

Lausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys 17/2020 eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Yleistä

Pidämme valtaosaa muutosehdotuksista hyvin perusteltuina ja tervetulleina. Lausunnossamme käsittelemme muutamia pyöräliikenteen kannalta olennaisimpia.

Olemme kuulleet, että johtuen korona-tilanteesta olisi harkittu tieliikennelain voimaantumisen siirtämistä.

Pyöräliitto näkee ehdottoman tärkeänä, että tieliikennelaki astuu voimaan suunnitellusti 1.6.2020.

Lakia koskeva viestintä ja muut toimenpiteet ovat jo olleet kuukausia käynnissä ja ne on suunniteltu alkuperäisen aikataulun mukaan. Vähentyneet liikennemäärät tekevät muutosten käyttöönotosta vielä helpompia.

Pyörätien kaksisuuntaisuuden merkitsemisen siirtymäjaksi kaksi vuotta seitsemän sijaan

Hallituksen esitys: 195 § Siirtymäsäännökset: "Kaksisuuntainen pyörätie tulee osoittaa liitteen 3.2 kohdassa B5 ja liitteen 3.4 kohdassa D5 säädetyllä tavalla seitsemän vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta."

Pitkää siirtymäaikaa perustellaan tienpitäjien kustannuksella. Pyöräliitto näkee, että kustannuspeikkoo on liioiteltu ja pitkän siirtymäajan aiheuttaman epäselvyyden vaikutusta aliarvioitu. **Esitämme siirtymäajaksi kahta vuotta.**

Kun pyörätien jatkeen merkitseminen tuli tieliikenneasetukseen 2010, sillä annettiin 7 vuoden siirtymäaika vuoden 2017 loppuun. Vieläkään kaikkia pyörätien jatkeita ei ole merkitty asetuksen mukaisesti. Samaa virhettä ei pidä toistaa näin merkittävän asian kohdalla ja antaa tienpitäjien "unohtaa" asiaa vuosien saatossa kuten pyörätien jatkeen kanssa kävi.

Jos lisäkilpien merkitseminen kestää vuosikautia, tiellä liikkujat eivät voi tietää mikä pyörätie on kaksisuuntainen ja mikä yksisuuntainen. Tämä on merkittävä turvallisuus- ja sujuvuusongelma.

Tarvittavien lisäkilpien määrä on suuri, mutta toisaalta on niin tienpitäjienkin määrä. Yksittäisen kunnan kohdalla kustannus on siis varsin matala. Lisäkilpi on myös itsessään hyvin edullinen. Ja vaikka Kuntaliitto on asiaa vastustanut, niin moni Kuntaliiton jäsen ei pidä asiaa ongelmallisena.

Ja on hyvä muistaa muutoksen tarkoitus: Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kuntien ohjaaminen suunnittelemaan parempaa ja turvallisempaa pyöräilyinfraa. Pyörätieverkon käyminen läpi ja miettiminen mitkä pyörätiet ovat kaksisuuntaisia ja mitkä yksisuuntaisia tulle kunnille tarpeeseen.

Kahden vuoden siirtymäaika on varsin kohtuullinen ja sillä epäselvää siirtymäaikaa saadaan lyhennettyä.

§5 turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettaminen

Hallituksen esitys: “Sen lisäksi pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennakoitavissa tilanteissa. Voimassa olevan 2 momentin mukaan pysäyttäminen on tehtävä ennalta arvattavissa tilanteissa. Muutos korostaisi sitä, että liikennettä tulee pyrkiä ennakoimaan, ei arvaamaan, mitä liikenteessä voi mahdollisesti olla tulossa.”

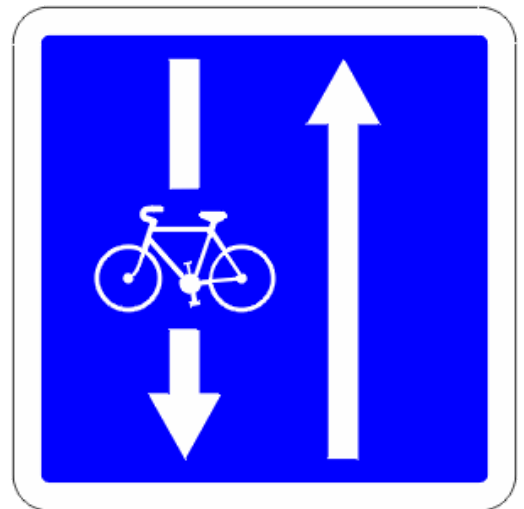
Pidämme tätä muutosta erinomaisena ja hyvin oleellisena. Toivottavasti muutos näkyy myös oikeuskäytännössä tulevaisuudessa ja lisää tienkäyttäjien varovaisuutta.

Pyöräliikenteen kaksisuuntaisuuden merkitseminen yksisuuntaisella kadulla

Laissa on nyt esitetty, että yksisuuntaisilla kaduilla, joilla sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne käytetään lisäksi lisäksi sekä moottoriajoneuvoliikenteen suuntaan että kiellettyyn ajosuuntaan.

Ehdotamme, että lakiin lisätään liikennemerkki, jolla pyöräilyn kaksisuuntaisuutta voidaan korostaa ja näin vähentää liikenteen aggressioita, joita on ollut [jonkin verran vastaavilla kaduilla Ruotsissa](#).

Ehdotamme, että liikennemerkissä otetaan mallia Ranskasta, jossa on käytössä kuvan mukainen merkki yksisuuntaista katua ajaville.



48 § Suuntamerkki

Hallituksen esitys: “Suuntamerkin on oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se on annettava hyvissä ajoin ennen 1 momentissa tarkoitettua toimenpidettä. Suuntavalaisimella annetun suuntamerkin tulee kestää toimenpiteen ajan.”

Pykälään tehty muutos on erittäin hyvä. Aiemmassa versiossa pyöräilijän olisi pitänyt näyttää suuntamerkkiä kädellään koko toimenpiteen ajan. Tämä olisi ollut esimerkiksi liukkaalla kelillä vaarallista ja mahdotonta osalle pyörällä liikkuvilla (esim. lapset ja ikäihmiset).

164 § Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Pykälään tehdyt tarkennukset ovat erittäin hyviä. Nyt pyöräilijän kaikki lain rikkomisesta aiheuttavat saman liikennevirhemaksu. Tämä selkeyttää asiaa ja helpottaa asiasta viestintää.

Liikennemerkin B7 muutokset

Hallituksen esityksestä kohtaan on lisätty erittäin järkevä momentti: “Liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa merkillä voidaan kuitenkin osoittaa pyörätien jatke, jota ei ole rakenteellisesti korotettu.” Pidämme muutosta tienpitäjien näkökulmasta hyvänä ja tämä helpottaa liikennemerkin B7:n (kuvassa) käyttöä. Muissa kuin liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä merkkiä voi käyttää vain korotettujen pyörätien jatkeiden kanssa.



Polkupyöräopastin kääntyvälle pyöräliikenteelle

Lakiin on nyt lisätty kääntyvän pyöräliikenteen opastimen valoaukkoon malli, jossa valoaukkoon tulee sekä pyörän kuva että nuoli (kuvassa sama opastin Saksasta). Tämä on erinomainen lisäys ja selkeyttää valo-opastimia risteyksissä. Muutoksen ansiosta pyöräilijöiden valo-opastimien sekoittuminen moottoriajoneuvoliikenteen toisio-opastimiin vähenee.



Muutostarve tulevaisuudessa: Taajamien yleisnopeudeksi 30 km/h

Suomessa on voimassa 50 km/h yleisrajoitus taajama-alueilla. Kuitenkin yleisin nopeusrajoitus taajamissa on 40 km/h. Vain 18 % taajamien kaduista on nopeusrajoitukseltaan 50 km/h ja 13 % katuverkosta on 30 km/h nopeusrajoitukset. Lain määräämä taajamanopeus on harvinainen. Tämä hämmentää ajoneuvon kuljettajaa, aiheuttaa virheellisiä mielikuvia sopivasta ajonopeudesta ja aiheuttaa liikenneturvallisuusriskejä.



Yleisrajoituksen laskeminen ei automaattisesti alentaisi nopeusrajoituksia kaikilla kaduilla, vaan jatkossakin voitaisiin asettaa korkeampi nopeusrajoitus erillisellä liikennemerkillä.

