

Asia: VN/9416/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

TEN-T verkko ohjaa resursseja epäkestävästi

TEN- T verkon osalta on tärkeä tunnistaa, että se ohjaa merkittävästi niin EU:n kuin Suomen valtion osalta liikenteen rahoitusta ja resursseja. Rahat ovat ohjautuneet pääsääntöisesti autoliikenteen hankkeisiin. Tässäkin luonnoksessa pyritään ensisijaisesti sujuvoittamaan, yhtenäistämään ja jouhevoittamaan autoliikenteen hankkeiden käsittelyä, määräaikoja sekä ehdotetaan lisää henkilöresussia viranomaiselle, joka jo nykyisellään käyttää suuren osan resursseista autoliikenteeseen. Nykyisillä EU:n ja Suomen ympäristötavoitteilla tilanne on kestävä.

Resursseja tulisi ohjata laajemmin kestäviin kulkumuotoihin kuten pyöräliikenteeseen ja kohteet tulisi myös osoittaa TEN-T kartalla. Pyöräliikenteen hankkeet vastaavat täysin Smart TEN-T -direktiivin mukaiseen määritelmään eli parantavat infrastruktuurin kapasiteettia, turvallisuutta ja tehokkuutta, vaikka pyöräliikenteen kustannukset eivät olekaan montaa sataa miljoonaa euroa per hanke. TEN-T kelpoisia pyöräliikenteen hankkeita ovat näkemyksemme mukaan erityisesti pyöräliikenteen pääreitit, jotka johtavat rautatieasemille ja muodostavat matkaketjun raideliikenteen kanssa. Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi radanvarsien pääpyörätiet ja merkittävät pyöräpysäköintikeskukset rautatieasemilla. Näillä hankkeilla parannetaan myös raideliikenteen kilpailukykyä.

Pyöräliitto ehdottaa, että jatkossa TEN-T suunnitelmissa pyritään näyttämään myös pyöräliikenteen hankkeet kartalla sekä hankkeissa ja lausunnoissa priorisoidaan autoliikenteen sijaan jalankulua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

Nykyinen lainsäädäntö on tuottanut huonoja pyöräliikenteen olosuhteita

Nykylaki on tuottanut tilanteen, että valtion rahoilla on rakennettu laadukkaat olosuhteet moottoriajoneuvoliikenteelle sekä paikoin myös raideliikenteelle. Samalla pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteiden rakentaminen on jäänyt kunnille eikä reittien jatkuvuus kuntarajojen yli ole ollut kovinkaan hyvää ja laatu on muutenkin erittäin vaihtelevaa.

Hyvä esimerkki tästä on Tampere-Lempäälä -väli, jonka pääsee nopeasti autolla tai junalla, mutta polkupyörällä joutuu ajamaan erittäin mäkiä, vaarallista ja heikkolaatuista reittiä. Väliille olisi kuitenkin suhteellisen helposti tehtävissä laadukas pyörätie pääradan varteen hyödyntämällä radan huoltotietä. Nykylain näkökulmasta tämän tekeminen on kuitenkin epäselvää ja myös vastuut on epäselviä: kuuluisiko Väyläviraston mailla oleva väylä kunnille vai Väylävirastolle? Tätä tulisi nyt laissa selventää ja korostaa, että nämä ovat valtion hankkeita, sillä niiden toteutus on Väylävirastolle omalla maalla paljon helpompaa kuin kunnille.

Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä

Pyöräliitto on huolissaan, ettei lakiesityksessä huomioida miten TEN-T verkoston kanssa risteäviä ja niitä seuraavia pyöräliikenteen pääreittejä. Kysymys on hyvin tärkeä sillä TEN-T verkkoa kehittäessä on varmistettava etteivät tiet ja rautatiet aiheuta estevaikutuksia pyörällä ja jalan liikkujille.

Esimerkiksi viime vuosina Suomesta on poistettu paljon rautateiden tasoristeyksiä turvallisuusperustein. Autoliikenteen turvallisuuden näkökulmasta nämä ovatkin usein perusteltuja, mutta pyöräliikenteen ja jalankulun turvallisuutta tasoristeyspoistot voivat merkittävästi heikentää. Tämä johtuu siitä, että vaihtoehtoinen reitti kulkee usein vilkkaamalla tiellä kuin poistettu reitti ja että tasoristeykset ovat varsin turvallisia pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Ja usein ihmiset jatkavat poistettujen yhteyspaikkojen käyttöä erityisesti jalan liikkuessaan. Tasoristeysten poiston myötä jalan ja pyörällä tehtävät matkat pitenevät ja niiden houkuttelevuus vähenee. Tämä lisää entisestään autoliikennettä ja heikentää pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuutta.

