

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintäministeriö
Viite: VN/13615/2019

Vantaan kaupungin lausunto liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Valtakunnallinen strategia on tärkeä, monialaisesti toimintoja turvallisuusajattelua kohti ohjaava asiakirja. Liikenneturvallisuusstrategia kattaa nyt kaikki liikennemuodot. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio. EU:n nollavisiossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Nollavision toteutuessa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä. Valtioneuvosto on jo 20 vuotta sitten vuoden 2001 periaatepäätöksessään sitoutunut nollavision ja myös tällä strategialla tavoitellaan nollavisiota. Vaikka aikaa vuoteen 2050 on runsaasti, niin silti nollavisiotavoitteen saavuttaminen on haastavaa liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen nähden. Siksi se edellyttää kaikkien eri osapuolten pitkäjänteistä ja suunnitelmallista sitoutumista tähän yhteiseen tavoitteeseen.

Vantaan kaupungin näkökulmasta tieliikenne on edelleen merkittävin liikenneturvallisuuden parantamistarpeen kannalta. Poliisi tilastoi tieliikenneonnettomuuksissa vuonna 2020 Vantaalla 160 loukkaantunutta ja neljä kuollutta. Vantaalla ei ole enää tasoristeyksiä henkilöliikenteen radoilla, joten itsemurhat junan eteen jättäytymällä aiheuttavat raideliikenteessä eniten uhreja. Strategiassa mainittu yleinen tiedottaminen radan ylitysten ja muista riskeistä on myös tarpeen nimenomaan lapsille ja nuorille (selfien ottamiset ja muut nettihaasteet).

Liikenneturvallisuusstrategian tulisi ohjata myös liikenneturvallisuutta koskevaa lainsäädäntöä koskien älyliikennettä ja sen eettisiä kysymyksiä. Myös sähköpotkulautojen ja vastaavien tulevaisuuden innovaatioiden liikenneturvallisuus tulee huomioida lainsäädännössä. Strategiassa tulisi huomioida lasten ja nuorten liikenneturvallisuus paremmin, mm. turvalliset koulutiet, potkulaudat, mopot, mönkijät. Myös esteettömyyden edistämiseen tarvittaisiin linjaukset liikenneturvallisuusstrategiassa.

Strategian määritelmän mukaisissa vesiliikenteessä ja harrasteilmailussa ei uhreja Vantaalla yleensä aiheudu. Strategian mukaisesti kyberuhkiin joudutaan varautumaan tulevaisuudessa laajemmin myös liikenneturvallisuusmielessä.

Liikenneturvallisuusstrategialuonnoksessa todetaan, että vastuullisessa liikenneturvallisuuden suunnittelussa huomioidaan myös ihmisten tuntemukset turvallisuudesta. Koetulla turvallisuudella on merkitystä erityisesti ihmisten liikennekäyttäytymiseen, esim. reittivalintoihin ja valittuun kulkuvälineeseen. Turvallisuuden tunteeseen vaikuttavatkin yleisen asennepiirin ja valvonnan lisäksi kaavoitus, kaupunkisuunnittelu ja kaupunkien liikennesuunnittelu. Turvallisen liikennenympäristön rakentamisen lähtökohdat luodaan kuntien kaavoituksessa ja palveluverkossa tehtävillä ratkaisulla.

Vantaan kaupunki kartoitti asukkaidensa kokemaa turvallisuutta 10.3.2021-6.4.2021 välisenä aikana. Edellisen kerran turvallisuuskysely toteutettiin vuonna 2017. Kyselyn tuloksia hyödynnetään kaupungin turvallisuuden edistämässä ja turvallisuustyön tukena. Turvallisuuskyselyn perusteella vantaalaiset mieltävät liikenneturvallisuuden kaupungissaan melko hyväksi. Kävelyn ja pyöräilyn omalla asuinalueellaan kokee turvalliseksi tai melko turvalliseksi n. 55 % vastanneista. Autoilun kokee turvalliseksi omalla asuinalueellaan 65 % vastanneista ja joukkoliikenteen n. 57 % vastanneista. Kävelyä, pyöräilyä ja autoilua pidetään edelleenkin turvallisena, vaikka laskua vuoden 2017 kyselyyn on tullut tässäkin jonkin verran. Turvallisuuskyselyn perusteella koetussa turvallisuudessa on Vantaalla havaittavissa alueellisia eroja.

Liikenneturvallisuusstrategialuonnoksessa strategiset linjaukset ja tavoitteet asetetaan vuosille 2022–2026. Kunnat on asetettu yhdeksi vastuutahoksi 23:een kaikkiaan 116 toimenpiteestä (14, 29, 37, 48, 57–59, 63, 67–71, 74–76, 79, 81, 82, 84, 89, 96, 97). Vantaalla on useita toimenpiteitä jo priorisoitukin, kuten koulujen ympäristöjen parantaminen sekä kestävä liikumisen edistäminen. Nopeusrajoituksia tarkistetaan muun muassa liikennenympäristön muuttuessa. Laaja-alainen yhteistyö ja sen toimintatapojen kehittäminen on edelleen tärkeää, Vantaalla esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmän ja yleisen turvallisuussuunnittelun kesken.

Vantaan kaupunkikin painottaa sitä, että yhteiskunnan tavoitteiden tulisi olla johdonmukaisia liikenneturvallisuustyön kannalta, esimerkiksi toimenpide 1 (sote) ja 71 (valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet). Itsemurhien ehkäisytyö, mielenterveystyö ja päihderiippuvaisten hoito sekä ajovalvonta (mm. 2, 3, 5, 35, 36, 106–108) on merkittävä osa kehitettäessä tie- ja raideliikenteen kokonaisturvallisuutta.

Päätöksenteon on perustuttava tietoon, joten ajantasaisen tiedon keräämiseen ja tilastointiin esitetyt toimenpiteet (8–) ovat avainasemassa turvallisuuden seurannan onnistumisessa. Maiden välistä vertailua vaikeuttaa tilastointitavan erot, esimerkiksi Ruotsissa itsemurhat eivät tule tieliikenneonnettomuuksien tilastoihin kuten Suomessa.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on elinikäisen liikennekasvatuksen vahvistaminen ja monipuolinen vaikuttaminen erilaisilla keinoilla liikennekäyttäytymisen taustalla olevien

asenteiden muodostumiseen. Koska kestävä kehitys on yhteiskunnan eri aloilla painopisteenä, on erittäin kannatettavaa, että useita toimenpiteitä on esitetty muun muassa pyöräilyn opetuksen ja sen tiedottamisen edistämiseen (mm. 28, 37, 46, 47, 54) paitsi lapsille myös muille ikä- ja erityisryhmille. Asenteiden muodostumisessa haasteena on muun muassa netissä ja pelimaailmassa vastaan tuleva vastakkainen informaatio. Siksi uusien ja monipuolisten menetelmien edelleen kehittäminen on tärkeää, esimerkiksi opetuksen pelillistäminen.

Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Lisäksi sen on oltava saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Monet strategiassa näihin tavoitteisiin pääsemiseksi esitetyistä toimenpiteistä (67–89) toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Strategian mukaan kukin taho toteuttaa sille vastuutetut toimenpiteet määrärahojensa puitteissa, ja suurin osa toimenpiteistä toteutetaan nykyisen toiminnan suuntaamisena. Esitettyjen tavoitteiden kohtuullinenkin saavuttaminen vaatii kuitenkin runsaasti aikaa ja resursseja, joten toimenpiteitä tulisi pyrkiä priorisoimaan vaikuttavuuden perusteella. Toisaalta pienet nykyverkon parannustoimet koetaan usein vaikeammiksi toteuttaa kuin uudet hankkeet. Vantaalla kaupunkiympäristön toimialalla käyttöön otettu Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä MATTI parantaneet tulevaisuudessa pienten kohteiden hallintaa ja toteuttamista.

Raskaan liikenteen teknisiä järjestelmiä tulisi nopeammin päivittää niin, että muun muassa risteystilanteissa kuljettajan vastuuta näkemisestä ja turvallisuudesta ei siirrettäisi jalan ja pyörällä liikkuville, jopa lapsille tai vanhuksille. Tällä on suuri vaikutus myös turvallisuuden tunteeseen ja kestävien kulkutapojen käyttöön erityisesti koulumatkoilla.

Strategian nollavision toteutumista arvioidaan seuraamalla kuolleiden määriä kaikissa liikennemuodoissa. Se onkin luotettavin mittari valtakunnan tasolla, mutta esimerkiksi Vantaalla kuolemia on nykyisin 2–4 vuodessa, joten kuntatasolla myös loukkaantumisten määrää toimii mittarina. 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.