

## Tieliikennelain uudistusta koskeva lausunto

### Yleistä

Pyöräilykuntien verkosto kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä laadukkaasta lainvalmistelutyöstä ja pitää ehdotettuja uudistuksia pääsääntöisesti hyvinä ja tervetulleina pyöräilyn, jalankulun ja yleisesti liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta. Vuonna 2013 julkaistun ”Pyöräilyn liikennesäännöt muutamissa Euroopan maissa” -selvityksen johtopäätökset on otettu esityksessä hyvin huomioon ja muutenkin valmistelijat ovat selvästi seuranneet pyöräliikenteen kasvua, kehitystä ja siitä kumpuavia tarpeita Suomessa, muissa Pohjoismaissa ja yleisesti Euroopassa.

Myönteisiä ja tärkeitä uudistuksia luonnoksessa erityisesti pyöräilyn kannalta ovat:

### Pyöräkatu

#### **46 § Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti (sivu 322)**

Pyöräkatu on mainio uudistus ja tervetullut lisä liikennesuunnittelun keinovalikoimaan. Kustannustehokas tapa edistää liikenteen turvallisuutta, rahoittamista ja sujuvuutta. Kokemukset kaikista Euroopan maista, jossa Pyöräkatu on käytössä, ovat myönteisiä. Todella odotettu uudistus, sillä osa kunnista (esim. Joensuu ja Helsinki) on jo suunnitellut pyöräkatuja osaksi pyöräliikenteen verkkoaan. Tulevan pyöräkatua osoittavan liikennemerkin suunnittelussa kannattaa ottaa mallia Hollannin pyöräkatu-liikennemerkeistä, jossa kuva ja teksti (”autot vierailijoina”) tukevat vahvasti toisiaan. Kuvia aiheesta: [www.kulkulaari.fi/kuvapankki](http://www.kulkulaari.fi/kuvapankki)

### Kaksisuuntainen pyöräily moottoriajoneuvoille yksisuuntaisella kadulla

#### **C17 Kielletty ajosuunta (sivu 382)**

Moottoriajoneuvoille yksisuuntaisilla kaduilla kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen liikennemerkeillä 30 km/h kaduilla on erittäin tarpeellinen uudistus. Käytäntö on osoittautunut muissa Euroopan maissa turvalliseksi ja sujuvaksi ratkaisuksi. Lisäksi se on vaikuttanut paljon myös liikenteen rauhoittamiseen ja kaupunkien viihtyisyyteen. Esimerkiksi Belgian Gentissä on muutettu 2010-luvulla lähes kaikki kaupungin yli 300 yksisuuntaista katua pyöräliikenteelle kaksisuuntaisiksi. Ensin kadun nopeusrajoitus tiputettiin 30 km/h ja sen jälkeen sallittiin pyöräily ”vastasuuntaan” lisäkilvellä. Suurin osa Gentin yksisuuntaisista kaduista on rauhoitettu nimenomaan katujen asukkaiden toivomuksesta, koska huomattiin pian ensimmäisten kokeilujen jälkeen, kuinka paljon katujen viihtyisyys ja turvallisuuden tunne paranivat, kun autoliikenne rauhoittui ja pyöräliikenne lisääntyi. Uudistus kannattaakin nähdä nimenomaan keinona parantaa kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Uudistus tarvitsee tuekseen uuden lisäkilven, jolla osoitetaan yksisuuntaista katua ajaville, että pyöräliikenne on kaksisuuntaista. Kuvia eri maiden merkeistä: [www.kulkulaari.fi/kuvapankki](http://www.kulkulaari.fi/kuvapankki)

### Pyöräilykypärän käyttösäännöksen poistaminen

#### **Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä (sivu 148)**

Kannattamme pyöräilykypärän käyttösäännön poistamista. Suositusluonteisena se ei sovi lakiin ja toisaalta nykymuodossaan se on lietsunut mielikuvaa pyöräilyn vaarallisuudesta, jarruttaen näin pyöräilyn kasvua. Pyöräilyn myönteiset vaikutukset kansanterveyteen ovat kaikkien tehtyjen tutkimusten perusteella moninkertaiset onnettomuusriskeihin verrattuna, huolimatta siitä käytetäänkö kypärää vai ei. Tanska ja

Alankomaat ovat pyöräilymäärien lisäksi maailman kärkimaita myös pyöräilyn turvallisuudessa, ja molemmissa kypärän käyttö on lähes olematonta.

