

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenneturvan lausunto liikenneturvallisuuden periaatepäätöksestä sekä liikenneturvallisuusstrategiasta

Liikenneturva kiittää siitä, että sillä oli mahdollisuus osallistua sekä liikenneturvallisuusstrategian eri työryhmiin että ohjausryhmään. Strategia valmisteltiin laajassa yhteistyössä. Liikenneturva pitää nyt tehtyä liikenneturvallisuusstrategiaa merkittävänä liikenneturvallisuustekona ja tärkeänä linjanvetona tulevalle liikenneturvallisuustyölle.

Liikenneturvallisuuden strategiatyö tulee nähdä jatkuvana prosessina. Myös valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on, että valtiolla on voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia koko suunnitelmakaudelle. Luonnoksessa periaatepäätökseksi on esitetty, että seuraava strategia laaditaan niin, että siitä voidaan päättää vuonna 2027. Strategiatyötä seuraavat ja tukevat toimet; liikenneturvallisuusfoorumi sekä ohjausryhmän perustaminen, ovat tarpeellisia, ja luovat hyvän rakenteen strategian toteuttamiseksi. Liikenneturva tulee tekemään parhaansa tukeakseen tätä työtä.

Liikenneturvallisuusstrategia ja periaatepäätös vahvistavat Suomen sitoumuksen nollavision mukaiseen liikenneturvallisuustyöhön, eli pyrkimyksen kohti liikennettä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua. Yhtenä tärkeänä toimenä liikenneturvallisuusstrategian toteuttamisessa, esimerkiksi ohjausryhmän tehtävänä, on tarkastella myös muita, etenkin liikenne- ja viestintäministeriön alaisia, ohjelmia ja strategioita ja varmistaa, ettei niissä ole oletuksena muita liikenteen turvallisuutta ohjaavia epäselviä tai jopa vastakkaisia visioita.

Nollavision lisäksi on tärkeä pitää kiinni vuosikymmenen turvallisuustähtäimestä puolittaa liikennekuolemien määrä alle 100 liikennekuolemaan vuoteen 2030 mennessä kuten liikennejärjestelmäsuunnitelmassakin jo linjataan.

Luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi antaa hyvän perustan liikenneturvallisuusstrategialle ja sen toteuttamiseen. Periaatepäätöksessä on vahvistettu liikenneturvallisuustavoite, joka on esitetty jo Liikenne 12 -ohjelmassa, sekä myös EU:n ohjelmien mukainen liikenneturvallisuusvisio, eli nollavisio, kohdistettuna vuoteen 2050. Samoin periaatepäätöksessä on selvät ohjeet ja rakenteet sekä strategian toteuttamiseen että sen ylläpitämiseen koko liikennejärjestelmäsuunnitelman kauden ajaksi vuoteen 2032 asti.

Periaatepäätöksessä vahvistetut liikenneturvallisuusstrategian seitsemän strategista linjausta ovat oikeantasoisia ja kattavat myös perinteisen tie-ajoneuvo-ihminen-jaon mukaisesti liikennejärjestelmän eri osa-alueet.

Periaatepäätöksen, kuin myös liikenneturvallisuusstrategian, suurin heikkous on samoin kuin aiemmissakin periaatepäätöksissä on ollut se, että siinä ei ole otettu kantaa uskottavan rahoituksen osoittamiseksi. On ilmiselvää, ettei vaativia tieliikenteen turvallisuustavoitteita saavuteta ilman lisäresurssointeja.

Toimenpiteiden hintaa tulee punnita liikenneonnettomuuksien yli miljardin euron yhteiskunnalliseen taakkaan. Periaatepäätöksen siivittämänä jatkossa tulisi ohjata taloudellisia lisäresursseja liikenneturvallisuustyöhön niin tutkimukseen, poliisivalvontaan kuin ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhönkin. Ilman riittäviä panostuksia kunnianhimoiset liikenneturvallisuustavoitteet eivät ole uskottavia.

Yksi periaatepäätöksen tavoitteista on, että päätökset perustuvat tutkittuun tietoon. Tämä vaatii kuitenkin myös panostuksia laadukkaaseen liikenneturvallisuustutkimukseen, jota tulee tukea myös valtionhallinnon rahoituksen kautta.

Useat toimenpiteet linkittyvät liikennehallinnon ulkopuolelle, mm. sisäministeriön sekä sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonaloille. Näissä on myös omia liikenneturvallisuuteen läheisesti liittyviä ohjelmia ja strategioita, jotka liikenneturvallisuuden strategiatyössä on kyllä hyvin tunnistettu. Sen sijaan se, miten käytännössä ohjelmien välinen yhteistyö voidaan strategioitten toteuttamisessa varmistaa, jää pitkälti avoimeksi.

