

11.08.2021

236/00.04.02/2021 [Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi]

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31, 00023 Valtioneuvosto
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Kirjeenne 8.6.2021

Lausuntopyynnön tausta ja sisältö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi (8.6.2021).

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti liikenneturvallisuusstrategian valmistelun 14.11.2019. Taustalla on pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman kirjaus, jonka mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenneturvallisuusstrategian on tarkoitus olla pitkän aikavälin strategisen ohjauksen väline. Liikenneturvallisuusstrategia on laadittu vuosille 2022-2026.

Strategiassa käsitellään kaikkien liikennemuotojen liikenneturvalliisuutta. Strategiaa on valmisteltu laajassa poikkihallinnollisessa sidosryhmäyhteistyössä. Valmistelua on tukenut ohjausryhmä, minkä lisäksi strategiaa on valmisteltu liikennemuotokohtaisissa työryhmissä. Työryhmien tehtävän on ollut valmistella erityisesti strategiaa toteuttavat toimenpide-ehdotukset.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa EU:n nollavisio: tavoitteena on tieliikennekuolemien määrän vähentäminen nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvalliisuuteen. Liikenneturvallisuus kattaa kaikki liikennemuodot, eikä liikennekuolemien ja -onnettomuuksien vähentämistavoitteiden pidä olla sidottuja onnettomuuden sijaintipaikkaan. Jokainen liikennekuolema, tapahtui se maalla, merellä tai ilmassa, on liikaa.

Myös nollavisio pitää käsittää laajasti. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Seitsemän strategista linjausta ohjaavat vision saavuttamista. Konkreettiset toimenpide-ehdotukset toteuttavat strategisia linjauksia.

Liikenneturvalliisuuden nykytila on kuvattu strategiassa kunkin liikennemuodon osalta. Lisäksi strategiassa on kuvattu keskeinen lainsäädäntö sekä muut kansalliset ja kansainväliset hankkeet, jotka sisältävät liikenneturvalliisuuden parantamiseen liittyviä linjauksia, toimenpiteitä tai tavoitteita.

Strategian vaikutuksia liikenneturvallisuuteen arvioidaan osittain yhtä aikaa lausuntokierroksen kanssa. Lausuntopyynnössään liikenne- ja viestintäministeriö pyytää, että lausunnonantajat nostaisivat esille arviotaan strategian mahdollisista vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja lausunnonantajien toimintaan. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö pyytää toimenpiteiden vastuutahoja arvioimaan lausunnoissaan mahdollisia vaikutuksia resursseihinsa.

Lausunto pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön viimeistään 13.8.2021 [lausuntopyynnön yhteydessä toimitetun linkin kautta](#).

HSL:n lausunto

Helsingin seudun liikenne (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta. HSL:n edustaja on osallistunut liikenneturvallisuusstrategian tie- ja rautatieliikenteen työryhmän kokouksiin. Pääasiallisina näkökulmina tässä lausunnossa ovatkin tie- ja rautatieliikenteen turvallisuus.

HSL pitää hyvänä ja tärkeänä, että liikenneturvallisuusstrategia on laadittu. Strategian visio on kannatettava, samoin tavoitteet. Toimenpidepolut ja -kokonaisuudet olisi kuitenkin vielä hyvä laatia perustuen keskeisiin tunnistettaviin kohderyhmiin ja vakavien liikenneonnettomuuksien vähentämispotentiaaliin. Strategiassa esitetyt toimenpiteet ovat melko varovaisia ja osa niistä vaatii vielä tarkennuksia. **Yhtenä keskeisenä näkökulmana strategiassa tulee tunnistaa joukkoliikenne turvallisena kulkumuotona ja sitä kautta nostaa esille kulkumuotomuutosten merkitys liikenneturvallisuuden parantamisessa.**

Liikenneturvallisuusstrategian luonnoksessa on yhteensä 116 toimenpidettä, joista monet keskittyvät tiedotukseen, viestintään ja toimijoiden yhteistyöhön. Nämä ovat tärkeitä asioita, mutta eivät yksinään riitä. **Toimenpiteiden arviointi niin vaikuttavuuden kuin toteutettavuuden suhteen on tarpeen, jotta toimenpiteet on mahdollista priorisoida.** Osittain epäselväksi myös jää, mitä esitetyistä toimenpiteistä jo tehdään ja mitkä ovat kokonaan uusia. Keskeisimpien toimenpiteiden tunnistaminen ja niiden toteutukseen panostaminen on tehokkaampaa kuin resurssien hajauttaminen lukuisiin toimenpiteisiin.

HSL pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuuden edistämiseksi kohdistetaan asianmukaiset, riittävät resurssit. Tämä koskee erityisesti liikenneympäristön parantamista. Väylänpitäjien tulisi varautua budjeteissaan systemaattisesti esimerkiksi rautateiden tasoristeysten poistoihin ja maanteiden keskikaiteiden rakentamiseen. Liikenneturvallisuushankkeiden rahoituksen tulisi olla esillä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion väyläverkon investointiohjelmassa.

HSL tukee liikenneturvallisuuden edistämistä omalta osaltaan ja toivoo hyvän yhteistyön liikenne- ja viestintäministeriön kanssa jatkuvan myös tulevaisuudessa. **Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa olisi vielä hyvä täsmentää, miten sen on tarkoitus ohjata ja tukea alueellista ja seudullista liikenneturvallisuustyötä.**

Seuraavassa on esitetty HSL:n kommentit luonnokseen luvuittain:

Luku 1: Strategian visio

Strategian pohjalla on EU:n nollavisio, jonka mukaan tieliikennekuolemien määrä on tarkoitus vähentää nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Luvussa kuvataan myös tavoitteita, minkä voisi tuoda esiin luvun 1 otsikossa (esim. Strategian visio ja tavoitteet).

EU-maiden liikenteestä vastaavien ministerien vuonna 2017 asettama välitavoite nollavision saavuttamiseksi on tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasolta. Myös liikenneturvallisuusstrategialla tavoitellaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittamista vuoteen 2030 mennessä.

Sekä nuoret että ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. **Vision ja yleisten välitavoitteiden lisäksi strategiassa tulisi esittää tarkempia kohderyhmäkohtaisia tavoitteita, joiden suhteen strategiassa esitetyt toimenpiteet peillataan.**

Luku 2: Liikenneturvallisuuden nykytila

Luonnoksen nykytilan analyysissä tuodaan hyvin esille henkilöautoilun merkitys tieliikenteen kuolemissa; liikennekuolemat ovat kaikissa ikäryhmissä yleisimpiä henkilöautolla liikuttaessa. Vuosina 2016–2020 tieliikenteessä kuolleista lähes kolme viidestä (58 %) oli henkilöautoliikenteen kuljettajia tai matkustajia. Sama ilmiö on nähtävissä myös Helsingin seudulla. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin kolme neljästä tapahtuu maanteillä, kun taas vakavat loukkaantumiset keskittyvät kuolemia enemmän taajamiin.

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden yhteiskuntataloudelliset kustannukset näkyvät merkittävänä menetyksinä vuosittaisissa tilastoissa, mutta niistä seurannut inhimillinen kärsimys voi kestää vuosikymmeniä etenkin, kun liikenteessä kuolee lapsi tai nuori. Ihmishenkien säästäminen edellyttää niin merkittäviä taloudellisia panostuksia kuin toimenpiteitä, jotka voivat olla poliittisesti vaikeita.

Toimenpiteiden pitäisi pyrkiä ratkaisemaan nykytilan ongelmia mahdollisimman hyvin. Nyt kytkös nykytilan ja toimenpiteiden välillä on osittain epäselvä, minkä vuoksi nykytila jää hieman irralliseksi vaikkakin tärkeäksi osioksi.

Nykytilan arvioinnissa tulisi nostaa esiin liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset haasteet, joiden ratkaisemiseen strategiassa pyritään. Strategian painopisteitä ja toimenpiteitä onkin tarpeen vielä päivittää nykytila-analyysin ja vaikutusten arvioinnin tulosten perusteella. Erityisesti tieliikenteen turvallisuustilanne on Suomessa verrokkimaita heikompi, eivätkä edellisten strategioiden tavoitteet ole toteutuneet.

Luku 5: Kansainväliset esimerkit

On hyvä, että luonnoksessa on esitelty kansainvälisiä esimerkkejä. **Kansainvälisiä esimerkkejä yhteiskuntaa laajasti koskevista, kokonaisvaltaisista strategioista toimenpiteineen ja vaikutuksineen voitaisiin hyödyntää myös Suomen strategiaa laadittaessa.** Esimerkiksi Norjan hyvä tieliikenneturvallisuuskehitys on ollut seurausta monenlaisista toimenpiteistä usealla eri sektorilla.

Luku 6: Strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026

Luonnoksen strategiset linjaukset ovat:

- 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.

Seitsemän strategisen linjauksen keskinäistä järjestystä tulisi muuttaa kuvaamaan prioriteettia. Kohdan 5 ("Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia") voisi nostaa toiseksi tai kolmanneksi kohdaksi. Liikennejärjestelmätasolla tulee vahvistaa turvallisimpia kulkutapoja, kuten joukkoliikennettä.

HSL pitää tärkeänä linjausta, jonka mukaan liikenneturvallisuus on laaja asia, joka koskee kaikkia liikennemuotoja ja koko yhteiskuntaa. Luvun 6.1 ("Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia") lopussa todetaan liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena olevan "..., että liikenneturvallisuuden arvostus yhteiskunnassa kohenee, viranomaisten välinen yhteistyö tiivistyy ja ihmiset kokevat liikenteen turvalliseksi. Liikenneturvallisuus on sisäistetty koko yhteiskunnan tehtäväksi ja läpileikkaavaksi teemaksi."

HSL haluaa korostaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden turvaamisen tärkeyttä osana liikenneturvallisuuden parantamista. Tarve vähentää henkilöautoliikenteen suoritetta ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden vahvistaminen puuttuvat toimenpiteistä ja ne pitäisi lisätä strategiaan.

Luku 6.1: Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

HSL on mukana Traficomien vetämässä Kustannustehokkaat keinot vähentää allejäntejä -työssä (toimenpiteet 2 ja 5). Tämän työn on hyvä olla jatkuvaa datankeruun ja seurannan suhteen, jotta nähdään miten toimenpiteet ovat vaikuttaneet. HSL on mielellään jatkossakin mukana tässä työssä. Toimenpiteet eivät lisää HSL:n reursointitarvetta. Sen sijaan rakenteelliset muutokset vaativat asema- ja ratainfraan omistajien päätöksiä ja lisäävät rahoitustarvetta.

Luku 6.2: Päätöksenteon on perustuttava tietoon

HSL:n näkemyksen mukaan tietopohja on tärkeä saattaa kuntoon, jotta toimenpiteiden vaikutuksia pystytään arvioimaan parhaalla mahdollisella tavalla. Vaikutusten arviointia ja Liikenne- ja viestintäviraston tuottamaa liikennejärjestelmäanalyysia tulisi kehittää niin, että tieto olisi hyödynnettävissä alue- ja seututasoisessa liikenneturvallisuustyössä. Tietopohjaa tulisi kehittää myös, jotta voitaisiin tehdä liikennemuotojen välistä turvallisuusvertailua.

Luku 6.3: Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Toimenpiteeseen 37 "Kehitetään päiväkotien ja koulujen liikunta- ja liikennekasvatusta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa." olisi hyvä lisätä joukkoliikenteen käytön opastus ja joukkoliikenteeseen kannustaminen kaupunkiseuduilla, joissa joukkoliikenne on vaihtoehto liikkumiseen. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisääminen parantaa liikenneturvallisuutta ja nuorena opitut tavat säilyvät usein pitkälle aikuisuuteen. Koululaisten joukkoliikenteen käyttöön kannustetaan esimerkiksi koululaisryhmien

maksuttomalla matkustusoikeudella päiväaikaan. HSL toteaa, että toimenpiteet 28 ja 37 ovat samat, ero on vain vastuutahoissa, ja ne kannattaisi yhdistää.

Luku 6.4: Asenteiden on muututtava liikenteessä

Toimenpiteet 56 ja 57 liittyvät henkilö- ja tavarankuljetuspalveluiden vastuullisuuteen niin palveluntuottajien (esim. joukkoliikenteen operaattoreiden) kuin julkisen sektorin tilaajien (esim. HSL) näkökulmasta. HSL toteaa, että **ammattiliikenteen vastuullinen ja turvallinen toiminta on erittäin keskeinen asia liikenneturvallisuuden näkökulmasta.**

HSL joukkoliikenteen tilaajana pitää tärkeänä, että vastuu liikennöinnin turvallisuudesta säilyy jatkossakin operaattoreilla ja heitä valvovalla viranomaisella. Raideliikenteessä operaattorit vastaavat liikenne- ja matkustajaturvallisuudesta omien turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä puitteissa, jotka ovat myös liikennöintiluvan saamisen ehtona ja tätä valvoo Traficom.

HSL järjestää turvallisuuskoulutusta esimerkiksi terminaalien tai joukkoliikennetunnelien osalta sekä vaatii mm. turvaohjaamot ja alkulokot liikennöintisopimuksissaan. Henkilöstön terveystarkastukset ja koulutus ovat operaattorin vastuulla ja näitä koskevat myös lakisääteiset velvollisuudet.

HSL voi olla vastuullisuusnäkökulmasta mukana erilaisissa kampanjoissa esimerkiksi toimenpiteeseen 58 ”Viestitään nuorille ja aikuisille selkeästi, että asiaton liikkuminen raiteilla on lailla kiellettyä.” liittyen. Tämä ei lisää HSL:n resurssitarvetta.

Luku 6.5: Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Liikenneympäristön parantaminen on välttämätöntä liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ja onnettomuuksien seurausten lieventämisessä. Tunnistettuja keinoja ovat esimerkiksi maanteiden keskikaiteet ja rautateiden tasoristeysten parantaminen. **Liikenneympäristön parantaminen edellyttää infrainvestointeja**, mikä tulisi ottaa huomioon väylänpitäjien budjeteissa, jotta liikenneturvallisuusstrategian kunnianhimoiset tavoitteet voidaan saavuttaa. Tarvittavia panostuksia tulee arvioida niiden onnettomuuksien vähentämispotentiaalin kannalta, valita vaikuttavimmat toimenpiteet ja toteuttaa niitä pitkäjänteisesti.

Ajonopeuksien laskemiseen tähtäävät toimenpiteet pienentävät liikenneonnettomuuden riskiä niin todennäköisyyden kuin seurausten osalta. Nopeuden laskuun ja riskiarviointeihin liittyvät toimenpiteet 71–74 ovatkin vaikuttavuuden näkökulmasta kannatettavia. Nopeusrajoitusten laskun lisäksi kuljettajia pitäisi ohjata oikeaan ajonopeuteen katusuunnittelun keinoin.

Henkilöautosuoritteiden määrää vähentäviin keinoihin tähtäävistä toimenpiteistä HSL pitää tärkeänä jalankulun ja pyöräliikenteen edellytyksiä ja kilpailukykyä parantavia toimenpiteitä 69 sekä 81–83.

Henkilöauton kanssa kilpailukykyiset liikkumisen palvelut, kuten joukkoliikenne, houkuttelevat turvallisten kulkutapojen käyttöön. Turvallinen ja esteetön joukkoliikenne helpottaa autoilusta luopumista esimerkiksi silloin, kun ajokyky on heikentynyt ikääntymisen vuoksi. Toimenpide 76 (”Edistetään liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyön ja digitalisaation kautta”) liittyy HSL:n tehtäväkenttään ja resursseihin. Helsingin seudulla liikkumisen palveluiden runkona on kattava ja turvallinen

joukkoliikennejärjestelmä, jota muut liikkumisen palvelut voivat täydentää. Myös toimenpide 78 ("Toteutetaan esteettömien matkaketjujen pilottihankkeita") koskettaa HSL:n toimintaa mahdollistaen joukkoliikenteen palvelut useammalle.

Luku 6.6: Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

HSL haluaa muistuttaa, että erityisesti tieliikenteen automaatioon voi liittyä liikenneturvallisuusriskejä, kun monimutkaisessa ympäristössä liikkuu sekä automaattisia että muita ajoneuvoja ja suojattomia tienkäyttäjiä. Nämä riskit tulee ottaa huomioon, kun otetaan käyttöön uusia teknologioita.

HSL kilpailuttaa HSL-alueen lähijunaliikenteen ja tilaa metroliikennettä HKL:ltä. Lisäksi HSL on mukana yhtenä toimijana Digiradan toteutuksessa. Raideliikenteen toimijana HSL:ää koskevat toimenpiteet 98–99 ja 110. Toimenpiteet 98 ja 99 ovat lakisääteistä tekemistä ja Digirata-hanke parantaa turvallisuutta jo itsessään. Nämä toimenpiteet eivät tuo muutoksia HSL:n resursointiin.

Luku 7: Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta

Luvussa 7 todetaan, että "Kukin taho toteuttaa sille vastuutetut toimenpiteet määrärahojensa puitteissa. Suurin osa toimenpiteistä toteutetaan nykyisen toiminnan suuntaamisena. Määrärahalisäyksiä vaativista toimenpiteistä päätetään erikseen normaalissa valtiontalouden suunnittelussa." **HSL:n näkemyksen mukaan on epärealistista olettaa, että kunnianhimoiset liikenneturvallisuustavoitteet toteutuvat perusmäärärahojen puitteissa.**

Rajalliset resurssit huomioiden nykytilan analyysia olisi tärkeää hyödyntää siten, että siitä on mahdollista tunnistaa merkittävimpiä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämispotentiaaleja. Tavoitteiden saavuttaminen vaatii uusia, tehokkaita keinoja ja todennäköisesti lisärahoitusta sekä poliittisesti vaikeitakin päätöksiä. Toisaalta on hyvä huomata, että osa liikenneturvallisuutta edistävästä toimenpiteistä vähentää myös liikenteen päästöjä, mihin Suomi on sitoutunut kansainvälisestikin. Näistä kestävien kulkutapojen, joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen, edistäminen on hyvä esimerkki.

HSL:n rooli liikenneturvallisuuden edistämässä

HSL suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä sekä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (14 kuntaa) ja Siuntioon.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttäminen ja parantaminen nyt ja tulevaisuudessa on HSL:n tärkeä liikenneturvallisuuteen vaikuttava tehtävä, sillä yksityisautoilun suoritteiden kasvu lisää onnettomuusriskiä. Liikenneturvallisuus on yksi kuljettajakoulutuksissa esillä olevista asioista, johon liittyy myös koettua turvallisuutta ja sitä kautta sillä on yhteys matkustajien kokemaan joukkoliikenteen laatuun. Koronapandemian myötä myös liikkumisen terveysturvallisuus on noussut tärkeään asemaan. Joukkoliikenteestä vastaavana toimijana HSL on varmistanut pandemian aikana terveysturvallisuutta monin tavoin. Turvallisuudentunne on ensiarvoisen tärkeää matkustajien palaamisessa joukkoliikenteeseen.

Helsingin seudun tuorein voimassa oleva liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL 2019), joka

hyväksyttiin keväällä 2019. Liikenneturvallisuutta parannetaan MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteissä erityisesti liikenneinfran pienillä parantamiskohteilla (KUHA-hankkeet).

Uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman (MAL 2023) valmistelun yhteydessä on kehitetty vaikutusten arviointia etenkin sosiaalisten vaikutusten arvioinnin osalta. Terveys ja turvallisuus ovat keskeisiä teemoja, joiden arviointia on täydennetty esimerkiksi uusin mittarein. Yksi mittareista koskee liikenneonnettomuuksia. Suunnitelman valmistelun yhteydessä tarkastellaan myös Helsingin seudun liikenneturvallisuustilannetta ja muodostetaan näkemys tarvittavista toimista. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia toimii tässä yhtenä lähtökohtana.

Lisätietoja antaa
osastonjohtaja Sini Puntanen, sini.puntanen@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.