

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet ovat vastaanottaneet niille osoitetut lausuntopyynöt luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi ja ovat laatineet tästä yhteisen lausunnon.

Lausunrossamme otamme kantaa vain tieliikenteeseen, eli emme kommentoi strategialuonnosta muiden liikennemuotojen (ilma- vesi- ja rautatieliikenne) osalta.

ELY-keskukset lausuvat liikenneturvallisuusstrategiasta seuraavaa:

Yleistä

On hienoa ja erittäin kannatettavaa, että tekeillä on valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, jossa tavoitteena on 0-visio välitavoitteinen. Tavoite on haastava, sillä onnettomuustilastojen perusteella se edellyttää nykyistä merkittävästi vahvempaa panostusta erilaisiin liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin.

Strategia on laaja-alainen kattaen kaikki kansallisen vaikutusmahdollisuuden piirissä olevat liikennemuodot. On hyvä, että liikenneturvallisuus ja sen parantaminen nähdään koko yhteiskunnan yhteisenä asiana. Liikennejärjestelmän toimivuuden roolia on hyvin nostettu esille. Samoin nähdään tärkeäksi ajoterveyden ja päihderiippuvuuksien vaikutusten sekä liikennevalvonnan painottaminen sekä myös elinikäisen liikennekasvatuksen merkitys. Tilastoinnin kehittäminen on seurannan ja

analyysien kannalta tärkeässä roolissa, vaikkakin on huomioitava, että meillä on jo nyt monilta osin riittävän hyvin tietoa liikenneturvallisuustoimien tehokkaaksi kohdentamiseksi.

1. Strategian visiosta ja tavoitteista

Tavoitteiden toteutuminen

EU-tasolla sovitut tavoitteet liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittamisesta vuodesta 2020 vuoteen 2030 ovat erittäin haastavia. Viimeisten kymmenen vuoden onnettomuuskehitys ei tue sitä, että ilman merkittäviä uusia toimia päästäisiin nyt asetettuihin tavoitteisiin. Tässä strategialuonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta ei kuitenkaan ole arvioitu eli käsitys strategian tehokkuudesta puuttuu.

Strategiaan sisältyvissä liikennemuodoissa tieliikenteen kuolemien osuus on noin 70 prosenttia. Vakavien loukkaantumisten voidaan olettaa tapahtuvan valtaosin tieliikenteessä. Tieliikenteen kolme selvästi muita suurempaa onnettomuusluokkaa ovat moottoriajoneuvojen suistumisonnettomuudet ja kohtaamisonnettomuudet, sekä mopoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden onnettomuudet. ELY-keskukset näkevät, että tehokkaimmat toimenpiteet tulisi kohdentaa juuri näiden onnettomuustyyppien estämiseen.

Liikennekäyttäytymisen ja asenteiden sekä tietoisien riskinoton vähentämisen eteen on tehty eri organisaatioiden toimesta pitkäjänteistä ja ansiokasta liikenneturvallisuustyötä jo vuosikymmeniä. Nyt esitetyt toimenpiteet ovat pitkälti jo käytössä. ELY-keskukset näkevät, että liikenneturvallisuuden pa-rantaminen näillä toimenpiteillä edellyttäisi Liikenneturvan ja varsinkin poliisiin resurssien merkittävää lisäämistä.

Muutokset turvallisempiin kulkutapoihin (joukkoliikenne) tai liikenteen automaatio (inhimillisten virheiden vaikutuksen vähentäminen) eivät toteudu nopeasti. Myöskään ajoneuvotekniikka ei tuo nopeaa parannusta liikenneturvallisuuteen, sillä esim. autojen turvallisemmat korirakenteet ovat pitkälti jo saavutettu. Joukkoliikenteen käytön lisääminen edellyttää huomattavaa panostusta matkaketjujen infrastruktuuriin, jotta mm. kävelyn ja pyöräilyn osuudet saadaan turvallisiksi ja käyttäjille houkutteleviksi. Liikenne 12 suunnitelma sisältää tähän liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä, joita tulee toteuttaa kuntien ja muiden toimijoiden kanssa määrätietoisesti.

Perusväylänpidon rahoituksen kohdistaminen Liikenne 12 suunnitelman mukaisesti liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin 5-10 M€ vuodessa ja kävelyä, pyöräilyä edistäviin kohteisiin noin 10 M€ vuodessa sekä 2-5 M€ vuodessa liityntäpysäköintiin on myönteinen, mutta ei riittävä rahoitus liikenneturvallisuustavoitteisiin nähden. Tavoite kävelyn ja pyöräilyn lisäämisestä ja

samalla niiden kokonaisturvallisuuden paranemisesta, on siten erittäin haastava. Kunnossapidon tason säilyttäminen ja korjausvelan kurominen syö perusväylänpidon rahoitusta siinä määrin jo nykyisin, että liikenne-turvallisuustoimenpiteille on osoitettavissa vain vähäinen lisäpanostus. Liikenne 12 suunnitelman mukainen nykyistä pienempi panostus tieverkon kehittämiseen ei myöskään tuo merkittävää positiivista muutosta mm. kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien määriin.

Lainsäädäntö on tuonut uusia menettelyjä tieverkon turvallisuuden varmistamiseen EU-tasoisin infraturvallisuusdirektiivin käyttöönoton myötä. Nämä lakisäätöiset menettelyt on nostettu esiin strategiassa yhtenä toimenpiteenä. Näiden vaikutusta liikenneturvallisuuden paranemiseen on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Toimenpiteissä on nostettu esiin myös ajonopeuksien merkitys ja etenkin pääteiden nopeusrajoitusten tarkistamiset, taajamien ajonopeuksien hillitseminen sekä Väyläviraston nopeusrajoitusohjeen uusiminen. Lisäksi korostetaan automaattisen liikennevalvonnan kehittämisen tärkeyttä, mikä edellyttää ELY-keskusten mielestä myös muunlaisen poliisin suorittaman liikennevalvonnan resurssien turvaamista ja lisäämistä. Näillä toimilla on tehokkaasti toteutettuna ehkäpä kaikista esitetyistä toimenpiteistä suurin vaikuttavuus.

ELY-keskusten arvio on, että strategian mukaisilla toimenpiteillä ei päästä luonnoksessa esitettyihin vision mukaisiin, EU-tasolla sovittuihin välitavoitteisiin, joissa tavoitteena on puolittaa kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä vuoteen 2030 mennessä. ELY-keskukset näkevät, että liikenneturvallisuusstrategialuonnoksen mukaisiin tavoitteisiin pääseminen edellyttää laajaa kansallista tahtotilaa, mikä näkyy nykyistä merkittävämpänä pa-nostuksena vilkkaimman ja onnettomuusherkimmän maantieverkon parantamiseen sekä jalankulun, pyöräilyn sekä matkaketjujen infrastruktuurin ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lisäksi tulisi vahvistaa liikenneturvallisuustyön (kasvatus, valistus, tiedotus) henkilöresursseja sekä liikennevalvonnan koko tehtäväkentän resursseja.

Edellä esitetty johtopäätös ei tarkoita sitä, etteivätkö strategiassa esitetyt toimenpiteet koko laajuudessaan olisi merkityksellisiä ja kannatettavia. Esim. päihderiippuvuuteen puuttuminen, mielenterveystyö sekä tiedonkulun kehittäminen terveydenhuollon ja poliisin välillä nähdään erittäin tärkeinä toimenpiteinä.

Vaikutukset ELY-keskusten toimintaan ja resursseihin:

ELY-keskusten Liikenne-vastuualueet vastaavat mm. teiden suunnittelusta (esisuunnittelu, tie- ja rakennussuunnitelmat) sekä perusväylänpidon rahoituksella tehtävistä tieinfrastruktuurin kunnossapidosta ja investoinneista. ELY-keskukset osallistuvat myös aktiivisesti alueensa liikennejärjestelmän sekä maankäytön suunnitteluun sekä toimivat osaltaan toimivaltaisena

joukkoliikenteen viranomaisena. ELY-keskukset teettävät yhdessä kuntien kanssa alueellisia liikenneturvallisuussuunnitelmia sekä tukevat rahallisesti sekä toimintaan osallistumalla kuntien liikenneturvallisuustyötä.

Henkilöresurssit sekä perusväylänpidon liikenneturvallisuustoimiin käytettävissä olevat rahoitukset ovat ELY-keskuksissa jo nyt niukat. Monet strategialuonnoksessa ELY-keskuksille osoitetut toimenpiteet ovat osa tekemistä jo nyt - käytettävissä olevien resurssien puitteissa. Joidenkin esitettyjen uusien toimenpiteiden sekä nykyisten toimenpiteiden lisäpanostuksen voidaan siksi katsoa vaativan nykyistä enemmän sekä henkilö- että rahallisia resursseja:

- koulujen ja päiväkotien lähistöjen turvallisten ja sujuvien reittien suunnittelu yhteistyössä kuntien kanssa sekä liikenteen rauhoittaminen vaativat henkilöresursseja ja rahoitusta toimenpiteille (toimenpide 37)
- elinikäisen liikennekasvatuksen tukeminen ja voimistaminen osana kuntien kanssa tehtävää liikenneturvallisuustyötä ja liikenneturvalli-suussuunnitelmia vaatii jonkin verran lisää sekä henkilöresursseja että rahoitusta hankkeille (toimenpide 48)
- kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden lisääminen on huomattavan kallista, jo pienehköissä toimenpiteissä sekä suunnittelu että investoinnit ovat suhteellisesti kalliita verrattuna suurempiin hankkeisiin. Toimenpiteiden vähäininkin lisääminen vaatii lisää henkilöresursseja sekä rahoitusta hankkeille (toimenpide 69)
- laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä esitetyt tieliikenneturvalli-suuden hallinnan toimenpiteet aiheuttanevat ELY-keskusten osalta jonkin verran sekä henkilöresurssi- että rahallisia tarpeita (toimenpide 72)
- pääteiden nopeusrajoitusten järjestelmällinen tarkastaminen aiheuttaa jonkin verran rahallisia sekä henkilöresurssitarvetta (toimenpide 73)
- jalankulku- ja pyöräilyväylien talvihoidon tason nosto on tehtyjen pilottien mukaan kallista ja aiheuttaa merkittävän lisärahoituksen tarvetta (toimenpide 81)
- maanteiden varsien puuston raivaukset hirvieläinonnettomuuksien vähentämiseksi ovat tärkeitä, niiden lisääminen edellyttää lisärahoitusta ELY-keskuksille (toimenpide 87)
- lisäksi todettakoon, että poliisin valvontaresurssien vähyys etenkin alemmalla tieverkolla asettaa ELY-keskuksille jatkuvasti vaatimuksia ja selvitystarvetta liikenteen rauhoittamisesta esim. hidasteilla, mikä lisää etenkin henkilötyön määrää.

2. Liikenneturvallisuuden nykytila

Liikenneturvallisuuden strategialuonnos sisältää liikenneturvallisuuden nykytilan kuvauksen. Sivuilla 6-7 todetaan, että vuosikymmenten kuluessa liikenneturvallisuus on Suomessa parantunut selvästi.

Strategialuonnoksessa ei kuitenkaan tehdä analyysia, mistä tämä johtuu; mitä on tehty ja millä keinoin kehitys on saatu aikaan.

Nykytilan kuvauksessa hyödynnetään mm. OTI:n tutkijalautakuntatyöhön perustuvaa raportointia. Tämän tulkinta on osin harhaanjohtavaa, kun kerrotaan välittömistä riskeistä ja taustariskeistä. Sivulla 10 todetaan mm. että "Liikenneympäristö on kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa harvoin välitön riskitekijä". Tämä ei ole olennaista, sillä välitön riski on useimmiten inhimillinen virhe ja visio sallii tämän. Olennaisempaa on tarkastella merkittävimpiä taustariskejä ja niiden vaatimia toimenpiteitä. Nämä käsittävät sekä inhimillisen tekijän, liikkumisvälineen että liikenneympäristön. Näistä strategialuonnoksessa on tarkemmin analysoitu vain inhimillisiä riskitekijöitä ja jätetty huomiota mm. liikenneympäristön merkittävimmät riskitekijät.

3. Liikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat sekä säädöspohja

3.1 Liikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat

ELY-keskusten tehtävää avaavassa kohdassa todetaan maantielain mukaan ELY-keskusten huolehtivan maanteiden hoidosta ja kunnossapidosta sekä liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta alueillaan. Lisäksi ELY-keskusten todetaan edistävän liikenneturvallisuutta tienpidon toimilla ja tekemällä yhteistyötä muun muassa Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen ja kuntien kanssa. Viimeksi mainittu on keskeinen osa ELY-keskusten alueellista liikenneturvallisuustyötä.

Lisäyksenä edellä mainittuun: ELY-keskusten osallistumisella alueelliseen liikennejärjestelmän ja maankäytön sekä liikenneturvallisuuden suunnitteluun varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus ja liikenneturvallisuus, joka on annettu ELY-keskusten tehtäväksi. Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista johtaa maakunnan liitto, ja Helsingin seudulla HSL ja ELY-keskukset toimivat aktiivisesti suunnitteluprosessissa. Alueellisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa ELY-keskukset toimivat yleensä käynnistävänä sekä liikenneturvallisuustyötä osaltaan ylläpitävänä tahona. ELY-keskukset edistävät kunnan alueidenkäytön suunnittelun järjestämistä ja valvovat, että kaavoituksessa, rakentamisessa ja muussa alueiden käytössä otetaan huomioon liikenneturvallisuus sekä vaikutuksiltaan valtakunnalliset ja merkittävät maakunnalliset asiat. ELY-keskukset vastaavat myös tiehankkeiden suunnittelusta ja perusväylänpidon toimenpiteiden toteuttamisesta.

ELY-keskukset myös päättävät alueillaan Väyläviraston ohjeistuksen sekä paikallisen asiantuntemuksen perusteella liikenteenohjauslaitteiden asettamisista maanteille, ml. nopeusrajoitukset.

3.2.2 Liikennemuotokohtainen sääntely

Tieliikenteen osalta tulee tieliikennelain ohella mainita ja referoida laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä; 3 a luku, Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä.

4. Liikenneturvallisuustyöhön vaikuttavat kansalliset ja kansainväliset suuntaviivat

Sivulla 34 mainitaan, että pyöräilyn lisääntyessä autoilijat oppivat paremmin huomioimaan pyöräilijät liikenteessä. Vastaavasti voisi kirjata myös, että pyöräilijöiden liikenneosaamista ja -kasvatusta lisäämällä pyöräilijät tunnistavat paremmin liikenteen riskitekijöitä. Liikenne on siis yhteispeliä.

Samoin sivulla 34 mainitaan, että kävely- ja pyöräilyteiden kehittäminen turvallisemmaksi vähentää liukastumis- ja kaatumisturmia sekä muita kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksia. Ensin mainittua vähennetään kunnossapidolla, ei niinkään kehittämistoimenpiteillä.

Kansainvälisistä esimerkeistä jää epäselväksi, miten Slovenian turvallisuuskehitys toimii esimerkkinä strategiatyössä, eli onko sieltä opittavissa jotain toimenpiteitä Suomessa hyödynnettäväksi. Näihin ei viitata myöhemmin tekstissä.

6. Strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026

6.2 Päätöksenteon on perustuttava tietoon:

Strategialuonnos korostaa tietoa päätöksenteon pohjana. Kuten strategialuonnoksessa todetaan, tietoa tarvitaan lisää etenkin vakavista loukkaantumisista, jolloin myös onnettomuuden paikkatieto ja onnettomuustyyppi ovat keskeisessä roolissa. Samoin tulee jatkossa kiinnittää erityistä huomiota kaikkien loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien tilastoinnin edustavuuteen eli siihen, että tapahtuneet onnettomuudet jatkossakin kattavasti kirjataan poliisin toimesta liikenneonnettomuuksiksi. Nämä seikat on syytä täydentää toimenpiteisiin nro 9, 10 ja 13.

Toimenpiteeseen 19 voisi lisätä vastuutahoksi myös ELY-keskukset, sillä yhteistyö kuntien kanssa tuottaa monesti hyvää paikallista tietoa liikenne-turvallisuusongelmista.

Tähän alalukuun tulisi myös lisätä toimenpiteenä tieteellisen tutkimustiedon lisääminen ja sen hyödyntäminen sekä tutkijalautakuntatiedon nykyistä pa-rempi hyödyntäminen.

6.3 Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä:

Toimenpiteessä 39 mainitaan vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivojen jalkauttaminen. Mikäli tällä tarkoitetaan esim. terveysturvallisen henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetustoiminnan kehittämistä ja vaatimusten asettamista hankinnoissa, tätä pidetään kannatettavana.

Lisäksi tulisi lisätä toimenpiteeksi liikenteen hallinnonalalla toimivien asiantuntijoiden liikenneturvallisuusosaamisen kehittäminen, esimerkiksi aihepiirin koulutusohjelman luonti.

6.4 Asenteiden on muututtava liikenteessä:

Turvallisten ja tarkoituksenmukaisten nopeusrajoitusten asettaminen maantieverkolla on osa ELY-keskusten tehtäviä. Päätökset perustuvat Väyläviraston ohjeistukseen, asiantuntijan harkitaan sekä paikallistuntemukseen. Tämä on vain toinen puoli toimenpidettä ja etenkin sen vaikuttavuutta, jos rajoitusten noudattamista ei pystytä valvomaan. Tämä edellyttää yhteiskunnalta lisäpanostusta poliisin resursseihin, sillä nykytasolla liikennevalvonta on riittämätöntä suhteessa erittäin suureen määrään tarpeita. Valvonnan lisääminen, ml. muukin tekninen valvonta kuin nopeusvalvonta (esim. ajotapa) edellyttää yhteistyötä tienpitäjän ja poliisin kesken.

6.5 Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia:

Tekstissä sivulla 60 on todettu, että "tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin." Tätä voisi täsmentää siten, että siinä tarkoitetaan inhimillisiä virheitä, jotka eivät johdu tietoisesta riskinotosta (päihitteet, suuret ylinopeudet, turvavarusteiden käyttämättömyys, tahallisuus yms.)

Toimenpiteinä on esitetty monia hyviä asioita. ELY-keskukset näkevät, että maantieverkon infrastruktuurin turvallisuuden parantaminen on kuitenkin jäänyt vähälle huomiolle, tai tämän osalta viitataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimenpiteisiin. Liikenne 12 -suunnitelmassa näitä toimenpiteitä ei myöskään ole tarkemmin avattu. Näitä voisivat olla esimerkiksi:

- kaikkein onnettomuusherkeimpien tiejaksojen parantaminen
- keskikaiteellisten teiden lisääminen

- leveän keskimerkinnän lisääminen
- suistumisturvallisuuden parantaminen
- tien poikkileikkauksen ohjeistuksen muuttaminen niin, että se mahdollistaa nykyistä turvallisemmat ratkaisut sekä autoliikenteelle että jalankululle ja pyöräilylle
- kestävän liikkumisen edistäminen siten, että se aina parantavat myös liikenneturvallisuutta
- riista-aitojen ja hirvieläinten yli- tai alikulkujen rakentaminen
- turvallisten liittymäratkaisujen kuten eritaso- ja kiertoliittymien lisääminen
- automaattisen nopeusvalvonnan valvontapisteiden ja -jaksojen lisääminen
- raskaan liikenteen valvontapisteiden lisääminen

Toimenpide 67: perusväylänpidolla voidaan ylläpitää ja vähäisessä määrin parantaa liikenneturvallisuutta, mutta nykyinen/lähivuosien rahoituksen taso, korjausvelka sekä kunnossapidon velvoitteet eivät mahdollista turvallisuustoimenpiteiden merkittävää lisäämistä

Toimenpide 68: Pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä tehdään jo nyt, Liikenne 12 ei lisää näitä toimenpiteitä merkittävästi.

Toimenpiteessä 71 esitetään mm. nopeusrajoitusohjeen päivitystä sekä siihen liittyen Ruotsin tai Norjan mallin mukaista arviointia, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. ELY-keskukset kannattavat nopeusrajoitusohjeessa entistä voimakkaampaa painotusta liikenneturvallisuusvaikutuksiin, mutta eivät tue tavoitetta kategorisesta 80 km/h maksiminopeusrajoituksesta yksiajorataisilla teillä, joilla ajosuuntia ei ole rakenteellisesti erotettu toisistaan.

Toimenpiteessä 71 esitetään pääväylien nopeusrajoitusten ohjeiden mukaisuuden tarkistamista. Toimenpide on erittäin kannatettava, sillä tarkennuksella, että kyse on päätieverkosta (valta- ja kantatiet), eikä pelkästään pääväyläasetuksen mukaisista ns. pääväylistä.

Toimenpide 74: liikenteen rauhoittamista voidaan tehdä niissä puitteissa kuin sille voidaan osoittaa määrärahoja. Ainakin maanteiden osalta nopeus-rajoituksen laskeminen 30 km/h edellyttää sitä tukevia tieympäristön rakenteellisia toimenpiteitä.

Toimenpide 75: automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen ja sen kohdentamisen kehittäminen esim. ohjeistuksella ja toimintalinjoilla on tärkeää. Tämän rinnalla tulee turvata poliisin riittävät henkilöresurssit monipuoliseen liikennevalvontaan sekä muuhun liikenneturvallisuustyöhön.

Toimenpide 79: Ohjeiden noudattaminen on sinänsä itsestään selvä asia, joten esitetään ko. toimenpiteen poistamista. Liikenneturvallisuustutkimuksen lisääminen ja hyödyntäminen olisi sen sijaan kannatettavaa.

Esitetään toimenpiteisiin lisättäväksi STM:n tapaturmaohjelman mukaisen (s. 35) varhaiskasvatusyksiköiden ja oppilaitosten vaaranpaikkakartoituksen toteutus.

6.6 Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta:

Toimenpide 92: vastuutahoksi myös Fintraffic.

Toimenpide 96: Kehitetään katuverkkoa koskevien tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta. Yhtä lailla tulee edelleen kehittää myös maantieverkon tietojen kattavuutta ja laatua samoin kuin liikenteenohjauksen laatua.

Toimenpide 97: Kokeilu ja pilottihankkeet. Jos kokeiluja tehdään maantieverkolla, myös ELY-keskusten tulisi mainita vastuutahona.

7. Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta

Strategian seuranta on tärkeä suunnitella. Seurannan mittarit ja vastuutahot tulisi jatkossa käydä kriittisesti läpi ja niitä tulee tarpeen mukaan muuttaa/lisätä. Seuranta tulisi ulottaa ministeriöistä operatiivisiin liikenneturvallisuustyön toimijoihin asti (esim. kunnat ja järjestöt).

Koetun turvallisuuden osalta yhtenä uutena tietolähteenä voisi mainita liikenneturvallisuusaloitteet, joita esim. ELY-keskukset vastaanottavat vuosittain sadoittain. Koettua turvallisuutta raportoidaan usein asukaskyselyiden perusteella myös alueellisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa.

Kelkka Marko
Uudenmaan ELY - ELY-keskusten yhteinen lausunto