

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelain kevyttä liikennettä koskevia säännöksiä muutettaviksi.

Ehdotuksen mukaan polkupyöräilijä ja mopoilija olisi pyörätien ja ajoradan risteyksessä velvollinen väistämään risteävää ajoneuvoliikennettä, jollei liikennemerkein toisin osoiteta. Tällaisessa tapauksessa vasemmalta tuleva ei siis enää olisi velvollinen väistämään pelkästään oikealta tulevia.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määritelmä pyöräkaistasta, jolla tarkoitetaan tiemerkinöin ajorataan pyöräilijöille osoitettua kaistaa. Jalankulkijan paikkaa kevyen liikenteen

väylällä koskeviin säännöksiin ehdotetaan muutoksia. Jalankulkijan olisi pyörätiellä tai yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä yleensä käytettävä väylän reunaa.

Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden velvollisuutta käyttää ajo- tai huomiovaloja ajon aikana ehdotetaan laajennettavaksi siten, että valoja olisi käytettävä myös taajamissa.

Lakiin ehdotetaan samalla tehtäväksi muita vähäisiä muutoksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1997.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ</b> .....	1
<b>YLEISPERUSTELUT</b> .....	4
<b>1. Nykytila</b> .....	4
1.1. Lainsäädäntö .....	4
1.1.1. Väylillä liikkuminen .....	4
Jalankulkijan paikka tiellä .....	4
Polkupyöräilijän ja mopoilijan paikka tiellä .....	4
1.1.2. Väistämissäännöt .....	5
Pyöräilijän väistämisvelvollisuus .....	5
Ajoneuvon kuljettajan velvollisuus väistää pyöräilijää .....	5
1.1.3. Muut kevyttä liikennettä koskevat säännöt .....	5
Ajoradan ylittäminen .....	5
Ajoneuvoliikenteen velvollisuudet .....	5
1.1.4. Muita sääntöjä .....	6
1.2. Kevyen liikenteen turvallisuus .....	6
1.2.1. Jalankulkuonnettomuudet .....	8
1.2.2. Polkupyöräonnettomuudet .....	8
1.2.3. Mopo-onnettomuudet .....	9
1.3. Nykytilan arviointi .....	9
1.3.1. Väylillä liikkuminen .....	9
Jalankulkijan paikka kevyen liikenteen väylällä .....	9
Pyöräilijän paikka ajoradalla .....	9
1.3.2. Risteämistilanteet .....	9
Pyörätien risteäminen ajoradan kanssa .....	10
1.3.3. Muut kevyen liikenteen säännöt .....	10
Joukkoliikennepysäkit pyöriteiden kohdalla .....	10
Raitiotien ylittäminen .....	10
1.3.4. Muut säännöt .....	11
Väistämisjärjestelyt pihakadulta tultaessa .....	11
Pysäkillä lähtevän linja-auton väistäminen .....	11
Ajovalojen käyttö moottoripyörissä ja mopoissa .....	11
<b>2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset</b> .....	11
<b>3. Esityksen vaikutukset</b> .....	13
3.1. Taloudelliset vaikutukset .....	13
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset .....	13
3.3. Yhteiskunnalliset vaikutukset .....	13
3.3.1. Vaikutukset liikenteeseen .....	13
3.3.2. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen .....	13
Pyörätien risteäminen ajoradan kanssa .....	14
Pyöräkaistat .....	14
Jalankulkijan paikka kevyen liikenteen väylällä .....	14
3.4. Tiedotus ja koulutus .....	15
<b>4. Asian valmistelu</b> .....	15
<b>5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja</b> .....	16
5.1. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista .....	16

<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT</b> .....	16
<b>1. Lakiehdotuksen perustelut</b> .....	16
<b>2. Tarkemmat säännökset ja määräykset</b> .....	17
<b>3. Voimaantulo</b> .....	17
<b>LAKIEHDOTUS</b> .....	18
Laki tieliikennelain muuttamisesta .....	18
<b>LIITTEET</b> .....	20
<b>Rinnakkaisteksti</b>	
Laki tieliikennelain muuttamisesta .....	20
<b>Luonnos asetukseksi tieliikenneasetuksen muuttamisesta</b> .....	23

## YLEISPERUSTELUT

## 1. Nykytila

## 1.1. Lainsäädäntö

## 1.1.1. Väylillä liikkuminen

## Jalankulkijan paikka tiellä

Tieliikennelain (267/81) 2 §:n 11 kohdan mukaan jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa. Jalankulkijoihin rinnastettavia ovat muun muassa rulla-luistelijat sekä potkulautailijat ja -pyöräilijät.

Lain 45 §:n 1 momentin mukaan jalankulkijoita koskevia säännöksiä sovelletaan myös pyörätuolia käyttävään vammaiseen. Sama koskee vammaista, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista moottorikäyttöistä invalidiajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h.

Lain 40 §:n 1 ja 2 momentin mukaan jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Jos tällaista ei ole tai sillä kulminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätietä tai ajoradan reunaa. Jalkakäytävällä ei saa taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille. Pykälän 3 momentin mukaan jalkakäytävällä, pyörätien ja suojatiellä on yleensä kuljettava sen oikeanpuoleisella osalla sekä sivuutettava vastaan tuleva jalankulkija oikealta ja ohitettava edellä kulkeva vasemmalta. Pykälän 4 momentin mukaan ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saa kuitenkin käyttää ajoradan oikeaa reunaa.

Lain 41 §:n mukaan pihakadulla jalankulkija saa kulkea sen kaikilla osilla estämättä kuitenkaan tarpeettomasti ajoneuvoliikennettä.

Valvotun jalankulkijaryhmän sekä järjestäytyneen kulkueen on käytettävä piennarta tai ajoradan oikeaa puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän on mahdoli-

suuksien mukaan käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä.

Polkupyöräilijän ja mopoilijan paikka tiellä

Tieliikennelain mukaan polkupyöräilijään ja mopoilijaan sovelletaan samoja liikennesääntöjä.

Mopoihin luetaan kaksi- ja kolmipyöräiset moottoriajoneuvot ( $L_1$ - ja  $L_2$ -luokan ajoneuvot), joiden moottorina on enintään 50 cm<sup>3</sup>:n polttomoottori tai muu kuin polttomoottori ja joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h. Ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/92) muuttamisesta annetulla asetuksella asetuksen 5 § on etukäteen muutettu siten, että mopojen rakenteellinen nopeus nostetaan 45 km/h:ksi ja teknisiltä ominaisuuksiltaan mopoihin rinnastettavat nelipyöräiset ajoneuvot ( $L_2$ -luokka) luetaan mopoihin. Näiden muutosten voimaantulosta säädetään erikseen. Tarkemmat mopoja koskevat säännökset ovat edellä asetuksessa ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/92).

Tieliikennelain 45 §:n 2 momentin säännöksestä seuraa, että vammaiseen, joka kuljettaa käsikäyttöistä invalidiajoneuvoa suuremmalla kuin kävelynopeudella tai moottorikäyttöistä invalidiajoneuvoa, jonka rakenteellinen enimmäisnopeus on enemmän kuin 15 km/h, sovelletaan polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita koskevia säännöksiä.

Polkupyöräilijä ja mopoilija on tieliikennelain nykyisten säännösten mukaan ajoneuvon kuljettaja, johon sovelletaan, jollei erikseen muuta säädetä, samoja liikennesääntöjä kuin muihinkin ajoneuvon kuljettajiin.

Polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita koskevia erityissäännöksiä on tieliikennelain 8 §:ssä (tien eri osien käyttö), 13 §:ssä (erityissäännös kääntyvälle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle), 17 §:ssä (ohittaminen) ja 33 §:ssä (pihakadulla ajaminen).

Kaikkia ajoneuvon kuljettajia koskevia erityissäännöksiä polkupyöräilijää ja mopoilijaa kohtaan on esimerkiksi tieliikennelain 14 §:ssä (väistämisvelvollisuus) ja 30 §:ssä (varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohtaan).

Polkupyöräilijän ja mopoilijan paikka tiellä koskevat säännökset ovat lain 8 §:n 1 ja 2 momentissa. Polkupyörää ja mopoa on kul-

jetettava pientareella, jos tien oikealla puolella on piennar ja sillä ajo käy haitatta päinssä. Muussa tapauksessa pyörää ja mopoa on kuljetettava ajoradalla. Alle 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä. Hän ei saa aiheuttaa kohtuutonta häiriötä jalankululle. Polkupyöräilijän ja mopoilijan paikkaa tiellä koskevat tarkemmat säännökset ovat tieliikenneasetuksessa (182/82).

### 1.1.2. Väistämissäännöt

#### Pyöräilijän väistämisvelvollisuus

Pyöräilijän on yleensä väistettävä muita tienkäyttäjiä samalla tavalla kuin muiden ajoneuvojen kuljettajien. Esimerkiksi tieliikennelain 14 §:n 1-3 momentin säännösten perusteella hänen on

- tullessaan risteykseen väistettävä oikealta tulevaa,
- kääntyessään risteyksessä väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa,
- muualla kuin risteyksessä poistuessaan ajoradalta tai ylittäessään sen väistettävä tien reunaan käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa,
- kääntyessään vasemmalle risteyksessä väistettävä vastaan tulevaa liikennettä sekä
- tullessaan tielle pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä väistettävä muuta liikennettä.

Kahden pyörätien risteyskohdassa pyöräilijän on lain säännösten mukaan väistettävä oikealta tulevaa pyöräilijää. Kuljettaja saa lain 21 §:n mukaan lähteä liikkeelle tien reunasta, vaihtaa ajokaistaa tai siirtää ajoneuvoa sivusuunnassa vain, milloin se voi tapahtua vaaratta ja muita tarpeettomasti estämättä.

Lain 13 §:ssä on erityissäännös, jonka mukaan polkupyöräilijän tai mopoilijan on kääntyessään vasemmalle risteyksessä kahdessa vaiheessa niin sanotulla suorakulmakäännöksellä väistettävä kaikkea muuta liikennettä.

Jos liikennettä ohjataan liikennemerkein, niitä on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöistä. Liikenteen ohjaukselta koskevien lain 4 §:n säännösten mukaan liikennevaloja on noudatettava ensisijaisesti liikennemerkkeihin nähden. Poliisimiehen tai muun liikenteen ohjaajan antama merkki syrjäyttää liikennesäännöt, liikenne-

merkit ja liikennevalot.

Ajoneuvon kuljettajan velvollisuus väistää pyöräilijää

Tieliikennelain 14 §:n mukaan ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteyksessä muuta tietä oikealta tulevaa pyöräilijää riippumatta siitä, käyttääkö pyöräilijä ajorataa, piennarta vai erillistä kevyen liikenteen väylää. Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on myös väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Samoin on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, väistettävä tien reunaan käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Myös muut lain 14 §:n säännöt koskevat ajorataa käyttävän ajoneuvon kuljettajaa.

### 1.1.3. Muut kevyttä liikennettä koskevat säännöt

#### Ajoradan ylittäminen

Lain 44 §:n 1 momentin mukaan jalankulkijan on ylittävä ajorata suojatietä kulkien, jos suojatie on lähellä. Muuten ajorata on ylittävä kohtisuoraan ja yleensä risteuksen vierestä. Pykälän 2 momentin mukaan suojatiele tai muuten ajoradalle astuvan jalankulkijan on noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylittävä ajorata tarpeettomasti viivyttelystä.

Tieliikenneliikenneasetuksen 37 §:ssä on säännökset pyörätien jatkeesta ja pyöräilijän oikeudesta käyttää suojatietä. Pykälän 3 momentin mukaan yhdistetyn tai rinnakkaisen pyörätien ja jalkakäytävän jatke voidaan merkitä koko leveydeltään suojatieksi. Polkupyöräilijä ja mopoilija saavat tällöin käyttää suojatietä tien ylittämiseen.

#### Ajoneuvoliikenteen velvollisuudet

Tieliikennelain 30-33 §:ssä säädetään ajoneuvoliikenteen velvollisuuksista kevyttä liikennettä kohtaan. Ajoneuvon kuljettajan on kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan, polkupyöräilijän tai mopoilijan annettava tälle ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila tiellä. Kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai rai-

tiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä.

Ajoneuvon kuljettajan on ylittäessään jalakäytävää annettava jalankulkijalle esteetön kulku. Kuljettajan on aikoessaan ohittaa oikealta raitiovaunun tai linja-auton korokkeetoman pysäkin kohdalla pysäytettävä ja annettava esteetön kulku raitiovaunusta tai linja-autosta poistuville taikka siihen nouseville matkustajille.

Suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille. Jos ohitettava ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen tai peittää näkyvyyden suojatielle, sitä ei saa ohittaa pysähtymättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa.

Pihakadulla saa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle tai pysäköintiä varten. Muiden ajoneuvojen kuin polkupyörän, mopon ja vammaisen pysäköintiluvalla varustetun ajoneuvon pysäköinti on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Merkityn pysäköintipaikan ulkopuolella pysäköinti ei saa kohtuuttomasti haitata pihakadulla liikkumista. Ajonopeus pihakadulla on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h. Pihakadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

#### 1.1.4. Muita sääntöjä

Tieliikennelain 22 §:n 1 momentin mukaan jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkiltä.

Lain 36 § 1 momentin mukaan moottorikäyttöisessä ajoneuvossa, muun muassa moottoripyörässä tai mopossa, on taajaman ulkopuolella aina ajon aikana käytettävä ajo- tai huomiovaloja. Vastaavasti taajamissa on ajoneuvossa käytettävä valoja silloin, kun ajoneuvoa kuljetetaan tiellä pimeän tai hämärän aikana taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut.

## 1.2. Kevyen liikenteen turvallisuus

Suomessa liikenteen ja onnettomuuksien määrät olivat kasvussa koko 1980-luvun ajan. Tällä vuosikymmenellä kehitys on tasaantunut ja onnettomuuksien määrät ovat alentuneet. Liikennekuolemien kasvu 1980-luvulla selittyy pääasiassa autoissa kuolleiden määrän kasvulla.

Vuonna 1989 kuolleiden suuri määrä johtui osittain poikkeuksellisen korkeasta kevyen liikenteen kuolemien määrästä. Muutoin kevyen liikenteen kuolemien määrä on ollut hienoisessa laskussa.

Jalankulkijoiden, polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden (kevyt liikenne) sekä muiden liikennekuolemien määrän kehitys vuosina 1980-1995

Vuosi	Kevyt liikenne	Muut	Yhteensä
1980	289	262	551
1981	283	272	555
1982	272	297	569
1983	278	326	604
1984	262	279	541
1985	251	290	541
1986	249	363	612
1987	247	334	581
1988	235	418	653
1989	301	433	734
1990	233	416	649
1991	229	403	632
1992	219	382	601
1993	166	318	484
1994	172	308	480
1995	166	275	441

Liikennekuolemien vuotuinen määrä pohjoismaissa tienkäyttäjryhmittäin 100 000 asukasta kohden<sup>x)</sup>

Tienkäyttäjryhmä	Suomi	Ruotsi	Norja	Tanska
Jalankulkija	2,09	1,34	1,27	2,31
Polkupyöräilijä	1,55	0,77	0,44	1,58
Moottoripyöräilijä <sup>xx)</sup>	0,85	0,61	0,72	1,43
Henkilöauton kuljettaja	3,89	3,54	2,50	3,65
Henkilöauton matkustaja	2,21	1,49	1,47	1,58
Muu tienkäyttäjä	0,75	0,35	0,83	0,77

<sup>x)</sup> Keskiarvo vuosina 1990-1994

<sup>xx)</sup> Sisältää mopoilijoiden osuuden

Vertailu muihin pohjoismaihin osoittaa, että Suomessa liikennekuoleman riski on korkeampi kuin Ruotsissa ja Norjassa, mutta pienempi kuin Tanskassa. Läpikulkuliikenteen arvioidaan Tanskassa olevan osasyynä korkeisiin riskilukuihin. Suomessa liikennekuolemien määrä on lähes kaikissa tienkäyttäjien ryhmissä Ruotsia ja Norjaa korkeammalla tasolla. Suhteelliset erot ovat suurimmat kevyen liikenteen tienkäyttäjryhmissä. Jotta maassamme saavutettaisiin Ruotsin ja Norjan taso, jalankulkijain kuolemien tulisi vähentyä yli 30 prosenttia ja polkupyöräilijöiden kuolemien yli 50 prosenttia. Vastavasti autonkuljettajien kuolemien tulisi vähentyä noin 20 prosenttia.

Polkupyörä-, jalankulku- ja mopoliikenteen onnettomuuksissa on Suomessa 1990-luvulla vuosittain kuollut keskimäärin 203 ja loukkaantunut keskimäärin 3210 henkeä. Näissä onnettomuuksissa kuolleista on keskimäärin 50 prosenttia menehtynyt jalankulkijana, 38 prosenttia polkupyöräilijänä ja 10 prosenttia mopoilijana.

Tilastojen mukaan suurin kuolemanriski liikenteessä on 18-20 -vuotiaiden ikäryhmässä, jossa vuonna 1994 oli 21 kuollutta ryhmän 100 000 henkeä kohti, ja yli 75-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa samana vuonna oli 20 kuollutta ryhmän 100 000 henkeä kohti. Suurin osa nuorista menehtyi autonkuljettajina ja -matkustajina. Heistä 15 prosenttia sai

vuonna 1994 surmansa kevyen liikenteen vahingoissa. Yli 75-vuotiaista 66 prosenttia sai surmansa jalankulkijoina, polkupyöräilijöinä tai mopoilijoina.

Suurin loukkaantumiseriski on 15-17 -vuotiailla nuorilla, 417 loukkaantunutta ikäryhmän 100 000 henkeä kohti. Näistä nuorista loukkaantui 29 prosenttia auton matkustajina ja 27 prosenttia kuljettaessaan mopoa.

Luotettavat tilastot kevyen liikenteen onnettomuuksista - etenkin yksittäisonnettomuuksista - puuttuvat, koska onnettomuudet eivät kaikissa tapauksissa tule poliisin tietoon. Tilastojen peittävyttä kuvaavat tutkimukset osoittavat muun muassa, että yksittäisonnettomuuksista poliisin tietoon tulee vain noin 11 prosenttia. Pyöräilijöille sattuu arvion mukaan vuosittain 26 000 kuoleman- tai loukkaantumistapausta. Määrä on noin 15-kertainen virallisen tilaston lukuihin verrattuna.

### 1.2.1. Jalankulkuonnettomuudet

Jalankulkijoiden kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista suurin osa tapahtuu ajoradan ylitystilanteissa, kuolemantapauksista 60 prosenttia ja loukkaantumistapauksista 70 prosenttia. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa jalankulkija on useimmiten ylittänyt ajoradan muualta kuin suojatietä pitkin. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat useimmin tapahtuneet suojatiellä, mutta harvemmin muissa ajoradan ylitystilanteissa. Suojatieonnettomuuksia sattuu suhteellisesti eniten auton ajaessa suoraan risteuksen jälkeiselle suojatielle.

Yli puolet onnettomuuksista tapahtuu pimeän tai hämärän aikana. Eniten ikäryhmän 100 000 henkeä kohti kuolee yli 75-vuotiaita vanhuksia ja loukkaantuu 6-9 -vuotiaita lapsia ja yli 75-vuotiaita vanhuksia. Alle kouluikäisten lasten onnettomuuksien syynä on useimmiten liikennetilanteiden arviointi- ja ymmärtämiskyvyn puute sekä lasten impulsiivisuus. Peruskoululaisten onnettomuuksien eräänä merkittävänä syynä on lasten malttamattomuus. Lapset ylittävät tien usein juosten, ja heiltä jää eri suunnilta tuleva liikenne havaitsematta. Tutkijalautakuntien selvitysten mukaan myös osa iäkkäistä henkilöistä käyttäytyy ajoradan ylitystilanteissa ennalta-arvaamattomasti. Mootoriajoneuvon kuljettajan käyttämä huomattava ylinopeus on arvioiden mukaan ollut syynä onnettomuuteen

8 prosentissa kaikista jalankulkijain ja mootoriajoneuvojen välisistä onnettomuuksista. Tutkimusten mukaan valaistus- tai keuliosuhteilla ei ole ollut oleellista merkitystä lasten onnettomuuksissa.

### 1.2.2. Polkupyöräonnettomuudet

Polkupyöräonnettomuuksista erottuu kaksi onnettomuustyyppiä, pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet sekä pyöräilijöiden ja autoilijoiden väliset onnettomuudet. Yksittäisonnettomuuksien arvioidaan johtuvan pyöräilijästä itsestään ja pyöräilijöiden väylien huonosta kunnosta sekä tilanteista, joissa pyöräilijä joutuu tekemään äkillisen väistöliikkeen. Tutkijalautakuntien aineistoon perustuvan selvityksen mukaan pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisistä onnettomuuksista sattui suojatiellä 61 prosenttia, ajoradalla liittymissä 16 prosenttia, muualla ajoradalla 8 prosenttia ja tonttiliittymissä 15 prosenttia. Yleisin oli onnettomuustilanne, jossa sivutieltä päätielle tuleva autoilija oli kääntymässä oikealle ja pyöräilijä tuli samanaikaisesti ennen risteystä oikealta suojatielle. Näissä tilanteissa autoilija suuntaa tarkkaavaisuutensa vasemmalta tulevaan autoliikenteeseen, kun taas pyöräilijä olettaa autoilijan huomanneen hänet ja noudattavan väistämismääräyksiä. Muut suojatieonnettomuudet tapahtuvat usein silloin, kun risteystilanne on autoilijan kannalta ohi. Suojatietä ajava pyöräilijä jää helposti tällöin huomaamatta. Ympäristöstä johtuvat syyt, esimerkiksi näköesteet, ovat usein osasyynä onnettomuuksiin.

Pyöräilyn kuolemanriski henkilökilometriä kohti on Suomessa suurempi kuin muissa pohjoismaissa. Pyöräonnettomuuksissa kuolleista iäkkäiden osuus on suhteellisen suuri. Vuonna 1994 kuolleista polkupyöräilijöistä lähes puolet oli yli 65-vuotiaita. Merkittävä osa loukkaantuneista pyöräilijöistä oli iäkkäitä henkilöitä ja alle 15-vuotiaita lapsia. Nämä riskiryhmään kuuluvat pyöräilijät ovat tutkijalautakuntien aineistoon perustuvan selvityksen mukaan joutuneet muita useammin onnettomuuteen tilanteissa, joissa olisi tarvittu hyvät tiedot väistämissäännöistä. Usean tapauksen syynä oli väistämismääräyksen noudattamatta jättäminen. Keski-ikäisille pyöräilijöille tällaisia onnettomuuksia sattui harvemmin.

Pyöräilyä koskevat säännöt ovat monimutkaisia erityisesti iäkkäiden ja lasten omaksettaviksi. Tutkimusten mukaan sekä autoili-



jat että pyöräilijät tuntevat väistämissäännöt huonosti. Esimerkiksi vain joka viides autoilija tietää, että samanaikaisesti muuta tietä oikealta tulevaa pyöräilijää pitää väistää.

### 1.2.3. Mopo-onnettomuudet

Mopo-onnettomuuksista suurin osa on risteysonnettomuuksia. Tyypillisiä ovat onnettomuudet, joissa mopoilijat ajavat väistämismallina auton eteen, ja tilanteet, joissa mopoilijat kääntyvät yllättäen takaa tulevan auton eteen.

Mopo-onnettomuuksia sattuu erityisesti nuorille alle 18-vuotiaille sekä iäkkäille mopoilijoille. Ongelmana on lisäksi ajo-oikeutta vailla olevien 10-14 -vuotiaiden kuljettajien suuret onnettomuusluvut. Nuorten mopoilijoiden onnettomuudet muistuttavat tehtyjen selvitysten mukaan nuorten autonkuljettajien ja moottoripyöräilijöiden onnettomuuksia, mikä johtuu mopoilijoiden käyttämisestä suurista tilannenopeuksista ja liikenteessä leikkimisestä.

## 1.3 Nykytilan arviointi

### 1.3.1. Väylällä liikkuminen

Jalankulkijan paikka kevyen liikenteen väylällä

Jalankulkijan on nykyisten sääntöjen mukaan jalkakäytävällä, pyörätiellä ja suojatiellä yleensä kuljettava sen oikeanpuoleisella osalla. Oikeanpuoleisen liikenteen periaate on vallitseva muun muassa liikuttaessa julkisten rakennusten sisällä, ovissa ja muissa vastaavissa paikoissa.

Jalankulkijoiden liikkumisen arvaamattomuus ja toisaalta pyöräilijöiden suuri nopeus ovat johtaneet vaaratilanteisiin erityisesti yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Yllättäen takaa tuleva pyöräilijä voi olla jalankulkijalle onnettomuuden aiheuttaja. Jalankulkijaan kohdistuu todellisen onnettomuusriskin ohella myös turvattomuuden tunne. Samalla väylällä kulkevien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konfliktitilanteita voitaisiin estää, jos osapuolet näkisivät ennakoita tulevan tilanteen ja voisivat varautua siihen. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden toistensa havaitseminen paras, jos jalankulkijat voisivat kulkea pyöräilijöitä vastaan eli yhdistetyn kevyen liikenteen väylän vasenta puolta. Menettely vastaisi tilannetta

ajoradalla, jossa jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä vasenta reunaa.

Kevyen liikenteen väyliä käytetään paitsi siirtymiseen paikasta toiseen myös vapaa-ajan liikkumiseen. Kevyen liikenteen väylät ovat olemukseltaan monen tyyppisiä ja keskenään erilaisia. Näin ollen jalankulkijan paikan määrittämiselle tiukasti joko oikealle tai vasemmalle reunalle ei löydy riittäviä perusteita. Jalankulkijan tulisi pyörätiellä sekä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä voida valita kumpaa reunaa hän kulkee ja kummalle puolelle väistää pyöräilijöitä. Erityisesti lapsille, joiden kyky erotella vasen oikeasta on vajavainen, väylän reunan käyttö olisi liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä etu.

Pyöräilijän paikka ajoradalla

Nykyisten tieliikennesääntösten mukaan pyöräilijän paikka ajoradalla on sen oikealla reunalla tai pientareella, jos tien oikealla puolella on piennar. Pyöräilijöille on mahdollista erottaa ajoradasta heidän käyttöönsä tarkoitettu tien osa vain milloin se on merkitty pyörätieksi. Pyöräilijöille ei sitä vastoin nykysääntöjen nojalla voida erottaa omaa ajokaistaa.

Jos ajoradan suuntainen pyörätie puuttuu, polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden turvallisuutta voitaisiin lisätä varaamalla heidän käyttöönsä ajoradalta erityinen ajokaista. Tämän tyyppiset ratkaisut ovat yleisiä monissa maissa. Erityisesti vanhoilla kaupunkialueilla tarvittaisiin aiempaa halvempia pyöräilijöille tarkoitettuja ratkaisuja sekä keinoja pyöräilyn ja jalankulun parempaan erotteeluun. Pyöräilijöille tarkoitettuja ajokaistoja koskevat säännökset puuttuvat nykyisistä tieliikennesäädöksistä. Nykyisessä tieliikenneasetuksessa on ajokaistoja koskevia erityissääntöksiä vain linja-autoille ja raitiovaunuille.

### 1.3.2. Risteämistilanteet

Liikenneympäristö on muodostunut liikennesääntöjen soveltamisen kannalta aikaisempaa monimutkaisemmaksi muun muassa kevyen liikenteen väylien rakentamisen vuoksi. Tämän kehityksen vuoksi risteämistilanteet ovat muuttuneet entistä ongelmallisemmiksi.

