



LPO/LTY

Eeva Ovaska

14.8.2014

Yhteenveto Tieliikennelain kokonaisuudistuksen ota kantaa -sivun tuloksista

Tieliikennelain kokonaisuudistus: liikennesäännöt -otakantaa.fi-hankesivulla kysyttiin kansalaisten näkemyksiä liikennesäännöistä. Kesän 2014 aikana nostettiin keskusteluun neljä eri teemaa, joista kustakin avattiin lyhyt kysely. Lisäksi oli mahdollista osallistua teemaa käsittelevään keskusteluun ja kertoa näkemyksistään vapaammin.

Hanke keräsi valtavan määrän osallistujia. Kyselyihin tuli kaiken kaikkiaan 1782 vastausta. Keskusteluissa taas avattiin yhteensä 87 viestiketjua, joissa julkaistiin kommentteja yhteensä 315.

Pyöräily (11.6.–1.7.2014)

Kyselyssä kysyttiin pyöräilykypärän käyttövelvollisuudesta, suojatiellä ja jalkakäytävällä pyöräilyä sekä siitä, miten pyöräilyä voisi liikennesäännöin edistää. Kysely pyöräilyn liikennesäännöistä keräsi 805 vastaajaa.

Suurin osa vastaajista (47 %) pitää nykytilannetta suositusmuotoisesta kypäränkäyttövelvollisuudesta hyvänä. 19 % katsoo, että kypäränkäyttövelvollisuudesta olisi luovuttava kokonaan, ja 18 % on sitä mieltä, että kypäränkäyttövelvollisuuden tulisi koskea vain lapsia. 15 % vastaajista haluaisi tiukentaa käyttövelvollisuutta nykyisestä tilanteesta.

Nykyistä suositusmuotoista lakia pidetään perustelujen mukaan kuitenkin ongelmallisena. Vaikka säännöstä pidetään epäselvänä, moni pitäisi nykysäännöksen poistamista tai lieventämistä huonona viestinä, joka saattaisi vähentää kypäränkättöä. Monessa perustelussa painotetaan, että kypäräpakko vähentäisi pyöräilyä ja että kypäränkättö on vain pieni tekijä pyöräilyn kokonaisuudesta. Liikennejärjestelyillä ja -suunnittelulla nähdään olevan suurempi merkitys turvallisuuden luonnissa.

Selkeä enemmistö (75 %) kannattaa suojatien käytön sallimista pyöräilijöille, kun pyöräilijä tulee ajo-radalle pyöräilijälle sallitulta väylältä. 24 % vastustaa. Sallimisen puolesta argumentoidaan esimerkiksi sillä, että muu liikenne huomioi pyöräilijän paremmin suojatiellä ja että pyöräväylät loppuvat usein risteyksissä, jolloin se turvallinen siirtyminen pyöräväylältä ajoradalle voi tapahtua ainoastaan suojatien kautta. Suojatiellä pyöräilyä vastaan taas puhuu esimerkiksi se, ettei jalkakäytävilläkään saa pyöräillä. Nykytilannetta pidetään yleisesti sekavana.

63 %:n enemmistö vastaajista vastustaa sitä, että myös aikuisten sallittaisiin pyöräillä jalkakäytävällä. 36 % vastaajista sallisi kaikkien pyöräillä jalkakäytävällä.

Jalkakäytävällä pyöräilyä vastustavien perusteluissa esiin nousee mm. jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus, pyörän asema ajoneuvona ja pyöräliikenteen sujuvuus. Aikuisten pyöräilyä jalkakäytävällä kannattavat nojautuvat pitkälti pyöräilyn turvattomuuteen ajoradalla autojen seassa, ja siihen, että pyöräilijät haittaavat autoliikennettä. Osa myös rinnastaisi pyörän ennemmin

jalankulkijoihin hitaan vauhdin vuoksi, päinvastoin kuin jalkakäytävällä pyöräilyä vastustavat. Niin vastustajat kuin kannattajat peräänkuuluttavat asiallisten pyöräilyväylien rakentamista.

Tärkeimmäksi keinoksi pyöräilyn edistämiseksi vastauksissa nousee esiin liikennejärjestelyjen parantaminen. Varsinaisista liikennesääntöihin liittyvistä ehdotuksista vahvimmin esiin nousee kevyenliikenteenväylän käyttöpakon poistaminen ja ajoradalla ajon salliminen silloinkin, kun vieressä olisi myös pyörätie tai muu kevyenliikenteen väylä. Moni painottaa lisäksi pyöräilyn väistämissääntöjen yksinkertaistamisen ja selkeyttämisen tarvetta, sekä liikennevalvonnan tehostamisen tarvetta.

Pyöräilykeskustelussa avattiin 39 viestiketjua, ja viestejä julkaistiin yhteensä 189. Eniten keskustelua käytiin väistämissäännöistä, joita pidetään epäselvinä ja hankalina. Usea viestiketju koski myös pyörätien käyttövelvoitteen poistamista niin, että ajoradalla ajo voisi olla sallittua, vaikka vierellä on myös kevyen liikenteen väylä. Pyöräilijöille suunnattua opastusta ja viitoitusta toivotaan parannettavaksi. Keskustelua käytiin lisäksi esimerkiksi kaksisuuntaisen pyöräilyn sallimisesta yksisuuntaisella tiellä, kypärän ja valojen käytöstä sekä kevyen liikenteen nopeusrajoituksista.

Mopot ja moottoripyörät (25.6. - 15.7.2014)

Kysely mopojen ja moottoripyörien liikennesäännöistä keräsi 522 vastausta. Kysymykset koskivat mopon paikka ajoradalla, jalkakäytävälle pysäköimistä, ajoneuvojonon ohittamista moottoripyörällä ja bussikaistalla ajamista.

59 %:n pitää hyvänä nykyistä sääntöä mopon paikasta ajoradan oikeassa reunassa tai pientareella. 40 % Vastaaajista kuitenkin siirtäisi mopot ajoradan keskelle taajamissa, joissa nopeusrajoitus on alle 50 km/h.

Nyky sääntöä parempana pitävät vetoavat säännön yksinkertaisuuteen. Nuorille kokemattomille mopoilijoille selkeä joka paikassa samana pysyvä sääntö olisi helpompi muistaa. Keskellä ajamista kannattavat puolestaan painottavat ajoradan keskellä ajamisen olevan turvallisempaa. Useimmin esitetään perustelu, että mopon ajaessa reunassa autot tekevät paljon vaarallisia ohituksia hyvin läheltä mopoa. Keskellä ajamisen uskotaan vaikuttavan myös niin, että autoilijat huomioisivat mopon paremmin.

Suurin osa vastaajista (68 %) sallisi moottoripyörien pysäköinnin jalkakäytävälle. 29 % vastustaa jalkakäytävälle pysäköinnin sallimista, ja 2 % sallisi mopojen lisäksi vain kevytmoottoripyörien pysäköimisen jalkakäytävälle.

Perusteluissa painotetaan erityisesti parkkitilan vapautumista muiden ajoneuvojen käytettäväksi, ja sitä että moottoripyörä ei yleensä vie juuri enempää tilaa kuin mopokaan, jonka pysäköiminen jalkakäytävälle on sallittua. Vastaaajat pitävät kuitenkin tärkeänä, ettei jalankulkua häiritä ja että jalkakäytävälle jää riittävästi vapaata tilaa. Vastustajien mielestä varsinaisia moottoripyöräparkkeja tulisi olla enemmän.

Selkeä 79 %:n enemmistö vastaajista sallisi moottoripyörän ohittaa hitaasti liikkuvan, tai ainakin paikoillaan olevan, ajoneuvojonon kaistojen välistä, tilanteen

salliessa ja varovaisuutta noudattaen. Perusteluissa vedotaan liikenteen sujuvuuteen, tyhjäkäynnin ja sitä kautta Co2-päästöjen vähentämiseen sekä ruuhkien helpottamiseen. Moni painottaa tämän olevan hyvin toimiva käytäntö monessa muussa paikassa maailmalla. 20 % vastaajista ei sallisi ajoneuvojonon ohittamista. Vastustajien perusteluissa esiin nousee huoli käytännön vaarallisuudesta.

Suurin osa vastaajista (68 %) kannatta moottoripyörille oikeutta käyttää bussikaistoja. Perusteluissa nojaututaan liikenteen sujuvuuden lisäämiseen, ja toisaalta siihen, ettei moottoripyöristä olisi mm. nopean kiihtyvyytensä ja nykyisen pienen määränsä vuoksi mitään haittaa joukkoliikenteelle. 31 % vastustaa bussikaistalla ajon sallimista. Osa näkee tämän etuoikeuden tarpeettomana tai on sitä mieltä, että bussikaistojen pitäisi kuulua ainoastaan busseille, ja mopoiltakin pitäisi kieltää niiden käyttö.

Keskustelussa mopojen ja moottoripyörien liikennesäännöistä avattiin 12 keskusteluketjua ja julkaistiin yhteensä 36 viestiä. Keskustelussa paljon huomiota sai mopojen rakenteellisen nopeuden nostaminen, jota keskustelijat pääasiassa kannattavat. Myös moottoripyörien ja mopojen paikasta liikenteestä, ajo-opetuksesta sekä hetkellisestä ylinopeudesta ohitustilanteessa käytiin keskustelua.

Ajoneuvot (9.7.–29.7.2014)

Ajoneuvojen liikennesääntöjä koskevassa kyselyssä kysyttiin jakelupysäköinnin järjestämisestä, raitiovaunujen väistämisvelvollisuudesta, molemmin puolin kaksisuuntaista tietä pysäköinnistä ja kaistan valinnasta moottoritiellä. Viimeisenä vastaajilta pyydettiin vielä näkemyksiä siitä, miten suojatiesäännön noudattamista voisi edistää. Vastaajia kyselylle kertyi 381.

Selkeä 71 %:n enemmistö kannattaa jakelupysäköinnin järjestämistä ajoradalla. 28 % on sen kannalla, että jakelupysäköinti tulisi järjestää jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

Moni painottaa jakelupysäköinnin jalkakäytävällä tai pyörätiellä aiheuttavan haittaa ja vaaraa kaikkein suojattomimmille tienkäyttäjille. Vaaratilanteita aiheutuu, kun pyöräilijät tai jalankulkijat joutuvat väistämään jakeluautoa ajoradan puolelle. Moni viittaa myös ajoradalla tapahtuvan jakelupysäköinnin toimivan hyvin muissa maissa ja kysyy, miksi näin ei olisi Suomessakin. Toisaalta vastauksissa tuodaan esiin, että jakelupysäköinti ajoradalla saattaa ruuhkauttaa koko ajoneuvoliikenteen, ja pyörällä tai kävellen on huomattavasti helpompi väistää jakelua varten pysähtynyttä autoa. jakeluajoneuvon kuljettajan on myös turvallisempi työskennellä ajoradan ulkopuolella. Usea korostaa erityisesti lastausta varten tarkoitettujen pysähtymispaikkojen tarvetta.

57 %:n enemmistö ei lähtisi säätämään myös jalankulkijoita suojatiellä väistämisvelvollisiksi raitiovaunuja kohtaan. 42 % on sitä mieltä, että kaikkien tulisi väistää raitiovaunua.

Perusteluissa nykysäännön puolesta argumentoidaan muun muassa selkeyteen nojautuen. Kaiken muun liikenteen olisi väistettävä liikenteessä heikointa eli jalankulkijaa, etenkin suojatiellä. Poikkeuksen luomisen katsotaan heikentävän

turvallisuutta, ja olevan lapsille hankala hahmottaa. Raitiovaunujen etuajo-oikeutta kannattavat vetoavat muun muassa julkisen liikenteen sujuvuuteen sekä nykyäänkin voimassa olevaan käytäntöön. Myös tämän vaihtoehdon puolesta voidaan argumentoida selkeydellä, kaikkien on väistettävä raitiovaunua.

66 % vastaajista ei sallisi pysäköintiä kaksisuuntaisen tien molemmille puolille, myös vasemmalle puolelle. Vahvimmin perusteluissa nousee esiin huoli turvallisuudesta. Molemmilla puolilla pysäköimisen sallimisen kannalla olevat (33 %) huomauttavat, että molemmiin puolin pysäköinti on yleinen käytäntö Euroopassa, eikä ole aiheuttanut suurempia ongelmia. Vaaratilanteita syntyy myös tien oikealta puolelta poistuttaessa ja kiirehtiessä kiertotietä tien vastakkaiselta puolelta löytyneeseen pysäköintipaikkaan.

Vastaajien selvän enemmistön (86 %) mielestä nykysääntö moottoritien oikeanpuolimmaisen kaistan käytöstä on hyvä. Suurin osa on sitä mieltä, että vasemman puoleisen kaistan tulisi olla vain ohittamista varten. Kaistojen vapaa käyttö ei vastaajien valtaosan mielestä olisi turvallista, sillä nopeudet moottoritieillä ovat niin suuret, että sääntöjen on oltava selkeät. Esiin tuodaan myös, että vapaa kaistanvalinta saattaisi lisätä oikealta puolelta tehtäviä ohituksia, mitä pidetään vaarallisena.

Suojatiesäännön noudattamisen parantamiseksi vastaajat toivovat ylitse muiden toimenpiteiden tehokasta valvontaa ja tuntuja sanktioita säännön rikkojille. Vastauksissa esiin nousee myös asennemuutoksen tarve, minkä todetaan olevan hankala toteuttaa. Asenteisiin vaikuttamiseksi toivotaan enemmän tiedotusta ja liikennekasvatusta, sekä suojatiesäännön merkityksen korostamista esimerkiksi autokouluissa.

Keskustelu ajoneuvojen liikennesäännöistä oli vilkasta. Ajoneuvojen liikennesäännöistä avattiin 27 keskusteluketjua, joissa julkaistiin yhteensä 64 viestiä. Paljon keskustelua käytiin nopeusrajoituksista, joita usea osallistuja ehdottaa nostettavaksi. Lisäksi talvinopeusrajoituksia ehdotetaan poistettavaksi. Muita ehdotuksia ovat esimerkiksi seuraavat: "80-lätkää" takaisin ensimmäisen vuoden kuskeille, rikesakon nopeusrajaa nostettava 25 km/h yli 60 km/h nopeusrajoitusalueilla ja nopeusvalvonnassa keskityttävä taajamiin, ei maanteille.

Jalankulkijat (23.7.2014–12.8.2014)

Jalankulkijakyselyssä ensimmäisenä kysyttiin heijastimenkäyttövelvollisuudesta ja toiseksi ajoradan ylittämistä. Lopuksi toistettiin myös ajoneuvokyselyssä esitetty kysymys siitä, miten suojatiesäännön edistämistä voisi edistää. Vastaajia kertyi 74.

56 % vastaajista ei muuttaisi nykyistä suositusluontoista säännöstä heijastimen käytöstä. 24 % haluaisi tiukentaa nykyistä käyttövelvollisuutta, ja 16 % luopuisi siitä kokonaan. 2 % asettaisi heijastimenkäyttövelvollisuuden koskemaan vain lapsia.

Vastaajien perusteluissa heijastimen käyttöä pidetään tärkeänä, mutta ei juuri uskota, että säännön tiukentaminen olisi oikea lähestymistapa. Vaikka suurin osa ei lähtisi muuttamaan nykytilaa, nousee perusteluissa esiin se, ettei lakia pidetä sopivana paikkana suosituksille. Heijastimen käyttöpakkoa pidetään

ongelmallisena myös siksi, että kävely on perustavaa laatua oleva kulkumuoto, johon jokaisella pitäisi olla oikeus ilman rajoituksia tai vaatimuksia lisävarusteista.

68 % vastaajista sallisi ajoradan ylittämisen mistä tahansa, jos se tapahtuu varovaisuutta noudattaen. 31 % säilyttäisi nykyisen velvollisuuden ylittää ajorata suojatietä käyttäen, jos sellainen on lähellä, ja muuten yleensä risteuksen vierestä.

Perusteluissa mistä tahansa ylittämisen kannalta argumentoidaan esimerkiksi ihmisten omaan arviointikykyyn luottamisella sekä joustavuuden lisäämisellä. Osan mukaan suojatiet eivät nykyään edes ole jalankulkijoille juuri muita mahdollisia ylityspaikkoja turvallisempia. Tämän nähdään johtuvan paitsi liikennekulttuurin ongelmista myös suojateiden liian suuresta määrästä. Esitystä vastustavat ovat huolissaan liikenteen ennakoitavuuden huonontumisesta. Vastaajat painottavat sitä, että muualta kuin suojatieltä ajorataa ylitettäessä väistämisvelvollisuuden on oltava jalankulkijalla.

Suojatiesäännön noudattamisen edistämiseksi vastaajat antavat jalankulkijakyselyssä hyvin samankaltaisia ehdotuksia kuin ajoneuvokyselyssä. Eniten ehdotetaan valvonnan tehostamista ja rangaistusten koventamista. Paljon mietitään myös asennemuutoksen tarvetta ja keinoja sen toteuttamiseen.

Ehkä hiukan enemmän kuin ajoneuvokyselyssä, vastauksissa nousee esiin suojateiden liian suuri määrä. Tämä on johtanut vastaajien mukaan niiden arvostuksen vähenemiseen. Osa huomauttaa myös siitä, ettei kuljettaja aina pysty arvioimaan onko jalankulkija aikeissa astua suojatielle vai ei seisoessaan sen edessä. Myös suojateiden merkitsemistä toivotaan parannettavaksi, ja ajonopeuksia laskettavaksi.

Keskusteluketjuja jalankulkijoiden liikennesäännöistä avattiin 9, ja yksittäisiä viestejä julkaistiin 26. Eniten keskustelua jalankulkijoiden liikennesääntöjen keskustelussa syntyi erään osallistujan ehdotuksesta, että liikennevalot voisivat määrätä jalankulkijoille ainoastaan väistämisvelvollisuudesta. Useammassa keskusteluketjussa pohdittiin myös jalankulkijan paikkaa tiellä.