

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi.

Luonnos sisältää paljon kannatettavia toimenpide-ehdotuksia, joskin heti herää kysymys, löytyykö niiden toteuttamiseen riittävästi resursseja pandemian kurittaessa taloutta, sekä jatkuvasti kasvavien hiilineutraaliuuteen tähtäävien toimenpiteiden ottaessa osansa kokonaisuudesta.

Haluamme kuitenkin tuoda esille muutamia painotuksia esityksiin, alla olevat numeroinnit vastaavat luonnosessa olevaa numerointia.

2. Itsetuhoisuus näkyy niin rata- kuin maantieliikenteessä, siksi olisi tärkeää, että terveydenhuollon toimijat pystyisivät auttamaan mielenterveysongelmista kärsiviä matalalla kynnyksellä, etteivät tilanteet eskaloituisi itsetuhoisuuden asteelle. Liikenneturvallisuus paransi myös tätä kautta ja etenkin raskaan liikenteen kuljettajien kohtaamat traumaattiset kokemukset vähenisivät.

3. Päihteet ovat osallisena suuressa osassa kuolemaan johtaneissa yksittäisonnettomuuksissa ja kuljettajana on usein nuorehko henkilö ja tapahtuma-aikana yöaika. Kun henkilö on todettu päihderiippuvaiseksi lääkärin toimesta tai kun henkilö on jäänyt kiinni rattijuopumuksesta, tulisi hänelle määrätä alkolukon käyttövelvollisuus, eikä se saisi perustua pelkästään rattijuopon vapaaehtoisuuteen. Alkolukko toimii hyvin ennaltaehkäisevänä rattijuopumuksien ehkäisyssä. Huomiota tulisi kiinnittää lisääntyneeseen huumaavien aineiden käyttöön liikenteessä, eikä pelkästään ajamiseen alkoholin vaikutuksen alaisena.

4, 33, 34 Liikenteenvalvonta on tällä hetkellä riittämätöntä ja se näkyy valitettavasti tuolla liikenteessä. Sisäministeriö ja Poliisihallitus voisivat miettiä vakavasti uuden valtakunnallisen liikenteen valvontayksikön perustamista lakkautetun liikkuvan poliisin tapaan. Liikenteenvalvonta tarvitsee asiaan vihkiytyneitä poliiseja jatkuvasti muuttuvien määräyksien takia. Erilainen häiriökäyttäytyminen liikenteessä on lisääntynyt ja sen kitkemiseen tarvittaisiin enenemässä määrin näkyvää valvontaa. Tällä hetkellä poliisin resurssit eivät kohdistu riittävästi kattavaan liikenteenvalvontaan. Pelkästään poliisin läsnäolo liikenteessä vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen rauhoittavasti ja lisääntyvä valvonta lisäisi kiinni jäämisen riskiä niissä tapauksissa, joissa ei haluta noudattaa lainsäädäntöä. Varsinkin ajotapavalvonnan lisäämisellä olisi positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen, samalla olisi myös mahdollisuus tarkkailla kuljettajien ajoterveyttä ja mobiililaitteiden käyttöä ajon aikana.

11. Terveystieteiden tutkimuksessa tulisi lääkärien ja viranomaisten yhteyttä selkeyttää entisestään, lääkärit tulisi velvoittaa tekemään ilmoitus, mikäli potilaan terveydentilassa havaitaan selkeästi liikenneturvallisuutta vaarantavia tekijöitä. Tarvitsemme myös lisää lääkäreitä, jotka ovat koulutettuja liikennelääketieteeseen.

24. Kaikki liikennekasvatukselliset asiat ovat kannatettavia, kasvatus on aloitettava heti päiväkodeissa ja sitä olisi jatkettava koko nuoruusajan koulutusjärjestelmien kautta. Lapset imevät oppeja sisäänsä myös vanhemmiltaan heidän kanssaan liikkuaan liikenteessä ja lopulta opettavat myös omia vanhempiaan. Olisi hyvä tuoda esille myös raskaan liikenteen näkökohtia lapsille ja nuorille.

25-27. Toisella asteella liikennekasvatuksen painopiste tulisi siirtyä enenevässä määrin asennekasvatukseen, sillä juuri nuoret kuljettajat syyllistyvät reiluihin ylinopeuksiin ja sitä kautta vakaviin onnettomuuksiin mitkä ovat usein yksittäisonnettomuuksia, joissa kuljettaja menettää ajoneuvon hallinnan kovassa vauhdissa vakavin seurauksin. Sosiaalista mediaa tulisi myös hyväksi käyttää, koska nuoret ovat sen aktiivisia käyttäjiä.

31. Iäkkäiden kuljettajien osuus liikennevirrassa kasvaa jatkuvasti ja heidän tietojensa päivittäminen muuttuneista liikennesäännöistä on tärkeää, myös yleinen keskustelu ikäihmisten ajoterveydestä ja -kyvystä tulisi pitää agendalla.

67. Valtion suurin omaisuus, eli tiestö on päästetty huonoon kuntoon muutamia päätieverkon osuuksia lukuunottamatta, etenkin alemmalla tieverkolla tiestön kunto on monin paikoin liikennöintiin ala-arvoista. Jopa valtateiltä löytyy paikkoja, joissa on pahoja painautumia ja heittoja, mitkä voivat aiheuttaa ajoneuvon hallinnan menetyksiä raskaalle liikenteelle. Kasvaneet yhdistelmämitat ja -massat edellyttäisivät parempia väyliä turvallisen liikennöinnin takaamiseksi. Valitettavasti edelleen on vähennetty määrärahoja tiestön kunnossapidosta. Korjausvelka kasvaa kasvamistaan ja jo nyt on havaittavissa, että liikenneturvallisuus on vaarantunut ainakin paikallisesti. Mikäli tähän ei puututa kohtalaisen pikaisesti, on odotettavissa onnettomuuksia mitkä olisi voitu

estää laittamalla tiestö kuntoon. Liikenneväylien kunto on yksi iso osatekijä liikenneturvallisuustyössä. Talvikunnossapitoa tulisi tehostaa etenkin yöaikaan.

Toki nopeusrajoituksia laskemalla voidaan suuremmat ongelmat lakaista maton alle, mutta valvonnan puutteen takia nopeusrajoituksiakaan ei noudateta. Myöskin liian alhaisia nopeusrajoituksia ei koeta oikeudenmukaisiksi, jolloin niitä ei haluta noudattaa.

Lopuksi haluamme todeta, että risteysalueiden, liikenneympyröiden ym suunniteluissa tulisi huomioida raskaan liikenteen kasvaneet tilantarpeet, HCT-yhdistelmät ja erikoiskuljetukset tarvitsevat riittästi tilaa voidakseen liikkua turvallisesti. Kaupunki alueita rakennetaan kiihtyvällä tahdilla ja suunnittelussa tulisi huomioida paremmin myös raskaan liikenteen liikennöinnin mahdollistaminen, koska esimerkiksi erikoiskuljetuksia joudutaan suorittamaan myös kaupunkien ja taajamien alueilla, vaikkapa koulujen väistötilojen tai maanrakennuskoneiden muodossa.

Liikennemerkit ja muut opasteet asennetaan jatkuvasti liian lähelle ajoradan reunaa taajamissa, jolloin ne aiheuttavat turhaa haittaa raskaalle liikenteelle, kun niitä joutuu väistelemään, etteivät peilit osu niihin. Haitta on kasvanut yhdistelmien pituuksien kasvun myötä, kun koko katualue on käytettävä hyväksi etenkin ahtaissa risteyksissä kuljettaessa.

Kima Timo
Rahtarit ry