

## Lakialoite 4

Satu Hassi /vihr ym.: Lakialoite laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnalle

### ALOITTEEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Aloite on rinnakkaislakialoite hallituksen esitykselle 251/1996 vp. Hallituksen esityksen 14 §:ssä esitetään, että pyöräilijästä tulisi väistämisvelvollinen tullessaan pyörätieltä suojielle. Aloitteessa ehdotetaan 14 §:n jättämistä tältä osin nykyiselleen.

Lisäksi aloitteessa ehdotetaan tieliikennelain 53 §:n muuttamista siten, että kunnille säädetään velvollisuus rakentaa tai osoittaa väylät kevyttä liikennettä varten.

### PERUSTELUT

#### 1. Pyöräilijän väistämisvelvollisuus

Pyöräilijöitä ja kevyttä liikennettä edustavat tahot, muun muassa kevyen ja joukkoliikenteen etuja ajamaan perustettu Liikenneliitto, ovat voimakkaasti arvostelleet hallituksen esitystä seuraavin perustein:

— Hallituksen esitys heikentää pyöräilijän turvallisuutta ja pyöräilyn sujuvuutta ja näin ollen vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta. Suojielle tulo on pyöräilijöiden kannalta liikenteessä vaarallisin paikka. Juuri tässä kohtaa pyöräilijältä poistettaisiin suoja. Tämä ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä henkilöautoliikenteen suuntaan, mikä on vastoin kestävä kehityksen mukaista liikennepoliittikkaa.

— Suojatien kunnioitus autoilijoiden keskuudessa heikkenee, koska autoilijan väistämisvelvollisuus koskisi vain osaa suojatien käyttäjistä.

— Esitys monimutkaistaisi sääntöjä nykyisestään.

— Esityksen toteutuminen olisi omiaan luomaan mielikuvaa, että pyöräilijä on aina väistämisvelvollinen ja heikentää näin ollen laajemmin pyöräilijän turvallisuutta liikenteessä. Jo nyt monet autoilijat käyttäytyvät kuin heillä olisi vahvemman oikeuteen perustuva yleinen etuajokeus pyöräilijöihin nähden.

— Esitys lisää liikenteessä vahvemman oikeuksia.

Myös monet autoa pääasiassa liikkumiseensa käyttävät ovat arvostelleet hallituksen esitystä sääntöjen monimutkaistumisen vuoksi. Eri asia on, että kevyen liikenteen sääntöjen selkeyttäminen sinänsä on tarpeen. Olisi harkittava myös pyöräilykoulutuksen kehittämistä esimerkiksi peruskoulun yläasteen yhteydessä, jotta mahdollisimman suuri osa pyöräilijöistä tuntisi sekä oikeutensa että velvollisuutensa muita liikkuja kohtaan.

Sääntöjen uudistamisen lähtökohtana pitää kuitenkin olla tienkäyttäjien turvallisuuden parantaminen ja eri kulkumuotojen käyttäjien tasavertainen kohtelu.

Liikennesääntöjen uudistamisen tavoitteeksi tulee myös asettaa kestävä kehityksen edistäminen.

#### 2. Kuntien velvollisuus järjestää kevyen liikenteen väylä

Pyöräilyn edistäminen etenkin kaupungeissa ja taajamissa on perusteltua sekä ympäristöpoliittisista että terveydellisistä syistä. Pyöräilyn määrään voidaan myös politiikalla vaikuttaa.

Liikenne tuottaa tätä nykyä noin 20 % Suomen hiilidioksidipäästöistä. Monista muista päästölajeista, kuten typen oksidien ja pienhiukkasten päästöistä, liikenteen osuus on huomattavasti suurempi. Varsinkin kaupunkien ilman pienhiukkasista valtaosa on peräisin liikenteestä.

Yhteiskunnan kannalta on perusteltua suosia kevyttä liikennettä, josta ei synny hiilidioksidieikä typen oksidien päästöjä eikä melua ja jonka vaikutus pienhiukkasten määrään kaupunkien ilmassa on merkityksetön.

Pyöräily ei aiheuta myöskään meluhaittoja. Lisäksi pyörät vievät liikenneväylillä vähemmän tilaa kuin henkilöautot. Myös pyörien pysäköinti vie vähemmän tilaa. Näin ollen pyöräily vähentää myös liikenneväylien ja pysäköintipaikkojen kustannuksia.

