 29.11.2013

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntönne nro LVM/1522/13/2013, 7.11.2013

**LAUSUNTO SELVITYSMIEHEN RAPORTISTA ”TIELIIKENTEEN TURVALLISUUSTOIMINNAN**

**TYÖNJAKO”**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa selvitysmies Matti Roineen

laatimasta raportista. Roineen tehtävänä oli selvittää Liikenneturvan ohjaus- ja

hallintomallia sekä tieliikenteen turvallisuutta koskevan tiedotus-, valistus- ja

tutkimustoiminnan työnjakoa liikennehallinnossa.

Liikenneturva kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausunnossaan seuraavaa:

**Liikenneturvan näkemys selvitysmiehen suosituksista**

**1. Liikenneturvaa voidaan kehittää parhaiten nykyisen hallintomallin pohjalta. Valtakunnallinen keskusjärjestö antaa tehokkaamman ja joustavamman rakenteen kuin valtion osakeyhtiö. Järjestömalli on taloudellisesti järkevä, ja sitä voidaan hoitaa kevyellä hallinnolla. Yhtiömallin jatkoselvittelyä emme pidä tarpeellisena.**

**2. Organisaatiomuotona julkioikeudellinen yhdistys ja siihen liittyen viranomaisvalvonta ja -ohjaus tukevat yhteiskunnallisen tehtävän hoitamista. Toiminnan ohjausta on syytä arvioida tarkemmin liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen yhteydessä. On tärkeää varmistaa, että liikennevakuutukseen sidottu rahoituksen lähde säilyy jatkossakin. Liikenneturvan toiminnan julkiselle ohjaukselle on useita vaihtoehtoja. Viranomaistehtäviä on liikenneturvallisuusmaksun keräämisessä, sen jakamisessa turvallisuustyöhön, Liikenneturvan hallitustyössä ja toiminnan ohjauksessa.**

**3. Itsenäisenä organisaationa Liikenneturvalla tulee jatkossakin olla oikeus itsenäiseen viestintään ja alaa koskevaan tiedon käsittelyyn. Usean toimijan yhteisissä kampanjoissa ja yhteisissä tutkimuksissa koordinointivastuusta sovitaan erikseen.**

**4. Tilastokeskus on Suomen tilastoviranomainen. Tieliikenteen onnettomuustilastoinnissa ei ole syytä pyrkiä muuttamaan tätä tilannetta. Liikenneturva on yksi tilastojen käyttäjä muiden joukossa. Liikenneturva tukee alalla avoimen datan käyttömahdollisuuksia. Myös tie- ja maastoliikenne-**

**onnettomuuksien tutkinta ja vakuutusyhtiöiden tilastot luovat omalta osaltaan erittäin tärkeän tietopohjan onnettomuuksista ja turvallisuutta parantavista keinoista. Tutkijalautakuntatyön jatkaminen ja kehittäminen on edelleen tarpeellista.**

**5. Liikenneturvan toiminnan on tärkeää levittäytyä laajalle koko maassa, lähelle ihmisiä. Toiminnan keskittäminen heikentäisi alue- ja paikallistyötä. Liikenneturvan nykyinen hajautettu organisaatio ja aluetyön jakautuminen sopivat hyvin yhteen muiden alueellisten toimijoiden kanssa ja näin pystytään osallistumaan myös kuntien liikenneturvallisuustyöhön.**

**6. Kaikkia alan nykyisiä toimijoita tarvitaan. Liikenneturva ei näe alan yhteistyössä sellaisia kitkakohtia, joita ei voitaisi avoimella tietojen vaihdolla selvittää.**

**Perusteluja Liikenneturvan kannanottoihin**

**LIIKENNETURVAN TEHTÄVÄ**

**Liikenneturva on valtakunnallinen keskusjärjestö, jolla on alueellista toimintaa kattavasti koko Suomessa. Runsas ja monipuolinen jäsenpohja levittää työn näkyvyyttä, ja julkisella ohjauksella varmistetaan yhteiskunnan vastuullinen rooli kansalaisten turvallisuudesta. Laaja jäsenpohja vahvistaa yhteistä sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön ja toisaalta antaa kansalaisyhteiskunnalle keinon saada äänensä kuulumaan liikenneturvallisuuskeskustelussa.**

Liikenneturvan jäsenyhteisöt edustavat kaikkia tieliikenteen kulkumuotoja (jalankulkijat, pyöräilijät, motoristit, autoilijat) ja yhtä hyvin yksityistä liikkujaa kuin ammattilaistakin.

Turvallisen liikkumisen perusta luodaan elinikäisellä liikennekasvatuksella ja luotettavalla viestinnällä tuetaan turvallisia valintoja. Työmme perustuu tiedon lisäämiseen, suostutteluun ja kasvatukseen. Liikenneturva vaikuttaa kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä turvallisuuden arvostuksen parantamiseen yhteiskunnassa. Liikenneturvan ydinosaamista ovat ihmisen roolin ymmärtäminen ja puolustaminen liikkumisen turvallisuutta koskevissa ratkaisuissa. Asiantuntemus ja työn laatu perustuvat tutkimus- ja tilastotietoon.

Liikenneturva on tunnettu luotettavana, joustavana ja yhteistyötä arvostavana kumppanina, joka tekee yhteistyötä yli hallinto- ja intressirajojen. Aktivoimme ja osallistamme yhteisöjä, yrityksiä ja yksilöitä ottamaan turvallisuuden edistämisen osaksi omaa toimintaansa. Vapaaehtoiseen liikenneturvallisuustyöhön kannustaminen tapahtuu kohtaamalla tuhansia ihmisiä tapahtumissa, tempauksissa ja teemapäivillä sekä sosiaalisessa mediassa.

Liikenneturva on sillanrakentajan roolissa viranomaisten ja kansalaisten välillä. Autamme kansalaisia ja kansalaisjärjestöjä siinä, että heidän liikenneturvallisuusasiansa tulee kuulluksi. Tuemme myös viranomaisia vahvistamalla lainsäädännön hyväksyttävyyttä tuomalla esiin perusteluja kansalaisille.

**HENKILÖRESURSSIT**

**Liikenneturva pystyy pienellä vakituisella henkilömäärällä tehokkaaseen ja monipuoliseen toimintaan hyödyntäen aluetyössä laajaa kouluttajaverkostoaan. Koulutusmallit sekä kampanjat suunnitellaan koordinoidusti keskustoimistossa. Alueen työntekijät keskittyvät alue- ja kuntayhteistyöhön sekä vapaaehtoisten toimijoiden palvelemiseen.**

Liikenneturva on asiantuntijaorganisaatio, jossa henkilöstön työvoimakustannuksiin käytetään noin puolet tuloista. Liikenneturvan asiantuntijoiden monipuolisesta koulutuspohjasta saadaan laaja ymmärrys erilaisista tieliikenteen turvallisuuteen vaikuttavista ilmiöistä. Osallistumme myös pohjoismaisella ja eurooppalaisella tasolla liikenneturvallisuustyöhön, mistä saamme kokemuksia kansalliselle työllemme.

Liikenneturvan toiminta ulottuu koko maahan 12 toimipisteen kautta. Liikenneturvan palveluksessa on 46 työntekijää. Lisäksi käytettävissä on lähes sata vapaaehtoista, sivutoimista kouluttajaa, jotka toimivat paikallisten toimipisteiden alaisuudessa. Kymmenessä vuodessa Liikenneturvan toimintaa on määrätietoisesti tehostettu ja henkilömäärä on vähentynyt lähes 20 prosentilla.

**YHTEISTYÖTÄ KOKO MAASSA**

**Liikenneturvan tärkeimmät yhteistyötahot ovat sen jäsenyhteisöt valtakunnallisesti ja paikallisesti. Liikenneturva on kumppanina eri hallinnonaloille, erityisesti LVM, OKM, SM, STM, Puolustusvoimat sekä useat virastot. Aluehallinnossa kiinteimmin yhteistyötä tehdään ELY- ja AVI -alueilla ja poliisilaitosten kanssa. Kunnat ovat merkittävä paikallistason kumppani.**

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikennepoliittisista linjauksista ja ohjaa hallinnonalan toimijoita. Liikennehallinnon virastot kehittävät omia vastuullisia ja vaativia viranomaistehtäviään. Liikenneturvalla on keskusjärjestönä mahdollista tukea viranomaistoimintaa luontevilla yhteyksillä järjestöihin, kansalaisiin ja mediaan.

Alueellinen ja paikallinen liikenneturvallisuustyö on tavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää. Liikenneturvan alueelliset toimipisteet tekevät kiinteää yhteistyötä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) kanssa sekä aluehallintovirastojen (AVI) kanssa.

Alueellista liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY- Keskusten vetämä alueellinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on valtakunnallisten tavoitteiden jalkauttaminen aluetasolla, kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen toiminnan yhteensovittaminen. Liikenneturva on kaikilla alueilla mukana yhteistyössä.

Liikenneturvaa pidetään keskeisenä toimijana ja tiedontuottajana kunnallisessa työssä. Liikenneturva kouluttaa kunnan toiveiden mukaisesti hallintokuntien henkilöstöä (neuvola, päivähoito, koulutoimi, nuoriso, iäkästoiminnat), antaa työpaikkojen työliikenneturvallisuuskoulutusta ja aktivoi järjestämään tapahtumia ja viestintää.

**LIIKENNETURVAN VIESTINTÄ, VALISTUS JA KOULUTUS**

**Liikenneturva kampanjoi ja viestii ajankohtaisista asioista sekä reagoi nopeasti esille tuleviin turvallisuusaiheisiin. Liikennekasvatus- ja valistustyö tavoittaa ihmisiä vauvasta vaariin. Kehitämme koulutusmalleja ja aineistoja niin suoraan kansalaisille kuin ammattikäyttöönkin.**

Liikenneturvan viestintä pohjautuu tutkittuun tietoon. Se on luonteeltaan suostuttelevaa ja keskustelua herättävää. Parannamme liikenneturvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Tuomme esiin liikenteen ongelmakohtia, lisäämme tietoisuutta, tuemme turvallista liikennekäyttäytymistä ja luomme sosiaalista painetta, joka ennaltaehkäisee riskikäyttäytymistä liikenteessä. Viestintä tukee osaltaan elinikäistä liikennekasvatusta.

Paikallisuus, kohderyhmän tunteminen, henkilökohtaisuus, pitkäjänteisyys ja vaikuttavuuden seuranta ovat viestintämme avainsanoja. Viestintä- ja koulutusorganisaationa toimimme kansalaisten ja viranomaisten välissä helposti lähestyttävänä ja luotettavana tahona.

Liikenneturvan viestintää ohjaa vuosikelloajattelu. Etsimme otollisimmat ajat viestiä ajankohtaisista turvallisuutta edistävistä aiheista. Käytämme hyväksi myös eri kohderyhmien herkkyyskausia. Viestintäkanavia käytetään sekä valtakunnallisesti että alueellisesti. Vuorovaikutteinen ja osallistava viestintä sosiaalisessa mediassa toteutuu mm. Facebook, Twitter ja Youtube -kanavien kautta. Myös eri tapahtumat, tempaukset ja läsnäolo ovat merkittävä osa viestintäämme.

Liikenneturvan pieni koko on viestinnässä vahvuus. Reagoimme nopeasti ajankohtaisiin tapahtumiin ja vastaamme kansalaisten ja median tiedon tarpeisiin ketterästi. Toimintamallimme tuottaa vuodessa lähes 1000 toimittajakontaktia. Paikallisuus tuo viestinnälle lisäarvoa ja näkyvyyttä. Viestimme toistetaan ja sovitetaan eri alueiden tarpeisiin palvellen paikallisradioita ja muita medioita.

Kampanjointimme on suunnitelmallista, säännöllistä, pitkäjänteistä ja kustannustehokasta. Seuraamme kansainvälisiä sosiaalinen markkinoinnin malleja, kuten CAST:iä, jossa keskeistä on kohteena olevien asiakkaiden ja ongelmien mahdollisimman tarkka analysointi. Kampanjointia kohdistetaan tällöin ongelman ja asiakkaiden tarpeiden mukaan. Sosiaalisen markkinointi perustuu siihen, että yksilöille tarjotaan vaihtoehtoinen toimintamalli.

Kampanjoinnin pitkän aikavälin tavoite on asenteiden muokkaaminen ja käyttäytymisen muutos. Lyhyen aikavälin tavoitteena on huomion herättäminen ja keskustelu. Näin määriteltyä tavoitetta voidaan arvioida mm. huomioarvojen perusteella. Kampanjointi hyödyntää vahvaa paikallista läsnäoloamme esimerkiksi tapahtumien muodossa.

Koko viestintätoimintamme tukee vapaaehtoista liikenneturvallisuustyötä. Euroopan komission rahoittama VAMOS-hanke (Volunteers always on the move for better road safety in Europe) on arvioinut, että yhden euron panostus vapaaehtoiseen liikenneturvallisuustyöhön tuottaa 3-5 euron turvallisuushyödyn alueesta ja maasta riippuen.

Osallistumme myös liikenneturvallisuusviestinnän koordinaatioryhmään ja verkostoon ja moniin yhteistyöviestintähankkeisiin, kuten viranomaisvetoiseen Eläköön - kampanjaan. Kansalaisyhteiskuntaa ja järjestöjä taas motivoidaan liikenneturvallisuustyöhön olemalla mukana kampanjoissa, kuten Tapaturmapäivä, Auton päivä, Auton vapaapäivä, Liikenneraittiuspäivä, Vanhusten viikko, Koulujen liikenneturvallisuusviikko, Rengasratsiat ja lukuisissa muissa yhteiskampanjoissa.

Valistustyö on myös koulutusta ja kasvatusta. Liikenneturvan toiminnassa näkyy elinikäinen oppiminen. Eri kohderyhmien turvallista liikkumista tuetaan perheen, lähipiirin ja yhteisöjen kautta.

