

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tampereen kaupunki on aiemmin antanut lausunnon luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi elokuussa 2021.

Liikenneturvallisuusstrategian sisältö rakenne ja toimenpiteet ovat selkeytyneet luonnosvaiheesta. Liikenneturvallisuusstrategiassa edelleen kehitettäviä osa-alueita ovat: tehokas seuranta, riittävä toimenpiteiden rahoitustaso ja käytännön toimenpiteiden täsmentäminen.

Liikenneturvallisuusstrategian keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuus tulee käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio. EU:n nollavisiossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategiset linjaukset ohjaavat vision saavuttamista. 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 ja 7) Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.

Tampereen kaupunki pitää hyvänä liikenneturvallisuusstrategian kokonaisvaltaista lähestymistapaa liikenneturvallisuuteen. Kaupunki näkee positiivisena sen, että kaikki kulkumuodot ja erilaiset liikkumisympäristöt ovat samassa turvallisuusstrategiassa. Toimenpiteitä on esitetty laaja-alaisesti ja poikkihallinnollisesti.

Esitettyjen toimenpiteiden määrä on suuri ja ne ovat hyvin perusteltuja.

Liikenneturvallisuusstrategian toteutuksessa tulee kuitenkin varmistaa, että ensisijaisesti panostetaan vaikutuksiltaan merkittäviin toimenpiteisiin, jotta käytettävissä olevan melko niukan rahoituksen avulla saadaan mahdollisimman suuri liikenneonnettomuuksien vähenemä.

Liikenneturvallisuuden yhteiskunnallisen arvostuksen nostaminen on merkittävä tavoite.

Liikennevalvonta ja siihen osoitetut riittävät resurssit ovat erittäin tärkeitä asioita tavoitteen edistämiseksi. Tampereen kaupunki saa vuosittain paljon kuntalaispalautteita, joissa tuodaan esille huoli riittävän liikennevalvonnan puutteesta aiheutuvasta koetusta turvattomuuden tunteesta arjen liikkumisessa. Liikenneturvallisuuden arvostuksen kasvattamiseksi konkreettinen ja näkyvä liikennevalvonta on olennaista. Liikennevalvonnan resursseja tulisi merkittävästi kasvattaa, sillä näkemyksemme mukaan esimerkiksi ylinopeuksien ja punaista päin ajamisen vähentämisessä riski liikennevirhemaksun tai sakon saamisesta selkeästi parantaa liikennesääntöjen noudattamista ja pienentää onnettomuusriskiä. Automaattivalvonnan lisäksi tarvitaan myös merkittävästi nykyistä enemmän muuta valvontaa.

Yhtenä liikenneturvallisuusstrategian toimenpidekokonaisuutena on nostettu liikenneturvallisuuden tietopohjan kehittäminen ja parantaminen. Vakavien loukkaantumisonnettomuuksien seurannan vakiinnuttaminen on erittäin kannatettavaa. Kaupunkien katuverkolla tapahtuu vähän liikennekuolemia, mutta loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia merkittävämmiin. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet muodostavat suurimman osan katuverkon loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista. Liikenneturvallisuusstrategiassa on viitattu tutkimustuloksiin, joiden perusteella etenkin pyöräilijöille tapahtuneista vakavista onnettomuuksista ei tule lainkaan tietoa virallisiin onnettomuustilastoihin. Kun tietoa onnettomuuksista ja niiden syistä saadaan kattavammin, pystytään liikenneympäristöä suunnittelemaan nykyistä turvallisemmaksi. Tästä johtuen kaupunki pitää erittäin hyvänä toimenpide-ehdotuksena tilastoinnin kehittämistä tältä osin.

Tampere haluaa edistää jakamistalouden liikkumiskäytäntöjä, koska ne monipuolistavat kaupunkimaisia liikkumisvaihtoehtoja. Kaupunki on yhdessä palveluntuottajien kanssa esimerkiksi kehittänyt pelisääntöjä sähköpotkulautojen asemapaikkojen osoittamiseksi. Sähköpotkulautojen tarjonta ja suosio ovat kasvaneet muutamassa vuodessa merkittävästi. Samanaikaisesti mikroliikenteen onnettomuudet ovat olleet viime aikoina julkisuudessa näkyvästi esillä. Liikenne- ja viestintäministeriön tulisi kiirehtiä mm sähköpotkulaautoonnettomuuksien määrän ja vakavuuden selvittämistä, koska onnettomuuksista aiheutuu huolestuttavan suuret yhteiskunnalliset kustannukset. Sairaalat ja mikroliikenteen palveluntuottajat ovat julkisuudessa nostaneet toimenpide-ehdotuksina mm sähköpotkulautojen yöaikaisen käytön rajoittamisen, alennettun nopeuden yöaikaan ja ennen ajoa tehtävät reaktiotestit humalassa ajamisen ehkäisemiseksi.

Sähköpotkulaudan käyttäjien liikennesääntötuntemus on heikko. Tampereella on selvästi havaittu huomattavalla nopeudella ajamista jalkakäytävällä kävelijöiden seassa. Tampere on kiinnostunut osallistumaan valtakunnalliseen mikroliikkumisen verkostoon yhdessä muiden isojen kaupunkien ja alan palveluntarjoajien kanssa. Mikroliikkumisen turvallisuutta parantavien toimintamallien ja lainsäädännön kehittämistä pidetään erittäin tärkeänä.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on yhtenä toimenpidekokonaisuutena esitetty eri toimijoiden liikenneosaamisen lisääminen. Strategian mukaan liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja. Myös asenteiden muokkaaminen on tärkeää, jotta liikenneturvallisuus myös käytännössä paranee. Etenkin nopeusrajoitusten noudattamiseen suhtaudutaan usein välinpitämättömästi, vaikka nopeudella on merkittävä vaikutus onnettomuuksien vakavuuteen.

Toimenpidekokonaisuudessa on korostettu vahvasti lapsiin ja nuoriin kohdentuvaa liikennekasvatusta. Toimenpiteen mukaan Opetushallitus tukee perusopetusta liikennekasvatuksen toteuttamisessa opetussuunnitelmien toimeenpanon tuen tukimateriaaleilla. Tukimateriaalin tuottamisen lisäksi olisi toteutettava päivähoito- ja perusopetuksen henkilöstölle tarjoamalla aiheeseen liittyvää koulutusta. Kouluikäisten osalta on korostettu pyöräilykasvatusta mm liikennesääntötuntemuksen osalta, mikä tavoitteena on hyvä. Pyöräilyn väistämissäännöt ovat nykyisessäkin lainsäädännössä vaikeasti hahmotettavissa suurimmalle osasta suomalaisia. Toimenpiteissä pitäisi olla mukana liikennekasvatusta etenkin nuoriin ja työikäisiin kohdentuen pyöräilyn väistämissäännöistä toteuttamalla valtakunnallinen liikenneturvallisuuskampanja.

Koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittaminen on esitetty myös yhtenä toimenpiteenä. Tampere parantaa jatkuvasti päiväkotien ja koulujen läheisyyden liikenneturvallisuutta rauhoittamistoimenpitein käytettävissä olevien resurssien mukaisesti. Lisäksi koko kaupungin alueella asuinalueiden aluenepeusrajoituksia on alennettu 30 km/h:ssa. Koulu- ja päiväkotirakennuksia sijoittuu kuitenkin myös maanteiden varsille, joten ELY-keskukset pitäisi olla mukana yhtenä vastuutahona toimenpiteiden edistäjänä.

Tampereen kaupunki saa vuosittain paljon asukkailta ja eri toimijoilta liikenteen rauhoittamisaloitteita, joista pystytään toteuttamaan nykyisillä taloudellisilla resursseilla vuosittain vain pieni osa. Käsittääksemme sama ongelma on myös monessa muussa kasvukunnassa investointirahoituksen ohjautuessa pitkälti uusien alueiden rakentamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen kaltainen rahoitus infran parantamiseen voisi olla harkinnan arvoinen asia liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen edistämiseksi. Hankehaku motivoisi kuntia lisäämään panostusta liikenneturvallisuushankkeisiin.

Toimenpiteiden 62 ja 63 kohdalla on maininta mahdollisesta valtion ja kuntien yhteisrahoituksesta. Tämä on mahdollista, jos toteutettava kohde sijaitsee osin katuverkolla. Tampereen kaupunki

suhtautuu kuitenkin kriittisesti kokonaan maantieverkolla sijaitsevien hankkeiden rahoitukseen, vaikka niillä parannettaisiinkin yhteyksiä kuntien liikenneverkkoon. Kaupunki toteuttaa vuosittain jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä katuverkollaan. Lisäksi tieliikennelain muutoksen seurauksena kaupunki vastaa jo nyt rahallisestikin merkittävästä liikennemerkkimuutosten aiheuttamista kustannuksista.

Suomen väestörakenteesta johtuen ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien analyysien perusteella todetaan, että ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. Liikenneturvallisuustoimenpiteenä strategiassa on esitetty vapaaehtoisten ajotaitoa ylläpitävien kurssien tarjoamista. Toimenpiteen vaikuttavuus on merkittäväksi (5,3 kuoleman vähennys vuosittain). Toimenpiteelle ei kuitenkaan ole osoitettu lisäresursseja vaan toteutus tapahtuisi nykyisillä resursseilla. Norjan kansallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on tavoitteena joka vuosi saada 30 % yli 70 vuotiaista ajokortin haltijoista osallistumaan ajotaitojen ylläpitokurssille. Toimenpiteen edistämisestä vastaa Norjan väylävirasto.

Nuoret kuljettajat ovat ikääntyneiden tavoin yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Strategiassa todetaan, että uusilla kuljettajilla on korkeampi riski joutua onnettomuuteen. Tampere on todennut saman ilmiön kaupungissa tapahtuneiden onnettomuuksien osalta. Ajo-oikeus on nykyisin mahdollista saada harkinnanvaraisena lupana alaikäisenä. Uudet tiedot alaikäisille kuljettajille tapahtuneista onnettomuuksista ovat huolestuttavia. Strategiassa tulisi olla toimenpiteenä alaikäisten ajo-oikeuksien myöntämisperusteiden tarkistaminen tai ajoluvalla ajamisen rajoittaminen osittain esimerkiksi yöaikaan.

Tampereen kaupunki on laatinut toimintalinjat automaattivalvonnan toteuttamiseksi. Toimintalinjassa on muodostettu automaattivalvonnan kriteerit ja periaatteet sekä esitetty alustava yleissuunnitelma kohteista. Yleissuunnitelman mukaiset ensimmäiset valvontajaksot on toteutettu vuonna 2021. Kaupunki toteuttaa yleissuunnitelman mukaisia kohteita vuosittain. Tampere pitää toimenpide-esitystä automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä hyvänä asiana.

Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteenä 90 mahdollisuutta kehittää lainsäädännöllisesti kaupunkien toimivaltaa liikkumisen palvelujen ohjaamisessa alueellaan. Tampere pitää toimenpidettä oikeansuuntaisena askeleena, jotta mikroliikkumisen palveluja voidaan palveluntarjoajien kanssa kehittää yhdessä turvalliseksi, kestäväksi kulkumuodoksi. Myös toimenpiteen 91 (promillerajan asettaminen pyöräilyyn ja mikroliikkumiseen) vaikutukset turvalliseen kaupunkiliikkumiseen ovat merkittävät. Rautatieliikenteen kehittämisen toimenpiteet painottuvat tasoristeysturvallisuuteen. Kaupungin keskustan läpi kulkeva tavaraliikenne ja vaarallisten aineiden kuljetukset rautatiellä aiheuttavat merkittävän suuronnettomuuden vaaran. Liikenneturvallisuusstrategiaan pitäisi nostaa toimenpide-esitys tätä koskien.

Liikenneturvallisuusstrategien seurannassa tulisi kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lisäksi olla mukana vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien seuranta. Tampereen kaupunki pitää huolellisesti suunniteltua seurantaohjelmaa liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen yhtenä tärkeimmistä lähtökohdista. Toimenpideohjelmalle on varmistettava riittävät resurssit niiden toteuttamiseen. Pelkkä hyvä liikenneturvallisuusstrategia ei riitä, jos sen toimeenpanolle ei ole riittäviä henkilöstö- ja rahoitusresursseja.

Naulo Katri

Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristö - Ari Vandell.

Kaupunkiympäristön palvelualue, Liikennejärjestelmän suunnittelu