



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Pyöräilyn liikennesäännöt muutamissa Euroopan maissa

Selvitys nykytilasta

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Pyöräilyn liikennesäännöt muutamissa Euroopan maissa. Selvitys nykytilasta

Tekijät

Rantala, A. (WSP Finland Oy), Sipilä, P., Kärkinen, T. (WSP Finland Oy)

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 11.12.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 20/2013

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-351-0
URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-351-0](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-351-0)
HARE-numero

Asiasanat

pyöräily, lainsäädäntö, laki, selvitys, liikennesäännöt

Yhteyshenkilö

Mikko Karhunen, liikenne- ja viestintäministeriö

Muut tiedot

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä on kerätty tietoja kuuden Euroopan maan pyöräilyyn liittyvistä liikennesäännöistä. Maat ovat Ruotsi, Norja, Tanska, Saksa, Itävalta ja Hollanti. Selvitettävät teemat perustuivat vuonna 2012 julkaistussa kävely ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa esitettyyn toimenpide-ehdotukseen. Keskeisimmät selvitettävät teemat olivat kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla, pyöräkatu, pyörätiemerkin velvoittavuus sekä pyöräilyä koskevat väistämissäännöt.

Vastasuuntaan pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla on kaikissa muissa tarkastelumaissa paitsi Suomessa jollain tavalla mahdollista. Pyöräkatuja, joilla pyöräliikenne on priorisoitu, on useissa maissa mahdollista rakentaa. Muissa maissa on käytössä myös ei-velvoittavia pyöräteitä, toisin kuin Suomessa. Väistämissääntöjen yksityiskohdat taas vaihtelevat paljonkin tarkastelumaissa.

Pyöräilyn määrä ja rooli kulkumuotona vaihtelevat maittain hyvin paljon. Samoin vaihtelevat myös pyöräilyä koskevat liikennesäännöt, vaikka Wienin tieliikennesopimus ja Wienin liikennemerkkisopimus ovat voimassa kaikissa selvityksen piirissä olleissa maissa. Eniten vaihtelevat kuitenkin liikennejärjestelyjen toteuttamista määrittävät suunnitteluohjeet. Tämä on hyvin merkityksellistä, koska suunnitteluohjeet lopulta määrittävät, millainen pyöräilyn liikenneympäristö on. Myös liikennemerkkien käytössä ja soveltamisessa on vaihtelua maittain. Joissakin tapauksissa käytännön liikennejärjestelyt eivät täysin vastaa maan omia säädöksiä.



Publikationsdatum
10.6.2013

Publikation
Trafikregler för cykeltrafik i några europeiska länder. Utredning om nuläget

Författare
Rantala, A. (WSP Finland Oy), Sipilä, P., Kärkinen, T. (WSP Finland Oy)

Tillsatt av och datum
Kommunikationsministeriet 11.12.2012

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 20/2013

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-351-0
URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-351-0](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-351-0)
HARE-nummer

Ämnesord
cykeltrafik, lagstiftning, lag, utredning, trafikregler

Kontaktperson
Mikko Karhunen, kommunikationsministe-
riet

Rapportens språk
finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

I denna rapport samlades information om cykelrelaterade trafikregler från sex länder i Europa. De undersökta länderna var Sverige, Norge, Danmark, Tyskland, Österrike och Nederländerna. Bakom teman som tas fram ligger den år 2012 publicerade nationella åtgärdsplanen för gång och cykling. De mest centrala teman som utredades är tillåtelse att cykla mot enkelriktat, cykelgata, plikten att använda cykelbanan om sådan finns intill körbanan, och väjningsreglerna gentemot cyklande.

Cykling mot enkelriktat är på något sätt möjligt i alla länder som undersökts för rapporten, förutom i Finland. Cykelgator där cyklisterna prioriteras är genomförbara i många länder. I samtliga av de undersökta länderna finns det också frivilliga cykelbanor, dvs. valfrihet att cykla på körbanan istället för cykelbanan, men inte i Finland. Väjningsreglerna varierar även mycket i detaljer mellan länderna.

Populariteten av cykling och dess status som färdmedel skiljer sig betydligt mellan länderna. Likaså finns det skillnader i trafikregler för cykeltrafik, även om Wienkonventionen om vägtrafik och Wienkonventionen om vägmärken och signaler är giltig i alla länder som ingått i rapporten. Mest variation finns det ändå i planeringsanvisningar som i slutändan definierar hur trafikmiljön ska se ut för cyklisterna, och är därför väldigt relevanta. Också användning och tillämpning av trafikmärken varierar. I vissa fall motsvarar de praktiska trafikarrangemangen inte fullständigt landets egen gällande lagstiftning.

Date
10 June 2013

Title of publication
Cycling-related traffic rules in some European countries. Report on the present state

Author(s)
Rantala, A. (WSP Finland Oy), Sipilä, P., Kärkinen, T. (WSP Finland Oy)

Commissioned by, date
Ministry of Transport and Communications December 11, 2012

Publication series and number

Publications of the Ministry of
Transport and Communications
20/2013

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-351-0
URN [http://urn.fi/URN:ISBN: 978-952-243-351-0](http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-351-0)
Reference number

Keywords
cycling, legislation, law, report, traffic rules

Contact person
Mikko Karhunen, Ministry of Transport
and Communications

Language of the report
Finnish

Other information

Abstract

For this report information was collected about cycling-related legislation and traffic rules in six European countries. The countries were Sweden, Norway, Denmark, Germany, Austria and the Netherlands. The studied themes were based on a measure proposed in the Finnish national action plan for walking and cycling, which was published in 2012. The main themes were allowing two-way cycling on one-way streets, bicycle street, compulsory use of cycle tracks and yielding rules concerning cycling.

Two-way cycling on one-way streets is in some way allowed in all studied countries except Finland. In many countries it is possible to build bicycle streets, where bicycle traffic is prioritized. Other countries also have non-compulsory cycle tracks, unlike Finland. Yielding rules vary between the considered countries.

The amount of cycling and the role of cycling as a mode of transport vary considerably from country to country. Similarly, the traffic rules concerning cycling vary, even though the Vienna Convention on Road Traffic and the Convention on Road Signs and Signals are in force in all the countries considered for the report. Also the guidelines which determine the implementation of the traffic environment vary. This is very relevant, because in the end the design guidelines determine what the cycling environment is like. There is also variation in the use of traffic signs from country to country. In some cases, the traffic arrangements are not fully compatible with the legislation of the country in question.

Sisällysluettelo

Esipuhe	2
1. Johdanto	3
2. Selvityksen laatimisesta	4
3. Taustatietoja kohdemaista	6
3.1 Yleistä	6
3.2 Lainsäädännön ajankohtaiset muutokset	6
3.3 Onnettomuudet	6
3.4 Pyöräilyn kulkutapaosuudet	9
4. Selvityksen keskeiset tulokset	10
4.1 Pyöräilyä koskevat väistämissäännöt	10
4.2 Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla	13
4.3 Pyöräkatu	21
4.4 Pyörätiemerkin velvoittavuus vs. ei-velvoittavuus	24
4.5 Ankarasta vastuu (strict liability)	28
4.6 Pyörätien jatkeen tiemerkin merkityskäytännöt suhteessa eri osapuolten väistämismääräyksiin	31
4.7 Saako pyöräilijä ylittää ajoradan suojatiellä, jos jatketta ei ole merkitty	33
4.8 Pyöräsymbolin (tiemerkin) käyttö muuten kuin määrävänä	35
4.9 Nopeusrajoitus pyörätiellä	36
4.10 Mopon paikka	38
4.11 Pyöräliikennettä ohjaavien tiemerkin symbolien käyttö	41
4.12 Maksiminopeusrajoitus suojatien kohdalla	42
4.13 Kypäräkäyttövelvollisuus	43
LIITE - ALKUKIELLISET TEKSTIT	45
Yleistä	45
Kansainvälisiä sopimuksia ja suosituksia	45
Suomi	46
Ahvenanmaa	52
Ruotsi	54
Tanska	60
Norja	65
Saksa	68
Itävalta	73
Hollanti	78
Belgia	81
Lähdeluettelo	83

Esipuhe

Keväällä 2012 julkaistussa kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa esitettiin yhtenä toimenpiteenä seuraavaa:

"Laaditaan selvitys liikenteen ohjauksen keinoista, liikennesääntöjä koskevasta valistuksesta ja liikennesääntöjen tulkinnan tai itse säännösten kehittämistarpeista, joita tarvitaan tukemaan pyöräilyä omana liikennemuotonaan ja ajoneuvoliikenteen osana. Selvityksessä kartoitetaan nykytila perustuen tutkimustietoon sekä suomalaisiin ja ulkomaisiin kokemuksiin. Selvityksen perusteella käynnistetään tarvittavat lainsäädännön muutostyöt."

Tämän selvityksen tavoiteena oli tuottaa ajantasaista tietoa pyöräilyyn liittyvien liikennesääntöjen nykytilasta muutamissa Euroopan maissa. Selvitys on yhtenä taustatraporttina 2013 alkavalle tieliikennelain kokonaisuudistukselle.

Työtä ohjasi projektiryhmä, johon kuuluivat Mikko Karhunen liikenne- ja viestintäministeriöstä, Tytti Viinikainen Liikennevirastosta, Matti Hirvonen Pyöräilykuntien verkosto ry:stä sekä Lena von Knorring Liikenneturvasta. Selvityksen toteuttamisesta vastasivat Petri Sipilä Helsingin Polkupyöräilijät ry:stä sekä Annika Rantala ja Timo Kärkinen WSP Finland Oy:stä.

Helsingissä 10.6.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö

Mikko Karhunen

Yli-insinööri

1. Johdanto

Selvitys pyöräilyyn liittyvien liikennesääntöjen nykytilasta muutamissa Euroopan maissa käynnistettiin loppusyksystä 2012. Työssä tarkasteltavia teemoja olivat:

- Pyöräilyä koskevat väistämissäännöt
- Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla hiljaisen nopeusrajoituksen alueilla
- Pyöräkadut
- Pyörätiemerkin velvoittavuus vs. ei-velvoittavuus
- Ankaru vastuu (strict liability) moottoriajoneuvon ja polkupyörän välisissä onnettomuuksissa
- Pyörätien jatkeen merkitsemiskäytännöt suhteessa eri osapuolten väistämisvelvollisuuteen
- Pyöräsymbolin käyttö muuten kuin määräävänä (nk. non obligatory cycle lanes)
- Nopeusrajoitus pyörätiellä
- Mopon paikka: sallitaanko pyörätiellä ja pyöräkaistalla ns. pienitehoiset (max 25 km/h) mopot
- Saako pyöräilijä ylittää ajoradan suojatiellä jos jatketta ei ole merkitty
- Ohjaavien symbolien (nuolimaalaukset tms.) käyttö pyörätiellä
- Maksiminopeusrajoitus, jolla alueella suojatie voidaan rakentaa
- Kypäränkäyttövelvollisuus

Kustakin teemasta pyrittiin selvittämään nykytilanne vertailumaissa. Lainsäädännön lisäksi pyrittiin mahdollisuuksien mukaan selvittämään myös laajempi konteksti, eli asetukset sekä jonkin verran myös tietoa eri lainsäädäntöratkaisuihin liittyvistä infrastruktuurikäytännöistä. Vertailun taustaksi kerättiin saatavilla olevia tietoja onnettomuusmääristä, kulkumuotojakaumasta ja liikennesuoritteesta.

Tätä aihepiiriä on selvitetty aiemminkin, mutta eri lähteissä on paljon ristiriitaista tietoa vertailumaiden tilanteesta lainsäädännön suhteen. Lakeja myös päivitetään, jolloin aikaisemmat selvitykset vanhenevat. Selvitys rajautui liikennesääntöihin, niiden tulkintaan ja vaikutuksiin, liikenteen ohjauksen keinoja tai liikennesääntöjä koskevaa valistusta ei tässä selvityksessä käsitelty.

Tarkasteltavia maita olivat Ruotsi, Norja, Tanska, Saksa, Itävalta ja Hollanti, sekä joidenkin yksittäisten aiheiden kohdalla Belgia. Lisäksi on syytä huomata, että Ahvenanmaalla on oma tieliikennelaki, joka joiltakin osin poikkeaa Suomen tieliikennelaista.

2. Selvityksen laatimisesta

Selvitysprosessi oli kaksivaiheinen. Aluksi selvitettiin mitä tietoja tarkasteltavien maiden pyöräilyä koskevasta lainsäädännöstä on saatavissa internetin kautta sekä muista tietolähteistä, kuten tuoreista raporteista ja selvityksistä. Tieliikennelaki löytyy internetistä pääosin kaikista selvityksen piiriin kuuluneista maista. Ongelman muodostaa se, että laki on useimmiten varsin lyhyt ja tärkeitä tätä aihepiiriä koskevia määräyksiä on lain alapuolella olevissa asetuksissa, säädöksissä ja ohjeissa, joiden keskinäinen hierarkia ei selviä kovin helposti. Lisäksi järjestelmä vaihtelee maasta toiseen.

Verkosta kerättyjen tietojen oikeellisuuden tarkistamista sekä puuttuvien tietojen täydentämistä varten oltiin sähköpostitse yhteydessä julkishallinnon eri tahoja edustaneisiin henkilöihin kaikissa selvityksen piiriin kuuluvissa maissa. Edellisten lisäksi oltiin yhteydessä useisiin pyöräilyä edustaviin tahoihin, mm. Helsingin Polkupyöräilijät ry, European Cycling Federation (ECF) ja eri maiden kansalliset pyöräilijäjärjestöt.

Työn aikana järjestettiin neljä kokousta, joissa käytiin läpi kerättyjä tietoja ja täsmennettiin niiden pohjalta tarkemmin vielä tarvittavia tietoja.

Lainsäädäntö ja käytännön suunnittelu ovat sidoksissa toisiinsa monella tavalla. Keskeistä käytännön kannalta on se, että viimekädessä suunnitteluohjeet määrittävät, millainen pyöräilyn liikenneympäristö on. Laissa ja asetuksissa saattaa olla esitettynä tilanteita, joita ei käytännössä esiinny, koska käytännössä järjestelyt on hoidettu systemaattisesti toisella tavalla. Suunnitteluohjeiden löytäminen on haastava tehtävä, koska yleensä lainsäädäntöä käsitteleviltä sivustoilta ei ole linkkejä mahdollisesti useilla eri tahoilla oleviin ohjeisiin. Ohjeiden sitovuudesta ei synny selkeää kuvaa. Lisäksi useissa maissa suunnitteluohjeet ovat maksullisia. Näistä syistä, ja koska työssä oli tavoitteena nimenomaan lainsäädännön selvittäminen, suunnitteluohjeita ei systemaattisesti käyty läpi, vaan niistä on mukana ainoastaan esimerkkejä.

Liikennesäännöt muodostavat liikennekulttuurin perustan. Kuitenkin lain tulkinta viimekädessä määrittää oikeina pidetyt toimintatavat. Tässä selvityksessä ei ole ollut resurssija perehtyä syvällisemmin eri maiden oikeuskäytäntöihin.

Koska työssä on keskitytty lainsäädäntöön, on selvitystä luettaessa syytä muistaa seuraavat asiat:

- Muiden maiden lainsäädäntöä ei aina voi suoraan verrata Suomeen, koska osa käytännön ratkaisuista on hyvin erityyppisiä.
- Joissakin tapauksissa käytännön liikennejärjestelyt eivät täysin vastaa maan omia säädöksiä.
- Lainsäädännön ja suunnitteluratkaisujen pitäisi tukea toisiaan - hyvät suunnittelukäytännöt mahdollistetaan sopivalla lainsäädännöllä, ja suunnitteluratkaisut ovat sellaisia, ettäärkevintäreittiä ajava pyöräilijä ei riko lakia.
- Kun Suomessa pohditaan raportin teemoja, voidaan ottaa oppia muista maista, mutta ratkaisut pitää kuitenkin sovittaa siihen, millaista Suomen pyöräilyinfrastrukturi on nyt ja millaista sen halutaan olevan tulevaisuudessa.

Lukuohje:

Luvussa 4 on kuvattu tulokset kunkin maan osalta. Liitteessä on esitetty alkuperäiset säädöstekstit ja mahdolliset muut alkukieliset tekstit, sekä linkit niiden lähteisiin internetissä, mikäli mahdollista. Muita huomioita:

- Jos lähdettä ei ole erikseen mainittu, vaan puhutaan säännöksistä tai suunniteluohjeista, ne löytyvät liitteestä kyseisen maan kohdalta.
- Liikennesäännöillä / tieliikennelaililla tarkoitetaan tässä selvityksessä kunkin maan lain ja asetuksen taseisia säännöksiä. Eri maiden lainsäädäntöjärjestelmät vaihtelevat, eikä niihin ole tämän työn yhteydessä tarkemmin perehdytty.
- Liikennemerkeistä on käytetty niiden suomenkielisiä nimiä kaikkien maiden tekstien kohdalla. Kuitenkin liikennemerkkien nimet ja kuvaukset vaihtelevat hieman maittain, joten jos asialla on syvempää merkitystä, kannattaa merkin nimi ja kuvaus tarkistaa ko. maan lainsäädännöstä. Liitteessä on kunkin maan kohdalla kerrottu, mistä liikennemerkit löytyvät.
- Selvityksessä liikenneympyrä tarkoittaa samaa kuin kiertoliittymä.
- Tekijät eivät ota vastuuta käänösten täsmällisestä oikeellisuudesta.

3. Taustatietoja kohdemaista

3.1 Yleistä

Lainsäädäntövertailun taustaksi kerättiin tietoa kohdemaiden pyöräilyonnettomuuksista, kulkumuotojakaumasta ja pyöräilyn suoritteista.

Onnettomuuksista otettiin mukaan vain kuolemaan johtaneet onnettomuudet, koska etenkin pyöräilijöiden loukkaantumisiin johtaneista onnettomuuksista vain osa raportoidaan niin, että ne tulevat mukaan tilastoihin¹. Tilastoitua onnettomuuksien määrää ei siten voi pitää kovinkaan hyvänä indikaattorina siitä, kuinka hyvä lainsäädäntö on pyöräilyn näkökulmasta. Loukkaantumisten ja läheltä piti -tilanteiden määrä kertoo infrastruktuurin ja suunnittelukäytäntöjen toimivuudesta. Se on kuitenkin käytännössä hankala mitata, eikä välttämättä toimisi maanlaajuisena mittarina.

Tietoa pyöräilyn kulkumuoto-osuuksista haettiin kansallisista henkilöliikennetutkimuksista. Myös pyöräilyosuudet olisivat kiinnostava taustatieto, mutta niitä on vaikea vertailla, koska ne on eri maiden tutkimuksissa ilmoitettu eri tavoilla.

3.2 Lainsäädännön ajankohtaiset muutokset

- Saksan uusi StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) astui voimaan 1.4.2013^a
- Itävallan StVO:n pyöräilyyn liittyvät uudistukset^b voimaan 1.4.2013
 - Pyöräkatu
 - Pihakatu
 - Ei-velvoittavat pyörätiemerkit
 - Kännykkäänpuhumiskielto ilman hands-free-laitetta pyörällä ajaessa
- Ruotsissa valmistui syksyllä 2012 selvitysmiehen ehdotus toimista pyöräilyn lisäämiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi². Ruotsin tilannetta kannattaa seurata siltä osin, tuleeko ehdotuksista muutoksia lainsäädäntöön.

3.3 Onnettomuudet

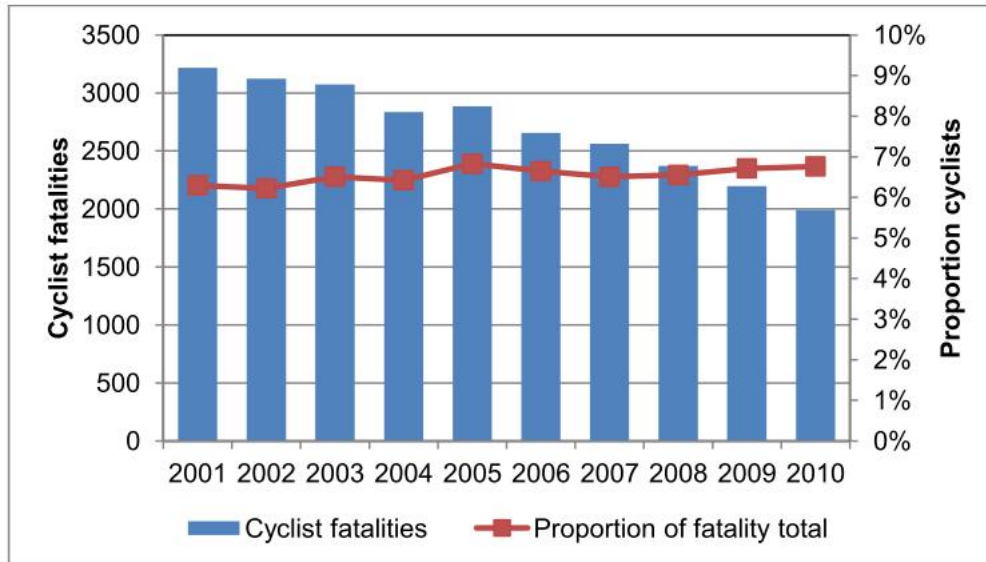
Onnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä on vähentynyt merkittävästi kymmenen viime vuoden aikana EU:n alueella (20 maata, kuva 1). Pyöräilijöitä on noin 6-7 % kaikista tieliikenteessä kuolleista. Maittain onnettomuustilastoissa on satunnaisvaihtelua, koska kuolleiden pyöräilijöiden määrät ovat suhteellisen pieniä (kuva 2). Väestömäärään suhteutettuna Hollannissa kuolee tarkastelumaista eniten ja Norjassa vähiten pyöräilijöitä. Oikeamman kuvan tilanteesta kuitenkin saa, kun onnettomuudet suhteutetaan pyöräilyosuuteen (kuva 3): Tanskassa ja Hollannissa, joissa pyöräillään eniten, onnetto-

^a Saksan pyöräiliitto ADFC on tehnyt vertailuja eri StVO:n versioiden välillä pyöräilijöiden näkökulmasta, lisätietoja esim. <http://www.adfc.de/stvo/neue-stvo-2013> ja <http://www.adfc.de/verkehr--recht/recht/stvo--co/uebersicht-stvo-und-co>

^b http://www.wienerzeitung.at/meinungen/blogs/freitritt/506008_StVO-Novelle-bringt-Radstrassen-und-Handyverbot.html, ks. myös uusi StVO: pyöräkatu §§ 53 ja 67, pihakatu §§ 53 ja 76c, ei-velvoittavat pyörätiemerkit § 53 ja kännykkä § 68 (3)

muuksien määrä pyöräiltyjä kilometrejä kohti ei ole sen suurempi kuin muuallakaan. Onnettomuuksien määrä on sen sijaan suurin niissä maissa, joissa pyöräilymäärät ovat pienimpiä. Arviointia hankaloittaa se, että eri maiden pyöräilysuoritteiden mittaustavat eivät aina ole yhteneviä, eikä pyöräilysuoritteita seurata kaikissa maissa yhtä aktiivisesti.^{3,4,5}

Figure 1: Number and proportion of cyclist fatalities in the EU-20a countries between 2001 and 2010²

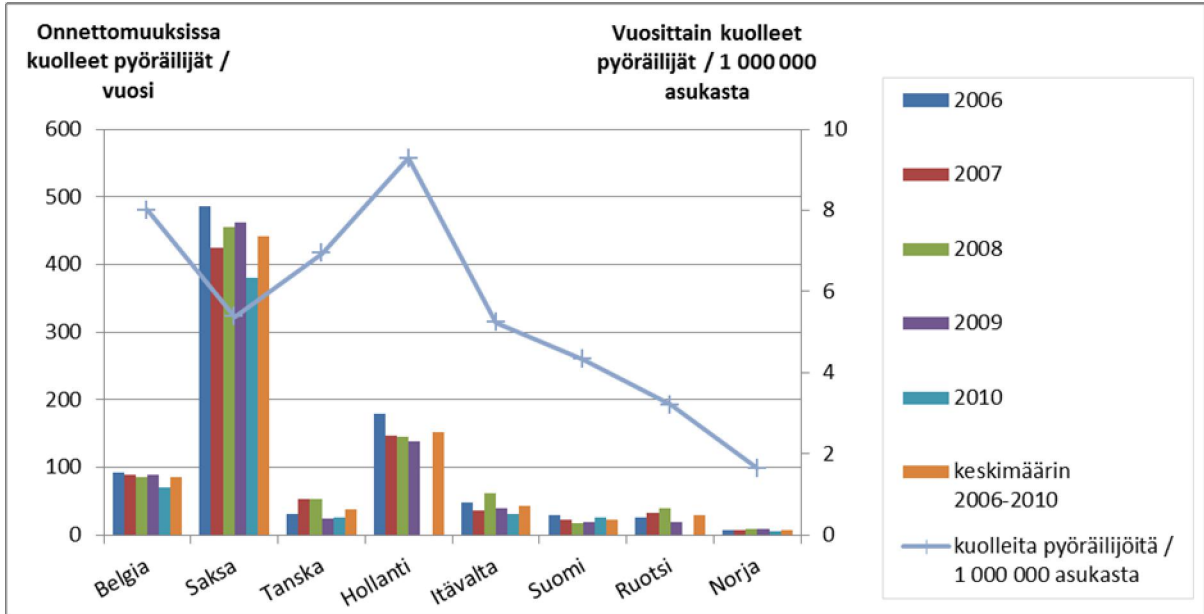


Source: CARE database / EC
Date of query: October 2012

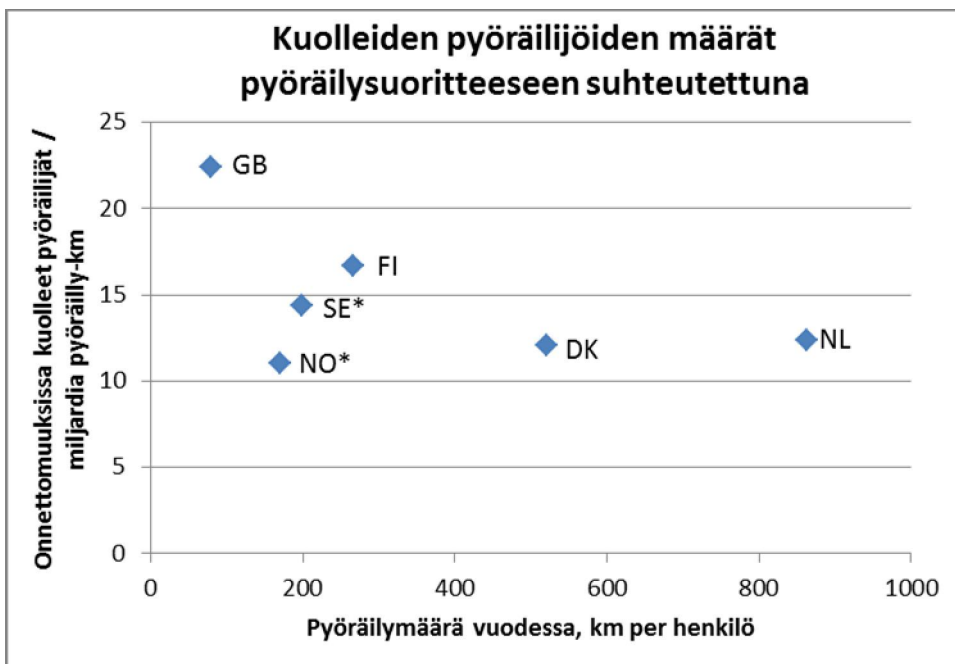
² There is no data available in 2001 and 2002 for Hungary and in 2010 for The Netherlands, Sweden and Northern Ireland (part of the UK); therefore data of the next/previous year of that country has been used in the EU-total and the yearly reduction.

Kuva 1. Onnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä ja osuus EU-20a-maissa^c vuosina 2001–2010.³

^c EU-20a-maat: Belgia, Tšekki, Tanska, Irlanti, Espanja, Ranska, Italia, Hollanti, Itävalta, Puola, Portugali, Romania, Slovenia, Suomi, Ruotsi, Iso-Britannia, Saksa, Kreikka, Luxemburg ja Unkari



Kuva 2. Onnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrät tarkastelumaissa vuosina 2006–2010 (Hollannin ja Ruotsin tiedot vuodelta 2010 puuttuvat), sekä pyöräilijöiden kuolemat asukaslukuun suhteutettuna (vuosien 2006–2010 keskiarvo jaettuna vuoden 2008 asukasluvulla).⁴



Kuva 3. Onnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrät pyöräilysuoritteeseen suhteutettuna, ja vuosittaiset pyöräilymäärät. NL/Hollanti (2008-2010), GB/Iso-Britannia (2008-2010), DK/Tanska (2008-2010), NO*/Norja (2009, 13 vuotta täyttäneet), SE*/Ruotsi (2006), FI/Suomi (onnettomuudet 2008-2010, suorite 2010-2011). Eri maiden pyöräilysuoritteiden mittaustavat eivät välttämättä ole täysin yhteismitallisia, joten tuloksia voidaan pitää suuntaa-antavina.⁵

3.4 Pyöräilyn kulkutapaosuudet

Pyöräilyn kulkutapaosuudet tarkastelumaissa on esitetty alla olevassa taulukossa. Luvut eivät ole suoraan vertailukelpoisia, mm. koska ne ovat eri vuosilta, tutkimukset on tehty eri tavoin ja niihin mukaan otetut ikäryhmät vaihtelevat. Lisäksi koko maan tulokset eivät kerro, kuinka suuri pyöräilyn kulkutapaosuus on siellä, missä pyöräilyn olosuhteisiin on panostettu, esimerkiksi tietyissä kaupungeissa. On kuitenkin selvää, että Tanska ja Hollanti erottuvat pyöräilymääriltään muista tarkastelumaista.

Taulukko 1. Pyöräilyn kulkutapaosuus ja päivittäinen pyöräilyosuus henkilöä kohti tarkastelumaissa henkilöliikennetutkimusten mukaan.⁶

	Norja 2009	Tanska 2012	Ruotsi 2005–06	Saksa 2008	Hollanti 2007	Suomi 2010–11	Itävalta (arvio)
pyöräilyn osuus matkoista	4 %	17 %	9 %	10 %	26 %	8 %	5-10 %
pyöräilyn osuus kilometreistä	-	4 %	-	3 %	8 %	2 %	-
pyöräilyosuus / hlö / päivä (km)	0,6	1,45	-	-	2,49	0,73	-

4. Selvityksen keskeiset tulokset

4.1 Pyöräilyä koskevat väistämissäännöt

4.1.1 Yleistä

Wienin tieliikennesopimuksen mukaan polkupyörä on ajoneuvo, jolloin ajoradalla ajavaa polkupyöräilijää koskevat samat väistämissäännöt kuin moottoriajoneuvoja. Polkupyörää taluttavaa henkilöä taas koskevat samat säännöt kuin jalankulkijaa.

Normaalisti väistetään oikealta tulevaa ajoneuvoa, ellei liikennevaloin tai liikennemerkein ole muuta osoitettu. Tieliikennesopimuksessa ei määritetä pyörätien ja ajoradan risteyksikohtien väistämissääntöjä, joissa on eroja eri maiden välillä.

Pyörille tarkoitettuihin tienylityspaikkoihin (Suomessa pyörätien jatke) liittyviä väistämissääntöjä on kuvattu tarkemmin kohdassa 4.6.

4.1.2 Suomi

Pyöräilyyn liittyvät perusväistämissäännöt on kuvattu tieliikennelain 14 §:ssä:

- Oikealta tulevaa ajoneuvoa on väistettävä.
- 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 reunaa 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 pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.
- Polkupyöräilijän tai mopoilijan on kuitenkin, jollei edellisistä momenteista muuta johdu, tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä.
- Raitiovaunulle on tienkäyttäjän risteyksessä, 1 ja 2 momentin säännöksistä huolimatta, annettava esteetön kulku.

Liikenneympyrästä poistuva ajoneuvo väistää pyörätiellä ajavaa pyöräilijää, koska se on kääntyvä ajoneuvo, jonka on väistettävä risteävää tietä ylittävää pyöräilijää.

TLL 30 §:ssä on lisäksi määrätty varovaisuusvelvollisuus 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 suojatiesääntö (TLL 32 §) taas velvoittaa suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajamaan "sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä". TLL 3 §:n nojalla tienkäyttäjän on noudatettava "olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi". Näiden perusteella autoilijalla on varovaisuusvelvoite myös pyörätien jatkeella olevaa pyöräilijää kohtaan.

Pyöräilyn osalta jää joitakin epäselviä tilanteita. Kuka väistää esimerkiksi pyörätien ja "vähäisen tien" risteyksessä? Kääntyvän autoilijan puolestaan on vaikea hahmottaa väistämismisvelvollisuuttaan, jos tiehen kuuluva samansuuntainen pyörätie on etäällä ajoradasta.

4.1.3 Ruotsi

Perusväistämissäännöt: Trafikförordning, kap 3 / 18 §, 21-23 §

- Oikealta tulevaa ajoneuvoa on väistettävä (kap 3 / 18 §).
- Vähäiseltä tieltä tai kiinteistöltä tulevien on väistettävä (3 kap / 21 §).
- Pyörätieltä ajoradalle tulevan pitää väistää sillä kulkevia ajoneuvoja (3 kap / 21 §), mutta ajoneuvon kuljettajalla on varovaisuusvelvollisuus pyörätien jatkeella kulkevia kohtaan (3 kap / 61 §).

Kääntymiseen ja pyörätien jatkeeseen (cykelöverfart) liittyvät säännöt: Trafikförordning, kap 3 / 60-62 §, kap 6 / 6 §

- Ajoneuvon kuljettajan, joka poistuu liikenneympyrästä tai muuten on kääntynyt risteyksessä, pitää ajaa hiljaisella nopeudella, jotta hän ei aiheuta vaaraa pyörätien jatkeella oleville tai sille menossa oleville pyöräilijöille, ja hänen on annettava näille esteetön kulku (3 kap / 61 §).
- Pyörätien jatkeelle ajavan pyöräilijän on huomioitava lähestyvät ajoneuvot, ja tien saa ylittää vain kun se ei aiheuta vaaraa (6 kap / 6 §).

Kääntyvällä autoilijalla ei siis ole yksipuolista väistämismisvelvollisuutta pyöräilijää kohtaan, koska myös pyörätieltä tulevalla on lain mukaan väistämismisvelvollisuus. (Ks. myös kohta 4.6.)

4.1.4 Tanska

Perusväistämissäännöt: Færdselsloven § 26

- Oikealta tulevaa ajoneuvoa on väistettävä (stk. 4).
- Vähäiseltä tieltä tai kiinteistöltä tulevien on väistettävä (stk. 3).
- Pyörätieltä ajoradalle tulevan pitää väistää (stk. 3).
- Kääntyvän ajoneuvon kuljettajan tulee antaa esteetön kulku suoraan ajaville, myös ajoradan viereisillä pyöräteillä kulkeville pyöräilijöille (stk. 6).

4.1.5 Norja

Perusväistämissäännöt: Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 7

- Oikealta tulevaa ajoneuvoa on väistettävä (7 § 2.)
- Kääntyvä ajoneuvo väistää suoraan kulkevia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä (7 § 3.). [Tämän on tulkittu koskevan tilanteita, jossa jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat ajoradalla tai pientareella, eikä esim. pyörätiellä⁷, ks. kohta 7 § 4.]
- Pyörätieltä, jalkakäytävältä tai kävelytieltä tuleva pyöräilijä on väistämismisvelvollinen aikoessaan ylittää yleiselle liikenteelle tarkoitetun tien, ellei muuta ole esimerkiksi liikennemerkkein osoitettu (7 § 4.).
- Vähäiseltä tieltä tai kiinteistöltä tulevien on väistettävä (7 § 4.).

4.1.6 Saksa

Perusväistämissäännöt: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 2013, §§ 8, 9 ja 10

- Oikealta tulevalla on etuajo-oikeus (§ 8 (1))
- Metsä- tai peltotieltä tuleva väistää (§ 8 (1) 2.), ja kiinteistöltä tai vähäiseltä tieltä tuleva väistää (§ 10)

- Kääntyvän on väistettävä vastaan tulevia ajoneuvoja, sekä samaan suuntaan kulkevaa raideliikennettä ja polkupyöriä, kun ne kulkevat ajoradalla tai sen vieressä. (§ 9. (3))

Polkupyörälle ei ole erityisiä sääntöjä. Päätien vieressä kulkevaa pyörätietä koskevat samat väistämissäännöt kuin päätietä. Väistämisvelvollisuutta ei määritellä ajoneuvon tyyppin vaan risteävien teiden tyyppin perusteella. Esimerkiksi isomman ja pienemmän tien risteyksessä väistämisvelvollisuus osoitetaan yleensä liikennemerkkein.⁸

4.1.7 Itävalta

Perusväistämissäännöt: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), § 19

- Oikealta tulevalla on etuajo-oikeus (§ 19 (1)).
- Suoraan ajavilla ja oikealle kääntyvillä on etuajo-oikeus vastaan tuleviin, vasemmalle kääntyviin ajoneuvoihin nähden (§ 19 (5)).
- Vähäiseltä tieltä tai kiinteistöltä tulevien on väistettävä (§ 19 (6)).
- Pyörätietä (tai muulta pyörille tarkoiteltulta tien osalta) tuleva väistää (§ 19 (6a))

Pyörätien jatkeeseen (Radfahrerüberfahrt) liittyvä sääntö: StVO § 9

- Ajoneuvon kuljettajan on annettava ”pyöräilijäsuojatietä” käyttävälle esteetön ja vaaraton ylitys. (§ 9 (2))

Kääntyvään ajoneuvoon ja jalankulkijaan liittyvä sääntö (StVO § 13):

- Tielle kääntyvän ajoneuvon on annettava jalankulkijalle, joka on jo astunut tielle, esteetön kulku tien yli (§ 13 (4)).

4.1.8 Hollanti

Perusväistämissäännöt: Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV), artikel 15 ja 17–18

- Risteyksissä oikealta tuleville on annettava etuajo-oikeus (artikel 15, 1.)
- Poikkeukset: päällystämättömältä tieltä tulevien on annettava etuajo-oikeus päällystetyllä tiellä oleville, ja raitiovaunulla on aina etuajo-oikeus (artikel 15, 2.)
- Kääntyvien on väistettävä vastaan tulevaa liikennettä sekä liikennettä, joka kulkee samaa tietä suoraan kääntyvän ajoneuvon oikealla tai vasemmalla puolella (artikel 17, 1.).

Erityisiä väistämissääntöjä polkupyöriä koskien ei ole. Suunnittelukäsikirjassa^d todetaan, että oikeudellisesta näkökulmasta pyörätie on osa ajorataa, ja periaatteessa pyörätiehen sovelletaan samoja väistämissääntöjä kuin ajorataankin.

^d Desing manual for bicycle traffic, s. 195, ks. tarkemmin liitteen kohdasta Hollanti

4.2 Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla

Suomi:	Ei mahdollista
Ruotsi:	Ei säädöksissä, suunnitteluohjeissa pyöräkaista vastasuuntaan
Tanska:	Mahdollista
Norja:	Mahdollista, ei vielä yleistä
Saksa:	Mahdollista
Itävalta:	Mahdollista
Hollanti:	Mahdollista

4.2.1 Yleistä

Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen kadulla, jolla on moottoriajoneuvoliikennettä vain yhteen suuntaan, voidaan toteuttaa kahdella eri tavalla:

- Tapa 1): Katu on moottoriajoneuvoliikenteelle yksisuuntainen, mutta sallitaan pyöräily vastasuuntaan. Yksisuuntaista katua koskevat säännöt ovat voimassa (mm. ryhmittymissäännöt, pysäköinti myös kadun vasemmalla puolella). Tähän voi liittyä pyöräkaistan merkitseminen vastasuuntaan, mutta ei välttämättä.
- Tapa 2): Säilytetään katu kaksisuuntaisena, mutta kielletään moottoriajoneuvoliikenne toiseen suuntaan. Pyörällä saa ajaa molempiin suuntiin. Yksisuuntaista katua koskevat säännöt eivät ole voimassa.

Wienin liikennemerkkisopimus ja UNECEn suositukset

Wienin liikennemerkkisopimuksessa ei ole erikseen mainintaa lisäkilven käyttämisestä kielletty ajosuunta -merkin C, 1 "no entry" kanssa. Liikennemerkin selitteessä kuitenkin todetaan, että merkkiä käytetään osoittamaan, että merkin sivuuttaminen on kielletty kaikilla ajoneuvoilla. Kun halutaan kieltää merkityn kohdan sivuuttaminen vain tietyn tyyppisiltä ajoneuvoilta tai tienkäyttäjiltä, käytetään jotakin merkeistä C, 3 (polkupyörällä, linja-autolla, moottoripyörällä tms. ajo kielletty).^e

Yksisuuntaisen tien merkistä E, 3 "one-way" sopimuksessa todetaan, että sen voi pystyttää riippumatta siitä, onko kyseisen tien alkuun sijoitettu kielto- tai määräysmerkkejä.^f

^e II. Descriptions

1. Prohibition and restriction of entry

(a) Notification that entry is prohibited for all vehicles shall be given by sign C, 1, "NO ENTRY", of which there are two models: C, 1^a, and C, 1^b.

(b) Notification that all vehicular traffic is prohibited in both directions shall be given by sign C, 2, "CLOSED TO ALL VEHICLES IN BOTH DIRECTIONS".

(c) Notification that entry is prohibited for a certain category of vehicle or road-user only, shall be given by a sign bearing as a symbol the silhouette of the vehicles or road-users whose entry is prohibited. Sign C, 3^a; C, 3^b; C, 3^c; C, 3^d; C, 3^e; C, 3^f; C, 3^g; C, 3^h; C, 3ⁱ; C, 3^j; C, 3^k; and C, 3^l shall have the following meanings [...]

^f 3. "ONE-WAY" sign

(a) Two different "ONE-WAY" signs may be set up where it is necessary to indicate a road or carriageway which is one-way:

(i) Sign E, 3^a placed approximately perpendicular to the axis of the carriageway; its panel shall be square.

(ii) Sign E, 3^b placed approximately parallel to the axis of the carriageway; its panel shall be an elongated rectangle the long side of which is horizontal. The words "one way" may be inscribed on the arrow of sign E, 3^b in the national language or one of the national languages of the country concerned.

(b) Signs E, 3^a and E, 3^b may be set up irrespective of whether prohibitory or mandatory signs are set up at the entrance to the road in question.

UNECE:n suosituksissa⁹ mainitaan kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla yhteinä keinona parantaa pyöräilijöiden olosuhteita.



Kuva 4. Merkit C, 1 "no entry" ja C2 "closed to all vehicles in both directions"

4.2.2 Suomi

Suomessa on pohdittu, miten ryhmittymissäännöt toimivat, jos pyöräily vastasuuntaan yksisuuntaisella kadulla sallitaan.^h Tässä työssä ei löydetty tietoa siitä, että ryhmittymiseen tai kääntymiseen liittyviä sääntöjä olisi tarkastelumaissa muutettu, kun pyöräily vastasuuntaan on sallittu.

Tapa 1)

Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla ei ole Suomessa mahdollista. Suomessa yksisuuntaisen kadun vastasuunta osoitetaan merkillä 331 "kielletty ajosuunta" jonka yhteydessä ei voi käyttää lisäkilpeä, jolla pyöräily sallittaisiin. Jos kaksisuuntainen pyöräily sallittaisiin, pitäisi selvittää ainakin seuraavia asioita:

- Ryhmittymiseen vasemmalle kääntyessä: miten varmistetaan tila vastaantulevalle pyöräilijänteelle, kun vasemmalle kääntyvän ajoneuvon pitää ryhmittyä yksisuuntaisen ajoradan vasempaan reunaan
- Pysäköinti kadun vasemmalla puolella

⁹ UNECE, Consolidated Resolution on Road Traffic (R.E.1), 11.1.3 Recommendations concerning bicycles - In Urban Areas: [...] Besides cycle tracks and lanes, a range of facilities or arrangements could be put in place for cyclists, at relatively low cost, to meet this objective of peaceful coexistence, for example:

(a) Contra flow arrangements in one-way streets with light local traffic;
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rsrec.html>

^h Ryhmittymiseen liittyvää pohdintaa

- Ongelmana ovat lähinnä yksisuuntaiselta kadulta vasemmalle kääntyvät autot, jotka ryhmittyvät kadun vasempaan reunaan kääntymistä varten. Vastaantulevalle pyöräilijälle ei tällöin ole tilaa, ja tilanne on epäselvä.
- Ilmeisesti logiikka menee muissa maissa niin, että jos tilaa on riittävästi, merkitään yleensä vastasuuntaan pyöräkaista, jonka päälle ei saa ryhmittyä. Tällöin ryhmittyminen ei ole ongelma.
- Pyöräkaista, tai muu merkintä, jolla osoitetaan, että kohdasta kulkee pyöriä, voidaan merkitä myös vain lyhyelle matkalle heti risteyksen jälkeen (pyörän näkökulmasta), jolloin se poistaa ryhmittymisongelman, mutta ei vaadi tilaa muualla.
- Jos risteyksessä ei ole tilaa edes lyhyen pyöräkaistan tai muun merkinnän tekemiselle, onko siinä ylipäätään niin paljon tilaa, että vastaantuleva pyörä ollenkaan mahtuisi kääntyvästä autosta ohi? Tällöin pyörän on pakko väistää ja odottaa, että se mahtuu ajamaan kadulle, jolta auto on tulossa.

Tapa 2)

Myöskään tapaa 2 ei ole mainittu tieliikennesäädöksissä ja ohjeissa, mutta sille ei ole lainsäädännöllistä estettä. Ainakin Helsingissä on toteutettu tavan 2 mukaisia ratkaisuja. Tällöin kadun toisessa päässä on liikennemerkki 312 "moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty", ja toisessa päässä voidaan varoittaa kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä merkillä 122 "kaksisuuntainen liikenne" ja siihen liitetyllä lisäkilvellä 843 "polkupyörä" (kuva 5).



Kuva 5. Tieliikenneasetuksen merkit 312 "moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty", 122 "kaksisuuntainen liikenne" ja 834 "polkupyörä".

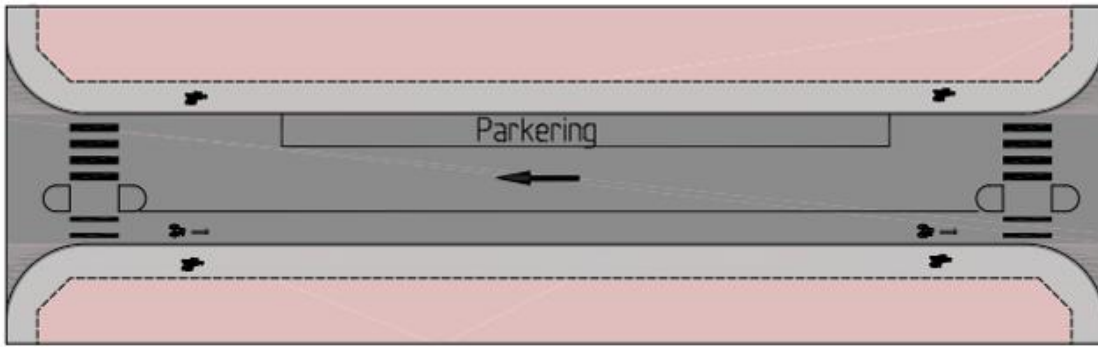
4.2.3 Ruotsi

Ratkaisua ei ole määritelty lainsäädännössä.

Tapa 1)

Ruotsissa asiaa on käsitelty kattavasti hallituksen asettaman selvitysmiehen vuonna 2012 valmistuneessa raportissa. Selvitysmiehen ja Transportstyrelsenin tämänhetkisen tulkinnan mukaan Wienin liikennemerkkisopimus ei mahdollista sitä, että kiellettyä ajosuuntaa tai yksisuuntaista katua tarkoittavaan merkkiin liitetään lisäkilpi, joka sallii pyöräilyn vastasuuntaan.²

Sen sijaan Ruotsin suunnitteluohjeissa (Gcm-Handbok 2010) on kuvattu tavan 1 variaatio, jossa kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla on mahdollistettu tekemällä vastasuuntaan pyöräkaista (kuva 6). Pyöräkaista tehdään korotettuna tai erotetaan valkoisella yhtenäisellä viivalla. Jos käytetään viivaa, voidaan käyttää myös suojakorokkeita, jos tilaa on riittävästi, eivätkä korokkeet aiheuta ongelmia lumenpoistossa. Toisaalta tämäkään ratkaisu ei toimi kovin hyvin, jos on tarpeen sallia pysäköinti myös kadun vasemmalla puolella (autojen ajosuuntaan nähden). Liikennemerkkejä on Ruotsissa käytetty niin, että katu merkitään yksisuuntaiseksi normaaliin tapaan merkillä "kielletty ajosuunta", ja vastasuuntainen pyörätie tai -kaista merkitään pyörätien merkillä (kuva 7). Ruotsissa pyörätie voidaan erottaa ajoradasta ainoastaan valkoisella viivalla, eikä sen tarvitse olla rakenteellisesti erotettu⁹. Suunnitteluohjeissa esitetty ratkaisu on yleisesti käytössä.



Kuva 6. Pyöräkaista vastasuuntaan yksisuuntaisella kadulla. Kuva Ruotsin suunnitteluohjeesta (Gcm-Handbok 2010).



Kuva 7. Pyöräkaista vastasuuntaan Tukholmassa (kuva Petri Sipilä)

Tapa 2)

Sekä suunnitteluohjeessa että selvitysmiehen raportissa mainitaan mahdollisena tapana merkin "moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty" käyttö, mikä on mahdollista Ruotsin nykyisen lainsäädännön puitteissa. Se ei kuitenkaan ratkaise pysäköintiin liittyviä ongelmia.

Selvitysmiehen raportin johtopäätös on, että Ruotsissa tulisi levittää tietoa lainsäädännön jo nykyään mahdollistamista tavoista sallia kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla, ja saada aikaan yhtenäiset ohjeet siitä, milloin kaksisuuntainen pyöräily voidaan sallia. Suunnitteluohjeessa on nyt siteerattu hollantilaisia suosituksia siitä, kuinka leveä ajoradan ja vastasuuntaisen pyöräkaistan tulisi olla.

4.2.4 Tanska

Tanskan liikennemerkkiohjeissa (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning) on yksisuuntaisiin katuihin ja niihin liittyviin merkkeihin liittyviä määräyksiä (§§ 81 ja 115).

Kaksisuuntaisuus muuten yksisuuntaisella kadulla voi koskea esimerkiksi vain pyöräilijöitä. Kaksisuuntaisuus pyöräilijöille osoitetaan lisäkilvellä yksisuuntaisen kadun osoittavan nuolen alla (kuva 8). (§ 115)

Merkkiä "kielletty ajosuunta", Tanskassa nro C 19, kielletään erikseen käyttämästä, jos ajaminen pyörällä ja pienitehoisella mopolla vastasuuntaan on sallittu (§ 81). Kadun toisessa päässä, josta kadulle ajaminen on sallittua vain pyörällä ja pienitehoisella mopolla, käytetään liikennemerkkiä "moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty" (ks. suunnitteluohje Forbudstavler).



Kuva 8. Bekendtgørelse om vejafmærkning, merkit E 19 "yksisuuntainen liikenne/tie", U 5 (lisäkilpi "ei koske polkupyöriä") ja C 22,1 "moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty".

Siitä, pitääkö vastasuuntaan ajaville pyöräilijöille merkitä oma kaista, käydään Tanskassa keskustelua. Yleisesti kaista pitäisi jotenkin merkitä, ja Kööpenhaminan kaupunki ei haluaisi sallia pyöräilyä vastasuuntaan, jos ei ole tilaa pyöräkaistalle.¹⁰

4.2.5 Norja

Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla sallittiin vuonna 2004 tiehallinnon (Vegdirektoratet) ohjeella¹¹. Samalla julkaistiin kriteerit, milloin kaksisuuntainen pyöräily voidaan sallia. Sen jälkeen kriteerit on lisätty suunnitteluohjeisiin, kun niitä on päivitetty (ks. Vegvesenin käsikirja 050 (osa 3). Varsinainen pyöräsuunnittelun käsikirja (Sykkelhåndboka) on tehty ennen vuotta 2004, mutta sitä ollaan päivittämässä.

Lainsäädännössä asiaa ei varsinaisesti ole käsitelty, mutta liikennemerkkiohjeissa (Skiltforskriften) on maininta, että sellainen pyöräkaista, jolla sallitaan pyöräily vastasuuntaan yksisuuntaisella kadulla, merkitään valkoisella viivalla (§ 21, kohta 3).

Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla sallitaan liittämällä liikennemerkkeihin lisäkilvet kuvan 9 mukaisesti.



Kuva 9. Liikennemerkkit 562 "yksisuuntainen liikenne/tie" ja 302 "kielletty ajosuunta" varustettuna lisäkilvillä, joilla sallitaan pyöräily vastasuuntaan (vasemmalla Håndbok 050 ja oikealla vuoden 2004 Vegdirektoratetin ohje).

Jotta kaksisuuntainen pyöräily voidaan sallia, seuraavien ehtojen pitää täytyä (vapaasti käännettynä Vegvesens Håndbok 050, osa 3, s. 140):

- Nopeusrajoitus 30 km/h, tai mittauksin on osoitettava, että 85 % ajoneuvoista ajaa alle 35 km/h.
- Liikenteen määrä ja koostumus
 - Liikennemäärä ei saa ylittää seuraavia raja-arvoja
 - Pyöräkaista molempiin suuntiin: $KVL^i < 7000$ ajoneuvoa
 - Ei merkittävä pyöräkaistaa: $KVL < 2000$ ajoneuvoa
 - Raskaan liikenteen osuuden tulisi olla korkeintaan 10 %.
- Kadun leveys:
 - Pyöräkaista suunnitellaan kuten suunnitteluohjeessa Sykkelhåndboka on määrätty, ja sen on oltava 1,5 m leveä (minimi 1,3 m). Muun ajoradan leveyden on oltava vähintään 3,0 m, tai 3,5 m jos raskaan liikenteen tai bussiliikenteen osuus on yli 10 %. (Håndbok 050, osa 3)
 - Jos pyöräkaistaa ei ole, ajoradan leveyden pitäisi olla 4 m. Voidaan hyväksyä myös 3,5 m, jos suuria ajoneuvoja ajaa ajoradalla vain toisinaan.
- Pysäköinti ja jakeluliikenne
 - Pysäköinti ja jakeluliikenne pyöräkaistan vieressä kuten suunnitteluohjeessa Sykkelhåndboka on kuvattu. Tilaa tarvitaan vähintään 2,0 m sekä 1,0 m:n (minimi 0,5 m) puskurivyöhyke.
 - Jos pyöräkaistaa ei ole, pysäköinti yhdellä puolella tietä tarkoittaa, että ajoradan pitää olla 2,0 m leveämpi. Pysäköintiä on vältettävä, jos tilaa ei ole riittävästi.
 - Jakeluliikenne pitäisi ohjata kellonaikoihin, jolloin pyöräliikenne on vähäistä.
- Näkyvyys: Kadun varrella tulisi olla moottoriajoneuvoliikenteelle näkyvyyttä 1,5 kertaa pysähtymisnäkemän verran.
- Risteykset: Näkyvyyteen, väistämisvelvollisuuteen ja konfliktipisteisiin liittyvät asiat on tarkasteltava perinpohjaisesti. On tärkeää, että vastasuuntaan ajavat pyöräilijät eivät joudu konflikteihin autoilijoiden kanssa, jotka eivät ole tietoisia pyöräilijöistä, tai jotka oikovat kääntyessään yksisuuntaiselle kadulle. Autoilijoiden tietoisuutta voidaan lisätä esimerkiksi merkinnöillä, päällysteellä, saarekkeilla ja reunakivillä.

Mahdollisuus vastasuuntaan pyöräilyyn ei ole vielä yleistynyt Norjassa. Oslossa vuonna 2011 tehdyn kokeilun perusteella järjestelystä saatiin pääosin positiivisia tuloksia. Sen todettiin olevan turvallinen ratkaisu, joka vähensi konflikteja ja jalkakäytävillä pyöräilyä¹².

—

4.2.6 Saksa

Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla sallitaan liittämällä yksisuuntaista tietä osoittaviin liikennemerkkeihin lisäkilvet, joilla pyöräily vastasuuntaan sallitaan (kuva 10). Yksisuuntaista katua osoittavan nuolen lisäkilpi tarkoittaa oikeastaan, että ajoneuvon kuljettajan on kääntyessään ja yksisuuntaisella kadulla ajaessaan huomioitava ajosuuntaa vastaan tuleva pyöräliikenne. Määräykset lisäkilvistä ovat liikennemerkkien yhteydessä StVO:ssa (liite 2).

Ennen kuin pyöräily vastasuuntaan yksisuuntaisella kadulla mahdollistettiin lainsäädännössä, myös Saksassa käytettiin ns. epäaitoja yksisuuntaisia katuja (unechte Einbahnstraße), joiden toisessa päässä ei käytetty yksisuuntaisuutta osoittavaa merkkiä 220. Toisesta päästä kadulle ajaminen estettiin merkillä 267, mutta katu ei siis ollut yksisuuntainen.⁸

ⁱ KVL = keskivuorokausiliikenne, ajoneuvoa/vrk



Kuva 10. Liikennemerkkit 220 ja 267 varustettuna lisäkilvillä, joilla sallitaan pyöräily vastasuuntaan (StVO 2013).

Pyöräilyn salliminen vastasuuntaan tuli mahdolliseksi 1997, ja vuonna 2001 se muuttui kokeilusta pysyväksi^{13,14}. Merkin 220 ja sen lisäkilven selityksiä on hieman muutettu StVO:n uudistusten yhteydessä myöhemmin.

Edellytykset kaksisuuntaisen pyöräilyn sallimiselle löytyvät VwV-StVO:sta merkin 220 kohdalta. Jos nopeusrajoitus on korkeintaan 30 km/h, voidaan pyöräiliikenne vastasuuntaan sallia, jos

- kadun leveys on riittävä, lukuun ottamatta lyhyitä kapeita kohtia; jos kadulla on bussiliikennettä tai paljon raskasta liikennettä, leveyden on oltava vähintään 3,5 m
- liikenne kadulla ja liittymissä on selkeästi järjestetty
- pyöräilijöille järjestetään suojatilaa, eli rakenteellisia järjestelyjä tai merkintöjä siellä, missä se on tarpeen liikenteellisesti tai muusta syystä.

Aiemmin nämä määräykset olivat tarkempia, mutta tiukat määräyksen havaittiin käytännössä enemmän rajoittaviksi kuin tarpeellisiksi. Nyt rakenteellisia järjestelyjä edellytetään vain silloin, kun ne ovat todella tarpeen.⁸

Kääntymiseen liittyviä sääntöjä ei ole muutettu. Väistämissääntöjen osalta ei ole poikkeuksia normaaleihin käytäntöihin. Yksisuuntaiselta kadulta "väärään suuntaan" poistuvaan pyöräilijään pätee, että oikealta tulevaa väistetään. Tarvittaessa voidaan pyöräilijälle osoittaa väistämisvelvollisuus kärkikolmiolla.⁸

4.2.7 Itävalta

Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisilla kaduilla on määritelty liikennesäännöissä (StVO 7 §). Yksisuuntaisuudesta voidaan tiettyjen käyttäjäryhmien - siis esimerkiksi pyöräilijöiden - osalta poiketa tienpitäjän päätöksellä. Lisäksi saman pykälän perusteella pyöräily vastasuuntaan on aina sallittu yksisuuntaisilla pihakaduilla.

Käytännössä pyöräily vastasuuntaan sallitaan vastaavilla liikennemerkkin ja lisäkilven yhdistelmällä kuin Saksassa. Lisäkilvessä on molemmissa liikennemerkeissä teksti "ausgen." ja polkupyörän kuva. Yksisuuntaisella pihakadulla lisäkilpiä ei tarvita.¹⁵

Erilliset ei-sitovat suunnitteluohjeet ovat olemassa pyöräiliikenteen suunnitteluohjeiden yhteydessä, ja niitä useimmiten käytetään.

Samoin kuin Saksassa, kääntymiseen liittyviä sääntöjä ei ole muutettu, väistämissääntöjen osalta ei ole poikkeuksia normaaleihin käytäntöihin, ja tarvittaessa väistämis-

velvollisuus voidaan osoittaa kärkikolmiolla. Joskus yksisuuntaiselta kadulta poistuvat pyöräilijät joutuvat konfliktitilanteisiin, mutta onnettomuuksia ei ole tiedossa.¹⁶

4.2.8 Hollanti

Suunnitteluohjeen (Desing manual for bicycle traffic s. 152–155) mukaan kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla sallitaan liittämällä yksisuuntaisen kadun osoittaviin merkkeihin lisäkilpi "sallittu polkupyörille".



Kuva 11. Merkit C2 "kielletty ajosuunta" ja C3 ja C4 "yksisuuntainen tie", sekä lisäkilvet OB52 ja OB54 (uitgezonderd "poikkeus/paitsi").

Suunnitteluohjeessa suositellaan, jos erillistä pyöräkaistaa vastasuuntaan ei ole

- maksimiliikennemääräksi 5000 ajoneuvoa^j/vrk
- maksiminopeudeksi taajamassa 30 km/ ja taajaman ulkopuolella 60 km/h
- leveydeksi
 - o taajamassa 3,85 m (auto+pyörä rinnakkain) tai 4,85 m (pyörä+auto+pyörä rinnakkain)
 - o taajaman ulkopuolella ajorata 3,5 m + 2 x 0,5 m päällystettyä piennarta (auto+pyörä rinnakkain) tai ajorata 4,00 m + 2 x 0,5 m päällystettyä piennarta (pyörä+auto+pyörä rinnakkain)
- lisäksi voi olla ajoratamerkintöjä ja nopeutta vähentäviä toimenpiteitä

Suunnitteluohjeessa suositellaan, jos erillinen pyöräkaistaa vastasuuntaan on, että

- ajoradan leveys vähintään 3,5 m
- pyöräkaistan leveys 1,5-2 m

Lainsäädännössä on epäsuora maininta (UVS BABW):

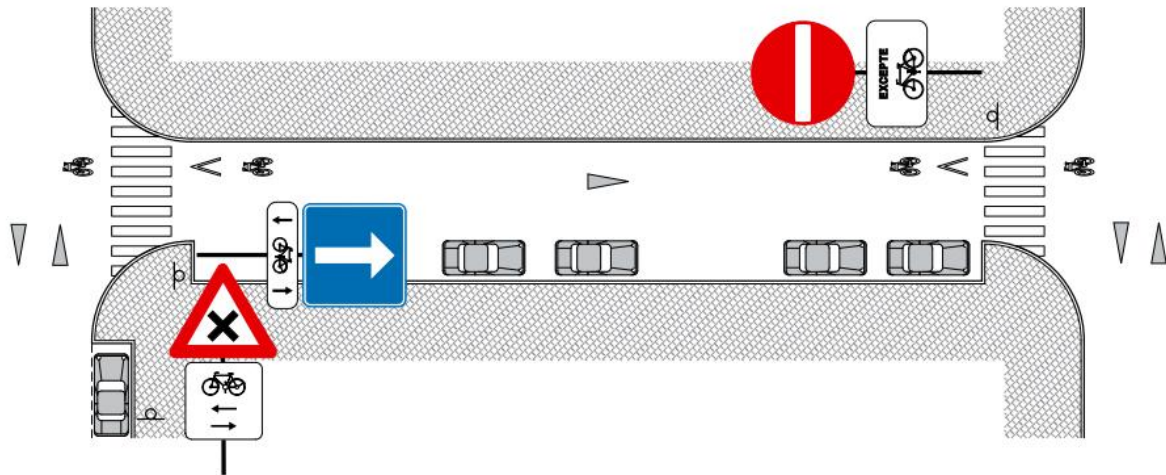
Merkkiä G12a (pakollinen pyörä- ja mopotie) käytetään, kun yksisuuntaiselta tieltä on varattu tienosa polkupyörille ja mopoille sillä puolella, joka on suljettu muilta ajoneuvoilta "kielletty ajosuunta" -merkillä; tienosan on oltava merkitty jatkuvalla viivalla.

4.2.9 Muita esimerkkejä

Belgiassa mahdollisuus sallia kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla lisäkilpiä käyttämällä on mainittu heti liikennemerkkien jälkeen (artikkel 68 loppu ja artikkel 71 loppu). Belgiassa on myös tehty melko yksityiskohtainen ohje kaksisuuntaisen pyöräilyn järjestelyistä, tiemerkinnoista ja rakenteista^k.

^j oikeastaan ei ajoneuvoa, vaan henkilöautoyksikköä (pcu)

^k Marquage et signalisation dans les contresens - Recommandations pour l'aménagement des sens uniques limités en Région Wallonne
http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/shared/DIRS/Marq_contresens_cyc.pdf



Kuva 12. Kuva yksisuuntaisen kadun järjestelyistä, belgialainen ohje^k

Pyöräily vastasuuntaan yksisuuntaisilla kaduilla voidaan sallia useissa muissakin Euroopan maissa, mm. Sveitsissä ja Ranskassa.

4.3 Pyöräkatu

Suomi:	Ei mainintaa laissa.
Ruotsi:	Ei mainintaa laissa. Ehdotettu.
Tanska:	Ei säädöksissä. Kokeiltu.
Norja:	Suunnitteluohjeissa.
Saksa:	Laissa vuodesta 1997.
Itävalta:	Laissa 1.4.2013 alkaen.
Hollanti:	Suunnitteluohjeissa, yleisesti käytössä.
Belgia:	Laissa vuodesta 2012.

4.3.1 Yleistä

Pyöräkadun toteutustapa vaihtelee maittain. Yleisesti ottaen pyöräkatu on katu, jolla ajetaan polkupyöräilijöiden ehdoilla. Moottoriajoneuvoliikenne on sallittu, tai se voidaan sallia lisäkilvellä, mutta sen pitää kulkea pyörien ehdoilla. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi alhaista nopeusrajoitusta (liikuttava pyörien nopeudella), tai sitä, ettei autolla saa ohittaa pyörää.

4.3.2 Suomi

Suomen lainsäädäntö ei tunne pyöräkatua. Suomessa ei ole tehty myöskään epävirallisia kokeiluja.

Jollain tavalla pyöräkadun ideaa toteuttavat tällä hetkellä Suomessa lyhyet tien- tai kadunpätkät, jotka funktioltaan ovat pyöräteitä tai yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, mutta jotka ovat samalla ainoa ajoreitti tontille. Tie merkitään liikennemerkillä "moottoriajoneuvolla ajo kielletty", joka varustetaan esimerkiksi lisäkilvellä "Tontille ajo sallittu". Tontin jälkeen tie merkitään uudella liikennemerkillä pyörätieksi. Toisaalta näillä teillä ja-

lankulkijoita ei yleensä ole eroteltu pyöräilijöistä, mikä on olennaista, jos pyöräliikennettä halutaan priorisoida. (Vrt. Norjan käytäntö kohdassa 4.3.5.)

4.3.3 Ruotsi

Ruotsissa lainsäädäntö ei tunne pyöräkatua. Selvitysmiehen raportissa² on ehdotettu pyöräkadun lisäämistä lainsäädäntöön. Perusteluina on, että pyöräkatu on hyvä keino lisätä ja helpottaa pyöräilyä sekä näyttää, että pyöräilijöitä priorisoidaan.

Selvityksessä esitetyn ehdotuksen mukaan

- pyöräkadulla saisi ajaa moottoriajoneuvolla, mutta niiden on sovitettava nopeutensa pyöräilijöiden mukaan
- ajoneuvon saa pyöräkadulla pysäköidä vain erikseen osoitetulle pysäköintipaikalle
- pyöräkadulle ajavan on väistettävä pyöräkadulla ajavia ajoneuvoja.

Ehdotuksessa pyöräkatu on mainittu useassa kohdassa samassa yhteydessä kävelykadun (gågata) ja pihakadun (gångfartsområde) kanssa.

Ruotsin suunnitteluohjeissa (Gcm-Handbok 2010) on luku pyöräkaduista nimellä "Försök med cykelfartsgator". Siinä on pohdittu pyöräkadun edellytyksiä ja olemusta, mutta todetaan samalla, että Ruotsissa on tehty vasta kokeiluluontoisia pyöräkatuja.

4.3.4 Tanska

Tanskassa pyöräkatua ei tunneta säännöksissä, mutta siellä toteutettiin kokeiluprojekti vuonna 2012¹⁷.

4.3.5 Norja

Norjassakaan säädökset eivät tunne pyöräkatua, eikä sille siis ole omaa liikennemerkkiä tai erityisesti sitä koskevia liikennesääntöjä. Suunnitteluohjeissa (Håndbok 233 Sykkelhåndboka ja Håndbok 017 Veg- og gateutforming) kerrotaan kuitenkin, miten voidaan tehdä pyöräkatu (sykkelgate). Ajorata varataan pääasiassa pyöräliikenteelle, ja jalankulkijoille on jalkakäytävä. Liikennemerkkinä käytetään merkkiä "moottoriajoneuvolla ajo kielletty", ja jakelu- ja huoltoliikenne voidaan tarvittaessa sallia lisäksi, jos kadun varrella on esimerkiksi kauppoja tai muita palveluja. Tarkempia ohjeita mm. leveyksistä on Håndbok 017:ssa. Pyöräkadun rooli liikennejärjestelmässä tuskin on Norjassakaan vakiintunut.

4.3.6 Saksa

Saksassa pyöräkatu on määritelty StVO:ssa pyöräkadun liikennemerkkin kohdalla (Anlage 2, Zeichen 244.1, pyöräkatu alkaa). Määräyksiä on neljä:

- Pyöräkatua eivät saa käyttää muut ajoneuvot kuin polkupyörät, ellei sitä ole erikseen lisäksi sallittu. (Kävely on sallittu.)
- Maksiminopeus on 30 km/h. Pyöräilijöitä ei saa vaarantaa eikä haitata. Tarvittaessa moottoriajoneuvojen on alennettava nopeuttaan.
- Pyöräilijöiden on sallittua ajaa rinnakkain.
- Muutoin pätevät normaalit säännöt ajoradan käytöstä ja etuajo-oikeudesta.



Kuva 13. Merkit 244.1 ja 244.2 ”Pyöräkatu alkaa ja päättyy”

Mahdollisuus tehdä pyöräkatuja on tullut Saksan lainsäädäntöön 1997¹⁴. Määräyksiä on jo hieman ehditty muuttaa, mm. aiemmin ei ollut määrätty tarkkaa nopeusrajoitusta, vaan moottoriajoneuvojen piti ajaa kohtuullisella nopeudella.

Lisäinformaatiota siitä, milloin pyöräkatu voidaan rakentaa, on VwV-StVO:ssa, merkkejä 244.1 ja 244.2. käsittelevässä kohdassa:

- Pyöräkatu tulee kysymykseen, kun polkupyörä on hallitseva liikennemuoto, tai on odotettavissa, että siitä tulee hallitseva liikennemuoto tulevaisuudessa.
- Moottoriajoneuvoliikenteen salliminen lisäkilvellä on poikkeustapaus, ja ennen lisäkilven asettamista tulee selvittää muut moottoriajoneuvoliikenteen vaihtoehdot.

Saksan tilanne on siis hieman poikkeuksellinen, jos pyöräkatua lähtökohtaisesti ajatellaan katuna, jolla saa ajaa moottoriajoneuvolla, kunhan ajamisen sopeuttaa pyöräliikenteen tahtiin.

Tarkempia suunnitteluohjeita on olemassa, mutta niitä ei ole käyty läpi tässä työssä¹.

4.3.7 Itävalta

Pyöräkatu on tullut Itävallan lainsäädäntöön 1.4.2013 voimaan tullessa StVO:n muutoksessa. Pyöräkatuun liittyvät säännöt ovat § 67:ssä:

- (1) Viranomainen/tienpitäjä toteuttaa pyöräkadun, jos se on turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tarkoituksenmukaista. Pyöräkadulla on tonteille ajoa lukuun ottamatta muu ajoneuvoliikenne kielletty, paitsi § 76a Abs. 5 mainituilta ajoneuvoilta^m.
- (2) Muu ajoneuvoliikenne voidaan sallia lisäkilvellä. On myös mahdollista sallia muu ajoneuvoliikenne määrättyinä kellonaikoina.
- (3) Maksiminopeus on 30 km/h. Pyöräilijöitä ei saa vaarantaa eikä haitata.



Kuva 14. Merkki 26 ”Pyöräkatu”

4.3.8 Hollanti

Hollannissa pyöräkatua ei ole määritelty lainsäädännössä, eikä sillä siten ole virallista statusta, tai virallista liikennemerkkiä¹⁸.

Hollannissa kaupungit ovat kuitenkin tehneet pyöräkatuja, joilla käytetään esimerkiksi Saksan pyöräkatumerkin tyyppistä liikennemerkkiä, Belgiassa juuri käyttöön otettua

¹ ERA: Luku 6.3, 1 sivu ERA 2010 (Roland Huhnin⁸ mukaan)

^m Käytännössä on sallittu tonteille ajo ja huoltoajo sekä joukkoliikenne: § 76a Abs. 5 on mainittu ajoneuvot, joilla saa ajaa myös kävelykaduilla: kunnossapitoajoneuvot, roska-autot, raideliikenne, linjalla olevat bussit, hinausautot tai korjaukseen tarvittavat ajoneuvot tms. jos ajoneuvo hajoaa, hälytysajoneuvot jos kohde sijaitsee pyöräkadulla

merkkiä, tai vieläkin erilaisia liikennemerkkejä. Pyöräkadun tunnistaa esimerkiksi teksteistä "Fietsstraat" (pyöräkatu) tai "auto's te gast" (autot ovat vain vieraina).

Suunnitteluohjeessa (Design manual for bicycle traffic) on esitetty erilaisia vaihtoehtoja pyöräkaduiksi, mutta ei oteta kantaa liikennemerkkeihin. Moottoriajoneuvoliikenne on sallittu yhteen tai kahteen suuntaan. Nopeusrajoituksen tulisi olla korkeintaan 30 km/h. Leveys riippuu kadun profiilista ja siitä, minkä tyyppinen pyöräkatu tehdään. Kadun tulee olla osa pyöräreittiä tai pääpyöräreittiä, ja tämä pitäisi tehdä selväksi myös kadulla ajaville moottoriajoneuvoilla, esimerkiksi nopeutta alentavilla toimenpiteillä.

4.3.9 Belgia

Belgiassa pyöräkatu tuli uutena lainsäädäntöön vuoden 2012 lopulla (ks. liite). Pyöräkatu on katu, jolla pyöräilijöitä koskevat erityiset säännöt, mutta myös muu ajoneuvoliikenne on sallittu. Pyöräkadun alku ja loppu merkitään liikennemerkeillä. Merkeissä oleva teksti "Fietsstraat" (pyöräkatu) ei ole pakollinen.



Kuva 15. Merkit F111 ja F113 "pyöräkatu alkaa ja päättyy"

Pyöräkatua koskevat säännöt:

- Pyöräilijät voivat käyttää koko ajoradan leveyttä.
- Moottoriajoneuvoliikenne on sallittu.
- Moottoriajoneuvolla ei saa ohittaa pyöräilijöitä.
- Nopeus saa olla korkeintaan 30 km/h.

4.4 Pyörätiemerkin velvoittavuus vs. ei-velvoittavuus

Suomi:	Velvoittava tietyin poikkeuksin
Ruotsi:	Käytännössä ei velvoittava
Tanska:	Merkki velvoittava, mutta vähemmän käytetty
Norja:	Ei velvoittava
Saksa:	Sekä velvoittavia että ei-velvoittavia pyörätiemerkkejä
Itävalta:	Sekä velvoittavia että ei-velvoittavia pyörätiemerkkejä
Hollanti:	Sekä velvoittavia että ei-velvoittavia pyörätiemerkkejä

4.4.1 Yleistä

Wienin liikennemerkkisopimuksen perusteella pyörätiemerkki D, 4 (kuva 16) velvoittaa käyttämään pyörätietäⁿ.

ⁿ "Sign D, 4 "COMPULSORY CYCLE TRACK" [...] Cyclists shall be required to use the track, if the track is running along a carriageway, footpath or track for riders on horseback, and leading into the same direction. [...]"
http://www.unece.org/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf



D, 4

Kuva 16. Wienin liikennemerkkisopimuksen mukainen pyörätien merkki D,4

4.4.2 Suomi

Suomessa pyörätien käyttövelvollisuudesta määrätään tieliikenneasetuksessa (18§). Merkki 422 ”pyörätie” (ja vastaavat merkit 423–425): ”Merkillä osoitetaan ajoradasta rakenteellisesti erotettua taikka erillistä pyörätietä, jota polkupyöräilijän on käytettävä ajessaan asianomaiseen suuntaan. [...] Jos pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, polkupyöräilijä saa lyhyellä matkalla käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa.”

Myös tieliikennelain 8 § voi joissakin tilanteissa vapauttaa pyöräilijän velvollisuudesta käyttää pyörätietä: ”Kun erityiset syyt siihen pakottavat, ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitetulla tien osalla, jollei siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa”.

4.4.3 Ahvenanmaa

Ahvenanmaalla pyörätiemerkin velvoittavuus ei käy suoraan ilmi säännöksistä. Epäsuorasti todetaan kuitenkin, että pyörällä pitää ajaa pientareella, jos pyörätietä ei ole (§ 14).

Tulkinta on, että pyörätiemerkki on Ahvenanmaallakin velvoittava.¹⁹

—

4.4.4 Ruotsi

Säännösten mukaan (trafikförordning 3 kap / 6 §)

- Pyöräilijöiden on käytettävä pyörätietä, jos sellainen on.
- Erityistä varovaisuutta noudattaen pyöräilijät saavat tällaisessakin tilanteessa käyttää ajorataa, jos se on määränpään kannalta tarkoituksenmukaista.
- Jos tie/ajorata/kaista on tarkoitettu vain tietyntyyppiselle liikenteelle, muu liikenne saa tulla sille vain ylittämistä varten.

Pyörätie-merkin velvoittavuus on selvästi lievempi kuin Suomessa. Käytännössä voidaan tulkita, ettei pyörätien käyttö ole Ruotsissa ollenkaan pakollista, paitsi jos tiellä pyöräily on kielletty liikennemerkillä.

4.4.5 Tanska

Pyörätiemerkki (kuva 17) (Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 20, merkki D 21) velvoittaa pyöräilijät käyttämään pyörätietä, jos sellainen on kulkusuuntaan nähden tien oikealla puolella.



Kuva 17. Merkki D21 "pyörätie"

Lain mukaan polkupyörää saa kuljettaa ainoastaan ajosuuntaan nähden tien oikealla puolella olevalla pyörätiellä. (Faerdselsloven § 14. Stk. 2.) Vasemmalla puolella ajosta voi saada 700 kr:n sakon. Polkupyörää ei saa kuljettaa pyörätiellä, jos sen leveys voi aiheuttaa merkittävää haittaa muille pyörätiellä liikkujille (esim. kolmipyöräiset kuormapyörät) (§ 14. stk. 3.).

On huomattava, että Tanskassa käytetään yleisesti polkupyörille tarkoitettuja, rakenteellisesti erotettuja tienosia, joita ei ole merkitty liikennemerkillä D 21²⁰.

4.4.6 Norja

Pyörätiemerkki ei Norjassa ole velvoittava. Pyöräilijä voi halutessaan käyttää ajorataa, vaikka sen vieressä kulkisikin pyörätie.²¹

Norjassa ei käytetä muissa tarkastelumaissa käytössä olevaa, Wienin liikennemerkkisolupimuksessa kuvattua pyöreää pyörätien merkkiä, vaan neliskanttista merkkiä (kuva 18).



Kuva 18. Merkit 520 "pyörätie" ja 522 "kävely- ja pyörätie"

Säännösten mukaan (skiltforskriften § 12, merkki 520 Sykkelveg) merkki tarkoittaa pyöräilijöille tarkoitettua tietä ja ilmaisee, että pyörätiehen liittyvät säännöt ovat voimassa. Myöskään kävely- ja pyörätien merkki (merkki 522) ei ole velvoittava.

4.4.7 Saksa

Liikennesääntöjen mukaan merkit 237, 240 ja 241 (normaalit pyöreät, siniset merkit, kuva 19) velvoittavat käyttämään pyörätietä, jos sellainen on olemassa kulkusuuntaan nähden. Jos merkkejä ei ole käytetty, pyörätien käyttö on vapaaehtoista, jos se on kulkusuuntaan nähden oikealla (Rechte Radwege). Kulkusuuntaan nähden vasemmalla puolella olevaa liikennemerkillä merkitsemätöntä pyörätietä (Linke Radwege) taas saa käyttää ainoastaan, jos se on merkitty lisäkilvellä "Radverkehr frei" (pyöräliikenne sallittu). (StVO 2 § 4. kpl, sekä Anlage 2, Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241.)

Lisäkilpi "Fahrrad/Radverkehr frei" (pyöräily sallittu, kuva 20) voi siis olla yksinään vasemmalla puolella olevalla pyörätiellä, jolloin pyörätietä saa halutessaan käyttää "väärään suuntaan" pyöräilyyn. Lisäkilpeä voidaan käyttää myös kävelytien yhteydessä, jolloin kävelytiellä saa, mutta ei tarvitse ajaa pyörällä.⁸

Vaikka pyörätiellä olisi käyttövelvoite, sitä ei tarvitse käyttää, jos se on käyttökelvottomassa kunnossa (esimerkiksi lumen, jään, pysäköityjen autojen tai rakennustyömaan takia).⁸



Kuva 19. Merkit 237 "pyörätie", 240 "yhdistetty kävely- ja pyörätie" ja 241 "erotettu kävely- ja pyörätie"



Kuva 20. Ei-velvoittava pyörätie, jota pyöräilijä saa halutessaan käyttää (pyöräily sallittu -lisäkilpi)

Suunnittelukäytäntö ja todellisuus ovat kuitenkin eri asioita. Käytännössä Saksassa on toteutettu rakenteellisin ratkaisuin pyöräteitä, joita ei ole merkitty näillä merkeillä, ja siten niiden käyttö on vapaaehtoista. Vuodesta 1997 lähtien on ollut mahdollista tehdä näitä vapaaehtoisia pyöräteitä, ja velvoittavat pyörätiet ovat enemmänkin poikkeus. Pyöräilijälle annetaan mahdollisuus valita, haluaako hän ajaa ajoradalla vai pyörätiellä. Velvoittavan pyörätien merkkiä saa käyttää ainostaan, jos pyörätie täyttää laatukriteerit ja ajoradalla pyöräily olisi erityisen vaarallista.^{8,22}

Joka tapauksessa Saksassa eletään tämän suhteen murrosvaihetta. Erottelulla on Saksassa pitkät perinteet, ja suuri osa ihmisistä haluaa edelleen käyttää pyörätietä. Vanhat pyörätiet ovat edelleen olemassa, ja viranomaiset tekevät muutoksia hitaasti.⁸

Rakenteellisin ratkaisuin toteutetut pyörätiet voivat olla esimerkiksi värillisellä (punaisella) asfaltilla päällystettyjä tai viivalla erotettuja. Myös valkoiset pyöräsymbolit katuun maalattuna tarkoittavat pyörätietä, jota saa mutta ei tarvitse käyttää.⁸

4.4.8 Itävalta

Itävallassakin pyöreät, siniset merkit velvoittavat käyttämään pyörätietä. Velvoittavien merkkien rinnalle on 1.4.2013 voimaan tulleessa StVO:n muutoksessa otettu käyttöön samantyyppiset, mutta ei-velvoittavat merkit. Merkit ovat neliskanttisia, kuten Norjassa. (StVO, § 52, merkit 16 ja 17a (a ja b) ja § 53, merkit 27 ja 28 (a ja b).)



Kuva 21. Merkki 16 "pyörätie", merkit 17 a ja b "yhdistetty ja erotettu kävely- ja pyörätie", merkki 27 "pyörätie ilman käyttövelvoitetta", ja merkit 28 a ja b "yhdistetty ja erotettu kävely- ja pyörätie ilman käyttövelvoitetta"

Perusteluja uusien merkkien käyttöönotolle on esitetty ministeriön tiedotteessa²³: [Uudistuksella] mahdollistetaan poikkeukset pyörätien käyttövelvollisuuteen. Kun turvallisuus ja liikenteen sujuvuus sallivat, voivat pyöräilijät ajaa ajoradalla, vaikka vieressä kulkisi pyörätie. Näin vähennetään myös ahtautta ja siten vaarallisia tilanteita pyöräteillä.

4.4.9 Hollanti

Normaalit pyörät, siniset pyörätien merkit ovat velvoittavia. Lisäksi Hollannissa on erikseen liikennemerkki ei-velvoittavalle pyörätielle (kuva 22). Ei-velvoittavan pyörätien merkki on kilpi, jossa lukee "fietspad" (pyörätie). (RVV, Bijlage 1, merkit G11-G14)



Kuva 22. Merkki G11 "pyörätie", merkki G12a "mopo- ja pyörätie" ja merkki G13 "ei-velvoittava pyörätie"

4.5 Ankarasta vastuusta (strict liability)

4.5.1 Yleistä

Ankarasta vastuusta periaate valittiin selvitettävien asioiden joukkoon, koska sen on arveltu vaikuttavan joissakin maissa liikennekulttuuriin. Hollannissa autoilijoiden on nähty suhtautuvan pyöräilijöihin suuremmalla varovaisuudella kuin vaikkapa Suomessa, ja erityisesti Hollannin ulkopuolella monet ovat ajatelleet tämän johtuvan ankarasta vastuusta (ns. strict liability).

Tämän selvityksen rajoissa ei ole voitu syvällisemmin tarkastella oikeus- tai korvauskäytäntöjä, mutta Hollannin lakiteksti vahingonkorvauksista moottoriajoneuvojen ja polkupyöräilijöiden välisistä onnettomuuksista vastaa olennaisilta osin Suomen liikennevakuutuslakia. Suuressa osassa Euroopan maita on käytössä ankara korvausvastuu, joskin se voi olla sisällöltään erilainen eri maissa. Ankara vastuu on voimassa kaikissa selvityksen maissa. Syyllisyyteen nojaava vastuukäytäntö on voimassa Bulgariassa, Irlannissa, Iso-Britanniassa, Kyproksessa, Liettuassa, Maltalla, Romaniassa ja Slovakiassa.²⁴

EU:n direktiivin mukaan moottoriajoneuvon liikennevakuutuksen tulee kattaa pyöräilijöille ja jalankulkijoille aiheutuneet vahingot. Direktiivi antaa kuitenkin jäsenvaltioiden tehtäväksi määritellä vastuunjaon moottoriajoneuvojen kuljettajien ja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välillä.²⁵

"Edellä 3 artiklassa tarkoitetun vakuutuksen on katettava sellaisille jalankulkijoille, pyöräilijöille sekä muille motorisoimattomille tienkäyttäjille aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot, jotka sellaisen liikennevahingon seurauksena, jossa moottoriajoneuvo on osallisena, ovat oikeutettuja korvaukseen kansallisen siviilioikeuden mukaisesti." (Direktiivi 2009/103/EY, 12 artikla 3).

Toisin kuin Suomessa, Hollannissa ja Tanskassa moottoriajoneuvon kuljettajan ankara vastuu määritellään tieliikennelakia vastaavassa säädöksessä (Suomessa liikennevakuutuslaki). Hollannissa lakiteksti on tässä kohden myös jonkin verran yksityis-

kohtaisempi. Näistä syistä ankaran vastuun käytäntö voi olla näissä maissa tunnetumpi, ja siten sillä voi olla suurempi ohjaava merkitys. Sillä, että moottoriajoneuvon kuljettajalla on liikenteessä suurempi vastuu suhteessa haavoittuvampiin liikkujiin, voi olla heijastusvaikutuksia onnettomuuksien rikosoikeudellisessa tutkinnassa ja oikeuskäytännössä, ja tätä kautta vaikutusta liikennekulttuuriin. Näiden arvioiden todenmukaisuuden osoittaminen jää myöhemmän tutkimuksen tehtäväksi. Yhtä lailla voi olla mahdollista, että Hollannin ja Tanskan kaltaisissa maissa pyöräilyn vahva asema on edistänyt kulkumuodolle otollista liikennekulttuuria ja oikeuskäytäntöä.

Sillä, että liikennevahinkojen korvaukset ohjautuvat ensisijaisesti liikennevakuutuksen piiriin sen sijaan, että kustannukset maksetaan muista vakuutuksista tai jäävät julkisen terveydenhuollon vastuulle, voi olla positiivinen vaikutus liikennekulttuuriin. Asian tarkempi tutkiminen ei kuitenkaan kuulunut tämän selvityksen tehtäviin.

4.5.2 Suomi

Suomessa "Liikennevahinko korvataan, mikäli jäljempänä ei toisin säädetä, moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, vaikkakaan kukaan ei henkilökohtaisesti ole vahingonkorvausvelvollinen ajoneuvon liikenteeseen käyttämisen perusteella." (Liikennevakuutuslaki 2. luku 4 §) Lakitekstissä ei siis mainita erikseen pyöräilijöitä.

Liikennevahingon korvaamisessa ankara vastuu koskee henkilövahinkoja, sisältäen moottorittomien ajoneuvojen kuljettajat. Käytännössä poikkeuksena on tilapäinen haitta, kun vahinko on vähäinen^o. Lainsäädännön uudistamisen yhteydessä on keskusteltu, että myös vähäiset vammat tulisi saattaa korvattavuuden piiriin.²⁶

—

4.5.3 Ruotsi

Moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvat henkilö- ja esinevahingot korvataan ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Korvauksia henkilövahingoista voidaan sovitella, jos vahingon kärsinyt on tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella vaikuttanut vahingon syntymiseen. Korvauksia omaisuusvahingoista voidaan pienentää, jos vahingon kärsinyt on huolimattomuudellaan myötävaikuttanut vahingon syntyyn. (Trafikskadlag §§ 10-12)

4.5.4 Tanska

Tanskan tieliikennelain (Færdselsloven, kap. 16 § 101) mukaan moottoriajoneuvon kuljettaja on vastuussa vahingoista, joita ajoneuvon käytöstä aiheutuu esimerkiksi onnettomuuden vuoksi. Vahingon kärsineen korvausta voidaan *alentaa* tai se voidaan *poistaa*, jos vahingon kärsinyt on tahallisesti myötävaikuttanut vahingon syntyyn. Korvausta voidaan *alentaa*, jos vahingon kärsinyt on *tahallaan tai törkeällä huolimattomuudella* myötävaikuttanut vahingon syntyyn (kap. 16 § 102).

Ankaran vastuun periaate otettiin käyttöön vuonna 1986 Tanskan tieliikennelaisissa liikenteen heikoimpien osapuolten – pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden – suojaksi. Menettelyn tarkoitus on varmistaa, että henkilövahingot korvataan syyllisyydestä riippumatta aina sellaisissa liikenneonnettomuuksissa, joissa on osallisena moottoriajoneuvo.²⁷

Ankara vastuu sisältyy automaattisesti moottoriajoneuvon pakolliseen vastuuvakuutukseen. Vakuutusyhtiöt ovat velvollisia korvaamaan kolmannen osapuolen henki-

^o Liikennevahinkolautakunnan normien ja ohjeiden mukaan vähäisiä henkilövahinkoja ovat muiden ohella ihonaarmu, kolahdusvammat, nyrjähdys, pienet haavat ja mustelmat. Vähäisille henkilövahingoille on ominaista, että ne eivät tarvitse sairaalahoitoa, paranevat 1-2 viikossa mitään haittaa jättämättä ja aiheuttavat enintään 2 viikon työkyvyttömyyden. <http://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Document.aspx?id=1035>

lövahingot moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksesta. Jos vakuutuksenottaja on onnettomuudessa syytön osapuoli, hän ei menetä vakuutusbonuksiaan. Vakuutusyhtiöllä ei kuitenkaan ole ankaran vastuun periaatteen mukaan oikeutta esittää vaatimuksia syylliselle osapuolelle tai tämän vakuuttajalle, vaan kustannukset on maksettava itse.²⁷

Ankara vastuu rajoittuu henkilövahinkoihin. Tahallisuutena on nähty esimerkiksi itsemurhan yritys ja myötävaikutuksena alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen. Oikeuskäytännön mukaan korvaus on yleensä pienentynyt enintään 1/3 ja erittäin harvoin siitä on kokonaan luovuttu.²⁷

4.5.5 Hollanti

Tieliikenteen vastuukysymykset on Alankomaissa säädetty tieliikennelain 185 artiklassa (Wegenverkeerswet, WVV).

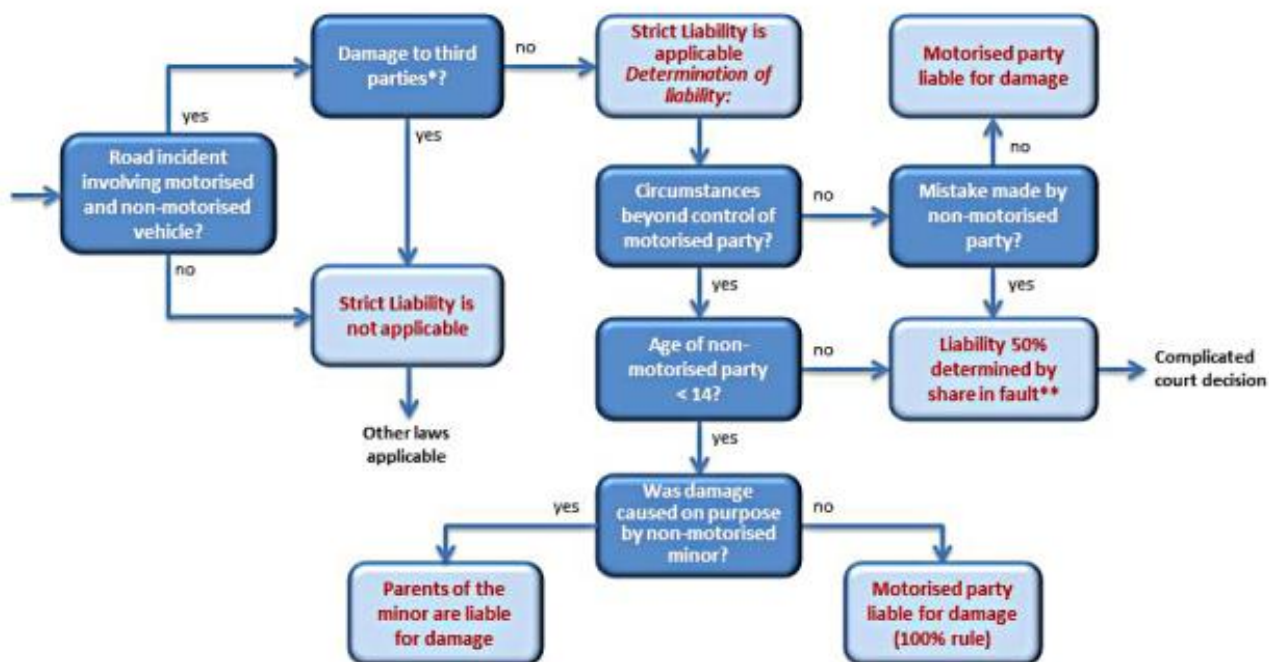
Jos liikenteeseen käytetty moottoriajoneuvo on osallisena liikenneonnettomuudessa, jossa aiheutuu vahinko pyöräilijälle tai jalankulkijalle, moottoriajoneuvon kuljettaja (tai ajoneuvon haltija tai sen vakuuttaja) on vastuullinen korvaamaan toiselle osapuolelle aiheutuneet henkilövahingot, ellei hän pysty osoittamaan, että onnettomuus johtui ylivoimaisesta esteestä (force majeure), johon kuljettaja ei ole voinut vaikuttaa. Tämä ei koske pysäköityä moottoriajoneuvoa.²⁸

Hollantilaisen oikeuskäytännön mukaan edes pyöräilijän tai jalankulkijan sääntöjen vastainen toiminta ei ole autoilijan kontrollin ulkopuolella oleva tapahtuma, sillä tahalliset ja tahattomat rikkeet eivät ole niin epätavallisia, etteikö myös niihin pitäisi osata varautua.²⁸

Myös force majeure -tapauksissa moottoriajoneuvon kuljettaja on Hollannissa aina vastuullinen vähintään 50 % osuudella. Siinä tapauksessa, että toinen osapuoli on alle 14-vuotias, moottoriajoneuvon kuljettajan vastuu on täysimääräinen, ellei alle 14-vuotiaan katsota aiheuttaneen onnettomuutta tahallaan. Tällöin korvausvastuu voi siirtyä lapsen vanhemmille.²⁸

Esinevahinkojen ja rikosoikeudellisten seuraamusten osalta kukin tapaus on tutkittava erikseen, mahdollisesti oikeusistuimessa.²⁸

Article 185 Wegenverkeerswet; (a.k.a. "Strict Liability" in Dutch Road Law)



* People or goods transported in the motorised vehicle, a different motor vehicle or animals.
 ** The motorised party is always liable for 50% of the damage, the rest must be determined.

Kuva 23. Strict liability Hollannissa

<http://bicycledutch.wordpress.com/2013/02/21/strict-liability-in-the-netherlands>

4.6 Pyörätien jatkeen tiemerkinän merkitsemiskäytännöt suhteessa eri osapuolten väistämöisvelvollisuuteen

Suomi:	Voidaan merkitä riippumatta väistämöisvelvollisuuksista
Ruotsi:	Voidaan merkitä riippumatta väistämöisvelvollisuuksista
Tanska:	Merkitään vain jos autoille on osoitettu väistämöisvelvollisuus
Norja:	Merkitään vain jos autoille on osoitettu väistämöisvelvollisuus
Saksa:	Merkitään vain jos autoille on osoitettu väistämöisvelvollisuus
Itävalta:	Ei selkeää käytäntöä

4.6.1 Yleistä

Pyörätien jatkeesta puhuttaessa on syytä huomata, että muissa maissa ei käytetä vastaavaa termiä, vaan yleisemmin puhutaan pyöräilijän ylityspaikasta. Lisäksi eri maissa on erilaisia käytäntöjä pyöräteiden ja pyöräkaistojen käytön sekä näiden jatkeiden osalta. Tässä raportissa käytetään selvyden vuoksi termiä pyörätien jatke myös muiden maiden kuin Suomen kohdalla. Samoin pyöräteiden ja pyöräkaistojen jatkeita ei ole eroteltu toisistaan, joten eri maiden lainsäädäntöä ei suoraan voi verrata toisiinsa.

4.6.2 Suomi

Pyörätien jatkeen merkitseminen ei vaikuta pyöräilijän tai autoilijan väistämisvelvollisuuteen. Väistämisvelvollisuus määräytyy, kuten luvussa 4.1.2 on kerrottu.

4.6.3 Ruotsi

Pyörätien jatkeen (cykelöverfart) merkitsemisellä ei ole vaikutusta väistämisvelvollisuuteen. Pyöräilijä on joka tapauksessa väistämisvelvollinen (3 kap / 21 §). Autoilijan taas on oltava tavallista varovaisempi lähestyessään merkittyä pyörätien jatketta (pyörätien jatkeella olevalle pyöräilijälle ei saa aiheuttaa vaaraa) (trafikförordning 3 kap / 61 §).

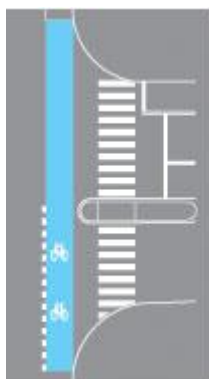
Pyörätien jatketta lähestyvän pyöräilijän on huomioitava lähestyvät ajoneuvot, ja tien saa ylittää vasta, kun se ei aiheuta vaaraa (trafikförordning 6 kap / 6 §).

Jos ajoneuvo, joka poistuu liikenneympyrästä tai on juuri kääntynyt risteyksessä, ylittää pyörätien jatkeen, sen on ajettava hitaasti ja annettava pyörätien jatkeella olevalle tai sille juuri tulossa olevalle mahdollisuus ylittää tie (3 kap / 61 §). Tämä ei kuitenkaan poista pyöräilijän väistämisvelvollisuutta tilanteessa³⁶. (Ks. myös opasvihkonen Övergångsställen och cykelöverfarter²⁹.)

4.6.4 Tanska

Pyörätien/-kaistan jatke -merkintää (S 21 Cykelfelt, kuva 24) ei saa merkitä pyöräilijöille, joilla on väistämisvelvollisuus tai jos kyseessä on tasa-arvoinen risteys. (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, 185 § stk. 1).

Jatke merkitään leveillä valkoisilla katkoviivoilla. Vähintään tulee merkitä pyörätien jatkeen vasen reuna risteävän kadun ajosuuntien vaihtumiskohtaan [=puoliväliin]. Katkoviiva voidaan korvata käyttämällä sinistä väriä koko risteävän suunnan yli. Pyöräsymboli on aina merkittävä pyörätien jatkeelle. (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, 185 § stk. 2-3).



Kuva 24. Pyörätien/-kaistan jatke (S 21 Cykelfelt, Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 55)

4.6.5 Norja

Pyörätien jatkeen merkintä (Skiltforskriften, § 22 / 1026 Sykkelryssing) osoittaa pyöräilijöille tarkoitettua ylityspaikkaa. Suunnitteluohjeiden mukaan merkinnällä ei ole oikeusvaikutusta, ja sitä ei saa merkitä paikkoihin, joissa pyöräilijän pitää väistää autoja. Merkintää voi siis käyttää valoristeyksissä ja paikoissa, joissa autoilijan väistämisvelvollisuus pyöräilijää kohtaan on osoitettu liikennemerkillä (väistämisvelvollisuus tai stop). Toisaalta pyöräsuunnittelukäsikirjaa (nro 233) ollaan tarkistamassa ja uudistamassa myös näiltä

osin. (Vegvesenin käsikirja 049 (Vegoppmerking, ainakin s. 64) ja 233 (Sykkelhandbåka, ainakin s. 67 ja s. 46))

4.6.6 Saksa

Määräyksiä pyörätien ja -kaistan jatkeen (Radwegefurt, Radfahrerfurt) merkitsemisestä on VwV-StVO:ssa (Zu § 9 Absatz 2). Pyörätien tai -kaistan jatke merkitään vain silloin, kun sitä käytävällä pyöräilijällä on etuajo-oikeus. Tällöin jatke pitää aina merkitä. Jos pyöräilijä on tai voi olla väistämisvelvollinen (esim. tasa-arvoiset risteykset), jatketta ei saa merkitä. Jatke merkitään katkoviivamerkinnoilla, ja voidaan myös maalata punaiseksi.⁸

4.6.7 Itävalta

Itävallassa on erikseen liikennemerkki "Pyöräilijäsuojatie" (Radfahrerüberfahrt, kuva 25) (StVO § 53 / merkki 2b). Pyöräilijäsuojatietä lähestyvän moottoriajoneuvon, (ei kuitenkaan raitiovaunun) kuljettajan on annettava ylityspaikkaa käytävälle pyöräilijälle tai rullaluistelijalle turvallinen ja esteetön kulku (vrt. Suomen suojatie) (StVO § 9, (2)).



Kuva 25. Merkki 2b "pyöräilijäsuojatie"

Pyöräilijöidenkin on oltava varovaisia: pyöräilijä saa lähestyä valo-ohjaamatonta pyöräilijäsuojatietä korkeintaa nopeudella 10 km/h, ja lähestyvän auton kuljettajaa ei saa yllättää (StVO § 68, (3a)).

Liikennemerkillä merkitty pyöräilijäsuojatie ei kuitenkaan ole ainoa tapa merkitä pyörätien jatketta. Merkin käyttämistä ja muita tapoja ei ole tässä yhteydessä tarkemmin selvitetty.

4.7 Saako pyöräilijä ylittää ajoradan suojatiellä, jos jatketta ei ole merkitty

4.7.1 Yleistä

Sitä, saako pyöräilijä ylittää kadun suojatietä pitkin ajaen, ei usein ole yksiselitteisesti sanottu lainsäädännössä. Asiaa tulkitaan epäsuorasti sen perusteella, kenelle mikäkin tien osa on tarkoitettu.

Pyörää taluttava tulkitaan tarkastelluissa maissa jalankulkijaksi ja hänellä on jalankulijan oikeudet. Autoilijan on siis väistettävä pyörää suojatien yli taluttavaa.

4.7.2 Suomi

Suomessa asiaa ei ole yksiselitteisesti määritelty lainsäädännössä. Suojatiellä tarkoitetaan jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnoin osoitettua tien osaa (TLL 2 §). Toisaalta, kun

erityiset syyt siihen pakottavat, ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jollei siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa (TLL 8 §).

Vuoteen 2010 saakka tieliikenneasetuksessa (37 § 3 mom) oli maininta, jonka mukaan pyörätien jatke voidaan merkitä koko leveydeltään suojatieksi, ja että tällöin pyöräilijä saa käyttää suojatietä tien ylittämiseen. Asetusmuutoksessa (23.6.2010/625) 3 momentin säännös jätettiin pois, mutta aiemman asetuksen mukaisia pyörätien jatkeita (käytännössä suojatieksi maalattuja ylityspaikkoja) voidaan käyttää vuoden 2017 loppuun. Näin ollen pyöräilijä saa edelleen ylittää tien suojatieksi merkityssä paikassa, jos tämä on pyörätien jatke.

Tällä hetkellä Suomessa ei kuitenkaan ole yksiselitteistä tulkintaa siitä, milloin suojatie on pyörätien jatke tai milloin TLL 8 §:ää voidaan soveltaa pyöräilijään. Säädöksiä on tulkittu pyöräilijän kannalta ahtaasti, mikä heikentää pyöräilijän oikeudellista asemaa ja myös pyöräilyn asemaa liikennemuotona.

Ongelma tulisi korjata tieliikennelain uudistamisen yhteydessä.

4.7.3 Ruotsi

Ruotsissa tilanne on sikäli sama kuin Suomessa, että asiaa ei suoraan mainita laissa. Jalankulkijoiden pitää ylittää ajorata tai pyörätie suojatietä pitkin, ja jos sellaista ei ole, niin sitten suoraan ja mielellään risteyksen vierestä (trafikförordning, 7 kap. 3 §). Pyöräilijöistä ei ole mainintaa.

Transportstyrelsenin tulkinnan mukaan pyöräilijän ei ole kiellettyä ylittää tietä suojatietä pitkin, mutta suojatie on tarkoitettu jalankulkijoille, eikä pyöräily sillä ole suotavaa. Suojatiellä pyöräilevä väistää sekä kävelijöitä että autoja.³⁰

—

4.7.4 Tanska

Asiaa ei Tanskassakaan suoraan mainita lainsäädännössä. Tulkinta on joka tapauksessa, että suojatiellä ei saa ajaa pyörällä, ja siitä voi saada 700 kruunun sakon³¹.

On huomattava, että Tanskassa ei ole juurikaan sellaisia yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä kuin Suomessa, joten sääntöjen mukaan ajavalla pyöräilijällä ei yleensä ole tarvetta käyttää suojatietä.

4.7.5 Norja

Norja on tarkastelumaista ainoa, jossa asia on selkeästi määritelty. Suojatien yli saa ajaa pyörällä, samoin kuin kävelytiellä ja jalkakäytävälläkin saa ajaa pyörällä (skiltforskriften 18 § 3.). Pyöräilijän on ajettava suojatiellä jalankulkijan ehdoilla, eikä pyöräilijällä ei ole jalankulkijan oikeuksia. Suojatiellä ajava pyöräilijä väistää siis sekä jalankulkijoita että autoja. Jos taluttaa pyörää, autoilijoilla on väistämismisvelvollisuus, kuten muissakin maissa.

4.7.6 Saksa

Saksassakaan asia ei ole täysin yksiselitteinen. Yleinen tulkinta on, että pyöräilijä saa ajaa suojatietä pitkin, mutta hänen pitää väistää autoja, eli samoin kuin Ruotsissa. Toisaalta vähemmistö on Saksassakin sitä mieltä, että pyöräilijä ei saa ajaa suojatiellä.⁸

4.7.7 Itävalta

Itävallan tieliikennelain (StVO 2 § 12) mukaan suojatie on tienosa, joka on tarkoitettu jalankulkijoille tien ylittämistä varten, mikä vastaa tilannetta Suomessa. Itävallassa on myös käytössä erityinen pyöräilijäsuojatie, joka on tarkoitettu polkupyöräilijöille tien ylittämistä varten (StVO 2 § 12a.). Itävallassa on kuitenkin tulkinta, että suojatiellä ei saa ajaa pyörällä¹⁶.

4.8 Pyöräsymbolin (tiemerkinä) käyttö muuten kuin määräävänä

4.8.1 Yleistä

Tässä luvussa pyrittiin selvittämään, voidaanko pyöräsymbolia käyttää opastavana paikassa, jossa voivat ajaa muutkin ajoneuvot kuin polkupyörät. Esimerkiksi Espanjassa käytetään pyöräsymbolia taajaman ulkopuolisella tiellä, joka on osa pyöräilyreittiä. Iso-Britanniassa pyöräsymboli on käytössä kaupungeissa hiljaisemmilla kaduilla ilmaisemaan suositeltua pyöräreittiä.

4.8.2 Suomi

Pyöräsymbolin käyttö on mahdollista vain pyörätiellä, pyöräkaistalla ja pyörätaskussa. Pyörätasku merkitään vain pyöräkaistan yhteyteen.

4.8.3 Ahvenanmaa

Ahvenanmaan liikennemerkkiasetuksessa pyöräsymbolin (M28a) kuvauksessa todetaan, että merkinnällä osoitetaan pyöräilijöille sopiva tie tai reitti. Sekä Maarianhaminassa että maaseudulla symbolia käytetään liikennemerkillä merkittyjen pyöräteiden yhteydessä, jolloin velvoittavuus tulee liikennemerkestä¹⁹.

4.8.4 Ruotsi

Ruotsissa käytettävät merkinnät on määritelty tiemerkinä koskevassa asetuksessa (vägmärkesförordning). Merkinä saa käyttää asetuksen ja sen soveltamisohjeiden mukaisesti, ja muita merkinä ei saa käyttää. Lisäohjeita siitä, kuinka merkinä käytetään, on mm. Transportstyrelsens määräyksessä TSFS 2010: 171^P.

Käytettäviä merkinä ovat ainakin (ks. kuvat ja kuvaukset: vägmärkesförordning):

- M5 (Cykelfältslinje) eli pyöräkaistan merkitsemisviiva
- M16 (Cykelöverfart) eli pyörätien jatke
- M25 (Gång- och cykelpil) eli kävelijöille ja pyöräilijöille tarkoitettu nuolimerkinä ja
- M26 (Cykel) eli pyöräsymboli.

4.8.5 Tanska

Pyöräsymboli on määräävä, pyöräilijöiden pitää käyttää pyöräsymbolilla merkittyjä tienosia (Bekendtgørelse om vejafmærkning, 57 § V 21 Cykelsymbol).

^P http://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS%202010_171.pdf

4.8.6 Norja

Pyöräsymbolia (Skiltforskriften §22 / 1039 Sykkelsymbol) käytetään osoittamaan pyöräkaistaa ja ilmaisemaan, että pyöräkaistaa koskevat liikennesäännöt ovat voimassa.

Pyörätaskua ei ole mainittu säännöksissä. Ohjeistuksessa (pyöräsuunnittelukäsikirja, nro 233) pyörätaskusta on maininta, ja se lisättäneen myös tiemerkin käyttöä koskevaan käsikirjaan (Håndbok 049) seuraavassa uudistuksessa. Pyörätaskua käytetään vain pyöräkaistan yhteydessä.²¹

4.8.7 Saksa

Pyöräsymbolia voitaneen käyttää myös paikoissa, joissa voivat ajaa muutkin ajoneuvot kuin polkupyörät⁸.

Pyörätaskuun ei tarvitse johtaa pyöräkaistaa, koska pyörällä on luvallista ohittaa autot oikealta (reunakiven vieressä). Käytännössä pyörätaskuihin yleensä johtaa pyöräkaista, koska jos sitä ei merkitä, autoilijoilla ei ole velvollisuutta jättää auton ja reunakiven väliin niin paljon tilaa, että siitä pääsisi pyörällä ohi.⁸

4.8.8 Itävalta

Pyörätaskua ei suoraan ole määritelty, mutta StVO:n perusteella (§ 9 (3) ja § 12 (5) yhdessä) sellainen voidaan tehdä mopoille ja moottoripyörille. Pyörätaskuun johtavaa pyöräkaistaa ei tarvita.¹⁶

4.9 Nopeusrajoitus pyörätiellä

Pyöräteillä ei ole nopeusrajoituksia tarkastelluissa maissa joitakin poikkeustapauksia lukuun ottamatta.

4.9.1 Yleistä

Useimpien maiden säännöksissä on määräys, jonka nojalla voidaan puuttua liikenneturvallisuutta vaarantavaan nopeuteen, olipa kyseessä liian kovaa ajava pyöräilijä tai mopoilija.

Suoraan liikennemerkistä seuraava nopeusrajoitus voi maasta riippuen olla käytössä esimerkiksi kävelykaduilla, pihakaduilla ja pyöräkaduilla. Nopeusrajoitus voi olla ilmaistu kilometreinä tunnissa, tai esimerkiksi niin, että vauhti pitää sovittaa jalankulkijoiden tai pyöräilijöiden vauhtiin.

Useimmissa tarkastelluissa maissa pyörätielle voitaisiin merkitä nopeusrajoitus normaalia nopeusrajoitusmerkkiä käyttäen. Minkään maan haastatellut asiantuntijat eivät kuitenkaan tienneet, että sellaista olisi heidän kotimaassaan tehty. Nopeusrajoituksiin pyörätiellä liittyy mm. teknisiä ongelmia kun polkupyöriltä ei vaadita nopeusmittaria.

Muissa maissa nopeusrajoituksia on käytössä ainakin Espanjassa, jossa nopeusrajoitus pyörätielle on osoitettu tiemerkinä.

4.9.2 Suomi

Pyörätielle voidaan asettaa nopeusrajoitus normaalia nopeusrajoitusmerkkiä käyttäen. Ei ole tiedossa, että Suomessa olisi näin tehty.

Pihakadulla ja kävelykadulla ajonopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h (TLL 33 § 1 ja 33a § 2).

4.9.3 Tanska

Pyöräilijöille ei ole nopeusrajoituksia. Pienitehoista mopoa on kuljetettava pyörätiellä, jos muuta ei ole liikennemerkkein osoitettu. Sen nopeus pyörätiellä on sovitettava niin, että muulle liikenteelle ei aiheudu haittaa. (Færdselsloven, § 14 stk. 2)

4.9.4 Norja

Asiaa on pohdittu ainakin Stavangerissa vuosien 2011–2012 vaihteessa. Tapaus ei johtanut nopeusrajoituksen asettamiseen, mutta kuvaa hyvin niitä ongelmia, joita nopeusrajoituksella halutaan ratkaista, sekä toisaalta niitä syitä, joiden perusteella nopeusrajoitus ei ole hyvä ratkaisu. Rajoituksen tavoitteena oli estää vaarallisia tilanteita pyöräilijöiden ja kävelijöiden välillä. Etenkin työmatkapyöräilijät suhtautuivat kielteisesti ehdotukseen 15 km/h nopeusrajoituksesta, koska he haluavat liikkua nopeasti. Toisaalta työmatkapyöräilijät käyttävät reittejä sellaisiin aikoihin, jolloin poluilla ei ole paljon kävelijöitä.³²

4.9.5 Itävalta

Pyöräilijöiden on oltava varovaisia pyöräsuojatiellä: pyöräilijä saa lähestyä valo-ohjaamatonta pyöräilijäsuojatietä korkeintaan nopeudella 10 km/h, ja lähestyvän auton kuljettajaa ei saa yllättää (StVO § 68, (3a)).

4.9.6 Hollanti

Liikennesäännöissä (RVV) on asetettu nopeusrajoitus mopoille pyörätiellä ja pyörä- ja mopotiellä.

Taajamassa pätevät mopoille seuraavat nopeusrajoitukset (RVV, artikkel 20):

- pyörätiellä ja pyörä/mopotiellä 30 km/h
- tiellä 45 km/h

Mualla (eli taajaman ulkopuolella) pätevät mopoille seuraavat nopeusrajoitukset (RVV, artikkel 21):

- pyörätiellä ja pyörä/mopotiellä 40 km/h
- tiellä 45 km/h

4.10 Mopon paikka

Saako mopolla ajaa pyörätiellä	
Suomi:	Pääsääntöisesti ei, poikkeus lisäkilvellä.
Ahvenanmaa:	Saa pienitehoisella, ellei muuta määrätty.
Ruotsi:	Saa pienitehoisella, ellei muuta määrätty.
Tanska:	Saa pienitehoisella. Rajoituksia.
Norja:	Ei.
Saksa:	Pääsääntöisesti ei. Pienitehoiset lisäkilvellä.
Itävalta:	Ei.
Hollanti:	Ei. Poikkeus yhdistetty pyörä- ja mopotie.

4.10.1 Yleistä

Tavoitteena oli selvittää, sallitaanko pyörätiellä ja pyöräkaistalla mopot, mukaan lukien ns. pienitehoiset (max 25 km/h) mopot. On huomattava, että pienitehoisen mopon määritelmä ei ole sama kaikissa maissa, esimerkiksi Tanskassa pienitehoisen mopon määritelmässä nopeusraja on 30 km/h.

Myös polkupyörän määritelmä vaihtelee eri maissa, esimerkiksi Itävallassa sähkökäyttöisen polkupyörän maksimiteho on suurempi kuin esimerkiksi Suomessa, jossa vastaava ajoneuvo katsottaisiin pienitehoiseksi mopoksi.

Lisähaastetta tuo se, että ajoneuvojen määritelmät ovat usein eri paikassa lainsäädäntöä kuin liikennesäännöt, minkä vuoksi niitä ei ole tässä yhteydessä systemaattisesti käyty läpi.

4.10.2 Suomi

Suomessa mopolla ei lähtökohtaisesti saa ajaa pyörätiellä. Se voidaan kuitenkin sallia lisäkilvellä "Sallittu mopoille". (TLA 18 §, merkki 422).

Pyöräkaistalla mopolla saa ajaa, sillä pyöräkaistalla tarkoitetaan polkupyörä- ja mopoliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa (TLL 2 §). Samoin pyörätasku on tarkoitettu sekä pyöräilijöille että mopoilijolle (TLA 36 §).

Aikaisemmin mopon paikka on ollut nykyistä enemmän pyörätiellä. Mopolla piti vuoteen 1997 asti ajaa pyörätiellä, ellei sitä ollut erikseen lisäkilvellä kielletty³³. Mopoja on viime vuosina siirretty pyörätieltä ajoradalle. Lisätietoja mopon paikasta liikenneympäristössä, eli mm. siitä, milloin mopolla ajaminen pyörätiellä erikseen sallitaan, on Liikenneviraston vuoden 2013 alussa valmistuneessa ohjeessa³⁴.

Suomessa mopo on³⁵ "kaksipyöräinen (L1e) tai kolmipyöräinen (L2e) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. Mopon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori."

Pienitehoinen mopo on³⁵ "kaksipyöräinen polkimin varustettu mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja moottorin suurin nettoteho enintään 1 kW."

Polkupyörällä taas tarkoitetaan³⁵ "yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua, vähintään kaksipyöräistä, polkimin tai käsikammin varustettua moottoritonta ajoneuvoa. Polkupyöräksi katsotaan myös sellainen enintään 250 W:n tehoisella

sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.”

4.10.3 Ahvenanmaa

Pienitehoisella mopolla (moped med låg effekt) saa ajaa pyörätiellä, ellei sitä ole erikseen kielletty lisäkilvellä ”ej moped” (vägtrafiklag 2 § 6 ja Landskapsförordning om vägmärken (P5 Cykelbana) sekä¹⁹).

4.10.4 Ruotsi

Perusmääräys ajoneuvon paikasta tiellä on liikennesäännöissä (trafikförordning, 3 kap / 6 §). Sen mukaan polkupyörällä ja kaksipyöräisellä pienitehoisella mopolla (tvåhjulig moped klass II) on ajettava pyörätiellä, jos sellainen on. Kolmipyöräisellä pienitehoisella mopolla saa ajaa pyörätiellä, jos liikenne on vähäistä ja pyörätien leveys riittävä.

Pienitehoisen mopon kuljettaminen pyörätiellä voidaan erikseen kieltää pyörätien merkkiin liitettävällä lisäkilvellä (vägmärkesförordning, 2 kap / 10 §, merkit D4, D6, D7) Pyöräkaista taas on määritelty kaistaksi, joka tiemerkinnoin osoitetaan pyöräilijöiden ja pienitehoisen mopon kuljettajien käyttöön (Förordning om vägtrafikdefinitioner, 2 §).

Pienitehoisella (kaksipyöräisellä) mopolla siis saa ja pitää ajaa pyörätiellä ja pyöräkaistalla, ellei sitä ole erikseen kielletty. Muulla mopolla ei saa ajaa pyörätiellä.

Suurin osa muistakin liikennesääntöjen polkupyöräilijöitä koskevista määräyksistä koskee myös pienitehoisten mopojen kuljettajia.

Pienitehoinen mopo (moped klass II) on mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on 25 km/h ja moottorin nettoteho korkeintaan 1 kW. Muun mopon (moped klass I) suurin rakenteellinen nopeus on 45 km/h.³⁶ —

Polkupyörän ja mopon tarkat määritelmät löytyvät tieliikennemääritelmät sisältävästä laista (Lag om vägtrafikdefinitioner, 2 §).

4.10.5 Tanska

Pienitehoisen mopon määritelmä ja sen paikka tiellä on määritelty tieliikennelaissa (Færdselsloven, 2 § stk. 7 ja § 14 stk. 2-3).

- Pienitehoista mopoa on kuljetettava pyörätiellä, jos muuta ei ole liikennemerkein osoitettu. Sen nopeus on pyörätiellä sovitettava niin, että muulle liikenteelle ei aiheudu haittaa. (§ 14 stk. 2)
- Toisaalta, jos pyörän tai pienitehoisen mopon leveys kuormaamattomana tai kuormattuna aiheuttaa muille pyörätien käyttäjille haittaa, pyörätietä ei saa käyttää. (§ 14 stk. 3)

Lisäkilvellä voidaan osoittaa, että pienitehoisella mopolla pitää ajaa ajoradalla (Bekendtgørelse om vejafmærkning, merkki D21 Cykelsti). Merkkiä käytetään melko paljon¹⁰.

Mopon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, ja rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h. Pienitehoinen mopo (lille knallert) on mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on 30 km/h. (Færdselsloven 2 § Stk. 7)

4.10.6 Norja

Mopolla ei saa ajaa pyörätiellä eikä pyöräkaistalla, ei edes pienitehoisella mopolla. (Traffikkregler, 4 § 1.)

4.10.7 Saksa

Pääsääntöisesti muilla ajoneuvoilla ei saa ajaa pyörätiellä. Kuitenkin lisäkilvellä pyörätiellä voidaan sallia muutkin tienkäyttäjryhmät. Tällöin näiden ajoneuvojen kuljettajien on huomioitava pyöräilijät (ja jalankulkijat) sekä sopeutettava nopeutensa näiden mukaan. (StVO, Anlage 2, Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241)

Käytännössä lisäkilvellä voidaan mopoista sallia pyörätiellä ainoastaan pienitehoiset mopot (Mofa), joiden rakenteellinen nopeus on korkeintaan 25 km/h. Suuritehoisemmilla mopoilla ei saa ajaa pyörätiellä.⁸

Lisäksi taajamien ulkopuolella pienitehoisella mopolla (Mofa) saa aina ajaa pyörätiellä (StVO 2 § (4)). Ennen vuotta 2007 myös taajamien ulkopuolella piti erikseen osoittaa lisäkilvellä, että pienitehoisella mopolla ajaminen oli sallittua³⁷.

—

4.10.8 Itävalta

Mopolla ei saa ajaa polkupyörille tarkoitetuilla tienosilla (StVO 8 § 4 ja 69 § 1).

Toisaalta moottoriajoneuvot, joiden suurin rakenteellinen nopeus on 25km/h ja teho enintään 600 W ovat lain mukaan polkupyöriä, ja ne käyttävät pyörille tarkoitettuja tienosia (esim. Pedelecit, sähköpolkupyörät, Segwayt).¹⁶

4.10.9 Hollanti

Hollannissa on erikseen liikennemerkki polkupyörille ja mopoille tarkoitetulle tielle (RVV, Bijlage 1) (ks. kuva 26). Mopon paikasta on todettu, että mopoilijan on käytettävä mopoille ja pyörille tarkoitettua tietä, ja jos sellaista ei ole, on käytettävä ajorataa (RVV, artikkel 6, 1-2). Mopot, joissa on enemmän kuin 2 pyörää ja mopot joissa on peräkärri ja joiden leveys, kuorma mukaan luettuna, on yli 0,75 m, voivat käyttää ajorataa (RVV, artikkel 6, 3.). Pyörätietä ilman käyttövelvoitetta (ks. kuva 26) saavat polttomoottorilla varustetut mopot käyttää ainoastaan moottori sammutettuna (RVV, artikkel 5, 4.).



Kuva 26. Pyörätie, pyörille ja mopoille tarkoitettu tie ja pyörätie ilman käyttövelvoitetta (RVV, Bijlage 1)

Vuodesta 1999 lähtien ei ole enää ollut sallittua ajaa mopolla pyörätiellä taajamassa. Taajaman ulkopuolella tilanne on toinen, koska autojen ja mopojen nopeusero on niin suuri. (Desing manual for bicycle traffic, s. 134 ja s. 143.)

4.11 Pyöräliikennettä ohjaavien tiemeraintäsymbolien käyttö

4.11.1 Yleistä

Tässä luvussa pyrittiin selvittämään, miten pyöräliikennettä ohjaavia symboleita voidaan eri maissa käyttää. Asiaa on kuitenkin hankala lähestyä pelkästään lainsäädännön kautta ilman tietoa suunnittelukäytännöistä. Kuvassa 27 on havainnollistettu yhtä tapaa käyttää pyöräsymbolia.



Kuva 27. Suggestion lane -katu Haarlemissa Hollannissa (kuva Esa Rantakan-
gas)

4.11.2 Ruotsi

Ks. kohta [4.8.4.](#)

4.11.3 Tanska

Määräyksiä pyöräteiden merkinnöistä on ainakin liikennemerkkejä ja tiemeraintöjä koskevissa määräyksissä (Bekendtgørelse om vejafmærkning, ainakin § 53, § 54, § 55 / S 21 Cykelfelt, 57 § / V 21 Cykelsymbol, sekä Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, ainakin § 109, § 172, § 185, § 190).

Tanskassa voidaan käyttää nuolia ja ajokaistameraintöjä (mm. odotuskaistat kääntyville ja suoraan ajaville pyöräilijöille). Risteyksissä voidaan käyttää risteyksen yli jatkuvaa sini-seksi maalattua pyöräkaistaa.¹⁰

Tanskassa voidaan samalla kaistalla käyttää isoja nuolia kääntyville autoille ja pieniä nuolia pyöräsymbolin kanssa suoraan ajaville pyöräilijöille.²⁰

Säännösten mukaan (Bekendtgørelse om vejafmærkning):

- Nuolimerkintöjä (R11-R15) voidaan käyttää yhdessä symbolien ja tekstin kanssa, jotka ilmaisevat, mitä tienkäyttäjryhmää ne koskevat, ja tällöin nuolet koskevat vain ko. tienkäyttäjiä. Ajoinataan maalatu nuolet eivät koske pyöräilijöitä, ellei sitä ole erikseen ilmoitettu pyöräsymbolia käyttämällä. (§ 53, Vedrørende R 11-15.)
- Nuolimerkintöjä voidaan pyörätiellä käyttää vastaavasti kuin ajoradalla (§ 54).

4.11.4 Norja

Tiimerkinnöistä on ohjeita Vegvesenin käsikirjassa tiimerkinnöistä (Vegvesen Håndbok 049 – Vegoppmerking, ainakin s. 13 ja 64–65). Käsikirjassa mainitaan pyöräkaistan pitiuussuuntainen merkintä, pyörätien jatkeen merkintä (sykkelkryssing), pyöräsymboli, nuolet pyöräilijöille ja pysähtymisviiva pyöräilijöille valo-ohjatussa risteyksessä. (Ks. myös kohta 4.8.6.)

Lisäksi ohjeita on myös Vegvesenin pyöräsuunnittelukäsikirjassa (Håndbok 233), jota ollaan uudistamassa.

4.11.5 Saksa

Saksassa ei ole tarkkoja sääntöjä pyöräteiden tiimerkinnöistä⁸.

Pyöräliikenteelle tarkoitettu katkoviivalla osoitetulle eräänlaiselle pyöräkaistalle "suggestion lane" (Schutzstreifen für den Radverkehr) merkitään pyöräsymboli (StVO, Anlage 2, Zeichen 340 Leitlinie)⁸.

4.11.6 Itävalta

Nuolia ja pyöräsymbolia voidaan käyttää. Yleensä voidaan maalata sama merkintä kuin liikennemerkissä, mutta joitain merkintöjä käytetään ilman liikennemerkkiä.¹⁶

4.12 Maksiminopeusrajoitus suojatien kohdalla

4.12.1 Yleistä

Asiaa ei yleensä ole käsitelty lainsäädännössä, vaan alemman tason päätöksissä ja suunnitteluohjeissa.

4.12.2 Suomi

Suunnitteluohjeen mukaan maksiminopeusrajoitus, jolla alueella suojatie voidaan rakentaa, on 50 km/h. Jos suojatien kohdalla on liikennevalo, suojatie voidaan rakentaa 60 km/h -alueella.³⁸

Käytännössä monin paikoin on vielä suojateita, vaikka rajoitus on 60 km/h, ja 70 km/h, jos on liikennevalo.³⁹

4.12.3 Ahvenanmaa

Liikennemerkkiasetuksessa todetaan, että suojatien liikennemerkkin voi ainoastaan poikkeustapauksessa asettaa tielle, jonka nopeusrajoitus on yli 50 km/h.

4.12.4 Ruotsi

Asiaa on käsitelty ainakin alemman tason määräyksessä VVFS 2007:305. Siinä todetaan, että jos suurin sallittu nopeus on yli 60 km/h, suojatien liikennemerkkin saa pystyttää vain, jos liikennettä ohjataan liikennevaloilla. Eli tavallisen suojatien voi rakentaa vielä, kun nopeusrajoitus on 60 km/h, mutta sen jälkeen suojatien yhteyteen tarvitaan liikennevalot.

4.12.5 Tanska

Valo-ohjaamatonta suojatietä ei saa merkitä, jos nopeusrajoitus on yli 60 km/h (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 184).

4.12.6 Norja

Jos nopeusrajoitus on 60 km/h tai enemmän, suojatietä ei pääsääntöisesti voi rakentaa. Jos nopeusrajoitus on 60 km/h, on tilanteesta riippuen monia vaihtoehtoja, joista yksi on suojatien rakentaminen, jos todellinen nopeustaso rajoituksesta huolimatta on riittävän alhainen. Aihetta on käsitelty perusteellisesti Vegvesenin käsikirjassa nro 270, Gangfelt-kriterier.

4.12.7 Saksa

Lainsäädäntö (StVO tai VwV-StVO) ei sisällä tällaista määräystä⁸. Jos asiasta on maininta, se on suunnitteluohjeissa tai alemman tason säädöksissä, joita ei ole käyty läpi tässä työssä.

4.12.8 Itävalta

Lainsäädännössä ei ole asiasta mainintaa. Jos asiasta on maininta, se on suunnitteluohjeissa tai alemman tason säädöksissä, joita ei ole käyty läpi tässä työssä.

4.13 Kypäränkäyttövelvollisuus

Suomi:	Käytettävä yleensä. Käyttämättömyys ei rangaistavaa.
Ruotsi:	Alle 15-vuotiailla.
Tanska:	Ei kypäränkäyttövelvollisuutta.
Norja:	Ei kypäränkäyttövelvollisuutta.
Saksa:	Ei kypäränkäyttövelvollisuutta.
Itävalta:	Alle 12-vuotiailla.
Hollanti:	Ei kypäränkäyttövelvollisuutta.

4.13.1 Yleistä

Polkupyöräilijöiden kypäränkäyttövelvollisuudesta käydään jatkuvasti keskustelua useissa maissa. Tutkimustuloksia kypärän käytön terveysvaikutuksista ja kypäränkäyttövelvollisuuden vaikutuksista pyöräilymääriin on useista maista. Tässä ei käsitellä tarkemmin tuota keskustelua, vaan kerrotaan ainoastaan tämänhetkinen lainsäädännöllinen tilanne tarkastelumaissa. Asiantuntijakyselyjemme mukaan missään tarkastellussa

maassa ei suunnitella lainsäädäntöön kypäränkäyttövelvollisuutta tai tiukennuksia ole-massa oleviin määräyksiin.

Pelkkä kyllä/ei-vastakkainasettelu antaa kypäränkäyttövelvollisuudesta väärän kuvan. Käyttövelvollisuus voi esimerkiksi koskea vain tietyn ikäisiä. Jos se koskee kaiken ikäisiä, velvoittavuuteen vaikuttaa mm. se, miten kypärän käyttämättä jättämisestä rangaistaan, vai rangaistaanko ollenkaan.

4.13.2 Suomi

Tieliikennelain mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää (TLL 90 § Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö). Tämä on tulkittava vahvaksi suositukseksi, sillä kypärän käyttämättä jättämisestä ei voi rangaista.

4.13.3 Ruotsi

Kypärän käytöstä pyöräillessä määrätään Trafikförordningissa (6 kap / 4 a § ja 14 kap / 6 a §). Alle 15-vuotiaiden on pyörällä ajaessaan sekä silloin, kun heitä kuljetetaan pyörällä tai pyörän peräkärrossä, käytettävä pyöräilykypärää tai muuta asianmukaista pääsuoja. Pyörän ajajan on huolehdittava, että alle 15-vuotiaalla matkustajalla on kypärä/pääsuoja. Laiminlyönnin seuraamuksena on sakko. Alle 15-vuotiaan voi poliisi pysäyttää, mutta häntä ei voida sakottaa. Laki on tullut voimaan 2005.⁴⁰

4.13.4 Tanska

Lainsäädännössä ei ole mainintaa kypärän käyttämisestä pyöräillessä.

4.13.5 Norja

Lainsäädännössä ei ole mainintaa kypärän käyttämisestä pyöräillessä.

4.13.6 Saksa

Lainsäädännössä ei ole mainintaa kypärän käyttämisestä pyöräillessä.

4.13.7 Itävalta

Kypärän käytöstä pyöräillessä määrätään Straßenverkehrs-Ordnungissa (§ 68, (6)). Alle 12-vuotiaiden lasten on käytettävä kypärää, kun he ajavat pyörällä, tai kun heitä kuljetetaan pyörällä tai pyörän peräkärrossä tms. Sillä, joka lasta valvoo tai kuljettaa, on vastuu kypärän käytöstä.

4.13.8 Hollanti

Lainsäädännössä ei ole mainintaa kypärän käyttämisestä pyöräillessä.

LIITE - ALKUKIELISET TEKSTIT

Yleistä

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia säädöksistä. Lista ei ole kattava.

HUOM! Pykälää, momentteja yms. ei ole poimittu kokonaisuudessaan, vaan vain tarvittavin osin. Halutessasi lukea koko pykälän, momentin tms. tekstin, lue teksti alkuperäisestä lähteestä, johon linkki osoittaa.

Useissa ajantasaisissa säädöksissä on ilmoitettu muuttuneiden kohtien perässä viite säädökseen, jolla kohtaa on muutettu. Näitä ei pääosin ole mukana poimitussa aineistossa, vaan nekin löytyvät alkuperäisestä lähteestä.

Kansainvälisiä sopimuksia ja suosituksia

- lista sopimuksista <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#rts>
 - Wienin tieliikennesopimus, jossa liikennesäännöt
http://www.unece.org/trans/conventn/Conv_road_traffic_EN.pdf
 - Wienin liikennemerkkisopimus, jossa määritellään liikennemerkit, tiemerkinnot ja liikennevalot http://www.unece.org/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_EN.pdf
 - UNECE:n suositukset, RE1:ssä (Consolidated Resolution on Road Traffic) on mm. luku Chapter 11 Infrastructure and the safety of two-wheeled vehicles
<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rsrec.html>
-

Suomi

Tärkeimmät säännökset:

- [Tieliikennelaki](#)
- [Tieliikenneasetus](#)
- Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista (16.3.1982/203 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820203>)

Liikennemerkit on kuvattu tieliikenneasetuksessa. Tarkempia ohjeita mm. merkkien käytöstä on Liikenneministeriön päätöksessä liikenteen ohjauslaitteista.

Suunnitteluohjeita:

- Jalankulku- ja pyörateiden suunnitteluohjetta ollaan päivittämässä Liikennevirastossa, työ valmistunee vuoden 2013 aikana.
- Nykyinen suunnitteluohje on Tielaitoksen Kevyen liikenteen suunnittelu vuodelta 1998.

Tieliikennelaki (3.4.1981/267)

Ajantasainen versio, Finlex: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

2 § Määritelmiä

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

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

12) *pyöräkaistalla* polkupyörä- ja mopoliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnoin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa; (7.5.1997/414)

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

2 a § Ajoneuvojen määritelmät

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla;

3 § Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Tienkäyttäjä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.

8 § Tien eri osien käyttö

Ajoneuvoja on kuljetettava ajoradalla. Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta päinsä, polkupyörää ja muuta moottoritonta ajoneuvoa sekä mopoa on kuitenkin kuljetettava pientareella.

Alle 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä. Hän ei saa aiheuttaa kohutuntoutta häiriötä jalankululle.

Kun erityiset syyt siihen pakottavat, ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jollei siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

9 § Ajoneuvon paikka ajoradalla

Ajoneuvoa on ajoradalla kuljetettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Tämä säännös ei koske ajoa yksisuuntaisella ajoradalla.

11 § Ryhmittäminen

Ajokaista kääntymistä varten on valittava hyvissä ajoin.

Oikealle kääntyvän on ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan. Vasemmalle kääntyvän on ryhmityttävä välittömästi ajoradan keskiviivan oikealle puolelle tai yksisuuntaisella ajoradalla vasempaan reunaan.

12 § Kääntyminen

Kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on oikealle käännettäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa. Vasemmalle käännettäessä on ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla.

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 reunaa 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 pihakadulta, kävelykadulta, 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.

Raitiovaunulle on tienkäyttäjän risteyksessä, 1 ja 2 momentin säännöksistä huolimatta, annettava esteetön kulku.

23 § Tilannenopeus

Ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvon hallinnan. Ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa.

30 § Varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohtaan

Ajoneuvon kuljettajan on kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan, polkupyöräilijän tai mopoilijan annettava tälle ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila tiellä.

32 § Kuljettajan suojatiesäännöt

Suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Kuljettajan on annettava esteetön kulku ja-lankulkijalle, 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.

90 § Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmu-kaista suojakypärää.

Tieliikenneasetus (5.3.1982/182)

Ajantasainen versio, Finlex: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

10 §

Liikennemerkillä on se merkitys, joka sille tässä asetuksessa annetaan nimellä, kuvalla ja mahdollisella selityksellä.

11 §

Liikennemerkit jaetaan varoitusmerkkeihin, etuajo-oikeus- ja väistämismerkkeihin, kiel-to- ja rajoitusmerkkeihin, määräysmerkkeihin, ohjemerkkeihin, opastusmerkkeihin ja li-säkilpiin.

Jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikennemerkkiä, jota ei ole tässä asetuksessa vah-vistettu, voidaan käyttää suorakaiteen muotoista tekstillistä kilpeä.

16 §

Merkki 331

Merkin sivuuttaminen ajoneuvolla on kielletty.



331. Kielletty ajosuunta

18 §

Merkki 422 [Pyörätie]

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 ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, polkupyöräilijä saa lyhyellä matkalla käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa. Pyörätiellä ajettaessa on soveltuvin osin noudatettava, mitä tieliikennelaissa säädetään ajoradalla ajamisesta. (7.5.1997/415)



422. Pyörätie

Merkki 423 [Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä]

Merkillä osoitetaan ajoradasta rakenteellisesti erotettua taikka erillistä yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää, jota polkupyöräilijän ja jalankulkijan on käytettävä kulkiessaan asianomaiseen suuntaan. Muuten on pyörätiestä ja jalkakäytävästä voimassa, mitä merkeistä 421 ja 422 säädetään. (7.5.1997/415)



423. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Merkit 424 ja 425 [Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain]

Merkillä osoitetaan ajoradasta rakenteellisesti erotettua taikka erillistä rinnakkaista pyörätietä ja jalkakäytävää. Merkissä olevat tunnuksot osoittavat pyörätien ja jalkakäytävän keskinäisen sijainnin. Muuten on pyörätiestä ja jalkakäytävästä voimassa, mitä merkeistä 421 ja 422 säädetään. (7.5.1997/415)



424. Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain



425. Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain

19 §

Merkki 551

Merkillä osoitetaan tie, jolla on yksisuuntainen ajoneuvoliikenne. Merkki sijoitetaan tien suuntaisesti.



551. Yksisuuntainen tie

25 §

Milloin liikennevaloissa on pyörätietä käyttäville polkupyöräilijöille, mopoilijoille ja invalidipyörän kuljettajille erityinen ajoneuvo-opastin (polkupyöräopastin), heidän on noudatettava ensisijaisesti sillä näytettyä valoa. Polkupyöräopastimen yläpuolella on sininen kilpi, jossa on valkoinen polkupyörän tunnus. Opastimesta on muutoin voimassa, mitä 22 ja 23 §:ssä on säädetty ajoneuvo-opastimesta.



Polkupyöräopastin

29 §

Pyörätietä käyttävän polkupyöräilijän, mopoilijan ja invalidipyörän kuljettajan on, missä erityistä polkupyöräopastinta ei ole, noudatettava jalankulkijaopastimen, tai jollei sitä ole, ajoneuvo-opastimen osoittamaa valoa.

36 a §

Pyöräkaistan ja muun ajokaistan välissä käytetään normaalia leveämpää ajokaistaviivaa tai sulkuviivaa. Ajokaistaviivan ja välin suhde on 1:1.

Pyöräkaista merkitään 45 §:n mukaisella polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavalla tiemerkinällä. Ryhmittymiseen kääntymistä varten saavat pyöräkaistaa käyttää kaikki ajoneuvot. Pyöräkaistaa saa käyttää myös kiinteistölle, pysäköintipaikalle ja linja-auton pysäkillä ajoa varten.

Liikennevaloin ohjatussa risteyksessä pyöräkaistan yhteyteen voidaan merkitä polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden odotustila. Odotustilassa käytetään 45 §:n mukaista polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavaa tiemerkinää.

37 §

Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkinää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa.

Jos pyörätien jatke merkitään suojatimerkinän rinnalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei merkitä.

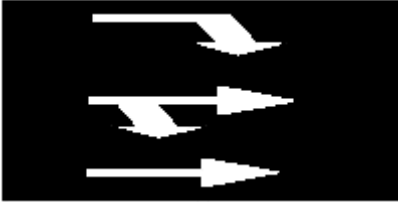


Pyörätien jatke

40 §

Valkoisella ajokaistanuolella voidaan ryhmittymistä varten osoittaa, mihin suuntaan tai suuntiin asianomaista ajokaistaa käyttävä saa risteyksestä poistua.

Ajokaistanuolella osoitetusta ryhmitysjärjestelystä poiketen saa polkupyöräilijä ja mopoi-
lija, joka aikoo kääntyä vasemmalle, ajaa risteyksen yli oikeanpuoleista suoraan ajavalle
liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa pitkin.



Ajokaistanuoli

Yksisuuntaisella ajoradalla ajokaistanuolella voidaan osoittaa kulkusuunta ajokaistalla.

Jalkakäytävällä ja pyörätiellä ajokaistanuoli osoittaa kulkusuunnan.



Ajokaistanuoli pyörätiellä tai jalkakäytävällä

45 §

Liikennemerkin vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi voidaan käyttää seuraavia valkoisia tiemerkeitä:



Polkupyöräliikenteelle tarkoitettu tienosa

Ahvenanmaa

Tärkeimmät säännökset:

- [Vägtrafiklag \(1983:27\) för landskapet Åland \(N9\)](#)
- [Landskapsförordning \(2005:35\) om vägmärken \(N10\)](#)

Linkki voimassa olevaan lainsäädäntöön (koko Ahvenanmaan lainsäädäntö yhtenä tiedostona):

http://www.regeringen.ax/composer/upload/modules/lagar/lagsamling_2012_hela.pdf

Liikennemerkkit on kuvattu Landskapsförordning om vägmärkenissä

Vägtrafiklag (1983:27) för landskapet Åland

1 kap. Inledande bestämmelser

2 §. (1993/100) Definitioner

4) vägren, del av väg som med vägmarkering avskiljts från körbanan och som inte är gångbana eller cykelbana;

6) (2007/6) cykelbana, en särskilt utmärkt väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped med låg effekt;

7) övergångsställe, del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana eller cykelbana och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

3 kap. Regler för trafik med fordon

14 §. (2007/6) Användning av vägens olika delar

Fordon skall föras på körbana.

Vägrenen skall användas vid färd med cykel eller moped med låg effekt när cykelbana saknas och vid färd med moped. Vägrenen skall om möjligt även användas vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 45 kilometer i timmen och av den som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider, leder eller driver kreatur.

För att underlätta framkomligheten för annan trafik får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

41 §. Passerande av övergångsställe

När förare av fordon närmar sig övergångsställe skall han anpassa hastigheten så att fordonet kan stannas framför övergångsstället om det behövs. Gående som befinner sig på övergångsställe skall lämnas företräde och förare får inte heller passera övergångsstället förrän gående som står i beråd att beträda detta lämnats tillfälle att passera.

Om fordon stannats framför övergångsställe eller om fordon skymmer sikten över övergångsställe, får fordonet omköras först efter det att den omkörande stannat och försäkrat sig om att gående inte finns på övergångsstället eller står i beråd att beträda detta. Vad i detta moment är föreskrivet gäller inte om det finns en refug eller ett markerat fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde.

Landskapsförordning (2005:35) om vägmärken



P5 Cykelbana

Märket anger cykelbana som avskiljts från körbana genom vägmarkering eller kantstensmarkering eller väg som är avsedd enbart för cykeltrafik och trafik med moped med låg

effekt. Om mopedtrafik inte är tillåten på cykelbanan är märket kompletterat med en tilläggstavla med texten "ej moped".



A11 Övergångsställe

Märket anger övergångsställe.

Märket skall sättas upp på båda sidor om vägen om inte särskilda skäl talar mot det. Är körbanan uppdelad av en refug eller liknande skall märket sättas upp på den om det är lämpligt. Märket skall vara riktat åt båda hållen om det inte finns särskilda skäl till annat. På väg där högsta tillåtna hastighet är högre än 50 kilometer i timmen får märket endast undantagsvis sättas upp.



M13 Övergångsställe

Markeringen anger övergångsställe på körbana.

Förhållandet mellan linjen och mellanrummet är 1:1.



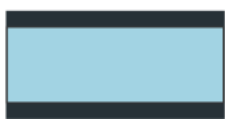
M14a Cykelöverfart



M14b Kombinerad cykelöverfart och övergångsställe

Markeringen anger plats där cykelbanan korsar körbanan. Markeringen består av två brutna linjer med kvadrater och mellanrum där mellanrummet är lika långt som kvadratens sida.

Där markeringen kombineras med ett övergångsställe behöver markeringen på den sida av cykelöverfarten som ligger närmast övergångsstället inte utföras. I sådana fall skall kvadraternas sidor ha samma längd som de streck som anger övergångsstället.



M15 Cykelfält

Markeringen anger cykelbanas sträckning.



M28a Färdväg för cyklande och mopedförare

Markeringen anger bana eller lämplig färdväg för den angivna trafikantgruppen och kan utföras med eller utan pilsymbol.

Ruotsi

Listausta relevanteista säädöksistä Transportstyrelsenin sivuilla

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-vag/Lagar-och-forordningar/>

Tärkeimmät säännökset:

- Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
(<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010559.htm>)
- [Trafikskadelag \(1975:1410\)](#)
- [Trafikförordning](#)
- [Vägmärkesförordning](#)
- [Förordning om vägtrafikdefinitioner](#)
- [VVFS 2007:305 \(Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar\)](#)
(alempi taso)

Liikennemerkkit on kuvattu Vägmärkesförordningissa. Internetissä olevassa ajantasaisessa versiossa ei kuitenkaan ole merkkien kuvia, joten niitä voi katsoa esimerkiksi Transportstyrelsenin sivulta Vägmärken <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vag/vagmarken/>.

Suunnitteluohjeita:

- Gcm-Handbok (2010)
http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf
o Kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla s. 88

Trafikförordning (1998:1276)

Ajantasainen versio <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19981276.htm>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

3 kap. Bestämmelser för trafik med fordon

Fordons plats på väg

6 § Vid färd på väg skall fordon föras på körbanan. Detta gäller dock inte fordon för vilka enligt 1 kap. 4 § andra stycket bestämmelserna om gående skall tillämpas. Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns.

Om särskild försiktighet iakttas får dock

1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge, och
2. tvåhjuliga mopeder klass II föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd.

Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsa den.

Särskilda bestämmelser om användning av vägrenen finns i 12 §.

Trafik i en vägkorsning m.m.

20 § När en förare närmar sig eller kör in i en vägkorsning, skall körsättet anpassas så att det inte uppstår onödigt hinder för trafiken på den korsande vägen, om fordonet tvingas stanna i korsningen.

21 § En förare som från en väg kör in på en annan väg som är huvudled, motorväg eller motortrafikled och där accelerationsfält saknas, har väjningsplikt mot fordon på den väg föraren kör in på. Väjningsplikten gäller dock inte där föraren kommer in på huvudleden, motorvägen eller motortrafikleden utan att byta körfält.

En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg

1. från en parkeringsplats, en fastighet, en bensinstation eller från något annat liknande område i anslutning till vägen,
2. från en stig, en ägoväg eller någon annan liknande utfartsväg,
3. från en cykelbana, en gågata, ett gångfartsområde eller från terräng, eller
4. efter att ha korsat en gång- eller cykelbana.

En förare har dessutom väjningsplikt mot fordon på en körbana när föraren kommer in på den från en vägren eller från en sådan cykelbana som är en del av vägen. Förordning (2007:101).

22 § En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.

23 § En förare som färdas i ett accelerationsfält skall anpassa hastigheten till trafiken i det körfält som han eller hon avser att köra in i. Föraren skall lämna accelerationsfältet så snart det kan ske utan fara eller onödigt hinder.

En förare som avser att lämna vägen skall i god tid inta det körfält som är bäst lämpat för detta. Om det finns ett retardationsfält skall föraren snarast möjligt köra in i det.

Skyldigheter mot gående, cyklande och mopedförare

58 § På gångbanor, vägar som är avsedda för gående samt i terräng har förare väjningsplikt mot gående. Förare har också väjningsplikt mot gående när fordon förs in på en körbana eller en vägren från en fastighetsutfart vid vägen.

I 8 kap. 1 § finns bestämmelser om att förare har väjningsplikt mot gående i gångfartsområden och på gågator.

En förare som möter eller kör om gående skall lämna dessa tillräckligt utrymme och tid att vika åt sidan.

En förare som avser att köra förbi till höger om en spårvagn eller buss som har stannat vid en hållplats utan refug, skall stanna och lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare.

59 § På cykelbanor skall cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.

60 § Vid ett bevakat övergångsställe skall en förare lämna gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman.

En förare som efter att ha svängt i en korsning skall passera ett bevakat övergångsställe skall köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.

Skyldigheten enligt första och andra styckena vid bevakade övergångsställen gäller även mot cyklande och förare av moped klass II vid bevakade cykelöverfarter.

61 § Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.

En förare som närmar sig en obevakad cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.

En förare, som skall köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning skall passera en obevakad cykelöverfart, skall köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.

62 § En förare som närmar sig ett övergångsställe eller en cykelöverfart skall anpassa sitt körsätt så att föraren inte tvingas stanna på övergångsstället eller överfarten.

63 § Bestämmelser om förbud mot att köra om och passera andra fordon strax före eller på ett övergångsställe eller en cykelöverfart finns i 40 och 41 §§.

6 kap. Bestämmelser för trafik med cykel och moped

Gemensamma bestämmelser

1 § Cyklande skall färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd.

2 § Cyklande och mopedförare skall hålla minst en hand på styret.

Mopedförare skall hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden.

3 § På en cykel eller en moped får inte samtidigt färdas flera personer än cykeln eller mopeden är byggd för.

När en cykel eller moped klass II har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna får dock på fordonet färdas ytterligare

1. ett barn under tio år, om den som styr fordonet har fyllt femton år, eller
2. två barn under sex år, om den som styr fordonet har fyllt arton år.

4 § Cyklande eller mopedförare får inte transportera gods som är så tungt eller stort att cykeln eller mopeden inte kan manövreras säkert eller så att annan trafik hindras.

4 a § Den som är under femton år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Cykelföraren skall se till att passagerare använder cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd i enlighet med bestämmelsen i första stycket.

Trafik med cykel och moped vid färd på väg

5 § Vid färd på väg får cyklande eller mopedförare inte låta cykeln eller mopeden dras eller skjutas av annat fordon eller spårvagn. Mopedförare får inte heller dra eller framför sig skjuta någon annan vägtrafikanter eller föra något annat fordon vid sidan.

6 § Cyklande eller förare av moped klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

7 kap. Bestämmelser för gående på väg

1 § Gående skall vid färd på väg använda gångbanan eller vägrenen.

Om det inte finns någon gångbana eller vägren, skall gående använda cykelbanan eller körbanan. Detsamma gäller sådana trafikanter som avses i 1 kap. 4 § andra stycket om gångbanan är smal eller utrymmet på den är begränsat på annat sätt eller om det finns andra särskilda skäl för det.

Gående som använder vägrenen eller körbanan skall om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen. Den som åker rullskidor, rullskridskor eller liknande och som färdas med högre hastighet än gångfart skall dock färdas längst till höger om det är lämpligare.

De som går i grupp under uppsikt av en ledare eller i en procession skall om det är lämpligt använda vägrenen eller körbanans högra sida i färdriktningen. Om gruppen består av barn som går högst två i bredd, skall om möjligt gångbana, vägren eller cykelbana användas.

2 § På en väg där fordonstrafik är förbjuden och i ett sådant gångfartsområde eller på en gånggata som avses i 8 kap. 1 § gäller inte bestämmelserna i 1 §.

3 § Gående skall korsa en kör- eller cykelbana på ett övergångsställe. Om det inte finns något övergångsställe i närheten, skall gående i stället korsa kör- eller cykelbanan tvärs över denna och helst vid en vägkorsning.

Kör- eller cykelbanan skall korsas utan onödigt dröjsmål.

4 § Gående som skall gå ut på ett övergångsställe skall ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället. Utanför ett övergångsställe får gående korsa vägen endast om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken.

5 § När en grupp som går under uppsikt av en ledare eller en procession använder vägrenen, körbanan eller cykelbanan under annan tid än då det är dagsljus med klar sikt, skall den som går i tåten ha minst en lykta som mot vägens mitt visar vitt eller gult ljus framåt och den som går i kön minst en lykta som mot vägens mitt visar rött ljus bakåt.

14 kap

6 a § En cykelförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom eller henne enligt 6 kap. 4 a § andra stycket döms till penningböter.

Vägmärkesförordning (2007:90)

Ajantasainen versio <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20070090.HTM>

Ajantasaisessa versiossa ei ole liikennemerkkien ja merkintöjen kuvia, niitä kannattaa katsoa täältä: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Vagmarken/>

2 kap. Vägmärken och tilläggstavlor

D4 Påbjuden cykelbana



Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla.

D5 Påbjuden gångbana



Märket anger bana avsedd endast för gående.

D6 Påbjuden gång- och cykelbana



Märket anger gemensam bana för gående och cyklande.

Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla.

D7 Påbjudna gång- och cykelbanor



Märket anger banor som är delade genom vägmarkering, skiljeremsa eller liknande i en del för gående och en del för cyklande.

Symbolernas placering på märket anger vilken del av banan som är avsedd för gående respektive cyklande.

Om moped klass II inte får föras på banan anges det på en tilläggstavla.

E16 Enkelriktad trafik



Märket anger att fordonstrafiken på vägen är enkelriktad i pilens riktning. Uppåtriktad pil anger att trafiken är enkelriktad i riktning rakt fram.

4 kap. Vägmarkeringar

4 § Brutna linjer är följande.

M5 Cykelfältslinje



Markeringen anger gränsen mellan ett cykelfält och ett annat körfält.

Markeringen har längdförhållandet 1:1 mellan dellinje och mellanrum.

5 § Heldragna linjer används i stället för motsvarande brutna linjer när det av trafiksäkerhetsskäl inte är tillåtet att färdas över till motgående körfält, byta körfält eller färdas ut på vägren eller motsvarande. En cykelfältslinje kan dock inte vara heldragen.

Heldragna linjer får även användas för att ange gräns mellan banor.

8 § Tvärgående markeringar är följande.

M16 Cykelöverfart



9 § Övriga markeringar är följande.

M25 Gång- och cykelpil



Markeringen visar lämplig färdväg för gående eller cyklande och förare av mopedklass II.

M26 Cykel



Markeringen visar bana eller lämplig färdväg för cyklande och förare av moped klass II.

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Ajantasainen versio <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20010651.htm>

2 §

Cykelbana: En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II

Cykelfält: Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II

VVFS 2007:305 (Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar)

Alkuperäinen versio

http://www20.vv.se/vvfs/lagrum_dokument_historik.asp?dokumentbeteckning=2007:305 (tätä versiota tuskin päivitetään, koska nykyisin määräyksiä ei enää anna Vägverket, vaan Transportstyrelsen; muutokset löytynevät täältä, mutta eivät kovin helposti http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2010/?rulenummer=2010_172)

4 kap. Väjningspliktsmärken

Tillämpningsområden

Märke B3 övergångsställe

9 § Märke B3, övergångsställe, får på en väg där den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen endast sättas upp där trafiken regleras med flerfärgssignaler. Märket behöver inte sättas upp där övergångsstället är reglerat med trafiksignaler som kontinuerligt visar signalbild. Märket behöver inte heller sättas upp vid ett övergångsställe där det finns en trafiksignalanläggning som kan tändas av trafiken om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Trafikskadelag (1975:1410)

Ajantasainen versio <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19751410.htm>

(10 § Skadas förare eller passagerare i motordrivet fordon som är i trafik, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.)

11 § Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

12 § Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning som avses i 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt. Lag (2001:734).

Tanska

Tärkeimmät säännökset:

- [Færdselsloven](#)
- [Bekendtgørelse om vejafmærkning](#)
- [Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning](#)

Liikennemerkit on kuvattu "Bekendtgørelse om vejafmærkning":ssa. Tarkempia määryksiä mm. merkkien käytöstä on "Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning":ssa.

Suunnitteluohjeita:

- Forbudstavler (2007)
(<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2f&docId=vd-20101203132057234-full>)

Færdselsloven

Ajantasainen versio <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

§ 2. I denne lov forstås ved:

7. Knallert:

to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Anvendelsen af vejens forskellige baner

§ 14. Er der på vej anlagt særlige baner for forskellige færdselsarter, skal kørende benytte den bane, som er bestemt for færdsel med køretøj af den pågældende art.

Stk. 2. Lille knallert skal føres på cykelsti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Hastigheden skal på cykelsti afpasses således, at der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel på denne. Cyklist og fører af lille knallert må kun anvende cykelsti i højre side af vejen i færdselsretningen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Stk. 3. Cykel eller lille knallert må ikke føres på cykelsti, såfremt køretøjet på grund af dets bredde i belæst eller ubelæst stand kan være til væsentlig ulempe for andre kørende på cykelstien.

Stk. 4. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om cyklisters anvendelse af fortov og gangsti. Der skal i sådanne tilfælde være klar adskillelse mellem den del af fortovet eller gangstien, hvorpå cyklister må færdes, og den del, der er forbeholdt for gående.

Stk. 5. Hvor der findes et krybespor, skal dette anvendes af køretøjer, der fremføres med en lavere hastighed end den, som er angivet på færdselstavlen ved krybesporet. Andet køretøj må ikke føres i krybespor. Ved udkørsel fra krybespor skal den kørende sikre sig, at manøvren kan udføres uden fare eller unødigt ulempe for andre.

Vigepligt m.v.

§ 26. Kørende skal iagttage særlig forsigtighed ved vejkryds.

Stk. 2. Ved kørsel ind på eller over en vej har den kørende vigepligt for den kørende færdsel fra begge sider (ubetinget vigepligt), såfremt dette er tilkendegivet ved afmærkning i medfør af § 95.

Stk. 3. Ubetinget vigepligt gælder endvidere ved udkørsel fra parkeringsplads, ejendom eller grundstykke, tankstation eller andet lignende område uden for vej, fra sti, gågade, markvej eller lignende og ved enhver udkørsel fra vej, der sker over fortov, cykelsti eller rabat, som er hævet over kørebanen på den vej, der køres ind på. Cyklist eller knallertkører, som fra en cykelsti, der ikke er anlagt i forbindelse med en vej, kører ind på eller over en vej, samt cyklist eller knallertkører, der svinger fra en cykelsti ud på kørebanen, har ligeledes ubetinget vigepligt.

