

5. Perjantaina 7 päivänä helmikuuta 1997

kello 13

Päiväjärjestys

		6) Lakialoite laiksi moottoriajoneuvo- verosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta	100
Ilmoituksia		Lakialoite 81/1996 vp (Lauri Metsämä- ki /sd ym.)	
Ensimmäinen käsittely		7) Lakialoite laiksi henkilörekisterilain 5 §:n muuttamisesta	„
1) Hallituksen esitys laiksi rikosvahin- kojen korvaamisesta valtion varoista an- netun lain muuttamisesta	92	Lakialoite 82/1996 vp (Mikko Elo /sd ym.)	
Hallituksen esitys 181/1996 vp Lakivaliokunnan mietintö 22/1996 vp		8) Lakialoite laiksi kalastuslain 88 §:n muuttamisesta	„
2) Hallituksen esitys laiksi ulosottolain muuttamisesta	„	Lakialoite 83/1996 vp (Ola Rosendahl /r ym.)	
Hallituksen esitys 145/1996 vp Lakivaliokunnan mietintö 23/1996 vp		9) Lakialoite lääninhallituslaiksi	„
Lähetekeskustelu		Lakialoite 84/1996 vp (Bjarne Kallis /skl ym.)	
3) Hallituksen esitys laiksi tieliikenne- lain muuttamisesta	93	10) Lakialoite laiksi työturvallisuuslain muuttamisesta	„
Hallituksen esitys 251/1996 vp		Lakialoite 85/1996 vp (Pehr Löf /r ym.)	
4) Lakialoite laiksi tieliikennelain muut- tamisesta	100	11) Lakialoite laiksi naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta	„
Lakialoite 4/1997 vp (Satu Hassi /vihr ym.)		Lakialoite 86/1996 vp (Outi Siimes /kok ym.)	
5) Lakialoite laiksi tieliikennelain muut- tamisesta	„	Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.	
Lakialoite 80/1996 vp (Pekka Kuosma- nen /kok ym.)		Nimenhuudossa merkitään poissa oleviksi edustajat Aaltonen, Aho, Ala-Nissilä, Alaranta,	

Andersson J., Filatov, Kantalainen, Kiljunen, Koskinen Jari, Markkula-Kivisilta, Myllyniemi, Olin, Rehula, Rinne, Saari, Vehviläinen ja Wahlström.

Nimenhuudon jälkeen ilmoitetaan ed. Aho.

Ilmoitusasiat:

Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat tästä päivästä sairauden takia edustajat Myllyniemi ja Rehula sekä yksityisasioiden takia edustajat AlaNissilä, Alaranta, J. Andersson, Filatov, Kantalainen, Jari Koskinen, M. Koskinen, Olin, Saari ja Vehviläinen.

Uudet hallituksen esitykset

P u h e m i e s : Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on tänään antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot 1—4.

Kirjalliset kysymykset

P u h e m i e s : Ilmoitetaan, että eduskunnalle ovat, puhemiehelle osoitettuna, saapuneet vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot 961, 966, 969 ja 977/1996 vp sekä 965 ja 978/1996 vp, joihin on annettu yhteinen vastaus. Nämä kysymykset vastauksineen on nyt jaettu edustajille.

Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

1) Hallituksen esitys laiksi rikosvahinkojen korvaamisesta valtion varoista annetun lain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 181/1996 vp
Lakivaliokunnan mietintö 22/1996 vp

P u h e m i e s : Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 22/1996 vp.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

2) Hallituksen esitys laiksi ulosottolain muuttamisesta

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys 145/1996 vp
Lakivaliokunnan mietintö 23/1996 vp

P u h e m i e s : Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 23/1996 vp.

Keskustelu:

Ed. M. P o h j o l a : Arvoisa puhemies! Tässä on jälleen yksi lakiehdotus, jolla pyritään panemaan kuriin harmaata taloutta. Kuten muistamme, suomalainen yhteiskunta kärsii harmaan talouden seurauksena vuosittain 10 miljardin markan suoranaiset menetykset. Kun lisäksi otetaan huomioon veronkierto ja muun tyyppinen talousrikollisuus, aiheutuu yhteiskunnalle arvioiden mukaan lähes 20 miljardin markan menetykset.

Tässä lakiehdotuksessa ulosottolain muuttamiseksi on kysymys nykyisin usein voimattoman ulosottomenettelyn tehostamisesta sellaisissa tilanteissa, joissa velallinen vilpillisin keinoin pyrkii välttelemään ja vaikeuttamaan tuomion täytäntöönpanoa. Kuinka usein onkaan käynyt niin, että asianosainen, joka tuomioistuimen langettamassa tuomiossa on oikeutettu korvauksiin, ei ole perinnän kautta saanut mitään, koska aikaisemmin varakas henkilö tai yhtiö todetaankin ulosotossa varattomaksi. Toisin sanoen tuomioistuimen antama päätös ei ole vielä tosiasiallisesti merkinnyt asianomaisen pääsemistä oikeuksiinsa. Oikeudenkäynnin tulos toteutuu vain siinä tapauksessa, että tuomiossa veloitettu henkilö täyttää velvollisuutensa. Usein tämä toteutuu vasta tehokkaan ulosottomenettelyn kautta.

Hallitus on viime vuoden helmikuussa tehnyt periaatepäätöksen toimintaohjelmaksi talousrikollisuuden ja harmaan talouden vähentämiseksi. Periaatepäätöksen mukaan talousrikollisuuden ja harmaan talouden torjunnan painopiste siirretään ennalta estäviin toimenpiteisiin. Toisaalta valvontaa tehostamalla pyritään ilmituloriskin lisäämiseen ja toisaalta tehostetaan talousrikoksilla saadun hyödyn takaisinsaantia. Lakiehdotuksessa on siis kysymys talousrikoksilla saadun hyödyn takaisinsaannin tehostamisesta.

Talousrikollisuuden ja harmaan talouden torjunnan yksi suurimpia ongelmia tällä hetkellä on

ulosottosäännösten vanhentuneisuus ja tehottomuus. Tästä syystä harmaan talouden yhteiskunnalle aiheuttamia vahinkoja ei ole saatu korjatuiksi. Varallisuus on kyetty kätkemään ja rikollinen toiminta on jatkunut nopeasti konkurssin jälkeen uuden yhtiön tai bulvaanin nimissä. Niin ikään velallinen on kyennyt välttämään täytäntöönpanoa liikkumalla nopeasti ulosottopiiristä toiseen ulosottopiiriin taikka samanaikaisesti harjoittamalla toimintaa useammassa ulosottopiirissä. Niin ikään ongelmana on ollut täytäntöönpanovaiheessa tietojen saanti toisilta viranomaisilta samoin kuin epärehellisen velallisen näennäiset omaisuudensiirrot läheisille perheenjäsenille taikka velallisen kokonaan tai osaksi omistamille yhtiöille. Näihin toimintoihin tällä lainsäädännöllä pannaan nyt piste.

Lakiehdotus, arvoisa puhemies, olisi tullut antaa jo vuosia sitten. Erityisen tarpeellisen se olisi ollut pankkikriisin yhteydessä. Turun yliopiston tutkimusten mukaan ulosottooperinnän kautta on saatu talousrikosten aiheuttamista kuluista perityksi vuonna 1991 vain 3,4 prosenttia. Tutkimuksessa selvitettiin kaikkien vuonna 1991 tuomittujen vahinkojen ja korvausten perinnän onnistuminen. Tutkimus siis osoitti sen, minkä kansa on tiennyt ja kokenut, eli kun tuomitut mittavat korvaukset ovat edenneet täytäntöönpanovaiheeseen, ei omaisuutta juurikaan ole saatu takaisin.

Mielestäni lakiehdotuksen suurin puute on se, että esitys ei sisällä parannuksia kansainvälisen perinnän ja takaisinsaantitapausten varalle. Hallituksen tulisiikin kiireellisesti olla aloitteellinen Euroopan unionin taikka Euroopan neuvoston puitteissa, jotta myös tämä asiantila saataisiin kiireesti korjatuksi.

Tarkoituksena oli, että laki olisi tullut voimaan jo 1 päivänä joulukuuta viime vuonna. Nyt eduskunnan tulee huolehtia siitä, että se viivästyy alkuperäisestä voimaantulopäivästään mahdollisimman vähän.

Ed. Penttilä: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys suuntautuu siis osaksi harmaata taloutta vastaan. Harmaa talous on kuitenkin Suomessa ainoa talouden muoto, jossa sekä työnantaja että työntekijä ovat tyytyväisiä. Kehottaisin pohtimaan sitä, onko harmaan talouden vastainen toiminta oikeaa toimintaa vai pitäisikö pikemminkin toimia niin, että verotus ja työläinsäädäntö olisivat sellaisia, että ei olisi syytä harjoittaa harmaata taloutta. Mielestäni hallituksen valitsema strategia on väärä.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

3) Hallituksen esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Lähetekeskustelu

Hallituksen esitys 251/1996 vp

P u h e m i e s : Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetettäisiin liikennevaliokuntaan.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 4) asiasta.

Keskustelu:

Liikenneministeri L i n n a i n m a a : Arvoisa puhemies! Ihan muutama sana lakiesityksen sisällöstä siltä osin, kuin se on ehkä nyt julkisuudessa eniten herättänyt kiinnostusta ja kommentteja.

Hallitus ehdottaa esityksessään kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtääviä muutoksia. Esitys perustuu varsin laajaan valmistelutyöhön, jossa liikenteen eri sektorien asiantuntijat selvittivät kevyen liikenteen asemaa ja velvollisuuksia koskevien liikennesääntöjen muutostarpeita. Työssä otettiin huomioon muun muassa kevyen liikenteen turvallisuusongelmia koskeva tutkimustyö ja perinteisten pyöräilymaiden sekä pohjoisten naapurien kokemukset.

Hallituksen esitystä laadittaessa on siis erityistä painoa pantu liikenneturvallisuusnäkökohdille. Esityksessä on myös otettu huomioon se, että liikennesääntöjen tulisi olla mahdollisimman helposti omaksuttavia ja sopusoinnussa liikenneympäristön asettamien vaatimusten kanssa.

Keskeisin muutos esityksessä koskee polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden väistämismvelvollisuutta pyörätien ja ajoradan risteyksessä. Pyöräilijöiden olisi ehdotuksen mukaan väistettävä risteävää ajoneuvoliikennettä, jollei kärkeä kolmio tai stop-merkki velvoita risteävää liikennettä väistämään. Voimassa olevan säännön mukaan oikealta tulevaa pyöräilijää on väistettävä risteyksessä myös silloin, kun hän tulee risteykseen pyörätietä pitkin.

Eniten onnettomuuksia pyöräilijöille on sattunut nimenomaan tilanteessa, jossa risteävältä tieltä tuleva autoilija kääntyy oikealle ja pyöräilijä tulee pyörätietä käyttäen oikealta suojatielle. Näiden onnettomuuksien määrän oletetaan

sääntömuutoksen jälkeen vähenevän. Ehdotettua väistämissääntöä perustellaan pyöräilijöiden turvallisuudella ja säännön selkeydellä, elikkä säännön yksiselitteisyys ja selkeys on ollut päämääränä esitykseen päädyttyessä. Samoin on nähty, että esitys on heikomman osapuolen edun mukainen, ja on katsottu, että järjestely vähentäisi lasten ja ikäänntyvien onnettomuuksia, koska väistämiselvollisuus on riippumaton pyöräilijän tulosuunnasta.

Ajorataa käytäviin pyöräilijöihin sovellettaisiin edelleenkin sääntöä, jonka mukaan kaikki ajoneuvot ovat keskenään samanarvoisia. Ajoratojen risteyksessä, jossa väistämiselvollisuus on osoitettu liikennemerkein, väistämiselvollisuus koskisi siten samalla tavalla sekä moottoriajoneuvon kuljettajaa että pyöräilijää. Ennalleen jäisi myös sääntö, jonka mukaan risteyksessä kääntyvän ajoneuvon on väistettävä samasta suunnasta tulevaa suoraan jatkavaa pyöräilijää, olipa pyöräilijä sitten ajoradalla tai ajoradan vierssä olevalla pyörätiellä.

Hallitus ehdottaa lisäksi ajorataa käyttävän pyöräiliikenteen turvaamiseksi, että ajoradasta voitaisiin erottaa erityisiä pyöräkaistoja, joita muut ajoneuvot saisivat käyttää vain ryhmitystilanteessa. Hallitus esittää samalla muutoksia jalankulkijan paikkaa kevyen liikenteen väylällä koskeviin säännöksiin.

Hallituksen esitykseen liittyy myös ehdotus, jonka mukaan taajamissa jo yleiseksi muodostunut käytäntö, jolla mopot osoitetaan pyörätien sijasta ajoradalle, muutetaan pääsäännöksi. Moottoripyöräilijöiden ja mopoiilijöiden velvollisuutta käyttää ajo- tai huomiovaloja ajon aikana ehdotetaan lisäksi laajennettavaksi siten, että mainittujen valojen käyttöpakko olisi myös taajamissa. Muutos lisäisi moottoripyöräilijöiden ja mopoiilijöiden havaittavuutta ja siten heidän liikenneturvallisuuttaan taajama-alueilla.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esitykseen liittyy myös toteamus siitä, että tämä vaatii varsin selkeää ja kattavaa tiedotusta. Tiedotusvastuu on luonnollisesti ensisijassa liikenneministeriöllä ja Liikenneturvalla, mutta tiedottamiseen on tarkoitus saada mukaan muun muassa sisäasiainministeriö, tielaitos, Suomen Kuntaliitto, opetushallinto ja liikennettä edustavat eri järjestöt.

Hallituksen esitykseen liittyy lakialoite n:o 4 ed. Satu Hassin nimellä laiksi tieliikennelain muuttamisesta. Se koskee ensiksikin pyöräilijän väistämiselvollisuutta. Tästä keskusteltiin myös valtioneuvostossa, kun asiaa esittelin, mutta hallituksen enemmistö kääntyi nyt annetun esityk-

sen kannalle. Lausunnonantajista voi sanoa karkeasti kolme neljäsosaa on puoltanut hallituksen esityksessä omaksuttua kantaa pyöräilijän väistämiselvollisuudesta. Tätä ovat voimakkaasti puoltaneet muun muassa Suomi pyöräilee -yhdistys, Liikenneturva, vakuutussektori ja erityisen voimakkaasti poliisi.

Perusteluna pyöräilijän väistämiselvöllisuuden kannanotolle voisi todeta myös sen, joka on lakiesityksen perusteluissa, että liikenteessä kuljettajien väistämiskäyttäytymiseen vaikuttaa niin sanottu psykologinen etuajo-oikeus. Pyöräilijöiden väylä koetaan melkein aina vähäisemmäksi kuin autojen. Psykologinen etuajo-oikeus korostuu vielä sen vuoksi, että pyöräilijä ei ole autoilijalle fyysinen uhka. Psykologinen etuajo-oikeus puoltaa ehdotetun väistämissäännön käyttöönottoa. Sääntöä voidaan pitää heikomman osapuolen edun mukaisena. Itse näen vahvasti juuri sen, että tämä on heikomman osapuolen etu, varovaisuus tässä tapauksessa.

Lakialoitteeseen liittyy vielä toinen kohta, jossa esitetään, että Tielaitoksen sekä kuntien on järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu tai siihen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie. Uskon, että meillä kaikilla sinänsä on näkemys siitä, että on hyvä, että kevyen liikenteen väyliä lisätään. Voin todeta, että Tielaitoksen puolellakin tällainen selvä pyrkimys on. Kyse on nyt ihan viime vuosina ollut valitettavasti pitkälti siitä, että ei ole pystytty halutussa tahdissa kevyen liikenteen väyliä toteuttamaan, koska määrärahat, ja tässä tapauksessa nimenomaan perustiedon määrärahat, ovat olleet erittäin niukat ja ne eivät ole toivotussa määrin antaneet tähän mahdollisuuksia. Mutta suunta on selvä, tähän joka tapauksessa pyritään ja sitä mukaa kuin määrärahat myöten antavat näitä pyritään toteuttamaan.

Olin kuitenkin lakialoitteen tästä kohdasta vielä todennut sen, että esitetty pykälä ei nähdäkseeni kuitenkaan kuuluisi tieliikennelakiin, jossa säädetään vain liikennesäännöistä. Se kuuluisi ilmeisesti pikemminkin tielakiin, jossa säädetään velvollisuudesta yleisten teiden rakentamiseen, kuntien velvollisuudesta katujen rakentamiseen säädetään rakennuslaissa.

Mielestäni on kuitenkin selvää, että valtio ei voi säätää kunnille sellaista velvoitetta, josta aiheutuu lakialoitteessa esitettyjä kustannuksia. Kaavoitus on kuntien monopoli, ja vaatimus kevyen liikenteen väylien rakentamisesta rikkoisi

kunnallista itsehallintoa. Enemmänkin näkisin, että tässä asiassa päästään eteenpäin hyvällä yhteistyöllä ja informaatiolla.

Ed. H e l l b e r g : Arvoisa puhemies! Tämä esitys on siinä mielessä minusta ongelmallinen, että tässä minusta hyvin oleellisissa asiassa, eli pyöräilijän kevyen liikenteen väylän ja ajoradan risteyksessä, pyöräilijä on nyt velvollinen väistämään heikompana osapuolena vahvempaa osapuolta eli autoa. Siinä mielessä olen eri mieltä kuin ministeri Linnainmaa, että tämä parantaisi heikomman osapuolen asemaa. Tietysti voidaan sanoa, että se parantaa, kun heikompi osapuoli työnnetään sivuun eikä se sillä tavalla ole auton tiellä. Mutta onko tämä sitten oikeata politiikkaa, niin minusta ei ole.

60-luvullahan lähdettiin siitä, että pyörät pyrittiin saamaan ajotieltä pois, kun lähdettiin kevyen liikenteen väylä-politiikalle. Siinä oli monia hyviäkin puolia, mutta toisaalta varsinkin taajamissa ja keskustoissa sekä pyöräilijät että jalankulkijat pantiin keskenään väylille, joita ei ollut ollenkaan rakennettu siihen tarkoitukseen. On määrättyjä kevyen liikenteen väyliä varsinkin taajamien välillä ja ns. pyörätiet, jotka hyvin edesauttavat pyöräilyä ja muuta kevyen liikenteen toimintaa, ja siinä mielessä ne ovat erinomaisia.

Samoin tässä esityksessä on lähdetty siitä, että pyöräkaistoja nyt tulisi tilalle. Näin olisi pitänyt jo aikoja sitten olla. Pyöräkaistojen rakentaminen erityisesti vanhoille kaupunkialueille vähentäisi myös jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden välisiä onnettomuuksia, niin kuin lakiesityksen muutoksessa on todettu, ja tämä on varmasti ihan oikein.

Mutta sitten, jos todella lähdetään siitä, että kevyen liikenteen väylällä, jossa pyöräilijät ovat samassa asemassa kuin jalankulkijat, kun suoja tielle tullaan, mikä todella on pyöräilijän kannalta kaikkein vaarallisin paikka, pyöräilijöiltä poistetaan tämä suoja, niin se on minusta kyllä erittäin väärin. Minusta tältä osin hallituksen esitystä pitäisi muuttaa ja antaa lain olla voimassa sellaisena kuin se tälläkin hetkellä on nimenomaan risteyksissä ja kevyen liikenteen väylältä risteykseen tultaessa.

Pyöräilyonnettomuudet sinänsä ovat erittäin ongelmallinen asia. Suomessa kuolee aivan liikaa pyöräilijöitä liikenteessä. Kuitenkin 90-luvulla on menty erittäin vahvasti eteenpäin, joka vuosi 90-luvulla pyöräilijöiden liikennekuolemien osuus on vähentynyt. Muun muassa vuodesta

1995 vuoteen 1996 kuolemaan johtaneiden pyöräilyonnettomuuksien osuus väheni 40 prosenttia. Tässä on päästy aika hyvään tulokseen nykyisilläänkin liikennesäännöksillä.

Tässä on oleellinen asia ollut se, että valistuskampanjaa on käyty erittäin voimakkaasti ja Liikenneturva on panostanut pyöräilyturvallisuuden edistämiseen. Esimerkiksi kypärää käytää nyt noin 400 000 pyöräilijää tämän kampanjan ansiosta. Tosin vielä moninkertainen määrä liikkuu ilman kypärää. Mutta kun valistuskampanja tietysti edelleen jatkuu, toivotaan, että entistä useampi alkaisi käyttää kypärää, vaikka ei tietysti kypärä yksin riitä tekemään pyöräilyä turvallista; tarvitaan myös varovaisempaa ja vastuullisempaa ajamista. Autoilijat ovat mielestäni kyllä muuttuneet viime vuosina huomaavaisemmiksi pyöräilijöitä kohtaan. Tämä varmaan on edesauttanut liikennekuolemien vähenemistäkin.

Nyt kun tilanne on menossa parempaan suuntaan, niin tietysti pitää tehdä korjauksia. Pyöräilyväylät ja monet muut asiat varmasti edesauttavat sitä. Mutta se, että pyöräilijöiltä nyt poistetaisiin oikeus risteyksissä tulla kevyen liikenteen väylältä ennen autoa, on minusta erittäin huono asia. On melkoisen varmaa, että jos tämä lakiesitys menee läpi, niin liikennekuolemat saattavat taas pyöräilijöiden osalta lähteä nousuun. Toivon, että valiokunta hyvin tarkkaan miettii asiaa vielä ja ottaisi huomioon sen, että heikomman osapuolen eli pyöräilijöiden oikeuksia täytyy puolustaa.

Ed. Aho merkitään läsnä olevaksi.

Ed. H a s s i : Arvoisa puhemies! Hallituksen esitystä on pyöräilijöiden keskuudessa tervehditetty siten, että hallituksen esityksen läpimenon jälkeen, mikäli niin käy, auton alle jääneen pyöräilijän omaiset joutuvat maksamaan auton pesukustannukset.

Ministeri Linnainmaa perusteli pyöräilijöiden väistämismuutoksen muutosehdotusta sillä, että liikennesäännöt yksinkertaistuvat. Pyöräilyä edustavat järjestöt, kuten esimerkiksi Liikenneliitto, joka on perustettu edistämään kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä, ovat painavasti kritisoineet esitystä sääntöjen monimutkaisuudesta. Jos hallituksen esitys hyväksytään, se hän merkitsee sitä, että pyöräilijä pääsääntöisesti on ajoneuvo ajoneuvolle kuuluvine velvollisuuksineen.

sineen ja oikeuksineen, mutta tietyissä risteystilanteissa pyöräilijä ei olekaan ajoneuvo.

Liikenneliitto on tuonut esille myös sen, että hallituksen esityksen toteuttamiseen sisältyy se vaara, että suojatien yleinen kunnioittaminen autoilijoiden keskuudessa heikkenisi, koska suojatie suojaisi vain osaa suojatien käyttäjistä.

Yksi niistä tilanteista, joita väistämisvelvollisuus koskisi, on tilanne, jossa pyörätie loppuu ja pyöräilijä sen vuoksi joutuu siirtymään ajoradalle. Tämä on yksi sellainen yksityiskohta, joka esimerkiksi minua, joka itse paljon pyöräilen, kismittää aika paljon. Pyöräilijä hyvin usein kohtaa liikenteessä sellaisia tilanteita, joissa hän huomaa, että liikennesuunnittelija ei ole lainkaan ottanut huomioon pyöräilyä eikä varsinkaan välittänyt siitä, miten pyöräily sujuu. Itse olen esimerkiksi pyöräillyt lukuisissa sellaisissa paikoissa, joissa pyörätie vaihtaa autotien puolelta toiselle. Sellaiset tilanteet, joissa pyörätie hups vaan loppuu, ovat myös aivan tuttuja.

Tulee sellainen tunne, että hallituksen esitys ylipääntensä henkii pyöräilyn kunnioituksen vähenemistä. Ainakaan tiedossani ei ole, että missään muussa kohtaa Suomen tieliikennelainsäädäntöä ja -asetuksia olisi päätöksiä perusteltu psykologisella etuajo-oikeudella, jolla ministeri Linnainmaa puheenvuorossaan perusteli hallituksen esitystä. Pyöräilijät kyllä tietävät, että monet autoilijat käyttäytyvät ikään kuin heillä ilman muuta olisi etuajo-oikeus pyöräilijään nähden sillä perusteella, että he ovat vahvempia. Monet autoilijat tietävät myös, että monet isojen ja kalliiden autojen kuljettajat käyttäytyvät ikään kuin heillä olisi tällainen psykologisiin seikkoihin perustuva etuajo-oikeus. Mielestäni liikenneasenteiden kannalta ei ole ollenkaan oikea viesti, että psykologinen etuajo-oikeus jossain kohtaa virallistetaan.

Ne pyöräilyn edustajat, jotka ovat esitystä arvostelleet, pelkäävät, minä yhtenä heistä, että väistämisvelvollisuuden muutos luo sellaista yleistä mielikuvaa, että pyöräilijä on joka tilanteessa väistämisvelvollinen, ja myös sitä kautta heikentää pyöräilijän turvaa liikenteessä. Tämä on mielestäni varsin nurinkurista, kun toisaalta pyöräily on sellainen asia, mitä luulisi yhteiskunnan järkiperustein haluavan kaikin keinoin edistää sekä ympäristöllisistä, yhdyskuntasuunnittelullisista että terveydellisistä syistä.

Liikennehän tuottaa tällä hetkellä Suomen hiilidioksidipäästöistä 20—25 prosenttia, ja henkilöautoliikenne on tässä kaikkein merkittävin. Toisaalta puolet Suomessa päivittäin tehtävistä

henkilöautomatkoista on alle 6 kilometrin mittaisia, eli pituutensa puolesta ne sopsisivat vallan hyvin pyörämatkoiksi. Esimerkiksi Suomen hiilidioksidipäästöjen rajoittamisen ja Rion sopimuksen toteuttamisen kannalta pyöräilyn edistäminen olisi mitä mainioin keino.

Toinen pyöräilyn hyvä puoli liittyy myös erittäin ajankohtaiseen keskustelunaiheeseen. Nythän on aivan viime viikkoina lehdistössä puhuttu paljon siitä, että Pohjois-Karjala-projekti ja muut Suomen kansaan kohdistuneet ravintotottumuksien terveellistämiseen tähtäävät projektit ovat todella onnistuneet muuttamaan suomalaisten ravintotottumuksia kevyempään ja terveellisempään suuntaan, mutta siitä huolimatta suomalaisten paino nousee. Tälle ei ole keksitty muuta selitystä kuin se, että päivittäistä liikuntaa, arkiliikuntaa, on liian vähän. Pyöräilyn edistäminen olisi mitä mainioin tapa tuoda tavallisten kansalaisten elämään sellaista arkiliikuntaa, jonka avulla voitaisiin sekä pitää painoa kurissa että terveyttä yllä.

Esimerkiksi Tanskassa arvioidaan, että pyöräilyn terveyttä edistävät vaikutukset ovat niin suuria, että niiden elinikäistä pidettävä vaikutus on kymmenkertainen verrattuna siihen vaikutukseen, mikä on pyöräilijöiden kokemilla onnettomuuksilla. Myös Suomessa 90-luvun alussa asetettu pyöräilypolitiikkaa pohtiva toimikunta päätyi siihen, että jos Suomessa pyöräilyn määrä onnistuttaisiin kaksinkertaistamaan, se saattaisi vähentää yhteiskunnan vuosittaisia terveydenhuoltokustannuksia jopa useilla sadoilla miljoonilla markoilla.

Nämä ovat vain esimerkkejä siitä, että pyöräily kaikkien järkiperustelujen mukaan on sellainen liikkumismuoto, jota yhteiskunnan tulisi kaikin tavoin edistää ja myös lainsäädäntöön sisältyvien viestien pitäisi olla sellaisia, että ne kannustavat pyöräilyyn ja lisäävät pyöräilyn yleistä arvostusta. Niinpä tässä lakialoitteessani, joka on rinnakkaisaloite hallituksen esitykselle, esitän, että väistämissääntöjä ei muuteta, vaan sen sijaan tiukennetaan kuntien ja tielaitoksen velvollisuutta pyöräiteiden järjestämiseen.

Ministeri Linnainmaa esitti mielipiteenään, että tämän esittämämme 53 §:n paikka ei ole tieliikennelaisissa. No, itse asiassa tämä pykälä on tieliikennelaisissa. Me esitämme siihen pykälään vain pientä muutosta. Tämänhetkisessä tieliikennelain 53 §:ssä sanotaan: ”Tie- ja vesirakennuslaitosten sekä kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä - - pyörätie.” Me esitämme, että sanat ”mahdollisuuksien mukaan”

otetaan pois eli lakiin pannaan kategorinen velvoite.

Nimittäin kaikki ne selvitykset, mitä on tehty siitä, mikä estää ihmisiä pyöräilemästä enemmän, kertovat esteiden liittyvän juuri pyöräilijän turvallisuuteen ja siihen, että meillä varsinkin suurien kaupunkien kuten Helsingin ja Tampereen keskustoissa pyörätieverkko on erittäin puutteellinen. Jos ihmiset, jotka haluavat pyöräillä, tietäisivät tekevänsä sen turvallisesti erillisinä, hyviä ja selvästi merkittyjä pyöräteitä myöten, niin pyöräilyn määrä olisi suurempi.

Esimerkiksi Amsterdamin kaupungissa on kokemuksia siitä, että tietoisella politiikalla pyöräilyn määrää on onnistuttu nostamaan. 70-luvun alussa siellä havahduttiin siihen, että pyöräily, joka perinteisesti ja onneksi edelleenkin on tärkeä osa Amsterdamin kaupunkielämää ja kaupunkikuvaa, alkoi vähentyä. Siellä tehtiin ohjelma siitä, millä keinoin pyöräilyä edistetään, ja tämä on todella onnistunut kaikkien kaupunkilaisten onneksi.

Sama asenne pitäisi ottaa Suomessakin eikä tämä ole pelkästään pyöräilijöiden etu. Se on myös autoilijoiden etu. Mitä useampi ihminen siirtyy henkilöauton ratista pyörätille, sitä pienempiä ovat ruuhkat autoteillä. Se on kaikkien niiden etu, jotka hengittävät kaupunkien ilmaa eli pyöräilyn lisääntyminen on suurin piirtein kaikkien kansalaisten etu. Se on myös jalankulkijoiden etu, koska on todellinen ongelma, että kun pyöräily on lisääntynyt ja pyöräilijät kokevat, että he eivät ajoradalla ole turvassa, osa heistä kulkee jalkakäytäviä myöten. Ymmärrän oikein hyvin, että tämä suututtaa monia jalankulkijoita.

Olen kyllä sitä mieltä, että ei pelkästään pyöräteiden rakentaminen riitä, vaan tarvitaan muutakin. Tarvitaan esimerkiksi valistuskampanjoita. Mielestäni yksi mainio kanava olisivat koulut. Nimittäin koulumatkathan varmaan suurimmalla osalla Suomen peruskoulun yläastetta käyviä lapsia ovat pituutensa puolesta oikein sopivia pyörämatkoiksi. Jos kouluihin johtavat turvalliset pyörätiet, silloin peruskoulun yläaste olisi aivan mainio paikka sekä opettaa nuorille ihmisille pyörällä liikkumisen tapa että samalla myös opettaa, millä lailla pyöräilijän tulee liikkua, jotta hän pitää huolta omasta ja myös muiden kulkijoiden turvallisuudesta. Kun meillä nyt joissakin kouluissa on ruvettu järjestämään oppilaille autokouluja, niin mielestäni paljon tähdellisempää olisi se, että järjestettäisiin pyöräilykouluja.

Vielä tähän kuntien velvollisuuteen rakentaa pyöräteitä. Ministeri Linnainmaa totesi, ettei ole

mahdollisuutta tehdä sellaista velvoitetta, josta seuraa kunnille kustannuksia. Kuitenkin kokonaisuutena ajatellen mitä suurempi on pyöräilijöiden osuus liikkujista, sitä pienemmät ovat teiden, parkkipaikkojen ym. kaikkien liikenteeseen liittyvien rakenteiden rakentamiskustannukset. Eli vähänkään pidemmällä aikavälillä tämän velvoitteen täyttäminen ei tuo lisäkustannuksia, vaan päinvastoin säästöjä.

Mutta itse olen kyllä ajatellut, että yksi mahdollisuus muotoilla lainsäädäntö, on se sitten tie liikennelaki tai joku muu laki, olisi säätää sellainen pykälä, että mikäli taajamassa ei ole kattavaa kevyen liikenteen väyläverkkoa, silloin suurin mahdollinen nopeusrajoitus kyseisen taajaman teillä olisi 30 kilometriä tunnissa. Eiköhän tällainen porkkana tepsisi kuntiin, jos ei muu?

Ed. Uotila: Arvoisa puhemies! Ed. Hassi totesi, että pyöräily on liikuntaa, ja sitä se nimenomaan on. Se on terveysliikuntaa ja se on kuntoliikuntaa. Tällä hetkellä ollaan valmistelemassa uutta liikuntalakia tähän maahan, ja tämän liikuntalakiyöryhmän työskentelyssä erittäin laajan asiantuntijakuulemisen jälkeen on korostunut liikunnan merkitys. Nyt varsinkin 90-luvulla tehtyjen tutkimusten mukaan liikunnan lisäämisellä, nimenomaan kunto- ja terveysliikunnan lisäämisellä on valtavat vaikutukset niin terveyspoliittisesti kuin myöskin kansantaloudellisestikin varsinkin tässä tilanteessa, kun meidän väestöpohjamme keski-ikä nousee. Tästä on ongelmia edessä, ellei väestön keskimääräistä terveyttä pystytä kohentamaan ja sitä kohennetaan liikunnalla hyvin tehokkaasti.

Näin ollen kaikki on tehtävä sen eteen, että tällaista luonnollista terveys-, kunto- ja hyötyliikuntaa lisätään, ja silloin tämä lakiehdotus, joka nyt on käsittelyssä, siltä osin kuin siinä poljetaan polkupyöräilijöiden oikeuksia, on kehitystä vääriin suuntaan. On tietysti välttämätöntä, että pyöräilijöiden turvallisuutta parannetaan, koska kukapa lähtee pyörällä liikenteeseen, jos koko ajan on siellä selvässä vaarassa. Tämä on ihan oikea tavoite, mutta minä näkisin, että on muita, parempia keinoja oltava liikenneturvallisuuden lisäämiseksi polkupyöräilijän osalta kuin se, että polkupyöräilijöiden oikeuksia heikennetään suhteessa muuhun ajoneuvoliikenteeseen.

Nämä kohtaamistilanteet ovat tietysti ongelmallisia varsinkin sellaisissa paikoissa, joissa on alamäki, ehkä näkyväisyysestäkin, ja sitten tämä väistämistilanne tulee. Tällaisille paikoille, joita varmasti on olemassa, pitäisi tehdä joko

hidasteita tai jollain muulla tavalla kiinnittää huomiota siihen, että se riski siinä kohtaamistilanteessa vähenee. Minusta ei ole oikea tapa se, että siirretään vain vastuu pyöräilijöille ja annetaan etuoikeus kääntyvälle autoilijalle. Sillä on psykologinen vaikutus, niin kuin tämän lakiesityksen arvostelijat ovat laajasti todenneet, juuri väärään suuntaan. Sillä heikennetään polkupyöräilijän tällaista statusta ja tasavertaista asemaa liikenteessä, kun polkupyöräilijöiden oikeutta heikennetään.

Liikennesuunnittelijoiden asiantuntemattomuus kyllä paistaa läpi, kun katselee liikenne- ja väyläratkaisuja. Usein tulee mieleen, onko jonkun risteysalueen tai pyörätieratkaisun suunnittelija koskaan itse polkupyörällä ajanut vastavassa tilanteessa. Aivan käsittämättömiä kohtaamistilanteita tulee polkupyöräilijöiden keskenkin esimerkiksi tunneissa jne., jotka ovat hyvin vaarallisia. Onnettomuusiahan sattuu hyvin paljon pyöräilijöiden keskinäisissä kolaroinneissa myöskin. Elikkä tässä tarvittaisiin muutosta, että liikennesuunnittelijat todella miettivät, mikä on se joustava ja turvallinen tapa kevyellä liikenteellä toimia.

Kyllä olen vahvasti samalla kannalla kuin ed. Hassi siinä, että kyllä kunnilla on oltava velvoite rakentaa turvalliset, riittävät kevyen liikenteen väylät, jotta ihmisten kiinnostus, halukkuus ja tätä kautta pyöräilyn lisääntyminen voisi tapahtua. Se on perusteltua ennen muuta terveystieteellisesti ja ympäristöpoliittisesti.

Liikenneministeri L i n n a : Arvoisa puhemies! Ihan ensiksi pahoittelen sitä, että minulla ei ole mahdollisuutta seurata tätä keskustelua pidempään, mutta tämä tietysti jää sitten valiokunnan valistuneeseen harkintaan ja asiantuntijoiden kuulemisen varaan, että miten tähän yleisesti suhtaudutaan.

Pahoittelen sitä puheenvuoroa, jonka ed. Hassi käytti todeten, että tämä lakiesitys henkii selaista henkeä, että pyöräilijän omaisille jää ainoastaan auton pesukustannukset hoidettavaksi. Minusta tämä on äärettömän asiatonta näinkin vakavan asian yhteydessä.

Eniten näitä onnettomuuksia on tapahtunut tilanteissa, joissa sivutieltä tuleva autoilija on kääntymässä oikealle ja pyöräilijä tulee pyörätietä käyttäen oikealta suojatielle. Autoilija suuntaa virheellisesti tarkkaavaisuutensa vain vasemmalta tulevaan autoliikenteeseen eikä oikealta tulevaan pyöräilijään, jota hänen olisi väistettävä. Tutkimuksen mukaan onnettomuuteen jou-

tuneista pyöräilijöistä 63 prosenttia piti kiinni säännöistä ja oletti, että autoilija on hänet havainnut ja noudattaa tätä väistämismääräystä.

Elikkä tässä ollaan mieleissäni tekemisissä sellaisen tilanteen kanssa, että on ikään kuin vähän väärin puhua pyöräilijän oikeudesta tilanteessa, jossa se on heikomman oikeus. Tämä esitys perustuu siihen, että pyritään tekemään pyöräily turvallisemmaksi. Eli kun ed. Hassikin totesi, että tässä ikään kuin esitys henkii pyöräilijän kunnioituksen vähentämistä, niin omasta mielestäni tämä henkii huolta pyöräilijän turvallisuudesta. Sitä tällä esityksellä pyritään parantamaan. Yhtä mieltä olemme kaikki varmasti pyöräilyn terveellisistä vaikutuksista ja siitä, että on hyvä, että kaikki mahdollinen tehdään, jotta pyöräilyä pystytään edistämään.

Toteaisin vielä sen, että Ruotsissa ja Norjassa esimerkiksi on pyörätieltä ajoradalle tulevan pyöräilijän väistettävä, ja kummassakin maassa pyöräilijöiden turvallisuus on huomattavasti parempi kuin Suomessa, mikä ei tietystikään johdu yksinomaan tästä tekijästä, mutta tämä on yksi asia, joka siellä on eri tavalla.

Vielä lopuksi totean sen, että Liikenneturva ja poliisi ovat olleet voimakkaasti, samoin kuin myöskin pyöräilijäjärjestö tämän esityksen takana.

Ed. K u i s m a : Arvoisa puhemies! Itse ajan autolla 60 000 kilometriä vuodessa, mutta pyöräilen myös. Minusta tämä lainsäädäntö jotenkin tuntui heti, kun sitä lueskeli, arkielämästä vieraalta. Voi kysyä, tarvitaanko näin pienissä asioissa näin yksityiskohtaisia säännöksiä kuin tässä lakiesityksessä on. Tämä on minusta naurettavaa ylisääntelyä osittain. Kun meillä on muutenkin paljon säännöksiä, on huolestuttavaa se, että kansalaisten tietämys ja kunnioitus lainsäädäntöä kohtaan on selkeästi vähentynyt.

Mitä itse asian sisältöön tulee, kyllä ed. Hassin aloite ilmentää paremmin tervettä järkeä kuin hallituksen esitys, eli sinänsä hallitus olisi ollut kaikkein viisain, kun ei olisi tehnyt mitään lakiesitystä. Nykyinen laki ja sen pykälät ovat parempia kuin hallituksen esittämä vaihtoehto. Luulen, että jos lakiesitys hyväksytään tässä muodossa, suinkaan pyöräilyn turvallisuus ei parane, pikemminkin vaarantuu.

Kyllä pyöräily on ihan hyvä liikennemuoto ja erityisesti kuntoilu. Kaikilla ei ole mahdollisuus työmatkoja ehkä pyöräillä, mutta kuntoilumielessä ja elämän virkistykseksi se on hyvä

vaihtoehto, joten kyllä varmasti valiokunta joutuu harkitsemaan, voidaanko tätä lakia hyväksyä. Itse mieluummin kannatan ed. Hassin lakialoitetta.

Ed. B r e m e r : Ärade fru talman! Tässä lakialoitteessa on hyvä asioita, hyviä juuri ne, joita edustajat Kuisma ja Hellberg täällä moittivat samoin kuin ed. Hassi. Jos edustajat Kuisma ja Hellberg pyöräilisivät Helsingissä, he huomaisivat, että asiat ovat kenties toisin Helsingissä, olettavasti myöskin muissa suuremmissa kaupungeissa, kuin maaseudulla.

Ensimmäisenä puuttuisin kuitenkin lakiesityksen suurimpiin heikkouksiin.

Yksi suurimpia heikkouksia on se, että rullaluisteleminen ja rullaluistelijoiden määrän lisääntymistä ei huomioida realistisella tavalla. Meillä myytiin 130 000 paria rullaluistimia viime kesänä. Tälle kaupalle arvioidaan sellaista buumia, jota ei ennen ole nähty. Kauppa on tilannut ensi kesälle yli 150 000 paria lisää rullaluistimia. Joka on nähnyt rullaluistelijoiden kadulla ja pyöräteillä, voi todeta sen, että he kulkevat vähintään yhtä kovaa kuin polkupyöräilijät. Sen lisäksi rullaluistimissa ei ole jarruja niin kuin polkupyörässä, ja käyttäjiltä vaaditaan hyvin paljon muitakin ominaisuuksia, joita ei pyöräilijältä vaadita. Se, että tässä rinnastetaan rullaluistelija jalankulkijaan, jolloin annetaan rullaluistelijalle mahdollisuus ja oikeus harjoittaa tätä vauhti- ja tasapainolajia jalkakäytävillä, on kyllä erehdys, ja jollain tavalla pitäisi lakia tältä osin tarkistaa.

Toinen heikkous tässä on se, että nythän, ihan päinvastoin kuin ed. Hassi pessimistisesti ennako, pyöräilijän mahdollisuuksia lisätään huomattavasti. Pyörätien lisäksi tulee pyöräkaista. Se on tervetullut lisäys. Pyöräkaista tulee ajoradalle, mutta pyöräkaistaa ei tulla liikennemerkkein merkitsemään, vaan ainoastaan ajoratamerkinnoin. Se on suuri heikkous.

