

Lausunto

10.04.2017

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

THL:n lausunto hallituksen esitysluonnokseen tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (LVM/417/03/2013)

Lausunto jätetty sähköisen järjestelmän kautta. Tämä samasanainen versio arkistoidaan Helmi-järjestelmään.

Kansalaisten tasapuolinen liikkumismahdollisuuksien turvaaminen

Yksi tieliikennelainsäädännön keskeisimmistä tavoitteista on kansalaisten tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen. Tämä edellyttää erityisryhmien, kuten iäkkäiden ja vammaisten, oikeuksien huomioon ottamista. EU:n perusoikeuskirjan 25 artiklan mukaan Euroopan unioni tunnustaa ikääntyneiden henkilöiden oikeuden ihmisarvoiseen ja itsenäiseen elämään, joka sisältää myös oikeuden liikkumisvapauteen. YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen mukaan vammaisilla henkilöillä on oltava yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkumisvapauteen.

Tieliikennelaki on kirjoitettava niin, että se mahdollistaa jatkossa nykyistä paremmin iäkkäiden ja vammaisten henkilöiden liikkumisen riippumatta erilaisista liikkumisen rajoitteista.

Laissa ja sen toimeenpanossa tulee ottaa huomioon, että rajoitteita voivat aiheuttaa useat erilaiset sairaudet. Erityisen haavoittuvia ryhmiä ovat mm. pyörätuolilla liikkuvat tai rollaattoria käyttävät ja yleisemmin henkilöt, joilla on liikuntakyvyn rajoitteita. Lain perusteluissa mainittujen tuki- ja liikuntaelinten sairauksien ja aistivammojen lisäksi liikuntakykyä voivat rajoittaa sairaudet, joiden oireena on fyysisen suorituskyvyn heikkeneminen. Tällaisia ovat sydän- ja verenkiertoelinten sairaudet sekä hengityselinten sairaudet, joita sairastaville henkilölle esimerkiksi lyhyetkin kävelymatkat voivat olla huomattava liikkumisen este. Myös kognitiivisiin toimintoihin vaikuttavat sairaudet ja vammat rajoittavat liikkumista. Jatkuvasti kasvava ryhmä liikenteessäkin ovat erilaisia

muistisairauksia sairastavat henkilöt. Usein edellä mainittuja sairauksia sairastava henkilö tarvitsee tuekseen saattajan, tukihenkilön, apuvälineen tai opaskoiran.

Lain perustelussa tulisi ohjata tiesuunnittelua huomioimaan erilaisten tienkäyttäjien tarpeet nykyistä paremmin. Lakiin kirjattu erityissuojelu edellyttää, että muiden tienkäyttäjien on otettava huomioon iäkkäät ja vammaiset henkilöt, jotka usein liikkuvat muita hitaammin ja epävarmemmin.

Tieliikennelain 32 §:n 1 momentti sisältää jalankulkijaturvallisuuden kannalta keskeisen säännön, niin sanotun suojatiesäännön, jota ei ole esityksessä muutettu. Lain perusteluissa tulisi kuitenkin mainita tarve huomioida erityisen hitaasti liikkuvat henkilöt. Käytännössä on esimerkiksi varmistettava riittävän pitkä vihreän valon palamisaika suojatietä kuljettaessa sekä erilaisten kulkijoiden ottaminen huomioon suojateiden rakenteellisessa suunnittelussa, mm. lisättävä kulkuluiskia ja välisaarekkeita suojateilla. Hitaasti liikkuvien näkökulmasta turvallisuutta lisää esteettömien ali- ja ylikulkuteiden rakentaminen risteysalueille.

Palveluihin pääsy on turvattava myös liikuntarajoitteisille. Tällöin autolla on päästävä riittävän lähelle toimipaikkaa. Esimerkiksi kävelykaduilla on sallittava invatakselle kulku palvelujen läheisyyteen. Myös riittävät pysäköintimahdollisuudet palvelujen läheisyyteen on turvattava.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää vaikeasti vammaiselle henkilölle tai hänen kuljettamistaan varten vammaisen pysäköintiluvan (uusi nimi liikuntarajoitteisen pysäköintitunnus). Tästä säädetään tieliikennelain 28 § b ja 28 § c:ssä. Pysäköintitunnuksen myöntöperusteita tulisi laajentaa koskemaan myös iäkkäitä, joiden toimintakyky on selvästi rajoittunut.

Liikkuminen joukkoliikenteessä tulee olla esteetöntä ja saavutettavaa. Tämä edellyttää myös ns. erityisratkaisujen (esim. taksikaluston) toimivuuden varmistamista kaikille käyttäjäryhmille.

Iäkkäiden kotihoito on kasvava palvelu, joka edellyttää kotihoidon työntekijän jatkuvaa liikkumista. On tavallista, että kotihoidon asiakas odottaa ruokaa tai lääkitystä asunnossaan. Pysäköinnin vaikeus saattaa hidastaa merkittävästi asiakkaan hoidon saamista. Lakiin tulisi lisätä kotihoidon työntekijöille laajempi, vammaispysäköintiin rinnastettava, pysäköintioikeus.

Lain perusteluissa todetaan, että Suomessa on paljon liikennemerkillä 423 osoitettuja yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöriteitä. Tällainen ei ole kovinkaan yleistä muissa EU-maissa, joissa pyöräillään paljon. Jalankulun ja pyöräilyn yhdistetyt väylät ovat osoittautuneet kaupunkialueilla ongelmallisiksi liikenneturvallisuuden kannalta. Vaaratilanteita sattuu erityisesti hitaasti liikkuvien jalankulkijoiden ja nopeasti pyöräilevien välille. Kaupunkialueiden ulkopuolella vaaratilanteita lisää se, että myös mopot voivat usein käyttää näitä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Lain perusteluissa tulisi ohjata suosimaan liikennemerkeillä 424 tai 425 merkittyjä väyliä. Tällöin tiemerkinäällä tai muulla rakenteella väylä on jaettu pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Mopoilua pyöräteillä tulisi entisestään rajoittaa.

Lain perusteluissa mainitaan valmistautuminen liikenteen automaatioon. Onnistuessaan automatisointi voi tukea iäkkäiden ja vammaisten liikkumista. Esimerkiksi ajotapahtuman automatisointi voi mahdollistaa iäkkäiden henkilöiden liikkumisen henkilöautolla nykyistä pidempään. Tekniikan kehittyessä voidaan ajatella, että ajoneuvon automaatiikkaa korvaa joitain ajajan toimintakyvyn heikentyneitä osa-alueita. Automatisoinnin lisääntyessä tulee kuitenkin varmistaa, että sen käyttäminen onnistuu kaikilta. Jos liikenteen automatisointi edellyttää uusia monimutkaisia taitoja, voi se entisestään rajoittaa iäkkäiden ja vammaisten liikkumisen mahdollisuuksia.

Väestön ikääntyessä entistä suurempi osa tiellä liikkujista on iäkkäitä. Eritasoisten tienkäyttäjien aseman turvaamiseen tulee kiinnittää enemmän huomiota lain perusteluissa.

Varmistetaan turvallinen jalan ja polkupyörällä liikkuminen

Liikkuminen jalan tai pyörällä edistää ja ylläpitää kansanterveyttä. Laki lisää eri tavoin pyöräilyn sujuvuutta, mikä on hyvä. Hallituksen esityksessä tieliikennelaiksi on kuitenkin kansanterveyden kannalta heikennyksiä nykyainsäädäntöön verrattuna.

Tieliikenteen turvallisuus syntyy ympäristön ja tienkäyttäjien yhteistoiminnassa. Kaikkien tienkäyttäjryhmien tulee pyrkiä vaikuttamaan siihen, että he eivät käyttäytymisellään aiheuta itselleen tai muille tienkäyttäjryhmille vaaraa. Polkupyörällä tai jalan kulkevat ovat aina onnettomuustilanteessa ns. heikompi osapuoli, mutta myös heillä on tienkäyttäjinä velvollisuus vaikuttaa tieliikenteen turvallisuuteen.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan velvoite käyttää suojakypärää sekä jalankulkijan velvoite käyttää heijastinta tulisi laissa edelleen säilyttää, mutta voimassa olevasta lainsäädännöstä poikkeavalla tavalla muotoiltuna. Kirjaus ei enää voi olla suositus, vaan velvoite käyttää.

Suomessa polkupyöräilijöiden suojakypärän käyttö on yleistynyt. Tällä hetkellä käyttöaste on yli 30 %. Samanaikaisesti myös pyöräilyn suosio on lisääntynyt. Voimassa olevassa laissa oleva kirjaus suojakypärän käytöstä on antanut tukea suojakypärän käytön edistämisyrittämisille, mikä tapaturmien ehkäisyn näkökulmasta on ollut tärkeä viesti. Puolustusvoimat, koulut, urheiluseurat ovat saaneet tukea laista turvallisuuden edistämistyölleen. Tätä hyvää turvallisuuskulttuurin kehitystä ei tulisi lakiuudistuksella vaarantaa.

THL:n koordinoimassa kansallisessa lasten ja nuorten tapaturmien ehkäisyohjelmassa yksi keskeinen tavoite on lasten ja nuorten loukkaantumisten vähentäminen liikenneonnettomuuksissa ja suojakypärän käytön edistäminen on yksi toimenpide-ehdotuksista.

Lakia laadittaessa on punnittava lain terveystaikutuksia, niin hyötyjä kuin haittojakin. Viimeaikaiset tutkimukset (mm. John D. Kraemer: Helmet Laws, Helmet Use, and Bicycle Ridership. Journal of Adolescent Health 59 (2016) 338-344) ovat päättyneet siihen, että polkupyöräilijän suojakypärän käyttöön velvoittava laki on kansanterveyteen positiivisesti vaikuttavaa lainsäädäntöä. Polkupyöräilijän suojakypärän käyttöä koskevan lainsäädännön vaikutukset pyöräilyaktiivisuuteen ovat kansanterveyden kannalta vähäisemmät kuin vaikutukset vammautumisen kautta syntyviin terveyden menetyksiin. Yksilötasolla suojakypärän hankintakustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat kuin onnettomuuksissa syntyneiden aivo- ja kasvovammojen kustannukset.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärän ja jalankulkijan heijastimen käyttämättä jättämisellä on onnettomuuden syntyyn sekä onnettomuuksissa syntyvien vammojen kannalta merkitystä. Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö ehkäisee onnettomuuksissa pään ja kasvon alueen vammoja sekä vähentää vammojen vakavuutta. Tästä on kiistaton näyttö. Terveystaikutukset eivät rajoitu vain jalankulkijaan, polkupyöräilijään tai polkupyörän matkustajaan. Terveys- ja hyvinvointimenetykset ovat merkittäviä myös autoilijalle, joka on osallisena polkupyöräilijän tai jalankulkijan vammautumiseen johtavassa onnettomuudessa.

Selvää on, että lainsäädäntö suojakypärän käytöstä ei yksin riitä pyöräilyn turvallisuuden varmistamiseen. Tästä syystä lakiin kirjatut monet pyöräilyn sujuvuutta ja liikkumisympäristön turvallisuutta edistävät muutokset ovat kannatettavia ja tärkeitä.

Velvoite suojakypärän käytöstä tulee kirjoittaa lakiin siten, että velvoittavasta suojakypärän käytöstä sallitaan poikkeuksia. Poikkeukset tulee laissa luetella. Esimerkki poikkeusryhmästä voisi olla kaupunkipyörää käyttävät. Kaupunkipyöräilyn edistäminen on tärkeää pyöräilykulttuurin edistämistä, autoilun vähentämistä kaupunkialueilla ja ilmanlaadun parantamista. Suojakypärän käyttö ei nykyisellään ole helposti satunnaiseen kaupunkipyörän käyttöön yhdistettävissä.

Jalankulkijat tulee velvoittaa heijastimen tai heijastavan vaatteen käyttöön tai muulla tavoin itsensä havaittavaksi tekemiseen. Velvoite voisi koskea vastaavaa aikaa kuin polkupyörässä tulee käyttää valoa. Poliisi valvoo joinakin aikoina tehostetusti polkupyörän valon käyttöä. Tähän valvontaan voisi liittää suojakypärän ja heijastimen käytön valvonnan.

Polkupyöräilijän suojakypärän tai heijastimen käyttämättä jättämisen sanktio voisi edelleen olla 0 euroa, mutta huomautuksen antaminen tulisi olla mahdollista. Sanktio on perusteltu siinä vaiheessa, kun suojakypärän tai heijastimen käyttöaste on saatu nykyistä huomattavasti koreammaksi.

Kohta 4.3, yhteys rikosuhrimaksun määrään

Lieviä liikenne rikkomuksia esitetään sisällytettävän hallinnollisen sanktiojärjestelmän piiriin. Näistä vähäisistä liikenne rikkomuksista esitetään säädettäväksi liikennevirhemaksu. Tämän muutoksen seurauksena rikosuhrimaksuista saatava rahamäärä pienenee. Rikosuhrimaksulla rahoitetaan lähisuuhdeväkivallan uhrien 24/7 auttavan puhelimen, Nollalinjan, ylläpito. Nollalinja-puhelinpalvelu on THL:n koordinoima ja järjestämä auttava puhelin, jonka palveluntuottajana toimii Settlementti Tampere ry. Nollalinjan rahoitus on pystyttävä turvaamaan myös siinä tilanteessa, jos liikennevirhemaksu tulee voimaan ja rikosuhrimaksukertymä näin ollen vähenisi. Valmistelussa on otettava huomioon lain mahdolliset vaikutukset Istanbulin sopimuksen edellyttämän auttavan puhelimen toimintaan, joka ei saa vaarantua.

Yhteiskunnalliset vaikutukset, vaikutukset tienkäyttäjiin

Analyysi tulisi tehdä huolellisemmin. Paitsi, että lain ennakoarvioinnissa tulee ottaa huomioon erilaiset tienkäyttäjryhmät, tulee lain ymmärrettävyys ja selkeys myös joissakin tapauksissa varmistaa eri tienkäyttäjryhmiltä. Esimerkkeinä: Ovatko polkupyöräilyä ohjaavat säädökset ja liikkeenympäristössä olevat merkinnät peruskouluikäiselle lapselle tai iäkkäälle polkupyörällä kulkevalle ymmärrettäviä. Miten pysähtyminen jalkakäytävälle tai pyörätielle kuorman lastaamista tai purkamista varten vaikuttaa eri tienkäyttäjryhmiin, vaikkapa sähköpyörätuolia käyttävään. Onko löydettävissä vaihtoehtoisia, eri tienkäyttäjryhmiä paremmin huomioon ottavia ratkaisuja? Esimerkiksi pysähtymisen salliminen kuormausta tai kuorman purkamista varten jalkakäytävälle tai pyörätielle olisi mahdollista vain silloin, kun se liikennemerkillä erikseen sallitaan. Muissa tapauksissa kuormaaminen ja purku tulisi tehdä kadulta.

Lain sukupuolivaikutusten arviointi on toteutettu välinpitämättömästi, se puuttuu lain perusteluista kokonaan. Arviointi tulisi tehdä sukupuolivaikutusten arviointiin perehtyneen asiantuntijan toimesta.

Lounamaa Anne
Terveysten ja hyvinvoinnin laitos THL