

Plenum

Onsdag 14.5.2025 kl. 14.00—18.35

13. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 33 § i vägtrafiklagen

Lagmotion LM 11/2025 rd Timo Furuholm vänst m.fl.

Remissdebatt

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 13 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För debatten reserveras i detta skede högst 30 minuter. Om vi inte inom denna tid hinner gå igenom talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter efter de övriga ärendena på dagordningen. — Ledamot Furuholm, varsågod.

Debatt

18.03 **Timo Furuholm vas** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt käsitellyssä on lakialoitteeni, joka koskee tieliikennelain 33 §:n täsmentämistä siten, että moottoriajoneuvon ohittaessa polkupyöräilijän tai jalankulkijan ajoneuvon väliin on jätettävä vähintään puolentoista metrin etäisyys. Tämä lakimuutos on pieni mutta mielestäni merkityksellinen lisäys nykyiseen sääntelyyn. Se ei muuta tieliikennelain perusajatusta, jonka mukaan ohittaminen on tehtävä turvallisesti, mutta se tarkentaa sitä konkreettisesti mitaksi.

Kysymys ehkä kuuluu, miksi tämä nyt sitten on tarpeen. No, se nykyinen ongelma Suomessa on siinä, että ohitusetäisyyksiä koskeva lainsäädäntö on liian epämääräinen. Laki edellyttää tällä hetkellä vain turvallisen välin pitämistä. Tämä jättää sitten liikaa tilaa tulkinnoille ja on myös koettu vaaralliseksi. Useimmiten autoilijan ja pyöräilijän kokemus turvallinen väli poikkeavat toisistaan. Suojaamaton ja kevyempää kulkuneuvoa käyttävä tiettenkin kokee tämän ihan eri tavalla kuin se autoilija. Myös Liikenneturvan tuoreet tutkimukset osoittavat, että suuri osa autoilijoista kokee pyöräilijän ohittamisen liian läheltä arkipäiväiseksi. Lisäksi moni myöntää itsekin ohittavansa pyöräilijän ilman riittävää turvaväliä tai nopeuden hidastamista. Näin ollen voimme todeta, että nykyinen muotoilu ei selkeästi ohjaa turvalliseen käyttäytymiseen liikenteessä.

Tämä ongelma, mikä meillä on, aiheuttaa sen, että se tietenkin luo konkreettista vaaraa tienkäyttäjälle, se altistaa pyöräilijät ja jalankulkijat onnettomuuksille, mutta sitten sillä on tämmöinen vahva psykologinen vaikutus siinä mielessä, että tämmöinen turvattomuuden tunne liikenteessä vähentää kestävien ja aktiivisten liikkumismuotojen valitsemista. Eihän kukaan halua pyöräillä, jos pelkää jatkuvasti autojen viistävän kyynärpäätä.

Myös jalankulkijat erityisesti haja-asutusalueilla ovat vaarassa, kun autoilijat eivät väistä riittävästi, ja liikenteen turvallisuus ja koettu turvallisuushan kulkevat käsi kädessä. Ehkä haluan painottaa tässä kohtaa sitä, että tämä laki on tärkeä ennen kaikkea siellä, missä pyöräteitä ei ole, eli puhutaan isojen kaupunkiseutujen ulkopuolisista alueista, missä joudutaan sitä piennarta käyttämään. No, ratkaisu tähän ongelmaan on sitten se, että lain-

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

säädäntöä tarkennetaan. Tässä lakialoitteessa ehdotetaan seuraavaa lisäystä tieliikennelain 33 §:n 1 momenttiin: ”Ohitettaessa polkupyöräilijää tai jalankulkijaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla välin on oltava vähintään puolitoista metriä.” Tämä täsmennys on mielestäni selkeä. Se tuo oikeusvarmuutta ja johdonmukaisuutta liikennesääntöihin. Tietenkään valvonta — kuten monissa muissakaan liikenteen pelisääntöjä koskevissa seikoissa — ei ole yksiselitteistä, mutta meillä on monenlaista teknologiaa käytössä, mitä voidaan sitten hyödyntää tämänkin asian varmentamisessa.

