

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tampereen kaupunki pitää hyvänä liikenneturvallisuusstrategian kokonaisvaltaista lähestymistapaa liikenneturvallisuuteen. Kaupunki näkee positiivisena sen, että kaikki kulkumuodot ja erilaiset liikkumisympäristöt ovat samassa turvallisuusstrategiassa. Toimenpiteitä on esitetty laaja-alaisesti ja poikkihallinnollisesti.

Esitettyjen toimenpiteiden määrä on suuri ja ne ovat hyvin perusteltuja. Liikenneturvallisuusstrategian toteutuksessa tulee kuitenkin varmistaa, että ensisijaisesti panostetaan vaikutuksiltaan merkittäviin toimenpiteisiin, jotta käytettävissä olevan melko niukan rahoituksen avulla saadaan mahdollisimman suuri liikenneonnettomuuksien vähenemä.

Liikenneturvallisuuden yhteiskunnallisen arvostuksen nostaminen on merkittävä tavoite. Liikennevalvonta ja siihen osoitetut riittävät resurssit ovat erittäin tärkeitä asioita tavoitteen edistämiseksi. Tampereen kaupunki saa vuosittain paljon kuntalaispalautteita, joissa tuodaan esille huoli riittävän liikennevalvonnan puutteesta aiheutuvasta koetusta turvattomuuden tunteesta arjen liikkumisessa. Liikenneturvallisuuden arvostuksen kasvattamiseksi konkreettinen ja näkyvä liikennevalvonta on olennaista. Liikennevalvonnan resursseja tulisi merkittävästi kasvattaa, sillä näkemyksemme mukaan esimerkiksi ylinopeuksien ja punaista päin ajamisen vähentämisessä riski liikennevirhemaksun tai sakon saamisesta selkeästi parantaa liikennesääntöjen noudattamista ja pienentää onnettomuusriskiä. Automaattivalvonnan lisäksi tarvitaan myös merkittävästi nykyistä enemmän muuta valvontaa.

Yhtenä liikenneturvallisuusstrategian toimenpidekokonaisuutena on nostettu liikenneturvallisuuden tietopohjan kehittäminen ja parantaminen. Vakavien loukkaantumisonnettomuuksien seurannan vakiinnuttaminen on erittäin kannatettavaa. Kaupunkien katuverkolla tapahtuu vähän

liikennekuolemia, mutta loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia merkittävämmiin. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet muodostavat suurimman osan katuverkon loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista. Liikenneturvallisuusstrategiassa on viitattu tutkimustuloksiin, joiden perusteella etenkin pyöräilijöille tapahtuneista vakavista onnettomuuksista ei tule lainkaan tietoa virallisiin onnettomuustilastoihin. Kun tietoa onnettomuuksista ja niiden syistä saadaan kattavammin, pystytään liikenneympäristöä suunnittelemaan nykyistä turvallisemmaksi. Tästä johtuen kaupunki pitää erittäin hyvänä toimenpide-ehdotuksena tilastoinnin kehittämistä tältä osin.

Tampere haluaa edistää jakamistalouden liikkumISRatkaisuja, koska ne monipuolistavat kaupunkimaisia liikkumisvaihtoehtoja. Kaupunki on yhdessä palveluntuottajien kanssa esimerkiksi kehittänyt pelisääntöjä sähköpotkulautojen asemapaikkojen osoittamiseksi. Sähköpotkulautojen tarjonta ja suosio ovat kasvaneet muutamassa vuodessa merkittävästi. Samanaikaisesti mikroliikenteen onnettomuudet ovat olleet viime aikoina julkisuudessa näkyvästi esillä. Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi kiirehtiä mm sähköpotkulautaanonnettomuuksien määrän ja vakavuuden selvittämistä, koska onnettomuuksista aiheutuu huolestuttavan suuret yhteiskunnalliset kustannukset. Sairaalat ja mikroliikkumisen palveluntuottajat ovat julkisuudessa nostaneet toimenpide-ehdotuksina mm sähköpotkulautojen yöaikaisen käytön rajoittamisen, alennetun nopeuden yöaikaan ja ennen ajoa tehtävät reaktiotestit humalassa ajamisen ehkäisemiseksi. Sähköpotkulaudan käyttäjien liikennesääntötuntemus on heikko. Tampereella on selvästi havaittu huomattavalla nopeudella ajaminen jalkakäytävällä kävelijöiden seassa. Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi esittää ja edistää mikroliikkumisen turvallisuutta parantavat valtakunnallisesti pikaisesti toteutettavat toimenpiteet.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on yhtenä toimenpidekokonaisuutena esitetty eri toimijoiden liikenneosaamisen lisääminen. Strategian mukaan liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja. Myös asenteiden muokkaaminen on tärkeää, jotta liikenneturvallisuus myös käytännössä paranee. Etenkin nopeusrajoitusten noudattamiseen suhtaudutaan usein välinpitämättömästi, vaikka nopeudella on merkittävä vaikutus onnettomuuksien vakavuuteen.

Toimenpidekokonaisuudessa on korostettu vahvasti lapsiin ja nuoriin kohdentuvaa liikennekasvatusta. Toimenpiteen mukaan Opetushallitus tukee perusopetusta liikennekasvatuksen toteuttamisessa opetussuunnitelmien toimeenpanon tuen tukimateriaaleilla. Tukimateriaalin tuottamisen lisäksi olisi toteutettava päivähoito- ja perusopetuksen henkilöstölle tarjoamalla aiheeseen liittyvää koulutusta. Kouluikäisten osalta on korostettu pyöräilykasvatusta mm liikennesääntötuntemuksen osalta, mikä tavoitteena on hyvä. Pyöräilyn väistämissäännöt ovat nykyisessäkin lainsäädännössä vaikeasti hahmotettavissa suurimmalle osasta suomalaisia. Toimenpiteissä pitäisi olla mukana liikennekasvatusta etenkin nuoriin ja työikäisiin kohdentuen pyöräilyn väistämissäännöistä toteuttamalla valtakunnallinen liikenneturvallisuuskampanja.

Koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittaminen on esitetty myös yhtenä toimenpiteenä. Tampere parantaa jatkuvasti päiväkotien ja koulujen läheisyyden liikenneturvallisuutta

rauhottamistoimenpitein käytettävissä olevien resurssien mukaisesti. Lisäksi koko kaupungin alueella asuinalueiden alenopeusrajoitukset on alennettu 30 km/h kuluvan vuoden loppuun mennessä. Koulu- ja päiväkotirakennuksia sijoittuu kuitenkin myös maanteiden varsille, joten ELY-keskukset pitäisi olla myös vastuutahona toimenpiteiden edistäjänä.

Tampereen kaupungilla on paljon asukailta ja erilaisilta toimijoilta tulleita liikenteen rauhoittamisaloitteita, joista pystytään toteuttamaan nykyisillä taloudellisilla resursseilla vuosittain vain pieni osa. Käsittääksemme sama ongelma on myös monessa muussa kasvukunnassa investointirahoituksen ohjautuessa pitkälti uusien alueiden rakentamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen kaltainen rahoitus infran parantamiseen voisi olla harkinnan arvoinen myös liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen edistämiseksi. Hankehaku motivoisi kuntia lisäämään panostusta liikenneturvallisuushankkeisiin.

Toimenpiteiden 68 ja 69 kohdalla on maininta mahdollisesta valtion ja kuntien yhteisrahoituksesta. Tämä on mahdollista, jos toteutettava kohde sijaitsee osin katuverkolla. Tampereen kaupunki suhtautuu kuitenkin kriittisesti kokonaan maantieverkolla sijaitsevien hankkeiden rahoitukseen, vaikka niillä parannettaisiinkin yhteyksiä kuntien liikenneverkkoon.

Liikennekasvatuksen osaamisen ja roolin vahvistaminen nuorisotyössä ja nuorten harrastustoiminnan parissa toimiville ammattilaisille on epäselvästi muotoiltu. Kunnille on toimenpiteen osalta osoitettu vastuu järjestää koulutuksia. Nuorten harrastustoiminnan parissa toimii hyvin paljon vapaaehtoisia ohjaajia ja erilaisia harrastustoimintaa järjestäviä seuroja ja järjestöjä on kymmenittäin. Koulutuksen järjestäminen tarkoittaisi kunnalle osoitettuna toimenpiteenä merkittävän kokoista panostusta.

Suomen väestörakenteesta johtuen ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien analyysien perusteella todetaan, että ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. Liikenneturvallisuustoimenpiteenä strategiassa on esitetty terveyden ammattilaisten ajoterveyden arviointiohjeen jalkauttamista ja kannustusta vapaaehtoisten ajotaitoa ylläpitävien kurssien järjestämiseksi. Kannustamisen sijaan olisi edistettävä tavoitteellisemmin ajotaitoa ylläpitävien kurssien järjestämistä ja ikääntyneiden osallistumista niille. Norjan kansallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on tavoitteena joka vuosi saada 30 % yli 70 vuotiaista ajokortin haltijoista osallistumaan ajotaitojen ylläpitokurssille. Toimenpiteen edistämisestä vastaa Norjan väylävirasto.

Nuoret kuljettajat ovat ikääntyneiden tavoin yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Strategiassa todetaan, että uusilla kuljettajilla on korkeampi riski joutua onnettomuuteen. Tampere on todennut saman ilmiön kaupungissa tapahtuneiden onnettomuuksien osalta. Ajo-oikeus on nykyisin mahdollista saada harkinnanvaraisena lupana alaikäisenä. Uudet tiedot alaikäisille kuljettajille tapahtuneista onnettomuuksista ovat huolestuttavia. Strategiassa tulisi toimenpiteenä

esittää alaikäisten ajo- oikeuksien myöntämisperusteiden tarkistamista tai ajoluvalla ajamisen rajoittamista osittain esimerkiksi yöaikaan.

Tampereen kaupunki on laatinut toimintalinjat automaattivalvonnan toteuttamiseksi. Toimintalinjassa on muodostettu automaattivalvonnan kriteerit ja periaatteet sekä esitetty alustava yleissuunnitelma kohteista. Yleissuunnitelman mukaiset ensimmäiset valvontajaksot on toteutettu vuonna 2021. Kaupunki toteuttaa yleissuunnitelman mukaisia kohteita vuosittain. Tampere pitää toimenpide-esitystä automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä hyvänä asiana.

Strategiassa on esitetty, että kunnat yhdessä palveluntuottajien kanssa edistävät liikkumisen palveluiden syntyä. Tampere on osallistunut aktiivisesti liikkumispalveluiden kehittämishankkeisiin, ja näin myös jatkossa käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Uudet liikkumispalvelut mahdollistavat uudentyypisiä matkaketjuja ja valintamahdollisuuksia. Kehittämisvaiheessa uudet liikkumispalvelut edellyttävät yleensä rahallista tukea, eikä se voi olla pelkästään kuntien vastuulla. Uusilla liikkumispalveluilla on kansallista merkitystä, joten valtion tulisi olla mukana edesauttamassa niiden syntymistä.

Rautatieliikenteen kehittämisen toimenpiteet painottuvat tasoristeysturvallisuuteen. Kaupungin keskustan läpi kulkeva tavaraliikenne ja vaarallisten aineiden kuljetukset rautatiellä aiheuttavat merkittävän suuronnettomuuden vaaran. Liikenneturvallisuusstrategiaan pitäisi nostaa toimenpide-esitys tätä koskien.

Liikenneturvallisuusstrategien seurannassa tulisi kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lisäksi olla mukana vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien seuranta. Tampereen kaupunki pitää huolellisesti suunniteltua seurantaohjelmaa liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen yhtenä tärkeimmistä lähtökohdista. Toimenpiteet tulee vastuuttaa selkeästi ja varmistaa riittävät resurssit niiden toteuttamiseen. Pelkkä hyvä liikenneturvallisuusstrategia ei riitä, jos sen toimeenpanolle ei ole riittäviä henkilöstö- ja rahoitusresursseja.

Naulo Katri

Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristö - Suunnittelupäällikkö Ari Vandell,
Liikennejärjestelmän suunnittelu