

Luonnos poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmaksi vuosille 2021-2024

Pyöräliitto kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Yleistä

Pyöräliitto kiittää ohjelman luonnoksen alussa mainittua tavoitetta turvallisuuden tunteen ylläpitämisestä ja ihmisten, ympäristön ja omaisuuden suojelemisesta. Turvallisuuden tunteella on merkitystä sille kuinka paljon ihmiset liikkuvat pyörällä tai kulkevat jalan.

Pyöräliitto pahoittelee sitä että luonnos on kovin moottoriajoneuvoliikennepainotteinen. Jopa turvallisuuden tunnetta koskevassa osassa autoilijat saivat roolin edustaa tavallista liikkujaa, kun kysyttiin mikä liikenteessä huolestaa. Pyöräliitto toivoo että ohjelmassa käsiteltäisiin enemmän myös muiden liikkujien näkemyksiä ja muita liikkumistapoja. Esimerkiksi 1.4 miljoonan asukkaan Helsingin seudulla yli 60% matkoista tehdään muulla kuin henkilöautolla (HSL, Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, s. 62).

Pyöräliitto on samaa mieltä EU:n kolmannen liikkuvuuspaketin kanssa että “erityistä huomiota olisi kiinnitettävä loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin, erityisesti pyöräilijöihin ja jalankulkijoihin, koska heidän osuutensa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrästä on kasvanut huomattavasti. Kestävien liikkuvuusmuotojen, kuten pyöräilyn, odotettu kasvu korostaa erityistoimenpiteiden kiireellisyyttä näiden tienkäyttäjien suojelun parantamiseksi.”

Pyöräiliikenteen onnettomuudet painottuvat taajama-alueille. Vuosien 2009 – 2018 aikana 52 % kaikista tieliikenneonnettomuuksista tapahtui taajamissa, kun taas kävelyn ja pyöräiliikenteen onnettomuuksista taajamissa tapahtui 89 %. Pyöräilijät ovat tilastojen mukaan syllisiä joka toisessa kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa, jossa on toinen osapuoli mukana. Tämä olisi syytä korjata tilastoja käsittelevään osaan.

Pyöräliitto kannattaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassakin mainittua liikenneturvallisuuden plussavisiota ja toivoo sen yleistyvän myös valtiollisten toimijoiden tavoitteissa. Plussavisiota tarkoittaa että liikennejärjestelmää suunnitellaan, rakennetaan ja ylläpidetään siten, että kävely ja pyöräily lisääntyvät.

Tällöin liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden kohentumisen kanssa saadaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöt. Pyöräliiton mielestä poliisin tulisi omalta osaltaan sitoutua plussavision. Plussavision avulla pyritään luonnoksessakin mainittuun pyöräliikenteen ja kävelyn 30 % kasvuun.

Ohjelmaluonnos ei kosketa tarpeellisia lakimuutoksia, mutta on selvää että tieliikennelakiin tarvitaan maininta siitä mikä on pienin sallittu pyöräilijän ohitusetäisyys. Tämä helpottaisi samalla liian läheltä tapahtuneiden ohitusten valvontaa ja rangaistusten määräämistä niistä.

Luonnoksessa puhutaan kevyestä liikenteestä. Uusi tieliikennelaki ei tunnista tällaista termiä ja olisi hyvä jos sen käyttöä vältettäisiin myös tässä ohjelmassa. Kävely ja pyöräliikenne ovat keskenään varsin erilaisia tapoja liikkua ja niillä on erilaisia vaatimuksia liikenteen valvonnalle ja liikenneturvallisuudelle.

Tilastointi

Pyöräliitto kannattaa luonnoksessa esitettyä tarvetta parantaa tilastointia. Pyöräliikenteen onnettomuuksien paremmalla tilastoinnilla pystyttäisiin saamaan tietoa liikenneympäristön vaaratekijöistä ja siten puuttumaan niihin.

Pyöräliitto painottaa että sairauskohtausten aiheuttamia yksittäisonnettomuuksia ei tule niputtaa samaan muiden onnettomuuksien kanssa. Niiden osuus pyöräliikenteen onnettomuuksista on niin suuri että ne vääristävät kokonaiskuvaa siitä mistä pyöräliikenteen onnettomuudet johtuvat.

Tilastoinnin puutteellisuuteen vaikuttanee osaltaan poliisin hätäkeskukselle antama ohje tehtävän-käsittelyyn. Ohjeen mukaan hätäkeskuspäivystäjä voi kirjata pyöräliikenteen onnettomuuden joko kaatumiseksi, liikenneonnettomuudeksi tai muuksi vammaksi. Jos onnettomuus kirjataan jollain muulla tunnuksella kuin liikenneonnettomuutena, tehtävä ei välity poliisille, vaan pelkästään ensihoidolle. Esitämmekin että kaikki pyöräliikenteen onnettomuudet (myös yksittäiset) kirjataan liikenneonnettomuuksina. Tällöin ne tilastoituvat oikein. Lisäksi olisi tärkeää että poliisi käy paikalla aina jos onnettomuuden seurauksena on tullut loukkaantumisia. Tämä asettaisi pyöräliikenteen samalla viivalle moottoriajoneuvoliikenteen kanssa.

Valvonta ja rangaistukset

Pyöräliitto vaatii että ohjelman toimenpiteissä korostetaan taajamanopeuksien, risteyksien, turvallisten ajo- ja ohitusetäisyyksien sekä (tahallisten) liikenteen vaarantamisten valvontaa erityisesti taajamissa. Sellaista moottoriajoneuvoliikenteen valvontaa, jolla voidaan ehkäistä pyöräilijöihin kohdistuvia onnettomuuksia tulee lisätä. Automaation mahdollisuudet valvonnassa tulee hyödyntää täysimääräisesti. Tällöin vapautuu

resursseja muuhun valvontaan ja tutkimiseen. Ajotapavalvontaa pitää lisätä taajamissa, jotta riskikuljettajien määrää liikenteessä saadaan vähennettyä. Tämä myös ehkäisee onnettomuuksia ennalta.

(Automaattista) valvontaa tulee kohdistaa sinne missä kansalaiset kokevat turvattomuutta liikenteessä. Esimerkiksi Helsingin kaupunki on kartoittanut turvattomaksi koettuja paikkoja, tästä olisi varmasti hyötyä poliisin valvonnan kohdentamisessa. Esimerkiksi ylinopeuksien vähetessä valvonnan myötä liikenneympäristö muuttuu turvallisemman tuntuiseksi, sen lisäksi että onnettomuudet vähenevät. Valvonnasta pitää kertoa etukäteen, tämä vahvistaa valvonnan vaikutusta.

Moottoriajoneuvo- ja pyöräliikenteen kohtaamisista suurin osa tapahtuu taajamissa ja sen takia taajamanopeuksien valvonta on avainasemassa varsinkin kuolemien sekä vakavien vammautumisten estämisessä. Törmäyksissä auton kanssa jalankulkijan (ja pyöräilijän) kuolemanriski kasvaa voimakkaasti törmäysnopeuden ylittäessä 30 km/h. Onkin hyvä että ohjelmassa mainitaan taajamanopeuksien valvonta. Helsinki ja muut kaupungit ovat alentaneet nopeusrajoituksia hyvin tuloksin. On tärkeää että tätä hyvää kehitystä on tukemassa riittävä valvonta.

Poliisi suhtautuu pyöräliikenteen onnettomuuksiin ja läheltä piti -tilanteisiin usein vähätellen. Vaikka esimerkiksi liikenteen vaarantamisesta on videoaineistoa, vastauksena on liian usein tutkinnan lopettaminen ennen kuin se on alkanutkaan. Varsinkin moottoriajoneuvojen väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen ja pyöräilijän liian läheltä ohittaminen ovat liian yleisiä, ja johtavat turvattomuuden kokemukseen liikenteessä. Myös vaarallisia pysähtymisiä (suojatien eteen, jalkakäytävälle/pyörätielle) ja "kyllähän tuosta ehtii" -tyyppisiä pujahtamisia risteyksissä pyöräilijän nenän edestä valvotaan liian vähän. Tilanteeseen tarvitaan muutos ja tähän tarvittava valvonnan lisääminen pitää kirjata ohjelmaan.

Autoilijoilla on myös taipumuksena "kouluttaa" pyöräilijöitä, jotka heidän mielestään ajavat "väärässä" paikassa (eli ajoradalla). Kouluttaminen näkyy ajamisena ihan takarenkassa kiinni, ohittamisina liian läheltä tai kiilaamisena. Poliisin tulee puuttua tällaiseen toimintaan erityisen tarkasti sekä valvonnalla että viestinnällisesti. Tahallisesti aiheutetuille vaaratilanteille pitää olla nollatoleranssi.

Suomessa on vallalla virheellinen käsitys että jalkakäytävälle ja pyörätielle on laillista pysähtyä ja pysäköidä kaikissa tilanteissa. Valitettavasti poliisi vahvistaa tätä käsitystä jättämällä nämä pysähtymiset ja pysäköinnit valvomatta, pysähtymällä ja pysäköimällä itse jalkakäytävälle tai pyörätielle sekä ohjeistamalla moottoriajo- neuvojen kuljettajia pysähtymään ja pysäköimään pyörätielle/jalkakäytävälle esimerkiksi liikennevalvonnan yhteydessä, auton hajottua tai kun kuljettajalta on otettu ajo-oikeus pois. Tässä on syytä tehdä ryhtiliike, sillä tämä heikentää turvallisuuden tunnetta ja aiheuttaa vaaratilanteita. Kuljetusyrittäjät käyttävät tätä maan tapaa häikäilemättä hyväkseen kiertääkseen parkkimaksuja ja säästääkseen aikaa.

Luonnoksessa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota liikenteen harmaaseen talouteen, tämä on yksi aihe lisää siihen teemaan. Pyöräliitto esittää että ohjelman toimenpiteissä kiinnitetään tähän huomiota ja että poliisin sisäisiä ohjeistuksia pysähtymisestä ja pysäköinnistä virka-ajoneuvoilla täsmennetään.

Ratti- ja tankojuopumusten valvontaa pitää lisätä. Pyöräliitto suhtautuu myötämielisesti promillerajan asettamiseen pyörällä humalassa ajamiselle, toki tiedostaen että tämä vaatisi lakimuutoksen. Tämän valvomista varten pitäisi luultavasti olla lisäresurssia poliisille.

Pyöräliiton mielestä poliisin tulee muuttaa rangaistuskäytäntöään koskien pyöräilijään ja jalankulkijaan kohdistuvissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa. Tällaisista henkeen ja terveyteen kohdistuvista rikoksista (esim. väistämisvelvollisuuden laiminlyönti) pitäisi seurata aina vähintään sakkoa. Nyt seurauksena on liian usein pelkkä huomautus, jos sitäkään. Tämä antaa väärän signaalin kansalaisille ja lisää turvattomuuden tunnetta liikenteessä.

Viestintä

Pyöräliitto kiittää luonnosta siitä että siinä tiedostetaan viestinnän merkitys osana liikenneturvallisuutta. Viestinnässä pitää noudattaa neljää pääperiaatetta: oikeellisuus, reiluus, syrjimättömyys ja oikeudenmukaisuus.

Poliisin viestintää pitää kehittää siihen suuntaan että ei syylistetä syytöntä osapuolta. Esimerkiksi pyöräilykypärän käyttämättä jättämisen maininta tiedotteessa ei ole relevanttia, jos autoilija on aiheuttanut kolarin. Pitää välttää myös puhumasta auton alle jäämisestä ja sen sijaan puhua yhteentörmäyksestä. Sana-valinnoilla on merkitystä.

Tavoitteet ja mittarit

Pyöräliitto katsoo, että tavoitteisiin pitää lisätä aiemmin mainitsemamme plussavisio. Tätä voi sitten mitata toivottavasti parantuneen tilastoinnin myötä mm. pyöräliikenteen henkilövahinkojen määrällä, kansalaisten liikkumistapoja seuraamalla, sekä turvallisuuden tunteeseen liittyvillä kyselytutkimuksilla.

Lisätietoja:

Vellu Taskila, toiminnanjohtaja
044 238 5384
vellu.taskila@pyoraliitto.fi