

POLKUPYÖRÄILIJÄN KYPÄRÄ JA JALANKULKIJAN HEIJASTIN - KÄYTTÖSÄÄNNÖSTEN PERUSTELUMUISTIO

1 Tavoite

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001 kirjataan tavoitteeksi turvalaitteiden käytön lisääminen valistuksen ja valvonnan keinoin sekä edellytetään valmisteltavaksi suositusluontoinen säännös pyöräilykypärän käytöstä. Heijastimen käyttöä säännös edellytetään laajennettavaksi koskemaan taajama-alueita ja valaisuja teitä.

2 Polkupyöräilijän kypärä

2.1 Pyöräilyonnettomuudet ja kypärän suojavaikutus

Poliisin tietoon tulleissa tieliikenneonnettomuuksissa kuoli Suomessa 1990-luvun loppupuolella keskimäärin 55 pyöräilijää vuosittain ja loukkaantui noin 1100 pyöräilijää vuosittain. Pyöräilijöiden kuolemista noin 80 % johtuu päähän kohdistuneen iskun aiheuttamasta aivovammasta. Suurin osa pyöräilijöiden onnettomuuksista on kaatumisia. Törmäykset, joista kaksi kolmasosaa tapahtuu henkilöauton kanssa, ovat lähes aina seurauksiltaan vakavia.

Liikenneonnettomuustilastojen ulkopuolelle jää huomattava osa pyöräilyvahingoista. Tutkimusten mukaan pyöräilijöille sattuu lääkärihoitoa vaativia loukkaantumisia noin 30 000 vuosittain, joista kymmenesosa vaatii sairaalahoitoa.

Pyöräilijöiden päävammat aiheutuvat joko tien tai autoon iskeytymisestä. Onnettomuuksissa kypärä suojaa tehokkaasti pyöräilijää pää- ja aivovammoilta, mikä on osoitettu useilla eri maissa tehdyillä tutkimuksilla. Suomessa tehdyssä tutkimuksessa on arvioitu, että noin puolet pyöräilijöiden kuolemista voitaisiin estää, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää (Olkkonen 1993).

2.2 Vapaaehtoinen kypärän käyttö

Polkupyöräilijän kypärän käyttö on monissa maissa vapaaehtoista, ja käyttöä edistetään tiedotustoiminnan ja tuotekehittelyn avulla. Suomessa pyöräilykypärän käyttöaste on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut 6 %:sta 24 %:iin. Käyttöaste vaihtelee pyöräilijöistä käytti kypärää vuonna 2000. Muualla maassa käyttö on vaihdellut 10-20 %:n välillä. Kesän 2001 kypärälaskennan tulokset osoittavat käyttöasteen lievää laskua.

Liikenneturvan selvitysten mukaan tavallisimpia selityksiä sille, ettei käytetä pyöräilykypärää ovat: varovainen ajotapa, kypärän hankala kuljettaminen, muutkaan eivät käytä, kypärä on ruma tai kypärä on liian kallis.

2.3 Käyttösäännöksiä maailmalta

Polkupyöräilijällä on lailla säädetty kypärän käyttöpakko Australiassa ja Uudessa Seelannissa. Käyttöpakon säätämisen jälkeen pyöräilijöiden päävammat ovat näissä maissa vähentyneet selvästi. Pelkästään kypärän käytöstä johtuvaa turvallisuusvaikutusta on kuitenkin vaikea arvioida, koska samanaikaisesti on toteutettu muitakin toimia, jotka ovat vaikuttaneet pyöräilijöiden turvallisuuden paranemiseen. Käyttöpakosta huolimatta osa pyöräilijöistä ei käytä kypärää. Osalla taas kypärä on puutteellisesti kiinnitetty, jolloin se ei suojaa onnettomuustilanteessa. Kypärän käyttöpakko on ilmeisesti jonkin verran vähentänyt pyöräilyä, ainakin välittömästi käyttöpakon tultua voimaan.

Kypäräpakko on myös useissa USA:n osavaltioissa ja Kanadan provinseissa. Monin paikoin käyttöpakko on rajattu koskemaan vain lapsia ja nuoria. Euroopan maista ainakin Islannissa (vuodesta 1997), Sloveniassa (vuodesta 1998) ja Tšekin tasavallassa (vuodesta 2001) on alle 15-vuotiaitten lasten käytettävä pyöräillessään kypärää.

2.4 Kypärälle asetetut vaatimukset

Polkupyöräilijän kypärään sovelletaan henkilönsuojaindirektiivin (89/686/ETY) määräyksiä. Direktiivi on tullut Suomessa voimaan vuoden 1994 alusta valtioneuvoston päätöksellä henkilönsuojaimista (1406/1993). Henkilönsuojain täyttää päätöksessä annetut perusvaatimukset, kun se on suunniteltu, valmistettu ja varustettu sitä koskevien yhdenmukaistettujen standardien mukaisesti. Vastaava turvallisuustaso voi täytyä myös muilla kuin standardien mukaisilla ratkaisuilla. Tällöin suojaimen valmistajan on vaadittaessa osoitettava, että turvallisuustaso täyttyy. (VNp henkilönsuojaimista 5 §)

Polkupyöräilijän kypärän vaatimustaso on määritelty standardissa (SFS-EN 1078). Pikkulapsille on olemassa suojakypärä, joka täyttää toisen standardin (SFS-EN 1080) vaatimukset, mutta joka ei ole tieliikenteeseen hyväksytty pyöräilijän kypärä. Pikkulasten kypärässä lukko avautuu lapsen jäädessä roikkumaan kiinnityshihnan varaan, kun taas hyväksytyssä pyöräilykypärässä lukko ei saa avautua. Iskunvaimennusvaatimukset ovat molemmissa standardeissa samat. Suomessakin on sattunut kuolemantapauksia, joissa lapsi on kuristunut kiipeilyleikeissä pyöräilykypärän hihnaan. Pohjoismaissa monet kuluttajaviranomaiset ovat suositelleet lapsille avautuvalla lukolla varustettua kypärää yleiskäyttöön, siis myös pyöräilyyn.

Työterveyslaitos on henkilönsuojaindirektiivin nojalla antanut tuotesertifikaatin kypärälle, joka soveltuu myös pyöräilyyn, mutta joka ei lukuun avautumisen vuoksi täytä pyöräilykypärästandardin vaatimusta. Tällaisen kypärän kysyntä on ollut vähäistä, ja suurin osa kauppoissa olevista kypäristä on standardin SFS-EN 1078 mukaisia pyöräilykypäriä.

Euroopan Standardisointikomitean (CEN) käsittelyssä on parhaillaan muutosehdotus pienten lasten kypäriä koskevaan standardiin. Jos muutokset hyväksytään, pienten las-

ten kypäriä voidaan käyttää myös liikennealueella (CEN/TC 158, kokous 10-11.6.2001).

2.5 Suositus tieliikennelakiin

Suomessa kypärän käyttöaste saavutti nykyisen tason jo vuonna 1996. Viiden viimeisen vuoden aikana selvää myönteistä muutosta ei ole tapahtunut. Edelleen noin joka viides pyöräilijä käyttää kypärää. Kehitys viittaa siihen, että kypärän käytön lisäämiseksi tarvitaan uusia keinoja tiedotuksen ja valistuksen tueksi.

Markkinoilla olevat pyöräilykypärät täyttävät lähes poikkeuksetta henkilönsuojaindirektiivin vaatimukset. Ne ovat korkealaatuisia ja niitä on saatavana useita kokoja, malleja ja värejä. Kypäriä on myös monen hintaisia. Todelliset esteet juuri sopivan kypärän löytämiselle lienevät harvinaisia. Kypärän käytön hyödyllisyydestä on kampanjoitu useitten vuosien ajan ja monet liikenneturvallisuustyötä tekevät organisaatiot ovat pyrkineet edistämään kypärän käyttöä.

Pyöräilykypärän käyttöasteen kasvun pysähtymiselle ei ole selvää syytä. Tiedotus ja koulutus yhdessä tieliikennelakiin kirjoitetun käyttösäännöksen kanssa saattaisi tuottaa uuden sysäyksen kypärän käytölle. Normi nostaisi polkupyöräkypärän samalle tasolle muiden liikenteessä käytettävien turvalaitteiden ja -varusteiden kanssa.

Pyöräilykypärän käyttösäännöksestä on ehdotettu tehtävän suositus. Vastaavanlainen suositus on tieliikennelaissa heijastimen käytöstä. Suosituksen noudattamatta jättämisestä ei seuraa rangaistusta eikä sillä ole vahingonkorvausoikeudellista vaikutusta. Pyöräilykypärän käyttöpakkoon on meillä julkisessa keskustelussa suhtauduttu torjuvasti, käyttösuositukseen sen sijaan hyväksyvästi. Pakolle ei ole edellytyksiä, ennen kuin kypärän käyttö yleistyy. Lisäksi näyttää siltä, että kypäräpakko voi vähentää pyöräilyä. Tämä ei ole sopusoinnussa sen kanssa, että pyöräilypoliittisena tavoitteena on pyöräilyn lisääminen.

2.6 Säännöksen sisältö ja valvonta

Kypärän käyttösuositus koskisi kaikkia polkupyöräilijöitä ja polkupyörän matkustajia.

Polkupyöräilijän kypärälle asetettuja vaatimuksia voitaisiin tieliikennelaissa kuvata termillä "asianmukainen" kypärä, millä tarkoitettaisiin henkilönsuojaindirektiivin mukaista kypärää, joka on tarkoitettu käytettäväksi pyöräilyyn liikennealueella tai joka muuten täyttää vastaavan turvallisuustason. Tällaisissa kypärissä on CE-merkintä.

Suomessa valtioneuvoston päätöstä henkilönsuojaimista valvovat kulutustavaroina käytettävien henkilönsuojainten osalta tuoteturvallisuuslaissa (914/86) tarkoitettut viranomaiset (VNp henkilönsuojaimista 24 §). Tuoteturvallisuuslain mukaan valvonta sekä valvonnan suunnittelu ja ohjaus kuuluvat Kuluttajavirastolle. Valvontaan osallistuvat myös tullilaitos sekä kuntien ja läänien viranomaiset.

Lakia liikennetarvikkeiden kaupasta, asennuksesta ja korjauksesta sovelletaan vain sellaisten tienkäyttäjän henkilökohtaisten suojavälineiden maahantuontiin, valmistamiseen, myyntiin ja muuhun luovuttamiseen sekä asennukseen ja korjaukseen, joiden teknisistä ominaisuuksista tai varustamisesta hyväksymismerkinnällä on tieliikenne-

10.12.2001

laissa tai sen nojalla annettu säännöksiä tai määräyksiä. Liikennetarvikelakia ei mainittuun rajauksen vuoksi sovelleta polkupyöräilijän kypärään eikä jalankulkijan heijastimeen.

Edellä kuvattu kypärien valvonta on tuotevalvontaa. Liikenteessä suojavälineiden käytön valvonta kuuluu poliisille. Suositusluonteisen säännön rikkomisesta ei määrätä rikosoikeudellisia seuraamuksia. Poliisi voi kuitenkin muutoin ohjata tienkäyttäjää turvalliseen käyttäytymiseen liikenteessä.

3 Kypäräpakko eräissä moottoriajoneuvoissa

Suojakypärän käyttövelvollisuus on tieliikennelaissa säädetty moottoripyörän, kolmipyöräisen moottoriajoneuvon, muun nelipyöräisen moottoriajoneuvon kuin auton, mopon ja moottorikelkan kuljettajalle ja 15 vuotta täyttäneelle matkustajalle (TLL 89 §). Asetuksella on säädetty tiettyjä poikkeuksia suojakypärän käyttövelvollisuudesta.

Kaksipyöräisellä mopolla saa kuljettaa enintään 10-vuotiasta matkustajaa. Muilla edellä mainituilla moottoriajoneuvoilla kuljetettavien ikää ei ole rajoitettu. Kaksipyöräisellä moottoripyörällä saa kuljettaa yhtä matkustajaa ja moottoripyörän sivuvaunussa enintään kahta henkilöä. Alle 15-vuotiaalla matkustajalla ei siis kuitenkaan ole suojakypärän käyttöpakkoa.

Liikennevahinkojen tutkijalautakuntaselvitysten mukaan vuosina 1984-2000 tapahtui yhteensä 16 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, jossa oli yhtenä osallisena alle 15-vuotias kaksipyöräisen moottoriajoneuvon matkustaja. Matkustajista kahdeksalla ei ollut käytössään kypärää, kuusi heistä menehtyi ja kaksi vammautui. Kypärää käyttämällä viisi matkustajaa olisi mahdollisesti pelastunut.

Nykyisin on saatavana hyväksytyjä suojakypäriä myös lapsille. Enää ei ole perusteltua jättää alle 15-vuotiaitakaan matkustajia kypärän käyttövelvollisuuden ulkopuolelle. Vastuu alle 15-vuotiaan matkustajan suojakypärän käytöstä olisi säädettävä ajoneuvon kuljettajalle samaan tapaan kuin turvavyön käytöstä on säädetty.

4 Jalankulkijan heijastin

4.1 Jalankulkuonnettomuudet

Poliisin onnettomuustietojen mukaan jalankulkijoita on kuollut tieliikenteessä viiden viimeisen vuoden aikana keskimäärin 65 henkilöä vuosittain ja loukkaantunut keskimäärin 900 jalankulkijaa vuosittain. Jalankulkuonnettomuudet keskittyvät taajamiin: lähes 60 % jalankulkijoiden kuolemista ja noin 90 % loukkaantumisista sattuu taajamissa. Lähes puolet jalankulkijoiden kaikista henkilövahingoista tapahtuu lokatammikuun aikana. Erityisesti suojatiellä sattuneet onnettomuudet keskittyvät näille kuukausille. Jalankulkijoiden liikennekuolemista ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtuu pimeällä tai hämärässä.

SAAPUNUT
10.12.2001

Ajoneuvohallintokeskus
Fabianinkatu 32

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
Liikennepoliitiikan osasto
Liikenneturvallisuus- ja ympäristöyksikkö
Ylitarkastaja Anna-Liisa Tarvainen

MUISTIO

Sivu 5 (6)

10.12.2001

Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien mukaan vuonna 1999 pimeällä tai hämärässä kuolleista 29:stä jalankulkijasta kukaan ei käyttänyt heijastinta. Heistä 11 olisi mahdollisesti pelastunut jos heillä olisi ollut heijastin.

Heijastinta käyttää pimeään aikaan valaistujen katujen ulkopuolella liikkueensa noin 40 % jalankulkijoista. Tämä tieto perustuu Kansanterveyslaitoksen vuosittaiseen kyselytutkimukseen "Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen". Heijastimen käyttöaste taajaman ulkopuolella on pysynyt useita vuosia lähes saman suuruisena. Liikenneturvan tarkkailutietojen mukaan valaistussa ympäristössä heijastinta käyttää 30 % jalankulkijoista (tiedot vuosilta 1999-2001).

4.2 Nykyinen heijastinsäännös

Tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan, joka pimeään aikana liikkuu valaisemattomalla tiellä muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä, on yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta. Tällainen heijastimen käytösääntö otettiin lakiin vuoden 1982 tieliikennelain kokonaisuudistuksessa.

Vaikka suositusta ei noudattaisi, heijastimen puuttumisesta ei määrätä rangaistusta. Säännöksen suosituluonteesta johtuu myös se, ettei sillä ole vahingonkorvausoikeudellisia vaikutuksia mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

4.3 Käyttöpakosta

Heijastinpakostakin keskusteltiin jo nykyistä suositusta laadittaessa, mutta tärkeimpinä perusteluina sille, että säännöksestä tehtiin suositus olivat pakon edellyttämän valvonnan vaikeus ja jalankulkijan vastuun kohtuuton lisääntyminen onnettomuustilanteissa.

Heijastimen käyttösuosituksen muuttamisessa pakoksi on edelleen samat ongelmat kuin aikaisemmin. Jo edellä mainittujen seikkojen lisäksi pakko saattaisi rajoittaa liikumisvapautta, jos edellytetään, että pimeään aikaan ulos lähtiessään jalankulkijalla olisi aina oltava heijastin. Pakolla ei liioin ole merkitystä ilman tehokasta valvontaa. Jos taas poliisi voi aina käyttää tilannekohtaista harkintaa, ei pakolla saavuteta parempaa tehoa kuin suosituksella. Lisäksi heijastimen käyttö on yhtä tärkeää kaiken ikäisille jalankulkijoille, mutta rikosoikeudelliset seuraamukset voidaan kohdistaa vain 15 vuotta täyttäneisiin.

4.4 Suosituksen laajentaminen

Tieliikennelaissa olevan heijastinpykälän sanamuoto ei ole riittävän kattava, koska heijastimesta on jalankulkijalle hyötyä myös valaistulla tiellä.

Onnettomuuksista saatujen tietojen perusteella on selvää, ettei tievalaistus poista tarvetta käyttää heijastinta. Valaistulla tiellä jalankulkijan havaittavuutta haittaavat esimerkiksi sade, sumu, mainosvalot ja ympäristön tekemät varjot. Liikennevalistuksessa tämä aihe on ollut esillä jo pitkään. Nyt olisi aika laajentaa laissa annettua heijastimen käyttösuositusta niin, että se koskisi pimeällä liikkuvaa jalankulkijaa riippumatta tievalaistuksesta.

00/207

SAAPUNUT

15-01-2002

Ajoneuvohallintokeskus

Fabianinkatu 32

00100

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
Liikennepolitiikan osasto
Liikenneturvallisuus- ja ympäristöyksikkö
Ylitarkastaja Anna-Liisa Tarvainen

MUISTIO

Sivu 6 (6)

10.12.2001

4.5 Heijastinten laatu ja saatavuus

Heijastimen laadun asianmukaisuus arvioidaan samoin kuin pyöräilykypäränkin henkilönsuojaindirektiivin mukaan. Asianmukainen jalankulkijan heijastin täyttää joko standardin vaatimukset (eurooppalainen standardi SFS-EN 13356) tai asianmukaisuus on muutoin osoitettavissa. Suomessa Työterveyslaitos ja Suomen Standardisoimisliitto SFS voivat tehdä henkilönsuojainten tyyppitarkastuksia.

Irralliset heijastimet ovat tavallisesti joko riipukemallisia kovasta tai pehmeästä materiaalista tehtyjä heijastimia taikka heijastinnauhoja, jotka laitetaan esimerkiksi käsivarren ympärille. Erilaiset irtoheijastimet sekä heijastavat materiaalit vaatteissa, reppuissa ja urheiluvälineissä täydentävät toisiaan. Yleensä markkinoilla olevat irtoheijastimet ovat heijastusteholtaan hyviä. Henkilönsuojaindirektiivin vaatimukset koskevat vain irrallisia heijastimia eivätkä ulotu vaatevalmistuksessa käytettäviin heijastaviin materiaaleihin.

Heijastimia on kaupoissa, mutta niiden löytäminen ei aina ole helppoa. Varmimmin heijastimen voi ostaa tavaratalosta, usein urheiluosastolta. Joissakin kaupoissa heijastimia on paperiosastolla, vapaa-ajanosastolla tai lastenosastolla. Heijastimia myydään myös useilla huoltoasemilla sekä joissakin kioskeissa ja apteekkeissa. Isoissa tavarataloissa heijastimien sijoittaminen lähelle kassoja voisi helpottaa tuotteen löytämistä.

5 Sääntöjen lisäksi

Pelkästään kypärän käyttönormin säätämällä ja heijastinsuosituksen laajentamisella ei saada kuntoon pyöräilyn ja jalankulun turvallisuutta. Liikennesuunnittelussa tulee edelleen kehittää kevyen liikenteen asemaa esimerkiksi hyvillä väyläratkaisulla sekä taajamien alhaisilla nopeusrajoituksilla. Liikennesääntöjen tunteminen ja niiden noudattamisen valvonta ovat tärkeitä myös kevyen liikenteen turvallisuudelle.

Mainituilla toimenpiteillä ei kuitenkaan pystytä täysin estämään esimerkiksi kaatumistapaturmia eikä polkupyöräilijöiden ja autoilijoiden törmäyksiä, joissa alhaisillakin nopeuksissa pyöräilijä voi saada vaikean päävamman ilman kypärää. Lisäksi on tärkeää muistaa, että kypärä suojaa parhaiten, jos sitä käytetään noudattaen kypärän kiinnittämis- ja käyttöohjeita.

Jo nykyistä heijastinpykälää säädettäessä eduskunnan liikennevaliokunta totesi mie-tinnössään, että säädetyn suosituksen lisäksi heijastimen käyttöä olisi edistettävä myös ilmaisjakeluin ja tiedotustoiminnalla. Näitäkin keinoja on heijastimen käytön lisäämiseksi syytä käyttää edelleen.

Käytösäännökset ovat tiedotustoiminnan tukena ja korostavat esillä olevien asioiden tärkeyttä. Kaiken kaikkiaan heijastimen ja pyöräilykypärän käytön edistämiseksi tarvitaan laajaa tiedottamista paitsi säästöjen voimaantulon yhteydessä myös jatkuvasti sen jälkeen.