

kirjaamo@lvm.fi
leif.beilinson@lvm.fi

Lausuntopyyntö 15.11.2016 LVM/1629/08/2016

Liikenneviraston lausunto luonnoksesta 14.11.2016 Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta

Liikenneturvallisuustoimijat ovat mielenkiinnolla odottaneet jatkoa vuoden 2012 valtioneuvoston periaatepäätökselle tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Periaatepäätösluonnoksessa on seitsemän tavoitealuetta muutamine toimenpiteineen:

- 1 LIIKENTEEN PELISÄÄNNÖT SELKEIKSI
- 2 TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN
- 3 TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE
- 4 LUOTTAMUSTA LIIKENTEEN AUTOMATISAATIOON
- 5 KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAIDOT JA VALMIUDET
- 6 LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYDDISSÄ
- 7 VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA

Kahdeksanneksi tavoitealueeksi ehdotamme maankäytön ja liikenteen suunnittelun vuorovaikutussuhdetta, jolla luodaan jo ennalta edellytykset turvalliselle liikkumiselle. Sivutuotteena lyhytmatkaisen liikkumisen vaihtuessa ajoneuvoista jalan ja pyörällä liikkumiseen, ja missä joukkoliikenne ja muut joukkoistetut palvelut ovat mahdollisia, tuetaan osaltaan ilmastopoliittisia päämääriä.

Liikennevirasto pitää hyvänä pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision esillä pitoa. Lisäksi odotuksissa on, jatketaanko Suomessa EU:n viitoittamalla tiellä puolittaa tieliikennekuolemat meneillään olevalla vuosikymmenellä, puhumattakaan vakavien loukkaantumisten seurannan kehittämisestä ja niiden ennaltaehkäisystä. Liian usein moottoroituun liikkumiseen siirtyvät nuoret maksavat kalliit oppirahat. Vakava loukkaantuminen on henkilöön ja hänen lähipiiriinsä kohdistuvien muutosten lisäksi aina myös yhteiskunnalle menetys.

Seuraavaksi kommentteja ja ehdotuksia tavoitealueittain.

- 1 LIIKENTEEN PELISÄÄNNÖT SELKEIKSI

Tieliikennelain kokonaisuudistushanke on ajankohtainen uudistus, joka valmistuttuaan edellyttää laajaa tiedottamista kaikilta osa-alueiltaan koko kansan liikennetietämyksen

28.11.2016

päivittämiseksi. Tähän tehtävään on hyvä koordinoida ja hyödyntää sekä viranomaistahot että liikennealalla toimivat järjestöt.

Tavoitealueeseen sisällytetty raskaan liikenteen talvirengasasia kuuluisi luontevammin tavoitealueeseen 3.

2 TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN

Sääntöjen noudattaminen ei aina onnistu ilman valvontaa tai sen uhkaa. Väylänpitäjänä tavoitteena on ylläpitää kaikki tienkäyttäjät huomioon ottavaa nopeusrajoitusjärjestelmää. Aina ympäröivä maankäyttö tai tien muotoilu ei tue asetetun nopeusrajoituksen noudattamista, ja silloin valvonta joko automaattisena tai perinteisenä tukee liikennevirran optimaalista toimintaa ja parantaa väylien välityskykyä.

3 TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE

Ajoneuvokannan uusiutuminen tuo asteittain turvallisempia ajoneuvoja autokantaan. Vapaaehtoisten kuljettajien tukijärjestelmien kallis hinta estää kuitenkin monia yksityishenkilöitä hankkimasta niitä, vaikka niinkin yksinkertainen apuväline kuin nopeusrajoitusnäyttö tukisi kuljettajaa tämän epäröidessä kulloistakin nopeusrajoitusta. Ajoneuvovirran tasaantuessa riski onnettomuuksille ja häiriöille myös pienenee.

Uusiutuvien energiamuotojen lisääntyvä käyttö ajoneuvoissa usein pienentää ajoneuvojen kokoa. On tarpeen tunnistaa ja varmistaa, ettei se heikennä törmäysturvallisuutta. Sekä pelastushenkilöstön että tien päällä työskentelevien ymmärrys näiden tunnistamisesta ja niiden kanssa operoinnista on tarpeen päivittää onnettomuuksien seurausten minimoimiseksi.

4 LUOTTAMUSTA LIIKENTEEN AUTOMATISAATIOON

Edistetään ja mahdollistetaan tieliikenteen automaation ja C-ITS palveluiden hyödyntämistä täysimääräisesti tieliikenteessä. Selvitetään ja kokeillaan erityisesti haastavien talviolosuhteiden vaikutusta automaatioon ja sen turvallisuusvaikutuksiin. Automatisaatiossa on tärkeä globaalisti edistää konsepteja, jotka toimivat turvallisesti myös Suomen vaativissa olosuhteissa. Automaation tiekarttaa laadittaessa voi hyödyntää Liikenneviraston ja Trafian laajassa sidosryhmäyhteistyössä laadittua "Tieliikenteen automatisoinnin etenemissuunnitelmaa ja toimenpideohjelmia 2016-2020". Tietopalveluissa keskeytyksetön saatavuus ja laatu korostuvat, samoin riskien minimointi esim. hakkerointia vastaan.

5 KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAIDOT JA VALMIUDET

Ajokorttiuudistusta valmisteltaessa on aiheellista suunnitella, miten muutoksen seurauksia uusimuotoisen ajokortin saaneiden osalta seurataan ja tarvittaessa reagoidaan epätoivottuihin muutoksiin. Kuljettajien lisäksi muutkin tienkäyttäjät hyötyvät kuljettajakoulutustiedoista, jotta yhteispeli löytyy.

28.11.2016

6 LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYYDISSÄ

län merkitys voi vähentyä eliniän pidentyessä ajokuntoisuutta arvioitaessa, mutta lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden vahvistaminen ja keskustelu potilaansa kanssa ajamista riskeeraavista sairauksista ja lääkityksistä, ei vain alkoholi- ja päihderiippuvuuksista, tulee korostumaan. Sote-uudistus luo parhaimmillaan tukiverkostoa mahdollisuuksiin liikua ja olla kuljetettavana turvallisesti, myös haja-asutusalueilla.

7 VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA

Liikenneväylien turvallinen kunto on monitahoinen kysymys, johon vaikuttaa kunkin väylän käyttötarkoitus. Pitkämatkaisessa liikenteessä odotetaan ennakoitavuutta, jolla on pienempi merkitys lyhytmatkaisessa liikenteessä päivittäisten työ- ja asiointimatkojen osalta. Kaikilla perille pääsy on tärkein.

Korjausvelan kasvun taittaminen ja vähentäminen hyödyttävät liikennöintiä. Toimenpiteiden liikenneturvallisuusvaikutuksia on aiheellista seurata. Korjausvelkakohteiden raportointimenettelyistä on jo erikseen sovittu LVM:n kanssa, jolloin erillisraportointi muille tahoille on tarpeetonta. Korjausvelkaluonteisia kohteita riittää. Maanteistä (78 000 km) kestopäällystettyjä on lähes 21 000 km ja öljysoralla 30 000 km, joiden lisäksi on laaja soratieverkko 27 000 km. Ajonopeudella on merkittävä liikenneturvallisuusvaikutus niin törmäyksen ennaltaehkäisemismahdollisuuksissa kuin varsinkin törmäyksen seurausvaikutuksiin ihmisille. Kunnes automaatiotaso on noussut riittävän korkealle tasolle, on välikauden toimenpiteeksi suositeltavaa määritellä yleisrajoitukseen taajamien ulkopuolella sorateillä 70 km/h. Tämä olisi viesti tienkäyttäjille hallita ajonopeuttaan yllätyksellisesti muuttuvilla sorateillä, joille ei muilla tienpidon keinoilla ole tehtävissä tason nostoa. Taajamissa olisi hyvä tarkastella niin ikään nykyisen 50 km/h aluerajoituksen alentamista 40 km:iin/h. Tämä tukisi suojattomien tienkäyttäjien törmäystilanteista selviytymistä vähemmän vammoihin. Pääteiden nopeusrajoituksissa olisi liikenneturvallisuusmielessä aiheellista seurata liikenneturvallisuuden huippumaihin kuuluvan Ruotsin esimerkkiä: Jos vastakkaisia ajosuuntia ei ole rakenteellisesti erotettuja, korkein nopeusrajoitus on 80 km/h. Liikennekuolemista lähes ¾ tapahtuu maanteillä.

Liikennejärjestelmätöön edellytyksistä huolehtiminen on merkityksellistä kustannustehokkaimpien toimien suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi liikenneturvallisuuden edistämiseksi niin kansallisella kuin alueellisella tasolla. Yhteistyö kuntien kanssa on tärkeää, jotta liikennejärjestelmän eheys parane ja selkeytyy helpottamaan tienkäyttäjän liikkuamista.

TOTEUTUS JA SEURANTA

Liikenteen tilakuvamittareissa on varsin haastavia heti ensimmäinen, liikennesuoritteet. Nykyisellään tietoa kerätään lähinnä autojen suoritteista jaolla kevyet ja raskaat. Mm. jalankulun ja kaksipyöräisten suoritteista tai niiden muutoksista ei ole saatavilla valtakunnallisesti tietoja.

28.11.2016

Liikennepalvelujen saatavuus ja käyttö mittarina vaatinee tilakuvan määrittelyä. Kuljettajaa avustavien laitteiden ja palveluiden lukumäärä on eri asia kuin niiden käyttö, ja sen selkeyttäminen, mitkä palvelut ovat merkityksellisiä, mitkä vähemmän oleellisia kuljettamistehtävää varten, on haaste ajassa, jossa kehitys on nopeaa. Kuljettajan ensisijaista tehtävää seurata liikennetilannetta muutoksineen ei pidä häiritä epäolennaisilla palveluilla.

Liikenneonnettomuuksien aiheutumistapa on käytettävissä lähinnä vain jäävuoren huipusta eli kuolemaan johtaneista tutkijalautakuntien selvittämistä tapauksista sekä heidän kulloisistakin erityisprojekteista. Valtaosa perustuu poliisiraportoituihin tieliikenneonnettomuuksiin. Näiden täydennykseksi on kehitettävää STM:n hallinnonalan hoitoilmoitusaineiston anonymisoidun tiedon hyödyntämiseksi liikenteen todellisempien seurausvaikutusten tietoisuuden lisäämisessä.

Luonnoksessaan LVM on hyvin nostanut esiin lainsäädännöllisiä hankkeita, joilla saadaan edellytyksiä tieliikenneturvallisuuden edistämiseen. Muiden ministeriöiden mahdollisuudet toimia liikenneturvallisuusasioissa lienevät vielä tulossa. Se millaisiin toimiin hankkeet johtavat, vaikuttaa niistä aiheutuviin kustannuksiin, joihin mitä ilmeisemmin periaatepäätöksen tasolla ei oteta kantaa, mutta joita voisi olla aiheellista tarkastella periaatepäätöksen vaikuttavuusarvioinnissa.

Pääjohtaja



Antti Vehviläinen

Liikennejärjestelmäasiantuntija



Auli Forsberg

Jakelu Liikenneviraston johtoryhmä
Liikenneviraston kirjaamo

Tiedoksi Levomäki