Aihe: Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (LVM/417/03/2013)

Helsinki 210218

Timo Tervo

Yleistä: Lausunnossa Asia nro HY/155/00.13.00/2017 12.4.2017 olen ollut kirjoittamassa Helsingin yliopiston lääketieteellisen tiedekunnan lausuntoa otsikon asiasta. Lausunto on tämän lausunnon liitteenä. Tässä lausunnossa puutun joihinkin uusiin kohtiin ja korjaan laskennallisen virheen aiemmassa lausunnossa.

Heikoimpia on suojeltava

Kaikki liikkumisen muodot yleisillä teillä päättyvät yleensä jalan tai apuvälineillä liikkumiseen. Polkupyöräily on usein suositeltavaa ja terveellistä, mutta pääosin nuorten ja ainakin kohtuullisen hyväkuntoisille sopiva liikennemuoto, joka ei ole talvioloissa kovin käyttökelpoinen eikä sovellu jälkikasvun kuljetuksiin harrastuksiin ja muualle. Näillä harrastuksilla on myös terveydellistä merkitystä. Hitaimmat ja toimintarajoitteisimmat ja hauraimmat kulkevat jalan ja heitä on ensisijassa suojeltava lainsäädännössä. Pääasia on kyse iäkkäistä ja lapsista. Siten heidän turvallisuutensa risteyksissä, liikennevaloissa ja myös kevyen liikenteen väylillä tulee ensisijassa turvata. Monet liikkuvat esimerkiksi pyörille ja jalankulkijoille yhteisillä väylillä lapsen tai koiran kanssa, joten heidän mahdollisuutensa kulkea kokonaan ”väylän oikeata reunaa” ovat rajalliset. Pyörillä on oltava velvollisuus antaa kaikissa tilanteissa yhteisillä väylillä etusija jalankulkijalle ja myös velvollisuus noudattaa muitakin liikennesääntöjä. Polkupyöräilyn edistäminen ei voi tapahtua yhteiskunnan toimintojen, liikenneturvallisuuden, talouselämän yleisten intressien tai muiden oikeuksien kustannuksella.

Jalankulkijan turvallisuus on myös usein unohdettu risteyksien suunnittelussa. Liikenneministeriön ikkunasta voi todeta, että katua ylittävä astuu vihreillä valoilla suoraan pyörätielle, jonka liikennevirtaa ei ole katkaistu suurten pyöräilymaiden tapaan jalankulkijan ylittäessä väylää. Tällaisia vaaranpaikkoja ei saisi luoda.

Toimien on perustuttava tutkittuun tietoon ja oikeisiin tilastoihin

Esitöiden kohdassa 1.3. mainitaan poliisin tietoon tulleet tilastot. Mikäli lakiehdotus edes jossain määrin perustuu poliisin tilastoihin muita tarkempia tietoja huomioimatta, olisi se arvioitava tai kirjoitettava kokonaan uudelleen. Alkuperäisessä lausunnossamme on kuvana Liikenneturvan pyramidi, josta selviää, että poliisin tietoon tulee melko pieni osa loukkaantuneista. Erityisen epäluotettava poliisin tilasto on pyöräilyn osalta, koska loukkaantumisista siinä näkyy vain reilu 20% onnettomuuksista Trafissa tehdyn selvityksen mukaan. Luotettavat tilastot ovat: virallinen Tilastokeskuksen tilasto, joka tosin poistaa sairauskohtauskuolemat. Ne näkyvät

Onnettomuustietoinstituutin (OTI) tilastoissa. Muut maat kuin Suomi poistavat itsemurhaonnettomuudet (noin 12% moottoriajoneuvojen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista). Pyöräilyn loukkaantumisista suuri osa kirjataan tapaturmavakuutuksiin ja liikenneonnettomuuksien kokonaismäärästä antaa kuvan ”Korvatut liikennevahingot” onnettomuuksien kokonaismäärästä. Niiden määrä ei henkilövahinkojen osalta johtaneiden onnettomuuksien osalta ole laskenut viiden viimeisen vuoden aikana, vaan noussut noin 5 %. Sitä vastoin liikennekuolemat olivat laskeneet vuonna 2017 alustavan tiedon mukaan, mutta vähemmän kuin esim Norjassa (108), jossa automaattivalvonnan sakkoja jaetaan huomattavasti vähemmän kuin meillä (400 000/v). Myös meitä paremmin menestyneessä Ruotsissa sakotusten määrä on alhaisempi (250 000/v) Onnettomuustutkinnan tulosten mukaan kuljettajan tila (terveys ja päihteet) ovat ylivoimaisesti suurin syy kuolonkolareissa. *Siihen automaattinen nopeusvalvonta ei puutu ilman tien päällä tapahtuvaa valvontaa, jonka tueksi tarvitaan poliisin, lääkäreiden ja ajokorttiviranomaisten yhteistyötä.* Autokannan uudistuminen ja tieinfran parannukset ovat pääasiallinen selitys positiiviselle kehitykselle, joskin eräiden tietojen mukaan (selvitys kesken) kuolleiden määrän lasku on julkisuudessa esitettyä pienempi. Jos pohjatieto on väärää, voivat johtopäätöksetkin olla vääriä. Kyse on siitä, miksi on valittu poliisin tilasto, joka riippuu keikkatilanteesta ja kirjaamisista eikä ole tarkoitettu valtiollisten päätösten tueksi. Sitä varten on olemassa e.m. muut tutkintaa ja tilastoa toimittavat elimet.

Tieliikenteen automaatio

Turvallisen liikenteen kehittämisessä automaattista valvontaa pitäisi ulottaa ajo-oikeuden, risteysten, ajoneuvojen, kuljetusten ym valvontaa ja pyrkiä kehittämään ajoneuvoihin automaatioita ajokykyyn vaikuttavien aineiden – muidenkin kuin alkoholi- toteamiseen. Lisäksi viranomaisten välisiä ja lääkäreiden ja poliisin välisiä tietoliikenneyhteyksiä pitäisi kehittää sekä käytännössä että lainsäädännöllisesti. Lakiehdotus antaa vähän tukea ajoetäisyyksien valvonnalle ja painostamisen kitkemiseen jonoissa. Tämäkin olisi mahdollista osittain automaattisesti. Ympäristössä, jossa kuljettajat ajavat rajoituksen mukaan, on erittäin yleistä että perään liimautuu tietä vaativa ja liikenteen kokonaissujuvuutta häiriköivä ajoneuvo.

Ennakointivelvollisuus

Liikenteessä turvallisuus perustuu kaikkien yhteisesti hyväksymiin sääntöihin ja niiden noudattamiseen. Ehdotus, että kuljettajan pitäisi ottaa huomioon, ettei toinen aiokaan noudattaa liikennesääntöjä on tarpeeton ja turvallisuutta ja eri osapuolien eriarvoisuutta huonontava. Jo nykyään on nähtävissä käytäntöjä, joissa esim pyöräilijä ajaa ajotielle pyörätien jatkeelle noudattamatta väistämisvelvollisuutta. Konfliktien rakentaminen lainsäädäntöön ei palvele turvallisuutta. Nykyisen tieliikennelain 3§:n varovaisuusvelvoite riittää edelleen, Samaan kategoriaan kuuluu ehdotus sallia ajaminen pyörällä ajokiellon vastakkaiseen suuntaan. Sekin saattaa johtaa konfuusioon ja riskitilanteisiin – varsinkin, kun pyöräilyssä ei ole promillerajaa ja vauhdit voivat olla kovia suhteessa kotikatujen rajoituksiin. Myös jalankulkijan turvallisuutta esitys heikentäisi. Jalankulkijoiden pelko on yhteisillä tai laittomasti pyöräilyyn käytetyillä jalkakäytävillä yleistä.

3.2.3 Pyöräily, heijastin ja kypärä

Esitöissä mainitaan, että ”selvitysten mukaan pyöräilyn terveyshyödyt ylittävät haitat”. Nämä selvitykset ja niiden validiteetti ei tunnu uskottavalta, koska pyöräilijät ovat keskimäärin jo valmiiksi hyväkuntoisia. Toisaalta pyöräilyonnettomuuksissa kuolee korostetun paljon iäkkäitä (kuva alkuperäisessä lausunnossa), johtuen ehkä havainnointivirheistä ja kehon haurastumisesta ja tasapainon heikkenemisestä. Laajentuvan pyöräilyn hyödyt voivat olla nähtävissä tulevaisuudessa, jos kansa laajamittaisesti harrastaa pyöräilyä suuren osan elämästään ja muutenkin parantaa elintapojaan, mutta lyhyellä tähtäimellä haitat onnettomuuksien kautta voivat olla merkittäviä – jopa suurempia. Pyöräily autta sydän- ja verisuonitauteihin, muttei vähentäne esim. syöpäsairauksia. Selvennyksenä edelliseen lausuntoon totean, että poliisin tilastoon tulee noin 23% pyöräilijöiden loukkaantumisista. Vakavan vamman hinta on lähes 800 000 £, joten laskennallinen vakavien pyöräilyvammojen hinta oli vuonna 2015 411,9 miljoonaa euroa! Näiden lisäksi tulevat pienemmät vammat, joten terveyshyötyjen tulee olla suuret, jotta ne ylittäisivät haitat.

Kuolleista noin puolet kuoli päävammaan ja karkeasti puolet olisi pelastunut kypärää käyttämällä. Pelastuneita kypärän käyttäjiä on useita tuttavissani mukaan lukien äitini. Kun huomioidaan sähköpyörät, joiden nopeus on suurempi, on vaikea turvallisuuden tai terveyden argumenteilla uskottavasti perustella kypäräpakosta luopumista. Vaikutta siltä, että lakitekstin kirjoittajan oma arvomaailma tai pyöräilyjärjestöt ovat vaikuttaneet tekstiin.

