



Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

leif.beilinson@lvm.fi

Viite: LVM/1629/08/2016

Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Liikenneturvallisuuden periaatepäätös nojaa vahvasti lainsäädäntöuudistuksiin, joista monet ovat vielä valmisteluvaiheessa. Lakien ja eri hallintorakenteiden tulossa olevat muutokset ovat laajamittaisia ja yhtäaikaisten monilukuisten muutosten yhteisvaikutuksista liikenneturvallisuuteen ei ole varmuutta, sillä lainsäädäntötyön yhtenä lähtökohtana on ollut sääntelyn keventäminen ja toimintojen vapauttaminen.

Toimintaympäristömuutokset tulevat vaikuttamaan muun muassa liikenne- ja infrastruktuuriasioiden hoitoon, tietoon palveluista, kuljettajien saaman koulutuksen sisältöön sekä liikennemarkkinaan siten, että kilpailu ammattimaisessa toiminnassa lisääntyy. Lisäksi muun muassa naapuriputoiminnan, ajoneuvojen lainaus/yhteiskäyttö- ja kimpakyytitoiminnan toivotaan lisääntyvän ja toisaalta suurta liikkumisen mullistusta toivotaan eri liikkumisvaihtoehtojen palvelupaketoinnista. Samaan aikaan tapahtuvien useiden ja isojen lainsäädäntöhankkeiden valmistelussa voi turvallisuusyksityiskohtia jäädä huomaamatta kuten vaikkapa Liikennekaaresta pois jäänyt/jätetty vaatimus alkolukoista ja turvavöistä koulukuljetuksissa. Väyläverkon kunnolle ja ylläpidolle kriittisin tekijä on rahoituksen taso olipa tieverkon hallintomalli mikä tahansa. Tarvitaan pitkäjänteistä resurssointia. Organisaatiouudistukset valtion- ja kunnallishallinnossa voivat heikentää asiantuntijuutta ja osaamista liikenneasioissa, millä on myös vaikutusta liikenneturvallisuustoimintaan ja resurssien tehokkaaseen kohdentamiseen.

Joukkoliikenteessä olennainen liikenneturvallisuus- ja laatutekijä ovat kuljettajat, jolloin ajotutkintovaatimuksilla ja ammattikuljettajien koulutuksen tietynlaisella määrämuotoisuudella, riittävällä ajoharjoittelulla ja koulutukseen pääsyvaatimuksilla (mm. terveys) on palvelun laatuun olennainen merkitys. Kaluston ikään, kuntoon ja ylläpitoon kiinnitetään huomiota sopimusliikenteen hankinnassa ja sopimusten seurannassa.

Tähän asti muutokset kulkutapajakaumassa, ihmisten arkisessa liikkumiskäyttäytymisessä ja liikenneturvallisuudessa ovat olleet hitaita ja vaatineet erittäin pitkäjänteistä työtä, minkä on tullut kohdentua moneen asiaan; muun muassa kulkumuotojen käyttämään liikenneympäristöön, palveluihin ja niiden helppokäyttöisyyteen sekä asioista tiedottamiseen ja valistukseen.

Periaatepäätöksessä keskitytään tulevaisuuden luomiseen ja automaation tulon valmistautumiseen.

Valmistautuminen tulevaisuuteen onkin tärkeää, mutta samalla se on vähentänyt esimerkiksi 2001 periaatepäätökseen verrattuna päätösluonnoksesta käytännön konkretiaa ja toimenpiteitten ymmärrettävää yhteyttä liikenneonnettomuuksien ja kuolemien vähentämiseen. Toisaalta periaatepäätös muuttunee tavoitteisiin tähtääviksi toimenpiteiksi virastojen työssä.

Liikennesuoritteiden ja kulkumuotojakauman kehityksellä, liikenneympäristöllä ja tielläliikkujien taidoilla ja asenteilla on suurin merkitys käytännön liikenneturvallisuuteen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä.

Viranomaisvetoisella joukkoliikenteellä on merkitystä liikenteen kestävyteen monesta näkökulmasta. Kansalaisia laajasti hyödyttäviä, edullisia liikennepalveluja ei useimmiten synny ilman julkista rahoitusta. Pelkästään Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöt vastaavat noin 80 %:sta maajoukkoliikenteen matkoista. Ilman julkista rahoitusta ei ylläpidetä ja kehitetä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta eikä synny yhtä kattavasti mahdollisuutta olla kyytiläisenä (kohta 6. Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat



kyydissä). Kunnat rahoittivat 2015 joukkoliikennettä yhteensä 422 milj. eurolla, kun valtio rahoitti kuntien ja ELY-keskusten järjestämää joukkoliikennettä yhteensä 54 miljoonalla eurolla (noin 11 prosenttia kustannuksista).

Paikallisliikenneliitto ehdottaa periaatepäätösluonnokseen liikennejärjestelmänäkökulman lisäämistä. Muutosten ja tavoitteiden arvioimiseksi tulisi kirjoittaa auki valtionhallinnon tavoitteet kulkumuotokehitykselle ja liikennesuoritteille uusissa liikkumispalveluissa ja perinteisissä kulkumuodoissa ja asettaa konkreettiset tavoitteet myös liikenneturvallisuuden, vakavien onnettomuuksien ja liikennekuolemien kehittymiselle.

Paikallisliikenneliitto ehdottaa, että valtionhallinto kohdistaisi älyliikennepanoksia ja rahoitusta myös kestäviin liikkumismuotoihin ja olisi näin vaikuttamassa niiden houkuttelevuuden ja sujuvuuden kehittymiseen ja liikennejärjestelmän kestävyteen ja -turvallisuuteen. Panosten kestävien kulkumuotojen älyyn ei valtionhallinnon kaiken älyliikenne- ja automaatiokehityksen edistämisen rinnalla tarvitsisi olla edes rahallisesti merkittäviä, jotta tavoiteltu hyöty kansalaisille muun muassa liikenteiden yhteiskäyttöisyyden kehityksessä voitaisiin mahdollistaa laajasti Suomen kaupunkiseuduilla. Toimet edistäisivät muiden liikkumispalveluiden kytkeytymistä joukkoliikenteeseen ja kaukoliikenteen matkaketjujen helpottumista.

Mikäli valtionhallinnon toimesta on rahoituksellisesti hyväksyttävää vauhdittaa ajoneuvokannan uusiutumista, lienee hyväksyttävää vauhdittaa myös joukko- ja kevyen liikenteen älykkyyden, sujuvuuden ja sitä kautta liikennejärjestelmän turvallisuuden kehitystä.

Paitsi uusien liikkumismuotojen kulkumuotokehityksen arviointia tulisi tieliikennetoiminnan ja -lakien muutostyössä arvioida miten uudet ja erilaiset kulkumuodot fyysisessä ympäristössä toimivat, mitkä ovat niiden otto- ja jättöpaikkoja ja onko ilman sääntelyä ja ohjeistusta riski syntyä uudenlaisia riskitilanteita ja konfliktipisteitä. Ovatko esimerkiksi nykyiset liikennemerkit enää Liikennekaarenkaan myötä kaikilta osin ajankohtaisia muun muassa linja-autopysäkkien tai niiden pysäköintipaikkojen merkitsemisen ja taksiaseman osalta, vai tarvitaanko niihin rajauksia tai uusia merkitsemistapoja. Tarvitsevatko uudet liikennepalvelut, esimerkiksi automaattiset kutsutaksit, uutta infraa ja jos tarvitsevat, millaista? Vai toimivatko hyvin yhteen henkilövoimin ohjattujen liikennevälineiden kanssa niiden toiminnan sujuvuutta heikentämättä?

Helsingissä 28.11.2016,

SUOMEN PAIKALLISLIKENNELIITTO R.Y.,

Minna Soininen, toiminnanjohtaja

Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen ja Turun kaupungit, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2015 yhteensä yli 430 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset toimivat joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tilaajina. Kunnat käyttivät vuonna 2015 yhteensä 422 miljoonaa joukkoliikennepalvelujen rahoittamiseen.