



02.12.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 7.11.2013 (LVM/1522/13/2013)

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sisäasiainministeriön lausuntoa tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjakoa koskevasta selvitysmiehen raportista. Sisäasiainministeriö toteaa asiassa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Tieliikenneympäristö on muuttunut 1990-luvun alusta lähtien Suomen itärajan ylittävän liikenteen osalta niin liikennemäärien, ajoneuvojen tieliikennekelpoisuuden, kuljettajien liikennesääntöjen tuntemuksen kuin liikennekäyttäytymisen osalta. Mahdollisen EU-Venäjä -viisumivapauden arvioidaan kaksinkertaistavan itärajan ylittävien matkustajien määrän lisäten rajanylityspaikoilla toimivien viranomaisten merkitystä Suomen liikenneturvallisuuden ylläpidossa.

Selvitysmiehen raportissa on selvitetty Liikenneturvan ohjaus- ja hallintomallia sekä tieliikenteen turvallisuutta koskevaa tiedotus-, valistus- ja tutkimustoiminnan sekä tilastoinnin työnjakoa liikennehallinnossa.

Liikenneturva on merkittävä liikenneturvallisuusalan toimija. Liikenneturvan toiminnan kehittämisessä ja roolissa tulee kuitenkin huomioida toimintaympäristön muutos sekä yhteistyötahoissa tapahtuneet muutokset. Liikenneturvan toiminnan vahvuuksia tulee hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Toisaalta ohjauksen ja hallinnoinnin tulee olla selkeää. Lisäksi toiminnan tulee olla tehokasta ja vaikuttavaa.

Liikenneturvan toiminnan hallintomalli ja kehittämistarpeet

Selvitysmies on tarkastellut kolmea eri vaihtoehtoa Liikenneturvan ohjaus- ja hallintomalliksi. Toiminnan kehittämisen kannalta lähtökohdaksi tulisi sisäasiainministeriön näkemyksen mukaan ottaa nykyisen julkisoikeudellisen yhdistyksen kehittäminen. Kahdessa muussa selvitysmiehen tarkastelemassa vaihtoehdossa on epävarmuustekijöitä, joiden vuoksi niiden pohjalta tehtävää kehittämistä ei tulisi ottaa kehittämisen lähtökohdaksi. Sekä säätiövaihtoehtoon että yhtiömalliseen toimintaan liittyy raportissa esille nostettuja haasteita.

Haasteet liittyvät keskeisimmin toiminnan edellyttämään tulonhankintaan. Vaikka liikenneturvallisuus koetaan tärkeäksi tavoitteeksi, mahdollisesti



yhtiöitettävän Liikenneturvan tulonhankinta voi olla vaikeaa. Mahdollisten Liikenneturvan asiakkaiden oma taloudellinen tilanne vaikuttaisi palvelujen hankkimiseen, jos niistä pitäisi jatkossa maksaa. Jos tuloksellisuuden kriteerinä on toiminnan kannattavuus, liikenneturvallisuuustoiminnan pohjalta ei välttämättä ole luotavissa kannattavaa liiketoimintaa, jolla nykyinen toiminnan taso pystyttäisiin säilyttämään.

Myös viranomaistoiminnan tasapuolisuusperiaatteen näkökulmasta on yksikertaisempaa tehdä yhteistyötä julkista palvelutehtävää hoitavan julkisoikeudellisen yhteisön kuin valtio-omisteisen tai yksityisen osakeyhtiön kanssa. Osakeyhtiön harjoittamaan liikennevalistustyöhön on mahdollistaa liittää mm. kilpailuetua tavoittelevaa mainontaa tai muuta vastaavaa toimintaa, jonka salliminen yhden osakeyhtiömuodossa toimivan toimijan osalta voisi edellyttää vastaavan toiminnan sallimista myös toisen osakeyhtiömuodossa toimivan toimijan osalta. Mainonta tai muu vastaava toiminta sekä em. toimintaa koskevat päätökset voisivat johtaa mielikuviin, jotka voisivat olla omiaan vaarantamaan luottamusta viranomaisen toiminnan puolueettomuuteen. Tällaisen viestinnän esittäminen esimerkiksi rajanylityspaikkojen viranomaistiloissa tai viranomaisten sähköisessä viestinnässä ei ole mahdollista. Tämä voisi rajoittaa mm. itärajan ylittävään liikenteeseen kohdistettavan valistustyön toteutusta ja heikentää sen vaikuttavuutta.

Liikenneturvallisuustoimijoiden koordinaatio on tärkeää, jotta toiminta olisi mahdollisimman tehokasta ja vaikuttavaa. Liikenneturvan toimintaa ja hallintomallia tulee kehittää huomioiden muiden toimijoiden tehtävät. Liikenneturvan tulee olla jatkossakin valtakunnallinen ja alueellinen toimija.

Lisäksi Liikenneturvan tulee olla jatkossakin keskusjärjestö, joka kokoaa eri järjestöt yhteen liikenneturvallisuuustyöhön. Tässä muodostetaan yhteistoimintamalli julkisoikeudellisen toimijan ja järjestökentän välille liikenneturvallisuustoiminnassa. Yhtiömallissa menetettäisiin yhteys vapaaehtoistyötä tekevään järjestökenttään.

Liikenneturvan rahoituspohjan tulee olla kunnossa ja sille suunnattu rahoitus on järkevää ohjata Liikenteen turvallisuusviraston kautta, kuten esityksessä on todettu. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaisi Liikenteen turvallisuusvirastoa ja turvallisuusvirasto huolehtisi käytännön yhteistyöstä Liikenneturvan kanssa.

Tieliikenteen turvallisuustoiminta ja työnjako

Turvallisuustoiminnassa tarvitaan hyvää poikkihallinnollista yhteistyötä, kuten selvitysmies on raportissaan todennut. Yhteistoiminnan ylläpitäminen edellyttää myös selvästi määriteltyjä vastuita ja roolien selkeyttämistä. Liikennehallinnossa Liikenteen turvallisuusvirastolle on viime vuosina keskitetty liikenteen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä.

Sisäasiainministeriön näkemyksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksessa toimivalle Liikenteen turvallisuusvirastolle voidaan keskittää tieliikenteen turvallisuustoiminnan vastuuta. Liikennealan toimijoiden vastuut ja tehtävät tulee kuitenkin määritellä selkeästi.

Eri toimijoiden välisestä yhteistyöstä turvallisuussuunnittelussa säädetään muun muassa pelastuslaissa (379/2011). Pelastuslaitoksen tulee pelastuslain



42 §:n mukaan onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja turvallisuuden ylläpitämiseksi toimia yhteistyössä muiden viranomaisten sekä alueella olevien yhteisöjen ja asukkaiden kanssa sekä osallistua paikalliseen ja alueelliseen turvallisuussuunnittelutyöhön. Pelastuslaitoksen tulee pelastuslain 43 §:n mukaan seurata myös onnettomuusuhkien sekä onnettomuuksien määrän ja syiden kehitystä ja niistä tehtävien johtopäätösten perusteella ryhtyä osaltaan toimenpiteisiin onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niihin varautumiseksi sekä tarvittaessa tehdä esityksiä muille viranomaisille ja tahoille.

Pelastuslaitoksen tulee pelastuslain 27 §:n mukaan huolehtia pelastustoimelle kuuluvasta ohjauksesta, valistuksesta ja neuvonnasta, jonka tavoitteena on tulipalojen ja muiden onnettomuuksien ehkäiseminen ja varautuminen onnettomuuksien torjuntaan sekä asianmukainen toiminta onnettomuus- ja vaaratilanteissa ja onnettomuuksien seurausten rajoittamisessa.

Pelastustoimen valvontatehtävät (pelastuslain 12 luku) kohdistuvat osittain myös liikenteen rakennelmiin, kuten maantietunneleihin. Pelastusviranomaiset ovat pelastuslaissa säädetyn mukaisesti toimivaltaisia suorittamaan pelastuslain soveltamisalaan liittyvää valvontaa näissä kohteissa sekä määräämään tarvittaessa pelastuslaissa tarkoitetuista turvallisuusvaatimuksista (pelastuslain 81-82 §).

Sisäasiainministeriö pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriö toimii kiinteässä yhteistyössä muun muassa sisäasiainministeriön ja pelastuslaitosten kanssa kehittäessään liikenteen infrastruktuuriin liittyviä turvallisuustehtäviään sekä turvallisuuteen liittyvää viestintää, kampanjointia ja tilastointia. Sisäasiainministeriö pitää hyvänä selvitysmiehen ehdotusta tehokkaaseen poikkihallinnolliseen toimintaan perustuvan uuden tieliikenteen turvallisuustyön kansallisen toimintamallin kehittämistä.

Tieliikenteen tutkimustoiminnan ja onnettomuustilastoinnin kehittäminen

Tieliikenteen tutkimustoiminta edellyttää yhteistoimintaa, koska vähäisiä tutkimustoiminnan resursseja tulee pystyä kohdentamaan ja suuntaamaan turvallisuustoiminnan kokonaisuuden kannalta järkevästi. Tässä apuna voisivat toimia vahvat tutkimusohjelmat, joissa tutkimusresurssien kohdentaminen tapahtuisi yhteistyössä useiden toimijoiden kesken. Korkeatasoisen osaamisen turvaaminen tieliikenteen tutkimustoiminnassa on oleellista ja tämän osaamisalueen kehittämiseen sekä tutkimustoiminnan vilkastuttamiseen tulisi pyrkiä.

Tilastoinnin ja muun tiedon tuottamisen tulee olla riittävän ajantasaista. Tiedon tuottajalla ei sinänsä ole merkitystä, kunhan tiedot ovat luotettavia, vapaasti käytettävissä, riittävän tiheästi tuotettuja ja tarpeiden mukaisia.

Pelastuslaitokset ylläpitävät pelastustoimen toimenpiderekisteriä (PRONTO), johon kerätään laajalti tietoja pelastustoimen seurantaan ja kehittämistä varten. Rekisteri sisältää muun muassa laajalti tietoja onnettomuuksista ja niiden yksityiskohdista (pelastuslain 91 §).

Selvitysmies esittää, että jatkettaisiin hallinnonalan tieliikenteen turvallisuuden tutkimus- ja kehittämistoimintaa tehokkaana yhteistyönä. Sisäasiainministeriö on asettanut Pelastustoimen tutkimus- ja kehittämistoiminnan vahvistaminen -



hankkeen (SM014:00/2013), jonka tavoitteena on muodostaa pelastusallalle verkostomaisesti toimiva tutkimus- ja kehittämiskeskus, joka huolehtisi osaltaan soveltavasta tutkimuksesta, pelastustoimen tilastojärjestelmän ylläpitämisestä ja tilastoanalyysistä, toimisi valtakunnallisten operatiivisten järjestelmien vastuutehtävissä sekä huolehtisi toimintamenetelmien kehittämisestä ja yhteistyöstä kotimaisten, pohjoismaisten ja kansainvälisten tutkimuslaitosten kanssa. Hankkeeseen on asetettu selvitysmieheksi pääjohtaja (eläk.) Jorma Rantanen.

Sisäasiainministeriö pitää tärkeänä sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteistyötä tieliikenteeseen ja turvallisuuteen liittyvässä tutkimus- ja kehittämistoiminnassa ja esittää, että hallinnonalojen asiakokonaisuuteen liittyvää yhteistyötä tehostettaisiin jatkossa.

Koulutustoiminnan tukeminen

Liikenneturvan tuottamia materiaaleja käytetään laajasti liikenneturvallisuuskoulutuksessa. Yhtenä esimerkkinä tästä on ajokortillisten kuljettajien vapaaehtoinen jatkokoulutusohjelma, joka perustuu ennakoivan ajon periaatteille. Ennakoivan ajon koulutusohjelmia ja oppimateriaalia on tarjolla laajalle kuljettajajoukolle kuten mopoilijoille, moottoripyöräilijöille, moottorikelkkailijoille, henkilöautonkuljettajille, raskaan kaluston kuljettajille sekä ikäkuljettajille. Liikenneturvan arvion mukaan jatkokoulutuksella pyritään tavoittamaan noin 250 000 kuljettajaa vuosittain. Liikenneturva ei itse kouluta kuljettajia, vaan sen tehtävänä on laatia koulutusohjelmat, valmistaa oppi- ja havaintomateriaalit näitä varten ja kouluttaa kouluttajat. Liikenneturvan kouluttamat kouluttajat toteuttavat kursseja eri puolilla maata. Liikenneturva on neutraali, luotettava ja puolueeton toimija tämän kaltaisessa kehittämistoiminnassa.

Taloudelliset vaikutukset

Mahdollisilla uudistuksilla ei saisi aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia hallinnossa, tilastoinnissa eikä esimerkiksi rajanylityspaikoilla tai sähköisissä viestimissä toteutettavaan liikenneturvallisuuden valistustyöhön liittyen.

Kansliapäällikkö

Päivi Nerg

Neuvotteleva virkamies

Henri Helo

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asiankäsitteilyjärjestelmässä. Sisäasiainministeriö SM 02.12.2013 klo 14.44. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Tiedoksi

Ministeri Räsänen
Valtiosihteeri Anttoora
Erityisavustajat Andersson ja Nahkala



Poliisiosasto
Pelastusosasto
Rajavartiolaitoksen esikunta