

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSEEN TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/417/03/2013
12.4.2017

Kiitämme liikenne- ja viestintäministeriötä laadukkaasta lain valmistelusta, jossa on otettu hyvin huomioon liikenteen kehittämistarpeita. Lakiluonnoksessa on lukuisia hyviä uudistuksia, jotka parantavat pyöräliikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja suosiota.

Pyöräliikennettä koskevia ja sitä edistäviä lakimuutoksia ei pidä nähdä kompromisseina eri eturyhmien vaatimusten välillä, vaan kaikkien yhteisenä etuna. Pyöräilijän aseman parantaminen lailla on tarpeen paikallisten ja valtakunnallisten liikenneturvallisuus-, päästövähennys- ja terveystavoitteiden saavuttamiseksi sekä liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi. Jokaista lakimuutosta on syytä arvioida näiden tavoitteiden näkökulmasta – kuinka hyvin lakimuutos parantaa pyöräliikenteen olosuhteita vai parantaako lainkaan.

Laki on auktoriteetti, joka vaikuttaa asenteisiin. Lailla on merkittävä rooli eri liikennemuotojen edistämisessä. On merkittävää antaa laki viestin, että normaali ajonopeus taajamissa on 50 km/h ja erikseen merkityillä väylillä 30 km/h, vai että normaali ajonopeus taajamissa on 30 km/h ja erikseen merkityillä väylillä 50 km/h. Tämä vaikuttaa autoilijan odotuksiin siitä, millaista nopeutta kaupungissa voi edetä, sekä ymmärrykseen turvallisesta tilannenopeudesta ympäristössä, jossa liikkuu ihmisiä jalan ja pyörällä – myös lapsia, vanhuksia ja liikuntarajoitteisia.

Suomi onkin ollut pitkään jäljessä muusta Euroopasta monien pyöräliikennettä koskevien lakien osalta. Lakiluonnos korjaa osan puutteista, mutta uhkaa jättää muutamia jäljelle. Merkittävimmät luonnoksen ongelmat ovat taajamien yleisnopeusrajoituksen säilyttäminen 50 km/h:ssa sekä pyörätielle ja jalkakäytävälle pysäyttämisen sallimisen jatkaminen ja pysäyttämisen ehtojen löysentäminen.

Vaikka lakiluonnos ei ota kantaa suunnitteluratkaisuihin, se viestii vahvasti toimivien ja turvallisten ratkaisujen puolesta. Uskomme tällä olevan merkittävä vaikutus liikenneympäristön kehittymiseen.

Pyöräilyn ymmärtäminen johdonmukaisesti ajoneuvoliikenteenä parantaa paitsi muiden tienkäyttäjien kunnioitusta pyöräliikennettä kohtaan, myös pyöräilijöiden kunnioitusta lain asettamia velvoitteita kohtaan. Pyöräilyn edistäminen on sopusoinnussa joukkoliikenteen ja jalankulkuliikenteen edistämisen kanssa ja tukee päästövähennystavoitteita, kansanterveyttä sekä viihtyisämpää ja toimivampaa Suomea.

TÄRKEIMMÄT MUUTOSTARPEET LAKILUONNOKSEEN

30 KM/H TAAJAMANOPEUDEKSI

10 § Yleiset nopeusrajoitukset (s. 312)

Pykälän 2. Momentissa määritellään taajamanopeusrajoitukseksi 50 km/h. Tämä on ongelmallinen seuraavista syistä:

50 km/h ei ole yleinen nopeusrajoitus

Yleisin nopeusrajoitus taajamissa on 40 km/h, joka on voimassa kolmanneksella kaduista. Vain 18,2 prosenttia taajamien kaduista on nopeusrajoitukseltaan 50 km/h ja 13 prosentilla katuverkosta on 30 km/h nopeusrajoitukset.

Kolmen- ja neljänkympin rajoitusalueet lisääntyvät vauhdilla. Pelkästään Tampereella arvioidaan lähivuosina siirtyvän 30 km/h rajoitusten piiriin noin 420 km katuverkkoa ja 40 km/h rajoitusten piiriin 70 km (tiedonanto Tampereen kaupungilta 3.4.).

50 km/h yleisrajoituksesta uhkaakin tulla vastaavanlainen ongelma kuin nykyisin pyöräilyn väistämissäännöistä: lain määrittelemä perustilanne on hyvin harvinainen. Tämä hämmentää ajoneuvon kuljettajaa ja aiheuttaa liikenneturvallisuusriskejä.

On hyvä huomata, ettei yleisrajoitus alentaisi nopeuksia kaikilla kaduilla, vaan jatkossakin voitaisiin määrittää korkeampi nopeuksia kaduille erillisellä liikennemerkillä. Esimerkiksi Helsingissä alennettu yleisrajoitus ei juurikaan vaikuttaisi keskusta-alueen nopeusrajoituksiin.

Helsingissä saatujen kokemusten perusteella tiedetään, ettei nopeusrajoituksen lasku vaikuta merkittävästi autoliikenteen matka-aikaan. Enemmän vaikuttavat muun liikenteen määrä ja pysähdykset. 30 km/h rajoitusalueilla pysähdyksiä voidaan jopa poistaa vähentämällä liikennevaloja.

30 km/h yleisrajoitus on tehokkain tapa lisätä lasten turvallisuutta liikenteessä

Helsingin kaupungin tutkimuksissa on todettu 30 km/h rajoitusten olevan lapsille jopa 5 kertaa turvallisempi kuin 50 km/h rajoitusalue. Pyöräliiton keräämien tietojen mukaan kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2015 30km/h rajoitusalueilla tiekilometriä kohden yli kolme kertaa vähemmän kuin 40 km/h alueilla ja yli neljä kertaa vähemmän kuin 50 km/h rajoitusalueilla.

30 km/ h suojelisi erityisesti heikoimpia

Lain perusteluteksteissäkin mainitaan, että “onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjryhmien suojelemiseksi (EU) parlamentti suosittelee 30 kilometrin nopeusrajoituksen käyttöön ottoa asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä sellaisilla kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa.” (s. 19). Lain perusteluteksteissä (s. 46) nostetaan myös esiin YK:n lapsen oikeuksien julistus, EU:n peruskirjan 25 artikla joka korostaa ikääntyneiden oikeuksia sekä vammaisia koskevan yleissopimuksen.

Tehokkain tapa näiden sopimusten vaateen täyttämiseksi olisi säätää yleisnopeusrajoitukseksi 30 km/h.

30 km/h muuttaisi katusuunnittelua turvallisempaan suuntaan

Alhaisempi yleisnopeusrajoitus ohjaisi tehokkaasti katujen suunnittelua turvallisempaan suuntaan.

Suomesta puuttuu valtakunnallinen ohjeistus alle 50 km/h katujen suunnitteluun. Tämä puute tulisi Liikenneviraston korjata mahdollisimman pian.

30 km/h edistäisi joukkoliikenteen toimivuutta

Helsingin kaupungin raportin mukaan alhaisempi nopeusrajoitus parantaa linja-autoliikenteen luotettavuutta tuottamalla tasaisemman matkanopeuden ja ei heikennä sen kilpailukykyä

henkilöautoliikenteeseen nähden. Joukkoliikenteen nopeudelle nopeusrajoitusta tärkeämpiä asioita ovat valo- ja kaistaetuudet.

30 km/h vaikuttaisi liikennekäyttämiseen

Alhaisempi yleisrajoitus vaikuttaisi suoraan liikennekäyttämiseen. Kuljettajalle olisi selkeää, että perustilanne taajamissa on 30 km/h ja sitä korkeammat erityistilanteet merkittäisiin erikseen liikennemerkillä. Tällä olisi merkitys liikennekäyttämiseen ja se lisäisi ihmisten kokemusta siitä, mikä on sopiva nopeus taajamissa.

30 km/h vähentäisi päästöjä 25 %

Helsingin kaupungin raportin mukaan nopeuden laskulla on positiivisia vaikutuksia päästöihin ja typenoksidi- ja CO₂ -päästöt ovat 30 km/h alueella n. 25 % alhaisemmat kuin 50 km/h nopeudella. Vaikutus perustuu tasaisempaan ajotapaan.

Lisäksi katupölyn syntyminen vähenee kiihdytysten vähentyessä. Myös katupölyn leviämisessä ilmaan nopeus on merkittävä tekijä.

Asia on hyvin merkittävä: ilmansaasteisiin kuolee Suomessa 1800 ihmistä vuosittain.

30 km/h vähentäisi melua

Helsingin kaupungin raportin mukaan "Kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu, että keskinopeuksien laskeminen 10–20 km/h vähentää melutasoa 2–4 dB(A) raskaiden ajoneuvojen osuuden mukaan vaihdellen. Kolmen desibelin aleneminen melutasossa vastaa karkeasti ottaen liikennemäärän vähenemistä puoleen."

§25 PYÖRÄILIJÖIDEN VÄISTÄMISSÄÄNTÖJÄ ON SELKEYTETTÄVÄ (S. 316)

Pykälän kohta "Muuta liikennettä on väistettävä pyörätieltä ajoradalle tultaessa, jollei toisella ole väistämismääräystä 2 momentin tai 3 momentin perusteella" on hyvin ongelmallinen. Tämä lisäys vesittää kaikki aiemmat väistämismääräykset ja tekee pyörällä liikkumisesta hyvin epäselvää nykyisessä liikennenympäristössä. Tämä ei noudata lain tavoitteita lisätä selkeyttä ja turvallisuutta.

Selkeintä olisi muuttaa väistämismääräyksiä niin, että pyöräilijällä on pyörätieltä ajoradan yli ajaessaan etuajo-oikeus jollei muuta liikennemerkeillä tai liikenteenohjauslaitteilla osoiteta.

Tämä selkeyttäisi nykyistä tilannetta huomattavasti, lisäisi turvallisuutta eikä vaikuttaisi merkittävästi nykyisiin liikennetilanteisiin: jo nykyään autoilijat antavat usein tietä vaikeivat ole

väistämisvelvollisia. Usein pyörätiet ovat etuajo-oikeutettujen katujen varsilla, jolloin kaikista suunnista tulevat autoilijat ovat väistämisvelvollisia pyöräilijään nähden. Säännön uudistaminen korostaisi myös varovaisuusvelvoitetta pyöräilijöitä ja jalankulkijoita kohtaan sekä yhdenmukaistaisi jalankulun ja pyöräilyn sääntöjä.

Lain perusteluteksteissä mainitaan (s. 36) että "Eritasoisten tienkäyttäjien aseman turvaamisen voidaan niin ikään katsoa kuuluvan tieliikenteen yleisiin periaatteisiin. - - - Tämä merkitsee jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasemaa verrattuna ja suhteessa moottorikäyttöisten ajoneuvojen tienkäyttäjärhmiin."

Ehdottamamme väistämissääntö olisi helppo opettaa lapsille ja tukisi näin lain perustelua.

PYÖRÄTIELLE JA JALKAKÄYTÄVÄLLE PYSÄYTTÄMINEN ON KIELLETTÄVÄ

37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot (s.319)

Esitämme, että moottoriajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköinti pyörätielle ja jalkakäytävälle on kiellettyä, jollei toisin liikennemerkillä osoiteta.

Lakiluonnos sallii pyörätielle ja jalkakäytävälle pysäyttämisen tiettyjen ehtojen täytyessä. Käytännössä laissa olevan poikkeussäännöksen nojalla pyöräteitä ja jalkakäytäviä käytetään yleisesti autojen pysäköintiin, vaikka pysäköinti pyörätielle ja jalkakäytävällä on kiellettyä myös tilanteissa, joissa viereisellä ajoradalla olisi sallittua pysäyttää tai jopa pysäköidä. Auto pyörätielle tai jalkakäytävällä on hyvin yleinen näky Suomessa, mutta on hyvin harvinaista, että kaikki laissa mainitut pysäyttämisen sallivat ehdot toteutuisivat.

Nykylaki on epäselvä sen suhteen, kuinka kaukana on "läheisyydessä", mikä on "pysäyttämiseen sopiva paikka", kauanko on "lyhyeksi ajaksi", mikä on "pakottava syy" tai mikä on "kohtuuton haitta" jalkakäytävälle tai pyörätielle kulkeville. Käytännössä auton kuljettaja määrittelee nämä itse, ja lain epäselvyyden ja tulkinnanvaraisuuden takia valvontaa ei juurikaan tehdä. Usein pyörätielle pysäköidään vain siksi, että sillä tavoin kuljettaja pääsee lähemmäksi ovea tai välttyy maksamasta pysäköintimaksua laillisella pysäköintipaikalla.

Esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa pyörätielle ja jalkakäytävälle pysäyttäminen ei ole sallittua. Kun jakeluliikenne on mahdollista muissa Pohjoismaissa ilman oikeutta pysäyttää pyörätielle ja jalkakäytävälle, on se mahdollista Suomessakin. Kyse on vain asennemuutoksesta – on hyväksyttävä, että joskus jakeluauto pysäytetään ajokaistalle, ja silloin autoilijat joutuvat kiertämään jakeluauton toisen kaistan kautta. Autot pyöräteillä ja jalkakäytävillä haittaavat erityisesti lasten, vanhusten, liikuntarajoitteisten, näkövammaisten ja lastenvaunuja työntävien liikkumista.

Luonnoksessa perustellaan laajasti ja hyvin, miksi poikkeussäännös pitäisi poistaa ja lain perusteluteksteissä (s. 45) kirjoitetaan, että "Rajaton liikkumisvapaus johtaisi siihen, että liikenteen heikoimpien tienkäyttäjien oikeudet eivät toteutuisi tyydyttävästi edistävällä tavalla" ja että "esimerkiksi lasten, ikääntyneiden ja aisti- ja liikuntarajoitteisten henkilöiden erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä on huomioitava lainsäädännössä."

Lakiesityksessä pidetään kuitenkin tärkeämpänä yritysten kuljetustarpeita kuin turvallisuutta, esteettömyyttä tai kaupunkiympäristön laatua (s. 146): Kaikkien perustelujen vastaisesti pykälä esitetään säilytettäväksi.

Poikkeussäännöksen ehtoja ei ole tähänkään asti noudatettu, eikä ole mitään syytä odottaa, että niitä yhtäkkiä alettaisiin noudattaa. Ei ole syytä odottaa, että kaupungit alkaisivat lisätä jakelupaikkoja, tai että niitä alettaisiin käyttää, niin kauan kun jakelu on sallittua pyörätieltä ja jalkakäytävältä. Ei ole syytä odottaa, että kaupungit alkaisivat valvoa pyörätielle ja jalkakäytävälle väärinpysäköintiä ja -pysäyttämistä, niin kauan kun laki on tulkinnanvarainen. Laki suorastaan kannustaa pysäköimään auton pyörätielle, sillä sillä tavoin voi välttää pysäköintivirhemaksun.

Muutosta puoltaa sekin, että jalkakäytävä- ja pyörätiepysäköinnin kieltö sai suuren kannatuksen Otakantaa.fi -palvelussa.

KOMMENTIT LAIN PERUSTELUOSIOON

Lain tavoitteiksi mainitaan liikenneturvallisuuden parantaminen. Tässä Suomella riittää vielä tehtävää. Tuoreiden EU-tilastojen mukaan olemme jäämässä jälkeen verrokkimaista Ruotsista, Tanskasta, Alankomaissa ja Saksasta liikennekuolemien vähentämisessä. 2000-luvun alussa Suomen "nollavisioksi" määriteltiin 100 liikennekuolemaa vuonna 2025. Tämä tavoite on karkaamassa yhä kauemmas, vaikka liikenneturvallisuus onkin merkittävästi parantunut.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä (s. 148)

Kannatamme polkupyöräilijän suojakypärän käyttösäännöksen poistamista. Kypäräsäännös on aikanaan säädetty hyvin aikein mutta puutteellisin tiedoin muun muassa säännöksen kokonaisvaikutuksesta kansanterveyteen, pyöräilyn suosioon ja liikenneturvallisuuteen. Käyttösäännöksen poistaminen on perusteltua, sillä säännöksestä on kansanterveyden kannalta selvästi enemmän haittaa kuin hyötyä. Sen poistaminen tuskin saisi ketään lopettamaan pyöräilykypärän käyttämistä, mutta se alentaisi kynnystä pyöräilyyn uusille pyöräilijöille.

Poistaminen on perusteltua myös lainsäädännön johdonmukaisuuden kannalta. Luonnoksessa on esitetty käytösäännöksen poistamiselle hyvät perustelut. Lainkirjoittajan opas antaakin pyöräilykypärän käytösäännöksen esimerkkinä laista, jolla ei ole oikeudellista velvoittavuutta, ja jollaisia ei pitäisi lakiin ottaa [15].

Nykyinen käytösäännös on monella tapaa ongelmallinen. Käytösäännös viestii, että pyöräily ilman kypärää olisi väärin, vaikka pyöräily myös ilman kypärää on hyödyllistä sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Ihmisiä tulisi kannustaa pyöräilemään sen sijaan, että heitä syyllistetään terveellisestä ja yleishyödyllisestä aktiviteetista. On merkittävää myös huomata, että auton sijaan pyörällä tehtävä matka lisää liikenneturvallisuutta kokonaisuudessaan - samoin kuin joukkoliikenteen käyttö.

Kypärän käytösäännös antaa kuvan pyöräilystä erityisen riskialttiina toimintana, mikä vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta. Kuitenkaan arkipyöräily ei ole erityisen vaarallista verrattuna esimerkiksi jalankulkuun, ja terveyshyötyjen ansiosta pyöräilyn hyödyt ylittävät riskit 20-kertaisesti [Hillman M. Cycling and the promotion of health. Policy Studies vol. 14, 49–58, 1993]. Maailmalla kypärälait ovat vähentäneet pyöräilyä [6,7,8,9].

Ei tarvita kuin vähäinen lasku pyöräilyn suosiossa, kun lain vaikutus kansanterveyteen on negatiivinen – vaikka tehtäisiin oletus, että kypärät estäisivät 100 % kaikista päävammoista [4]. Lisääntyneestä kypärän käytöstä saatu mahdollinen hyöty maksetaan moninkertaisesti liikkumattomuudesta johtuvina sairauksina ja kuolemina. Yli puolet suomalaisista liikkuu liian vähän, ja liikkumattomuuden aiheuttamat kustannukset ovat suomessa 2-4 miljardia euroa vuodessa [1,3]. Saksassa on arvioitu, että kypärälain kustannukset ylittäisivät hyödyt [11]. Viimeksi maaliskuussa 2017 Bosnia-Hertsegovina kumosi kymmenen vuotta voimassa olleen pyöräilykypärälain [14].

Kokemukset ulkomailta ovat osoittaneet, että pyöräilyn turvallisuuden kannalta kypärää oleellisempaa on pyöräilyn kulkutapaosuus [5]. Kyse on niin sanotusta safety in numbers -ilmiöstä – mitä enemmän pyöräilijöitä liikenteessä on, sitä turvallisempaa pyöräily on kaikille [2,10]. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeämpää saada enemmän ihmisiä pyöräilemään kuin enemmän ihmisiä käyttämään kypärää. Tyypillisesti paikoissa, joissa kypärän käyttöaste on korkea, pyöräilyn kulkutapaosuus on matala (Yhdysvallat, Iso-Britannia, Australia) ja päinvastoin (Alankomaat, Tanska). Pyöräilyn kulkutapaosuus on korkea silloin, kun pyöräily koetaan niin turvalliseksi, että se on luonteva valinta kenelle tahansa ikään, kuntoon ja rohkeuteen katsomatta.

Kypärän käytösäännös on ristiriidassa kaupunkipyöräjärjestelmien kanssa. Lain mukaan kypärää tulee "yleensä" käyttää, mutta kaupunkipyörien konseptiin kuuluu, ettei niiden käytön yhteydessä ole tarjolla kypärää, sillä se olisi teknisesti mahdotonta. Valtaosa kaupunkipyörien käyttäjistä ajaakin ilman kypärää. Silti kaupunkipyörällä ajaminen on vieläkin turvallisempaa kuin polkupyörällä ajaminen yleensä [13].

Yhteiskunnalliset vaikutukset (s. 173)

Luonnoksessa arvioidaan: "Esitys on lähtökohtaisesti sukupuolivaikutuksiltaan neutraali. Liikenteen seuraamuksista kuitenkin noin 80 prosenttia kohdistuu miehiin."

Toivoisimme kattavampaa selvitystä lain sukupuolivaikutuksista. Liikenteessä on ryhmiä, joihin kohdistuu selkeästi enemmän onnettomuuksia kuin toisiin: esimerkiksi lapset, nuoret miehet ja iäkkäämmät naiset. Lain jatkovalmistelussa näkisimme tärkeänä, että selvitetäisiin, miten eri ryhmien asemaan voitaisiin vaikuttaa positiivisen syrjinnän avulla. Huomionarvoista on myös, että Suomessa naiset kävelevät ja pyöräilevät miehiä enemmän, ja miehet ajavat autolla naisia enemmän.

YKSITYISKOHTAISET KOMMENTIT VARSINAISEEN LAKILUONNOKSEEN

2 § Määritelmät (s.309)

Pykälän 10 kohdan pyöräkaista olisi polkupyöräliikenteelle tarkoitettu, tiemerkinnoin osoitettu ajoradan pituussuuntainen osa. Tämä on hyvä määritelmä.

Näkisimme kuitenkin tärkeänä, että pyöräkaistan voisi merkitä jatkossa myös liikennemerkillä. Erityisesti Suomen lumisemmilla alueilla on nykyisten pyöräkaistojen erottautumisella ollut isoja ongelmia. Erillinen liikennemerkki selkeyttäisi tilannetta ja osoittaisi pyöräkaistan selkeämmin.

Pyöräkaistat tulisi jatkossa myös merkitä värillisellä pinnoitteella tai käyttää niissä läpivärjättyä asfalttia.

4 § Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus (s. 310)

Lakiehdotuksen mukaan "Toisten tienkäyttäjien toimintaa on ennakoitava vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toiminta sen mukaisesti sujuvan liikenteen edistämiseksi."

Kuitenkin lain perusteluosioissa (s. 192) sanotaan: "Tienkäyttäjän tulisi sovittaa oma toimintansa sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi." Varsinaisessa lakitekstissä on korostettu sujuvuutta ja turvallisuus on unohtunut lauseesta pois. Toivomme turvallisuutta myös varsinaiseen lakitekstiin, sillä sitä luetaan ensisijaisesti.

14 § Jalankulkijan paikka tiellä (s. 197)

Tulkinnanvaraisuuden välttämiseksi pykälän perusteluissa on syytä mainita, että pyörätie tarkoittaa myös yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää (kuten nykyisin, ks. HE 251/1996). On hyvä, että sanamuotoa selvennetään poistamalla nykyisen lain 40 §:n sisältämä ”yleensä” -sana.

19 § Tien eri osien käyttö (s. 198)

Perusteluissa olisi syytä tulkintaohjeena todeta, että pientareella ajo usein ei käy haitatta päinsä liiallisen kapeuden, huonon päällysteen tai tärinäraitojen takia. Pientareen käyttöä ei myöskään voida edellyttää vaikka se hetkellisesti kävisi haitatta päinsä, jos pyöräilijä ei voi luottaa sen jatkuvan käyttökelpoisena.

Pidämme erittäin hyvänä uudistusta, joka sallii ajoneuvon kuljettamisen suojatiellä. Tämä selkeyttää erityisesti pyöräilijän asemaa ja liikennetilanteiden tulkintaa. Muutos on tärkeää myös pyöräilijän oikeusturvan kannalta.

22 § Ryhmittäminen (s. 315)

Esityksen mukaisesti ”Oikealle kääntyvän on ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan.” Lain perusteluosiossa olisi suotavaa korostaa sitä, ettei ryhmittymiseen saa käyttää pyöräkaistaa.

25 § Väistäminen (s. 316)

Pykälän 2 momentissa voisi korostaa, että oikealle kääntyvän on väistettävä myös pyöräkaistaa käyttävää pyöräilijää.

28 § Lähestyminen ja väistäminen suojatietä lähestyttäessä (s. 316)

Pykälä tulisi laajentaa koskemaan kokonaisuudessaan pyöräilijän ylityspaikkaa ja pyörätien jatketta. Laajemmat perustelut lausuntomme alussa.

33 § Ohittajan ja ohitettavan keskinäiset velvollisuudet (s. 318)

Pykälään ei ole kirjattu täsmällistä metrimääräistä vähimmäisohitusetäisyyttä jalankulkijaa tai pyöräilijää ohitettaessa. Etäisyyden tulisi taajamissa olla 1 metri ja taajamien ulkopuolella 1,5 metriä.

Vastaavia lakeja löytyy useista verrokkimaista.

Vaikka tarkkaa ohitusetäisyyttä on hankala valvoa, sen kirjaaminen lakiin antaisi selkeän määritelmän ja parantaisi pyöräilyn ja jalankulun turvallisuutta. Valvontaan on kehitettävissä suhteellisen helposti erilaisia välineitä ja keinoja.

Tarkka määritelmä ohjaisi myös automaattiautoja. Ne pystyvät mittaamaan ohitusetäisyyden tarkalleen ja noudattamaan sitä. Sen sijaan niille on haastavaa määritellä "turvallinen etäisyys". Vaikka autojen valmistajat varmasti pyrkivät ohjelmoimaan autot tekemään turvallisia ohituksia, voitaisiin tarkalla etäisyyden määrittelyllä antaa selkeä ohje autojen valmistajille. Onnettomuuden sattua selvitettäisiin, onko valmistaja ohjelmoinut auton oikein vai ei.

Lisäksi tulisi kieltää pyöräilijän ohittaminen ohituskieltoalueella. Tällä estettäisiin liian läheltä tehtävät ohitukset vaarallisissa paikoissa.

37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot (s.319)

Esitämme, että moottoriajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköinti pyörätielle ja jalkakäytävälle on kiellettyä, jollei toisin liikennemerkillä osoiteta. Laajemmat perustelut lausunnon alussa.

46 § Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti (s. 322)

Pyöräkatu on erinomainen lisäys ja tuo uusia mahdollisuuksia liikennesuunnitteluun.

49 § Suuntamerkki (s. 212)

Lakiehdotuksen mukaista suuntamerkkiä on joissain tilanteissa mahdotonta ja usein vaarallista näyttää käsijarrullisella pyörällä erityisesti talviolosuhteissa. Toivomme tekstin muotoilua yhdenmukaistamista Wienin tieliikennesopimuksen kanssa: "mikäli mahdollista, sopivalla käsimerkillä" ja "suunnanosoituslaitteella annetun merkin tulee kestää tarkoitetun toimenpiteen ajan".

50 § Valojen käyttö ajaessa (s.323)

Takavalon on suositeltava polkupyörän varuste erityisesti taajaman ulkopuolisilla valaisemattomilla teillä. Takavalon voisi määrätä lailla pakolliseksi, jos se voitaisiin hyvin perustella esimerkiksi onnettomuustilastoilla. Luonnoksessa ei kuitenkaan ole esitetty vahvoja perusteluja, eikä takavalon ole syytä "varmuuden vuoksi" määrätä pakolliseksi.

Takavaloa ei myöskään ole perusteltua vaatia polkupyöräilijältä niin kauan, kun se ei ole pakollinen kiinteä varuste myytävissä pyörissä. Irrallisten pyörävalojen ylläpito on jo nyt useimmille hankalaa – niitä varastetaan, ne katoavat tai hajoavat helposti – ja siksi vaatimusten lisääminen tässä suhteessa on kohtuutonta ja hankaloittaa pyöräilyä. Takavalon pakollisuus voisi heikentää pyöräilijän oikeusturvaa onnettomuudessa, jos takavaloa ei ole, vaikka sillä ei olisi ollut vaikutusta onnettomuuden syntyyn. Onnettomuustilanteissa on myös erittäin hankala jälkikäteen selvittää oliko takavaloa ja toimiko se. Ei ole esitetty näyttöä, että polkupyörän takavalon olisi Suomessa merkittävä onnettomuuksia ehkäisevä tekijä.

Esitämme ensisijaisesti, että maininta takavalon pakollisuudesta jätetään pois. Toissijaisesti esitämme, että pakollisuus koskisi vain valaisemattomia taajaman ulkopuolisia ajoratoja pimeään aikaan.

147 § Henkilökuljetus polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla (s. 273)

Lakitekstissä todetaan, että henkilön kuljettaminen on sallittua jos matkustajalle on sopiva istuin. Perusteluteksteissä mainitaan lähinnä painorajat ja tarkoituksenmukaisuus sekä lisäksi jalkojen suojaaminen pinnojen väliin joutumiselta.

Lakiteksti jättää epäselväksi voiko aikuista henkilöä tai hiukan vanhempaa lasta kuljettaa polkupyörän tavanomaisella tavaratelineellä, joka tyyppillisesti on painon ja muun varustuksen puolesta kuitenkin mitoitettu riittämään tähän. Ottaen huomioon muut lain perustelut tienkäyttäjän suuremmasta omasta vastuusta, olisi syytä selkeyttää lakitekstiä siten, että tulkinnanvara tarakalla henkilökuljetuksesta ei jää, vaan kuljettaminen on aina sallittua.

160 § Liikennevirhemaksu / Soveltamisala (s. 361)

Liikennevirhemaksu on hyvä ja perusteltu uudistus.

Sen soveltamisala vaikuttaa kuitenkin varsin väljältä. 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 täytyvät, 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.

Ehdotamme pykälään tai sen perusteluihin lisättäväksi, että rikkomus ei ole vähäinen, jos on tapahtunut onnettomuus, jossa oli henkilövahingon vaara. Tätä on tulkittava erityisen tiukasti liikenteen heikempien osapuolten kohdalla.

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

§ 164 Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja raitiovaunulla

Taajamissa 20–30 km/h ylinopeuksien käsittelyn ohjaaminen pelkästään liikennevirhemaksuun on riskialtista ja voi heikentää liikenneturvallisuutta. Jo 20 km/h ylinopeus 30 km/h alueella on todella törkeää piittaamattomuutta, joka pitäisi automaattisesti käsitellä liikenneturvallisuuden vaarantamisena - ei liikennevirhemaksulla kuitattavana rikkomuksena. Maksutaulukossa on selkeä epäsuhta asiassa: 140 km/h nopeus moottoritiellä ei ole läheskään niin vaarallinen asia kuin 50 km/h 30 km/h rajoitusalueella.

Ehdotamme, että liikennevirhemaksu voidaan enintään 60 km/h nopeusrajoitusalueella suorittaa korkeintaan 20 km/h ylinopeuksista.

KOMMENTIT LIITTEISIIN

Liite 2 / Polkupyöräopastin (s. 375)

Pidämme opastimen uudistusta erinomaisena ja erittäin tervetulleena. Uudistus selkeyttää opastinta merkittävästi.

A18 / A15 varoitusmerkit (s. 377)

Toivomme lisättäväksi pyöräilijän ylityspaikan ennakkovaroitusmerkki, jonka käyttö vertautuu varoitusmerkki A15 Suojatien ennakkovaroitus.

B7 Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa (s. 380)

Merkki on hyvä uudistus.

Kuitenkin sen käyttöä rajoitetaan esityksessä liikaa, jolloin se uhkaa jäädä vähälle käytölle. Merkkiä tulisi voida käyttää muuallakin kuin rakenteellisesti korotettujen pyörätien jatkeiden yhteydessä. Tämä mahdollistaisi pyöräilijän tienylityspaikat tasa-arvoisissa risteyksissä siten, että ajoradalla kulkeva liikenne hidastaisi vauhtiaan risteykseen saapuessaan.

Esimerkiksi Joensuun ruutukaava-alueella on valtava määrä tasa-arvoisia risteyskäytöksiä ja osassa niitä on myös pyörätie. Näissä pyöräilijän ylityspaikka merkki olisi erittäin käytännöllinen ja turvallinen käyttää. Näitä risteyskäytöksiä ei välttämättä kannata korottaa eikä niille kannata laittaa muita väistämisvelvollisuuksista kertovia merkkejä, jotta paikallinen liikennejärjestelyiden selkeys ja liikenteen sujuvuus säilyy.

“Väistämisvelvollisuus pyöräilijän ylityspaikassa” -merkki ilman velvoitetta rakentaa korotettua suoja- ja ohjauksia parantaisi huomattavasti edellytyksiä luoda sujuvia pyöräilyreitistöjä kaksisuuntaisten pyörätien varassa. Merkki ja siihen liittyvä pyörätien jatke -tiemerkinä ovat informaatioarvoltaan riittäviä tienkäyttäjille.

Jos merkin käytössä ilmenee ongelmia, voidaan siihen myöhemmin lisätä vaatimus rakenteellisesta korotuksesta.

C17 Kielletty ajosuunta (s. 382)

Pidämme erinomaisena uudistusta, jonka mukaan merkin voi ohittaa jos siinä on pyöräilyn salliva lisäkilpi. Tämä parantaa liikenteen sujuvuutta ja tuo Suomeen yhden tärkeän Euroopassa yleisesti käytössä olevan tavan toteuttaa pyöräliikenteen reittejä.

Liikenneturvallisuuden kannalta olisi tärkeää että samassa uudistuksessa tehtäisiin merkki, jolla yksisuuntaista katua pitkin ajaville voitaisiin tiedottaa pyöräliikenteen kaksisuuntaisuudesta.

C10, C11, C12, C15 Ajo kielletty -merkit (s. 382)

Polkupyörää ja mopoa koskevien kieltojen erottelu varmasti vähentää sekaannusten riskiä. Pitää kuitenkin muistaa että kolme eri symbolia sisältävää merkkiä

C15 saa Wienin liikennemerkkisopimuksen liitteen 1 osan C II kohdan d) mukaan käyttää vain taajamissa, vaikka niissä lienee tälle merkille vähemmän tarvetta kuin maantieympäristössä.

C48 Nastarenkailla varustetulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty (s. 388)

Pidämme tätä merkkiä ja talvirengaslainsäädännön uudistuksia erinomaisina. Hienoa, että laki tarjoaa keinoja parantaa kaupunki-ilmaa ja vähentää pienhiukkaspäästöistä johtuvia kuolemia ja sairauksia.

D1 Pakollinen ajosuunta, 23 ja 24 §

Merkkien kohdalla on sallittava pyöräilijän ajaminen suoraan myös oikeanpuoleisinta oikealle kääntyvien kaistaa pitkin. Joissain olosuhteissa tämä voi olla pyöräilijälle turvallisin tapa ajaa risteysen yli.

D5 Pyörätie (s. 388–389, 56, 166)

Esitämme ensisijaisesti, että pyörätien käyttöveloitteesta luovutaan. Toissijaisesti esitämme, että säännöstekstiä muutetaan seuraavasti: ”Jos kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella, polkupyöräilijä saa käyttää piennarta tai ajorataa.”

Myös tien oikealla puolella kulkevat pyörätiet ovat usein laadultaan ala-arvoisia ja jopa vaarallisia. Toisinaan on kohtuutonta velvoittaa pyöräilijää käyttämään tällaista pyörätietä oman turvallisuutensa kustannuksella. Käyttöveloitteen poistaminen kokonaan myös kannustaisi tienpitäjiä pitämään pyörätiet niin hyvässä kunnossa, että pyöräilijät haluaisivat niitä vapaaehtoisesti käyttää. Ministeriö on perustellut, ettei pyörätien käyttöveloitetta voida poistaa, sillä Wienin liikennemerkkisopimuksen sanamuoto on velvoittava.

Kansainvälisten sopimusten noudattamisessa on oltava johdonmukainen. Esimerkiksi merkistä D6 ja D7 sanotaan Wienin liikennemerkkisopimuksessa seuraavasti: ”The two sides of the path or track shall be clearly separated, by physical means or road markings.” Mainintaa selkeästä erottelusta ei kuitenkaan ole Suomen laissa, eikä lumen alle jäävä maaliviiva ole talvella selkeä erottelu. Ei ole loogista eikä oikeudenmukaista, että kansainvälisiin sopimuksiin vedoten asetetaan veloitteita tienkäyttäjille mutta ohitetaan tienpitäjälle osoitetut veloitteet.

Luonnoksessa pyörätien käyttöveloitteeseen on tehty muutoksia aiempaan lakiin nähden ja pyörätietä ei ole pakko käyttää ”kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi”. Tämä on parannus nykytilanteeseen, jossa poikkeukseen sisältyy lisäehto ”lyhyellä matkalla”. Kuitenkin varaus ”kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi” on edelleen tulkinnaltaan epäselvä ja siksi tarpeeton, jos käyttövelvoite säilytetään laissa jossakin muodossa.

Ajoneuvon paikasta tiellä säädetään 20 § 1 momentissa. Merkin D5 kohdalla ei pidä erikseen puhua ajoradan reunan käyttämisestä, sillä sen voidaan tulkita tarkoittavan veloitetta ajaa aivan reunassa, mikä ei aina ole vaaratta ja haitatta mahdollista. Lisäksi sen voidaan tulkita tarkoittavan, että polkupyöräilijän on ajettava enemmän oikealla kuin muiden ajoneuvojen kuljettajien. Maininta ajoradan reunasta on merkin D5 yhteydessä tarpeeton, sillä 20 § 1 momentti koskee myös polkupyöräilijää.

D6 Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (s. 389)

Luonnoksen perusteluosioilla sivuilla 12-13 on hyvin selvitetty nykyisten yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien ongelmat. Tämä ei kuitenkaan näy myöhemmissä johtopäätöksissä ja muutosehdotuksissa.

Esitämme ensisijaisesti, että yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän merkki D6 poistetaan ja korvataan neliönmuotoisella ei-velvoittavalla merkillä (ohessa esimerkkikyltti). Toissijaisesti esitämme, että pyöräilijää ei velvoiteta käyttämään merkillä D6 merkittyä väylää, että jalankulkijan paikka kyseisellä väylällä määritellään väylän oikeaan reunaan, ja että väylän yksi- tai kaksisuuntaisuus määritellään tarkoin.

Laki ei ole nykyään eikä muutosehdotuksessa yksiselitteinen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän osalta. On epäselvää, onko yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ensisijaisesti pyörätie, jolla saa kävellä, vai jalkakäytävä, jolla saa pyöräillä. Jalankulkijan paikka pyörätiellä on reunassa, mutta jalkakäytävällä jalankulkijan paikkaa ei määritellä. Käytännössä yhdistetyillä väylillä liikenne tapahtuu jalankulun ehdoilla, sillä yhdistetyillä väylillä jalankulkijat eivät miellä kävelevänsä pyörätiellä. Tämä aiheuttaa usein vaaratilanteita, varsinkin kun samoilla väylillä ulkoilutetaan koiria. Kun pyöräilijä pakotetaan ajamaan jalankulun ehdoilla, pyöräilystä tulee kuluttavaa ja epämiellyttävää, sillä pyöräilijä joutuu jatkuvasti jarruttamaan ja kiihdyttämään uudelleen.

On epäjohdonmukaista velvoittaa pyöräilijät, joiden on noudatettava ajoneuvoliikenteen sääntöjä, käyttämään samoja väyliä kuin jalankulkijat, joiden ei tarvitse noudattaa ajoneuvoliikenteen sääntöjä. Näiden kahden tienkäyttäjryhmän sekoittaminen tekee monissa tilanteissa ajoneuvoliikenteen sääntöjen noudattamisesta, kuten oikeanpuoleisesta liikenteestä, mahdotonta. Esimerkiksi Alankomaissa ei ole yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Pyörätiellä saa kävellä, mutta reunassa ja pyöräliikenteen ehdoilla. Myös Suomessa jalankulkija saa käyttää pyörätietä silloin, kun jalkakäytävää ei ole. Näin ollen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän merkki on tarpeeton. Pyörätiellä kulkiessa on selvää, että kulku tapahtuu reunassa ja pyöräliikenteen ehdoilla.

Joissain tapauksissa yhdistetyn väylän merkki voitaisiin korvata neliön muotoisella vapaaehtoisella yhdistetyn väylän merkillä. Merkistä D5 luopuminen kannustaisi tienpitäjiä rakentamaan yhdistettyjen väylien sijaan jalankulusta eroteltuja, ajoneuvoliikenteeseen soveltuvia pyöräväyliä. On huomattava, että alle 12-vuotiaat lapset saavat edelleen pyöräillä jalkakäytävällä.

Wienin liikennemerkkisopimuksen muotoilu yhdistetystä väylästä ei ole velvoittava: “[...] the sign shall notify the relevant categories of users that they may jointly use the path or track.” Näin ollen Suomessa ei tarvitsisi velvoittaa pyöräilijöitä käyttämään yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää. Tämäkin kannustaisi tienpitäjiä rakentamaan laadukkaampia eroteltuja väyliä yhdistettyjen väylien sijaan.

Sivun 58 mukaan "Liikenne yhdistetyllä väylällä on oikeanpuoleista ja kaksisuuntaista", joka on kuitenkin ristiriidassa eräiden Oulussa, Rovaniemellä ja Jyväskylässä toteutettujen ratkaisujen kanssa, joissa yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on merkitty vain yhteen suuntaan pyöräliikenteelle. Toisessa kohdassa sivulla 56 sanotaan, että "liikenne yhdistetyllä väylällä on oikeanpuoleista ja yleensä kaksisuuntaista". Tämän kanssa ristiriidassa on sekä nykytila että esityksessä 14 § 2 mom, jossa jalankulkuliikenne pyörätiellä on määrätty vain jompaan kumpaan reunaan, ei siis oikeanpuoleiseksi liikenteeksi.

Jos yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä jää edelleen lakiin, tulisi se määritellä tarkoin. Onko väylällä jalankulkija pyörätiellä vai pyöräilijä jalkakäytävällä? Voiko yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä olla yksisuuntainen?

D7 rinnakkainen pyörätie ja jalkakäytävä (s. 389)

Lakiin tulisi kirjata Wienin liikennemerkkisopimuksen (Liite 1 osa D II kohta 11 b) vaatimus eri osien selkeästä erottelusta joko rakenteellisesti tai tiemerkinnoin.

E-sarjaan Pyöräkaista -liikennemerkki

Ehdotimme aiemmin lausunnossamme sivulla 6 pyöräkaistalle omaa liikennemerkkiä.

E3 (s. 390) ja F18 (s. 396) Liityntäpysäköinti + pyöräasema

Merkkisarjasta puuttuu nk. Park + Ride -kyltti. Eli liityntäpysäköinti, jossa on kaupunkipyöräasema tai vastaava pyörien säilytyspaikka, josta matkaa voi jatkaa polkupyörällä. P + polkupyörän kuva olisi selkein ratkaisu. Toivomme viitan lisäämistä, sillä Alankomaissa käytetään yleisesti pyöräliikenteen liityntäpysäköintejä ja meilläkin ne ovat ajankohtaisia erityisesti kaupunkipyöräjärjestelmien yleistyessä.

E21-E28 -liikennemerkkeihin nopeusrajoitus näkyviin (s. 392-393)

Taajama-, taajama päätty-, pihakatu-, kävelykatu ja pyöräkatu liikennemerkkeihin tulee jatkossa merkitä myös niiden nopeusrajoitusvaikutus. Tällöin nopeusrajoitus ei jää kenellekään tienkäyttäjälle epäselväksi ja merkin vaikutus voimistuu.

E9 Linja-autokaista (s. 391)

Merkkiin voisi lisätä pyörää kuvaavan symbolin käytettäväksi niissä paikoissa, joissa pyöräilijän paikka on ajoradan oikeanpuoleisella linja-autokaistalla. Tämä vähentää vastakkainasettelua pyöräilijöiden ja linja-autonkuljettajien kohdalla. Esimerkiksi Helsingin Hämeentie on ollut pitkään hyvin ongelmallinen, ja jos infran muutos vie aikaa, niin asenteisiin voitaisiin vaikuttaa merkkimuutoksella.

F5 ja F15 Kiertotieopastus (s. 394-395)

Opastusmerkkiin tulisi lisätä mahdollisuus käyttää sitä jalankululle tai pyöräilylle lisäämällä siihen keltaisen jalankulkua tai pyöräilyä merkitsevän lisäkilven.

G22-G39 Merkit (s. 401-403)

Merkeistä puuttuu "Pyöräilykeskus" -merkki. Useissa matkailukeskuksissa on viime vuosina panostettu merkittävästi erityisesti maastopyöräilyyn. Tämä on lisännyt maastopyöräilyyn liittyvää turismia. Näiltä keskuksilta kuitenkin puuttuu oma viitta. Se tukisi näiden toimintaa ja selkeyttäisi keskukseen navigoivaa matkailijaa.

H25 Kaksisuuntainen pyörätie (s. 407)

Pidämme uudistusta erinomaisena. Se lisää turvallisuutta, ohjaa infran rakentamista ja luo parempaa ympäristöä pyöräliikenteelle. On hyvin tärkeää, että pyöräliikenteen suunnittelua ohjataan yhä vahvemmin kohti oikeanpuoleisen liikenteen logiikkaa. Se lisää turvallisuutta, sujuvuutta ja selkeyttä kaikille tiellä liikkuville.

L1 Pysäytysviiva (s. 413)

Määritettävä, että pysäytysviivan saa ylittää polkupyörällä. Tämä on merkittävä tekijä mm. pyörätaskujen kohdalla, kun käännetään risteyksessä vasemmalle. Nykylainsäädännön mukaan pyöräilijän on aluksi siirryttävä oikeaan laitaan pyöräkaistalle ja ryhmyttävä pyörätaskussa vasemmalle. Tämä on vaarallista ja hankalaa.

L2 väistämiskiiva (s.413)

Alankomaissa pyörätien jatkeen tiemaalaukseen liitetään myös väistämisvelvollisuutta korostavat väistämisviivat pyörätien jatkeen ympärille. Toivomme samaa velvoittavaksi Suomessa ja ohjeeksi tiemerkintään L4.

Toivomme, että lakiuudistuksen myötä sallitaan väistämisviivan käyttö korostamaan väistämisvelvollisuutta siellä, missä väistämisvelvollisuus muutoinkin on olemassa, eikä ainoastaan tehostamaan liikennemerkkejä B4 ja B5.

L4 Pyörätien jatke siniseksi (s. 413)

Pyörätien jatkeen tiemaalauksta ehdotamme selkeytettäväksi. Nykyinen maalaustapa on ei erotu riittävästi suojatiestä, vaikka sitä koskevat eri väistämissäännöt.

Sen vuoksi pyörätien jatke tulee tehdä myös sinisellä korostusvärillä.

Sininen väri on käytössä Tanskassa pyörätien jatkeiden pääsuuntien merkitsemisessä. Se erottuu huomattavan paljon punaista paremmin erityisesti talvella ja keväällä hiekkapölyn alta. Sinisen läpivärjätyn asfalttibetonin tuotanto on myös halvempaa, sillä pigmenttiä ei tarvita niin paljon kuin punaisen kohdalla.

Punainen väri on käsittääksemme alunperin valittu enemmän tai vähemmän kaupunkikuvallisista syistä. Mielestämme tämä on huono peruste merkittävästi liikenneturvallisuuteen vaikuttavassa asiassa. Eikä väri kaupunkia pahenna: sininen väri kertoo, että kunnassa välitetään pyöräilijöistä. Esimerkiksi Kööpenhamina käyttää sinisiä pyörätienjatkeita kaupunkibrändin vahvistamisessa.

Sinisen värin käyttö voidaan määrittää myös vain osaan jatkeen merkitsemispaikoista: esimerkiksi pyöräilyn pääreittien kohdalle tai kohtiin joissa käytetään "Pyöräilijän ylityspaikka" liikennemerkkiä.

Lain nojalla annettavat asetukset

Nykyinen Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista kieltää sijoittamaan liikennemerkit niin, että ne haittaisivat ajoradan liikennettä (8 §). Myös pyöräteille tarvitaan yhtä täsmällinen kieltö.

Myös muilta osin tienpitäjiä koskevissa normeissa on asianmukaisesti huomioitava pyöräliikenne.

Koistinen Matti
Pyöräliitto ry