Tieliikennelain kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintävaliokunta 20.3.2018



Otso Kivekäs, Pyöräliitto ry, toiminnanjohtaja

Pyöräliitto

Pyöräliitto ry (Cykelförbundet rf) on kaikkien suomalaisten pyöräilijöiden etujärjestö. Liitto edistää pyöräilyä erityisesti liikennemuotona sekä toimii pyöräilijöiden valtakunnallisena edunvalvojana. Liitossa on noin 3000 henkilöjäsentä ja määrä kasvaa vuosittain n. 20 %.



Helsinki
Hämeenlinna
Joensuu
Jyväskylä
Järvenpää
Kirkkonummi
Kotka
Kuopio
Lappeenranta
Lohja
Mikkeli
Oulu
Porvoo
Rovaniemi
Tampere
Turku
Vaasa

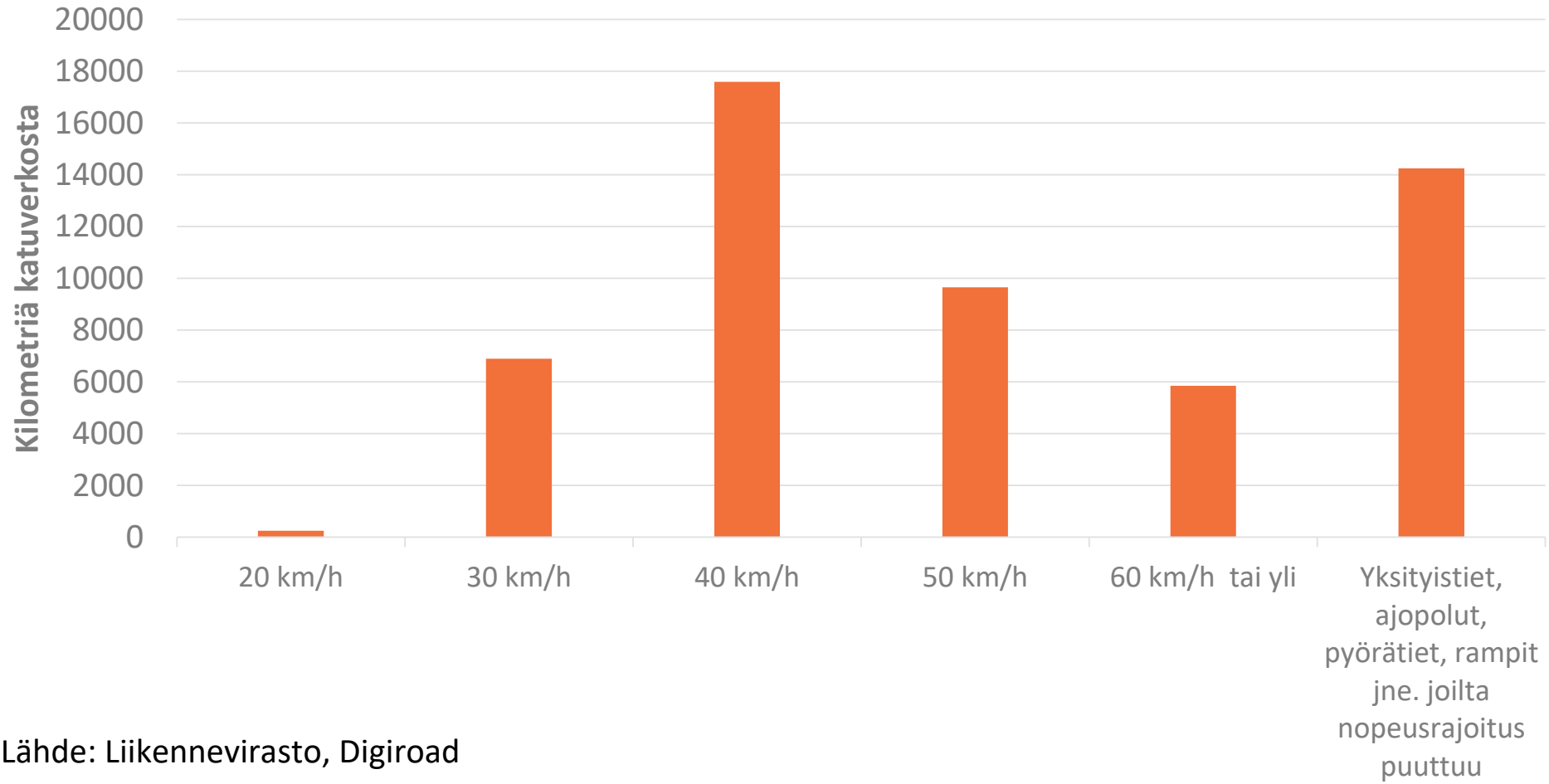


30 km/h kotikadulle

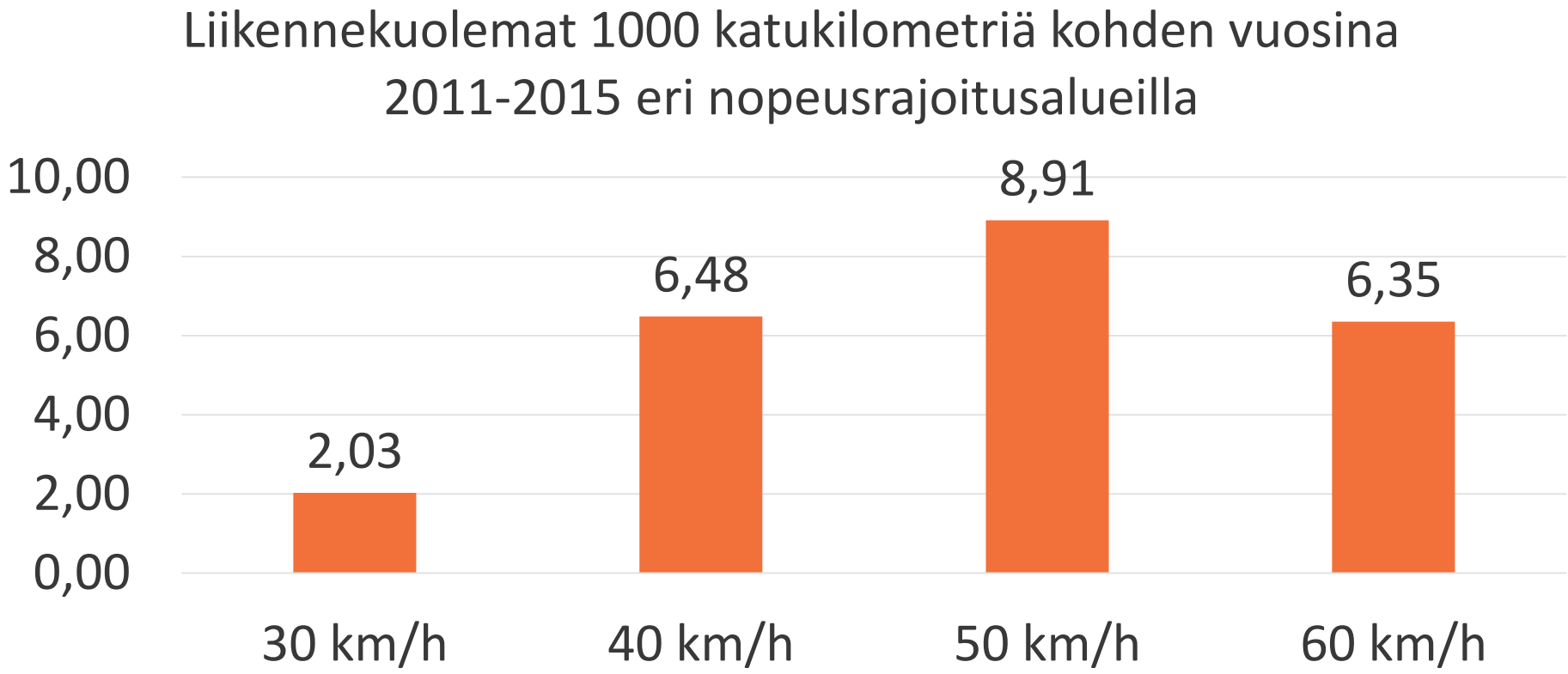
9 § Yleiset nopeusrajoitukset

“Taajaman ulkopuolella ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 80 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Taajamassa ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 50 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.”

Nopeusrajoitukset taajamissa nyt

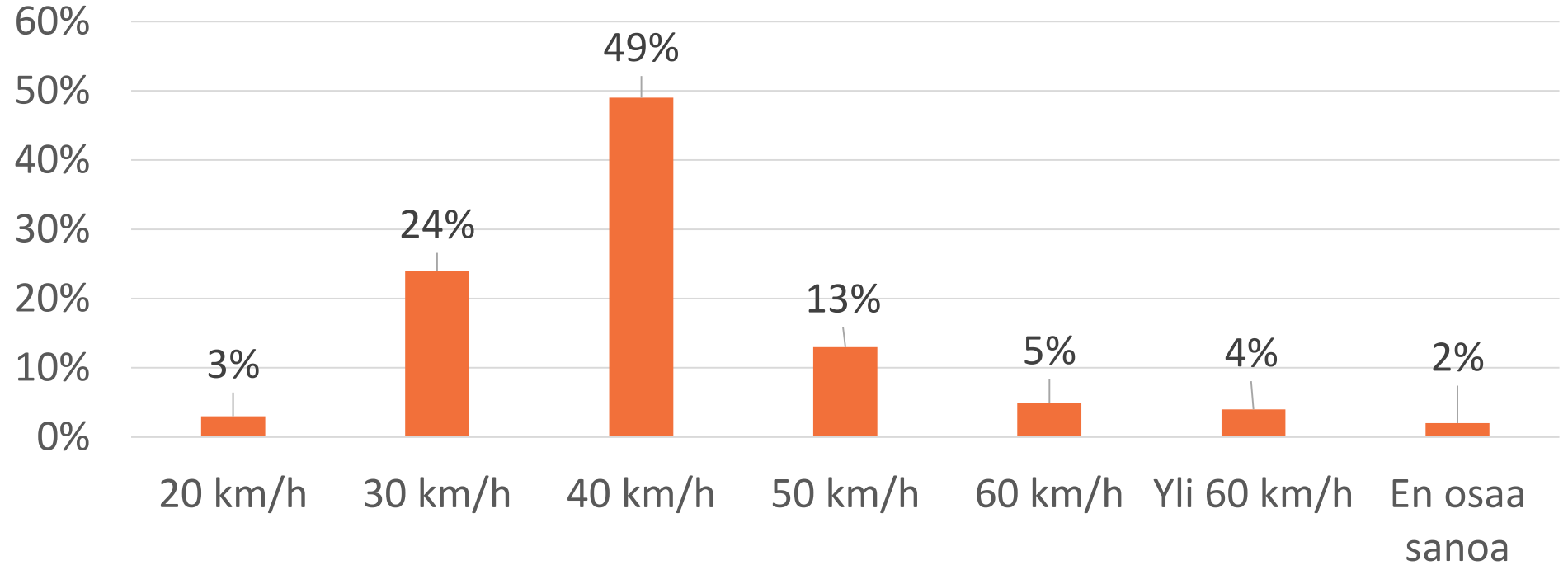


Lähde: Liikennevirasto, Digiroad



Lähteet: Liikenneviraston Digiroad, 2017. Ja Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri. Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI, 2017.

Suomalaisten mielipide: Mikä olisi mielestänne sopiva nopeusrajoitus omalle kotikadullenne tai -tiellenne?



Lähde: Pyöräliiton Taloustutkimuksella teettämä kysely, marraskuu 2017. Virhemarginaali noin ±3 prosenttiyksikköä.

