

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etelä-Karjalan liitto kiittää lausunnonantomahdollisuudesta ja toteaa, että liikenneturvallisuusstrategialuonnos on sisällöltään ja tavoitteeltaan oikeasuuntainen. Etelä-Karjalan liitto kiinnittää huomion siihen, että strategia ei tunnista maakuntien liittoja tai alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia osana liikenneturvallisuustyötä. Lakisääteiset alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat tärkeä osa suunnittelujärjestelmän kokonaisuutta.

Liikenneturvallisuusstrategialuonnokseen on kirjattu merkittävimmät tunnistetut liikenneturvallisuuden haasteet Suomessa, ja haasteisiin pyritään vastaamaan yhteensä 116 luonnokseen kirjatulla toimenpiteellä. Kirjattujen toimenpiteiden määrä on erittäin suuri ottaen huomioon strategian aikajänne 2022-2026. Olisi tärkeää tunnistaa ne toimenpiteet, jotka vaikuttavat parhaiten strategiassa tunnistettuihin haasteisiin, kuten nuorten ja iäkkäiden kuljettajien suureen onnettomuusmäärään.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä keinona liikenneturvallisuuden parantamisessa raideliikenteen kehittämistä ja joukkoliikenteen käytön edistämistä. Suomen rautateiden turvallisuustaso on hyvä ja matkustajaturvallisuus erinomaisella tasolla. Tieliikenteessä sen sijaan on suhteessa muihin liikennemuotoihin poikkeuksellisen suuret onnettomuusmäärät. Tiellä liikkuminen on selvästi juna-, lento- ja vesiliikennettä turvattomampaa. Lisäksi nuoret ja ikääntyneet kuljettajat ovat ylliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne12) raideliikenne nähdään tärkeässä roolissa sekä liikenteen päästöjen vähentämisessä että liikenneturvallisuuden parantamisessa. Liikenne12-suunnitelmaa toimeenpaneavassa investointiohjelmassakin raidehankkeet ovat saaneet ansaitsemansa huomion. Etelä-Karjala on

rajamaakunta, jossa liikkuu paljon myös kansainvälistä liikennettä ja kuljetuksia. Rajan yli tulevat autoilijat ovat tottuneet erilaiseen liikennekulttuuriin kuin suomalaiset autoilijat, mikä aiheuttaa toisinaan vaaratilanteita. Maakuntaa halkovan Karjalan radan parantaminen (kaksoisraide välille Luumäki-Imatra) ja kansainvälisten raideliikenneyhteyksien kehittäminen (Imatra-Imatrankoski-raja -ratahanke ja Imatran rajanylityspaikan raideliikenteen kansainvälistäminen) ovat merkittävä liikenneturvallisuusteko, koska ne mahdollistavat maakunnallisen taajamajunaliikenteen kehittämisen sekä tavaraliikenteen kuljetusten nykyistä laajemman siirtämisen maanteiltä raiteille. Taajamajuna mahdollistaa maakunnan sisäisen liikkumisen ja parantaa myös ulkoista saavutettavuutta ilman omaa autoa. Tämä houkuttelee myös tieliikenteen riskiryhmiä (nuoret ja iäkkäät kuljettajat) siirtymään maanteiltä rautateille. Lisäksi raideliikenneyhteyksien ja taajamajunaliikenteen kehittäminen parantaa kansainvälisen liikenteen turvallisuutta, kun Venäjältä Suomeen tulevat matkustajat voivat kulkea auton sijasta junalla. Raideliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisella pystytään myös vastaamaan Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyihin liikenteen päästövähennystavoitteisiin.

Sujuvien matkaketjujen kehittämisellä voidaan edistää liikenneturvallisuutta, kun autoilulle on todellisia, liikkumisen vapauden säilyttäviä vaihtoehtoja. Esimerkiksi pyörän kuljettaminen junassa tulisi olla nykyistä helpompaa, jotta ihmisillä olisi todellinen mahdollisuus valita myös pitemmillä matkoilla juna auton sijasta. Pyöräilyn suosio on kasvanut viime vuosina ja yhä enenevässä määrin myös Etelä-Karjalan liitto on saanut kansalaisilta toiveita edistää polkupyörien kuljettamista junissa. Tämän mahdollistaminen olisi myös Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman tavoitteiden mukaista.

Etelä-Karjalan liitto haluaa korostaa, että pääväylillä tulisi pystyä osoittamaan rinnakkaistieyhteys hitaalle liikenteelle jo suunnitteluvaiheessa. Etelä-Karjalassa valmistui lähes kymmenen vuotta sitten valtatie 6 nelikaistainen keskikaiteellinen tieosuus välillä Lappeenranta-Imatra. Tie avattiin liikenteelle sekaliikennetienä ja sillä on sattunut vuosittain useita onnettomuuksia, joissa on ollut osapuolina hidas ja nopea ajoneuvo. Rinnakkaistieyhteyden suunnittelu ja sekaliikennetien muuttaminen moottoriliikennetieksi on ollut hidasta, eikä sillä ole edelleenkään hyväksyttyä lainvoimaista tiesuunnitelmaa eikä rakentamispäätöstä tai rahoitusta. Tieosuudella kulkee runsaasti seutukuntien välistä liikennettä (mm. koulukuljetuksia) sekä Suomen sisäistä ja kansainvälistä liikennettä, ja raskaan liikenteen osuus on paikoittain jopa viidennes kaikesta liikenteestä. Raskasta liikennettä syntyy sekä kotimaisen teollisuuden että kansainvälisten kuljetusten myötä. Jatkossa olisi tärkeää, ettei vastaavanlaisia kohteita pääse syntymään. Myös ELY-keskusten rahoituksessa tulisi huomioida tällaisten epäkohtien korjaaminen.

Pääväylien valaistukseen tulisi myös kiinnittää huomiota. Valaistuksella pystyttäisiin parantamaan liikenneturvallisuutta monissa kohteissa. Lisäksi tietyömaiden alennettuihin nopeusrajoituksiin – erityisesti niiden sijaintiin ja ajankohtaan – olisi kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota. On hyvin yleistä, että tietyöstä ei näy minkäänlaista muuta merkkiä kuin alennettu nopeusrajoitus tai että tietyö näyttää olevan jo valmis, mutta alhaisemmat nopeusrajoitukset ovat edelleen voimassa. Tietyömaiden liikennemerkit pitäisi poistaa tai peittää silloin, kun tietyö ei aiheuta vaaraa ohiajavalle liikenteelle tai tietyön tekijöiden turvallisuus ei ole vaarassa ohi ajavan liikenteen vuoksi. Jos liikenneympäristö ei tue alhaisempaa rajoitusta, tulee nopeusrajoituksista helposti

mielipidekysymys, jolloin niitä noudatetaan, jos huvittaa. Ja pahimmillaan ne jäävät noudattamatta juuri silloin, kun niitä olisi syytä noudattaa.

Tynkkynen Sonja
Etelä-Karjalan liitto