

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO LUONNOKSEEN VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI
LIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIASTA

VN/13615/2019

Liikenneympäristöyhdistys ry haluaa lausua tieliikenteen turvallisuuteen liittyen seuraavaa:

Tämän lausunnon sisältö perustuu lausunnon antajien omakohtaiseen pitkäaikaiseen runsaaseen kokemukseen tieliikenteessä mukana olemisesta koko valtakunnan alueella, kaikilla tieverkostolla kulkevilla liikennevälineillä sekä kulkutavoilla.

TAVOITTEENA 0 KUOLEMA TIELIIKENTEESSÄ

On hyvä, että haasteellisia tavoitteita asetetaan, mutta tieliikenne on määrältään niin valtavaa, koska jokainen on päivittäin tieliikenteessä jollain tavoin mukana, että 0 visio ei ole koskaan reaalityodellisuudessa mahdollista!

Tilastojen oikaisemiseksi ensimmäisenä tulisi poistaa liikennekuolemien tilastoista tahalliset itsemurhat, joita tapahtuu paljon sillä tavoin, että ajetaan henkilöautolla suurella nopeudella tarkoituksella rekan keulaan suoralla tiellä hyvissä olosuhteissa. Monissa muissa maissa näitä ei tilastoida liikenneonnettomuuksina, kun ne eivät sitä ole.

Mainittakoon vielä liikennekuolemia ja niiden vähennystarvetta väheksymättä, että Suomessa itsemurhia tapahtuu neljä kertaa enemmän, kuin liikennekuolemia!

TIEVERKOSTON KUNNON MERKITYS

Strategialuonnoksessa on jätetty lähes huomiotta suurimerkityksellisin liikenneturvallisuutta huonontava asia, jo kauan jatkunut tieverkostomme tarvittavan ylläpidon laiminlyönnistä johtuva, tieverkoston huono kunto, erityisesti pääteiden ulkopuolisella laajalla tieverkostollamme, sekä liikenneympäristön jälkeenjääneisyys lähes kaikkialla! Tieverkostomme on suurelta osin viimeksi 1970- 80 vuosikymmeninä tehtyjen kunnostusten jäljiltä, jonka jälkeen autojen koot ja liikennemäärät ovat kasvaneet moninkertaisiksi!

Näin ollen tieverkostomme on suurelta osin liian kapeaa, mäkistä, mutkaista sekä pinnoiltaan kuoppaista, myös päällystetyt tiet ovat usein muhkuraisia, reikäisiä ja paljon paikattuja. Tämä kaikki huonontaa liikenneturvallisuutta suuresti. Lisäksi Suomessa on erityisen suuresti vaihtelevat säätilat sekä pitkän pimeä talvi, joten meillä kuuluisi olla olosuhteiltaan, kunnoltaan ja rakenteiltaan parempi tieverkosto ja liikenneympäristö kuin muilla mailla. Se olisi liikenneturvallisuuden parantamisen ja myös yhteiskuntataloudellisesti sekä kilpailukykyämme vuoksi erityisen tärkeää. Valitettavasti tieverkostomme halutaan pitää kaikista huonoimpana kilpailijoihimme eli verrokkimaihin nähden?

Asia ei korjaannu ennen kuin tienpidon ja kehityksen rahat korjataan tarvittavalle tasolle, maksuvajetta ei ainakaan tieliikenteellä ole, koska tieliikenteeltä peritään tienpidon kulut ylimääräisinä veroina ja maksuina jo

10-kertaisesti!

PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN

Vaikka autojen päästöt ovat autoteknologian ja polttoaineiden kehityksen vuoksi autojen päästöt ovat minimoituneet, päästöjen vähentäminen on vieläkin erityisen korostetusti tavoitteena. Tieverkoston kunnostaminen ja liikenneympäristön kehittäminen sellaiseksi, että liikenne voisi kulkea sujuvasti ja turvallisesti kaikkialla, autojen taloudellisimmilla nopeuksilla, säästyy polttoainetta kolmasosan ja samalla päästöt pienenee yhtä paljon! Lisäksi liikenneturvallisuus paranee suuresti ilman lisäkuluja, josta hyöty on suuri koko yhteiskunnalle ja jää pysyväksi. Valitettavasti niin ei ole vielääkään tehty!

Polttoaineiden kulutuksen ja päästöjen kasvun lisäksi huonokuntoinen tieverkosto kasvattaa suuresti liikennekuluja, kun autojen rakenteet kuluu sekä hajoaa reikäisillä ja muhkuraisilla teillä, vaikka

ajettaisiin miten hiljaa ja varovasti! Liikenteen madellessa hitaasti, myös kallista aikaa kuluu paljon turhaan.

Tienpidon investoinnit työllistävät sekä ovat pysyvästi hyödyllisiä ja tuottavia. Tieverkostoon investoinnit eivät koskaan tule vanhentuneiksi eikä tarpeettomiksi, koska tieverkoston varassa liikenteemme tulee lähes täysin aina kulkemaan, olkoonpa polttoaineina ja energiana mitä tahansa!

JALANKULKU JA PYÖRÄILY

Pyöräilyn ja kävelyn lisäämisen voimakkaassa suosittelussa tulisi huomioida reaalityodellisuus, että laaja tieverkostomme kulkee lähes kauttaaltaan asutusten lävitse, eikä kevyen liikenteen väyliä voida eikä ole mielekäästä tehdä kuin rajallisesti. Mutta kun saataisiin kapeisiin teihin edes pientareiden verran lisää leveyttä, mutkaisuuden oikomista ja näkemäesteiden poistoa, yhä useammalla olisi rohkeutta kulkea osan matkoistaan polkupyörilläkin, ilman vammautumisen ja henkensä menettämisen pelkoa!

Väite pyöräilyn lisäävistä terveysvaikutuksista nykyisissä olosuhteissamme, ovat vailla pohjaa, ja ainakin niin kauan, kun tieverkostomme huonokuntoisuus pidetään nykyisellään, pyöräily ja jalankulkukin ovat paljolti hengenvaarallista! Lisäksi yli puoli vuotta kestävä pitkä talviaika usein vaihtelevin liukkaine keleineen tekee pyöräilystä ja kävelemisestäkin vaarallista sielläkin missä kulkuväylät yritetään hoitaa ja pitää kunnossa.

KYPÄRÄN KÄYTTÖ

On käsittämätöntä, että kypärän käyttöä ei esitetä pyöräilijöille vielääkään pakolliseksi? Vapaaehtoisuutta on perusteltu pyöräilyn terveellisyydellä, huomioimatta miten suuri loukkaantumisen, vakavan vammautumisen ja kuoleman vaarakin, ilman kypärää olevaan päähän kohdistuvat iskut ovat!

Polkupyörässä ei ole minkäänlaista suojaa ympärille ja kaksipyöräinen on herkkä kaatumaan ja menemään hallinnasta, jolloin aina syöksytään pää edellä ja vastassa voi olla mitä tahansa kovaa!

Ei liene myöskään ainoatakaan jonkun verran pyöräilyä harrastanutta, jolle ei olisi lievempää tai vaikeampaa vahinkoa pyöräillessä sattunut, mutta koska niitä onnettomuuksia ja loukkaantumisia ei ole juuri lainkaan tilastoitu, ne kulkee muun sairaanhoidon mukana huomiotta.

Pyörä on erityisen moninkertaisesti turvattomin liikenneväline, joka aiheuttaa runsaasti eri asteisia loukkautumisia ja vammautumisia ja esim. nuoren henkilön elinikäiset invalidisoitumiset tulevat yhteiskunnalle erityisen kalliiksi, ja ovat suuri kärsimys myös henkilölle itselleen.

ALKOHOLI JA HUUMEET

Onkin käsittämätöntä, että pyöräilijöiden potkulautailijoiden alkoholin- ja huumeiden vaikutuksen alaisena liikenteessä olemiseen ei ole vielä kukaan aikomusta asettaa edes promillerajaa? Ongelma tulisi korjata välittömästi!

LIKENNETERVEYS ERI IKÄRYHMISSÄ

Kyky olla liikenteessä mukana turvallisesti, ei todellakaan ole ikäsidonainen vaan täysin yksilöllinen. Nuorena ongelmana on osaamisen puute sekä asenteet,

jos ne eivät ole liikenteessä olemiseen huonot ja sopimattomat, ja vanhempana erilaiset sairaudet 40 – 100 ikävuoden välillä yleensä lisääntyvät, mutta niiden vaikutus ajoneuvojen kuljettajana toimimiseen, on erittäin yksilöllistä.

Joten ajokorttia ei tule missään nimessä peruuttaa ikävuosien lukumäärän perusteella, vaan aina tulee olla perusteena todelliset terveydelliset syyt, jotka estävät ajoneuvon hallitsemisen. Esim. liikkumarajoitteisuus ei estä auton hallintaa, vaan paha näön huononeminen estää. Myös aivotoiminta ja ymmärryksen säilyminen on välttämätöntä.

Vanhemmilla ikäluokilla on etuna suuri kokemus liikenteessä mukana olemisesta ja ajoneuvojen hallinnasta sekä yleensä oikeat riskin ottoja välttävät asenteet liikenteessä.

NUORET

Nuorilla ongelmana on vähäinen kokemus ajoneuvojen hallinnassa ja joskus harkintakyvyn puute sekä väärät asenteet. Nuorilta on vaadittava hyvä osaaminen liikennesäännöistä ja ajoneuvon hallitsemisesta, periaatteena tulee olla, että mieluummin paljon opetusta ja harjoittelua kuin liian vähän. Oppiminen ei ole ongelma, koska nuorena oppii parhaiten. Tärkeintä

vaatimuksissa pitää olla mitä osaa, ei tuntimäärät.

Sopiva ajokortin saamisen ikä on 17 vuotta, sen ikäisenä pystyy ja pitää pystyä kulkemaan liikenteessä yksinäänkin, ja koulutuksen jälkeen myös autolla. Saahan liikenteessä kulkea vaarallisimmalla kulkuvälineellä polkupyörällä pienet lapsetkin yksinään, ilman liikennesääntöjen koulutustakin ja ilman liikennesääntöjä osaamatta!

Kaikki liikenne on sen turvallisempaa itselle ja muille, mitä enemmän liikenteessä on mukana liikennesäännöt tuntevia ajokortillisia, millä tavoin ja millä välineellä tahansa, jalankulkijat mukaan lukien! Joten, vaikka autoa ja ajokorttia tarvitsisi vain harvoin, silloinkin ajokortista ja liikennesääntöjen osaamisesta on suurta hyötyä, mutta ei ole koskaan haittaa!

Luonnevikaisia on kaiken ikäisissä, joten sellaiset henkilöt, jotka ovat jo koulussa tai muuten jo nuorena osoittautuneet kovin vaikeasti hallittavaksi ja poikkeaviksi luonteeltaan, heille ei tulisi myöntää helposti ajokorttia, olkoonpa he minkä ikäisiä tahansa. Asia on helppo valvoa lääkärintodistuksilla.

Myös muissa maissa, joissa liikennemäärät ja tiheys ovat moninkertaiset Suomeen verrattuna, auton ajokortti-ikä on 17 vuotta ja esim. ja suurten autojen suuressa automaassa USA ajokortti-ikä on 16 vuotta! On myös ristiriitaista, jos 17- vuoden ikäisenä ei saa ajaa helposti hallittavaa henkilöautoa, kun 15- vuotiaana saa ajokortin valtavan suurille liikenteessä kulkeville traktoreille,

Myös yhteiskunnan kokonaisedun kannalta auton ajokortin hankkimiseen

mahdollisimman nuorena tulisi kannustaa, eikä vaikeuttaa. Nuorten koko tulevalle elämälle on ratkaisevan tärkeää, että on mahdollista omatoimisesti tehdä tarpeellisia matkoja töihin, opiskeluun sekä hyviin ja terveellisiin harrastuksiin, ja ajokortin hankkiminen jo sinänsä on hyvää harrastusta ja hyödyllistä ajan käyttöä.

Ajokortti mahdollistaa heti nuorena terveet elämäntavat ja ahkeruuteen oppimisen sekä seuransa ja harrastusten valinnan, ettei ajaudu alkoholi, huumeiden, rikollisuuden ja väkivaltaisuuden seuraan, jolloin helposti oma tulevaisuus tuhoutuu ja yhteiskunnalle tulee valtavat kulut.

RANGAISTUKSET JA ÄÄRIRYHMÄT

Liikennesääntöjä rikotaan vahingossa ja tahallaan, joten rangaistuksia ja sanktioita tarvitaan. Rangaistukset ja liikenteen valvonta tulisi ensisijaisesti kohdistaa vakaviin rikkomuksiin ja mistään piittaamattomiin ääriryhmiin, luonnevikaisiin, alkoholi- ja huumeongelmaisiiin jne.. Erilaisten

ääriryhmien vuoksi ei pidä mennä kollektiivisiin rangaistuksiin, Onhan joskus esitetty mm. alkoholukkoja ym. kaikille, joihin ei ole tarvetta eikä perustetta.

Myös liikenteen valvonnan painopiste ei saisi olla pikkutarkassa nopeuden ylityksen valvonnassa hyvällä säällä vaarattomissa paikoissa, vaan valvonta tulee painottaa ja kohdentaa tahallisiin mistään piittaamattomiin todellisiin liikenneturvallisuuden vaarantajiin!

LIIKENNE KOULUTUS

Jokainen kansalainen on liikenteessä mukana päivittäin, joten liikennesääntöjen opetus ja valistus tulisi aloittaa jo alle kouluikäisenä, koska erityisesti ajokortittomathan kulkee eniten jalan ja pyörällä ja ovat suojattomana. Joten liikennesääntöjen tunteminen tulisi kuulua kaikkien kansalaisten perusosaamiseen ja opetukseen. Tietysti eri ajoneuvojen kuljettajilta tulee erityisesti vaatia liikennesääntöjen osaaminen sekä kyky ja osaaminen ajoneuvonsa hallintaan.

Myös kaikenlainen valistus yleensäkin ja asennekasvatus nuorena, on tärkeää ja sitä tulisi myös tarjota mahdollisimman paljon.

LIIKENNEVÄYLIEN RAHOITUS

Valitettavasti liikenneturvallisuus ei parane uuden 10 -vuoden päähän ulottuvan liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksilla, koska siinä ei ole tieverkoston korjausvelan poistamiseksi tarvittavaa rahoitusta! Vaan päinvastoin vielä lisätään jo ollutta suurta epäsuhdetta tie- ja rautatieliikenteen välillä! Henkilö- ja tavaraliikenteestämme noin 95 % on tieliikennettä, mutta po. suunnitelmassa esitetään vähämerkityksille rautateille kehitysrahoineen, jopa enemmän kuin koko laajalle tieverkostollemme?!

Tieliikenteeltä peritään ankarina ylimääräisinä veroina tienpidon kulut peräti 10- kertaaisesti, mutta junaliikenne osallistuu rautateiden ylläpitokuluihin vain noin viidellä prosentilla. Joten tieverkoston kelvolliseksi ja turvalliseksi kehittäminen on vain tahdon asia, mutta sitä tahtoa ei ole valitettavasti ilmennyt liikenneasioita valmistelevalle ja niistä vastuussa olevassa liikenne- ja viestintäministeriössä, vaikka tieliikenne on ministeriön suurimerkityksellisin ja tärkein toimiala?

Rautateihin panostaminen ei myöskään paranna lainkaan kävelijöiden eikä pyöräilijöiden olosuhteita, eihän rautateillä saa kulkea kuin vain yksi väline juna, ja vähistä tienpidon rahoista ne kevyen liikenteen ja jalankulun tarpeetkin täytyy rahoittaa! Tie- ja katuverkostoamme hyödyntää

tarvitsee päivittäin jokainen kansalainen, kaikki toiminnat, toimialat sekä elinkeinot, joten tämä vihamielinen suhtautuminen tieliikenteeseen ja tienpitoon, on käsittämätöntä ja kaikille vahingoksi!

Paavo Mäkelä

Liikenneympäristöyhdistys ry:n sihteeri

Paavo Mäkelä