

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa liikenneturvallisuusstrategiaa koskevasta valtioneuvoston periaatepäätöksestä. Näkemyksiä pyydetään erityisesti periaatepäätöksestä, mutta myös liitteistä. Olennaisia liitteitä ovat liikenneturvallisuusstrategia, toimenpideohjelma ja nykytilanteen kuvaus.

Onnettomuustutkintakeskuksen näkemyksen mukaan on erinomainen asia, että Suomeen on valmisteltu laajassa yhteistyössä kattava liikenneturvallisuusstrategia toimenpideohjelmineen. On myös hyvä, että asiaa edistetään valtioneuvoston periaatepäätöksenä. Jo strategian laadintaprosessi on saanut lukuisat tahot pohtimaan ja vertailemaan keinoja, miten liikenneturvallisuutta voidaan kehittää.

Strategian aikaansaamiseksi on tehty paljon töitä ja nyt on pyritty arvioimaan myös vaikuttavuutta. Välittömät osoitettavissa olevat vaikutukset eivät ole riittäviä ja osa toimenpiteistä on keskeisimpiin ongelmiin nähden marginaalisia. Silti tehty työ jatkoaskelineen saanee aikaan hyvän kehityssuunnan. On syytä huolehtia, että vastaavanlainen strateginen työ jatkuu entistä parempana tulevana vuosikymmeninä. Useista maista on näyttöä siitä, että tuloksia on mahdollista saada laaja-alaisen toimenpiteiden avulla.

Kuten tausta-aineistoissa todetaan, strategialla pyritään tuomaan yhteiskuntaan kokonaisvaltaista läpileikkaavaa turvallisuusajattelua. Liikenneturvallisuutta tulee aiheena pitää jatkuvasti esillä ja käydä laajaa keskustelua. Mukaan tarvitaan alueiden ja tiedeyhteisön edustajia sekä vuorovaikutusta kansalaisten suuntaan. On tärkeää, että yhteiskunnan tahtotila liikenteen nollavisiosta ja esimerkiksi päihteettömästä liikenteestä on selkeä.

Periaatepäätösluonnoksessa on visiona, että kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Siihen on hyvä sitouttaa kaikkia toimijoita ja varmistaa, ettei missään toiminnassa ja päätöksissä kuljeta vastakkaiseen eli turvattomampaan suuntaan.

Strategisia linjauksia on seitsemän:

- 1) liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
- 2) päätöksenteon on perustuttava tietoon
- 3) eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
- 4) asenteiden on muututtava liikenteessä
- 5) liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
- 6) teknologinen kehitys tuo turvallisuutta sekä
- 7) lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.

Linjaukset ovat Onnettomuustutkintakeskuksen näkemyksen mukaan järkevät ja hyvät. Kohdan 2 toimenpiteissä tulisi kuitenkin painottaa tiedon keruun ohella tiedon käyttöä. Nyt lähes kaikki ko. linjaukseen liittyvät toimenpiteet ovat tiedon keruuseen keskittyviä. Monesta asiasta on jo olemassa ja kertyy koko ajan tietoa, jota pitäisi oppia hyödyntämään päätöksenteossa. Kuljettajaopetuksen vähentäminen ja ajokortti-ikärajojen alentaminen ovat esimerkkejä toimista, joissa on ilmeisesti edetty asiantuntijatiedon vastaisesti. Entistä parempi tai yksityiskohtaisempi tieto ei auta, jos siihen ei nojata päätöksenteossa.

Liikenneosaamista koskevasta linjauksesta 3 toteamme, että myös periaatepäätöksessä olisi syytä mainita varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen merkitys. Nyt mainitaan vain toinen aste. Uusilla sukupolvilla on mahdollisuus olla turvallisuusasenteiltaan ja -osaamiseltaan entistä parempia. Todennäköisesti osaamisen lisäämisessä on otettava huomioon myös se, että uusia toimijoita liikenteeseen tulee myös maahanmuuton kautta. Määrä on samaa suuruusluokkaa kuin Suomessa syntyvien määrä.

Linjaukseen 5 sisältyy strategiassa toteamus, jonka mukaan turvallisen liikennejärjestelmän tärkeä osa on liikennevalvonta kaikissa liikennemuodoissa. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinnoissa on todettu viime vuosina toistuvasti, että raideliikenteessä käytännön toimintaa ei tällä hetkellä valvo mikään taho. Viranomaisvalvonta perustuu toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien asiakirjavalvontaan, ja käytännön osalta valvonta on määritelty toteutettavaksi toimijoiden omavalvonnan kautta. Omavalvonta ei kuitenkaan korvaa viranomaisvalvontaa. Tutkinnoissa on havaittu, että käytännön viranomaisvalvonnan puute aiheuttaa jatkuvasti esimerkiksi turhaa riskinottoa ja väärin työmenetelmien käyttöä. Ongelma korostuu erityisesti vaihtotöissä. Tämän perusteella tulisi harkita liikennevalvonnan ulottamista myös rautatieliikenteeseen.

Onnettomuustutkintakeskus on antanut liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta lausunnon kesän 2021 lausuntokierroksella. Asiakirjojen rakenne on selkeytynyt ja oli hyvä ratkaisu erottaa toimenpideohjelma ja muuttaa se taulukkomuotoon. Myös toimenpiteiden jaottelu strategisten linjausten mukaisesti on selkeä.

Nyt kuitenkin periaatepäätös ja strategia-asiakirja ovat sisällöltään monin osin samoja. Ytimekkyyttä ja selkeyttä voisi saavuttaa sillä, että nämä kaksi asiakirjaa yhdistettäisiin ja jätettäisiin päällekkäisyydet pois. Esimerkiksi strategiset linjaukset ja tietyt perusteet esitellään kummassakin asiakirjassa. Hieman täydennetty periaatepäätös (=strategia) ja toimenpideohjelma riittäisivät.

Vaikuttaa siltä, että toimenpideohjelmassa esitettyjä toimenpiteitä on jalostettu lausuntokierroksen perusteella. Niiden pohjalta voidaan edetä. Pyydämme kuitenkin edelleen harkitsemaan sitä, että voisiko osa strategiaa olla Onnettomuustutkintakeskuksen ja Onnettomuustietoinstituutin

suositusten systemaattinen ja parempi toteuttaminen. Se olisi osa tietoperustaista päätöksentekoa ja selkeä helppo tapa toimien kohdentamiseen. Tausta-aineistot ovat olemassa ja toimenpiteille on usein myös kansalaisten ja monien yhteiskunnan toimijoiden tuki. Onnettomuustutkintakeskus olisi myös aiheellista mainita nykytilaa koskevan asiakirjan kohdassa 3.2 Keskeiset toimijat. Onnettomuustutkintakeskus on viranomainen, joka tutkii jatkuvasti onnettomuuksia kaikissa liikennemuodoissa ja tuottaa tutkittua tietoa turvallisuuden parantamiseksi.

Veneilyn osalta nostamme esille alustavia tietoja vuoden 2021 hukkumisteematutkinnasta. Suomalaisten yleisesti käyttämien soutuveneiden huonot vakavuusominaisuudet vaikuttavat siihen, että niitä käytettäessä hukkuu vuosittain kymmeniä ihmisiä. Edelleen on syytä painottaa toimenpideluettelon mukaisesti kelluntapukineiden käyttöä ja sitä, ettei veneitä käytettäisi päihtyneenä. Tätä on kuitenkin yritetty jo pitkään, joten lisäksi olisi tarpeen saada venekantaa muuttumaan turvallisempaan suuntaan. Siihen voisi olla strategian avulla mahdollisuuksia.

Valonen Kai
Onnettomuustutkintakeskus