

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Tampereen yliopistolliselta sairaalalta lausuntoa liikenneturvallisuusstrategiasta.

Erikoisairaanhoidon näkökulmasta liikenneturvallisuusstrategia on myönteinen ja tärkeä dokumentti, koska sillä pyritään siihen, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuusstrategia on varsin mittava asiakirja, jossa on kirjattuna asioita laajasti. Toivottavaa sen myötä olisi, että asiat, jotka ovat strategisten linjausten ja tavoitteiden kannalta keskeisimmät ja kriittisimmät, nousisivat vielä korostetummin esille. Viestin terävöittämiseen ja kirkastamiseen on aina syytä nähdä vaivaa. Liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta muutama nosto, jota halutaan painottaa:

Liikenneturvallisuusstrategiassa on valittu kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen. Sen mukaan liikenneturvallisuus tulee käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Tärkeää on, että liikennekuolemien ja -onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio. EU:n nollavisiossa on asetettu tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Myös nollavisio tulee käsittää laajasti. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Euroopan komission liikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa vuosiksi 2021–2030 painotetaan Vision Zero- ajattelutavan levittämistä laajasti koko yhteiskunnassa, Safe System -toimintatavan täytäntöönpanoa sekä uusien suuntauksien kohtaamista. Uusilla suuntauksilla tarkoitetaan niin liikenteen automatisoitumista kuin uusia liikennemuotoja, esimerkiksi mikroliikennettä. Sekä kansalliset ja Euroopan unionin tavoitteet ovat erittäin kunnianhimoiset. Koska ns. nollavisioita ei pystytä saavuttamaan millään yksittäisellä toimenpiteellä, haasteena on, että tarvitaan laajasti erilaisia toimia kaikissa liikennemuodoissa, kaikille yhteiskunnan eri tahoille. Tästä osoituksena on strategiasta nostetut poiminnat liikenteen eri ulottuvuuksista:

Kotimaisissa ja kansainvälisissä tutkimuksissa on arvioitu, että kuoleman tai loukkaantumisen todennäköisyys on uusissa autoissa 10– 40 prosenttia pienempi kuin kymmenen vuotta vanhoissa autoissa. Myös turvavälineiden käytössä on puutteita ja nuorten tieliikenneonnettomuuksiin liittyy usein alkoholi ja päihteiden käyttö.

Nuoret kuljettajat ovat ikääntyneiden tavoin yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Vuosina 2016–2020 tieliikenteessä kuolleista 18 % oli iältään 15–24-vuotiaita. Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä, oli mukana 69 prosentissa onnettomuuksista.

Alkoholi on mukana suuressa osassa kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa, erityisesti hukkumisonnettomuuksissa. Valtaosa rautateillä tapahtuvista henkilövahingoista tapahtuu alle jääneistä, joista valtaosa on tahallisia. Lukumäärällisesti Suomessa kuolee rautateillä alle jääneissä vuosittain noin 60 ihmistä. Suomessa tapahtuu Ruotsia ja Norjaa enemmän tasoristeysonnettomuuksia suhteutettuna ratakilometreihin, junakilometreihin, tasoristeysten määrään sekä asukaslukuun.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden arvostus yhteiskunnassa kohenee, viranomaisten välinen yhteistyö tiivistyy ja ihmiset kokevat liikenteen turvalliseksi. Liikenneturvallisuus on sisäistetty koko yhteiskunnan tehtäväksi ja läpileikkaavaksi teemaksi.

Eräänä nostona koko yhteiskunnan tehtävästä strategiassa mainitaan, että ajoterveyden arviointi on lääkärin tehtävä ja ajoterveyden arvioiminen koetaan kuitenkin lääkärrien keskuudessa vaikeaksi. Sen vuoksi on tärkeää jatkaa Liikenne- ja viestintäviraston terveyden ammattilaisille suunnattua ajoterveyden arvioinnin ohjeen jalkauttamista ja edistää ohjeen käytettävyyttä. Liikenneturvallisuusstrategiassa on kirjattuna, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa toimenpiteen toteuttamisesta ja Sosiaali- ja terveysministeriö voi avustaa toimenpiteen toteuttamisessa.

Turvallisuuden tunnetta rakentaa luottamus siitä, että myös muut toimivat liikenteessä vastuullisesti. Turvallisuuden tunteeseen vaikuttavatkin esimerkiksi yleinen asennepiiri sekä

valvonta. Valvonnan keinoin ehkäistään liikenneonnettomuuksia mutta lisäksi rakennetaan turvallisuuden tunnetta.

Liikenneturvallisuusstrategian lisäksi on syytä huomioida se, että liikenneturvallisuuden parantamisessa tulee huomioida myös liikenteessä sattuvat tapaturmat. Tapaturmat ovat merkittävä kansanterveysongelma. Vammojen sekä myrkytysten hoidosta aiheutuu toiseksi eniten hoitajaksoja erikoissairaanhoidossa ja kolmanneksi eniten terveyskeskusten vuodeosastohoidossa. Tapaturmat ovat myös neljänneksi yleisin kuolinsyy. Sosiaali- ja terveysministeriö on julkaissut Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn tavoiteohjelman vuosille 2021–2030.

Ohjelma sisältää 89 toimenpidettä painottaen vammojen ehkäisyä elämänkulun eri vaiheissa. Tavoiteohjelmalla on nollavisio: kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tapaturman seurauksena. Tavoitteina ovat hyvän turvallisuustason toteutuminen kaikissa ympäristöissä sekä vakavien terveydenmenetysten ja kuolemaan johtavien tapaturmien väheneminen 25 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Tavoiteohjelman toimenpiteet on laadittu ikäryhmittäin ja tapaturmatyypeittäin laajan asiantuntijaverkoston valmistelutyöllä.

Osa ohjelman toimenpiteistä keskittyy ehkäisemään liikenteessä sattuvia tapaturmia. Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet painottavat erilaisia valistuksellisia, lainsäädännöllisiä ja hallinnollisia keinoja. Ne suuntaavat vastuuta monille eri viranomaistahoille. Toimenpiteistä voidaan mainita muun muassa 30 km/h-alueiden lisääminen taajamissa, vaaranpaikkakartoitukset varhaiskasvatyüksiköissä ja oppilaitoksissa sekä ajoterveyteen liittyvien terveystarkastusten ja lääkityssuunnittelun kehittäminen.

Yhtä lailla on syytä nostaa esille mielenterveyden merkitys yhteiskunnassa, joka on kasvanut ja mielenterveyteen liittyvät seikat vaikuttavat merkittävästi myös liikenneturvallisuuden ja liikenneonnettomuuksien taustalla. Kansallisessa mielenterveysstrategiassa ja itsemurhien ehkäisyohjelmassa vuosille 2020–2030 lähtökohtana on mielenterveyden kokonaisvaltainen huomioiminen yhteiskunnassa ja sen eri toimialoilla ja tasoilla. Strategiassa on viisi sisällöllistä painopistettä: mielenterveys pääomana, lasten ja nuorten mielenterveys, mielenterveysoikeudet, palvelut ja mielenterveysjohtaminen. Strategian toimenpiteissä on huomioitu myös liikenteessä oleva itsemurhavaara ja sen huomioiminen liikenneympäristön suunnittelussa.

Strategisten linjausten lisäksi liikenneturvallisuusstrategiassa on esitetty lähivuosille lukuisia tavoitteita, joista osassa on nostettu esiin sairaaloiden tai niissä työskentelevien tehtävät. Kirjattuina toimenpiteitä ovat:

- Vakiinnutetaan vakavien loukkaantumisten seuranta. Tämän mahdollistamiseksi kehitetään keinoja tietojen vaihtamiseksi eri viranomaisten välillä ja kootaan keskeiset tilastot, analyysit ja tutkimukset yhteen paikkaan helposti saavutettaviksi. Toimenpiteen vastuutahot ovat:

Onnettomuustietoinstituutti, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Poliisihallitus, Tilastokeskus, sairaalat, vakuutusyhtiöt, Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto.

- Kehitetään onnettomuustilastointia niin, että tilastoista ilmenisi myös paikkatieto sekä liikkumismuoto. Vastuutahot ovat: Onnettomuustietoinstituutti, Terveyden ja Hyvinvoinnin laitos, Poliisihallitus, Tilastokeskus, sairaalat, vakuutusyhtiöt, Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto.
- Parannetaan tieliikenteen terveysturvontaa selvittämällä lääkärin mahdollisuutta tarkistaa tarvittaessa luotettavasti hoitokontakteissa potilaan ajo-oikeus. Vastuutahot ovat: Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Terveyden- ja hyvinvoinnin laitos sekä Kela.
- Selvitetään mahdollisuutta tiedonkulun parantamiseen alle 6 kk ajokielloista esimerkiksi tietojen siirtymiseen Kanta-tietojen kautta ajokorttitietojen yhteyteen Liikenne- ja viestintäviraston rekisteriin. Vastuutahot ovat: Sosiaali- ja terveysministeriö, sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalan toimijat, Liikenne- ja viestintävirasto sekä sisäministeriö ja Poliisihallitus.

Ennakoinnin merkitys on myös tulevaisuuden liikenteessä entistä tärkeämpää ja liikenneturvallisuusstrategian lainsäädännön tarkastelussa onkin nostettu esiin tärkeitä pohdintoja meneillään olevista ilmiöistä. Siksi on syytä kiinnittää huomioita uusiin trendeihin liikenteessä. Trendit voivat olla hyvinkin erilaisia liikennemuodosta riippuen. Esimerkiksi vesiliikenteessä suuritehoisia ja siten nopeampia veneitä on vesiliikenteessä yhä enemmän. Tieliikenteessä rattijuopumustapauksista yhä suurempi osa johtuu huumeista. Toiset trendit taas ovat kaikille liikennemuodoille yhteisiä. Esimerkiksi kyberturvallisuus on huomioitava jokaisessa liikennemuodossa. Lisäksi kuluneen kevään ja kesän aikana on ollut esillä sähköpotkulautojen käyttäjien kaatumisista johtuvat eri asteiset vammat. Niiden ehkäisyyn tulee kiinnittää myös jatkossa huomiota.

Keskeistä on, että erikoissairaanhoidon kantokyky turvataan kaikin tavoin ja kaikissa tilanteissa siitä huolimatta, että liikenneturvallisuusstrategia, sen strategiset linjaukset ja tavoitteet ovat laadittu kovin kunnianhimoisesti sen pohjalta, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Ranta Elina

Pirkanmaan sairaanhoitopiiri - Turvallisuuspäällikkö Pasi Vainio, Tays /PSHP