Stk. 4. Når kørende i andre tilfælde færdes på en sådan måde, at deres færdselsretninger skærer hinanden, har føreren af det køretøj, der har det andet køretøj på sin højre side, vigepligt (højrevigepligt), medmindre andet følger af § 18.

Stk. 5. Kørende, som har vigepligt, skal på tydelig måde ved i god tid at nedsætte hastigheden eller standse, tilkendegive, at de vil opfylde vigepligten. Kørslen må kun fortsættes, når det under hensyn til andre køretøjers placering på vejen, afstanden til dem og deres hastighed kan ske uden fare eller ulempe.

Stk. 6. Kørende må ikke svinge til venstre, før det kan ske uden ulempe for modkørende færdsel. Ved svingning til højre må den kørende ikke være til ulempe for cyklister og knallertkørere, der kører lige ud. Er der i forbindelse med vejen anlagt cykelsti, hvor færdsel i begge retninger er tilladt (dobbeltrettet cykelsti), må kørende ikke svinge til venstre, før det kan ske uden ulempe for cyklister og knallertkørere, der kører lige ud. Det samme gælder ved svingning til højre over for modkørende cyklister og knallertkørere. Tilsvarende regler gælder ved kørsel over eller bort fra kørebanen uden for vejkryds.

Stk. 7. Kørende, som nærmer sig eller kører ind i vejkryds, skal køre således, at der ikke opstår unødigt ulempe for færdslen på den krydsende vej, såfremt vedkommende tvinges til at standse i krydset. I kryds, hvor færdslen reguleres ved signalanlæg, må den kørende, selv om signalet viser grønt lys, ikke køre ind i krydset, hvis den pågældende på grund af færdselsforholdene på stedet må indse, at krydset ikke vil kunne forlades, inden signalet har skiftet til grønt lys for krydsende færdsel.

Kapitel 16

Erstatning og forsikring

Ansvarsgrundlaget m.v.

§ 101. Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

Stk. 2. Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 3. Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsættligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 102. Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Bekendtgørelse om vejafmærkning

Ajantasainen versio <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=139507>



U 5: Hovedtavlens angivelse eller signalets visning gælder ikke for den angivne færdselsart.



C 19 Indkørsel forbudt

Tavlen forbyder indkørsel med ethvert køretøj. Det kan angives med undertavle, at det også er forbudt at trække cykel og knallert på kørebanen.



C 22,1 Motorkøretøj, stor knallert, traktor og motorredskab forbudt

Det kan angives med undertavle, at kørsel med lille knallert også er forbudt.



D 11,2



D 11,1



D 11,3



D 11,4



D 11,6



D 11,8



D 11,7



D 11,5

D 11 Påbudt kørselsretning



D 21 Cykelsti

Tavlen angiver bane, som skal benyttes af cyklister og førere af lille knallert og kun må benyttes af disse, dog under hensyntagen til færdselslovens § 14, stk. 3. Banen kan dog benyttes af fodgængere, jf. færdselslovens § 10. Det kan angives med undertavle, at lille knallert skal føres på kørebanen.



UD 21,1 Dobbeltrettet cykeltrafik
Undertavlen angiver, at cykelstien har trafik i begge retninger.



UD 21,2 Dobbeltrettet cykeltrafik ophører
Undertavlen angiver, at cykelstien ikke længere har trafik i begge retninger.



D 26 Delt sti
Tavlen angiver sti med flere baner, der er adskilt ved afstrikning, rabat eller lignende. Hver bane skal benyttes af den færdselsart, der angives med symbol, og må kun benyttes af denne.



D 27 Fællessti
Tavlen angiver bane, som skal benyttes af flere færdselsarter og kun må benyttes af disse. Arterne angives ved symbol. Trafikanter på fællessti skal udvise gensidig hensynsfuldhed, jf. færdselslovens § 3, stk. 1.



E 19 Ensrettet færdsel

R. Pilafmærkning

§ 53. Der anvendes følgende pilafmærkning på kørebanen:



R 11 Vognbanepile
Rette eller bøjede pile i en vognbane foran eller i vejkryds. Pile foran kryds angiver, at kørende, der befinder sig i den pågældende vognbane ved indkørsel i krydset, skal køre i den viste retning. I kryds kan pile anvendes til at angive, hvorledes køretøjer mest hensigtsmæssigt kan placeres under svingning. På parkeringspladser kan vognbanepile anvendes til at vise, i hvilken retning trafikken skal køre.



R 13 Dobbelte vognbanepile
Pilene gælder for to på hinanden følgende kryds.



R 14 Vognbanepile med svingningsforbud
Pilene gælder for et kryds, der ligger efter en sidevej, hvortil svingning er forbudt.



R 15 Pile for vognbaneskift
Skrå pile, der er placeret i mellemrummene af punkteret linje. De angiver, at kørende snarest skal skifte til den vognbane, pilen peger mod. Hvis vognbanelinjen bibeholdes, skal den kørende, der skifter vognbane, sikre sig, at dette kan ske uden fare eller unødigt ulempe for andre, jf. færdselslovens § 18, stk. 2. Hvis vognbanelinjen ikke videreføres, skal de kørende vise gensidig hensyntagen, jf.

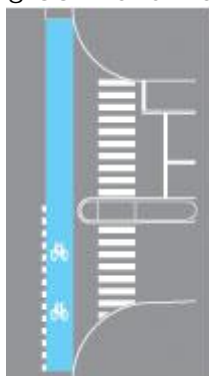
færdselslovens § 18, stk. 4.

Vedrørende R 11-15: Pile kan anvendes i forbindelse med symbol eller tekst, der angiver en færdselsart, jf. § 57. Pilene gælder i så fald kun for denne. Pile på kørebanen gælder ikke for cyklister og førere af lille knallert, medmindre dette er tilkendegivet ved cykelsymbol, jf. § 57, V 21 Cykelsymbol.

§ 54. Pile på cykelsti og lignende har tilsvarende betydning som angivet i § 53.

S. Tværafmærkning

§ 55. Der anvendes følgende tværafmærkning: [...]



S 21 Cykelfelt

Felt i kryds, der angiver, at cyklister og førere af lille knallert skal benytte den pågældende del af vejen. Feltet afmærkes med bred punkteret linje med lige lang streg og mellemrum eller med blå farve. V 21 Cykelsymbol skal altid afmærkes i feltet.

V. Tekst og symboler på kørebanen m.m.

§ 57. Udover hvad der følger af bestemmelser i de forudgående paragraffer, anvendes følgende afmærkning med tekst eller symbol på kørebanen m.m.: [...]

V 21 Cykelsymbol



Symbolet angiver, at cyklister og førere af lille knallert skal benytte den pågældende del af vejen. Cykelsymbol i en bane, der er afgrænset med den i § 51 nævnte Q 46 Ubrudt kantlinje, eller som er en del af en sti eller et fortov, angiver bane, som skal benyttes af cyklister og førere af lille knallert og kun må benyttes af disse, dog under hensyntagen til færdselslovens § 14, stk. 3. Fodgængeres adgang til at benytte cykelsti afgøres dog efter reglerne i færdselslovens § 10.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

Ajantasainen versio <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=139506>

S 17 Fodgængerfelt

§ 184. S 17 uden signalregulering må ikke etableres, hvor den tilladte hastighed er større end 60 km/h.

S 21 Cykelfelt

§ 185. S 21 må ikke etableres for cyklister og førere af lille knallert, som har ubetinget vigepligt eller højre vigepligt.

Stk. 2. Cykelfelt skal afmærkes med bred punkteret linje. Som minimum skal cykelfeltets venstre begrænsning afmærkes frem til adskillelsen mellem færdselsretningerne på den tværgående vej. Linjen kan dog udelades, hvis cykelfeltet afmærkes med blå farve, og feltet føres helt gennem krydset.

Stk. 3. V 21 Cykelsymbol skal altid afmærkes i feltet.

Stk. 4. Hvis belægningen på en sti bliver ført igennem et kryds, skal der afmærkes et cykelfelt med bred punkteret linje og cykelsymbol.

Norja

Tärkeimmät säännökset:

- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) (ei oikeastaan pyöräilyyn liittyviä asioita, ajantasainen versio <http://www.lovdato.no/cgi-wift/ldles?doc=/all/nl-19650618-004.html>)
- [Forskrift om kjørende og gående trafikk \(trafikkregler\)](#)
- [Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger \(skiltforskriften\)](#)

Liikennemerkit on kuvattu "Skiltforskriften":ssä.

Suunnitteluohjeita:

- Vegvesenin suunnitteluohjeet (käsikirjat) löytyvät kaikki täältä: <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>
 - Tien- ja kadunsuunnittelu: Håndbok 017 Veg- og gateutforming (vuodelta 2008)
 - Pyöräkatu: B.2.6.2 Sykkelgate (s. 45)
 - Tiemerkinnät: Håndbok 049 Vegoppmerking (vuodelta 2001, 6 osaa)
 - Pyöräteillä käytettävät merkinnät ainakin s. 64
 - Liikennemerkit: Håndbok 050 Trafikkskilt (vuodelta 2012)
 - Pyöräily: Håndbok 233 Sykkelhåndboka (vuodelta 2003, ollaan uudistamassa)
 - Pyöräkatu: B.2.1.4. (s. 35)
 - Suojatiet: Håndbok 270 Gangfeltkriterier (vuodelta 2007)

[Forskrift om kjørende og gående trafikk \(trafikkregler\) FOR-1986-03-21-747](#)
Ajantasainen versio <http://www.lovdato.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19860321-0747.html>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

§ 1. Definisjoner

e) *Skulder*: Den del av vegen som ligger utenfor kantlinjen.

f) *Gangveg og sykkelveg*: Veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Vegen er skilt fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte.

g) *Sykkelfelt*: Kjørefelt som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende.

h) *Fortau*: Anlegg for gående som er skilt fra kjørebane med kantstein.

§ 4. Bruk av kjørebane

1. Kjørende skal bruke kjørebane. Det er forbudt å kjøre på fortau eller gangveg.

Andre kjørende enn syklende må ikke bruke sykkelveg eller sykkelfelt. Syklende må bare bruke sykkelfelt på høyre side av vegen.

§ 5. Kjøretøys plass på vegen

1. Så langt forholdene tillater det skal kjøretøy føres på høyre side av vegen. På kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen skal høyre felt nyttes når ikke trafikkreglene påbyr eller tillater bruk av felt til venstre.

Kjøretøy må holdes godt innenfor kjørefeltet.

Sykkel eller annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kan kjøres på vegens høyre skulder.

§ 6. Svinging

1. På kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen skal kjørende i god tid kjøre inn i feltet lengst til høyre ved svinging til høyre. Ved svinging til venstre skal kjørende i god tid kjøre inn i feltet lengst til venstre.

2. Ved sving til høyre skal det kjøres så nær høyre kant av kjørebanelen som mulig.

På tovegs kjørebane skal det ved sving til venstre kjøres så nær midten av kjørebanelen som mulig.

§ 7. Vikeplikt

1. Trafikant som det skal vikes for, må ikke hindres eller forstyrres. Den som har vikeplikt, skal tydelig vise dette ved i god tid å sette ned farten eller stanse.

2. Kjørende har vikeplikt for kjøretøy som kommer fra høyre. Det samme gjelder når kjørende som vil svinge til venstre, vil få kjøretøy på sin høyre side.

3. Kjørende som vil svinge, har vikeplikt for gående eller syklende der det skal kjøres inn.

4. Kjørende som kommer fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller liknende område har vikeplikt for annen trafikant. Det samme gjelder den som kommer fra gårdsveg eller annen veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, eller som svinger inn på kjørebanelen fra vegens skulder.

Kjørende som vil inn på eller krysse veg fra sykkelveg, gangveg, eller fortau, har vikeplikt for trafikant på vegen.

5. På veg med fartsgrense 60 km i timen eller lavere har kjørende vikeplikt for buss når føreren gir tegn om at bussen skal forlate holdeplass. Bussføreren skal unngå fare.

6. Om nødvendig skal kjørende som møtes, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse. Er en del av vegen sperret, har den vikeplikt som har sperringen på sin side.

§ 18. Særlige bestemmelser for syklende

1. Syklende kan kjøre forbi til høyre for annet kjøretøy enn sykkel.

2. Syklende som vil svinge til venstre, kan fortsette å holde til høyre på vegen og svinge der det er hensiktsmessig. Syklende har da vikeplikt for annen trafikant. Slik svinging kan gjøres uten hensyn til hva som er angitt om valg av kjørefelt ved offentlig trafikkskilt eller ved oppmerking på veg, når det ikke spesielt retter seg mot syklende.

3. Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

4. Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.

Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Ajantasainen versio <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20051007-1219.html>

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

Kapittel 6. Opplysningskilt

§ 12. De enkelte opplysningskilt



520 Sykkelveg

Skiltet angir veg som er anlagt for syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglernes bestemmelser om bruk av slik veg gjelder.

520



521.1 Sykkelfelt – sideplassert

Skiltet angir at kjørebanelen har eget kjørefelt for syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglernes bestemmelser om bruk av sykkelfelt gjelder.

521.1



521.2 Sykkelfelt - Midtstilt

Skiltet angir at kjørebanelen har eget kjørefelt for syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglernes bestemmelser om bruk av sykkelfelt gjelder.

521.2



522 Gang- og sykkelveg

Skiltet angir veg som er anlagt for gående og syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglernes bestemmelser om bruk av slik veg gjelder.

522

Kapittel 11. Vegoppmerkning

§ 21. Almennelige bestemmelser

3. Vegoppmerking som skiller mellom motgående kjøreretninger eller som tydeliggjør kjøreretninger, er gul. Annen oppmerking, og oppmerking for sykkelfelt som tillater syklende å kjøre mot envegsreguleringen i vegen, er hvit.

§ 22. De enkelte linjer og symboler



1008 Skillelinje

Linjen skiller mellom vanlig kjørefelt og fartsendringfelt, kollektivfelt, sambruksfelt, sykkelfelt eller annet kjørefelt for spesiell bruk.



1024 Gangfelt

Oppmerkingen angir at trafikkreglernes bestemmelser om gangfelt gjelder selv om skilt 516 « Gangfelt » ikke er oppsatt.



1026 Sykkelkryssing

Oppmerkingen angir kryssingssted for syklende.



1039 Sykkelsymbol

Sykkelsymbol skal anvendes for å markere sykkelfelt og angir da at trafikkreglernes bestemmelser om sykkelfelt gjelder.

Kapittel 15. Særlige bestemmelser

§ 35. Tekniske bestemmelser (normaler) m.m.

Nærmere tekniske bestemmelser og retningslinjer (normaler) for anvendelse, utforming, størrelse og plassering av offentlige trafikkskilt, trafikksignaler og vegoppmerking, gis av Vegdirektoratet. Slike bestemmelser anses ikke som forskrift etter forvaltningsloven. Bestemmelsene er bindende for vedtaksmyndighetene.

Saksa

Tärkeimmät säännökset:

- [Straßenverkehrs-Ordnung \(StVO\)](#)
- [Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung \(VwV-StVO\)](#)

Liikennemerkit on kuvattu StVO:n liitteissä (Anlage 1-4). Lisäksi StVO:n § 39:ssä kohdassa (9) määrätään, että myös ministeriön julkaisemassa Verkehrszeichenkatalogissa mainittuja variantteja voidaan käyttää. Tarkentavia ohjeita liikennemerkkien käytöstä on VwV-StVO:ssa.

Suunnitteluohjeet lienevät pääosin maksullisia. Täällä on kuitenkin joitakin kuvia ja ohjeita vuodelta 2011: http://www.kompetenzzentrum-radverkehr.de/fileadmin/redakteure/pdf/LGB-ERA_2011.pdf, ja jotain esimerkkejä löytyy myös täältä: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle/#infrastructure>

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (2013; tullut voimaan 1.4.2013)

Ajantasainen versio http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo_2013/gesamt.pdf

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

§ 8. Vorfahrt

(1) An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Das gilt nicht,

1. wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen 205, 206, 301, 306) oder

2. für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.

(1a) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) angeordnet, hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig.

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(2) Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen.

(3) Wer abbiegen will, muss entgegen kommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.

(4) Wer nach links abbiegen will, muss entgegen kommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollen, durchfahren lassen. Einander entgegen kommende Fahrzeuge, die jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voreinander abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.

§ 39 Verkehrszeichen

(1) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

(2) Regelungen durch Verkehrszeichen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor. Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen. Als Schilder stehen sie regelmäßig rechts. Gelten sie nur für einzelne markierte Fahrstreifen, sind sie in der Regel über diesen angebracht.

(3) Auch Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen. Zusatzzeichen zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Sinnbilder, Zeichnungen oder Aufschriften, soweit nichts anderes bestimmt ist. Sie sind unmittelbar, in der Regel unter dem Verkehrszeichen, auf das sie sich beziehen, angebracht.

(4) Verkehrszeichen können auf einer weißen Trägertafel angebracht sein. Abweichend von den abgebildeten Verkehrszeichen können in Wechselverkehrszeichen die weißen Flächen schwarz und die schwarzen Sinnbilder und der schwarze Rand weiß sein, wenn diese Zeichen nur durch Leuchten erzeugt werden.

(5) Auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen sind Verkehrszeichen. Sie sind grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb; dann heben sie die weißen Markierungen auf. Gelbe Markierungen können auch in Form von Markierungsknopfreihen, Markierungsleuchtknopfreihen oder als Leitschwellen oder Leitborde ausgeführt sein. Leuchtknopfreihen gelten nur, wenn sie eingeschaltet sind.

Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreihen ersetzt werden. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen.

(6) Verkehrszeichen können an einem Fahrzeug angebracht sein. Sie gelten auch während das Fahrzeug sich bewegt. Sie gehen den Anordnungen der ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.

[...]

(9) Die in den Anlagen 1 bis 4 abgebildeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können auch mit den im Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten angeordnet sein. Der Verkehrszeichenkatalog wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Anlage 2

16, Zeichen 237, Radweg



Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

19, Zeichen 240, Gemeinsamer Geh- und Radweg



Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.
4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

Erläuterung:

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).

20, Zeichen 241, Getrennter Rad- und Gehweg



Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radwegs befahren.
4. Die andere Verkehrsart muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss anderer Fahrzeugverkehr die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
5. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.

Erläuterung:

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).

23, Zeichen 244.1, Beginn einer Fahrradstrasse



Ge- oder Verbot

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

24, Zeichen 244.2, Ende einer Fahrradstrasse



Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

Zu Absatz 2

3 I. Als Radverkehrsführung über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen markierte Radwegefurten. Radverkehrsführungen können ferner das Linksabbiegen für den Radverkehr erleichtern. Das Linksabbiegen im Kreuzungsbereich kann durch Abbiegestreifen für den Radverkehr, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen gesichert werden. Das Linksabbiegen durch Queren hinter einer Kreuzung/Einmündung kann durch Markierung von Aufstellbereichen am Fahrbahnrand bzw. im Seitenraum gesichert werden.

4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.

5 III. Eigene Abbiegestreifen für den Radverkehr können neben dem Abbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr mit Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) markiert werden. Dies kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn zum Einordnen

1. an Kreuzungen und Einmündungen von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen nur ein Fahrstreifen zu überqueren ist,
2. an Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage nicht mehr als zwei Fahrstreifen zu überqueren sind oder
3. Radfahrschleusen vorhanden sind.

6 IV. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn durch eine zusätzliche vorgelagerte Haltlinie (Zeichen 294) mit räumlichem und verkehrlichem Bezug zur Lichtzeichenanlage das Haltgebot angeordnet wird.

7 V. Bei Radfahrschleusen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass dem Hauptlichtzeichen in ausreichendem Abstand vorher ein weiteres Lichtzeichen vorgeschaltet wird.

Zu Absatz 3

8 I. Der Radverkehr fährt nicht mehr neben der Fahrbahn, wenn ein Radweg erheblich (ca. 5 m) von der Straße abgesetzt ist. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, so ist die Vorfahrt durch Verkehrszeichen zu regeln.

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße

1 I. Das Zeichen 220 ist stets längs der Straße anzubringen. Es darf weder am Beginn der Einbahnstraße noch an einer Kreuzung oder Einmündung in ihrem Verlauf fehlen. Am Beginn der Einbahnstraße und an jeder Kreuzung ist das Zeichen dergestalt anzubringen, dass es aus beiden Richtungen wahrgenommen werden kann.

2 II. Bei Einmündungen (auch bei Ausfahrten aus größeren Parkplätzen) empfiehlt sich die Anbringung des Zeichens 220 gegenüber der einmündenden Straße, bei Kreuzungen

hinter diesen. In diesem Fall soll das Zeichen in möglichst geringer Entfernung von der kreuzenden Straße angebracht werden, damit es vom kreuzenden Verkehr leicht erkannt werden kann.

3 III. Geht im Verlauf eines Straßenzuges eine Einbahnstraße in eine Straße mit Gegenverkehr über, s. zu Zeichen 125.

4 IV.

1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,

6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 102210 (Sinnbild eines Fahrrades und „frei“) anzubringen. Vgl. zu Zeichen 267.

Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

1 I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Itävalta

Tärkeimmät säännökset:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Liikennemerkit on kuvattu StVO:ssa (§§ 50-53). Lisäkilvistä on mainita 54 §:ssä.

Suunnitteluohjeita:

- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS, RVS 03.02.13 Bicycle Traffic, www.fsv.at; ainakin osin maksullisia, ei käyty tässä työssä tarkemmin läpi

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Ajantasainen versio

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (1.4.2013 voimaan tulleet muutokset näkyvät)

Alle on poimittu selvityksessä mainittuja tai muuten pyöräilyä koskevia osia.

§ 9. Verhalten bei Bodenmarkierungen.

(1) Sperrlinien (§ 55 Abs. 2) dürfen nicht überfahren, Sperrflächen (§ 55 Abs. 4) nicht befahren werden. Befinden sich eine Sperrlinie und eine Leitlinie nebeneinander, so hat der Lenker eines Fahrzeuges die Sperrlinie dann zu beachten, wenn sie dem von ihm benutzten Fahrstreifen näher liegt.

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, hat einem Fußgänger der Rollschuhfahrer, der sich auf einem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benutzen will, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines solchen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß er das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten. In gleicher Weise hat sich der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, vor einer Radfahrerüberfahrt zu verhalten, um einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet oder diese erkennbar benutzen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

[...]

(6) Sind auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt Richtungspfeile angebracht, so haben die Lenker ihre Fahrzeuge je nach der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen. Die Lenker von Fahrzeugen müssen jedoch auch dann im Sinne der Richtungspfeile weiterfahren, wenn sie sich nicht der beabsichtigten Weiterfahrt entsprechend eingeordnet haben. Radfahrer und Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs können durch Hinweiszeichen von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen befreit werden; sie haben sich entsprechend den Hinweiszeichen zu verhalten.

§ 12. Einordnen.

(1) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges nach links einzubiegen, so hat er das Fahrzeug, nachdem er sich davon überzeugt hat, daß niemand zum Überholen angesetzt hat, auf den der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, auf Einbahnstraßen jedoch auf den linken Fahrstreifen der Fahrbahn zu lenken. Radfahrer können durch Hinweiszeichen von dieser Einordnungsverpflichtung befreit werden; sie haben sich entsprechend den Hinweiszeichen zu verhalten.

(2) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges nach rechts einzubiegen, so hat er das Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung zu lenken.

(3) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges geradeaus zu fahren, so darf er hiezu jeden Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung benutzen.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 gelten nur insoweit, als es die Fahrbahnbreite zuläßt, die für das Verhalten gegenüber Schienenfahrzeugen getroffenen Bestimmungen (§

28 Abs. 2) nicht entgegenstehen und sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 6) nichts anderes ergibt.

(5) Müssen Fahrzeuge vor Kreuzungen, Straßenengen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen angehalten werden, so dürfen die Lenker einspuriger, später ankommender Fahrzeuge nur dann neben oder zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen vorfahren, um sich mit ihren Fahrzeugen weiter vorne aufzustellen, wenn für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden ist und die Lenker von Fahrzeugen, die ihre Absicht zum Einbiegen angezeigt haben, dadurch beim Einbiegen nicht behindert werden.

§ 13. Einbiegen, Einfahren und Ausfahren.

(1) Nach rechts ist in kurzem, nach links in weitem Bogen einzubiegen.

(2) Auf Kreuzungen ist beim Linkseinbiegen nach dem Einordnen (§ 12) bis unmittelbar vor die Kreuzungsmittelpunkt vorzufahren; sobald es der Gegenverkehr zuläßt, ist einzubiegen, wobei am Kreuzungsmittelpunkt links vorbeizufahren ist, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder aus Hilfszeichen (§ 41) nichts anderes ergibt.

(2a) Auf Kreuzungen mehrstreifiger Fahrbahnen ist der Fahrstreifen, der vor dem Einbiegen befahren wurde, auch beim Einbiegen zu benützen. Der Lenker eines Fahrzeuges darf den Fahrstreifen wechseln, wenn er sich überzeugt hat, daß dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist.

(3) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat sich der Lenker beim Einfahren in Häuser oder Grundstücke und beim Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken von einer geeigneten Person einweisen zu lassen.

(4) Beim Einbiegen in eine Fahrbahn hat der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, einem Fußgänger, der die Fahrbahn bereits betreten hat, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren dieser Fahrbahn zu ermöglichen.

§ 19. Vorrang.

(1) Fahrzeuge, die von rechts kommen, haben, sofern die folgenden Absätze nichts anderes bestimmen, den Vorrang; Schienenfahrzeuge jedoch auch dann, wenn sie von links kommen.

(2) Einsatzfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z 25) haben immer den Vorrang.

(3) Fahrzeuge, die auf einer Vorrangstraße fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen auf kreuzenden oder einmündenden Straßen.

(4) Ist vor einer Kreuzung das Vorschriftszeichen "Vorrang geben" oder "Halt" angebracht, so haben sowohl die von rechts als auch die von links kommenden Fahrzeuge den Vorrang. Ist jedoch auf einer Zusatztafel ein besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang dargestellt, so haben die Fahrzeuge, die auf dem dargestellten Straßenzug kommen, den Vorrang, unabhängig davon, ob sie dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen; ansonsten gilt Abs. 1. Beim Vorschriftszeichen "Halt" ist überdies anzuhalten.

(5) Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, haben, sofern sich aus Abs. 4 nichts anderes ergibt, den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen.

(6) Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.

(6a) Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.

(6b) Fahrzeuge, die auf Nebenfahrbahnen fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.

(7) Wer keinen Vorrang hat (der Wartepflichtige), darf durch Kreuzen, Einbiegen oder Einordnen die Lenker von Fahrzeugen mit Vorrang (die Vorrangberechtigten) weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen.

(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf seinen Vorrang verzichten, wobei ein solcher Verzicht dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen ist. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges, ausgenommen eines Schienenfahrzeuges in Haltestellen, aus welchem Grund immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes, gilt als Verzicht auf den Vorrang. Der Wartepflichtige darf nicht annehmen, daß ein Vorrangberechtigter auf seinen Vorrang verzichten werde, und er darf insbesondere auch nicht annehmen, daß bei Vorrangverzicht eines Vorrangberechtigten ein anderer Vorrangberechtigter gleichfalls auf seinen Vorrang verzichten werde, es sei denn, dem Wartepflichtigen ist der Vorrangverzicht von Vorrangberechtigten zweifelsfrei erkennbar.

§ 52. Die Vorschriftszeichen

Die Vorschriftszeichen sind

- a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,
- b) Gebotszeichen oder
- c) Vorrangzeichen.

16. „RADWEG“



Dieses Zeichen zeigt an, dass Lenker von einspurigen Fahrrädern nur den Radweg benützen dürfen.

17a. „GEH- UND RADWEG“



a)



b)

Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, und zwar ein Zeichen nach a) einen für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).

§ 53. Die Hinweiszeichen

26. „FAHRRADSTRASSE“



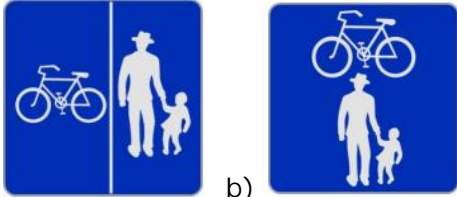
Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Fahrradstraße an und bedeutet, dass hier die besonderen Bestimmungen des § 67 gelten.

27. ‚RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘



Dieses Zeichen zeigt einen Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss.

28. ‚GEH- UND RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘



a) Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss, und zwar ein Zeichen nach a) einen für die gemeinsame Benützung durch Fußgänger und Radfahrer bestimmten Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).

29. ‚ENDE EINER FAHRRADSTRASSE, EINES RADWEGS ODER GEH- UND RADWEGS OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘

Ein roter Querbalken von links unten nach rechts oben in den Zeichen nach Z 26, 27 und 28 zeigt das Ende der jeweiligen Fahrradstraße oder Radfahranlage an.

§ 67. Fahrradstraße

(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.

(2) Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

(4) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Fahrradstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. Z 26 und 27) anzubringen sind.“

Straßenverkehrsordnung 1960, Änderung (425/ME)

§ 68. Verhalten der Radfahrer.

(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden;

mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.

(1a) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde bestimmen, dass abweichend von Abs. 1 von Radfahrern mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger ein Radweg oder ein Geh- und Radweg benützt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.

(2) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen, in Begegnungszonen sowie – auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr – bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.

(3) Es ist verboten,

a) auf einem Fahrrad freihändig zu fahren oder die Füße während der Fahrt von den Treteinrichtungen zu entfernen,

b) sich mit einem Fahrrad an ein anderes Fahrzeug anzuhängen, um sich ziehen zu lassen, c) Fahrräder in einer nicht verkehrsgemäßen Art zu gebrauchen, zum Beispiel Karussellfahren, Wettfahren und dgl.,

d) beim Radfahren andere Fahrzeuge oder Kleinfahrzeuge mitzuführen,

e) während des Radfahrens ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung zu telefonieren; hinsichtlich der Anforderungen für Freisprecheinrichtungen gilt § 102 Abs. 3 KFG 1967.

(3a) Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.

(4) Fahrräder sind so aufzustellen, daß sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können. Ist ein Gehsteig mehr als 2,5 m breit, so dürfen Fahrräder auch auf dem Gehsteig abgestellt werden; dies gilt nicht im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel, außer wenn dort Fahrradständer aufgestellt sind. Auf einem Gehsteig sind Fahrräder platzsparend so aufzustellen, daß Fußgänger nicht behindert und Sachen nicht beschädigt werden.

(5) Gegenstände, die am Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung hindern oder die freie Sicht oder die Bewegungsfreiheit des Radfahrers beeinträchtigen oder Personen gefährden oder Sachen beschädigen können, wie zum Beispiel ungeschützte Sägen oder Sensen, geöffnete Schirme und dgl., dürfen am Fahrrad nicht mitgeführt werden.

(6) Kinder unter 12 Jahren müssen beim Rad fahren, beim Transport in einem Fahrradanhänger und wenn sie auf einem Fahrrad mitgeführt werden, einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebrauchen. Dies gilt nicht, wenn der Gebrauch des Helms wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist. Wer ein Kind beim Rad fahren beaufsichtigt, auf einem Fahrrad mitführt oder in einem Fahrradanhänger transportiert, muss dafür sorgen, dass das Kind den Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht. Im Falle eines Verkehrsunfalls begründet das Nichttragen des Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, JGS Nr. 946/1811, an den Folgen des Unfalls.

Hollanti

Tärkeimmät säännökset

- [Wegenverkeerswet \(WVW\)](#)
- [Reglement verkeersregels en verkeerstekens \(RVV\)](#)
- Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826> (alempi taso)
- Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (UVS BABW) [BABW:n soveltaminen] <http://wetten.overheid.nl/BWBR0009104> (alempi taso)

Yleistietoa säädöksistä http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/t63_p0_m7_i3367.htm.

Liikennemerkkit on kuvattu RVV:ssä. Lisätietoa liikennemerkkeistä löytyy ainakin täältä: http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/t63_p0_m7_i3365.htm, ja toisaalta täällä (http://kennisnet.crow.nl/verkeerstekens/t63_p0_m7_i3362.htm) on kuvattu myös käytössä olevia liikennemerkkejä, joita ei ole mainittu RVV:ssä. RVV:ssä mainitsemattomat liikennemerkkit ovat kuitenkin enimmäkseen informatiivisia.

Suunnitteluohje, jota työssä on käytetty lähteenä:

- Desing manual for bicycle traffic. CROW-record 25. Ede, CROW, 2007 (englanninkielinen versio, alkuperäinen hollanninkielinen versio 2006). Ostettavissa <http://www.crow.nl/nl/Publicaties/publicatiedetail?code=REC25>

Wegenverkeerswet 1994

- Ajantasainen versio <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622>
- Toinen versio (koko teksti), jossa kerrotaan viimeinen muutospäivä ja seuraava tulossa oleva muutospäivä http://st-ab.nl/wetten/0352_Wegenverkeerswet_1994_Wvw_1994.htm
- Ao. artikkel 185 on se, johon viitataan "strict liabilitynä" (siviilioikeuden puolella)

Artikel 185

1. Indien een motorrijtuig waarmee op de weg wordt gereden, betrokken is bij een verkeersongeval waardoor schade wordt toegebracht aan, niet door dat motorrijtuig vervoerde, personen of zaken, is de eigenaar van het motorrijtuig of - indien er een houder van het motorrijtuig is - de houder verplicht om die schade te vergoeden, tenzij aanneemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht, daaronder begrepen het geval dat het is veroorzaakt door iemand, voor wie onderscheidenlijk de eigenaar of de houder niet aansprakelijk is.
2. De eigenaar of houder die het motorrijtuig niet zelf bestuurt, is aansprakelijk voor de gedragingen van degene door wie hij dat motorrijtuig doet of laat rijden.
3. Het eerste en het tweede lid vinden geen toepassing ten aanzien van schade, door een motorrijtuig toegebracht aan loslopende dieren, aan een ander motorrijtuig in beweging of aan personen en zaken die daarmee worden vervoerd.
4. Dit artikel laat onverkort de uit andere wettelijke bepalingen voortvloeiende aansprakelijkheid.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

- Ajantasainen versio <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825>
- Englanninkielinen esite vuodelta 2009 (ei välttämättä ajan tasalla kaikin osin, mutta muuten hyödyllinen) <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2009/08/01/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands-2009.html>

Artikel 15

1. Op kruispunten verlenen bestuurders voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders.
2. Op deze regel gelden de volgende uitzonderingen:
 - a. bestuurders op een onverharde weg verlenen voorrang aan bestuurders op een verharde weg;
 - b. bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram.

Artikel 17

1. Bestuurders die willen afslaan, mogen voorsorteren door:
 - a. indien zij naar rechts willen afslaan tijdig zoveel mogelijk aan de rechterzijde te gaan rijden;
 - b. indien zij naar links willen afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de weg af te slaan of bij rijbanen bestemd voor bestuurders in één richting daarop zoveel mogelijk links te houden.
2. Bestuurders moeten alvorens af te slaan een teken met hun richtingaanwijzer of met hun arm geven.

Artikel 18

1. Bestuurders die afslaan, moeten het verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt of dat op dezelfde weg zich naast dan wel links of rechts dicht achter hen bevindt, voor laten gaan.
2. Bestuurders die naar links afslaan, moeten tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan voor laten gaan.
3. In afwijking van het eerste lid moeten bestuurders die zich dicht achter een bestuurder bevinden die links of rechts is voorgesorteerd of die op de uiterste rechter- of linkerrijstrook van zijn weggedeelte rijdt en die te kennen heeft gegeven dat hij wil afslaan, die bestuurder voor laten gaan.
4. Het eerste tot en met derde lid gelden niet voor bestuurders van een tram.

Artikel 19

De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.

Artikel 20

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- a. voor motorvoertuigen 50 km per uur;
- b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 1. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
 2. op de rijbaan 45 km per uur;
- c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Artikel 21

Buiten de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

- a. voor motorvoertuigen op autosnelwegen 130 km per uur, op autowegen 100 km per uur en op andere wegen 80 km per uur;
- b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
 1. op het fietspad of het fiets/bromfietspad 40 km per uur;
 2. op de rijbaan 45 km per uur;
- c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Bijlage 1 Verkeersborden



G11. Verplicht fietspad



G12. Einde verplicht fietspad



G12a. Fiets/bromfietspad



G12b. Einde fiets/bromfietspad



G13. Onverplicht fietspad



G14. Einde onverplicht fietspad

Belgia

Tieliikennelainsäädäntöä löytyy ainakin täältä: <http://wegcode.be/wetteksten>

Vastasuuntaan pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla

- Suunnitteluohje vastasuuntaan pyöräilystä yksisuuntaisilla kaduilla: Marquage et signalisation dans les contresens - Recommandations pour l'aménagement des sens uniques limités en Région Wallonne (Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) yms.)
http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/DIRS/Marg_contresens_cyc.pdf
- Perusteluja vastasuuntaan pyöräilemisen sallimisele löytyy esimerkiksi täältä: <http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/circulaires/cm-301098/1166-circulaire-v15-1166> (30 OCTOBRE 1998. - Circulaire ministérielle relative à l'application du sens unique limité.)

Tässä työssä on käytetty lähteenä lainsäädännön osalta:

Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende: Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (B.S. 9-12-1975), <http://wegcode.be/pdf/wegcode/01-12-1975.pdf> (tarkasteluhetkellä 16.5.2012 päivitetty versio)

Artikel 2 (muutos 10.1.2012 <http://wegcode.be/pdf/wijzigingen/KB011275/030212.pdf>)

« 2.61. « fietsstraat » : een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde aanduidt. ».

Artikel 22 (muutos 10.1.2012

<http://wegcode.be/pdf/wijzigingen/KB011275/030212.pdf>)

« Art. 22novies. Verkeer in fietsstraten.

In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur. ».

Artikel 68. - Verbodsborden.

68.4.1°. Een onderbord van het model M.2. bedoeld in artikel 65.2 moet het verkeersbord C1 aanvullen wanneer het verbod niet geldt voor de fietsers.

Indien het verbod evenmin geldt voor de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, wordt dit verkeersbord aangevuld met een onderbord van het model M.3. bedoeld in artikel 65.2.

68.4.2°. Een onderbord van het model M.2. bedoeld in artikel 65.2 moet de verkeersborden C3 en C31 aanvullen wanneer het verbod niet geldt voor de fietsers.

Indien het verbod evenmin geldt voor de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, worden die verkeersborden aangevuld met een onderbord van het model M.3. bedoeld in artikel 65.2. De letter "A" wordt weggelaten op het onderbord indien het verbod evenmin geldt voor de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B.

Artikel 71. - Aanwijzingsborden.

71.2. (Lisäys 4.12.2012 <http://wegcode.be/pdf/wijzigingen/KB011275/171212.pdf>)
[Lisätty pyöräkadun merkit F111 ja F113]

F111



Begin van een fietsstraat.

De vermelding "Fietsstraat" op het verkeersbord is facultatief.

F113



Einde van een fietsstraat.

De vermelding "Fietsstraat" op het verkeersbord is facultatief.

71.3. Een onderbord van het model M.4. bedoeld in artikel 65.2 moet het verkeersbord F19 aanvullen indien de fietsers in de twee richtingen mogen rijden.



F19

Indien de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A eveneens in de twee richtingen mogen rijden, wordt dit verkeersbord aangevuld met een onderbord van het model M.5. bedoeld in artikel 65.2.

Deze onderborden wijzigen de draagwijdte van het verkeersbord niet.

Lähdeluettelo

¹ Ks. Suomen osalta esim. Tilastokeskus & Liikenneturva: Tieliikenneonnettomuudet 2011 http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2011.pdf (Tilaston peittävyys).

Tilanne on sama myös muualla Euroopassa, ks. esim. Euroopan komissio: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/crash_characteristics_where_and_how/data_considerations.htm

² Cyklingsutredningen: Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, SOU 2012: 70, saatavilla online (haettu 8.4.2013), <http://www.regeringen.se/sb/d/15702/a/202566>

- Kaksisuuntaista pyöräilyä yksisuuntaisella kadulla on käsitelty useissa kohdissa, mm. osa 1, s. 473->, yhteenveto s. 24

³ DaCoTa (2013) Traffic Safety Basic Facts - Cyclists. Saatavilla online, haettu 4.4.2013, http://safetyknowsys.swov.nl/Statistics/Basic%20fact%20sheets/2012/BFS2012_DaCoTA_SWOV_Cyclists.pdf

Lisätiedot DaCoTa-projektista <http://www.dacota-project.eu/>

⁴ Onnettomuuksien määrät lähteestä 3, paitsi Norjan osalta Statistic sentralbyrå: Veitrafikkulykker med personskade, endelige årstall; saatavilla online (haettu 4.4.2013), <http://www.ssb.no/a/kortnavn/vtuaar/tab-2012-06-01-15.html>

Väkiluvut 2008: Eurostat, saatavilla online (haettu 4.4.2013), <http://www.ssb.no/a/kortnavn/vtuaar/tab-2012-06-01-15.html>

⁵ Kuolleiden pyöräilijöiden määrät suhteessa pyöräilysuoritteeseen:

- Suomen osalta Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–11

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/julkaisut>

- Muiden maiden osalta tiedot European Transport Safety Council (2012): Pedalling towards Safety. Saatavilla online, haettu 12.4.2013,

http://www.etsc.eu/documents/BIKE_PAL_Safety_Ranking.pdf

- Muita lähteitä, joissa on laskettu kuolleiden pyöräilijöiden määriä suhteessa pyöräilyihin kilometreihin (tulokset ovat hieman erilaisia lähteestä ja laskutavasta riippuen, koska pyöräilysuoritteiden mittaustavat eivät aina ole yhteismitallisia), esim.

- CTC: Safety in Numbers

http://archive.ctc.org.uk/resources/Campaigns/CTC_Safety_in_Numbers.pdf

- Fietsberaad: Cycling in the Netherlands

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en&repository=Cycling+in+the+Netherlands>

⁶ Henkilöliikennetutkimukset: (saatavilla online, haettu 5.4.2013)

- Suomi: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–11,

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/julkaisut> ja faktakortti kävelystä ja pyöräilystä

http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/verkkopalvelut/henkiloliikennetutkimus/tuloksia_taulukkoina/faktakortit/F2_kavely_pyoraily.pdf

- Ruotsi: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA): Den nationella resvaneundersökningen 2005-05, <http://www.trafa.se/Statistik/Resvanor/>, raportti

http://trafa.se/PageDocuments/ss_2007_19_1.pdf

- Norja: Transportøkonomisk institutt (TOI): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 <https://www.toi.no/article20130-1131.html>, Nøkkelrapport

<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2011/1130-2011/1130-2011-el.pdf>

-
- Saksa: Mobilität in Deutschland 2008, raportti http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_1.pdf
 - Itävalta: Koko maan osalta löytyy vain melko vanhaa tietoa, ja uudempaa tietoa löytyy osavaltioittain. Tietoa on koottuna julkaisuun Verkehr in Zahlen 2011 (kulkutapaosuudet Kapitel 6, jossa olevan taulukon perusteella on päädytty koko maan osalta tehtyyn arviointiin taulukossa): <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/viz11/index.html>
 - Hollanti: Fietsberaad factsheet 1 - Importance of cycling in the Netherlands (2009) (tiedot henkilöliikennetutkimuksesta Mobiliteitsonderzoek Nederlands (MON) 2007), <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=Fietsberaad+fact+sheet+1+-+Importance+of+cycling+in+the+Netherlands>
- ⁷ Kjersti Bakken, Vegdirektoratet, sähköposti 15.4.2013 ja Morten I Kerr, Syklistenes Landsforening (Norjan pyöräliitto), s-posti 12.4.2013
- ⁸ Roland Huhn, ADFC, Legal Officer, sähköposti 4.4.2013 (ADFC = Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)
- ⁹ Trafikverket 2012:199: Vägars och gatirs utformning - begrepp och grunfvärden http://www.trafikverket.se/PageFiles/20604/hela_begrepp_o_grundvarden_rev.pdf
- ¹⁰ Jens-Erik Larsen, Foreningen Frie Fugle, sähköposti 16.4.2013
- ¹¹ Vegdirektoratet (2004) Kriterier for regulering av sykling mot kjøreretning i envegsregulerte gater, saatavilla online (haettu 10.4.2013), <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Vegnormaler/Nyheter/Kriterier+for+regulering+av+sykling+mot+kj%C3%B8reretning+i+envegsregulerte+gater.80603.cms>
- ¹² Bjørnskau, Fyhri, Sørensen (2012): Sykling mot enveiskjøring - Effekter av å tillate toveis sykling i enveisregulerte gater i Oslo. TØI rapport 1237/2012. Saatavilla online, (haettu 16.4.2013), <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2012/1237-2012/1237-2012-elektronisk.pdf>
- ¹³ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): Gegen den Strom: Einbahnstraßen, <http://www.adfc.de/verkehr--recht/gut-zu-wissen/unterwegs-mit-dem-rad/einbahnstrassen>, haettu 11.4.2013
- ¹⁴ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): StVO-Novelle 1997 - mehr Rechte für Radler, <http://www.adfc.de/verkehr--recht/gut-zu-wissen/unterwegs-mit-dem-rad/stvo-novelle-1997---mehr-rechte-fuer-radler>, haettu 11.4.2013
- ¹⁵ ARGUS - Die Radlobby: Radfahren gegen die Einbahn - ein voller Erfolg, <http://www.argus.or.at/info/rad-und-infrastruktur/radfahren-gegen-einbahn-voller-erfolg>, haettu 11.4.2013
- ¹⁶ Martin Eder, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Division V/5, Transport/Mobility/Land), sähköposti 2.4.2013
- ¹⁷ Aarhus kommune: Gadehygge i Mejlgade, <http://www.aarhus.dk/da/omkommunen/nyheder/2012/2-kvartal/Gadehygge-i-Mejlgade.aspx>, haettu 12.4.2013
ja Cyklistforbundet, <http://www.cyklistforbundet.dk/Aktuelt/Nyt/Nyheder/Tendenser>, haettu 12.4.2013

-
- ¹⁸ Fietsberaad: Cycling road included in Belgian law
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en§ion=nieuws&mode=newsArticle&repository=Cycling+roads+are+now+part+of+Belgian+law>, haettu 16.4.2013
 - sama tieto löytyy epävirallisemmin myös wikipediasta
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Fietsstraat> (haettu 16.4.2013)
 - virallista liikennemerkkiä pyöräkadulle ei tosiaankaan löydy muiden liikennemerkkien joukosta (ks. liite, RVV 1990).
 - Fietsberaadin tutkimusta pyöräkaduista ja niiden roolista löytyy täältä:
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaad+publication+6.+Bicycle+streets+in+main+bicycle+routes:+Applications+in+practice>
- ¹⁹ Catharina Smiderstedt, Trafikavdelningen Ålands Landskapsregering, Lena von Knorringin puhelimitse tekemä haastattelu toukokuussa 2013.
 "Cyklister ska i första hand välja utmärkt cykelbana, märke P5 Cykelbana. Märket P5 Cykelbana kan även användas tillsammans med vägmarkering M28a Färdväg för cyklande och moped med låg effekt för att förtydliga cykelbanan."
 "Moped med låg effekt får köra på utmärkt cykelbana (VTL 2§ 6.) om det inte finns tilläggstavla med texten "ej moped"."
- ²⁰ Marek Salermo, Helsingin kaupunki, mm. haastattelu 29.4.2013
- ²¹ Kjersti Bakken, Vegdirektoratet, sähköposti 6.3.2013
- ²² Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik GmbH (Difu), sähköposti 20.5.2013.
- ²³ BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, tiedote 4.12.2012, Bures: Mehr Sicherheit, mehr Raum und klare Regeln für den Radverkehr, <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/1204OTS0093.html>, haettu 19.4.2013
- ²⁴ Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the eu: assessment of selected options. Andrea Renda and Lorna Schrefler, Centre for European Policy Studies / European Parliament, Brussels. 2007. <http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/07/pe378.292-en.pdf> haettu 23.4.2013.
- ²⁵ Direktiivi 2005/14/EY, 4 artikla 2, ja myöhemmin direktiivi 2009/103/EY, 12 artikla 3). <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:0011:0031:FI:PDF>, haettu 18.4.2013. ECF: n kooste Strict liability –teemasta. Ceri Woollsgrove, sähköposti 13.3.2013.
- ²⁶ Kyösti Vihermaa, Liikennekennevahinkolautakunta: "Ajankohtaista henkilövahinkojen korvauskäytännöstä" ja Virva Walo, STM: "Liikennevakuutuslaki muutoksessa". Esitykset, Liikenneoikeuspäivä, 25.10.2012 Helsinki.
- ²⁷ Ginnie Henriksen (Danish Motor Insurers' Bureau) / The Council of Bureaux (International Association of National Motor Insurers' Bureaux), <http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-427-deploy-1.html#f4>, haettu 18.4.2013.
- ²⁸ Spoorboekje art. 185 WVV, Verbond van verzekeraars. <http://www.juridischkennisportaal.nl/wiki/verkeers-en-vervoersrecht/art-185-www/spoorboekje-185-www.pdf>, haettu 18.4.2013.
 - Aiheen englanninkielinen esittely ja taulukon käännös:
<http://bicycledutch.wordpress.com/2013/02/21/strict-liability-in-the-netherlands>, haettu 18.4.2013.

- Robbert Verweij (Afdeling Verkeersveiligheid, Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu), sähköpostit 25.2.2013, 26.2.2013 ja 11.3.2013.

29

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1604/88513_övergångsställen_och_cykelöverfarter_utgåva_5_.pdf

³⁰ Transportstyrelsen, Trafikregler för dig som cyklar, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/>, haettu 12.4.2013

³¹ Cyklistforbundet: Bødetakster for cyklister, <http://www.cyklistforbundet.dk/Alt-om-cykling/Love-og-regler/boedetakster>, haettu 12.4.2013
- tai virallisemmin: Det er ikke gratis at overtræde færdselsloven. Men hvad koster det. Politi, P 669 (01/12), <http://www.politi.dk> (tarkemmin <https://www.politi.dk/NR/rdonlyres/D24BA2A7-74B1-4615-A0A7-29D4BDE09DC1/0/Hvadkosterdet.pdf>), haettu 29.4.2013. Sakon peruste: Færdseloven § 4. "Trafikanter skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane eller cykelsti, signalanlæg eller på anden måde, jf. § 95."

³² Aftenbladet 18.1.2012: Fartsgrensen for syklistar droppes <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Fartsgrensen-for-syklistar-droppes-2919736.html>, haettu 19.4.2013

- Ks. myös Aftenbladet 26.10.2011: Fartsgrensen skal ikke håndheves, <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Fartsgrensen-skal-ikke-handheves-2885008.html>, haettu 19.4.2013

- Tiivistelmä ensimmäisestä artikkelista: Stavangerin kunta aikoi vuosien 2011–2012 vaihteessa asettaa paikallisille retkipoluille 15 km/h nopeusrajoituksen pyöräilijöille. Rajoituksen tavoitteena oli estää vaarallisia tilanteita pyöräilijöiden ja kävelijöiden välillä. Keskustelujen jälkeen kunta ja eri pyöräilyjärjestöt pääsivät yhteisymmärrykseen sääntöehdotuksesta: "Kaikkien reitin käyttäjien tulee noudattaa varovaisuutta ja ottaa muut kulkijat huomioon. Muita reitin käyttäjiä ohittavien pyöräilijöiden tulee antaa merkki ennen ohitusta ja ohitus tulee tehdä noin kävelynopeudella. Reittejä ei tule käyttää niiden, jotka pyöräilevät pääasiassa kilpaharjoittelua. Polkupyörien pitää olla oikein varustettuja, mm. valolla ja kellolla." Kaikkien reittejä käyttävien tulee olla tietoisia säännöistä. Jotta säännöt tulevat voimaan, on kunnan ne vahvistettava. Ei ole tiedossa, onko tämä tapahtunut.

Erityisesti reittejä oikopolkuinaan käyttäneet työmatkapyöräilijät suhtautuivat kielteisesti ehdotukseen 15 km/h nopeusrajoituksesta. Jotta he edelleen käyttävät pyörää työmatkoillaan on tärkeää, että he voivat pitää yllä suhteellisen suurta nopeutta myös kyseisellä reitillä. Arvioiden mukaan tästä ei aiheudu merkittäviä konflikteja muiden reitin käyttäjien kanssa, koska työmatkapyöräilijät käyttävät polkuja sellaisiin aikoihin, jolloin poluilla ei ole paljon kävelijöitä. Kun asiaa esiteltiin kunnan ympäristö- ja kehityslautakunnalle (kommunalstyret for miljø og utbygging) korostettiin olevan hyvin tärkeää, että työmatkapyöräilijöiden pystyvät pyöräilemään töihin myös jatkossa ilman rajoituksia, koska työmatkapyöräilyllä saavutetaan erittäin positiiviset ympäristölliset vaikutukset.

³³ ks. 328/1994 Asetus tieliikenneasetuksen muuttamisesta ja 415/1997 Asetus tieliikenneasetuksen muuttamisesta (Finlex säädökset alkuperäisinä <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/>)

³⁴ Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-01_mopon_paikka_web.pdf

-
- ³⁵ Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: Ajoneuvoluokat
<http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/ajoneuvoluokat>, haettu 17.4.2013
- ³⁶ Peter Larsson & Niclas Nilsson, Transportstyrelsen, sähköposti 27.3.2013
- ³⁷ Tiedote mopoilusta taajamien ulkopuolella: Verkehrsupdate_Mofa_auf_dem_Radweg
http://www.uelzen.de/Portaldata/23/Resources/stue_dateien/stue_dokumente/allgemeines/Verkehrsupdate_Mofa_auf_dem_Radweg.pdf, haettu 18.4.2013
- ³⁸ Tiehallinto (myöhemmin Liikennevirasto): Nopeusrajoitukset (16.12.2009). Saatavilla online, haettu 3.5.2013, <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100063-v-09-nopeusrajoitukset.pdf>
- ³⁹ Mikko Karhunen, Liikenne- ja viestintäministeriö, sähköposti 29.4.2013
- ⁴⁰ Transportstyrelsen, Lagen om cykelhjälpm,
<http://transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Lagen-om-cykelhjalm/>, haettu 8.4.2013,