

Lausunto luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/13615/2019

Lausunnon valmistelijat: Markus Pöllänen, Roni Utriainen, Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunto liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta.

Suomessa on ilmeinen tarve liikenneturvallisuusstrategialle ja strategialuonnos vastaa hyvin tähän tarpeeseen. Strategiassa turvallisuutta lähestytään koko liikennejärjestelmän tasolla ja huomioidaan hyvin sekä liikennejärjestelmätaso ja kunkin liikennemuodon erityiskysymyksiä. **Turvallisuusvision, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä, ulottaminen selkeästi koko liikennejärjestelmän tasolle ja kattamaan kaikki liikkuminen, on vahva ja kannatettava lähtökohta strategialle.** Strategiassa ilmaistu vision tavoitevuosi 2050 on myös linjassa Euroopan unionin tavoitteen kanssa, samoin kuin tavoite puolittaa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä 2030. Paikoitellen luonnoksessa ajanjaksot, jolla puolittamiseen pyritään, on kuitenkin ilmaistu epäselvästi tai niitä ei ole ilmaistu lainkaan (esim. EU-tasolla sivu 37). Koska esimerkiksi yliopistossa liikenneturvallisuusstrategiaa tullaan todennäköisesti hyödyntämään opetusmateriaalina, olisi hyvä tarkistaa tekstin täsmällisyys. Luonnosmaisuudestaan huolimatta dokumentti on kokonaisuudessaan hyvin kirjoitettu ja viimeistelyn yhteydessä tarkastukset parantavat dokumentin hyödynnettävyyttä edelleen myös opetuskäytössä. Tätä hyödynnettävyyttä tukee hyvin myös strategiadokumentissa esitetyt viitteet alkuperäisiin lähteisiin. Strategiatyö nojaa hyvin olemassa olevaan tietopohjaan ja tuo myös riittävästi esille nykytilanteen, mikä vahvistaa yhteistä tilannekuvaa.

Strategialuonnoksessa on hyvin tunnistettu ja nostettu esille tarve systemaattiselle liikenneturvallisuustyölle. On myös hyvä, että 2022–2026 strategiakauden jatko on selvillä. Samoin **strategian jatkuva seuranta ja toimenpiteille riittävä resursointi ovat tärkeitä**, jotta strategian merkitys säilyy ja sen tavoitteet voivat toteutua. Poikkihallinnollisena ja useita organisaatiota ja hallintotasoja yhdistävänä ponnistuksena liikenneturvallisuusstrategian toimeenpano on haastavaa, mutta myös edellytys tuloksekkaalle toiminnalle. Liikenneturvallisuustyössä kaikki liikennemuodot kattaen tulisi yhteistyön olla voimavarana ja yhä enemmän ottaa eri liikennemuodot ja niiden toimijat oppimaan toisiltaan (esim. kampanjointi; turvavyö - pelastusliivit/kelluntapukineet tms. valistaminen; liikenneraittius). Strategian toteutumista tulee edistää **jatkamalla yhteistyötä ja seuranta strategiatyön valmisteluun osallistuneiden ja muiden sidosryhmien kanssa esimerkiksi avoimilla keskustelufoorumilla koko strategiakauden ajan.**

Tieliikenteen osalta strategialuonnos nostaa esimerkkeinä esille liikenneturvallisuuden kärkimaina Norjan ja Ruotsin. Molempien maiden osalta voidaan tunnistaa systemaattisen, laajan ja vaikuttavan liikenneturvallisuustutkimuksen tuki liikenneturvallisuustyölle. Myös Suomen osalta toivomme, että **tutkimuksesta saatavissa oleva tuki otettaisiin käyttöön suuntaamalla rahoitusta strategisille ja laajoille liikenneturvallisuustutkimuksille ja -hankkeille.** Osaaminen, jota pitkäkestoiset ja monitieteiset tutkimushankkeet keräävät ja levittävät, vahvistaa osaltaan tietoperusteista päätöksentekoa ja tukee turvallisuustyötä. Suomessa on myös hyvät yhteydet mm. Ruotsin ja Norjan liikenneturvallisuustutkijoihin. **Kansainvälistä tutkimusyhteistyötä edelleen vahvistamalla tiedot hyvistä käytännöistä ja muissa maissa tehdyistä havainnoista siirtyvät tehokkaammin tukemaan liikenneturvallisuustyötä Suomessa.** Tutkimus tulisi nostaa merkittävään asemaan tukemaan liikenneturvallisuusstrategiaa myös sen toimeenpanovaiheessa. Mitä voidaan esimerkiksi oppia