Australiassa toteutettu kypärän käyttöpakko vähensi pyörän käyttöä pysyvästi (noin 20 vuotta) yli 30 % ja eniten väheni nuorten pyöräily. Lisäksi onnettomuusriski / pyöräilty kilometri kasvoi, koska pyöräily on sitä turvallisempaa, mitä enemmän on pyöräilijöitä, eikä edes päävammojen osuus laskenut. Kanadan ja Uuden Seelannin kokemukset kypärän käyttöpakon toteuttamisesta ovat yhtä synkät kuin Australiassa.

## **Pyörätien käyttövelvollisuuden lieventäminen**

### ***D5 Pyörätie (sivut 56, 166, 388–389)***

Vasemmalla puolella olevan pyörätien käyttövelvollisuuden lieventäminen parantaa liikenneturvallisuutta, kun pyöräilijä voi välttyä ylimääräisiltä kadunlytöksiltä. Samalla se parantaa pyöräilijän oikeusturvaa mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

Edellä mainittujen lisäksi pidämme tärkeinä seuraavien kohtien muokkaamista:

## **Väistämissääntöjen yksinkertaistaminen**

### **25 § Väistäminen (sivu 316)**

Pyöräilykuntien verkoston ehdotus: **Autoilija väistää aina**

Suojateihin ja pyörätien jatkeisiin liittyviä väistämissääntöjä tulee selkiyttää siten, että **pyöräilijällä on pyörätieltä ajoradan yli ajaessaan aina etuajo-oikeus**, ellei liikennemerkkeillä tai liikenteenohjauslaitteilla toisin osoiteta. Edellisen ja nykyisen lain määrittelemien väistämissääntöjen suurin ongelma on ollut se, että ne tunnetaan huonosti. Sama ongelma säilyisi ehdotuksen mukaisessa uudessa laissa. ”Autoilija väistää aina” -periaate olisi selkein mahdollinen sääntö viestiä ja opettaa kaikille liikenteen osapuolille lapsista senioreihin ja ylivoimaisesti helpoin muistaa. Lakiuudistuksen tavoite selkeyden ja turvallisuuden lisäämisestä tulisi näin täytetyksi. Uudistus myös priorisoisi pyöräilyä poliittisten linjausten mukaisesti ja parantaisi myös jalankulkijoiden turvallisuutta, koska nykyiset jalankulkijan suojatieoikeudet laajenisivat koskemaan pyöräilyä ja pakottaisivat autoilijan varovaisuuteen kaikissa olosuhteissa. Muutos ei käytännön tasolla olisi edes dramaattisen suuri, koska suuri osa autoilijoista käyttäytyy jo nyt tämän mukaisesti. Lain perustelutekstin kohta (s. 36) *”Eritasoisten tienkäyttäjien aseman turvaamisen voidaan niin ikään katsoa kuuluvan tieliikenteen yleisiin periaatteisiin. - - - Tämä merkitsee jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasemaa verrattuna ja suhteessa moottorikäyttöisten ajoneuvojen tienkäyttäjärhmiin.”* tukee osaltaan ehdotusta. Ehdottamamme uudistus poistaisi myös tarpeen lisätä lakiluonnoksessa ehdotettuja ”pyöräilijän suojatien” -merkkejä (B7) pyörätien jatkeiden yhteyteen, mikä säästäisi kustannuksia.

## **Pyörätielle ja jalkakäytävälle pysäköinti**

### ***37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot (sivu 319)***

Pyöräilykuntien verkoston ehdotus:

**Moottoriajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti pyörätielle ja jalkakäytävälle on kiellettyä, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta.**

Pyörätielle ja jalkakäytävälle pysäköimisestä on tullut viheliäinen pyöräilyä ja jalankulkua hankaloittava maan tapa kaupunkiympäristössä, vaikka nykyinenkin lakiteksti antaisi mahdollisuudet puuttua ongelmaan tiukemmin. Asiaa koskevaa lakitekstiä on nyt esitetyn höllentämisen sijaan syytä tiukentaa, jotta epäkohta saadaan jollain aikataululla korjattua. Tilapäisen purku- ja lastaustoiminnan sallimista jalkakäytävillä ja pyöräteillä pitää rajoittaa niin, että se on sallittua vain liikennemerkillä osoittaen.

## **Taajamanopeusrajoitukseksi 40 km/h**

### ***10 § Yleiset nopeusrajoitukset (s. 312)***

Lakiluonnoksessa pykälän 2. momentissa määritellään taajamanopeusrajoitukseksi 50 km/h.

**Nopeusrajoituksen tulisi taajamamerkin alueella olla 40 km/h**, jollei toisin ole merkitty, koska tämä on jo yleisin nopeusrajoitus taajamissa ja uudistus vauhdittaisi nopeusrajoitusten alentamisen myönteistä kehitystä, joka on yksi tärkeimmistä ja tehokkaimmista keinoista parantaa liikenneturvallisuutta. Poikkeavat nopeusrajoitukset merkittäisiin erikseen. Vain 18,2 prosenttia taajamien kaduista on nopeusrajoitukseltaan 50 km/h ja 13 prosentilla katuverkosta on 30 km/h nopeusrajoitukset.

50 km/h yleisrajoituksesta uhkaa tulla vastaavanlainen ongelma kuin nykyisin pyöräilyn väistämässäännöistä: lain määrittelemä perustilanne on hyvin harvinainen. Yleisrajoitus ei alentaisi nopeuksia kaikilla kaduilla, vaan jatkossakin voitaisiin määrittää korkeampi nopeuksia kaduille erillisellä liikennemerkillä.

Helsingissä saatujen kokemusten perusteella tiedetään, ettei nopeusrajoituksen lasku vaikuta merkittävästi autoliikenteen matka-aikaan. Enemmän vaikuttavat muun liikenteen määrä ja pysähdykset.

## **Pyöräilijän ja jalankulkijan ohitusetäisyydeksi vähintään 1,5 metriä**

### ***33 § Ohittajan ja ohitettavan keskinäiset velvollisuudet (sivu 318)***

Pykälään ei ole kirjattu metrimääräistä vähimmäisohitusetäisyyttä jalankulkijaa tai pyöräilijää ohittaessa. **Pyöräilyn tapahtuessa ajoradalla, tulisi pyöräilijän minimi ohittamisetäisyydeksi määrätä 1,5 metriä taajamien ulkopuolella.** Ohitusetäisyyden kirjaaminen lakiin antaisi selkeän määritelmän ja parantaisi pyöräilyn ja jalankulun turvallisuutta. Myönteisiä esimerkkejä löytyy monista Euroopan maista. Uudistus olisi myös selkeä toimi pyörämatkailun puolesta, koska maantiellä liian läheltä ohittavat autot ovat turvallisuusriskin lisäksi merkittävä epämukavuustekijä pyörämatkailijalle. Suomen suhteellisen pitkällä maantiesuoksilla tämä on korostuneesti esille.

