

Pyöräliitto ry:n lausunto tieliikennelain kokonaisuudistuksesta

Otso Kivekäs, toiminnanjohtaja

Pyöräliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitys on kokonaisuutena tervetullut uudistus ja sisältää lukuisia selkiytyksiä ja tärkeitä täydennyksiä nykylakiin. Siinä on kuitenkin myös merkittäviä parannustarpeita.

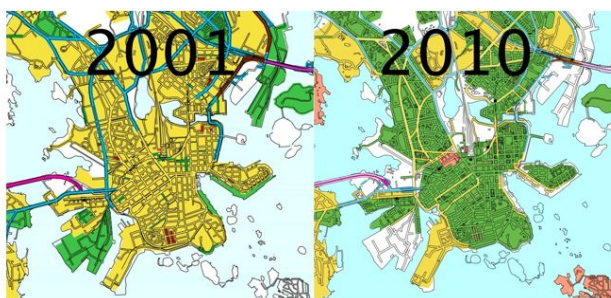
Taajamanopeusrajoitus 30km/h

Hallituksen esityksessä (9§2) taajama-alueen yleisrajoitus on edelleen 50km/h. 82% taajama-alueiden kaduista ja teistä on kuitenkin jo nyt nopeusrajoitukseltaan tätä alempi ja vain 18% 50km/h tai nopeampi. Taajamien rajoituksilla on väliä, koska 80% onnettomuuksista tapahtuu taajamissa. Liikenneturvallisuuden kannalta tärkein yksittäinen toimi on taajamien nopeusrajoitusten alentaminen, valtaosa suomessa tapahtuneesta kävelijöiden ja pyöräilijöiden kuolemien vähentymisestä selittyy sillä.

Tampereella on siirrytty koko kaupungin 30km/h-alueeseen, josta poikkeuksen muodostavat pääkadut. Helsingissä vastaava ehdotus on käsittelyssä.

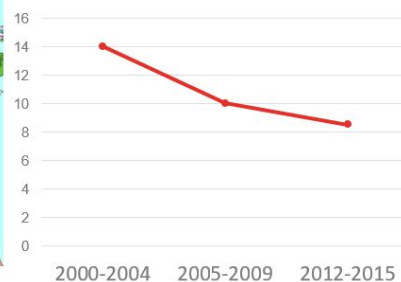
Pyöräliiton mielestä taajamanopeusrajoitukseksi tulisi määrätä 30km/h. Pääkaduilla ja taajamien läpi kulkevilla maanteilla voidaan nopeusrajoitus osoittaa merkillä tätä korkeammaksi. Tähän liittyvä vaiva on vähäinen verrattuna liikenneturvallisuushyötyyn.

Case Helsinki



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

Liikennekuolemat Helsingissä



Pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä

Esityksessä (37§4) moottoriajoneuvon pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle on sallittu monimutkaisten ehtojen vallitessa. Nykyinen säädös ei käytännössä mahdollista tehokasta valvontaa, koska pysäköinninvalvojan tulisi tietää, mitkä olosuhteet valitsivat ajoneuvoa pysäytettäessä. Kaupunkien keskustoissa vallitsevaksi kulttuuriksi on muodostunut, että jakeluautot pysäytetään lähes aina jalkakäytävälle tai pyörätielle - yleensä nykylainkin vastaisesti, mutta valvonta ei käytännössä onnistu. Erityinen ongelma on, että pysäyttämiseen ei käytetä maksullisia parkkiruutuja, koska siitä voi saada sakon, toisin kuin jalkakäytävälle pysäyttamisestä.

Pyöräliiton mielestä ensisijaisesti tulisi kieltää moottoriajoneuvon pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä, ellei sitä erikseen liikennemerkillä sallita. Tämä vastaa muiden pohjoismaiden käytäntöä. Vähintäänkin tulisi mahdollistaa jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäyttämisen kieltäminen erillisellä liikennemerkillä, esimerkiksi lisäkilvellä pysäköintikieltoon tai pysäyttämiskieltomerkkiin.

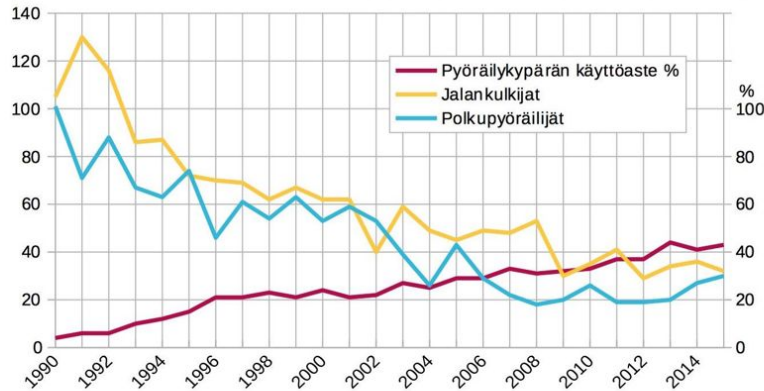
Lisäksi tulisi sallia jakeluliikenteen ja ammattimaisen huoltoajon käyttää maksullisia pysäköintipaikkoja ilmaiseksi kuormausta varten enintään 15 minuuttia kerrallaan vastaavasti kuin 39§-pykälässä sallitaan takseille "Maksulliselle pysäköintipaikalle saa pysäyttää myös taksin tai invataksin maksua suorittamatta liikkumisesteisen ottamista tai jättämistä varten."

Pyöräilijän suojakypärä

Nykyisessä tieliikennelaissa on suositussäädös, että pyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on yleensä käytettävä suojakypärää. Hallitus esittää (92§4) säädöksen säilyttämistä nykyisellään. Lakeihin ei yleensä ole tapana kirjata suosituksia ja siksi nykyinen säädös on ongelmallinen.

Erityisen ongelmallinen olisi velvoittava kypäräsäädös, ns "kypäräpakko", jota keskusteluissa myös ehdotetaan. Kansainvälisen kokemuksen mukaan velvoittava kypäräsäädös vähentää pyöräliikennettä selvästi ja sen vaikutus kokonaisturvallisuuteen olisi vähäinen tai jopa negatiivinen. Pyöräilyn terveyshyödyt ovat moninkertaiset suhteessa riskeihin, ja siksi pyöräilyä vähentävät toimet yleensä heikentävät myös kansanterveyttä. Lisäksi kypäräpakko tekisi kaupunkipyöräjärjestelmät käytännössä mahdottomiksi. Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä oli viime vuonna maailman käytetyimpien joukossa (yli 8 matkaa per pyörä). Ensi kesäksi kaupunkipyöriä on tulossa myös Espooseen, Turkuun, Vantaalle ja Kuopioon. Pyöräliiton mielestä laissa ei tulisi olla säädöstä pyöräilykypärän käytöstä. Nykyisen säädöksen hyötyjä ei ole onnistuttu osoittamaan sen voimassaolon aikana (15 vuotta) eikä lainsäädäntö ole oikea paikka antaa suosituksia.

Kypärän lisääntynyt käyttö ei näy kuolemien vähentymisenä



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

Väistämissäännöt risteyksissä

Nykylaissa pyöräliikennettä koskien on väistämissäännöissä on lisäsäädös (esityksen 24§4), jonka mukaan pyöräilijän on pyörätieltä ajoradalle tullessaan väistettävä muuta liikennettä, ellei momenteista 2-3 muuta johdu. Pykälän muotoilu on johtanut laajaan väärinkäsitykseen, että ”pyöräilijä väistää aina” tai ”pyörätieltä tuleva väistää aina”. Tyypillisessä liikennetilanteessa pyörätie kuitenkin kulkee pääkadun vartta ja sivuteiltä tuleville autoille on erikseen osoitettu väistämisvelvollisuus. Pyöräliiton kyselyssä lähes 80% kohtaustilanteista oli sellaisia, joissa autoilijalla on väistämisvelvollisuus.

Hallituksen esityksessä (liite 4, taulukko 2) esitetään pyörätien jatkeen merkintää käytettävän vain paikoissa, joissa autoilla on väistämisvelvollisuus tai käytössä liikennevalot. Muualla käytettäisiin pyörätien jatkeen sijasta suojatien merkintää. Tämä on parannus nykytilanteeseen ja ratkaisee osan ongelmallisista liikennetilanteista ja väärinymmärryksistä.

Pyöräliiton mielestä pyörätieltä tulevalla pyöräilijällä koskien tulisi olla vastaava suoja kuin kävelijällä. Erityisesti kun kevyet sähkökulkuneuvot yleistyvät, eikä autoilijan voi olettaa aina hahmottavan, minkä sääntelyluokan välineitä pyörätiellä liikkuu, tämä olisi selkein sääntö.

Muita huomioita

Ehdotuksessa on lukuisia parannuksia voimassaolevaan lakiin verrattuna. Näihin lukeutuvat muun muassa ohjaaminen oikeanpuoleiseen liikenteeseen pyöräiteitä suunniteltaessa, pyörätien käyttövelvoitteen laajempi poikkeus, pyöräkadun määrittely, pyöräkaistan liikennemerkki, mahdollisuus sallia kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla, pyörrien lastaussäädösten yksinkertaistaminen ja haltijavastuu liikennerikkeissä.