Sitten varmaan joku ajattelee, että miksi juuri puolitoista metriä — tätä tukevat kansainväliset kokemukset, esimerkiksi Ranska, Espanja, Saksa, Belgia, Tšekki. Nämä kaikki maat ovat säätäneet tällaisen vähimmäisohitusetäisyyden lakiin. Siitä yleisestä standardista on muodostunut tämä puolitoista metriä, ja se on todettu turvalliseksi ja toimivaksi. Käytännössä tämä esitys mahdollistaa turvallisen ohituksen ilman, että se merkittävästi haittaa liikenteen sujuvuutta, eli se ei ole kolmea metriä sen takia, vaan on laskettu, että tuo puolitoista metriä on tarpeellinen eikä ollenkaan liioiteltu. Haluan painottaa sitäkin, että tässä ei ole nyt kysymys mistään autoilijanvastaisuudesta, vaan luodaan tämmöistä ymmärrettävää liikennekulttuuria kaikille.

Sitten tietenkin toivomus on, että tällä lailla olisi semmoisia seurauksia, kun vähennetään onnettomuuksia, että tuetaan liikenteessä esimerkiksi meidän nollavisiota, jonka tavoitteena on se, että ketään ei siellä kuolisi, loukkaantuisi vakavasti. Tietenkin toivotaan, että tämä parantaisi pyöräilyn ja jalankulun turvallisuutta, kirkastaisi viestintää liikennesäännöistä ja tukisi ennen kaikkea kestävästä liikkumisesta ja muuttaisi meidän liikennekulttuuria sellaiseksi, että jokaista tienkäyttäjää siellä huomioidaan. Tämä lainsäädännön selkeyttäminen helpottaisi myös valvontaa ja oikeudellista arviointia esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevissa rikosvastuukysymyksissä.

Arvoisa rouva puhemies! Kyse on tosi pienestä lakiteknisestä täsmennyksestä, mutta selkeästä askeleesta kohti turvallisempaa, kestävämpää ja inhimillisempää liikennekulttuuria. Tämä on minun mielestäni monella tapaa järkevä, kansainvälisesti koeteltu, liikenteen sujuvuuden huomioiva ja ennen kaikkea ihmisten turvallisuutta parantava toimenpide. Siksi toivon ja esitän tämän lakialoitteen hyväksymistä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Elo.

18.08 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Kiitos edustaja Furuholmille tärkeän lakialoitteen tekemisestä ja sen hyvästä esittelystä. Tänäään eduskunnan liikuntaverkoston kokouksessa keskusteltiin siitä, että meidän pitäisi asettaa yhteiseksi tavoitteeksi liikuntamyönteinen yhteiskunta, ja minä ajattelen, että tämä lakialoite osaltaan myös sitä tukisi.

Pyöräilijöiden ja autoilijoiden kohtaamiset ja vaaratilanteet ovat tosiaan lisääntyneet Suomen maanteilla, ja syy tähän on se, että pyöräilyn suosio on kasvanut, ja toisaalta tietysti se, että meillä on paljon näitä kapeita maanteitä. Kuten edustaja Furuholm totesi, niin tämä tosiaan on riski, ja se, missä tätä esitystä erityisesti tarvitaan, on siellä, kun se onnettomuusriski on suuri ohitustilanteissa nimenomaan silloin, kun on kapeat pientareet maanteiden varsilla. Täytyy olla erityisen tarkka, kun siellä pyöräilee tai sitten liikenteen keskellä on.

Minä ajattelen, että meidän on tärkeätä ja perusteltua tosiaan ohjata myös lainsäädännöllä sitä, että ajoneuvolla ajavien on huomioitava kävelijät ja pyöräilijät näissä ohitustilanteissa. Kun liikennenympäristö on turvallinen, niin se houkuttaa ja mahdollistaa kaikkien

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

liikkumisen. Kävely ja pyöräily ovat liikkumismuotoina monella tapaa edistämisen arvoisia. Ne kasvattavat kansanterveyttä, vähentävät ilmastopäästöjä ja lisäävät myös liikkujien vapautta.

Tiedän, että myös esimerkiksi Pyöräiliitto, joka on pyöräilijöiden edunvalvoja siinä mielessä, että tekee aloitteita, esityksiä ja työtä sen eteen, että meillä olisi pyöräilijöille turvallinen liikkumisympäristö kaikkialla, on tätä samaa asiaa jo esittänyt, ja tosi hyvä, että se tulee nyt myös tänne eduskunnan käsittelyyn.

Eli toivon myös, että kun kyse on pienestä muutoksesta, niin tällainen muutos voitaisiin lakiin tehdä ja myös tältä osin osoittaa, että me halutaan edistää kävelyä ja pyöräilyä myös siellä, missä siihen eivät ole fasilitetit ja pyörätiet ja infra vielä kunnossa. Tietenkin toivon, että se tavoite on meillä kaikilla, että se infra laitetaan kuntoon sillä tavalla, että tämä ei ole relevantti kysymys suurella osalla meidän tienpätkestä, mutta me tiedetään, että tällä hetkellä se tilanne on varsin toinen ja meillä on varsin iso korjausvelka maanteilla ylipäätään. Sen takia toivon, että tälle löytyy laaja tuki tässä talossa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Asell.

18.11 Marko Asell sd: Arvoisa puhemies! Olen myös yksi tämän lakialoitteen allekirjoittajista. Eli kannatan tätä edustaja Furuholmin lakialoitetta, jossa siis esitetään tieliikennelain täydentämistä selkeällä ja velvoittavalla säännöksellä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden ohitusetäisyydestä. Kyse on ennen kaikkea liikenneturvallisuudesta ja siitä, että jokaisella tielläliikkujalla on oikeus tuntea olonsa turvalliseksi. Tällä hetkellä tieliikennelaissa vaaditaan turvallista väliä, mutta se jää tulkinnanvaraiseksi, eikä ohjeistus yksin riitä, kuten Liikenneturvan kyselytutkimuskin osoittaa. Moni ohittaa pyöräilijän liian läheltä ja liian kovalla nopeudella. Tämä aiheuttaa paitsi suoraa vaaraa myös pelkoa, joka estää ihmisiä pyöräilemästä tai liikkumasta jalkaisin.

Lakialoitteen ehdottama puolentoista metrin vähimmäisohitusetäisyys loisi selkeän normin, joka ohjaa liikennekäyttäytymistä ja antaa myös viranomaisille paremman työkalun puuttua vaaralliseen ajotapaan. Kuten täällä on tullut esille, samankaltaisia säädöksiä on jo käytössä useissa Euroopan maissa Saksasta Espanjaan ja Belgiasta Tšekkiin, eikä niitä ole pidetty liikenteen sujuvuuden esteenä. Päinvastoin selkeä sääntely lisää turvallisuutta ja luottamusta kaikkien tienkäyttäjien välillä.

Vaikka itse olen pääosin autolla ja junalla kulkeva henkilö, niin olen myöskin konkreettisesti huomannut sen eräissä hyväntekeväisyysprojektissa, missä pyöräiltiin Tampereelta Pariisiin. Siinä tuli tuntumaa myöskin siitä eurooppalaisesta kulttuurista. Itse olen kyllä huomaavinani sen, että Euroopan läpi kun poljettiin polkupyörällä ryhmäajona, niin kyllä siellä oli erittäin hienovaraista se autojen käyttäytyminen ja ohitukset olivat semmoisia rauhallisia ja hyviä, ja se tietysti selittyy sillä, että siellä on lainsäädännössä näitä sääntöjä ja lakeja tähän asiaan liittyen.

Arvoisa puhemies! Tämä edustaja Furuholmin lakialoite tukee myös laajempia yhteiskunnallisia tavoitteitamme: päästöjen vähentämistä, kestävästi liikkumisen edistämistä ja kansanterveyden vahvistamista. Mitä turvallisemmiksi pyöräily ja kävely koetaan, sitä useampi valitsee ne vaihtoehtoksi arjessaan. Se on investointi sekä ihmisten hyvinvointiin että ympäristöön. Siksi toivon, että eduskunta suhtautuu tähän aloitteeseen vakavasti ja viestii selkeästi, että turvallinen tila kuuluu jokaiselle tielläliikkujalle. Tämä on pieni mut-

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

ta merkittävä askel kohti turvallisempaa ja inhimillisempää liikennekulttuuria. Kannatan lämpimästi. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

18.14 Anna-Kristiina Mikkonen sd: Arvoisa rouva puhemies! Ennakoiva ajotapa sekä myönteinen suhtautuminen muihin tielläliikkujiin lisäävät pyöräilyn turvallisuutta sekä parantavat liikenteen ilmapiiriä.

Furuholmin lakialoitteessa esitetään, että moottoriajoneuvon ja pyöräilijän tai jalankulkijan väliseksi vähimmäisohitusetäisyydeksi säädettäisiin puolitoista metriä. Pyöräilijän ohittaminen liian läheltä on aina vakava turvallisuushäiriö, joka aiheuttaa pelkoa ja epävarmuutta ja altistaa onnettomuuksille. Liian läheltä ohittaminen vaikuttaa myös jalankulkijoiden turvallisuudentunteeseen varsinkin taajamien ulkopuolella teiden varsilla.

Kansainväliset esimerkit osoittavat turvallisen ohittamisen olevan mahdollista ilman, että se merkittävästi häiritsee liikenteen sujuvuutta. Euroopassa pyöräilijöiden ohitusetäisyyksiä koskeva lainsäädäntö vaihtelee, vaikka puolitoista metriä on kansainvälisesti suositeltu ja turvallisesti todettu ohitusetäisyys. Esimerkiksi Ranskassa ja Espanjassa vaaditaan Furuholmin aloitteen mukainen puolentoista metrin ohitusetäisyys.

Turvallinen ohittaminen edistää sekä turvallisuutta että liikenteen sujuvuutta kaikkien tienkäyttäjien kannalta. Lakiin kirjattava ohitusetäisyys on pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi, lainsäädännön selkeyttämiseksi ja positiivisen muutoksen aikaansaamiseksi liikennekulttuurissa hyvin kannatettava. Furuholmin lakialoite tukee hallitusohjelman tavoitetta liikennekuolemien vähentämisestä ja Suomen tavoitetta nollasta liikennekuolemasta ja vakavasta loukkaantumisesta vuonna 2050.

Olen itse allekirjoittanut Furuholmin lakialoitteen ja toivon sille positiivista etenemistä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

18.16 Timo Furuholm vas: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Ehkä kokemattomuuttani unohdin tosiaan kiittää kaikkia aloitteeni allekirjoittajia, joita täällä salissakin on nyt lisäkseni kolme kappaletta ja jotka pitävät hyviä puheenvuoroja asiasta.

En nyt halua väittää missään nimessä, että tällä lakialoitteella ratkotaan kaikkia pyöräilijän turvallisuuteen liittyviä haasteita ja ongelmia, vaan osa sitä isompaa kuvaa on mielestäni se, että me olemme kaikki tähän visio 2050:een sitoutuneita. Se kertoo siitä, että meillä liikenneturvallisuus on tärkeää.