Tieliikennelaissa kuljettajalle säädetyt väistämismallit koskevat myös polkupyöräilijää ja mopoilijaa. Esimerkiksi ris-

teyksessä pyöräilijän on väistettävä oikealta lähestyvää ajoneuvoa. Näitä ajorajestyssääntöjä on noudatettava niin ajoratojen kuin pyöriteiden keskinäisissä sekä myös pyörätien ja ajoradan risteyksissä. Pyöräilijöille ei ole tieliikennelaisissa annettu muiden ajoneuvojen kuljettajiin nähden erityisasemaa tieliikennelain 13 ja 14 §:ssä mainittuja vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta.

#### Pyörätien risteäminen ajoradan kanssa

Pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisiä onnettomuuksia sattuu tutkimusten mukaan eniten ajoradan ja pyörätien risteyksessä. Sovellettava väistämissääntö määräytyy sen mukaan, millä etäisyydellä pyörätie kohtaa ajoradan tai missä kulmassa pyörätie kohtaa ajoradan. Jos pyörätie selvästi risteää ajorataa, sovelletaan tieliikennelain 14 §:n 1 momenttia, jonka mukaan oikealta tulevaa on väistettävä. Jos pyöräilijä ajaa ajoradan suuntaisella pyörätielle ja kääntyy ajoradan yli suojatietä pitkin, tilanteeseen sovelletaan joko edellä mainittua niin sanottua oikean käden sääntöä tai tieliikennelain 12 §:n 1 momentin taikka 21 §:n sääntöä. Kahdessa viimeksi mainitussa tapauksessa kyse on kääntymisestä tai sivusuunnassa siirtämisestä. Pyöräilijällä on molemmissa tapauksissa velvollisuus varmistua, että kääntyminen tai siirtäminen voi tapahtua muita tarpeettomasti estämättä.

Ongelmallisia ovat ne ajoradan kohdat, joissa pyörätie ylittää ajoradan muualla kuin risteyksessä tai missä ylityskohta on ilman suojatien tai pyörätien jatkeen merkintöjä. Ongelmat korostuvat tilanteissa, joissa on näköesteet. Auton kuljettajan on vaikea havaita risteyskohtaa tai siihen tulevaa pyöräilijää. Hän voi tällöin joutua kohtuuttomaan tilanteeseen pyöräilijän ilmestyessä yllättäen ajoradalle.

Pyörätiet ovat Suomessa lähes aina kaksisuuntaisia, mistä aiheutuu sekä autoilijoille että pyöräilijöille sekavia väistämistilanteita risteyskohdissa. Edellä kuvattujen liikennesääntöjen soveltaminen erilaisiin liikennetilanteisiin on ongelmallista. Tämän vuoksi niitä on myös vaikea opettaa tienkäyttäjille. Tutkimusten mukaan vain vähemmistö autoilijoista ja yli 15-vuotiaista pyöräilijöistä tuntee ajoradan ja pyörätien risteämisessä sovellettavan perussäännön, jonka mukaan oikealta tulevaa on väistettävä. Erityisen ongelmallinen tämä sääntö on lapsille, joiden

on vaikea erottaa oikeaa ja vasenta toisistaan.

#### 1.3.3. Muut kevyen liikenteen säännöt

##### Joukkoliikennepysäkit pyöriteiden kohdalla

Pyöräilijöitä varten ei ole erityisiä säännöksiä tapauksissa, jolloin pyörätie kulkee linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla. Tieliikennelain 31 §:n 2 momentti koskee vain tapauksia, joissa kuljettaja aikoo ohittaa oikealta raitiovaunun tai linja-auton korokkeettoman pysäkin kohdalla, jolloin tämän on pysäytettävä ajoneuvo ja annettava esteetön kulku ajoneuvosta poistuvalla tai siihen nousevalle matkustajalle.

Tieliikennelain 30 §:n 2 momentin säännös sisältää ajoneuvon kuljettajalle asetetun varovaisuusvelvoitteen tämän lähestyessä pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua. Pyöräily pysäkillä olevan ajoneuvon ja pysäkin välistä tai pysäkin takaa samanaikaisesti matkustajien poistuessa ajoneuvosta tai noustessa ajoneuvon voi aiheuttaa pyöräilijän ja matkustajan välisen törmäystilanteen. Tällaisia vaaratilanteita voitaisiin tehokkaimmin vähentää suunnitelluin ja rakenteellisin keinoin. Joukkoliikenteen matkustajien turvallisuutta voitaisiin myös lisätä säätämällä polkupyöräilijöille ja mopoilijoille erityinen varovaisuusvelvollisuus joukkoliikennematkustajia kohtaan heidän sivuuttaessaan pysäkkiä.

##### Raitiotien ylittäminen

Tieliikennelain 44 §:n 1 momentin mukaan jalankulkijan on ylittävä ajorata suojatietä kulkien, jos se on lähellä. Pykälän 3 momentin mukaan ajorataan rinnastetaan pykälässä pyörätie ja raitiovaunukaista. Raitiovaunukaista on osoitettava tieliikenneasetuksen 19 §:ssä määritellyllä liikenne-merkillä 543 a tai 543 b. Suojatie voidaan merkitä raitiotien ylityskohtaan muuallakin kuin merkillä osoitetun raitiovaunukaistan kohdalla, esimerkiksi silloin, kun raitiotie on erotettu muista tien osista korokkeilla tai kun se on kokonaan erillinen tie. Nykyisten säännösten mukaan velvollisuus ylittää ajorata suojatietä käyttäen ei koske raitiotien ylitystilanteita esimerkiksi silloin kun raitiotie on erotettu muista tien osista korokkeilla tai kun se on kokonaan erillinen tie.

### 1.3.4. Muut säännöt

#### Väistämisjärjestelyt pihakadulta tullessa

Pihakadun ja muun kadun yhtymäkohdassa pihakadulta tulevat merkitään väistämisvelvollisiksi liikennemerkillä 231 väistämisvelvollisuus risteyksessä. Merkillä ei väistämisvelvollisuutta voida osoittaa tilanteessa, jossa pihakatu päättyy muualla kuin risteyksessä. Väistämisvelvollisuutta osoittavien merkien käytöstä voitaisiin luopua, jos ajoneuvon kuljettajan olisi aina väistettävä muuta liikennettä tullessaan tielle pihakadulta.

#### Pysäkiltä lähtevän linja-auton väistäminen

Tieliikennelain 22 §:n 1 momentin mukaan tiellä, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, linja-auto saa esteettä lähteä pysäkiltä, jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle. Säännöksestä ei käy ilmi, koskeeko väistämisvelvollisuus vain samaa tai viereistä ajokaistaa vai kaikkia ajosuunnalle tarkoitettuja ajokaistoja. Linja-autojen esteettömän pysäkiltä lähdön varmistamiseksi riittäisi, että väistämisvelvollisuus koskisi vain samaa tai viereistä ajokaistaa ajavan ajoneuvon kuljettajaa.

#### Ajovalojen käyttö moottoripyörissä ja mopoissa

Moottoripyöräilijä tai mopoilija on muun ajoneuvoliikenteen joukossa vaikeasti havaittavissa. Valojen käyttöä koskevien säännösten mukaan ajo- tai huomiovalojen päiväkäyttö on Suomessa pakollista vain taajaman ulkopuolella. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden havaittavuus ja siten myös heidän liikenneturvallisuutensa paranisi, jos he ajon aikana säännöllisesti käyttäisivät ajo- tai huomiovaloja myös taajamaliikenteessä.

## 2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Käsillä oleva esitys on osa liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävää toimintaohjelmaa, joka perustuu muun muassa valtioneuvoston vuonna 1993 tekemään periaatepäätökseen. Sen mukaan liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä tulee puolittaa vuoden 1989 tasosta vuoteen 2000 mennessä.

Tavoitteena on samalla vähentää myös loukkaantumis- ja onnettomuusriskiä tieliikenteessä. Tavoite perustuu toisen parlamentaarisen liikennekomitean asettamaan tavoitteeseen. Tavoitteiden saavuttamiseksi tehdyssä liikenneturvallisuustyön suunnitelmassa vuosille 1993-1996 (liikenneministeriön julkaisu 3/93) todetaan kevyen liikenteen turvallisuutta käsittelevässä osassa, että liikenneturvallisuuden edellyttämät muutostarpeet kevyen liikenteen sääntöihin tulee selvittää. Myös liikenneministeriön pyöräilypoliittisessa ohjelmassa (liikenneministeriön julkaisu 20/93) keskeisenä tavoitteena on kuolemaan johtaneiden pyöräonnettomuuksien vähentäminen valtioneuvoston periaatepäätöksessä mainitulla tavalla.

Esityksen tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kevyessä liikenteessä sekä ratkaisut, jotka turvaavat liikenteen sujuvuuden ja liikenteen eri osapuolille keskenään mahdollisimman tasavertaisen aseman. Esityksessä hallitus on pyrkinyt ottamaan huomioon vaatimukset, jotka tähtäävät selkeään vastuunjakoon liikenteen eri osapuolten kesken, liikennesääntöjen yksinkertaisuuteen ja ymmärrettävyyteen sekä kansainväliseen yhdenmukaisuuteen.

Pyörätien ja ajoradan risteyksissä syntyvien vaaratilanteiden ja tapahtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi hallitus esittää tieliikennelain väistämistä koskevia säännöksiä muutettaviksi siten, että pyöräilijä on kevyen liikenteen väylän ja ajoradan risteyksessä velvollinen väistämään risteävää ajoneuvoliikennettä, jollei liikennemerkkein toisin osoiteta. Pyörätien ja ajoradan risteämistilanteissa tulisi siten luopua tieliikennelain 14 §:n 1 momentin niin sanotun oikean käden säännön soveltamisesta. Ehdotettu sääntö on sekä yksiselitteinen että selkeä ja soveltuu lähes kaikkiin liikennetilanteisiin. Sääntö on yhdenmukainen useissa perinteisissä pyöräilymaissa noudatettavien sääntöjen kanssa. Ajoradalla olevaan pyöräilijään sovellettaisiin edelleen voimassa olevia väistämissääntöjä.

Tieliikennelain 14 §:n 2 momentissa säädetty kääntyvän ajoneuvon kuljettajan velvollisuus väistää risteävää tietä ylittävää pyöräilijää säilyisi edelleen. Väistämissääntöjä, jotka koskevat ajoradalla ajoa ja pyöräiden keskinäisiä risteystilanteita, ei tässä yhteydessä olisi myöskään tarvetta muuttaa.

Risteyksessä, jossa väistämisvelvollisuus on osoitettu liikennemerkillä 231 (väistämisvelvollisuus risteyksessä), on risteykseen

väistämiseen velvoittavalta suunnalta tulevan ajoneuvon väistettävä kaikkia risteävällä tiellä kulkevia tai risteysalueella olevia ajoneuvoja, myös pääsuunnan pyörätieltä tulevia polkupyöriä. Tällainen järjestely on yleinen kaikilla pää- ja kokoojakatujen varsilla olevilla pyöräteillä sivukatujen ylityskohdissa.

Liikennemerkkein voidaan erikseen osoittaa ajorataa käyttäville ajoneuvoille väistämismäärällisyys muulloinkin kuin edellä mainituissa tapauksissa esimerkiksi alhaisten nopeusrajoitusten kaduilla tai kun pyöräilijöille on rakennettu niin sanottuja pääreittejä. Tällaiset ratkaisut tulee osoittaa ajorataa käyttäville riittävän tehokkaasti liikennemerkkeillä 231 (väistämismäärällisyys risteyksessä) tai 232 (pakollinen pysäyttäminen) sekä käyttäen rakenteellisia ratkaisuja, kuten värillistä päällystystä, korotettuja suojaiteita tai muita hidasteita autoilijoille. Harkittaessa perussäännöstä poikkeavaa väistämismäärällisyyttä joudutaan liikennesuunnittelussa aina erikseen arvioimaan pyöräliikenteen turvallisuuteen vaikuttavat seikat kyseisessä risteämistilanteessa, minkä voidaan olettaa lisäävän pyöräilyn turvallisuutta.

Liikenteessä kuljettajien väistämiskäyttäytymiseen vaikuttaa niin sanottu psykologinen etuajo-oikeus. Väistämisympäristö on oltava sopuolosuhteissa liikenneympäristöstä aiheutuvaan psykologiseen etuajo-oikeuteen nähden. Pyöräilijöiden väylä koetaan melkein aina vähäisemmäksi kuin autojen väylä. Ääritapauksissa liikenneympäristö ei anna autoilijalle minkäänlaista vihjettä siitä, että ajoradalle saattaa tulla pyöräilijä, jota hänen tulisi väistää. Psykologinen etuajo-oikeus korostuu vielä sen vuoksi, että pyöräilijä ei ole autoilijalle fyysinen uhka. Psykologinen etuajo-oikeus puoltaa ehdotetun väistämismäärällisyyden käyttöönottoa. Sääntöä voidaan pitää heikomman osapuolen edun mukaisena. Ehdotus parantaisi risteystilanteen ennakoitavuutta ja lisäisi liikenteen sujuvuutta ajoradalla. Pyöräilijöiden turvallisuutta ei voida kuitenkaan lisätä pelkästään sääntömuutoksilla. Liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta tulisi samanaikaisesti parantaa muun muassa rakentamalla vilkkaille pyöräreiteille yhteinäiset pääpyörätiet.

Väistämismäärällisyyden yksinkertaisuuden vuoksi se on opetettavissa aloittelevillekin pyöräilijöille. Ajojärjestystä ei tarvitse ratkaista tulosuunnan mukaan eikä sen mukaan, onko merkittyä ajoradan ylityspaikkaa vai ei. Säännön soveltamiseen pyöräilijän käänty-

mistilanteessa ei myöskään vaikuttaisi pyörätien etäisyys ajoradasta eikä se, missä kullmassa pyörätie kohtaa ajoradan.

Tieliikennelain 14 §:n 2 momentin säännös, jonka mukaan risteyksessä kääntyvän ajoneuvon on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa, on tarkoitus säilyttää ennallaan. Sekä nykyisessä että ehdotuksen mukaisessa tilanteessa ongelmana on, miten pitkälle kääntyvän ajoneuvon väistämismäärällisyys ulottuu. Sellaisista suojaiteista, joissa väistämisympäristö on epäselvä, tulisi pyrkiä eroon liikennejärjestelyillä.

Ajoneuvon kuljettajaa koskisi edelleen tieliikennelain 32 §:n 1 momentin velvollisuus noudattaa varovaisuutta hänen läheistyessään suojaiteita. Tämä helpottaa ajoradan ylittämistä myös pyörällä varsinkin silloin, kun jalankulkijoita on yhtäaikaan suojaiteella tai astumassa sille.

Pyöräkaistan määritelmä ehdotetaan sisällytettäväksi lainsäädäntöön. Pyöräkaistalla tarkoitettaisiin tiemerkinnöillä ajorataan pyöräilijöille osoitettua kaistaa. Pyöräkaistat sijaitisivat tavallisesti ajoradan reunassa, mutta voisivat olla myös ajoradan puolella tien reunaan ajoneuvojen pysäköintiin varatun tilan vieressä. Pyöräkaista merkittäisiin joko yhtenäisellä sulkuviivalla tai katkoviivalla, jolloin muut ajoneuvot voisivat käyttää sitä ryhmittymiseen. Kaistamerkintöjen lisäksi pyöräkaistalla tulisi käyttää polkupyöräilijäsymboleja. Paremman erottumisen vuoksi päällyste voisi olla esimerkiksi punaista materiaalia. Pyöräkaistoja ei merkittäisiin liikennemerkkein kaupunkikuvallisista ja kustannussyistä. Pyöräilijät eivät olisi velvollisia käyttämään pyöräkaistaa. Pyöräkaistaa koskevat tarkemmat säännökset lisättäisiin tieliikenneasetuksen tiemerkintöjä koskevaan lukuun.

Pyörätie erottuisi pyöräkaistasta siten, että pyörätie olisi liikennemerkillä osoitettu tien osa, joka on aina erotettu rakenteellisesti ajoradasta. Pyöräkaistat olisivat turvallisempi ratkaisu kuin yhdistetty liikenne pääkatujen katuosuuksilla, joille ei voida osoittaa erillistä kevyen liikenteen väylää. Nykyiset ajoradasta vain tiemerkinnällä erotetut pyörätiet pitäisi samalla muuttaa pyöräkaistoiksi. Pyöräkaistalla pyöräileviin sovellettaisiin edelleen voimassa olevia ajorataa käyttäviä koskevia väistämismäärällisyyttä.

Mopoliikenne ehdotetaan siirrettäväksi pyöräteiltä ajoradalle. Mopoilijoiden ja mui-

den kevyen liikenteen väylillä liikkuvien välisten konfliktien ja onnettomuuksien odotetaan näin vähenevän. Mopojen nopeuksien nousu 40 km/h:sta 45 km/h:ksi lähitulevaisuudessa lisää muutoksen tarvetta. Mopoiilu pyörätiellä voitaisiin edelleen sallia pyörätietä osoittavan määräysmerkin lisäksi. Asetuksella säädettäisiin mopoilijoiden paikasta liikenteessä.

Ehdotuksen mukaan jalankulkijan olisi pyörätiellä tai yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä yleensä käytettävä väylän reunaa, joko oikeata tai vasenta. Samalla ehdotetaan laista poistettavaksi jalankulkijoita koskeva sivuuttamis- ja ohittamissääntö. Pyöräilijöitä koskisivat edelleen oikeanpuoleisen liikenteen säännöt.

Lisäksi ehdotetaan, että pyörätietä käyttävien polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden olisi linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla annettava matkustajille esteetön kulku.

Moottoripyöräilijän ja mopoilijan ajo- tai huomiovalon käyttöpakko ajon aikana ehdotetaan ulotettavaksi koskemaan myös ajoa taajamissa. Sääntö olisi Wienin tieliikennesopimuksen mukainen.

### 3. Esityksen vaikutukset

#### 3.1. Taloudelliset vaikutukset

Liikenneturvallisuuden paraneminen vähentää liikenneonnettomuuksista johtuvia sairaanhoitokustannuksia ja muita yhteiskunnallisia kustannuksia. Väistämissääntöjen muuttamisesta arvioidaan aiheutuvan vähäisiä lisäkustannuksia kehitettäessä pääpyörätieverkoston rakenteellisin ja liikennemerkkijärjestelyin. Kevyen liikenteen väylien suunnittelun ja rakentamisen pitkäjänteisyyden vuoksi kustannukset jakautuvat usean vuoden jaksolle. Säännösmuutoksista johtuva kevyen liikenteen investointien rahoitus voidaan pääasiallisesti toteuttaa sekä tielaitoksen että kuntien tavanomaisen toiminnan rajoissa.

Uusien säännösten omaksuminen vaatii tehokasta ja keskitettyä tiedottamista. Muutoksista tiedottamisesta ja tienkäyttäjien kouluttamisesta arvioidaan aiheutuvan liikenneministeriölle ja Liikenneturvalle yhteensä vähintään kahden miljoonan markan kustannukset. Säännösmuutosten vaikutukset valtion ja kuntien talouteen ovat kuitenkin koko-

naisuudessaan vähäiset.

#### 3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksellä ei ole varsinaisia organisatorisia vaikutuksia. Muutoksista tiedottaminen edellyttää liikenneministeriöltä, poliisilta, Liikenneturvalta ja muilta liikenteen turvallisuustehtävissä toimivilta organisaatioilta panostusta. Tiedotustoiminta voidaan hoitaa pääasiassa nykyisellä henkilöstöllä.

#### 3.3. Yhteiskunnalliset vaikutukset

##### 3.3.1. Vaikutukset liikenteeseen

Sääntöjen selkeyttäminen ja erityisesti riisteysalueilla kevyen sekä muun liikenteen välisten riskitilanteiden vähentäminen lisää ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ajoradoilla. Risteyksissä, joissa ajojärjestys määräytyy joko liikennemerkein tai liikennevaloilla, tilanne nykyiseen verrattuna säilyisi muuttumattomana. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kevyen liikenteen nykytilaan.

##### 3.3.2. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Liikennekäyttäytymisen sääntelyllä lainsäädäntöteitse voidaan vähentää onnettomuuksia eräiden tutkimusten mukaan ainoastaan silloin, kun seuraavat edellytykset on täytetty:

- Säännöt liittyvät riskitekijöihin siten, että sääntöjen mukainen toiminta tuottaa alemman onnettomuusrisikin kuin sääntöjen vastainen toiminta.
- Sääntöjä noudatetaan käytännössä. Siihen vaikuttavat muun muassa
  - sääntöjen tuntemus,
  - sääntöjä rikottaessa kiinnijäämisen ja rangaistuksi tulemisen riskin suuruus,
  - sääntöjen rikkomisesta annettujen rangaistusten ankaruus,
  - sääntöjen rikkomisesta aiheutuvan onnettomuusrisikin suuruus ja
  - sääntöjen rikkomisesta tai noudattamisesta aiheutuvien muiden hyötyjen tai haittojen määrä, kuten esimerkiksi säästynyt tai menetetty matka-aika, sosiaalinen paine ja muut vastaavat seikat.

Useimpien liikennesääntöjen noudattaminen edellyttää valvontaa. Sääntöjen rikkomis-

sen mittasuhteet kuitenkin vaihtelevat. Onnettomuusriski ei kasva yhtä paljon kaikissa rikkomustyypeissä. Yleistä liikennesääntöjen onnettomuusvaikutusta on siten vaikea arvioida. Lisäksi tieto tienkäyttäjien kunnioituksesta eri sääntöjä kohtaan on puutteellista.

Liikennesääntöjen uudistamisen yhteydessä tehtyjen tutkimusten perusteella on todettu uusien sääntöjen tuntemuksen olevan pääasiassa vanhoja parempi. Tämä johtuu todennäköisesti uusista säännöistä järjestetystä tehokkaasta tiedotuksesta.

Nykyisen tieliikennelain tullessa voimaan vuonna 1982 kansalaiset seurasivat aktiivisesti asiaa koskevaa tiedottamista. Sääntömuutokset, jotka olivat selkeitä ja oikean käyttäytymisen suoraan osoittavia, esimerkiksi turvalaitteiden käytön ja risteyksessä oikealta ohittamisen osalta, omaksuttiin nopeasti. Muut käyttäytymismuutokset olivat sitä vastoin vähäisiä.

#### Pyörätien risteäminen ajoradan kanssa

Hallitus on tässä esityksessä päätenyt ehdottamaan väistämissääntöä, jonka mukaan pyörätieltä ajoradalle tuleva pyöräilijä on väistämismuuttainen, jollei liikennemerkein toisin osoiteta. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut tilanteissa, joissa sivutieltä tuleva autoilija on kääntymässä oikealle ja pyöräilijä tulee pyörätietä käyttäen oikealta suoja- tielle. Autoilija suuntaa virheellisesti tarkkaavaisuutensa vain vasemmalta tulevaan autoliikenteeseen eikä oikealta tulevaan pyöräilijään, jota hänen olisi väistettävä. Nämä onnettomuudet ovat tyyppillisesti sellaisten pyöräilijöiden onnettomuuksia, joilla on ajokortti, jotka tuntevat säännöt ja pyöräilevät tuttuja reittejä. Tutkimusten mukaan onnettomuuteen joutuneista pyöräilijöistä 63 prosenttia piti kiinni säännöistä ja oletti, että autoilija on havainnut hänet ja noudattaa väistämismuuttaisuuttaan. On perusteltua olettaa sääntömuutoksen vaikuttavan juuri tähän yleisimpään onnettomuustyyppiin ainakin tilanteessa, jossa autoilijalle väistämismuuttaisuutta ei ole osoitettu liikennemerkillä, ja parantavan näin turvallisuutta erityisesti tämän ryhmän osalta.

Tilanteessa, jossa väistämismuuttaisuus on autoilijoille liikennemerkillä osoitettu, uuden väistämissääntöjen vaikutus on epäselvä. Jos pyöräilijä tällöinkin olettaa, että hänen on väistettävä, hän tekee oletuksen turvalliseen suuntaan.

Pyöräileville lapsille ja ikääntyneille on taas tyyppillinen onnettomuustilanne, jossa heidän olisi pitänyt väistää, mutta he eivät väistäneet. Nykyinen sääntö, jonka mukaan vasemmalta tulevalle on väistämismuuttaisuus, on vaikea hallita muun muassa siitä syystä, että pyöräilijöiden tulosuunnat suoja- tielle vaihtelevat eri tilanteissa. Ehdotettu sääntö vähentäisi todennäköisesti lasten ja ikääntyneiden onnettomuuksia, koska väistämismuuttaisuus on riippumaton pyöräilijän tulosuunnasta.

Ruotsissa ja Norjassa on pyörätieltä ajoradalle tulevan pyöräilijän väistettävä. Kummassakin maassa pyöräilijöiden turvallisuus on huomattavasti parempi kuin Suomessa. Maiden väliset turvallisuuserot eivät yksistään johdu väistämismuuttöjen erilaisuudesta. Hallituksen esityksen mukainen sääntö edistäisi Suomen pääsemistä pohjoismaiselle liikenneturvallisuustasolle.

Ehdotettu sääntö on yksiselitteinen ja selkeä. Tutkimusten mukaan tällaiset säännöt opitaan paremmin ja niitä noudatetaan tehokkaammin kuin tulkinnanvaraisempia säännöksiä.

#### Pyöräkaistat

Pyöräkaistat on tutkimuksissa todettu turvallisemmiksi ratkaisuksiksi kuin yhdistetty liikenne autoliikenteen pääkatujen katuosuuksilla. Pyöräkaistojen rakentaminen erityisesti vanhoilla kaupunkialueilla vähentäisi myös jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia. Luvatonta pyöräilyä jalkakäytävillä voitaisiin samalla ehkäistä, mikä vähentäisi jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden välisiä konfliktitilanteita.

#### Jalankulkijan paikka kevyen liikenteen väylällä

Esityksen mukaan jalankulkijan tulisi pyörätiellä sekä yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä voida valita kumpaa reunaa hän kulkee ja kummalle puolelle väistää. Jalankulkijan paikka olisi väylän reunalla. Jalankulkijan kulkiessa vasenta reunaa molemmat osapuolet näkisivät toisensa. Sääntömuutoksella voitaisiin vähentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konfliktitilanteita.

#### 3.4. Tiedotus ja koulutus

Tehdyt sääntömuutokset vaikuttavat suo-

raan käytännön liikennetilanteisiin. Liikenneturvallisuuden kannalta on välttämätöntä, että tienkäyttäjät saavat nopeasti tietoa muutoksista ja niiden perusteista. Tämä edellyttää tuntuvaa panostusta ja riittäviä voimavaroja tiedottamiseen.

On oletettavaa, että ainakin tilapäisiä turvallisuusvaikutuksia saadaan aikaan kytke-mällä tehokkaita tiedotustoimia sääntömuutokseen, sillä muutostilanne on otollinen lähtökohta tiedotukselle.

Tiedotusvastuu on ensisijassa liikenneministeriöllä ja Liikenneturvalla. Tiedottamiseen on tarkoitus saada mukaan lisäksi muun muassa sisäasiainministeriö, tielaitos, Suomen Kuntaliitto, opetushallinto ja liikennettä edustavat eri järjestöt.

Tiedotuksen painopiste ajoittuu uudistuksen voimaantulon ajankohtaan. Uudistukset tulee tällöin saada nopeasti kansalaisten tietoon. Tavanomaisten uutiskanavien lisäksi tiedottamisessa käytetään hyväksi paikallista tiedotustoimintaa ja mainontaa. Kohdennettua tietoa tarjotaan autoilijoille ja erityisesti eri ikäisille pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Tiedotusaineistoa tarjotaan muun muassa työpaikoille, kouluihin, järjestöille ja kuntiin. Samalla on varmistettava, että tiedot uudistuksista sisältyvät alalla toimivien viranomaisten toimintaohjeisiin, valistusaineistoihin ja vastaavaan aineistoon. Tavoitteena on, että tienkäyttäjät saavat muutoksista oikeaa ja yhdenmukaista tietoa.

Myös sellaisten säännösten tuntemus, joihin ei ole esitetty muutoksia, on osoittautunut puutteelliseksi. Tämä tulisi ottaa huomioon tiedotusta suunniteltaessa.

#### 4. Asian valmistelu

Liikenneministeriö asetti 2 päivänä toukokuuta 1995 työryhmän, jonka tehtävänä oli kartoittaa jalankulku-, polkupyörä- ja mopoliikenteen asemaa ja velvollisuuksia koskevien liikennesääntöjen muutostarpeet ja tältä pohjalta laatia ehdotukset tarpeellisiksi muutoksiksi tieliikennelainsäädäntöön. Työryhmä, jossa oli liikenneministeriön, sisäasiainministeriön, tielaitoksen, Suomen Kuntaliiton, Liikenneturvan, Liikennevakuutuskeskuksen, Autoliitto ry:n, Liikenneliitto ry:n ja Suomi pyöräilee-organisaation edustus, sai muistionsa (Liikenneministeriön julkaisuja, Kevyen liikenteen liikennesääntöjen uudistaminen, L 15/96) valmiiksi 29 päivänä helmi-

kuuta 1996. Työryhmän keskeisenä tehtävänä oli laatia ehdotus säännöksi väistämismellisuudesta kevyen liikenteen väylän ja ajoradan risteyksessä. Työryhmä laati kaksi vaihtoehtoista sääntömallia: "pyörätieltä tuleva väistää" ja "pyörätieltä tuleva rinnastetaan jalankulkijaan". Lisäksi työryhmä selvitti muita tieliikennelain ja tieliikenneasetuksen muutostarpeita. Työryhmä ehdotti väistämissäännöksi vaihtoehtoa, jonka mukaan pyörätieltä ajoradalle tuleva pyöräilijä on väistämismellollinen, jollei liikennemerkein toisin osoiteta. Työryhmä ehdotti myös uuden pyöräkaistaa koskevan määritelmän sisällyttämistä lainsäädäntöön. Lisäksi ehdotuksiin sisältyi pyöräilijän ja mopoiilijan paikkaa tiellä sekä jalankulkijan paikkaa kevyen liikenteen väylällä koskevia sekä edelleen eräitä vähäisempiä muutoksia tehtäviksi tieliikennelakiin ja tieliikenneasetukseen.

Työryhmä selvitti samalla mahdollisuutta laajentaa oikeutta pyöräillä jalkakäytävällä nykyistä vapaammin. Vaikka pyöräilijöiden turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta voisi joissakin tapauksissa olla edullista käyttää jalkakäytävää pyörällä ajamiseen, jalkakäytävällä liikkuu paljon sellaisia tienkäyttäjiä, joiden turvallisuus ja turvallisuuden tunne vaarantuvat jalkakäytävälle tulevasta pyöräilijöistä, minkä vuoksi työryhmä katsoi, ettei ole aihetta laajentaa oikeutta ajaa polkupyörällä jalkakäytävällä.

Työryhmän mietinnöstä pyydettiin liikenneturvallisuuden kannalta keskeisten viranomaisten, kuntien, järjestöjen ja yhteisöjen lausunnot. Lisäksi hankittiin lausunnot kevyttä liikennettä edustavilta järjestöiltä. Lausunnonantajien enemmistö kannatti työryhmän tekemiä ehdotuksia. Voimakkaimmin kannat vaihtelivat väistämissäännön osalta. Suurin osa lausunnonantajista oli kuitenkin tältä osin työryhmän ehdotuksen kannalla. Eräät kevyttä liikennettä edustavat lausunnonantajat vastustivat työryhmän valitsemaa väistämissääntövaihtoehtoa. Työryhmän työskentelyyn osallistunut Liikenneliitto ry vastusti myös sääntövaihtoehtoa. Muutamit lausunnonantajat kannattivat nykyisten väistämissääntöjen säilyttämistä.

Moottoripyörien ja mopojen ajovalojen tai huomiovalojen käyttöpakkoa koskevasta esitysluonnoksesta on hankittu moottoripyöräilijöitä ja moottoripyörien myyjiä edustavien järjestöjen lausunnot. Kaikki lausunnonantajat olivat esityksen kannalla.

Hallituksen esitys on valmisteltu edellä

mainitun työryhmän esitysten pohjalta virkautyönä liikenneministeriössä.

## 5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

### 5.1. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista

Suomessa on voimassa vuoden 1968 tieliikennettä koskeva yleissopimus, niin sanottu Wienin tieliikennesopimus, sitä täydentävä vuoden 1971 eurooppalainen sopimus ja niihin vuonna 1993 tehdyt muutokset. Mainit-

tuihin muutoksiin sisältyi yleissopimuksen 32 artiklan 6 kohtaan tehty muutos, jonka mukaan moottoripyöräilijän on ajon aikana käytettävä lähi- tai huomiovaloa. Lisäksi eurooppalaisen sopimuksen liitteen 20 kohtaan tehdyn muutoksen mukaan yleissopimuksen 27 artiklaan lisättiin pihakatuja koskevia lisäartikloja, joista uuden 27 bis artiklan f alakohdan mukaan tienkäyttäjän on risteyksessä väistettävä muita tienkäyttäjiä, jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä. Koska 32 artiklan säännös oli ristiriidassa tieliikennelain 32 §:n 1 momentin kanssa ja 27 bis artiklan f alakohdan säännös ei sisälly Suomen tieliikennelainsäädäntöön, Suomi teki varaumat kyseisten artiklojen kohtien muutoksiin. Varaumat on tarkoitus poistaa, kun niiden edellyttämät muutokset tieliikennelakiin on tehty.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

2 §. *Määritelmiä.* Pykälän 2 kohdan määritelmän mukaan ajorataa luonnehtii se, että siinä on yksi tai useampi ajokaista eli nelipyöristen ajoneuvojen jonolle riittävän leveyttä ajoradan osia. Myös pyörätie voi olla niin leveä, että siinä on tilaa nelipyöristen ajoneuvojen jonolle. Tämän vuoksi määritelmää ehdotetaan siten selvennettäväksi, että pyörätietä ei kuitenkaan pidetä ajoratana.

Pyörätie ja pyöräkaista ehdotetaan selvästi erotettaviksi toisistaan. Pyörätienä pidettäisiin vain liikennemerkillä osoitettua tien osaa, joka on aina erotettu rakenteellisin keinoin ajoradasta kokonaan erilleen. Pyöräkaista puolestaan olisi tiemerkinnoin osoitettu ajoradan osa.

Tieliikennesäädöksistä puuttuvat pyöräkaistaa koskevat säännökset. Pykälän 4 kohdan ajokaistaa koskevaan määritelmään ehdotetaan lisättäväksi pyöräkaista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 12 kohta, jossa pyöräkaista määritellään polkupyörä- ja mopoliikenteelle tarkoitetuksi tiemerkinnoin osoitetuksi ajokaistaksi.

Pykälän 13 kohdan mukaan pyörätie on tarkoitettu polkupyöräliikenteelle. Mopoilla

olisi pyöräteillä oikeus ajaa vain silloin kun se liikennemerkein sallittaisiin. Tarkemmat pyöräkaistaa ja pyörätietä koskevat määräykset annettaisiin tieliikenneasetuksessa.

Pykälään lisättäväksi ehdotetussa 14 kohdassa määriteltäisiin raitiotie. Raitiotie voi olla tien keskellä korokkeilla tai sulkuviivalta (raitiovaunukaista) muusta tiestä erotettuna tai erillisenä tienä kokonaan tien ulkopuolella.

14 §. *Väistämisvelvollisuus.* Pykälän 3 momentin säännöksessä olevaan luetteloon ehdotetaan lisättäväksi pihakatu, jolta tultessa kuljettajalla olisi velvollisuus väistää muuta liikennettä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, joka koskee ajoradalle pyörätieltä tulevan polkupyöräilijän ja mopoilijan väistämisvelvollisuutta. Polkupyöräilijän ja mopoilijan olisi pääsääntöisesti väistettävä esimerkiksi risteävällä ajoradalla kulkevaa liikennettä tullessaan ajoradalle. Väistämisvelvollisuus koskisi myös tilanteita, joissa polkupyöräilijä tai mopoilija tulee pyörätieltä ajoradalle muutoin kuin ylittääkseen risteävän tien.

Ehdotettu 4 momentti ei vaikuttaisi 2 momentissa säädettyyn risteyksessä kääntyvän



ajoneuvon kuljettajan velvollisuuteen väistää risteävää tietä ylittäviä polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita.

Silloin kun polkupyöräilijä tai mopoilija kulkee ajoradalla tai kun pyörätiet risteävät keskenään, sovellettaisiin edelleenkin yleisiä kaikille ajoneuvoille tarkoitettuja väistämissääntöksiä. Voimassa olevan pykälän 4 momentti siirtyisi muutoksen johdosta 5 momentiksi.

22 §. *Tien antaminen pysäkiltä lähtevälle linja-autolle.* Pykälän 1 momentin säännöstä ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että väistämissääntö koskee ainoastaan samaa tai viereistä ajokaistaa ajavan ajoneuvon kuljettajaa.

31 §. *Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen.* Pykälään ehdotetaan uudeksi 3 momentiksi säännöstä, joka koskee pyörätietä käytävän polkupyöräilijän tai mopoilijan velvollisuutta antaa linja-auton ja raitiovaunun pysäkin kohdalla esteetön kulku ajoneuvosta poistuville tai siihen nouseville matkustajille. Säännös koskee esimerkiksi tapauksia, jolloin pyörätie sijaitsee pysäkin ja siihen liittyvän odotustilan välisellä alueella. Väistämisvelvollisuus voi syntyä myös silloin, kun pysäkillä olevalle linja-autolle tai raitiovaunulle on pyörätien yli risteävää jalankululiikennettä ja pyörätie sijaitsee pysäkin välittömässä läheisyydessä. Väistämisvelvollisuus koskee kummastakin suunnasta lähestyviä polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita heidän sivuuttaessaan pysäkkiä.

36 §. *Valojen käyttö ajettaessa.* Pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että moottoripyörissä ja mopoissa olisi aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

40 §. *Jalankulkijan paikka tiellä.* Pykälän 3 momentista ehdotetaan poistettavaksi jalankulkijan paikkaa jalkakäytävällä ja suojatiellä koskeva säännös. Pyörätiellä jalankulkijan paikaksi ehdotetaan pyörätien reunaan. Säännöstä sovellettaisiin myös yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää käyttäviin jalankulkijoihin. Lisäksi ehdotetaan vastaan tulevan jalankulkijan sivuuttamista ja edellä kulkevan jalankulkijan ohittamista koskeva säännös tarpeettomana poistettavaksi.

44 §. *Ajoradan ylittäminen.* Pykälän 3 momentissa mainittu ajorataan rinnastettava raitiovaunukaista ehdotetaan muutettavaksi raitiotieksi. Raitiovaunukaista on aina osoitettava erityisellä liikennemerkillä. Vastaava raitiotien ylityskohta voi olla muuallakin.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Asetuksella säädettäisiin mopoilijan paikasta liikenteessä, pyörätien käytön velvoitavuutta koskevista poikkeuksista ja pyöräkaistasta. Esityksen liitteenä on luonnos tieliikenneasetuksen muuttamiseksi.

## 3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1997. Asetus tieliikenneasetuksen muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti ja 44 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/92) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/92), sekä

*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 12 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla lailla (671/91) ja mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla, uusi 12-14 kohta, 14 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna mainitulla 14 päivänä helmikuuta 1992 annetulla lailla, uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, ja 31 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Määritelmiä*

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) *ajoradalla* ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa, pyörätietä lukuun ottamatta;

4) *ajokaistalla* tiemerkinnoin osoitettua tai muuta autolle riittävän leveää ajoradan pituussuuntaista osaa ja pyöräkaistaa;

5) *suojatiellä* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettua tien osaa;

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasukilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikijajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

12) *pyöräkaistalla* polkupyörä- ja mopoliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa;

13) *pyörätiellä* polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkillä osoitettua, ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa taikka erillistä tietä;

14) *raitiotiellä* yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä

tietä; sekä

#### 14 §

##### *Väistämisvelvollisuus*

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

Polkupyöräilijän tai mopoilijan on kuitenkin, jollei 2 tai 3 momentista muuta johdu, tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä.

#### 22 §

##### *Tien antaminen pysäkiltä lähtevälle linja-autolle*

Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samaa tai viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkiltä.

## 31 §

*Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen*

Pyörätiellä polkupyöräilijän ja mopoilijan on aikoessaan linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla sivuuttaa sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta poistuville ja siihen nouseville matkustajille.

## 36 §

*Valojen käyttö ajettaessa*

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on taajaman ulkopuolella sekä moottoripyörässä ja mopossa myös taajamassa aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

## 40 §

*Jalankulkijan paikka tiellä*

Pyörätiellä jalankulkijan on yleensä käytettävä sen reunaa.

## 44 §

*Ajoradan ylittäminen*

Ajorataan rinnastetaan tässä pykälässä pyörätie ja raitiotie.

Tämä laki tulee voimaan  
kuuta 1997.

päivänä

Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 1996

**Tasavallan Presidentti**

**MARTTI AHTISAARI**

Liikenneministeri *Tuula Linnainmaa*

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 2 §:n 2, 4, 5 ja 11 kohta, 14 §:n 3 momentti, 22 §:n 1 momentti, 36 §:n 1 momentti, 40 §:n 3 momentti ja 44 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 11 kohta 6 päivänä marraskuuta 1992 annetussa laissa (989/92) ja 14 §:n 3 momentti 14 päivänä helmikuuta 1992 annetussa laissa (117/92), sekä

*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 12 päivänä huhtikuuta 1991 annetulla lailla (671/91) ja mainitulla 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla, uusi 12-14 kohta, 14 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna mainitulla 14 päivänä helmikuuta 1992 annetulla lailla, uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, ja 31 §:ään uusi 3 momentti, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

#### 2 §

#### Määritelmiä

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

2) *ajoradalla* ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa;

2) *ajoradalla* ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa, *pyörätietä lukuun ottamatta*;

4) *ajokaistalla* tiemerkinnoin osoitettua tai muuta autolle riittävän leveää ajoradan pituussuuntaista osaa;

4) *ajokaistalla* tiemerkinnoin osoitettua tai muuta autolle riittävän leveää ajoradan pituussuuntaista osaa *ja pyöräkaistaa*;

5) *suojatiellä* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai *raitiovaunukaistan* ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettua tien osaa;

5) *suojatiellä* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai *raitiotien* ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettua tien osaa;

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasukilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa; *sekä*

11) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, rullasukilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa;

12) *pyöräkaistalla* polkupyörä- ja mopoliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa;

13) *pyörätieellä* polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkillä osoitettua, ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa taikka erillistä tietä;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14) **raitiotiellä** yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä tietä; sekä

---

## 14 §

*Väistämisvelvollisuus*

Risteystä lähestyessään kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta. Hänen on väistettävä samanaikaisesti muuta tietä oikealta lähestyvää ajoneuvoa.

Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Samoin on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, väistettävä tien reunaan käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle kääntyvän kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä.

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle *pihakadulta*, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

*Polkupyöräilijän tai mopoilijan on kuitenkin, jollei 2 tai 3 momentista muuta johdu, tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä.*

---

## 22 §

*Tien antaminen pysäkiltä lähtevälle linja-autolle*

Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkiltä.

Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, *samaa tai viereistä ajokais-  
taa* pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysäytettävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkiltä.

---

Voimassa oleva laki

Ehdotus

## 31 §

*Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen*

*Pyörätiellä polkupyöräilijän ja mopoilijan on aikoessaan linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla sivuuttaa sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta poistuville ja siihen nouseville matkustajille.*

## 36 §

*Valojen käyttö ajettaessa*

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on taajan ulkopuolella aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on taajan ulkopuolella sekä moottoripyörässä ja mopossa myös taajanassa aina ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.

## 40 §

*Jalankulkijan paikka tiellä*

Jalankulkijan on jalkakäytävällä, pyörätiellä ja suojatiellä yleensä kuljettava sen oikeanpuoleisella osalla sekä sivuutettava vastaan tuleva jalankulkija oikealta ja ohitettava edellä kulkeva vasemmalta.

*Pyörätiellä jalankulkijan on yleensä käytettävä sen reunaa.*

## 44 §

*Ajoradan ylittäminen*

Ajorataan rinnastetaan tässä pykälässä pyörätie ja raitiovaunukaista.

Ajorataan rinnastetaan tässä pykälässä pyörätie ja raitiotie.

*Tämä laki tulee voimaan  
kuuta 1997.*

*päivänä*

## A s e t u s

### tieliikenneasetuksen muuttamisesta

Liikenneministerin esittelystä

*muutetaan* 5 päivänä maaliskuuta 1982 annetun tieliikenneasetuksen (182/82) 18 §:ssä olevan merkin 422 selitysosaa, sellaisena kuin se on 29 päivänä huhtikuuta 1994 annetussa asetuksessa (328/94), sekä

*lisätään* asetukseen uusi 36 a §, seuraavasti:

#### 18 §

---

*Merkki 422.* Merkillä osoitetaan ajoradasta rakenteellisesti erotettua taikka erillistä pyörätietä, jota polkupyöräilijän on käytettävä ajaessaan asianomaiseen suuntaan. Muut ajoneuvot eivät saa käyttää merkillä osoitettua pyörätietä. Mopolla ajo pyörätiellä on kuitenkin sallittu, jos se osoitetaan tekstillisellä lisäkilvellä "Sallittu mopoille". Jos pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, polkupyöräilijä saa lyhyellä matkalla käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reuna. Pyörätiellä ajettaessa on soveltuvin osin noudatettava, mitä tieliikennelaissa säädetään ajoradalla ajamisesta.

---

#### Tien pituussuuntaiset merkinnät

#### 36 a §

Polkupyörä- ja mopoliikenteelle varattu pyöräkaista merkitään 45 §:n mukaisella polkupyöräliikenteelle tarkoitettua ajoradan osaa osoittavalla tiemerkinillä. Merkintää voidaan tehostaa käyttäen ajoradan muun osan päällysteen väristä poikkeavaa päällystettä. Ryhmittymiseen kääntymistä varten saavat pyöräkaistaa käyttää kaikki ajoneuvot.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä  
kuuta 1997.

---

