

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle 31.1.2022

VN/13615/2019 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi.

Pyöräilykuntien verkosto kiittää sekä hyvin laaditusta periaatepäätöksen luonnoksesta että parempaan suuntaan työn mittaan edenneestä pohjaesityksestä liikenneturvallisuusstrategiaksi. Haluamme lausua luonnoksesta seuraavaa.

#### YLEISESTI

Periaatepäätös kokoaa eri dokumentit hyvin yhteen. Strategia on tiivis ja helposti ymmärrettävä. Liikenneturvallisuusvisio on kiitettävä. Strategiset linjaukset ovat pääpiirteiltään oikeansuuntaisia. Pyöräilykuntien verkosto haluaa kiittää erityisesti linjausta (5) "Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia" erinomaisesta muotoilusta.

Pyöräilijöiden turvallisuuteen on kiinnitetty viime vuosina enemmän huomiota ja pyöräilijöiden turvallisuus onkin parantunut monelta osin. Vielä on kuitenkin pitkä matka siihen, että loukkaantumisten ja liikennekuolemien määrä olisi nolla. Pyöräilyturvallisuuteen voidaan vaikuttaa monin keinoin. Selkeämmät risteysjärjestelyt, nopeusrajoituksen laskeminen taajama-alueella 30

km/h, liikenteen rauhoittaminen sekä pyöräilijät huomioivat työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt lisäävät sekä rakenteellista että koettua turvallisuutta.

Niin liikenneturvallisuusstrategiassa kokonaisuutena kuin yksittäisten toimenpiteiden osalta on kuitenkin kyettävä vielä paremmin näkemään pyöräliikenne laajemmin kuin vain onnettomuuksien kautta. On pystyttävä paremmin mittaamaan, tunnistamaan ja huomioimaan myös pyöräilyn positiiviset terveysvaikutukset. Kuten strategian aiemmassa versiossa todettiin: "Pyöräilyn edistämisessä tulee ottaa huomioon useita eri näkökulmia ja osa-alueita, mutta keskeistä on huomioida ihmiset ja heidän liikkumistarpeensa."

## INFRASTRUKTUURI

Pyöräilyn matkamäärät ovat kasvaneet viime vuosina ja tavoitteena on kasvattaa kävely- ja pyörämatkoja entisestään vuoteen 2030 mennessä. Jotta hyvä suunta pyörämatkojen kasvussa sekä asetettu 30 prosentin lisäys kävely- ja pyörämatkoihin olisi mahdollinen, on huomiota kiinnitettävä erityisesti turvalliseen pyöräliikenteen infrastruktuuriin. Pyöräilijöille tunnistettuja vaaranpaikkoja ovat risteysalueet, suojatiet sekä tieosuudet, joilla moottorikäyttöisten ajoneuvojen nopeus on korkea.

Avainkysymys on, mistä saadaan tarvittavat investoinnit pyöräinfrastruktuurin parantamiseen. Pyörällä liikkumisen turvallisuus on kaupungeissa olennaisin seikka. Ihmiset haluavat liikkua pyörällä, mutta eivät koe sitä tarpeeksi turvalliseksi.

Pyöräily-ympäristön tulisi olla sellainen, jossa jokaisella on mahdollisuus opetella pyöräilyä, pitää pyöräilytaitoa yllä ja siirtyä vaivattomasti paikasta toiseen pelkäämättä. Turvallinen ja kaikille suunnattu pyöräily-ympäristö houkuttelee pyörän selkään, on yhdenvertainen ja lisää kaikenikäisten mahdollisuuksia nauttia pyöräilystä itsenäisesti. Ihmiset kokevat epämiellyttäväksi pyöräillä ympäristössä, jossa eri kulkumuodot liikkuvat lähellä toisiaan sekä tilanteet, joissa liikennejärjestelyt ovat epäselvät ja poikkeavat. Turvattomuuden tunne vaikuttaa suoraan ihmisten halukkuuteen liikkua ja heidän valitsemiinsa kulkumuotoihin.

## LIIKENNETERVEYS

Pyöräilykuntien verkosto ehdottaa, että liikenteen vaikutus kansanterveyteen huomioidaan laajemmin niin strategiassa kuin periaatepäätöksessä sekä toimenpiteissä liikenneturvallisuuden rinnalla.

Ehdotamme lisättäväksi liikenteen terveysvaikutusten kokonaisvaltaisen huomioinnin. Esitämme, että myös sille laaditaan oma toimenpiteensä osion "Päätöksenteon on perustuttava tietoon" alle. Niinpä edellytämme, että eri liikennemuotojen suorat vaikutukset kansanterveyteen pitää nostaa tasa-arvoiseksi mittariksi onnettomuustilastojen rinnalle. Vain siten voidaan arvioida kattavasti liikenteen negatiivisia ja positiivisia terveysvaikutuksia.

Lisättävä toimenpide voi kuulua esimerkiksi näin: "Edistetään liikenneturvallisuuden rinnalla aktiivisen liikenteen terveysvaikutuksia arvioimalla eri liikennemuotojen terveysvaikutuksia osana kokonaisuutta, jossa liikenteen negatiivisten terveysvaikutusten lisäksi huomioidaan liikennemuotojen erilaiset positiiviset terveysvaikutukset."

Liikenneonnettomuuksien tutkiminen numeerisesti on erittäin tervetullutta ja niin tilastotiedettä kuin paikkatietodataa tulee käyttää mm. vaarallisten tie- ja risteystyyppien tunnistamiseksi ja välttämiseksi, sillä kaikki osapuolet tavoittelevat nollavision toteuttamista. Kuitenkin liian yksialainen parannusten kohdistaminen onnettomuuksien ehkäisemiseen saattaa – yleisimpien vakavien liikenneonnettomuuksien piirteiden takia – aiheuttaa muiden liikenteen terveysvaikutusten joutumisen taka-alalle.

Tilastojen ulkopuolelle pimentoon ei pyöräliikenteen osalta suinkaan jää yksinomaan onnettomuuksiin liittyvää tietoa, vaan myös pyörällä liikkumisen kansanterveydellisesti merkittävät positiiviset ulkoisvaikutukset. Tätä ovat toistuvasti nostaneet esiin kukin tahoillaan esimerkiksi Tampereen yliopiston infra-alan digitalisaation työelämäprofessori Kalle Vaismaa, Aalto-yliopiston liikennetekniikan apulaisprofessori Miloš N. Mladenović ja Itä-Suomen yliopiston ympäristön terveysvaikutusten arvioinnin dosentti Marko Tainio (SYKE).

Mitä on liikenneterveys?

Tiivistäen sanottuna liikenneterveys (hollanniksi verkeersgezondheid) tutkii liikennevalintojen ja infrastruktuurin suhdetta kansanterveyteen. Vaikutukset kehoon ovat usein negatiivisia, mutta oikeilla toimenpiteillä liikenteestä voidaan saada irti mittavia terveyshyötyjä. Liikenteen terveysvaikutuksia pystytään parantamaan ohjaamalla tienkäyttäjiä kohti kulkumuotoja, joilla ei ole potentiaalia aiheuttaa liikkumattomuutta, mittavia saasteita tai vakavia suoria henkilövahinkoja toisille tienkäyttäjille. Siksi liikenneturvallisuutta tulisi tutkia yhtenä liikenneterveyden osa-alueena, jolla on vuorovaikutusta muiden liikenneterveyden osien kanssa. On selvää, että terveellisen liikenneympäristön ratkaiseva merkitys meille jokaiselle ei painotu riittävästi, jos liikenneturvallisuus mielletään edelleen niin, että esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjä tai pakokaasujen vaaroja ei oteta huomioon samalla vakavuudella kuin onnettomuuksista johtuvia vammoja.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä priorisoivaa suunnittelua voidaan katsoa ennaltaehkäiseväksi, koska silloin vähenee pakottava tarve käyttää sellaisia kulkumuotoja, joilla on selkeä negatiivinen vaikutus

omaan terveyteen ja toisten liikenneympäristöön. Samalla lisätään liikkumismahdollisuuksia henkilöille, jotka eivät voi käyttää autoa esimerkiksi iästä, terveydestä tai taloudellisesta tilanteesta johtuen.

Liikkumattomuus maksaa yhteiskunnalle miljardeja joka vuosi ja sydän- ja verisuonisairaudet ovat johtava kuolinsyy, mutta niiden yhteyttä liikennesuunnitteluun ei oteta huomioon liikennekuolematilastoissa, vaikka syytä ehkä olisi. Säännöllinen kevyt liikunta raittiissa ulkoilmassa ja vihreä ympäristö vaikuttavat myös suoraan mielenterveyteen. Tällaisten kysymysten tuominen liikenneturvallisuusajattelun keskiöön ei ole ainoastaan terveysteko, vaan ohjaamalla yksilöä kohti terveellisempiä ja turvallisempia liikennevalintoja vähennetään samalla muihin tienkäyttäjiin kohdistuvia vaaroja.

Kuinka liikenneterveyttä voidaan edistää Suomessa?

Huomattava määrä lyhyitä matkoja kuljetaan autolla ja noin puolet suomalaisten työmatkoista olisi alle puoli tuntia pyörällä (<7 km). Syitä siihen, miksi tällaisia matkoja kuljetaan autolla voi olla kävely- ja pyöräinfran huonon laadun lisäksi vaarallinen ja saastunut (pakokaasut, melusaaste) liikenneympäristö, joka ei yksinkertaisesti houkuttele. Eli autolla kuljetaan, koska liian moni muukin kulkee autolla. Kierteen voi katkaista rakentamalla uusia baanoja ja erottelemalla pyörä- ja paikallisliikenteen läpiajoliikenteestä paremmin. Yhteensopimattomien kulkumuotojen sotkeutuminen toisiinsa kuin kuulokepiuhat konsanaan on edelleen arkinen riesa Suomessa: läpiajoliikennettä ajautuu asuinkaduille ja keskustoihin sekä kävely ja pyöräily päätyvät pääteiden ajoradan reunaan kunnollisen infran puutteessa.

Eri liikennemuotojen päävirtojen erotteleminen toisistaan omille reiteilleen, eli niiden kietoutumisen ratkominen (hollanniksi ontvlechten), vähentää liikkumattomuutta sekä suojaa haavoittuvia tienkäyttäjiä päälleajoilta ja saasteilta. Kattava turvallisten ja vähäsaasteisten reittien verkko varmistaa sen, että mm. lasten, vanhusten ja näkövammaisten omaehtoinen liikkuminen on mielekästä.

Suomen tulisi samalla pohtia, onko arkiliikunnan vaaroja korostava heijastin- ja pyöräilykypäräkampanjointi parempi tapa edistää kansanterveyttä kuin arkiliikuntaan houkutteleva infrasta ja muista tienkäyttäjistä johtuvien vaaratekijöiden kompensoiminen turvavarusteilla voi viedä huomion siltä tosiasialta, että arkiliikkujiin kohdistuvien ulkoisten vaaratekijöiden määrää voi myös pyrkiä vähentämään. Pyöräilystä ei voi tulla varteenotettavaa vaihtoehtoa autoilulle, jos siitä ei tehdä vähintään yhtä lähestyttävää kulkumuotoa ja etenkin jos infra on liian riskialtista kaiken ikäisille ja kykyisille.

Suomen autoistuessa raittiissa ilmassa liikkumisesta on valitettavasti tullut liikunnan harrastamista ja autoilun harrastamisesta on tullut ikään kuin liikenteen oletusarvo. Tämä näkyy myös

liikennesuunnittelussa esimerkiksi siinä, että liikennehankkeiden kustannuslaskelmissa autoilevien ajansäästölle on asetettu korkeampi euromääräinen hyöty kuin kävelen, pyörällä ja julkisilla kulkeville, vaikka autoilu on varsin yksilotteinen liikennemuoto. Jalan ja pyörällä kulkiessa ei ainoastaan kuljeta paikasta toiseen, vaan samaan aikaan saadaan suoritettua elintärkeitä liikuntaminuutteja. Autoilevan ihmisen taas täytyy erikseen etsiä aikaa liikunnalle pysyäkseen terveenä. Minkä arvon Suomi on valmis antamaan arkiliikunnalle ja monipuoliselle ajankäytölle? Entä hengitettävän ilman laadulle tai vähentyneen liikennemelun hyödyille?

Liikennehankkeiden vaikutukset talouteen ja sujuvuuteen ovat selkeästi hyvin tärkeitä, mutta suorat vaikutukset kansanterveyteen – sekä fyysiseen että psyykkiseen – pitäisi nostaa tasa-arvoiseksi kannattavuusmittariksi. Terveisiin elämäntapoihin kannustavalla liikenneympäristöllä on suora vaikutus elämänlaatuun, sote-menoihin ja vaikkapa maanpuolustuskykyyn. Arkiliikunnan yleisyys on liikennesuunnittelun käsissä. Niinpä kun liikenneturvallisuusstrategiaa viimeistellään, toivottavasti ajatellaan kansan parasta ja huomioidaan liikenneterveyden ja liikenneturvallisuuden erottamaton kohtalonyhteys.

Ehdotamme, että liikenneterveys mainitaan lisäksi myös strategisissa linjauksissa (1) "Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia" sekä (3) "Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä".

Periaatepäätöksen osalta tekstiä voisi muokata edelleen esimerkiksi näin: "Liikenneturvallisuustyö ei tarkoita pelkästään liikennepoliittisia ratkaisuja tai lainsäädännöllisiä muutoksia, vaan esimerkiksi mielenterveys- ja päihdetyö samoin kuin liikenteen terveysvaikutukset kytkeytyvät olennaisesti liikenneturvallisuuteen."

Sekä toisaalle ehdotamme kirjausta muutettavan näin: "Liikenneturvallisuustyössä hallinnonalojen välinen yhteistyö tiivistyy kaikilla tasoilla, ennaltaehkäisevää mielenterveystyötä tuetaan tekemällä tiivistä poikkihallinnollista yhteistyötä ja tie- ja raideliikenteen itsemurhien ehkäisy sovitetaan yhdeksi näkökulmaksi muihin julkisen hallinnon strategioihin samoin kuin myös liikenteen terveysvaikutusten huomiointi."

## LIIKENNEVALVONTA

Nykymuotoinen "ilmiöpohjainen", eli teemoittain jaoteltu liikennevalvonta (toimenpide 5) toteutuu pyöräliikenteen kannalta siten, että poliisi suorittaa pyörällä liikkuviin kohdennetun valvontapäivän kerran tai kaksi kertaa vuodessa. Toimintamallin hyvä puoli on, että poliisi valvoo ja puuttuu pyörällä liikkuvienkin liikenne rikkomuksiin. Tämä on tasapuolisuuden kannalta hyvä. Erityisesti pyöränvalojen käytön säännöllinen valvonta on toivottavaa, samoin kuin liikennesääntöjen noudattamisen varmistaminen.

Toimintamallin ongelmana on, että poliisilta puuttuu tällä hetkellä keinovalikoimastaan muiden liikennemuotojen pyöräliikenteelle aiheuttamien vaarojen säännöllisen valvonnan teema. Esimerkiksi moottoriajoneuvojen kuljettajien toiminnan valvontaan ajonopeuksien noudattamisen ja suojatiekäytäntöjen osalta tulee kohdentaa ilmiönä huomiota. Nämä ovat tilastollisesti keskeisin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvattomuuden lähde kaupungeissa.

Samaten moottoriajoneuvojen ja erilaisten kuljetuslavojen luvaton pysäyttäminen ja pysäköinti pyöräväylille jää nykyään pääsääntöisesti poliisin säännöllisesti valvomien ja tunnistamien ilmiöiden ulkopuolelle. Tilanne on huono erityisesti tasapuolisuuden kannalta. Niinpä toimintamallia on tarpeen kehittää. Poliisin täytyy valvoa säännöllisesti myös muiden liikennemuotojen pyöräliikenteelle aiheuttamia vaaroja ja puuttua niihin samalla tavalla kuin teemapäiviä nykyään toteutetaan kohdistuen pyöräilyyn.

Lisäksi on kyseenalaista, että Suomessa moottoriajoneuvon pysäyttämisestä ja pysäköinnistä pyöräväylille ja jalkakäytävälle ei käytännössä seuraa sanktiota kuin hyvin harvinaisissa poikkeustapauksissa. Strategisen linjauksen "Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista" kannalta on tärkeää pohtia, miten lainsäädännön keinoin voidaan muuttaa tilannetta. Tämä tulisi huomioida strategiassa omana erillisenä toimenpiteenään lainsäädännön kehittämisen hankkeena.

## MIKROLIIKKUMISEN VERKOSTO

Mikroliikkumisen verkoston perustaminen (toimenpide 13) on erinomainen ajatus, jota Pyöräilykuntien verkosto lämpimästi kannattaa. Pyöräilykuntien verkosto esittää, että kaupunkipyöriä koskevan julkisen tiedon tuottajana Pyöräilykuntien verkosto kutsutaan mukaan edustamaan pyöräliikennettä valtakunnallisena toimijana mikroliikkumisen verkostossa.

Kaupunkipyörät on luonnoksessa sivuutettu kokonaan, vaikka ne ovat keskeinen osa mikroliikkumisen käsitettä ja toimialaa. Muutoinkin kaupunkipyörien ja muun mikroliikkumisen tarpeet ja intressit ovat monelta osin täysin linjassa pyöräliikenteen kannalta laajemminkin. Niiden käyttäjät käyttävät samoja väyliä ja kärsivät samoista soveltuvan infrastruktuurin puutteista. Niinpä on välttämätöntä, että myös pyöräliikenteen järjestöjen näkökulma on vahvasti edustettuna perustettavassa mikroliikkumisen verkostossa

On äärimmäisen tärkeä painottaa, että pyöräliikenne näyttelee tulevaisuudessakin kaupungeissa isoa roolia. Esimerkiksi kaupunkipyörät ovat osoittaneet vahvasti, miten nopeasti kaupunki kuin kaupunki, joka panostaa riittävästi ja hankkii kunnollisen kokoisen kaupunkipyöräpalvelun, pystyy nopeasti houkuttelemaan suuria joukkoja uusia ihmisiä käyttämään pyörää liikennevälineenä päivittäin ilman esimerkiksi sähköpotkulautojen saralla nähtyjä ongelmia.

Yhteinen nimittäjä on turvallisuus, jonka ainoa tae on laadukas katu- ja liikenneympäristö. Siksi on kriittisen tärkeää, että myös pyöräliikenne huomioidaan osana samaa yhteistä toimijakenttää. Samalla on hyvä tuoda esiin, että kaupunkipyörät ovat yllättävänkin turvallisia. Helsingissä ja Espoossa on poljettu yhteensä jo peräti 15 miljoonaa matkaa kaupunkipyörillä, mutta onnettomuuksia ei ole raportoitu poliisille juuri lainkaan.

## MIKROLIKKUMINEN YLEISESTI

Periaatepäätöksessä lukee: "Erialaisten mikroliikkumisen välineiden, kuten sähköpotkulautojen, käyttö on turvallista, kun noudatetaan liikennesääntöjä, osataan hallita laitetta, ajetaan päihteettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kuitenkin kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa."

Luetellut osatekijät (liikennesääntöjen noudattaminen, laitteen hallinnan osaaminen, päihteettömyys ja vuokrausehtojen noudattaminen) ovat kaikki yksilön toiminnasta riippuvia. Huomioimatta ovat jääneet komponentit, jotka eivät riipu yksilön toiminnasta. Muutkin kuin behavioristiset seikat täytyy huomioida. Liikenneturvallisuudessa ei ole kyse pelkästään yksilön valinnoista. Myös rakenteelliset seikat vaikuttavat olennaisesti liikenneturvallisuuteen. Erityisesti turvallinen infrastruktuuri vaikuttaa mikroliikkumisen turvallisuuteen.

Niinpä periaatepäätöksessä tulee antaa yhtäläinen painoarvo sekä yksilön käyttäytymisestä riippuville seikoille että rakenteellisille tekijöille. Infrastruktuuri on keskeisin rakenteellinen tekijä liikenneturvallisuudessa. Olosuhteet katuympäristössä vaikuttavat yksilön toiminnan rinnalla yhtäläisesti ja tämä tulee sanoa ääneen periaatepäätöksessä.

Ehdotus: Muutetaan periaatepäätöksen tekstiä seuraavasti:

"Erialaisten mikroliikkumisen välineiden, kuten sähköpotkulautojen, käyttö on turvallista, kun katu ympäristön toteutus tukee mikroliikkumisen välineiden käyttämistä niille tarkoitetuilla osilla katua (ajorata ja pyöräliikenteen käyttöön tarkoitetut väylät), nopeusrajoitukset sekä niiden valvonta mahdollistavat ajoradan turvallisen käyttämisen ja erityisesti risteysalueet on toteutettu kaikkien käyttäjien turvallisuuden huomioiden ja kun noudatetaan liikennesääntöjä, osataan hallita laitetta, ajetaan päihteettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kuitenkin kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa."

## LIIKENNEKASVATUS

Liikennekasvatukseen (toimenpiteet 24-35) osalta kaksi olennaista tahoja puuttuu listalta: kymmenen vuotta liikennekasvatustyötä tehnyt Pyöräilykuntien verkosto ja koulujen liikenneolosuhteita systemaattisesti kartoittava Fiksusti kouluun -ohjelma. Pyydämme kohteliaasti lisäämään Pyöräilykuntien verkoston ja Fiksusti kouluun -ohjelman mukaan.

## AUTOMAATIO JA TEKNOLOGINEN KEHITYS

Pyöräilykuntien verkosto kannattaa ajatusta, että "Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta", mutta samalla haluamme kyseenalaistaa, tapahtuuko niin automaattisesti. Ilman julkisen vallan tasapainottavaa ja säätelevää roolia, teknologinen kehitys voi yhtä hyvin myös heikentää turvallisuutta.

Siksi liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä kriittisen tärkeää on huomioida mm. kyberturvallisuuden lisäksi myös kävellen, pyöräillen ja mikroliikkumisen välineillä liikkuvien ihmisten konkreettinen turvallisuus. Toistaiseksi liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä esitetyt visiot useimmiten jättävät liian vähälle huomiolle muilla keinoin kuin moottoriajoneuvoilla kulkevien ihmisten turvallisuuden.

Eryteisesti Euroopan ulkopuolella tapahtuvassa liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä ei lähtökohtaisesti kiinnitetä riittävästi huomiota siihen, että merkittävä osa ihmisten liikkumisesta erityisesti kaupungeissa tapahtuu muilla keinoin kuin moottoriajoneuvoilla. Tähän on tärkeää kiinnittää Suomessa aiempaa enemmän ja tarkemmin huomioita. Esimerkiksi lasten itsenäisen liikkumisen kannalta on ehdottoman tärkeää painottaa oikeutta liikkua turvallisesti myös tulevaisuudessa liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksen muuttaessa liikenneympäristöä.

Innovaatiot näyttävät jatkossakin suurta roolia kaupunkien ja liikenteen tulevaisuudessa, mutta keskeistä on, että julkisen vallan on tunnistettava oma tärkeä roolinsa sääntelijänä ja uskallettava ottaa sääntely tarvittaessa käsiinsä vastalauseita pelkäämättä.

Onkin tärkeä kysyä: huomioidaanko keskustelussa tulevaisuuden kannalta tärkeistä liikenneinnovaatioista riittävästi ihminen?

Kunnioitavasti,

Martti Tulenheimo



Erityisasiantuntija

Pyöräilykuntien verkosto ry

Tulenheimo Martti

Pyöräilykuntien verkosto ry