

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Motoristit Ry (SMOTO) kiittää mahdollisuudesta osallistua liikenneturvallisuusstrategiatyön asiantuntijatyöryhmään ja lausua liikenneturvallisuusstrategialuonnoksesta.

Luonnoksessa on todettu strategian yhtenä tärkeimmistä ominaisuuksista, että päätösten on perustuttava tietoon ja se, että strategia ottaa kantaa kaikkiin liikkumismuotoihin. Suomen Motoristit ry edustaa tässä lausunnossa puolueettomasti moottoroitujen kaksipyöräisten käyttäjiä ja valvoo heidän etujaan. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio, ja moottoroidut kaksipyöräiset ovat vision näkökulmasta käyttäjäryhmä, jonka liikenneturvallisuuden parantamiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. SMOTO haluaa tehdä konkreettisia ehdotuksia moottoroitujen kaksipyöräisten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi, strategian linjausten mukaan kansallista sääntelyä muuttamalla. Ehdotukset lisäisivät käyttäjäryhmän turvallisuutta oleellisesti ilman raskaita muutoksia tai lisäregulaatiota käyttäjäryhmälle.

Tilastointi

Onnettomuuksien tilastointi on oleellinen työkalu turvallisuustilanteen kartoittamisessa ja painopistealueiden määrittämisessä. Tilastoinnilla on myös suuri merkitys, ei pelkästään kansallisella tasolla tehtäviin linjauksiin, vaan myös EU:n liikennepolitiikan tavoitteisiin liittyvien sopimuksien toteutumien seuraamiseen. Näitä sopimuksia ovat esimerkiksi Vision Zero, johon myös Suomi on kansallisesti sitoutunut.

Suomen liikenneonnettomuustilastoinnin ongelmana on tilastoinnin jakautuminen usealle taholle: poliisi, pelastuslaitokset, terveydenhuolto ja vakuutusyhtiöt. Yhtä selkeätä tilastoa ei ole ja

tilastotietojen yhdistelyssä on suuria vaikeuksia. Vain kuolemaan johtaneet onnettomuudet tutkitaan ja tilastoidaan hyvin. Suurimpia tilasto-ongelmia ovat mm. se, että suurin osa polkupyöräonnettomuuksista ja merkittävä osa mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksista ei näy virallisissa tilastoissa. On oletettavaa, että mm. sähköpotkulauta- ja muut mikroliikkumisen onnettomuudet eivät myöskään näy tilastoissa oikein.

SMOTO kannattaa tilastoinnin kehittämistä ja ehdottaa tilastoinnin parantamista niin, että eri osapuolten tilastoaineisto olisi paremmin yhdistettävissä. Yhtenä kehitettävänä aiheena on mm. vakavien loukkaantumisten tilastointi, joka tuntuu olevan Suomessa vaikeaa.

Moottoriurheiluun liittyvät onnettomuudet eivät pääsääntöisesti erotu MP-onnettomuustilastoista. Moottoriurheilussa tapahtuneet loukkaantumiset on kuitenkin korvattu liikennevakuutuksista, joten tilastoinnissa nämä onnettomuudet esiintyvät MP-onnettomuuksina. SMOTO kannattaa luonnoksessa mainittua maastoliikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehitystä ja ehdottaa konkreettisenä toimenpiteenä, että moottoriurheiluun liittyvät onnettomuudet siirrettäisiin tilastoinnissa omaan kategoriaan.

Koulutus

Noin puolet moottoripyöräilijöiden onnettomuuksista on kuljettajan omaan toimintaa liittyviä, mm. suistumiset ja kaatumiset. Nuorten osuus on yliedustettuna. Kuljettajan koulutus, osaaminen ja asenne ovat oleellisia asioita tieliikenteessä selviämiseksi. Uuden kuljettajan koulutus lähtee ajokorttikoulutuksesta.

Ajokorttikoulutus ei kaikilta osin tue kuljettajan kasvamista omat taitonsa tunnistavaksi ennakoivaksi kuljettajaksi. SMOTO:n näkemyksen mukaan ongelmia löytyy koulutuksen ja tutkintojen sisällöstä. Ensimmäisen ajokortin 4 tunnin pakollinen peruskoulutus ei tuo kaksipyöräisten erityispiirteitä esille, mikäli kouluttaja ei niitä erikseen osaa tai halua opettaa. Jos autokoulu ei tarjoa kaksipyöräisten opetusta, käytännössä ei synny minkäänlaista kosketuspintaa niihin.

Käsittelykokeen harjoitteluun ja tutkintoon sisältyy useita ongelmia. Tehtävien harjoitteluun ei ole alueita, joissa niitä voisi turvallisesti suorittaa. Tämä tuotiin esille jo lausunnoissa ennen koulutusmuutosta. Kokonaisuutena SMOTO pitää ongelmallisena, että ajokorttikoulutuksen painopisteet eivät ole kohdistettu ajoneuvoryhmän erityispiirteiden opettamiseen saatikka niiden vaatimaan taitoon selvitä liikenteessä, vaan koulutus keskittyy ajoneuvon hallintaan hitaissa nopeuksissa, joka on lopulta toissijainen taito liikenteessä.

SMOTO ehdottaa konkreettisenä toimenpiteenä vaihtoehtoista mallia, jossa autokoulut voisivat halutessaan tarjota nykyisen koulutusmallin rinnalle mallia, jossa mopoilijoita voitaisiin opettaa ryhmissä mopoiluun erityisesti laaditun koulutusohjelman mukaan esimerkiksi niin, että ensimmäisenä koulutuspäivänä käydään 4 h pakollinen koulutus läpi mopoilupainotteisesti. Tämän jälkeen asiakas käy suorittamassa kirjallisen kokeen. Toisena koulutuspäivänä teoriakokeen jälkeen perehdyttäisiin mopon hallintaan liikenteessä, sen erikoisominaisuuksiin, ennakoimiseen, ym. käytännön asioihin. Päivän lopuksi kouluttaja ottaa vastaan käsittelykokeen.

Moottoripyöräilijöille on tarjolla jatkokoulutusta, jota tarjoavat monet yhdistykset kurssien muodossa: mm. ennakoivan ajon kurssit, ”ruosteenpoisto” jne.

Oleellista kurssien järjestämiseksi ovat niiden pitopaikat: ajoharjoitteluradat ja moottoriradat. Ratojen lupia, käyttömahdollisuuksia ja vakuutusten voimassaoloa ohjatussa ajoharjoittelussa tulisi tukea.

Asennekasvatus

Nuorten kuljettajien riskinottoon ja liikennekäyttäytymiseen tulisi vaikuttaa asennekasvatuksella. Vaikuttaminen ei ole helppoa, vaan vaatii oikeita tapoja. Keskustelu, ryhmätyöt ja nuorten oma osallistuminen ovat tehokkaaksi osoittautuneita keinoja. Koulut ovat tässä avainasemassa.

Näkyvyys

Näkyvyys on moottoripyöräilystä puhuttaessa tärkeä aihe. Sitä on perinteisesti pyritty lisäämään kampanjoinnilla, värikkäillä ajovarusteilla sekä pyörän rakenteellisilla muutoksilla valoihin tai ääniin liittyen.

Valojen osuudesta näkymisen lisääjänä on tullut Led-päivävalojen myötä yhä merkittävämpi tekijä. Tutkimusta DRL-valojen turvallisuusvaikutuksista löytyy lähinnä ulkomaisista lähteistä. Traficom julkaisi oman valomääräyksen viimeksi vuonna 2014, samana vuonna, kun moottoripyörien EURO4 tyyppihyväksyntä tuli voimaan. Valomääräyksessä sallitaan huomio- ja sumuvalot, mutta ne eivät saa palaa ajovalojen kanssa samaan aikaan.

SMOTO teki aloitteen Traficomille vuonna 2020, että kansallisesti muutettaisiin valomääräystä niin, että huomiovalot saisivat palaa yhtä aikaa ajovalojen kanssa. Traficom ei tuolloin lähtenyt asiaa edistämään. Smoton kanta on, että asia on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin tärkeä ja siksi esitämme edelleen päiväajovalojen sallimista kansallisessa valomääräyksessä.

SMOTO ehdottaa, että Suomen tulisi näyttää esimerkkiä liikenneturvallisuusasioissa ja tehdä aloitteita eri käyttäjäryhmien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nämä edellä esitetyt asiat ovat suoraan liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia, jotka tulisi ottaa käyttöön nopealla aikataululla.

Liikennevalvonta

Luonnoksessa on pohdittu päihteiden osuutta onnettomuuksiin ja mm. promillerajan laskemista. SMOTOn näkemyksen mukaan promillerajan laskemisella ei saada vaikutusta, mikäli samalla ei lisätä poliisin näkyvää liikennevalvontaa. Pelko kiinni jäämisestä vaikuttaa eniten.

Liikenneympäristö

Moottoripyöräilijöiden suistumiset ja kaatumiset, joita on n. puolet onnettomuuksista, johtuvat kuljettajan omasta toiminnasta. Esim. siihen onko kuljettajan ajonopeus sopiva tilanteeseen nähden, vaikuttaa muiden tienkäyttäjien ohella liikenneympäristön ennustettavuus. Onko tien geometria looginen, ei yllättävä, mikä on tien kunto: kuopat, halkeamat, paikkaukset, päällysteen laatu, irtosora, pikipaikat ym.

Teiden ja niiden ympäristön rakenteessa tulee huomioida moottoroidut kaksipyöräiset. Tiet tulee rakentaa mahdollisimman esteettöminä, mm. pylväät ja muut rakenteet riittävän kauas tiestä.

Kaiteiden pystypylväät ovat potentiaalinen ongelma moottoripyöräilijöille ja kaiteet tulisi varustaa törmäyssuojilla. Vaijerikaide on huonoin mahdollinen kaidetyyppi motoristeille ja toivomme, että niitä ei koskaan tule Suomeen.

Risteykset tulisi rakentaa mahdollisimman esteettömiksi ja varmistaa hyvä näkyvyys kaikille osapuolille.

Liikennesuunnittelu yleensä

Moottoroidut kaksipyöräiset ja niiden erityispiirteet on huomioitava yhdenvertaisesti liikennesuunnittelussa

Jari Kielenen

Puheenjohtaja

Suomen Motoristit ry

Kielinen Jari

Suomen Motoristit ry