

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Eläkeliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Eläkeliitto on valtakunnallinen, Suomen suurin ja puoluepoliittisesti sitoutumaton eläkeläisjärjestö. Vuonna 1970 perustettuun liittoon kuuluu jo lähes 120 000 henkilöjäsentä, 397 paikallisyhdistystä ja 20 piiriä. Eläkeliiton tarkoituksena on eläkeläisten ja eläketurvaa tarvitsevien henkisten ja aineellisten etujen ja oikeuksien valvominen sekä sosiaalisen turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistäminen.

Esitämme kohteliaimmin seuraavat havainnot. Jatkotyössä on huomioitava paremmin se, että ikääntyneet ovat hyvin heterogeeninen tielläliikkujaryhmä. Toimenpideohjelman kohdassa 70 oleva virheellinen tieto tulee korjata. Julkisen liikenteen palveluita on lisättävä. Elinikäistä liikennekasvatusta on tehostettava.

#### 1 Katsaus liikenneturvallisuuden nykytilasta -luonnos

Ikääntyneiden kuljettajien määrä liikenteessä kasvaa väestörakenteen mukaisesti. Eniten voimassa olevien ajokorttien määrä on lisääntynyt ja tulee lisääntymään kaikkein iäkkäimpien ajoneuvon kuljettajien ryhmässä.

Ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. Onnettomuudet liittyvät erityisesti henkilöautoliikenteeseen ja niiden kohdalla risteyksiin. Uusia toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi tarvitaan.

Strategian pohjatöissä painotetaan tietoon perustuvaa päätöksentekoa. Siten se mitä ikääntyneistä tiedetään, tulee siten ottaa huomioon strategiassa. Katsauksessa ei kuitenkaan täysin huomioida sitä, että ikääntyneet ovat hyvin heterogeeninen ryhmä. Ikääntyneet tiellä liikkujat ovat 60 – 110 -vuotiaita henkilöitä eikä heitä ikäryhmänä liikenneturvallisuudenkaan näkökulmasta millään kriteerillä voida niputtaa yhteen ryhmään. Ikääntyneiden joukkoon mahtuu jopa useampia sukupolvia.

Ehdotamme siten lisättäväksi seuraavaa täsmennystä ”On myös tunnistettava, että ikääntyneet ovat hyvin heterogeeninen ryhmä” lisättäväksi johdantoon (s. 2) sekä kappaleeseen ”Eri ikäiset liikenteessä” (s.8).

Lisäksi ehdotamme tarkennusta kohtaan ”Ajokyky ja ajoterveys” (s. 10). Ajoterveyttä koskevien viranomaispäätösten tulee olla oikeasuhtaisia. Henkilön liikkumisenvapautta ei saa rajoittaa virheellisin perustein. Ajoterveyden arvioinnin tulee olla yksilöllistä ja samoin ikääntymisen vaikutukset ovat yksilöllisiä.

Näin ollen luvun toisen kappaleen tulisi olla seuraavassa muodossa: ”Ajoterveyden arviointi on lääkärin tehtävä. Lääkärien on huomioitava yksilöllisesti ikääntymisen, sairauksien ja lääkityksen yhteisvaikutukset, vaikka yksittäisten sairauksien osalta ajoterveysvaatimukset täytyisivätkin. Ajoterveyden arviointi voi olla lääkäreille erittäin vaativaa. Päätöksen ajo-oikeuden epäämisestä on kuitenkin oltava potilaalle oikeasuhtainen. Pitkäaikaissairaana potilaan kohdalla päätös ajo-oikeuden rajoittamisesta tai epäämisestä tulee tehdä hoitavan lääkärin toimesta.

Lääkäri voi kieltää ajamisen tilapäisesti ja vähintään puoli vuotta kestävä vaikea sairaus laukaisee ilmoitusvelvollisuuden poliisille. Näissä tilanteissa lääkärinlausunto siitä, että ajoterveysvaatimukset eivät täyty, lähetetään poliisille. Kuultuaan ensin asiakasta poliisi päättää ajokiellosta toistaiseksi. Lääkärit arvioivat ajoterveyttä periaatteessa jokaisella vastaanotolla. Ajoterveyden arvioiminen koetaan kuitenkin lääkärin keskuudessa haastavaksi.”

## 2 Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta -luonnos

Valtion budjetissa on vuosi vuodelta supistettu julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen varattuja määrärahoja. Kokonaan puuttuvat tai puutteellisesti toimivat julkiset

kulkuyhteydet pakottavat yksityisautoiluun seuduilla, joilla työssäkäynti ja palveluasiointi on mahdotonta ilman joukkoliikenneyhteyksiä.

Siksi valtioneuvoston periaatepäätöksessä tulee ottaa kantaa siihen, että julkisen joukkoliikenteen rahoituspohjaa pyritään vahvistamaan, vaikka periaatepäätökseen sisältyvät strategiset linjaukset ja toimenpiteet onkin ehdotettu toteutettavaksi valtiontalouden kehysten ja valtion talousarvioiden puitteissa. Periaatepäätösluonnoksessa otetaan vastaavalla tavalla kantaa rahoituksen ohjaamiseen esim. vesiliikenteen turvallisuusviestinnän rahoitusohjelman vahvistamiseksi (s. 4).

Ehdotamme seuraavaa muotoilua periaatepäätösluonnoksen sivulle 3 kohtaan ”3. Strategiset linjaukset ja merkittävimmät toimenpiteet, linjaus 1 Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia, merkittävimmät toimenpiteet”: Julkisen joukkoliikenteen rahoituspohjaa vahvistetaan.

### 3 Liikenneturvallisuusstrategialuonnos

Strategiset linjaukset ovat valmistelu hyvin. Sinällään oikeansuuntaiset linjaukset kulminoituvat toimenpideohjelmaan.

### 4 Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaluonnos

Toimenpideohjelmassa on epätasällisiä ja virheellisiä kirjauksia, joihin ehdotamme seuraavia korjauksia.

#### Toimenpide 45

Täydennetään toimenpidettä seuraavasti: Liikennekasvatuksessa on huomioitava se, että turvallinen tieliikenne on ikään katsomatta jokaisen oikeus. Kaikkien teillä liikkuvien on huomioitava se, että muilla tiellä liikkujilla voi olla heikompi huomiokyky kuin itsellä on.

#### Toimenpide 48

Lisätään järjestöt: Hyödynnetään järjestöjen ja läheisten kautta vaikuttamista.

## Toimenpide 70

Vain osa ikääntyneistä tai vammaisista henkilöistä muodostaa liikenneturvallisuusriskin.

Kohta on juridisesti epäselvä. Sisällössä on sekoitettu kolme eri asiaa:

1 avoin joukkoliikenne, 2 vammaispalvelulain mukainen kuljetuspalvelu ja 3 sosiaalihuoltolain mukainen kuljetuspalvelu. Pelkästään ihmisen iästä ei myöskään seuraa se, että hänen matkojaan tarkasteltaisiin kokonaisuutena.

Kohtien 2 ja 3 matkat ovat yhteiskunnan korvaamia ja ne tilataan matkapalvelukeskuksesta, jossa matkoja yhdistellään vastaamaan useamman henkilön tarpeita kerrallaan. Yhteiskunta ei korvaa matkoja lähtökohtaisesti henkilön iän perusteella vaan todetusta vammasta tai sairaudesta aiheutuneen toimintakyvyn alenemisen perusteella. Kokonaisten väestöryhmien leimaaminen toimenpiteessä kuvatulla tavalla on syrjivää eikä suuri osa ikääntyneistä ei ole oikeutettuja kumpaankaan palveluun.

Vammaispalvelulain mukaista kuljetuspalvelua voi hakemukseen ja lääkärintodistukseen perustuen saada vaikeavammaisen henkilö, jolla on pitkäaikaisesti erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei voi vammansa tai sairautensa vuoksi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman erityisiä tai kohtuuttoman suuria vaikeuksia.

Sosiaalihuoltolain mukaista kuljetuspalvelua voivat saada pienituloiset vanhukset, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja jotka eivät voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Sosiaalihuoltolain perusteella järjestettävät matkat ovat kunnissa määrärahasidonnaisia sosiaalipalveluita. Palvelun myöntäminen on sidonnainen hakijan tulotasoon: palvelua voivat saada vain pienituloiset. Vain osa ikääntyneistä on pienituloisia ja vielä harvemmat heistä vammaisia. Valtakunnan tasolla ei ole olemassa yhtenäistä eikä varsinkaan lakisääteistä kuljetuspalvelua, joka olisi tarkoitettu kaikille.

Säädökset:

-Sosiaalihuoltolaki <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141301>

-Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1987/19870759>

Eläkeliitto teki vuonna 2021 "+60 barometri"-nimisen kyselytutkimuksen, jolla selvitettiin yli 60-vuotiaiden suomalaisten elinoloja ja asenteita. Yksi teemoista liittyi julkisen liikenteen toimivuuteen.

Noin 15 prosenttia vastaajista ilmoitti käyttävänsä pääasiassa julkista liikennettä päivittäisessä asiainnissa.

Alle 80-vuotiaista julkista liikennettä käyttää 13 prosenttia ja yli 80-vuotiaista 26 prosenttia. Pysäyttävä tieto oli se, että peräti 39 prosenttia vastaajista käyttäisi mielellään julkisen liikenteen palveluita, jos julkista liikennettä lisättäisiin heidän alueellaan.

Pyysimme tutkimuksessamme vastaajia myös arvioimaan, kuinka hyvin julkisen liikenteen palvelut (bussit, taksit ja palvelubussit) toimivat ja pystyvätkö vastaajat hoitamaan niillä asiansa. Vastaajien näkemys on korutonta kertomaa: kulkeminen harrastuksiin, kaupassa käynti, terveyden ja sairaanhoidon palvelut, apteekkipalvelut ja kirjasto ovat saavutettavissa julkisen liikenteen avulla alle kolmanneksella vastaajista. Aikatauluihin ja saavutettavuuteen on tyytyväinen joka neljäs. Palvelubussiliikenne, taksien saatavuus ja hinta arvioidaan vielä heikommin toimivaksi, sillä alle 14 prosenttia vastaajista pitää niitä hyvin toimivina.

Ehdotamme kohdan 70 korjaamista kokonaisuudessaan seuraavaan muotoon:

**TOIMENPIDE:** Esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Niiden ihmisten osalta, joilla on jokin fyysinen vamma tai muu toimintaan vaikuttava rajoite, matkoja tarkastellaan kokonaisuutena asiakkaiden tarpeiden, esteettömyyden ja turvallisuuden näkökulmasta. Huomio kiinnitetään erityisesti lakisääteisiin ja Kela-kuljetuksiin.

**VASTUUTAHO:** Vastuutahot joukkoliikenteen osalta ovat ELY ja kunnat. Valtio määrittelee henkilökuljetusten yhdistelyn edistämiseksi vastuutahon vastuuministeriöiden kesken.

**VAIKUTUSARVIO:** Osa ikääntyneistä kuljettajista sekä kuljettajat, joilla on fyysiseen toimintakykyyn vaikuttavia rajoitteita, voivat muodostaa riskiryhmän liikenteessä. Neurologiset sairaudet sekä rajoitteet esimerkiksi näössä, kuulossa ja reaktiokyvyssä altistavat onnettomuuksille keskimääräistä herkemmin. Tukemalla näiden ryhmien liikkumista toimivalla julkisella liikenteellä sekä lakisääteisillä kuljetuksilla, voidaan ajamisen tarvetta vähentää rajoittamatta kuitenkaan liikkumismahdollisuuksia.

4 Lopuksi

Turvallinen tieliikenne on ikään katsomatta jokaisen oikeus. Kaikkien teillä liikkuvien on huomioitava se, että muilla tiellä liikkujilla voi olla heikompi huomiokyky kuin itsellä on. Liikenneosaamisen ylläpitäminen on pitkäjänteinen, jatkuva ja liikenteessä liikkujille elinikäinen tehtävä. Ikääntyneiden haasteena voi olla uusien ja muuttuneiden liikennesääntöjen tunnistaminen. Liikennekasvatuksella

tulee tarjota välineitä siihen, sääntöjen tuntemista voi pitää ajan tasalla. Iäkkäiden kuljettajien vahvuuksia liikenteessä ovat vuosien kokemus ja siihen perustuva hyvä harkintakyky.

Vuorisalo Irene  
Eläkeliitto ry