Valtaosa onnettomuuksista taajamissa

Valtaosa liikennevahingoista tapahtuu taajamissa¹. Vuosina 2010-2014 taajama-alueilla liikenneonnettomuuksissa kuoli yhteensä 247 henkilöä. Luvusta on poistettu sairaskohtausten sekä tahallisten tekojen osuus. Kuolleista 59 %, eli 145 ihmistä, oli kävelijöitä tai pyöräilijöitä, joilla ei törmäystilanteissa ole auton kuorta suojanaan².

Erityisesti iäkkäämmät jalankulkijat ja pyöräilijät ovat haavoittuvaisia. 57 % mainituista kuolonuhreista oli yli 65-vuotiaita. Tämä on suhteettoman paljon siihen nähden, että tähän ikäryhmään kuuluu alle 20 % väestöstä, ja he kulkevat jalan ja pyörällä vähemmän ja lyhyempiä matkoja kuin nuoremmat³.

30 km/h yleisrajoitus on tehokkain tapa lisätä lasten turvallisuutta liikenteessä

30 km/h rajoitusalue on lapsille jopa 5 kertaa turvallisempi kuin 50 km/h rajoitusalue. Kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2015 30km/h rajoitusalueilla 1 000 tiekilometriä kohden yli kolme kertaa vähemmän kuin 40 km/h alueilla ja yli neljä kertaa vähemmän kuin 50 km/h rajoitusalueilla.⁴ EU-parlamentti suosittelee onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjärühmien – lasten, ikääntyneiden ja vammaisten – suojelemiseksi 30km/h nopeusrajoituksen käyttöönottoa asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä sellaisilla kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa.⁵ YK:n lasten oikeuksien julistus, EU:n perustamisasiakirjan 25. artikla ja vammaisia koskeva yleissopimus tulisivat täytetyiksi liikenteen osalta säätämällä yleisnopeusrajoitukseksi 30 km/h.

30 km/h edistäisi joukkoliikenteen toimivuutta

Alhaisempi nopeusrajoitus parantaa linja-autoliikenteen luotettavuutta tuottamalla tasaisemman matkanopeuden ja parantamalla sen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden. Joukkoliikenteen nopeudelle nopeusrajoitusta tärkeämpiä asioita ovat valo- ja kaistaetuudet.⁶

¹ Vakuutusyhtiöiden vuosina 2010-2014 maksamat korvaukset

² [Onnettomuusinstituutin taajamaraportti 2016](#)

³ [Henkilöliikennetutkimus](#), Liikennevirasto 2012

⁴ Lasten liikenneturvallisuus Helsingissä, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2011:5

⁵ Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 17.2.2017

⁶ [Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista](#) Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 17.4.2012

30 km/h vaikuttaisi vain vähän yksityisautoilun nopeuteen kaupungeissa

Henkilöautoliikenteen matka-aikoihin vaikuttavat pitkälti liikenteen määrä ja liikennevalo järjestelyt. Helsingissä ruuhkaisilla kaduilla viiveiden eli pysähdysten (valot, ruuhka) osuus matka-ajasta on noin 20–40 %, mutta vähemmän ruuhkautuneilla katuosuuksilla vain muutamia prosentteja. Helsingissä nopeusrajoitusten alentamisella ei todettu olevan merkittävää vaikutusta väylien välityskykyyn tai autoliikenteen matka-aikaan.⁷

30 km/h vähentäisi päästöjä ja melua

Tasaisemmasta ajotavasta johtuen typenoksidi- ja CO₂ -päästöt ovat 30 km/h alueella n. 25 % alhaisemmat kuin 50 km/h nopeudella. Katupölyn syntyminen vähenee kiihdytysten vähentyessä. Katupöly myös leviää sitä tehokkaammin, mitä nopeammin ajetaan.⁸

Asia on merkittävä: ilmansaasteisiin kuolee Suomessa 1800 ihmistä vuosittain.⁹

Keskinopeuksien laskeminen 10–20 km/h vähentää melutasoa 2–4 dB raskaiden ajoneuvojen määrästä riippuen. Kolmen desibelin aleneminen melutasossa vastaa karkeasti ottaen liikennemäärän vähenemistä puoleen.¹⁰

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi

⁷ [Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista](#) Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 17.4.2012

⁸ [Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista](#) Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 17.4.2012

⁹ <https://www.thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/ilmansaasteet>

¹⁰ [Selvitys nopeusrajoitusten tarkistamisen vaikutuksista](#) Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 17.4.2012