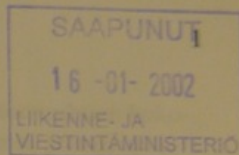


28M122:00/2001

A.-L. Tarvainen

Antero Naskila  
[antero.naskila@hel.fi](mailto:antero.naskila@hel.fi)  
p. 1693515



Liikenne- ja viestintäministeriö  
Liikennepolitiikan osasto  
Ylitarkastaja Anna-Liisa Tarvainen  
PL 235  
00131 Helsinki

Viite: Polkupyöräilijän kypärä ja jalankulkijan heijastin - käytösäännösten perustelumuuisto

Suomen Liikenneliitto – SuLi haluaa joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjien etujärjestönä antaa oheisen lausunnon kypärän käytösäännösasiasta, vaikka se ei uutena yhdistyksenä vielä ollutkaan lausunnonantajien listalla. Toivomme lausunnon huomioon ottamista.

### Lausunto koskien pyöräilykypärän käytösäännöstä.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa laaditussa liikenneturvallisuussuunnitelmassa päätettiin kompromissina esittää suositusluonteisen pyöräilykypärän käytösäännöksen laatimista. Tämä suositusluonteisuus on äärimmäisen tärkeätä näkyä myös tulevassa lakitekstissä. Suositeltava ilmaisumuoto olisi: ”on suositeltavaa käyttää ...”. Heijastimen käytösäännökseen liittyvä muotoilu: ”on yleensä käytettävä ...” tulkitaan viestiksi pakollisuudesta, vaikkakaan käyttämättömyydestä ei rangaistaisi, ja käytännössä tiedotusvälineet tulisivat todennäköisesti pääosin näin tiedottamaan asiasta. Tästä aiheutuisi sekaannuksen lisäksi samankaltaisia ongelmia kuin kypärän pakollisuudesta vaikkakin lievemmissä muodossa. Haitat kumoaisivat moninkertaisesti tavoitellut hyödyt ja myös tavoitteellinen liikenneturvallisuuden parantuminen jäisi saavuttamatta. Myös lain perusteluissa on tärkeää tuoda esiin nyt esitettyä selvemmin pakollisuudesta aiheutuvat ongelmat, jottei sanamuotoja lain käsittelyvaiheessa kiristetä osaamatta arvioida tämän vaikutusta pyöräilyyn.

Seuraavassa on em. syystä käsitelty kypäräpakon vaikutuksia:

Pyöräilykypärän pakollisuus aiheuttaisi lukuisia ongelmia Australian kokemusten mukaan; muualta tietoa ei ole ollut saatavissa. Kypärän eriasteisia käyttöpakkoja on käytetty vain perinteellisissä automaissa, joissa pyöräilyolosuhteiden hyväksi ei ole tehty paljoa ja kypäräpakolla on haluttu ns. pestä kädet. Australiassa kaksi vuotta pyöräilykypärän pakolliseksi tulon jälkeen oli sekä lasten että aikuisten pyöräilyn vähentynyt n. 35-40 %. Etenkin nuorten pyöräilijöiden määrä putosi. Australiassa ei ole kovin hyvin laskettu pyöräilijämääriä, mutta sikäläisten arvioiden mukaan tasopudotus on pysyvä, vaikkakin erilaisten pyöräilyn edistämistoimenpiteiden ja yleisen liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden ansiosta pyöräily on ilmeisesti lisääntymässä. Pyöräilijöiden määrä väheni eräiden arvioiden mukaan 3-5 kertaa enemmän kuin kypärän käyttäjien määrä lisääntyi.

Australiassa eri osavaltioiden sairaalatilastojen mukaan pyöräonnettomuuksien kokonaismäärässä ei näy muutoksia kypäräpakon johdosta, mikä on sinänsä ymmärrettävää. Kypäräpakon vaikutus ei kuitenkaan juurikaan näy päävammojenkaan osuudessa pyöräonnettomuuksista, mikä osuus on ollut hitaassa laskussa Australiassa 1980-luvun alusta lähtien. Pyöräilyn vähenemisen vuoksi pyöräilyn turvallisuus pyöräilysuoritetta kohti huononi, mikä johtunee siitä, että yksittäisen pyöräilijän turvallisuus autojen suhteen on sitä parempi, mitä enemmän on pyöräilijöitä. Kaikki eivät myöskään valvonnasta huolimatta ryhtyneet käyttämään kypärää ja kypärä saattoi pakkokäytön vuoksi olla huonosti kiinnitetty. Myös ajotapa uusilla kypärän käyttäjillä on saattanut muuttua varomattommaksi kypärän antaman turvallisuuden tunteen vuoksi. Samanaikaisesti kypäräpakon kanssa tehtiin myös monia muita liikenneturvallisuustoimenpiteitä, mikä osaltaan vaikeuttaa kypäräpakon vaikutusten arviointia.

Norjalaisen liikenneturvallisuuskäsikirjan mukaan kypärän käyttöpakko vähentäisi pyöräilyä 30 % ja pyöräonnettomuuksia 20 %. Australialaisen selvityksen mukaan kypäräpakko vähensi entisestään toimenpiteitä pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ja vaikutti heikentävästi kansanterveyteen ja ympäristöön. Esim. British Medical Association on arvioinut, että pyöräilyn elinikää lisäävä vaikutus on 20-kertainen onnettomuuksien aiheuttamaan eliniän lyhennykseen verrattuna.

Suomessa kypärän käyttöaste on Australian lähtötilannetta alhaisempi, jolloin on oletettavissa, että pyöräilyn väheneminen olisi Australiaakin suurempi. Tällöin kääntyisivät pyöräilyn edistämisen tavoiteltavat autoliikenteen vähentämistavoitteet ja kansanterveydelliset tavoitteet täysin päinvastaisiksi. Erityisesti nuorten pyöräilyn väheneminen aikaansaisi paljon uusia pysyviä autoilijoita. Pakollisuus veisi pohjan myös monilta pyöräilyn edistämistoimilta kuten liityntäpyöräilyn, kaupunkipyöräiden ja pyöräturismin kehittämiseltä. Myös pyöräilijämäärästä riippuvaiset pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito sekä markkinointi ja työmatkapyöräilyn edistämistoimenpiteet työpaikoilla kärsisivät huomattavasti. Pyöräilyn huomattavasti vähentäessä yleinen usko pyöräilyn mahdollisuuksiin heikkenisi, jolloin käytännössä kautta linjan vähennettäisiin pyöräilyn edistämistä. Käytännössä väistämättä myös pyöräilyolosuhteiden turvallisuuden parantaminen vähenisi ja vastuu turvallisuudesta siirrettäisiin pyöräilijöille itselleen.

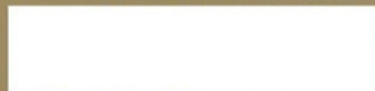
Yksittäisellä pyöräilijällä kypärä luonnollisesti parantaa turvallisuutta, ja Suomen Liikenneliitto - SuLi kannattaakin kypärän käytön vapaaehtoista edistämistä. Pyöräilykypärän käytön lisääminen on kuitenkin varsin vaikea asia koska, jos kypärää markkinoidaan korostaen pyöräilyä vaaralliseksi, vähentää tämä pyöräilyä. Tästä syystä kaikki kypärän käyttösäännökseen liittyvä tiedottaminen on suunniteltava hyvin tarkasti. Vaikka pyöräilyä on eri yhteyksissä viime vuosina varsin usein julki-suudessa sanottu vaaralliseksi, niin kaatumiset huomioon ottaen ei pyöräily ole sen vaarallisempaa kuin kävelykään eikä ero autoiluunkaan ole kovin suuri. Itse asiassa pyöräilykypärän käyttöä vastaavat turvallisuusvaikutukset saavutettaisiin myös jalankulkijain ja autoilijain kypäräkäytöllä; autoilijoilta puuttuisivat lisäksi pyöräilykypärän säilytykseen ja kuljettamiseen liittyvät ongelmat. Pyöräilykypärän käyttöaste oli Helsingin omien varsin laajojen laskentojen mukaan kesällä 2001 40 %, kun se v. 2000 oli 39 %. Aivan yleistä kypärän käyttöasteen laskua ei siten ole viime vuonna tapahtunut.

Heijastimen käyttösuosituksen laajentaminen on perusteltua eikä SuLilla ole sen osalta mitään huomauttamista.

Helsingissä 15.1.2001

Kunnioittaen

Suomen Liikenneliitto – SuLi



Antero Naskila  
Varapuheenjohtaja



Esko Meriluoto  
Hallituksen jäsen