

13.08.2021

POL-2021-67734

Jakelun mukaan

VN/13615/2019

Poliisihallituksen lausunto liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

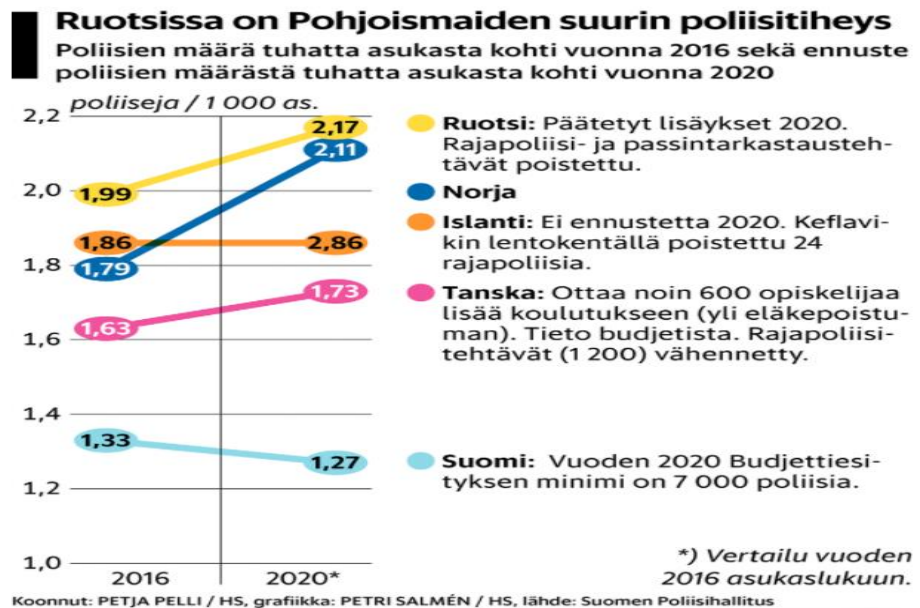
Liikenneturvallisuusstrategian keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuus tulee käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio. EU:n nollavisiossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategiset linjaukset ohjaavat vision saavuttamista.

Strategiset linjaukset ovat: 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 ja 7) Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista.

Liikenneturvallisuusstrategian vaikutuksia liikenneturvallisuuteen arvioidaan osittain samanaikaisesti lausuntokierroksen kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää, että lausunnonantajat toisivat lausunnoissaan esiin arvioidaan liikenneturvallisuusstrategian mahdollisista vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja lausunnonantajien toimintaan. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lisäksi toimenpiteiden vastuutahoja arvioimaan lausunnoissaan mahdollisia vaikutuksia niiden resursseihin.

Poliisihallitus pyysi kaikilta poliisilaitoksilta lausunnot liikenneturvallisuusstrategiasta. Poliisin tilannekuva kattaa siten koko maan ja lausunnossa on voitu huomioida eri poliisilaitosten sijainnin mukaiset erityispiirteet liikenneturvallisuusustyoässä.



Toimenpiteitä arvioitaessa on syytä huomata, että Suomessa on jo nykyisin poliiseja selvästi vähemmän kuin muissa pohjoismaissa ja lisäksi poliisin teknisiin valvontavälineisiin ja niiden kehittämiseen on käytettävissä vähemmän resursseja niin rahassa kuin henkilötyövuosissa mitaten.

Poliisihallitus pitää erityisen tärkeänä, että liikenneturvallisuustyössä voidaan nojata strategioihin ja erilaisiin toimintaohjelmiin ja on hyvä, että jo strategiaa laadittaessa on käytettävissä realistinen näkemys sen toteuttamismahdollisuuksista. Strategian hyvän lopputuloksen varmistamiseksi toimenpiteille tulisi varmistaa riittävä rahoitus. Tosiasia on, että strategiassa kirjattujen toimenpiteiden toteuttaminen ilman riittävää rahoitusta ei ole mahdollista.

Valitettavasti ennalta estävän työn tuottamia säästöjä yhteiskunnalle ei ole pystytty luotettavasti arvioimaan. Onnettomuuskustannuksia ja liikennekuolemien hinta on arvioitu. Olisi hyvä myös pystyä arvioimaan paljonko yhteiskunnalle tulee säästöä, kun esimerkiksi rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuteen syyllistynyt henkilö saadaan kiinniotettua ennen kuin teko aiheuttaa vakavia loukkaantumisia tai kuolemia.

Ajonopeus on yksi merkittävistä tekijöistä onnettomuuksien synnyssä ja sen myötä myös liikenteen valvonta keskittyy paljolti nopeusrajoitusten noudattamiseen. Strategian tulisi ottaa kantaa viime aikaiseen kehitykseen nopeusrajoitusten jatkuvasta alentamisesta. Nopeusrajoitusten alentaminen ilman sellaisia liikenneympäristöön tehtäviä muutoksia, joilla tienkäyttäjät saadaan kokemaan rajoitukset paikkaan ja tiestöön suhteutettuna oikeiksi, eivät tule käytännössä toimimaan ilman voimakasta poliisin valvontaa ja rikkeisiin puuttumista. Riittävän kattavaan valvontaan poliisin voimavarat eivät riitä. Liikenneympäristön on pystyttävä selkeästi viestittämään, minkälaista nopeutta juuri tässä paikassa on mahdollista turvallisesti ajaa. Pelkällä valvonnalla alhaisten nopeuksien ylläpitäminen syö myös valvonnan hyväksyttävyyttä sen ollessa lisäksi merkittävä voimavarakäsymys.

Samassa yhteydessä olisi myös hyvä tutkia tasanopeuksille soveltuvia tie-osuuksia joidenkin tieosuuksien vaihtelevien rajoitusten sijaan. Väyläviraston ohjeet olisi syytä tarkistaa yhdessä muiden viranomaisten kanssa, jotta niistä aiheutuviin valvontatarpeisiin voidaan sitoutua aiempaa paremmin myös poliisin osalta. Linjausta kaipaavat myös esimerkiksi moottoreille soveltuvat automaattisesti muuttuvat nopeusrajoitukset. Kustannusvaikutus vaihtuvissa nopeusrajoituksissa ei saa olla ainoa hylkäyksen peruste tienkäyttäjien hyväksi kokemalle kehitykselle.

Voimakkaasti lisääntyvä polkupyöräily todennäköisesti lisää riskiä autojen ja polkupyörien välisille onnettomuuksille. Polkupyörien ja muiden jalankulkua edistävien laitteiden sähköavusteisuus on lisääntynyt ja nostanut sekä polkupyöräilijöiden että jalankulkijoiden keskinopeuksia sekä matkamääriä. Onnettomuusriskiä kasvattaa myös se, ettei liikennenympäristön muutoksia ole saatu tukemaan polkupyöräilyä sen lisääntymisen tahdissa.

Luonnoksen toisessa luvussa käsitellään eri liikennemuotojen osalta liikenneturvallisuuden nykytilaa. Luvussa jää jostakin syystä mainitsematta tien ulkopuolella tapahtuva liikenne niin maastossa kuin muillakin tien ulkopuolisilla alueilla. Maastoliikenne lisääntyy kaiken aikaa ja maastoliikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain toistakymmentä henkilöä, joten myöskin maastoliikenne, jota sivutaan vain kohdassa 18 ja 84, olisi hyvä huomioida. Samassa yhteydessä tuodaan esille se erityisesti lainsäädännön kehittämislinjauksiin kuuluva seikka, että maastossa maastoliikennelain 5 §:n edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattamatta jättämiselle tarvittaisiin vanhan tieliikennelain 5 §:n poistumisen vuoksi sanktio. Samalla lainsäädännössä olisi syytä pohtia liikenneturvallisuuden vaarantamisen soveltamisalan ulottamista maastoon. Tällä hetkellä vaarantaminen on mahdollista tienkäyttäjänä, raideliikenteessä, ilmaliikenteessä ja vesiliikenteessä, mutta ei maastoliikenteessä.

Liikenneturvallisuutta koko yhteiskunnan yhteisenä asiana koskevissa linjauksissa voisi yhtenä asiakohtana selvittää mahdollisuutta syyttäjälaitoksen yhtenäisempään menettelyyn rattijuopumuksen perusteella tapahtuvassa moottorikäyttöisen ajoneuvon konfiskaatiomenettelyssä. Nyt kynnys seuraamuksen alkutoimenpiteille vaihtelee paljon riippuen alueen syyttäjän ohjeistuksesta poliisilaitokselle. Konfiskointi pitäisi olla ensisijainen toimenpide, jota tuettaisiin lainsäädännöllisesti.

Poliisihallitus pitää erinomaisena asiana eri toimijoiden liikenneosaamista koskevia useita kirjauksia, joissa liikennekasvatus ja -opetus sisällytettäisiin perus- ja toisen asteen opetussuunnitelmiin ja tuotaisiin mukaan nuorisotyöhön ja harrastustoimintaan. Linjauksiin olisi vielä hyvä erikseen kirjata kohtiin 28 ja 37 (toinen toistoa) yleisemminkin laajasti toteutettava viestintä erityisesti polkupyöräilijöiden tai sellaisiksi luettavien ajoneuvojen ja moottorikäyttöisten ajoneuvojen välisistä väistämissäännöistä, koska suuri osa moottorittomien ajoneuvojen ja moottorikäyttöisten ajoneuvojen välisistä onnettomuuksista johtuu joko siitä, että kääntyvä moottorikäyttöinen ajoneuvo ei väistä suoraan ajavaa moottoritonta ajoneuvoa tai siitä, että ajorataa suojatietä pitkin ylittävä moottoriton ajoneuvo ei väistä ajorataa suoraan ajavaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Näitä tilanteita koskevan sääntelyn tuntemuksessa on tienkäyttäjillä edelleen merkittäviä puutteita.

Vesillä liikkuu koko ajan enemmän kulkuneuvoja, jotka antavat muun muassa moottoritehojen kasvaessa mahdollisuuden käyttää hyvinkin suuria huippunopeuksia. Kulkuneuvojen määrän lisääntymisen, päihtymyksen ja mahdollisen suuren nopeuden yhdistelmässä on merkittäviä riskejä vakaaviin seurauksiin. Strategialuonnoksessa on alkoholin käyttöä vesiliikenteessä käsitelty sivulla 19 ja tekstissä mainitaan termi "täsmäjuopottelu". Poliisilaitoksien vesiliikennettä valvovan henkilöstön mukaan vesillä liikkuu joitain henkilöitä, joilla on mukanaan omia alkometrejä sen hetkisen päihtymystilansa seuraamiseksi. Vastaavaa ilmiötä ei ole havaittu tieliikenteessä.

Poliisihallitus ja Rajavartiolaitos kannattivat vuonna 2012 tehdyssä selvityksessä vesiliikenteen promillerajan laskemista tieliikennettä vastaavaksi ja alentamisen perusteet ovat vuosien aikana vain vahvistuneet, vaikkakin tilastollisesti vakavimpien vesiliikenneonnettomuuksien tapauksissa on valtaosassa promilleja ollut enemmän kuin yksi. Päihtymyksen vaikutukset henkilöiden havainnointi- ja toimintakykyyn ovat kuitenkin yksilöllisiä. Vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskemisella annettaisiin yhteiskunnalta selkeä viesti siitä, että päihteet eivät ole tieliikennettä hyväksyttävämpiä vesiliikenteessäkään. Promillerajan laskulle on strategialuonnoksen mukaan myös kansalaisilta tulevaa tukea sekä Onnettomuustutkintakeskuksen hukkumiskuolemien teematutkinnan raportin suositus. Varmastikaan vesiliikenteessä juopuneena ajamiset eivät läheskään kaikissa tilanteissa ole poliisin tiedossa.

Veneilyn promilleraja on viranomaisvalvonnan näkökulmasta käsittämättömän korkea. Poliisin suorittaessa yhdessä terveyden - ja hyvinvoinninlaitoksen kanssa uusien tarkkuusalkometrien validointia ja noin 150 henkilön puhalluttamista ei yksikään koehenkilöistä ollut mielestään veneajokunnossa 0,44 mg/l eli yhden promillen humalatilassa.

Huomioitavaa on, ettei moottoriveneen kuljettajalta vaadita erillistä tutkintoa. Pelkkä vesiliikennelakiin kirjattu päällikkyyksivaatimus ei ole riittävä tae vesiliikenneturvallisuuden ja -osaamisen varmistamiseksi. Vesiliikenteen turvallisuutta ovat heikentäneet meri- ja muulla vesistöalueella vesijettien lisääntyvä käyttö ja vuokraveneilyn lisääntyminen. Kokematon kuljettaja ja siihen yhdistettynä päihteiden käyttö muodostavat suuren riskin. Osaamisen varmistaminen voitaisiin toteuttaa esimerkiksi niin sanotulla veneilyajokortilla T-luokan ajokorttikoulutuksen toteuttamistapaa mukaellen, pelkällä teoriakokeella, jolla varmistettaisiin se, että veneilyajokortin suorittaja hallitsee a) sisävesien ja meriteiden säännöt sekä b) hyvän merimies-aidon. Tällä voitaisiin parantaa huomattavasti varsinkin niiden henkilöiden tietotaitoa, jotka eivät ole kokeneita vesillä liikkujia.

Vesiliikenteen osalta todetaan mm. ongelmaryhmänä hukkumistapauksissa näyttäytyvät etenkin päihtyneinä liikkuvat yli 60-vuotiaat miehet sisävesillä. Edellä olevasta huolimatta vesillä liikkeessä moottoriveneellä rajana on yhden promillen humalatila. Luonnoksessa todetaan, että "veneet ovat lisäksi entistä tehokkaampia ja kulkevat suuremmilla nopeuksilla, jolloin niiden hallintaan ja kuljettajan reagointikykyyn sekä tarkkavaisuuteen kohdistuu korkeampia vaatimuksia. Vesiliikenne on paikoitellen ruuhkautunut ja liikkeellä on enenevässä määrin henkilöitä, joilla ei ole pitkää kokemusta veneen kuljettajana".

Toinen seikka, johon hukkumisten vähentämisessä vesiliikenteessä olisi hyvä kiinnittää huomiota, on pelastusliivien pakollinen käyttäminen ja niiden pukeminen päälle.

Päihtyneenä veneily sekä pelastusliivien käyttämättömyys ovat myös asenteellista. Liikenneturvallisuusstrategiassa on yhtenä linjauksena ”asenteiden on muututtava liikenteessä”. Toimenpiteet linjaukseen liittyen ovat pitkälti viestinnällisiä, mikä on tärkeää, mutta ne eivät välttämättä yksin riitä, vaan mahdollisesti tarvitaan myös lainsäädännöllisiä toimia, joihin viittaamme edellä kuolemien vähentämiseksi vesiliikenteessä. Liikenneturvallisuusstrategiassa onkin onnistuneesti mainittu, että ”lainsäädäntö on keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä”. Vaihtoehtoisissa toimenpiteissä on mainittu pelastusliivipakko, jossa on pohdittu pakon vaikutuksia. Pohdinnassa on mainittu tutkimustulos, jossa todetaan, että ”vesillä hukkuneista 70–80 prosenttia olisi todennäköisesti tai mahdollisesti pelastunut, mikäli henkilöllä olisi ollut kelluntapukine käytössä” perustelee varsin hyvin pelastusliivipakkoa ainakin avoveneissä ja myös pienissä veneissä. Lisäksi strategiassa todetaan ”kansainvälisen tutkimuksen mukaan olevan myös viitteitä siitä, että hukkumiskuolemat olisivat vähentyneet niillä alueilla, joissa pelastusliivit on säädetty pakollisiksi”.

Vaihtoehtoisissa toimenpiteissä on perusteellisesti pohdittu rattijuopumuksen alarajan laskemisen 0,2 promilleen vaikutuksia. Pohdinnassa on päädytty siihen, että ”ilman akuuttia yhteiskunnallista tarvetta ja selkeää promillerajojen laskua puoltavaa tutkimusta, rajojen laskusta aiheutuvat negatiiviset vaikutukset voisivat nousta mahdollisia positiivisia vaikutuksia suuremmiksi ja että rattijuopumusten määrää on mahdollista rajoittaa kriminalisointia lievemmällä toimenpiteillä”. Näin varmasti onkin ja yhteiskunnallisesti on hyvä kiinnittää huomio lievempiin toimenpiteisiin, sillä jo 50 % kiinnijääneistä on rattijuopumusrikoksen uusijoita, kuten strategiassa todetaan. Pohdinnassa todetaan myös, että ”perusmuotoisista rattijuopumustapauksista jo suurin osa (60 %) on huumausaineisiin liittyviä”. Kyseisen huolestuttavan ilmiön vähentämiselle tai ennalta estämiselle ei kuitenkaan pohdinnassa ole otettu kantaa tai mietitty toimenpiteitä mielestämme riittävästi. Voisiko fokus alkoholirattijuopumusten sijaan vaihtoehtoisissa toimenpiteissä olla huumausaineisiin liittyvät rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset.

Polkupyöräilyn kypäräpakon sekä promillerajan asettaminen pyöräilijöille sekä sähköpotkulautailijoille osalta on päädytty pitkälti tilanteeseen, että rajoitusten asettaminen ei ole perusteltua, koska ne todennäköisesti vähentäisivät pyöräilyn ja sähköpotkulautojen houkuttavuutta. Tavoitteena liikenneturvallisuusstrategiassa on liikennekuolemien osalta nollavisio ja on kiistatonta, että pyöräilykypärän käyttö vähentää kuolemia ja vakavia vammautumisia pyöräilyonnettomuuksissa ja että päihitteet vaikuttavat ajokykyä heikentävistä ja siten lisäävät myös onnettomuuden vaaraa. Tavoitteen ja toimenpiteiden osalta näyttääkin oleva selkeä ristiriita. Selkeää olisi valvonnan näkökulmasta ja erityisesti viestinä päihtyneenä pyöräilystä tai sähköpotkulaudan käytöstä lainsäädäntöön asetettu promilleraja, jonka ylittyessä pyöräily tai sähköpotkulautoilu tai muun sähkö-avusteisen laitteen käyttö olisi kielletty ja rangaistavaa. Samalla tulisi säätää poliisin mahdollisuudesta puhalluskokeen ja huumausainetestin suorittamiseksi, kuten moottoriajoneuvojen osalta nykyisin on mahdollista toimia. Pyöräilykypärän käytön

osalta lainsäädännössä on hyvä olla vähintään suosituksellinen mainita käytön käytöstä.

Poliisihallitus haluaa kiinnittää huomiota asenteita koskeviin kirjauksiin. Toimenpiteissä 50, 51 ja 52 on kirjattu hyvin kannustamisesta kielteiseen suhtautumiseen päihteisiin liikenteessä viestinnän keinoin. Poliisin näkemyksen mukaan tämän viestin tulee ulottua myös polkupyöräilyyn, sähköpotkulautailuun, veneilyyn ja maastoliikenteeseen. Viesti ei ole ehjä ja vaikuttavin mahdollinen, jos joillain kulkuneuvoilla päihtyneenä liikkumista pidetään lainsäädännössäkin hyväksyttävänä. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan päihtyneenä liikenteeseen osallistumisen salliminen ei ole perusteltavissa. Lainsäädännön antaessa vahvan viestin sallittavuudesta on asenteiden muuttaminen kielteiseksi muulla viestinnällä vähintäänkin vaikeaa.

Sähköpotkulautailijoiden aiheuttamien vaaratilanteiden, poliisin itse tekemien havaintojen, runsaan kansalaispalautteen sekä kyseisten tienkäyttäjien itselleen aiheuttamien runsaiden ja vaikeiden vammautumisten sekä terveydenhuollolle aiheuttaman kuormituksen ja kustannusvaikutusten vuoksi tulisi harkita sähköpotkulautayritysten pakollisia tapaturmavakuutuksia aiheutuneiden kustannusten oikeudenmukaisen jakautumisen varmistamiseksi. Aiheutuneisiin kustannuksiin osallistuminen voisi myös kannustaa toimialaa omatoimisesti paremmin turvallisuutta korostavaan toimintaan. Yritysten vastuuttaminen haittaavasta ja vaarantavasta pysäköinnistä voi olla hankalasti toteutettavissa, mutta se olisi tärkeä liikenneturvallisuutta parantava toimenpide.

Poliisiylitarkastaja

Hannu Kautto

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 13.08.2021 klo 13:44. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg
Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue
Poliisihallitus, valvonta- ja hälytystoiminnan vastuualue
Poliisihallitus, rikostorjunnan vastuualue
Poliisihallitus, lupahallinnon vastuualue

