

Vastaanottaja: Liikenne- ja
viestintäministeriö

Viite: VN/13615/2019

Vantaan kaupungin lausunto valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Valtioneuvoston periaatepäätös perustuu liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltavana olevaan liikenneturvallisuusstrategiaan ja sen toimenpideohjelmaan. Periaatepäätöksellä valtioneuvosto sitoutuu liikenneturvallisuusstrategiaan. Ministeriöt sitoutuvat omassa ja hallinnonalansa toiminnassa toteuttamaan liikenneturvallisuusstrategian linjauksia sekä toimenpideohjelman toimenpiteitä.

Lausunnon kohteena ovat periaatepäätöksen lisäksi sen liitteenä olevat liikenneturvallisuusstrategia, Katsaus liikenneturvallisuuden nykytilasta sekä Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma. Strategian taustalla on niin sanottu nollavisio, jonka mukaisesti kaikkien liikennemuotojen tulisi olla vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Vantaan kaupunginhallitus antoi 9.8.2021 lausuntonsa ensimmäisestä luonnoksesta Liikenneturvallisuusstrategiaksi. Strategian rakennetta on lausuntojen jälkeen muokattu siten, että Liikenneturvallisuusstrategiasta on erotettu omakseen Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma. Tämä on hyvä uudistus, joka parantaa erityisesti toimenpiteiden seuranta ja tarvittaessa ohjelmien päivittämistä.

Vantaan kaupungin näkökulmasta tieliikenne on merkittävin liikenneturvallisuuden parantamistarpeen kannalta. Poliisi tilastoi tieliikenneonnettomuuksissa vuonna 2021 Vantaalla 145 loukkaantunutta ja neljä kuollutta (Tilastokeskuksen ennakkotieto).

Strategian toteuttamisen ja vaikuttavuuden seurannan kannalta on tärkeää, että nyt on pyritty löytämään ja nostamaan esille merkittävimpiä toimenpiteitä, yhteensä 20. Myös Vantaan kaupunki esitti elokuisessa lausunnossaan priorisointia vaikuttavuuden perusteella.

Kunnat on merkitty osavastuutahoksi 20 toimenpiteeseen 103:sta, ja niistä kaksi on nostettu merkittäviksi (toimenpide 65 ja 68). Useimpia niistä edistetään jo nykyisin Vantaan kaupungin turvallisuustyössä. Samoin ajonopeuksia koskevia toimenpiteitä on ensimmäisestä luonnoksesta muokattu ja lisätty aiemmin esitetty lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parempi huomioiminen. Mikroliikkumisen aiheuttamiin turvallisuuden ja hallinnoinnin haasteisiin on esitetty toimenpiteitä. Vantaan esittämä esteettömyyden edistämisen linjaukset strategiaan ei toteutunut, mutta esteettömyys on osana jalankulun ja pyöräilyn toimenpiteitä.

Toimenpide 65. Selvitetään, ovatko maanteiden sekä taajamien nopeusrajoitukset nopeusrajoitusohjeiden mukaisia. Päivitetään Nopeusrajoitukset-ohje. Ohjeen päivitykseen sisältyisi, että taajamien nopeusrajoitukset tukevat 30 km/h nopeusrajoitusten laajentamista. Päivityksessä

arvioitaisiin Ruotsin ja Norjan mallit, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. Päivityksessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota nopeusrajoitusten turvallisuusvaikutuksiin suhteessa muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, joita ovat esimerkiksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta.

Toimenpide 68. Rauhoitetaan ajonopeudet, esimerkiksi laskemalla nopeusrajoitus 30 kilometriin tunnissa sellaisilla alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä ja jalankulkua. Lisäksi kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen.

Toimenpide 90. Selvitetään mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikkumisen palveluja, mukaan lukien mikroliikkuminen, jotta palvelut edistäisivät myös liikenneturvallisuutta.

Strategiakaudella 2022–2026 saavutettava liikennekuolemien vähennys on esitetty epäselvästi. Strategiassa ja toimenpideohjelmassa todetaan, että ”Poistamalla laskennallisesti keskeisimmät päällekkäiset vaikutukset, karkean arvion perusteella strategian toimenpiteillä voidaan laskennallisesti saavuttaa koko strategiakaudella noin 20 liikennekuoleman vähenemä”, mikä tarkoittaisi neljää kuolemaa vuodessa. Periaatepäätöksessä vaikutuksista puolestaan todetaan, että ”strategian toimenpiteillä voidaan laskennallisesti saavuttaa koko strategiakaudella noin 20 liikennekuoleman vähenemä vuodessa.”

Toisaalta ohjelmassa todetaan, että ”liikenneturvallisuusstrategialla saavutettavat liikenneturvallisuushyödyt ovat esitettyä laskelmaa suuremmat, koska kaikille toimenpiteille ei ole laskettu määrällistä, numeerista vaikutusta ja osa vaikutuksista realisoituu välillisesti vasta pidemmällä aikavälillä.” Siksikin laaja-alainen yhteistyö ja sen toimintatapojen kehittäminen on edelleen tärkeää, jota Vantaalla tehdään esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmän ja yleisen turvallisuussuunnittelun kesken. Turvallisen liikenneympäristön rakentamisen lähtökohdat luodaan kuntien kaavoituksessa ja palveluverkossa tehtävillä ratkaisuilla.

Vantaalla on kuollut vuosittain neljä henkilöä vuosina 2019–2021, joten kuntatasolla myös loukkaantumisten määrää toimii mittarina. Toisaalta esimerkiksi useimmat vakavatkin pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksissa loukkaantumiset eivät näy tilastoissa. Siksi esitetty mikroliikkumisen ja pyöräliikenteen onnettomuuksien seurannan ja luotettavuuden kehittäminen on tärkeää. Tilastojen ajantasainen alueellinen hyödynnettävyys ja onnettomuusanalyysit ovat tärkeitä myös paikallisen liikenneturvallisuustyön tueksi ja suuntaamiseksi. Luotettava tilastointi lisää liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta.