

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Ensinnäkin strategialuonnoksessa ja sen liitteissä on korostettu tilastojen tärkeyttä päätöksenteon pohjana. Tilastot eivät kuitenkaan kelpaa toimenpiteiden pohjaksi ilman analyysiä. Analyysin taas pitää perustua vertaisarvioituun, hyväksytyillä menetelmillä tehtyyn tutkimukseen. Tutkimuksesta ei strategiassa lausuta oikeastaan mitään, yhtä yleisluontoista mainintaa lukuun ottamatta. Tosiasia on, että liikennettä ja erityisesti liikenneturvallisuutta koskeva tutkimus on Suomessa huonossa, suorastaan surkeassa tilassa. Aiemmin (1960-1990 luvuilla) Suomessa tehtiin hyvää, monipuolista ja monitieteistä liikenteen turvallisuuden tutkimusta. Yksi syy tähän nykyiseen huonoon tilaan on se, ettei Liikenneturva enää tee tutkimusta tai sitä koordinoi. Koulutus ja valistus ovat tarpeellisia toimia, mutta eivät ne tutkimusta voi korvata. Olisi aiheellista laatia useat vuodet kattava liikenneturvallisuuden tutkimussuunnitelma ja taata suunnitelmalle riittävä rahoitus. Ilman tutkimuksella analysoitua tietoa liikenneturvallisuuden edistäminen on vaarassa jäädä iskulauseiden tasolle.

Toinen pulma on käytännön työn rahoitus. Nyt monille tahoille esitetään lukuisa määrä toimia, mutta rahoitus jää kunkin tahon omaksi huoleksi. Esimerkiksi poliisissa, kouluissa ja terveydenhuollossa liikenneturvallisuuden edistäminen kilpailee rahoituksessa monien muiden tärkeiden toimialojen kanssa. Rahoituksen koordinoinnista ei mainita strategiassa tai toimenpideohjelmassa lainkaan. Tehtäviä on helppo luetella, jos niiden rahoituksen pohtiminen jää muiden huoleksi. Esimerkiksi poliisissa liikennevalvonta on päinvastaisista väitteistä huolimatta vaarassa jäädä muiden tärkeiden tehtävien varjoon ja ainakin näkyvä valvonta on tilastojenkin perusteella vähentynyt. Hyvätkään säännöt ilman koettua kiinnijäämisriskiä ylläpitävää valvontaa eivät tuota toivottua tulosta.

Liikenteen lainsäädännön valmistelu ei ole ollut kaikilta osin johdonmukaista ja ennustettavaa. Ainakin kuljettajaopetusta on muutettu useaan otteeseen, malttamatta odottaa tutkimustietoa aiemmin toteutetun lainmuutoksen vaikutuksista. Henkilöauton ajo-oikeuden ikärajan alentamisesta 17 vuoteen on yksiselitteisesti luovuttava ennen kuin on olemassa kattavaa, analysoitua tutkimustietoa nykyisen harkinnanvaraisen järjestelmän vaikutuksesta nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tämä ajo-oikeuden ikärajan sääntely on ollut valitettavan harkitsematonta

lain säätämistä. Toki varoittavin esimerkki uskomuksiin perustuvasta, epäonnistuneesta uudistuksesta on taksilainsäädännön muutos, jolla voi olla vaikutusta myös liikenteen turvallisuuteen laajasti ymmärrettynä.

Strategian lähtökohtana on nollavisio. On aivan varmaa, ettei tällainen visio voi toteutua. Nollavisio on uskottavuudessa verrattavissa siihen, että asetettaisiin visioksi nolla petosta vuoteen 2050 mennessä. Liikenne on vaarallinen ympäristö ja täysin turvalliseksi sen saa vain siten, että lopetetaan kaikki liikkuminen. Sääntöjenkin mukainen liikkuminen johtaa onnettomuuksiin ja täydellistä sääntöjen noudattamista on kertakaikkisen epärealistista olettaa. Varsin vaativa tavoite on myös puolittaa liikennekuolemat nykyisestä runsaasta kahdestasadasta vuoteen 2025 mennessä. Nykyisellä varsin kohtuullisella turvallisuuden tasolla jokainen uusi edistysaskel vaatii entistä vaikuttavampia toimia, koska kaikki helpot keinot ovat jo tulleet käytetyiksi.

Turvallisuus koostuu kolmesta elementistä: ihmisistä, liikennevälineistä ja väylistä. Liikenteen säännöt puolestaan luovat ennakoitavuutta ja sitä kautta turvallisuutta. Säännöt ovat pääsääntöisesti hyvällä tasolla, niiden valvonta (tie- ja vesiliikenteessä) ei niinkään. Kaikkia osalualueita pitää kehittää tasapuolisesti. Viime aikoina ainakin tieliikenteen väylien parantaminen ja kunnossapito ei ole ollut riittävästi resurssoitua. Tie- ja vesiliikenne ovat jokaisen liikennettä, siellä pätevät erilaiset säännönmukaisuudet kuin raide- ja ilmaliikenteessä, jossa operoivat pääosin koulutetut ammattilaiset. Viime mainituissa liikennemuodoissa turvallisuus on pitkälti tekniikan varassa, mutta tie- ja vesiliikenteessä on ainakin toistaiseksi väylän käyttäjä turvallisuuden näkökulmasta hyvin keskeinen toimija. Tekniset ratkaisut edistävät myös tie- ja vesiliikenteen turvallisuutta, mikä on luonnoksessa hyvin tunnistettu.

Tieliikenteen turvallisuutta edistetään muun muassa nopeusrajoituksilla. Etenkin alhaisten (30 - 40 km/h) rajoitusten noudattamisessa olennaista on se, että liikenneympäristö tukee rajoituksen noudattamista. Rajoitus yksinään ei nopeuksia riittävästi alenna, ellei rajoituksen noudattamiseen pakoteta esimerkiksi korotettuja suojateitä rakentamalla tai väylää kaventamalla.

Liikenteen automaatiosta on strategiassa maininta. Siihen liittyvät vastuukysymykset vaativat perusteellista tutkimukseen perustuvaa analyysiä.

Väestön ikääntyessä entistä suurempi painoarvo tulee olla ajoterveyden valvonnalla ja tarvittaessa pitää olla valmiutta koviinkin toimiin, jos kuljettaja ei terveydentilansa vuoksi enää täytä turvallisuuden asettamia kriteereitä.

Vesiliikenteen promillerajan yhtenäistäminen vastaamaan tieliikenteen promillerajoja pitäisi toteuttaa pikaisesti.

Rattijuopumuksia ehkäistään tehokkaimmin teknisin keinoin. Alkolukon tulisi olla jossain vaiheessa jokaisen ajoneuvon vakiovaruste. Pulmana ovat huumausaineet, joita alkolukko ei tunnista. Huumausainepolitiikan uudistuksessa ei pidä unohtaa huumeiden mahdollisen vapauttamisen vaikutusta päihtyneenä ajamiseen. Huumeiden nollatoleranssi sopii hyvin yhteen liikenteen turvallisuustavoitteen kanssa. Huumeiden saatavuuden lisääminen ja niiden käytön laillistaminen olisivat liikenteen turvallisuustavoitteen vastaisia. Liikenteen turvallisuudesta vastaavien pitää olla hereillä huumeiden vapauttamista vaativassa keskustelussa. Tässä tarvitaan monipuolista punnintaa, jossa otetaan huomioon muidenkin kuin huumeiden käyttäjien oikeudet, jotka ovat korostuneet viimeaikaisessa keskustelussa. Jos huumausaineet vapautetaan, nollavisio ei taatusti toteudu.

Lopuksi (ettei olisi pelkkää kritiikkiä): Strategia ja siihen liittyvät lukuisat toimet ovat omiaan edistämään liikenteen turvallisuutta, kun vain taataan toimenpiteiden riittävä rahoitus ja toimien vaikuttavuuden seuranta, myös tieteelliseen analyysiin perustuvana.

Tolvanen Matti  
Itä-Suomen yliopisto