

Lausunto

21.01.2022

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto liikenneturvallisuusstrategiasta.

Veneilyn pitkän aikavälin turvallisuustrendi on myönteinen ja uudet sukupolvet toimivat vastuullisemmin, mutta veneisiin liittyy kaksi ongelmakohtaa, joihin tulisi keskittyä. Nämä eivät käy selkeästi ilmi liikenneturvallisuusstrategiasta, mikä on ehdotuksen suurin puute vesiliikenteen osalta.

Ensimmäinen ongelmakohta on ikääntynyt teknologia ja sen aiheuttamat tekniset ongelmat, jotka ovat syynä enemmän kuin joka toiseen kaikista vesiliikenteen onnettomuuksista. Mikään tilasto ei tue strategian väitettä, että kokemattomat veneilijät olisivat turvallisuusriski. Ylivoimaisesti yleisin vesiliikenneonnettomuuksien syy on tilastojen mukaan ”Tekninen vika ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa”, mikä on ymmärrettävää, koska suomalainen venekanta on keskimäärin 20 vuotta vanhaa, mikä vastaa autojen keskimääräistä romutusikää. Ikääntyneiden ja tarkastamattomien veneiden vertaisvuokraus kokemattomalle veneilijälle, joka ei tunne vuokraamaansa venettä, on erittäin suuri riski ja siihen olisi rakennettava katsastusmekanismi, jolla saataisiin vähennettyä teknisistä ongelmista johtuvia onnettomuuksia. Katsastus tulisi olla Traficomien määrittelemä ja katsastajat Traficomien auktorisoimia. Vuokraveneiden katsastukselle on jo olemassa oleva sabluuna, jota hyödyntää.

Toinen ongelmakohta on veden äärellä oleilu osana kesämökkeilyä. Suomalaiseen loman ja viikonlopun viettoon on perinteisesti kuulunut alkoholi ja se on näkynyt ja näkyy edelleen erityisesti iäkkäiden miespuolisten henkilöiden kuolemantapauksissa. Kuten myös strategiassa todetaan vesiliikenteen hukkumisista suurin osa tapahtuu sisävesillä soutuveneillä ja muilla pienimmillä veneillä sellaisten toimijoiden keskuudessa, jotka eivät välttämättä miellä itseään veneilijöiksi. Suomessa ongelmaryhmänä hukkumistapauksissa korostuu etenkin päihtyneinä sisävesillä liikkuvat

yli 60-vuotiaat miehet. Kesämökin tyypillisin vene on pieni soutuvene ja sen tapaturmaherkin käyttäjä on ikääntynyt ja alkoholia nauttinut mieshenkilö, joka ei katso tarvitsevansa pelastusliivejä, eikä ymmärrä istua veneessä. Veteen horjahtaessaan hän ei jaksakaan uida rantaan tai vaihtoehtoisesti nostaa itseään takaisin veneeseen. Tämä valitettava tapahtumaketju toistuu joka vuosi kymmeniä kertoja ja näkyy vesiliikenteen onnettomuustilastoissa soutuveneiden tai pienen moottoriveneiden kaatumisena tai kallistumisena. Ero eri vesikulkuneuvojen välillä on silmiinpistävä. Melontaa harrastavien kulkuneuvot ovat merkittävästi mökkiläisten kulkuneuvoja kiikkerämpiä, mutta silti ne eivät erotu onnettomuustilastoissa. Syynä on hyvin todennäköisesti erot mökkeilyyn ja melonnan harrastamisessa ja asenteissa. Melonta ja aktiiviveneily ovat harrastuksia, joiden turvallisuuteen suhtaudutaan vakavasti, kun taas monelle mökkiläiselle soutuvene tai pieni moottorilla varustettu vene on vain väline muuhun toimintaan, kuten vapaa-ajan kalastukseen. Verkkojen tai katiskan kokeminen mökkirannan läheisyydessä koetaan turvalliseksi, vaikka tilastojen perusteella se on kaikkein vaarallisin tapa liikkua vesikulkuneuvolla. Uudet soutuveneet ovat vakavuudeltaan vanhoja parempia, mutta pienet soutuveneet ovat nimensä mukaisesti suunniteltu soutamiseen ja niissä seisaaltaan toimiminen on tietoinen riski, jonka liian monet ottavat. Mitä pienempi vene, sitä kiikkerämpi se on jo massan pienenemisestään johtuen. Venetyyppi ei ole ratkaiseva tekijä, vaan asenne ja käyttötavat.

Vesiliikenteessä liikennejuopumuksen raja on 1,0 promillea ja ammattimaisessa vesiliikenteessä 0,5 promillea. Säännökset eivät kuitenkaan koske soutuvenettä tai siihen rinnastettavaa vesikulkuneuvoa ja kuitenkin valtaosa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista tapahtuu soutuveneillä. Yleisellä vesiliikenteen promillerajan laskulla ei tutkimusten perusteella olisi vaikuttavuutta ja jo nykyisen lainsäädännön puitteissa on alkoholinkäyttö pienemmälläkin promillemäärällä rangaistavaa, jos todetaan, että vesikulkuneuvoa kuljettaneella henkilöllä ei ollut siihen kykyä alkoholista johtuen. Liikenneturvallisuus edistyy kansantaloudellisesti tehokkaimmin tarttumalla todennettuihin onnettomuuksiin aiheuttaviin ongelmiin. Vesiliikenteen osalta on toimenpiteet kohdennettava mökkiläisiin ja nykyinen promilleraja ulotettava myös soutuveneisiin.

Kuten strategiassa todetaan, on päätöksenteon perustuttava tietoon. OTKES on toteuttanut kuolemaan johtaneista onnettomuuksista erinomaisia yhteenvetoja noin kymmenen vuoden välein, kun taas Traficomien vuosittain julkaiseman tilastoinnin tarkkuus on riittämätön. Soutuveneet erotellaan kyllä omaksi ryhmäkseen, mutta onnettomuuksiin osalliset moottoriveneet olisi syytä jaotella tilastoinnissa vähintään rekisteröityihin ja rekisteröimättömiin. Samoin pelastusliivien käyttö tulisi dokumentoida onnettomuuksien yhteydessä kuten Ruotsissa. Kun pelastajilla on tilanne päällä, niin keskitytään pelastamiseen datan keräämisen sijaan. Tämä on ymmärrettävää, mutta kun tilanne on ohi ja tuoreessa muistissa, niin on aika kirjata ylös infoa, joka auttaa kehittämään turvallisuutta. Vesiliikenneonnettomuudet ja onnettomuuksissa kuolleet esitetään onnettomuustyyppien ja alustyyppien mukaan omilla taulukkosivuillaan, mutta eri onnettomuustyyppien ei eritellä alustyyppitään. Sama kokee lähes kaikkia vesiliikenneonnettomuustilastojen tilastoja. Data on olemassa, mutta sitä julkistetaan vain ylätasolla, jolloin eri alustyyppien onnettomuustyyppien ja maantieteellistä jakaumaa ei pysty analysoimaan ja ylätasoon luvut jättävät tilaa virhetulkinnoille.

OTKES:n viimeisin onnettomuustutkimus (2010) antaa selkeän kuvan kuolemaan johtaneista veteen liittyvistä onnettomuuksista: Tapaturmaisten veteen liittyvien kuolemien kolme pääryhmää olivat

tarkastelujaksolla uimiseen liittyvät onnettomuudet (32 %), veneisiin liittyvät onnettomuudet (30 %) ja veteen luiskahtamiset, putoamiset ja kaatumiset (25 %). Uimiseen liittyvistä onnettomuuksista suurin osa liittyi rantavedessä oleskeluun ja korkeintaan kymmenien metrien uintimatkoihin, eikä esimerkiksi kuntouintiin. Niin ikään veneisiin liittyvistä onnettomuuksista suurin osa ei liittynyt varsinaiseen veneilyyn vaan rannan lähellä pienellä veneellä toimimiseen

OTKES tekee parhaillaan myös tutkimusta vuoden 2021 hukkumiskuolemista. Ennakkotiedon perusteella veneisiin liittyvät kuolemantapaukset liittyivät lähes yksinomaan soutuveneillä toimimiseen, mikä vahvistaa aikaisempien tutkimusten tuloksia.

Toimenpiteet tulee kohdentaa OTKES:n tutkimustyön mukaisesti onnettomuusherän kohderyhmän, eli ikääntyvien mieshenkilöiden, hukkumiskuolemien ehkäisyyn lainsäädännön ja valistuksen avulla. Juovuksissa souteleminen mökkirannassa ja ilman pelastusliivejä tulisi tuomita edesvastuuttomana ja rangaistavana tekona, jotta asenteisiin saataisiin muutos. Strategiassa mainittu toimenpide pelastusliivien käytön edistämisen lainsäädännöllisestä esiselvityksestä on kannatettava. Liikenneturvallisuusstrategiassakin mainittu pelastusliivien käytön tutkimus osoittaa samaan suuntaan kuin OTKES:n tutkimukset. Liivejä jätetään käyttämättä useimmin sisävesillä ja etenkin pienillä järvillä/lammilla, eli toisin sanoen lähellä mökkirantaa, joka antaa valheellisen turvallisuudentunteen.

Asennemuutos vaatii aina pitkäjänteistä työtä, joten pidämme positiivisena, että strategian toimenpiteissä on mainittu vesiliikenteen valistustyön rahoituspohjan vahvistaminen. Erityisesti Viisaasti Vesillä kampanjan rahoitus on palautettava vähintään sille 100k€ tasolle missä se oli vuoteen 2010 saakka ennen kuin rahoitus äkillisesti lopetettiin. OTKES:n jo 2011 hukkumiskuolemien raportin suositus turvallisuusvalituksen ja tiedottamisen lisäämisestä tulisi toteuttaa välittömästi: ”Turvallisuusviestinnän parantamiseksi Yleisradion tulisi ottaa pysyväksi julkisen palvelun tehtäväksi turvallisuustiedon välittäminen ja erilaisten katsausten aktiivinen tuottaminen. Teemat, yhtenä esimerkiksi vesiturvallisuus, tulisi valita perustuen ongelman suuruusluokkaan, arvioituun vaikuttavuuteen ja ajankohtaisuuteen.”

Liikenneturvallisuustyö pelastaa henkiä, kun se kohdennetaan sinne, missä voidaan saada aikaan todellista vaikuttavuutta.

Pajusalo Jarkko
Venealan Keskusliitto Finnboat