Pyöräilyä voi myös tämänhetkisen liikennepolitiikan kautta tarkastella, että mitä sen eteen ja sen turvallisuuden eteen tehdään. On selvää, että me elämme nyt aikaa, jolloin esimerkiksi sotilaallinen liikkuvuus on ehkä se ykkösasia, kun puhutaan liikennepolitiikasta, mutta siellä taustalla pitäisi silti tehdä edelleen työtä kestävien, aktiivisten kulkumuotojen eteen. Pidän esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn investointiohjelman alasajoa, jota tämä nykyinen hallitus on valitettavasti nyt kahden vuoden aikana tehnyt, toimenä, joka ei johda liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tämän selitän sillä, että tässä investointiohjelman toimintaperiaatteessa on sellainen vivuttava vaikutus, että se on kannustanut kuntia tekemään turvallista, laadukasta liikenneinfraa, ja kun tätä valtion jakamaa tukea on pienennetty — ja uusimman tiedon mukaan tämä juuri julkaistu julkisen talouden suunnitelma pitää

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

sisällään ajatuksen, että se jopa poistuisi joinain vuosina kokonaan eli olisi vain joka toinen vuosi rahaa jaossa — niin tämä tulee eittämättä johtamaan siihen, että esimerkiksi juuri niillä haja-asutusalueilla, joilla ei ole rakennettu laadukkaita, hyviä pyöräteitä kuten Turussa tai Helsingissä tai Tampereella, kannusteet puuttuvat näiden teiden rakentamiseen. Tämä johtaa eittämättä sitten siihen, että pyöräily on jatkossa entistä turvattomampaa tai yhtä turvatonta kuin se on nykyään.

Eli tämä on iso kokonaisuus, millä liikenneturvallisuutta parannetaan ja etenkin näitten kevyempien kulkumuotojen käyttäjiä turvataan. Jos nyt lähdetään tästä liikkeelle, että tämä laki saataisiin voimaan, niin mielestäni sitten voitaisiin tarkastella yhdessä täällä salissa tarkemmin näitä muita kohtia, mitä tässä nyt mainitsin. Mutta meillä on paljon työtä tehtävänä, jos me halutaan tähän vision tavoitteeseen yltää.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Elo.

18.19 Tiina Elo vihr: Kiitos, arvoisa puhemies! Ajattelen myös, että tässä lakialoitteessa ei tosiaan ole kysymys autoilun ja pyöräilyn vastakkainasettelusta vaan siitä, että liikenneympäristö on kaikille turvallinen. Tosiaan se, että säädettäisiin lakiin auton ohitusetäisyydeksi 1,5 metriä, selkeyttäisi nykytilannetta ja parantaisi turvallisuutta, niin kuin tässä on hyvin edellä jo kuvattu. Ja totean tässä nyt, että itsekin toki siis allekirjoitin tämän lakialoitteen, jonka edustaja Furuholm on tehnyt.

Liikenneturvallisuuden lisäksi pyöräilyn edistäminen on ratkaisu suomalaisten liian vähäiseen liikkumiseen, joka on yksi Suomen keskeisistä terveyskysymyksistä. Me tiedetään, että vain joka kolmannes lapsista ja nuorista ja neljännes aikuisista ja alle viidennes ikäihmisistä liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Ilman arkiliikunnan merkittävää lisäämistä me ei tätä liikkumattomuushaastetta pystytä selättämään, ja siksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen niiden olosuhteita parantamalla on aivan äärimmäisen tärkeää.

Nostan tässä vielä esiin myös nämä valtion investointiavustukset kävely- ja pyöräteihin. Ne ovat olleet tärkeä kannustin kunnille rakentaa niitä puuttuvia pyörätien ja kevyen liikenteen väylien pätkiä. Ne ovat olleet usein juuri niitä puuttuvia pätkiä siellä maanteiden varsilla, jotka parantavat erityisen paljon pyöräilijöiden turvallisuutta ja mahdollistavat myös esimerkiksi lasten itsenäisen liikkumisen haja-asutusalueilla.

Minun täytyy sanoa, kun itse tulen täältä Espoosta, että meillä myös on Pohjois-Espooa parikin tämmöistä rahoitusta odottavaa pätkää. Minä tavallaan ymmärrän sen, että kaupunki ei näihin yksin halua lähteä, koska ne ovat valtion teitä ja valtion kuuluisi siihen osallistua, mutta silti valtio ei sitä koko summaa maksa näissä avustuksissa, jolloin se on juuri tämä vivuttava vaikutus, että saamalla sen pienen osan, tuen, siihen, niin sitten saadaan niitä pyörä- ja kävelyteitä rakentumaan.

Todella myös toivon, että tähän puoleen tässä talossa kiinnitetään huomiota ja voidaan löytää ne ratkaisut, millä saadaan myös lisää näitä turvallisia pyörä- ja kävelyteitä rakentumaan, niin ettei siellä pientareilla tarvitse polkea, tai pahimmassa tapauksessa lapsia ei uskalleta päästää yksin kävelen ja pyörällä liikenteeseen, koulumatkoille ja harrastuksiin, mikä sitten vähentää sitä arkiliikuntaa, joka on meille elintärkeää.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki.

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

18.21 **Anne Rintamäki ps:** Arvoisa puhemies! Kiitän edustaja Furuholmia tästä aloitteesta. Minun täytyy nyt häpeäkseni todeta, että jostain syystä en löytänyt nimeäni sieltä aloitteesta, mutta tuen kyllä henkisesti tätä kovasti.

Minä lähinnä nyt mietin tätä valvontaa sikäli, mikäli tällainen menee eteenpäin, ja niikseen, että ongelmanahan ei ole tavallinen autoilija, joka noudattaa liikennesääntöjä hyvinkin orjallisesti, vaan meillä on sitten näitä ikääntyneitä kuskeja, sitten on muuten vain puusilmia, jotka eivät ymmärrä, mitenkä pitää ajaa. Toiset eivät kunnioita pyöräilijöitä millään tavalla liikenteessä, ja sitten päihtyneet kuskit ovat aina se riskihomma siinä. Silloin tietysti, oli säännöt mitkä tahansa, huonostihan siinä käy. Että tällamoista asiaa minä mietin, kun minä tätä aloitetta luin.

Mutta joka tapauksessa minun mielestäni tämä on hyvin kunnianhimoinen aloite, ja olen valmis hyvinkin tukemaan tätä. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

18.23 **Timo Furuholm vas:** Arvoisa puhemies! Kiitos myös perussuomalaisille tuesta. En muista, oliko siellä allekirjoittaneissa perussuomalaisten puolueesta ketään, mutta nyt tuli ainakin henkinen tuki, ja otan sen sydämeeni.

Tästä valvonnasta on pakko sanoa, että samalla tapaa, kuten tuossa pidemmässä puheessa sanoin, liikenteessä on paljon lakeja, joiden valvonta on mahdotonta: räplääkö joku sitä kännykkää ajaessaan tai puhuuko siihen ja näin. Se tuottaa tietenkin omat haasteensa, mutta nykyään on näitä kameroita kojelaudoissa ja pyöräilijöillä myös kaikenlaista teknologiaa käytössään. Toivon tietenkin, että tässä nyt olisi se vahva viestinnällinen viesti sille autoilijalle, että älkää ohittako pyöräilijää missä kohtaa tahansa, vaan siinäkin on syytä käyttää harkintaa, löytää se oikea hetki sille, tarvittaessa hidastaa. Ehkä tämä on ollut se, mikä itseni on saanut tämän lakialoitteen valmisteluun, koska itse aktiivisena pyöräilijänä olen kokenut vaaratilanteita, ja usein se on, kuten tässä edustaja Elon puheenvuorossa nousi esiin, juuri tämä piennar, kun maantiet ovat kovin kapeiksi rakennettuja.

Paras tapahan olisi rakentaa leveää infraa, kuten esimerkiksi, kun Espoosta lähtee vaikka Kirkkonummen suuntaan ja kohti Inkoota, tämä valtatie 51 on sellainen, missä on valtava piennar, ja siinä pyöräily on turvallista ja ei koe sitä tavallaan isomman, raskaamman kulkuneuvon tuottamaa uhkaa ja läsnäoloa millään tapaa. Eli tämä on tietenkin se tehokain keino, tämä liikenneinfra.

Kun tässä ovat nousseet kansanterveydellinen näkökulma ja ilmastopoliittinen näkökulma, jotka ovat tietenkin tärkeitä, niin haluan nyt vielä nostaa niin kuin elinkeinopoliittisena näkökulmana pyöräilyturismin. Hehän juuri pyöräilevät Turun saaristossa, Itä-Suomessa, Saimaalla, ja näissä monessakaan paikassa ei nimenomaan ole mitään erillistä pyöräilyinfraa vaan ajetaan siinä autotien piennarta pitkin kaikessa rauhassa. Näkisin itse, että tämä pyöräilyturismi olisi Suomelle semmoinen tulevaisuuden matkailukeino, mitä me voitaisiin tarjota. Meillä on poikkeuksellisen kaunista luontoa, meillä on sopiva sää siihen: kun esimerkiksi Etelä-Euroopassa voi olla 40 astetta, niin me emme täällä yllä sellaisiin. Juuri näiden pyöräilyturistien pyöräilyn mukavuus, kun me oppisimme liikennekulttuurimme tämän lakialoitteen kaltaisen ohitusetaisyyden — uskon, että sekin tavallaan kannustaisi, kun se matkailu täällä pyörän selässä koettaisiin turvalliseksi. Eli tässä nyt vielä tällainen elinkeinopoliittinen näkökulma, koska niitä aina tarvitaan, että voi saada asioita eteenpäin. — Kiitos.

Punkt i protokollet PR 50/2025 rd

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Rasinkangas.

18.26 Merja Rasinkangas ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia edustaja Furuholmille tästä aloitteesta. Liikenneturvallisuudesta ei koskaan puhuta liikaa.

Tämä aloite tuli hyvin lähelle minua. Olen 70-luvulla ollut kuolonkolaripaikalla toteamassa, että koulukaverini jäi auton alle. Juurikin siellä alueella, missä minun kotimaisemani ovat, on valtatie 22, jonka varrella ei ole koko matkalla pyörätietä. Siinä lähellä on myöskin koulu, ja silloin varsinkaan pyöräteitä ei ollut senkään vertaa, jolloinka pyöräilijät joutuivat käyttämään valkoisen viivan pientareen puolta, joka oli todella kapea väylä ja näin ollen erittäin vaarallinen. Silloin siinä oli 100 kilometriä tunnissa nopeusrajoitus, nyt siinä on 80.

Tämä on älyttömän tärkeä viesti kaikille autoilijoille juurikin siitä, että pyöräilijät ja etenkin pienet lapset ovat niitä eläviä hälytysmerkkejä siellä tienvarsilla, voivat tehdä äkinäisiäkin liikkeitä. Ohittaminen on yksi semmoinen, mitä monta kertaa itse olen seurannut läheltä. Osa pyöräilijöistähän pyöräilee myös talvella, ja siellä pohjoisessa Oulun korkeudella, missä asun, meillähän on lunta talvisaikaan, ja välillä kauhulla katson, kun siellä rekkojen välissä nämä sinnikkäät pyöräilijät pyöräilevät.

Toivoisin myös pyöräilijöitten käyttävän enemmän tämmöistä värillistä huomioliiviä, mikä myös autoilijoille näkyisi vähän paremmin. Se olisi myös tärkeä tietenkin muitten turvavarusteitten, kypärän ja muitten, lisäksi.

Tämä on hyvä viesti autoilijoille, että pidetään riittävä etäisyys, kun lähdetään ohittamaan niin pyöräilijöitä kuin jalankulkijoitakin. Ja todella olen samaa mieltä kuin edustaja Furuholm, että kaikkialla ei ole niitä hienoja pyöräbaanoja tai pyöräteitäkään. Infra ei ole vielä joka paikkaan laajentunut, jotenka näin ollen näitä paikkoja on valitettavan paljon vielä, missä pyöräillään valtatie varressa. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.