

KIRJALLINEN KYSYMYS 611/2013 vp

Polkupyöräilyn edistäminen tieliikennelakia uudistettaessa

Eduskunnan puhemiehelle

Polkupyöräilyä liikkumismuotona Suomessa on ryhdytty uudestaan arvostamaan sen ympäristömyönteisyyden, ikärajattomuuden ja myönteisten kansanterveysvaikutusten vuoksi. Polkupyörärien tekninen kehitys on lisännyt pyöräliikkeen nopeuksia, tuonut auttavia sähkömoottoreita ylämäkiin ja pyörään kiinnitettäviä peräkärryjä esim. pienten lasten kuljettamiseen. Talvipyöräily on uudelleen yleistynyt kaupungeissa.

Yhteiskunta voi edelleen lisätä pyöräilyn suosiota kehittämällä entistä parempia ja turvallisempia liikenneväyliä pyöräilijöille ja selkeyttämällä polkupyöriä koskevia liikennesääntöjä.

Samaan aikaan kun kaupungit lisäävät ja parantavat omia pyöräteitä, on joissakin tiehallinnon ja liikenneviraston hankkeissa polkupyöräilijän ja työmatkapyöräilijän asemaa vaikeutettu. Hakamäentietä Helsingin Pasilassa pidetään pyöräilijöiden keskuudessa vuoristoratoineen ja "kuolemankurveineen" jopa vaarallisena ajettavana. Kun autoilijat etenevät suoraan, polkupyöräilijät pannaan kiertämään. Sama suunnitteluvirhe toistuu uudessa moottoritieyhteydessä Kivenlahden ja Kirkkonummen välillä. Kevyen liikenteen väylä on aikaisempaa pidempi, ja tämä hidastaa työmatkapyöräilyä Espoon ja Kirkkonummen välillä.

Monet pyöräilijät toivovat, että tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä polkupyörärien ja autojen väistämissäännöksiä liikenteessä yksinkertaistettaisiin. Selkeää olisi, että pyöräilijä suojatielle tai pyörätien jatkeelle tullessaan

rinnastuisi aina jalankulkijaan, vaikka olisi pyörän satulassa. Nykyisin osa autoilijoista väistää suojatielle tulevaa polkupyörää, osa ei. Tien ylityksen on tietysti aina tapahduttava varovaisuutta noudattaen, ja vauhdin on oltava ylityksen kannalta turvallinen.

Kun pyörätiet ja suojatiet on usein yhdistetty, ongelmaksi tulevat jalankulkijoiden kannalta hyvin nopeaa matkavauhtia pitävät pyöräilijät. Monet nopeat pyöräilijät käyttävätkin ajorataa, vaikka tämä ei nykyisen lain mukaan ole sallittua. Ajoradan käyttö nopeavauhtisille pyöräilijöille tulisikin sallia jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi.

Joskus yksisuuntaiset kadut tekevät poikkeuksellisen pitkiä kiertoja pyöräilyreitteihin tai vievät liikennesääntöjen mukaan pyöräilevän turhaan ruuhkaisille ajoväylille. Joissakin maissa asia on ratkaistu siten, että moottoriajoneuvoille yksisuuntaiset väylät ovat pyöräliikenteelle kaksisuuntaisia. Tätä tulisi myös liikennesuunnittelussa edistää.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miten pyöräilijöiden tarpeet aiotaan huomioida nykyistä paremmin uusien väylien suunnittelussa siten, että esimerkiksi työmatkapyöräilijöiden matkaa ei uusia väyliä rakennettaessa pidennetä,

aiotaanko tieliikennelain uudistuksessa selkeyttää liikennesääntöjä pyörien ja autojen kohtaamistilanteissa siten, että suojatietä pyörän selässäkin käyttävä pyöräilijä rinnastuisi jalankulkijaan,

onko tieliikennelakia uusittaessa ajateltu sallia nopeavauhtinen pyöräily myös ajoradalla silloin, kun pyörätien käyttäminen voisi vaarantaa jalankulkijoiden

tai hitaamman kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta, ja

aiotaanko tieliikennelakia uusittaessa sallia kaupunkialueella kaksisuuntainen pyöräliikenne myös yksisuuntaisilla ajoväylillä ottaen huomioon yleinen liikennenopeus ja mahdollinen tarve pyöräkaistan merkitsemiseen samaan tapaan kuin monissa eurooppalaisissa kaupungeissa?

Helsingissä 26 päivänä kesäkuuta 2013

Pekka Haavisto /vihr

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Pekka Haaviston /vihr näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 611/2013 vp:

Miten pyöräilijöiden tarpeet aiotaan huomioida nykyistä paremmin uusien väylien suunnittelussa siten, että esimerkiksi työmatkapyöräilijöiden matkaa ei uusia väyliä rakennettaessa pidennetä,

aiotaanko tieliikennelain uudistuksessa selkeyttää liikennesääntöjä pyörien ja autojen kohtaamistilanteissa siten, että suojatietä pyörän selässäkin käyttävä pyöräilijä rinnastuisi jalankulkijaan,

onko tieliikennelakia uusittaessa ajateltu sallia nopeavauhtinen pyöräily myös ajoradalla silloin, kun pyörätien käyttäminen voisi vaarantaa jalankulkijoiden tai hitaamman kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta, ja

aiotaanko tieliikennelakia uusittaessa sallia kaupunkialueella kaksisuuntainen pyöräliikenne myös yksisuuntaisilla ajoväylillä ottaen huomioon yleinen liikennenopeus ja mahdollinen tarve pyöräkaistan merkitsemiseen samaan tapaan kuin monissa eurooppalaisissa kaupungeissa?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Hallitus on sitoutunut hallitusohjelmassa kehittämään määrätietoisesti pyörä- ja kävelytieverkostoa ja edistämään kävely- ja pyöräilystrategian

toimenpiteitä. Myös liikennepoliittisessa selonteossa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on nostettu esille.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi keväällä 2011 kävelyä ja pyöräilyä koskevan valtakunnallisen strategian, joka tähtää kävelyn ja pyöräilyn aseman parantamiseen liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa. Strategian tueksi on vuonna 2012 tehty kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma vuoteen 2020. Tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää ja vähentää henkilöautomattoja, mikä edellyttää kävelyn ja pyöräilyn nostamista perusliikennemuodoksi liikennepoliitikassa ja kaupunkisuunnittelussa ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ottamista konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa keskeisinä keinoina kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi esitetään muun muassa paikallisia linjauksia kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistamista sekä pyöräilyreittien laatutason parantamista ja puuttuvien linkkien rakentamista. Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi tarvitaan yhdyskuntarakenteen kehittämistä siten, että turvataan mahdollisuus tehdä arkipäivän matkat jalan ja pyörällä.

Pyöräilyn tarpeiden huomioon ottamiseen vaikutetaan myös ohjeistuksella. Jalankulku- ja pyöräiden suunnitteluohjeluonnos on parhaillaan lausuntokierroksella ja tuleva suunnitteluohje sisältää esimerkiksi väylän suuntausta koskevia ohjeita. Työmatkapyöräilyn reitit toimivat yleensä myös pyöräilyn pääreitteinä ja niille ohjeistuksessa suositellaan paremman geometrian suunnittelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt tieliikennelain kokonaisuudistuksen kesäkuussa 2013 pidetyllä seminaarilla. Lakihanke tieliikennelainsäädännön uudistamiseksi käynnistyy toden teolla syksyllä 2013. Liikennesäännöt muodostavat yhden tärkeän kokonaisuuden tieliikennelaissa. Suomalaisessa tieliikenteessä ja sitä koskevassa lainsäädäntökokonaisuudessa on tapahtunut tieliikennelain sääntelyn voimassaoloaikana muutoksia, joihin on reagoitava säädöksiä kehittämällä. Myös liikennesääntöjen sisältöjä joudutaan arvioimaan uudelleen.

Koska tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistushanke on vasta alkuvaiheessaan, ei tässä

vaiheessa voida vielä ottaa kantaa sääntelyssä huomioitavien asioiden yksityiskohtaisiin sisältöihin. Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksen valmistelu tullaan toteuttamaan mahdollisimman avoimesti. Valmistelu tulee tapahtumaan työryhmissä ja valmistelun yhteydessä järjestetään eri asiakokonaisuuksiin keskittyviä työpajoja, joiden kautta muun muassa erilaisilla sidosryhmillä on mahdollisuus vaikuttaa säädösvalmisteluun. Myös yksittäisille kansalaisille tullaan järjestämään mahdollisuus osallistua säädösvalmistelukeskusteluun sosiaalisen median kautta.

Helsingissä 16 päivänä heinäkuuta 2013

Liikenneministeri Merja Kyllönen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 611/2013 rd undertecknat av riksdagsledamot Pekka Haavisto /gröna:

Hur kommer man bättre än hittills att ta hänsyn till cyklisternas behov i planeringen av nya leder, så att till exempel rutterna för dem som cyklar till och från arbetet inte förlängs till följd av anläggningen av nya leder,

kommer man i reformen av vägtrafiklagen att göra trafikreglerna tydligare i situationer där cyklar och bilar möts, så att även cyklister som cyklar över ett övergångsställe likställs med fotgängare, och

planerar man i reformen av vägtrafiklagen att tillåta cykling i hög hastighet även på körbanan då cykling på cykelvägen skulle kunna äventyra trafiksäkerheten för fotgängare och långsammare cyklister, och

kommer man i reformen av vägtrafiklagen att tillåta dubbelriktad cykeltrafik även på enkelriktade körbanor på stadsområde och beakta den allmänna trafikhastigheten och ett eventuellt behov av att märka ut cykelfilen så som man har gjort i många europeiska städer?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Regeringen har i sitt regeringsprogram åtagit sig att målmedvetet utveckla nätet av gång- och cykelleder och främja åtgärderna i gång- och cykel-

strategin. Främjandet av gång och cykling har man lyft fram också i den trafikpolitiska redogörelsen.

Kommunikationsministeriet gav ut en nationell gång- och cykelstrategi våren 2011 som tar sikte på att förbättra ställningen för gång och cykling vid sidan av andra fortskaffningssätt i trafiksystemet. År 2012 gjordes en nationell åtgärdsplan för gång och cykling fram till 2020 som stöd för strategin. Målet är att öka gåendet och cyklandet och minska bilresandet, vilket förutsätter att gång och cykling förs fram som ett grundläggande fortskaffningssätt i trafikpolitiken och i detaljplaneringen och att främjandet av gång och cykling tas med som en konkret del av utvecklandet av samhällen och trafiksystem.

Som centrala åtgärder för att förbättra gång- och cykelförhållandena föreslås i den nationella åtgärdsplanen för gång och cykling bland annat lokala riktlinjer om gåendets och cyklandet status och en uppdatering av planeringsprinciperna för cykling samt en förbättring av cykelrutternas kvalitetsnivå och anläggning av förbindelser som ännu saknas. Utöver utvecklingen av infrastruktur behövs också en utveckling av samhällsstrukturen så att man tryggar människors möjligheter att företa sina vardagsresor till fots eller med cykel.

Även regelverk bidrar till att cyklisternas behov tillmötesgås. Utkastet till anvisning för planering av gång- och cykelleder är som bäst på remissrunda och den kommande planeringsanvisningen inbegriper bland annat regler för ledens riktning. Rutterna för cykling till och från arbetet tjänar ofta också som huvudcykelrutter och för dem rekommenderas i anvisningen planeringen av en bättre geometri.

Kommunikationsministeriet startade totalreformen av vägtrafiklagen med ett seminarium i juni 2013. Projektet för att revidera vägtrafiklagstiftningen kommer i gång på allvar hösten 2013. Trafikreglerna utgör en viktig helhet i vägtrafiklagen. Under den tid som lagstiftningen i vägtrafiklagen har varit i kraft har det skett sådana förändringar i vägtrafiken i Finland och i lagstiftningshelheten som man måste reagera på med att utveckla författningarna. Även innehållet i trafikreglerna bör omprövas.

Eftersom totalreformen av vägtrafiklagstiftningen än så länge bara har kommit igång kan man ännu inte i det här skedet ta ställning till detaljerna i de frågor som ska beaktas i regleringen. Beredningen av totalreformen av vägtrafiklagen kommer att göras så öppet som möjligt. Beredningen görs i arbetsgrupper och i anslutning till den ordnas verkstäder kring olika temablock, i vilka olika intressegrupper har möjlighet att påverka lagberedningen. Enskilda medborgare kommer också att ges tillfälle att via de sociala medierna delta i debatten om lagberedningen.

Helsingfors den 16 juli 2013

Trafikminister Merja Kyllönen