

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pyöräliitto kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi. Suomi tarvitsee liikenneturvallisuusstrategian, jonka avulla määrätietoisesti parannetaan liikenteen turvallisuutta. Tämä edellyttää strategialta kunnianhimoa ja koordinoitua muiden ohjelmien, suunnitelmien, määräyksien, sekä lainsäädännön kanssa.

Yleistä

Pyöräliitto katsoo että luonnos liikenneturvallisuusstrategiaksi sisältää oikeita elementtejä, mutta tieliikenteen osalta strategia jää kesken. Jos pyritään tosissaan vähentämään kuolemia ja vakavia vammautumisia liikenteessä, valittujen toimenpiteiden tulee olla vaikuttavia ja niiden etenemisen tulee olla seurattavissa. Tällä hetkellä monet toimenpiteistä on kirjoitettu niin yleiseen muotoon, että ne on helppo jättää huomiotta. Lisäksi tieliikenteen ehdotetuista toimenpiteistä suurinta osaa toteutetaan jo paraikaa, samalla kun luonnoksesta puuttuu keskeisiä turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä.

Pyöräliitto pitää olennaisena että strategia pohjataan nollavision sijaan tieliikenteen plussavisiolle, joka on LVM:n kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa. Plussavisiolla ajatuksena on nollavision tapaan pyrkiä vähentämään liikenteessä vakavasti vammautuneiden ja kuolleiden määrät vähitellen nollaan. Samalla plussavisiolla sisältää toimenpiteitä, joilla kävelyn ja pyöräiliikenteen määrää nostetaan merkittävästi ja siten aktiivisten liikkumismuotojen lisääntymisen myötä kansanterveys paranee ja positiiviset elinvuodet lisääntyvät.

Liikenneturvallisuudella ja turvallisuuden tunteella on merkittävä asema pyöräiliikenteen houkuttelevuuden kannalta ja siksi yhteiskunnallinen tavoite pyöräiliikenteen lisäämisestä tulee

ottaa huomioon liikenneturvallisuusstrategiassakin. Pyöräliikenteen lisääminen on myös linjassa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteen kanssa, sillä se vähentää autoliikenteen suoritetta, ja siten lisää liikenneturvallisuutta varsinkin liikenteen suojattomille osapuolille, kuten kävelijöille ja pyöräilijöille. Tämän vuoksi on tärkeää, että turvallisuuden nimissä tehdyt toimenpiteet eivät saa johtaa pyöräliikenteen vähenemiseen. Esimerkiksi Helsingissä on vähennetty suojateitä turvallisuuden parantamiseksi, mutta samalla se myös vähentää kävellen ja pyörällä kuljettuja matkoja. Tämän hyvä esimerkki osasta nykyisin käytössä olevista liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpiteistä, joiden tosiasiallinen vaikutus on autoliikenteen sujuvoittaminen muiden liikkumismuotojen kustannuksella.

Strategiassa tulee myös ottaa nykyistä ponnekkaammin kantaa infraratkaisujen vaikutukseen liikenneturvallisuuteen. Erityisesti risteysturvallisuuteen on syytä kiinnittää strategiassa enemmän huomiota, sillä poliisin tietoon tulleista pyöräliikenteen henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista 89 % tapahtuu risteyksissä (vv. 2015 – 2019, Tilastokeskus). Liikenneturvallisuusstrategiassa tulee Pyöräliiton mielestä ottaa voimakkaammin kantaa risteysturvallisuuden parantamiseen, jotta risteykset rakennetaan turvallisemmaksi. Aivan liian paljon näkee uusiakin risteysiä, joissa väistämisvelvolliselle moottoriajoneuvolle on rakennettu liian suuren tilannenopeuden mahdollistava ajolinja, jolloin pyöräliikenne jää helpommin auton kuljettajalla huomiotta ja syntyy vaaratilanteita. Tätä ei voi parantaa luonnoksessa olevalla kirjauksella 82, joka vaikuttaa siltä että se kohdentuu vain pyörätien rakenteeseen. Toimenpiteiden on vaikutettava kaikkiin risteysten käyttäjiin. Tämän toteutumista on hyvä seurata tilastoimalla parannettujen risteyksien lukumäärää vuosittain ja niiden osuutta kunkin tienpitäjän alueella olevien pyörä- ja moottoriajoneuvoliikenteen risteyksien lukumäärästä.

Pyöräliitto kiittää strategialuonnoksen toimenpidettä 81 pyöräteiden kunnossapidosta. Tätä tulee seurata esimerkiksi jonkun tietyn talvikunnossapitotason kilometrimäärillä, rakennettujen korkeatasoisten pyöräliikenteen väylien kilometrimäärillä ja pyöräteiden kunnossapitoon kohdennetun rahoituksen kehityksellä.

Pyöräliitto toivoo, että strategiassa otetaan käyttöön joka paikassa pyöräliikenne-termi sanan pyöräily sijaan. Pyöräily viittaa myös urheiluun sekä liikkumiseen tie- ja katuverkon ulkopuolella. Pyöräliikenne kuvaa paremmin ihmisten liikkumista pyörällä arjessaan tie- ja katuverkossa ja se tunnustaa pyörällä liikkumisen yhtenä liikenteen muotona.

Mittarit, vaikuttavuus ja seuranta

Liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuranta on luonnoksessa melko ylimalkaisesti kirjoitettu. Pyöräliitto katsoo, että strategian ja sen toimenpiteiden toteutumisesta on raportoitava vuosittain eduskunnalle, sillä strategia koskettaa useita hallinonaloja ja viranomaisia.

Liikenneturvallisuusstrategia tarvitsee paremmat 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 henkilöä vähemmän 5 vuoden sisällä?

Nykymuodossaan 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 korjaaviin toimenpiteisiin ryhtyä.

Nykymuodossa liikenneturvallisuusstrategiaan kirjatut tieliikenteen turvallisuutta koskevat toimet eivät ole riittävän vaikuttavia tai niiden vaikuttavuutta ei pystytä osoittamaan riittävällä varmuudella. Tästä syystä Pyöräliitto esittää, että liikenneturvallisuusstrategiaan lisätään toimia, jotta valtakunnallinen liikenneturvallisuustavoite saavutetaan. Alla useampi ehdotus toimiksi, joita strategiaan tulee lisätä.

Turvallista liikennettä pyöräilijöille

Nopeusrajoitukset

Pyöräliitto pitää tärkeänä taajamien yleisrajoituksen laskemista 30 kilometriin tunnissa. Strategian perusteluosiossa tuodaan hyvin esiin ajonopeuksien vaikutus jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien vakavuuteen. Suurin osa pyöräilijöiden vakavista onnettomuuksista tapahtuu taajamissa. Taajamien yleisrajoituksen laskeminen vähentäisi merkittävästi kolareita ja myös jäljelle jäävissä kolareissa tapahtuvia vakavia vammautumisia ja kuolemia. Kunnat ja muut taajamien tienpitäjät voivat sitten tapauskohtaisesti merkitä korkeamman nopeusrajoituksen esimerkiksi moottoriajoneuvoliikenteen kannalta tärkeille runkoteille, aivan kuten nykyäänkin tehdään. Taajamanopeusrajoituksen säätäminen lakiin yhdenmukaistaisi käytäntöjä ympäri maan ja vähentäisi kuntien tarvetta asettaa ja ylläpitää 50 km/h alempia nopeusrajoituskylttejä eri alueillaan.

Luonnoksen toimenpide 74:ssä esitetään 30 km/h rajoituksen asettamista alueille, joilla on runsaasti kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Tämä toimenpide on oikeansuuntainen mutta riittämätön, sillä luonnoksessa ei esitetä minkäänlaista seurantaa toimenpiteelle. On myös varsin ilmeistä että kunnat eivät tosiasiallisesti tiedä missä niiden alueella on runsaasti kävelijöitä ja pyöräilijöitä, sillä liikennelaskennat ovat erittäin puutteellisia. Pyöräliitto esittää että toimenpiteelle laaditaan strategian voimassaolon ajaksi kuntakohtainen seuranta, jossa kunnilta kerätään tiedot siitä kuinka suuri osa kunnan alueen katuverkosta on 30 km/h aluetta. Samalla voidaan seurata myös koulujen

liikenneympäristöön liittyvän toimenpiteen 28 toteutumisesta, sillä toimenpiteen sisältämä liikenteen rauhoittaminen pitäisi sisältää myös nopeusrajoitusten alentamisen.

Kohtaamiset turvallisemmiksi

Pyöräilijöiden onnettomuuksiin on johtanut useissa tapauksissa vaarallinen katuinfra, kuten onnettomasti suunnitellut risteykset ja liikennevalot. Risteyksien ongelmana on että risteyksen rakenne ei viesti riittävästi siitä kenen on väistettävä. Tämä johtaa siihen että syntyy tarpeettomia vaaratilanteita ja kolareita, joissa pyöräilijä suojaamattomana liikkujana on aina häviäjän asemassa.

Pyöräliitto esittääkin strategiaan toimenpidettä, jolla seurataan Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen noudattamista. Ohjeen noudattamisella saadaan turvallisempia pyöräliikenteen väyliä ja sillä vastataan lisääntyvään sähköpyörien määrään. Sähköpyörien määrä kasvaa merkittävästi tänäkin vuonna. Niillä ajetaan enemmän ja niillä on helpompi ajaa korkeammalla nopeudella.

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen noudattamista tulee seurata tarkastelemalla kuinka suuressa osassa tienpitäjän valmistuneista katu- tai tiehankkeista ohjetta on noudatettu.

Lisäksi Pyöräliitto esittää toimenpidettä, jossa tienpitäjät käyvät läpi pyöräliikenteen kannalta vaarallisimmat paikat ja laativat liikenneturvallisuutta ja pyöräliikenteen sujuvuutta parantavat ratkaisut näiden kohtien kehittämiseksi sekä aikataulun millä niitä lähdetään toteuttamaan. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta voi sitten ohjata näihin kohteisiin.

Pyöräliitto esittää myös että liikennevalo-ohjattuja risteyksiä varten laaditaan suositus valojen rytmityksestä siten että kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuus paranee. Suosituksen laatimisen jälkeen sen käyttöönottoa seurataan vuosittain pyytämällä tienpitäjiä ilmoittamaan kuinka monessa risteyksessä valot toimivat suosituksen mukaisesti. Tämäkään suositus ei saa heikentää pyöräliikenteen sujuvuutta.

Pyöräliitto esittää lisäksi toimenpidettä liikenneinfran suunnitteluohjeiden auditoinnista. Auditoinnissa ohjeita tarkastellaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta ja pyöräliikenteen kannalta vaaralliset ohjeet tulee muokata turvallisemmiksi.

Pyöräliitto esittää että yhdeksi toimenpiteeksi strategiaan otetaan pyöräilijöiden ohitusetäisyydet ajoradalla. Toimenpiteessä selvitetäisiin mahdollisuus säätää 1,5 metrin minimiohitusetäisyys tieliikennelakiin. Minimiohitusetäisyys lisäisi turvallisuutta sekä pyöräilijöiden turvallisuuden tunnetta ja helpottaisi liian läheltä tapahtuvien ohitusten valvontaa poliisin toimesta.

Pyöräliitto kiinnittää huomiota ehdotettuun mittariin uusien autojen myyntimäärästä. On totta että uusien autojen turvallisuusjärjestelmät ovat paremmat kuin vanhojen. Absoluuttisia myyntimääriä

tärkeämpää on kuitenkin seurata autokannan keski-ikää ja autojen kilometrisuoritteiden kehitystä. Autot aiheuttavat kolareita vain liikkeessään, liikenneturvallisuus paranee siis autoilun vähentyessä. Koska pyöräliikenteen ja autoliikenteen kolarit tapahtuvat pääasiassa taajamissa, strategiaan sopisi mittariksi henkilöautoliikenteen suoritteiden seuranta taajamissa ja ehdotuksia toimenpiteiksi tienpitäjälle ja muille viranomaisille jos taajaman henkilöautoliikenne lisääntyy.

Viime aikoina autojen koko mm. katumaasturitrendin myötä on kasvanut merkittävästi ja tämä vaikuttaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta heikentävästi. Tämä vaikutus on nähtävissä mm. Yhdysvalloissa. Pyöräliitto esittää että strategiassa seurataan henkilöautojen koon kehitystä. Jos henkilöautojen kasvu jatkuu, valtio voisi puuttua tilanteeseen esimerkiksi verotuksellisin keinoin. Tilannetta ei saa päästää kehittymään niin että valtavan suuret autot tekevät tyhjäksi strategian tavoitteet.

Tiedonkeruu, tilastot

Luonnoksessa on hyvä painotus tiedonkeruun ja tilastoinnin parantamiseksi. Päätöksenteon on perustuttava tietoon. Tiedonkeruun parantamisen lisäksi olisi tärkeää tehostaa olemassa olevan tiedon käyttämistä päätöksenteossa. Tästä esimerkkinä on ajokorttien ikäpoikkeusluvut. Tietoa vasta ajokortin saaneiden alle 17-vuotiaiden ja 18-20 –vuotiaiden kohonneesta riskistä liikenteessä on runsaasti, mutta sen käyttäminen päätöksenteossa on vajavaista ja paraikaakin valmistellaan ikäpoikkeusluvan saamisen helpottamista. Olisi tärkeää että päättäjille tarjolla olevien eri toimenpidevaihtoehtojen vaikutukset liikenneturvallisuuteen esitettäisiin luvuiksi esimerkiksi liikenteessä kuolleiden ja vakavasti vammautuneiden määrinä.

