

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Näkövammaisten liitto on tutustunut aineistoon ja kiittää mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategiasta. Nostamme lausunrossamme esiin niitä huolenaiheita, joita näkövammaiset kokevat liikenneympäristössä.

Näkövammaisen itsenäinen liikkuminen ja muun liikenteen havainnointi perustuu ensisijaisesti kuulo- ja tuntoaistiin. Näkövammaisten liitto pitää hyvänä, että strategiassa on tunnistettu esteettömyyden merkitys onnettomuuksien vähentämisessä ja turvallisuuden parantamisessa.

Tärkeimpiä turvallisuustekijöitä näkövammaisille rakennetussa ympäristössä ovat erilaiset tuntoon ja ääneen perustuvat opasteet.

Turvallista liikkumista jalkakäytävällä helpottavat esimerkiksi asvalttiin upotetut valkoisella kepillä tunnusteltavat noppakiviraidat. Tien ylittäminen turvallisesti suojatiellä onnistuu merkitsemällä suojatien reuna pystysuoralla reunatuella. Turvalliseen ylitykseen vaaditaan niin ikään ääniopastetut liikennevalot, joissa jalankulkupainikkeen etureunaan on merkitty kohokuviolla risteyksen topografia ja nuolella ylitys suunta.

Turvallisuuden parantamiseksi risteyksiä muutetaan kiertoliittymiksi, joihin ei liikenteen sujuvuuden vuoksi voida asentaa liikennevaloja ja ne muuttuvat näin ollen näkövammaisille turvattomiksi. Näiden yhteydessä oleville suojateille on koe luonteisesti asennettu äänimajakoita merkitsemään näkövammaisille suojatien turvallinen alku ja loppukohta. Näistä on saatu hyviä kokemuksia ja tämä malli olisi saatava käytännöksi kaikkiin kiertoliittymiin.

Suojateiden väistämissäännöt ovat olleet tähän asti yksinkertaisia, kun ajoneuvo on ollut väistämisvelvollinen. Tähän on nyt tullut poikkeus, kun raitiovaunujen ylityspaikalla jalankulkija on väistämisvelvollinen. Tähän ei vielä ole löydetty näkövammaisen kannalta turvallista ratkaisua ja sitä haetaan parhaillaan varova valojen saamisesta kaikkiin ylityspaikkoihin.

Myöskään Shared Space alueilla ei ole näkövammaisten kannalta yksiselitteisiä väistämissääntöjä ja siellä turvallinen liikkuminen edellyttää muun liikenteen hyvää havainnointia. Ennen kuin tällaiset alueet yleistyvät on ratkaistava miten näkövammaiset voivat siellä turvallisesti liikkua.

Myös kuljettajien koulutuksella voidaan parantaa näkövammaisen turvallista kadun ylittämistä. Kuljettajien tulisi tunnistaa näkövammaisen valkoinen keppi ja antaa näkyvästi tietä, kun henkilö saapuu suojatielle valkoisen kepin tai opaskoiran kanssa.

Talvella tärkeä asia on jalkakäytävien talvikunnossapito. Talvella maassa olevien taktiili merkintöjen peittyessä lumeen ainoa toimiva opastusmenetelmä näkövammaiselle on ääniopastus. Tämän vuoksi liikennevalojen ääniopastukseen tulisi kiinnittää entistä suurempaa huomiota. Aiemmassa tieliikenneasetuksessa oli maininta näkövammaisten kuulemisesta liikennevalojen ääni opasteiden asentamisessa, mutta nykyisestä asetuksesta tämä on poistettu.

Raideliikenteen esteettömyyttä on hyvin säädelty ja se on pääosin paremmalla tasolla kuin muu joukkoliikenne. Esimerkiksi junalaiturin reunan havaitseminen ja raiteille putoaminen voidaan estää laiturin tunnusteltavilla ja kontrastiltaan erottuvilla reunamerkinnoilla. Tällaiset merkinnät tulisi saada pakollisiksi myös kevytraideliikenteeseen, eli raitiovaunu- ja metrolienteeseen, sillä metroradalle putoaminen voi olla yhtä vaarallista kuin junaradalle putoaminen. Tietojemme mukaan näkövammaisia putoaa enemmän metroraitteille kuin junaraitteille. Sen sijaan junasta raiteille putoamiset ovat vähentyneet junien paremman oviautomatiikan ja junan ja laiturin välisen raon pienenemisen myötä.

Mikroliikenne on huomioitu strategiassa ja Näkövammaisten liiton toive on, että sitä jatkossa säädeltäisiin ja valvottaisiin entistä paremmin. Kaupungeissa yleistynyt sähköpotkulaudan kuljettaminen ja pysäköinti jalankulkualueella aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia näkövammaisille.

Yhteiskunnan rahoittama kuljetuspalvelu on luotu tukemaan esteetöntä joukkoliikennettä. Kuitenkin se on tällä hetkellä pääasiallinen kulkumuoto monelle näkövammaiselle siihen asti, kunnes joukkoliikenne ja jalankulkuympäristö muuttuu tosiasiallisesti esteettömäksi ja turvalliseksi. Tähän esteettömyyteen liittyy koko matkaketju aina matkan suunnittelusta lipun ostamiseen ja matkan eri

vaiheisiin. Näihin vaiheisiin liittyy usein kävelyosuus, eri joukkoliikenne osuuksia ja mahdollisesti kuljetusvälineen vaihto terminaalissa tai kadulla.

Taksiliikenteen turvallisuuteen ja laatuun näkövammaisen kannalta liittyy oleellisesti kuljettajien osaaminen ja sitä kautta riittävä koulutus. Myös kuljettajan kielitaidolla on merkitystä näkövammaisen turvalliseen taksimatkamiseen. Näkövammaisen ei välttämättä itse tiedä missä on, eikä näin osaa neuvoa kuljettajaa perille ja kommunikointi kuljettajan kanssa tapahtuu vain puheella. Kuljettajien koulutuksen vaatimustasoa niin paikallistuntemuksen kuin kielitaidonkin suhteen on laskettu ja mielestämme se tulisi palauttaa sille hyvälle tasolle mitä se aiemmin oli.

Sähköautojen ja sähkömopojen äänettömyys on Näkövammaisten liiton pitkäaikainen huolenaihe. Vaikka uusiin sähköautoihin on viimevuodesta alkaen tullut pakolliseksi näkövammaisia varoittava äänimerkki, se tulisi saada myös kaikkiin jo käytössä oleviin sähköautoihin ja sähkömopoihin.

Näkövammaisten liitto painottaa, että liikenneympäristöön ja -turvallisuuteen liittyvien ratkaisujen on tuettava kaikkia liikenteen käyttäjiä ja ratkaisuilla on vahvistettava omatoimisen ja itsenäisen liikkumisen edellytyksiä.

Möttönen Markku  
Näkövammaisten liitto ry