

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta. TIER Mobility kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta seuraavaa:

TIER tukee strategiassa ja toimenpideohjelmassa esitettyjä toimenpiteitä mikroliikkumisen turvallisuuden parantamiseksi. Oleellisia teemoja ovat turvallinen liikennejärjestelmä ja -infrastruktuuri, liikennekasvatus ja -valistus, turvallisuuskulttuurin ja asenteen muutos sekä eri toimijoiden välinen yhteistyö.

Uusien liikkumistapojen ja vihreää siirtymää edistävien kulkuneuvojen ollessa kyseessä on lisäksi keskeistä huomioida, miten vihreä kaupunkiliikkuminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen voidaan yhteensovittaa. Turvallinen ja esteetön liikenne edistää vähähiilisten liikkumismuotojen omaksumista ja helpottaa autoilusta luopumista erityisesti kaupunkikeskustoissa. Kansainvälinen liikennefoorumi on arvioinut, että kestävä liikennejärjestelmä edellyttää, että vuoteen 2050 mennessä jaetun liikkumisen, kevyen liikenteen ja mikroliikkumisen tulee vastata suunnilleen 60 %:a kaupunkiliikkumisesta. Murros on jo käynnissä, ja se tulee huomioida niin kaupunkisuunnittelussa kuin liikenneturvallisuuden kehittämisessä.

TIER pitää liikenneturvallisuusstrategian lähestymistapaa ja ehdotettuja toimenpiteitä hyvinä, tarkoituksenmukaisina, tasapainoisina ja liikenneturvallisuuden edistämiseen tervetulleena. Pien- ja mikroliikkumisen eri muodot jäävät luonnoksessa kuitenkin toistaiseksi vielä jossain määrin taka-alalle. Toivomme, että liikenteen murros ja uudet liikkumisen tavat huomioidaan strategiassa mahdollisimman kattavasti, jotta kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta voidaan parantaa. Keskeisimmät parannusehdotuksemme luonnokseen liittyvät kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen.

INFRASTRUKTUURI

Kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittämisen tulisi olla strategiassa ja toimenpideohjelmassa suuremmissa roolissa. Turvallisella ja tarkoituksenmukaisella infrastruktuurilla on erittäin keskeinen rooli liikenneturvallisuuden parantamisessa. Erityistä painoarvoa on syytä laittaa kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen, sillä sen painoarvo kaikkien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamisessa on hyvin merkittävä. Turvalliset ja selkeät kulkuväylät ohjaavat parempaan liikennekäyttäytymiseen ja vähentävät onnettomuuksia.

On syytä huomioida, että mikäli infrastruktuuri säilyy ennallaan samalla kun pyöräilyn ja sähköpotkulautailun määrä kasvaa, tulee kevyen liikenteen onnettomuuksia tulemaan tapahtumaan enemmän. Infrastruktuurin osalta tulisi panostaa merkittävästi niin sen tasapuoliseen suunnitteluun, toteutuksen laatuun kuin verkoston kattavuuteenkin.

Kevyen liikenteen infrastruktuuriin tarvitaan täten merkittäviä lisäpanostuksia. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mikroliikkumisvälineitä käyttävien kannalta riittävä ja turvallinen pyörätieverkosto on ensiarvoisen tärkeä. Jokaiselle tienkäyttäjälle tulisi lisäksi olla osoitettu oma, selkeä kulkupaikka ja mahdollisuus pysäköidä kevyen liikenteen välineitä asianmukaisesti. Kevyen liikenteen markkinaosuuden kasvaessa, asianmukaisen pysäköinnin mahdollistavan tilan varaaminen sille olisi tärkeää.

Yhteiskäyttöisten kulkuvälineiden yhtenä haasteena on ollut pysäköinti ja siihen liittyvät ongelmat. Varaamalla kaupunkisuunnittelussa paikkoja sähköpotkulautojen oikeanlaiseen pysäköintiin voidaan edistää turvallista, sujuvaa ja esteetöntä liikkumista kaikille tienkäyttäjille, myös esimerkiksi liikuntarajoitteisille ja näkövammaisille. Hyväksi havaittu keino on maalauksilla varata parkkiruutuja yhteiskäyttöisten mikroliikkumisvälineiden pysäköintiin. Myös telineet, merkit ja muut visuaalisesti käyttöä ohjaavat toimet ovat mahdollinen ratkaisu. Näiden ratkaisujen rinnalla on kuitenkin säilytettävä myös pysäköinnin joustavuus, jottei mikroliikkumisen hyöty katoa. Pysäköintipaikkojen olemassaolo lisää jo itsessään oikeanlaisen toiminnan todennäköisyyttä.