Uudistetut nopeusrajoitukset kartalla



Jos 30 km/h olisi yleisrajoitus taajamissa



- Suunnittelijan pitäisi perustella miksi tehdään yli 30 km/h kotikatuja.
- Edelleen osalla väylistä olisi korkeampi rajoitus.
- Ei vaikuttaisi merkittävästi moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen, koska osa liikennevaloista voitaisiin poistaa.
- Joukkoliikenteen luotettavuus paranisi (lähde Helsingin kaupunki).
- Alentaisi nopeuksia todellisuudessakin: Tampereella pelkkä nopeusrajoituksen alentaminen 40 -> 30 km/h laski keskinopeuksia 2-5 km/h (lähde: Tampereen nopeusrajoituspolitiikka)

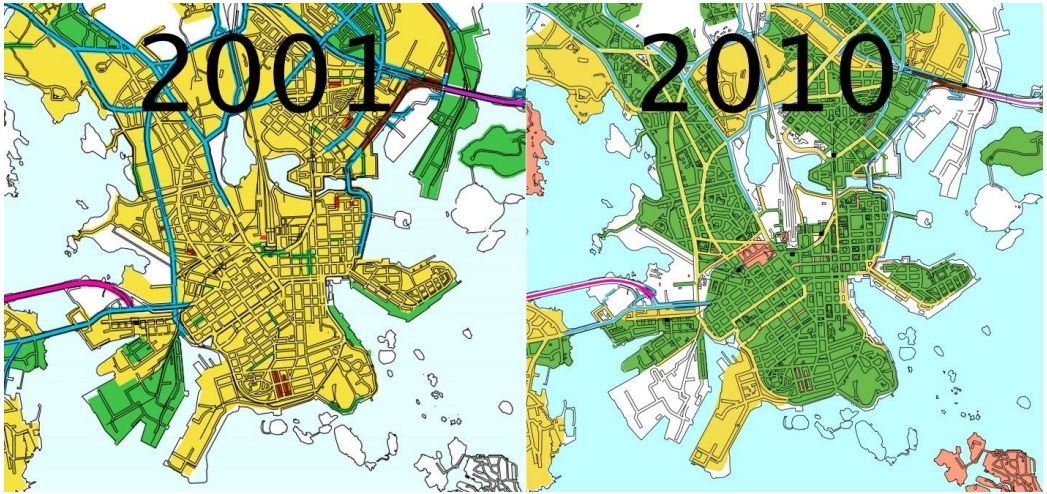
Jos 30 km/h olisi yleisrajoitus taajamissa

- Kävelevien ja pyöräilevien lasten onnettomuusriski on 40 km/h ja 50 km/h -rajoitusalueilla on 3–5-kertainen verrattuna 30 km/h -rajoitusalueisiin (Lähde: Lasten Liikenneturvallisuus Helsingissä).
- Vaikuttaisi liikennekäyttäytymiseen ja ajatukseen sopivasta nopeudesta kotikaduilla.
- Vähentäisi päästöjä 25 % tasaisemman ajotavan vuoksi Lähde: Helsingin kaupunki.
- Rauhoittaisi liikennettä ja mahdollistasi ajoradalla pyöräilyn. Tarve erilliselle pyöräinfralle vähenisi.
- Keskinopeuksien laskeminen 10–20 km/h vähentää melutasoa 2–4 dB. Sama vaikutus jos liikennemäärä vähenee puolella. Lähde: Helsingin kaupunki.

30 km/h suosittelevat niin EU kuin YK

- TLL:n perustelutekstit: “Onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjäryhmien suojelemiseksi (EU) parlamentti suosittelee 30 kilometrin nopeusrajoituksen käyttöönottoa asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä sellaisilla kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa.” (s. 17).
- Lain perusteluteksteissä (s. 40) nostetaan myös esiin YK:n lapsen oikeuksien julistus sekä EU:n peruskirjan 25 artikla joka korostaa ikääntyneiden oikeuksia sekä vammaisia koskevan yleissopimuksen:
  ”Ikääntyneiden henkilöiden erityissuojelu tieliikenteessä perustuu samoihin tosiasiallisen tasa-arvon turvaamisen tavoitteisiin kuin lastenkin suojelu. Ikääntyneiden henkilöiden liikkuminen on usein hitaampaa ja epävarmempaa kuin muiden tienkäyttäjien.”

Case Helsinki





Vihreä 30 km/h
Keltainen 40 km/h
Sininen 50 km/h

Muutosehdotus 9 § Yleiset nopeusrajoitukset

“Taajamassa ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on **30** kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.”



E21-E28 -liikennemerkkeihin nopeusrajoitus näkyviin
Taajama-, taajama päättyy-, pihakatu-, kävelykatu ja pyöräkatu liikennemerkkeihin lisätään nopeusrajoitustieto. Tällöin nopeusrajoitus ei jää kenellekään tienkäyttäjälle epäselväksi ja merkin vaikutus voimistuu.

Pyöräilijän kypäräsäännös



92§ Suojakypärä

”Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.”

Suositukset eivät kuulu lainsäädäntöön

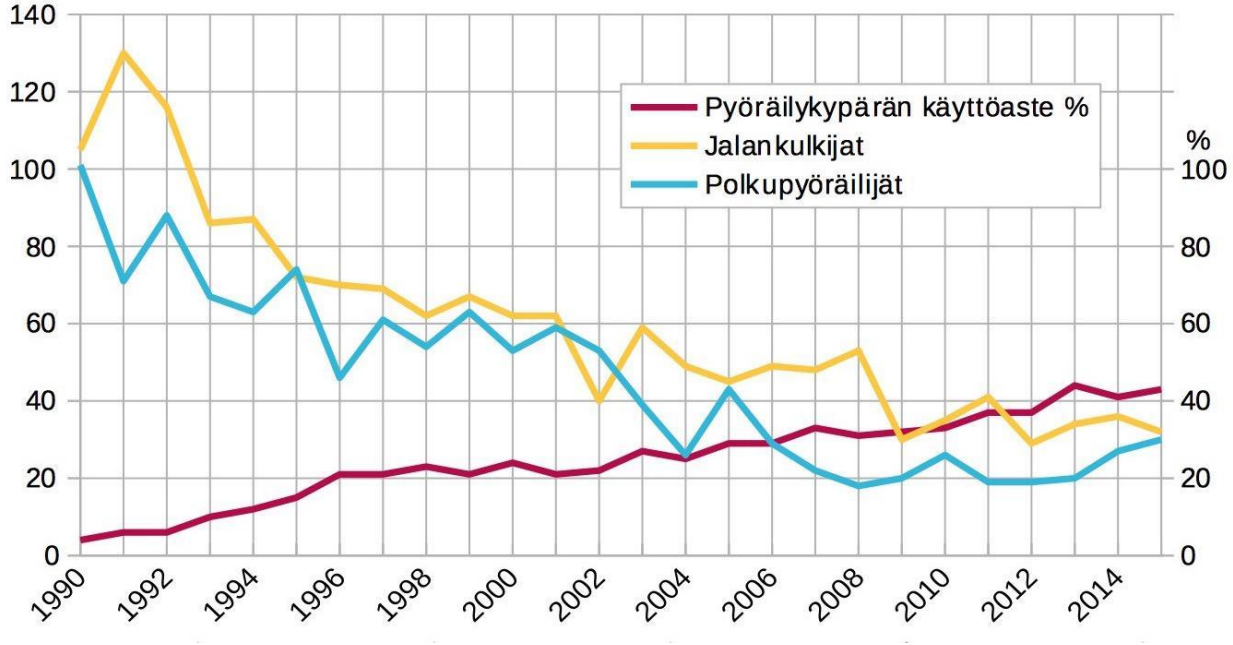
- Laki ei liioin ole ohje, ei suosituskaan. Laki sallii, oikeuttaa tai velvoittaa. Lakiin ei saa ottaa ”säännöksiä” asioista, jotka ovat itsestään selviä tai joilla ei muuten ole minkäänlaista oikeudellista merkitystä.
- Perustuslakivaliokuntakin on lausunnossaan (PeVL 37/2006 vp) todennut, että yleensä ei ”ole soveliasta hyväksyä lain tai minkään muunkaan säädöksen muodossa” ”oikeudelliselta velvoittavuudeltaan” ”heikkoja tai velvoittavuutta kokonaan vailla olevia yleisiä säännöksiä”.
- Esimerkiksi tieliikennelakiin (267/1981) vuonna 2002 otetulla säännöksellä siitä, että ”polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää”, ei ole oikeudellista velvoittavuutta. […]

