Kalle Parkkari / OTI
20.10.2021

Liikenneturvallisuustyön rahoituksesta 2022

Valtion talousarviossa vuodelle 2022 esitetty 8,1 miljoonan määräraha tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen on samansuuruinen kuin vuodelle 2021 myönnetty ja noin 11 prosenttia pienempi kuin tätä aiempi taso**. Tämä vaarantaa lakisääteisten tehtävien hoitamista ja heikentää toiminnan kehittämistä.** Tämä valtionavustus on varsin poikkeuksellinen, koska sillä rahoitetaan Liikenneturvan ja Onnettomuustietoinstituutin lakisääteinen toiminta 100 prosenttisesti. Kumpikaan taho ei saa muuta rahoitusta toimintaansa.

Liikenneturvallisuusmaksulakia uudistettaessa valittiin lain maksuperustaksi kiinteä prosentti. Asiaa valmisteltaessa huomioitiin, että kiinteä prosentti saattaa aiheuttaa rahoituksen määrässä hetkellisiä heilahteluja suuntaan tai toiseen. Maksutulon noustessa huomattavasti rahaa voisi käyttää lakisääteisten toimijoiden lisäksi muiden toimijoiden tukemiseen hankeavustuksilla, mutta maksutulon vähetessä joustovara suoralla rahoituksella olisi rajoitetumpi. Lausunnoissa ehdotettiin, että tätä **vähenemistä varten tulisi olla mekanismi, jolla pitkäjänteinen lakisääteinen työ voisi jatkua ilman suurempia häiriöitä**. Tällöin keskusteluissa nousi esiin, että valtionavustusta voisi myöntää myös liikenneturvallisuusmaksulla kerättyä määrää enemmän tasoittamaan heilahteluja. Muutoksen yhteydessä eduskunta edellytti (EV 43/16), että liikenneturvallisuusmaksujärjestelmällä ja avustusten jakamisella mahdollisesti nykyistä laajemmalle hakijaryhmälle **ei vaaranneta nykyisen vakiintuneen, arvostetun ja hyvin toimivan liikenneturvallisuustyön toimintaa ja jatkuvuutta.**

Liikenneturvallisuuden kehitys ei kuitenkaan ole ollut erityisen suotuisaa tarkasteltuna viime vuosina. OTIn tilastoimien **tutkittujen kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien ja liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrät ovat pysyneet viime vuosina käytännössä ennallaan.** Liikennevahinkotilaston mukaan liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen lukumäärä vuonna 2019 oli 99 480 kappaletta (keskiarvo vuosina 2014-2018 oli 97615).

EU:n asettaman tavoitteen mukaan vuonna 2020 tieliikenteessä Suomessa olisi saanut kuolla korkeintaan 136 henkilöä vuodessa. **Tästä tavoitteesta jäätiin kauas, vuonna 2020 kuoli tieliikenteessä virallisen tilaston mukaan 222 henkilöä.** Lisäksi liikenteessä vammautuu vakavasti arviolta yli 1000 henkilöä vuodessa, näistä suuri osa pyöräilijöitä. Entistä enemmän painopistettä tulisi siirtää myös pyöräilijöiden turvallisuuden suuntaan ja

tässä parempi tieto vakavista vammautumisista sekä niihin johtavista tekijöistä auttaisi. OTI onkin kehittänyt LVM:n toimeksiannosta uuden tiedonkeruumenetelmän vakavien vammautumisten tutkintaan. Menetelmä on otettu käyttöön vuoden 2020 alusta ja voimakkaassa kehitysvaiheessa. **Suuret leikkaukset rahoitukseen vaikuttavat mahdollisuuksiin ottaa uusi menetelmä tavoitellussa laajuudessa käyttöön**.

Tutkinnan avulla saadaan myös tietoa lainsäädännön muutosten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Tekeillä oleva liikenneturvallisuusstrategia hyödyntää tutkittua tietoa valmistelutyössään, vaikutusarvioissa ja strategian toteutumisen seurannassa. Sama koskee sisäasianministeriön valmistelemaa poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden toimintaohjelmaa sekä sosiaali- ja terveysministeriön valmistelemaa koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn tavoiteohjelmaa. Liikennejärjestelmä tulisikin suunnitella niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä, tämä visio tulisi ottaa voimakkaammin huomioon liikennejärjestelmätyössä. Kaiken kaikkiaan liikenneturvallisuustyössä olisi mahdollisuus hyödyntää tutkittua tietoa aiempaa paremmin ja tehdä päätökset parhaan mahdollisen tiedon varassa. Kuolemien ja loukkaantumisten yhteenlaskettu yhteiskuntataloudellinen kustannus oli 1,3 mrd € vuonna 2020 (www.liikennefakta.fi).

Rahoitettava toiminta Onnettomuustietoinstituutissa

Liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuustyöstä vastaa vakuutus- ja korvaustoiminnasta riippumaton Onnettomuustietoinstituutti (OTI) ja sen toiminta perustuu lakisääteisiin tehtäviin, lähinnä tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnan ylläpitämiseen ja kerätyn tiedon jakamiseen (Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (1512/2016).

Tutkijalautakunnat tutkivat kaikki Suomessa tapahtuvat kuolemaan johtaneet tie – ja maastoliikenneonnettomuudet sekä muita seurauksiltaan vakavia onnettomuuksia. Toimintaa on kehitetty entisestään valmistelemalla tutkintamenetelmä, jolla myös vakavaan vammaan johtaneista onnettomuuksista kerätään kattavasti tietoa. Menetelmä lisää vuosittain tutkintasuunnitelmaan sisältyvien tapausten lukumäärän viisinkertaiseksi aiempaan verrattuna. Lisäksi automatisoituva liikenne ja digitaalisen tiedon hyödyntäminen vaativat kehityspanoksia, jotta liikenteen muutosten turvallisuusvaikutuksista saadaan tietoa.

Tie-ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien työ tuottaa laajan ja tärkeän tieto- ja tilastopohjan Suomen tieliikenteen turvallisuuden kehittämisen pohjaksi. Suomen virallinen tieliikenteen onnettomuustilasto perustuu poliisien ilmoituksiin, eikä sen perusteella määritetä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien aiheuttajia. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että esimerkiksi onnettomuuksissa mukana olleiden kuorma-autojen osalta ei pystytä sanomaan, johtuuko Suomen verrattain korkea raskaan kaluston onnettomuuksien määrä kuorma-autoihin liittyvistä seikoista vai täysin muista tekijöistä.

Tutkijalautakuntatyön kautta tunnistetaan mm. turvalaitteiden käyttöön, osallisten terveydentilaan, päihteisiin tai onnettomuuksien taustoihin liittyviä ongelmia. Näitä tietoja ei saada tässä laajuudessa mistään muualta kuin tutkijalautakunta-aineistosta. **OTIn aineistojen pohjalta on viime vuosina julkaistu useita väitöskirja-artikkeleita ja tietoja käytetään jatkuvasti viranomaisten liikenneturvallisuustyössä.**

Onnettomuustietoinstituutilla ei ole tasetta ja rahoitus perustuu kokonaisuudessaan tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitettavaan valtionavustukseen, joten mahdolliset muutokset myönnettävässä valtionavustuksessa heijastuvat suoraan lakisääteisen toiminnan ylläpitämisen mahdollisuuksiin. Suuret heilahtelut jopa vaarantavat toiminnan jatkuvuuden. Siksi toivomme, että olisi mahdollisuus saada pitkäaikainen ratkaisu rahoituskysymykseen. Toiminnan pitkäjänteinen suunnittelu on haastavaa nykyisellä järjestelmällä.