

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag  
om ändring av vägtrafiklagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att vägtrafiklagens stadganden om lätt trafik ändras.

Enligt förslaget skall cyklister och mopedister ha väjningsplikt gentemot den korsande fordonstrafiken i korsningar mellan en cykelbana och en körbana, om inte något annat anges med vägmärke. I dessa fall skall den som kommer från vänster således inte längre vara skyldig att väja endast för den som kommer från höger.

Dessutom föreslås att en definition på cykelfält fogas till lagen. Med cykelfält avses ett med vägmarkering på körbanan utmärkt fält för cyklister. Enligt förslaget görs även

ändringar i stadgandena om cyklisters och mopedisters plats på vägen samt om gåendes plats på leder för lätt trafik. Gående skall på en cykelbana eller en kombinerad led för lätt trafik i allmänhet begagna ledens kant.

Skyldigheten för motorcyklister och mopedister att under körning använda kör- eller varselljus föreslås bli utvidgad så, att tvånget att använda dessa ljus även gäller i tätorter.

Det föreslås att några andra mindre ändringar samtidigt görs i lagen.

Lagen avses träda i kraft den 1 april 1997.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL</b> .....	1
ALLMÄN MOTIVERING .....	4
<b>1. Nuläge</b> .....	4
1.1. Lagstiftning .....	4
1.1.1. Begagnande av leder .....	4
Gåendes plats på vägen .....	4
Cyklisters och mopedisters plats på vägen .....	4
1.1.2. Väjningsregler .....	5
Väjningsplikt för cyklister .....	5
Skyldigheten för förare av fordon att väja för cyklister .....	5
1.1.3. Andra regler som gäller den lätta trafiken .....	5
Korsande av körbanan .....	5
Skyldigheter för fordonstrafiken .....	5
1.1.4. Andra regler .....	6
1.2. Säkerheten för den lätta trafiken .....	6
1.2.1. Gångtrafikolyckor .....	7
1.2.2. Cykelolyckor .....	8
1.2.3. Mopedolyckor .....	8
1.3. Bedömning av nuläget .....	8
1.3.1. Begagnande av leder .....	8
Gåendes plats på leder för lätt trafik .....	8
Cyklisters plats på körbanan .....	9
1.3.2. Korsningssituationer .....	9
Korsning mellan cykelbana och körbana .....	9
1.3.3. Andra regler för den lätta trafiken .....	10
Hållplatser för kollektivtrafik vid cykelbanor .....	10
Korsning av spårväg .....	10
1.3.4. Andra regler .....	10
Väjningsordning vid gårdsgata .....	10
Väjning för buss som startar från hållplats .....	10
Motorcyklars och mopeders användning av körljus .....	10
<b>2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen</b> .....	10
<b>3. Propositionens verkningar</b> .....	12
3.1. Ekonomiska verkningar .....	12
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	12
3.3. Verkningar för samhället .....	13
3.3.1. Verkningar för trafiken .....	13
3.3.2. Verkningar för trafiksäkerheten .....	13
Korsning mellan cykelbana och körbana .....	13
Cykelfält .....	14
Gåendes plats på leder för lätt trafik .....	14
3.4. Information och utbildning .....	14
<b>4. Beredningen av propositionen</b> .....	14
<b>5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll</b> .....	15
5.1. Samband med internationella fördrag .....	15

<b>DETALJMOTIVERING</b> .....	15
<b>1. Lag om ändring av vägtrafiklagen</b> .....	15
<b>2. Närmare stadganden och bestämmelser</b> .....	16
<b>3. Ikraftträdande</b> .....	16
<b>LAGFÖRSLAG</b> .....	17
Lag om ändring av vägtrafiklagen .....	17
<b>BILAGOR</b> .....	19
<b>Paralleltext</b> .....	19
Lag om ändring av vägtrafiklagen .....	19
<b>Utkast till förordning om ändring av vägtrafikförordningen</b> .....	22

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning

##### 1.1.1. *Begagnande av leder*

#### Gåendes plats på vägen

Enligt 2 § 11 punkten vägtrafiklagen (267/81) avses med gående den som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande redskap och den som för sparkstötting, barnvagn, lekfordon, rullstol eller motsvarande samt den som leder cykel eller moped. Jämställda med gående är bl.a. den som rör sig på rullskridskor, rullbräde och sparkcykel.

Enligt lagens 45 § 1 mom. tillämpas stadgandena om gående även på handikappade som använder rullstol. Detsamma gäller handikappade som i gångfart framför handdrivet invalidfordon eller ett sådant motordrivet invalidfordon, vars konstruktion medger en hastighet av högst 15 km/h.

Enligt lagens 40 § 1 och 2 mom. skall gående använda gångbanan eller vägrenen. Om det inte finns någon sådan eller då den inte är framkomlig utan olägenhet, skall gående använda cykelbanan eller körbanans kant. På gångbana är det inte tillåtet att leda cykel eller moped, föra sparkstötting, åka skidor, åka skridskor eller bära skrymmande börda, om detta kan medföra avsevärd olägenhet för andra gående. Enligt paragrafens 3 mom. skall gående på gångbana, cykelbana eller skyddsväg i allmänhet begagna dess högra sida och passera mötande gående på högra sidan och framförgående till vänster. Enligt paragrafens 4 mom. skall gående på körbana i främsta rummet begagna dess vänstra kant, om inte högra kanten med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare. Den som leder cykel eller moped får dock begagna körbanans högra kant.

Enligt lagens 41 § får gående på gårdsgata begagna samtliga delar av gatan. De får dock inte onödigtvis hindra motorfordonstrafiken.

Övervakade grupper av gående samt ordnade processioner skall begagna vägrenen eller körbanans högra sida. Grupper av barn som går högst två i bredd skall såvitt möjligt begagna gångbanan, vägrenen eller cykelbanan.

#### Cyklisters och mopedisters plats på vägen

Enligt vägtrafiklagen tillämpas samma trafikregler på cyklister och mopedister.

Som mopeder betraktas två- och trehjuliga motorfordon (kategori L<sub>1</sub> och L<sub>2</sub>) med en högst 50 cm<sup>3</sup>:s förbränningsmotor eller någon annan motor och vilkas största konstruktiva hastighet är högst 40 km/h. Genom förordningen om ändring av förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92) har 5 § i förordningen på förhand ändrats så, att mopeders största konstruktiva hastighet höjs till 45 km/h och så, att till mopeder räknas sådana fyrehjuliga fordon som beträffande sina tekniska egenskaper kan jämföras med mopeder (kategori L<sub>2</sub>). Om ikraftträdandet av dessa ändringar stadgas särskilt. Närmare stadganden om mopeder finns i ovan nämnda förordning och i förordningen om användning av fordon på väg (1257/92).

Av stadgandet i 45 § 2 mom. vägtrafiklagen följer att på handikappade som framför handdrivet invalidfordon med en högre hastighet än gångfart eller som framför sådant motordrivet invalidfordon, vars största konstruktiva hastighet är över 15 km/h, tillämpas stadgandena om cyklister och mopedister.

Enligt de nuvarande stadgandena i vägtrafiklagen är cyklister och mopeder sådana förare av fordon på vilka tillämpas samma trafikregler som på andra förare av fordon, om inte något annat har stadgats särskilt.

Särskilda stadganden som gäller cyklister och mopeder finns i vägtrafiklagens 8 § (användning av vägens olika delar), 13 § (särskilt stadgande för svängande cyklist och mopedist), 17 § (omkörning) och 33 § (körning på gårdsgata).

Särskilda stadganden som gäller alla förare av fordon i förhållande till cyklister och mopeder finns t.ex. i vägtrafiklagens 14 § (väjningsplikt) och 30 § (försiktighet gentemot den lätta trafiken).

Stadganden om cyklisters och mopedisters plats på vägen finns i lagens 8 § 1 och 2 mom. Cykel eller moped skall framföras på vägrenen om det finns en sådan vid vägens högra sida och om körning där utan olägenhet går för sig. I annat fall skall cykeln eller mopeden framföras på körbanan. Barn under tolv år får framföra cykel på gångbanan.

Gångtrafiken får dock inte förorsakas oskälig störning därav. Närmare stadganden om cyklisters och mopedisters plats på vägen finns i vägtrafikförordningen (182/82).

### 1.1.2. Väjningsregler

#### Väjningsplikt för cyklister

Cyklister skall i allmänhet väja för andra vägtrafikanter på samma sätt som förare av andra fordon. T.ex. med stöd av stadgandena i 14 § 1-3 mom. vägtrafiklagen skall de

- när de kommer till en korsning väja för den som kommer från höger,
- när de svänger i en korsning väja för cyklister, mopedister och gående som korsar den körbanan på vilken de ämnar svänga in,
- när de någon annanstans än i korsning lämnar körbanan eller korsar den väja för cyklister, mopedister och gående som använder vägkanten,
- när de svänger till vänster i en korsning väja för den mötande trafiken eller
- när de kommer in på en väg från en gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg väja för annan trafik.

Enligt stadgandena i lagen skall cyklister i korsningar mellan två cykelbanor väja för cyklister som kommer från höger. Förare får enligt lagens 21 § starta från vägkanten, byta körfält eller annars föra sitt fordon i sidled endast då det kan ske utan fara och utan onödigt hinder för andra.

I lagens 13 § finns ett särskilt stadgande enligt vilket cyklister och mopedister skall väja för all annan trafik när de i två steg svänger till vänster i en korsning, dvs. vid en rätvinklig sväng.

Om trafiken regleras med vägmärken skall dessa iakttas även om detta skulle innebära avvikelser från trafikreglerna. Enligt stadgandena i lagens 4 § om reglering av trafiken skall trafikljus iakttas framom vägmärken. Tecken som ges av polisman eller annan som reglerar trafiken går före trafikregler, vägmärken och trafikljus.

#### Skyldigheten för förare av fordon att väja för cyklister

Enligt 14 § vägtrafiklagen skall förare av fordon i korsning väja för cyklister som närmar sig från höger på en annan väg, obe-

roende av om cyklisterna begagnar körbanan, vägrenen eller en särskild led för lätt trafik. Förare som svänger i en korsning skall även väja för cyklister, mopedister eller gående som korsar den körbanan på vilken de ämnar köra in. Likaså skall förare som någon annanstans än i korsning ämnar lämna körbanan eller annars korsa den väja för cyklister, mopedister och gående som använder vägkanten. Även de övriga reglerna i lagens 14 § gäller förare av fordon som begagnar körbanan.

### 1.1.3. Andra regler som gäller den lätta trafiken

#### Korsande av körbanan

Enligt lagens 44 § 1 mom. skall gående korsa körbanan längs skyddsväg, om en sådan finns i närheten. I övrigt skall gående korsa körbanan vinkelrätt och i allmänhet invid korsning. Enligt paragrafens 2 mom. skall gående som beträder en skyddsväg eller annars en körbanan iaktta den försiktighet som avståndet till annalkande fordon och dess hastighet kräver. Gående skall korsa körbanan utan onödigt dröjsmål.

I 37 § vägtrafikförordningen finns stadganden om fortsättningen på en cykelbana och om cyklisters rätt att använda skyddsvägen. Enligt paragrafens 3 mom. kan fortsättningen på en kombinerad cykel- och gångbana eller på sådana cykel- och gångbanor som löper parallellt i hela sin bredd utmärkas som skyddsväg. Cyklister och mopedister får då använda skyddsvägen för att korsa en väg.

#### Skyldigheter för fordonstrafiken

I 30-33 §§ vägtrafiklagen stadgas om fordonstrafikens skyldigheter gentemot den lätta trafiken. Vid möte med eller omkörning av gående, cyklister eller mopedister skall förare av fordon lämna dessa ett med beaktande av fordonets storlek och hastighet tryggt utrymme på vägen. Förare skall iaktta särskild försiktighet då de närmar sig en stannad skolskjutsbil, buss eller spårvagn samt barn, äldre och handikappade eller andra som har uppenbara svårigheter att reda sig tryggt i trafiken.

När förare av fordon korsar en gångbana, skall de lämna gående fri passage. Förare som vid hållplats utan refug ämnar köra om

spårvagn eller buss till höger skall stanna och lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare. sväng.

Förare av fordon som närmar sig en skyddsväg skall köra med sådan hastighet att de vid behov kan stanna före skyddsvägen. Föraren skall lämna fri passage för gående som befinner sig på skyddsvägen eller står i beråd att beträda denna. Har fordon eller spårvagn stannat framför en skyddsväg eller skymmer fordonet eller spårvagnen sikten över skyddsvägen, får fordonet eller spårvagnen inte omköras utan att den omkörande stannat, om det inte finns en refug eller ett fritt körfält mellan den omkörande och den omkörde.

På en gårdsgata får motordrivna fordon framföras endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering. Parkering av andra fordon än cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för handikappad är tillåten endast på markerade parkeringsplatser. Parkering utanför en sådan får inte medföra oskäligen olägenhet för användningen av gårdsgata. Körhastigheten på gårdsgatan skall anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 km/h. Förare av fordon skall på gårdsgata lämna gående fri passage.

#### 1.1.4. Andra regler

I 22 § 1 mom. vägtrafiklagen stadgas att

Utvecklingen i antalet omkomna gående, cyklister och mopedister (lätt trafik) samt andra omkomna i trafiken åren 1980-1995

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

om förare av buss, som stannats på hållplats på väg där den största tillåtna hastigheten är högst 60 km/h, med riktningstecken anger att han ämnar starta från hållplatsen, skall föraren av fordon som nalkas hållplatsen minska hastigheten och vid behov stanna så att bussen utan hinder kan lämna hållplatsen.

Enligt lagens 36 § 1 mom. skall motordrivna fordon, bl.a. motorcyklar eller mopeder, under körning utanför tätort alltid använda körljus eller varselljus. På motsvarande sätt skall fordon använda ljus i tätort då fordonen framförs på väg i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderleksförhållandena eller av annan orsak är nedsatt.

#### 1.2. Säkerheten för den lätta trafiken

I Finland ökade trafiken och antalet olyckor under hela 1980-talet. Under detta årtionde har utvecklingen stabiliserats och antalet olyckor har minskat. Den huvudsakliga förklaringen till ökningen i antalet omkomna i trafiken på 1980-talet är det ökade antalet omkomna i bilar.

År 1989 berodde det stora antalet omkomna delvis på det exceptionellt höga antalet omkomna i den lätta trafiken. I övrigt har antalet omkomna i den lätta trafiken varit sakta på nedåtgående.

Det årliga antalet omkomna i olika vägtrafikantgrupper per 100 000 invånare i de nordiska länderna<sup>x)</sup>

Vägtrafikantgrupp	Finland	Sverige	Norge	Danmark
Gående	2,09	1,34	1,27	2,31
Cyklister	1,55	0,77	0,44	1,58
Motorcyklister <sup>xx)</sup>	0,85	0,61	0,72	1,43
Förare av personbil	3,89	3,54	2,50	3,65
Passagerare i personbil	2,21	1,49	1,47	1,58
Andra vägtrafikanter	0,75	0,35	0,83	0,77

<sup>x)</sup> Medeltal 1990-1994

<sup>xx)</sup> Inbegriper andelen mopeder

En jämförelse med de övriga nordiska länderna visar att risken att omkomma i trafiken i Finland är större än i Sverige och Norge, men mindre än i Danmark. Genomfarts-trafiken antas vara en delorsak till de höga risktalen i Danmark. I Finland är antalet omkomna i trafiken beträffande så gott som alla vägtrafikantgrupper högre än i Sverige och Norge. De relativa skillnaderna är störst i fråga om vägtrafikantgrupperna i den lätta trafiken. För att man i vårt land skall uppnå samma nivå som i Sverige och Norge borde antalet omkomna gående minska med över 30 procent och antalet omkomna cyklister med över 50 procent. På motsvarande sätt borde antalet omkomna bilförare minska med ca 20 procent.

Under 1990-talet har årligen i medeltal 203 personer omkommit och 3210 personer skadats i olyckor i cykel-, gång- och mopedtrafiken i Finland. Av de som omkommit i dessa olyckor har i medeltal 50 procent varit gående, 38 procent cyklister och 10 procent mopeder.

Statistiken visar att risken att omkomma i trafiken är störst i åldersgruppen 18-20 år, med 21 omkomna per 100 000 personer i gruppen 1994, och i åldersgruppen över 75 år, med 20 omkomna per 100 000 personer i gruppen samma år. Största delen av de unga omkom som bilförare eller passagerare. Av dessa omkom 15 procent i olyckor i den lätta trafiken 1994. Av personerna över 75 år omkom 66 procent som gående, cyklister eller mopeder.

Unga i åldern 15-17 år löper den största risken att bli skadade; 417 skadade per 100 000 personer i åldersgruppen. Av dessa unga skadades 29 procent som bilpassagerare och 27 procent vid framförande av moped.

Tillförlitlig statistik om olyckor i den lätta trafiken - speciellt om singelolyckor - saknas, eftersom olyckorna inte i samtliga fall kommer till polisens kännedom. Undersökningar av hur täckande statistiken är visar bl.a. att endast ca 11 procent av singelolyckorna kommer till polisens kännedom. Cyklister råkar enligt bedömningar årligen ut för 26 000 döds- eller olycksfall. Antalet är ca 15 gånger större än vad den officiella statistiken utvisar.

### 1.2.1. Gångtrafikolyckor

Största delen av de olyckor som leder till att gående omkommer eller skadas sker vid korsande av körbanan; 60 procent av dödsfallen och 70 procent av olycksfallen. Vid olyckor med dödlig utgång har den gående oftast korsat körbanan någon annanstans än längs skyddsvägen. De olyckor som leder till skador har oftast skett på skyddsvägen, men mera sällan i andra fall av korsande av gatan. Antalet olyckor vid skyddsvägen sker förhållandevis mest när en bil kör in på en skyddsväg direkt efter en korsning.

Över hälften av olyckorna sker vid mörker eller skymning. Per 100 000 personer i åldersgruppen omkommer flest åldringar över 75 år och skadas flest barn i åldern 6-9 år och åldringar över 75 år. Orsaken till olyckorna med barn under skolåldern är oftast deras bristande förmåga att bedöma och förstå trafiksituationerna samt på barnens impulsivitet. En betydande orsak till olyckor med barn i grundskolan är barnens otålighet. Barnen korsar ofta vägen springande och de observerar inte trafiken från olika håll. Enligt utredningar som haverikommissionerna gjort betar sig även en del av de äldre på ett

oberäkneligt sätt när de korsar körbanan. Att föraren av ett motorfordon håller en betydande överhastighet beräknas vara olycksorsak i ca 8 procent av alla olyckor mellan gående och motorfordon. Enligt undersökningar har belysningsförhållandena och väglaget inte någon väsentlig betydelse när det gäller olyckorna med barn.

### 1.2.2. Cykelolyckor

Bland cykelolyckorna urskiljs två olyckstyper; singelolyckor och olyckor mellan cyklister och bilister. Singelolyckorna antas bero på cyklisten själv och på de dåliga lederna för cyklister samt på situationer där cyklisten blir tvungen att göra en plötslig väjningsrörelse. Enligt en utredning som baserar sig på haverikommissionernas material inträffade 61 procent av olyckorna mellan cyklister och bilister på skyddsvägen, 16 procent vid anslutningar på körbanan, 8 procent på andra ställen på körbanan och 15 procent vid tomtanslutningar. Vanligast var en sådan olyckssituation där en bilist kom från en sidoväg och ämnade svänga till höger in på en huvudväg samtidigt som en cyklist kom från höger in på skyddsvägen. I dessa situationer fäster bilisten sin uppmärksamhet på biltrafiken från vänster, medan cyklisten antar att bilisten upptäckt honom och att han iakttar väjningsplikten. Andra olyckor vid skyddsvägen sker oftast då korsningssituationen är över för bilistens del. En cyklist på skyddsvägen blir härvid lätt ouppmärksam. Orsaker som beror på miljön, t.ex. sikthinder, är ofta en delorsak till olyckorna.

Risken per personkilometer att omkomma vid cykling är i Finland högre än i de övriga nordiska länderna. Av de som dör vid cykelolyckor är andelen äldre personer förhållandevis stor. Av de cyklister som omkom 1994 var nästan hälften över 65 år. En betydande del av de cyklister som skadades var äldre personer och barn under 15 år. Dessa cyklister, som hör till riskgruppen, har enligt en utredning som baserar sig på haverikommissionernas material oftare än andra råkat ut för en olycka i sådana situationer där det hade behövts goda kunskaper om väjningsreglerna. Orsaken till flera fall var att väjningsplikten inte iakttagits. Medelålders cyklister drabbades mera sällan av dylika olyckor.

Reglerna för cykling är invecklade spe-

ciellt för äldre personer och barn. Enligt undersökningar känner såväl bilister som cyklister dåligt till väjningsreglerna. T.ex. endast var femte bilist vet att han måste väja för en cyklist som samtidigt närmar sig från höger längs en annan väg.

### 1.2.3. Mopedolyckor

Största delen av mopedolyckorna är korsningsolyckor. Typiska olyckor är sådana där en mopedist kör i vägen för en bil trots att han har väjningsplikt och sådana situationer där en mopedist överraskande svänger framför en bil som kommer bakifrån.

Mopedolyckor drabbar speciellt unga under 18 år samt äldre mopedister. Ett problem är dessutom de stora antalet olyckor bland förare i åldern 10-14 år som ännu inte har kör rätt. Olyckorna bland unga mopedister påminner enligt gjorda utredningar om olyckor bland unga bilförare och motorcyklister. Detta beror på att mopedisterna använder höga situationshastigheter och på att de leker i trafiken.

## 1.3. Bedömning av nuläget

### 1.3.1. Begagnande av leder

Gåendes plats på leder för lätt trafik

Enligt nuvarande regler skall gående på gångbana, cykelbana och skyddsväg i allmänhet begagna dess högra del. Principen om högertrafik är förhärskande bl.a. då man rör sig inne i offentliga byggnader, i dörrar och på andra motsvarande ställen.

Oberäkneligheten hos gående och å andra sidan cyklisternas höga hastighet har lett till farliga situationer speciellt på kombinerade cykel- och gångbanor. En cyklist som överraskande kommer bakifrån kan för gående vara orsaken till en olycka. Utöver den verkliga olycksrisken utsätts gående även för en känsla av osäkerhet. Konfliktsituationerna mellan gående och cyklister på samma led kunde förhindras om parterna på förhand noterar den kommande situationen och förmår bereda sig på den. Möjligheten för gående och cyklister att upptäcka varandra förbättras om gående kunde gå mot cyklisterna, dvs. på vänstra sidan av en kombinerad led för lätt trafik. Förfarandet motsvarar situationen på körbanan, där gående i första hand skall begagna den vänstra kanten.



Leder för lätt trafik används då man förflyttar sig från en plats till en annan men även då man rör på sig på fritiden. Lederna för lätt trafik är av många olika typer och de är olika sinsemellan. Därför finns det inte tillräckliga grunder för att strängt bestämma att gåendes plats är antingen den högra eller den vänstra kanten. Gående skall på cykelbanor och kombinerade cykel- och gångbanor kunna välja längs vilken kant de går och på vilken sida de väjer för cyklister. Speciellt för barn, med bristfällig förmåga att skilja på höger och vänster, är användningen av ledens kant en betydande fördel med tanke på trafiksäkerheten.

### Cyklisters plats på körbanan

Enligt de nuvarande vägtrafikstadgandena är cyklisters plats på körbanan dess högra kant eller på vägrenen om en sådan finns på vägens högra sida. Det är möjligt att avskilja en del av körbanan för cyklister endast i sådana fall då den har angivits som cykelbana. Däremot kan inte något eget körfält avskiljas för cyklister enligt nuvarande stadganden.

När en cykelbana i samma riktning som körbanan saknas kan säkerheten för cyklister och mopedister ökas om ett särskilt körfält reserveras för dem på körbanan. Dyliga lösningar är vanliga i många länder. Speciellt i gamla stadsområden finns det ett behov av billigare lösningar för cyklisterna samt metoder för att bättre åtskilja cykling och gång. Stadganden om körfält för cyklister saknas i de nuvarande författningarna om vägtrafik. I den nuvarande vägtrafikförordningen finns särskilda stadganden om körfält enbart för bussar och spårvagnar.

#### 1.3.2. Korsningssituationer

Trafikmiljön har med tanke på tillämpningen av trafikreglerna blivit mera invecklad än tidigare bl.a. på grund av byggandet av leder för lätt trafik. Till följd av denna utveckling har korsningssituationerna blivit allt mera problematiska.

Den väjningsplikt som ålagts förare i vägtrafiklagen gäller även cyklister och mopeder. T.ex. i en korsning skall en cyklist väja för ett fordon som närmar sig från höger. Dessa körordningsregler skall iakttas både i korsningar mellan två körbanor och mellan två cykelbanor samt även i korsning

gar mellan en cykelbana och en körbana. Cyklister har i vägtrafiklagen inte getts någon särställning i förhållande till förare av andra fordon, bortsett från de små undantag som finns i 13 och 14 §§.

### Korsning mellan cykelbana och körbana

Enligt undersökningar sker flest olyckor mellan cyklister och bilister i korsningar mellan en körbana och en cykelbana. Den väjningsregel som skall tillämpas är beroende av på vilket avstånd cykelbanan ligger från körbanan eller i vilken vinkel cykelbanan skär körbanan. Om cykelbanan klart korsar körbanan tillämpas 14 § 1 mom. vägtrafiklagen, enligt vilket man skall väja för den som kommer från höger. När cyklister färdas längs en cykelbana i samma riktning som körbanan och svänger över körbanan längs en skyddsväg tillämpas antingen ovan nämnda högerregel eller regeln i 12 § 1 mom. eller 21 § vägtrafiklagen. I de två sistnämnda fallen är det fråga om svängning eller förflyttning i sidled. Cyklisten är i båda fallen skyldig att säkerställa att svängningen eller förflyttningen kan ske utan onödigt hinder för andra.

Sådana platser på körbanan är problematiska där cykelbanan korsar körbanan någon annanstans än vid en korsning eller där korsningsstället inte har någon märkning som anger att det är fråga om en skyddsväg eller förlängd cykelbana. Problemen accentueras i sådana situationer där det finns sikthinder. Bilens förare har svårt att upptäcka korsningen eller den cyklist som kommer in i den. Han kan härvid hamna i en orimlig situation när en cyklist överraskande kommer in på körbanan.

Cykelbanorna i Finland är nästan alltid dubbelriktade, vilket i korsningar ger upphov till oklara väjningssituationer både för bilister och cyklister. Det är problematiskt att tillämpa ovan beskrivna trafikregler på olika trafiksituationer. Därför är det också svårt att lära ut dem till vägtrafikanterna. Enligt undersökningar känner endast en minoritet av bilisterna och av cyklisterna över 15 år till den grundregel som skall tillämpas i korsningar mellan en körbana och en cykelbana. Enligt denna regel skall man väja för den som kommer från höger. Speciellt problematisk är regeln för barn som har svårt att skilja på höger och vänster.

### 1.3.3. Andra regler för den lätta trafiken

#### Hållplatser för kollektivtrafik vid cykelbanor

Det finns inte några särskilda stadganden för cyklister i sådana fall då en cykelbana finns invid en hållplats för buss eller spårvagn. Stadgandet i 31 § 2 mom. vägtrafiklagen gäller endast sådana fall där en förare ämnar köra om spårvagn eller buss till höger vid en hållplats utan refug. I sådana fall skall föraren stanna fordonet och lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare.

Stadgandet i 30 § 2 mom. vägtrafiklagen innehåller en skyldighet för fordonsförare att iakttä försiktighet då de närmar sig en stannad skolskjutsbil, buss eller spårvagn. Cykling mellan fordonet på hållplatsen och hållplatsen eller bakom hållplatsen samtidigt som passagerare stiger av eller på fordonet kan leda till en kollision mellan cyklisten och en passagerare. Dylika farliga situationer kan effektivast minskas med planering och olika konstruktioner. Säkerheten för passagerare i kollektivtrafiken kan även ökas genom att ett särskilt stadgande införs om cyklisters och mopedisters skyldighet att när de passerar en hållplats iakttä försiktighet gentemot passagerare i kollektivtrafiken.

#### Korsning av spårväg

Enligt 44 § 1 mom. vägtrafiklagen skall gående korsa körbanan längs skyddsväg, om en sådan finns i närheten. Enligt paragrafens 3 mom. jämställs cykelbana och spårvagnsfält med körbana i denna paragraf. Spårvagnsfält skall enligt vad som bestäms i 19 § vägtrafikförordningen anges med vägmärkena 543 a eller 543 b. Skyddsväg kan utmärkas vid ett ställe för korsande av spårväg även någon annanstans än vid ett med märke angivet spårvagnsfält, t.ex. då spårvägen har avskilts från andra delar av vägen med refuger eller då den är en helt särskild väg. Enligt nuvarande stadganden gäller skyldigheten att korsa körbanan längs skyddsväg inte korsande av spårväg t.ex. i sådana fall då spårvägen har avskilts från andra delar av vägen med refuger eller då den är en helt särskild väg.

### 1.3.4. Andra regler

#### Väjningsordning vid gårdsgata

I vägskäl mellan en gårdsgata och en annan gata anges med vägmärke 231 väjningsplikt i korsning att den som kommer från gårdsgatan har väjningsplikt. Med märke kan väjningsplikten inte anges i sådana fall då gårdsgatan upphör någon annanstans än i en korsning. Användningen av vägmärken som anger väjningsplikten kunde frångås om fordonsförare alltid måste väja för annan trafik när de kommer in på en väg från en gårdsgata.

#### Väjning för buss som startar från hållplats

Enligt 22 § 1 mom. vägtrafiklagen får en buss på en hållplats vid en väg där den största tillåtna hastigheten är 60 km/h utan hinder starta från hållplatsen om bussens förare med riktningstecken anger att han ämnar starta. Av stadgandet framgår inte om väjningsplikten gäller endast samma eller intilliggande körfält eller alla körfält i körriktningen. För att säkerställa att bussar utan hinder kan starta från en hållplats är det tillräckligt om väjningsplikten endast gäller fordonsförare på samma eller intilliggande körfält.

#### Motorcyklars och mopeders användning av körljus

Det är svårt att upptäcka motorcyklister och mopedister bland den övriga fordonstrafiken. Enligt stadgandena om användning av ljus är man dagtid i Finland tvungen att använda kör- eller varselljus endast utanför tätort. Möjligheten att upptäcka motorcyklister och mopedister och därmed även trafiksäkerheten för dem blir bättre om dessa under körning regelbundet använder kör- eller varselljus även i tätortstrafik.

## 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Denna proposition utgör en del av det verksamhetsprogram som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och som baserar sig bl.a. på ett principbeslut av statsrådet 1993. Enligt detta principbeslut skall antalet omkomna i trafikolyckor fram till år 2000 halveras jämfört med nivån år 1989. Målet är att samtidigt även minska risken för skador och olyckor i vägtrafiken. Målet baserar sig på det mål som den andra parlamentariska

trafikkommittén uppställt. I den plan för trafiksäkerhetsarbetet som täcker åren 1993-1996 (trafikministeriets publikation 3/93) och som uppgjorts för uppnåendet av målen konstateras i den del som gäller säkerheten för den lätta trafiken att de behov av ändringar av reglerna om lätt trafik som trafiksäkerheten förutsätter skall utredas. Även i trafikministeriets cykelpolitiska program (trafikministeriets publikation 20/93) är det centrala målet att minska antalet cykelolyckor med dödlig utgång på det sätt som nämns i statsrådets principbeslut.

Målet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten för den lätta trafiken, att få till stånd lösningar som säkerställer en löpande trafik och en så jämlik ställning som möjligt för olika parter i trafiken. I propositionen har regeringen försökt beakta de krav som syftar till en klar ansvarsfördelning mellan olika parter i trafiken, till enkla och förståeliga trafikregler samt till internationell enhetlighet.

För att förebygga farliga situationer och olyckor i korsningar mellan en cykelbana och en körbana föreslår regeringen att vägtrafiklagens stadganden om väjning ändras så, att vid en korsning mellan en led för lätt trafik och en körbana har cyklister väjningsplikt gentemot den korsande fordonstrafiken om inte något annat anges med vägmärke. I korsningar mellan en cykelbana och en körbana frångås således tillämpningen av den s.k. högerregeln i 14 § 1 mom. vägtrafiklagen. Den föreslagna regeln är både entydig och klar och den kan tillämpas på nästan alla trafiksituationer. Regeln överensstämmer med de regler som iaktas i flera traditionella cykelnationer. På en cyklist på körbanan tillämpas alltså gällande väjningsstadganden.

Skyldigheten enligt 14 § 2 mom. vägtrafiklagen för förare av fordon som svänger att väja för cyklister som korsar den körbana på vilken de ämnar köra in bibehålls som tidigare. Det finns heller inte något behov av att i detta sammanhang ändra de väjningsregler som gäller begagnande av körbanan och korsningar mellan flera cykelbanor.

I korsningar där väjningsplikten har angivits med vägmärke 231 (väjningsplikt i korsning) skall fordon som nalkas korsningen från det håll som har väjningsplikt väja för alla fordon på den korsande vägen eller på korsningsområdet, även för cyklar som kommer längs en cykelbana i huvudriktning

gen. Ett dylikt arrangemang är vanligt i fråga om alla cykelbanor vid huvud- och matargator när de korsar sidogator.

Med vägmärke kan särskilt anges att fordon på körbanan har väjningsplikt även i andra fall än de som nämns ovan, t.ex. på gator med låga hastighetsbegränsningar eller då huvudrutten har byggts för cyklister. Dyliga lösningar skall anges för dem som begagnar körbanan på ett tillräckligt effektivt sätt med vägmärke 231 (väjningsplikt i korsning) eller 232 (obligatoriskt att stanna) samt med hjälp av olika konstruktioner, såsom färgad beläggning, förhöjda skyddsvägar eller andra farthinder för bilisterna. När väjningsplikten avviker från grundregeln måste man vid trafikplaneringen alltid särskilt bedöma de faktorer som påverkar cykeltrafikens säkerhet i korsningen i fråga. Detta kan antas öka säkerheten vid cykling.

Förarnas väjningsbeteende i trafiken påverkas av den s.k. psykologiska förkörsrätten. Väjningsordningen måste harmoniera med den psykologiska förkörsrätt som trafikmiljön ger upphov till. Leder för cyklister upplevs nästan alltid som obetydligare än leder för bilar. I extrema fall ger trafikmiljön inte föraren någon som helst vink om att det kan komma in en cyklist på körbanan som han måste väja för. Den psykologiska förkörsrätten accentueras ytterligare av att cyklister inte utgör något fysiskt hot mot bilisten. Den psykologiska förkörsrätten talar för att den föreslagna väjningsregeln skall införas. Regeln kan anses ligga i den svagare partens intresse. Förslaget förbättrar möjligheten att förutse en korsningssituation och det ökar trafikens smidighet på körbanan. Cyklisternas säkerhet kan dock inte ökas enbart med regeländringar. Säkerheten och smidigheten i trafiken skall samtidigt förbättras bl.a. genom byggande av enhetliga huvudcykelbanor vid livliga cykelrutten.

Eftersom väjningsregeln är enkel kan den även läras ut till ovana cyklister. Körordningen behöver inte avgöras på basis av anknytningen och inte heller på basis av om det finns en plats som utmärks för korsning av körbanan. Avståndet mellan cykelbanan och körbanan eller den vinkel i vilken cykelbanan skär körbanan påverkar inte heller tillämpningen av regeln i sådana fall då en cyklist svänger.

Avsikten är att stadgandet i 14 § 2 mom. vägtrafiklagen skall bibehållas som tidigare. Enligt detta stadgande skall förare av fordon

som svänger i en korsning väja för cyklister, mopedister och gående som korsar den körbanan på vilken de ämnar köra in. Ett problem både i den nuvarande situationen och enligt förslaget är frågan om hur långt väjningsplikten för det svängande fordonet sträcker sig. Man bör med trafikregleringar försöka avskaffa sådana skyddsvägar där väjningsordningen är oklar.

Fordonsförare är alltjämt bundna av skyldigheten enligt 32 § 1 mom. vägtrafiklagen att iaktta försiktighet när de närmar sig en skyddsväg. Detta gör det också lättare att korsa körbanan på cykel, speciellt då det samtidigt finns gående på skyddsvägen eller på väg ut på den.

Det föreslås att en definition på cykelfält tas in i lagstiftningen. Med cykelfält avses ett med vägmärkning på körbanan utmärkt fält för cyklister. Cykelfälten placeras normalt vid kanten av körbanan, men den kan även finnas på körbanans sida sett från de bilar som parkerats vid väggkanten. Cykelfältet anges antingen med en enhetlig spärllinje eller med en streckad linje, varvid andra fordon kan använda det för val av körfält. Utöver fältmärkningarna skall cyklistsymboler användas på cykelfältet. För att bättre urskiljas kan beläggningen vara t.ex. av ett rött material. Cykelfält anges inte med vägmärke med hänsyn till stadsbilden och kostnaderna. Det är inte obligatoriskt för cyklister att använda cykelfältet. Närmare stadganden om cykelfältet fogas till kapitlet om vägmärkingar i vägtrafikförordningen.

En cykelbana skiljer sig från ett cykelfält på så sätt att en cykelbana är en sådan med vägmärke angiven del av vägen som alltid i konstruktionshänseende avskilts från körbanan. Cykelfält är en tryggare lösning än integrerad trafik på huvudgatuavsnitt där en särskild led för lätt trafik inte kan anvisas. Nuvarande cykelbanor som endast avskilts från körbanan med vägmärke borde samtidigt ändras till cykelfält. På dem som cyklar i cykelfält tillämpas alltjämt de väjningsregler som gäller för dem som begagnar körbanan.

Det föreslås att mopeder flyttas från cykelbanorna till körbanan. Konflikter och olyckor mellan mopedister och andra som rör sig på leder för lätt trafik väntas på detta sätt minska. Den nära förestående höjningen av mopedernas hastighet från 40 km/h till 45 km/h ökar behovet av en sådan ändring. Mopedkörning på cykelbana kan alltjämt

tillåtas med en tilläggs skylt på det påbudsmärke som anger cykelbana. Genom förordning stadgas om mopedisters plats i trafiken.

Enligt förslaget skall gående på en cykelbana eller en kombinerad led för lätt trafik i allmänhet begagna ledens kant, antingen den högra eller den vänstra. Samtidigt föreslås att regeln om passerande av mötande gående och framförgående slopas i lagen. För cyklister gäller alltjämt reglerna för högertrafik.

Dessutom föreslås att cyklister och mopeder som begagnar cykelbanan skall lämna fri passage för passagere vid hållplatser för buss eller spårvagn.

Tvånget för motorcyklister och mopeder att använda kör- eller varselljus under körning föreslås bli utvidgat så, att det även gäller körning i tätorter. Regeln är i linje med Wienkonventionen om vägtrafik.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Ekonomiska verkningar

En förbättring av trafiksäkerheten minskar de sjukvårdskostnader och andra kostnader som åsamkas samhället till följd av trafikolyckor. Ändringen av väjningsreglerna beräknas ge upphov till små tilläggskostnader när huvudcykelbananätet utvecklas med hjälp av konstruktioner och vägmärken. På grund av långsiktigheten vid planeringen och byggandet av leder för lätt trafik fördelar sig kostnaderna på en period om flera år. Den finansiering av investeringarna i den lätta trafiken som följer av ändringarna av stadgandena kan i huvudsak genomföras inom ramen för vägverkets och kommunernas normala verksamhet.

Godtagandet av de nya stadgandena kräver en effektiv och koncentrerad information. Informationen om ändringarna och utbildningen av vägtrafikanterna beräknas åsamka trafikministeriet och Trafikskyddet kostnader om sammanlagt minst 2 milj. mk. De verkningar som ändringarna av stadgandena har på statens och kommunernas ekonomi är dock i sin helhet små.

#### 3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Propositionen har inte några egentliga verkningar i fråga om organisationen. Informationen om ändringarna kräver en insats av

trafikministeriet, polisen, Trafikskyddet och andra organisationer med uppgifter i anslutning till trafiksäkerheten. Informationsverksamheten kan i huvudsak skötas med nuvarande personal.

### 3.3. Verknningar för samhället

#### 3.3.1. Verknningar för trafiken

Klargörandet av reglerna och minskningen av antalet risksituationer mellan de lätta trafikerna och annan trafik speciellt på korsningsområden ökar fordonstrafikens smidighet på körbanorna. I sådana korsningar där körordningen bestäms antingen med vägmärken eller trafikljus förblir situationen oförändrad i jämförelse med nuläget. Ändringen beräknas inte ha några betydande verknningar i fråga om nuläget för den lätta trafiken.

#### 3.3.2. Verknningar för trafiksäkerheten

Gjorda undersökningar visar att regleringen av trafikbeteendet i lagstiftningsväg kan minska antalet olyckor endast i sådana fall då följande villkor är uppfyllda:

- Reglerna ansluter sig till riskfaktorerna på så sätt att verksamhet i enlighet med reglerna ger en lägre olycksrisk än verksamhet mot reglerna.

- Reglerna iakttas i praktiken. Detta påverkas bl.a. av

- kunskapen om reglerna,
- risken att bli gripen och straffad vid brott mot reglerna,
- hur stränga straffen är vid brott mot reglerna,
- olycksrisken till följd av brott mot reglerna,
- vilken annan nytta eller skada som brott mot reglerna eller iakttagande av dem leder till, t.ex. sparad eller förlorad restid, socialt tryck osv.

Iakttagandet av de flesta trafikreglerna förutsätter övervakning. Omfattningen av brotten mot reglerna varierar dock. Olycksrisken växer inte lika mycket i fråga om alla typer av förseelser. Det är därför svårt att uppskatta den allmänna effekt som trafikreglerna har på olyckorna. Dessutom är kunskapen om vägtrafikanternas respekt för olika regler bristfällig.

På basis av undersökningar som gjorts i samband med olika revideringar av trafikreglerna har man kunnat konstatera att kun-

skapen om de nya reglerna i huvudsak är bättre än kunskapen om de gamla. Detta beror sannolikt på den effektiva informationen om nya regler.

När den nuvarande vägtrafiklagen trädde i kraft 1982 följde medborgarna aktivt med informationen. Regeländringarna, som var klara och som direkt utvisade ett riktigt beteende, t.ex. i fråga om säkerhetsanordningar och omkörning till höger i korsning, omfattade snabbt. Andra ändringar av beteendet var däremot få.

#### Korsning mellan cykelbana och körbana

Regeringen har i denna proposition föreslagit en väjningsregel, enligt vilken en cyklist som kommer in på en körbana från en cykelbana har väjningsplikt om inte något annat anges med vägmärke. Flest olyckor har skett i sådana situationer där en bilist som kommer från en sidoväg ämnar svänga till höger och en cyklist kommer längs cykelbanan från höger in på skyddsvägen. Bilisten riktar felaktigt sin uppmärksamhet endast på biltrafiken från vänster och inte på den cyklist som kommer från höger och som han borde väja för. Dessa olyckor drabbar oftast sådana cyklister som har körkort, känner till reglerna och som cyklar längs en bekant rutt. Enligt gjorda undersökningar höll 63 procent av de cyklister som råkade ut för en olycka fast vid reglerna och antog att bilisten har upptäckt honom och iakttar väjningsplikten. Det är motiverat att anta att regeländringen inverkar på denna vanliga olyckstyp åtminstone i sådana fall där bilistens väjningsplikt inte har angivits med vägmärke. Ändringen förbättrar således säkerheten speciellt för denna grupp.

I sådana situationer där bilistens väjningsplikt har angivits med vägmärke är verknningarna av den nya väjningsregeln oklar. Om cyklisterna även härvid antar att de måste väja gör de ett antagande i en trygg riktning.

En typisk olycka för cyklande barn och äldre personer är en situation där de borde ha väjt men inte gjort det. Den nuvarande regeln, enligt vilken den som kommer från vänster har väjningsplikt, är svår att hantera bl.a. av den orsaken att det håll från vilket cyklisterna kommer in på skyddsvägen varierar i olika situationer. Den föreslagna regeln minskar sannolikt olyckorna bland barn och äldre personer eftersom väjningsplikten inte är beroende av det håll från vilket cyk-

listen kommer.

I Sverige och Norge måste en cyklist som kommer från en cykelbana in på en körbana väja. I båda länderna är säkerheten för cyklister betydligt bättre än i Finland. Skillnaderna i säkerheten beror inte enbart på att väjningsreglerna är olika. En regel i enlighet med regeringens proposition främjar möjligheten för Finland att nå upp till nordisk trafiksäkerhetsnivå.

Den föreslagna regeln är entydig och klar. Enligt gjorda undersökningar inlärs dylika regler bättre och de iakttas effektivare än stadganden som är mera beroende av tolkning.

### Cykelfält

I undersökningar har cykelfält konstaterats vara säkrare lösningar än integrerad trafik på huvudgatuavsnitt för biltrafik. Byggande av cykelfält speciellt i gamla stadsområden minskar även antalet olyckor mellan gående och cyklister. Otillåten cykling på gångbanan kan samtidigt förebyggas, vilket minskar antalet konfliktsituationer mellan gående och cyklister.

### Gåendes plats på leder för lätt trafik

Enligt förslaget skall gående på en cykelbana eller en led för lätt trafik kunna välja längs vilken kant de går och till vilken sida de väjer. Gåendes plats är på ledens kant. När gående begagnar den vänstra kanten ser båda parterna varandra. Genom regeländringen kan man minska antalet konfliktsituationer mellan gående och cyklister.

### 3.4. Information och utbildning

De gjorda regeländringarna inverkar direkt på praktiska trafiksituationer. Med tanke på trafiksäkerheten är det nödvändigt att vägtrafikanterna snabbt får vetskap om ändringarna och om skälen till dem. Detta förutsätter att en betydande satsning görs på information och att tillräckliga resurser anslås för den.

Man kan anta att åtminstone tillfälliga verkningar beträffande säkerheten fås till stånd om regeländringen åtföljs av effektiva informationsåtgärder, eftersom den förändrade situationen är en lämplig utgångspunkt för informationen.

Ansvar för informationen ligger i första

hand på trafikministeriet och Trafikskyddet. Avsikten är att även bl.a. inrikesministeriet, vägverket, Finlands Kommunförbund, utbildningsförvaltningen och olika organisationer som företräder trafiken skall fås med i informationen.

Tyngdpunkten för informationen förläggs till den tidpunkt då reformen träder i kraft. Medborgarna skall då snabbt få information om reformerna. Utöver normala nyhetskanaler utnyttjas lokal informationsverksamhet och reklam vid informationen. Specialinriktad information ges åt bilister och speciellt åt cyklister och gående i olika åldrar. Informationsmaterial erbjuds bl.a. arbetsplatser, skolor, organisationer och kommuner. Samtidigt skall man se till att informationen om reformerna ingår i berörda myndigheters instruktioner, informationsmaterial och motsvarande. Målet är att vägtrafikanterna får riktig och enhetlig information om förändringarna.

Aven kunskapen om sådana regler som enligt förslaget inte skall ändras har visat sig vara bristfällig. Detta bör beaktas när informationen planeras.

## 4. Beredningen av propositionen

Trafikministeriet tillsatte den 2 maj 1995 en arbetsgrupp som hade till uppgift att kartlägga behoven av ändringar av trafikreglerna om gång-, cykel- och mopedtrafikens ställning och skyldigheter och att utgående från denna kartläggning lägga fram förslag till nödvändiga ändringar av vägtrafiklagstiftningen. I arbetsgruppen ingick representanter för trafikministeriet, inrikesministeriet, vägverket, Finlands Kommunförbund, Trafikskyddet, Trafikförsäkringscentralen, Automobilförbundet rf, Liikenneliitto-Trafikförbundet ry samt organisationen Finland Cyklar och den fick sin promemoria (Trafikministeriets publikationer, Revidering av trafikreglerna för lätt trafik, L 15/96) klar den 29 februari 1996. En viktig uppgift för arbetsgruppen var att lägga fram förslag till regel om väjningsplikt i korsningar mellan en led för lätt trafik och en körbana. Arbetsgruppen utarbetade två alternativa modeller: "den som kommer längs cykelbana väjer" och "den som kommer längs cykelbana jämställs med gående". Dessutom utredde arbetsgruppen andra behov av att ändra vägtrafiklagen och -förordningen. Arbetsgruppen föreslog

ett alternativ till väjningsregel, enligt vilken en cyklist som kommer in på en körbana från en cykelbana är skyldig att väja om inte något annat anges med vägmärke. Arbetsgruppen föreslog också att en ny definition på cykelfält intas i lagstiftningen. I förslaget ingick dessutom ändringar som gällde cyklister och mopedisters plats på vägen samt gåendes plats på leder för lätt trafik samt ytterligare några mindre ändringar i vägtrafiklagen och vägtrafikförordningen.

Arbetsgruppen utredde samtidigt möjligheten att utvidga rätten att cykla på gångbana så, att den blir friare än för närvarande. Även om det med tanke på cyklisternas säkerhet och smidigheten i trafiken i vissa fall kunde vara fördelaktigt att använda gångbanan för cykling, rör sig många sådana vägtrafikanter på gångbanan vars säkerhet eller känsla av säkerhet äventyras av cyklister på gångbanan, och därför ansåg arbetsgruppen att det inte är skäl att utvidga rätten att cykla på gångbanan.

Utlåtande om arbetsgruppens betänkande begärdes av sådana myndigheter, kommuner, organisationer och sammanslutningar som är centrala med tanke på trafiksäkerheten. Dessutom begärdes utlåtanden av sådana organisationer som företräder den lätta trafiken. Merparten av remissinstanserna stödde arbetsgruppens förslag. Kraftigast gick åsikterna i sår i fråga om väjningsregeln. Största delen av remissinstanserna understödde dock till denna del arbetsgruppens förslag. Vissa remissinstanser som företräder den lätta trafiken motsatte sig det alternativ till väjningsregel som arbetsgruppen valt. Även Liikenneliitto-Trafikförbundet ry, som deltog i arbetsgruppens arbete, motsatte sig regelalternativet. Några remissinstanser understödde ett bibehållande av nuvarande väjningsregler.

Utlåtande om förslaget till tvång för motorcyklar och mopeder att använda körljus eller varselljus har inhämtats av organisationer som företräder motorcyklister och försäljare av motorcyklar. Alla remissinstanser ställde sig bakom förslaget.

Propositionen har utgående från nämnda arbetsgrupps förslag beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet.

## 5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

### 5.1. Samband med internationella fördrag

I Finland gäller 1968 års konvention om vägtrafik, dvs. den s.k. Wienkonventionen om vägtrafik, 1971 års europeiska överenskommelse som utgör tillägg till denna konvention samt de ändringar som företogs idessa 1993. Dessa ändringar omfattade en ändring av punkt 6 i artikel 32 i konventionen, enligt vilken motorcykel under körning skall visa halvljus eller varselljus. Enligt ändringen av punkt 20 i bilagan till den europeiska överenskommelsen fogades till artikel 27 i konventionen nya artiklar, av vilka den nya punkt f i artikel 27 bis stadgar att vägtrafikanter som kommer ut från gårdsgata vid vägkorsning skall lämna företräde åt andra vägtrafikanter, med de undantag som i nationell lagstiftning har fastställts. Eftersom bestämmelsen i artikel 32 strider mot 32 § 1 mom. vägtrafiklagen och eftersom bestämmelsen i punkt f i artikel 27 bis inte ingår i Finlands vägtrafiklagstiftning, gjorde Finland reservationer till dessa artiklar. Avsikten är att reservationerna skall slopas då de ändringar som de förutsätter har vidtagits i vägtrafiklagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lag om ändring av vägtrafiklagen

2 §. *Definitioner.* Enligt definitionen i paragrafens 2 punkt karakteriseras en körbana av att den omfattar en eller flera körfält, dvs. delar av körbanan som är tillräckligt breda för fyrhjuliga fordon i en fil. Även en

cykelbana kan vara så bred att den har plats för fyrhjuliga fordon i en fil. Av denna orsak föreslås definitionen bli preciserad så, att en cykelbana dock inte anses som körbana.

Cykelbana och cykelfält föreslås bli klart åtskilda från varandra. Som cykelbana betraktas endast en med vägmärke angiven del

av väg som alltid i konstruktionshänseende är helt avskild från körbanan. Cykelfält i sin tur är en med vägmarkering angiven del av körbanan.

I vägtrafikförfattningarna saknas stadganden om cykelfält. Det föreslås att till körfältsdefinitionen i paragrafens 4 punkt fogas cykelfält. Det föreslås även att till paragrafen fogas en ny 12 punkt i vilken cykelfält definieras som ett för cykel- och mopedtrafik avsett körfält som angivits med vägmarkering.

Enligt paragrafens 13 punkt är en cykelbana avsedd för cykeltrafik. Mopedister har rätt att köra på cykelbana endast då detta tillåts med vägmärke. Närmare föreskrifter om cykelfältet och cykelbanan meddelas i vägtrafikförordningen.

I 14 punkten som föreslås bli fogad till paragrafen definieras spårväg. Spårväg kan vara en väg som i vägens mitt avskilts från annan väg med en refug eller spärmlinje (spårvagnsfält) eller en särskild väg helt utanför vägen.

14 §. *Väjningsplikt.* Det föreslås att gårdsgata fogas till förteckningen i paragrafens 3 mom. Föraren är skyldig att väja för den övriga trafiken när han kommer från en gårdsgata.

Till paragrafen föreslås ett nytt 4 mom. bli fogat som gäller väjningsplikten för cyklister och mopedister som kommer in på körbanan från en cykelbana. Cyklister och mopedister skall i regel väja t.ex. för trafik på den korsande körbanan när de kommer in på körbanan. Väjningsplikten gäller även sådana situationer där cyklister eller mopedister kommer in på en körbana från en cykelbana i annat fall än för att korsa vägen.

Det föreslagna 4 mom. inverkar inte på skyldigheten enligt 2 mom. för förare av fordon, som svänger i en korsning, att väja för cyklister eller mopedister som korsar den väg på vilken han svänger in.

Då en cyklist eller en mopedist begagnar körbanan eller då flera cykelbanor korsar varandra tillämpas dock alltså de allmänna väjningsstadganden som är avsedda för alla fordon. Paragrafens gällande 4 mom. blir till följd av ändringen 5 mom.

22 §. *Lämnande av väg åt buss som startar från hållplats.* Det föreslås att stadgandet i paragrafens 1 mom. preciseras så, att väjningsregeln endast gäller förare av fordon på samma eller intilliggande körfält.

31 §. *Korsande av gångbana. Omkörning*

*av stannad spårvagn eller buss.* Det föreslås att i ett nytt 3 mom. intas ett stadgande om skyldigheten för sådana cyklister och mopedister som begagnar cykelbana att vid hållplats för buss eller spårvagn lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare. Stadgandet gäller t.ex. sådana situationer där cykelbanan finns mellan hållplatsen och det därtill anslutna vänteområdet. Väjningsplikt kan även uppkomma när det finns gångtrafik över cykelbanan till en buss eller spårvagn på hållplatsen och cykelbanan finns i hållplatsens omedelbara närhet. Väjningsplikten gäller cyklister och mopedister som närmar sig från vartdera hållet när de passerar hållplatsen.

36 §. *Användning av ljus vid körning.* Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så, att motorcyklar och mopeder under körning alltid skall använda körljus eller varselljus.

40 §. *Gåendes plats på vägen.* Stadgandet om gåendes plats på gångbanan och skyddsvägen föreslås bli slopat i paragrafens 3 mom. Det föreslås att gåendes plats på cykelbanan skall vara cykelbanans kant. Stadgandet tillämpas även på gående som begagnar en kombinerad cykel- och gångbana. Dessutom föreslås att stadgandet om passerande av mötande gående och framförgående slopas såsom onödigt.

44 §. *Korsande av körbana.* Det spårvagnsfält som nämns i 3 mom. och som jämställs med körbana föreslås bli ändrat till spårväg. Spårvagnsfält måste alltid anges med ett särskilt vägmärke. Motsvarande ställe för korsande av spårväg kan även finnas någon annanstans.

## 2. Närmare stadganden och bestämmelser

Genom förordning stadgas om mopedisters plats i trafiken, om undantag från skyldigheten att använda cykelbana och om cykelfältet. Som bilaga till propositionen medföljer ett utkast till ändring av vägtrafikförordningen.

## 3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 april 1997. Förordningen om ändring av vägtrafikförordningen avses träda i kraft samtidigt.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:



## Lag

### om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/81) 2 § 2, 4, 5 och 11 punkten, 14 § 3 mom., 22 § 1 mom., 36 § 1 mom., 40 § 3 mom. och 44 § 3 mom., av dessa lagrum 2 § 11 punkten sådan den lyder i lag av den 6 november 1992 (989/92) och 14 § 3 mom. sådant det lyder i lag av den 14 februari 1992 (117/92), samt  
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad genom lag av den 12 april 1991 (671/91) och nämnda lag av den 6 november 1992, nya 12-14 punkter, till 14 §, sådan den lyder delvis ändrad genom nämnda lag av den 14 februari 1992, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., och till 31 § ett nytt 3 mom. som följer:

#### 2 §

##### Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

2) *körbana* för trafik med fordon avsedd del av väg, omfattande ett eller flera körfält, dock inte cykelbana;

4) *körfält* med vägmarkering utmärkt eller annan för bil tillräckligt bred långsgående del av körbanan samt cykelfält;

5) *skyddsväg* del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana, cykelbana eller spårväg och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

11) *gående* den som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande redskap och den som för sparkstötting, barnvagn, lekfordon, rullstol eller motsvarande samt den som leder cykel eller moped;

12) *cykelfält* för cykel- och mopedtrafik avsedd långsgående del av körbanan som angivits med vägmarkering;

13) *cykelbana* för cykeltrafik avsedd, med vägmärke angiven, från körbanan i konstruktionshänseende avskild eller särskild del av väg eller särskild väg;

14) *spårväg* enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg; samt

#### 14 §

##### Väjningsplikt

Föraren skall dock alltid väja för den övri-

ga trafiken när han kommer in på en väg från en gårdsgata, gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled.

Cyklister och mopedister skall dock, om inte något annat följer av 2 eller 3 mom., väja för den övriga trafiken när de kommer in på en körbana från en cykelbana.

#### 22 §

##### Lämmande av väg åt buss som startar från hållplats

Om föraren av en buss, som stannats på hållplats på väg där den största tillåtna hastigheten är högst 60 km/h, med riktnings-tecken anger att han ämnar starta från hållplatsen, skall föraren av fordon som nalkas hållplatsen på samma eller intilliggande körfält minska hastigheten och vid behov stanna så att bussen utan hinder kan lämna hållplatsen.

#### 31 §

##### Korsande av gångbana. Omkörning av stannad spårvagn eller buss

Cyklister och mopedister på cykelbana, som vid hållplats för buss eller spårvagn ämnar passera buss eller spårvagn som där stannat, skall lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare.

## 36 §

*Användning av ljus vid körning*

Motordrivna fordon skall under körning utanför tätort samt motorcyklar och mopeder även under körning i tätort alltid använda körljus eller varselljus.

---

## 40 §

*Gåendes plats på vägen*

Gående på cykelbana skall i allmänhet begagna cykelbanans kant.

---

## 44 §

*Korsande av körbana*

Med körbana jämställs i denna paragraf cykelbana och spårväg.

---

Denna lag träder i kraft den 1997.

Helsingfors den 20 december 1996

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

Trafikminister *Tuula Linnainmaa*

## Lag

### om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/81) 2 § 2, 4, 5 och 11 punkten, 14 § 3 mom., 22 § 1 mom., 36 § 1 mom., 40 § 3 mom. och 44 § 3 mom., av dessa lagrum 2 § 11 punkten sådan den lyder i lag av den 6 november 1992 (989/92) och 14 § 3 mom. sådant det lyder i lag av den 14 februari 1992 (117/92), samt

*fogas* till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad genom lag av den 12 april 1991 (671/91) och nämnda lag av den 6 november 1992, nya 12-14 punkter, till 14 §, sådan den lyder delvis ändrad genom nämnda lag av den 14 februari 1992, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., och till 31 § ett nytt 3 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 §

#### Definitioner

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

2) *körbana* för trafik med fordon avsedd del av väg, omfattande ett eller flera körfält;

2) *körbana* för trafik med fordon avsedd del av väg, omfattande ett eller flera körfält, dock inte *cykelbana*;

4) *körfält* med vägmarkering utmärkt eller annan för bil tillräckligt bred längsgående del av körbanan;

4) *körfält* med vägmarkering utmärkt eller annan för bil tillräckligt bred längsgående del av körbanan *samt cykelfält*;

5) *skyddsväg* del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana, cykelbana eller *spårvägsfält* och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

5) *skyddsväg* del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana, cykelbana eller *spårväg* och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

11) *gående* den som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande redskap och den som för sparkstötting, barnvagn, lekfordon, rullstol eller motsvarande samt den som leder cykel eller moped; *samt*

11) *gående* den som rör sig till fots, på skidor, rullskidor, skridskor eller motsvarande redskap och den som för sparkstötting, barnvagn, lekfordon, rullstol eller motsvarande samt den som leder cykel eller moped;

12) *cykelfält* för cykel- och mopedtrafik avsedd längsgående del av körbanan som angivits med vägmarkering;

13) *cykelbana* för cykeltrafik avsedd, med vägmärke angiven, från körbanan i konstruktionshänseende avskild eller särskild del av väg eller särskild väg;

14) *spårväg* enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg; *samt*

## 14 §

*Väjningsplikt*

När fordon närmar sig korsning, skall föraren iakttaga särskild försiktighet. Han skall väja för fordon som samtidigt närmar sig från höger på annan väg.

Förare av fordon som svänger i korsning skall väja för cyklist, mopedist och gående som korsar den körbana, på vilken han ämnar köra in. Likaså skall förare som annorstädes än i korsning ämnar lämna körbanan eller eljest korsa den väja för cyklist, mopedist och gående som använder vägkanten. Förare som svänger till vänster skall dessutom väja för den mötande trafiken.

Föraren skall dock alltid väja för den övriga trafiken när han kommer in på en väg från en gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled.

Föraren skall dock alltid väja för den övriga trafiken när han kommer in på en väg från en *gårdsgrata*, gårdsplan, parkeringsplats, servicestation eller något annat motsvarande område eller från en stig, ägoväg eller någon annan mindre väg eller från en snöskoterled.

*Cyklister och mopedister skall dock, om inte något annat följer av 2 eller 3 mom., väja för den övriga trafiken när de kommer in på en körbana från en cykelbana.*

## 22 §

*Lämnande av väg åt buss som startar från hållplats*

Om förare av en buss, som stannats på hållplats på väg där den största tillåtna hastigheten är högst 60 km/h, med riktnings-tecken anger att han ämnar starta från hållplatsen, skall föraren av fordon som nalkas hållplatsen minska hastigheten och vid behov stanna så att bussen utan hinder kan lämna hållplatsen.

Om föraren av en buss, som stannats på hållplats på väg där den största tillåtna hastigheten är högst 60 km/h, med riktnings-tecken anger att han ämnar starta från hållplatsen, skall föraren av fordon som nalkas hållplatsen *på samma eller intilliggande körfält* minska hastigheten och vid behov stanna så att bussen utan hinder kan lämna hållplatsen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

## 31 §

*Korsande av gångbana. Omkörning av stannad spårvagn eller buss*

*Cyklister och mopedister på cykelbana, som vid hållplats för buss eller spårvagn ämnar passera buss eller spårvagn som där stannat, skall lämna fri passage för på- eller avstigande passagerare.*

## 36 §

*Användning av ljus vid körning*

Motordrivet fordon skall under körning utanför tätort alltid använda körljus eller varselljus.

Motordrivna fordon skall under körning utanför tätort *samt motorcyklar och mopeder även under körning i tätort* alltid använda körljus eller varselljus.

## 40 §

*Gåendes plats på vägen*

Gående skall på gångbana, cykelbana och skyddsväg i allmänhet begagna dess högra sida och passera mötande gående på högra sidan och framförgående till vänster.

*Gående på cykelbana skall i allmänhet begagna cykelbanans kant.*

## 44 §

*Korsande av körbana*

Med körbana jämföras i denna paragraf cykelbana och *spårvägsfält*.

Med körbana jämföras i denna paragraf cykelbana och *spårväg*.

*Denna lag träder i kraft den 1997.*

## Förordning

### om ändring av vägtrafikförordningen

På föredragning av trafikministern  
*ändras* i vägtrafikförordningen av den 5 mars 1982 (182/82) förklaringstexten gällande märke 422 i 18 §, sådan den lyder i förordning av den 29 april 1994 (328/94), samt *fogas* till förordningen en ny 36 a § som följer:

#### 18 §

---

*Märke 422.* Märket anger en cykelbana, som i konstruktionshänseende avskilts från körbanan, eller en särskild cykelbana, som cyklister skall använda vid färd i riktningen i fråga. Andra fordon får inte använda en cykelbana som anges med detta märke. Körning med moped på cykelbana är dock tillåten om detta anges med en tillägsskylt med texten "Tillåtet för mopeder". Om det finns en cykelbana endast vid vänstra sidan av vägen och det med hänsyn till färdleden eller av andra skäl är tryggare att använda vägaren eller den högra kanten på körbanans högra sida får en cyklist på en kort sträcka använda vägaren eller körbanans högra kant. Vid körning på cykelbana skall i tillämpliga delar iaktas vad som i vägtrafiklagen sägs om körning på körbana.

---

#### Längsgående vägmärkningar

#### 36 a §

Cykelfält för cykel- och mopedtrafik anges med sådan vägmärkning enligt 45 § som anger den del av körbanan som är avsedd för cykeltrafik. Märkningen kan effektiveras genom användning av beläggning som till färgen avviker från beläggningen på körbanan i övrigt. Cykelfältet får användas av alla fordon som ämnar gruppera sig för att svänga.

---

Denna förordning träder i kraft den 1997.

---