

Lausunto

13.08.2021

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Navigaatioliitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liikenneturvallisuusstrategialuonnoksesta, josta se toteaa seuraavan.

Strategialuonnos on pääosin varsin perusteellisesti laadittu ja strategian linjaukset ovat selvästi liikenneturvallisuuteen vaikuttavia ja perusteltuja kaikkien liikennöimismuotojen osalta. Mm. onnettomuuksien tilastoinnin, niiden syiden selvittämisen ja liikennettä koskevan asenneilmaston parantamiseen sekä tiedotuksen tehostamiseen tähtäävät toimet ovat merkityksellisiä. Niitä tarvitaan erityisesti tie- ja vesiliikenteessä, joissa toimijoiden enemmistönä ovat tavalliset ihmiset, jotka eivät ole ammattilaisia. Erityisesti kevyen liikenteen ja vesiliikenteen osalta käyttäytymisessä näyttää olevan piirteitä siitä, että oikeudet koetaan säännöksiä laajemmiksi kuin velvollisuudet, jotka taas koetaan säännöksiä suppeammiksi.

Tieliikenteen osalta tulisi erityisesti painottaa kevyen liikenteen osalta tiedottamista liikennesäännöistä. Esim. sähköpotkulautoja ja polkupyöriä koskevat säännökset ovat monimutkaisia ja epäselviä ja ne tunnetaan huonosti tai niistä ei juuri välitetä. Niiden käyttöön näyttää liittyvän asenneongelmia, joiden poistamiseksi olisi löydettävä keinoja tiedotuksen parantamisen lisäksi.

Navigaatioliiton näkemyksen mukaan vesiliikenteen osalta strategiassa tulisi selkeästi ottaa kantaa vesiliikennejuopumuksen promillerajoin ja niiden valvontaan. On totta, että huviveneilyn promillerajan laskeminen 1,0 promillesta ei juurikaan vähennä kuolemia eikä ehkä vakavia onnettomuuksiakaan vesiliikenteessä. Erinäisiin lievempiin vahinko-, haitta- ja läheltä piti -tilanteisiin sillä todennäköisesti on merkitystä veneilyn ja sen myötä kokemattomien, kouluttamattomien ja esim. väistämissäännöksiä tuntemattomien veneilijöiden määrän kasvaessa samalla, kun veneiden tehokkuus ja sen seurauksena niiden nopeus lieveilmiöineen kasvaa. Koulutuksen ja kokemuksen

vähäisyyteen näyttää yhdistyvän myös asenneongelmia, jotka alkoholin vaikutuksen alaisena korostuvat muista vesillä liikkuvista piittaamattomana ja heille harmeja aiheuttavana käyttäytymisenä, esim. holtittomina ohituksina ja kohtaamisina.

Nyt uuden vesiliikennelain mukaan vuokraveneilyä koskevat säädökset ovat muuttuneet siten, että myös yksityisessä käytössä olevia huviveneitä voidaan käyttää vuokraustoimintaan. Uusi vesiliikennelaki sallii huviveneiden käytön vuokraveneenä ilman vuokraveneenkuljettajan tutkintoa, jos käyttö on satunnaista eikä sitä tehdä ansiotarkoituksessa, jolloin promilleraja on 1,0 promille, kun ammattiliikenteessä se on 0.5. Valvonta säännöllisen ja satunnaisen käytön välillä on käytännössä mahdotonta, ja ansiota vuokratyössä syntyy todennäköisesti aina. Miten säännöksiä on tulkittava?

Kaksi hämmennystä herättävää esimerkkitalannetta: 20 tonnia painava huvivene kuljettaa vaikkapa 20 matkustajaa yli 20 solmun nopeudella, jolloin kuljettajan promilleraja on 1,0. Miten valvova viranomainen voi osoittaa aluksen vuokraveneeksi, vaikka sitä todellisuudessa käytetäänkin vuokraukseen ja mahdollisesti vielä säännöllisesti, jolloin se on tulkittava ammattimaiseksi? Vastaavasti pienenkin, muutaman kerran kesässä 2-5 matkustajaa 10 solmun nopeudella kuljettavan taksiveneen kuljettajalta vaaditaan vuokraveneen kuljettajan tutkinto, jolloin promilleraja on 0,5. Valvontaa suorittava viranomainen voisi hoitaa tehtävänsä turvautumatta säännösten tulkintaan helpommin, luotettavammin ja oikeudenmukaisemmin, jos promilleraja olisi kaikille sama. Ja promillerajan alentaminen yhtenäiseksi olisi kiistatta turvallisuusstrategian linjausten mukainen: se edistäisi turvallista liikkumista ja sillä olisi vaikutusta myös asenteisiin. Lisäksi sitä kannattaa enemmistö suomalaisista.

Strategian lopussa olevaa toimenpidetaulukkoa vastuutahoineen on tarpeen selvyiden ja johdonmukaisuuden vuoksi monilta osin vielä täydentää. Useat toimenpiteet – mm. numerot 3, 4, 10, 17 – koskevat myös vesiliikennettä, joten vesiliikenteen symboli pitäisi lisätä niiden kohdalle taulukkoon.

Suomen Navigaatioliitto ry

Valtonen Heimo
Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund r.f.