



22.1.2010

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Liikennepolitiikan osasto / liikenneturvallisuusyksikkö  
Yli-insinööri  
Mikko Karhunen  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto

## **Pyöräilykuntien verkoston lausunto liikenteen ohjauksen säädösmuutosehdotuksista**

Viite: Lausuntopyyntönnö 14.12.2009

### Yleistä

Pyöräilykuntien verkosto ry kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen ja pitää muutoksia säädöksiin ja ohjaukseen sujuvamman, turvallisemman ja kestävämmän liikenteen puolesta erittäin tarpeellisena.

### Jalkakäytävällä pyöräily (2)

Pyöräilykuntien verkosto ei näe syytä ainakaan tiukentaa Tieliikennelain 8§:n 2 momenttia pyöräilyn kannalta. Pyöräilijöiden turvallisuuden vuoksi on joissakin tapauksissa perusteltua sallia jalankulun ehdoilla tapahtuva jalkakäytävällä pyöräily. Tällaisia ovat esimerkiksi paikat, joissa ei ole mahdollista tehdä kunnollista pyörätietä tilanpuutteen vuoksi tai paikat, joissa pyöräilijämäärät ovat sen verran pienet, että se ei kustannussyistä ole tarkoituksenmukaista. Jalankulun ja pyöräilyn mukavuuden ja sujuvuuden kannalta ei ole järkevää ohjata kaikkia pyöräilijöitä standardiltaan puutteelliselle jalkakäytävälle merkitsemällä se pyörätieksi. Vastaavasti olisi mahdollista muuttaa joitakin standardiltaan huonoja nykyisiä jalankulku- ja pyöräteitä jalkakäytäväiksi joissa pyöräily olisi sallittu.

Jalankulun ehdoilla pyöräily tarkoittaisi, että pyöräily on sallittua rauhallisella nopeudella (10 km/h) ja pyöräilijöillä on ehdoton väistämisvelvollisuus jalankulkijoihin nähden. Ratkaisu antaisi jalankulkua tukevat säännöt näin merkattavilla jalkakäytävillä. Jotta tällaista merkintätapaa ei käytettäisi korvaamaan toteutettavissa olevia tarpeellisia pyöräteitä, niin asia olisi hyvä todeta lain perusteluissa samoin kuin se, että merkintätapaa ei ole syytä käyttää keskustojen vilkkailla jalkakäytävillä.

Merkitsemistapa voisi olla pyöreä jalkakäytävämerkki ja sen alla lisäkilpenä nelikulmainen pyöräilijöille tarkoitettu reitti -tunnus, jolle määriteltäisiin myös tällainen käyttötarkoitus. Tämänkaltaista merkintätapaa on käytetty muun muassa Saksassa. Koska pyöräilyä pyritään varsinkin EU:ssa kasvavassa määrin edistämään, on todennäköistä, että erilaisia pyöräilyä helpottavia ratkaisuja tullaan kehittämään eri maissa ja aikaa myöten ne tulevat myös Wienin sopimukseen.

### Töyssyistä varoittaminen (3)

Pyöräilykuntien verkosto kannattaa ehdotettuja muutoksia töyssyjen varoittamistavan yhtenäistämiseksi ja havaittavuuden parantamiseksi. Jäsenkaupunkimme Turun lausuntoon viitaten ehdotamme TLA 44a §:n uudeksi sanamuodoksi: "Valkoista ruutumerkintää *tai*

*havaittavuudeltaan muuta vastaavaa merkintää on käytettävä parantamaan töyssyn, korotetun suojetien tai muun vastaavan rakenteen havaittavuutta.”*

#### Pyörätien jatke (4)

Pyöräilykuntien verkosto pitää TLA 37 §:n muutosehdotuksen tarkoitusta oikeana, mutta ei kannata muutosehdotusta yksiselitteisesti ja korostaa vähintäänkin pitkän siirtymäajan tarvetta. Laissa lähtökohdan täytyy olla, että pyörätieltä täytyy aina voida poistua tai niille päästä ajamalla. Liikenneturvallisuuden kannalta suojetillä ajon sallimisella ei ole merkitystä, koska suojetioikeudet ovat vain jalankulkijoilla, vaikkakin niiden myöntämistä myös pyöräilijöille tietyin rajoituksin olisi hyvä miettiä. Pyörätien jatkeen merkitsemissuosituksesta huolimatta tulisi säilyttää myös mahdollisuus ajaa suojetietä pitkin.

Olisi hyvä, jos pyörätien jatke merkittäisiin aina. Käytännössä kestää kuitenkin varsin kauan ennen kuin edes pääosa suojetistä on tällaisia ja erityisesti välisuojetiet eivät tule olemaan koskaan, sillä jatkeen merkitseminen vaatii enemmän tilaa ja keskikorokkeiden muuttaminen on erittäin kallista. Esimerkiksi Helsingissä sekundääriset välisuojetiet ja pyörätien jatkeet silloin, kun pyörätie ei ole jatkunut kadun toisella puolella, on merkitty pelkällä seepra-raidoituksella, vaikka muualla pyörätien jatkeet on merkitty. Tällä on pyritty ohjaamaan pyöräilyä turvallisimpiin ylityskohtiin ja näyttämään risteyksissä pyöräteiden jatkuvuus. Jos suojetillä pyöräily tulisi yksikäsitteisesti kielletyksi, siitä seuraisi hyvin pitkäksi ajaksi täydellinen kaaos pyöräilyssä ja pyörätieverkossa.

Periaatteellisia juridisia ongelmia tulisi myös talvella, jolloin aurauksen vuoksi kaventuneilla suojetillä pyöräilijöiden on usein pakko ajaa seepra-raidoitusta pitkin. Suojetillä pyöräilyssä tulisi olla joustavuutta. Saavathan autotkin ajaa suojetietä pitkin, kysymys on vain ajokulmasta raidoituksen pituussuuntaan nähden.

Suojetillä pyöräilyyn liittyy myös kohdassa 2. esittämämme pyöräilyn salliminen joillakin jalkakäytävillä sekä alle 12-vuotiaiden oikeus pyörällä jalkakäytävillä. Myös näissä molemmissa tapauksissa tulisi laista löytyä lupa pyöräilyyn suojetietä pitkin.

#### Pyörätunnuksen käyttö (5)

Pyöräilykuntien verkosto pitää erittäin tarkoituksenmukaisena ehdotusta pyörätunnuksen käytön laajentamisesta mahdollistamaan pyöräilijän odotustilat eli pyörätaskut valo-ohjatuissa risteyksissä. Ehdotettu muutos TLA 45 §:ään on hyvä ja se mahdollistaa pyörätunnusten käytön myös pyörätien jatkeiden merkinnässä pyöräilijöiden havaittavuuden ja turvallisuuden parantamiseksi.

Pyörätaskuja pitää kuitenkin olla mahdollista tehdä risteyksiin myös itsenäisesti ilman niiden kytkemistä pyöräkaistoihin, vaikka pyöräkaistojen ja -taskujen käyttö yhdessä onkin monessa tapauksessa suositeltavaa. Lisäehdotus LMP 30 a §:ään ei siten ole tarpeellinen. Pyörätaskuja ja -kaistoja on monessa muussa Euroopan maassa käytössä sekä yhdessä että erikseen ja kokemukset ovat liikenneturvallisuuden kannalta myönteisiä molemmissa tapauksissa.

#### Pyöräily yksisuuntaisella kadulla (6)

Pyöräilykuntien verkosto pitää kaksisuuntainen pyöräliikenteen sallimista yksisuuntaisilla kaduilla tärkeänä ja tervetulleena uudistuksena sujuvoittamaan liikennettä ja parantamaan turvallisuutta. Autoilijan on huomattavasti helpompi havaita vastasuuntaan kulkeva pyöräilijä ja tutkimustulokset muista Euroopan maista osoittavat, että järjestelyllä on selvästi liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

## Pyörätietä osoittavan liikennemerkin velvoittavuus (7)

Pyöräilykuntien verkosto kannattaa pyörätietä osoittavan liikennemerkin velvoittavuuden poistamista tai vähintään lieventämistä. Tarve on ilmeinen ja muutos olisi sekä pyöräilijöiden että jalankulkijoiden etu niin liikenteen sujuvuuden kuin turvallisuudenkin kannalta.

Suomessa vallalla ollut tapa rakentaa tai merkitä yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä hiljaisille kokoojakaduille ja myös autoliikenteeltään hiljaisille tonttikaduille yhdistettynä niin sanottuun pyörätien käyttöpakkoon on vähentänyt pyöräilyn sujuvuutta ja aiheuttanut ongelmia eri jalkakäytävän käyttömuotojen kanssa.

Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta on erittäin valitettavaa, jos Suomessa tarpeellinen uudistus jäisi toteuttamatta Wienin liikennemerkkisopimukseen vedoten. Esimerkiksi Saksassa on pyörätien käytön velvoittavuus kiinni myös pyörätien kunnosta, johon vaikuttavat siten pintamateriaali, möykyt, reunakivien toistuvuus jne. Suomessa olisi syytä toteuttaa vähintäänkin ne Wienin sopimuksen lievennykset, jotka ovat käytössä Ruotsissa.

*Lisätietoja:*

*Matti Hirvonen  
toiminnanjohtaja  
Pyöräilykuntien verkosto ry*

[matti.hirvonen@poljin.fi](mailto:matti.hirvonen@poljin.fi)  
*Puh. 040 419 4555*