Tarjoamme perheille ja päivähoidon ammattilaisille aineistoja ja toimintamalleja lasten liikennekasvatukseen. Opettajien täydennyskoulutus on ollut tärkeä osa toimintaamme jo usean vuoden ajan. Nuoria tuemme vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen muun muassa vertaistoiminnan kautta. Yksi kärkihankkeemme on Särmänä liikenteessä -yhteistyö, jossa Puolustusvoimien ja Sotilaskotiliiton kanssa tavoittamme vuosittain yli 20 000 varusmiestä. Iäkkäille tarjoamme tukea turvallisen ajoneuvon hankintaan ja oman ajoterveyden arviointiin.

Kuljettajien jatkokoulutuksessa Liikenneturvan toimintamalli on perehdyttää eri organisaatioiden kouluttajia antamaan ennakoivan ajon koulutusta. Liikenneturva siis näyttää tietä ja ohjaa Suomessa tapahtuvaa kuljettajakoulutusta. Tämän vuoden aikana koulutuksiimme on osallistunut ihmisiä ainakin seuraavista paikoista: poliisi, pelastuslaitos, Rajavartiolaitos, Puolustusvoimat, auto- ja moottoripyöräalan harrastekerhot (esim. Porsche), SF – Caravan, koulutusyritykset (erityisesti ammattipätevyyskoulutusta tarjoavat), autokoulut, aikuiskoulutuskeskukset ja ammattioppilaitokset.

**LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN TILASTOINTI**

**Liikenneturva tekee tilastokatsauksia ja -analyysejä oman toimintansa tarpeisiin. Myös alan viranomaiset ja monet yhteistyökumppanit pyytävät Liikenneturvalta säännöllisesti tilastojen pohjalta tehtyjä kuvauksia. Liikenneturva tukee avoimen datan käyttömahdollisuuksia.**

Liikenneturva ei itse tuota onnettomuustilastoaineistoja. Sen sijaan Liikenneturva hyödyntää laajasti monia tilastoaineistoja liikenneturvallisuustilanteen seuraamiseksi sekä viestintä- ja koulutusmateriaalin tuottamiseen.

Liikenneturva on tilastoinnin osalta palveluorganisaatio, joka tuottaa tilastoista valmiita vastauksia tilastokysymyksiin. Liikenneturvalle esitetyt tietopyynnöt hoidetaan nopeasti ja tilastoihin liitetään selkeä kuvaus. Näin saadaan tieliikenteen turvallisuudelle enemmän näkyvyyttä. Tilastopalvelu vastaa hyvin oman toiminnan tarpeisiin ja Liikenneturvalla on tässä aiheessa myös vakiintunut asema asiantuntijana niin tiedotusvälineiden kuin myös viranomaisten suuntaan.

**Tilastoyhteistyötä**

Liikenneturvalla on pitkäaikainen yhteistyösuhde Tilastokeskuksen ja poliisin kanssa poliisin ilmoittamiin onnettomuuksiin perustuvan tilastoaineiston hyödyntämisessä.

Liikenneturva aloitti ensimmäisenä pelastuslaitosten Pronto - tietojärjestelmän käytön liikenneturvallisuuden kehityksen seurannassa ja teki myös Pelastusopistolle kehittämisehdotuksia, jotka on toteutettu Prontoon. Näin voidaan seurata erityisesti tieliikenteessä tapahtuvien vakavien vammautumisten määrän muutoksia, tietoa, jota ei yhä muualta saakaan.

Liikenneturvan viestinnän ja koulutuksen suunnittelussa ja materiaaleissa käytetään laajasti myös tutkijalautakunta-aineistoa hyvässä yhteistyössä VALTin kanssa. Liikenneviraston onnettomuusaineistosta käytetään tieverkon tietoja, onnettomuuspaikkatietoja tai kun on tarve käyttää vain omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuustietoja.

Tilastoyhteistyötä Liikenneturva tekee kansainvälisesti mm. WHO:n, ETSC:n ja NVF:n kanssa tuottamalla suomalaisia tilastotietoja näiden kansainvälisiin tilastoihin.

Liikenneturva on jo vuosia tuottanut yhdessä Tilastokeskuksen kanssa Suomen tieliikenneonnettomuudet vuosikirjan sekä mahdollistanut sen ilmaisen jakamisen sähköisessä muodossa Liikenneturvan verkkosivuilla.

Liikenneturvan toiminnan kannalta onnettomuustilastot ovat tärkeässä osassa lähes kaikessa viestinnässä. Eri laajuisia tietopalveluja eri kanaviin tuotetaan päivittäin mm. eri tiedotusvälineille, viranomaisille, verkkosivuille sekä sosiaaliseen mediaan.

**TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA**

**Laki Liikenneturvasta rajaa Liikenneturvan tutkimus- ja kehittämistoiminnan omaa toimintaa palvelevaksi tutkimukseksi. Tässä raamissa nykyinen toiminnan taso on riittävä edellyttäen, että alan yhteistyö on sujuvaa ja huomioi myös Liikenneturvan osallisuuden ja tarpeet. Liikenneturvan tiedontuotanto tuo esille erityisesti liikennekäyttäytymisen ilmiöitä. Tietoa kerätään myös Liikenneturvan toiminnan tuloksellisuuden arviointiin.**

Taustatutkimus on tärkeää, kun viestinnän ja koulutuksen keinoilla suostutellaan ihmisiä omaksumaan turvallinen tapa toimia liikenteessä. Tällöin on tunnettava käytöksen taustalla olevat syyt sekä vaikutusmekanismit.

Tiedon tuottaminen perustuu toisaalta omaan tiedon keruuseen mm. kyselytutkimusten tai seurantatutkimusten avulla ja toisaalta alan kirjallisuuden ja julkaisujen seuraamiseen. Kyselytutkimusten avulla arvioidaan mm. kansalaisten mielipiteitä eri liikenneturvallisuusaiheista. Liikennekäyttäytymisen seurantaan ja mittaamiseen toteutetaan seurantatutkimuksia, jotka pääosin toteutetaan oman henkilökunnan tai kouluttajaresurssien avulla.

Kampanjointia käsittelevä alan tutkimus suosittelee pysyviä käyttäytymistä, mielipiteitä, asenteita ja aikeita mittaavaa tutkimusta. Tämä mahdollistaa kampanjoinnin tehokkaamman kohdistamisen ja vaikuttavuuden arvioinnin. Seurannat ovat tärkeässä osassa onnistuneen kampanjoinnin luomisessa.

Lisäksi Liikenneturva pitää tärkeänä osallistumista liikenneturvallisuusalan tutkimusyhteistyöhön ja yleensä tieliikennealan organisaatioiden tutkimusyhteistyön ylläpitämiseen, jota ollaan nyt toteuttamassa liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan tutkimusjaoston johdolla.

Tutkimusyhteistyössä tärkeitä tahoja ovat olleet LVM, Trafi, Liikennevirasto, Liikennevakuutuskeskus, tutkijalautakuntayhteistyö (VALT), poliisi, Tilastokeskus, THL, korkeakoulut ja yliopistot. Myös järjestöjen kanssa on tehty tutkimusyhteistyötä, esimerkiksi SKAL ja Rahtarit kumppaneina.

**LIIKENNETURVAN OHJAUS- JA HALLINTOMALLI**

**Nykymallin kehittäminen**

Jäsenet voimavarana

* Tehokkainta olisi säilyttää Liikenneturvan rooli valtakunnallisena keskusjärjestönä. Suuri joukko jäsenyhteisöjä liikennealalta ja kansalaisjärjestöistä levittää turvallisuustoimintaa ja -viestejä laajalle. Tämä malli sitouttaa ja aktivoi keskusjärjestön jäseniä sekä lisää demokratiaa. Keskusjärjestö myös kanavoi hyvin jäsenten ja kansalaisten ajatuksia viranomaisiin.
* Järjestömalli on taloudellisesti järkevä, ja sitä voidaan hoitaa kevyellä hallinnolla. Malli on vahvasti asiantuntijuuteen perustuva.
* Vaikuttavuuden eteen on tehty paljon työtä, ja siinä on edistytty. Yhtiössä vaikuttavien konkreettisten tuotteiden löytäminen ja niiden oikea hinnoittelu olisi vaikeaa. Maksuhalukkuutta turvallisuusaiheeseen ei ole helppo löytää. Hyödyt tuntuvat epäkonkreettisilta, koska kustannukset realisoituvat vasta onnettomuuden sattuessa. (Vrt. Motiva voi esim. osoittaa, miten energiankulutusta voi pienentää.)
* Liikenneturvalla on keskusjärjestönä vahva riippumattoman toimijan asema. Liikenneturvaa kuullaan kaikissa tieliikenteen turvallisuuteen vaikuttavissa kysymyksissä eri hallinnonaloilla; eduskunnassa, ministeriöissä ja eri viranomaisissa. Keskusjärjestölle tämä rooli sopii hyvin.

Organisointi

* Liikenneturvallisuusmaksun kerääminen siirtyisi Liikennevakuutuskeskukselta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille, jolla on jo ennestään veronkantotehtäviä.
* Valtion talousarvioon otettaisiin vuosittain määräraha, jolla Liikenneturvalle ja onnettomuustutkintaan suunnattaisiin valtionavustusta säädettyjen julkisten hallintotehtävien hoitamisesta. Valtionapuviranomaisena toimisi liikenne- ja viestintäministeriö. (Vrt. Laki vapaaehtoisesta maanpuolustuksesta 556/2007 ja Maanpuolustuskoulutusyhdistyksen rahoitus.)
* Julkinen tehtävä ja rahoitus edellyttäisivät Liikenneturvan toiminnan julkista ohjausta. Uudessa mallissa Liikenneturvan hallituksessa voisivat edelleen olla edustettuna SM, STM, OKM, mutta LVM:n rooli valtionapuviranomaisena voisi johtaa siihen, että LVM:llä ei olisi hallituspaikkaa. Hallitustyöhön voisivat osallistua edustajat molemmista liikennealan virastoista, Liikenteen turvallisuusvirastosta ja Liikennevirastosta.
* Jos Liikenneturvan toiminnan ohjaus siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, LVM:n edustaja voisi edelleen olla jäsenenä hallituksessa. LVM myös ohjaisi Trafia Liikenneturvan ohjaukseen liittyen.

**Valtionyhtiö**

* Maksavat asiakkaat ja toiminnan tuotteistus vaarantaisivat tehokkaan turvallisuustyön. Uhkana olisi, että Liikenneturva joutuisi irtisanoutumaan sellaisista, sille kuuluvista yhteiskunnallisista tehtävistä, jotka tuottavat sisäisessä laskennassa tappiota ja keskittyä vain kannattavaan toimintaan. Näin Liikenneturvan toimintakenttä jäisi kapeaksi, mikä taas tulisi heikentämään Liikenneturvan uskottavuutta ja asiantuntemusta.
* Jos päädyttäisiin yhtiömuotoon, pitäisi olla selkeästi etukäteen tiedossa, mitkä tahot ovat maksavia asiakkaita, jotka sitoutuvat ostamaan palveluita useiksi vuosiksi eteenpäin.
* Toiminnan luonne edellyttäisi sitä, että rahoitus ei voisi tulla yksittäisiin hankkeisiin. Liikenneturvan liikennekasvatus, koulutus ja kampanjointi perustuvat pitkäkestoisiin, usean vuoden toimintakokonaisuuksiin, eivätkä ole kertaluonteisia projekteja.
* Toiminnan osatuloutukset olisivat vaikeita määritellä ja hinnoitella. Projektien osatuloutukset aiheuttaisivat rahoitukseen haitariliikettä, joka vaarantaisi pitkäjänteistä toimintaa.
* Liikenneturvan tuki, aineistot ja palvelut ovat olleet jäsenyhteisöille, sidosryhmille, kansalaisjärjestöille ja kansalaisille pääosin täysin ilmaisia. Näitä on vaikea muuttaa tuotteistuksella maksulliseksi. Tämä vaikeuttaisi yhtiötoiminnan käynnistymistä. Menetettäisiin useita vuosia ja useita kumppanuuksia turvallisuustyössä.
* Kansalais- ja järjestöyhteyksiin ei voitaisi yhtiömuodossa resursoida kuten nykyisin, mitä olisi pidettävä menetyksenä. Myös Liikenneturvan kuntatyön tuotteistaminen ja lopullinen maksaja voisi olla vaikea osoittaa. Yhtiömallissa myös alue- ja paikallistyö kärsisivät.

Organisointi ja resurssit

* INHOUSE - yhtiön mahdollinen olemassaolo lisäisi byrokratiaa ja hallintokustannuksia.

Nykyinen tehokkuus ja läpinäkyvyys heikkenisivät ja tilalle tulisi ylimääräistä hallinnollista työtä. Uuden perustettavan yhtiön hallinto sekä kokonaan uuden myynnin ja markkinoinnin organisaatio lisäisivät kokonaistehtävien määrää ja resurssien tarvetta.

* Markkinointiin tarvittaisiin markkinoinnin ammattilaisia. Substanssiosaaminen pitäisi kuitenkin varmistaa. Nykyinen työntekijäjoukko ei olisi ilman selvää henkilöstön lisäystä suoraan hyödynnettävissä yhtiömallissa.
* Osakeyhtiölain noudattaminen mahdollisesti kahdessa uudessa osakeyhtiössä toisi paljon lisää hallinnollista työtä verrattuna nykyiseen keveämpään hallintomalliin. Toinen yhtiöistä olisi Motivan tavoin tukitoimintoihin keskittyvä ja toinen varsinainen substanssiyhtiö.
* Nykyinen Liikenneturvan arvonlisäverottomuus poistuisi kasvavan myynnin vuoksi ja lisäisi hallinnon työmäärää ja byrokratiaa. Perustamiskustannukset, konsultointi, rekrytoinnit ja muut kertakustannukset olisivat uusia kulueriä. Pysyviä lisäkuluja syntyisi ainakin henkilöstökuluihin ja hallintoon.
* Kokonaisjärjestelyistä syntyvät säästöt ovat hyvin epävarmat ja lyhyellä aikavälillä kulut kasvaisivat yhdistyksen muuttuessa osakeyhtiöksi. On epävarmaa, parantaisivatko mahdolliset ulkoistetut palvelut kokonaistehokkuutta ollenkaan, vai syntyisikö vain sarja osaoptimointeja.
* Liikenneturvalle annettu yhteiskunnallinen tehtävä vastuineen tuntuisi olevan selvästi ristiriitainen osakeyhtiö- hallintomallin kanssa, josta syntyisi monia edellä mainittuja sovittamattomia ongelmia.

**TYÖNJAOSTA**

**Liikenneturvalla on halua ja mahdollisuuksia kehittää toimintaansa ja tarpeen mukaan laajentaa osaamisalaansa, esimerkiksi maastoliikenteeseen. Liikennesektorilla viranomaisilla on laaja vastuu viranomaistehtävistä. Liikenneturva tukee työllään viranomaisia. Vastaamme suureen kysyntään ja huoleen, jota kansalaiset kokevat tieliikenteen turvallisuuskysymyksissä. Liikenneturvan kautta kansalaiset tulevat kuulluiksi tieliikenteen turvallisuusasioissa.**

Liikenneturvallisuustyön kehittäminen on välttämätöntä, jotta haastavat tavoitteet saavutetaan. Liikenneturvalla on valmius kehittyä ja mukautua. Päälinjat nykyisessä työnjaossa ovat kohdallaan. Tätä päättelyä tukee hyvä tieliikenteen turvallisuuden kehitys. Tieliikenteen turvallisuustyö on luonteeltaan pitkäjänteistä työtä, jonka vaikutukset kumuloituvat ajan kuluessa.

Liikenneturvallisuudessa tapahtuvat muutokset ovat summaus monista tapahtumista ja toimenpiteistä liikenteessä, eikä yksittäiselle toimenpiteelle voida useinkaan laskea suoraa vaikutusta. Toimenpiteiden suorien vaikutusten lisäksi on otettava huomioon epäsuorat vaikutukset. Esimerkiksi lainsäädännön muutos edellyttää, että sillä on riittävä hyväksyttävyys, johon puolestaan vaikuttavat asiaan liittyvä viestintä ja koulutus.

Liikennehallinnon virastoissa toimintaa on keskitetty, ja ne vastaavat kaikkien kulkumuotojen viranomaistehtävistä. Liikenneturva keskittyy ainoastaan tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen ja siinä inhimilliseen tekijään vaikuttamiseen. Yhteistyöhön ja asiantuntijuuteen rakentuva työtapa tekee Liikenneturvasta joustavan toimijan.

Liikenneturvalla on valmiudet antaa tietoa viranomaisille järjestöille ja kansalaisille mitä moninaisimmista liikenneturvallisuutta koskevista kysymyksistä. Saman tietopohjan varaan voidaan rakentaa myös vahvaa viestintää ja koulutusta.

Uudet teknologiat ja älykkäät ratkaisut tuovat valtavan potentiaalin turvallisuuden parantamiseen. Suuren yleisön näkökulmasta näihin aiheisiin liittyy myös paljon tiedon tarvetta ja perusteluja. Liikenneturvalla on kasvava rooli esitellä uusien asioiden hyötyjä, oikeita valintoja ja oikeaa käyttöä.

**YHTEISTYÖLLÄ**

**Liikenneturva pitää vahvaa yhteistyötä välttämättömänä. Kaikilla selvityksen kohteena olevilla toimijoilla on omat roolinsa, joita vahvistaen päästään yhä parempaan tulokseen. Järjestöillä, yrityksillä ja julkishallinnolla on monia yhteisiä mahdollisuuksia, joita ei pitäisi ohjata liian tiukasti.**

Järjestötyön merkityksestä hallitus teki jo hallitusohjelmassa selvän linjauksen. Järjestöille yleishyödyllisinä ja voittoa tavoittelemattomina toimijoina on suuri merkitys suomalaiselle demokratialle ja ihmisten hyvinvoinnille. Onkin tärkeää, että Liikenneturva, valtakunnallisena liikenneturvallisuustyön keskusjärjestönä, voi vahvistaa yhteistyötä eri kansalaisjärjestöjen kanssa.

Liikenneturva tuo esiin asiakkaan näkökulmaa ja palvelee jatkossakin kaikkia tienkäyttäjäryhmiä ja kaikkia ikäryhmiä. Pieniäkään, hyviä tuloksia ei pidä väheksyä. Pienillä teoilla ja positiivisuudella voi saada sitoutettua suuria joukkoja, vrt. sosiaalisen median kautta etenevät ilmiöt.

**TALOUDELLISESTI**

**Tiukka talous asettaa reunaehtoja ja jakaa vastuuta. Onnettomuuksia ennaltaehkäisevän työn panos ei saa laskea. Liikenneturva antaa tukea erityisesti amatööriliikkujille. Liikenneturvan liikennekasvatus- ja koulutustoimintaan luotetaan.**

Yhden liikennekuoleman hinta yhteiskunnalle on noin 2 miljoonaan euroa. Kuolemien lisäksi loukkaantumisten ja etenkin vakavien loukkaantumisten hinta on yhteiskunnalle merkittävä. Ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön yhteiskunnalle tuottava sosioekonominen hyöty on mittava ja investointi kannattava.

Talousvaikeuksissa olevat kunnat leikkaavat nyt eri toimistaan, myös sellaisista, jotka vaikuttavat tieliikenteen turvallisuuteen ja kansalaisten hyvinvointiin. Vapaaehtoisuuteen perustuvan työn ylläpito ja motivointi on tällaisessa tilanteessa yhä tärkeämpää. Liikenneturva tarjoaa tukeaan kuntasektorilla kaikissa kohderyhmissä elinikäisen liikennekasvatuksen kautta.

Aluehallintovirastojen sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksien myötä työnjako ja vastuut ovat muuttuneet myös kuntatasolla. Liikenneturva on omalta osaltaan kannatellut paikallisen liikenneturvallisuustyön jatkumoa.

VTV toi esiin myös sen, että Liikenneturvan jatkokehittämisessä on huomattava, ettei menetetä sellaista tietämystä, osaamista tai toimintamalleja, joista on ollut kokonaisuuden kannalta selkeätä hyötyä aikaisemmassa tehtävien jaossa ja organisoinnissa. VTV toteaa myös vaaran: Jos tällaisen toiminnan volyymia ja tasoa huononnetaan merkittävästi, vaarana on, että liikenneturvallisuus huononee pitkällä aikavälillä ja siitä aiheutuu lisäkustannuksia yhteiskunnalle.

Tärkeää on myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan liikennepoliittisesta selonteosta antaman mietinnön kanta: ”Valiokunta painottaa liikennekasvatuksen merkitystä liikenneosaamisen ja liikenteeseen liittyvien asenteiden muokkaamisessa. Liikennekasvatuksella luodaan tienkäyttäjille valmiuksia liikkua turvallisesti ja ottaa vastuuta omasta ja muiden turvallisuudesta. Näitä taitoja tarvitaan tieliikenteen kaikissa kulkumuodoissa. Valiokunta korostaa Liikenneturvan roolia valtakunnallisena ja myös alueellisesti toimivana liikennekasvatuksen asiantuntijaorganisaationa.”

Liikenneturvallisuusviestinnän on oltava nopeaa ja herkkää. Liikenneturva näkee, että jatkossa yhä voimakkaampi liikennekäyttäytymisen viestinnän keskittäminen Liikenneturvaan, antaa viranomaisille enemmän resursseja keskittyä viranomaisviestinnän kehittämiseen.

Työnjaollisesti jako viestinnässä on yksinkertainen. Liikenneministeriö vastaa uuden lainsäädännön esittelystä ja voimaan tulon viestinnästä. Virastojen vastuulle jää uudistusten hyötyjen ja perustelujen esiin tuominen ja tutkiminen. Liikenneturva jatkaa kansalaisille viestimistä pitkäjänteisesti perustellen ja valistaen.

Liikenneturvallisuusalan yhteishankkeita on koordinoitu ja ohjattu myös Liikenneturvan kautta ja tästä on hyviä kokemuksia. Liikenneturvan koordinoimat hankkeet ovat olleet tutkitusti tehokkaita. Liikenneturva on valmis ottamaan yhteiskampanjoinnin vetovastuun myös jatkossa.

Poliisin valvontatyötä on tärkeää täydentää viestinnällisellä yhteistyöllä. Liikenneturvallisuuden kansainväliset kampanjointimallit perustuvat lainsäädännön, valvonnan ja viestinnän yhteisvaikutukseen. Liikenneturvalla on pitkä kokemus valvontaa tukevan kampanjoinnin ja viestinnän tuottamisesta. Liikenneturva pystyy myös kustannustehokkaasti ja paikallisuuttaan hyödyntäen osallistumaan mm. viestinnän ja valvonnan yhteistyöhön koko maassa.

**LIIKENNETURVA**

MARTTI KORHONEN ANNA-LIISA TARVAINEN

Martti Korhonen Anna-Liisa Tarvainen

Hallituksen puheenjohtaja Toimitusjohtaja

ALT/SVH