

29.11.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM/1522/13/2013

Asia: ”Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako” – selvitysmies Roineen raportissaan esittämät näkemykset ja suositukset

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Suomen Taksiliiton lausuntoa asiakohdassa mainitusta selvitysmies Matti Roineen raportista. Raportti sisältää selvitysmiehen esittämiä näkemyksiä ja suosituksia. Suomen Taksiliitto haluaa lausuntonaan esittää kunnioittavasti seuraavaa:

Raportissa käsitellään Liikenneturvan hallintomallin lisäksi laajempaa tieliikenteen turvallisuustoimijoiden keskinäisen työnjaon selvittämistä ja keskittämistä. Tätä tarkastelutapaa voidaan pitää hyvänä kokonaiskuvan hahmottamisessa tieliikenteen turvallistoimijoista ja heille asetetuista tehtävistä ja tavoitteista. Asiaan liittyy myös erittäin mittava, vuonna 2010 toteutettu liikennehallinnon muutos, jonka seurauksena muodostettiin erilliset Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto, sekä alueelliset ELY-keskukset. Tämän jälkeenkin Liikenneturva on toiminut omana, liikennehallinnosta erillään olevana julkisoikeudellisena yhdistyksenä, jolla on oma lailla ja asetuksella säädetty asemansa ja tehtävänsä.

Selvitystyön tarkoituksena on ollut liikenneturvallisuustyön kokonaisuutta tarkastelemalla selvittää esiintyykö nykyisillä malleilla toimittaessa päällekkäisyyttä, sekä sitä, voitaisiinko Liikenneturvan toimintaa nykyisestään terävöittää ja aluetyön toimintaedellytyksiä parantaa.

Selvityksessä on tuotu toiminnan kehittämiseksi esiin erilaisia vaihtoehtoja, kuten valtion omistama osakeyhtiömalli ja säätiö. Toiminnan käytännön organisoimisessa näillä toimintamalleilla voisi olla joitain etuja, mutta huomioimalla Liikenneturvan ehdoton tavoite: toimia laajasti ja pyyteettömästi tieliikenteen turvallisuuden valistus- ja etujärjestönä ja koota yhteen vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön tekijät koko maassa ja palvella kaikkia tienkäyttäjiä, eivät esitetyt mallit juurikaan ole tavoiteltuun toimintaan sopivia. Koko Liikenneturvan toiminnan luonne on voimakkaasti yleishyödyllinen ja voittoa tavoittelematon. Toiminnan nykyinen rahoituskin, liikenneturvallisuuskustannuksista katettuna, tukee tätä luonnetta. Lähtökohdiltaan huonoimmin tähän toimintaan sopisi valtion kokonaan omistama osakeyhtiömalli asiakkuushankintoihin ja palvelujen tuotteistamiseen. Yleishyödylliset, kaikille tarkoitetut liikenneturvallisuuspalvelut, ja oikean liikenneturvallisuushengen luonti kansalaisten keskuuteen, ovat eri asia kuin markkinoilla myytävät turvallisuuspalvelut. Säätiömallistakaan ei tässä yhteydessä ole monestakaan syystä suuria etuja.

29.11.2013

Nykymallilla toimiessaan Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuuksien keskusjärjestönä. Huomattavaa on, että nykyisessäkin mallissa keskeisillä ministeriöillä on toiminnan ohjauksessa merkittävä rooli. Nykyisessä hallinnon kokoonpanossa on kuitenkin se etu, että jäsenjärjestöjen piiristä valittavat muut hallituksen jäsenet tulevat viranomaisorganisaatioiden ulkopuolelta, jolloin sidosryhmäsuhteet ja Liikenneturvan toiminnan peitto ulottuvat jäsenjärjestöjen kautta laajasti koko yhteiskuntaan.

Virastouudistuksista johtuen liikenneturvallisuuksien koordinoimista on syytä selvittää. Näyttää kuitenkin siltä, että Liikenneturvan toimintaa on koko ajan kehitetty varsin systemaattisesti. Tämä on johtunut siitä, että laajan jäsenpohjan vuoksi Liikenneturvan toimintaa tarkastellaan jatkuvasti. Raportissa tuodaan esiin, että vaikka liikennekuolemat ja liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä ovat selvästi vähentyneet, ei voida kuitenkaan olla tyytyväisiä siihen, että emme ole pysyneet näissä asioissa Euroopan ja parhaiten menestyneiden maiden tasolla.

Jälkeen jäämistä ei välttämättä voida kohdistaa ainakaan kokonaan liikenneturvallisuuden organisointiin ja työn tehokkuuteen. Sen sijaan voidaan olla hyvinkin varmoja siitä, että myönteinen kehitys on tulosta laajasta koulutus- ja valistustyöstä. Se on kaiken kaikkiaan nähtävissä siinä, että liikennekulttuuri Suomessa on kehittynyt oikeaan suuntaan, joskaan silloin kun liikenteessä edelleen kuolee ja loukkaantuu ihmisiä, ei tuloksiin voida koskaan olla tyytyväisiä. Mikä tulee olemaan uusien virastojen rooli, on vielä avoin kysymys. Muuttamalla ja keskittämällä virastojen toimintaa aikaisemmista liikennemuoto-kohtaisista virastoista kahteen uuteen virastoon, tavoitellaan luonnollisesti parempaa toimivuutta, kokonaisnäkemystä ja tehokkuutta. Sama pätee alueilla Ely-keskusten perustamiseen. Selkeys ja keskinäinen koordinaatio liikenne- ja viestintäministeriön strategisella johdolla lienee tällä hetkellä virastouudistuksen keskeisin tavoite. Ero on siinä, että virastojen toiminta edustaa puhdasta viranomaistyötä, kun taas Liikenneturvan toiminta edustaa laajaa vapaaehtoistyötä, jossa on vankka julkisen vallan tuki ja selkeä valtakunnallinen organisaatio ja rahoitus.

Raportissa on esitetty useita näkökulmia nykyisen liikenneturvallisuuksien toimivuuteen. Eräs alue on liikenneturvallisuuksien tutkimus, jonka painopistettä on ehdotettu siirrettäväksi enemmän viranomaistoiminnaksi ja liikenteen turvallisuusviraston vastuulle. Ehdotus voi olla joiltain osin kannatettava, mikäli voidaan osoittaa, että muutos antaa onnettomuustutkimukselle lisähyötyä. Tutkimus ei kuitenkaan saa muodostua jäykemmäksi ja hitaammaksi. Tutkimuksia tehdään ja julkaistaan Tilastokeskuksen ylläpitämän onnettomuustutkimuksen tuottamasta materiaalista. Tähän ei olisi tulossa muutosta, joten kaikki hyödyntävät samaa aineistoa. Onnettomuustutkiminta voi olla luonteeltaan enemmän viranomaistoimintaa, ja siksi toiminnan siirtäminen Trafiin voisi olla päällekkäisyyksien välttämiseksi perusteltua. Liikenneturva voisi tämän toiminnan sijasta keskittyä enemmän ydintoimintaansa, koulutukseen ja tiedottamiseen, sekä yhteistoimintaan kentän taholla liikenneturvallisuuden muiden toimijoiden kanssa.

Tutkijalautakuntatoiminnan jatkamisen näemme erittäin tärkeänä onnettomuustutkimuksen osana, eikä sitä millään tavalla tule heikentää. Tutkijalautakuntien työ antaa tärkeimpiä vastauksia vakavimpiin ja yleisimpiin onnettomuuksiin johtaneista syistä ja olosuhteista.

Liikenne- ja viestintäministeriön neuvottelukuntatoimintaa on sen sijaan syytä arvioida uudestaan. Raportista käy ilmi, että neuvottelukunnan toiminnasta on työmuotona aika ajanut ohi, ja neuvottelukunnan tilalle kannattaisi harkita muita enemmän nykyolosuhteita vastaavia työmuotoja. Tähän voimme yhtyä, sillä neuvottelukunnan kokoonpano ei nykyisin edusta tavoitetta siitä, että neuvottelukunta edustaa laajasti liikenteessä toimivia. Moottoriliikenteen Keskusjärjestön jäsenjärjestöjen piirissä on

29.11.2013

ihmetelty linjaa, jonka mukaan edes Moottoriliikenteen Keskusjärjestön yhteistä edustajaa ei ole viime vuosina kelpuutettu mukaan neuvottelukunnan ja muiden liikenneturvallistyöryhmien työhön. Myös ammattiliikenne on jätetty kokoonpanoista kokonaan pois. Periaate laajasta yhteisestä työstä olisi tälläkin alueella eduksi. Liikenneturvallisuustyötä erityisesti ei tule laajemminkin ajateltuna varata vain joidenkin tahojen oikeudeksi.

Liikenneturvallisuuden myönteisestä kehitymisestä ja Liikenneturvan panoksesta siihen ollaan Moottoriliikenteen Keskusjärjestön piirissä, Suomen Taksiliitto mukaan lukien, tyytyväisiä, eikä voittanutta kokoonpanoa kannata lähteä ilman merkittäviä perusteita muuttamaan. Näemme edelleen, että nykymuotoisella Liikenneturvan toiminnalla, yhdessä sen jäsenjärjestöjen kanssa, on ollut viime vuosien liikenneturvallisuuden myönteiseen kehitykseen suuri merkitys. Nyt esitetyjä muutoksia suurempi epävarmuus liikenneturvallisuuden kehittämisessä liittyy liikkuvan poliisin lakkauttamiseen, jolla on aina ollut merkittävä panos maamme liikenneturvallisuustyössä.

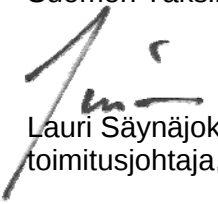
Liikenneturvan ydintoimintoja ja vahvuuksia ovat kenttätoiminta ja turvallisuusviestintä, kuten raportissa on todettu. Mielestämme näissä asioissa Liikenneturvan itsenäinen asema kannattaa säilyttää, koska toimintaa kaikilta osin voidaan pitää nykytilanteessa hyvin onnistuneena. Näiden toimintojen järjestämisvastuun siirtäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle, ei monestakaan syystä toisi lisähyötyä, vaan voisi jopa kangistaa näiden toimintojen sujuvuutta. Liikenneturvan tulee voida toimia, jo pelkästään laajan jäsenjärjestöpohjansa vuoksi, viranomaistoimintaa täydentävänä ja itsenäisiin linjauksiin perustuvana organisaationa.

Liikenneturvan rahoitus tulee jatkossakin turvata vastaavalla menettelyllä kuin nykyisinkin. STM:ssä valmisteltavana olevan lakimuutoksen ja selkeän tulosoikeuden vuoksi rahoitus voisi kulkea Liikenteen turvallisuusviraston kautta. Toinen vaihtoehto voisi olla liikenne- ja viestintäministeriö. Rahoitustahon rooli tulee huomioida Liikenneturvan hallintoa valittaessa.

Ehdotetuista toimintamalleista kannatamme edellä olevilla näkemyksillä tarkennettuna nykyisestä yhdistysmallista kehitettävää mallia, jossa toimintoja jatkossa terävöitetään ja mahdollisia päällekkäisyyksiä karsitaan. Jatkoselvityksissä tulee Liikenteen turvallisuusviraston rooli liikenneturvallisuudesta vastaavana virastona omalta osaltaan selventää. Sillä ei saa kuitenkaan olla Liikenneturvan nykymuotoiseen toimintaan heikentäviä vaikutuksia.

Kunnioittaen,

Suomen Taksiliitto



Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja,