkeyden vuoksi päättymistä osoittavan liikennemerkkin pitäisi olla pakollinen, kun vaikutusalue on yli 30 metriä, kuten esimerkiksi nykyisin on liikennemerkkin 371 osalta (liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 203/1982, 19 §). Pysäköintipaikkaa osoittavat tiemerkinnot eivät talviolosuhteissa aina ole näkyvissä, mikä saattaa aiheuttaa epävarmuutta pysäköinnin luovallisuuden arvioinnissa ja mahdollisesti liikenneturvallisuuden vaarantumista.

#### Siirtokehotus, I13

Esitysluonnoksessa esitetään siirtokehotustaulua uudeksi liikennemerkiksi I13. Tähän saakka siirtokehotustaulu ei ole ollut pysäköintiä ohjaava liikennemerkki, vaan sen tarkoituksena on ollut tiedottaa katualueella tehtävästä työstä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) mukaisesti. Siirtokehotustaululla ei oikeuskäytännön nojalla ole ollut vaikutusta muiden liikennemerkkien 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. Selvyyden vuoksi siirtokehotustaulun oikeudellista määrittelyä, merkitystä ja vaikutusalueita olisi tarpeen täsmentää esitysluonnoksessa esitetystä. Esimerkiksi Helsingin hallinto-oikeuden ratkaisukäytännön



mukaan siirtokehotustaulun voimassaolo päättyy seuraavaan siirtokehotuskylttiin tai seuraavaan risteykseen.

Myös liikenteenohjauslaitteen asettamiseen esitysluonnoksen mukaisesti kuuluvan valituskelpoisen hallintopäätöksen teko esimerkiksi kunnossapitoon liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä on niiden suuren määrän takia epärealistista toteuttaa suuruudeltaan Helsingin kokoisessa kaupungissa. Pelkästään tavanomaiseen kadun kunnossapitoon liittyviä tilapäisiä liikennejärjestelyjä, joihin liittyy ajoneuvojen siirtoja, tehdään Helsingissä noin neljä tuhatta vuosittain. Esitysluonnoksen mukainen menettely vaikeuttaisi kunnossapitotoimintaa ja sitoisi kohtuuttomasti resursseja.

Esitysluonnoksessa lisäksi mainitaan, että siirtokehotuksessa voidaan kertoa siirtokehotuksen syy, voimassaoloaika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja. On kuitenkin olennaista, että merkistä ilmenee sen syy ja voimassaoloaika, jotta ajoneuvoa pysäköitessä on mahdollista varautua muuttuviin olosuhteisiin. Myös nykyisin merkin taustapuolella oleva kuva henkilöautoa hinaavasta hinausautosta on käytännössä havaittu tehostavan merkin havaittavuutta ja vähentämän toteutettuja ajoneuvojen siirtoja.

Liikenteenohjauslaitteisiin ja tiellä tehtävään työhön liittyen yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

#### Liikenteenohjauslaitteet, 70 ja 71 §:t

Oikeustilan selventämisen kannalta on hyvä, että esitysluonnoksessa on avattu, mitä liikenteenohjauslaitteen asettamisella tarkoitetaan ja että kyseessä on julkisen vallan käyttäminen. Oikeustilaa selventää myös päätöksentekoon liittyvä, esitysluonnoksessa yksiselitteisesti mainittu muutoksenhakumahdollisuus. Epäselväksi kuitenkin jää, koskevatko lainkohdassa kuvatut menettelytavat myös tilapäisistä liikennejärjestelyistä päättämistä esimerkiksi tiellä tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman vuoksi. Näissä tilanteissa olisi tarpeen tietää, voiko kunta esimerkiksi velvoittaa kadulla tai yleisellä alueella työtä tekevän tai työstä vastaavan asettamaan liikenteenohjauslaitteen tilapäistä liikennejärjestelyä koskevan päätöksen mukaisesti tai periä maksua siitä, että kunta asentaa päätöksen mukaiset merkit, kun työtä tehdään työstä vastaavan intressissä ja aloitteesta. Tilapäisistä liikennejärjestelyjä koskevat voimassa olevan lainsäädännön kohdat (teliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t) ovat osoittautuneet tältä osin puutteelliseksi ja epäselväksi, sillä ne sisältävät muun muassa viittauksen kumoutuneisiin kunnallisiin järjestyssääntöihin.



---

### Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle, 73 §

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan poliisi tai tienpitäjä voisi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen. Poistamisessa käytettävää menettelyä olisi tarpeen täsmentää esimerkiksi viittauksella hallintolain mukaiseen päätöksentekoon. Lainkohdassa tai perusteluissa tulisi myös kiinnittää huomiota vastaavaan järjestyslain (613/2003) säännökseen.

### Pituussuuntaiset merkinnät, 85 §

Esitysluonnoksen mukaan tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät olisivat keltaisia. Jos samanaikaisesti näkyisi sekä keltaisia että valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, olisi noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä. Tällä seikalla voi olla liikenneturvallisuutta parantava vaikutus työmaihin ja muihin vastaaviin liittyvissä tilapäisissä liikennejärjestelyissä.

### Tien tilapäinen sulkeminen ja työn tekeminen tiellä, 189 ja 190 §:t

Esitysluonnoksen ehdotus vastaa pääosin nykyisin voimassa olevaa lainsäädäntöä (tieliikenneasetus 182/1982, 49 ja 50 §:t). Tiellä tehtävään työhön liittyvää liikenteenohjausta ja tilapäisiä liikennejärjestelyjä koskevaa sääntelyä olisi kuitenkin tarpeen tarkentaa erityisesti ylempänä kohdassa Liikenteenohjauslaitteet mainituin tavoin, erityisesti yleisötaphtumien osalta.

Teiden kantavuuksien osalta yleisten töiden lautakunta toteaa esitysluonnoksesta seuraavaa:

### Akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa, 116 §

Esitysluonnoksessa sallitaan, kuten nykyisin voimassa olevassa ajoneuvoasetuksessa, ns. telikevyyden salliminen luistonestojärjestelmänä, mikäli siitä ei aiheudu tielle vahinkoa. Siltojen kansilla tätä ei kuitenkaan tulisi sallia. Helsingin siltatyypit ovat tämän osalta haavoittuvampia kuin muualla Suomessa.

Helsingissä on lisäksi runsaasti erilaisia maanalaisia rakenteita, muun muassa kansirakenteita, joiden kantavuus ei kestä painavia ajoneuvoja. Sallittujen ajoneuvomassojen kasvaminen voi tulevaisuudessa muodostua ongelmaksi varsinkin tilanteissa, joissa suuria jakelu- tai muita ajoneuvoja kuljetetaan tai pysäytetään kantavuudeltaan rajoitetuilla kaatuosuuksilla, esimerkiksi kevyen liikenteen väylien silloilla tai kansilla. Pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltämistä tällaisilla rakenteilla olisi siis tarpeen harkita.



14.03.2017

Ho/1

**Esittelijä**

osastopäällikkö  
Nea Kielenniva

**Lisätiedot**

Suvi Kokkonen, lakimies, puhelin: 310 39952  
suvi.kokkonen(a)hel.fi  
Antti Mäkinen, lakimies, puhelin: 310 39748  
antti.makinen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 HEL 2017-001879 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Lausuntoehdotus**

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

Kaupunginhallitus on pyytänyt yleisten töiden lautakunnan lausuntoa tieliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta 17.3.2017 mennessä. HE-luonnos on liitteenä 1.

**Esittelijä**

osastopäällikkö  
Nea Kielenniva

**Lisätiedot**

Suvi Kokkonen, lakimies, puhelin: 310 39952  
suvi.kokkonen(a)hel.fi  
Antti Mäkinen, lakimies, puhelin: 310 39748  
antti.makinen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 HEL 2017-001879 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano