

LAUSUNTO MAANTIELAISTA

Diaarinro LVM/1770/03/2016

Näemme Maantielain uudistuminen Laiksi liikennejärjestelmistä ja maanteistä pääsääntöisesti hyvänä asiana. Suomessa on tarve laajentaa liikennejärjestelmien suunnittelua ja tehdä sitä yhä määrätietoisemmin. Ainoastaan näin liikennejärjestelmäsunnittelu vaikuttaa kaavoituksen eri tasoilla sekä väyläverkon rakentamisessa.

Lain uudistuksessa on hyvä muistaa, että moottoriajoneuvoliikenteen vähentäminen ja pyöräilyn lisääminen vähentää tieverkkoon kohdistuvaa räsistystä ja liikenteen päästöjä. Ilmastonmuutos on otettava vakavasti myös tämän lain uudistuksessa. Sen vuoksi mm. Maksujen periminen teiden käyttäjiltä tulee sallia.

PYÖRÄLIIKENTEEN NYKYTILANNE MAANTEILLÄ

Lain nykytilan kuvauksesta puuttuu täysin pyöräliikenteen ja kävelyn nykytilan kuvaus.

Maantielain §1:ssä määritellään, että yksi lain tavoitteista on "varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso". Pyöräliikenteen kohdalla tämä ei toteudu: väylien laatu vaihtelee suuresti erityisesti tienpitäjän vaihtuessa, mutta myös eri puolella Suomea. Myös eri ELY-jen välillä on suuria eroja väylien toteutuksen, ylläpidossa sekä kunnossapidon laadussa.

E erityisen silmiinpistäviä ovat laatutason erot vieressä kulkeviin ajoratoihin: ajoradan korkeuserot on saatu olemattomiksi samalla kun pyöräilijä polkee kallioita ja kukkuloita ylös ja alas. Tämä on merkittävä tekijä pyöräilyn suosion kannalta: mitä vaivattomampaa, helpompaa ja mukavampaa pyöräily on, sitä useampi ryhtyy pyöräilemään.

Korkeuserojen lisäksi päällysteen laadussa on hyvin suuria eroja ajoradan ja pyörätien välillä: maanteitä päällystettäessä on tavallista jättää viereinen huonokuntoinen pyörätie päällystämättä. Toisaalta jos pyöräteiden pohjatyöt tehdään kunnolla, saadaan pyöräteiden päällystysväli varsin pitkäksi - jos väylän pintaa ei tuhota putki- ja kaapelitöissä.

Samat erot on nähtävissä kunnossapidossa. Kunnossapitoalueen rajoilla muutokset voivat olla talvella erittäin suuria: puhtaalta asfaltilta saatetaan siirtyä jäätyneelle ja urautuneelle pinnalle, vaikka kyseessä on käyttäjän silmissä sama väylä. Tämänkaltaisilla laatuvaihteluilla on suuri merkitys pyöräilyn houkuttelevuudessa. Oulun ja Joensuun seuduilla talvikunnossapito toimii niin kaupungin kuin ELY-jenkin alueelle ja sen vuoksi noin puolet pyöräilijöistä polkeekin molemmissa kaupungeissa läpi vuoden.

Kaikkialla ei ole - eikä tarvita pyöräteitä. Mutta pyöräliikenne tulisi aina huomioida maanteiden suunnittelussa, rakentamisessa, kunnossa- ja ylläpidossa. Alemman tieverkon teillä tärkeää on moottoriajoneuvojen nopeuksien hillintä. Suuremmilla teillä pyöräliikenne tulisi huomioida pientareiden leveyksissä, tärinäratojen toteutuksessa ja uudelleen päällystysten yhteydessä. Harmittavan usein uuden asfalttikerroksen reuna kulkee pientareella tehden sillä pyöräilyä erittäin hankalaa.

Pyöräteiltä puuttuu myös täysin valtakunnallinen ajantasainen liikennetieto. Pyöräteiden liikennettä mitataan erityisesti kaupungeissa jo kohtalaisen paljon, mutta tätä tietoa ei ole koottu yhteen. Tämä merkittävä puute arvioitaessa liikenteen muutoksia. Henkilöliikennetutkimuksen ilmestymisväli on tähän käyttöön aivan liian harva: Edellinen tutkimus on ilmestynyt 2012 ja seuraava ilmestyy 2018. Kuuden vuoden aikana Suomen pyöräiteille ovat tulleet sähkö- ja tavarapyörät, pyöräliikenteen suunnittelu on uudistunut monin paikoin täysin ja matkakettujen toteutukseen on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Mutta meillä ei edelleenkään ole valtakunnallista tietoa pyöräliikenteen tilasta.

Toisaalta henkilöliikennetutkimus kertoo vain pääkulkutavasta ja jättää huomioimatta liityntäliikenteen, joka on merkittävä osuus pyöräliikenteestä. Sen vuoksi liikennetilanteen seuranta pyöräteiden osalta on kehitettävä.