- Lähde: http://lainkirjoittaja.finlex.fi/24-lakikieli/24-2/

Pykälän poisto pakkoa parempi

- Vaihtoehdot: pakko tai pykälän poisto.
- Pakko: vähentää pyöräilyä, romuttaa kaupunkipyöräjärjestelmien suosion ja vähentää pyöräilijöiden vammoja pyöräilyn vähentyessä.
- Koska kypäräsäännös on nykyäänkin vain suositus, on epätodennäköistä, että kovin moni jo kypärää käyttävä lopettaisi kypärän käytön vain siksi, että laki ei enää ottaisi asiaan kantaa.
- Norjassa kypärää käytetään Suomea enemmän vaikkei siellä ole lainsäädännössä asiasta mainintaa. Käyttöä lisätään markkinoinnilla ja viestinnällä.
- Tutkijalautakuntien raporttien mukaan vuosina 2009-2015 pyöräillessä kuolleista 2,4% olisi “varmuudella” pelastunut kypärää käyttämällä. “Todennäköisesti” olisi pelastunut 9 % ja “mahdollisesti” 18 %.

Kypärän lisääntynyt käyttö ei näy kuolemien vähentymisenä



Lähde: Tieliikenteessä kuolleet jalankulkijat ja polkupyöräilijät sekä pyöräilykypärän käyttöaste. Tilastokeskus ja Liikenneturva.



Pyörätielle ja jalkakäytävlle pysähtyminen ja pysäköinti

37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

- ”Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä: 1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta;”
- ”…ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.”


ROYAL


L BAR
L BAR
Fanta
30




posti

Pyörätie- ja jalkakäytävä pysäyttämiskielto selkeämmäksi

- Lukuisat poikkeukset tekevät säädöksestä mahdottomaksi valvoa.
- Auto jalkakäytävällä tai pyörätiellä aiheuttaa vaaraa ja estää liikuntarajoitteisten liikkumista. Sen lisäksi se haittaa jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta.
- Ehdotettu muotoilu vähentää kestävien liikennemuotojen houkuttelevuutta ja jarruttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Yksi ongelma on se, ettei kuormausta voida tehdä maksullisilta pysäköintipaikoilta, sillä siitä voi saada sakot – pyörätiepysäköinnistä ei.

§37 pykälän muutosehdotukset

- Poistetaan pyörätie- ja jalkakäytävä pysähtymisen salliva momentti kokonaan.
- Sallitaan jakeluliikenteen ja ammattimaisen huoltoajon käyttää maksullisia pysäköintipaikkoja ilmaiseksi kuormausta varten enintään 15 minuuttia kerrallaan vastaavasti kuin 39 §-pykälässä sallitaan takseille "Maksulliselle pysäköintipaikalle saa pysäyttää myös taksin tai invataksin maksua suorittamatta liikkumisesteisen ottamista tai jättämistä varten.”
- Erillisellä liikennemerkillä jalkakäytävälle ja pyörätielle pysähtyminen voidaan sallia.
- Poistetaan liikennemerkin *C37 Pysäyttäminen kielletty* kuvauksesta ”Merkki ei koske tässä laissa sallittua pysäyttämistä jalkakäytävälle, pyörätielle, linja-auton pysäkille ja raitiovaunun pysäkille” jalkakäytävä ja pyörätie.