

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua etukäteen liikenneturvallisuutta koskeviin valtioneuvoston periaatepäätöksen ja sen liitteiden luonnoksiin. Asia on tärkeä, mitä osoittaa sekin, kuinka huonosti olemme menestyneet EU-maiden keskinäisessä liikenneturvallisuuden kehittymistä kuvaavissa vertailuissa. Vuoden 2021 onnettomuuskehityksen perusteella tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen on todella voimakkaasti panostettava.

Keskitymme lausunrossamme tieliikenteen osuuteen periaatepäätöksen luonnoksessa. Tavoitteet ja toimenpiteet eivät ole kaikissa liikennemuodoissa samanlaisia, joten strategiset linjaukset olisikin toimenpideohjelmassa voitu esittää liikennemuodoittain eriteltyinä.

Vallettan julistuksen mukaan liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa työtä ei pitäisi mitata laskemalla vain liikennekuolemia, minkä vuoksi liikenneturvallisuusstrategiassa tulisi keskittyä myös niihin toimenpiteisiin, jotka tehokkaimmin vaikuttavat myös loukkaantuneiden määrän alenemiseen. Lausuntopyyntöön liittyvä katsaus osoittaa, miten eri tavalla liikennekuolemat ja loukkaantumiset jakautuvat eri tienkäyttäjryhmittäin.

Periaatepäätöksen luonnoksen mukaan sen vaikutustavoite on 20 liikennekuoleman vuosittainen väheneminen koko strategiakauden aikana eli vuoteen 2026 mennessä. Hieman epäselvää on, onko tarkoituksena saavuttaa 20 liikennekuoleman vähentämistavoite joka vuosi vai viiden vuoden kuluessa. Ensin mainittu tavoite tarkoittaisi 100 liikennekuoleman vähenemää strategiakauden aikana, mikä ei saa tukea toimenpideohjelmasta. Jälkimmäinen taas tarkoittaisi 4 liikennekuoleman vähenemää vuosittain, joka saavutetaan ilman ihmeellisempiä strategioitakin jatkamalla nykyistä tahtia autokannan ja liikenneinfran uudistamista sekä liikennevalvontaa.

Ihmettelemme myös, mihin tämä 20 liikennekuoleman vähentämistavoite perustuu, sillä toimenpideohjelman 103 yksittäisen tavoitteen vaikutusarvioista laskettuna liikennekuolemat vähenisivät yli neljälläkymmenellä. Niistä parhaat tulokset, kukin 5,3 eli yhteensä 21,2 liikennekuolemaa vähemmän, kertyisivät seuraavista toimenpiteistä:

- nro 29 kuntien ja järjestöjen vastuulla olevat vapaaehtoiset kurssit ja koulutukset ikääntyneille henkilöille,
- nro 35 kunnat ja järjestöt edistävät turvallista liikkumasta varhaiskasvatuksessa, esi- ja perusopetuksessa ym.,
- nro 45 Elinikäisen kasvatuksen merkitystä korostetaan (Liikenneturva, ELY-keskukset ja kunnat),
- nro 50 jatketaan turvallisten ajonopeuksien edistämistä poliisin perinteisen valvonnan ja turvallisuusviestinnän keinoin (Poliisihallitus, Liikenneturva).

Nämä vaikutusarviot perustuvat poliisihallituksen, kuntien, Liikenneturvan ja muiden järjestöjen tehtäväkenttiin, joille ei kuitenkaan luvata yhtään lisärahoitusta strategian toteuttamiseen. Sen vuoksi ei voida asettaa kovinkaan suuria toiveita esimerkiksi siihen, että kunnat, poliisit tai opettajat pystyvät merkittävästi lisäämään panostuksiaan liikenneturvallisuuteen ilman sitä varten allokoitua rahoitusta ja aikaa. Toisaalta esimerkiksi ajoneuvoturvallisuus paransi huomattavasti, jos verotuksen keinoin (autoveron poisto tms.) kannustettaisiin nopeampaan autokannan uusiutumiseen muidenkin kuin sähköautojen osalta.

Periaatepäätöksessä esitetään hieno ajatus siitä, että päätöksenteon tulee perustua tutkimukseen. Samalla unohdetaan, että liikenneturvallisuustutkimus on huomattavasti vähäisempää verrattuna esimerkiksi 1970-1980 - lukuihin. Tällä hetkellä järkeviä rahoituskanavia on hyvin vähän.

Strategia, jolla ei ole painopisteitä, ei ole strategia. Tarkasteltaessa esimerkiksi tieliikenteessä kuolleita onnettomuusluokittain havaitaan, että merkittävimmät vähennykset voidaan saavuttaa moottoriajoneuvojen yksittäis-, kohtaamis- ja ohitusonnettomuuksissa sekä kevyen liikenteen onnettomuuksissa (jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuudet). Painopisteen pitäisikin keskittyä siihen, miten erityisesti näitä onnettomuuksia tai niissä vammautumisia voitaisiin tehokkaimmin vähentää. Silloin painopistealueet muodostuisivat kenties seuraavanlaisiksi:

1. Ajoneuvon kuljettajiin, erityisesti nuorisoon, kohdistuva ajotapa-, terveys- ja päihdevalistus ja -valvonta sekä kaikkien tienkäyttäjien elinikäinen liikennekasvatus. Uudistusten vaikutuksia on voitava rauhassa arvioida ja uudistustyötä jatkaa tutkimustulosten perusteella.
2. Ajoneuvokannan uudistumisen nopeuttaminen, jotta tehokkaasti vaikuttavien turvajärjestelmien, kuten ajovakautusjärjestelmien ja törmäysestojärjestelmien käyttö lisääntyvät.
3. Maanteiden ja katujen turvallisuuden parantaminen, esimerkiksi keskikaiteiden tai -kaistojen lisääminen 100 km/h nopeusrajoitusalueen tiestölle, suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden lisääminen taajamissa muutoinkin kuin vain asettamalla nopeusrajoituksia.

Strategiassa pitäisi pystyä myös ilmoittamaan, kuinka paljon eri osa-alueille ollaan valmiita panostamaan lisää myös työaikaa ja rahoitusta.

LIIKENNEOIKEUSYHDISTYS RY

Risto Tuori

puheenjohtaja

Tuori Risto
Liikenneoikeusyhdistys ry