

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Kuopion kaupungin lausunto liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta 8.6.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa valmistelemastaan luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi. Tarkoitus on, että liikenneturvallisuusstrategia on pitkän aikavälin strategisen ohjauksen väline. Strategia laaditaan vuosille 2022-2026. Strategian keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa EU:n nollavisio, jossa on asetettu tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Vision saavuttamista ohjaavat strategiset linjaukset:

- 1) Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
- 2) Päätöksenteon on perustuttava tietoon
- 3) Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
- 4) Asenteiden on muututtava liikenteessä
- 5) Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
- 6) Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
- 7) Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista.

Asetetun tavoitteen saavuttamiseksi on strategiassa esitetty 116 toimenpidettä, joista osittain kuntien vastuulle kohdistuvia toimenpiteitä on osoitettu erityisesti kasvatuksen, valistuksen sekä liikenneympäristön kehittämisen ja kunnossapidon osalle. Strategialuonnoksessa ei ole arviota toimenpiteiden toteuttamiseen tarvittavista resursseista eikä toimenpiteiden vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Kuopion kaupunki lausuu liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta yleisesti seuraavaa:

- Strategialuonnoksen alussa on todettu, että liikenneonnettomuuksien tilastoinnissa on merkittäviä puutteita. On erittäin tärkeää, että havaitut puutteet tilastoinnissa ja niiden yhdistämisessä korjataan. Onnettomuustilastot ovat tärkeitä lähtötietoja paikallisen tason toiminnalle, minkä vuoksi tilastojen tulee olla kuntien saatavilla helposti ja edullisesti.
- Strategialuonnokseen on kirjattu merkittävimmät tunnistetut liikenneturvallisuuden haasteet Suomessa, ja haasteisiin pyritään vastaamaan yhteensä 116 luonnokseen kirjatulla toimenpiteellä. Kirjattujen toimenpiteiden määrä on valtava, ottaen huomioon strategian aikajänne 2022- 2026. Olisi tärkeää tunnistaa ne toimenpiteet, jotka vaikuttavat parhaiten tunnistettuihin haasteisiin, kuten nuorien ja iäkkäiden kuskien suureen onnettomuusmäärään.
- Vaikuttavimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi on hyvä tehdä vaikuttavuusarvio.
- Toimenpidetaulukossa on esitetty monien toimenpiteiden kohdalla useita vastuutahoja, mitä ei pidetä kovin selkeänä. Ehdotuksena on, että toimenpiteittäin mainitaan yksi vastuutaho ja tarvittaessa toimenpiteessä mukana olevat tahot.
- Strategialuonnosta seuraavissa jatkotöissä on hyvä huomioida eri kokoisten kuntien ja kaupunkien asiantuntijuus sekä rajalliset resurssit esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseen.

Strategisten linjausten osalta Kuopion kaupunki lausuu seuraavaa:

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
 - Mikäli sinisellä pohjalla olevat symbolit viittaavat eri liikennemuotoihin, tulee valvontaa kohdistaa myös vesiliikenteeseen, jossa liikennemäärät huomioiden sattuu varsin paljon kuolemaan johtaneita onnettomuuksia (tp 4).
2. Päätöksenteon on perustuttava tietoon
 - Liikenneonnettomuuksien tilastoinnin lisäksi, on tarpeen kehittää myös käytettyjen ajonopeuksien tilastointia. Tähän liittyen mm. ohjeistus eri kaupunkien nopeuksien seurantaan on tarpeellinen.
 - Mikäli sinisellä pohjalla olevat symbolit viittaavat eri liikennemuotoihin, tulee vakavien loukkaantumisten seuranta vakiinnuttaa myös muiden kuin tieliikenteen osalta (tp 9).
 - Liikenteen terveysturvontaa tulee parantaa kaiken luvanvaraisen toiminnan osalta, ei ainoastaan tieliikenteen osalta (tp 11).
 - Mikroliikkumisen verkoston ensimmäisenä tehtävänä tulee määrittää tiedot, mitä tietoa tulee kerätä, jotta mm. kunnat voivat sitä vaatia eri toimijoilta.
 - Toimenpide 21 vaikuttaa kuuluvan linjauksen 3 alle.
3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
 - Vesiliikenteen osalta on mainittu, että voitaisiin hyödyntää sähköisiä oppimisympäristöjä ja -materiaaleja. Tämän osalta on huomioitava, että materiaalien markkinointi on tärkeää, jotta vesille aikovat tai siellä jo toimivat, löytäisivät materiaalin.
 - Koulu- ja päiväkotien liikennekasvatuksen yhteydessä tulee huomioida myös oppilaiden vanhempien valistaminen saattoliikenteen aiheuttamista ongelmista. Toimenpiteen 28 loppuosaa vaikuttaa kuuluvan ainakin osin myös linjauksen 5 alle.
 - Liikennekasvatus tulisi olla pakollinen osa opetussuunnitelmaa, jolloin se saavuttaisi kaikki koululaiset kohtuullisen tasalaatuisesti, muutoin laadussa on merkittäviä laatueroja niin valtakunnallisesti kuin paikallisestikin (tp 29).
 - Toimenpiteen 31 osalta jää epäselväksi mikä taho kannustaa tarjoamaan kurseja.
 - Miksi toimenpide 28 ja 37 ovat samat, vastuutahot eri? Toimenpiteen 37 yhteydessä mainitaan, että ELY-keskukset ja kunnat kehittävät suunnitelmia, mutta lukijalle jää epäselväksi, mitä suunnitelmia on tarkoitus kehittää.
 - Lisääntyvään pyöräilyyn ja mikroliikkumiseen liittyen, on tarpeen suunnata kampanjointia myös kaikille autoilijoille, sillä liian paljon autoilijat jättävät huomioimatta liittymissä kaksisuuntaisen pyörätien liikenteen.
4. Asenteiden on muututtava liikenteessä
 - Eri kulkumuotojen yhdistelyn hyvänä esimerkkinä on mainittu rautatieliikenne. Tämän osalta Kuopion kaupunki toteaa, että saadun palautteen perusteella VR on karsinut matkustajapalveluja niin, että matkatavaroiden säilyttäminen asemilla jatkoyhteyttä odotellessa on mahdotonta ja polkupyörän kuljettaminen matkatavaravaunuttomissa junissa on nykyisin hyvin haasteellista, joskus

jopa mahdotonta (IC-junat). Näihin palautteisiin viitaten rautatieliikenne ei ole ainakaan pitkämatkaisessa liikenteessä hyvä erimerkki matkaketjun sujuvuudesta ja kulkumuotojen yhdistelystä.

5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

- Kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että toimenpide 68 otetaan laajamittaisesti käyttöön niin, että seudullisiin ja kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin kirjatut toimenpiteet tulisi tehtyä.
- Kuntiin kohdistuvana toimenpiteenä toimenpide 70 kaipaa täsmennystä.
- Toimenpiteeseen 71 liittyen todetaan, että nopeusrajoitukset vaikuttavat myös melutasoihin.
- Toimenpiteen 73 osalta herää kysymys, onko tehtävän kartoituksen pohjalta toteuttaa muutoksia?
- Toimenpiteen 74 osalta tulee huomioida, että pelkkä rajoituksen muutos ei välttämättä tuo toivottua tulosta, vaan myös liikenneympäristön tulee tukea asetettua rajoitusta.
- Toimenpiteeseen 76 liittyen: mihin tarpeeseen liikkumisen palveluja tulisi erityisesti kehittää?
- Mitä toimenpiteessä 79 mainitulla liikenneturvallisuuden hallintamenettelyllä tarkoitetaan?
- Toimenpiteessä 83 on tarkoitus kannustaa mikroliikkumisen toimijoita edistämään liikenneturvallisuutta, jolloin toimenpiteen vastuutahona ei voine olla mikroliikkumisen toimijat.
- Toimenpide 85 vaikuttaa kuuluvan linjauksen 2 alle.
- Toimenpiteeseen 90 tulee kirjata myös mahdolliset rata-alueiden aitaamiset.

6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

- Toimenpiteeseen 96 liittyen tulee huomioida erityisesti se, että tietojen siirtoa eri järjestelmien välillä kehitetään, jottei kuntien tarvitse pitää yllä omaan kuntaan infraomaisuuden hallintajärjestelmäksi valitun järjestelmän lisäksi valtakunnallista, rinnakkaista järjestelmää.

Ari Räsänen

suunnittelupäällikkö

Asiakirja on allekirjoitettu koneellisesti Kuopion kaupungin asiantuntijajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Räsänen Ari
Kuopion kaupunki, kaupunkisuunnittelupalvelut