

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

31.1.2022

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta (VN/13615/2019)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Liikenneturvallisuusstrategian laatiminen on tärkeää ja vielä tärkeämpää on se, että valtioneuvosto sitoutuu strategian toteuttamiseen. Visio siitä, että liikenteessä kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti on tavoittelemisen arvoinen, mutta sen saavuttaminen vaatii myös resursseja, joita ei kuitenkaan ole strategian eikä periaatepäätöksen mukaan juurikaan luvassa.

Tarvittavien toimenpiteiden kirjo on laaja eivätkä ne rajoitu liikenteeseen ja liikennepolitiikkaan. Esimerkkinä tästä on ison riskitekijän liikenteessä muodostaviin päihde- ja mielenterveysongelmiin puuttuminen.

Yksi liikenneturvallisuusstrategian heikkouksista on se, että lukuisat toimenpiteet on esitetty hyvin abstraktisti ja passiivissa. Nimettyjä vastuutahoja on useita ja se, miten asiaa tulisi viedä eteenpäin jää epämääräiseksi. Vaikka kyseessä on strategia, olisi siinä tärkeää olla enemmän konkretiaa.

Varsinkaan uusiin toimenpiteisiin ei ole osoitettu rahoitusta, joten vaarana on se, että tärkeitäkin toimenpiteitä jää toteuttamatta. Sen sijaan riskinä on se, että kotitalouksien ja elinkeinoelämän toimeentuloon vaikuttavia toimenpiteitä, joilla ei ole suoraa valtiontaloudellista vaikutusta, toteutetaan liian heppoisin perustein liikenneturvallisuuteen vedoten.

Periaatepäätöksen vaikutukset -osiossa mainitaan erikseen, että toimenpiteet rahoitetaan suuntaamalla nykyistä toimintaa ja olemassa olevia määrärahoja toimenpiteiden toteutukseen ja että mahdollisiin lisärahoitustarpeisiin otetaan kantaa normaaliin tapaan valtion talousarvioita koskevin päätöksin. Käytännössä nk. löysää väärin suunnattua rahaa ei kuitenkaan liene kovin paljon, jotta sitä uudelleen suuntaamalla saavutettaisiin merkittäviä tuloksia.

Strategiassa painotetaan sitä, että päätöksenteon tulee perustua tietoon ja samalla tietopohjaa on parannettava. Tämä on erittäin tärkeä ja kannatettava asia, jotta voidaan tehdä oikeansuuntaisia toimenpiteitä. Suomessa tehdään jo erittäin laadukasta tilastointia ja Onnettomuustietoinstituutti koordinoi esimerkiksi mm. kaikkien kuolemaan ja vakaviin loukkaantumisiin johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkintaa. Liikennemuotojen moninaistuuksessa on kuitenkin vaarana, että yhä useampi kevyen liikenteen ja muiden kaksipyöräisten kuljettajien loukkaantumiseen johtanut yksittäisonnettomuus jää tilastoimatta. Liikenteen muutosta ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on pystyttävä seuramaan nykyistä tarkemmin. Ennen eri toimenpiteiden valintaa ja toimeenpanoa on tehtävä huolellinen vaikutusten arviointi, jotta selvitetään toimenpiteiden vaikutukset liikenneturvallisuuden lisäksi myös ihmisten ja yritysten toimeentuloon.

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää laajoja poikkialueellisia toimia. Kaikkia toimenpiteitä ei pystytä nopeasti ja tehokkaasti toteuttamaan. Toimenpiteiden valinnassa pitää painottaa vaikuttavuutta – on keskityttävä todellisiin ongelmiin sekä ongelmien aiheuttajiin.

Päihderiippuvuuden ja mielenterveysongelmien hoitamiseen ja ennaltaehkäisyyn panostaminen on tärkeää liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta. Liikenneturvallisuuden kannalta kaikkein riskialtimpia törkeitä rattijuopumuksia sekä itsemurhia on hyvin vaikea karsia liikenteestä rajoituksia tiukentamalla. Tarvitaan tehokkaampaa hoitoonohjausta ja sekä tiedonkulkua eri viranomaisien välillä. Sama koskee muihin ajoterveyteen liittyviin asioihin. Poliisin tienpäällä tekemään valvontaan on myös saatava lisää resursseja. Esimerkiksi kameravalvonnalla ei voida juuri lainkaan valvoa liikenneturvallisuuden kannalta kaikkein riskialtinta toimintaa eikä esimerkiksi ajoon pystytä puuttumaan välittömästi. Näkyvä liikennevalvonta on viime vuosina vähentynyt. Satunnaisen kiinnijäämisriskin ylläpitäminen on kuitenkin tärkeää. Tältä osin tilanne on huono.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteissä mainitaan, että laaditaan suunnitelma automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä (nro 69). Nykyisen kaltaista automaattista nopeusvalvontaa halutaan siis lisätä, koska sen sanotaan vähentävän ajonopeuksia ja sitä kautta henkilövahinko-onnettomuuksia. Oletus perustuu ns. Elvikin kaavaan, jota Suomessa halutaan suoraviivaisesti yksinkertaistaa, vaikka kaavan kehittänyt norjalainen Elvik on itse sanonut, että kaava toimii vain, jos missään muussa kuin liikenteen keskinopeudessa ei tapahdu muutosta. Tällaista tilannetta on liikenteessä harvoin. Lisäksi toimenpiteen vaikutusarviossa väitetään, että

ajonopeudet laskevat jonkun verran myös valvontajaksojen ulkopuolisilla tieosuuksilla. Tähän tuskin löytyy tieteellisesti pätevää näyttöä. Monessa maassa siirrytään yhä enemmän keskinopeuksien automaattiseen valvontaan. Autoilijoiden näkökulmasta se on ainakin reilumpaa ja nopeuksien hillitsemisen kannalta tehokkaampaa kuin satunnaisten pistekohtaisten kameroiden käyttö. Jostain syystä liikenneturvallisuusstrategiassa ei ehdoteta edes keskinopeusvalvonnan kokeilua.

Liikennekasvatuksen rooli kouluissa on ollut liian vähäinen ja liikennekasvatus tulee lisätä opetussuunnitelmaan alakoulusta lähtien. Liikennesääntötuntemuksen lisäksi ennakointi- ja vuorovaikutustaitojen opettelu lapsesta alkaen on kannatettavaa. Asenteet muodostuvat pienestä lapsesta alkaen ja niiden muuttaminen enää ajokortti-iässä on lähes mahdotonta.

Ajokorttikoulutukseen tehdyt uudistukset ovat osoittautuneet pääosin hyväksi. Nuorten liikenneturvallisuus on parantanut ja paranee koko ajan, vaikka tahti saisi olla ripeämpikin. Nuoret ovat turvallisuushakuisempia kuin ennen, mikä näkyy myös liikenteessä. Ylivoimainen enemmistö nuorista toimii liikenteessä vastuullisesti noudattaen sääntöjä eikä tästä syystä esimerkiksi ajokorttikoulutukseen ole syytä tehdä kaikkia koskevia kiristyksiä. Jo nyt aiempaa vaativimmat ajo- ja teorialutkinnot ovat osoittautuneet toimiviksi. Nyt ajokorttilakiin ollaan kuitenkin tekemässä pikavauhdilla jälleen muutoksia, vaikka seurantatutkimus on vielä kesken eikä mitään hälyttävää ole nykyisestä lainsäädännöstä ilmennyt. Liikenneturvallisuusstrategiassa mainittu tietoon perustuvan päätöksenteon periaate ei vaikuta toimivan käytännössä.

Nuorten osuus liikenneonnettomuuksissa on kuitenkin ylikorostunut, mikä johtuu kokemattomuudesta sekä erityisesti nuorille miehille tyypillisestä riskikäyttäytymisestä, jota ilmenee elämän kaikilla muillakin osa-alueilla. Liikenneturvallisuuden kannalta onkin olennaista kohdentaa toimenpiteet tähän pieneen liikennesääntöjä rikkovaan riskikäyttäytyjien ryhmään. Liikennerikkeistä voitaisiin uusille ajokortillisille määrätä aiempaa ankarampia rangaistuksia ja esimerkiksi ajokieltokoulutusta tulisi laajentaa koskemaan kaikkia ajokorttiluokkia mopokortista lähtien. Myös ikääntyneiden ihmisten osuus liikenneonnettomuuksissa on ylikorostunut, mutta eri syistä.

Rajoituksia ja sääntöjä laadittaessa on huomioitava, että niiden pitää olla mielekkäitä, jotta valtaosa noudattaa niitä ilman valvontaakin. Esimerkiksi tiestön ja liikenneympäristön pitää tukea nopeusrajoituksia. Turvallisuutta ei voida parantaa vain kategorisesti alentamalla nopeuksia.

Esimerkiksi nopeusrajoituksen laskeminen 80 km/h:iin teillä, joilla ei ole keskikaidetta, ei ole kannatettava esitys. Valtiolla ei ole varaa mittavassa määrin panostaa keskikaiteisiin, joten tämä toimenpide johtaisi kategoriseen nopeusrajoitusten alentamiseen ja matka-aikojen pidentymiseen. Liikenneturvallisuusstrategiassa todetaankin, että toimenpiteiden tulee olla suhteessa muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, kuten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta. Nopeusrajoitusten liikenneturvallisuushyödyt olisivat kansantaloudellisiin kustannuksiin nähden kyseenalaisia. Esimerkinomaisesti mainittakoon, että jos 60–120 km/h rajoitusalueilla alennettaisiin ajonopeuksia 10 % (oletuksella, että nyt

nopeudet olisivat rajoituksen mukaisia), lisäksi se matka-aikojen 25 500 työvuodella, mikä suomalaisten keskimääräisinä kuukausiansioina laskettuna tarkoittaa noin 1,1 mrd. € kustannuksia. (Vuoden 2019 liikennemäärät).

Parhaat tavat parantaa liikenneturvallisuutta ovat ajoneuvokannan uudistaminen ja tieverkon parantaminen. Ajoneuvotekniikka kehittyy kovalla vauhdilla ja uudet autot suojaavat jo varsin tehokkaasti niin auton matkustajia kuin muita tienkäyttäjiä. Suomen vanhan autokannan takia ajoneuvotekniikan tuomat turvallisuus- ja ympäristöhyödyt laahaavat perässä. Strategiassa todetaan, että ajoneuvokantaa uudistetaan ja vastuu on sysätty fossiilittoman liikenteen tiekartalle. Mitään todellisia toimia asian edistämiseksi ei kuitenkaan ole. Esimerkiksi aktiivinen kaista-avustin estää tehokkaasti tahattomia kohtaamisonnettomuuksia sekä tieltä suistumisia, jotka ovat kaksi yleisintä kuolonkolarin syytä. Tahallisiin kohtaamisonnettomuuksiin ei puolestaan nopeusrajoituksilla pystytä vaikuttamaan. Varsinkin kun liikenneturvallisuuden nollavision mukaan inhimillinen virhe ei saisi johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen, on erikoista, että autokannan vanhenemisen annetaan vain kiihtyä. Suomen päätieverkosta merkittävä osa on rakennettu 1960–70-luvuilla, jolloin tiestölle asetetut liikenneturvallisuusvaatimukset eivät ole olleet tämän päivän standardien mukaisia. Huomionarvoinen asia on se, että valtioneuvoston periaatepäätöksessä ajoneuvokannan uudistaminen jää liian vähälle huomiolle, vaikka strategian vaikutusarvioiden mukaan sillä olisi iso merkitys nollavision tavoittelussa.

Onnettomuustietoinstituutin vuonna 2019 julkaistun kaista-avustinselvityksen mukaan avustimen käyttö olisi 2014–2016 välisenä aikana potentiaalisesti voinut estää 27 % henkilöautojen yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksista, jos järjestelmä olisi ollut käytössä kaikissa henkilö- ja pakettiautoissa. Kaikista kuolemaan johtaneista henkilöauto-onnettomuuksista, sisältäen muutkin onnettomuustyytit, vähenemä olisi ollut 19 %. Kaista-avustin tulee pakolliseksi varusteeksi kaikissa uusissa tyyppihyväksytyissä autoissa 1.7.2022 ja kaikissa uusissa autoissa 1.7.2024. Jo nyt järjestelmä on vakiona suuressa osassa myytävistä uusista autoista, kuten kevyen liikenteen tunnistava automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä ja monet muut turvavarusteet.

Strategiassa nostetaan esille puuston raivausta maanteiden suoja-alueilla näkyvyyden parantamiseksi. Yhtä lailla kaupunkiympäristön suunnittelussa on panostettava esimerkiksi risteysalueiden sekä suojateiden näkyvyyteen. Nykyisin näkyvyyttä haittaavat liian usein erilaiset puut ja pensaat ja talvisin lumikinoksia kasataan risteysalueille.

Turvallinen liikenne koostuu viiden tähden kuljettajista, viiden tähden ajoneuvoista ja viiden tähden teistä. Suomen tiestön kunto kuitenkin heikkenee jatkuvasti, mikä heikentää niin autoilijoiden, moottoripyöräilijöiden, polkupyöräilijöiden kuin muidenkin tienkäyttäjien turvallisuutta. Ylivoimaisesti suurin osa ihmisistä sekä tavaroista kulkee tiestöä pitkin ja liikenneturvallisuudenkin kannalta korjausvelka pitää saada alenemaan. Tieverkko on elintärkeä myös Suomen kilpailukyvyille.

Suomessa liikenneturvallisuus on korkealla tasolla ja kaikki helpot ja halvat keinot on jo käytetty. Mitä pienemmäksi liikenneonnettomuuksien määrä laskee, sitä vaikeampaa ja haastavampaa on löytää oikeat toimenpiteet niiden poistamiseksi.

Kunnioitavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry