



28.03.2017

Lsp/4

§ 165

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle tieliikennelain uudistuksesta

HEL 2017-001879 T 03 00 00

Hankennumero 5264_117

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelainsäädäntöön sisältää monia kannatettavia ja liikenneturvallisuutta parantavia uudistuksia.

Erityisesti liikennejärjestelmän seuraamusjärjestelmän uudistaminen luo paremmat edellytykset liikenneturvallisuuden edistämiseksi taajaman alueella. Automaattisen kameravalvonnan soveltamisala liikenteenvalvonnassa laajenee selvästi. Kiinnijäämisriskin merkittävä kohominen vaikuttaa ajokäyttäytymiseen ja sitä kautta turvallisuuteen. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että poliisilla on riittävät henkilöresurssit siirrettävien kameroiden kierrättämiseen ja automaattisen valvonnan avulla kerätyn aineiston käsittelemiseen.

Raitioliikenne laajenee lähitulevaisuudessa myös Helsingin ulkopuolelle. Raitioliikenteen liikennesääntöjen huomioiminen kokonaisuutena on positiivista. Kokonaisuudistus on myös monella tapaa selvä parannus pyöräilyn ja jalankulun olosuhteisiin.

Helsingissä ilmanlaatu on ajoittain huono tai jopa erittäin huono vilkasliikenteisessä ympäristössä. Terveystieteiden kannalta haitallisin kärkeiden hengittävien hiukkasten lähde on liikenteen aiheuttama katupöly. Alueellisen nastamaksun mahdollistava lainsäädäntö on tavoiteltavaa jo lähitulevaisuudessa ongelman ratkaisemiseksi. Askel oikeaan suuntaan on nastarengasvarustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ajon kieltävä liikennemerkki.

Määritelmät, suojatie, 2 §

Suojatien merkintätapaa on ehdotettu lakiluonnoksessa muutettavaksi siten, että jatkossa suojatie merkittäisiin sekä liikennemerkillä että tiemerkein.

Valtakunnallinen ohjeistuksen (mm. Kuntaliitto, Liikennemerkkien käyttö kaduilla) mukaan suojatiet merkitään nykyisinkin sekä liikennemerkillä



lä että tiemerkinällä. Talviolosuhteiden takia näin toimitaan pääsääntöisesti, mutta nykyinen lainsäädäntö jättää harkintavaltaa tienpitäjälle.

Helsingissä on noin 150 valo-ohjattua risteystä, joista suojatiemerkit poistettiin ennen-jälkeen tutkimuksesta saatujen tulosten perusteella 1990-luvun puolivälissä. Vaikutuksia selvitettiin ennakkoon poistamalla 11 valo-ohjatusta risteyksestä suojatiemerkit kesällä 1991. Vuosijaksojen 1986-1990 ja 1992-1994 välillä niissä ei tapahtunut kielteistä onnettomuuskehitystä, ja noin 1000 liikennemerkkiä poistettiin.

Nykyään tavoitteena on laajentaa jalankulkualueita, ja niiden kautta kulkee pyöräteitä. Liikennemerkkejä näihin usein kaupunkikuvallisesti herkkiin ja arvokkaisiin kohteisiin (mm. Kansalaistori) halutaan asettaa mahdollisimman vähän, mutta suojateitä on osoitettu harkitusti tiemerkinöillä. Jalankulkijan ja "ei moottoriajoneuvon" risteämiskohdissa tiemerkitä on ollut riittävä. Vastaavia jalankulkijan ja pyöräilijän risteämiskohtia ovat joukkoliikennepysäkit, joissa pysäkkikatokset muodostavat näkemäesteitä. Jalankulkijat on kaiteiden avulla ohjattu kauemmas katoksesta ja haluttuun pyörätien ylityskohtaan on jalankulkijoille ai-noastaan maalattu suojatie.

Autoliikenteen ja jalankulkijan risteämiskohtiin suojatiet merkitään liikennemerkillä ja tiemerkinällä osaa valo-ohjattuja suojateitä lukuun ottamatta. Esitysluonnosta tulisikin täsmentää niin, että suojatie on edelleen mahdollista merkitä joko tiemerkinällä tai liikennemerkillä taikka molemmilla.

Määritelmät, risteys, 2 §

Esitysluonnoksen mukaan risteyksellä tarkoitetaan samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet.

Joidenkin liikennemerkkien vaikutusalue on sidottu risteykseen. Epäselvää on, muodostuuko risteys, kun esimerkiksi kadulta jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen tullaan ajoradalle, tai miten määritellään erillisen raitiotien ja kadun risteäminen. Risteuksen määritelmää tulisikin täsmentää tai ainakin perusteluissa tulisi ottaa kantaa tavallisimpiin katuverkolla esiintyviin risteämistapauksiin. Tällä on erityisesti merkitystä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennemerkkien asettamiseen.

Yleiset nopeusrajoitukset, 10 §

Lainsäädäntötyön keskeisiä tavoitteita oli, että uusi tieliikennelaki huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan. Tienkäyttäjryhmistä heikoimmassa asemassa ovat jalankulki-



jat, erityisesti lapset ja liikuntarajoitteiset, ja pyöräilijät. Heitä on liikenteessä erityisen paljon taajamissa. Yleisen nopeusrajoituksen alentaminen taajamissa on ollut keskusteluissa jo vuosia. Valtiovallan taholta tulisi antaa selkeä viesti taajamaan sopivasta yleisestä nopeusrajoituksesta. Esitysluonnosta tulisi täsmentää niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusseikat. Liikennemerkkien vaihtamisesta aiheutuvien kustannusten tulisi olla liikenneturvallisuusseikkoihin nähden toissijainen kriteeri.

Kääntyminen, 23 §

Esitysluonnoksen 3 momentin mukaan risteyksestä saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja. Asetusta tieliikenteen liikennevaloista tulee tarkistaa tämän johdosta.

Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntyminen, 24 §

Esitysluonnoksen mukaan polkupyöräilijä saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Esitystä tulisi täsmentää niin, että polkupyöräilijä saa jatkaa oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa risteävän ajoradan yli.

Purku- ja lastaustoiminnot jalkakäytävällä ja pyörätiellä, 37 § 4 mom

Voimassa oleva tieliikennelaki sallii ajoneuvon pysäyttämisen jalkakäytävälle ja pyörätielle erityistä varovaisuutta noudattaen lyhyeksi ajaksi ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Nykyisessä laissa on monta epämääräistä ilmaisua. Tulkinnanvaraista on, mitä tarkoitetaan erityisellä varovaisuudella, kuinka lähellä pysäköintiin soveltuvan muun paikan tulee olla, mikä on kohtuuton tai kohtuullinen haitta jalan tai pyörällä kulkemiselle tai kuinka lähellä kuljettajan on pysyteltävä. Lisäksi on vaikeaa tulkita, milloin pysäytetyllä ajoneuvolla hoidetaan jakelua ja milloin se on vain muuten pysäköity. Nykyinen käytäntö ei ole toimiva, koska jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat jatkuvasti kiertämään jalkakäytävälle tai pyörätielle pysäytettyjä autoja.



Hallituksen esitysluonnos vastaa lähestulkoon nykyistä lakia tai jopa huonontaa jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa, koska kuljettajan velvollisuus pysytellä ajoneuvon läheisyydessä on poistettu.

Esitystä tulisi muuttaa niin, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta. Näin toimitaan jo mm. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Suomessakin kaupunkijakelu tulee hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta aina, kun se on mahdollista. Poikkeuksellisesti jakeluliikenteen paikat voidaan osoittaa jalkakäytävälle ja/tai pyörätielle esitysluonnoksen merkillä C43 (Kuormauspaikka) ja tiemerkinä M5 (Pysäyttämisrajoitus).

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä, 43 §

Esitysluonnoksen mukaan tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteessä. Pykälä on lähes saman sisältöinen kuin voimassa olevassa laissa. Nykyisen lain odotusarvot olivat suuret vuonna 2008 sen voimaan tullessa, mutta käytännössä se osoittautui harvoin tilanteisiin sopivaksi.

Esitysluonnoksen tekstiä tulisi täsmentää. Lain yksityiskohtaisissa perusteluissa mainitaan, että "Liikennekäytöstä poisto tarkoittaa väliaikaista poistamista, eikä ole kohtuullista kieltää tällaisten ajoneuvojen säilyttämistä kadulla." Kaikenlaiseen pidempiaikaiseen säilyttämiseen tulisi voida puuttua, on se sitten ajoneuvon väliaikaista poistoa liikennekäytöstä tai trailerin/ peräkärryn käyttöä pari kertaa vuodessa. Säilyttäminen on väärin säännöllisesti kadunvarsipaikkoja tarvitsevia kohtaan. Omistajan vastuulla on etsiä säilytykseen sopivat paikat muualta kuin yleisiltä alueilta.

Kävelykadulla ajaminen ja pysäköinti, 45 §

Kävelykadun ylittäminen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tulisi lisätä kävelykadun sääntöihin. Nykyisin se sallitaan lisäkilvellä.

Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt, 64 § 2 mom

Esitysluonnoksen mukaan pihakadulla, kävelykadulla ja pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa. Tässä on ristiriita pyöräkadun liikennesäännön kanssa.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen, 71 §

Esitysluonnoksen 2 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta. Muulle kuin maantielle ja edellä mainituille alueille merkit asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.



Selvitysten mukaan suuri osa kunnista, mukaan lukien Helsinki, antaa suostumuksensa liikennemerkkien asettamiseen kaupungin omien alueiden ohella vain yksityisille teille. Nykykäytännön mukaan kunnat eivät osallistu muiden yksityisten alueiden suunnitteluun eivätkä myönnä suostumuksia liikenteen ohjauslaitteen asettamiseen.

Esitysluonnoksen perusteluiden mukaan kunnan tulisi antaa suostumus sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen liikenteenohjauslaitteista riippumatta maa-alueen omistussuhteesta. Kyseisiä alueita olisivat mm. kauppojen, markettien, sairaaloiden ja virastojen pihat. Suostumuksen antaminen edellyttää hallintopäätöksen tekemistä. Kunta voisi esitysluonnoksen mukaan periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista.

Nykykäytännön laajentaminen on resurssi- ja kustannusmielessä kyseenalaista saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Hallintopäätös siirtää kuntien vastuulle yksityisten alueiden liikenteenohjausjärjestelyt. Hallintopäätösten määrän lisääminen on myös vastoin hallituksen norminpurkutalkoita.

Esitysluonnoksen perusteluissa mainitaan, että tieliikennelaissa säädetty liikenteenohjauslaitteet ovat tien tunnusmerkkejä. Niiden asettaminen muualle kuin tielle on kiellettyä. Asemakaavoissa on kuitenkin asuntorakentamiseen osoitetuilla tonteilla usein varattu alueen osia yleiselle jalankululle ja/tai pyöräilylle, joilla toisinaan on myös huoltoajo sallittu. Tämä tarkoittaa, että yksityisellä tontilla on tulevaisuudessa kahdenlaisia liikennemerkkejä; tieliikennelain mukaisia ja satunnaisia muunlaisia merkkejä. Osalle merkeistä vaaditaan kunnan suostumus, osalle ei. Tämä kehitys ei ole toivottavaa.

Esitysluonnoksen 4 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle liikenteenohjauslaitteen tallentamiseksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa säädettyyn tietojärjestelmään. Tarkoitus on hyvä ja kannatettava. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automattisessa ajamisessa, mutta alkuvaiheessa Helsingin valmiudet toimittaa tietoa järjestelmään ovat rajalliset ja pitkä siirtymäaika on tarpeen.

Liikenteenohjaus

Lausunnon antamista liikennemerkeistä, tiemerkinnoista ja liikennevaloista hankaloittaa se, ettei luonnosta Valtioneuvoston asetuksesta liikenteenohjauslaitteiden käytöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston tarkemmista määräyksistä ole käytettävissä. Kun tarvittavat luonnokset ovat käytettävissä, on jatkovalmistelussa vielä syytä täsmentää lausunnon liitteessä 1 kirjattuja asioita.



28.03.2017

Lsp/4

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Jouni Korhonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37080
jouni.korhonen(a)hel.fi
Lauri Kangas, projektipäällikkö, raitioliikenne, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Marko Mäenpää, toimistopäällikkö, liikennevalot, puhelin: 310 37339
marko.maenpaa(a)hel.fi

Liitteet

1 Tarkennuksia asetukseen liikenteenohjauslaitteiden käytöstä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistusta on odotettu pitkään. Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi sisältää monia kannatettavia uudistuksia, jotka edistävät liikenneturvallisuutta. Luonnos antaa edellytyksiä automaattisen kameravalvonnan laajentamiselle sekä selkeyttää raitioliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikennesääntöjä. Myönteistä on myös, että hengitysilman laatuun voitaisiin vaikuttaa paikallisesti kieltämällä ajo nastarenkailla varustetuilta moottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta uudella liikennemerkillä.

Helsingin kaupungin edustajat ovat osallistuneet uudistuksen valmisteluun ja tuoneet esiin muutostarpeita, joista osa kuitenkin puuttuu hallituksen esityksestä. Nykyiset purku- ja lastaustoimintoja koskevat säädökset ovat tulkinnanvaraisia ja huoltoajoneuvot ovat yleinen häiriö jalkakäytävillä. Esitysluonnos ei tuo ratkaisua ongelmaan. Helsinki korostaa, että purku- ja lastaustoimintojen mahdollistaminen jalkakäytävältä ja pyörätieltä on poistettava laista. Pysäyttäminen voidaan erikseen sallia liikennemerkillä, mikä on käytäntö muissa Pohjoismaissa.

Esitysluonnosta tulisi myös täydentää sisällyttämällä taajamamerkkiin 40 km/h-nopeusrajoitus. Jotta muutos vaikuttaa toivotulla tavalla ajoneuveuksiin ja turvallisuuteen, tarvitaan laajaa ja näkyvää viestintää. Tieliikennelain kokonaisuudistus saa osakseen paljon huomiota, joten muutos kannattaa tehdä sen yhteydessä.



Luonnos sisältää ehdotuksia, jotka eivät tue hallitusohjelman tavoitetta purkaa normeja. Yleisesti liikenteeseen käytettyjen kauppojen, sairaaloiden ym. yksityisten piha-alueiden liikennemerkit tulisi luonnoksen mukaan hyväksyttävä kunnalla. Vaikka kunta voisi ehdotuksen mukaan periä luvista maksun, Helsinki ei pidä käytäntöä kustannustehokkaana eikä mielekkäänä. Helsinki ei myöskään kannata säännösmuutosta, jonka mukaan suojatie tulisi aina merkitä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoilla. Tämä lisäisi liikennemerkkien määrää turhaan, koska tutkitusti tiemerkit riittää hyvin esimerkiksi liikennevalojen yhteydessä ja pyörätien ylityskohdissa.

Kunnan tehtäväksi määrättäisiin myös liikenteenohjauslaitteiden tallentaminen Liikenneviraston tietojärjestelmään. Tieto on pitkällä aikavälillä hyödyksi muun muassa automaattiselle liikenteelle, mutta toistaiseksi Helsingin valmiudet tuottaa tietoa järjestelmään ovat rajalliset ja pitkä siirtymäaika on siksi tarpeen.

Esittelijän perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö sisältää hallituksen esitysluonnoksen uudeksi tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Uudella lainsäädännöllä toteutettaisiin hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi.

Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämisestä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkeistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä. Lakimuutoksen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi, joka ylläpitää ja edistää liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta, vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti sekä mahdollistaa tieliikenteen automaatiota. Esitysluonnoksen reunaehtoina ovat kansainväliset tieliikenteen sopimukset ja Euroopan unionin lainsäädäntö.

Tieliikennelain keskeisiksi ehdotuksiksi esitysluonnoksessa on mm. nostettu:

- Suojatien määritelmä uudistettaisiin. Suojatie olisi merkittävä sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoilla. Merkinnät parantavat suojatien havaittavuutta kaikkien tienkäyttäjien kannalta.



- Raitiovaunun kuljettamisen sääntöjä täsmennettäisiin. Raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku. Suojatiellä raitiovaunun kuljettajan olisi kuitenkin annettava jalankulkijalle esteetön kulku. Pihakadulla tai kävelykadulla raitiovaunun nopeus olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa. Raitiovaunua kuljetettaessa noudatettavat ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät säännöt on erikseen lueteltu.
- Pyöräillä voisi yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä.
- Hajallaan olevat ajoneuvon väistämissäännöt koottaisiin yhteen pykälään. Uusi sääntö olisi se, että jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä jalankulkijaa, pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä.
- Ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin, jos se tapahtuisi muita tienkäyttäjiä vaarantamatta ja haittaamatta. Sääntö sujuvoittaisi pysäköintiä kaupunkien keskuksissa.
- Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi keskeinen toimija liikenteenohjausjärjestelmässä. Virasto voisi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä ja voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä liikenteen ohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.
- Päätöksentekoa liikenteenohjauslaitteista tarkennettaisiin. Ohjauslaitteista päättäisi maantielle tienpitoviranomainen. Kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle laitteesta päättäisi kunta sekä muulle kuin edellä mainitulle tiealueelle muu tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen.
- Pysyviä liikenteenohjauslaitteita koskeva päätös olisi toimitettava Liikennevirastolle ohjauslaitteita koskevan paikkatiedon tallentamiseksi. Avoin tieto mahdollistaa optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa.
- Joukkoliikenneopastin olisi uusi liikennevalo-opastin. Raitiovaunuille tarkoitettu valkoista valoa näyttävä liikennevalo-opastin laajennettaisiin koskemaan myös linja-autoja.



28.03.2017

Lsp/4

- Polkupyöräopastimen ulkonäköä muutettaisiin niin, että opastimen valoaukossa olisi polkupyöräsymboli.
- Uusia kiello- ja rajoitusmerkkejä olisivat mm. nastarenkaiden käytön kiello ja lastauspaikka.
- Ajosuunnassa vasemmalla puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta lievennettäisiin.
- Sääntömerkeissä linja-auton pysäkkimerkit yhdistettäisiin. Pyöräkatu olisi uusi liikennemerkki. Pyöräkadulla autoilijan tulisi muun muassa sovittaa nopeutensa pyörien liikenteen mukaiseksi.
- Opastusmerkeissä suunnistustaulujen ja muiden opastusmerkkien ulkonäköä tarkistettaisiin sekä määriteltäisiin uusia tauluvaihtoehtoja niin auto- kuin polkupyöräliikenteelle.
- Uusi lisäkilpi olisi muun muassa sähkökäyttöisen ajoneuvon lataukseen tarkoitettu paikka.
- Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi aina käytettävä aina kärkikolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie.
- Pyörätien jatke merkittäisiin tiemerkinä vain, kun autoilija olisi väistämismuuttainen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi liikenneturvallisuusmielessä mielessä tärkeä väistämismuuttamisen ymmärrettävyyden kannalta. Muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely saataisiin tukemaan paremmin toisiaan.
- Uusi tiemerkinä olisi mm. risteysruudutus, jolla pyritään vähentämään risteyksen tukkoon ajamista.
- Tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä uudistettaisiin. Rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn liittyvästä järjestelmästä luovutettaisiin ja säädettäisiin uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu, järjestelmiseen.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 17.3.2017 mennessä.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö



28.03.2017

Lsp/4

Reetta Putkonen

Lisätiedot

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

Lauri Kangas, projektipäällikkö, raitioliikenne, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi

Marko Mäenpää, toimistopäällikkö, liikennevalot, puhelin: 310 37339
marko.maenpaa(a)hel.fi

Liitteet

1 Tarkennuksia asetukseen liikenteenohjauslaitteiden käytöstä

Oheismateriaali

1 HE eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi
2 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.2.2017

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano