

# VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSESTÄ TIELIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI (LUONNOS)

Pidämme erinomaisena sitä, että valtioneuvosto tekee periaatepäätöksen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. 250 ihmishenkeä menetetään edelleen aivan turhaa liikenteessä joka vuosi. Liikenteen turvallisuus on tärkeää myös elämänlaadun näkökulmasta erityisesti lapsilla: mitä turvallisempi liikennenympäristö on, sitä helpompaa vanhempien on antaa lasten liikkua vapaammin. Tieliikenteen turvallisuudessa ensisijainen näkökulma tulisikin olla lapsen näkökulma: miten heidän turvallisuuttaan voidaan edistää kaikkein tehokkaimmin?

Tutkimuksista tiedämme (esim. Lasten liikenneturvallisuus Helsingissä), että kustannustehokkain yksittäinen tapa parantaa lasten liikenneturvallisuutta on taajamanopeuksien laskeminen. Tieliikennelainuudistuksessa olisikin suotavaa laskea taajamien yleisnopeusrajoitus 30 km/h tasolle. Tämä myös auttaisi hallituksen energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa ja selkeyttäisi katujen suunnittelua.

## YKSITYISKOHTAISET KOMMENTIT LUONNOKSEEN

### 2. Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin

Mielestämme olisi hyvä selvittää mahdollisuutta laajentaa kuntien sakotusoikeutta pysäköinninvalvonnan ulkopuolelle erityisesti niihin rikkeisiin, joita voidaan valvoa teknisesti tai kuten punaisia päin ajamiseen. Kuntien pysäköinninvalvojille voisi antaa myös valtuuden kirjoittaa sakkoja tilanteissa, joissa on rikottu esimerkiksi moottoriajoneuvolla ajo kielletty -merkkiä. On maan tapa rikkoa moottoriajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkkiä pysäköintiä varten, sillä kaikki tietävät ettei poliisi tule asiasta sakottamaan ja kuntien pysäköinninvalvonta ei ajovirheestä voi sakottaa.

### 3. Turvallisempia ajoneuvoja teille

Ehdotamme seuraavia lisäyksiä:

- Hallitus valmistelee raskaiden ajoneuvojen teknisiä apuvälineitä koskevan säännösten, jonka tavoitteena on vähentää kuorma-autojen ja pyöräilijöiden sekä kävelijöiden välisiä onnettomuuksia.  
Taajamissa sattuneista pyöräilijöiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksien toisena osapuolena 23 %:ssa kuorma-auto, vaikka niiden liikennemäärät taajamissa ovat kohtalaisen vähäiset ([OTI Taajamaraportti, 2016](#)). Merkittävin syy kuorma-autojen suureen osuuteen on kuolleista kulmista johtuvat havaintovirheet. Markkinoilla on runsaasti kameroita, tunnistimia ja peilejä, joiden käyttöönotolla säästettäisiin lukuisia ihmishenkiä vuosittain.  
On epätodennäköistä, että kuljetusala ottaa näitä apuvälineitä käyttöön vapaaehtoisesti - erityisesti pienemmät yritykset eivät mieti onnettomuuksien vaikutuksia yrityksen imagolle, henkilökunnalle ja yhteiskunnalle. Sen vuoksi asiasta tulisi määritellä asetuksessa. Välineistö on myös suhteellisen halpaa verrattuna kuorma-autojen arvoon.
- Hallitus ryhtyy toimenpiteisiin moottoriajoneuvoliikenteen määrän vähentämiseksi taajamissa.  
Liikennemäärät ovat merkittävä riskitekijä. Mitä vähemmän meillä on moottoriajoneuvoliikennettä, sitä vähemmän meillä on vakavia onnettomuuksia. Ilmasto- ja energistrategiassa tavoite on jo sisäänkirjattuna, joten sen voisi ottaa myös tähän mukaan.
- Hallitus ryhtyy toimenpiteisiin moottoriajoneuvojen turvallisuuden parantamiseksi jalankulkijoille ja pyöräilijöille.



Tähän on jo paljon erilaisia turvallisuusratkaisua törmäystunnistimista autojen rakenteen kehittämiseen ja ulkoisiin turvatyynyihin. Erilaisilla kannustimilla jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvallisten autojen osuutta autokannasta voidaan lisätä.

#### 5. Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet

Toivomme tähän kohtaan seuraavaa lisäystä:

- Hallitus valmistelee 10-12-vuotiaille suunnatun pyöräilykortin toteutusta yhdessä kolmannen sektorin toimijoiden kanssa. Mallia korttiin otetaan Hollannista, jossa se on osa koulujen opetusohjelmaa. Kortti tulisi meilläkin osaksi peruskoulua ja lisäksi näin kansalaisten valmiuksia toimia liikenteessä turvallisesti. Alakoulun loppuvaihe on tärkeä, sillä silloin lapset joutuvat lain mukaan siirtymään jalkakäytävältä ajoradalle. Myös pyöräilymäärät ovat suomalaisilla korkeimmillaan 11-vuotiaana.

#### 7. Väylien on oltava turvallisessa kunnossa

Merkittävä turvallisuusongelma väyläverkolla on pyöräteiden laatu. Niistä iso osa on tehty huonosti ja niiden korjausvelka on todella suuri. Myöskään suunnitteluohjeet ja asetukset eivät ole ajantasalla. Ehdotamme seuraavia lisäyksiä luonnokseen:

- Hallitus ryhtyy toimenpiteisiin pyöräilyn ja kävelyn erillisrahoituksen järjestämiseen kunnille ja ELYille laatutason ja turvallisuuden parantamiseen. Tällä olisi useita vaikutuksia: pyöräliikenteen määrä lisääntyisi ja autoliikenteen vähenisi (merkittävät turvallisuus- ja ilmastohyödyt), erityisesti risteyksistä voitaisiin tehdä paljon nykyistä turvallisempia ja liikennejärjestelyistä selkeämpiä, jolloin aggressiot liikenteessä vähenisivät.
- Hallitus valmistelee kansallisen ohjeen pyöräteiden ja jalkakäytävien työmaiden kiertoteiden toteutuksesta. Saman valmistelutyön yhteydessä voitaisiin käydä läpi säännöstö, joka estää turvallisten kiertoteiden järjestämisen. Tällä hetkellä tilanne työmaiden kierroissa on erittäin villi ja aiheuttaa paljon vaaratilanteita. Yhteinen ohjeistus ja säännöstö selkeyttäisi tilannetta.
- Hallituksen käynnistää kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohjeen päivityksen uuden tieliikennelain hyväksynnän jälkeen. Suunnitteluohje on päivitetään vastamaan parhaita eurooppalaisia käytäntöjä.
- Liikennejärjestelyitä koskevat asetukset laitetaan kuntoon. Esimerkiksi liikennevaloja koskeva asetus lähestulkoon pakottaa rakentamaan ns. vapaasta oikeasta vaarallisen (esimerkiksi tämä onnettomuus: <http://www.kaupunkifillari.fi/blog/2016/10/28/vapaan-autoilun-illuusion-hinta/>). Toisena esimerkkinä, liikennemerkki ei saa olla keskellä ajorataa tai edes kovin lähellä sitä. Pyöräteiden osalta sama sääntö puuttuu.

## LISÄTIEDOT

Pyöräliitto ry

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

[matti.koistinen@pyoraliitto.fi](mailto:matti.koistinen@pyoraliitto.fi)