Strategisten linjausten tulisi näkyä myös toimenpideohjelmassa, jonne tulisi lisätä enemmän infrastruktuurin parantamiseen tähtääviä konkreettisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, etteivät pyrkimykset jää ainoastaan strategisten tavoitteiden tasolle. Kaupunkeihin on enenevässä määrin luotava tilaa myös muille kulkumuodoille kuin autoille. Kävelyn, pyöräilyn ja sähköisten mikroliikkumisvälineiden käyttömahdollisuuksiin ja -turvallisuuteen tulee kaupunkisuunnittelussa panostaa. Tämä tarkoittaa esimerkiksi selkeitä ja hyväkuntoisia väyliä, järkevien reittien mahdollistamista ja pysäköintimahdollisuuksiin panostamista.

Moottoriliikenteen nopeusrajoitusta keskusta-alueilla ja vilkkailla jalankulkualueilla laskemalla on saavutettu parannuksia liikenneturvallisuuteen. Kun kaupungit suunnittelevat jalankulkijat, kevyt liikenne ja mikroliikkuminen huomioiden, on perusteltua myös laskea moottoriajoneuvojen nopeutta kaupunkialueella kaikkien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi.

LIIKENNEKASVATUS JA ASEENTEET

Mikroliikkumisesta, kuten sähköpotkulaudoista, on tullut osa kaupunkien vihreää liikkumisjärjestelmää, ja matkamäärät ovat olleet nopeassa kasvussa. Strategia huomioi osaamisen ja asenteiden merkityksen verrattain hyvin. On totta, että turvallinen, sujuva ja ekologinen liikenne edellyttävät, että tienkäyttäjät tuntevat tieliikenteen pelisäännöt ja ymmärtävät niiden tarkoituksen. Sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset valistavat asiakkaitaan liikennesäännöistä ja näin pyrkivät vaikuttamaan turvallisen liikennekulttuurin ja asenteiden luomiseen, mutta tämä ei yksinään ole riittävä toimi. Kaikkien tienkäyttäjien tiedoissa ja liikennesääntöjen osaamisessa on vielä kehitettävää etenkin uusien kulkumuotojen osalta, mikä on osaltaan heijastunut onnettomuustilastoihin. Liikennekasvatus, koulutus ja aktiivinen viestintä ovat keinoja tilanteen korjaamiseksi. Viestintää ja ohjeistusta tulisi tulla paitsi yrityksiltä, myös viranomaisilta ja kaupungeilta.

Mikroliikkumisen ja muiden uusien liikkumisen tapojen tulee sisältyä liikennekasvatukseen ja on hyvä, että strategiassa esitetään tähän liittyen konkreettisia toimenpiteitä. Kuljettajakoulutuksissa on syytä huomioida uudet liikkumistavat ja niiden rooli kaduilla. Erilaiset mikroliikkumisen muodot tulee huomioida osana jatkuvaa liikennekasvatusta ja kuljettajakoulutusta pyöräilyn ja sähköisen pyöräilyn tavoin (toimenpideohjelman kohta 44).

PROMILLERAJA

TIER kannattaa pienliikenteen sisällyttämistä promillerajan piiriin uudessa liikenneturvallisuusstrategiassa. Päihteiden alaisena ajaminen ei tulisi olla sallittua minkään kulkuvälineen osalta ja viestinnän tulisi tässä asiassa olla yksiselkoista sekä pitää sisällään myös selkeät sanktiot noudattamatta jättämisen osalta. Promillerajan valmistelu tulisi ottaa yhdeksi strategian toimenpideohjelman kohdista.

LIIKENNETURVALLISUUDEN LISÄÄMINEN

Pidämme tarkoituksenmukaisena parantaa myös poliisin resursseja liikenteenvalvonnassa ja liikenneturvallisuuden edistämisessä. Suuremmissa kaupungeissa voisi olla perusteltua ohjata lisää poliisien resursseja kaupunkiliikenteen valvontaan, sillä se on omiaan parantamaan

liikenneturvallisuutta ja muuttamaan tienkäyttäjien toimintaa ja asenteita turvallisempaan suuntaan pysyvästi.

Pidämme tarkoituksenmukaisena myös nykyistä kattavampaa tutkimusta ja tilastointia eri kulkuvälineillä tapahtuvien onnettomuuksien syistä ja laadusta, jotta turvallisuustilanteesta saadaan oikea kuva ja liikenneturvallisuutta parantaviin toimiin voidaan ryhtyä tietoon nojaten.

UUSIEN LIKENNEMUOTOJEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN YHTEISTYÖN JA SÄÄNTELYN KEINAIN

Sähköpotkulautojen tai muiden uusien, vihreiden liikkumismuotojen käytön voimakas rajoittaminen tai kohtuuton vaikeuttaminen olisi fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteiden vastaista. Esimerkiksi yöaikainen käyttökielto voisi vaikeuttaa nykyisten palveluntarjoajien toimintakykyä ja houkutella markkinoille joukon uusia toimijoita. Uusien toimijoiden kaluston turvallisuus on erityisesti alkuvaiheessa usein riittämätöntä. Niinpä voimakkaat rajoitukset voivat pahimmillaan johtaa tilanteeseen, jossa turvallisten ja vastuullisten toimijoiden sijaan valtaosa matkoista tehdään turvallisuusominaisuuksien osalta kehittymättömämmillä vaihtoehdoilla. Tiukkojen rajoitusten sijaan on tarkoituksenmukaista löytää yhteistyössä keinoja koko alan turvallisuuden parantamiseksi.

Sen sijaan toimialan turvallisuutta parantavat toimet voivat olla perusteltuja. Sähköpotkulautojen turvallisuudessa on tapahtunut merkittävää edistystä ja lautoja kehitetään jatkuvasti turvallisempaan suuntaan. Kalustolle voisi asettaa turvallisuuteen liittyviä vähimmäiskriteerejä liittyen esimerkiksi vilkkuihin, rumpujarruihin, riittävän suuriin renkasiin ja jykevään runkoon, nopeusmittareihin ja kypäriin. Lisäksi enimmäisnopeutta voitaisiin laskea nykyisestä 25 km/h:sta 20 km/h:n. Alhaisempi nopeusrajoitus lisää turvallisuutta pidentämällä reaktioaikaa. Onnettomuuden sattuessa pienempi kohtaamisnopeus vaikuttaa mahdollisten vammojen laatuun.

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen tapauksessa erityisesti kaupunkien kanssa tehtävä yhteistyö on tärkeässä roolissa. Kannatamme kaupunkien toimivaltuuksien lisäämistä. Pitkällä aikavälillä tämä on tarpeellinen toimi, joka mahdollistaa selkeiden ja tarkoituksenmukaisten pelisääntöjen luomisen kaupunkikohtaisesti. Erityisesti lisenssimallin mahdollistaminen on kannatettava toimi.

Eri tahojen tulee yhteistyössä pyrkiä varmistamaan, että liikennesäännöt ja turvallinen tiellä liikkuminen on kaikille mahdollista. Humala-ajon kitkemiseen ja liikennesääntöjen noudattamiseen tulee puuttua yhteistyössä. TIER pitää ajatusta strategiassa mainitusta mikroliikkumisen verkostosta tai työryhmästä erittäin kannatettavana. Lisäksi tärkeää ja tervetullutta on lisääntynyt datan jakaminen eri toimijoiden kesken ajantasaisen ja oikean tiedon saamiseksi ja esimerkiksi onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi. Nopea ja täsmällinen tiedonkulku mahdollistaa liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden toteutuksen kustannustehokkaasti. Toimijat voivat myös yhteistyössä sopia esimerkiksi nopeuksien alentamisesta ja pysäköintikieltoalueista sekä

tunnistaa riskialttiita paikkoja infrastruktuurissa. Tiedon jakaminen tukee myös faktoihin perustuvaa viranomaisten päätöksentekoa. Tärkeää on myös huomioida, että perinteisten moottoriajoneuvojen turvallisuustekijöiden eteen tulee edelleen tehdä töitä, sillä se samalla edistää myös kevyen liikenteen turvallisuutta välittömästi.

Strategian visio siitä, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä, on tavoitteena kannatettava myös mikroliikkumisen näkökulmasta. TIER on sitoutunut osallistumaan nollavision toteuttamiseen ja osallistuu mielellään esitettyjen toimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen ja toivoo hyvää yhteistyötä ja avointa vuoropuhelua viranomaisten, yritysten ja yhteisöjen välillä.

Bürkland Elina
Tier Mobility Finland