Joka haluaa nähdä, minkälaisen waterloon tällainen pyöräkaista aiheuttaa, voi mennä Helsingissä Konalantielle katsomaan, mitä siellä tapahtunut. Siellä on pyöräkaista maalattu punaiseksi. Se näkyy kyllä kesällä, mutta entäs kun tulee talvi? Eivätkä kaikki asu sen kadun varrella. Mistä he tietävät, että siellä lumen alla on pyöräkaista? Siellä autoilijat tällä hetkellä ajavat aivan reippaasti pyöräkaistalla, kun eivät tiedä, että siinä on pyöräkaista. Eihän se voi olla turvallisuutta lisää polkupyöräilijöille, jotka tietävät, että tässä on pyöräkaista, minulla on oikeus ajaa tässä. Sitten sinne tulee ulkokuntalaisia autoili-

joita. Pyöräkaista on hyvä asia, mutta se pitää pystyä Suomessa merkitsemään sillä tavalla, että myöskin talvella on selkeästi nähtävissä, että se on pyöräilijöille varattu tila.

Edelleen autoilijan kannalta on hyvin vaikeaa tietää, missä pyörätie ylittää kadun, kun pyörätie kyllä jalkakäytävällä näkyy selvästi, mutta sitä ei risteyksessä havaitse. Pyörätietä tullaan aika kovaa vauhtia ja pamautetaan risteävän kadun yli. Autoilijan, joka on kääntymässä, pitäisi nähdä esimerkiksi punainen viiva poikittain merkinä, että varo, pyörätie tulee oikealta ja se pyöräilijä, joka sieltä tulee, tulee viidenkympin nopeutta sarvipäisellä pyörällä ja kypärä päässä. Se on vielä hyvin kaukana. Tällainen vaatimus, että pyörätien jatke merkitään näkyviin myöskin risteyksellä, ei ole vain varoitus autoilijoille vaan myöskin jalankulkijoille, jotka risteyksissä liikennevalojen mukaan parveilevat eivätkä tiedä, että siinä on risteävä pyörätie.

Sitten heikkoutena tässä laissa on se, että jalankulkijan tulisi pyörätiellä pääsääntöisesti kulkea pyörätien reunalla. Pääsääntöisesti ajatellen sitä vauhtia ja niitä pyöriä, joilla nykyään ajetaan, ei jalankulkijan pitäisi mennä ollenkaan pyörätielle. Jokainen voi nähdä Bulevardilla, tässä ihan lähellä, mitä tapahtuu, kun jalankulkija ei tiedä, että siinä on pyörätie ja pyöräilijä yrittää väistää jalankulkijoita pyörätiellä. Jalankulkijan pitäisi pysyä pyörätieltä poissa. Lakiesityksessä esitetään hurskas toivomus, että jalankulkija kulkeeseen pyörätiellä vasenta reunaa. Se on todella hurskas toivomus, ja millä se saadaan ihmisten kalloon? Epäilen, että se ei koskaan onnistu. Siellä kuljetaan sitten millä tavalla tahansa, jos pääsääntöisesti jalankulkija hyväksytään käyttämään pyörätietä.

Tässä on heikkoutena edelleen se, että käytetään nimitystä ”suojatie”. Suojatie antaa ihmiselle sen psykologisen käsityksen, että tämä tie on suojattu. Paljon viisaampaa olisi käyttää samaa nimitystä kuin Ruotsissa ”övergångsställe”, kadun ylityspaikka, koska se ei ole mikään suojatie eikä siinä ole niitä suoja, jotka suojaavat jalankulkijaa.

Mitä tulee väistämisvelvollisuuteen, minäkin, kuten ed. Kuisma, pyöräilen erittäin paljon täällä kaupungissa. Se on todella kaupungin keskustassa asuvalle kaikkein kätevin tapa liikkua. Minä koen, että väistämisvelvollisuus ei polje pyöräilijän oikeutta, ei mitään muuta oikeutta kuin pyöräilijän oikeutta kuolla huolimattomuutensa. Se antaa pyöräilijälle turvallisuutta. Nimittäin kysymyksessä ei ole, päinvastoin kuin ed. Hassi

kuvittelee, kysymys tasa-arvosta. Tämä ei ole roolikysymys eikä tasa-arvokysymys, vaan turvallisuuskysymys, kysymys siitä, mikä on mahdollista.

Kun autoilija kääntyy risteyksessä, hänen havaintokapasiteetistaan on käytettävissä ehkä 20 prosenttia enää. 80 prosenttia havaintokapasiteetista menee jalankulkijoiden havaitsemiseen, edellä ajavien autojen havaitsemiseen, pyöräilijöiden havaitsemiseen, kaiken muun liikenteen havaitsemiseen, kun taas pyöräilijä, joka ajaa pyörätietä pitkin, ajaa turvalla väylällä ja voi sadan metrin päästä jo tarkastella tilannetta risteyksessä. Hänellä on havaintokapasiteettia vielä 80 prosenttia, ja tästä tasa-arvosta on kysymys. Siis ei ole kysymys kenenkään oikeuksista, vaan siitä, mitä on mahdollista tehdä ja tässä pyöräilijällä on suuremmat mahdollisuudet varoa ja havaita kuin autoilijalle. On turha kuormittaa sellaista osapuolta liikenteessä, jolla jo on kaikki havaintokapasiteetti käytössä.

Näin toivon, että tämä menee hyvään käsitteilyyn liikennevaliokunnassa, ja uskon kuitenkin, että tässä saadaan hyvää aikaan rakentamalla.

Ed. Tiusa nen: Arvoisa puhemies! Ihan samaa toivon kuin ed. Bremerkin, mutta nimenomaan sellaista käsittelyä, että ed. Satu Hassin ja muiden lakialoite tältä osin tulisi siellä hyväksytyksi. Nimenomaan kun tunnen vielä liikennevaliokunnan työskentelyä, uskon, että tällainen

hyvä mahdollisuus on, jota myös uskoakseni liikenneministeri lähtiessään toivotti.

Edelleen puutun asiaan, mihin ed. Bremer viittasi: vasemmalla puolella kulkemiseen. Sen mukanaolo yleisperusteluissa ja itse hallituksen esityksessä on toki hyvä asia ja myös hyvin tärkeä sellainen liikennekäyttäytymisen muoto, jonka pitäisi tulla pysyväksi. Se toki olisi nimenomaan turvallisuuden kannalta tärkeä.

Lyhyesti, arvoisa puhemies, todellakin ed. Satu Hassi perusteli hyvin oman lakialoitteensa, jota on täällä jo useammalta taholta kannatettu.

P u h e m i e s: Asian käsittely keskeytetään.

Poistoja päiväjärjestyksestä

P u h e m i e s: Päiväjärjestyksestä poistetaan 4)—11) asia.

P u h e m i e s: Eduskunnan seuraava täysistunto on ensi tiistaina kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 13.56.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen