

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto valtioneuvoston periaatepäätöksestä liikenneturvallisuusstrategiasta

HSL on tutustunut aineistoon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä HSL pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuus on nostettu näkyvästi esille ja kaikki liikennemuodot on

otettu strategiassa huomioon. Valtioneuvoston periaatepäätöksen, liikenneturvallisuusstrategian ja sen toimenpideohjelman perusteella

toteutettavat toimenpiteet ovat keskeisiä ja oikean suuntaisia. HSL esittää, että toimenpideohjelmaa täydennetään vielä siten, että varmistetaan

riittävät resurssit joukkoliikenteen palvelutasoon ja liikenneympäristön parantamiseen.

HSL korosti 11.8.2021 antamassaan lausunnossa liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta joukkoliikennettä turvallisena

kulkumuotona ja esitti, että kulkumuotomuutosten merkitystä tulisi nostaa enemmän esille liikenneturvallisuuden parantamisessa.

HSL piti lausunnossaan tärkeänä myös, että liikenneympäristön parantamiseen kohdistetaan asianmukaiset, riittävät resurssit liikenneturvallisuuden

edistämiseksi. Näitä näkökulmia ei ole otettu huomioon periaatepäätöksessä eikä sen liitteissä. Joukkoliikenteen näkökulma ei näy

periaatepäätöksessä mitenkään. Suurin osa strategian toimenpiteistä on edelleen tarkoitus toteuttaa nykyisten resurssien puitteissa.

HSL totesi lausunnossaan myös, että toimenpiteiden arviointi niin vaikuttavuuden kuin toteutettavuuden suhteen on tarpeen, jotta toimenpiteet

on mahdollista priorisoida. Lisäksi HSL toivoi, että valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa täsmennettäisiin, miten sen on tarkoitus

ohjata ja tukea seudullista liikenneturvallisuustyötä. Näiltä osin HSL:n lausunnon näkökulmat on otettu huomioon. Vaikutusten arviointia on tehty

ja strategian seuranta suunniteltu kesän 2021 lausuntokierroksen jälkeen.

HSL pitää tärkeinä strategisina linjauksina, että päätöksenteon on perustuttava tietoon ja että lainsäädännön on edistettävä turvallista

liikkumista. Seurantaryhmän perustaminen ja vuosittain järjestettävä Liikenneturvallisuusfoorumi tukevat osaltaan alueilla ja kunnissa tehtävää

liikenneturvallisuustyötä. Tiedon ja tunnistettujen liikenneturvallisuusvaikutusten perusteella on pystyttävä tarvittaessa

muuttamaan myös aiemmin tehtyjä päätöksiä esimerkiksi 17-vuotiaiden ajokortin saamisen helpottamisesta.

HSL pitää valittuja raideliikenteen toimenpiteitä (tasoristeysten poistaminen ja allejäätien ehkäisy) keskeisinä turvallisuuden parantamiseksi.

Tieliikenteessä nopeusrajoitusten alentaminen ja liikennevalvonta sen tukena on aivan oikein nostettu keskeisiksi toimiksi erityisesti kävelyn ja pyöräilyn

turvallisuuden parantamisessa. Helsingin seudulla tehokkaaksi toimenpiteeksi tunnistettu automaattinen nopeusvalvonta

pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä tulisi toteuttaa mahdollisimman pikaisesti.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma on kirjoitettu osittain hyvin henkilöautokeskeisesti. HSL esittää kunnossapitotoimenpiteiden

tarkastelemista myös jalankulun ja pyöräilyn näkökulmista. Laadukas kunnossapito on pyöräliikenteen kannalta oleellinen asia.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta voisi olla kannattavampaa priorisoida jalankulun ja pyöräilyn talvikunnossapitoa autoliikenteen edelle ainakin

suosituimmilla kävelyn ja pyöräilyn alueilla. Lisäksi joukkoliikenteen käyttämien reittien talvikunnossapitoluokitus tulisi olla hiljaisemmilla alueilla

linja-autojen vaatimukset täyttävän tason mukainen.

Joukkoliikenne on erityisesti kaupunkiseuduilla varteenotettava kulkumuoto ja se tulisi systemaattisesti esittää vaihtoehtona henkilöautolle.

HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on sekä raide- että tieliikenteessä turvallinen liikkumismuoto. Joukkoliikenteen käyttöön kannustavien toimenpiteiden tulisi olla voimakkaammin esillä myös liikenneturvallisuusstrategiassa. Tärkein toimenpide on joukkoliikenteen palvelutason varmistaminen riittävällä julkisella rahoituksella. Lisäksi tulee vahvistaa joukkoliikenteen tiedotusta ja markkinointia sekä muita liikkumisen ohjauksen toimia erityisesti ihmisten elämän nivelkohdissa (täysi-ikäiseksi tuleminen, muutto, lapsen syntymä, eläkkeelle jääminen).

Joukkoliikenteen tilanne jatkuu vaikeana vuonna 2022. Yksityisautoilu on palannut vuoden 2019 tasolle, mutta joukkoliikenteen kysyntä on pysytellyt

kaupunkiseuduilla 30–40 % alemmalla tasolla kuin ennen epidemiaa. Joukkoliikenteen korkea palvelutaso on tärkein kilpailukytekijä suhteessa

yksityisautoiluun. Palvelutason ylläpitäminen on kuitenkin käynyt pidentyvässä kriisissä yhä vaikeammaksi matkustajavajeen pitkittyessä.

Joukkoliikenteen negatiivista tarjonnan ja kysynnän vähenemisen kierrettä tulee välttää ja siksi turvata useampivuotinen kestävä rahoitus myös valtion

taholta. Kilpailukykyistä joukkoliikennettä tarvitaan myös korona-ajan jälkeen työhön, opiskeluun, asiointiin ja vapaa-aikaan liittyviin matkustustarpeisiin

sekä liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Joukkoliikenne edistää ympäristöystävällisen liikkumisen ohella liikkumisen tasa-arvoa ja koko

liikennejärjestelmän toimivuutta sekä liikenneturvallisuutta.

HSL painottaa, että tieliikenteen turvallisuuden osalta kunnianhimoisia tavoitteita ei voida saavuttaa pelkästään nykyisten resurssien puitteissa ja

nykyisen toiminnan suuntaamisena. HSL ehdottaa, että toimenpiteistä pyrittäisiin vielä tunnistamaan ne, joita ei nykyresurssein ole mahdollista

toteuttaa.

Toimenpideohjelmassa on hyvinä toimenpiteinä esitetty parantamisrahoituksen kohdentamista maanteiden pieniin tie- ja

liittymäjärjestelyihin sekä kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin. Näille toimille ei kuitenkaan ole osoitettu

lisärahoitusta. HSL esittää riittävän vuosittaisen määrärahan osoittamista liikenneinfran parantamiseen liikenneturvallisuusperusteisesti myös

tieliikenteessä rautateiden tasoristeysohjelman tapaan.

Liikenneturvallisuusstrategia on laadittu koko Suomeen. Toimintaympäristöt vaihtelevat kuitenkin merkittävästi. Helsingin seudulla keskeinen tavoite on nostaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia. Helsingin seudun näkökulmasta strategiassa ja toimenpideohjelmassa korostetaan turhaan pyöräliikenteen turvattomuutta. Kävelyn ja pyöräilyn kansanterveyshyödyt ovat kiistattomat ja liikkuminen on turvallista, kunhan autojen ajonopeudet ovat riittävän alhaiset ja ympäristö suunnitellaan kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen

toimitusjohtaja

Suvanto Outi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - osastonjohtaja Sini Puntanen,
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto