

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Tieliikennelainsäädäntöä uudistetaan uudessa normien purku- hengessä. Sen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Välttämätön tavoite on myös ottaa huomioon automaation ja tiedon hyödyntämisen tarpeet.

Etelä-Karjalan liiton mielestä tieliikennelain uudistuksen tavoitteet ovat hyvät. Uudistuksen kautta voidaan ylläpitää ja edistää liikenteen turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti.

Uudistuksessa kiinnitetään huomio tienkäyttäjille annettavaan, ajotutkintoon liittyvää koulutuksen ja opetuksen kehittämiseen, liikennesääntöjen valvonnan tehostamiseen perustuen tieliikenneturvallisuutta koskevien tietojen vaihtoon yli rajojen, valvontakampanjoihin, valvontaa avustaviin ajoneuvoteknologioihin sekä kansallisesti asetettaviin valvontatavoitteisiin.

Uudistus tähtää myös turvallisempaan tieinfrastruktuuriin, joka mahdollistaa tieliikenteen automaation kehittymisen. Muut strategiset tavoitteet ovat turvallisempien ajoneuvojen kehittäminen, nykyaikaisen teknologian käytön edistäminen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi, hätä- ja jälkihoitopalvelujen parantaminen sekä loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien – mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden, jalankulkijoiden, pyöräilijöiden sekä vanhusten ja vammaisten – suojeleminen. Etelä-Karjalan liiton mielestä lain tavoitteet ottavat huomioon kaikki liikenneväylien käyttäjät sekä digitalisaation mahdollisuudet kehittää liikenteen

automaatiota. Työn edetessä on hyvä ottaa huomioon, että laadittavat uudet säädökset ovat selkeät, ymmärrettävät ja helppoja soveltaa käytännössä.

Digitalisaatio on keino uudistaa ja kehittää sekä yksityisen että julkisen sektorin toimintamalleja. Etelä-Karjalan liitossa on käynnissä MaaS-pilotoinnit, joissa yhteiskunnan tukemia ja myös yksityisiä kuljetuksia pyritään yhdistämään maakunnassa ja erityisesti taajamien ulkopuolisessa liikenteessä. Erityisesti koululaisten kuljetusten ja asiointikuljetusten yhdistämisessä ja koulukuljetusten välissä olevien päiväkuljetusten yhdistelyn kehittämisessä on tärkeää, että autoihin voidaan ottaa sekä koululaisia että asiointiliikennettä. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, ettei autojen istumapaikkojen rajoituksilla tai muilla liian tarkoilla määritelmillä heikennetä edellämainittuja kuljetusten yhdistämismahdollisuuksia.

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että vaikka liikenteen automaatio parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää onnettomuuksista johtuvia liikennehäiriöitä ja ruuhkia, infrastruktuurin kustannukset kasvavat. Älykkään ja modernin liikennejärjestelmän toiminta perustuu digitaalisessa muodossa olevan tiedon hyödyntämiseen. Automaattiajamisen vaatimukset katujen ja teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinnot ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri.

Talvihoidon kustannukset kasvavat, jos teitä pidetään laajasti automaattiajamiseen sopivassa kunnossa. Siksi olisikin tärkeää tehdä pilottikokeiluja automaattiajamisesta ja nähdä miten Suomen hyvin vaihtelevat sää- ja keliolosuhteet vaikuttavat järjestelmiin ja niiden toimivuuteen. Jos tekniset järjestelmät eivät toimi oikein voi tuloksena olla vakavia onnettomuuksia.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä uudistuksena hallinnollisen seuraamusjärjestelmän muuttamista siten, että tieliikenteen vähäiset rikkomukset siirretään pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi tekojen moitittavuuden asteen ja luonteen. Tällä muutoksella suhteutettaisiin vähäisten ylinopeuksien merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta, toisaalta poistettaisiin sanktiokumulaatio pienimmissä ylinopeuksissa sekä otettaisiin huomioon poliisin ohjeistus ylinopeusvalvonnassa. Myös taajamiin ehdotetaan enemmän nopeusvalvontaa. Etelä-Karjalan liiton mielestä nopeusnäyttöjen lisääminen kaupungeissa ja taajamissa ovat hyvä keino hillitä ajonopeutta ja niillä saadaan positiivisia vaikutuksia kaupunkiajokulttuuriin. Nopeusnäyttötapahtuminen tilastoiminen osoittaisi sen, millaisia vaikutuksia milläkin alueella niillä on. Myös suojateiden yhteyteen sijoitettavat varoitusnäytöt ja suojateiden turvallisuuden edistäminen ovat tärkeitä uudistustoimenpiteitä tieliikennelakiin.

Polkupyöräily tarjoaa ratkaisuja mm. kansanterveyteen, ilmastoon ja liikenteeseen liittyvissä ongelmissa jotka koskettavat myös Etelä-Karjalaa. Tavoitteena tuleekin olla polkupyöräilyn lisääntyminen Etelä-Karjalan maakuntaan ja koko Suomeen. Tieliikennelain uudistamisen yhteydessä on ollut hyvä tilaisuus poistaa laista pyöräilymäärien kasvua ja pyöräilijän turvallisuutta heikentäviä

kirjauksia ja edistää pyöräilyn lisääntymiseen ja sujuvien pyöräilyolosuhteiden kehittymiseen vaikuttavia seikkoja.

Sähköavusteisten pyörien läpimurto odottaa myös Suomessa. Esimerkiksi Hollannissa vuonna 2012 pyöräilyistä kilometreistä 10 prosenttia tehtiin sähköavusteisilla pyörillä. Sähköavusteisilla pyörillä tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Niiden avulla tehdään enemmän ja pidempiä matkoja; niiden avulla kuljetetaan suurempia lasteja ja pyöräilyn keskinopeus kasvaa.

Kansainvälisten tutkimusten perusteella tiedetään, että merkittävimmät pyöräilyn suosioon vaikuttavat tekijät ovat infrastruktuuri ja yhdyskuntarakenne. Ihmiset valitsevat pyöräilyn silloin, kun se on nopeaa, miellyttävää ja sujuvaa – suhteessa henkilöautoiluun, mutta myös joukkoliikenteeseen

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että hallituksen esityksessä uudeksi Tieliikennelaiksi on useita pyöräilyn kannalta tervetulleita uudistuksia kuten pyöräteiden ja pyörätien jatkeiden merkitsemiseen liittyvät kirjaukset sekä pyöräilijän ja autoilijan välisten väistämisvelvollisuuksien selkiyttäminen. Kypärän käyttösuositusten poistaminen laista koetaan myös hyvänä asiana. Pyöräilyn mahdollisuuksia taajamaolosuhteissa on myös parannettu pyöräkatu- teemalla. Kyseessä olisi katu, jossa olisi ajorata ja jalkakäytävät. Pyöräkadulla voisi ajaa autolla, mutta pyöräilijöille annettaisiin etuoikeus tien käyttöön. Tämä tuo pyöräilijöille etuoikeuksia kaupunkiliikenteessä.

Etelä-Karjalan liitto toteaa seuraavaa kuunneltuaan alueen polkupyöräilyn asiantuntijoita. Seuraavia puutteita löytyi lakiesityksestä:

- Pyöräteille pysäköintiin ei olla lain keinoin puuttumassa. Pyöräteille pysäköinti on kyllä nykyisessäkin laissa kielletty, mutta monimutkainen kirjaus sallii poikkeuksien kautta pyöräteiden käyttämisen parkkialueina ja hallituksen esitys uudeksi laiksi noudattaa melko tarkasti vanhaa lakia. Sujuvan pyöräilyn kannalta pysäköinti ja pysäyttäminen pyöräteillä pitäisi yksiselitteisesti kieltää, sillä pyöräteille pysäköiminen on Suomessa ja myös Etelä-Karjalassa jatkuvasti paheneva ongelma.

- Pyöräilijän ohittamiseen ei olla säätämässä tarkkaa ja riittävää metrimääräistä etäisyyttä. Kirjauksen mukaan pyöräilijä on ohitettava "turvallista etäisyyttä käyttäen". Ajoradan reunassa ajava pyöräilijä kokee jatkuvasti liian läheltä tapahtuvia ja vaarallisia ohituksia ja siksi selkeä 1,5 metrin ohitusetäisyys olisi kirjattava lakiin. Tällä on erityisesti vaikutusta myös paikallisesti Etelä-Karjalassa koska alueellamme liikkuu paljon retkipyöräilyturisteja. Selkeällä ohitussäännöllä olisi heille suuri turvallisuutta lisäävä merkitys.

- Pyörätien käyttövelvoite on säilymässä siten, että pyöräilijän täytyy käyttää pyörätietä jos sellainen kulkee oikealla puolella tietä. Pyörätie ei aina ole turvallisin paikka pyöräilijälle. Valtaosa Suomen pyöräteistä on rakennettu ns. kevyenliikenteen väyliksi joilla liikkuu pahimmillaan sekaisin samassa tilassa mopoja, nopeita ja hitaita pyöräilijöitä, pyöräilijäryhmiä, jalankulkijoita ja lemmikkieläimiä. Sujuva pyöräily ei ole pyörätiellä turvallista sen ollessa

huonokuntoinen tai ruuhkainen. Pyörätien käyttö ei monesti ole turvallista myöskään pyöräilijäryhmille, jotka kuuluvat oleellisesti varsinkin maantiepyöräilyyn ja pyöräilytapahtumiin. Sujuvan pyöräiliikenteen mahdollistamiseksi pyörätien käyttövelvoite pitäisi poistaa laista nopeasti liikkuvilta pyöräilijöiltä ja pyöräilijäryhmiltä.

- Esitysluonnos ei ota kantaa pyöräilijöiden ajamiseen rinnakkain. Pyöräilijöiden ajaminen ajoradalla rinnakkain on usein perusteltua yli 5 hengen pyöräilijäryhmien ollessa kyseessä. Ryhmän kulkiessa yhdessä jonossa, syntyy helposti vaaratilanteita autoilijan ohittaessa pitkää jonoa. Parijonossa kulkeva ryhmä on lyhyempi ja siten nopeammin ohitettavissa. Parijono on turvallisempi myös, koska se käytännössä estää ohittamisen silloin, kun vastaantulevaa liikennettä on. Yhden jonon ohittaminen vastaantulevasta liikenteestä huolimatta on erittäin yleistä ja pyöräilijän kannalta vaarallista. Pyöräilijöiden rinnakkain ajaminen pitäisikin sallia tilanteissa, missä pyöräilijät liikkuvat ryhmässä ja muu ajoneuvoliikenne tiellä on vähäistä.

Lisäksi lain uudistuksessa mainittuihin polkupyörien varusteisiin liittyviin kirjauksiin todetaan, että lain vaatimukset ovat aiheellisia niiden määrittellessä, että pyörissä on riittävät hallintalaitteet ja pyörän massan huomioivat riittävän tehokkaat jarrut. Todetaankin, onko tarpeellista määrätä liian tarkasti näitä turvallisuusvaatimuksia.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että nyt valmistella olevassa tieliikennelaissa huomioidaan yllä mainittuja huomiota.

Matti Viialainen  
maakuntajohtaja

Marjo Wallenius  
aluesuunnittelujohtaja

Wallenius Marjo  
Etelä-Karjalan liitto - Etelä-Karjalan liitto aluesuunnittelu/liikenne /  
maakuntajohtaja Matti Viialainen