

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako

Lausuntonaan selvitysmies Roineen raportista ”Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako” (LVM 29/2013) Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (SKAL) ja Autoliikenteen Työnantajaliitto ry (ALT) esittävät seuraavaa:

1. Tavoitteesta

Selvitysmies selvitti Liikenneturvan ohjaus- ja hallintomallia sekä tieliikenteen turvallisuutta koskevaa tiedotus-, valistus- ja tutkimustoiminnan sekä tilastoinnin työnjakoa liikennehallinnossa.

Tavoitteena oli löytää Liikenneturvan ohjaukseen ja hallintaan malli, joka luo parhaat edellytykset Liikenneturvan palvelutehtävän luonteisen toiminnan jatkuvuudelle, ja siten että Liikenneturvan vahvuuksia hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla. Lisäksi tavoitteena oli varmistaa, että eri organisaatiot täydentävät toisiaan ja että tieliikenteen turvallisuustoiminnan vaikuttavuus parane.

Toteamme, että tavoitteeksi ei ollut asetettu Liikenneturvan lakkauttamista vaan sen vahvuuksien hyödyntäminen sekä tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittäminen.

2. Suosituksista

Selvitysmies suosittelee kansallisen tieliikenteen turvallisuustoiminnanmallin kehittämistä, Trafin vastuun laajentamista turvallisuustyössä ja Liikenneturvan toiminnan terävöittämistä. Selvitysmies korostaa myös aluetyön toimintaedellytysten parantamistarvetta.

Emme kannata niitä selvitysmiehen suosituksia, joilla Liikenneturvan nykyistä hallintomallia muutettaisiin. Kuten raportissa todetaan, nykyisen toimintamallin kehittämisen tulisi perustua Liikenneturvan vahvuuksien korostamiseen ja tätä kautta toiminnan vaikuttavuuden lisäämiseen. Mielestämme Liikenneturvan on jatkossakin perusteltua olla valtakunnallinen keskusjärjestö, ei valtionyhtiö.

Katsomme, että Liikenneturvan toimintaedellytykset ja rahoitus tulee myös varmistaa, jotta sen toiminta tieliikenteen turvallisuuden hyväksi jatkuisi. Liikenneturva on vahva toimija eri osapuolia edustavien järjestöjen luvatussa maassa. Suomessa verkostoyhteistyön osuus on korostunut, ja tässä toimintaympäristössä Liikenneturva saa nykymuotoisena parhaiten viestinsä perille nopeasti ja ketterästi tavalla, johon Trafin tapainen iso virasto ei helposti taivu.

On toki tähdellistä, että Liikenneturva kehittyy ja kehittää toimintaansa ajanmukaisesti ja että organisaation toiminnallisia sekä taloudellisia tuloksia kyetään puolueettomasti ja avoimesti mittaamaan. On myös tärkeää, että toiminta on kaikilta osa-alueiltaan läpinäkyvää ja että sitä voidaan arvioida organisaation ulkopuoleltakin. Nämä kehityskohteet voidaan kuitenkin huomioida ja toteuttaa myös nykyisellä mallilla.

Tarvitsemme edelleen toimijan, joka keskittyy tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen ja jolla on siihen osaamista. Hallintoviranomaisorganisaatiot ovat olleet huomattavien muutosten kohteena, eikä lopullista, kitkatonta toimintamallia ole vielä löytynyt. Tässä myllerryksessä on tärkeää säilyttää Liikenneturvan kaltainen osaamiskeskus mahdollisimman ehjänä kokonaisuutena.

Perustelemme näkemystämme vielä seuraavasti:

- SKAL:n ja ALT:n tapaiset jäsenyhteisöt vahvistavat Liikenneturvan toiminnan kautta tieliikenteen turvallisuutta. Jokaisella jäsenellä on omia jäseniään tai asiakkaitaan, joiden avulla eri teemoissa turvallisuusviestit tavoittavat suuria yksilömääriä, saavat enemmän huomiota ja vaikuttavuutta.
- Järjestötyö lisää yhteisöllisyyttä ja siihen voi sitoutua omilla ehdoillaan. Keskusjärjestönä Liikenneturva myös kanavoi jäsenten näkökulmia viranomaisten suuntaan.
- Järjestömalli on myös taloudellisesti järkevä, ja sitä voidaan hoitaa kevyellä hallinnolla. Malli on vahvasti asiantuntijuuteen perustuva.
- Liikenneturvalla on vahva riippumattoman toimijan asema. Keskusjärjestölle tämä rooli sopii hyvin.
- Kansalais- ja järjestöyhteyksiin ei voitaisi yhtiömuodossa resursoida kuten nykyisin, mitä olisi suuri menetys. Liikenneturvan tuki, aineistot ja palvelut ovat jäsenyhteisöille, sidosryhmille, kansalaisjärjestöille ja kansalaisille pääosin täysin ilmaisia. Keskusjärjestönä tämä käytäntö voi jatkua, mutta yhtiömallissa se olisi huomattavan ongelmallista.
- Yhtiön tai viranomaisten toimintaan ei ole yhtä helppo liittää vapaaehtoistoimintaa. Uhkana olisi myös se, että Liikenneturva joutuisi luopumaan sellaisista yhteiskunnallisista tehtävistä, jotka tuottavat sisäisessä laskennassa tappiota ja keskittyisi vain kannattavaan toimintaan. Näin Liikenneturvan toimintakenttä jäisi kapeaksi ja liikenneturvallisuudesta tulisi liiketoimintaa.

3. Muita huomioita

a) Raskaan liikenteen onnettomuudet

Kuten selvityksessä todetaan, Trafin keskeisenä painopistealueena on raskaan liikenteen vakavien onnettomuuksien vähentäminen.

Pidämme tärkeänä tieliikenteen turvallisuustyötä. Esitämme, että Trafi tutkisi kaikki Konginkankaan jälkeen vuosina 2005 – 2013 tapahtuneet raskaan liikenteen vakavat onnettomuudet. Selvitystyön pohjalta olisi mahdollista käynnistää tarkempi arviointi yhdessä toimialan edustajien kanssa tarvittavista toimenpiteistä. Tarkastelu olisi perusteltua siitäkin syystä, että Konginkankaan onnettomuus johti tilanneanalyysin kautta useisiin parannuksiin tieliikenteessä, joten selvitystyön avulla olisi mahdollista tarkastella, miten tuloksellisia tehdyt toimenpiteet ovat olleet.

b) Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi

Selvityksen mukaan tieliikenteen turvallisuutta tarkastellaan tulevaisuudessa yhdessä muiden kokonaisuuksien (kuten älyliikenne, ympäristö) kanssa. Vastaavasti kokonaisuus, jossa tieliikenne on osa liikennejärjestelmää, tulee tuottamaan uusia tilastointitarpeita (kuten ammatiliikenne vs. muut, ympäristövaatimukset vs. turvallisuusvaatimukset). Selvityksessä todetaan myös, että tieliikenteen onnettomuuksien tilastointia kehitettäessä kannattaa ottaa mallia Ruotsista, jossa eri tilastot on kyetty mm. yhdistämään turvallisuustyössä tarvittavaksi tehokkaaksi työkaluksi (STRADA 2007).

Esitämme, että tilastointia kehitetään välittömästi mm. Ruotsin esimerkin mukaisesti niin, että kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastoista eriytetään ne tapaukset, joissa on syytä epäillä tahallisuutta (ns. itsemurhatapaukset). Muutos on tarpeen tehdä, jotta pystytään eriyttämään liikenteen turvallisuusongelmat ja mielenterveysongelmat toisistaan ja saamaan tarkempaa tietoa kummankin ryhmän ongelmien ratkaisuun. Muutoksen tulee koskea jo vuotta 2014.

c) Yhteistoiminnan tarve

Selvityksessä todetaan myös, että liikenneturvallisuustyössä tarvitaan hyvää viranomaistoimintaa ja yhteistyötä, mutta sen lisäksi myös järjestöjä ja vapaaehtoista työtä tekeviä toimijoita täydentämään viranomaistoimintaa.

Pidämme tätä selvitysmiehen havaintoa olennaisena. Kehitystyö kansallisen tieliikenteen turvallisuustoiminnanmallin löytymiseksi tulee tapahtua tältä pohjalta.

Helsingissä 25.11.2013

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja