

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/13615/2019

Liikenneturvan lausunto

Suomi tarvitsee kunnianhimoisen liikenneturvallisuusstrategian

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta osallistua liikenneturvallisuusstrategian eri työryhmiin sekä ohjausryhmään. Työryhmätyöskentely on ollut monipuolista ja moniäänistä ja toteutettu osallistavasti. Koronavirusepidemia asetti kuitenkin etäyhteyksineen sellaisia haasteita yhteiselle tekemiselle, että kirjallisiin lausuntoihin on syytä kiinnittää erityistä huomiota ja pitää auki mahdollisuus lisätä aivan uusia, ei työryhmätyöskentelyssä esiin nostettuja, liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Liikenneturva pitää nyt tehtyä liikenneturvallisuusstrategiaa tärkeänä ja merkittävänä liikenneturvallisuustekona, mutta liikenneturvallisuustavoiteisiin verrattuna liian vaatimattomana.

Erittäin vaativia tieliikenteen turvallisuustavoitteita tavoittelevaa liikenneturvallisuusstrategiaa ei voi rajata toimenpiteisiin, joilla ei olisi kustannusvaikutuksia tai jotka eivät vaadi suurempia

lainsäädännöllisiä toimia. Liikenneturva toivoo, että strategiatyötä pidettäisiin keinovalikoimaltaan yhä avoimena ja suhteutettaisiin toimenpiteiden hintaa liikenneonnettomuuksien yli miljardin euron yhteiskunnalliseen taakkaan. Käytännössä tämä tarkoittaa liikenneturvallisuustyön lisäresurssointia monin eri keinoin. Strategian tulisi ohjata taloudellisia lisäresursseja liikenneturvallisuustyöhön niin tutkimukseen, poliisivalvontaan kuin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhönkin. Ilman riittäviä panostuksia kunnianhimoiset liikenneturvallisuustavoitteet eivät ole uskottavia.

European Transport Safety Council (ETSC) korostaa suunnitelmallisen liikenneturvallisuustyön merkitystä ja on tärkeää, että Suomelle tehdään mahdollisimman kunnianhimoisen ja selkeästi toimintaa ohjaava ja sitova liikenneturvallisuusstrategia. Näin Suomikin vastaa WHO yksinkertaisimpaan hallinnolliseen liikenneturvallisuustavoitteeseen, jossa kukin maa laatii kattavan kansallisen monialaisen liikenneturvallisuussuunnitelman.

On myös tärkeä lähtökohta, että strategiatyö nähdään jatkuvana ja että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti, liikenneturvallisuusstrategia laaditaan jatkossa myös vuosille 2026–2030. On hyvä tiedostaa, että liikenneturvallisuusstrategia luo puitteet myös paikalliselle liikenneturvallisuustyölle kunnissa.

Uusia turvallisuustoimia tarvitaan, jotta liikennekuolemien ja -loukkaantumisten määrää saadaan jatkuvasti vähennettyä. Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut yksi Euroopan heikoimmista sekä 10 että 20 vuoden aikajänteellä. Viimeisimmässä eurooppalaisessa vertailussa olemme vajonneet sijalle 15, kun verrataan tieliikenteessä menehtyneitä suhteutettuna väkilukuun (ETSC PIN 15/2021). Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut liian hidasta. Uusi strategia nostaa odotuksia paremmalle turvallisuuskehitykselle.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tarkoitus löytää vaikuttavia keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti kansallisella tasolla. Rajaus ei kuitenkaan strategian tuloksellisuuden kannalta ole kannatettava. Strategian tulisi ohjata Suomen virkamiesedustajia myös kansainvälisillä foorumeilla ajamaan mm. EU:n piirissä direktiivimuutoksia, jotka vaikuttavat siihen, miten Suomessa liikutaan. Esimerkiksi ajokorttidirektiiviin tulisi saada muutoksia, jotka mahdollistavat alkolukon tehokkaamman käytön.

Liikenneturvallisuusstrategia on tehty niin, että se käsittää kaikki liikennemuodot. Rohkea ja uusi lähestymistapa ei ole kuitenkaan tuottanut näkyviä synergiahyötyjä. Sen sijaan eri liikkumismuotojen vielä tarkempi erikoispiirteitä hyödyntävä käsittely on suositeltavaa jatkossa. Liikenneturva keskittyy lausunnossaan tieliikenteeseen.

Nollavisio suunnitelman ytimessä

Liikenneturvallisuusstrategian kulmakivi on nollavisio – visio liikenteestä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua. Tämä hallitusohjelman mukainen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa jo lyhyemmälle aikavälille konkretisoitu tavoite liikenneturvallisuuden jatkuvasta parantamisesta on tuotava käytännön toimiksi myös strategiatyössä.

Käytännössä nollavision mukainen liikennekuolemien vähentämistavoite tulee olla alle 100 liikennekuolemaa vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi vakavien loukkaantumisten määrä tulee vähentää vähintään puoleen. Tämä tarkoittaa, että strategiakauden päättyessä vuonna 2026 tieliikennekuolemien määrän tulee vähentää alle 160 ihmisen.

Nollavision laajentaminen koskemaan kaikkia liikennemuotoja on kannatettavaa, mutta vaatii tarkempia rajauksia. Tieliikenteessä on tarkat tilastolliset määritelmät, joissa mm. onnettomuustyyppi sekä sijainti vaikuttavat onnettomuuksien ehkäisyyn työnjakoon ja jossa erityisesti jalankulkijoiden kaatumiset ja liukastumiset kuuluvat tapaturmatorjunnan piiriin. Kaikkien liikennemuotojen osalta selkein rajaamisen tarve lienee vesiliikenteen ja etenkin hukkumiskuolemien osalta. Näiden tapausten torjunnan tulisi selkeämmin liittyä tapaturmatorjunnan piiriin. Hukkumisten sisällyttäminen osaksi liikenteen onnettomuuksia ja kuolemia ei liene tarkoituksenmukaista. Yksi rajausmahdollisuus on hyödyntää tieliikenteestä käytössä olevaa toimivaa määrittelyä, jossa liikenneonnettomuuksissa on oltava osallisena ainakin yksi ajoneuvo. Hukkumiset voisi käsitellä samalla rajauksella ja jättää osan niistä koti- ja vapaa-ajan tapaturmien torjunnan piiriin, jonne ne luontevasti sopivat.

On arvokasta, että strategia sisältää nollavision liitetyn jaetun vastuun käsitteen. Jaettu vastuu tarkoittaa, että liikennejärjestelmän ylläpitäjillä on jaettu vastuu liikenneturvallisuuden edistämisestä. Tämä vastuu toteutuu parhaiten, kun strategiatyössä eri toimenpiteet nimetään eri toimijoille ja toimiin liitetään onnistumista seuraavat mittarit. Elinikäinen liikennekasvatus voidaan nähdä tukevan tätä järjestelmän vastuuta.

Osana jaettua vastuuta on tiedostettava myös yksilön - tienkäyttäjän vastuu. Näin huomioidaan esimerkiksi kuljettajan oma vastuu ajokuntonsa arvioinnissa ja väsymyksen tunnistamisessa. Toisaalta jos kuljettaja ei toimi turvallisesti ja vastuullisesti, on järjestelmällä vastuu tehdä tarvittavia rajoittavia ja ohjaavia toimenpiteitä.

Strategian jaetun vastuun kuvausta tulisi laajentaa yksittäisiin tienkäyttäjiin, vaikkakin järjestelmän ylläpitäjillä on kiistatta ensisijainen vastuu. Tienkäyttäjät vaikuttavat toinen toistensa turvallisuuteen. Erityisesti lasten liikenneturvallisuuden toteutuminen vaatii lähipiiriltä tukea ja tienkäyttäjiltä huomiota.

Siksi nollavision kannalta on tärkeää, että turvallisuustoimet mitoitetaan heikoimman ja suojaamattomimpien liikkujien kuten iäkkäiden ja lasten mukaisesti.

Moderni tieliikenteen turvallisuustyö lähtee siitä, että inhimillinen virhe ei saisi johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. On tärkeää, että tähän ajatukseen liittyvä inhimillisuus näkyy myös strategiassa linjatuissa turvallisuustavoitteissa. Turvallisuustavoitteet eivät voi sisältää kompromisseja, kuten onnettomuuksien määrän suhteuttamista liikennemääriin, tai muita reunaehtoja. Liikenneturvallisuutta on arvioitava seuraamalla todellista liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrää ilman kulkutapaosuuksiin tai matkamääriin tehtyjä suhteutuksia.

Liikenneturvallisuusstrategia tarvitsee selkeät mittarit ja näkemyksen vaikuttavuudesta

Liikenneturvallisuusstrategian tulee sisältää uskottavat keinot päästä alle 160 tieliikenteessä tapahtuvan kuoleman vuoteen 2026 mennessä. Koko liikenneturvallisuusstrategiaa tuleekin punnita tästä tavoitteellisesta näkökulmasta. Riittävätkö strategiaan kirjatut turvallisuustoimet siihen, että tieliikenteessä menehtyy vuosittain 60 henkilö vähemmän viiden vuoden sisällä?

Nyky muodossaan strategia ei erityisemmin arvioi, riittävätkö siihen kirjatut toimet turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi, ja jos turvallisuustilanne ei kohene, mihin toimiin ryhdytään.

Vaikuttavuusarviointia onkin syytä terävöittää. Strategia tarvitsee konkreettiset onnistumisen mittarit, jotta strategian toteutumista voidaan seurata ja tarpeen mukaan ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.

Liikenneturva arvioi nykytiedon varassa, etteivät nyt liikenneturvallisuusstrategiaan kirjatut tieliikenteen turvallisuutta koskevat toimet ole riittävän vaikuttavia tai ettei niiden vaikuttavuutta pystytä osoittamaan riittävällä varmuudella. Tästä syystä Liikenneturva esittää, että liikenneturvallisuusstrategiaan lisätään uusia toimenpiteitä, jotta valtakunnallinen liikenneturvallisuustavoite saavutetaan.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet ovat kannatettavia. Niiden muotoa voisi vielä tarkentaa. Lähtökohtaisesti suomalaisilla on varsin turvallisuusorientoituneet asenteet liikenteessä, joten muotoilu ”asenteiden on muututtava” voi johtaa vääriin mielikuviin. Koska tämän tavoitteen alle

kuuluvat laajat koulutus-, kasvatus- ja viestintätoimet, voisi laajempi kuvaus "yleinen asenneilmapiiri on liikenneturvallisuutta arvostava" toimia kuvaavampana tavoitteena.

On myös hyvä asia, että strategisena linjauksena nostetaan päätöksenteon tietoperusteisuus. Tilastojen kehittäminen, erityisesti loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osalta, on tärkeä tavoite. Liikenneonnettomuustutkinta ja tilastot eivät usein tavoita kaikkia onnettomuuksien taustalla olevia tekijöitä, kuten kuljettajan tai muiden tienkäyttäjien tilaan liittyviä taustoja. Tilastoinnin kehittämisen lisäksi onkin tärkeää panostaa myös muihin tutkimusmenetelmiin. Eri menetelmiä tarvitaan vaikuttavan liikenneturvallisuustyön ja -kasvatuksen kehittämisen tueksi. Luotettavan tiedon tuottamiseksi on tärkeää tukea tieteellistä ja riippumatonta tutkimustyötä. Tätä voisi korostaa lisäämällä tavoitteessa sanan tutkittua tietoa ja myöhemmin kuvatuilla eri toimenpiteillä.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden arviointi

Liikenneturva on tässä lausunnossa keskittynyt erityisesti niihin toimenpiteeseen, jotka on määritelty koskemaan tieliikennettä.

Toimenpide:

1.Toimenpiteen vastuutahot ja niiden kiinteät työnjakoa edistävät toimintatavat sekä työryhmät tulisi kirjata tarkemmin

3. Toiminnan vaikuttavuutta tulisi lisätä varmistamalla, että puuttuminen on systemaattista. Alkolukkojen osalta määrällinen kasvutavoite ohjaisi käyttöönotettujen alkolukkojen määrää.

10. Erityisesti tiedon keruuta uusien liikkumismuotojen osalta tulisi kehittää.

11. Toimenpidettä tulisi kohdentaa niin, että lääkärit näkevät kollegoidensa kirjoittaman kielteisen lausunnon ajo-oikeudesta. Tämä estäisi ns. ajokorttishoppailun.

15. Tilastointitarpeen tulee huomioida sähköisten ajoneuvojen moninaisuus ja varautua myös tulevaisuuden liikkumisvälineisiin.

18. Maastoliikenteen osalta tilastoinnin kehitys on kannatettavaa, mutta strategia tarvitsee myös lisätoimenpiteitä tälle kulkumuodolle.

22. Oikeusministeriö tulisi lisätä yhdeksi vastuutahoksi.

24. Selkeämpi olisi muotoilu: "Opetushallitus varmistaa, että liikennekasvatus on mukana opetussuunnitelmissa esi-, perus, ja toisella asteella sekä opetussuunnitelmien toimeenpanon tukimateriaaleissa."

27. Ajokorttiopetus esimerkkinä voi antaa liian suppean kuvan liikennekasvatuksen mahdollisuuksista ja merkityksestä. Kuvaavampi esimerkki olisi: "teeman yhdistämisessä osaksi kansalaisyhteiskunnan jäseneksi kasvamista".

28. Kuvaavampi muotoilu olisi: "Kehitetään varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen liikenneturvallisuuskasvatusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Sitoutetaan työssä lasten huoltajat mukaan kasvatustyöhön. Liikenneturvallisuuskasvatuksessa, kuten pyöräilykasvatuksessa, painotetaan ennakointi - ja vuorovaikutustaitoja ja kiinnitetään huomiota turvallisten asenteiden kehittymisen tukemiseen. Huomioidaan lisäksi eri-ikäisten lasten ja nuorten kehitys ja liikkumistarpeet sekä valmiudet liikennekasvatuksen sisällöissä."

Toimenpiteen muu osio mainitaan jo toimenpiteessä 37, joten sen voi jättää pois.

Lisäksi erotetaan toimenpiteen viimeisen lause "Kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen" erilliseksi toimenpiteeksi, jossa vastuullisena kunnat ja elyt.

32. Lisätään toimenpiteeseen konkreettinen mittari, jolla voidaan seurata ohjeen käyttöä.

35. Toimenpidettä on tarkennettava ja "myönteinen mielenterveys" määriteltävä.

37. Kuvaavampi muotoilu olisi: "Edistetään liikkumissuunnitelmia sekä turvallisten ja sujuvien suunnittelua erityisesti haavoittuvat ryhmät huomioiden, kuten lapset ja ikääntyneet. Kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen. "

38. Tarvitsee konkreettisemmän ohjeen.

39. Aikaisemmasta vastuullisuusmallista poiketen Traficom ei tee vastuullisuuteen liittyen auditointeja tai hyväksyntöjä eikä myönnä vastuullisuustodistuksia. Toimenpide vaatii nykymuotoiselle toiminnalle onnistumista seuraavan mittarin. Vastuutahoksi voisi tulla myös Työturvallisuuskeskus.

46. Laajempi muotoilu: "Lasten huoltajille korostetaan heidän merkitystään lasten liikennekasvattajina ja roolimalleina. Tarjotaan lasten huoltajille tukea esimerkiksi opastavien materiaalien kautta."

47. Sisältää kaksi erillistä toimenpidettä. Erotellaan kuljettajakoulutus ja viestintä omiksi toimenpiteiksi.

53. Mainitaan erikseen, että hyödynnetään läheisten kautta vaikuttamista.

69. Muokkaustarve: "Tehdään kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta ja liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä".

70. Lausetta tulisi tarkentaa: "tulisi varmistaa lainsäädännön turvallisuusvaatimusten täyttyminen ja liikenneturvallisuuden parantamisen vaikuttavuus.". Viittaus epäselvä.

71. Nopeusrajoitusohjeita on kaksi ja ne voisi erotella eri toimenpiteiksi.

74. Toimenpiteen edistymistä voidaan seurata Liikenneturvan ylläpitämällä mittarilla, jossa jokaisen Suomen kunnan tieosuuksia ja 30 km/h tieosuuksien määrää ja edistymistä voidaan seurata.

75. Kehittäminen, eli mm. keskinopeusvalvonnan hyödyntäminen on yksi toimenpide. Valvonnan lisääminen on erillinen toimenpide.

76. Vaatii selkeämmät perustelut, miksi tämä on osa liikenneturvallisuusstrategiaa.

77. Lisäys: ja turvallisuuden näkökulmasta

78. Lisäys: ja turvallisuuden

80. Varmistetaan myös poliisien koulutustarve.

81. Lisäys: Turvallisuuden lisäksi

83. Viranomaisten valvontatehtävä on syytä pitää erillään ”palvelujen kehittämiseen” osallistumisesta.

84. Lisäksi tulisi ennakoida moottorittoman liikenteen, kuten sähkömaastopyörien, lisääntynyt käyttö maastossa.

86: Muokkaus: Hirvieläinkantojen säätelyssä otetaan osaltaan huomioon, ettei hirvieläinten aiheuttamien liikennevahinkojen määrä saa kasvaa.

88. Liikenneturva on valmis auttamaan liikenne- ja viestintävirastoa hirviviestinnässä ja kampanjoinnissa, joten lisätään vastuutahoksi Liikenneturva.

108. Toimenpide on oikeansuuntainen, mutta ei ongelmaan verrattuna riittävä. Liikenneturva kannattaa vaihtoehtoisissa toimenpiteissä mainitun tankojuopumuksen promillerajan selvittämistä.

112. Selvitykseen tulisi liittää myös promillerajan tarkastelu moottorittomalla ajoneuvolla sekä alhaisempi 0,2 promillerajan selvitys moottoriliikenteeseen.

Strategiassa mainittujen vaihtoehtoisten toimenpiteiden arviointi

Pyöräilykypärä

Liikenneturva pitää itsestäänselvyytenä, että 1.6.2020 tieliikennelaissa säädetystä pyöräilykypärän käytöstä säädetty laki säilyy. Pyöräilykypärä on liikenneturvallisuutta lisäävä turvavaruste, jonka mm. WHO on tuoreeltaan listannut todistettavasti toimivien turvallisuustoimenpiteiden listalle. Laajoja

kypärän turvallisuusvaikutuksista todistavia Olivier ja Creightonin sekä Høyen tutkimustuloksia ei voi sivuuttaa.

Lisäksi tulee huomioida, että pyöräilykypärä ei ole muita pyöräilyn turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä poissulkeva tai korvaava toimenpide. Hollannissa, jossa on yksi maailman kehittyneimmistä pyöräily-ympäristöistä, on arvioitu, että kypärä pelastaisi vuosittain 85 ihmisen hengen ja estäisi yli 2500 loukkaantumista. (SWOV)

Strategiassa viitataan pyöräilykypärän käyttövelvoitteen mahdollisiin negatiivisiin vaikutuksiin heikoin tieteellisin näytöin. Perusteluihin tulisi lisätä laadukkaampaa tutkimusnäyttöä. Olivier, Esmaeilikia & Grzebieta (2018) julkaisivat Ruotsin Trafikverketille tehdyn laajan metatutkimuksen pyöräilykypärälaeista ja niiden vaikutuksesta kaikissa maailman maissa, joissa on kypärälaki olemassa. Pyöräilykypärälaki löytyi 28 maasta ja erilaisia kypärälakeja 273 kappaletta. Lait poikkeavat toisistaan lähinnä sen mukaan, mitä ikäryhmää ne koskevat ja kuinka lakia valvotaan. Tutkimuksen päätulokset osoittivat, että pyöräilykypärälaeilla ei ole pyöräilyn määrää vähentävää vaikutusta.

Radun & Olivier (2018) osoittivat lisäksi, että Suomen pyöräilykypärälaki ei ole syy pyöräilyn kulkutapaosuuden pieneen vähenemiseen vuosikymmenten aikana. Huomattavasti todennäköisempää selitystä voidaan hakea kulkutapojen monipuolistumisesta.

Lasketaan rattijuopumuksen alarajaa 0,2 promilleen

Liikenneturva pitää moottoriliikenteen promillerajan alentamista, etenkin uusille kuljettajille mahdollisena, muttei ensisijaisena liikenneturvallisuustoimena. Strategiakautena tulisi seurata tarkasti muun muassa nuorten rattijuopumusten määrän kehittymistä ja tarvittaessa tehdä korjaavia toimenpiteitä.

Ruotsi alensi promillerajan 0,5 promilleesta 0,2 promilleen vuonna 1990. Lain vaikutuksia selvittävässä tutkimuksessa (Nordström 1997) on todettu, että liikennevahingot kokonaisuudessaan vähenivät noin 7 %, yksittäisonnettomuudet 11 % ja kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet 10 %. Myös yli 0,5 promillen rattijuoppojen veren alkoholipitoisuus oli 9 % alhaisempi vuonna 1991 verrattuna vuoteen 1987.

Jo nyt toimenpiteisiin sisältyy eri promillerajoihin liittyviä selvityksiä. Liikenneturva esittää, että oikeusministeriö ottaa selvityksen alle, miten alhaisempaa moottoriliikenteen promillerajaa voitaisiin soveltaa kevyemmin. Vuonna 2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain 183 §:n myötä poliisilla on entistä paremmat keinot puuttua rattijuopumuksiin. Liikenneturvan mielestä olisi syytä

selvittää, miten ajon keskeyttämistä voitaisiin hyödyntää laajamittaisemmin 0,2–0,5 promillerajoissa. Toteutettuna esimerkiksi hallinnollisena toimenpiteenä tämä voisi olla kevyt, mutta toimiva tapa ohjata toistuvasti humaltuneena ajavia terveydenhoidon palvelujen piiriin. Jos taas säädös jää vähälle käytölle, ei sillä ole liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Promilleraja pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun

Liikenneturva kannattaa vahvempaa puuttumista humalassa pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun. Nykymuodossaan poliisille lainsäädännön kautta tarjottu keino puuttua päihtyneenä ajoon moottorittomalla ajoneuvolla on osoittautunut heikoksi keinoksi vähentää tankojuopumusta. Poliisi puuttuu tankojuopumukseen vuosittain vain kymmeniä kertoja. Vielä arveluttavampaa on, ettei poliisilla ole edes oikeutta puhalluttaa humalassa pyöräilevää tai sähköpotkulautailevaa. Sen sijaan valvonnassa on odotettava, että syntyy vaaratilanne, jossa mukana on jokin toinen liikkuja ennen puuttumista.

Selkeä promilleraja tarvitaan, sillä Liikenneturvan kyselyssä 2020 joka viides suomalainen oli virheellisessä uskossa, että laki ei kieltäisi tai rajoittaisi humalassa pyöräilyä. Nyt lainsäädäntö ja käytäntö ovat epäselviä.

Strategiaan kirjattu toimenpide muuttaa tieliikennelain 183 §:ä niin, että poliisilla ja muilla lainkohdassa mainituilla olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, on oikeansuuntainen, mutta voi jäädä turvallisuusvaikutuksiltaan vaatimattomaksi. Selkeä promilleraja ennaltaehkäisisi ja mahdollistaisi asianmukaisen valvonnan. Arviolta joka kolmas pyöräilyonnettomuus ajetaan humaltuneena, joten toimenpiteellä olisi merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. (Airaksinen 2018)

Promilleraja pyöräilyyn löytyy jo monessa EU-maassa (ETSC 2020). Pyöräilyn kulkutapaosuutta ei tulisi pyrkiä kasvattamaan keinolla millä hyvänsä. Humalassa pyöräilyn mahdollistamisen asemesta tulisi korostaa pyöräilyä vastuullisena, turvallisena ja tasavertaisena liikkumismuotona ja polkupyörää ajoneuvona, jota ei tule ajaa päihtyneenä. On myös hyvä huomioida, että pyöräilyn terveyshyödyt menetetään kolarin sattuessa. Vain turvallinen pyöräily on terveellistä.

Lisäksi Liikenneturva esittää lisätoimenpiteinä

Kehitetään erityisesti taajamien nopeusvalvontaa ja tehostetaan kuntien ja poliisin yhteistyötä.

Torjutaan rattijuopumuksen uusimista lisäämällä velvoite keskustelusta terveydenhuollon ammattilaisen kanssa ennen rattijuopumuksesta seuranneen ajokiellon päättymistä.

Pilotoidaan Direct Vision Standard –muotoinen raskaan liikenteen kalustoa turvallisemmaksi ohjaava säännöstö kolmessa Suomen kaupungissa.

Selvitetään aktiivisen turvatekniikan, esim. automaattisen hätäjarrutusjärjestelmän, kaista-avustimen sekä ajonvakautusjärjestelmän, yleistymistä suomalaisessa ajoneuvokannassa ja asetetaan niiden yleisyydelle tavoitearvot.

Pyritään vaikuttamaan ajokorttidirektiiviin, jotta tuleva direktiivi mahdollistaisi alkolukon käytön ajokortin edellytyksenä helpommin.

Tuetaan riippumatonta tutkimustyötä, jonka päämääränä on liikenneturvallisuuden edistäminen, kuten vaikuttavien liikennekasvatusmenetelmien kehittäminen.

Kerätään systemaattisesti tietoa tienkäyttäjien asenteista ja kokemuksista eri menetelmin, kuten kyselyin, tarkkailuin ja kokeellisesti. Hyödynnetään tätä tietoa liikenneturvallisuuden edistämässä.

Selvitetään, mitä moottoripyörien pakollisen katsastuksen kansallisena vaihtoehtona olevat vaihtoehtoiset liikenneturvallisuustoimet ovat olleet, ja miten ne ovat toteutuneet ja vaikuttaneet.

Teiden päällystys- ja parannushankkeissa lisätään vähintään tehostetut keskimerkinnät ja reunamerkinnyt (täristävät merkinnyt tai leveä keskimerkintä) erityisesti niille teille, joiden nopeusrajoitus on 80 km/h tai yli. Ajosuuntien järeämpi erottelumahdollisuus ja -tarpeellisuus on selvitettävä aina uusia väyliä suunniteltaessa tai vanhoja perusparannettaessa, jos nopeusrajoitus tiellä on yli 80 km/h.

Lähteet:

Airaksinen Noora, 2018

Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat: vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-61-2865-8>

ETSC PIN Flash Report 38, 2020,

How safe is walking and cycling in Europe?

https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf

Høye, A. (2018a) Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries. *Accident Analysis & Prevention* Volume 117, 85–97.

Norström T., 1997. Assess of the impact of the 0,02 % BAC-limit in Sweden. *Studies on crime and crime prevention* 6, 245 – 258.

Olivier, J., Esmailikia, M. & Grzebieta, R. (2018) *Bicycle Helmets: Systematic Reviews on Legislation, Effects of Legislation on Cycling Exposure, and Risk Compensation*. School of Mathematics and Statistics Transport and Road Safety (TARS), Sydney, Australia.

Olivier, J. & Creighton, P. (2016) Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*, 1–15.

Radun, I. & Olivier, J. (2018) Bicycle helmet law does not deter cyclists in Finland. *Transportation Research Part F* 58, 1087–1090.

SWOV <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/bicycle-helmets>

WHO: *Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners*

Anteroinen Pasi

Liikenneturva - Pasi Anteroinen, toimitusjohtaja