

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntö luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi, LVM/2366/01/2017

LIKENNETURVAN LAUSUNTO

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta. On erinomaista, että kävelyä ja pyöräilyä edistävä ohjelma tehdään ja mahdollisesti aiheesta annettaisiin linjaukset myös valtioneuvoston periaatepäätöksenä.

Vain turvallinen liikenne on terveellistä ja taloudellista

Lausunnossaan Liikenneturva painottaa turvallisuutta ja korostaa, että parhaimmat hyödyt saadaan, kun kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus kasvaa. Onkin tärkeää, että ohjelmaluonnoksessa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi käsitellään myös näiden liikkumismuotojen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä.

Liikenneturva pitää ongelmallisena sitä, että ohjelmaluonnoksessa turvallisuustavoitteeksi (luku 5.) asetetaan se, *ettei kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus saa heiketä nykytasosta*. Liikenneturva muistuttaa, että Suomessa on sitouduttu valtioneuvoston periaatepäätöksellä (2016) turvallisuusvisioon ja myös eurooppalaisella linjauksella tavoitteeseen jatkuvasti vähentää liikennekuolemia ja vakavia vammautumisia. Suhteellinen turvallisuuden paraneminen ei siis riitä, vaan turvallisuuden tulee parantua absoluuttisesti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei saa olla ristiriidassa turvallisuustavoitteen kanssa ja kaikissa toimenpiteissä on otettava huomioon turvallisuusnäkökohdat.

Yhteisellä tavoitteellamme vähentää liikennekuolemia ja vakavia vammautumisia on myös kansantaloudellisia hyötynäkökuomia: tieliikenteen onnettomuuksista aiheutuu isot kustannukset ja valtavasti inhimillistä kärsimystä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ja Liikenneviraston tilaaman tutkimuksen (2016) mukaan yhden liikennekuoleman kustannukset ovat noin 2,77 miljoonaa euroa ja vakavan vammautumisen on 790 000 euroa. Kaikkein vakavimpien onnettomuuksien lisäksi erittäin suuresta määrästä kävelyn ja pyöräilyn vahinkoja aiheutuu huomattavat taloudelliset kustannukset yksilöille, perheille, työpaikoille ja julkiselle sektorille. Ainoastaan turvallinen liikenne on terveellistä ja taloudellista.

Liikenneturva pitää hyvänä, että parhaista käytänteistä haetaan oppia maailmalta, mutta niiden soveltamisessa tulee ottaa huomioon Suomen erityisolosuhteet. Ohjelmaluonnoksessa on paikoin mainittu pyöräilyyn liittyviä esimerkkejä Hollannista. Jo pelkillä hyvillä pyöräilyinfrastruktuuriratkaisuilla on Hollannissa päästy pitkälle, mutta pyöräilijöiden liikennekuolemat eivät kuitenkaan ole enää vähentyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana. Paras tulos saadaan yhdistämällä erilaisia turvallisuustoimenpiteitä laadukkaan ympäristön rakentamiseen: eli absoluuttinen turvallisuus voi parantua, vaikka liikennemäärät kasvavat, kun toteutetaan monipuolisesti liikenneturvallisuustoimenpiteitä eri kulkumuodot huomioon ottaen. Hollannista on kokemusta myös siitä, että pyöräilijät ovat osallisina erittäin suuressa osassa jalankulkijoille sattuneita onnettomuuksia. Pyöräilyä on siis painotettu liikaa suhteessa jalankulkuun.

Liikenneturva huomauttaa, että luonnoksessa on syytä olla tarkka turvallisuustilastojen kanssa. Selkeyden vuoksi on olennaista tehdä selväksi, onko kyseessä absoluuttinen turvallisuuden parantuminen vai suhteellinen. Esimerkiksi luvussa kaksi käytetään sekä absoluuttisen että suhteellisen turvallisuuden kuvaajia, ja tältä osin muun muassa selite kuvassa 6 vaatii täsmennystä, että kyseessä on suhteellinen turvallisuus.

Kävellen kulkevat kaikki

Luonnoksessa edistämishjelmaksi on paljon hyviä toimenpide-ehdotuksia. Liikenneturva kuitenkin painottaa, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa kävelyn merkitystä olisi perusteltua nostaa luonnoksessa ehdotettua näkyvämpään asemaan. On huomioitava, että kävely on kulkutavoista tasa-arvoisin, eikä katso ikää, kuntoa tai säätä niinkään paljon kuin pyöräily. Kävellen liikkuvat kaikki - myös

pienet lapset ja iäkkäät sekä liikuntarajoitteiset ja näkövammaiset. Kävely yhdistää myös eri liikkumismuodot matkaketjussa toisiinsa. Turvallisessa liikenteessä uskaltavat heikoimmatkin liikkujat kulkea itsenäisesti ja silloin myös liikkumisen edistäminen on helpompaa. Näin onkin ensisijaisen tärkeää, että suunnittelutyössä otetaan kävelijät huomioon ja laaditaan toimenpiteitä, joilla kävelyn sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Kuten ohjelmaluonnoksessa todetaan (s. 8) kävelyn lisäämisen terveyshyödyt ovat jopa kolme kertaa suuremmat kuin pyöräilyn.

Yhtenä selkeänä toimenpide-ehdotuksena Liikenneturva esittääkin talvijalankulun turvallisuuden parantamista. Joka neljäs suomalainen kaatuu liukastumalla talvisin (Liikenneturva 2017), eikä liukastumiset ole vain vanhusten kansantauti, vaan koskettaa kaikkia ikään katsomatta. Iäkkäämmät tai muutoin vaikeasti liikkuvat voivat kuitenkin herkemmin rajoittaa omaa liikkumistaan talvella ulkona, jos pelkäävät liukastumisesta johtuvaa kaatumista. Liukastumistapaturmien ehkäisyyn tarvittava keinovalikoima on laaja, ja yksi osa sitä on viestintä. Liikenneturva on mukana jo vuosia jatkuneessa talvijalankulun Pysy pystyssä - yhteiskampanjassa, jossa on mukana yli 20 organisaatiota yrityksistä järjestöihin ja julkisyhteisöihin. Kampanjoinnissa parannetaan talvijalankulun turvallisuutta herättämällä keskustelua liukastumisista ja kiinnittämällä huomiota siihen, miten talviliukkaisuun voi varautua.

Yhteistyö rakentaa toimivia konsepteja

Ohjelmaluonnoksessa korostetaan ansiokkaasti yhteistyön merkitystä eri sektoreiden välillä (4.3). Suomessa on perinteisesti ollut vahva kansalaisjärjestökenttä ja Liikenneturva pitää hyvänä, että sen osaamista hyödynnetään myös turvallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Toimenpiteiden suunnittelussa on tärkeää, että kansalaisella on eri vaiheissa arkeaan mahdollisimman matala kynnys valita kulkutavaksi kävely tai pyöräily. Ohjelmaluonnoksessa ja sen taulukoissa valtava määrä nykyistä työtä ja toimijoita jää piiloon.

Liikenneturvalla on turvalliseen liikkumiseen liittyen paljon hyviä esimerkkejä ja toimintamalleja ihmisen tavoittamiseksi eri elämänvaiheissa. Liikenneturva edistää turvallista kävelyä ja pyöräilyä huomattavasti laajemmassa mittakaavassa kuin ohjelmaluonnoksessa on nyt kuvattu. Liikenneturva on lakisääteinen toimija, joka tuottaa laajimmin Suomessa tutkittuun tietoon perustuvia kampanjoita ja valistusta tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneturva on valtakunnallinen organisaatio, jolla on 57 eri jäsenjärjestöä, 12 eri alueellista toimipistettä ympäri Suomen ja noin sadan liikenneturvallisuustyöhön sitoutuneen vapaaehtoisen kouluttajan aktiivinen verkosto. Liikenneturvan tapahtumakalenteriin kirjattiin vuoden 2017 aikana noin 700 ympäri Suomea järjestettyä tapahtumaa, jossa teemana oli turvallinen pyöräily ja noin 600 tapahtumaa, jossa teemana oli kävelyn turvallisuus. Näiden paikallisten tapahtumien lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus on integroituna moneen kohderyhmään ja toimintaan.

Liikenneturvan tekemä liikenneturvallisuustyö on viestintää, liikennekasvatusta, koulutusta ja vapaaehtoiseen liikenneturvallisuustyöhön kannustamista. Silloinkin, kun Liikenneturvan kampanjatoimenpiteen kohderyhmänä ovat autoilijat ja muut moottoriajoneuvojen kuljettajat, usein suurin turvallisuusvaikutus kohdistuu nimenomaan kävelijöihin ja pyöräilijöihin. Esimerkiksi autoilijoille suunnattu suojatiekampanja ja muut ajonopeusviestit parantavat sekä koettua että todellista turvallisuutta eritoten kävellessä liikkuvilla.

Liikennekasvatuksesta työmatkaliikenteeseen – Liikenneturvan toimenpiteet tukevat vapaaehtoista liikenneturvallisuustyötä

Liikenneturvan toiminnassa keskeinen osa on kouluissa ja oppilaitoksissa tehtävällä liikennekasvatuksella. Liikenneturvan kehittämällä toimintamalleilla on merkittävä rooli liikennekasvatuksessa eri luokka-asteilla ja eri oppiaineissa. Monet näistä sopivat mainiosti ohjelmaluonnoksessa kirjatun tavoitteen 5 alle ja Liikenneturva toivoisi panostuksensa huomiointia tässä kohdassa.

- Kävelevän ja pyöräilevän koulubussin edistämistyö viime vuosituhannen puolelta.
- Digitaalinen pyöräilykasvatuksen oppimisympäristö Filla&Rilla opettaa turvallista pyöräilyä alakoululaisille ja on ilmaiseksi käytettävissä kaikilla Suomen kouluilla.
- Koulujen liikenneturvallisuusviikkoa Liikenneturva on koordinoitunut vuodesta 2004.

- Täydennyskoulutusta opettajille liikennekasvatuksen malleihin ja materiaaleihin, jotta turvallisen kävelyn ja pyöräilyn ottaminen osaksi eri aineiden oppitunteja olisi mahdollisimman sujuvaa.
- Varhaiskasvatuksen henkilökunnan kouluttamista liikennekasvatukseen kunnittain. Liikenneturva on myös kehittänyt liikennekasvatuksen toimintamalleja varhaiskasvatukseen.
- Liikenneturva tarjoaa ”Turvallisesti harrastuksiin” -mallissa vinkkejä ja toimintamalleja nuorisotoimen ohjaajille ja harrastustoimintaan.
- Jalan ja pyörällä -opas kertoo keskeisimmät kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät liikennesäännöt painettuna, animaationa ja e-kirjana.

Liikenneturvalla on turvallisen kävelyn ja pyöräilyn toimintamalleja myös työyhteisöille. Vuonna 2014 käynnistyneessä työmatkaliikennehankkeessa on mukana jo kymmeniä työpaikkoja ja kymmeniä tuhansia työntekijöitä. Valtakunnallisessa hankkeessa on mukana niin kuntia, sairaanhoitopiirejä kuin yrityksiäkin, joista esimerkkinä Valio ja Atria.

Hankkeessa Liikenneturva kouluttaa, neuvoo ja tukee työpaikkoja työliikenteen turvallisuutta edistävässä toimenpiteissä ja tarjoaa työmatkaliikenteen turvallisuuden parantamiseksi monipuolisia työkaluja ja aineistoja - aina organisaation omista tarpeista lähtien. Työmatkatapaturmissa korostuvat kaatumiset ja liukastumiset kävellessä ja pyöräillessä, ja niillä on suuri merkitys työstä poissaoloihin. Liikenneturvan viesteissä työpaikoille kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta käsitellään tuomalla esille oikeina aikoina näkymisen, ennakoinnin, suojarusteiden käytön ja esimerkiksi talvipyöräilyn turvallisuuden sisältöjä.

Liikenneturvan kehittämä konsepti Avaimet arkipyöräilyyn puhuttelee juuri sitä ihmisryhmää, joilla edellisestä pyöräilykerrasta on kulunut jo tovi. Matalan kynnyksen soveltuu myös iäkkäille helpottamaan satulaan uudelleen nousua ja saamaan varmuutta liikkumismuotoja koskeviin sääntöihin.

Pyöräilykypärän käyttö ja näkyminen tärkeitä teemoja turvallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Luonnos kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi tuo esille pyöräilykypärän keinona vähentää pyöräilijöiden liikennekuolemia. Liikenneturva ehdottaa, että kypärän käytön edistäminen tulisi olla nimettyä myös toimenpide-ehdotuksiin. Luuloa siitä, että kypärän käyttö vähentäisi pyöräilyä, toistellaan usein, mutta se ei pidä paikkansa. Helsingin kaupunki on hyvä esimerkki siitä, kuinka kypärän käyttöaste ja pyöräilyn määrä kasvavat samanaikaisesti. Ohjelmaluonnoksessa mainitaan useita lähteitä, muttei yhtään pyöräilykypärää käsiteltäessä, vaikka suojaavustehon tutkittu pohja mainitaankin. Liikenneturva ehdottaa tässä kohdassa viittausta tutkimukseen Olivier & Creighton (2016)¹, joka on tällä hetkellä laajin maailmassa tehty meta-analyysi pyöräilykypärän suojavaikutuksesta.

Ohjelmaluonnoksen tavoitteessa 6 käsitellään kävelyn ja pyöräilyn palveluita. Liikenneturva toivoo, että kaupunkipyöräjäjärjestelmien yhteydessä kehitettäisiin myös kypärän käytön lisäämisen mahdollisuuksia.

Turvallista kävelyä ja pyöräilyä edistettäessä on hyvä huomioida Suomen pimeä talvi.

Edistämistoimenpiteissä soisikin näkyvän myös painotukset näkymiseen. Esimerkiksi Liikenneturvan vuonna 2013 lanseeraama heijastinpäivä lokakuun ensimmäisenä on jo vakiintunut käsitteeksi ja käynnistää heijastinkauden. Kävelijän heijastin on myös suomalainen keksintö, joten heijastimen brändäys vientituotteenakin voisi olla kiinnostava kehityskohde. Myös tuotekehittely on tehnyt suuria harppauksia, ja siihen voisi kohdentaa enemmän huomiota. Liikenneturva viestii joka syksy myös pyöräilijän näkymisestä ja näkemisestä.

Viime vuonna Tanskassa julkaistiin tutkimus (Lahrmann et al, 2017²), johon osallistui 6793 pyöräilijää. Heijastintakkia käyttävillä pyöräilijöillä oli 55 prosenttia vähemmän onnettomuuksia, joissa oli mukana pyöräilijä ja moottoriajoneuvo, kuin takkia käyttämättömillä. Eli Tanskassa, jossa on jo erinomainen pyöräily-infrastruktuuri ja paljon pyöräilijöitä, saatiin hyvin halvalla ja heti käyttöön otettavalla keinolla valtava turvallisuushyöty.

¹ Olivier, J. & Creighton, P. (2016) *Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis*. *International Journal of Epidemiology*, 1–15, doi: 10.1093/ije/dyw153.

² Lahrmann, H., Kidholm Osmann Madsen, T., Vingaard Olesen, A., Overgaard Madsen, J.C. & Hels, T. (2017) *The effect of a yellow bicycle jacket on cyclist accidents*. *Safety Science* In press.

Liikenneturva muistuttaakin, että heijastin ja pyöräilykypärä ovat halpoja, helposti ja heti käyttöönotettavia turvallisuustoimenpiteitä, joiden hyöty-kustannussuhde on erinomainen.

Seurantamittareiksi myös koettu turvallisuus

Liikenneturva pitää luvussa 6.11 ehdotettuja seurantamittareita kannatettavina, mutta ehdottaa, että seurantavalikoimaa täydennettäisiin. Liikenneturva pitää tärkeänä, että myös turvallisuudessa tapahtuneita muutoksia seurataan muutoinkin kuin poliisin tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksiin tilastoja katsomalla. Ohjelmaluonnoksessakin on todettu, että kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksista moni jää tämän seurannan ulkopuolelle. Seurantajärjestelmiä tulisikin edelleen kehittää.

Turvallisuudessa on tärkeää myös koettu turvallisuus. Liikenneturva luotaa jatkuvasti suomalaisten käsityksiä liikkumisen turvallisuudesta muun muassa vuosittain toistettavalla liikenteen ilmapiiri -selvityksellä. Liikenneturva seuraa vuosittain valtakunnallisesti kypärän, heijastimen ja pyörän valojen käyttöä, joista saadaan erinomaista tietoa turvavälineiden käytön tilanteesta. Myös Liikenneturvan erilliset kyselytutkimukset täydentävät kokonaiskuvaa asenteista ja koetun turvallisuuden muutoksista. Säännöllisesti selvitämme myös sääntöjen tuntemusta ja liukastumisia. Turvalliseksi koettu liikenne lisää liikkumista.

Liikenneturvan rooli seurantatietojen tuottajana ei näy toimenpiteissä lainkaan, vaikka Liikenneturvalla on vuosikymmenten kokemus tietojen keruusta.

Turvallista kävelyä ja pyöräilyä edistettävä tasa-arvoisesti

Liikenneturva toimii valtakunnallisesti, alueellisesti ja paikallisesti. Hajautetun organisaatorakenteen avulla pystymme osallistumaan poikkihallinnolliseen yhteistyöhön myös kuntatasolla. Noin 95 % suomalaisista asuu kunnassa, jossa Liikenneturvalla on aktiviteetteja. Liikenneturva toimii kunnallisissa ja alueellisissa liikenneturvallisuusryhmissä, jotka laativat poikkihallinnolliset suunnitelmat ja edistävät turvallista tieliikennettä hyvällä yhteistyöllä. Sosiaali- ja terveyssektori, koulutoimi ja liikennesuunnittelu, valvojat ja Liikenneturvan valistajat ovat kiinteä verkosto kuntatyössä.

Taajama-alueilla on lisätty pyöräteiden määrää. Liikenneturva muistuttaa, että turvallista kävelyä ja pyöräilyä on tarpeen edistää tasa-arvoisesti eri puolilla maata, myös tieverkolla, jolla ei ole erikseen kävely- ja pyöräilyväyliä. Toimenpide-ehdotuksissa on syytä ottaa huomioon myös maantiepyöräilyn ja tienvarsikävelyn turvallisuuden parantaminen. Tämä tukee myös pyöräilymatkailun edistämistä, mikä toimenpide-ehdotuksessakin on mainittu.

Sähköpyörien käytön lisäämisessä on etunsa, mutta niiden käyttöön liittyvät turvallisuusominaisuudet on huomioitava. Ensimmäiset tutkimustulokset sähköpyöräistä kertovat, että niiden keskimääräinen nopeus on korkeampi, onnettomuudet todennäköisempiä ja vammat tapaturmissa vakavampia kuin tavallisella polkupyörällä (Fishman & Cherry 2015, Helbo & Jensen 2015)³. Kasvavat nopeudet ja suurempi massa vaarantavat törmäyksissä erityisesti hitaampien ja suojattomien liikkujien turvallisuutta. Näkyvyys ja suojarusteiden merkitys korostuu sähköpyöräilyssä täten entisestään.

Safety in numbers ei riitä tavoitteeksi

Safety in numbers -ilmiö tarkoittaa suhteellisen turvallisuuden lisääntymistä (onnettomuuksia/suorite). Valtakunnallinen turvallisuustavoitteemme edellyttää kuitenkin enemmän, ja tähän työhön tarvitaan monenlaisia toimia. Vain turvallinen liikenne on terveellistä ja taloudellista.

LIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN

Anna-Liisa Tarvainen

Toimitusjohtaja

³ Fishman, E. & Cherry, C. (2015) *E-bikes in the Mainstream: Reviewing a Decade of Research*. *Transport Reviews* 36(1).
Helbo, J. & Jensen, S.U. (2015) *Viden om elcykler – lovgivning, brugere, adfærd, sikkerhed*.