## **Liikennevirhemaksu**

### ***160 § Liikennevirhemaksu / Soveltamisala (sivu 361)***

Liikennevirhemaksu on kannatettava ja perusteltu uudistus. Virhemaksun soveltamisala vaikuttaa kuitenkin liian väljältä. Näyttää siltä, että poliisin velvollisuutta suorittaa esitutkinta esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta lievennetään. Poliisi voisi oman harkintansa mukaan määrätä tai olla määräämättä virhemaksun tai huomautuksen rikkomuksesta, joka aiheuttaa vain "vähäistä vaaraa". Epäselväksi jää, mikä on vähäinen vaara.

Tiedossa on tapauksia, joissa väistämisvelvollinen autoilija on törmännyt pyöräilijään, mutta tämä on tulkittu liian vähäiseksi sakkoa tai esitutkintaa varten. Rikoslain mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen ehdot kuitenkin täyttyvät, kun teko on "omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle". Kun mahdollinen vaara on aiheutettu jalankulkijalle tai pyöräilijälle, kyse on aina henkeen ja terveyteen kohdistuvasta riskistä: kuolema tai vammautuminen voi olla kiinni sekunnista tai sentistä, hyvästä tuurista. Tämä pitäisi varmistaa laissa tai pykälien esittelyteksteissä.

Ehdotamme pykälää muutettavaksi rikoslain vastaavan kohdan mukaiseksi niin, että **rikkomus ei ole vähäinen, jos tilanteessa on ollut henkilövahingon vaara**. Tätä on tulkittava erityisen tiukasti liikenteen heikompien osapuolten kohdalla.

Kohdasta 3 tulisi poistaa viittaus vähäisyyteen tai muuttaa se muotoon "**rikkomus on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa tai muunlaista kuin vähäisenä pidettävää haittaa.**"

### **Kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen lisäkilvellä**

*Lisäkilpi H25.2 (kaksisuuntainen pyörätie)*

*(sivut 231, 233, 388, 407)*

Kaksisuuntaisen pyörätien merkitseminen aina kaksisuuntaiseksi lisäkilvellä on ongelmallista. Nykyisin lähes kaikki pyörätiet ovat kaksisuuntaisia ja vaikka tulevaisuudessa yksisuuntaisten pyöräteiden määrä lisääntyy, niin suurin osa tulee säilymään kaksisuuntaisina. Tästä seuraisi karkeasti arvioiden useita kymmeniä tuhansia ylimääräisiä lisäkilpiä. Tämä sekä maksaisi että huonontaisi liikenneympäristöä, jossa on muutenkin ongelmana suuri merkkimäärä. Muotoilua tulisi muuttaa niin, että ao. **lisäkilvellä voidaan tarvittaessa osoittaa pyörätien kaksisuuntaisuus**. (esim. Helsingissä, joka on Suomen kaupungeista pisimmällä yksisuuntaisen pyöräliikenteen suunnittelussa, pyritään tekemään yksisuuntaiset pyörätiet sellaisiksi, ettei niitä edes voi ajaa toiseen suuntaan, joten lisäkilven käytölle ei ole suurta tarvetta.)

### **Väistämisviivan yleisempi käyttö**

*L2 (sivut 94, 413)*

Väistämisviivaa ("hain hampaat") pitäisi voida käyttää korostamaan väistämisvelvollisuutta yleisemminkin paikoissa, missä väistämisvelvollisuus muutoinkin on voimassa, eikä ainoastaan tehostamaan liikennemerkkejä B4 ja B5. Erittäin yleinen käyttökohde muualla Euroopassa on väistämisviivan käyttö kiertoliittymästä poistuville autoille ennen risteävää pyörätietä. Alankomaissa pyörätien jatkeen tiemaalaukseen liitetään aina väistämisvelvollisuutta korostavat väistämisviivat. **Ehdotamme tätä käytäntöä velvoittavaksi ja ohjeeksi tiemerkinään L4 (pyörätien jatke).**

Helsingissä 13.4.2017

Pyöräilykuntien verkosto ry:n hallituksen puolesta,

Markku Lahtinen  
puheenjohtaja

Matti Hirvonen  
toiminnanjohtaja

