Asiantuntijalausunto

Lausunto Suomen kantaan

Valtioneuvoston selvityksessä mainitaan, että nykyisen kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön suunnittelun voidaan suurelta osin katsoa vastaavan kestävää kaupunkiliikennesuunnitelmaa (SUMP).

Pyöräliiton mielestä näin ei käytännössä kuitenkaan ihan ole. Usein ongelmana erilaisissa kestävän liikenteen suunnitelmissa (SUMP, jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisohjelmat jne.) on, etteivät ne Suomessa toteudu. Kaikenlaisia suunnitelmia kyllä hyväksytään, mutta kun pitää päättää mihin rahat laitetaan, niin voittajan on usein eritasoliittymä tai pysäköintihalli. Edes valtion investointituet eivät ole ongelmaa täysin ratkaisseet, vaan mm. Lahti ja Hämeenlinna ovat torpanneet jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävät toimenpiteet vaikka olisivat saanut niille valtion rahoitusta.

Meidän yhdyskuntasuunnittelun perusteet ovat toki olleet periaatteessa kestävät nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain hyväksymisestä lähtien vuodesta 1999. Siitä huolimatta suomalaisten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne on jatkanut hajautumistaan ja autoliikenteen osuus liikenteestä on jatkuvasti kasvanut aktiivisten kulkumuotojen ja joukkoliikenteen kustannuksella.

Valtioneuvoston näkemyksessä linkitetään mikroliikkuminen aktiivisen liikkumisen osaksi. Tämä on hieman harhaanjohtavaa, sillä mikroliikkuminen ei välttämättä ole aktiivista liikkumista. Keveät sähköajoneuvot ovat vähentäneet liikuntaa, sillä ne ovat korvanneet paljon aiemmin jalan tehtäviä matkoja.

Joukkoliikenteen tulee komission mukaan olla kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) keskiössä. Pyöräliitto näkee, että kestävän kaupunkiliikenteen keskiöön pitää ennemmin nostaa jalankulku ja pyöräliikenne. Tämä siksi, että jokaiseen joukkoliikennematkaan kuuluu jalan, pyörällä tai jollakin mikroliikkumisen muodolla tehtävä osuus. Toisekseen jalankulku ja pyöräliikenne ovat kansantalouden näkökulmasta ylivoimaisesti parhaat liikennemuodot niiden aiheuttamien valtavien terveyshyötyjen vuoksi. Siksi lähtökohtana tulee olla, että ensisijaisesti kaupungeissa liikutaan jalan ja pyörällä, sen jälkeen joukkoliikenteen ja eri liikennepalveluiden avulla ja viimesijaisesti yksityisautolla.

Turvallisuus

Tiedonannossa mainitaan, että “Kasvava määrä käveleviä ja pyöräileviä ihmisiä, yhdessä sähköskoottereiden ja muiden mikroliikkuvuuden välineiden kanssa on huomioitava tieliikenteen turvallisuudessa”. Toki näin, mutta lähtökohtaisesti pitäisi muistaa, että yli 90 % jalankulun ja pyöräliikenteen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu moottoriajoneuvojen kanssa. Pyöräilijöille ja sähköskoottereiden kuljettajille toki tapahtuu jonkin verran kuolemaan johtavia yksittäisonnettomuuksia.

Lähtökohtaisesti jalankulun, pyöräliikenteen ja mikroliikkumisen lisääminen siis parantaa liikenneturvallisuutta jos autoliikenteen suorite vastaavasti laskee.

Taulukko 2 Taajamissa vuosina 2015–2019 tapahtuneissa jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa mukana olleiden moottoriajoneuvojen lajit.

Mukana olleiden moottoriajoneuvojen laji	Jalankulku-onnettomuudet*		Pyöräily-onnettomuudet**		Yhteensä	
	LKM	%	LKM	%	LKM	%
Henkilöauto (+pv)	39	59	28	68	67	63
Pakettiauto (+pv)	7	11	1	2	8	7
Kuorma-auto (+pv)	11	17	3	7	14	13
Linja-auto	3	5	4	10	7	7
Moottoripyörä	.	.	1	2	1	1
Mopo	1	2	.	.	1	1
Muu ajoneuvo	5	8	4	10	9	8
Yhteensä	**66**	**100**	**41**	**100**	**107**	**100**

** Yhdessä jalankulkuonnettomuudessa toisena osapuolena oli polkupyöräilijä.*
*** Pyöräilyonnettomuuksista kaksi oli polkupyöräilijöiden välisiä yhteenajoja. Pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksia oli kahdeksan.*

Lähde: OTIn taaamaraportti, Taajamissa tapahtuneet liikenneonnettomuudet 2015–2019

Toimenpiteiden rahoitus

Olemme huolissamme, siitä suuntautuuko EU:n rahoitus oikein, jotta kestävän kaupunkiliikenteen rooli kasvaa. EU-rahoituksella on tapana olla kehittämisrahoitusta uusiin innovaatioihin. Suomessa kaivattaisiin kuitenkin rahoitusta ennen kaikkea huippulaadukkaisiin jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin sekä niiden kunnossapitoon. Laadukkaassa pyörätiessä on aika vähän mahdollisuuksia digitalisaatiolle ja siksi se ei välttämättä ole rahoitettavien listalla, vaikka juuri laadukas infra on avain jos haluamme lisätä jalankulkua ja pyöräliikennettä.

Lisätiedot

Matti Koistinen
P. 044-2795588
matti.koistinen@pyoraliitto.fi