Tieverkon käyttäjille tarjottavassa tiedossa on huomioitava erilaiset ajoneuvot ja väylät. Maantien ja sen vierellä kulkevan pyörätien olosuhde-erot voivat olla merkittävät: Hollantilaisten tutkimusten mukaan pyörätie voi olla jopa kaksi astetta kylmempi kuin viereinen ajorata. Tämän vuoksi pyöräliikenteelle on tarjottava omaa kelitietoa, joka myös helpottaa kunnossapitoa.

ESITYKSEN VAIKUTTAVUUSARVIOINTI ON PUUTTEELLISTA

Toivoisimme, että Liikenne- ja viestintäministeriö tekisi parempia tasa-arvoselvityksiä kuin "Lakiehdotuksella ei ole vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon" ilman minkäänlaisia perusteluja. Tieliikennelain uudistuksessa selvitys oli yhtä laaduton.



Toivoisimme, että ministeriössä huomioitaisiin paremmin eri liikennemuotojen käyttäjäryhmät ja sitä kautta tulevat tasa-arvovaikutukset - myös sukupuolta laajemmassa kontekstissa. Moottoriajoneuvoliikenteen lisääntyminen ja erityisesti nopeuksien kasvaminen heikentää esimerkiksi lasten ja vanhusten turvallisuutta. Jos lainsäädännön keinoin voidaan parantaa kävely- ja pyöräily-ympäristöä, niin se parantaa erityisesti lasten, vanhusten ja naisten tasa-arvoa liikenteessä ja mahdollisuuksia vapaaseen liikkumiseen. Toisaalta iso osa liikenteessä menehtyvistä on miehiä: miten tähän ongelmaan voitaisiin tarttua LVM:n käytössä olevilla keinoilla paremmin?

PYÖRÄLIIKENTEEN VALTAKUNNALLINEN RUNKOVERKKO MÄÄRITELTÄVÄ

Suomeen on määriteltävä pyöräliikenteen runkoverkko, joka palvelee taajamien välistä liikennettä. Tämä verkko on selkeästi osoitettava maakuntien vastuulle. Verkon määrittely on tehtävä osana valtakunnallista liikennejärjestelmätyötä yhteistyössä maakuntien, kuntien ja käyttäjien kanssa. Runkoverkko palvelee työssäkäymistä, matkailua ja virkistystä. Osin se voi palvella vain jotakin edellä mainituista asioista.

Käsittelyssä olevan lain tulisi ohjata pyöräliikenteen runkoverkon suunnitteluun ja toteutukseen. Lain tulee ottaa kantaa kenen vastuulle verkko kuuluu. Onko se muiden maanteiden lailla maakuntien?

PALVELUTASON EROT PYÖRÄTEILLÄ HUOMIOITAVA

Pyörätiellä ja sen vieressä kulkevalla maantiellä voi olla hyvin erilainen rooli liikennejärjestelmässä. Monien entisten valtateiden - nykyisten rinnakaisteiden - rinnalla kulkee pyörätie, joka on pyöräliikenteen pääreitti. Palvelutason määrittely pitääkin tehdä erikseen ajoradalle ja sen rinnalla kulkevalle pyörätielle. Pyörätie voi kulkea myös täysin erillään muusta maantiestä esimerkiksi rautatien yhteydessä.

NYKYISTÄ TOIMIVAA LIKKUMISEN OHJAUksen VALTIOAPUA EI TULE VAARANTAA

Lain lausuntovaiheessa on vielä epäselvää miten liikkumisen ohjauksen valtionapu jatkossa toteutetaan. Pyöräliiton kantana on, ettei maakuntauudistuksessa saa vaarantaa hyvin toimivaa valtionapujärjestelmää. Näemme, että valtionavun myöntäminen tulisi jatkossakin tehdä Liikennevirastossa. Rahoituksen jakautuminen maakuntiin tai niiden yhteistoimintaluille vaarantaa Liikennevirastoon kertyneen osaamisen.

Liikkumisen ohjauksen rahoitusta ei tulisi sisällyttää myöskään maakunnille myönnettävään yleisrahoitukseen. Tämä vaarantaa koko rahoituksen ja johtaa helposti siihen, että rahoitus käytetään muuhun kuin liikkumisen ohjaukseen.

MAAKUNNILLE ON ANNETTAVA SELKEÄMMIN VALTAA

Pyöräliitto näkee, että teiden suunnittelun ja toteutuksen valtaa tulisi antaa enemmän maakunnille. Lakiehdotuksessa valta maanteistä jää hyvin vahvasti Liikennevirastolle, jonka toiveiden toteuttajana maakunta toimii. Näemme tärkeänä, että alueidensa parhaiten tuntevat maakunnat olisivat suuremmassa vastuussa tieverkosta. Ne pystyvät helposti arvottamaan alueidensa hankkeita ja määrittelemään mikä on oleellista.

YKSITYISKOHTAISIA HUOMIOITA LAKIESITYKSESTÄ

§15 C Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot

Pyöräliitto on huolestunut lakiehdotukseen sisältyvästä liikennejärjestelmäsuunnittelun mallista. Itse liikennejärjestelmäsuunnittelu on hyvin tervetullutta, mutta lakiehdotuksessa sivuutetaan täysin kaupunkiseudut, jotka ovat



toistaiseksi olleet ainoat laajempaa liikennejärjestelmäsuunnittelua tehneet tahot. Mikä on kuntien, kuntayhtymien ja kaupunkiseutujen tekemän liikennejärjestelmän tarkoitus

Lakiehdotuksessa lain tarkoituksella määritellään "ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso sekä turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskeissa asioissa."

Tarkoituksesta puuttuu pyöräliikenteen runkoverkon edistäminen. Vaihtoehtoisesti tämä voidaan korjata §4:ssä (Maantiet), jossa asia pitää selkeästi ilmaista. Ehdotetussa muodossa jää epäselväksi erityisesti pyöräliikenteen runkoverkkoon kuuluvat, mutta maanteistä erilleen tehtyjen pyöräteiden rooli. Näitä ovat mm. ratojen, rinnakkaisteiden ja maisemallisesti tärkeiden paikkojen yhteyteen tehtyt pyörätiet. On hyvä myös huomata, että pyöräliikenteen runkoverkon osa voi kulkea maantiellä - erityisesti alemman tason tieverkolla.

Lain tarkoituksiin tulisi lisätä myös kansanterveyden parantaminen. Lain tulisi tukea kansalaisten fyysistä aktiivisuutta ja varmistaa liikenneonnettomuuksista johtuvien kustannusten pienentyminen. Tämä ohjaisi väylien rakentajia huomioimaan pyöräliikenteen ja kävelyn entistä paremmin.

§12 Maantiekäytön maksullisuus

Ehdotamme tämän pykälän muuttamista niin, että maanteiltä voidaan kerätä ruuhkamaksuja. Ruuhkamaksut ovat yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä ja väylien kulumista. Yksi este ruuhkamaksuille on ollut lainsäädäntö. Nyt olisi mahdollista muuttaa se niin, että maksuja voidaan periä vilkkaimmin liikennöidyllä tieverkolla. elämäsuunnittelun merkitys tulevaisuudessa?

§15 G Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja

Asian selventämiseksi tulisi tähän kohtaan lisätä velvoite tuottaa tietoa myös pyörätieverkostosta. Pyöräliitto on huolissaan siitä, että moni lakia lukeva ei ymmärrä maanteiden sisältävän myös pyörätieverkkoa. Asian selkeyttämiseksi olisi pyörätieverkko hyvä mainita tässä pykälässä.

§15 M Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Pyöräliitto näkee, tienpidon ja liikenteen suunnittelussa on näkemyksiä kysyttävä teiden käyttäjiltä ja muilta asianosaisilta. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma on niin merkittävä liikenneympäristön näkökulmasta, ettei se voi jäädä pelkäksi viranomaisdokumentiksi, vaan sen valmistelun on oltava avointa ja siihen on otettava eri tahot mukaan.

§15 T Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Pyöräliikenteen runkoverkon suunnitteluperusteista päätösvalta kuuluisi olla tienpitäjällä ja muiden pyöräteiden suunnitteluperusteista tulisi päättää tienpidon yhteistyöalueella.

§15 U Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen

Suunnitteluperusteiden valmisteluun ei lain mukaan tarvitsisi ottaa mukaan tien käyttäjiä ja muita yhteistyötahoja. Näemme tämän ongelmana, joka on lain jatkovalmistelussa korjattava: suunnitteluperusteiden valmistelun on oltava avointa ja siihen on otettava mukaan muutkin sidosryhmät kuin viranomaiset.



§32 A Radat tien suunnittelussa

Jos osa pyörätien runkoverkosta kulkee ratojen huoltoteillä, niin missä näiden rakentamisesta määritellään jatkossa? Käsityksemme mukaan yksi ongelma pyöräteiden rakentamisessa ratojen yhteyteen on ollut se, ettei se ole lakiteknisistä ja muista syistä nähty mahdollisena. Voisiko rata-alueella sijaitsevien pyöräteiden suunnittelu ja toteutus mennä jatkossa Lain liikennejärjestelmistä ja maanteista mukaan? Tai ainakin sitä soveltaen jos kyseessä on pyöräliikenteen runkoverkkoon kuuluva osuus.

§44 ja §45 Suoja- ja näkemäalueet

Suoja- ja näkemäalueet voivat olla pienempiä pyöräteiden runkoverkolla. Tämän voisi mainita laissakin.

§108 Kuuluttaminen

Kuuluttaminen tulisi määrittää tapahtuvaksi lehden lisäksi myös yleisessä tietoverkossa kyseisen viranomaisen sivuilla. Tämä helpottaa kuulutuksen löytämistä.

LISÄTIEDOT

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588, matti.koistinen@pyoraliitto.fi

