

LVM, Liikenne- ja viestintäministeriö

Kuuleminen Liikenteen turvallisuusvirastossa 4.4.2016: Polkupyöräily (TS, KK)

Tilaisuudessa keskusteltiin tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksesta ja suunnitelluista muutoksista erityisesti pyöräilyn aseman ja pyöräilysääntöjen näkökulmasta liikenne- ja viestintäministeriön alustuksen pohjalta. Alustuksessa esitetyt hahmotelmat ovat alustavia, liikenne- ja viestintäministeriön johdolla työryhmissä ja virkatyönä syntyneitä luonnoksia, joiden tarkoituksena on toimia keskustelun pohjana valmistelun tämän hetkisessä vaiheessa. Niitä ei ole hyväksytty eikä käsitelty tätä tehtävää laajemmalti ja on käytännössä mahdollista, että valmistelun edetessä luonnoksia täydennetään ja muokataan joiltain osin; voi olla, että luonnoksista myös luovutaan.

Esitystä pyöräilijän väistämissäännön täydentämisestä aina tiemerkinnoin pidettiin yleisesti hyvänä. Lähtökohtaisesti väistämissääntöjen kehittämisessä haasteena on, että työtä ei päästä aloittamaan alusta, vaan muutokset ja kehittäminen joudutaan säännönmukaisesti tekemään olemassa oleva liikenneympäristö huomioon ottaen. Pyöräilijän etuajo-oikeus suojatiellä merkittäisiin aina pyörätien jatkeella, jolloin matkanteosta tulisi sujuvampaa ja liikenneympäristöstä sääntöä loogisesti tukeva. Toki asiaan kuuluvat siirtymäajat huomioon ottaen. Myös poliisin valvontanäkökulmasta säännön pitäminen ennallaan ja sen tukeminen tiemerkinnoin parantaisivat valvontatyön toteuttamisedellytyksiä. Poliisin näkökulmasta myös väistämissääntöjen tunnettuutta ja valistusta on edistettävä jatkossakin. Pyörätien suojatiemerkkiä ei tämän hetkisen tiedon mukaan olla ottamassa käyttöön. Pyöräilijän etuajo-oikeus ilmenisi pyörätien jatkeen merkitsemisestä, mikä voi talvella olla ongelma, mutta väistämisvelvollisuus merkittäisiin autoilijoille kuten nykyisinkin. Suojatie tulisi jatkossa merkitä aina sekä liikennemerkillä että tiemerkinnoin.

Oikeus ajaa yksisuuntaisella kadulla polkupyörällä kaksisuuntaisesti toisaalta mahdollisesti saattaisi heikentää liikenteen ennakoitavuutta ja vaikeuttaa syyllisyyskysymysten selvittämistä. Toisaalta polkupyörällä ajamisen edelleen kieltäminen vastakkaiseen suuntaan yksisuuntaisella kadulla siirtää liikennettä jalkakäytävälle, mikä ei myöskään edistä liikenteen ennakoitavuutta ja sääntöjen noudattamista. Keskustelussa nousi lisäksi esille, että nykyisin yksisuuntaisella kadulla pyöräilyn salliminen kaksisuuntaisesti edellyttää liikennemerkkejä, mutta yksisuuntaisuus lähtökohtaisesti estää pysäköinnin kadun molemmilla puolilla. Uudistuksella mahdollistettaisiin molemminpuolinen pysäköinti.

Tilaisuuden osallistujat esittivät myös pyöräilijän ohittamisen sääntöä täsmennettäväksi täsmällisellä etäisyydellä esimerkiksi seuraavasti: "Ohittamisen tulisi tapahtua "turvallisesti, mutta kuitenkin vähintään 1,5 m etäisyydeltä". Tätä voitaisiin valvoa myös automaattisesti, kun taas "riittävää" etäisyyttä ei voida valvoa automaattisesti.

Uutena elementtinä liikenteeseen ovat keväällä tulossa kevyet sähköajoneuvot, joita koskevat liikennesääntöjen ja ajoneuvosäännösten muutokset tulivat voimaan vuoden 2016 alussa. Näiden kulkuneuvojen yleistymistä on vaikea luotettavasti ennustaa ja toistaiseksi sallivalle linjalle ei ole ilmennyt tarkoituksenmukaisuussyihin perustuvia esteitä. Tieliikennelain uudistustyössä on huomioitava uudenlaiset liikenteen käyttäjäryhmät, ja mahdollisiin perusteltuihin muutostarpeisiin ollaan valmiita reagoimaan.

Kypärän käyttösuosituksen luopuminen sai kannatusta tilaisuuden osanottajilta. Perustuslakivaliokunta on todennut suosituksityypiset normit ongelmalliseksi. Esillä oli vaihtoehto kypäräpakosta rangaistuksineen, se olisi ongelmallista paternalismin vuoksi; henkilökohtaisen käyttäytymisen suojeleminen rikosoikeudella on

LVM, Liikenne- ja viestintäministeriö

lähtökohtaisesti ongelmallista (vrt. turvavyöpakko). Ongelmana olisi myös esim. lapset, johon rikosoikeudellista kontrollia ei voitaisi kuitenkaan ulottaa. Suosituksesta luopuminen ei tarkoittaisi, ettei kypärän käyttö edelleen olisi järkevää ja suositeltavaa. Liikenneturvallisuusvalistuksen merkitys tulee korostumaan pyöräilyn lisääntyessä kaikella tavalla myös Suomessa.

Pyöräilyä tien oikealla puolella tulisi edistää, se lisäisi sujuvuutta ja turvallisuutta. Tätä voitaisiin tavoitella muutoksella, jolla velvoite käyttää myös vasemmalla puolella olevaa pyörätietä muulloin kuin lyhyillä matkoilla poistuisi.

Taajamien nopeusrajoituksen alentaminen ei ole ollut erityisellä tavalla kokonaisuudistuksen yhteydessä. Asiasta on keskusteltu. Siitä seuraisi liikennemerkkien uudistuskustannuksia kadun- ja tienpitäjille, mutta toisaalta merkki- ja merkintä uudistuksia joudutaan jo ehdotettuihinkin uudistuksiin liittyen toteuttamaan.

Käydystä keskustelusta yhteenvetona voidaan todeta, että läsnäolijoiden keskuudessa vallitsi pääsääntöisesti yksimielisyys muutosten tarpeellisuudesta ja suunnasta. Yleisenä tavoitteena pyöräilyn liikennesääntöjen osalta on polkupyöräilyn "ajoneuvoistaminen", joka selkeyttäisi pyöräilyn roolia liikennejärjestelmässä ja jonka myötä sen roolin ja tilan toivottaisiin vakiintuvan osana järjestelmää sekä suunnittelussa että käytännön liikenteessä. Seuraavaksi asian käsittelyä jatketaan virkamiesvalmisteluna, jonka edetessä tieliikennelain uudistushankkeesta järjestetään julkinen lausuntokierros, minkä jälkeen edetään eduskuntakäsittelyyn. Tarvittaessa sidosryhmiä kuullaan vielä uudelleen. Kommentteja, lisätietoja ja esityksiä on mahdollista lähettää liikenne- ja viestintäministeriöön osoitteella kimmo.kiiski@lvm.fi.