TEN-T -hankkeiden pitää myös edistää pyöräliikenteen olosuhteita ja lisätä pyöräliikenteen houkuttelevuutta. Usein ikävä kyllä tapahtuu päinvastoin: moottoritien rakentaminen johtaa pyöräilijällä usein pitkiin kiertoreitteihin erityisesti liittymien kohdalla ja tekee autoilusta aina houkuttelevampaa. Tämä on vastoin valtakunnallisia tavoitteita lisätä pyöräliikenteen ja jalankulun määrää 30 % vuoteen 2030 mennessä.

TEN-T hankkeiden yhteydessä on huomioitava myös kansainvälinen EuroVelo -reitistö (<https://en.eurovelo.com/>) sekä Valtakunnallinen pyöräliikenteen esisuunnitelma. TEN-T -hankkeiden pitää tukea näitä.

Ehdotamme, että valvovalle viranomaiselle (Traficom) määritetään vastuu varmistaa, että pyöräliikenteen olosuhteita kehitetään.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maanteiden toiminnalliseen luokitukseen pitää lisätä pyöräliikenteen verkot. Ne voidaan lisätä pykälään 4 "Maantiet", esimerkiksi seuraavasti: "Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä, yhdysteitä, pyöräteitä tai jalkakäytäviä."

Pykälän viimeiseksi lauseeksi on lisättävä "Maantie voi olla myös pelkkä pyörätie tai jalkakäytävä tai esimerkiksi radan huoltotie, jolla pyöräliikenne, jalankulku tai muu vastaava liikenne on sallittu".

Lisäksi 99 § Päätöksenteko on tehtävä seuraava lisäys: "Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa maantien kuulumisen valta-, kata- (kirjoitusvirhe HE:ssä!), seutu-, yhdys- ja pyöräteihin sekä jalkakäytäviin.

4a § Esitys maantien toiminnallisesta luokasta

Esitykseen on lisättävä pyöräteiden toiminnalliset luokat ja määritettävä niistä esityksen tekevä viranomaisen. Tämä voisi olla ELY-keskus.

Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa verkkohierarkia määritellään seuraavasti:

- pääreitit
- aluereitit
- paikallisreitit

Maanteiden yhteydessä ja niistä erillään pitäisi pystyä luomaan eri tasoisia pyöräteitä, jotka ovat kuitenkin lain alaisuudessa. Nykytilanteen ongelmana on, että maanteistä erillään olevia pyöräteitä on hankala luoda ja monessa tapauksessa pyörätien ja maantien toiminnallinen luokittelu on erilainen. Näin tapahtuu mm. usein rinnakkaisteillä, joiden yhteydessä kulkee pyörätie: erillään kulkeva valtatie on omansa, mutta rinnakkaistie on alempaa liikenneverkkoa ja niinpä myös sen yhteydessä oleva pyörätie päättyy alemman verkon tieksi, vaikka sen merkitys pyöräliikenteen olisi pääreitien tasoa.

Esimerkiksi Joensuun länsipuolella Valtatie 9:n rinnalla kulkee maantie 15641 ja tämän rinnakkaistien vierellä Joensuu-Ylämylly pyöräilyn seudullinen pääreitti, joka on ainoa pyöräliikenteen yhteys Joensuusta länteen. Pyörätie on liikenteellisesti paljon merkittävämpi kuin maantie 15641, jota käytetään vain paikalliseen liikenteeseen.

Lisäksi maanteillä voi olla erilainen luokittelu autoliikenteen ja pyöräliikenteen näkökulmista. On esimerkiksi seutu- ja yhdysteitä, jotka ovat osa pyöräliikenteen pääreittiä tai matkailullisesti tärkeää reittiä. Osa maanteistä voi olla rakennettu myös tästä näkökulmasta esimerkiksi kyläteiksi. Tämän vuoksi maantiet tulisi luokitella erikseen sekä moottoriajoneuvoliikenteen että pyöräliikenteen näkökulmasta - tai vaihtoehtoisesti päivittää luokittelua niin, että luokitteluihin tulisi mukaan pyöräliikenteen näkökulma esim. kylätien muodossa.

Koistinen Matti
Pyöräliitto ry