25.4.2017

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Asia: E 17/2017 vp Valtioneuvoston selvitys: EU; tieliikenne; Vallettan julistus tieliikenneturvallisuuden parantamisesta

LAUSUNTO VALLETTA-JULISTUKSESTA

Liikenneturva kiittää lausuntomahdollisuudesta.

Euroopan unionin jäsenmaiden liikenneministereiden julistus liikenneturvallisuuden parantamiseksi julkistettiin Maltan Vallettassa 29.3.2017. Vaikka julistus sinänsä on oikeudellisesti sitomaton, kuvastaa se liikenneministerien sitoutumista liikenneturvallisuuden parantamiseen ja ennen kaikkea ministereiden huolta siitä, että liikenneturvallisuuskehitys on hidastunut ja ilman uusia toimenpiteitä tavoitteet jäävät saavuttamatta.

EU:n tavoite puolittaa liikennekuolemien määrä kymmenvuotisjaksolla vuodesta 2010 vuoteen 2020 uhkaa jäädä saavuttamatta. Suomen lukuihin siirrettynä tavoite tarkoittaa sitä, että vuonna 2020 liikennekuolemien määrä saisi olla enintään 136, mikä on siten puolet vuoden 2010 uhrimäärästä 272. Myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä 15.12.2016 on viitattu EU:n tavoitteeseen, joskaan siihen ei ole siinä erityisesti otettu kantaa.

Vuonna 2015, josta on olemassa viimeiset viralliset liikenneonnettomuustilastot, liikennekuolemia tapahtui 270. Tämän hetken ennakkotietojen mukaan viime vuonna, eli vuonna 2016, kuoli liikenteessä 250, lukuun tullee vielä hieman jälkikertymää. Vähennystä liikennekuolemissa on siis tavoiteajan puolivälin jo mentyä alle 10 %. Suomessa EU:n asettamaa tavoitetta ei tulla näillä näkymin saavuttamaan.

Liikenneministerien julistukseen on koottu hyvin monipuolisesti asioita, joita ministerit ryhtyvät edistämään liikenneturvallisuuskehityksen kääntämiseksi tavoitteen edellyttämään suuntaan. Siinä korostetaan mm. laajan yhteistyön merkitystä; siihen tarvitaan niin asiaan kuuluvia viranomaisia, tutkimusta, yksityistä sektoria kuin kansalaisyhteiskuntaakin. Samoin korostetaan toiminnan suunnitelmallisuutta, mikä lähtee riskiperustaisesta tai laaja-alaisesta lähestymistavasta (kohdat 7 ja 8b).

Vaikka liikenteen automatisoituminen asteittain vähitellen etenee, on edelleen ihmisten liikennekäyttäytyminen vielä pitkän aikaa tulevaisuuteen avaintekijä turvallisessa liikkumisessa. Tämän vuoksi liikenneministerin nostavat esiin Euroopan laajuisen liikenneturvallisuuskulttuurin ja tienkäyttäjien liikennekäyttäytymisen parantamisen eri kohderyhmille tarkoitetun tehokkaan koulutuksen ja harjoittelun avulla (kohta 8n). Liikenneturvallisuuden jatkuviksi ongelmiksi on nyt listattu perinteisten ylinopeuden ja rattijuopumuksen lisäksi nostettu tarkkaamattomuus sekä väsymys liikenteessä (kohta 5). Aiheita, joita Suomessa Liikenneturva on voimakkaasti nostanut tiedotuksessaan ja koulutuksessaan esiin viime vuosien aikana.

Suojaamattomien tienkäyttäjien, lähinnä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, turvallisuuden parantamiseen on julistuksessa kiinnitetty erityisesti huomiota (kohdat 8c, 8e ja 9d). Alueilla, joissa ihmiset työskentelevät, pyöräilivät ja leikkivät, tulisi laajentaa alennettujen nopeusrajoitusten, kuten 30 km/h, käyttöä. Suomessa vuosituhannen vaihteen paikkeilla hyvin nopealla aikataululla otettiin taajamissa käyttöön 40 km/h aluenopeusrajoituksia taajaman yleisin 50 km/h nopeusrajoituksen sijasta. Helsingissä tehtiin vuonna 2003 päätös 30 km/h rajoituksen käytöstä suuressa osaa keskustaa ja asuntoalueita. Näiden muutosten pohjana oli silloin valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka vahvana suosituksena toimenpide vietiin kuntiin. Nyt Suomessa, jotta pyöräily ja kävely liikenteessä voisi lisääntyä turvallisesti, tarvitaan toimenpiteitä, joilla 30 km/h rajoitusalueita voidaan nykyisestä huomattavasti lisätä muuallekin kuin Helsinkiin sekä huolehtia siitä, että nykyisillä 40 km/h alueilla todelliset nopeudet pysyvät todellisuudessa rajoitusten mukaisina.

Julistuksen tavoite siitä, että liikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden lukumäärästä saataisiin vertailukelpoinen mittari ja tietolähde turvallisuuden kehityksen mittaamiseksi ja tavoitteen asettamiseksi, on hyvin haastava. Se ei vielä riitä, että vakavan loukkaantumisen määritelmäksi on valittu sinänsä luotettavan tuntuinen määrittely (MAIS 3+). Sen lisäksi tulee määrittelyn käytännön soveltamisen ja yleensäkin tapausten tietoontuloperusteiden ja tilastokäytäntöjen olla riittävän yhtenevät, jotta kertyvä tieto olisi vertailukelpoista. Suomessa asiaa tutkittu erinäisissä tutkimuksissa (mm. Airaksinen ja Kokkonen 2014), ja Tilastokeskus on myös alkanut osittain soveltamaan määrittelyä liikenneonnettomuuksien tilastoinnissa. Yleisesti julistuksessa on sanottu, että vakavien loukkaantumisten määrä on viisinkertainen liikenteessä kuolleiden lukumäärään verrattuna. Suomessa virallisen tilaston mukaan määrä on kuitenkin "vain" alle kaksinkertainen. Tämä johtuu suurelta osin siitä, että määrittely tehdään vain niille loukkaantumisille, jotka ovat tulleet poliisin tietoon. Kuitenkin hyvin tiedetään, että sellaisia liikenneonnettomuuksissa tapahtuneita loukkaantumisia, jotka eivät tule poliisin tietoon tapahtuu huomattava määrä myös Suomessa. Tehdyn tarkastelun perusteella (Kokkonen 2017) THL:n sairaaloiden hoitoilmoituksiin perustuvan tiedon mukaan noin 400 tieliikenneonnettomuuksissa tapahtunutta vakavaa loukkaantumista jäi vuonna 2015 virallisen tilaston ulkopuolelle. Vertailun vuoksi mainittakoon, että virallisen tilaston mukaan vakavia loukkaantumisia oli 470 vuonna 2015. Virallisen tilaston ulkopuolelle jääneistä vakavista loukkaantumisista lähes neljä viides osaa oli suojaamattomia tienkäyttäjiä, pelkästään pyöräilijöitä näistä oli yli puolet.

Liikenneturvallisuus on edelleen kansalaisia suuresti huolestuttava asia. Myös Suomessa tulee edelleen pyrkiä löytämään uusia keinoja turvallisuuden parantamiseen, ylläpidettävä laaja-alaista yhteistyötä ja kehitettävä suunnitelmallista tutkittuun tietoon ja riskianalyyseihin perustuvia toimenpideohjelmia kaikille päätöksentekotasoille. Valletta-julistuksen hengessä turvallisuusvaikutusten arviointi tulee olla osana kaikkea liikennepoliittista päätöksentekoa.

LIIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

JUHA VALTONEN
Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö