



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 perustelumuijista

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 -kunnan merkitystä voisi kerrata. Saksan malliin tämä voisi olla myös tarpeen ajo-oikeutensa rikkomustensa vuoksi menettäneille.

- rattijuoppouden ja muiden ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen: Maininta on liian suppea, koska rattijuoppouden osuus on pysynyt melko vähäisenä, mutta "muun päihdyttävän aineen osuus" kasvanut selkeästi ja lähenee jopa neljänneestä 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 lääkeresepiä 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

- 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 lääkärökunnan kouluttamista, alan tutkimusta ja automaattisen liikennevalvonnan keinovalikoiman laajentamista myös ajo-oikeusvalvontaan. Keskussairaaloitten 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 tienkäyttäjryhmien välillä. Tästä voi seurata virheellisiä lainsäädännöllisiä painotuksia. Liikenneturvalla on kattavampi tilasto ja Trafín 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 ryhmäkokoan nähden yllidustettuja (OTI). Tähän seikkaan tulee kiinnittää huomiota liikennesuunnittelussa siten että tilastot suhteutetaan suoritteeseen tai ryhmäkokoan.

## 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.

Perustelumuiotiossa todetaan ykskantaan että

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

On kuitenkin mahdotonta mitenkään arvioida tieliikennelain kokonaisuutoksen vaikutuksia, kun hallituksen esitys on vasta tulossa lausunolle. Asiantuntija-arviointi voi perustua ainoastaan yksityiskohtaiseen lakiehdotuksen ja sen perustelujen analyysiin olemassa olevaan tutkimustietoon perustuen. On siten enenaikaista 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 tietointulo 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 kabotaasiongelmahan. *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 päiväsaikoista 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 siirtymäaika, 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 mak-suilla. 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 ajoasenteisiin myönteisesti. Joissakin onnettomuustyypeissä on kokeiltu hyvinkin suuria nopeuksia ja etenkin rajut kiihdytykset ovat usein kuolemaan johtaneiden moottoripyöräonnettomuuksien syynä. Takaa-ajot ovat perin vaarallisia ylisuurilla nopeuksilla. Kilpailukäytössä rajoitusta ei tarvita. Ohjeiden kehittäminen on kannatettavaa.

### *Kohta 4. Luottamusta liikenteen automatisaatioon*

#### *Perustelumuiiston 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.

#### *Perustelumuiiston 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 - perustelumuiiston mukaan - riittävästä osaamisesta varmistuttaisiin lisäämällä kuljettajatutkinnon vaativuutta.

Koulutuksen sääntelyn poistaminen ja keskittyminen tutkintoon ei ole kuitenkaan ongelmaton. Sinänsä pitää paikkansa ajatus että tutkinto ohjaa opetuksen kehittämistä, mutta tässä ehdotuksessa on suuri riski sille, että tutkinnolle säilytetään 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 ko-  
keessa 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 ennakoitaitoa 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 perustelumui-  
stioon on lisätty varaus, jonka mukaan valmistelun yhteydessä arvioidaan mm. edellytykset opetuksen aikaisen ajoharjoittelun lisäämiseen uusien kuljettajien korkeamman onnettomuusris-  
kin 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.

#### *Perustelumui- stion sivu 10 Alkolukko*

Aikaisemmin on käsitelty huomiota *vaativaa päihtymisen monimuotoisuutta*. Alkolukko on kannatettava, muttei sinänsä takaa päiheteettömyyttä 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