

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

LIIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA , Luonnos 8.6.2021

Strategia yleisesti

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet, kokonaisvaltaisuus ja laaja hallinnonalojen välinen yhteistyö sekä laadintaprosessissa että omana strategisena linjauksena tukevat EU:n yhteistä Visio Zero- ja Safe System -ajattelua. Liikenneturvallisuus on käsitetty yhteiskuntaa laajasti koskevaksi asiaksi ja monialaisen liikenneturvallisuustyön merkitys on ymmärretty. Keskeisimpiä liikenneturvallisuusongelmia on tunnistettu ja strategiset linjaukset ovat laaja-alaisen liikenneturvallisuustyön kentän kattavia. Strategiassa on vahva kytkentä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä seuraavat 12 vuotta.

Strategisten linjausten toimenpiteet jäävät kuitenkin osin hajanaisiksi ja selkeä näkemys kunkin kokonaisuuden kehittämisen askelmerkeistä eli toimenpiteiden priorisoinnista, aikataulusta ja selkeistä vastuutahoista puuttuu. Strategisten linjausten toimenpiteet toteutetaan eri tahojen nykyisten määrärahojen puitteissa suuntaamalla nykyistä toimintaa. Erillisistä resursseista ja/tai määrärahoista päätetään mahdollisesti myöhemmin. Joidenkin toimenpiteiden kohdalla jää epäselväksi, onko kyseessä toimenpiteen toteuttaminen tai toiminnan jatkaminen nykyisillä, pienemmillä vai suuremmilla resursseilla tai rahoitustasolla. Toimenpiteiden toteutukseen sitoutumista osoittavan resurssi- ja rahoituskehityksen esittäminen vahvistaisi strategian uskottavuutta kunnianhimoiseen tavoitteeseen nähden.

Strategian aikajänne on viisi vuotta (2022–2026) ja sillä tavoitellaan vuoteen 2030 asetettua tavoitetta ja vuoteen 2050 asetettua visiota. Strategia päivitetään nykyisen kauden päättyessä ja seuraava kausi ulotetaan vuoteen 2030. Toimenpiteiden toteuttamisajankohta vaikuttaa oleellisesti tavoitteiden saavuttamismahdollisuuksiin. Useat, kuten esimerkiksi tilastoinnin kehittämiseen ja kattavan tietopohjan luomiseen sekä toimintamallien ja yhteistyön kehittämiseen liittyvät toimet vaativat aikaa. Konkreettiset vaikutukset realisoituvat vasta kattavamman tiedon hyödyntämisen ja uusien toimivien käytäntöjen omaksumisen ja jalkautumisen jälkeen. Tämänäyttöiset toimenpiteet olisi tärkeä priorisoida korkealle ja saada käyntiin pikaisesti.

Strategiassa yhteiskuntaan halutaan jalkauttaa kokonaisvaltainen läpileikkaava turvallisuusajattelu. Kyse on ajattelu- ja toimintatavan muutoksesta, johon peilaten strategiassa esitetty seuranta ja jalkautuksen tuki tuntuvat vaatimattomilta. Kunnianhimoiset tavoitteet vaativat rohkeita toimenpiteitä, sitoutumisen osoitusta sekä vahvasti ohjatun toteutuksen. Strategia tulisi edelleen konkretisoida selkein toimintasuunnitelmin, jossa toimenpiteet priorisoidaan, resursoidaan, vastuutetaan ja aikataulutetaan huolellisesti pohdituiksi kokonaisuuksiksi. Seuranta tukemaan olisi tärkeää perustaa esimerkiksi säännöllisesti kokoontuva(t) keskustelu- ja seurantafoorumi(t), jossa rakennetaan tukevaa yhteistyöpohjaa; seurataan toimenpiteiden toteutumisen lisäksi turvallisuuteen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia ja ilmiöitä sekä tutkimuskenttää. Mukaan tarvitaan myös alueiden ja tiedeyhteisön edustajia. Turvallisuusajattelu halutaan ulottaa myös kansalaisiin, jolloin vuorovaikutusta ja viestintää foorumien ja kansan välillä tarvitaan. Kenties myös foorumien/liikenneturvallisuuden brändäystä.