Liikenneturvallisuusstrategian luonnoksessa esitetyt seitsemän strategista linjausta on toimiva jako otsikkotasoiseksi ryhmittelyksi. Linjaukset olikin nostettu jo periaatepäätöksen luonnokseen. Joskin otsikointi ”asenteiden on muututtava liikenteessä” saattaa antaa hieman yksinkertaistetun ja jopa suppean kuvan linjauksesta. Laajemmin linjauksessa on kyse liikenneturvallisuuskulttuurin paranemisesta, missä asenteet liittyvät lähinnä haluun käyttäytyä turvallisesti liikenteessä. Tahdon lisäksi tarvitaan kykyä ja mahdollisuutta toimia turvallisesti.

On arvokasta, että strategia sisältää nollavisioon liitetyn jaetun vastuun käsitteen, vaikka sitä ei ole suoraan ilmaistu dokumentissa. Jaettu vastuu tarkoittaa, että liikennejärjestelmän ylläpitäjillä on jaettu vastuu liikenneturvallisuuden edistämisestä. Osana jaettua vastuuta on tiedostettava myös yksilön – tienkäyttäjän vastuu. Tienkäyttäjän vastuuseen liittyy esimerkiksi turvalaitteiden käyttö. Asenteisiin vaikuttaminen on yksi keino lisätä tienkäyttäjien vastuunottamista.

Viime vuosien keskusteluilmapiiri on kärjistynyt ja polarisoitunut, mikä näkyy myös keskusteltaessa liikenteestä ja sen turvallisuudesta. Esimerkiksi somekeskustelussa tyypillistä on eri tienkäyttäjärühmien keskinäinen syyttäminen ja pyrkimys vastuun siirtämiseen ”vain toiselle osapuolelle” tai pelkästään tienpitäjälle. Kuitenkin mm. tieliikennelain lähtökohta on, että vastuu liikenteen turvallisuudesta ja sääntöjen noudattamisesta koskee kaikkia tienkäyttäjiä silti huomioiden kunkin kyvyt sekä suojattomuus liikenteessä. Liikennekulttuurin parantaminen edellyttää erityisesti eri tienkäyttäjärühmien vastakkainasettelun vähentämistä.

Jaetun vastuun käsite pitää kuitenkin sisällään sen, että jos tienkäyttäjä ei syystä tai toisesta kykene kantamaan vastuuta turvallisesta toiminnasta järjestelmässä, palautuu vastuu järjestelmästä vastaaville. Esimerkiksi ajoneuvon kuljettajalla on tieliikennelainkin mukaan oma vastuu ajokuntonsa arvioinnissa ja väsymyksen tunnistamisessa. Toisaalta jos kuljettaja ei toimi tämän suhteen turvallisesti ja vastuullisesti, on järjestelmällä vastuu tehdä tarvittavia rajoittavia ja ohjaavia toimenpiteitä. Koska ennaltaehkäisevien toimenpiteiden kustannus on usein matalampi, kuin korjaavien toimenpiteiden tulee työn olla ennakoivaa.

Liikenneturva kiinnittää huomiota, että nyt ”asenteiden on muututtava” linjauksen toteutumisen mittaamiseksi ehdotetut indikaattorit antavat liian suppean kuvan linjauksen tavoitteesta ja toteutumisesta. Sinänsä kyseiset indikaattorit ovat helppoja mitata ja näennäisen yksiselitteisiä. Kuitenkin esimerkiksi tienkäyttäjän merkitys vaikkapa ennakointiperiaatteen toteutumisessa on turvallisuuden kannalta erittäin tärkeä. Sen sijaan sen mittaamiseen ei ole suoria indikaattoreita olemassa.

Linjaus ”lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista” päättyi strategialuonnoksessa toteamaan, että liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa keskeistä lainsäädäntöä on juuri uudistettu.

Toisaalta tunnistettiin lainsäädännölle muutostarpeita sekä haasteita, joihin toivotaan myös lainsäädännöllisiä muutoksia. Nämä jäivät kuitenkin kaikki kysymyksiksi, joita on tarve lisäselvittää. Kynnys liikennettä koskevien oikeudellisten tiukennusten tekemiseen näyttää olevan turvallisuuskysymyksissä paljon korkeampi kuin vastaavasti lievennysten tekeminen, vaikka turvallisuusperuste olisi selkeä. Kyseisten selvitysten tekemisessä ja niiden tulosten pohjalta toimenpiteistä päättämisessä tulee pitää strategian liikenneturvallisuustavoitteet tiukasti ohjenuorana.

Luonnoksesta toimenpideohjelmaksi

Liikenneturvallisuusstrategian tulee sisältää uskottavat keinot päästä alle 160 tieliikenteessä tapahtuvan kuoleman vuoteen 2026 mennessä. Liikenneturva kiittääkin kunnianhimoisesta pyrkimyksestä arvioida eri toimien konkreettiset vaikutukset. E erityisen tärkeää on seurata toimenpiteiden toteutumista ja tarpeen mukaan ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin.

Toimenpideohjelma, joka sisältää kaikkiaan 103 listattua toimenpidettä, joista 68 on nähty kohdistuvan tieliikenteen turvallisuuteen. Toimenpiteistä on vielä nostettu esiin 20 toimenpidettä, jotka on nähty vaikuttavimpina tai merkittävimpinä toimenpiteinä. Näistä 14 kohdistuu tieliikenteeseen.

Sinänsä listaus vastuutahoineen ja vaikutusarvioineen on vasta hyvä alku. Useimmat niistä vaativat tarkennusta, selkeämpää toteutussuunnitelmaa ja ennen kaikkea toteutumisen seuranta ja tarvittaessa toimenpiteen täsmentämistä tai päivittämistä muuttuvassa tilanteessa. Tässä tulee korostumaan myös seurantaryhmän ja vuosittaisen foorumin rooli.

Liikenneturva kiinnittää huomiota strategian sisältämiin selvityksiin, jotka eivät itsessään tuota liikenneturvallisuushyötyä. On erityisen tärkeää seurata näiden selvitysten tuloksia ja jatkaa liikenneturvallisuustyötä selvitysten osoittamilla toimilla.

Selkein jo kypsä toimenpide, jota vasta selvitetään, on promilleraja pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun, joka sai jo runsaasti kannatusta keskeisiltä toimijoilta lausuntovaiheessa. Liikenneturva kannattaa vahvempaa puuttumista humalassa pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun. Nykymuodossaan lainsäädäntö tarjoaa heikosti keinoja poliisille puuttua päihtyneenä ajoon moottorittomalla ajoneuvolla ja siten vähentää tankojuopumusta. Selkeä promilleraja tarvitaan, sillä Liikenneturvan kyselyssä 2020 joka viides suomalainen oli virheellisessä uskossa, että laki ei kieltäisi tai rajoittaisi humalassa pyöräilyä. Nyt lainsäädäntö ja käytäntö ovat epäselviä.

Toinen merkittävä toimenpide on huumerattijuopumuksien seuraamusten arviointihanke. Huumeet ovat yhä merkittävämpi tieliikenteen ongelma ja tätä ongelmaa tulee torjua myös lainsäädännön

keinoin. Tämänkin selvityksen tavoite tulee olla löytää toteuttamiskelpoisia ratkaisuja olemassa oleviin ongelmiin.

Kolmas merkittävä toimenpide, jonka toteuttamista on seurattava, on päihteiden käyttöön ja sen vaikutuksiin puuttuminen. Toimenpiteen yksi selkeä ja seurattavissa oleva mittari olisi alkolukkojen lisääntynyt käyttö. Alkolukko on jo nyky muodossa vaihtoehto ajokiellolle, mutta käytössä liian harvakseltaan. Osittain tämä johtuu siitä, että järjestelmä ei kannusta alkolukon käyttöönottoon.

Liitteestä ”Katsaus liikenneturvallisuuden nykytilasta”

Liikenneturvallisuuden kehittymisen ja siten myös liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen arviointi edellyttää luotettavan ja ajantasaisen tiedon keräämistä liikenteen tilannekuvaksi. Tilannekuva voi olla vain niin hyvä kuin lähtötiedot mahdollistavat. Liikenneonnettomuuksista hyvä ja kattava tilastointi saadaan vain kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.

Tutkijalautakuntajärjestelmä mahdollistaa tutkituista tapauksista laajan tietojen keruun. Kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista n. 90–95 % tulee katetuksi tutkijalautakuntien tutkinnoilla. Sen sijaan vakavaan ja lievään loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osalta suomalainen tilastointi on erittäin suppeata ja prosessina hyvin hidas. Tilastot valmistuvat vasta yli vuosi sen jälkeen, kun tilastointivuosi on päättynyt. Strategia ja toimenpideohjelma sisältävät tavoitteita ja toimenpiteitä tilastoinnin kehittämiseksi – ja sille on todella tarve.

Onnettomuustilastot heijastavat parhaimmillaankin vain osittain todellisuutta. Tämän takia rinnalle tarvitaan myös muita menetelmiä liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen arvioimiseksi.

Liikenneturvallisuusriskin ja sen muutoksen arviointiin tarvittaisiin myös altistustietoja. Liikennemäärien osalta tietoa tilastoidaan riittävästi vain päätieverkolta. Katujen liikenteen, puhumattakaan pyöräliikenteen, kävelyn tai maastoliikenteen osalta suoritettuja ei juurikaan ole. Ja sitäkin, mitä kerätään, ei koota yhteen muotoon.

Liitteenä oleva katsaus on melko suppea ja pintapuolinen katsaus. Joitakin aihekokonaisuuksia, kuten ajoneuvotekniikkaa olisi voinut selvittää vielä tarkemmin. Katsaus täyttäneen sille tarkoitetun tehtävän, eli kertoo lyhyesti liikenneturvallisuustilanteesta, alan toimijoista, keskeisistä säädöksistä ja kansainvälisistä suuntaviivoista.

LIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN

Toimitusjohtaja

Anteroinen Pasi

Liikenneturva - LIIKENNETURVA, Pasi Anteroinen, toimitusjohtaja