

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 27.01.2022

§ 5

Lahden lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

247/03.00.00.00/2022

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Liikenneinsinööri Matti Heikkinen p. 044 716 1031

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä

Suunnittelujohtaja Honkanen Petri

Päätösehdotus

Lahden kaupunkiympäristölautakunta päättää antaa perusteluosassa mainitun lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta on kattava kokonaisuus tieliikenteen nykytilasta ja sen kehittämistarpeista. Strategian päämäärä tähtää liikenteen kuolonuhrien merkittävään vähentämiseen. Tieliikenteen uhreja kaupunkiliikenteessä, esimerkkinä Lahti ja Lahden seutu, on seurattu tilastollisesti jo vuosia. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrät vuositasolla ovat kaupunkialueella tilastollisesti vaihteluväliltään suuria. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet näissä

tilastoissa ovat usein yksittäisonnettomuuksia, joista kaupungille saadaan niukasti tietoa onnettomuuteen johtaneista taustatekijöistä tai yleensä viiveellä. Kaupunkitasolla tällaisten onnettomuuksien ehkäisy tilastojen perusteella on erityisen haasteellista niiden satunnaisuuden takia. Toisaalta Lahdessa on jo joitain tietoja käytössä kaikista onnettomuustyypeistä ja niihin vaikuttaneista olosuhteista. Lahti julkaisee kaupungin liikenneonnettomuusraportteja kaupungin julkisessa verkossa, jotta kuntalaisilla tai asiaa tutkivilla on selkeä ja riippumaton kuva kaupungissa sattuneista liikenneonnettomuuksista.

Strategiassa todetaan, että ”liikennejärjestelmän onkin oltava turvallinen, saavutettava ja tasa-arvoinen kaikille käyttäjäryhmille”. Lahti toteaa, että turvallisen liikenneympäristön luomisen infrastruktuurin keinoin sekä erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvaaminen liikenteessä esimerkiksi automaattisen liikennevalvonnan keinoin tulisi olla selkeämmin korostettu liikenneturvallisuusstrategiassa. Liikennevalistuksessa pitäisi nykyistä enemmän korostaa, että heikoimmin liikkuvien vanhusten, vammaisten ja lasten turvallisuus liikenteessä on terveiden aikuisten vastuulla.

#### Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa on kunnille määritelty ainakin kaksi perustehtävää. ”Kuntien tehtävänä on luoda edellytykset terveelliseen ja turvalliseen elämään, ja liikenneturvallisuus on näin ollen osa kuntien perustehtävää. Valtakunnallisilla strategioilla, suunnitelmilla ja ohjeilla luodaan ennustettavia ja johdonmukaisia toimintaedellytyksiä erilaisille alueille. Alueiden liikenneturvallisuustyöllä on keskeinen vaikutus koko maan liikenneturvallisuustilanteen kohentamisessa.” Lahti toteaa, että kaupunki huomioi valtakunnalliset suunnitelmat ja ohjeet valtioneuvoston liikenneturvallisuusstrategian

tavoitteisiin pääsemiseksi. Lahden liikenneturvallisuustyötä tehdään kaupunkitasoisesti vuosittain asetettujen tavoitteiden ja suunniteltujen toimenpiteiden mukaisesti. Työn seuranta on jatkuvaa niin onnettomuuksien määrien kuin kehityksen suhteen.

Toiseksi elinikäisen liikennekasvatuksen merkitystä korostetaan lisäämällä erityisesti työikäisten tienkäyttäjien ymmärrystä omasta roolista ja sen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen. "Työikäisten aiheuttamia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu paljon, joten työikäiset ovat keskeinen liikenneturvallisuustyön kohderyhmä. Joukon tavoittaminen on haastavaa ja se vaatii erityyppisiä toimenpiteitä ja sekä mm. työpaikkojen kautta vaikuttamista. Työn tulee olla jatkuvaa ja pitkäjänteistä. Suuren joukon vuoksi myös kuolemien vähentämispotentiaali on suuri." Lahden kaupunki toteaa, että Lahdessa tienkäyttäjistä pyöräilijät joutuvat yhä useammin liikenneonnettomuuksien uhreiksi. Toimet, joilla liikenneympäristöstä tehdään turvallisempi myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille sekä niihin rinnastettaville kulkumuodoille, olisi tärkeää täsmentää myös valtioneuvoston strategiassa, jotta tunnistetaan erityisesti kunnille koituvia liikennehaittoja.

Tasoristeysten onnettomuuksien ehkäisemiseksi viestitään, että asiaton liikkuminen on lailla kiellettyä sekä edistetään turvallista liikkumista tasoristeyksissä viestinnän keinoin. "Asiaton raiteilla liikkuminen on aina riski. Viestintä siitä, että se on kiellettyä, on tärkeää ennalta ehkäisevää toimintaa." Ja toiseksi "Tienkäyttäjien puutteelliset tiedot turvallisesti käyttäytymisestä tasoristeystä ylitettäessä tai virheellinen vaaranarviointi ovat usein myötävaikuttamassa tasoristeysonnettomuuksien tapahtumiseen." Lahti toteaa, että Lahden taajama-alueen raideliikenteen ylityspaikat ovat suurilta osin toteutettu puolipuumilaitoksin, joka on merkittävä tekijä tasoristeysonnettomuuteen joutumisen riskin

pienemisessä. Toisaalta Lahdessa on edelleen tarve jatkaa säännöllisiä arviointeja tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi.

Muut kunnille osoitetuista strategian mukaisista toimenpiteistä kohdistuvat olemassa olevaan toimintaan; muun muassa kaupunki-infran suunnittelun, pyöräliikenteen edistämisen ja väylien kunnossapidon kehittämiseen ja parantamiseen. Lisäksi liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa selvitettäisiin edellytyksiä 50 km nopeusrajoitusalueiden laskemisesta 5%:lla 30 km nopeusrajoitukseksi. Lahden osalta voi todeta, että Lahti on tehnyt pitkäjänteistä työtä edellä mainittujen strategisten teemojen edistämiseksi sekä ottanut käyttöön laajasti taajamanopeuksia alhaisempia nopeusrajoituksia. Valtioneuvoston kunnille suuntaamat strategiset toimintaehdotukset ovat osittain vanhentuneita. Esimerkiksi nopeusrajoituksen laskeminen taajamanopeudesta 50 km tunnissa 30 km tuntiin, edellyttää erillistä selvitystä mahdollisista alueista. Toisaalta tällaiset muutostarpeet voidaan tunnistaa ennakkoidusti kaupunkisuunnittelun ja liikenteen omissa suunnitteluprosesseissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toteuttamismallina on pääasiassa käytetty valtakunnallista ohjeistusta teemojen kehittämiseksi. Ohjeistusten mukaisilla toimilla on saatu aikaan turvallisempaa liikenneympäristöä. Vaikka toimenpiteitä on jo tehty, Lahti toteaa, että näiden teemojen korostaminen toimenpideohjelmassa on vaikuttavuuden kasvattamiseksi erittäin tärkeää ja toivottavaa.

Kaupunki-infran kunnossapidossa erityisesti talvi, lumikinosten aiheuttamat näkemäesteet ja liukkaus voivat aiheuttaa haasteita esteettömyyden näkökulmasta. Katujen kunnossapidossa osavastuu on kunnossapitolain mukaan myös kiinteistöillä. Säiden ääri-ilmiöiden lisääntyminen ilmastomuutoksen seurauksena voi tuoda lisää haasteita

kunnossapidon parantamiseen, kun resursseja tuskin on mahdollista mitoitaa ääritapausten nopeaan hoitamiseen.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa olisi mahdollista esittää täsmällisimpiä keinoja lähinnä taajamissa esiintyvien liikenneturvallisuutta edistäviin toimenpiteisiin, erityisesti eri kulkumuotojen erottelussa, joka liittyy myös strategian tavoitteeseen tasa-arvoisesta liikennejärjestelmästä.

Lahden kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa liikenneturvallisuushankkeet ovat osa MAL-sopimuksen kustannustehokkaiden liikennehankkeiden (KUHA) rahoitusta, jonka käytöstä neuvotellaan yhteistyössä seudun kuntien, ELY-keskuksen ja Väyläviraston kanssa. Kaupunki pitää tärkeänä tämän rahoitusinstrumentin jatkuvuutta myös tulevilla sopimuskausilla ja esittää, että MAL-sopimukset mainittaisiin liikenneturvallisuusstrategian toimenpideosassa.

Lahti tekee Ely-keskuksen, poliisin, liikenneturvan ja lukuisten muiden sidosryhmien kanssa jatkuvaa yhteistyötä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, sekä tieverkon parannuskohteissa että kaupungin katuverkolla. Katuhankkeissa ensisijainen tehtävä on parantaa liikenneturvallisuutta, mihin myös valtioneuvoston liikenneturvallisuusstrategia tähtää. Lahdessa nopeusrajoitukset suunnitellaan ja toteutetaan liikenneturvallisuutta korostaen. Tavoitteet liikenteen nollavisiosta ovat hyviä ja siihen päästään eri toimijoiden ja kuntalaisten kanssa yhteistyöllä sekä valtion turvattaessa resurssit riittävään liikenteenvalvontaan myös taajama-alueilla että liikenteessä olevien asenteiden parantuessa.

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto



Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 27.01.2022 § 5

## Toimenpiteet

Lausunnon antaminen lausuntopalvelu.fi (31.1.2022 mennessä)