

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Onnettomuustutkintakeskus kiittää liikenneturvallisuusstrategiaa koskevasta lausuntomahdollisuudesta. Kiitämme myös siitä, että valmistelussa on otettu huomioon Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinnoissaan esille nostamia aiheita.

Monissa maissa hyvä liikenneturvallisuuden kehitys on ollut kytköksissä laaja-alaiseen ja yleisesti hyväksytyyn liikenneturvallisuusstrategiaan. Siten on erinomaista, että sellainen laaditaan myös Suomeen.

Strategialuonnos sisältää paljon taustatietoa, jossa esimerkiksi raideliikenteen nykytila on kuvattu hyvin.

Olenaisin lisäarvo on luvussa 6, jossa esitetään strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026. Toimenpiteitä on paljon (116). Tärkeintä olisi, että syntyy konkreettista muutosta, joka edistää keskeisintä tavoitetta eli kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähenemistä.

Listalla olevat toimenpiteet ovat pääosin kannatettavia. Onnettomuustutkintakeskuksen antamiin suosituksiin niistä vastaavat ainakin itsemurhien ehkäisy (2 ja 5), ajoterveyden varmistaminen (11, 12, 32 ja 38), turvallisuusjohtamisen kehittäminen ammattiliikenteessä (39 ja 56), Droneinfo-palvelun kehittäminen (44 ja 63), pelastusliivien käytön edistäminen (62), tasoristeysten poistaminen ja parantaminen (89), vesiliikenteen promillerajan alentaminen (112), yleisötilaisuuksien vaatimusten yksinkertaistaminen (113) ja nopeiden veneiden aiheuttaman riskin hallinta (114).

Kohta 6.2 tavoittelee sitä, että kaikilla tasoilla on hyödynnettävä enemmän ja syvällisemmin tietoa liikenneturvallisuudesta ja tehtävä päätöksiä tietopohjaisesti. Osa tätä voisi olla Onnettomuustutkintakeskuksen turvallisuussuositusten sekä Onnettomuustietoinstituutin turvallisuuden parannusehdotusten systemaattinen huomioon ottaminen ja toteuttaminen.

Osa strategialuonnoksen toimenpiteistä on sellaisia, joilla ei näyttäisi olevan selkeää vaikutusta kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähenemiseen. Vaikuttavuutta ja strategian toteuttamista

voisi selkiyttää jonkinlainen priorisointi. Kunkin toimenpiteen osalta voisi arvioida, mihin onnettomuusryhmään se vaikuttaa, mikä olisi vaikutuksen suuruusluokka ja millä aikajaksolla kuolemien ja loukkaantumisten väheneminen ko. toimenpiteellä tapahtuisi.

Näin priorisoitaisiin ne toimenpiteet, jotka on johdettu suurimpia henkilövahinkoja aiheuttavista aiheista. Sellaisia ovat strategian kuvausten mukaan esimerkiksi vesiliikenteessä soutuveneonnettomuudet ja raideliikenteessä allejäännit. Lukumääräisesti selvästi eniten saavutettavaa on tieliikenteessä, jossa on tunnistettavissa monia vahinkoja aiheuttavia onnettomuustyyppisiä ja haavoittuvia tienkäyttäjryhmiä.

Kun eniten toimenpiteitä kaipaavat onnettomuustyyppit on tunnistettu, niiden määrien kehitystä voidaan seurata ja lisätä tarvittavia toimia, jos tilanne ei parane. Nyt voi olla, että riittävän tuloksellisia toimia ei lähde liikkeelle.

Yleisenä arviona toteamme, että tavoitteiden saavuttamista todennäköisesti auttaisi eniten ajoneuvotekniikkaan, liikenneympäristöön, päihteiden käyttöön ja (ajo)terveyteen vaikuttavat toimet.

Strategiaa ja erityisesti sen tavoitteita on hyvä tuoda laajasti esille sekä valtakunnallisesti ja alueellisesti. Siten on mahdollista varmistaa, että jokainen päätös vie asioita aina turvallisempaan suuntaan eikä päinvastoin. Tulokset vaativat laajaa sitoutumista ja resurssien käyttöä sekä toistuvaa varmistamista, että toimenpiteitä viedään eteenpäin.

Valonen Kai
Onnettomuustutkintakeskus