

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) kiittää saamastaan mahdollisuudesta lausua luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi. Liikenneturvallisuusstrategiassa lähestytään liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti ja se ottaa huomioon eri liikennemuodot. THL pitää hyvänä, että liikenneturvallisuus ymmärretään strategiassa laajasti, sillä esimerkiksi turvallinen kävely ja pyöräily ovat halpoja ja helppoja keinoja edistää kansanterveyttä. Myös koronapandemian merkitystä liikenneturvallisuudelle voisi strategiassa tarkastella. Pandemia on voinut vaikuttaa eri ihmisryhmien tapoihin liikkua.

THL pitää hyvänä, että liikennestrategiaa valmisteltaessa on huomioitu myös muut keskeiset kansalliset strategiat ja ohjelmat kuten Turvallisesti kaiken ikää – Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma vuosille 2021-2030, Kansallinen mielenterveysstrategia ja itsemurhien ehkäisy ohjelma vuosille 2020-2030 sekä Päihde- ja riippuvuusstrategia vuosille 2020-2030 ja Ehkäisevän päihdetyön ohjelma. Myös Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, joiden tavoitteena on muun muassa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittaminen ja kansanterveyden parantaminen, ovat huomioitu strategian laadinnassa. Poikkihallinnollinen yhdessä tekeminen mahdollistaa toimien parempaa vaikuttavuutta ja resurssien tehokasta käyttöä.

Lausuntopyynnön saatteessa pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuusstrategian vaikutuksista liikenneturvallisuuteen sekä lausujien ja vastuutahojen toimintaan ja resursseihin. THL on nimetty yhdeksi vastuutahoksi 11 toimenpiteeseen. Lisäksi liikenneturvallisuusstrategiassa on muita toimenpiteitä, jotka liittyvät läheisesti THL:ssä tehtävään työhön (mm. mielenterveyden edistäminen ja itsemurhien ehkäisy). THL toimii monitahoisten toimenpiteiden toteuttamiseksi resurssiensa puitteissa.

Tiedonhallintaa on tärkeä kehittää

THL ylläpitää ja kehittää sosiaali- ja terveydenhuollon hoitoilmoitusjärjestelmää (Hilmo), joka on yksi tärkeä tietolähde tieliikenneonnettomuuksien tilastoinnille sekä tutkimukselle ja muille selvityksille. THL pitää välttämättömänä, että liikenneonnettomuuksiin ja liikenneturvallisuuteen liittyvää tiedonhallintaa kehitetään edelleen. Kehittämisen tulee sisältää jatkossa erityisesti liikenneonnettomuuksiin ja liikenneturvallisuuteen liittyvää kirjaamisen tukea terveyden huollon organisaatioissa, valtakunnallisen tiedonkeruun ohjeistamisen ja neuvonnan kehittämistä, Kanta-palvelujen ja Hilmon yhteensovittamisen varmistamista sekä tilastojen ja muun valtakunnallisen raportoinnin kehittämistä. Kehittämistyölle on taattava riittävät lisäresurssit.

Varhainen tunnistaminen ehkäisee rattijuopumuksia

THL huomauttaa, että strategiassa olisi hyvä tarkentaa ja selkeyttää, mihin rattijuopumuksella kussakin yhteydessä viitataan, erityisesti siitä näkökulmasta tarkoitetaanko pelkästään alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista vai sisältyykö termiin myös huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen. Rattijuopumusten osalta nykytilanne on asiallisesti kuvattu ja yleisesti ottaen rattijuopumustapausten (sekä perusmuotoisten että törkeiden) kehityssuunta on ollut laskeva. Tämä toivottu kehitys koskee kuitenkin ainoastaan alkoholirattijuopumusta ja vaikka tilanne kokonaisuutena näyttäytykin hallittuna, huumerattijuopumusten osalta kehityskulku on ollut täysin päinvastainen ja siten huolestuttava. Huumeiden lisääntyminen liikenteessä ja huumerattijuopumuksen vähentäminen tulisikin huomioida vahvasti strategian toimenpiteissä.

Yleisesti THL pitää ilahduttavana ja erittäin kannatettavana, että strategiassa on korostettu myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta päihderiippuvuuden varhaista tunnistamista ja tuen ja hoidon piiriin ohjausta sekä siihen tarvittavan osaamisen vahvistamista (toimenpiteet 3 ja 34). Tässä kohdin olisi kuitenkin kannatettavaa, että strategiassa puhuttaisiin laajemmin päihdeongelmista, eikä ainoastaan niiden vakavimmasta muodosta riippuvuudesta, etenkin kun korostetaan varhaista tunnistamista ja laajempaa vaikuttavuutta myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Monilla esimerkiksi ensimmäistä kertaa rattijuopumuksesta kiinnijääneellä päihdeongelma ei ole vielä kehittynyt riippuvuudeksi, mutta tämä kohta voi olla erityisen tärkeä esimerkiksi uusimisten ehkäisemiseksi. On kehitettävä ja otettava käyttöön tuen piiriin ohjauksessa erilaisia malleja riippuen esimerkiksi siitä onko rattijuopumuksessa kyse ensikertalaisesta tai uusijasta. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajaneiden nuorten ensikertalaisten osalta hyviä kokemuksia varhaisesta tunnistamisesta ja tuen piiriin ohjaamisesta saatiin THL:ssa kehitetyssä Tie selväksi -toimintamallissa. Vastaavia malleja on tarvetta kehittää niin, että myös huumeet ja uusijat tulevat huomioitua. Käsillä oleva sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus tarjoaa mahdollisuuden kehittää erityyppisille rattijuopumuksesta kiinnijääneille sujuvat prosessit tuen ja hoidon piiriin sekä ottaa ne käyttöön.

Toimenpiteessä 16 esiin nostetun rattijuopumustutkimustoiminnan (R-tutkimus) jatkaminen on kannatettavaa. Sitä voisi laajentaa koskemaan alkoholin lisäksi huumeita ja muita päihteitä, jotta saataisiin tietoa myös muiden päihteiden vaikutuksen alaisena ajavien osuudesta liikennevirrassa.

Strategiassa on nostettu esiin ehkäisevän päihdetyön merkitys myös päihdeettömän liikenteen edistämisessä osana eri toimijoiden liikenneosaamisen lisäämistä (toimenpide 36). Kirjaukset nuorten parissa työskenteleville kehitettävistä ehkäisevää päihdetyötä ja liikennekasvatusta yhdistävistä toimintamalleista ovat kannatettavia sekä samansuuntaisia Päihde- ja riippuvuusstrategian ja sen alaisen ehkäisevän päihdetyön toimintaohjelman kanssa. Erillistä rahoitusta toimintamallien kehittämiseksi ei ole toistaiseksi tiedossa.

Mielenterveysosaamisen vahvistaminen ehkäisee itsemurhia liikenteessä

THL pitää hyvänä, että liikenneturvallisuusstrategiassa huomioidaan myös itsemurhien ehkäisy. Toimenpiteessä 2 ehdotettu poikkihallinnollinen tuki ennaltaehkäisevälle mielenterveystyölle vaatii konkreettisen rakenteen, esimerkiksi joka toinen kuukausi kokoontuvan ministeriöiden välisen ohjausryhmän tai vastaavan. Tie- ja raideliikenteen itsemurhien ehkäisy on sisällytetty helmikuussa 2020 STM:n julkaisemaan (v. 2030 asti jatkuvaan) kansalliseen mielenterveysstrategiaan ja itsemurhien ehkäisyohjelmaan toimenpide-ehdotuksina 3 (huomioidaan itsemurhavaara liikenneturvallisuustyössä) ja 4 (huomioidaan itsemurhavaara rakennusten, siltojen, junaratojen ja muiden liikenneväylien ympäristösuunnittelussa). THL pitää tervetulleena liikenneturvallisuusstrategian toimenpidettä 5, joissa lisätään toimijoiden välistä poikkihallinnollista yhteistyötä tahallisten allejäätien ehkäisemiseksi raideliikenteessä ja osallistutaan yhteistyöhön itsemurhien ehkäisyohjelman toteuttamisessa. Lisäksi THL pitää erityisen tärkeänä toimenpidettä 41, jossa lisätään raideliikenteen parissa työskentelevien kykyä tunnistaa ja puuttua itsetuhoiseen käyttäytymiseen. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen vaatii pitkäjänteistä työtä ja rahoitusta.

Sote-ammattilaisten turvallisuusosaamista on vahvistettava

THL pitää tärkeänä, että sote-ammattilaisten osaamista ajokykyyn ja ajoterveyteen liittyvistä kysymyksistä vahvistetaan. Ammattilaiset tarvitsevat osaamista esimerkiksi ajokykyyn vaikuttavien tekijöiden tunnistamiseen ja puheeksiottoon. Lisäksi on vahvistettava sote-ammattilaisten mikroliikkumisen turvallisuuden edistämisen, vesiliikenneonnettomuuksien ja hukkumisten ehkäisyn osaamista.

Eri ikäryhmien ja sukupuolten liikenneturvallisuutta varmistetaan eri keinoin

THL pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuusstrategiassa huomioidaan myös eri ikäryhmien liikenneturvallisuuteen liittyvät erityiskysymykset. Väestön ikääntymisen myötä iäkkäiden haasteet liikenteessä on tärkeä huomioida. Lapset ja nuoret ovat puolestaan kokemattomia liikenteessä, jolloin heidän turvallisuuteensa on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Lisäksi nuorille on liikenteessä tyyppisempää riskialtis käyttäytyminen. Työikäisten osuus korostuu erityisesti päihteisiin liittyvissä onnettomuuksissa. Myös sukupuolten välillä on eroja, kun tarkastellaan liikenneonnettomuustilastoja, joten strategian toimenpiteitä olisi tärkeä arvioida myös sukupuolinäkökulmasta.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Mm. hyvin suunnitellut ja hoidetut kävely- ja pyöräilyverkostot sekä kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen osana muuta liikennettä lisäävät näiden kulkutapojen houkuttelevuutta ja turvallisuutta ja vaikuttavat onnettomuusriskin pienentymiseen tähtäävien toimien lisäksi lisääntyneen liikkumisen ja päästöjen vähentymisen myötä myönteisesti myös yleisemmin elinympäristöön ja kansanterveyteen.

Liikenneturvallisuutta edistävää työtä tehdään kunnissa ja alueilla osana hyvinvoinnin ja terveyden sekä turvallisuus- ja liikenneturvallisuustyötä. Kuntien ja alueiden hyvinvointisuunnitelmien ja turvallisuussuunnitelmien ei tulisi olla erillisiä toimia vaan yhdistyä esimerkiksi hyvinvointikertomuksia tehdessä.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

THL pitää erityisen hyvänä liikennestrategialuonnoksen strategista linjausta 2) päätöksenteon on perustuttava tietoon. Onnettomuuksien ja tapaturmien ehkäisemiseksi näyttöön perustuvat keinot ovat oleellisia. Toimenpiteiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen edellyttävät mm. uutta tietoa ehkäisykeinojen toimivuudesta/vaikuttavuudesta, sote-ammattilaisten osaamisen vahvistumista ja tiivistä poikkihallinnollista yhteistyötä. Yhteistyö tulevien sote-alueiden johdon, kuntien johdon sekä järjestöjen kesken on keskeistä toimenpiteiden toteutumiseksi ja sitä kautta liikenneturvallisuuden parantumiseksi kansalaisten arjessa.

Pääjohtaja Markku Tervahauta

Osaston johtajan sijainen Anu Muuri

Kettunen Hanna
Terveysten ja hyvinvoinnin laitos THL