Pyöräliitto pitää tärkeänä että pyöräliikenteestä saatava tilastotieto paranee. On tärkeää että yhä suurempi osa pyöräliikenteen vammautumiseen johtaneista kolareista ja yksittäisonnettomuuksista saadaan tietoon paikkatietoineen, jotta tienpitäjien ja muillakin toimenpiteillä voidaan ennaltaehkäistä myöhempiä kolareita ja onnettomuuksia.

Tämän lisäksi on tärkeää parantaa tilastoja pyöräliikenteen määristä eri reiteillä, sillä siten voidaan kohdentaa liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä niille alueille, joilla on paljon pyöräliikennettä.

Lisäksi tietoa pitää käyttää yli liikennerajojen, eli kun tiedetään raideliikenne tai pyöräily turvallisemmaksi, niin liikennettä pitää ohjata näihin, eikä tehdä vain turvallisuusparannuksia kullakin liikennetyypillä erikseen.

Tasoristeykset

Viime vuosina on parannettu tasoristeysten turvallisuutta mm. poistamalla tasoristeysksiä. Pyöräliitto on huolissaan siitä että sinänsä hyvä tavoite liikenneturvallisuuden parantamisesta johtaa siihen että junaratojen muodostama estevaikutus pyöräliikenteelle pahenee jokaisen poistetun tasoristeuksen myötä, sillä kaikkia poistettuja tasoristeysksiä korvaamaan ei ole tulossa ali- tai ylikulkua. Pyöräliitto ehdottaa että tasoristeysksiin jätettäisiin kävelijän ja pyöräilijän mentävä kulkuväylä.

Mikroliikkumisen verkosto

Pyöräliitto kiittää luonnosta ajatuksesta perustaa mikroliikkumisen verkosto. On kuitenkin syytä tarkastella verkoston rajausta, sen laajentaminen koskemaan myös pyöräliikenteen olisi järkevää, sillä liikenneturvallisuuden näkökulmasta ongelmat ovat usein samat sekä pyörillä että esim. sähköpotkulaudoilla. Liikennesäännöt ovat samat, samoin infraan liittyvät parannustarpeet.

Viestintä, valistus, kuljettajien koulutus

Asennekasvatuksen merkitys on eri tutkimusten mukaan vaikutukseltaan vaatimatonta ja hidasta. Pyöräliitto katsoo että usein on helpompaa muuttaa liikennenympäristöä turvallisemmaksi ja ymmärrettävämmäksi kuin muuttaa kansalaisten toimintaa viestinnällä. Tämän osoittaa jo pelkästään se kuinka paljon polkupyörillä (ja sähköpotkulaudoilla) ajetaan jalkakäytävällä. Jos pyörätie ja jalkakäytävä eivät ulkoasultaan eroa toisistaan ja ajoradalla ajo koetaan pelottavaksi, luonnollinen valinta on valitettavasti jalkakäytävä, jolla ajetaan joko laittomuus tiedostaen tai ei. Sähköpotkulautoja näkee edelleen ajavan runsaasti jalkakäytävällä, vaikka aiheesta on ollut todella paljon keskustelua perinteisissä viestintävälineissä ja sosiaalisessa mediassa viime aikoina.

Koulut, päiväkodit

Pyöräliitto kiittää luonnosta panostuksesta liikennekasvatukseen päiväkodeista toiselle asteelle. Peruskoulussa voisi järjestää esimerkiksi joka syksyisen pyöräilykoulutuksen vaikkapa liikuntatuntien yhteydessä. Koulutuksen tulee sisältää liikenneteoriaa, pyöränkäsittelyn harjoittelua ja käytännön liikenneharjoittelua. Peruskoululaiset ovat siksikin tärkeä ryhmä, että viimeistään 12-vuotiaana lapset siirtyvät pyöräilemään jalkakäytävän sijaan pyöräliikenteen sääntöjen mukaan joko pyörätiellä tai ajoradalla. Lisäksi on tärkeää, että lapset voivat toimia ja opetella toimimaan itsenäisesti liikenteessä. Tämän toimenpiteen vaikuttavuutta voisi seurata tarkastelemalla lapsille ja nuorille tapahtuneiden kolareiden ja yksittäisonnettomuuksien, joissa on mukana pyöräilijä, määrän kehitystä.

Kuljettajakoulutukset

Luonnoksessa myös ansiokkaasti kehitetään toimenpiteellä 47 kuljettajakoulutusta siten että ajokortilliset huomioisivat pyöräliikenteen entistä paremmin. Pyöräliitto esittää tämän vaikuttavuuden seuraamista tilastoimalla uudistetun kuljettajakoulutuksen läpikäyneiden mukanaoloa kolareissa, joissa vähintään yksi osapuolista on pyöräilijä.

Ajoterveys

Ajoterveyden ongelmat koskevat moottoriajoneuvoliikenteen lisäksi yhtäläillä pyöräliikennettä. Lieväkin sairaskohtaus tai tasapainoa heikentävä pitkäaikaissairaus voi johtaa esimerkiksi tieltä suistumiseen ja olla sen takia vaarallinen. Pyöräliitto ehdottaakin toimenpide 11 yhteyteen että terveydenhuollon henkilökunnan tietoisuutta terveyden yhteydestä pyöräliikenteen turvallisuuteen lisätään ja laaditaan hyvät käytänteet pyöräliikenteen turvallisuuden näkökulman mukaan ottamiseksi kun esimerkiksi ikääntyneet asioivat terveydenhuollossa.

Turvavälineet

Pyöräliitto ehdottaa pyöräilykypäräsääntelyn poistamista tieliikennelaista. Tämä perustuen siihen että lainsäädännössä ei pidä suositella mitään.

Valvonta

Pyöräliitto vaatii yhdeksi toimenpiteeksi poliisin voimavarojen lisäämistä tieliikenteen valvonnassa. Valvontaa ei ole varsinkin kaupungeissa riittävästi, mikä johtaa mm. liian suuriin ajonopeuksiin, villinä rehottavaan pysäköintiin pyöräteillä ja pyöräilijöiden "kouluttamiseen" pyöräilijän ajaessa ihan laillisesti ajoradalla. Pyöräliikenteeseen liittyviä liikenneturvallisuuden vaarantamisia ei tällä hetkellä tutkita riittävästi. Esimerkiksi risteysten läheltä piti -tapaukset tai liian läheltä ohittamiset jäävät säännönmukaisesti tutkimatta, vaikka tilanteesta olisi videoaineistoa. Resurssien lisäämisen lisäksi poliisin tulee myös suunnata valvontaa esimerkiksi risteysten ajotapavalvontaan taajamissa. Mittariksi tälle toimenpiteelle Pyöräliitto ehdottaa poliisin käytännössä tutkimatta jättäneiden pyöräliikenteeseen liittyvien ilmoitusten osuuden kehitystä.

Pyöräliitto ehdottaa lisäksi että yhdeksi toimenpiteeksi lisätään sen selvittäminen miten kunnat voisivat valvoa alueensa taajamien tieliikennettä. Jos kunnat ottaisivat huolehtiakseen esimerkiksi nopeusvalvonnan, poliisille jäisi enemmän resursseja muuhun tieliikenteen valvontaan. Nopeusvalvonnan lisääminen taajamissa on sinänsä loogista, koska suurin osa liikennesuoritteesta on niissä ja samalla myös suurin osa suojattomista liikkujista.

Promilleraja

Pyöräliitto esittää että pyöräliikenteelle ja sähköpotkulaudoille asetetaan promilleraja ja pyöräliikennettä koskevaan lainsäädäntöön otetaan rikoslain 23 luvun 3 § 2 momentin mukainen sääntely koskien muita huumausaineita. Yhdeksi strategian toimenpiteeksi tuleekin tulla tämän valmistelun aloittaminen. Perusteluna tälle on se, että promilleraja antaa selkeän viestin kansalaisille siitä että juopuneena ei tule lähteä liikkeelle minkään liikennevälineen ohjaksissa, sarvissa, eikä ratissa. Samalla promilleraja mahdollistaa paremman valvonnan ja juopuneena ajamisen sanktioinnin. Mittariksi toimenpiteelle tulisi esimerkiksi puhallutettujen pyöräilijöiden ja

sähköpotkulautailijoiden määrät ja heidän keskuudestaan löytyneiden juopuneena ajaneiden osuuden kehitys.

Taskila Vellu
Pyöräliitto ry