Kun pyöräilijä lisäksi liikkuu kevyen liikenteen väylällä äänettömästi ja varoittamatta, usein takaapäin jalankulkijaan nähden ja jopa sähkön avustamana, on jalankulkijan turvallisuus uhattuna varsinkin, jos pyöräilijä on päihtynyt ja ajaa kovaa vauhtia muihin saman väylän käyttäjiin verrattuna. Massa ja nopeus aiheuttavat suuren törmäysvoiman. Sähköpyörän kuljettamisessa pitäisikin olla ainakin vesiliikenteen promilleraja ja kiinnijäämisen tulisi vaikuttaa ajo-oikeuteen, koska useimmilla pyöräilijöillä on ajokortti. Pyöräily ei saisi olla päihtyneenä ajamisen laillistettu muoto muiden tai oman terveyden kustannuksella. Esitys tulee muotoilla ja harkita uudelleen, myös siksi, että kuljetettaessa toista raskaalla sähköpyörällä nopeus ja massaero on kohtuuton jalankulkijan kannalta ja pyöräilijä vastaa myös kuljetettavan turvallisuudesta. Kypäräsuosituksen poistaminen laista olisi huono signaali eikä ole olemassa mitään näyttöä siitä, että se vähentäisi saastumista tai pyöräilyä. Laskettelussa kypärä on tullut aivan itsestään käyttöön eikä sen koeta mitenkään haittaavan harrastusta. Kypärän käyttämättömyys kyllä lisää kustannuksia kuolemien ja loukkaantumisten muodossa. Heijastimen käyttö tulisi myös olla pimeässä valaisemattomalla tiellä liikuttaessa pakollista, joskin sovellusten hyväksynnässä voisi olla väljyyttä. Heijastavat neuleet, nauhat ym voisivat kelvata ns virallisten heijastimien ohella.

Lausuntoteknisesti on ehkä toisarvoista todeta, että perheessäni ja lääkärikollegoissa on useita esimerkkejä henkilöistä, jotka olisivat joko kuolleet tai vammautuneet vaikeasti ilman polkupyöräkypärää kaaduttuaan polkupyöräilijöille tyypillisissä yksittäisonnettomuuksissa. Kypärään on näissä tapauksissa tullut halkeamia, mutta henki on säilynyt.

Rangaistukset

Alkuperäisen esityksen rikesakkoraja 30 km/t on laskettu 20 km/t:n. Tämä on perusteltua ainoastaan alle 60 km/t alueilla. Hyvissä oloissa rikkomuksen merkitys ei edellytä korkeisiin päiväsakkoihin siirtymistä suorilla valtateillä. Suomen sakotusmäärät että summat ovat pohjoismaiden suurimmat eikä tästä ole ollut – toisin kuin on julkisuudessa toistuvasti väitetty- toistaiseksi asiallisesti todistettua turvallisuushyötyä. Selvien ja terveiden ylinopeutta (raja 1 km/t) ajaneiden kuljettajien osuus kuolonkolariaineistossa on vain 5%, kun tilannenopeus oli liian korkea 10, 8 %:ssa tapauksista (OTI). Kameroiden lisääminen pelkkään nopeusvalvontaan tuottanee vain lisää sakkoja. Automaattivalvonnassa valvonnan kohteita ja menetelmiä pitäisi lisätä ja kehittää ja integroida sitä poliisipartioiden toimintaan. Hallinnollinen maksu edellyttäisi huomattavasti alempia rangaistustasoja, jotta siitä ei muodostuisi uusi ja nyt usein suurituloisille täysin kohtuuton tietulli. *Jos poliisi ei enää tule kolaripaikoille (eikä ole nytkään ehtinyt), vinoutuu rangaistusjärjestelmä kokonaan, kun kolarin aiheuttajatkin pääsevät sakoitta liikenteen vaarantamisistaan huolimatta, mutta pienistä ylinopeuksista sakotetaan hanakasti*. Riskitön ylinopeus on eri asia kuin vaarantaminen kolarin aiheuttamiseen asti. Ylinopeus oni valvonnallinen termi eikä oikeastaan aina merkitse todellista vaarantamista, kun taas äärioloissa sallittu nopeuskin voi olla merkittävää liikenteen vaarantamista.

Toistuvista rangaistuksista voitaisiin kuljettaja ohjata lisäkurssille ja sama voisi auttaa ikäkuljettajia. Ikäkuljettajille voisi suunnitella valmennusta pelkän ajokokeen tueksi. Kurssilla voisi mahdollisesti tehdä havaintoja kuljettajan asenteista ja toimintakyvystä. Pistelaskujärjestelmä on hyvä ajatus.

Talvirenkaat

Edellisen lausunnon lisäksi ehdotan vakavaa keskustelua nastarenkaista luopumisesta. Vaikka niistä on muutamana märän jään päivänä etua, ne uraavat teitä, lisäävät vesiliirto-onnettomuuksia, aiheuttavat hiukkaspäästöjä, heikentävät roiskuvan veden vuoksi näkyvyyttä ja voivat koko vuoden perspektiivillä tarkasteltuna jopa lisätä liikenneonnettomuuksia. Myös tiemäärärahoja kuluu päällystämiseen eikä teiden laatua ja turvallisuutta voida parantaa. Nastoista aiheutuu myös meluhaittaa ja tuulilasivaurioita. Kokonaishyöty on siten kyseenalainen.

Alkoholi ja ajon keskeyttäminen

Havaitessaan poikkeavaa ajamista poliisi voi keskeyttää ajon ja määrätä/ohjata kuljettajan lisäselvityksiin. Ajon keskeyttäminen alle 0.5 promillen puhallustuloksen vuoksi ilman muuta epäilyä ei ole tarkoituksenmukaista, koska kymmenet ellei sadat tuhannet suomalaiset ajavat autoa lääkityksissä, joiden vaikutus on suurempi kuin esim. 0.3 promillen vaikutus muutoin terveeseen ja muita aineita käyttämättömään ihmiseen. Jos ajokäytös on poikkeava, poliisi voi keskeyttää ajon ja tarvittavat selvitykset käynnistetään. Tällöin poliisilla pitäisi olla oikeus nykyistä laajemmin ohjata kuljettaja verikokeeseen lääkemäärityksiä varten. Välillä 0.2-0.5 promillea pelkän alkoholin vaikutus on tutkijalautakunta-aineistossa hyvin pieni ja pienempi kuin alkoholiriippuvuudesta johtuvien elinsairauksien vaikuttavuus. Suhteutettuna siihen tosiasiaan, että korvaushoidossa olevat opioidiriippuvaiset potilaat saavat ajaa, on tämä ehdotus mielestäni

tarpeeton. Korkeintaan nuorilla kuljettajilla, joiden reaktiot alkoholille ovat usein voimakkaammat, siitä voisi ajatella olevan käytännön hyötyä. Usein helppo toimenpide ei ole se vaikuttava toimenpide. Helpot toimenpiteet on liikenneturvallisuustyössä jo tehty. Lain on myös keskitettävä aikaa eikä olla hetkittäisten motiivien ja mielipiteitten tulos.

Helsingissä 21.2.2018

Timo Tervo

Liikennelääketieteen professori emeritus, Helsingin yliopisto/HYKS

Silmätautiopin dosentti

Soveltavan silmälääketieteen professori 2000-2014 HY/HYKS

Senioritutkija/HYKS
Uudenmaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta, lääkärijäsen

Dnro
HY/114/00.13.00/2016

24.11.2016

Viite: lausuntopyyntö LVM/1629/08/2016

Helsingin yliopiston lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 2016

Lausunnon ovat laatineet liikennelääketieteen professori Timo Tervo (lääketieteellinen tiedekunta) sekä psykologian professori Heikki Summala, psykologian tutkijatohtori Esko Lehtonen, psykologian tohtorikoulutettava Ida Maasalo ja kognitiotieteen yliopistonlehtori Otto Lappi (käyttäytymistieteellinen tiedekunta).

Yleisiä huomioita perustelumuistiosta

Yleisesti ottaen myönteinen muistio, jossa tasapuolisesti huomioidaan liikenteen eri osa-alueita ja ongelmakohtia. Joitakin huomioita:

Johdanto, sivu 1

- ”liikennesääntöjen noudattaminen”. Kohtaan olisi hyvä lisätä ”kaikissa tienkäyttäjä- ja ajoneuvoryhmissä”. Valvonta kohdistuu nyt vain osaan tienkäyttäjistä. Tutkimusten (Liikenneturva) mukaan esimerkiksi jalankulkijoiden enemmistö ei miellä punaista valoa pakolliseksi. Poikkeamia on muissakin ryhmissä. Jokaisessa ryhmässä menetetty ihmishenki on yhteiskunnalle kallis (2.7 milj €) ja läheisille suuri menetys loukkaantumisten aiheuttamista työpanosmenetyksistä puhumattakaan.

- ajotutkinnon kehittäminen: Tulisi huomioida myös keski- ja seniori-ikäisten kuljettajien jatkokoulutus, jonka puute jo nyt haittaa kehittyneiden turvalaitteiden hyödyntämistä ja tarve vain korostuu digitalisaation ja automaation edetessä. Myös ajoterveyden ja -kunnon merkitystä voisi kerrata. Saksan malliin tämä voisi olla myös tarpeen ajo-oikeutensa rikkomustensa vuoksi menettäneille.

- rattijuoppouden ja muiden ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen: Mainita on liian suppea, koska rattijuoppouden osuus on pysynyt melko vähäisenä, mutta ”muun päihdyttävän aineen osuus” kasvanut selkeästi ja lähenee jopa neljännestä rattijuoppouden määrästä (poliisin tilastot). Huumaava aine voi olla ns laiton huume tai päihdyttävä lääkeaine. Huumeiden käyttö on länsimaissa lisääntymässä (USA:ssa päihderiippuvuutta 61 miljoonaa henkeä/JAMA 2016) ja merkittävä osa siitä perustuu lääkäreiltä saataviin resepteihin. Valvira arvioi Suomessa olevan noin 25 000 lääkereseptejä hankkivaa henkilöä. Lisäksi on paljon huumaavan aineen ja alkoholin sekakäyttöä. Tilanne vaatii päihteiden aseman yleistä tarkastelua yhteiskunnassa, lääkeaineiden käytön valvontaa, poliisien parempia valmiuksia ja oikeuksia todeta muu päihdyttävä aine kuin alkoholi. Tämä saattaa edellyttää verikokeita ja pakkokeinolain uudelleen tarkastelua, sekä sähköisten potilasjärjestelmien kehittämistä. Tämä edellyttää myös lainsäädännön kehittämistä

HELSINGIN YLIOPISTO
HELSINGFORS UNIVERSITET
UNIVERSITY OF HELSINKI

PL 3 (Fabianinkatu 33), 00014 Helsingin yliopisto
Puhelin +3582941 911*, www.helsinki.fi/yliopisto
PB 3 (Fabiansgatan 33), FI-00014 Helsingfors universitet
Telefon +3582941 911*, www.helsinki.fi/universitetet
P.O. Box 3 (Fabianinkatu 33), FI-00014 University of Helsinki
Telephone +3582941 911*, www.helsinki.fi/university

- Ajokunto on merkittävin kuolonkolareiden taustariski (60-68% Ajoterveysraportti/OTI). Päihteiden lisäksi sairaudet, dementia ja masennus ovat merkittäviä riskejä. Kyse on myös yleisestä kansanterveydestä ja suurista tautiryhmistä. Ajokunnon valvonnan tehostaminen edellyttää jo käynnistynyttä lääkärikunnan kouluttamista, alan tutkimusta *ja automaattisen liikennevalvonnan keinovalikoiman laajentamista myös ajo-oikeusvalvontaan.* Keskussairaaloiden ajoterveyden arviointiyksiköt tulee saada maanlaajuisiksi. Sähköiset järjestelmät tulee kehittää niin, että poliisi saa tiedon, milloin ajoterveysvaatimukset eivät täyty. Syytä täyttymättömyyteen ei poliisin tarvitse tietää. Lääkäreillä tulee olla myös velvollisuus tarkistaa ajo-oikeus. Helpoimmin se tapahtuu siten, että se tulee automaattisesti näkyviin sähköiseen potilaskertomukseen. Kuljettajan lääkitys ja lääkärin ajokiellot tulee saada näkyviin sähköiseen järjestelmään, niin että valvonta ja ajoterveyden arviointi on mahdollista.

Liikenneturvallisuuden tilannekuva, sivu 2

Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet ovat huono mittari absoluuttisesti ja suhteellisesti. Se edustaa loukkaantumisistakin vain pientä osaa ja jakautuu epätasaisesti eri tienkäyttäjäryhmien välillä. Tästä voi seurata virheellisiä lainsäädännöllisiä painotuksia. Liikenneturvalla on kattavampi tilasto ja Trafin selvitysten mukaan vakavista loukkaantumisista polkupyörillä vain hieman yli 20% tulee poliisin tietoon. Luvut pitäisi korjata huomioimalla muutkin kuin nyt mainitut määrät. Jalankulkijoiden onnettomuuksissa iäkkäät ovat ryhmäkokoon nähden yliedustettuja (OTI). Tähän seikkaan tulee kiinnittää huomiota liikennesuunnittelussa siten että tilastot suhteutetaan suoritteeseen tai ryhmäkokoon.

Kommentteja periaatepäätöksen tavoitteista ja toimenpiteistä

Kohta 1. Liikenteen pelisäännöt selkeiksi

Hallitus sitoutuu huolehtimaan siitä, että liikenteen säännöt ovat selkeitä sekä ajanmukaisia ja ne mahdollistavat kaikille sujuvan ja turvallisen liikenteen.

Perustelumuistiossa todetaan ykskantaan että

"uusi tieliikennelaki edistää Suomen liikenneturvallisuustilannetta, liikenteen sujuvuutta ja tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti. Säädöksiä purkamalla vähennetään byrokratiaa ja lisätään tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään."

On kuitenkin mahdotonta mitenkään arvioida tieliikennelain kokonaismuutoksen vaikutuksia, kun hallituksen esitys on vasta tulossa lausunnolle. Asiantuntija-arviointi voi perustua ainoastaan yksityiskohtaiseen lakiehdotuksen ja sen perustelujen analyysiin olemassa olevaan tutkimustietoon perustuen. On siten ennenaikaista lausua mitään juuri kyseessä olevasta lakiehdotuksesta.

Yleisemminkin tarkasteltuna lakimuutosten arvioinnin tekee erityisen hankalaksi myös se, että ne toteutetaan samanaikaisesti koko maassa, jolloin on erittäin vaikeata eristää muutoksen spesifejä vaikutuksia turvallisuuteen. Ei riitä että periaatepäätöksen vaikutuksia seurataan liikenteen tilakuvamittareilla (ks. kohta Toteutus ja seuranta). Vaikutuksia tulisi tutkia asianmukaisilla tutkimusasetelmilla, myös soveltamalla alueellisia tai vastaavia hyvin kontrolloituja kokeiluja, mikä olisi myös nykyisen hallituksen lausuman periaatteen mukaista.

Sinänsä on myönteistä että liikenneonnettomuuksien lukumääriä esitetään seurattavaksi niiden aiheutumistavan ja seurausten mukaan - hyvin tietäen että onnettomuuksien tietoontulo vaihtelee suuresti näiden ominaisuuksien mukana. Mm. autokannan lisääntyneen turvallisuuden ansiosta kuolemaan johtaa yhä harvempi (autojen) kolarointi edustaen yhä poikkeavampia tapauksia. Tämän takia erityisesti vakavia loukkaantumisia on jo vuodesta 2014 ryhdytty tilastoimaan. Siksi olisi asiallista sisällyttää ainakin mainita

myös näistä perustelumuistion liikenneturvallisuuden tilannekuvaan (perustelumuistion s. 2), joka nyt käsittelee yksinomaan liikenteessä kuolleita.

Uudistusta tehtäessä olisi oiva tilaisuus puuttua hallinnollisiin rakenteisiin. Liikenne on nyt kolmen ministeriön alaista toimintaa, mikä monimutkaistaa ja kallistaa hallintoa. LiVM vastaa väylistä ja tiestöstä ja niiden kunnosta, SM poliisin toiminnasta ja OM rangaistuksista ja vielä STM ajoterveyteen liittyvistä kysymyksistä. *Olisi todennäköisesti parempi, jos esim. liikenteen suunnittelu ja vaikkapa rajoitusten asettaminen olisi saman ministeriön alaista kuin niiden valvonta*.

”Automaattinen liikennevalvonta” on meillä käytännössä *pelkästään nopeusvalvontaa*, mutta sen laajentamista ehdotetulla tavalla *koskemaan ajo-oikeuden, ajoneuvon ja laillisen liikkumisen valvontaa on kannatettava ajatus.* Sillä voi olla tilausta myös kansallisen turvallisuuden näkökulmasta. Joka tapauksessa keinovalikoimaa voitaisiin laajentaa myös risteysten ja keskinopeuksien valvontaa ja siirtää painopiste enemmän turvallisuuteen sakkojen (300 000/v + 200 000 huomautuskirjettä) keräämisestä *valitsemalla kameroiden sijoituspaikat huolellisemmin* (koulut, päiväkodit riskikohteet) ja ilmoittamalla kamerasta etukäteen. Vaikeilla moniliittymäisillä tai varallisiksi tunnetuilla tieosuuksilla *keskinopeusvalvonta* antaa pistevalvontaa tasaisemman liikennevirran ja näyttäisi olevan pistevalvontaa tehokkaampi. Kaikki tämä edellyttää suurta suunnitteluresurssia ja kehitystyötä, jota poliisilla ei ole. Siksi esim. *Liikennevirasto voisi ottaa automaattisen liikennevalvonnan vastuulleen (ks myös sivu 4).*

Automaattinen valvonta edellyttäisi toimiakseen hyvin myös tiedon välittymistä partioille. Vain näin voidaan reaaliaikaisesti selvittää ja tarvittaessa eliminoida riskikuljettajat. Hyvällä automaattivalvonnalla voitaisiin tavoittaa nykyistä paremmin myös varastettuja ajoneuvoja ja omaisuutta.

Raskas liikenne

Kappaleessa ei oteta kantaa laajaan kabotaasiongelmaan. *Ulkomaisten ja nykyisin lähes valvomattomien yhdistelmien osuus verottaa merkittävästi suomalaista työllisyyttä ja teknisiä puutteita oli poliisin tuoreessa selvityksessä jopa joka kolmannessa tutkitussa ajoneuvossa*. Tällä alueella saattaa olla muutakin rikollisuutta ja mm. ostettuja pätevyystodistuksia. Kehittyneellä liikennevalvonnalla ja digitalisoituvalla liikenteellä olisi tässäkin asiassa tärkeä yhteistoiminta-alue, joka olisi muistiossa hyvä huomioida.

Kohta 2. Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin

Sanktiojärjestelmä

Siirtyminen hallinnolliseen maksuun on kannatettava, mutta sanktioinnissa ei tule jatkaa nykyistä eräitä liikennemuotoja kokonaan sanktioiden ulkopuolelle jättävää linjaa. Ilman sanktiota sääntöjä ei yleensä noudateta ja yhteispeli edellyttää, että kaikkien tien käyttäjien voidaan olettaa toimivan sääntöjen mukaisesti (perustelumuistion sivu 1).

Pistelaskujärjestelmä ja kertauskurssit tulisi ottaa käyttöön ja huomioida siinä rikkeiden todellinen vaarallisuus

Samalla tulisi päästä irti – aivan törkeimpiä tekoja lukuun ottamatta – suurituloisten maamme kannalta kiusallista huomiota herättäneistä ylisuurista päiväsakoista ja siirtyä vakioituihin sanktioihin laajemmalla alueella.

Kohta 3. Turvallisempia ajoneuvoja teille

Liikenneverkon liikenneturvallisuutta parantava kunnossapito

Tiellä on merkittävä osuus turvallisuuden kannalta. Tieosuus, jolla vastaantuleva liikene ei voi kohdata ajoneuvoa (kaide, moottoritie) ja jolla ei ole kiinteitä törmäyskohteita on suoritteeseen nähden turvallisin, koska törmätysvoimaan johtavat nopeuden muutokset jäävät matalammaksi. Tässä ja kaluston iässä ja kunnossa suomi häviää merkittävästi Ruotsille, mikä selittänee pääasiassa maiden välisen eron turvallisuustilastoissa. Pelkkä kunnossapito ei yksin riitä, vaan tarvitaan kansainvälisen luokan turvallisia väyliä.

Liikenneverkon rahoitusmallit

Mallit vaativat melkoista suunnittelua ja mahdollisesti siirtymäaikaa, jos autoveroa siirretään väylän käyttömaksuksi. Tämän kaltaisten suurten kansallisten hankkeiden riski on tulovirtojen ohjautuminen maasta kansainväliseen liiketoimintaan (vrt terveydenhoidon omistus maassamme). Tällaiseen tulee edeltä varautua ja varoa myös suomalaisen elinkeinoelämän ja sen työntekijöiden liikkumisen lamaannuttamista maksuilla. Muutosten pitää päinvastoin hyödyttää myös maamme elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Katsastuslain uudistaminen

Ainakin moottoripyöriä muunnellaan niiden ominaisuuksia joko ympäristön tai ajoturvallisuuden kannalta haitallisesti melko paljon. Tämän tiedetään johtaneen onnettomuuksiinkin. On myös kyseenalaista, miksi jonkin ajoneuvon nopeutta ei voisi rajoittaa esim arvoon 150 km/t. Sellainen voisi vaikuttaa ajoasenteisiinkin myönteisesti. Joissakin onnettomuustyypeissä on kokeiltu hyvinkin suuria nopeuksia ja etenkin rajut kiihdytykset ovat usein kuolemaan johtaneiden mooottoripyöräonnettomuuksien syynä. Takaa-ajot ovat perin vaarallisia ylisuurilla nopeuksilla. Kilpailukäytössä rajoitusta ei tarvita. Ohjeiden kehittäminen on kannatettavaa.

Kohta 4. Luottamusta liikenteen automatisaatioon

Perustelumuistion sivu 6 automatisaatio

Automatisaatioon tulee varautua ja sitä koskevia innovatiivisia kokeiluja harkiten tukea. Automatisaation penetraationopeus suomalaiseen liikenteeseen todennäköisesti nyt kuitenkin yliarvioidaan. Automatisaatiota on jo nykyautoissa toisaalta paljon eikä sitäkään osata kunnolla hyödyntää. Vaikka inhimillinen tekijä myönnetään merkittäväksi syyksi onnettomuuksiin (ks edellä), ei automaatiokaan kokonaan voi korvata vakavia kuljettajan tilan puutteita – ellei joku toinen vastaa ajoneuvon liikkumisesta. Turvallisuutta, palveluiden saatavuutta ja ekologiaa voidaan automaatiolla todennäköisesti edistää.

Perustelumuistion sivu 7

Kommentti: ”maailman paras” on terminä hieman yliampuva. Riittäisi, kun tuloksena olisi *Suomelle ja sen kansalle paras mahdollinen.* Muiden maiden paras ei ole vertailukelpoinen meidän olojemme ja mahdollisuuksiemme kanssa.

Kohta 5. Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet

Periaatepäätöksessä tavoitteena on että koulutuksen sijaan säänneltäisiin kuljettajatutkintoa ja siinä vaadittavaa osaamista, ja - perustelumuistion mukaan - riittävästä osaamisesta varmistuttaisiin lisäämällä kuljettajatutkinnon vaativuutta.

Koulutuksen sääntelyn poistaminen ja keskittyminen tutkintoon ei ole kuitenkaan ongelmatonta. Sinänsä pitää paikkansa ajatus että tutkinto ohjaa opetuksen kehittämistä, mutta tässä ehdotuksessa on suuri riski sille, että tutkinnolle sälytetään suurempi vastuu kuin se voi turvallisesti kantaa.

Kuljettajaopetuksessa käsitellään tällä hetkellä monia sellaisia asioita, joita on vaikea tai lähes mahdotonta mitata tutkinnossa.

Tällaisia asioita ovat erityisesti riskikäyttäytymiseen liittyvät asiat. Kärjistetysti sanoen jokainen osaa kokeessa vastata että humalassa ei pidä lähteä ajamaan eikä liikenteessä pidä kilpailla, mutta ammattilaisten antamassa kuljettajaopetuksessa on ainakin mahdollisuus pyrkiä vaikuttamaan riskikäyttäytymisen taustalla oleviin käsityksiin ja asenteisiin. Tutkimuskirjallisuuden ja eri maiden kokemusten perusteella ei myöskään ole esimerkiksi lainkaan yksiselitteistä, miten esimerkiksi vaarojen/riskien havainnointi- ja ennakointitaitoa tulisi mitata kuljettajatutkinnossa siten, että siitä olisi todellista turvallisuushyötyä.

Viimeaikaisen tutkimustiedon valossa on hyvin perusteltua hyödyntää tietokoneavusteista (verkko-opetus, opetusohjelmat ja -pelit, virtuaaliympäristöt jne.) koulutusta ja harjoittelua ajokorttiopetuksessa ja monipuolistaa oppimistapoja. Kuitenkaan tämän ei pidä korvata vaan täydentää henkilökohtaisesti ohjattua opetusta ja ajoharjoittelua oikeassa liikenteessä.

On myönteistä ja tärkeää, että perustelumuistioon on lisätty varaus, jonka mukaan valmistelun yhteydessä arvioidaan mm. edellytykset opetuksen aikaisen ajoharjoittelun lisäämiseen uusien kuljettajien korkeamman onnettomuusriskin alentamiseksi ja opetukseen liittyvän sääntelyn taso liikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Ajokokemuksen puute on merkittävimpiä uusien kuljettajien turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä. Tämän takia voidaan pitää erittäin kannatettavana sitä, että opastettua ajamista pyritään lisäämään. Vuorovaikutus ajamisen aikana ajo-opettajan kanssa on myös erittäin arvokasta ja antaa mahdollisuuden opettaa sellaisiakin asioita, joiden oppimista on vaikea testata pelkällä tutkinnolla.

Kuljettajien jatkokoulutus on tässä unohdettu ja se olisi tarpeen lisätä kaluston nyt erittäin nopeasti muuttuessa.

Kohta 6. Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kyydissä

Otsikko on hyvä, mutta *keinot, joita tässä on edellä käsitelty, on jätetty mainitsematta*. Ne koostuvat ennalta ehkäisevistä (oma-, läheis- ja ympäristövalvonta, lääkärin ajoterveysvalvonta, yleinen terveydenhoito ja yhteiskunnan terveysasenteet) ja valvonnallisista (kehittyneempi automaattivalvonta ja poliisin puuttuminen myös tien päällä) sekä ajoa helpottavasta automatisaatiosta.

Perustelumuistion sivu 10 Alkolukko

Aikaisemmin on käsitelty huomiota *vaativaa päihtymisen monimuotoisuutta*. Alkolukko on kannatettava, muttei sinänsä takaa päihteettömyyttä eikä edes aina estä rattijuoppoutta. *Liikennevalvonta edellyttää automaattivalvonnan kanssa yhteydessä, mutta tien päällä olevia myös raskaan liikenteen valvontaan kykeneviä poliiseja tien päälle eli liikennevalvonnan erityisammattilaisia.* Sellaisia valmiuksia ei hyvälläkään poliisin peruskoulutuksella saa. Asiaa edistäisi jonkinlainen *kansallinen poliisin liikennevalvontayksikkö*, joka kouluttautuisi myös ajoneuvotekniikkaan ja ajokunnon ja -terveyden valvontaan alasta kiinnostuneita poliiseja. *Automaattivalvonnan tukena tällainen joukko toimisi nykyisiä peruspoliisia paremmin – ei vain liikennevalvonnan, vaan myös teillä liikkuvan rikollisuuden torjunnan ja yleisen turvallisuuden kannalta.* Alkoholista riippumattoman päihtymyksen ja dementian toteaminen tien päällä saattaa olla haastavaa.

Yhteenveto

- Automaattivalvonta monipuolisemmaksi ja yhteys siitä partioihin
- Ajokunnon ja – terveyden valvonnan edelleen tehostaminen
- Poliisin liikennevalvonnan ammattitason nostaminen, linkitys automaattivalvontaan ja raskaan liikenteen ongelmien erityisvalvonta, road policing
- digitalisaation hyödyntäminen ja jatkokoulutus
- riittävä kuljettajaopetus, tutkinto ei voi mitata kaikkea
- asenteiden kehittäminen