

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston periaatepäätökseen liikenneturvallisuusstrategiasta. OTIn toiminta kohdistuu tieliikenteen turvallisuuteen, joten lausunnossa keskitytään siihen.

OTI on aiemmassa lausunnossaan liikenneturvallisuusstrategiasta nostanut esille seikkoja, joista valtaosa on päivitetystä luonnoksessa edelleen relevantteja.

Periaatepäätöksen strategiset linjaukset ovat hyvä pohja liikenneturvallisuusvision tavoitteisiin pyrkimiselle. Erityisesti tietojohtoinen lähestymistapa liikenneturvallisuustyöhön on tervetullut näkökulma. Strategisten linjausten toimenpiteet antavat pohjaa konkreettisemmän toimenpideohjelman toteuttamiselle.

OTI pitää hyvänä sitä, että periaatepäätöksen liitteenä on erillinen toimenpideohjelma ja tärkeänä sitä, että se saadaan käynnistettyä.

OTI painottaa, että onnettomuustutkinnasta (liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat sekä Onnettomuustutkintakeskus) saatava tieto on käytettävissä liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnitteluun ja seurantaan. Myös onnettomuustiedoista, tilastoista ja muista lähteistä tehtävä tieteellinen liikenneturvallisuustutkimus on tärkeää ja se pitäisi ottaa uudelleen mukaan liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Samalla on huomioitava, että näiden tilastojen, selvitysten ja tutkimusten pohjalta on mahdollisuus saada tietoa, jota voidaan hyödyntää toimenpiteiden muuttamisessa, jos arvioidaan, että strategiassa tavoiteltuja liikenneturvallisuusvaikutuksia ei tulla saavuttamaan.

Ajoneuvoteknologian kehittymistä tulee hyödyntää, mutta on huomioitava, että liikenneturvallisuusvaikutukset tulevat nykytoimenpiteillä hitaasti tätä kautta. Teknologia yksin ei pysty strategiakauden aikana estämään kuin osan vakavista onnettomuuksista, joten kuljettajiin ja liikenneympäristöön liittyviä perinteisempiä toimenpiteitä tulee edelleen korostaa. Lisäksi uusimpien ajoneuvojen turvallisuusjärjestelmien toiminnasta onnettomuuksien yhteydessä ei tällä hetkellä ole hyviä käytäntöjä saada tietoa.

Hyvä asia päivitettyssä strategialuonnoksessa on, että siinä on pyritty arvioimaan esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta. Vaikutusarviointia tehtäessä huomattiin, että suurin osa esitetyistä toimenpiteistä oli nykymuodossaan varsin suurpiirteisiä, vaikeasti mitattavissa, eikä niistä pystynyt arvioimaan turvallisuusvaikutuksia. Valtaosa tavoitteisiin pääsemiseksi tarvittavista toimenpiteistä jäi siten vaikutusarvioinnin ulkopuolelle. Esimerkiksi infrastruktuuriin liittyviin keskeisiin liikenneturvallisuusongelmiin (kohtaamis- ja suistumisonnettomuudet) kohdistuvat toimenpiteet on kuvattu vain välillisesti. Sen vuoksi on hyvä, että esitetään asetettavaksi seurantaryhmä, joka voi tarvittaessa tehdä muutoksia toimenpiteisiin strategiakauden aikana, jos näyttää, että tavoitteisiin ei päästä. Huomioina lausuntopyynnön yhteydessä olevista vaikutuksista sellainen toteamus, että ainakin joissain kohdin vaikutukset oli kuvattu kuolemina vuositasolla, kun arvioinnin yhteydessä puhuttiin koko strategiakaudesta. Siten lausuntopyynnön yhteydessä kuvatut luvut yliarvioivat arvioituja vaikutuksia, etenkin jos toimenpiteen toteuttaminen kohdistuu strategiakauden loppupuolelle. Lisäksi tulee huomata, ettei toimenpiteiden yhteydessä mainittuja yksittäisiä toimenpiteiden vaikutuksia tule suoraan laskea yhteen kokonaisvaikutukseksi. Osa toimenpiteistä on päällekkäisiä.

Strategian toteutumista kuvaavat mittarit ovat hieman ylimalkaisia ja toiveena olisi, että asetettava seurantaryhmä voisi tarkentaa näitäkin tarpeen vaatiessa. Lakimuutosten käyttäminen mittarina vaatisi taustalle myös selvyuden, että lakimuutos vaikuttaa positiivisesti liikenneturvallisuuteen. Edellisen periaatepäätöksen seurannassa liikenneturvallisuuteen mahdollisesti negatiivisesti vaikuttavat lakimuutokset tulkittiin liikenneturvallisuuden periaatepäätöksen seurannassa onnistumisiksi. Tämä ei varmaankaan ollut alun perin tarkoitus ja tällaisia mittareita tulisi jatkossa välttää.

Strategian toteuttamiselle ei ole varattu erillisiä resursseja, vaan lähtöolettamuksena on nykyisen toiminnan suuntaamisen riittävyys. Tämä tulee todennäköisesti vaikuttamaan tavoitteiden saavuttamiseen. Haastavien tavoitteiden saavuttaminen vaatinee resursseja sekä konkreettisiin toimenpiteisiin (esim. infrahankkeet) että liikenneturvallisuustyön kehittämiseen strategiakaudella (mm. tilastointi, tutkimus, valistus, valvonta).

Kalle Parkkari

Liikenneturvallisuusjohtaja

Onnettomuustietoinstituutti

Parkkari Kalle  
Onnettomuustietoinstituutti