Pyöräily parantaa myös vaihtotasetta pienentäessään ulkomailta ostettujen polttonesteiden kulutusta.

Kaupungeissa alle 6 km:n matkoilla pyöräily on usein myös nopein tapa liikkua.

Pyöräilyn terveyttä edistävät vaikutukset puolestaan on arvioitu niin suuriksi, että pyöräilyn määrän kaksinkertaistuminen Suomessa toisi vuosittaisiin terveydenhoitokustannuksiin satojen miljoonien markkojen säästöt. Tässä arviossa on otettu huomioon myös pyöräilijöille sattuvien onnettomuuksien vaikutus. Tanskassa on arvioitu pyöräilyn terveellisyyden elinikää pidentävän vaikutuksen olevan kymmenkertainen onnettomuuksien päinvastaiseen vaikutukseen verrattuna.

Aivan äskettäin on julkisuudessa raportoitu suomalaisten ravintotottumusten muuttuneen muutamassa vuosikymmenessä huomattavasti aiempaa terveellisemmiksi. Silti suomalaiset lihovat. Syyksi arvioidaan päivittäisen liikunnan vähäisyyttä.

Työmatka- ja asiointipyöräilyn edistäminen olisi yksinkertainen ja erinomainen tapa lisätä suomalaisten mahdollisuuksia jokapäiväiseen liikuntaan. Siihen on myös hyvät mahdollisuudet, sillä suomalaisten henkilöautolla päivittäin tekemistä matkoista puolet on alle 6 km:n mittaisia eli sopii pituutensa puolesta mainiosti pyörällä kuljettavaksi.

Pyöräilyn edistämiseen on siis monia syitä. Pyöräilyn edistäminen liikennepolitiikan keinoin on myös mahdollista. Tästä on kokemuksia mm. Amsterdamissa, jossa pyöräilyä on 1970-luvulta lähtien onnistuttu lisäämään tietoisien liikennepolitiikan keinoin. Suomessa politiikan vaikutusta pyöräilyyn osoittaa muun muassa se, että pyöräilyn vuodenaikavaihtelu on Oulussa ja Joensuussa pienempi kuin Helsingissä vaikka pohjoisemmissa kaupungeissa kesä- ja talviilmaston välinen ero on suurempi kuin pääkaupungissa.

Pyöräily onkin viime vuosina lisääntynyt suuresti. Sen paljon voimakkaampi lisääminen olisi kuitenkin mahdollista. Suurin este tälle on se, että monista kaupungeista ja taajamista puuttuu kattava kevyen liikenteen väylien verkko. Esimerkiksi Helsingin keskustassa pyöräväylät ovat puutteellisia. Tampereen keskustasta ne puuttuvat lähes kokonaan.

Pyöräilyn merkittävien myönteisten yhteiskunnallisten vaikutusten vuoksi on perusteltua tiukentaa tieliikennelain 53 §:ää siten, että tieliikenteelle ja kunnille säädetään velvollisuus kevyen liikenteen väylien rakentamiseen.

Edellä olevan perusteella ehdotamme kunnioittaen,

*että Eduskunta hyväksyisi seuraavan lakiehdotuksen:*

## Laki tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti, 44 §:n 3 momentti ja 53 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/1992) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/1992), sekä *lisätään* 2 §:ään, siitä mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla kumotun 12—14 kohdan tilalle uusi 12—14 kohta, ja 31 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

2 §

(Kuten hallituksen esityksessä 251/1996 vp)

14 §

*Väistämisvelvollisuus*

-----  
 (3 mom. kuten hallituksen esityksessä 251/  
 1996 vp)  
 -----

22, 31, 36, 40 ja 44 §

(Kuten hallituksen esityksessä 251/1996 vp)

53 §

*Kevyen liikenteen väylät*

Tielaitoksen sekä kuntien on järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie.

-----  
 Tämä laki tulee voimaan      päivänä  
 kuuta 1997.

Helsingissä 6 päivänä helmikuuta 1997

Satu Hassi /vihr  
 Janina Andersson /vihr

Osmo Soininvaara /vihr  
 Tuija Maaret Pykäläinen /vihr

Irina Krohn /vihr  
 Ulla Anttila /vihr

