

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yleistä

Pyöräliitto pitää strategiaa tärkeänä, mutta sen toimenpiteitä ja vaikutusten arviointia osin puutteellisena. Strategiasta puuttuu myös muutamia tärkeitä tiedon lisäämiseen liittyviä asioita kuten pyöräliikenteen ja jalankulun valtakunnallisen määrän seurannan käynnistäminen.

Strategia on osaltaan osoitus tieliikenteen liikenneturvallisuustyön heikosta ja sekavasta organisoinnista. Lento-, rautatie- ja meriliikenteen osalta vastuu liikenneturvallisuudesta ja valvonnasta on selvästi annettu Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom). Tieliikenteen turvallisuudesta Traficomille ei ole annettu selkeätä kokonaisvastuuta. Tieliikenteen ohjeistaminen, säätely ja valvonta on organisoitu monelle eri taholle eikä selvää vastuuta liikenneturvallisuudesta ole millään taholla. Tieliikenteen turvallisuustilanteen parantaminen edellyttääkin, että Traficomille annetaan kokonaisvastuu tieliikenteen turvallisuudesta ja valvonnasta sekä tarvittavat resurssit tähän työhön.

Lento-, rautatie- ja meriliikenteen turvallisuusajattelu noudattaa pitkälti samaa ajattelua, mitä noudatetaan myös työturvallisuudessa. Tässä ajattelussa koneet, järjestelmät, toimintaohjeet ja valvonta lähtevät siitä, että onnettomuuksien syntymisen mahdollisuus suljetaan pois. Tämä ajattelutapa tulee saada myös tieliikenteeseen.

Vaikka liikenneympäristön muutoksilla ei saavuteta nopeita tuloksia, tulevan tieliikenteen turvallisuudesta vastaavan viranomaisen tulee käydä läpi myös liikenne-, tie-, ja katusuunnittelun ohjeet, jotta vaarallista ympäristöä ei enempää rakennettaisi. Nykyiset ohjeet ja liikennesuunnittelun käytännöt ovat henkistä jatkumoa autoistumisen kaudelta 1960-luvulta ja sisältävät runsaasti ajattelua, jossa autoliikenteen sujuvuus on asetettu liikenneturvallisuuden edelle. Esimerkiksi liikennevalojen suunnitteluohjeissa hyväksytään edelleen liikennekuolemia aiheuttava järjestely, jossa autot saavat kääntyä samoilla vihreillä etenevän jalankulkija- ja pyöräilijäliikenteen läpi. Suljetulla työpaikka-alueella työsuojeluviranomainen puuttuisi nopeasti tällaiseen liikennevirtojen järjestelyyn.

Pyöräliikenteen turvallisuustilanne ja sen edistäminen

Pyöräliikenteen osalta Suomen turvallisuustilanne on hälyttävä. Vuosina 2015-2020 Suomessa kuoli keskimäärin 25,8 pyöräilijää vuodessa ja Tanskassa 28,5 pyöräilijää vuodessa. Kun tämä suhteutetaan suoritteeseen (Suomessa 0,72 km/hlö/vrk ja Tanskassa 1,6 km/hlö/vrk) nähdään, että Suomen tilanne on surkea: Suomessa jokaista miljoonaa pyöräiltyä kilometriä kohden kuoli 0,018 pyöräilijää ja Tanskassa 0,008 pyöräilijää. (Pyöräliiton laskelma ja lähteet: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1-jKOO_ueKBvslGoZ_29gfb_ISR4ZvNjEZUrI9RPxmuk/edit#gid=0)

Tanskassa pyörällä liikkuvan riski joutua kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen on siis alle puolet Suomen riskistä.

Suomessa tehty pyöräliikenteen liikenneturvallisuustyö ei siis ole ollut onnistunutta ja se on kohdistunut väärin asioihin. Liikenneympäristö Suomessa on turvatonta ja turvattoman tuntuista. Tämä heijastuu pyöräilyn määriin ja sitä kautta myös pyöräilyn turvallisuuteen, sillä mitä enemmän pyöräilijöitä on liikenteessä, sitä turvallisempaa pyöräily on yksittäiselle pyöräilijälle (nk. Safety in Numbers ilmiö).

Strategialuonnos ylikorostaa rattijuoppojen roolia. Rattijuopot (ml. huumeekuskit) aiheuttivat 25 sivullisen uhrin kuoleman vuosina 2015-2019, joista jalankulkijoita ja pyöräilijöitä 5 kpl. Samaan aikaan selvinpäin ajaneet autoilijat aiheuttivat peräti 95:n jalankulkijan tai pyöräilijän kuoleman. Rattijuoppo tappaa useimmiten vain itsensä. (OTIn päihderaportti <https://www.lvk.fi/document/271479/87F73649635ED0B5103F20A8625FFDC741EAB5EF9FCB58CC4F1A6849F5D16089>).

Pyöräliitto pitää olennaisena että strategia pohjataan nollavision ohella tieliikenteen plussavisiolle, joka on LVM:n kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa. Plussavisiolla ajatuksena on nollavision tapaan pyrkiä vähentämään liikenteessä vakavasti vammautuneiden ja kuolleiden määrät nolliin, mutta samalla lisäämään aktiivisten kulkumuotojen tuomia lisäelinvuosia

Pyöräliikenteen lisääminen on 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 tai jalankulun vähenemiseen. Liikunta voi aiheuttaa kuolemia, mutta liikkumattomuus tappaa paljon enemmän.

Strategiassa tulee myös ottaa nykyistä ponnekkaammin kantaa infraratkaisujen vaikutukseen liikenneturvallisuuteen. Tätä voidaan tehdä velvoittamalla kunnilta Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen 18/2020 mukaisia infraratkaisuja. Ohjeessa mm. painotus yksisuuntaisesta pyöräliikenteestä mikä parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta erityisesti risteyksissä.

Erityisesti pyöräliikenteen risteysturvallisuuteen on syytä kiinnittää strategiassa enemmän huomiota, sillä poliisin tietoon tulleista pyöräliikenteen henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista ylivoimaisesti suurin osa tapahtuu risteyksissä. ("Poliisin tietoon tulleista henkilövahinkoon johtaneista pyöräliikenneonnettomuuksista tapahtui 89 prosenttia risteyksissä vuosina 2015 – 2019". Pyöräliikenteen suunnittelu –ohje, Väyläviraston ohjeita 18/2020)

Muutosehdotukset toimenpide-ehdotuksiin

Taajamien yleisrajoitus lasketaan 30 kilometriin tunnissa. Taajamanopeusrajoituksen laskeminen tieliikennelaisissa yhdenmukaistaisi käytäntöjä ympäri maan ja vähentäisi kuntien tarvetta asettaa ja ylläpitää 50 km/h alempia nopeusrajoituskylttejä eri alueillaan. Yleisrajoituksen alentaminen olisi vahva viesti tienpitäjille ja selkeyttäisi tilannetta tienkäyttäjille. Tämä tulee lisätä toimenpiteen 65 yhteyteen. Samalla toimijaksi on lisättävä LVM.

Koska strategiassa ei ole mahdollisuutta ohjata varoja vaarallisen liikenneinfran parantamiseksi jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi, olisi taajamanopeusrajoituksen alentaminen ainut tehokas, nopea ja realistinen tapa alentaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. 54 prosentissa jalankulkijan ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksista yhtenä osallisena oli moottoriajoneuvo, joten vaikutus olisi merkittävä, sillä tiedämme että 30 km/h rajoitusalueella sattuu aniharvoin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemaan johtaneita onnettomuuksia moottoriajoneuvojen kanssa.

Viiden vuoden tarkastelujaksolla 2016–2020 jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennekuoleman todennäköisyys viidessä maakuntakaupungissa (Tampere, Turku, Lahti, Oulu ja Joensuu) on kaksinkertainen Helsinkiin verrattuna, vertailtiin tilannetta asukaslukuun tai pyöräilyihin ja kävelyihin kilometreihin. Mainituissa viidessä maakuntakaupungissa kuoli tuona aikana 45 jalankulkijaa tai pyöräilijää. Helsingin turvallisuustasolla niissä olisi säästetty viidessä vuodessa 22–23 ihmishenkeä. Helsingin fyysinen liikennenympäristö on vanhempi ja monelta osin haasteellisempi kuin mainituissa maakuntakaupungeissa, eikä se ainakaan selitä Helsingin oleellisesti parempaa turvallisuustasoa.

Käsittääksemme selkein ja mitattavissa oleva ero maakuntakaupunkeihin nähden on nopeusrajoituksissa ja etenkin 30km/h rajoitusalueiden kattavuudessa.

Toimenpideohjelmassa esitetään yhtenä keinona nopeusrajoitusten laskemista 30 kilometriin tunnissa sellaisilla alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä ja jalankulkua. Muotoilua ”joilla on runsaasti pyöräliikennettä ja jalankulkua” pidämme epäonnistuneena. Onnettomuuskarttoja tutkimalla voidaan havaita, että pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden onnettomuudet eivät kasaannu mainituille alueille, vaan niitä tapahtuu satunnaisesti ympäri kaupunkia. Yksittäisen kulkijan todennäköisyys tulla yliajatuksi on jopa suurempi alueella, missä ei ole muita pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Nopeusrajoituksen tarvetta ei saa säädellä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä, vaan paikan vaarallisuus.

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.

Pyöräilijöiden ohitusetäisyydet ajoradalla lisätään tieliikennelakiin. Minimiohitusetäisyys lisäisi turvallisuutta sekä pyöräilijöiden turvallisuuden tunnetta ja helpottaisi liian läheltä tapahtuvien ohitusten valvontaa poliisin toimesta.

Lisätään kohta 12 d: Jalankulun, pyöräliikenteen ja mikroliikkumisesta olemassa olevaa paikallista tietoa koostetaan yhteen valtakunnallisen liikkumistiedon ymmärtämiseksi. Liikenteen riskejä ei voida arvioida jos ei tiedetä liikennemuotojen suoritteita. Vastuutahot: Väylävirasto, Traficom, Tilastokeskus, Fintraffic

Toimenpiteen 25 tulisi koskea myös vesiliikennettä

Kohtaan 35 on toimijoiksi lisättävä Pyöräilykuntien verkosto, Koululiikuntaliitto, Likes, jotka ovat olleet tekemässä Fiksusti kouluun ohjelmaa. Lisäksi toimijoille pitää turvata rahoitus toimenpiteen toteuttamiseksi. Järjestöillä ei ole tähän mitään rahoitusta.

Toimenpiteessä 43 oleva esimerkki tarjottavasta materiaalista lasten turvalliseen kuljettamiseen polkupyörällä on outo ja tulisi poistaa. Tilastokeskuksen mukaan vuosina 2003-2021 ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta pyörän kyydissä olevalle, mutta samaan aikaan kuoli 79 alle 14-vuotiasta lasta, jotka olivat henkilöauton kyydissä. Resurssit kannattaa panostaa sinne missä ongelmia on. Lasten kuljetuksessa pyörällä ei niitä näytä olevan.

Toimenpiteessä 46 oletetaan, että tietämättömyys säännöistä on ongelma sähköpotkulautaonnettomuuksissa. Onko tästä tutkittua tietoa? Epäilemme, että suurempi ongelma on välineen vaarallisuus (pienet renkaat ja herkkä ohjaus) suhteessa heikkolaatuiseen ja epäselvään liikenneympäristöön. Reunakivet ovat potkulautailijalle erittäin vaarallisia - samoin kuin vaikkapa lapsipyöräilijöille.

Kohtaan 49 pitää lisätä toimijaksi myös Pyöräliitto, joka on saanut rahoitusta Seniorit satulaan - toiminnalle vuosille 2022-24. Hankkeessa pyritään lisäämään ikäihmisten pyöräilyn suosiota ja turvallisuutta yhdessä eläkeläisjärjestöjen kanssa. Kohtaan voisi myös lisätä toimijaksi eläkeläisjärjestöt.

Toimenpide 72 on hyvä. On tärkeää, että väylien kunnossapidon rooli tulee selväksi myös jalankulun ja pyöräliikenteen osalta. Kuitenkin toivoisimme, että kirjauksessa huomioitaisiin, että kunnossapitoa kehittämällä voidaan ehkäistä jalankulkijoiden sairaanhoidon ohella myös pyöräilijöiden joutumista sairaalaan. Esimerkiksi Ruotsissa 64 % pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksista, jotka ovat johtaneet terveyskeskuskäyntiin, on johtunut joko lumesta ja jäästä tai liukkaasta hiekoitussepelistä. (s. 5:
<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/c5/c5e01a546d838188774c10a3435151a66356a8c2.pdf?fbclid=IwAR3lVUC1ELAx707VjN-q3lqpBm87aJ8XOTXTIF0wW18ME9Chu3Sneg09Uo>)

Tasoristeysten poistossa huomioitava pyöräliikenne

Viime vuosina on parannettu tasoristeysten turvallisuutta poistamalla tasoristeyskiä. Pyöräliitto on huolissaan siitä että sinänsä hyvä tavoite liikenneturvallisuuden parantamisesta johtaa siihen, että junaratojen muodostama estevaikutus pyöräliikenteelle pahenee ja autoilun suosio kasvaa pyörämatkojen pidentyessä. Kaikkia poistettuja tasoristeyskiä korvaamaan ei nimittäin korvata alitai ylikulkullaa. Pyöräliitto ehdottaa että tasoristeyskiä voitaisiin tehdä pelkästään jalankulun ja pyöräliikenteen tasoristeyskiä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosina 2007–2016 kaikkiaan 41 moottoriajoneuvossa olleen osallisen kuolemaan johtanutta tasoristeysonnettomuutta. Pyöräilijän tai jalankulkijan kuolemaan johtaneita tasoristeysonnettomuuksia tutkittiin yhteensä 16 kpl. Näistä 13 onnettomuudessa kuoli jalankulkija ja kolmessa pyöräilijä. Liki puolet (n=7) tutkituista jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista oli tahallisia tekoja.
(<https://www.lvk.fi/document/89447/9ACC1BACF897C642257F182919BEB68F958E812EDC69BBC572EFD2D8D03C547>)

Eli 10 vuodessa kuoli 11 pyöräilijän tai jalankulkijan kuolemaan johtanutta kuolemaa, jotka eivät olleet tahallisia. Pidämme tätä varsin pienenä määränä, joka kertoo, että tasoristeykset ovat jalankululle pyöräliikenteelle suhteellisen turvallisia, erityisesti jos ne mietitään näiden liikennemuotojen näkökulmasta.

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.

Pyöräilyn promilleraja

Pyöräliitto pitää strategian esityksiä promillerajoja koskevasta uudistustyöstä perusteltuna. Asiaa on hyvä selvittää lisää ja perusteellisesti ennen ratkaisuja.

Vaikutusten arviointi ja seuranta

Osa vaikutusten arvioinnista on harhaanjohtavaa. Esimerkiksi toimenpiteellä 35 "Edistetään turvallista liikkumista varhaiskasvatuksessa, esi- ja perusopetuksessa" ei arvioinnin tehneen SitoWisen mukaan saada 5,3 kuoleman vähennystä vuosittain vaikka toimenpideohjelmasta saa sellaisen kuvan. Nähtävästi tässä on yhdistetty useiden eri toimenpiteiden vaikutusarviot yhteen.

On hyvin kyseenalaista kannattaako nykyisiä arviointeja sisällyttää koko toimenpideohjelmaan, sillä ne eivät vaikuta luotettavilta.

Uusien autojen myyntimäärä on mittarina huono. On totta että uudet autot ovat turvallisempia kuin vanhat, mutta olennaista on kuinka paljon vanhoja poistuu käytöstä. Absoluuttisia myyntimääriä tärkeämpää on siis seurata autokannan keski-ikää ja autojen kilometrisuoritteiden kehitystä. Autot aiheuttavat kolareita vain liikkeessään ja turvallisuus paranee siis myös autoilun vähentyessä.

Toimenpide 68:ssä esitetään 30 km/h rajoituksen asettamista alueille, joilla on runsaasti kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Luonnoksessa ei esitetä minkäänlaista seuranta toimenpiteelle. Mittariksi ehdotamme 20, 30, 40 ja 50 km/h nopeusrajoitusalueiden määrän kilometreissä taajamissa (tiedon saa Digiroadista).

Pyöräliitto esittää strategiaan toimenpidettä, jolla seurataan Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen noudattamista.

Koistinen Matti
Pyöräliitto ry