

LAUSUNTO STRATEGIALUONNOKSESTA

Esitämme seuraavassa kriittiset kommenttimme dokumentista, joka on otsikoitu ”Liikenneturvallisuusstrategia” (8.6.2021). Keskitymme vain dokumentin pääkohtiin lähinnä tieliikenteen osalta ja ilmeisimpiin väärinkäsityksiin tai virheisiin.

Yleisesti

Strategia yleisessä merkityksessä tarkoittaa suunnitelmaa, jolla aiotaan päästä haluttuihin tavoitteisiin. Strategiassa on siis kuvattava, mitkä ovat tavoitteet, millä keinoilla niihin aiotaan päästä ja miten voidaan arvioida, onko päästy haluttuihin tavoitteisiin. Tavoitteiden ja keinojen välisen yhteyden tulee olla selvä ja eksplikoitu, ja tavoitteiden on oltava riittävän yksityiskohtaisesti kuvattuja, jotta strategiasta tulee uskottava ja jotta strategian tuloksellisuutta voidaan arvioida. Kaikkiin näihin kohtiin ei luonnoksesta löydy vastauksia.

Laaja-alainen strategia, joka kattaa kaikki liikennemuodot, on perusteltu, mutta uskottava ja tuloksellinen strategia vaatisi analyysin siitä, miten tulevaisuudessa edistetään turvallisimpien liikennemuotojen ja kulkutapojen käyttöä. Liikkujien tavoitteena on toteuttaa liikenteen avulla erilaisia tarpeitaan ja silloin turvallisuuden kannalta keskiössä on *matka* ja miten se toteutetaan (tai voidaan olla jopa toteuttamatta). Jos esimerkiksi pitkien matkojen suorittamisessa käytetään enemmän junaa henkilöauton sijasta, sekä altistus että onnettomuusriski vähenevät. Tätä strategista näkökulmaa ei ole hyödynnetty turvallisuuden parantamiskeinona, ja samalla on menetetty yksi merkittävä strategisen tason turvallisuustoimenpide. Yleisemminkin Nilssonin esittämän ”turvallisuuskuution” ottaminen turvallisuusstrategian perustaksi olisi ollut hyödyllistä, koska sen avulla keskitytään olennaisiin turvallisuuteen vaikuttaviin näkökulmiin, eli miten voidaan vähentää (1) onnettomuusriskiä, (2) altistusta ja (3) onnettomuuksien vakavuutta.

Luku 2.1 Tieliikenne

Dokumentissa todetaan, että valtaosa tieliikenteessä kuolleista syntyy yksittäisonnettomuuksista, ohitus- ja kohtaamisonnettomuuksista sekä mopo-, polkupyöräily- ja jalankulkuonnettomuuksista. Strategian tulisi keskittyä ensisijaisesti näihin onnettomuustyyppeihin, mutta näin ei tapahdu. Vaikuttavuutta ei voi syntyä, ellei keskitytä vakavien liikenneonnettomuuksien suurimpiin lukumääriin. Keskittyminen tapauksiin, joissa onnettomuusriski (esimerkiksi onnettomuuksia/ikäluokka) voi olla suuri, mutta tapausten määrät vähäiset, ei johda tehokkaaseen onnettomuuksien määrän vähentämiseen.

Tutkijalautakunta-aineiston pohjalta ei voi tehdä määrällisiä vertailuja (s. 10) ihminen-ajoneuvo-liikennem-
päristö -järjestelmän osien riskeistä, ja tällainen vertailu voi johtaa vakaviin virhepäätelmiin, kuten tässä strategialuonnoksessa tapahtuu. Alalla on jo pitkään tiedetty, että olennaista on näiden osien vuorovaikutus ja että teknisillä toimenpiteillä saavutetaan yleisesti suurimmat ja pitkäkestoisimmat turvallisuusvaikutukset. Tekniset toimenpiteet voivat luonnollisesti kohdistua liikennem-
päristöön tai ajoneuvoon ja näiden ja ihmisen välisiin suhteisiin. Olennaista on, että tällaiset tekniset toimenpiteet voidaan kohdistaa kaikkiin liikkujiin ja ne ohjaavat liikkujaa turvalliseen toimintaan.

Ikääntyneiden tarkastelu (s. 10) ei perustu ajankohtaiseen tutkimustietoon. Ikääntyneiden pitäminen liikenteen riskiryhmänä ja lääkärintarkastusten kohdistaminen tähän ikäryhmään on empiiristen tutkimusten perusteella tehotonta ja aiheuttaa pikemminkin onnettomuuksia kuin vähentää niitä.

Ajokyvyn ja ajoterveyden tarkastelu (s. 12) ei myöskään perustu ajankohtaisen tietoon, vaan heijastaa nykyistä lakia. Vaikka ajokyky ja ajoterveys ovat merkittäviä liikenneturvallisuuden kannalta, niin onnettomuuksien vähentäminen lääkärintarkastuksilla on ainakin toistaiseksi osoittautunut toimimattomaksi ratkaisuksi. Syynä ovat mm. ongelmat tarkastusten kohdistamisessa ajamisen kannalta relevantteihin tekijöihin sekä onnettomuuksien multikausaalisuus, jossa yksittäisellä tekijällä harvoin on hallitsevaa merkitystä.

Luku 3 Liikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat sekä säädöspohja

Eniten huomio kiinnittyy siihen, että liikenneturvallisuusalan tutkimus loistaa kokonaan poissaolollaan. Noin kahden viimeisen vuosikymmenen kuluessa liikenneturvallisuustutkimuksen rahoitus on vähentynyt jyrkästi. Samalla liikenneturvallisuustutkijoiden määrä on vähentynyt ja alalta on hävinnyt kaksi liikennepysykologian yliopistoprofessuuria ja yksi liikenneturvallisuuden tutkimusprofessori sekä heidän johtamansa tutkimusryhmät. Tämän kehityksen myötä alan tieteellinen koulutus on myös hävinnyt lähes tyystin.

Luku 5 Kansainväliset esimerkit

Luvussa ei esitetä mitään informatiivista onnettomuustilastovertailua maihin, joissa tieliikenteen turvallisuus on selvästi parempi. Tällainen analyysi (joita on tehtykin) paljastaisi todennäköisesti Suomen keskeisiä ongelmakohtia ja osoittaisi selvästi, kuinka paljon Suomi on jäljessä liikenneturvallisuuden huippumaita. Dokumentissa keskitytään valitettavasti vain pieniin yksityiskohtiin.

Luku 6 Strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026

Luvussa esitetään 116 toimenpidettä. Herää kysymys, onko strategiassa perusteltua listata näin monta toimenpidettä. Vielä vaarallisempaa on se, ettei ainakaan tieliikenteen osalta palata mitenkään em. onnettomuustyyppeihin, jotka tuottavat suurimman osan tieliikenteessä kuolleista (ja vakavasti loukkaantuneista), eikä keskityä ensisijaisesti juuri niiden onnettomuuksien estämiseen. Yleisempi ongelma on se, etteivät toimenpiteet näytä perustuvan mitenkään tutkittuun tietoon.

Luku 6.2 Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Otsikon perusteella on pakko kysyä, keskitytäänkö luvussa strategiin asioihin, kun luonnoksessa ei puututa mitenkään tieteellisen liikenneturvallisuustutkimuksen ja -koulutuksen kehittämiseen, mutta painotetaan sellaisia yksityiskohtia kuten esimerkiksi ”selvitetään, miten tasoristeysonnettomuuksissa tapahtuneista havainnointivirheistä voidaan kerätä tietoa myös muissa kuin onnettomuustilanteissa, tasoristeyksien turvallisuuden parantamiseksi”. Yksittäisten onnettomuustilastojen pitäminen riittävänä tietona osoittaa vakavaa asiantuntemuksen puutetta. Onnettomuuksia vähentävien keinojen tehokkuuden tunteminen (tieteellinen ja luotettava tutkimustieto) on välttämätöntä tehokkaan turvallisuustyön toteuttamisessa.

Kaikkiaan tutkitun, tieteellisen tiedon merkitys on ohitettu strategialuonnoksessa. Lähteinä lainataan toisten viranomaisten kokoomapapereita, ei tieteellisiä tutkimuksia. (Luonnoksen lähdeluettelossa on mainittu vain kolme tieteellistä tutkimusta.) Analyysit nollavision ja sen vaatiman strategisen päätöksenteon yhteyksistä puuttuvat kokonaan.

Luku 6.3 Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Luvussa todetaan ”on tärkeää, että osaamisesta ja taitojen kehittämisestä huolehditaan myös viranomaisten ja eri ammattien piirissä”. Miten tämä on mahdollista, kun lähes kaikki alan yliopistotasoinen koulutus on ajettu alas? Eikö yksi olennainen kehityskohde ole lisätä alan yliopistotasosta opetusta, josta hyötyisivät viranomaiset, tutkijat ym. alalla toimivat.

Luku 6.4 Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikenneturvallisuustyössä on jo kauan ollut nyrkkisääntönä, että asenteita muuttamalla järjestelmän muuttaminen turvallisemmaksi on lähes ylivoimaisen haastavaa, mutta asenteet seuraavat perässä, kun kehitetään järjestelmää. Tästä on näyttöä riittävästi ja tämän ovat todenneet tutkijat omassa raportissaan, jonka pohjalta asennekysymyksiä on käsitelty. Tätä asiaa ei ole otettu asiallisesti huomioon strategialuonnoksessa.

Luku 7 Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta

Luvussa on monia puutteita, jotka johtuvat em. asiakohtien puuttumisesta strategiasta, esimerkiksi luotettavan ja tieteellisesti perustellun tiedon ja osaamisen kehittämisen osalta.

Luku 8 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Luku esittää jälleen listan yksittäisistä toimenpiteistä. Jos näitä toimenpiteitä pidetään tärkeinä ja ne ovat johdettavissa ongelma-analyysistä, miksi ne eivät ole muiden toimenpiteiden joukossa?

Lopuksi

Dokumentissa ei esitetä mitään vaikutusarviota, eli valittujen toimenpiteiden turvallisuusvaikutukset perustuvat ilmeisesti vain hyvään uskoon. Käytettävissä olisi ollut ns. vaikutuskertoimiin perustuvia työkaluja, joiden avulla turvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta voidaan arvioida määrällisesti. Näin on toimittu useissa maissa ja myös Suomessa monien aikaisempien liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä.

6.8.2021

Juha Luoma
professori, liikenneturvallisuustutkija

Esko Keskinen
liikennepsykologian professori (emeritus), Turun yliopisto

Timo Lajunen
professori, NTNU, Norja

Igor Radun
liikennepsykologian dosentti, Helsingin yliopisto

Sirpa Ansavuori
liikennepsykologian dosentti, Helsingin yliopisto