



Alla mainittu asiakirja on allekirjoitettu Espoon sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Tanska Harri
Allekirjoitusaika	27.01.2022 14:27

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Espoon kaupungin lausunto koskien valtioneuvoston liikenneturvallisuusstrategian periaatepäätöstä ja sen liitteitä.pdf
Liite 1	Luonnos Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaksi.pdf

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: liikenne- ja viestintäministeriön diaarinumero VN/13615/2019

Espoon kaupungin lausunto koskien valtioneuvoston liikenneturvallisuusstrategian periaatepäätöstä ja sen liitteitä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Espoon kaupungilta lausuntoa valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta.

Periaatepäätös perustuu nollavisioon, jonka mukaisesti tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuonna 2050. Periaatepäätöksen mukaan liikennejärjestelmän tulisi olla niin turvallinen, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Tämä ei ole realistista. Liikennejärjestelmäratkaisuilla voidaan vähentää onnettomuuksia, mutta ei kokonaan estää inhimillisistä virheistä tai tahallisesta toiminnasta johtuvia vakavia loukkaantumisia tai menetyksiä.

Periaatepäätöksessä korostuu mielenterveys- ja päihdetyön merkitys sekä itsemurhien ehkäisy. Tämä on toki tärkeä näkökanta ja päihtyneiden osuus on merkittävä onnettomuustilastoissa. Espoon kaupungille tulevan liikenneturvallisuuspalautteen perusteella eniten turvattomuutta ja turvallisuusriskejä kaupunkiympäristössä aiheuttaa kuitenkin ihmisten yleinen piittaamattomuus liikenteessä. Näin ollen periaatepäätöksen toimenpiteissä tulisi painottaa myös yleisesti kaikkien ihmisten asenteisiin vaikuttavia toimenpiteitä (valistus ja valvonta) ei ainoastaan riskiryhmien (päihtyneet ja ikääntyneet).

On positiivista, että strategia ja toimenpiteet koskevat nyt laajemmin eri liikennemuotoja. Toisaalta joitakin perinteisempiä raja-aitoja olisi voinut olla rikkoo enemmänkin (mm. autoliikenteen väylien ja pyörä- ja kävelyväylien kunnossapito on edelleen eri toimenpiderivejä).

Liikenneturvallisuusstrategiassa nähdään tärkeäksi liikenneturvallisuustyön pitkäjänteisyyden näkökulmasta, että työhön kohdistetaan jatkuvat ja riittävät resurssit. Näemme, että valtion rahoitusta valtion oman tieverkon parantamiseksi tulisi lisätä. Esimerkiksi Espoossa turvallisuusperusteisia koulukuljetuksia tehdään paljon maanteiden varsilta.

Toimenpideohjelmaa koskevat kommenttimme:

- Toimenpide 13: Verkostossa voisi käsitellä mikroliikkumisen sääntelyn lisäksi sen vaatimuksia liikennejärjestelmälle (kaavoitus ja katusuunnittelu).

- toimenpide 61: teiden ja katujen kunnossapidolla on suuri merkitys liikenneturvallisuuden lisäksi liikkumisen määrään ja kulkutavan valintaan. Kunnossapidolla on keskeinen rooli mahdollistajana

huonoilla keleillä. Liikennejärjestelmän tulee olla saavutettava ja tasapuolinen kaikille.

- toimenpide 63: Tulisiko tässä olla mukana myös kuntien katuverkolla tehtävät toimenpiteet?

- toimenpide 65: nopeusrajoitusalueiden 30 km/h laajentaminen on jatkuvaa työtä, kuten nopeusrajoituksiin liittyvä työ yleensäkin. Itse toimenpide (nopeusrajoitusohjeen mukaisen verkon kartoittaminen ja ohjeen päivitys) ei vielä vähennä onnettomuuksia.

- toimenpiteet 65 ja 67 liittyvät läheisesti toisiinsa. Asiaa voisi jäsenellä selkeämmin tai yhdistää toimenpiteet.

- toimenpide 67: vaikutusarvioissa viitataan toimenpiteen 68 ohjeeseen, tullisi olla toimenpide 65.

- toimenpide 68: kyse on jatkuvasta ja pitkäjänteisestä toiminnasta

- toimenpiteet 70 ja 71: liikenneympäristön tulisi tukea ja houkutella itsenäiseen liikkumiseen myös muita kulkumuotoja käyttäen.

- toimenpide 73: Asemanseutujen parantaminen ei ole vain kuntien vastuulla ja rajapintoja tulisikin selkiyttää ja yhteistyötä lisätä.

- Toimenpiteissä 70–73 on huomioitu tasa-arvoisia liikkumismahdollisuuksia eri käyttäjäryhmille. Myös katuverkon esteettömyyden voisi nostaa esille.

- Useassa toimenpiteessä on merkintä ”kertaluonteinen”, vaikka kyseessä on jatkuva ja pitkäjänteinen toiminta.

Harri Tanska
Kaupunkitekniikan johtaja
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Liitteet

- 1 Luonnos Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaksi

Tiedoksi