Asiantuntijalausunto

VNS 15/2022 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030 Hyvinvointia ja turvallisuutta muuttuvassa ilmastossa

Pyörätiet kärsivät jo nyt tulvista pahasti

Pidämme hyvänä, että liikenne- ja viestintäinfrastruktuuria on mietitty selonteossa laajasti. Hieman erikoisesti yksityistiet nostetaan omana erityisenä kohteena esiin ja selonteosta voisi saada kuvan, että niissä on eniten ongelmia tai eniten kehitettävää. On hyvä, että yksityisteitä kehitetään ja niiden tilannetta selvitetään kunnolla, mutta vastaavanlainen selvitys tulisi tehdä pyöräteistä ja jalkakäytävistä.
Jo nyt meillä on Suomessa useita pyöräteitä, jotka jäävät säännöllisesti tulvien alle vaikka niiden rinnalla kulkevat ajoradat eivät. Hyvä esimerkki on Vihdintiellä Vantaan Askistossa. Pyörätien katkeaminen johtaa pyöräliikenteen ja jalankulun siirtymiseen ajoradalle, joka ei ole turvallista tai houkuttelevaa.
Pyörätiet kulkevat myös usein alikulkujen kautta, joissa on monesti erittäin puutteellinen viemäröinti ja rankkasateet katkaisevat pyöräliikenteen täysin. Monin paikoin tähän riittää ihan tavallisen talven sulamisvedet, jotka keväällä jäätyvät väylän pintaan.
Näkisimme perusteluna, että valtio selvittäisi ainakin oman pyöräliikenteen verkkonsa ongelmapaikat ja kohdistaa tulviin ja sulamiseen varautumiseen rahoitusta.

Muutos suunnittelukäytänteisiin

Taustaongelma pyöräteiden kohdalla on, että takavuosina on haluttu monessa kohteessa säästää. Pohjarakenteet on tehty halvalla ja nyt niiden korjaaminen on kallista. Olisikin hyvä, että Väyläviraston suunnitteluohjeet käytäisiin näiltä osin läpi ja niitä tarvittaessa päivitettäisiin niin, ettei jatkossa enää rakenneta niin huonosti. Tämä koskee kaikkia väylätyyppejä, mutta erityisesti pyöräteitä.

Haavoittuvimpien liikennemuotojen priorisointi ongelmatilanteissa

Valtion tulisi myös selkeyttää linjausta toiminnasta liikenneinfrastruktuurin ongelmatilanteissa. Usein kun pyörätie tulvii, se suljetaan ja pyöräily sekä jalankulku estetään, mutta ajoradan liikenne saa jatkua normaalisti.
Tämä käytäntö johtaa mm. siihen että pyörällä ja kävellen liikutaan vähemmän ja vaikkapa lasten aktiiviset koulumatkat jäävät tekemättä. Jalan liikkuvalle pienikin kierto voi johtaa matkan tekemättä jättämiseen tai siirtymiseen auton rattiin.

Käytäntöjä tulisikin muuttaa niin, että hälytysajon, jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden turvallisuus ja toimivuus varmistetaan ensisijaisesti poikkeusoloissa. Näin voidaan tehdä esimerkiksi varaamalla poikkeustilanteissa ajoradalta toinen kaista jalankululle ja pyöräliikenteelle.
Valtion on selkeytettävä priorisointiaan liikennemuotojen toimivuuden varmistamisessa poikkeustilanteissa. Ehdotamme käytettäväksi priorisointijärjesteykseksi:

1. Hälytysajoneuvot
2. Jalankulku
3. Pyöräliikenne
4. Joukkoliikenne
5. Tavaraliikenne
6. Yksityisautoilu

Varautuminen talvikunnossapidon tarpeen kasvuun pyöräteillä ja jalkakäytävillä

Selonteossa ohitetaan muutokset liikenneinfrastuktuurin talvikunnossapitoon turhan ylimalkaisesti: “Toisaalta auraustarve voi vähetä talvien lämmetessä, mutta tieliikenteen korjaus- ja suolauskustannukset voivat kasvaa merkittävästi.” (s. 29).
Pidämme tätä suurena ongelmana. Kunnossapidon asiantuntijoiden mukaan jalankulun ja pyöräliikenteen talvikunnossapidon kustannukset tulevat Suomessa kasvamaan. Talvihoidon toimenpidekertojen määrä kasvaa kun sääolosuhteet ovat talvikaudella yhä vaihtelevammat. Myös talvien väliset erot tulevat kasvamaan entisestää ja tämä asettaa suuria haasteita talvikunnossapidon resurssoinnille ja kunnossapitoon varautumiseen.
Pyörätiet pysyvät varsin hyvässä kunnossa kun on pitkiä pakkasjaksoja. Myös kevyt pakkaslumi on varsin helppoa aurata. Tilanne on jo isossa osassa maata muuttunut. Esimerkiksi Oulussa keskilämpötilat ovat talvikuukausina nousseet jo 3-5 astetta 1950-luvulta.
Selonteossa tulisikin pohtia miten rahoitamme kunnossapidon kasvavat kustannukset pyöräteillä ja jalkakäytävillä? Ja siinä tulisi korostaa, että kunnossapidon laatutason nostaminen on välttämätöntä tai kustannukset kasvavat vielä enemmän lisääntyneiden kaatumisonnettomuuksien johdosta.
Toimenpiteinä selontekoon ehdotamme:

1. nk. Kunnossapitolain päivitys seuraavalla hallituskaudella ja vastuutahoksi tässä Ympäristöministeriö.
2. Lumitilaopas valmistuu vuonna 2024. Tämän tuottavat Viherympäristöliitto, Rakennusteollisuus ry ja joukko kuntia.

Helle, kuivuus ja pyöräliikenne

Kuumuus on monessa maassa merkittävä tekijä, joka rajoittaa ihmisten pyöräilyä. Suomessa tulisikin valmistautua kuumenevaan ilmastoon katuvihreän avulla, joka luo varjoja pyöräteiden päälle. Pyöräteiden lähistölle tulisi istuttaa yhä enemmän puita, jotka myös haihduttavat tehokkaasti lisääntynyttä sadantaa pois liikenneinfrastruktuurin yhteydestä ja toimivat näin osana hulevesijärjestelmää.
Lehtipuut toimivat tässä hyvin Suomessa, sillä säiden ollessa viileät ne eivät turhaa varjosta pyöräteitä, mutta kesällä antavat varjoa kulkijoille.

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