aiemmista strategioista ja niiden toimeenpanosta tai erilaisista toimenpiteistä ja niiden vaikuttavuudesta?

Strategiassa nousee vahvasti esille datan kerääminen ja seuranta. Näiden lisäksi **dataa tulee hyödyntää analysoimalla sitä ja tekemällä tutkimusta ilmiön ymmärtämiseksi ja tulosten vertaamiseksi aiempaan tutkimukseen. Useisiin strategian toimenpiteisiin liittyy tutkimus-, arviointi- ja seurantarpeita, joissa yliopistot ja tutkimuslaitokset voivat osallistua, kun niille varataan rahoitusta tehtävää varten.** Tampereen yliopisto osallistuu mielellään esimerkiksi liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden arviointiin. **Laaja-alaisen osaamisen ja perusasteen koulutuksen lisäksi tarvitaan myös liikenneturvallisuuden syväosaamista.** Tätä palvelisi Suomeen perustettava liikenneturvallisuuden tutkijakoulu, jossa olisi sekä maisteri- että tohtoritason koulutus- ja tutkimusmahdollisuuksia, ja jota liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala rahoittaisi.

Strategialuonnoksen sivulla 14 kuvataan uusista ajoneuvoteknologioista ainoastaan sähköautojen liikenneturvallisuusnäkökulmia. Sähköautojen yleistyminen voi vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen, ja sähköautoihin lisätty varoitusääni voi olla tärkeä tekijä jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta. Uusista **ajoneuvoteknologioista kuljettajaa avustavat järjestelmät** ovat kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta sähköautoja ja niiden varoitusääntä merkittävämpi tekijä, ja ne tulisi huomioida nykyistä paremmin strategiassa. Vaikka kuljettajaa avustavat järjestelmät yleistyvät paljolti EU-tasoisien ohjauksen siivittämänä, on näiden mahdolliset turvallisuusvaikutukset hyvä nostaa strategiassa esille. Kuljettajaa avustavat järjestelmät voivat parantaa turvallisuutta huomattavasti, mutta se edellyttää, että ihmiset hyödyntävät järjestelmiä tarkoituksenmukaisesti. **Tähän läpi elämän jatkuva liikennekasvatus, valistus ja eri laaja-alainen toimijoiden (autoala ym.) yhteistyö voivat vaikuttaa positiivisesti.** Tutkimusta ja tulevaisuuden liikenneturvallisuuskehityksen arviointia ajatellen olisi tarve saada tietoja ajoneuvoista, jotka ovat varustettu eri kuljettajaa tukevilla järjestelmillä, ja järjestelmien käytöstä erilaisissa tilanteissa.

Sivulla 34 todetaan, että henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä lisää liikenteen turvallisuutta. Väite tulisi perustella nykyistä paremmin tai muotoilla asia toisella tavalla epäselvyyksien välttämiseksi. Vaikka pyöräilyn yleistyessä pyöräilykuolemien määrä voi pienentyä suhteessa pyöräilyihin kilometreihin, pyöräilyonnettomuuksien määrä (erityisesti ns. yksittäisonnettomuudet eli kaatumiset) voi lisääntyä. Tämä voi erityisesti vaikeuttaa vakavien loukkaantumisten vähentämistavoitteen saavuttamista. Samalla tavoin jalankulkijoiden kaatumisia voi tapahtua enemmän kävelyn yleistyessä. Vaikka nämä kaatumiset jäävät virallisen onnettomuustilaston ulkopuolella, kokonaisturvallisuutta arvioitaessa myös kaatumiset ja tilastojen ulkopuolelle jäävät pyöräilyonnettomuudet tulisi huomioida. Edellä mainituista tekijöistä johtuen **ei voida yksiselitteisesti todeta turvallisuuden parantuvan kävelyn ja pyöräilyn korvatesa henkilöautoliikennettä,** vaan kaikkien onnettomuuksien ja myös vakavien loukkaantumisten määrän kasvu on mahdollista. Kokonaisturvallisuuden paraneminen edellyttäisi nykyistä laadukkaampaa jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuuria sekä kunnossapitoa. Todennäköisemmin kulkutapajakauman muutoksesta aiheutuisi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantuminen suhteessa liikennesuoritteeseen (ns. parempi suhteellinen turvallisuus). Tämä aihe on yksi esimerkki siitä, että **tilastointia tulisi kehittää ja lisätä tutkimusta turvallisuusvaikutuksista ja toimenpiteiden vaikuttavuudesta.**

Vaikka uusien teknologioiden käyttöönotolla ja liikenneympäristön kehittämisellä voidaan parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, **ihmisten käyttäytymiseen vaikuttaminen on myös tärkeä ja mahdollisesti vaativin tekijä erityisesti nollavision mukaisen tilanteen toteutumiseksi.** Mikäli pähteiden vaikutuksen alaisena tai suurella ylinopeudella ajamiseen ei puututa riittävän tehokkailla toimenpiteillä (esim. pakollinen alkolukko ja nopeudenrajoitin, valvonta, vaikuttavat seuraamukset),

riskikäyttäytymisestä voi olla vaikea päästä eroon. Esimerkiksi toimenpiteessä 3 mainittu vapaaehtoisuuteen perustuvan alkulukon käytön lisääminen on tarpeellista, mutta vapaaehtoisuuteen perustuvana toimenpide ei ole luultavasti riittävä toimenpide nollavision mukaisten tavoitteiden toteutumiseksi. **Liikenneturvallisuusstrategiassa olisi näin ollen tarpeen arvioida myös pidemmän aikavälin polkuja tai strategioita, joilla nollavision mukainen tilanne nollasta liikennekuolemasta ja vakavasta loukkaantumisesta voisi olla saavutettavissa.** Erityisesti käyttäytymiseen liittyvien riskien pienentämiseen ja poistamiseen saatetaan jatkossa tarvita koviakin keinoja, vaikka vuosille 2022–2026 asetetuissa linjauksissa tällaisia toimenpiteitä ei koettaisi vielä tarpeellisiksi.

Laaja-alaisena liikenneturvallisuusstrategia pyrkii huomioimaan kattavasti eri liikennemuodot ja erilaiset kulkutavat sähköpotkulaudoista droneihin. Vaikka raitiotieliikenne olekaan valtakunnallista liikennettä, tulisi myös **lisääntyvä raitiotieliikenne huomioida turvallisuuden kannalta proaktiivisesti.** Laajeneva raitiotieliikenne koskettaa suurta joukkoa liikkujia ja yhteistä, valtakunnallista tarkastelua voi olla tarpeen tehdä nykyistä enemmän myös tämän liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Strategiassa on tunnistettu pyöräilyn kasvutrendi, mutta toimenpiteissä **pyöräily tulisi huomioida paremmin ja esimerkiksi väyläverkostoa tulisi kehittää voimakkaasti,** jotta voidaan kuroa umpeen tämän liikennemuodon investointivelka, kun pyöräilyn ja samaa infrastruktuuria tarvitsevan sähköpotkulautailun tarpeet eivät täyty nykyisellä liikenneverkolla.

Toimenpiteissä 14 ja 15 tulee esille **tarve lisätä osaamista ja kehittää tilastointia mikroliikkumisesta.** On tarpeen tunnistaa, että tämän käsitteen alla on paljon muutakin kuin uudet mikroliikkumispalvelut (erityisesti sähköpotkulautopalvelut kaupunkialueilla), joihin toimenpiteet ja nykyinen julkinen keskustelu tuntuvat keskittyvän. Mikroliikkuminen ja siihen liittyvät uudet palvelut ovat esimerkkejä siitä, mihin yliopistot ja tutkimuslaitokset voivat hyvin osallistua, esimerkiksi tuottamalla ja analysoimaan tietoa tai liittymällä mukaan verkostoon.

Toimenpide 29 tähtää liikennekasvatuksen osaamisen ja roolin vahvistamiseen nuorisotyössä sekä nuorten harrastustoiminnassa. Tämä toimenpide on erittäin kannatettava, ja nimettyjen tahojen lisäksi tähän tulisi saada **mukaan kolmannen sektorin toimijat.** Monilla paikkakunnilla on hyviä kokemuksia erilaisten (urheilu tms.) seurojen ja kerhojen saamisesta mukaan toimintaan. Näitä jo olemassa olevia toimintamalleja tulisi vahvistaa, vakiinnuttaa ja jakaa muille toimijoille (hyvien käytäntöjen levittäminen). Vastaavasti kolmannen sektorin toimijat olisi hyvä huomioida eräissä muissakin toimenpiteissä, esimerkiksi toimenpiteessä 36.

Toimenpide 30 on kirjattu kohdistumaan huoltajille vain muutamassa tapauksessa. Tämä toimenpide olisi hyvä **laajentaa koskemaan kaikkia nuoria ajokortin hankkijoita.** Tämä on yksi otollinen aika **elinikäistä liikennekasvatusta** ajatellen myös nuoren huoltajien, vanhempien ja muun lähipiirin kannalta.

Myös toimenpide 31 on erittäin kannatettava, mutta epäselväksi jää, miten kannustaminen käytännössä tapahtuisi (tuen kanavoiminen kurssin järjestäjille?). Toimenpiteessä 37 Liikenneturva kannattaisi nimetä tähän sopivana tahona mukaan. Toimenpiteessä 58 olisi puolestaan perusteltua liittää myös lapset mukaan kohderymänä, ja toimijarymänä mukaan tulisivat vastaavasti kunnat/koulut, Opetushallitus ja Liikenneturva. Näillä lisäyksillä tämä täydentäisi elinikäisen oppimisen näkökulmaa. Toimenpiteissä 72 ja 75 on sopivaa kytkeä Liikenne- ja viestintävirasto mukaan. Toimenpiteessä 76 ei välity turvallisuusnäkökulma, joka helposti unohtuu muutenkin, ja olisi tärkeä erityisesti liikenneturvallisuusstrategian roolia ajatellen. Toimenpiteessä 83 on tarpeen kytkeä kunnat mukaan toimijana.

Lopuksi yhteenvetona voi todeta, että toimenpiteet ovat yleisesti hyviä ja kannatettavia, mutta huolena herää, onko niiden toteuttamiseen osoitettavissa riittävä rahoitus. Esimerkiksi **poliisin liikennevalvonnan** (toimenpide 4) ja **perusväylänpidon ja katujen kunnossapidon kehittäminen/lisääminen** (toimenpide 67) sekä **pyöräily- ja jalankulkuväylien kunnan parantaminen** (toimenpide 81 ja 82) ja siten **turvallisuuden parantaminen vaatii lisärahoitusta**. Sivulla 68 todetaan, että ”määrärahalisäyksiä vaativista toimenpiteistä päätetään erikseen normaalissa valtiontalouden suunnittelussa”. Tämä herättää huolen, että **mikäli rahoitusta ei riittävässä määrin kytketä liikenneturvallisuusstrategian toteuttamiseen ja hyväksymiseen jo tässä vaiheessa, tarvittava lisärahoitus saattaa jäädä liian vähäiseksi tai lisärahoitusta ei saada ollenkaan**.