

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Lausuntopyyntö, hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, viite LVM/417/03/2013

Helsingin yliopiston lääketieteellisen tiedekunnan lausunto

Lääketieteellinen tiedekunta kiittää mahdollisuudesta kommentoida hallituksen esitysluonnosta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Lausunnon on laatinut Helsingin yliopiston lääketieteellisen tiedekunnan professori, HYKS:n Ajoterveyden osaamiskeskuksen johtaja Timo Tervo.

Yleisiä huomioita

Luonnoksessa on paljon myönteistä, kuten tien määrittäminen, lainsäädännön yhdistäminen yhden lain alle, jalankulkua avustavien laitteiden määrittely tai liikenne rikkomusmaksujen ulottaminen laajemmalle alueelle. Tässä lausunnossa ei lähemmin tarkastella näitä myönteisiä asioita, vaan keskitytään havaittu-jen korjausta tai keskustelua vaativien seikkojen läpikäyntiin.

Liikennesääntöjen tehtävä on turvata kaikkien eri ikäisten liikenteen osapuolten turvallinen ja tasa-arvoinen liikkuminen teillä ja väylillä. Niiden tehtävä ei ole tietyn liikennemuodon edistäminen turvalli-suusnäkökohtien kustannuksella. Kun kaikki noudattavat sovittuja sääntöjä ja käyttävät turvalaitteita, saavutetaan ennakoitavuus ja maksimaalinen turvallisuus.

Tieliikennelain tarkoitus

Lain tarkoitus on yhtenäistää tienkäyttöä ja ajoneuvoja koskeva lainsäädäntö. Tarkoitus lienee turvata kaikkien tienkäyttäjien liikkuminen väylillä ja kuljetusten sekä elinkeinoelämän intressit kansantaloudellisesti kestäväällä tavalla. Periaatteisiin kuuluu lain kunnioittaminen, tasa-arvo, ennakoitavuus ja suojaamattomasta liikenteestä huolehtiminen. Lakiehdotuksen esitöihin on

sisällytetty terveyden ylläpitoa koskevia perusteluja, jotka erityisesti pyöräilijöiden suhteen ovat ristiriidassa niin pyöräilijöiden oman kuin muiden tienkäyttäjien turvallisuuden kanssa. Liikunnan merkitys terveyden ylläpitämisessä on kiis-taton, ja liikkuminen polkupyörällä edistää terveyttä. Tieliikennelakia uudistettaessa lähtökohtana ei kuitenkaan voi olla liikunnan terveyshyötyjen saavuttaminen liikkujan ja muiden tienkäyttäjien turvalli-suuden kustannuksella, koska turvattoman liikenteen aiheuttamat vammat heikentävät terveyttä vaka-vammin kuin vähäinen liikunta. Pyöräilijän turvallisuutta heikentävät seuraavat ehdotuksen linjaukset:

- Kypäräpakosta luopuminen
- Päihtyneenä ajon sallimisen ilman sanktioita
- Laajennettu oikeudet ajaa ajoradan yli pyörätien jatkeelta
- Vasemmalle kääntyminen oikealta ainakin yli 50 km/t nopeusrajoitusalueilla

Mikäli laki hyväksyttäisiin kirjoitetussa muodossa, merkitsisi se tietoista kannanottoa pyöräilijöiden sub-jektiivisten toiveiden puolesta heidän itsensä ja muiden tienkäyttäjien turvallisuuden kustannuksella. Suomi ei silloin pyrkisi kohti nollavisiota liikenneturvallisuuden kehittämisessä.

Muita keskeisiä puutteita

- Raitiotien ohjeistus etenkin vasemmalle kääntyvässä risteyksissä
- Ajoneuvotekniikan ymmärryksen puutteeseen viittaa mm. hinaussääntö, jossa ei huomioida sitä, että ilman toimivaa moottoria ja/tai latausta auton hydraulisen/sähköiset järjestelmät eivät toimi. Siten ohjaustehostin ja jarrut eivät yleensä toimi
- Samaa ongelmaa on turvavyösäännoissä: jos turvavyönnällä varustettu auto törmää hiljaisessakin nopeudessa, voi ilmatyyny aiheuttaa vyöttömälle matkustajalle vammoja.
- Ylinopeuden merkitys on suurempi taajamassa pienen nopeuden alueella
- Suojaamattomassakin liikenteessä voi syyllistyä sakon arvoiseen liikenteen vaarantamiseen

Yksityiskohtainen käsittely

Esityöt

1.2. Suomen liikennejärjestelmä: Suomi ikääntyy. Tämä tarkoittaa, että erityisesti lisääntyy sellaisten ihmisten määrä, jotka tarvitsevat liikenteessä kuljetuspalveluita tai apuvälineitä. Iäkäs liikkuu viimeiseksi itse autonomisesti jalan. He eivät elämänsä loppuvaiheessa pysty ajamaan itse ajoneuvolla, eivät autolla eivätkä polkupyörällä. Heidän mahdollisuutensa havaita tai väistää muita on nuoria heikompi ja heidän kehonsa on hauraampi kuin nuorilla, joten heidän riskinsä loukkaantua tai menettää toimintakykynsä tai henkensä törmäyksissä on suurempi. Jalankulkijan suoja ei ole ehdotetussa laissa riittävästi ajateltu. Myös pyöräilijänä iäkäs on tilastojen mukaan huomattavasti suuremmassa kuolemanvaarassa kuin nuoremmat.

Siksi lainsäädännön tulee huomioida kaikkien liikennemuotojen osalta liikenneturvallisuus ja suojele-riaate. Suojelua tarvitsevat erityisesti heikoimmat – kuten iäkkäät jalankulkijat. He liikkuvat usein samoil-la väylillä nopeasti ja äännettömästi liikkuvien polkupyörien kanssa. Eläkeläiset kokevat suojaamattoman liikenteen väylillä usein pelkoa pyöräilijöiden vauhdista ja liikkumisesta jalankulkuun käytetyillä väylillä. Vaaratilanteita ja kuolemia on syntynyt mm. pyöräilijän linja-

autopysäkin läpiajosta jalkakäytävällä. Kaik-kien tulisi liikkua teillä toisiaan kunnioittaen ja ennakoitavalla tavalla. Mitä iäkkäämpi liikkuja on, sitä tär-keämpi on ajoneuvon ja etenkin samalla väylällä liikkuvan pyöräilijän toiminnan ennakoitavuus.

Polkupyöräily. Polkupyöräily tuottaa varsin vähän päästöjä ja on turvallisena kuntoa ylläpitävää toimin-
taa, kuten esitöissä todetaan. Toisaalta se on pääasiassa hyväkuntoisten nuorten ja keski-ikäisten lii-kennemuoto. Monet terveellisetkin harrastukset (esim. lasten palloilulajit) edellyttävät yksityisauton käyttöä esimerkiksi kimppakyyteinä. Monet työtehtävät ovat sellaisia, ettei niitä voi hoitaa pyöräilemällä eikä talouselämä pyöri ilman kuljetuksia. Matkojen pituus, talviolot, tehokkaan työajan intressit ja asun-tojen saatavuus ja hinnat sekä joukkoliikenteen toimivuus sanelevat usein kulkumuodon valinnan. Lain tehtävä ei ole tässä mielessä jakaa tienkäyttäjien ryhmiä arvottavasti eikä toimia taloudellisen kasvun esteenä, vaan sen tukena.

Väylien vetokyky on sekä kuljetusten että työntekijöiden tehokkaan ajankäytön kannalta kansantalou-dellisesti tärkeää. Siksi ehdotetut pyöräilykaistat ja bulevardit tulee suunnitella niin, ettei ideologisista syistä vaikeuteta ihmisjoukkojen työssäkäyntiä tai kuljetuselinkeinoa, vaan luodaan tarvittaessa uudet vaihtoehtoiset reitit. Pyöräilybulevardit eivät vaikuta järkevil-tä talvisaikaan, mikäli kyseinen tienosa olisi tärkeä muun liikenteen sujuvuuden kannalta.

Pyöräily ei kuitenkaan ole niin turvallista kuin uskotaan, koska vain pieni osa vakavista polkupyörällä ta-pahtuneista loukkaantumisista tulee poliisin tietoon (Kuva 1)

Kuva 1: Loukkaantumisista vain pieni osa tulee ”poliisin tietoon” tulleisiin tilastoihin. Tapaturmavakuu-tuksen piiriin tulee varsin suuri määrä korvattavia polkupyörätapaturmia. Yleisiä ongelmia ovat ajo päih-tyneenä ja ilman kypärää. Tämä on monessa tutkimuksessa maassamme osoitettu ja yleisesti sairaaloi-den henkilökunnan tiedossa. Siksi päihtyneenä ajamisen salliminen sen paremmin kuin kypäräpakon poisjättäminen lainsäädännöstä eivät palvele Suomen pyrkimystä vähentää liikenteen uhrien määrää (nollavisio) vaan vaikuttavat lähinnä pyöräilyn etujärjestöjen vaatimuksilta, jonka ministeriö on kirjannut ehdotukseen.

Esitöissä on muunkin liikenteen riskien arvioinnissa arvioitu riskejä ”poliisin tietoon tulleiden onnetto-muoksien” valossa. Tämä tilasto ei edusta kattavasti kaikkia liikennevahinkoja tai vammautumisia (Kuva 2).

(Kuva 2 Liikenneturvan analyysi tieliikenteessä vammautuneista ja kuolleista. Poliisin tietoon tuli noin neljännes loukkaantuneista henkilöistä ja pyöräilijöiden vakavistakin onnettomuuksista vain 23%. Pieniä vammoja oli vielä enemmän. Syyllisyyskysymysten ollessa selvät poliisi ei ehdi paikalle tai ehdi kirjata onnettomuuksia. Siten loukkaantuneiden määrien kuvaajana ”poliisin tietoon” tulleet (esim. sivu 15) onnettomuudet ovat epäluotettava parametri.

Sivulla 19 mainitaan Euroopan unionin huoli rattijuoppoudesta. Tässä yhteydessä tulee huomioida yhä yleistyvä – taajamissa jopa yleisin – sekarattijuoppous ja huumerattijuoppous, joiden osuus on koko ajan kasvussa. Tämän ohella on vielä haasteena lääkäreiden resepteillä hankittujen huumaavien ainei-den päihdekäyttö. Näiden aineiden määräämistä ja valvonnassa tapahtuvaa

toteamista valvomaan tarvittaisiin ehdotettua parempaa lainsäädäntöä. Päihtynyt on päihtynyt, oli aine hankittu kadulta tai apteekista reseptillä, jos vain päihtymistila on todennettavissa. Tämä koskee kaikkia ajoneuvoliikenteen muotoja, myös pyöräilyä, jossa säädöksiä sanktioista ei lainkaan ole.

Sivulla 20 puhutaan polkupyöräilijöitä suojaavasta infrastruktuurista. Asia liittyy myöhemmin polkupyörän väistämisvelvollisuuksia koskeviin säädöksiin. Toisin kuin monissa kehittyneissä pyöräilymaissa, meillä ei pyörätietä ja jalankulkuväylää niitä jaettaessa käytetä pientä koroketta. Siten tahaton astuminen tai joutuminen toisen liikennemuodon alueella on helppoa ja nopeuseroista johtuen vaarallista.

Eriyksen vaarallinen on meillä yleinen järjestely, jossa jalankulkija ylitettyään suojatien vihreillä valoilla astuu suoraan polkupyöräväylälle ennen pääsyä omalle jalankulkuväylälleen. Ensisijaisesti pyöräilyväylällä pitäisi näissä kohdissa olla omat liikennevalot (malli on esityksessä) ja toissijaisesti pitäisi polkupyörälle erikseen määrätä tässä tilanteessa väistämisvelvollisuus, jotta jalankulkija saa suoritettua ylityksensä loppuun asti. Samaa asiaa on käsitelty sivulla 57. Parhaiten ja kestävimmin pyöräilyharrastusta tuetaan kunnollisella väylien suunnittelulla ja turvallisella ajattelulla liikennesääntöjä noudattaen. Tässä mielessä ero esim. Tanskaan on molemmilla alueilla erittäin merkittävä.

Sivulla 27 keskustellaan hyvin vanhanaikaisesti ajokunnon ja –terveyden vaatimuksista. Tuoreissa Trafian Itsemurharaportissa ja Onnettomuustietoinstituutin (OTI) Ajoterveysraportissa kuvataan kattavasti ja kansainvälisesti ainutlaatuisesti liikenteen merkittäviä terveysriskejä. Suomen tulisi näistä tiedottaa muuta unionin jäsenmaita, koska vastaavien tietojen saanti ei niissä yleensä ole lainsäädännöllisistä syistä mahdollista. Suomalaisen onnettomuustutkimuksen tulokset olisivat hyödyksi koko Euroopalle.

Näkemisen ongelmat ovat erittäin harvoin kuolonkolareiden syy, vaikka havaintovirheet ovatkin mukana niistä noin neljänneksessä. Syyt ovat yleensä muualla kuin silmissä. Sydänsairaudet, neurologiset sairaudet ja dementia, päihderiippuvuus ja psykiatriset sairaudet ovat liikenteen suurin ongelma. Kun 2011 - 2015 tutkituista kuolonkolareista 146 oli sellaisia, joissa sairaus oli onnettomuuden välitön riski ja 354:ssä onnettomuudessa se oli taustariski, oli kuljettajan terveydentila riskinä noin puolessa tutkituista onnettomuuksista (Lähde OTI; kuvat 3 ja 4).

Yksityisyyden suojaan ja tilastoinnin sääntelyyn liittyvät syyt (itsemurhat ja sairauskohtaukset poistetaan Euroopassa tilastoista) ovat siten liikenneturvallisuuden kehittämistyön eräs este, joka tulisi tulevaisuudessa pystyä käsittelemään. German Wingsin lento-onnettomuus on surullinen esimerkki yksityisyyden suojan painottamisesta lainsäädännössä muiden turvallisuuden kustannuksella. Lainsäädäntöön tulee luoda elementtejä joilla kehitetään ajokunnon ja –terveyden puutteiden valvontaa ja toteamista. Tämä on tärkeää myös jalankulkuavustavien välineiden ja pyöräilyn kohdalla. Päihtynyt tai syynä keeton on vaarallinen varsinkin itselleen.

Sivulla 36 käsitellään luottamusperiaatetta eli oikeutta pääsääntöisesti luottaa siihen, että toinen tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä. Tämä periaate on hyvä säilyttää läpi esityksen, koska nyt tämä ei ainakaan näytä esityksessä toteutuvan kaikkien liikennemuotojen kohdalla. Sama koskee

ennakointivel-vollisuutta, johon voisi liittää ennakoitavuus-käsitteen (sivu 39). Asiaan liittyy myös yhdenvertaisuusperiaate (s 39), joka pitäisi ymmärtää laajemmin kuin vain eri ryhmien (moottoriajoneuvo, jalankulkija, polkupyörä) myös eri ikäisten ja – kykyisten ihmisten liikkumisen ja sen rajoitteiden huomioimisella. Vaa-railanteita on syntynyt nyt kevyen liikenteen väylillä jalan liikkuvien iäkkäiden(s 46) ja nopeasti ajavien nuorehkojen pyöräilijöiden välillä. Tasa-arvoisuuden ennakoinnin ja yhdenvertaisen tienkäyttöoikeuden yhteisellä tunnustamisella näitä tilanteita voitaisiin vähentää.

Sivu 50. Jalankulkua avustavat laitteet. Laitteiden paino ja nopeus mahdollinen ”trimmaaminen” vaihtelevat suuresti. Raskas ja leveä laite voi olla merkittävä riski jalankulkuväylällä. Lisäksi ajoneuvoksi tulkittavan laitteen pitäisi olla tunnistettavissa esimerkiksi jos sellaista voi nopeutensa ansiosta käyttää vaikkapa ryöstön apuvälineenä (Segway). Näillä äännettömillä välineillä pakeneminen tapahtuu nopeasti. Edelleen raskas ja leveä avustava laite voi painaa yli 100 kg plus kuljettaja. Kulkiessaan esim 15 km/t nopeudella siihen liittyy huomattava törmäysenergia (=vaara jalankulkijalle). Invamopojen ja vastaavien kuljettajille tarvittaisiin myös terveydentilavaatimuksia. Jos kuljettajalla on esim. totaalinen toispuoleinen neglect-oire, hän ei havaitse jalankulkijoita toisella puolellaan lainkaan.

Sivu 52. Pyöräilijät ajavat usein pysäkillä pysähtyneen linja-auton ja pysäkin välistä jopa jalkakäytävällä. Tämän pitäisi olla ehdottomasti kiellettyä linja-auton ollessa pysäkillä. Tiedossa on kuolemantapauksia-kin. Toiminta-aika ei riitä, kun matkustajaa astuu maahan auton ovesta pyörän eteen. Linja auton ollessa pysäkillä, se on ohitettava joko pysäkkikatoksen oikealta puolelta tai koko linja-auto on ohitettava va-roen vasemmalta.

53. Heijastimen käyttö Pakollista heijastinta ei ehdoteta pimeällä liikkuville. Heijastimella on suuri merki-tys havaittavuuden kannalta valaisemattomilla teillä. Sen pitäisi olla pakollista, tai ainakin suositus. Päin-vastainen menettely on tietoinen päätös olla pyrkimättä liikenneturvallisuuden edistämiseen.

Sivu 55. Ehdotuksessa todetaan, että polkupyöräilyn nykyisiä liikennesääntöjä on kritisoitu. Tältä osin on huomattava, ettei jonkin tienkäyttäjryhmän esittämän kritiikin pitäisi johtaa lainsäädännön muutoksiin, ellei muutoksille ole objektiivisesti hyväksyttävissä olevia perusteita. Säännöistä voidaan aina käydä kes-kustelua ja niitä kehittää, mutta sen tulee tapahtua tasa-arvoisuuden periaatteen mukaisesti ja kaikkia osapuolia kuunnellen, ei yhden tienkäyttäjryhmän ehdoilla. On lisäksi syytä ottaa huomioon, että useimmat ihmiset kuuluvat sekä autoilijoihin, kävelijöihin että pyöräilijöihin, minkä vuoksi tienkäyttäjää ei ole mielekästä jakaa lainsäädännöllisin keinoin eri luokkiin.

Sivut 58-9. Polkupyöräilijän suojakypärä. Aikaisemmin laissa on ollut suositus kypärän käytöstä. Nyt siitä ollaan luopumassa. Tämäkin on harkitsematon turvallisuuden huonontumiseen johtava ehdotus. Polku-pyöräkypärä suojaa hyvin pää- ja aivovammoilta. Ne ovat yleisiä päihtyneillä pyöräilijöillä, joilla kypärää ei useinkaan ole. Yhdistelmä sallia pyöräily päihtyneenä ja vielä ilman kypärää ei palvele yhteiskunnan sen paremmin kuin pyöräilijöiden intressiä. Vakavan loukkaantumisen hinta yhteiskunnalle on laskennalli-sesti noin 260 000 euroa ja kuoleman noin 2.7 miljoonaa euroa. Lakia ei siis pidä muuttaa nykyistä huo-nommaksi. Pyöräily on yksi hyvä ja etenkin taajamissa toimiva liikennemuoto muiden joukossa.

Sivu 67. Pyöräilijän kääntyminen vasemmalle ryhmittymättä edellyttää ehdottomasti kädellä näytetty suuntamerkkiä. Muuten teko on autoilijan mahdollon ennakoida ainakin yli 50 km/t alueilla.

Sivu 72. Kommentti: nopeus onnettomuuden riskinä yhdistyy useimmiten muihin kuljettajan tilaan liittyviin riskeihin. Tilannenopeus ei ole suurin riski ainakaan kuolonkolariaineistossa, sillä sen osuus on noin 10% ja ylinopeuden vajaa 30% (285/1007). Sitä vastoin ylinopeus on yleinen kun kuljettaja on päihtynyt (55% ylinopeutta ajaneista kuolonkolarin aiheuttajista oli humalassa ja 65% ei käyttänyt turvavöitä). Suomalaisessa liikennekeskustelussa pitäisi viimeinkin päästä irti pelkän nopeuden ylikorostuksesta ja huomioida tutkijalautakuntatyön selkeät näytöt.

Sivu 83. äänimerkit. Jalankulkuväylien sähköiset kulkua avustavat laitteet ovat äänettömiä. Siten niitä ei voi käytännössä havaita ja väistää. Tätä ongelmaa tulisi pohtia ja miettiä merkkiäsenen tarpeellisuutta.

Sivu 87. Tulisiko määrätä jotain lisäkilpien maksimimäärästä? Nyt usean kilven sisäistäminen on erittäin haastavaa.

98-99. Talvirengassäännöt Nastarenkaat aiheuttavat melua, pölyä ja tien kulumista, mutta ovat jäällä pitävämmät kuin kitkarenkaat. Toisaalta kitkarenkailla selviää hyvin. Sitä vastoin kesärenkailla ajamisen salliminen muutoin kuin ulkomailta tullessa tai sinne lähtiessä talvikuukausina lisää vaaraa erittäin huono pidon renkaiden käytöstä niille sopimattomissa oloissa. Pidän tätäkin ehdotusta liikenneturvallisuutta heikentävänä. Nastarenkaiden käyttö on turhaa ja haitallista sulalla kelillä, mutta tuskin niitäkään kukaan päivittäin vaihtaa. Päivämääriä voi kyllä väljentää, mutta talvirengaat olisi talven ydinkuukausina edel-leenkin vaadittava.

s 112. Liikennevalvonta. Valvonnassa painotetaan rikostorjunnan merkitystä liikennevalvonnassa. Auto-maattinen liikennevalvonta on meillä keskittynyt käytännössä vain nopeusvalvontaan. Sen tueksi on esitetty ulkomaisia tutkimuksia ja VTT:n selvityksiä. Valitettavasti nämä korreloivat huonosti tutkijalauta-kuntamateriaalin tulosten kanssa, joiden mukaan vain noin 5%:a kuolonkolarin henkilöautolla aiheutta-neista on selviä ja terveitä henkilöauton ylinopeutta ajaneita kuljettajia. Automaattisen liikennevalvon-nan potentiaali olisi paljon laajempi ja se voisi ulottua varastettujen ja laittomasti liikenteessä olevien ajoneuvojen havainnointiin, laittomien kuljetusten ja ajo-oikeudettomien kuljettajien sekä vakuutta-mattomien ajoneuvojen toteamiseen, risteys- ja läpiajovalvontaan ja palvella myös kansallisen turvalli-suuden intressiä. Osan näistä tekniikan jo nyt mahdollistamista toimista estää yksilönsuojaan liittyvä lain-säädäntö. Sitä tulisi korjata lisääntyvien uhkien maailmassa ja integroida automaattivalvonta tien päällä operoivien välittömän puuttumisen yksiköiden – käytännössä poliisipartioiden – toimintaan.

2.1.10 (s 113 alkaen) Liikenne rikokset. Lakiehdotus tuo käsitteen liikenne rikkomus, josta voisi seurata hallinnollinen seuraamus. Tämä on sinänsä odotettu parannus lievemmissä ja usein tahattomissa rikko-muksissa. Yhtiön tai korpORAatioiden autojen kuljettajan selviämättä jääminen voi aiheuttaa eriarvoi-suutta. Oheisseuraamuksena tulisi ottaa käyttöön pistelaskujärjestelmä.

Maksuja yleensä esitettäessä on annettu euromääräisiä suosituksia. Ne vanhenevat nopeasti ja tulisi sitoa indeksiin. Moottoriajoneuvorikoksissa törkeät vaarantamiset ja vastaavat johtaisivat edelleenkin sakkorangaistuksiin. Sitä vastoin jalan ja polkupyörällä tehdyistä rikkomuksista ehdotetaan kiinteätä ja melko alhaista maksua 20 tai 40 €. Indeksiin sidottuna tämä onkin lievissä rikkomuksissa riittävä käytäntö.

Ongelmallista on se, että kevyessäkin liikenteessä voi syllistyä törkeään ja tahalliseen liikenteen vaaran-tamiseen. Siten on ongelmallista, jos rikoksen tekoväline ratkaisee rangaistuksen suuruuden eikä sen törkeys tai vaarallisuus omalle tai muiden turvallisuudelle. Näistä – ja varsinkin jos syntyy liikennevahin-ko tai vammoja, tulisi määrätä sakko. Monesti tekijöillä on auton kuljettamiseen

oikeuttava ajolupa, jo-ten he ovat harkinneet törkeänkin teon merkityksettömäksi ajoneuvon (esim. polkupyörä) pienen liike-energian vuoksi. Seuraukset voivat olla vakavia ja erilainen rangaistuskäytäntö ei edistä tasa-arvoista liikennesääntöjen noudattamista ja niin muodoin toisen tekojen ennakoitavuutta.

Nopeuksien valvonta ja rikkomusten sanktiointi on kuitenkin välttämätöntä. Mekanistinen pelkkään nopeuden ylityksen määrään perustuva taulukko maksun perusteena ei ole oikeudenmukainen. Ylityksen merkitys on suurempi alhaisen rajoituksen alueilla esim. pihakaduilla kuin saman ylityksen merkitys vaikkapa kesäisellä tyhjällä moottoritillä. Siten taulukon tulisi huomioida 1. rajoitusalue ja 2. olosuhteet. Huonossa säässä tai liukkaalla tapahtunut ylitys on vaarallisempi kuin hyvissä oloissa. Todellisuudessa tilanneylinopeus ilman rajoituksen ylitystä on taustariskinä noin 10%:ssa kuolonkolareissa..

Alkolukkoa koskevissa säädösissä tulisi huomioida muiden päihdyttävien aineiden käyttö. Sekarattijuop-pous on yleistä ja alkoholisteilla on usein lääkitystä vaativia psykiatrisia ongelmia. Tiedossani on tapauk-sia, joissa alkolukkoa käyttävä henkilö on ollut lääkkeiden käytön vuoksi päihtynyt.

s121 D-luokan ajo-oikeutta käsiteltäessä voisi harkita eräiden pohjoismaiden tapaan RIII ajo-terveysvaatimusten käyttöönottoa henkilökuljetuksiin osallistuvan ajoneuvon kuljettajalta. Linja-autossa voi olla 50-60 matkustajaa ja niitä ajetaan yhden ja saman kuljettajan toimesta öisinkin. Tällöin kuljettajan ajokunnon merkitys korostuu erityisesti.

s 125. heijastimen käyttö tulisi määrätä pakolliseksi huonon näkyvyyden vallitessa, vaikka EU:ssa näin ei ole tehty.

s 126. Suojakypärä tulee määrätä pakolliseksi pyöräiltäessä. Jos kypärän käytön pakollisuudesta luovu-taan, se merkitsee noin 5 kuollutta lisää/vuosi ja kymmeniä päävammaisia. Rahassa puhutaan miljoonis-ta.

s 148. Hämmennystä herättää lause: ”pyöräilyn terveyshyödyt ylittävät pyöräilyn riskit”. Lain suunnitte-lussa on ensisijaista huomioida liikenteen turvallisuus, osapuolten tasa-arvoisuus ja toiminnan ennako-i-tavuus. Lain perusteluna ei voi olla toiminnan kansanterveydellinen merkitys silloin, kun siitä voi aiheu-tua kuolemia tai vammoja. Ehdotuksen mukaan [kypärän] käyttösuosituksen poistaminen laista voisi tukea mielikuvaa pyöräilystä helppona, normaalina ja turvallisena liikennemuotona. Tämä voi sinänsä pitää paikkansa, mutta tällaisen mielikuvan herättämisen ei pidä olla peruste kypärän käyttösuosituksen poistamiselle laista, kun mielikuva ei vastaa tosiasioita. Kuvioista 1 näkyy, että pelkästään vakavia pyöräi-lyvammoja oli k.o. vuonna 3000 kpl, mikä rahassa on laskennallisesti on noin 800 000 €. Tämän lisäksi mu-kaan on laskettava lievät loukkaantumiset ja kuolemat (kuvio 5).

Kuvio 5. kevyen liikenteen onnettomuudet. Pienemmästä suoritteestaan huolimatta iäkkäät ovat suu-remmassa riskissä menehtyä pyöräilyonnettomuuksissa ja jalankulkijoina. Lähde OTI.

Vuosittain pyöräilyssä menehtyy noin 20 henkilöä. Vammoista Töölön sairaalan selvitysten mukaan enemmistö on syntynyt kaatumisista ilman toista ajoneuvoa. Noin 30% vakavista vammoista olisi estynyt kypärää käyttämällä. Lähes puolet tapauksista on ollut ajossa päihtyneenä. Laskennallisesti pyöräily kuolleet ja loukkaantuneet huomioiden aiheuttaa (2015 hinnoilla) 1 miljardin €:n kulut kuolemina ja louk-kaatumisina, joista vain osa luonnollisesti johtuu pyöräilijästä itsestään. Kuitenkin varovaisemmalla ajolla, kypärää käyttämällä ja selvänä pyöräilemällä tämä liikennemuoto voisi säästää yhteiskunnalle jopa 100 miljoonaa € vuodessa. Turvalaitteiden käyttö, päihtyneenä pyöräilyn vähentäminen, sääntöjen yksinkertaistaminen ja niiden noudattaminen, turvallisemmat väylät ja nyt melko yleisten konfliktitilan-teiden välttäminen jalankulkijoiden ja autoilijoiden kanssa parantaisivat pyöräilyn turvallisuutta. Pyöräi-lykypärän käyttöpakon pois jättämiselle ei ole kestäviä taloudellisia tai liikenneturvallisuutta lisääviä perusteluja. Pyöräily ja kävely tulee molemmat nähdä käyttökelpoisina ja terveellisinä liikennemuotoina.

Samaa problematiikkaa on käsitteessä pyörätien jatke. Nykyisin pyöräilijän PITÄISI väistää ajoneuvoliikennettä. Kuitenkin ajoneuvon on näissä kohdin annettava suojatietä käyttävälle jalankulkijalle vapaa ylitysoikeus. Taustana on yksiselitteisesti se, että pyöräilijät usein lähestyvät niin suurella nopeudella näitä ylityskohtia, ettei autoilijalle jää riittävää toiminta-aikaa. Monissa onnettomuuksissa on vielä ensin ajettu samaan suuntaan moottoriajoneuvon kanssa ja sitten äkisti käännetty suojatielle tai pyörätien jatkeelle. Paitsi pyöräilijän terveyden, menettely saattaa vaaraan myös autoliikenteen, joka joutuu ehkä hätäjärruttamaan. Ei myöskään ole kohtuullista, että esimerkiksi joukkoliikennettä hoitava linja-auto joutuu pysähtelemään työmatkansa kuntoennätystä yrittävän pyöräilijän vuoksi äkisti tai ajamaan lumi-sella tiellä keskellä ajokaistaa hitaasti etenevän pyöräilijän takana. . Näissä arvotuksissa on yksinkertaisesti unohdettu se, että liikenne ja väylät ovat olemassa kaikkien kansalaisten ja tavaroiden liikuttamiseksi varten. Pyöräilyn edellytyksiä pitää ensisijaisesti parantaa luomalla sille sujuvat ja turvalliset säännöt ja väylät ilman että ideologisista syistä haitataan tai vaarannetaan koko muuta liikennettä. Kehittyneissä pyöräilymaissa yhteistyö sujuu varsin mallikkaasti pyöräilijöiden ja muiden osapuolten välillä ja sääntö- ja myös noudatetaan. Yksi mahdollisuus olisi harkita perussääntöä: oikealta tulevaa on väistettävä. Jos autoilijan on väistettävä molemmista suunnista tulevia pyöräilijöitä, on sääntö kohtuuton ja liikenteen sujuvuutta haittaava.

164. Suojatien käyttöoikeus ajoneuville. Tämä oikeus merkitsee käytännössä pyöräilijän oikeutta käyttää suojatietä. Tekstissä tulee selvästi ilmaista jalankulkijan olevan etuoikeutettu ja pyöräilijän väistämisvelvollinen ja että nopeus on sovitettava jalankulun nopeuteen. Edelleen: suojatielle ei saa kääntyä yllättäen ilman suuntamerkkiä, vaan on huomioitava väistämissääntö ajoneuvona – ei jalankulkijana.

Risteyksestä poistuminen sopivinta kaistaa on vaarallista jos kääntymisaietta ei ajoissa ilmoiteta. Oikealla ajava hidaspolkupyörä voi yllättäen vasemmalle kääntyessään aiheuttaa vaaratilanteen etenkin jos tien nopeusrajoitus on korkeampi kuin 40-50 km/t

Kuten edellä todettiin, on kohtuuton vaatimus, että suoraan ajavan ajoneuvon – esimerkiksi bussin – on tiehen maalatun pyörätien kohdalla aina väistettävä pyörätietä suoraan ajavaa pyöräilijää. Ennakoitavuus on näissä tilanteissa huono ja toiminta-aika lyhyt. Raskaampien ajoneuvojen pysäyttäminen ja jälleen kiihdyttäminen on myös epäekologista vain yksittäisen pyöräilijän intressin turvaamiseksi.

Raitiovaunun kuljettaminen raitiotiellä on kirjoitettava selkeämmin. Varsinkin tulee selvittää, miten va-semmalle risteyksessä kääntyvä ajoneuvo ryhmittyy, kun tien keskellä on raitiovaunukaista. Saako ryh-mittyä raitiovaunukaistalle, mikä mahdollistaa ajoneuvoliikenteen jatkumisen vai pitääkö odottaa esim. valoissa ensin vasemmalla kaistalla, kunnes kääntyminen vastaantulevan liikenteen puolesta on mahdol-lista? Silloin ajoneuvo voi olla raitiovaunun kulun esteenä.

s-168. Viestivälineiden käytössä perinteinen ”pitää kädessä”-sääntö on vanhentunut. Useimmiten pu-heluun liittyvä riski on seurausta pääasiassa itse Toiminnan aiheuttamasta distraktiosta. Nykyisten auto-jen monimutkaiset kosketusnäytöt ja menyt ovat rinnastettavissa tekstiviestien kirjoittamiseen, mikä on puhumista vaarallisempaa. Näiden laitteiden tulisi toimia vain auton ollessa pysähdyksissä. Automaatti-vaihteisessa autossa puhelinta voisi pitää kädessäkin, vaikka ne usein integroidaan auton järjestelmään.

s. 172. laki ajokorttialin muuttamisesta. Perinteiden mukaisesti on keskitytty vain ajonopeuteen, vaikka riskittömien ylinopeutta ajaneiden henkilöauton kuljettajien osuus on vain 5% kuolonkolarien aiheutta-jista. Valtaosassa tapauksissa ylinopeutta on ajanut riskikuljettaja – useimmiten päihtynyt henkilö.

s. 175 Pyörätien jatke merkintä. Ehdotuksessa on ainakin kolmea eri käytäntöehdotusta, viiva liikenne-merkki, pyörätievalot ja ei mitään. Asiaan pitää saada yksinkertaisempi ja yhtenäinen linja.

s. 182 Rikesakot. Sivulla käsitellään rikesakkojen kustannuksia. Pitäisi vakavasti pohtia, mikä näyttö nykyi-selle erittäin massiiviselle sakotuskäytännölle ylipäänsä on. Maassamme on runsaasti tiedotettu lähinnä LiVM-VTT akselilla ylinopeuksien vaarallisuudesta, mutta todellisessa onnettomuustutkinnassa pienten ylinopeuksien merkitys on vähäinen. Todistelu on pitkälti teorioiden ja kaavojen varassa eikä kestä aka-teemista kritiikkiä. Valvontapisteitä tulisi sijoittaa riskialueille ja niistä ilmoittaa etukäteen kuten Ruotsis-sa. Siellä sakkoja määrätään vuosittain noin 200 000 kun luku meillä on lähes 300 000. Kun tekohetken ajokunto jää tarkistamatta, on koko järjestelmä hyöty oletettua heikompi. Valvonnasta ei kuitenkaan voi luopua. Rikosuhrimaksu Suomen yleisimmästä ”rikoksesta” eli ylinopeudesta on ollut kohtuuton, koska näistä syntyy rikosuhri äärettömän harvoin. Sivulla 184 esitetään huoli rikosuhrimaksun kertymän ale-nemasta. Oikeudenmukaisuuden lisääntymisen ei pitäisi olla lainsäätäjän huoli, vaan päinvastoin. Bud-jettinäkökohdat eivät saa olla määräävä tekijä säädettäessä rikoksen seuraamuksista. Erityisesti, kun tässä ehdotuksessa seuraamukset riippuvat ajoneuvoluokasta eivätkä tehdyn rikoksen vaarallisuudes-ta, tahallisuudesta tai törkeydestä.

Varsinaiset lakipykälät

§ 11 Pyörätie olisi ajoradasta RAKENTEELLISESTI erotettu tai erillinen tien osa. Siten sen jatkeet voisi erottaa matalalla kivetyksellä silloin kun ajoradalla liikkuvilla on väistämismvöllisuus ja käyttää valo-ja.

§ 12-14 Raitiotie – käsitteessä pitää määrittää ryhmittyjän paikka vasemmalla kääntyvissä ja varsinkin valo-ohjatuissa risteyksissä.

2. luku

§ 3, 2momentissa säädetään, ettei saa estää tai haitata liikennettä ajamalla tarpeettoman hitaasti. Tä-män tulee koskea myös ajoradan kaistan keskellä ajavaa pyöräilijää.

§ 12 Esteetön kulku raitiovaunulle ja junalle. Edellä on keskusteltu pyörätien jatkeesta, joita ehdotuk- sessa on peräti kolmea eri tyyppiä. Niitä saisi olla vain kahta tyyppiä: sellainen, jossa autoilija väistää erik- seen asetettujen liikennemerkkien perusteella (tai liikennevalojen) ja yleisempi käytäntö, jossa pyöräili- jä väistää. Kovalla vauhdilla ajoradalle syöksyvä pyöräilijä ei ole riittävästi ennakoitavissa. Tällaisen sään- nön säätäminen ei ole järkevää huomioiden pyöräilyn kausiluonteisuus ja volyyymi kuljetusmuotona. Erityisen kyseenalaista on pakottaa joukkoliikennevälinen pysähtymään yhden pyöräilijän vuoksi ja vielä harkitsemattomampaa se on , jos kyseessä on esim. raitiovaunu. Tämä pyöräilijän väistämismovel- lisuus pyöräilijälle tulisi kirjata lakitekstiin.

Edellä on käsitelty ongelmaa etenkin vasemmalla valo-ohjatussa risteyksessä ajoradalta käännäytessä, kun ajoratojen keskellä on raitiotie. Lakitekstissä tulee määrittää väistövelvollisen ajoneuvon paikka. Joko se on ajoradan vasemmalla kaistalla (jolloin sen liikenne katkeaa) tai kiskoilla (jolloin vaunu ei pääse esteettömästi eteenpäin). Ihanteellista olisi rakentaa näitä risteyksiä varten ryhmittymiskaista (esim. Tukoholmankatu-Haartmaninkatu).

§ 14 Suuret nopeuserot kevyen liikenteen väylillä ovat ongelma ja aiheuttavat jalankulkijoissa pelkoa. Myös onnettomuuden riskit ja seuraamukset lisääntyvät. Kääntäen tulee säätää, ettei pyörällä saa tar- peettomasti hidastaa ajoradalla tapahtuvaa ajoneuvoliikennettä. Kaiken kaikkiaan jalankulkija on käy- tännössä liikenteen heikoin ja suojattomin. Jalankulun turvallisuutta ja intressiä ei lakiehdotuksessa ole riittävästi tuotu esille. Lopulta kaikki liikkuminen yleensä muuttuu ennen kohdetta jalankuluksi.

§ 18 Ajoneuvon kuljettaminen. Kuljettajaa koskeviin vaatimuksiin voisi lisätä toiseen kappaleeseen sa- nan ”lääkityksen”, koska ajokykyyn vaikuttavat lääkeaineet tulevat yhä useammin esiin onnettomuuk- sien tutkinnassa. Se, että polkupyörä on ajoneuvo, ja että sen kuljettamista päihtyneenä ei esitetä sank- tioitavaksi, on selkeästi – ja näyttöön perustuvasti- omiaan huonontamaan liikenneturvallisuutta ja lisäksi ristiriidassa tämän pykälän kanssa.

Pykälän 6 momentti: ajoneuvon kuljettamisen salliminen suoja tiellä. On vaikea nähdä, että mopoilu tai autolla ajaminen suoja tiellä olisi turvallista. Pykälä on syntynyt siitä, että pyöräilijät ovat lain vastaisesti ajaneet suoja teitä pitkin ja pykälän perusteluihin on kirjattu: ”Säännös edistäisi ja helpottaisi pyöräilyä Suomessa” On sangen kyseenalaista, edistetäänkö pyöräilyä sallimalla se päihtyneenä, ilman kypärää ja yksisuuntaista ajorataa liikenteen suuntaa vastaan ajamalla. Kaikki nämä ehdotukset lisäävät pyöräi- lijän vammautumisriskiä ja yhteiskunnan kustannuksia sekä vaikeuttavat muiden – myös jalankulkijoi- den- turvallista liikkumista väylillä.

Kirjausehdotus: polkupyöräilijä voi käyttää suoja tietä tien ylitykseen edellyttäen että hän noudattaa erityisiä varovaisuutta ja antaa etusijan suoja tiellä oleville jalankulkijoille. Jos ajaminen ei ole mahdolli- ta esimerkiksi jalankulkijoiden määrän vuoksi, on pyörä talutettava tien yli”.

§ 24 Mopoilija ja pyöräilijä saisi kääntyä vasemmalle oikealla ajaen. Kirjauksessa on mainittu, ettei näin voi menetellä kuin vain muuta liikennettä vaarantamatta. Aivan olennaista on lisätä teksti: kääntymis- aikeesta on ilmoitettava käsimerkillä riittävän ajoissa ja käännäyttävä vasta kun se on mahdollista muu- ta liikennettä vaarantamatta.... Ja määrittää tien maksiminopeus, millä näin voi menetellä. Mikäli pyö- räilijä tai mopoilija kääntyy äkillisesti ja ilmoittamatta oikeasta reunasta vasemmalle auton eteen, tilanne ei ole lainkaan ennakoitavissa.

§ 27 Pykälään tulisi lisätä teksti siitä, miten pyöräilijä väistää pysäkkiä , jos hän ajaa linja-auton oikealta puolelta. Linja-autopysäkillä olevan ja sitä odottavien matkustajien tai pysäkkirakennelman

välistä ei saa ajaa. Etenkin bussista on astuttu suoraan pyöräilijän eteen kuolemaan johtanein seurauksin.

§ 52 Kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen. Laitteiden paino ja nopeus sekä äänettömyys merkitsevät, että niistä saattaa olla vaaraa jalankulkijoille. Laitteet otetaan käyttöön joka harrastussyistä tai siksi, että liikkuminen ei sairauden tai ajo-oikeuden menettämisen vuoksi ole muutoin mahdollista. Kaikissa tilan-teissa ajo-oikeudettomalla ei välttämättä ole riittävää toiminta- tai harkintakykyä edes tällaisen laitteen kuljettamiseen. Siten pitäisi saada ohjeet terveydellisistä vähimmäisvaatimuksista näiden kuljettamiseen. Myös merkkiäänän lisääminen niihin voisi parantaa turvallisuutta.

§ 56 Köydellä hinattaessa auton moottorin on käytävä! Ilman moottoria ja/tai latausta ohjauksen ja jarrujen tehostus ei toimi ja autoa ei voi turvallisesti ajaa.

§ 58 ... tai rakenteellinen nopeus olisi.....70 kilometriä tunnissa. Puuttuuko sana vähintään?

§ 74 Polkupyöräilijän on ensisijaisesti noudatettava polkupyöräopastinta ja toissijaisesti ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja ajovaloja. Tähän pykälään pitää lisätä teksti: jalankulkija ylittäessä valo-ohjatussa risteyksessä ajorataa ja sen vieressä oleva pyöräkaistaa, on pyöräilijän annettava jalankulkijalle esteetön kulku jalankulkukaistalle ja noudatettava tässä tilanteessa ajoneuvoliikenteen liikenneopastinta

§ 90. Lisäys: istuinpaikalle asennettua katsastuksen mukaista turvavyötä ei saa poistaa.

§ 93 Mikä on hiljainen nopeus? Mikäli autossa on turvavyö, sitä ei saa ajaa ilman vyötä edes hiljaisella nopeudella, vammautumisen riskin vuoksi!

§ 98 Kädessä pitäminen on ehkä tarpeetonta säilyttää, koska autojen internet, menu ja karttaohjelmat vaativat erityisen paljon enemmän huomiota ja aiheuttavat ajon aikana käytettynä distraktiota. Jopa au-toradion kovaa kuunteleminen on riski jne. "Kädessä pitäminen" liittyy valvontaan, mutta sen lisäriski on kaikkeen muuhun elektroniikkaan verrattuna olematon. Olennaista olisi saada EU-tasoiset normit siitä, mitä toiminnat ovat yleensä liikkuvassa autossa sallittuja. Osassa autoista on TV , joka kytkeytyy päälle esim valoissa. Sekin on pieni riski, koska ympäristön havainnointi heikkenee, vaikka auto seisoi –puhumattakaan ajonaikaisesta katselusta, jota sitäkin näkee. Jonkin esineen kädessä pitämisen osuus on tässä kokonaisuudessa merkityksetöntä, mutta koko ongelma on kasvamassa ja sen huomioiminen automaattisen ajon kehittyessä on myös tarpeen.

§ 99. Kevyiden jalankulkijaa avustavien ajoneuvojen nopeuksista säädettäessä tulisi ottaa kantaa näiden kulkuneuvojen massaun. $Massa \times nopeuden\ neliö$ jaettuna kahdella = törmäysvoima.

§ 105-106. Kesärenkaiden käyttö muutoin kuin ulkomaille lähtiessä talvikuukausina olisi edelleen kielletty. Nastarenkaiden käyttöä tulisi edelleen vähentää tai jopa kieltää muissa kuin kaksipyöräisissä ajo-neuvoissa. Kitkarenkailla selviää talvesta hyvin ilman tiepinnan ja tuulilasien vaurioita. Luonnollisesti se edellyttää ennakoitua.

§ 162-163 Liikennevirhemaksut näissä pykälissä voivat koskea vain lieviä rikkomuksia. Myös jalan tai polkupyörällä voi syyllistyä törkeään liikenteen vaarantamiseen, jonka seurauksena voi vaikkapa syntyä vakava tilanne ja usean ajoneuvon törmäys. Jos näin on toimittu vielä päihtyneenä, on luonnollisesti tällaisesta toiminnasta määrättävä ainakin sakkorangaistus. Summat tulee päivittää indeksin mukaan.

§ 164. Liikennevirhemaksua määrittäessä tulee huomioida teon vaarallisuus eli käytännössä nopeusrajoitusalue. Alle 40 km/t alueella, jossa on pihaliittymiä, 30 km/t ylitys on huomattavan vaarallinen verrattuna siihen, mitä se olisi kesäisellä moottoritieellä. Siellä se on lähinnä sopimus. Toisaalta on kirkonkyliä, joissa ajatetaan alhaistakin nopeutta pitkiä matkoja ilman merkittäviä liittymiä ja riskialueita.

§ 185 Alkoholisääntöjen rajaaminen vain moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin ei ole riittävää. Myös pyöräilyyn tulee säätää promilleraja polkupyörien nopeuden takia ennen kaikkea pyöräilijän itselleen aiheuttaman riskin ja yhteiskunnan kulujen vähentämiseksi. Aluksi voitaisiin käyttää vesiliikenteen rajoja. Sitä vastoin alueella 0.2-0.5 tapahtuvalle moottoriajoneuvolla tapahtuneen ajon keskeyttämiselle pitäisi olla muukin peruste kuin vain promillemittarin lukema. Jos ajo on ollut virheetöntä, ei mielestäni keskeyttämiselle esim pakkasessa ole perusteita. Niitä ei löydy onnettomuustutkinnastakaan: tällä alueella tapahtuu vähemmän kuolonkolareita kuin on sellaisia kuolonkolareita, joissa alkoholiriippuvainen henkilö on ajossa selvänä.

Laki ajoneuvolain muuttamisesta

§ 21 Ambulanssin ajo-oikeuden luokka pitäisi arvioida. Meillä se on RI, mikäli 35000 kg:n painoraja ei tule vastaan. Ruotsissa se on aina RII. Ajoterveysvaatimukset korreloivat ajokorttiluokkaan.

4. Suhde perustuslakiin

Esityksessä periaatteet tasa-arvoisuudesta, turvaamisvelvollisuudesta ja perusoikeuksista eivät toteudu täysimääräisesti, kun pyöräilyä halutaan lainsäädännöllä "edistää" ja sallia se päihtyneenä (vaara itselle ja muille), ilman kypärää (vaara itselle ja kustannus yhteiskunnalle) yksisuuntaista katua vastavirtaan (vaara itselle ja muille, vaikea ennakoitavuus) ja kovavauhtinen ajoradan ylitys pyörätien jatketta pitkin. Ja-lankulkijan suojaamista ei ehdotuksessa ole riittävästi painotettu.

Tieliikennelain 11 §

Pysähtyminen hälytysajoneuvon eteen tien reunaa haittaa usein sen etenemistä. Suositeltavampaa on pyrkiä jatkamaan ajoa tietä antaen.

147 Matkustajakuljetusta polkupyörällä – vaikka siinä olisi tähän sopiva istuin – ei tule sallia kuin esim alle 40 kg kuljetettavan ollessa kyseessä. Polkupyörien ominaisuudet ja jäykkyys sen paremmin kuin hallittavuus eivät riitä turvalliseen kuljettamiseen.

Karppinen Laura
Helsingin yliopisto - Lääketieteellinen tiedekunta