Toimenpidekokonaisuus 2: Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Luotettavan tilastotietopohjan merkitys on tunnistettu ja onnettomuustilastoinnin kehittäminen on huomioitu strategiassa kiitettävästi. Vakavien loukkaantumisten lisäksi myös lievemmin loukkaantuneista tarvitaan nykyistä kattavampaa ja luotettavampaa tietoa niiden erityisen suuren määrään ja tilastointipuutteen vuoksi. Lääketieteelliseltä luokituksestaan lievemmistä loukkaantumisista aiheutuu myös erittäin paljon hoitotarvetta ja sairauslomia. Ehdotamme, että tieliikenneonnettomuustilastoinnin kehittäminen kootaan yhdeksi toimenpidekokonaisuudeksi, johon sisältyvät jo esitetyt toimenpiteet ja tavoitteena on selkeästi kaikkien henkilövahinkojen (vakavien ja lievempien loukkaantumisten) tilastoinnin kattavuuden sekä tietosisällön ja seurannan parantaminen. Vaikka pääfokus on ja tuleekin olla vakavien loukkaantumisten tilastoinnin kehittämisessä, on tärkeää kyetä seuraamaan kaikkien henkilövahinkojen todellista kokonaiskuvaa ja tilastoinnin kehitystyö tulisi suunnitella kokonaisuutena. Tilastoinnin kehittämiskokonaisuus vaatii eri hallinnonalojen yhteistyötä, taloudellista panostusta ja henkilöresursseja. Erityisesti paikkatiedon saaminen kaikista loukkaantumisista vaatii nykyisten tilastojen laajemman yhteiskäytön ja yhdistämisen lisäksi myös uutta tiedonkeruuta.

Tilastoinnin kehittämisen lisäksi tietopohjainen päätöksenteko edellyttää liikenneturvallisuusalan ja tiedeyhteisön aktiivista tutkimus- ja kehittämistyötä. Laadukas tutkimustoiminta on välttämätöntä syvällisemmän ymmärryksen saavuttamiseksi liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä ja tilastojen taustalla olevista ilmiöistä. Myös yhteiskunnan toimintaympäristön muutosten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tulee jatkuvasti analysoida ja tutkia, jotta niihin kyetään mukautumaan hallitusti. Liikenneturvalli-suustutkimuksen rahoitusta on viime vuosina vähennetty voimakkaasti, mikä on heikentänyt käytössä olevaa tietoa. Ehdotamme, että tutkimusrahoituksen lisääminen lisätään toimenpidekokonaisuuteen omaksi toimenpiteekseen.

Toimenpidekokonaisuus 5: Liikennejärjestelmän ja kaikkien sen osien on oltava turvallisia

Maanteiden yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet ovat yleisimmät onnettomuustyyppit kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa. Esitetyt toimenpiteet eivät välttämättä riittävästi ehkäise näiden onnettomuuksien syntymistä tai lievennä niiden seurauksia. Ajosuuntien rakenteellinen erottelu on tehokas keino kohtaamisonnettomuuksien ehkäisyssä, ja reunakaiteet sekä tieympäristön muut pehmentämiskäsitteet yksittäisonnettomuuksien seurausten lieventämisessä.

Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Promilleraja pyöräilijöille ja sähköpotkulautailijoille on esitetty vaihtoehtoisena toimenpiteenä nykyisen tieliikennelain 183 §:n muuttamiselle siten, että poliisilla olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, kuten pyörää tai sähköpotkulautaa, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Promillerajan yhteydessä viitataan pyöräilyn ja sähköpotkulautailun houkuttelevuuden vähentymiseen promillerajan myötä. Promilleraja ei kuitenkaan vaikuta selvin päin pyöräilyn ja sähköpotkulautailun mahdollisuuksiin lainkaan ja humalassa ajamista pyritäänkin ehkäisemään. Promilleraja olisi hyvin selkeä kansalaisille sekä valvontaviranomaiselle. Se antaisi myös selvän viestin, että yhteiskunnassa ei hyväksytä ajoneuvon kuljettamista päihtyneenä. Nykyistä päihtyneenä ajon kieltävää lakia ei näytetä noudatettavan, ja on syytä epäillä, että puuttumismahdollisuus humalassa ajamiseen ilman rangaistusta olisi riittävän tehokas keino päihtyneenä pyöräilyn ja sähköpotkulautailun ehkäisemiseksi. Tutkimusten ja tapaturma-asemien tietojen perusteella humalassa loukkaannutaan usein sekä sähköpotkulaudalla että polkupyörällä ja vammojen hoito vie paljon henkilökunnan resursseja. Lisäksi loukkaantumisista aiheutuu paljon sairauslomia. Strategian valmistelutyössä promilleraja sai laajaa kannatusta, ja sitä olisi tärkeää edistää.

Sitowise Oy

DI, FT Noora Airaksinen

DI Hanna Reihe

DI, TkL Kati Kiiskilä

DI Jani Karjalainen

Airaksinen Noora
Sitowise Oy