



KANSALAISET, PÄÄTTÄJÄT, LIKENNETURVALLISUUS JA PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma

LINTU-julkaisuja 1/2006

LINTU-tutkimusohjelma

Yhteyshenkilö:

Juha Valtonen

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

p. (09)16002

Koordinaattori:

Annu Korhonen

Linea Konsultit Oy

Ruoholahdenkatu 8

00180 HELSINKI

p. 09-72064264

ISBN 952-201-088-X (painotuote)

ISBN 952-201-089-8 (verkkojulkaisu)

Edita Prima Oy

Helsinki 2006

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Kati Hernetkoski, Esko Keskinen, Mika Hatakka ja Ville Pitkänen Turun yliopisto Psykologian laitos ja Poliittisen historian laitos, Edus- kuntatutkimuksen keskus		Julkaisun laji Tutkimus	
		Toimeksiantaja LINTU-tutkimusohjelma	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kansalaiset, päättäjät, liikenneturvallisuus ja päätöksentekoprosessi			
Tiivistelmä <p>Tutkimuksessa selvitettiin kansanedustajien mielipiteitä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista sekä heidän käsityksiään niitä koskevista kansalaisten mielipiteistä. Kyselyn kysymykset oli poimittu aikaisemmin kansalaisille tehdyistä kyselyistä. Näin kansanedustajien mielipiteitä ja käsityksiä voitiin verrata kansalaisten mielipiteisiin. Lisäksi viisi kansanedustajaa ja kaksi etujärjestöjen edustajaa haastateltiin sekä analysoitiin eduskunnan käymää liikenneturvallisuuteen liittyvää keskustelua, lainsäädäntöä ja päätöksentekoprosessia vuosilta 2001–2005.</p> <p>Kyselyyn vastasi 40 kansanedustajaa (20 %). Sekä vastanneiden kansanedustajien että kansalaisten mielipiteet olivat turvallisuusmyönteisiä ja suhteellisen lähellä toisiaan. Joidenkin asioiden suhteen vastanneet kansanedustajat olivat kuitenkin itse tiukempia kuin ajattelivat kansalaisten olevan. Haastatellut kansanedustajat olivat kokeneet vuosien 2001–2005 liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet hyviksi, mutta epärealistisiksi. Liikenneturvallisuutta pidettiin kuitenkin yhtenä arvona muiden kilpailevien arvojen (taloudelliset tekijät, palvelutarve) joukossa. Liikenneturvallisuutta koskevan lainsäädännön analyysi osoitti, että useita liikenneturvallisuussuunnitelman 2001–2005 toimenpiteitä on toteutettu. Päätöksentekoprosessin analyysistä ja haastateltujen kansanedustajien vastauksista ilmeni valiokuntatyön ja asiantuntijakuulemisten keskeinen merkitys päätöksenteossa.</p> <p>Johtopäätöksinä todettiin, että liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta tilanne on myönteinen. Turvallisuuden parantamiskeinoista sekä vastanneilla kansanedustajilla että kansalaisilla nousivat esiin pääasiassa kuljettajiin yksilöinä liittyvät tekijät. Järjestelmätason tekijöiden hyödyntämiseen tulee panostaa tulevaisuudessa, jotta turvallisuutta parantavien keinojen koko valikoima voidaan hyödyntää. Liikenneturvallisuustutkimuksen merkitystä päätöksentekoprosessin osana ja siihen vaikuttavana tekijänä tulee edelleen kehittää. Asiantuntijoiden valinnalla ja heidän kuulemisellaan on suuri merkitys lakiesitysten valmistelussa ja valiokuntatyössä. Asiantuntijakuulemiset ja kannanotot ovat tärkeä vaikuttamisen kanava valiokuntaan päin ja sitä kautta myös lakiesitysten sisältöön. Ajantasainen tiedonvälitys ja yhteistyö päätöksenteossa mukana olevien tahojen välillä (tutkijat ja asiantuntijat, etujärjestöt, liikenne- ja viestintävaliokunta, kansanedustajat) helpottaa turvallisuutta parantavien toimien eteenpäin viemisessä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Liikenneturvallisuus, kansalaiset, kansanedustajat, päätöksenteko			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero LINTU- julkaisuja 1/2006		ISBN ISBN 952-201-088-X (painotuote) ISBN 952-201-089-8 (verkkojulkaisu)	
Kokonaissivumäärä 117	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja LINTU- tutkimusohjelma		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Kati Hernetkoski, Esko Keskinen, Mika Hatakka och Ville Pitkänen		Forskning	
Åbo universitet		Uppdragsgivare	
Psykologiska institutionen samt Institutionen för politisk historia, centret för riksdagsforskning.		LINTU- forskningsprogram	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln)			
Medborgarna, beslutsfattarna, trafiksäkerheten och beslutsprocessen Kansalaiset, päättäjät, liikenneturvallisuus ja päätöksentekoprosessi			
Referat			
<p>I undersökningen utreddes riksdagsledamöternas inställning till en rad trafiksäkerhetsfrågor samt deras uppfattning om vad medborgarna tycker i dessa frågor. Undersökningen baserades på en skriftlig enkät, och riksdagsledamöternas svar jämfördes med svaren från en tidigare medborgarenkät med samma frågor. Enkäten kompletterades med intervjuer med fem riksdagsledamöter och två representanter för intresseorganisationer. En analys gjordes av riksdagens diskussioner kring trafiksäkerhetsfrågor samt av lagstiftningen och beslutsprocessen mellan åren 2001-2005.</p> <p>Enkäten besvarades av 40 riksdagsledamöter (20 %). Alla uttryckte i likhet med medborgarna en positiv inställning till trafiksäkerheten och enkätsvaren var i det stora hela överensstämmande. Dock var riksdagsledamöterna själva något striktare i vissa frågor än vad de trodde att medborgarna var. Alla de intervjuade riksdagsledamöterna tyckte att de mål som satts upp i trafiksäkerhetsplanen för åren 2001-2005 var bra, men samtidigt orealistiska. Trafiksäkerheten betraktades dock som ett värde i sig bland andra konkurrerande värden (ekonomiska faktorer, behovet av service). En analys av hur trafiksäkerheten har slagit igenom i lagstiftningen visade att många av åtgärderna i trafiksäkerhetsplanen för åren 2001-2005 har blivit genomförda. En analys av beslutsprocessen och de intervjuade riksdagsledamöternas svar visade att utskottsarbetet och olika utlåtanden från sakkunniga spelar en central roll i beslutsfattandet.</p> <p>Undersökningens slutsats blev att situationen ser positiv ut vad gäller förbättrandet av trafiksäkerheten. Såväl riksdagsledamöternas som medborgarnas förslag till åtgärder fokuserade på faktorer som gäller förarna som individer. De säkerhetsfrämjande metoder som finns att tillgå på systemnivå borde utnyttjas i större utsträckning för att därmed bättre täcka hela metodrepertoaren. Trafiksäkerhetsforskningens roll i och betydelse för beslutsprocessen bör förstärkas ytterligare. En central fråga för beredningen av lagförslag och för utskottsarbetet i stort är hur och enligt vilka kriterier man väljer de sakkunniga som bistår med information samt hur och i vilken mån de hörs. Information och ställningstaganden utgör viktiga kanaler för påverkan gentemot utskottet och inverkar därigenom på lagförslagets innehåll. Ett kontinuerligt utbyte av information samt samarbete mellan de olika aktörerna i beslutsprocessen (forskare och andra sakkunniga, intresseorgan, kommunikationsutskottet samt enskilda riksdagsledamöter) planar vägen för trafiksäkerhetsarbetet.</p>			
Nyckelord			
Trafiksäkerhet, medborgarna, riksdagsledamöterna, beslutsprocessen			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer		ISBN	
LINTU utredningar 1/2006		ISBN 952-201-088-X (trycksak)	
		ISBN 952-201-089-8 (nätpublikation)	
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
117	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
LINTU- forskningsprogram		Kommunikationsministeriet	

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Kati Hernetkoski, Esko Keskinen, Mika Hatakka and Ville Pitkänen, University of Turku Department of Psychology and Department of Contemporary History, Centre for Parliamentary Studies		Type of publication	
		Assigned by LINTU Research Programme	
		Date when body appointed	
Name of the publication Citizens, decision-makers, traffic safety and decision-making			
Abstract <p>The study focused on the opinions of the Members of Parliament (MP) concerning traffic safety issues and their conception of the views of ordinary citizens on the same issues. The study was based on a questionnaire, and the MP's answers were compared to the answers from an earlier, identical citizens' questionnaire. Five MP's and two representatives of interest groups were also interviewed. An analysis was made of the discussion in the Parliament on traffic safety issues, as well as the legislation and the decision-making process between the years 2001-05.</p> <p>The questionnaire was answered by 40 (20 %) MP's. Their opinions were traffic safety oriented and mirrored the opinions of the citizens. The MP's were somewhat stricter on some issues compared to what they thought the citizens were. The interviewed MP's found the goals of the Road Safety Programme for 2001-2005 to be basically sound, although unrealistic. Traffic safety was considered as one value among other competing values (economic considerations, level of services). The analysis of the traffic safety legislation showed that many of the safety measures put forward in the Road Safety Programme has been carried out. The analysis of the decision-making process, and the interviews, showed that hearing of experts and the work conducted in the Transport and Communications Committee is central for the process.</p> <p>The study concluded that the situation is positive as far as improving traffic safety is concerned. Both the MP's and the citizens' proposals for safety measures were targeted on the drivers as individuals. Measures targeted at the traffic system should be used more in the future so that the whole spectrum of measures is utilized. The importance of traffic safety research should be further developed as a part of the decision-making process. Selection of experts and their hearing plays a central role in the legislation process and the work in the Committee. The information given by these experts, and the opinions they express are important ways to influence the contents of Government bills. Developing the communication and co-operation between the decision-making parties (researchers, experts, interest groups, the Transport and Communications Committee, and MP's) makes it easier to promote traffic safety measures in the future.</p>			
Keywords Citizens, decision-makers, traffic safety, decision-making			
Miscellaneous			
Serial name and number LINTU Reports 1/2006		ISBN ISBN 952-201-088-X (printed version) ISBN 952-201-089-8 (electronic version)	
Pages, total 117	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed by LINTU Research Programme		Published by Ministry of Transport and Communications	

Esipuhe

Tässä tutkimushankkeessa selvitettiin kansanedustajien mielipiteitä liikenneturvallisuudesta ja heidän käsityksiään kansalaismielipiteestä. Tutkimus tehtiin osana Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelmaa (LINTU) yhteistyössä Liikenne- ja viestintäministeriön, Ajoneuvohallintokeskuksen ja Tiehallinnon kanssa.

Tutkimus toteutettiin Turun yliopiston psykologian ja poliittisen historian laitoksilla. Tutkimuksen vastuullisina tekijöinä toimivat luvuissa 1–3 ja 5–6 psykologian laitokselta tutkija Kati Hernetkoski ja erikoistutkija Mika Hatakka yhdessä professori mvs. Esko Keskinen kanssa. Luvussa 4 vastuullisena tekijänä toimi tutkija Ville Pitkänen poliittisen historian laitoksen Eduskuntatutkimuksen keskukselta.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat liikenneneuvos, yksikön päällikkö Matti Roine ja yli-insinööri Juha Valtonen liikenne- ja viestintäministeriöstä, kehittämisspäällikkö Auli Forsberg Tiehallinnosta, tutkimusjohtaja Ove Knekt Ajoneuvohallintokeskukselta ja tutkimuspäällikkö Sirpa Rajalin Liikenneturvasta.

Tutkijat kiittävät ohjausryhmää rakentavista kommenteista ja ideoista tutkimuksen eri vaiheissa. Lisäksi haluamme erityisesti kiittää niitä neljääkymmentä kansanedustajaa, jotka vastasivat kyselyyn. Kiitos myös niille kansanedustajille ja etujärjestöjen edustajille, jotka osallistuivat haastatteluun.

Helsingissä 1.4.2006

Juha Valtonen

Sisällysluettelo

1	KANSALAISTEN KÄSITYKSET LIIKENNETURVALLISUUDESTA	10
1.1	Johdanto	10
1.1.1	Liikenneturvalliussuunnitelma 2001–2005 ja sen tavoitteet	10
1.2	Kansalaisten mielipiteet liikenneturvallisuudesta	13
1.2.1	Tutkimusongelma ja -menetelmät	13
1.2.2	Liikenneturvalliisuuteen liittyvät arvostukset	13
1.2.3	Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä	15
1.2.4	Liikenne rikkomusten vakavuus	17
1.2.5	Liikenneturvallisuuutta parantavat toimenpiteet	19
1.2.6	Liikenteen valvonta	22
1.2.7	Suomalaisten käsitys liikenteen sakotuskäytännöstä	23
1.2.8	Uudet liikenneturvallisuuutta parantavat keinot	23
1.2.9	Suomen ja muun Euroopan kansalaismielipiteiden vertailua	24
2	PÄÄTTÄJIEN KÄSITYKSET LIIKENNETURVALLISUU- DESTA	26
2.1	Tutkimusongelma ja -menetelmät	26
2.2	Lomakekysely	26
2.2.1	Tutkittavat	26
2.2.2	Tutkimuslomake	27
2.2.3	Tutkimuksen toteutus	27
2.3	Kyselyn tulokset	27
2.3.1	Liikenneturvalliisuuteen liittyvät arvostukset	27
2.3.2	Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä	28
2.3.3	Liikenne rikkomusten vakavuus	29
2.3.4	Liikenneturvallisuuutta parantavat toimenpiteet	30
2.3.5	Liikenneturvallisuuustoimenpiteiden hyödyntäminen	31
2.3.6	Liikenteen valvonta	32
2.3.7	”Uudet” liikenneturvallisuuutta parantavat keinot	33
2.4	Haastattelut	35
2.4.1	Haastattelujen toteutus	35
2.4.2	Valiokuntaan hakeutuminen tai valikoituminen	35

2.4.3	Valiokuntatyö ja sen merkitys	36
2.4.4	Liikenneturvallisuuden rooli päätöksenteossa	36
2.4.5	Liikenneturvallisuuden kehittäminen	37
2.4.6	Liikenteen valvonta	39
2.4.7	Liikenneturvallisuutta koskevien mielipiteiden muodostuminen	40
2.4.8	Näkemykset kuulemiskäytännöstä	41
2.4.9	Liikenneturvallisuussuunnitelma ja liikenneturvallisuustavoite	43
2.4.10	Minkälaista tietoa haastateltavat arvostavat?	45
2.4.11	Johtopäätöksiä	46
2.5	Kansanedustajien mielipiteet ja käsitykset kansalaismielipiteestä	46
2.5.1	Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset	46
2.5.2	Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä	47
2.5.3	Liikenneerikkomusten vakavuus	48
2.5.4	Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet	49
2.5.5	Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo	50
2.5.6	Liikenteen valvonta	51
2.5.7	”Uudet” liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet	52
3	MITÄ KANSALAISET JA KANSANEDUSTAJAT AJATTELEVAT LIIKENNETURVALLISUUDESTA	54
3.1	Tutkimusongelma ja -menetelmät	54
3.2	Tulokset	54
3.2.1	Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset	54
3.2.2	Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä	55
3.2.3	Liikenneerikkomusten vakavuus	56
3.2.4	Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet	56
3.2.5	Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo	57
3.2.6	Liikenteen valvonta	58
3.2.7	”Uudet” liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet	60
4	EDUSKUNNAN LIIKENNETURVALLISUUDESTA KÄYMÄ KESKUSTELU JA LAINSÄÄDÄNTÖ VUOSINA 2001–2005	61
4.1	Tutkimuksen lähtökohdat	61
4.1.2	Tutkimusongelmat ja -menetelmät	62
4.2	Liikennevaliokunnan muistio (LIO 1/2001)	63
4.3	Ajankohtaiskeskustelu liikenneturvallisuuden parantamisesta	64

4.4	Lainsäädäntö ja eduskunnan arki	68
4.4.1	Eduskunnan toimintatavat ja rutiinit	68
4.4.2	Matkapuhelimen käyttökielto ajossa ilman hands free -laitetta	70
4.4.3	Huumeiden nollatoleranssi ja promilleraja	73
4.4.4	Lääkärien ilmoitusvelvollisuus	75
4.5	Liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö ja lakialoitteet	78
4.6	”Kuripaketista” laaja-alaiseen lainsäädäntöön	81
5	LIIKENNETURVALLISUUTTA KOSKEVIEN SUUNNITELMIEN TOTEUTUMINEN	84
5.1	Johdanto	84
5.1.2	Tutkimusongelma ja -menetelmät	84
5.2	Nopeusrajoitusjärjestelmän tulo Suomeen	85
5.3	Matkapuhelimen käyttökielto ajossa ilman hands free -laitetta	89
5.4	Huumeiden nollatoleranssi ja promilleraja	90
5.5	Johtopäätöksiä	91
6	KANSALAISET, PÄÄTTÄJÄT, LIIKENNETURVALLISUUS JA PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI	92
6.1	Kyselyn tulosten yhteenveto	92
6.1.1	Kansalaisten käsitykset	92
6.1.2	Päättäjien ajatukset liikenneturvallisuudesta sitä koskevista kansalaisten mielipiteistä	93
6.1.3	Päättäjien ja kansalaisten käsitysten vertailu	95
6.2	Mielipidekyselyissä vaikuttavat tekijät	97
6.3	Päätöksenteossa vaikuttavat tekijät	100
6.3.1	Päätöksentekijöiden tiedot liikenneturvallisuudesta ja heidän käsityksensä päätöksentekoprosessista	100
6.3.2	Päätöksenteon kriittisiä tekijöitä	104
6.4	Johtopäätökset	108
	LÄHDELUETTELO	113

1 KANSALAISTEN KÄSITYKSET LIKENNETURVALLISUUDESTA

Kati Hernetkoski, Mika Hatakka ja Esko Keskinen

1.1 Johdanto

1.1.1 Liikenneturvallisuussuunnitelma 2001-2005 ja sen tavoitteet

Suomen liikenneturvallisuustyön tavoitteeksi ja ohjenuoraksi on asetettu visio, jossa todetaan: ”Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Suunnitelman pitemmän tähtäimen tavoitteena on, että vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100. Liikenneturvallisuuden parantamisen pitkän aikavälin suunnitelmiin kuuluvat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologian oikea hyödyntäminen. Arvostuksen lisäämisellä pyritään erityisesti vaikuttamaan turvallisuuden tiedostamiseen liikenteeseen vaikuttavassa päätöksenteossa. Liikenteen kasvun hillinnällä pyritään vaikuttamaan onnettomuuksille altistumiseen. Teknologian hyödyntämisen tavoitteena on tuoda liikenneturvallisuustoimenpiteiden joukkoon uuteen teknologiaan perustuvia tutkittuja keinoja.

Lyhyemmän tähtäimen tavoitteiksi valtioneuvosto asetti vuonna 1997, että liikennekuolemien määrän on oltava alle 250 vuonna 2005. Lähiajan tavoitteita on muokattu turvallisuustilanteen mukaisesti ja tavoite on, että liikenteessä kuolee vuonna 2007 enintään 290 ja vuonna 2010 enintään 250 henkeä.

Lyhyemmän aikavälin vuosien 2001–2005 liikenneturvallisuussuunnitelman (LVM, 2000) kunnianhimoisiksi tavoitteiksi nostettiin erityisesti seuraavat:

Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, johon pyritään

- hyväksymällä poliittisella tasolla visio, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä
- omaksumalla julkishallinnossa liikenneturvallisuus tieliikenteen ensisijaiseksi tavoitteeksi (turvallisuustyöhön varataan enemmän resursseja)
- kehittämällä kuljetuspalvelujen tuottajien ja tilaajien laatujärjestelmää antamalla kaikille kansalaisille elinikäisellä liikennekasvatustyöllä riittävä tieto ja taito liikua turvallisesti liikenteessä

Taajamien turvallisuuden parantaminen, johon pyritään

- ottamalla liikenneympäristön suunnittelun lähtökohdaksi heikoimmat tienkäyttäjät (lapset ja iäkkäät)
- parantamalla kevyen liikenteen turvallisuutta
- toteuttamalla porrastettu nopeusrajoitusjärjestelmä

Kuljettajiin vaikuttaminen, johon pyritään

- selvittämällä promillerajan alentamista
- lisäämällä turvalaitteiden käyttöä valistuksella ja valvonnalla
- luomalla iäkkäille edellytykset liikkumistarpeiden turvalliseen toteuttamiseen
- parantamalla nuorten kuljettajien vastuullisuutta liikenteessä sitouttamalla tähän viranomaiset, poliisi, nuorten vanhemmat ja kaveripiiri
- parantamalla ammattimaisen liikenteen turvallisuutta (ajo- ja lepoaikojen seuranta, liikennesääntöjen noudattaminen, terveydentila)

Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen, johon pyritään

- hallitsemalla uusien teknologisten keinojen avulla ajonopeuksia
- alentamalla nopeusrajoituksia turvallisuuden niin vaatiessa
- lieventämällä onnettomuuksien seurauksia
- ottamalla käyttöön päätieverkolla turvallisuutta parantavia ratkaisuja
- parantamalla tiestön kunnossapitoa ja keli-informaatiota

Edellä kuvattujen liikenneturvallisuustyön painopistealueiden lisäksi hallitus julkaisee vuosittain strategia-asiakirjan, jonka tarkoituksena on tehostaa hallituksen keinoja edistää, ohjata ja valvoa hallitusohjelman tavoitteita. Hallituksen strategia-asiakirjassa esitetään toimenpiteitä tieliikenteen turvallisuustyön tavoitteiksi vuoden 2001 liikenneturvallisuusvision mukaisesti. Alla olevassa toimenpiteiden luettelossa on keskitytty nykyisen pääministerin Matti Vanhasen hallituksen strategia-asiakirjoihin.

Hallituskauden toimenpiteiksi esitettiin seuraavia:

- yhteistyötä tehostetaan ja laaditaan uusi ajankohtaiset ongelmat huomioon ottava suunnitelma (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003; 2004; 2005)
- kehitetään seuraamusjärjestelmää yksinkertaistamalla menettelyä lievien rikkomusten tapauksissa ja parannetaan ajokiellon tehoa (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003)

- riskikäyttäytymistä vähennetään tehostamalla poliisin liikennevalvontaa, erityisesti laajentaen automaattista valvontaa (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003; 2004; 2005)
- kehitetään uusien keinojen käyttöä ja niihin liittyvää sääntelyä ja vahvistetaan sääntöjen tehoa ja noudattamista (Hallituksen strategia-asiakirja, 2004; 2005)
- parannetaan kuljettajaopetuksen sisältöä ja tasoa nuorten kuljettajien onnettomuuksien vähentämiseksi (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003; 2004; 2005)
- vähennetään tieliikenteen alkoholionnettomuuksien määrää ja kehitetään toimenpiteitä huumaantuneena liikkumiseen puuttumiseksi (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003; 2004; 2005)
- parannetaan liikenneympäristön turvallisuutta ja hyödynnetään tehokkaasti uutta teknologiaa (Hallituksen strategia-asiakirja, 2003; 2004; 2005)

Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämistavoitteen kannalta poliittisten päätöksentekijöiden käsitykset ja tiedot liikenneturvallisuudesta ovat tärkeitä. Päätöksentekijöillä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kansanedustajia. Myös kansalaisten mielipiteet ja käsitykset liikenneturvallisuutta parantavista keinoista ja niiden hyväksyttävyydestä muodostavat yhden lähtökohdan turvallisuustyölle. Lisäksi nyt, kun vuosien 2001–2005 liikenneturvallisuussuunnitelman kattama ajanjakso on loppupuolella, on hyvä arvioida, miten suunnitelmassa ehdotetut toimenpiteet ovat edenneet poliittisessä päätöksenteossa ja millaisia tekijöitä päätöksentekoon liittyy.

1.2 Kansalaisten mielipiteet liikenneturvallisuudesta

1.2.1 Tutkimusongelma ja -menetelmät

Tutkimusongelmana oli selvittää, millaisia ovat kansalaisten mielipiteet ja käsitykset erilaisista liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista. Menetelmänä käytettiin kirjallisuuskatsausta, jossa käytiin läpi aikaisemmin kansalaisille tehtyjä liikenneturvallisuuteen liittyviä tutkimuksia.

1.2.2 Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset

Kansalaisten mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuuteen liittyvistä arvostuksista on kartoitettu syksyllä 1999 (Vehmas, Kautiala, Vaahtera ja Rämä, 2000). Vastauksia kysyttiin kymmenportaisella asteikolla (1= täysin eri mieltä – 10= täysin samaa mieltä). Vastaukset luokitettiin siten, että vaihtoehdot 1–4 tulkittiin eri mieltä oleviksi, vaihtoehdot 5–6 neutraaleiksi ja 7–10 samaa mieltä oleviksi (taulukko 1).

Kansalaisista 72 prosenttia oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuutta parantavat toimet eivät haittaa kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita (taulukko 1). Ongelmakuljettajia piti pääosin vastuussa onnettomuuksista 68 prosenttia kansalaisista.

Taulukko 1. Kansalaisten mielipiteet liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden haittaavuudesta tavallisia autoilijoita kohtaan ja ”ongelmakuljettajien” vastuu onnettomuuksista, (n=1521) (Vehmas et al., 2000)

Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittaavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita

	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	14	14	72

Ns. ”ongelmakuljettajat” ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista

	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	68	20	13

VTT toteutti internetissä osittain saman kyselyn liikenne-, kuljetus- ja autoalalla toimivien keskuudessa (Tapio, 2000). Vastauksia saatiin yhteensä 579 kappaletta, joista miehiä oli kaksi kolmannesta. Neljä viidestä vastaajasta työskenteli valtion (70 %) tai kunnan (10 %) palveluksessa, yksityisellä sektorilla työskenteli kahdeksan, etujärjestöissä kaksi ja muualla kymmenen prosenttia. Valtion palveluksessa olevien vastaajien suuri määrä johtuu vastausten painottumisesta Tielaitoksen ja VTT:n henkilökuntaan. Oletettavaa on, että vastaajissa olivat yliedustettuina liikenneturvallisuusasioista kiinnostuneet henkilöt (Tapio, 2000).

Vastaajat luokitettiin taustatietojen perusteella kahteen ryhmään: liikenne-, kuljetus- ja autoalalla toimivat (n=284) sekä muut alalla toimivat (n=295). Kolmantena ryhmänä tarkastelussa olivat mukana yli 30 000 km vuodessa ajavat vastaajat tai muuten alalla käytännön tehtävissä toimivat (n=153) (esim. poliisit, tien- rakennus tai kunnossapitotehtävissä toimivat). Raportista ei käy ilmi, sisältyivätkö käytännön

tehtävissä toimivat henkilöt jo muiden alalla toimivien ryhmään. Kahdessa ensimmäisessä ryhmässä vastaajien yhteenlaskettu määrä on jo kuitenkin 579.

Lähes puolet (47 %) kansalaisista oli sitä mieltä, että liikenneonnettomuudet eivät ole osa liikennejärjestelmää. Kuitenkin kolmannes (29 %) kansalaisista oli väittämän kanssa samaa mieltä. Sen sijaan liikennealalla toimivista enemmistö (73 %; kolmen asiantuntijaryhmän prosenttiosuuskien keskiarvo) oli asiasta eri mieltä.

Kansalaisista 83 prosenttia oli sitä mieltä, että kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan. Liikennealalla toimivien asiantuntijoiden enemmistö (75 %, kolmen asiantuntijaryhmän keskiarvo) oli samaa mieltä.

Turvallisuutta piti tärkeimpänä näkökohtana liikennejärjestelmän kehittämisessä 92 % kansalaisista, kun taas liikennealalla toimivista asiantuntijoista vastaava osuus oli noin 73 % (kolmen asiantuntijaryhmän keskiarvo).

Taulukko 2. Kansalaisten (n=1521) (Vehmas et al. 2000) ja liikennealalla toimivien asiantuntijoiden (n=579) liikenneturvallisuuteen liittyviä mielipiteitä (Tapio, 2000)

Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava

	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	29	24	47
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	14	13	73
Muut alalla toimivat asiantuntijat	13	12	76
Paljon ajavat	14	15	71

Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan

	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	83	9	8
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	75	12	14
Muut alalla toimivat asiantuntijat	74	12	14
Paljon ajavat	76	9	15

Turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä

	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	92	6	2
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	75	11	14
Muut alalla toimivat asiantuntijat	75	10	16
Paljon ajavat	70	12	18

Kansalaisista 55 prosenttia oli sitä mieltä, että liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella (taulukko 3). Liikennealalla toimiville asiantuntijoille kysymys esitettiin seuraavasti ”Politiikat, päätöksentekijät ja liikennesuunnittelijat keskittyvät liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen suojattomampien tienkäyttäjien sekä lasten ja vanhusten kustannuksella”. Asiantuntijoista 44 prosenttia oli väittämän kanssa samaa mieltä (kolmen asiantuntijaryhmän keskiarvo).

Taulukko 3. Liikennesuunnittelun painopiste autoilun sujuvuudessa kevyen liikenteen kustannuksella (Tapio, 2000; Vehmas et al. 2000)

Liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella (n=1521)			
	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Kansalaiset	55	25	19

Poliitikot, päätöksentekijät ja liikennesuunnittelijat keskittyvät liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen suojattomampien tienkäyttäjien sekä lasten ja vanhusten kustannuksella (n=579)			
	Samaa mieltä %	Neutraalit %	Eri mieltä %
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	46	18	36
Muut alalla toimivat asiantuntijat	48	15	38
Paljon ajavat	38	15	47

1.2.3 Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä

Kansalaisia (n=1521) pyydettiin nimeämään syksyn 1999 kyselyssä (Vehmas et al. 2000) kolme eniten huolta aiheuttavaa tekijää liikenteessä. Valmiita vastausvaihtoehtoja ei annettu, vaan haastateltuja pyydettiin itse kertomaan huolenaiheensa. Ensimmäiseksi huolta aiheuttavien tekijöiden listalla (36 %) nousi kuljettajan alkoholin tai huumeiden käyttö (kuva 1). Lähes yhtä huolestuttavina pidettiin aggressiivisuutta ja piittaamattomuutta (35 %), liikennesääntöjen noudattamattomuutta (33 %) ja ylinopeuksia (31 %). Yli 10 % osuuden vastauksista ylittivät vielä hirvet ja muut eläimet sekä kevyen liikenteen olosuhteet.



Kuva 1. Kansalaisten käsitys liikenteessä huolta aiheuttavista tekijöistä, yli 10% osuuden ylittävät tekijät mainittu (Vehmas et al. 2000)

VTT:n internetissä toteuttamassa liikennealan asiantuntijoille suunnatussa kyselyssä (Tapio, 2000) asiantuntijoita pyydettiin arvioimaan 28:aa liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista aihealuetta kymmenportaisella asteikolla (1 = pieni ongelma, 10 = suuri ongelma). Vastaukset luokitettiin siten, että vaihtoehdot 1–4 tarkoittivat pientä ongelmaa, 5–6 keskitason ongelmaa ja 7–10 suurta ongelmaa.

Myös liikennealan asiantuntijoilla ensimmäiseksi nousi kuljettajan alkoholin tai huumeiden käyttö (taulukko 4; taulukossa ei ole esitetty kaikkia 28:aa aihealuetta, jotka olivat mukana alkuperäisessä kyselyssä). Seuraavaksi huolestuttavimpina pidettiin liikennesääntöjen noudattamattomuutta, kevyen liikenteen olosuhteita ja aggressiivisuutta ja piittaamattomuutta liikenteessä. Suurena ongelmana pidettiin myös nuorten kuljettajien onnettomuusalttiutta. Yli 60 prosenttia vastaajista piti myös rasakan liikenteen kuljettajien ylipitkiä ajoaikoja suurena ongelmana. Pienimmiksi ongelmiksi liikennealalla toimivat asiantuntijat kokivat liian korkeat nopeusrajoitukset kaupunkialueilla ja liikenteen öiseen aikaan.

Taulukko 4. Liikennealalla toimivien asiantuntijoiden (n=579) mielipiteet liikenneturvallisuuteen liittyvien aiheiden ongelmallisuudesta (Tapio, 2000)

	Pieni ongelma %	Keskitason ongelma %	Suuri ongelma %
Alkoholin tai huumeausaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	1	4	95
Muut alalla toimivat asiantuntijat	1	4	95
Paljon ajavat	1	2	97
Autoilijat, jotka eivät noudata liikennesääntöjä			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	4	9	87
Muut alalla toimivat asiantuntijat	4	11	85
Paljon ajavat	5	11	84
Pyöräilijöiden liikkuminen moottoriajoneuvoliikenteen kanssa yhteisillä väylillä			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	6	10	85
Muut alalla toimivat asiantuntijat	9	17	75
Paljon ajavat	7	15	79
Autoilijoiden aggressiivinen ja muista piittaamaton käyttäytyminen			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	7	11	82
Muut alalla toimivat asiantuntijat	6	13	81
Paljon ajavat	10	13	77
Nuorten kuljettajien onnettomuusalttiut			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	6	13	81
Muut alalla toimivat asiantuntijat	6	18	76
Paljon ajavat	11	13	76
Turvattomat risteykset kaupunkialueilla			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	12	14	74
Muut alalla toimivat asiantuntijat	11	23	65
Paljon ajavat	12	20	68

Turvattomat risteykset kaupunkien ulkopuolisella tieverkolla

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	14	19	67
Muut alalla toimivat asiantuntijat	16	27	57
Paljon ajavat	15	21	64

Raskaan liikenteen kuljettajien ylipitkät ajoajat

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	16	20	64
Muut alalla toimivat asiantuntijat	12	22	66
Paljon ajavat	19	24	58

Ikääntyneiden kuljettajien määrän kasvu liikenteessä

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	18	28	55
Muut alalla toimivat asiantuntijat	18	33	49
Paljon ajavat	18	28	54

Yleisten teiden heikko turvallisuustaso

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	28	20	52
Muut alalla toimivat asiantuntijat	36	25	39
Paljon ajavat	23	22	55

Vaikeat talviolosuhteet

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	25	25	51
Muut alalla toimivat asiantuntijat	27	20	53
Paljon ajavat	34	22	44

Raskaan liikenteen suuri määrä

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	36	29	35
Muut alalla toimivat asiantuntijat	33	29	38
Paljon ajavat	43	28	29

Liian korkeat nopeusrajoitukset kaupunkialueilla

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	40	27	33
Muut alalla toimivat asiantuntijat	52	23	25
Paljon ajavat	55	23	22

Liikenne öiseen aikaan

Liikennealalla toimivat asiantuntijat	65	25	11
Muut alalla toimivat asiantuntijat	70	21	9
Paljon ajavat	77	18	5

1.2.4 Liikenneriikkomusten vakavuus

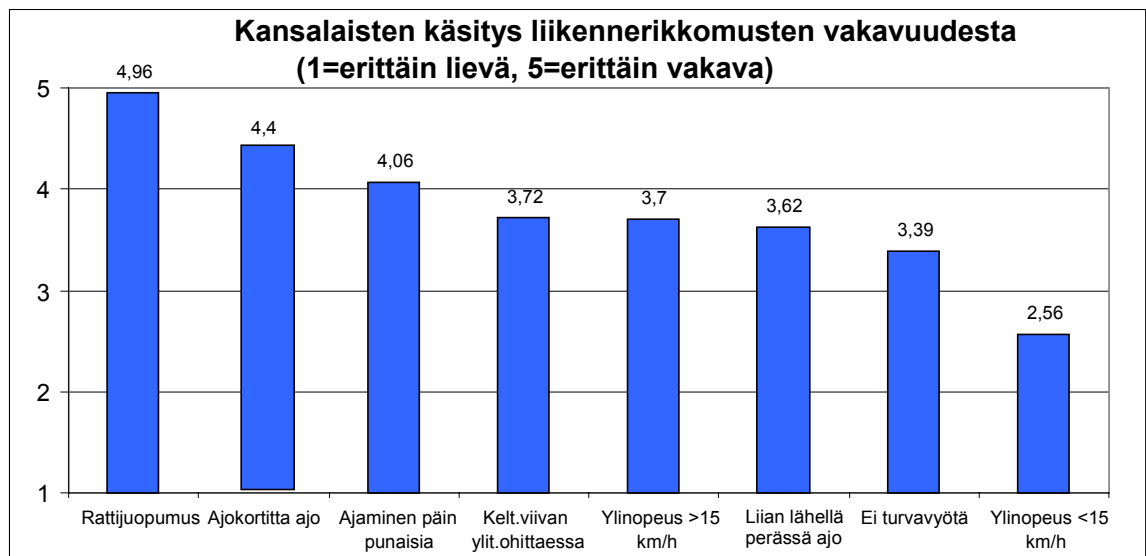
Nuorten (18–20-vuotiaat) ja keski-ikäisten (35–45-vuotiaat) suomalaisten suhtautumista liikenneriikkomuksiin selvitettiin liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamisen yhteydessä tehdyllä kyselyllä (Hatakka, Katila, Keskinen, Laapotti ja Peräaho, 2000). Kummassakin ikäryhmässä tarkasteltiin liikenneriikkomuksiin suhtautumista myös sen suhteen, oliko kuljettaja itse syyllistynyt rikkomuksiin vai ei (rikkomuksia tehneet ja rikkomuksettomat kuljettajat). Tutkimuksessa kuljettajia pyydettiin arvioimaan seuraavia rikkomuksia asteikolla erittäin lievästä (1) erittäin vakavaan (5):

- ajo päin punaisia valoja

- turvavyön käyttämättömyys
- ajo alle 15 km/h ylinopeudella
- ajo yli 15 km/h ylinopeudella
- ajokorttitta ajo (ei ajo-oikeutta)
- rattijuopumus
- ohittaminen keltaisen viivan ylittäen
- liian lähellä perässä ajo

Kyselyn kohderyhmäksi poimittiin ajokorttirekisteristä yhteensä 3600 kuljettajaa. Otoksessa oli mukana 2000 rikkomuskuljettajaa ja 1600 rikkomuksetonta kuljettajaa. Kohderyhmästä puolet oli miehiä, puolet naisia ja iän suhteen otoksessa oli myös yhtä paljon sekä 18–20-vuotiaita että 35–45-vuotiaita. Lomakkeen palautusprosentti oli 62 % (n=2216). Rikkomuksia tehneen ryhmän palautusprosentti oli 61 ja rikkomuksettoman ryhmän 63.

Kaikissa vastaajaryhmissä vakavimmaksi rikkomukseksi nousi rattijuopumus (kuva 2), mitä pidettiin erittäin vakavana rikkomuksena (vastausten keskiarvo 4,96). Tämän jälkeen vakavimpana rikkomuksena pidettiin ajamista ilman ajokorttia (ka 4,40), ajamista päin punaisia valoja (ka 4,06), keltaisen viivan ylittämistä ohittaessa (ka 3,72), ajamista yli 15 km/h ylinopeudella (ka 3,70), ja liian lähellä perässä ajoa (ka 3,62). Lievimmiksi rikkomuksiksi vastaajat arvioivat turvavyön käyttämättömyyden (ka 3,39) ja alle 15 km/h ylinopeuden (ka 2,56) (Hatakka et al. 2000, s. 13).



Kuva 2. Kansalaisten käsitys liikenne rikkomusten vakavuudesta (Hatakka et al. 2000)

Yleisellä tasolla keski-ikäiset pitivät rikkomuksia vakavampina kuin nuoret. Erityisesti tämä näkyi naisilla. Rikkomuksia tehneet kuljettajat pitivät rikkomuksia vähemmän vakavina kuin ne kuljettajat, jotka eivät olleet itse tehneet rikkomuksia.

Rikkomuksia tehneiden kuljettajien ja rikkomuksettomien kuljettajien väliset erot olivat pienempiä kuin ikäryhmien väliset erot. Miesten ja naisten välillä oli myös eroja siten, että naiset pitivät rikkomuksia vakavampina kuin miehet.

1.2.5 Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos keräsi yleisökäsityksiä vuoden 1999 sakkouudistuksesta (Lappi-Seppälä, 2002). Raportti tarjoaa melko tuoreita tuloksia suomalaisten käsityksistä. Tutkimuksessa selvitettiin väestön käsityksiä pääasiassa sakkojärjestelmästä ja liikennesakoista vuosina 1999–2001. Kansalaisilta kysyttiin mielipidettä myös erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeydestä. Tutkimuksessa haastateltiin ennen vuoden 1999 sakkouudistusta 1000 henkilöä, vuoden 2000 toukokuussa 482 henkilöä, vuoden 2000 elokuussa 484 henkilöä ja elokuussa 2001 1000 henkilöä. Yhteensä haasteltuja oli siis 2966. Haastatelluista noin 70–75 prosenttia (otoksesta riippuen) ajoi itse autoa. Vastaajat olivat keskimäärin 40-vuotiaita ja asuivat ympäri Suomea.

Kansalaisia pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeyttä asteikolla 1–4 (1 = ei lainkaan tärkeää, 2 = vähemmän tärkeää, 3 = melko tärkeää ja 4 = erittäin tärkeää). Liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä tärkeimpinä (yli 90 % vastanneista piti asiaa melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä) pidettiin liikenneturvallisuusasioiden käsittelyä kouluissa, ajamista ja liikennettä koskevien asenteiden opettamista autokouluissa, liikenneturvallisuusasioiden käsittelyä tiedotusvälineissä ja ajotaitojen kehittämistä (taulukko 5). Vähiten kannatettiin liikenne-rikkomuksista koituvien rangaistusten koventamista ja nopeusrajoitusten alentamista.

Taulukko 5. Liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeys (Lappi-Seppälä, 2002) (suuruusjärjestyksessä suurimmasta pienimpään) (n=2966)

	Tärkeää ⁽¹⁾ %	Vähemmän tärkeää %	Ei lainkaan tärkeää %
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely kouluissa	98	2	-
Ajamista ja liikennettä koskevien asenteiden opettaminen autokouluissa	97	3	-
Ajotaitojen kehittäminen	95	4	1
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely tiedotusvälineissä	95	4	1
Liikenneympäristön, kuten katujen, teiden, risteysten ja valaistuksen parantaminen	86	11	3
Autojen teknillisten turvallisuusominaisuuksien parantaminen	76	19	5
Liikenne-rikkomuksista koituvien rangaistusten koventaminen	49	32	20
Nopeusrajoitusten alentaminen	19	38	43

(1) Vastausvaihtoehdot melko tärkeää tai erittäin tärkeää yhdistetty

Syksyllä 1999 kansalaisia pyydettiin nimeämään kolme tärkeintä keinoa liikenneturvallisuuden parantamiseksi (Vehmas et al. 2000). Samoin kuin kysyttäessä liiken-

teessä huolta aiheuttavia tekijöitä (kts. edellä s. 17), myös parantamiskeinoja kysyttiin kansalaisilta avoimella kysymyksellä, vastausvaihtoehtoja ei siis annettu valmiiksi. Kansalaisten mielestä tärkeimmäksi (38 % vastauksista) liikenneturvallisuutta parantavaksi asiaksi nousi poliisin liikennevalvonnan lisääminen (taulukko 6). Seuraavaksi eniten kannatusta saivat liikennekasvatuksen lisääminen ja kehittäminen (23 %), lainsäädännön kehittäminen (16 %) ja automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen (16 %).

Taulukko 6. Tärkeimmät keinot parantaa liikenneturvallisuutta, kansalaiset (n=1521) (Vehmas et al. 2000)

	% vastauksista
Poliisin liikennevalvonnan lisääminen	38
Liikennekasvatuksen lisääminen ja kehittäminen	23
Lainsäädännön kehittäminen	16
Automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen	16
Autokannan uudistamisen nopeuttaminen	14
Ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistaminen	13
Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen	13
Kuljettajakoulutuksen kehittäminen	13
Kuljettajia koskevan säännösten uudistaminen ja valvonta	11

VTT:n internetissä toteuttamassa kyselyssä liikenne-, kuljetus- ja autoalalla toimivia asiantuntijoita pyydettiin arviomaan kymmenportaisella asteikolla 24 turvallisuuden parantamiskeinoihin liittyvää aihealuetta (Tapio, 2000). Asiantuntijoille annettiin valmiit vastausvaihtoehdot, jotka heidän piti pisteyttää. Vaihtoehto 1 tarkoitti, että kyseiseen aihealueeseen kohdistuvaa huomiota tulisi vähentää selkeästi ja vaihtoehto 10, että aihealueeseen kohdistuvaa huomiota tulisi lisätä selkeästi. Vastausvaihtoehdot luokitettiin kolmeen luokkaan. Vaihtoehdot 1–4 tarkoittavat vähemmän huomiota, 5–6 nykytaso on sopiva ja 7–10 enemmän huomiota (taulukko 7). Taulukossa 7 ei ole esitetty kaikkia aihealueita, jotka olivat mukana alkuperäisessä kyselyssä.

Mihinkään aihealueeseen ei toivottu kiinnitettävän vähemmän huomiota, vaan kaikkea toivottiin joko enemmän tai nykytason todettiin olevan sopivan. Asiantuntijoiden keskuudessa eniten huomiota toivottiin kiinnitettävän kouluissa tapahtuvan liikennekasvatuksen lisäämiseen. Seuraavaksi eniten huomiota toivottiin lisättävän kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämiseen, taajamien turvallisuuden parantamiseen ja pitkämatkaisten tavarakuljetusten optimointiin. Liikenteen ajantasaiseen tiedottamiseen ja ohjaukseen sekä julkisen liikenteen kehittämiseen taajamissa toivottiin myös kiinnitettävän enemmän huomiota (Tapio, 2000). Vähiten kannatusta liikennealan asiantuntijoilta saivat ajoneuvon kuntoa koskevien säännösten uudistaminen ja valvonnan tehostaminen (sijalla 23. alkuperäisessä kyselyssä; Tapio, 2000) sekä taajamien yhdyskuntarakenteen tiivistäminen (sijalla 24. alkuperäisessä kyselyssä; Tapio 2000).

Taulukko 7. Liikennealalla toimivien asiantuntijoiden (n=579) mielipiteet erilaisten liikenneturvallisuu-
suuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvosta (Tapio, 2000).

	Vähemmän huomiota %	Nykytaso sopiva %	Enemmän huomiota %
Kouluissa tapahtuva liikennekasvatus			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	-	8	92
Muut alalla toimivat asiantuntijat	-	14	86
Paljon ajavat	-	9	91
Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	-	8	91
Muut alalla toimivat asiantuntijat	-	10	90
Paljon ajavat	1	11	88
Taajamien turvallisuuden parantaminen			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	1	13	86
Muut alalla toimivat asiantuntijat	1	19	80
Paljon ajavat	1	16	84
Pitkämatkan tavarakuljetusten optimointi			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	1	19	81
Muut alalla toimivat asiantuntijat	1	21	78
Paljon ajavat	1	18	80
Liikenteen ajantasainen tiedottaminen ja ohjaus			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	3	26	70
Muut alalla toimivat asiantuntijat	1	22	76
Paljon ajavat	4	22	74
Julkisen liikenteen käytön edistäminen taajamissa			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	2	26	71
Muut alalla toimivat asiantuntijat	6	22	72
Paljon ajavat	5	38	57
Ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistaminen ja valvonnan tehostaminen			
Liikennealalla toimivat asiantuntijat	4	43	53
Muut alalla toimivat asiantuntijat	3	45	52
Paljon ajavat	4	48	48

Liikennealalla toimivien asiantuntijoiden näkemykset liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen tärkeydestä (Tapio, 2000) erosivat kansalaisten toivomista liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista (Vehmas et al., 2000). Liikennekasvatus tosin nousi molemmissa ryhmissä kahden tärkeimmän keinon joukkoon. Kansalaisten eniten toivoma poliisin liikennevalvonnan lisääminen oli asiantuntijoiden joukossa seitsemänneksi tärkein keino, lainsäädännön kehittäminen sijalla 18 ja automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen sijalla 21. Toisaalta asiantuntijat arvioivat valmiiksi annettuja aihealueita, kun taas kansalaiset joutuivat itse tuottamaan kolme mielestään tärkeintä turvallisuuden parantamiskeinoa.

1.2.6 Liikenteen valvonta

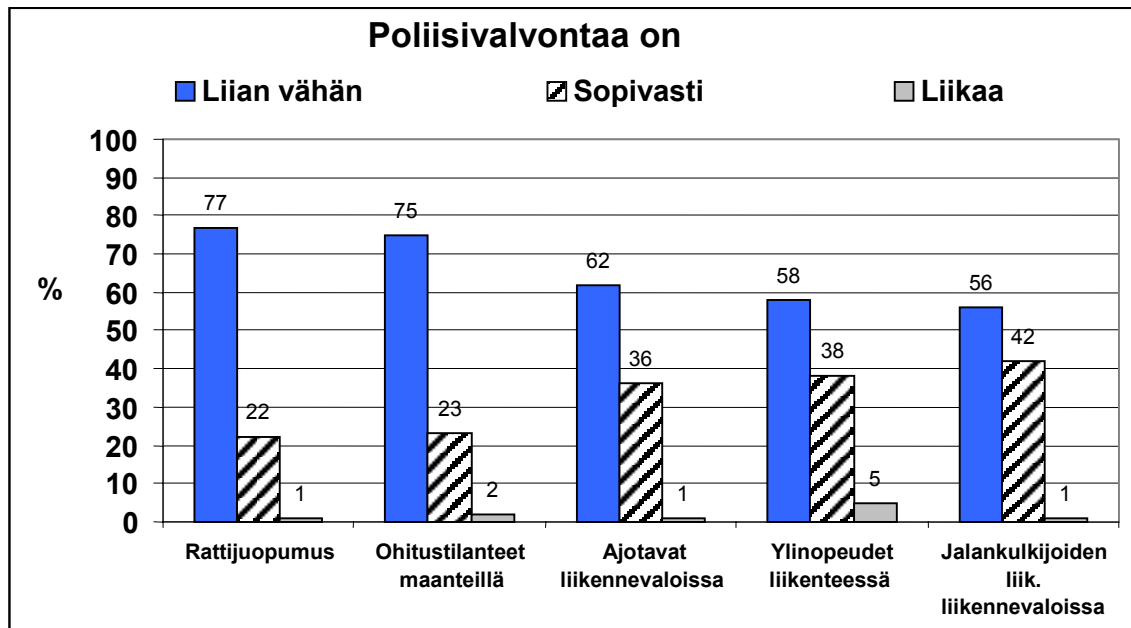
Liikenteen valvontaan liittyviä kysymyksiä ovat selvittäneet mm. Beilinson, Rathmayer ja Wuolijoki (2004). Kuljettajakyselyn ja ajoneuvojen nopeusmittausten avulla haettiin perustietoja autonkuljettajien käsityksistä ylinopeusvalvontaan liittyvistä asioista. Tutkimuksessa selvitettiin erityisesti, miten yleistä ajonopeuksien valvonta on ja miten suurta ylinopeutta voi ajaa ilman, että siihen puututaan valvonnalla. Nämä kytkettiin kuljettajien omaa nopeutta kuvaaviin tutkimustietoihin (Beilinson et al. 2004).

Tutkimuksessa mitattiin tutkan avulla Helsingin ympäristössä ei-jonossa ajavien henkilö- ja pakettiautojen kuljettajien (n=861) käyttämiä nopeuksia. Ajoneuvot poimittiin liikennevirrasta ja kuljettajat vastasivat itsenäisesti kaksisivuiseen kyselylomakkeeseen. Vastaajista 74 prosenttia oli miehiä, 38 prosenttia 35–49-vuotiaita, ja 63 prosenttia vastaajista ajoi vähintään 20 000 km vuodessa.

Kuljettajien käsitys puuttumiskynnyksistä oli melko selkeä. Vain harvat kuljettajat ajattelivat eri nopeusrajoitusalueilla puututtavan ylinopeuteen heti. Nopeusrajoitusalueesta riippuen 84–93 prosenttia kuljettajista uskoi poliisin puuttuvan vasta yli 10 km/h:n ylinopeuksiin. Kuljettajista tätä piti myös sopivana 80–90 prosenttia nopeusrajoitusalueesta riippuen (Beilinson et al. 2004).

Kuljettajista 32 prosenttia piti automaattista kameravalvontaa erittäin hyväksyttävänä ja 54 prosenttia hyväksyttävänä (yht. 86 %) (Beilinson et al. 2004). 11 prosenttia vastaajista piti automaattista kameravalvontaa sopimattomana (sopimattomana tai erittäin sopimattomana). Vastaajista kolme prosenttia ei ottanut asiaan kantaa. Samansuuntaisia tuloksia saatiin myös Lappi-Seppälän (2002) tutkimuksessa (n=2966), 74 prosenttia vastaajista piti kameravalvontaa joko suositeltavana (39 %) tai hyväksyttävänä (35 %). Automaattista kameravalvontaa piti yhdentekevänä 7 %, arveluttavana 13 ja hylättävänä 6 prosenttia.

Erilaisiin liikennetilanteisiin liittyvän poliisivalvonnan riittävyttä on myös selvitetty (Lappi-Seppälä, 2002). Yleinen suuntaus oli, että poliisivalvontaa on kansalaisten mielestä liian vähän ja minkään kysytyn asian suhteen valvontaa ei koettu olevan liikaa. Vähäisimmäksi valvonta koettiin rattijuopumuksen ja maanteillä tapahtuvien ohitustilanteiden suhteen (kuva 3).



Kuva 3. Kansalaisten käsitys (n= 2966) poliisivalvonnan määrästä erilaisissa liikennetilanteissa (Lappi-Seppälä, 2002). Liian vähän = valvontaa on aivan liian vähän tai hieman liian vähän, sopivasti = valvonnan määrä on sopivaa, liikaa = valvontaa on hieman liikaa tai valvontaa on aivan liikaa.

1.2.7 Suomalaisen käsitys liikenteen sakotuskäytännöstä

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos keräsi yleisökäsityksiä vuoden 1999 sakkouudistuksesta (Lappi-Seppälä, 2002). Vastaajista 58 prosenttia piti liikennesakkoja oikeudenmukaisina, 19 prosenttia liian lievinä ja 14 prosenttia liian ankarina. Neljä viidestä vastaajasta kannatti myös sakkojen porrastamista tulojen mukaan. Kansalaisten enemmistö (80–90 % vastaajista otoksesta riippuen) piti myös itse saamiaan sakkoja aiheellisina. Kohtuuttoman suurina omia sakkojaan piti 20–30 prosenttia vastaajista otoksesta riippuen (Lappi-Seppälä, 2002). Kuljettajat näyttivät olevan varsin hyvin tietoisia siitä, mikä on rikesakon ja sakon raja ylinopeuksissa.

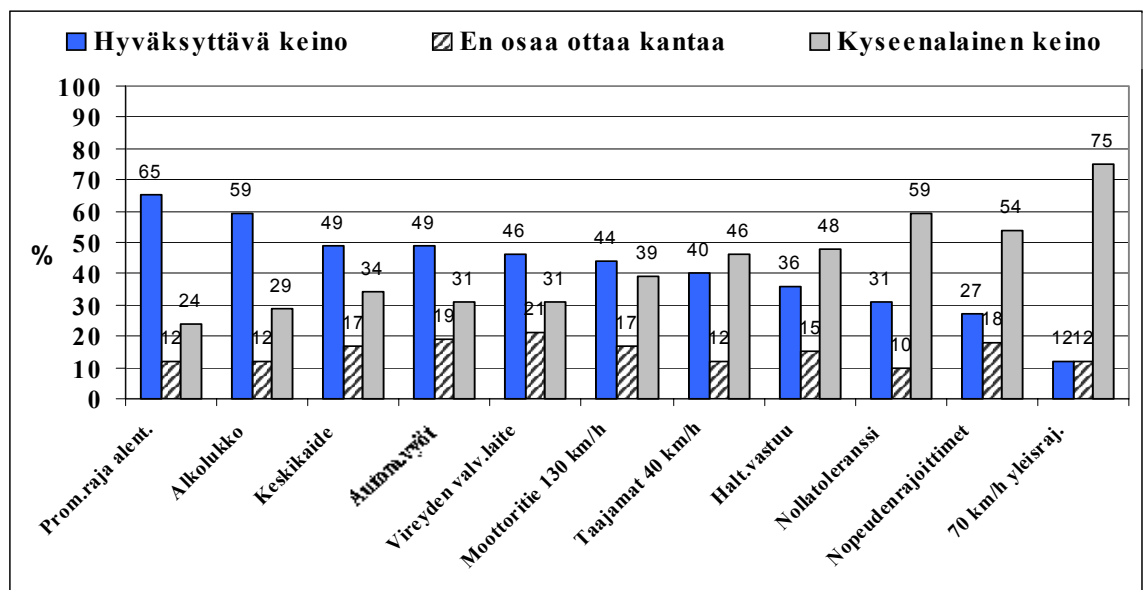
Raportissa selvitettiin myös käsityksiä liikennejuopumusrangaistusten oikeudenmukaisuudesta. Tutkimusmenetelmänä oli esimerkkitapausten rangaistusten (yhdykskuntapalvelu ja ajokielto) arviointi. Törkeästä rattijuopumuksesta esimerkkihenkilölle tuomittua 60 tunnin yhdyskuntapalvelua piti 45 prosenttia vastaajista liian lievänä ja 51 prosenttia sopivana. Kymmenen kuukauden ajokieltoa piti 67 prosenttia sopivana ja 25 prosenttia liian lievänä (Lappi-Seppälä, 2002).

1.2.8 Uudet liikenneturvallisuutta parantavat keinot

Tuoreinta tietoa kansalaisten mielipiteistä tarjoaa Liikenneturvan keväällä 2005 tekemä tutkimus. Ajokortin omaavilta kansalaisilta (n=1074) kysyttiin erilaisten uusien liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen hyväksyttävyyttä. Vastausasteikko oli viisiportainen, jossa 1 tarkoitti, ettei keino ole lainkaan hyväksyttävä, 2 keino on melko kyseenalainen, 3 en osaa ottaa kantaa, 4 keino on hyväksyttävissä ja 5 keino

on täysin hyväksyttävissä. Vastaukset yhdistettiin kolmeen luokkaan: kyseenalainen keino (vaihtoehdot 1 ja 2), ei kantaa (vaihtoehto 3) ja hyväksyttävä keino (vaihtoehdot 4 ja 5).

Hyväksyttävimmäksi keinoksi nousi promillerajan alentaminen 0,2:een: 65 prosenttia kansalaisista piti tätä hyväksyttävänä, mutta toisaalta samalla lähes neljännes (24 %) piti promillerajan alentamista kyseenalaisena (taulukko 8). Vuonna 2001 promillerajan alentamista 0,2:een toivoi 56 prosenttia vastaajista, 41 prosenttia vastusti tätä ja kolme prosenttia ei osannut sanoa kantaansa (Lappi-Seppälä, 2002). Alkolukkoa piti 59 prosenttia kansalaisista hyväksyttävänä. Samalla kuitenkin kolmannes (29 %) vastaajista piti myös tätä keinoa kyseenalaisena. Lähes puolet (49 %) kansalaisista piti automaattisesti kiinnittyviä turvavöitä ja keskikaidetta kaksikaistaisille päätteille hyväksyttävinä. Myös näiden kahden keinon kohdalla kolmannes kansalaisista piti keinoja kyseenalaisina. Liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista kolmeksi kyseenalaisimmaksi kansalaiset nimesivät 70 km/h yleisrajoituksen nykyisen 80 km/h sijasta, nopeudenrajoittimet kaikkiin autoihin ja haltijavastuun automaattivalvonnassa.



Kuva 4. Kansalaiset: liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen hyväksyttävyyden (n=1074) (Liikenneturva, 2005) (hyväksyttävimmistä keinosta kyseenalaisimpaan).

1.2.9 Suomen ja muun Euroopan kansalaismielipiteiden vertailua

Laaja EU-projekti Sartre on jo lähes kymmenen vuoden ajan selvittänyt eurooppalaisten autoilijoiden näkemyksiä turvallisuuteen liittyvissä asioissa (Sartre 3, 2004).

Liikenteen ja alkoholin suhteen suomalaisten käsitykset ovat turvallisuuden kannalta positiivisia. Suomi kuuluu maihin, joissa harvimminkin ajetaan humalassa. Kuljettajat kohtaavat myös alkoholivalvontaa useammin kuin muissa Euroopan maissa ja toivovat myös kovempia rangaistuksia rattijuopumuksesta. Suomalaiset kuljettajat

raportoivat syyllistyvänsä ajotaparikkomuksiin harvemmin kuin keskimäärin muissa Euroopan maissa.

Nopeusrikkomusten suhteen Suomi on keskitasoa. Suomalaiset suhtautuvat kuitenkin nopeutta rajoittaviin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin eurooppalaista keskitasoa myönteisemmin. Automaattista valvontaa koskevat mielipiteet ovat Suomessa erittäin positiivisia verrattuna muihin maihin. Kuljettajista 45 prosenttia suhtautuu erittäin myönteisesti nopeuskameroihin ja 55 prosenttia liikennevalojen kameravalvontaan. Suomalaiset kuljettajat kokevat nopeusvalvonnan kohdistuvan heihin kuitenkin harvemmin kuin muissa maissa keskimäärin, mutta kuitenkin suhtautuvat nopeusvalvontaan myönteisimmin. Yleisesti liikenteen valvonnan lisäämiseen myönteisesti suhtautuvia on suomalaisissa saman verran kuin muissa Euroopan maissa keskimäärin.

Myös turvavyön käytön suhteen suomalaisten asenne on erittäin positiivinen eurooppalaiseen keskitasoon verrattuna. Sartre-projektissa tarkasteltiin myös käsitysten muutoksia. Näyttää siltä, että suomalaisten mielipiteet ovat pysyneet kohtalaisen samoina ja havaitut muutokset (1996–97, 2002–03) ovat miltei pelkästään turvallisuuden kannalta positiiviseen suuntaan (Sartre 3, 2004).

Suomalaisten myönteinen suhtautuminen moniin turvallisuuden kannalta keskeisiin keinoihin näkyy siten myös tässä tutkimuksessa samantyyppisenä kuin edellä kuvatuissa selvityksissä, joissa on selvitetty ainoastaan suomalaisten näkemyksiä.

2 PÄÄTTÄJIEN KÄSITYKSET LIIKENNETURVALLISUUDESTA

Kati Hernetkoski, Mika Hatakka ja Esko Keskinen

2.1 Tutkimusongelma ja -menetelmät

Tutkimusongelmia olivat:

- millaisia ovat kansanedustajien käsitykset ja mielipiteet liikenneturvallisuuskysymyksistä sekä mitä kansanedustajat ajattelevat kansalaisten ajattelevan samoista kysymyksistä?
- mitä tietoja kansanedustajilla on liikenneturvallisuutta koskevista toimenpiteistä, miten hyvin ne vastaavat olemassa olevia tutkimustuloksia ja ovatko ne riittäviä?
- miten kansanedustajien mielipiteet liikenneturvallisuudesta muodostuvat ja mihin lähteisiin he perustavat liikenneturvallisuutta koskevat tietonsa?

Näihin tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia kansanedustajille tehdyllä lomakekyselyllä sekä haastattelulla.

2.2 Lomakekysely

2.2.1 Tutkittavat

Kansanedustajille (n=200) tehtiin lomakekysely. Vastauksia tuli 30.11.2005 mennessä 40 kappaletta, vastausprosentiksi muodostui tällöin 20. Ensimmäinen kysely tuotti 28 vastausta ja uusintakyselyn jälkeen vastauksia saatiin vielä 12 lisää. Kaksi vastausta saatiin vielä määräajan päätyttyä, mutta näitä ei enää huomioitu. Joka viides kansanedustaja siis vastasi kyselyyn, ja ne, jotka vastasivat, olivat vastanneet lähes poikkeuksetta kaikkiin kysymyksiin. Kaksi kansanedustajaa kertoi vain oman mielipiteensä, mutta ei käsitystään kansalaisten mielipiteestä. Toinen heistä jätti myös kertomatta kysytyt taustatiedot (nimi, ikä ja kuinka kauan on toiminut kansanedustajana).

Vastanneista kansanedustajista 28 (72 %) oli miehiä ja 11 (28 %) naisia. Keski-ikältään vastaajat olivat 51-vuotiaita (vaihteluväli 29–66 vuotta) ja keskimäärin he olivat toimineet kansanedustajana 8,6 vuotta. Vastajissa painottuivat ensimmäisen ja toisen kauden kansanedustajat, joita oli 22 (56 %).

2.2.2 Tutkimuslomake

Tutkimuskysymysten aihealueiden valinnassa käytettiin pohjana valtakunnallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa vuosilta 2001–2005. Tutkimukseen ei kehitetty uusia kysymyksiä, vaan kysymykset poimittiin aiemmin kansalaisille tehdyistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä kyselyistä, joita on esitelty tämän teoksen luvussa 1 (Hernetkoski et al. 2005). Näin kansanedustajien mielipiteitä ja käsityksiä voitiin verrata kansalaisten mielipiteisiin ilman, että tätä tutkimusta varten lähdettiin keräämään uutta aineistoa kansalaisten käsityksistä. Kaikkien kysymysten kohdalla kansanedustajia pyydettiin kertomaan oman mielipiteensä lisäksi myös, mikä on heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä.

Tutkimuskysymykset käsittelivät erilaisia liikenneturvallisuuteen liittyviä aiheita ja liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä keinoja. Kansanedustajien mielipiteitä kysyttiin seuraavista asioista: liikenneonnetusten vakavuus, liikenteen valvonta, liikenneturvallisuuden parantamiskeinot, käsitykset erilaisista liikenteeseen liittyvistä asioista sekä liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset asiat. Lisäksi lomakkeessa oli kaksi avointa kysymystä, jotka käsittelivät liikenteessä huolestuttavia asioita ja keinoja lisätä liikenneturvallisuutta.

2.2.3 Tutkimuksen toteutus

Kysely toimitettiin eduskunnan lähettikeskukseen (2.11.2005), mistä se jaettiin kansanedustajille. Kyselylomakkeen lisäksi mukana oli saatekirje, jossa kerrottiin tutkimuksen tarkoituksesta sekä palautuskuori vastausten postittamista varten. Saatekirjeeseen toivottiin myös liikenne- ja viestintäministerin allekirjoitusta, mutta tämä toive ei toteutunut. Kansanedustajia pyydettiin vastaamaan viikon kuluessa kyselyyn. Tämän jälkeen vastaamatta jättäneille kansanedustajille lähetettiin uusintakysely (17.11.2005) ja muistutettiin heitä vastaamisen tärkeydestä.

2.3 Kyselyn tulokset

2.3.1 Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset

Kansanedustajia pyydettiin arvioimaan kymmenportaisella asteikolla (1 = täysin eri mieltä – 10 = täysin samaa mieltä) väittämiä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista ja arvostuksista. Yksimielisimmin (90 %) vastanneet kansanedustajat hyväksyivät väittämän ”turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä” (taulukko 9). Lähes yhtä suuri osuus (88 %) oli sitä mieltä, että kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan. Liikenneturvallisuutta parantavien toimien ei myöskään koettu haittaavan kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita. Eniten vastaukset hajosivat siinä, pidettiinkö ”ongelmakuljettajia” pääosin vastuussa onnettomuuksista. Vastanneista kansanedustajis-

ta 55 prosenttia oli samaa mieltä tämän väittämän kanssa, eri mieltä oli kolmasosa (33 %).

Taulukko 9. Kansanedustajien mielipiteitä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista (yksimielisyysjärjestys: eniten samaa mieltä olevasta väitteestä eniten eri mieltä olevaan väitteeseen)

	Eri mieltä (*)		Neutraalit		Samaa mieltä	
	%	n	%	n	%	n
Turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä	5	2	5	2	90	36
Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan	8	2	5	2	88	35
Liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella	30	12	15	6	55	22
Ns. ”ongelmakuljettajat” ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista	33	13	13	5	55	22
Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava	68	27	18	7	15	6
Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita	80	31	8	3	13	5

(*) Vastaukset luokitettiin kolmeen luokkaan: vaihtoehdot 1-4 eri mieltä, 5-6 neutraalit ja 7-10 samaa mieltä.

Vastanneiden kansanedustajien näkemykset edustivat siten hyvinkin turvallisuus-orientoitunutta ajattelutapaa ja olivat siten hyvin samansuuntaisia kuin liikenneturvallisuussuunnitelman (2001–2005) perusajatus. Saattaa kuitenkin olla, että tämä kysymys osoitti, millä perusteella vastaajat olivat valikoituneet kyselyyn. Vastaajat olivat niin voimakkaasti esimerkiksi sitä mieltä, etteivät ”Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittaa kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita”.

2.3.2 Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä

Kansanedustajia pyydettiin arvioimaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia alueita asteikolla 1–10, jossa 1 tarkoitti, että aihe muodostaa pienen ongelman ja 10, että aihe muodostaa suuren ongelman. Vastaukset 1–4 yhdistettiin (pieni ongelma) samoin kuin 5–6 (keskitason ongelma) ja 7–10 (suuri ongelma).

Ongelmallisimmaksi alueeksi vastanneet kansanedustajat nimesivät nuorten kuljettajien onnettomuusalttiuden. Tätä piti suurena ongelmana 95 prosenttia vastanneista (taulukko 10). Toiseksi suurimpana ongelmana pidettiin turvattomia risteyksiä kaupunkien ulkopuolella (87 %). Vastaajista 41 prosenttia piti liian korkeita nopeusrajoituksia kaupunkialueilla pienenä ongelmana, mutta toisaalta neljäsosa (26 %) piti tätä suurena ongelmana. Eniten hajontaa vastaajien mielipiteissä aiheutti kuitenkin liikenne yöllä: 33 prosenttia piti ongelmaa pienenä ja 54 prosenttia suurena.

Taulukko 10. Kansanedustajien mielipiteet liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista asioista (suurimmasta pienimpään ongelmaan).

	ONGELMAN SUURUUS					
	Pieni		Keskitasoa		Suuri	
	%	n	%	n	%	n
Nuorten kuljettajien onnettomuusalttius	3	1	3	1	95	38
Turvattomat risteykset kaupunkien ulkopuolisella tieverkolla	5	2	8	3	87	34
Turvattomat risteykset kaupunkialueilla	5	2	15	6	80	31
Yleisten teiden heikko turvallisuustaso	8	3	10	4	80	32
Raskaan liikenteen kuljettajien ylipitkät ajoajat	13	5	10	4	78	31
Vaikeat talviolosuhteet	13	5	10	4	78	31
Ylinopeudet päätieverkolla	20	8	13	5	68	27
Raskaan liikenteen suuri määrä	15	6	20	8	65	26
Ikääntyneiden kuljettajien määrän kasvu liikenteessä	18	7	18	7	65	26
Liikenne öiseen aikaan	33	13	13	5	54	21
Liian korkeat nopeusrajoitukset kaupunkialueilla	41	16	33	13	26	10

Kansanedustajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä, mitkä kolme asiaa heitä huolestuttavat liikenteessä. Yhteensä vastanneet kansanedustajat mainitsivat 90 asiaa, yksittäisenä asiana eniten (15 kpl) mainintoja sai alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen. Yhtä monta mainintaa saivat myös erilaiset asenteisiin, piittaamattomuuteen ja välinpitämättömyyteen liittyvät asiat (esimerkiksi asennevamma, sääntöjen noudattamattomuus, aggressiivinen ja muista piittaamaton käyttäytyminen). Ajotapoihin (esimerkiksi ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, liian lyhyet turvavälit) liittyviä asioita pidettiin myös huolestuttavina (13 mainintaa).

2.3.3 Liikenerikkomusten vakavuus

Kansanedustajille tehdyssä kyselyssä tämän kysymyksen vastausasteikko oli toisin päin kuin kansalaisille tehdyssä kyselyssä. Kansanedustajilla vastausvaihtoehto 1 tarkoitti erittäin vakavaa rikkomusta ja 5 erittäin lievää rikkomusta. Tämä ei kuitenkaan näyttänyt tuottaneen väärinymmärrystä vastaajien keskuudessa. Tulosten vertailtavuuden mahdollistamiseksi asteikko käännettiin vastaamaan alkuperäistä kyselyä (Hatakka et al. 2000). Kolmeksi vakavimmaksi rikkomukseksi vastanneilla kansanedustajilla nousivat rattijuopumus (ka 4.97), ajaminen päin punaisia valoja (ka 4.62) ja ajokorttita ajo (ka 4.60) (taulukko 11).

Taulukko 11. Kansanedustajien (n=40) käsitykset liikenne rikkomusten vakavuudesta

	Keskiarvo	Vakava (*)		Siltä väliltä		Lievä	
		%	n	%	n	%	n
Rattijuopumus	4,97	100	40	-	-	-	-
Ajaminen päin punaista	4,62	98	39	3	1	-	-
Ajaminen ilman ajokorttia	4,60	93	37	7	3	-	-
Yli 15 km/h ylinopeus	4,17	80	32	15	6	5	2
Keltaisen viivan ylittäminen ohittaessa	4,03	80	32	15	6	5	2
Turvavyön käyttämättömyys	3,58	63	25	25	10	13	5
Liian lähellä perässä ajoa	3,45	58	23	23	9	20	8
Alle 15 km/h ylinopeus	3,00	40	16	33	13	28	11

(*)Vastaukset luokitettu kolmeen: vakava (erittäin vakava ja vakava), siltä väliltä ja lievä (lievä ja erittäin lievä).

Vastanneiden kansanedustajien mielestä kaikki esitetyt rikkomukset olivat kuitenkin niin vakavia, että lievimmänkin rikkomuksen, ajo alle 15 km/h ylinopeudella, keskiarvoksi muodostui koko asteikon keskiarvo kolme. Enemmistö vastaajista (16/40) piti tätä alle 15 km/h ylinopeuttakin vakavana rikkomuksena ja vähemmistö (11/40) lievä. Turvavyön käyttämättömyyttä ja liian lähellä perässä ajoa pitivät vastaajat selkeästi vakavampina rikkomuksina kuin alle 15 km/h ylinopeutta.

2.3.4 Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Kansanedustajilta kysyttiin liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeyttä asteikolla 1–4, jossa 1 tarkoitti että toimenpide ei ole lainkaan tärkeä, 2 vähemmän tärkeä, 3 melko tärkeä ja 4 erittäin tärkeä.

Eniten kannatusta saivat vastanneilta kansanedustajilta liikennekasvatukseen ja asennekasvatukseen liittyvät keinot (taulukko 12.). Näitä kaikkia pidettiin joko melko tärkeinä tai erittäin tärkeinä. Ajotaitojen kehittäminen sai myös lähes varauksettoman tuen vastaajilta. Myös liikenneympäristön parantamista ja autojen teknillisten turvallisuusominaisuuksien parantamista pidettiin tärkeänä. Lähes neljännes vastaajista ei pitänyt lainkaan tärkeänä nopeusrajoitusten alentamista ja liikenne rikkomuksista koituvien rangaistusten koventamistakin pidettiin melko vähän tärkeänä (55 % vastaajista piti tätä joko vähemmän tai ei lainkaan tärkeänä). Koulutukselliset ja asenteisiin vaikuttamisen keinot korostuivat siten vastanneiden kansanedustajien arvioissa.

Taulukko 12. Liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeys (tärkeysjärjestyksessä tärkeimmistä vähiten tärkeään)

	Tärkeää ⁽¹⁾		Vähemmän tärkeää		Ei lainkaan tärkeää	
	%	n	%	n	%	n
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely kouluissa	100	40	-	-	-	-
Ajamista ja liikennettä koskevien asenteiden opettaminen autokouluissa	100	40	-	-	-	-
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely tiedotusvälineissä	98	39	2	1	-	-
Ajotaitojen kehittäminen	98	39	2	1	-	-
Liikenneympäristön, kuten katujen, teiden, risteysten ja valaistuksen parantaminen	88	35	10	4	2	1
Autojen teknillisten turvallisuusominaisuuksien parantaminen	80	32	18	7	2	1
Liikenneerikkomuksista koituvien rangaistusten koventaminen	45	18	50	20	5	2
Nopeusrajoitusten alentaminen	45	18	33	13	23	9

(1) Vastausvaihtoehdot melko tärkeää tai erittäin tärkeää yhdistetty

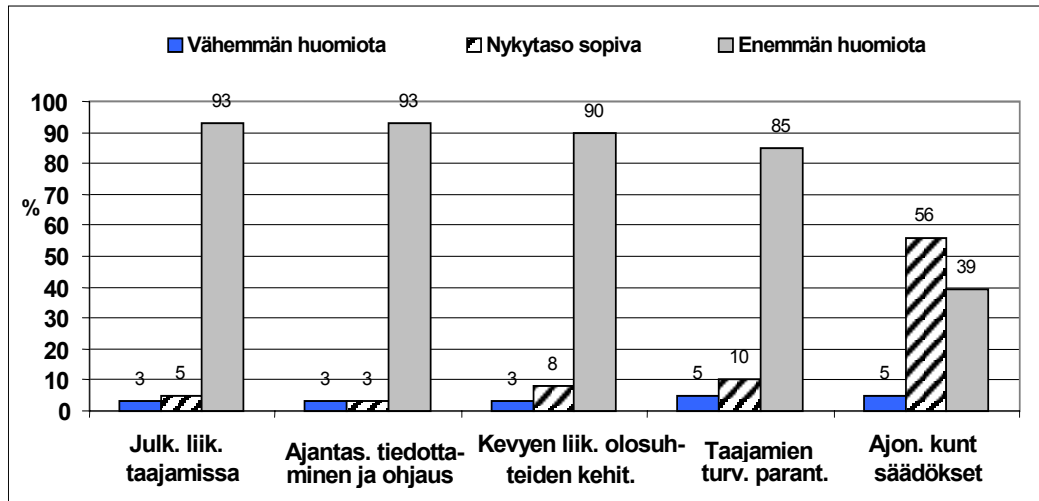
Vastanneet kansanedustajat kannattivat siten jokseenkin yksimielisesti kaikkia muita toimenpiteitä paitsi liikenneerikkomuksista saatavien rangaistusten koventamista ja nopeusrajoitusten alentamista.

Kansanedustajia pyydettiin myös mainitsemaan mielestään kolme tärkeintä keinoa liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Keinoja mainittiin yhteensä 85 kpl. Eniten mainintoja sai koulutus, asennekasvatus ja valistus, yhteensä 27 kpl. Teiden kunnossapito ja parantaminen saivat 21 mainintaa ja valvonta 12 mainintaa.

2.4.5 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyödyntäminen

Kansanedustajilta tiedusteltiin myös, onko erilaisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä hyödynnetty heidän mielestään riittävästi vai tulisiko joihinkin aihealueisiin kiinnittää nykyistä enemmän tai vähemmän huomiota. Vastanneet kansanedustajat arvioivat esitettyjä toimenpiteitä kymmenportaisella asteikolla, jossa 1 tarkoitti, että huomioita tulisi vähentää selvästi ja 10, että sitä tulisi lisätä selvästi. Vastaukset luokitettiin kolmeen luokkaan niin, että vähemmän huomiota sisälsi vaihtoehdot 1–4, nykytaso sopiva vaihtoehdot 5–6 ja enemmän huomiota vaihtoehdot 7–10.

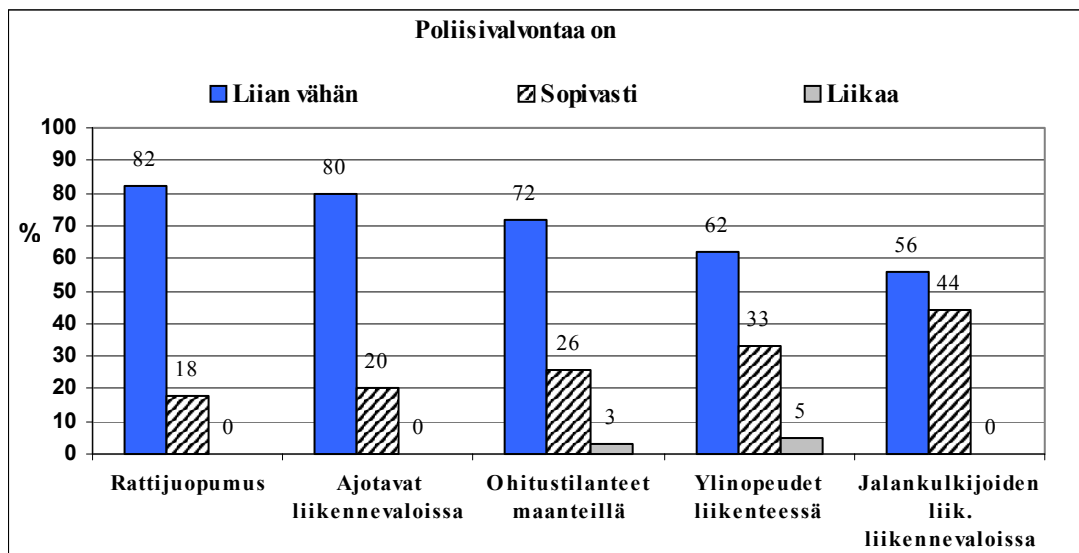
Esitetyistä viidestä toimenpiteestä neljään toivottiin kiinnitettävän enemmän huomiota (kuva 5). Eniten huomiota toivottiin kiinnitettävän julkisen liikenteen käytön edistämiseen taajamissa, liikenteen ajantasaiseen tiedottamiseen ja ohjaukseen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämiseen. Myös taajamien turvallisuuden parantamiseen toivottiin kiinnitettävän enemmän huomiota. Ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistamisen ja valvonnan tehostamisen nykytasoa vastanneet kansanedustajat pitivät sopivana. Vastanneiden mielestä oikeastaan mihinkään esitetyistä toimenpiteistä ei ole kiinnitetty liikaa huomiota, joitakin hajaääniä lukuun ottamatta.



Kuva 5. Kansanedustajien näkemykset erilaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvosta (tärkeysjärjestys: eniten huomiota vaativasta vähimmin huomiota vaativaan)

2.3.6 Liikenteen valvonta

Kansanedustajia pyydettiin arvioimaan poliisin liikennevalvonnan riittävyyttä eri tilanteissa. Valvonnan todettiin kokonaisuudessaan olevan liian vähäistä (kuva 6). Erityisesti rattijuopumusta, ajotapoja liikennevaloissa ja maanteiden ohitustilanteita valvotaan vastaajien mukaan liian vähän. Ainoastaan jalankulkijoiden liikkumista liikennevaloissa valvottiin sopivasti 44 prosentin mielestä, mutta enemmistön (56%) mielestä tätäkin valvottiin liian vähän. Ainoastaan ylinopeus- ja ohitusvalvonta olivat tilanteita, joissa muutama vastaaja (ohitustilanteissa yksi ja ylinopeusvalvonnassa kaksi) ilmoitti valvontaa olevan liikaa.



Kuva 6. Kansanedustajien mielipide poliisivalvonnan riittävyydestä (liian vähäisestä liikaa esiintyvään). Liian vähän = valvontaa on aivan liian vähän tai hieman liian vähän, sopivaa = valvonnan määrä on sopivaa, liikaa = valvontaa on hieman liikaa tai valvontaa on aivan liikaa

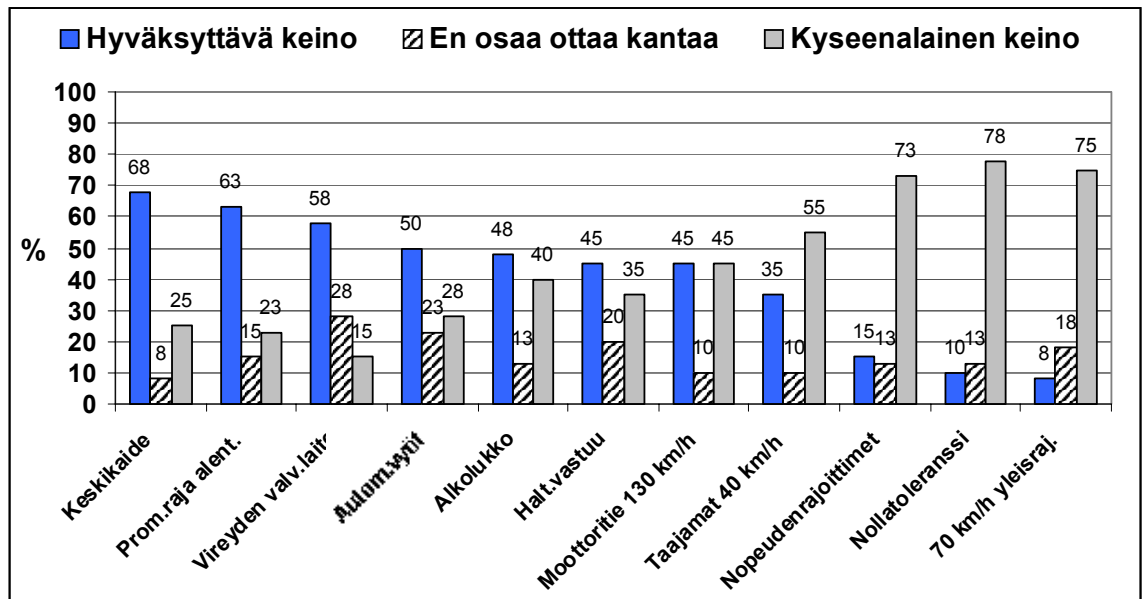
Kysyttäessä liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeyttä (taulukko 12) enemmistö vastanneista kansanedustajista piti nopeusrajoitustasoa sopivana. Liikenne-erikkomuksista koituvien rangaistusten koventaminen nähtiin myös vähemmän tai ei lainkaan tärkeänä. Vastanneet kansanedustajat olivat kuitenkin myös sitä mieltä, että ylinopeusvalvontaa on liian vähän (kuva 6). Tästä voidaan tietysti tehdä se johtopäätös, että vastaajien mielestä nopeusrajoitustaso on sopiva, mutta sen noudattamiseen on pyrittävä ensisijassa valvonnalla, ei rangaistuksia koventamalla. Rangaistusten ankaruutta tärkeämpi tekijä on tutkimuskirjallisuuden mukaankin kiinnijoutumisriski (Mäkinen, 1990; Ross, 1984).

Kameroilla tehtävä automaattinen nopeusvalvonta sai vastanneiden kansanedustajien hyväksynnän. Automaattista nopeusvalvontaa vastanneet kansanedustajat pitivät joko erittäin hyväksyttävänä (15 vastaajaa, 38 %) tai hyväksyttävänä (25 vastaajaa, 62 %).

2.3.7 ”Uudet” liikenneturvallisuutta parantavat keinot

Uusien liikenneturvallisuutta parantavien keinojen hyväksyttävyyttä kysyttiin viisiportaisella asteikolla (1 = ei lainkaan hyväksyttävä, 2 = melko kyseenalainen, 3 = en osaa ottaa kantaa, 4 = hyväksyttävissä oleva, 5 = täysin hyväksyttävissä oleva). Vastaukset luokitettiin jälleen kolmeen luokkaan: vaihtoehdot 1-2 kyseenalaisiksi, 3 ei kantaa ottavaksi ja 4-5 hyväksyttäväksi keinoksi.

Hyväksyttävimpinä keinoina pidettiin keskikaidetta kaksikaistaisille pääteille ja promillerajan alentamista (kuva 7.). Toisaalta noin neljäsosa vastaajista ei pitänyt promillerajan alentamista eikä myöskään keskikaidetta hyväksyttävänä. Eniten mielipiteiden eroja aiheuttivat moottoriteiden nopeusrajoituksen nostaminen 130 km/h, alkolukko sekä haltijavastuu. Näitä keinoja piti lähes yhtä monta vastaajaa kyseenalaisina kuin hyväksyttävänäkin. Kyseenalaisimpina keinoina vastanneet kansanedustajat pitivät nopeusvalvonnan nollatoleranssia, autojen automaattisia nopeudenrajoittimia sekä yleisrajoituksen laskemista 70 km/h.



Kuva 7. Kansanedustajien mielipide liikenneturvallisuutta parantavista keinoista (järjestyksessä hyväksyttävimmästä keinosta kyseenalaisimpaan)

Uusia liikenneturvallisuuden parannuskeinoja koskeneet vastanneiden kansanedustajien arviot poikkesivat aiemmin esitettyjen kysymysten vastauksista. Niin sanotuissa uusissa parannusehdotuksissa oli joukko sellaisia, joihin vastanneet eivät ole ottaneet lainkaan kantaa, vaikka aiempiin kysymyksiin oli otettu selkeästi kantaa. Saattaakin olla niin, että nämä uudet keinot olivat sellaisia, ettei kansanedustajilla ole niistä tietoa tai etteivät he tiedä, mitä täsmälleen tarkoitetaan. Esimerkki tästä on kysymys nopeusvalvonnan nollatoleranssista, johon runsas neljännes oli vastannut, ettei ota kantaa. Jos asia olisi ollut selvä kansanedustajille, he aikaisemman linjansa perusteella olisivat vastustaneet tätä nollatoleranssia samoin kuin nopeusrajoitusten alentamistakin. Nollatoleranssillahan tarkoitetaan sitä, että nopeusrajoitukset otetaan käyttöön sellaisenaan ilman, että niihin lisätään jotakin nopeuden arvoa (esimerkiksi 10 km/h) ennen rangaistuksen antamista.

2.4 Haastattelut

2.4.1 Haastattelujen toteutus

Tutkimusta varten haastateltiin viittä liikennevaliokunnan jäsenenä toimivaa kansanedustajaa ja kahta etujärjestöjen edustajaa. Haastattelut toteutettiin yhtä puhelinhaastattelua lukuun ottamatta kasvokkain. Haastattelun muotona oli teemahaastattelu, jossa lähdettiin liikkeelle muutamista ennalta päätetyistä kysymyksistä. Haastattelujen kesto vaihteli 45 minuutin ja puolentoista tunnin välillä.

Kansanedustajien haastattelut noudattivat pääasiallisesti seuraavanlaista rakennetta:

- Valiokuntaan hakeutuminen tai valikoituminen
- Keskeiset tekijät, jotka vaikuttavat kannan muodostumiseen liikenneturvallisuutta koskevissa asioissa.
- Erityisesti valiokuntatyöhön liittyvät tekijät
- Käsitykset liikenneturvallisuussuunnitelmasta
- Vaikuttavuus ja rooli
- Käsitys liikenneturvallisuustavoitteesta ”0-vision” muodossa
- Arvio siitä, minkä tyyppisiä turvallisuushankkeita on helppo ja toisaalta vaikea edistää
- Käsitys liikenneturvallisuustutkimuksen ja turvallisuusasiantuntijoiden roolista päätöksenteossa ja siinä vaikuttavana tahona

Etujärjestöjen edustajien kanssa käsiteltiin myös heidän käyttämiään vaikuttamisen keinoja sekä käsityksiä turvallisuutta edistävien järjestöjen yhteistyöstä.

Haastattelumateriaalia kertyi yhteensä noin 30 sivua. Tästä materiaalista lähdettiin lukukertoja toistamalla etsimään toisaalta haastattelukysymyksiin vastauksia ja toisaalta muita esiin nousevia seikkoja. Materiaalia luki kolme tutkijaa. Haastattelumateriaalin pohjalta on löydettävissä uusia näkökulmia, mutta sen pohjalta ei voi tehdä yleistäviä johtopäätöksiä.

2.4.2 Valiokuntaan hakeutuminen tai valikoituminen

Kaikilla haastatelluilla valiokunnan jäsenillä oli joko jonkinlaista henkilökohtaista taustaa tai ammatillista kokemusta liikenne- ja viestintävaliokunnan alan asioista, joko liikenteestä tai viestinnästä. Vaikka näitä henkilöön liittyviä tekijöitä olikin, merkittävin tekijä oli kuitenkin poliittinen prosessi. Edustajan oman halukkuuden lisäksi senioriteetti, puolueen sisäiset tekijät sekä erityisesti valiokuntapaikkojen jakautumisen kokonaisuus ratkaisevat sen, mihin valiokuntaan edustaja lopulta päätyy.

”Sellaista palapeliä, että siinä painaa mielenkiinto ja yhteensovittaminen muiden ryhmien kanssa. Eipä siellä toisaalta sellaisia jäseniä ole, jotka olisivat siellä vastahakoisesti.”

”Omalla kohdalla entinen ammatti, oli -----, niin sitä kautta liikenne ja viestintävaliokunnan asioihin viime kaudella, tuntematta sen kummemmin liikennevaliokunnan tekemiä asioita tulin ryhmän asettamaksi valiokunnan jäseneksi, tällä kaudella oli silloinkin toiveena toinen valiokunta, mutta en päässyt ja olen edelleenkin tämän toisen valiokunnan varajäsen, asetin sen toisen ensisijaiseksi ja tämän toissijaiseksi. Ei minulla mitään sellaista varsinaista hinkua tähän valiokuntaan ollut. Näin järkevänä... että jatkaa siinä missä olikin.”

2.4.3 Valiokuntatyö ja sen merkitys

Valiokuntatyön suuri merkitys kuului myös haastateltujen vastauksissa. Yhtenä esimerkkinä oli lääkärin ilmoitusvelvollisuus. Tässä tapauksessa valiokunta päätti muuttaa hallituksen esitystä, ja näin myös tapahtui. Yleensä hallituksen esitykset menevät läpi korkeintaan pienin muutoksin, mutta valiokunnan valta riittää tarvittaessa hyvinkin merkittäviin muutoksiin.

”Valiokuntakäsittely on ratkaisevassa roolissa. Käytännössä se määrää täysistunnon kannan.”

Valiokunnan sisällä vaikutusvaltaa on luonnollisesti eniten valiokunnan puheenjohtajalla sekä puolueiden, erityisesti hallituspuolueiden valiokuntavastaavilla. Haastattelutavat pitivät myös henkilökohtaisia tekijöitä merkittävinä, valiokunnassa on löydetävissä selkeitä mielipidejohtajia.

”Sellaiset edustajat jotka vahvasti tuovat esiin mielipiteensä, vaikka ne perustelut olisivat vähän heikotkin, ne vain voimakkaasti ajavat mielipidettään niin heillä on aika paljon sitä valtaa. Heikommat menevät mukaan ja näin...”

”Valiokuntavastaavan mielipide on tärkeä, saman puolueen jäsenet sanovat että okei...”

”Monet käyvät keskustelua valiokuntavastaavan kanssa. Ne jäsenet jotka eivät kyseiseen asiaan ole perehtyneitä erityisesti kysyvät valiokuntavastaavan kantaa.”

2.4.4 Liikenneturvallisuuden rooli päätöksenteossa

Vuosien 2001–05 liikenneturvallisuussuunnitelmassa yhtenä tavoitteena oli nostaa liikenneturvallisuuden arvostusta. Kansanedustajien haastatteluista tuli sellainen kuva, että haastatelluilla oli varsin monipuolinen näkemys liikenteestä ja sen eri funktioista, kuten pitääkin. Toisaalta liikenneturvallisuuskysymyksissä näkemys oli huomattavasti pinnallisempi ja suppeampi. Liikenneturvallisuuden ei sinänsä nähty olevan rahaa vaativien toimenpiteiden päätöskriteerinä kovin korkealla.

”Paljonko kuolee alkoholin seurauksena, tai tapaturmaisesti kodeissaan... herää kysymys miksi liikenneturvallisuus on tehty niin järjettömän tärkeäksi, onhan sillä painoa, miksei sitten kampanjoida tehokkaammin kotitapaturmista.”

”On tärkeä asia mutta silti mä painotan sitä ihmisten järjenkäyttöä... luotan tai tulis luottaa... on se nopeus tai turvaväli... että se kulttuuri olis sellainen että... jos joku liikenneympyrä näyttää vähän vaaralliselta niin mennään sinne sitten vähän varovaisemmin...monesti tuntuu että mäkin ajan ---- moottoritiellä niin aina siellä tulee joku pimeällä sataakahtakymppiä ikäänkuin olisi päätetty että sitä pitää ajaa...”

”Liikenneturvallisuus ja sen tahtotila on yhteisesti hyväksytty ja mielletty, kysymys on enemmänkin siitä että kun pitää priorisoida sitä muihin asioihin, siis päättää rahasta niin silloin sen prioriteetti ei ole riittävän korkea. Mutta tahtotila on olemassa, mutta isommassa kontekstissa sen painoarvo ei ole riittävä. Nähdään ehkä että on jo saatu riittävästi aikaseksi ja resurssit voi kohdistaa johonkin muuhun. Se on se ongelmakohta.”

”No ensinnäkin ovat nämä vaikkapa, tuolla Kaakkois-Suomessa on paljon Venäjän liikennettä, kyllä ne tietysti ovat vaarallisiakin mutta kun investointeja tehdään A-tavoite on saada liikenne sujumaan nopeammin ja paremmin. Ja toivottavasti sujumaan siten että onnettomuuksia sattuisi kovin vähän.”

”Sitten on tietysti nämä talous ja työttömyystekijät, että liikenneturvallisuus perusteellahan ei tiehankintoja tehdä vaan se peruste on aina työllisyys, talous tai kilpailukyky; poliittinen tai liikenteen sujuvuus.”

”No se (liikenneturvallisuus) on jäänyt sinne alemman kriteeristön joukkoon. Sanotaan näin...”

”Liikenneturvallisuuden kannalta ei tarvittaisi kuin yksi laki. Nopeus nollaan. Se ei kuitenkaan ole mahdollista. Liikenteessä on muitakin näkökulmia. (haastateltava luetteli esimerkkejä: palvelutarve, liikkumistarve, tavaliikenne jne.)”

2.4.5 Liikenneturvallisuuden kehittäminen

Liikenneturvallisuuden kehittämisessä nousivat esiin lähinnä nopeuskysymykset, liikenteen valvonta sekä tienkäyttäjien asenteet. Liikenneturvallisuustyössä merkityksellisiä järjestelmätason asioita ei noussut spontaanisti lainkaan esille. Tien kunnossapitoa lukuun ottamatta olemassa olevan tieympäristön turvallisuuden kehittäminen ei tullut esiin. Tämä on siinä mielessä mielenkiintoista, että käytännön toteutustasolla rahoituksen saaminen tämäntyyppisiin hankkeisiin vaikuttaa olevan erittäin hankalaa, vaikka niillä voitaisiinkin saada positiivista kehitystä aikaan. Turvallisuutta parantaisivat esimerkiksi risteyksien saneeraaminen, liikenneympäristön pehmentäminen ja tievalaistuksen lisärakentaminen. Tieympäristön kehittäminen turvallisuusmielessä kytkeytyi kyllä suuriin hankkeisiin ja niiden turvallisuusvaikutuksiin, mutta turvallisuutta voitaisiin parantaa myös kevyillä ja kustannustehokkailla ratkaisuilla.

”Onko se sitten aina niin että täytyy lainsäädännön kautta toteuttaa se paras, tiukentaa ja laskea... Jotenkin se ihmisten oma käsitys siitä että miksi liikennesääntöjä noudatetaan. Jo noudattamalla nykyisiä sääntöjä oltaisiin lähellä sitä kahta ja puoltasataa.”

”(...Onnettomuuksien tosiasialliset syyt paljastuvat tutkimuksissa...) Ja liian monessa tapauksessa on kysymys joko kuljettajan inhimillisestä virheestä tai asenteesta. Liikennekäyttäytymisestä. Silloin mennään alueelle joka on äärimmäisen vaikea ja silloin ollaan taas vähän niin kuin kädet pystyssä kun täytyy todeta että lainsäädännöllä ei pystytä vaikuttamaan onnettomuuksissa kuin osaan. Sen takia me tarvitaan tätä yhteiskunnan tekemää liikenneturvallisuustyötä ja niin kuin kerran istunnossa sanoin että tarvitaan iskeviä iskulauseita niin kuin meillä oli aikanaan nämä hyvät sloganit, kun otat et aja, ajat et ota ja mitä kaikkea niitä oli yhteispelillä se sujuu. Onhan niitä, aja hiljaa isi. Nehän oli hittejä... Tarvittaisiin taas niin kuin kansalaisaktiivisuutta. Olen heittänyt medialle pallon että liikennepoliittisten ohjeiden pitäisi olla muutakin kuin ruuhkahuippuseurantaa ja onnettomuusseurantaa. Pitäis olla etukäteen valistavaa toimintaa. Sä oot nuori mies että et muista kun oli Veikko Pajusen liikenneohjelmia. Silloin ratkaistaan liikenteen ongelmia. Kaikkea tällaista tarvittaisiin liikenneturvallisuuden nimissä. Yleisradio kun on julkisen palvelun yhteisö, niin sen pitäisi paremmin tarttua liikennepolitiikkaan.”

”Mä tänään ihmettelin kovasti kun lueskelin jotakin liikennealan lehteä, siinä oli juttua että Suomen ajo-opetus on erittäin hyvää ja tehokasta. Nyt suhteessa kuluneeseen viikonvaihteeseen, niin miten tällaseen voidaan vaikuttaa. Ajo-opetus on varmasti hyvää ja tehokasta mutta se hirveä asennevamma mikä siellä taustalla on että kun on kesäkeli ja tämmönen saldo, niin jotain täytyy olla pahasti pielessä. (Huom. Haastattelua edelsi alkukesän viikonloppu, jolloin tapahtui useita nuorten liikenneonnettomuuksia)”

”Ja sit se on kauheen kiusallista kun niitä nopeuksia lasketaan riittävän kauan siel alkaa tulla sellaista ajotapaa että se on jo itsellään ongelmallinen. Et tota mä ajattelen että jos ihmiset saatais asennekasvatettua jossain kohtaa mut ku se ei näytä menevän tällä tavalla kasvattamalla omaehtosesti perille niin tota niin samaisessa lehdykässä oli mun mielestä aika mielenkiintonen osa tätä lainsäädäntöä jossa tällainen törkeään liikenneriikkomukseen syyllistynyt, mä en tiedä menikö se ensimmäisestä kerrasta... pistettäisiin uudelleen teoriaopetukseen. Mä luulen että siinä kun sä jäisit jostain törkeästä liikenneriikkomuksesta kiinni niin se tarkoittais sitä että sä olisit uudestaan autokoulun penkillä niin se olis paitsi taloudellisesti niin myös muuten aika ikävä tilanne.”

Turvallisuuden kehittämisessä vedottiin usein tienkäyttäjien vastuuseen, sekä asennoitumiseen. Näiden parantamiseen ei osattu esittää selkeitä keinoja, tai keinoina pidettiin aika perinteisesti koulutusta ja valistusta. Käyttäytymiseen puolestaan ajateltiin vaikutettavan valvonnalla. Tässä kuvastuu melko pintapuolinen näkemys siitä, miten tienkäyttäjän asennoituminen muodostuu ja toisaalta, mitkä tekijät määrittävät käyttäytymistä.

Myöskään yleisemmin järjestelmätason tekijöitä ei tullut esiin. Tällaisia olisivat esimerkiksi liikkumistarpeisiin ja liikkumistapoihin vaikuttaminen. Tällaisia näkemyksiä ei tullut esiin kuin korkeintaan kriittisessä mielessä.

”Kokemattomat kansanedustajat edustavat sellaisia asioita kuin esimerkiksi että ihmiset pitäisi saada rautateille. Se olisi vaikea asia monille kun joka

*torpan nurkalle ei rautatietä voi rakentaa. Eduskunnassa tällaisiakin esite-
tään.”*

2.4.6 Liikenteen valvonta

Liikennevalvontaan haastatelluilla näytti olevan yksimielisen positiivinen kanta. Valvonnan sisällöstä näytti kuitenkin olevan vallalla käsitys, jonka mukaan valvonta keskittyy liian yksipuolisesti nopeuksiin. Yleensäkin nopeuden säätely korostui haastateltavien kommentoissa. Tuntui jopa siltä, että liikenneturvallisuuteen ja sen parantamiseen tähdättäisiin pelkästään nopeuksia alentamalla, minkä haastateltavat näkivät olevan vaikeaa ja epärealistista. Vaikka nopeuden säätely onkin keskeinen keino liikenneturvallisuuden parantamisessa, on mahdollista, että muut osa-alueet ovat jääneet vähemmälle huomiolle ja koko turvallisuustyö värityy liiaksi nopeuskysymyksillä. Nopeuden valvonnasta haastatelluilla oli jopa kriittisiä kantoja.

”Lisäksi meillä on sellainen lausuma, että hallitus seuraa tätä nykyistä rangaistusjärjestelmää ja tarvittaessa ryhtyy valmistelemaan pisteytysjärjestelmää, josta on saatu niinkään kansainvälisesti hyviä kokemuksia. Tämä nykyinen järjestelmä on liian kategorinen. Että kun on kuitenkin erilaisia olosuhteita, että voitais joustaa. Hyvä laki on sellainen että sitä voi noudattaa. Silloin kun sä hyvällä kuivalla kelillä marraskuussa kun just on tullu talvinopeusrajoitukset ja saat tonnin sakot niin silloin kyllä kyrsii. Että silloin olisi voinut käyttää harkintaa joka poliisilla on.”

”Nopeusvalvonta on nykyään aika tiukkaa ja kattavaa, mutta sitä pitäisi laajentaa muihinkin alueisiin. Rattijuopumusvalvontaa nyt on, mutta sekin on sivuroolissa. Liikaa painotetaan nopeusvalvontaa, muitakin asioita pitäisi valvoa.”

”Olen itse joskus kyseenalaistanut ylinopeussakot, joissa ei ole ylärajaa...”

(Kerroin esimerkkinä automaattisen nopeusvalvonnan positiivisista vaikutuksista.) ”...hirveen vaikee tässä on sanoa että tunne menee järjen edelle, mutta mikä tuntuu järkevältä. Mutta tässä kameravalvonnassa ainakin henkilökohtaisesti tuntui siltä että ne kamerat oli aina jonkun mäen alla että sä jouduit aina lyömään jarrut pohjaan jossain typerässä paikassa kun valvoi sitä kameran silmää, että sen mä ymmärrän kun ne olis jossain suoralla, mut semmosessa paikassa missä sulla auton nopeus nousee jo painovoiman vaikutuksesta, et sä joudut jarruttelemaan...”

2.4.7 Liikenneturvallisuutta koskevien mielipiteiden muodostuminen

Haastatteluissa tuli toistuvasti esiin kansanedustajien henkilökohtaisia sekä oman lähipiirin kokemuksia ja toisaalta kansalaiskontakteissa esiin tulleita konkreettisia esimerkkejä.

”Omaan mielipiteeseeni (lääkärin ilmoitusvelvollisuusasiassa) vaikutti paljon se että miehille ajokortista luopuminen on vakava paikka, ja siitä pidetään kovasti kiinni. Eräs rouva soitti ja kertoi että se on aivan katastrofi kun mies vain ajelee ja kolhii... tällaisia juttuja, että ehdottomasti täytyy saada kortti pois. (Kuvaili tätä kyseistä tapausta.) Musta ne vaan oli niin konkreettisia esimerkkejä...”

”Kuulemiset olen kokenut siten että siellä ei sellaista tietämystä ole, johon näitä asioita voisi kytkeä. Se on enemmän semmoista henkilökohtaista tunnekokemusta. Kun mä eilen tulin tänne niin mä näin hirven. Puolueissa ei tehdä kovinkaan paljon töitä.” Etujärjestön edustaja

”Näin äkkiä analysoituna aika paljon johtuu valiokunnan jäsenistä itseltään, lähtökohtaisista ajatusmalleista. (Haastateltava antoi esimerkkejä alkoholikäytöstä työkuultuurissa ja sen muutoksesta.) Kulttuuri on muuttunut, työteho noussut. Me ei lähtökohtaisesti puhuttu tästä, mut mä luulen että siinä oli tämmöstä asenneilmastoa on, siellä on isiä ja äitejä ja ihmisiä, jotka on omaksuneet nollatoleranssin omassa elämässään.” Kyse oli valiokunnan kannasta liikenneerikkomusten ajokorttiseuraamuksiin.

”Eräsikin valiokunnan jäsen kertoi omakohtaisen kokemuksen, että kortti oli otettu pois ja naapuripiirin nimismies palautti sen tai miten se meni.”

Vaikka asiantuntijoiden ja kuulemiskäytännöissä esiin tulevien näkemysten merkitystä pidettiinkin suurena, liikenneasioissa jokainen voidaan nähdä asiantuntijana. Jokaisella on siitä henkilökohtaista kokemusta. Yksi haastateltu toikin tämän selkeästi esiin.

”Liikenne ja kalastus ovat vaikeimpia asioita. Asiantuntijoita ovat kaikki. Asiantuntijuus hukkuu. Esimerkiksi lääketieteelliset asiat ovat erilaisia. Kun asiantuntijalääkäri sanoo jotakin niin siihen ei ole paljon sanomista. Liikenneasiat ovat ristiriitaisia ja niistä on enemmän mielipiteitä kuin faktoja.”

Liikenne ja liikenneonnettomuudet ovat koko ajan mediassa melko näkyvästi esillä. Näytti siltä, että haastatellut olivat tottuneita seulomaan mediassa esiintyneitä kantoja ja näkemyksiä. Mediassa esiintyvään keskusteluun haastatelluilla näytti olevan ”terveen” kriittinen kanta. Yksi haastateltu viittasi myös kansanedustajien omaan kulttuuriin populismin paheksunnasta. Ajatus siitä, että kansanedustajat kriitikkömästi myötälilisivät julkisuudessa esitettyjä kantoja, ei näiden haastattelujen perusteella vaikuta todenperäiseltä. Lisäksi on huomattava, että haastatellut edustajat tuntuvat tarkkaan miettivän tiedon välittäjän motiiveja.

”Konginkangas... pitkään kirjoitettiin toipumisista ja uhreista... sitten laimenee ja unohtuu. Silloinkin ministeri asetti heti työryhmän että mitä tarvitaan ja no nyt se sitten tuli ulos. Mitä sitten ryhdytään tekemään ja miten ne

konkretisoituu. Media nostaa, en välttämättä pidä sitä aina niin hyvänä. Pidän siitä että asioista kirjoitetaan tasaisesti kuin että ne räähvitään täysin loppuun jolloin ihmiset jotenkin turtuu ainakin vähäksi aikaa.”

”Siihen (median nostamiin asioihin) on helppo mennä mukaan, mutta täällä puututaan siihen helposti, leimataan populistiseksi, ainakin minun mielestäni täällä on siihen sisäinen kritiikki. On hyvä itse miettiä toinenkin ajatus asiasta. Ehkä ei oikein voi rokottaa (median vaikutusta vastaan) mutta voi jotenkin vähän suodattaa.”

”No esimerkiksi Konginkangas... Ei sille voi turvallisuustyötä rakentaa. Sitä voi käyttää hyödyksi, mutta kaikki muutkin käyttävät kukin omiin päämääriinsä. Herätti hetken, mutta miten sitten eteenpäin. Työ pitää kuitenkin rakentaa pitkäjänteiseksi. Päätöksentekijöiden pitkän tähtäimen kehittäminen. Kuka tällaista hetkeä käyttää sitten oikein ja kuka väärin. Luotettavuus on kuitenkin avainkysymys. Perusasiat pitää saattaa päätöksentekijöiden tietoon. Tiehallinto on tämän asian hoitanut hyvin.” Etujärjestön edustaja.

”Ei sanomalehtien pohjalta voi lakia tehdä. Ne on uutisia, niitä tulee ja menee vaikka ne kammottavia onkin, mut siltä pohjalta on tehtävissä sellaisia yhteisiä nimittäjiä, että kyllä lainvalmistelussa on oltava huolellinen tutkimustyö ja selvitystyö.”

”Asiantuntijakuuleminen on tärkeä, mut sen ohessa kansalaiset tulee juttelemaan ja kertoo mielipiteitä ja... sitten sanotaa... jos lehtiä lukee niin sen kautta koittaa seuloa sellaista yleistä kantaa et mikä se voi olla että mitä ihmiset ajattelee siitä asiasta. Kuitenkin sillä tavalla että ei kansalaisten mielipidettä miellyttäkseen lyö omaa kantaansa lukkoon ja se on välillä kauheen vaikeeta. Ei välttämättä liikennevaliokunnan asioissa mutta sosiaali- ja terveyden puolella, kun niitä ikäviäkin päätöksiä pitää pystyä tekemään. Ensisijaisesti asiantuntijat ovat lainsäädäntötyötä tekeväälle hirveen tärkeä joukko.”

”Kun lainsäädäntöä valmistellaan, meillä on keskeisenä asiantuntijakuuleminen valiokunnassa. Ja oikeastaan koittaa suodattaa lehdistön välittämää yhtä ainutta totuutta siinä asiassa, ettei asiantuntijoita kuulematta menis mutu-periaatteella lausumaan mitään mistä sitten ei voi pakittaa. Kun lehdistöllä on sellainen tapa että kun tulee joku hallituksen esitys, niin ne kysyy heti mitä mieltä sä tästä oot. Jos siinä vaiheessa sanot kyllä tai ei niin miksi niitä asiantuntijoita kuullaan. Mä oon ruvennu hirveen varovaiseksi omien valiokuntien asioissa ja muissakin asioissa hirveen kiihkeesti sanomaan mitään ennenkuin asiassa on kuultu asiantuntijoita, koska monta kertaa huomaa ettei tiedä kuin murto-osan niistä ongelmista, jotka siihen päätöksentekoon liittyy.”

2.4.8 Näkemykset kuulemiskäytännöstä

Kuulemiskäytännöistä vallitseva mielipide oli, että informaatiota on hyvin saatavilla. Asiantuntijoiden näkemyksiä ja tutkimustuloksia pidettiin selkeästi arvossa ja niiden nähtiin olennaisella tavalla vaikuttavan päätöksentekoon. Osa haastatelluista toi esiin myös kriittisen kannan etujärjestöjen näkökohtiin. Vaikutti siltä, että edustajat hyvin-

kin herkästi käsittelevät saamaansa informaatiota sen pohjalta, mikä on informaation antajan motiivi.

”Plussaa on se että tiedonsaanti on turvattu. Valiokunta on äärimmäisen hyvin informoitu. Siitä pitää huolen ministeriön lainvalmistelu, aina tehdään laaja kuulemiskierros, yhteydet sidosryhmiin niin Tiehallinnon kuin Liikenneturvan ihmisiin, poliisi valvontaviranomaisena... Se siinä on plus-saa. On aika hyvä käsitys miten liikenneturvatilanne Suomessa on. Niin kuin noi salikeskustelut osoittaa niin kyllä täällä asiantuntemus hallinnassa on. Tietysti kuinka pitkälle asioita voidaan lainsäädännöllä hoitaa, tarvitaan valtava määrä muita asioita.”

”Liikennevaliokunnassa on loppujen lopuksi hyvin vähän varsinaisesti puhtaasti tutkimustahoja kuultuna. Ne ovat loppujen lopuksi edunvalvontajärjestöt jotka esittävät omat kantansa omien rekisteriensä ja tukkimiehenkirjanpitojensa perusteella.”

”Mitä enemmän edustaja tietää itse asiasta, sitä vaikeampi asiantuntijoiden on vaikuttaa. Toisaalta ristiriitaiset asiantuntijakannat aiheuttavat niiden merkityksen vähenemiseen, ne eivät johda mihinkään. (Haastateltava korosti ristiriidattomuuden ja yksimielisyyden merkitystä vaikuttavuuden perustana.) Lisäksi henkilöistäkin on kysymys. Lääkärrien ilmoitusvelvollisuusasiassa osa jäi hyvinkin mieleen. Esimerkiksi armeijan lääkärintarkastuksesta esitettiin faktoja. (Varusmiehillä todetaan sairauksia yms. joiden perusteella ajokorttia ei voida myöntää.)”

”Korva harjaantuu kuulemaan. Osa kuultavista on etujärjestöjä, jotka edustavat omaa näkemystään ja usein mielipiteitä, ----- tms. Tietysti ne otetaan huomioon. Puolueettomien asiantuntijoiden merkitys on suurempi.”

Vaikka tutkijoiden ja tutkimusten merkitystä pidettiin suurena, tutkijoiden äänen ei kovin voimakkaasti ajateltu kuuluvan valiokuntatyössä. Tutkijoilta sinällään puuttuu kenties vaikuttamisen intressi ja toisaalta tutkijoiden asiallisen neutraali tapa esittää asioita ei ole omiaan nostamaan esiin ongelmia, myymään parannusehdotuksia tai edes kilpailemaan ristiriitaisten intressien kanssa. Luonnollisesti eri etujärjestöt ja myös puhtaasti liikenneturvallisuutta edustavat tahot hyödyntävät tutkimusta ajaessaan tavoitteitaan. Vaikutti siltä, että yksisuuntaiset tutkimustulokset vakuuttavat helposti päättäjät. Toisaalta ristiriitaiset tutkimustulokset aiheuttavat lähinnä nollatuloksen, jossa päätös voidaan tehdä muilla perusteilla, kuten on luonnollistakin.

”Tutkimukseen voisi liikennepuolella oikeastaan tukeutua enemmän. Meillä on... esim. poliisin toimintaan liittyvää lainsäädännön rukkausta, niin meillä on itse asiassa aina aikalailla samat tietyt asiantuntijat, jotka mielellään kertovat myös median kautta omat mielipiteensä. Tekevät omia ehdotuksiaan. On ehkä vähän yksipuolista.”

Kuulemiskäytännöissä kritisoitiin kuultavien valikointia. Valiokuntasihteeri valitsee kuultavat tahot olemassa olevista listoista sen mukaan mitä tahoja kyseisen asian voidaan ajatella koskettavan. Ongelmaksi saattaa muodostua tällöin tutkimuksen äänen kuuluminen, koska tutkimusta edustavilla tahoilla ei sinällään ole omaa itsenäistä vaikuttamisintressiä, eikä ehkä aktiivista halukkuutta hakeutua kuultavaksi.

Kuuleminen on aika kaavamaista, keitä kutsutaan. Valiokuntasihteerillä on lista, joista hän poimii itsenäisesti kyseistä asiaa koskevat tahot: Asian valmistelijat, AKT, Autoliitto yms. etujärjestöt, tutkimus. Valiokunnan jäsenet voivat kutsua käytännössä aina eikä näitä ehdotuksia vastusteta. (Tosin jos jonkun kutsuma asiantuntija osoittautuu jotenkin osaamattomaksi, kyseisen edustajan pyyntöihin ei tulevaisuudessa suhtauduta positiivisesti.)”

”...tietyllä tavalla on aina samat asiantuntijat. Voisi mielikuvitusta vähän käyttää.”

”Valiokuntasihteerillä on valtaa siinä (kuultavien kokoamisessa), hänellä on listat, samantyyppisissä asioissa aina samat. Silloin kun päätetään jatke-taanko kuulemista, onko tarpeeksi tietoa asiasta niin silloin pitää olla he-reillä. Jos vielä on ehdottaa jotain. Ollaanko saatu riittävästi tietoa... esim. promillerajan laskemisessa.”

2.4.9 Liikenneturvallisuussuunnitelma ja liikenneturvallisuustavoite

Liikenneturvallisuussuunnitelman rooli liikenneturvallisuuteen liittyvässä päätöksenteossa ei noussut haastateltavien mielestä kovin merkittäväksi. Sen ajateltiin antavan hyviä tavoitteita, mutta olevan epärealistinen. Käytännön päätöksenteko lähtee käytännön ongelmista ja suunnitelman ei siihen katsottu tarjoavan kovinkaan paljon. Liikenneturvallisuussuunnitelman voisi ajatella olevan paremminkin ministeriön ja alan muiden vaikuttajien toiminnan ohjenuorana.

”Hallituksen esitykset, jotka luonnollisesti Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee, ohjaavat liikennevaliokunnan ja sitä kautta myös koko eduskunnan päätöksentekoa.”

”Pitää olla tavoitteita ja näin, en niin muista mitä siinä oli nollatoleranssia ja näitä...Osa niistä on sellaisia että niitä ei sitten voi kuitenkaan täysillä käytännössä toteuttaa.”

”Valiokunnalle antaa enemmän pohjaa lakiesitykset. Liikenneturvasuunnitelma... suunnitelmiin viitataan juhlapuheissa ja joissakin seminaareissa, mutta tietysti valiokunta tunnistaa ja tiedostaa sen olemassaolon mutta harvemmin sitä... kun on jonkin liikenteeseen liittyvän tapahtuman avaajana tai joutuu pitämään liikenneturvatematikasta puheita niin tietysti siihen silloin viittaa mutta hirveen harvoin se siinä konkretiassa kun lakiesityksiä käsitellään niin harvoin siihen siellä viitataan. On se siellä pohjalla sellaisena joka tiedostetaan mut ei se tule sieltä sellaisena piikkinä.”

”Siihen (liikenneturvallisuussuunnitelmaan) törmää silloin tällöin. Välillä on hyvä palauttaa se mieleen. Tämä elää tavallaan omaa elämäänsä tämä talo suhteessa siihen.”

”(Kysymys: pitäisikö suunnitelman olla konkreettisempi vai esittää yleisiä linjoja?) Ehkä se konkreettisuus olisi siinä se oikea sana. Liikenneturvaratkaisuja pitäisi tehdä ajassa, että kuten tätä Konginkankaan tapaustakin analysoidaan huolella ja hartaasti niin kuin pitääkin eikä tehdä liian hätäisiä johtopäätöksiä, että tavallaan media ja yleisö on malttamaton että heti

pitää olla vastaus miten tällaiset estetään vaikka kyse on siitä että suurin osa ongelmista on siellä ratin ja penkin välissä.”

”Kyllä tommoset aina... tottakai ne toimii, tarkistuksia tarvitaan, tommoset asiat jotka on pitkällä aikajänteellä niin niiden täytyy elää ajassa. Tietysti sellaisia ohjeviivoja... varmaan se on ihan erinomainen ollut kun se on siellä tehty heh heh... mä en muista enää tarkasti mitä siellä oli.”

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetty liikenneturvallisuustavoite ”kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti vammautua liikenteessä” nollavision mielessä ei ollut tavoittanut haastateltavia. Se joko sekoitettiin nollatoleranssiin tai sitä pidettiin yleisen tason ajatuksena, jolla ei ole realistisia toteutumisen mahdollisuuksia. Vaikutti siltä, että ajatusta ei ole sisäistetty lainkaan ja sen merkitys oli hyvin vähäinen. Liikenneturvallisuustavoite oli jäänyt haastatelluille hämäräksi. Voisi jopa ajatella, että sen merkitys olisi jopa negatiivinen siinä mielessä, että se saattaa luoda epärealistisen kuvan päättäjille liikenneturvallisuustyön tavoitteista kokonaisuutena. Tätä seikkaa tulisi hyvin huolellisesti pohtia.

”Niin juu että risteykset ja tiet olisivat sellaisia... vaatii paljon rahaa ja paljon suunnittelua siinä kai se on. Periaatteessa suhtaudun positiivisesti. Inhimillisiä virheitä sitten kuitenkin sattuu... niin... Jos kärjistää niin nopeudet lasketaan todella alas, ei siinä mitään, johtaaks se sitten siihen että sitten on jalankulkijoillakin kypärä päässä. Mut et tottakai... pitää suhtautua positiivisesti. Aina se inhimillinen tekijä siellä on.”

”Mä en itte, no okei, meillä on jokaisella oma nollavisioni mutta me otetaan kuitenkin tietyllä tavalla riskejä. Kysymys kuuluu miten saadaan kollektiivinen nollavisioni. Nollavisionin ongelma on se että mä en näe sitä realistisena siinä mielessä että mä en... ihminen on sellainen että se tekee virheitä ja en usko että saadaan rahoitusta sille että saadaan tämä järjestelmä sellaiseksi että virheet eivät voisi johtaa fataaleihin seurauksiin. Tämä on se ongelma, realiteetti sen suhteen. Se on hyvä tavoite, mutta se ei ole realistinen tavoite, mun on vaikea sitoutua sellaiseen tavoitteeseen jota ei ole mahdollista saavuttaa.” Etujärjestön edustaja.

”Ei varmasti... tietysti se tavoite... tottakai tavoite pitää olla niinkuin alen-taa koko ajan kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia, mutta jokainen tietää että tällainen nollatavoite on epärealistinen. Silloin pitää tapahtua kaikilla sektoreilla tavattomasti, siihen liittyy liian paljon sellaisia riskitekijöitä joiden eliminointi on käytännössä mahdotonta. Mutta tottakai, hyvä tavoite, mutta sitten pitää olla välitavoitteita jotka tukevat tätä.”

2.4.10 Minkälaista tietoa haastateltavat arvostavat?

Haastateltavilta kysyttiin kantaa siihen, minkälaista tietoa he kaipaavat erityisesti tutkimukselta. Kuten on luonnollistakin, ristiriitainen tieto ei ole omiaan edistämään asian etenemistä. Kuten toisaalla tässä tutkimuksessa on todettu, näkemysten ristiriitaisuus on liikenneturvallisuuskysymyksissä tyypillistä. Vastaajat toivat esiin tiedon konkreettisuuden ja yhdenmukaisuuden.

”Mahdollisimman realistista ja reaaliaikaista tietoa, ja siihen perustuvaa tulkintaa. Meidän on hirveän tärkeä tietää mitkä on esimerkiksi olleet kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tosiasialliset syyt. Kun niitä lähdetään perkaamaan ja media on esittänyt ensin omat arvionsa silminnäkijäkertomusten perusteella niin tutkimustulokset osoittaakin usein ihan toisin ne syyt.”

”Me nähdään niin että tutkijalautakuntien työ on arvokasta. Se on kuitenkin jotenkin aliarvostettua päätöksenteossa. Se on kovin konkreettista, siinä käytännön elämässä olevaa, mutta tuntuu että se ei koskaan saavuta näitä poliittisia päätöksentekijöitä. Ne jäävät ikään kuin tutkijoiden tutkittavaksi. Toinen ongelma tutkimuksessa on että se kenttä on niin hajallaan.” Etujärjestön edustaja.

”Jos halutaan vaikuttaa niin poliittisille päätöksentekijöille ei pitäisi viedä ristiriitaista tietoa. Silloin ei asiat etene. On sama mistä asiasta on kysymys. Pitäisi pyrkiä että ne pienet asiat eivät... Pääasia on että asiat etenee. Kuin talon rakentamisessa, rakennetaanko ristikkoikkunat vai ei... todetaan että parempi on olla rakentamatta ollenkaan...” Etujärjestön edustaja.

Etujärjestöjen edustajilta kysyttiin myös näkemystä nykyisestä järjestöjen yhteistyöstä. Tällä tekijällä on kansainvälisessä tutkimuksessa todettu olevan vaikutusta siihen, miten lobbaustoiminta onnistuu tavoitteissaan. Molempien haastateltujen mielestä tällä hetkellä kenttä on hajallaan eikä yhteistyötä syvemmillä tasolla juuri ole.

”Ehkä asetelma on sellainen että jonkun pitäisi murtaa se jää. Koota sitä tällaisissa asioissa. Ongelma etujärjestöissä on että tällaisiin hankkeisiin ei halutakaan lähteä koska pidetään koko juttu niinku omana. On mustasukkaisuutta ja tontinvalvontaa. Jos hyväksymme tämän (toisen organisaation tietyn kannan) niin hyväksymmekö kaiken, ideologinen maailma törmää siinä vaiheessa.”

”Erityisesti (liikenneturvallisuusasiain-) neuvottelukunta on sellainen, mutta sielläkin... taustajärjestöt ajavat siellä omia asioitaan eikä turvallisuus siellä kovin korkealla ole... yhdessä toimimisessa tulosajattelu ja oman edun ajattelu. Hieman pessimistinen olen... Voi olla että on vaikeaa saada järjestökenttää yhden asian taakse. Helpompi voisi olla löytää yhteinen vihollinen.”

2.4.11 Johtopäätöksiä

Haastateltujen kansanedustajien käsitykset liikennevaliokunnan työskentelystä olivat varsin positiivisia. Tutkimustietoa arvostettiin, mutta toisaalta tutkimuksen rooli valiokunnan kuulemisissa ei ollut erityisen suuri. Enemminkin painottui etujärjestöjen rooli. Haastatellut edustajat suhtautuivat melko kriittisesti sekä etujärjestöjen että median antamaan kuvaan turvallisuuskysymyksistä. Toisaalta henkilökohtaisten kokemusten ja konkreettisten esimerkkien merkitys tuntui olevan suuri. Liikenneturvallisuuden rooli päätöksenteossa näytti olevan toissijainen muiden poliittisten ja taloudellisten tekijöiden rinnalla.

Liikenneturvallisuussuunnitelma ja siihen liittyvä liikenneturvallisuustavoite olivat jääneet haastateltaville pääasiassa vieraiksi. Liikenneturvallisuustavoite nähtiin hyvänä ylätason tavoitteena, mutta yhtymäkohdat päätöksentekoprosessiin olivat hatarat. Lisäksi suunnitelman ja tavoitteen ajateltiin olevan epärealistisia. Tässä suhteessa liikenneturvallisuussuunnitelman markkinointi on epäonnistunut. Perusajatus liikenneturvallisuustavoitteesta oli jäänyt ymmärtämättä tai ymmärretty väärin.

Liikennevaliokunnan työ perustuu ennen kaikkea hallituksen tuomiin lakiesityksiin, jotka toimivat keskustelun pohjana. Näytti siltä, että valiokuntaan tulevien ehdotusten kirjo ei ole kovin laaja, ja ajatukset valmisteluprosessissa eivät juuri uuraa uusia uria. Ilmeisesti käy niin, että uudet avaukset karsiutuvat jo valmisteluvaiheessa, koska ennakoidaan liiaksi läpimenemisen mahdollisuuksia. Valiokuntaan etenevät ehdotukset ovat monen kompromissin tuloksena pehmenneitä.

Liikenneturvallisuustutkimuksen yllättävänkin vähäiseen rooliin voi pohtia useita syitä. On mahdollista, että tutkijat eivät itse aktiivisesti hakeudu vaikuttamaan. Toinen mahdollisuus on, että tutkimus vaikuttaa merkittävimmin ehdotuksen muotoon ja sisältöön sen valmisteluvaiheessa. Liikenneturvallisuustutkimuksen ääni ei enää kuulu valiokunnassa kuulemiskierroksella, mutta muiden tahojen ja intressien kyllä.

2.5 Kansanedustajien mielipiteet ja käsitykset kansalaismielipiteestä

Kansanedustajia pyydettiin kertomaan oman mielipiteensä lisäksi myös käsityksensä kansalaisten mielipiteestä kulloinkin kysytystä asiasta. Näiden välillä olevia mahdollisia eroja tarkasteltiin pääasiassa χ^2 -testillä. Liikenneerikkomusten vakavuuden suhteen käytettiin keskiarvojen t-testiä. Kahta kansanedustajaa lukuun ottamatta kaikki kertoivat oman mielipiteensä lisäksi myös näkemyksensä kansalaisten mielipiteestä.

2.5.1 Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset

Kansanedustajien omat mielipiteet ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä liikenneturvallisuuteen liittyvissä arvostuksissa eivät eronneet toisistaan tilastollisesti merkitsevästi. Kansanedustajien enemmistön (80 %) mukaan liikenneturvallisuutta parantavat toimet eivät kohtuuttomasti haittaa tavallisia autoilijoita, mutta toisaalta

he ajattelivat neljäsosan kansalaisista ajattelevan näin (taulukko 13). Kolmannes kansanedustajista ei pitänyt myöskään ns. ”ongelmakuljettajia” pääosin vastuussa onnettomuuksista, mutta he ajattelivat, että suurempi osa kansalaisista on tätä mieltä.

Suuri enemmistö vastanneista kansanedustajista ja heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisista oli sitä mieltä, että kuolemaan tai loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan. Turvallisuuden tulisi vastanneiden kansanedustajien mielestä olla myös tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä. Heidän käsityksensä mukaan myös kansalaiset ajattelevat näin.

Taulukko 13. Liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä

	OMA MIELIPIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPIITEESTÄ (%)		
	Eri mieltä	Neutr.	Samaa (*) mieltä	Eri mieltä	Neutr.	Samaa mieltä
Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittaavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita	80	8	13	57	19	24
Ns. ”ongelmakuljettajat” ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista	34	13	55	18	16	67
Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava	68	18	15	55	32	13
Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan	8	5	88	8	8	84
Turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä	5	5	90	8	8	84
Liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella	30	15	55	21	34	57

(*) Vastaukset luokitettiin kolmeen luokkaan: vaihtoehdot 1-4 eri mieltä, 5-6 neutraalit ja 7-10 samaa mieltä.

2.5.2 Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä

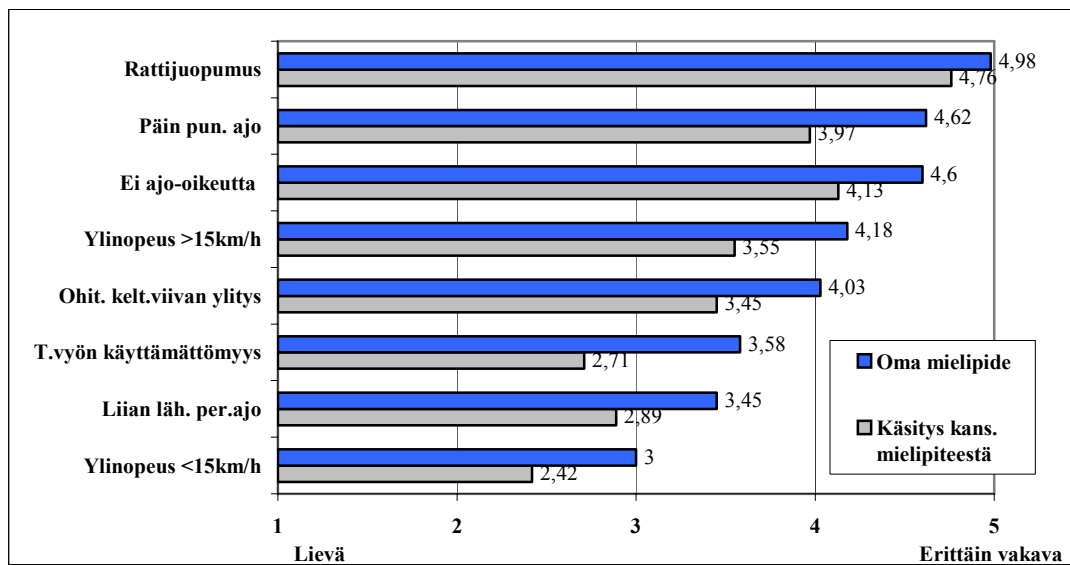
Nuorten kuljettajien onnettomuusalttius oli suurin ongelma sekä kansanedustajien mielestä että heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisten mielestä (taulukko 14). Kansanedustajat ajattelivat kansalaisten pitävän raskaan liikenteen suurta määrää ja yleisten teiden heikkoa turvallisuustasoa suurempana ongelmana kuin he itse pitivät. Tilastollisesti merkitseviä eroja ei kuitenkaan ollut minkään väittämän kohdalla.

Taulukko 14. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset asiat: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä

	OMA MIELIPIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPITEESTÄ (%)		
	ONGELMAN SUURUUS					
	Pieni	Keskitasoa	Suuri	Pieni	Keskitasoa	Suuri
Nuorten kuljettajien onnettomuusalttius	3	3	95	3	5	92
Turvattomat risteykset kaupunkien ulkopuolisella tieverkolla	5	8	87	-	11	89
Yleisten teiden heikko turvallisuustaso	8	10	82	-	5	95
Ylinopeudet päätieverkolla	20	13	67	16	21	63
Raskaan liikenteen kuljettajien ylipitkät ajoajat	13	10	78	8	13	79
Turvattomat risteykset kaupunkialueilla	5	15	80	3	16	81
Vaikeat talviolosuhteet	13	10	78	3	18	79
Ikääntyneiden kuljettajien määrän kasvu liikenteessä	18	18	65	13	21	66
Raskaan liikenteen suuri määrä	15	20	65	5	13	82
Liikenne öiseen aikaan	33	13	54	18	24	58
Liian korkeat nopeusrajoitukset kaupunkialueilla	41	33	26	49	30	22

Kansanedustajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä, minkä kolmen tekijän he ajattelevat huolestuttavan eniten sekä heitä itseään että kansalaisia liikenteessä. Alkoholien tai huumeaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen oli kansanedustajien omasta mielestä ja heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisten mielestä huolestuttavin asia. Kansanedustajien omasta mielestä samoin kuin heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisten mielestä erilaiset asenteisiin, piittaamattomuuteen ja välinpitämättömyyteen liittyvät asiat (esim. sääntöjen noudattamattomuus, aggressiivinen ja muista piittaamaton käyttäytyminen, väärät, itsekkäät asenteet) olivat seuraavaksi huolestuttavimpia asioita liikenteessä. Kolmanneksi huolestuttavimpina kansanedustajien omissa vastauksissa, kuten myös heidän kansalaisia koskevissa käsityksissä, nousivat esiin ajotapoihin liittyvät asiat (esim. vaaralliset ohitukset, punaista päin ajaminen, liian lähellä ajo). 2.5.3 Liikenneerikkomusten vakavuus

Liikenneerikkomusten suhteen kyselyyn vastanneet kansanedustajat pitivät yleisesti itse kaikkia esitettyjä rikkomuksia vakavampina kuin he ajattelivat kansalaisten niitä pitävän (kuva 7). Rattijuopumuksen suhteen ero kansanedustajien oman mielipiteen ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä välillä oli merkitsevä ($p=.02$) ja liian lähellä perässä ajon suhteen ero oli merkitsevä ($p<.01$). Kaikkien muiden rikkomusten kohdalla keskiarvojen erot olivat erittäin merkitseviä ($p<.001$).



Kuva 8. Liikenne rikkomusten vakavuus: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä.

Vastanneet kansanedustajat pitivät siten omia käsityksiään rikkomusten vakavuudesta tiukempina kuin mitä he ajattelivat kansalaisten käsitysten olevan. Vastaajien käsityksen mukaan kansalaiset siis saattaisivat olla alttiimpia rikkomaan sääntöjä kuin vastanneet kansanedustajat. Syitä tällaiselle arviolle voi olla monia. Yksi todennäköisimmistä on ilmiö, jossa itseä pidetään ”parempana” kuin muita (McKenna, 1991). Ilmiö näyttää liittyvän McKennan (1991) mukaan enemmänkin siihen, että itseä pidetään positiivisissa ominaisuuksissa muita parempana eikä niinkään siitä, että muita pidetään itseä huonompina. Mielenkiintoista on, miten tällainen normaali ihmisen suhtautumistapa vaikuttaa kansanedustajan työssä.

2.5.4 Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Turvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeyden suhteen kansanedustajien mielipide ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä olivat samansuuntaisia. Toimenpiteitä pidettiin yleisesti ottaen tärkeinä (taulukko 15). Tilastollisesti merkitseviä eroja ei ollut muussa kuin nopeusrajoitusten alentamisessa. Nopeusrajoitusten alentamista kansanedustajat pitivät itse melko tärkeänä, mutta ajattelivat kansalaisten enemmistön pitävän sitä vähemmän tärkeänä ($p < .01$).

Taulukko 15. Liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeys: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä, tärkeysjärjestyksessä tärkeimmästä vähiten tärkeään

	OMA MIELIPIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPIITEESTÄ (%)		
	Tärkeää(1) Väh. tärk.	Ei laink. tärkeää		Tärkeää(1) Väh. tärk.	Ei laink. tärkeää	
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely kouluissa	100	-	-	97	3	-
Ajamista ja liikennettä koskevien asenteiden opettaminen autokouluissa	100	-	-	95	5	-
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely tiedotusvälineissä	98	2	-	92	5	3
Ajotaitojen kehittäminen	98	2	-			
Liikenneympäristön, kuten katujen, teiden, risteysten ja valaistuksen parantaminen	88	10	2	87	13	-
Autojen teknillisten turvallisuusominaisuuksien parantaminen	80	18	2	79	21	-
Nopeusrajoitusten alentaminen	45	33	23	16	66	18
Liikennerikkomuksista koituvien rangaistusten koventaminen	45	50	5	42	47	11

(1) Vastausvaihtoehdot melko tärkeää tai erittäin tärkeää yhdistetty

Kansanedustajia pyydettiin kertomaan myös, mitä kolmea keinoa he ajattelevat kansalaisten pitävän tärkeimpinä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Kaikkiaan vastanneet kansanedustajat mainitsivat 59 keinoa. Teiden kunnossapitoon ja parantamiseen liittyviä keinoja mainittiin 14 kpl. Valvonnan lisäämistä ja tehostamista toivottiin myös. Tämä keräsi 13 mainintaa. Asennekasvatusta ja valistusta vastanneet kansanedustajat arvelivat kansalaisten pitävän myös hyvänä keinona (11 kpl).

2.5.5 Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo

Kansanedustajien mielipide ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteistä olivat suhteellisen samankaltaisia kysyttäessä erilaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvoa (taulukko 16). Tilastollisesti merkitseviä eroja ei ollut. Pääosin esitettyihin toimenpiteisiin toivottiin kiinnitettävän lisää huomiota. Nykyta-soa pidettiin sopivana ainoastaan ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistamisen ja niiden valvonnan suhteen.

Taulukko 16. Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä.

	OMA MIELIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPITEESTÄ (%)		
	Väh. huom.	Nykytaso sopiva	Enem. huom.	Väh. huom.	Nykytaso sopiva	Enem. huom.
Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen	3	8	90	-	22	78
Liikenteen ajantasainen tiedottaminen ja ohjaus	3	3	94	3	14	84
Julkisen liikenteen käytön edistäminen taajamissa	3	5	93	5	11	84
Taajamien turvallisuuden parantaminen	5	10	85	3	19	78
Ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistaminen ja valvonnan tehostaminen	5	56	39	14	51	35

2.5.6 Liikenteen valvonta

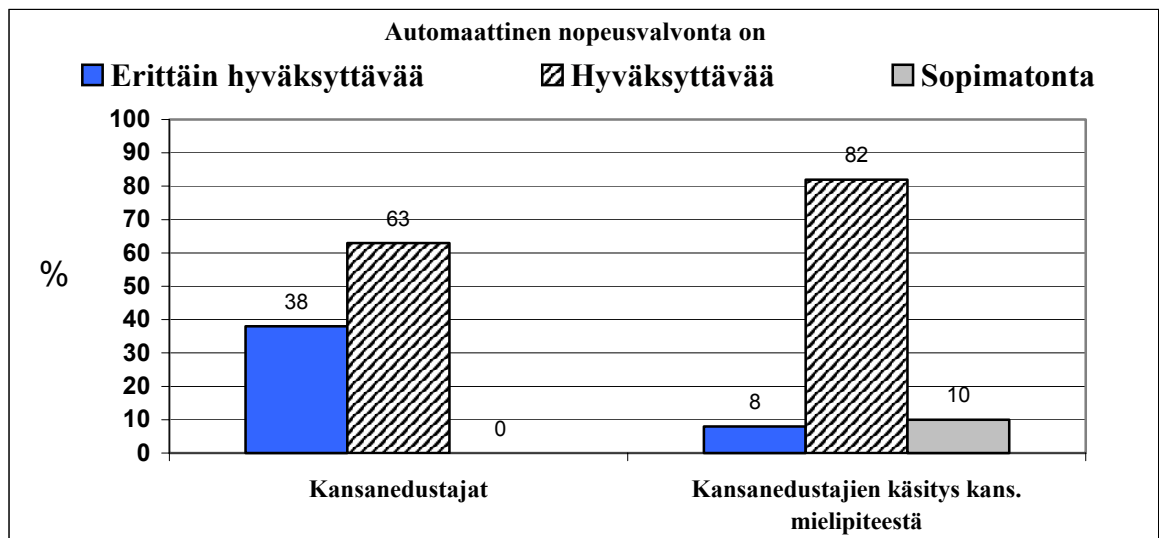
Kansanedustajat olivat enimmäkseen sitä mieltä, että poliisivalvontaa on liian vähän (taulukko 17). Kansalaisten he taas ajattelivat pitävän poliisivalvonnan määrää enemminkin sopivana kuin liian vähäisenä. Rattijuopumuksia, ohituksia ja ajotapoja liikennevaloissa valvottiin sekä kansanedustajien oman mielipiteen ja heidän mielestään myös kansalaisten mielestä liian vähän. Ylinopeusvalvonnasta vastanneiden kansanedustajien oma mielipide ja heidän käsityksensä mukaan kansalaisten mielipide erosivat ($p < .02$): kansanedustajat toivoivat valvontaa enemmän kuin ajattelivat kansalaisten toivovan. Vastanneet kansanedustajat olivat myös sitä mieltä, että jalankulkijoiden liikkumista liikennevaloissa tulisi valvoa enemmän kuin he ajattelivat kansalaisten haluavan ($p < .001$). Vastanneiden edustajien käsitykset valvonnan riittävyydestä ja heidän käsityksensä kansalaisten käsityksistä jatkavat samalla linjalla kuin edellisessä kysymyksessä: vastanneet kansanedustajat ajattelevat kansalaisten haluavan vähemmän kontrollia valvonnan muodossa kuin kansanedustajat itse kertoivat haluavansa.

Taulukko 17. Poliisivalvonnan määrä: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä

Poliisi valvontaa on	OMA MIELIPIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPITEESTÄ (%)		
	Liian vähän	Sopivasti	Liikaa (1)	Liian vähän	Sopivasti	Liikaa (1)
Ajo humalassa tai päihteissä eli rattijuopumus	82	18	7	82	18	-
Ohitustilanteet maantiellä	72	26	3	47	42	11
Ajotavat liikennevaloissa	80	20	-	58	37	5
Ylinopeudet liikenteessä	62	33	5	29	55	16
Jalankulkijoiden liikkumisen liikennevaloissa	56	44	-	34	63	3

1) Liian vähän = valvontaa on aivan liian vähän tai hieman liian vähän. Sopivasti = valvonnan määrä on sopiva. Liikaa = valvontaa on hieman liikaa tai valvontaa on aivan liikaa

Myös automaattista nopeusvalvontaa vastanneet kansanedustajat pitivät hyväksyttävämpänä kuin ajattelivat kansalaisten sitä pitävän (kuva 8.) ($p < .01$). Vastanneista kansanedustajista 38 prosenttia oli sitä mieltä, että automaattinen nopeusvalvonta on erittäin hyväksyttävää ja he ajattelivat, että vain 8 prosenttia kansalaisista pitää sitä erittäin hyväksyttävänä. Vastausvaihtoehtoon hyväksyttävä vastaavat prosentit olivat 63 (kansanedustajien oma mielipide) ja 82 (käsitys kansalaisten mielipiteestä). Kuukaan vastanneista kansanedustajista ei pitänyt automaattista nopeusvalvontaa sopimattomana, mutta 10 prosenttia heistä ajatteli kansalaisten pitävän sitä sopimattomana.



Kuva 9. Automaattinen nopeusvalvonta: kansanedustajien oma mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä.

Kuten aiemmissakin kysymyksissä, kannattivat vastanneet kansanedustajat automaattivalvontaa enemmän ja ajattelivat kansalaisten olevan useammin, joskaan eivät paljon, sitä vastaan. Päätöksentekoon tällainen ajattelu tuo mielenkiintoisia piirteitä. Keskeinen kysymys onkin, mistä haetaan perustelut päätöksille, kun ajatellaan, että omat käsitykset eroavat kansan käsityksistä.

2.5.7 ”Uudet” liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Kansanedustajista 63 prosenttia piti promillerajan alentamista hyväksyttävänä, mutta he ajattelivat, että vain 45 prosenttia kansalaisista pitäisi tätä hyväksyttävänä (taulukko 18). Tämä ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevää. Alkolukon suhteen kansanedustajien oma mielipide ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä erosivat ($p < .05$). Kansanedustajien mielipide alkolukon suhteen oli kaksijakoinen: sitä kannatettiin (48 %) ja samalla pidettiin myös kyseenalaisena (40 %). Kansanedustajien käsitys kansalaisten mielipiteestä oli epävarmempi, 40 prosenttia ei osannut ottaa kantaa. Myös moottoriteiden nopeusrajoituksen nostamisesta kansanedustajien ja heidän käsityksensä kansalaisten mielipiteestä erosivat ($p < .01$). Moottoritei-

den nopeusrajoituksen nostaminen 130 km/h jakoi kansanedustajien mielipiteet, yhtä suuri osa (45 %) piti tätä hyväksyttävänä kuin kyseenalaisenakin keinona. Kansalaisten mielipiteen suhteen he olivat epävarmempia, 37 prosenttia ei osannut ottaa kantaa kansalaisten käsitykseen. Myös taajamien nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h tuotti saman tuloksen ($p < .02$), kansanedustajat itse pitivät tätä hyväksyttävämpänä keinona kuin ajattelivat kansalaisten pitävän.

Keskikaide ja vireyden valvontalaite olivat kansanedustajien oman mielipiteen ja heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisten mielestä yhtä hyväksyttäviä (ns.). Kyseenalaisimpia keinoja kansanedustajien oman mielipiteen ja heidän käsityksensä mukaan myös kansalaisten mielestä olivat nopeusvalvonnan nollatoleranssi (ns.), nopeudenrajoittimet (ns.) ja yleisrajoituksen alentaminen 70 km/h (ns.).

Taulukko 18. Kansanedustajien mielipide ja käsitys kansalaisten mielipiteestä koskien liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen hyväksyttävyyttä

	OMA MIELIPIDE (%)			KÄSITYS KANSALAISTEN MIELIPITEESTÄ (%)		
	Hyväks. keino	Ei kant.	Kys.al. keino	Hyväks. keino	Ei kant.	Kys.al. keino
Keskikaide 2-kaistaisille pääteillä	68	8	25	68	16	16
Promillerajan alentaminen 0.2%:een	63	15	23	45	37	18
Vireyden valvontalaite väsyneenä ajamisen ehkäisemiseksi	58	28	15	53	34	13
Automaattisesti kiinnittyvät turvavyöt	50	23	28	29	45	26
Alkolukko	48	13	40	32	40	29
Moottoriteiden nopeusrajoituksen nostaminen 130 km/h	45	10	45	42	37	21
Auton omistajalle vastuu autolla tehdyistä sääntörikkomuksista, jotka havaitaan automaattivalvonnassa	45	20	35	34	29	37
Taajamien nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h	35	10	55	13	32	55
Nopeudenrajoittimet kaikissa autoissa	15	13	73	5	24	71
Nollatoleranssi nopeusvalvonnassa	10	13	78	-	24	76
70 km/h yleisrajoitus nykyisen 80 km/h asemesta	8	18	75	8	8	84

3 MITÄ KANSALAISET JA KANSANEDUSTAJAT AJATTELEVAT LIIKENNETURVALLISUUDESTA

Kati Hernetkoski, Mika Hatakka ja Esko Keskinen

3.1 Tutkimusongelma ja -menetelmät

Tutkimusongelmana oli selvittää, eroavatko vastanneiden kansanedustajien ja kansalaisten näkemykset toisistaan. Kansalaisten näkemykset poimittiin aiemmin tehdyistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä kyselyistä. Pääosin nämä kyselyt on esitelty tämän teoksen luvussa 1 Kansalaisten liikenneturvallisuutta koskevat mielipiteet. Mahdollisia eroja kansanedustajien mielipiteiden ja kansalaisten mielipiteiden välillä tarkasteltiin pääasiassa χ^2 -testillä. Kaikista kansalaisille tehdyistä kyselyistä ei ollut saatavilla tietoja vastaajamääristä, joten näiden kysymysten kohdalla eroja ei voitu testata.

3.2 Tulokset

3.2.1 Liikenneturvallisuuteen liittyvät arvostukset

Kansanedustajat olivat useammin eri mieltä väittämän ”Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava” kanssa kuin kansalaiset (taulukko 19). Kuitenkin lähes yhtä suuri osuus kansalaisista (83 %) ja kansanedustajista (88 %) oli samaa mieltä, että kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua. Yhtä mieltä oltiin myös siitä, että turvallisuuden tulisi olla tärkein näkökoh- ta liikennejärjestelmää kehitettäessä. Eniten kansanedustajien ja kansalaisten mielipi- teet poikkesivat väittämien ”Ns. ongelmakuljettajat ovat pääosin vastuussa onnetto- muuksista” ja ”Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava” suhteen.

Vastanneista kansanedustajista 55 prosenttia piti ongelmakuljettajia pääosin vas- tuussa onnettomuuksista, kun taas kansalaisista 68 prosenttia oli tätä mieltä. Kansan- edustajista 68 prosenttia oli eri mieltä siitä että onnettomuudet ovat osa liikennejär- jestelmää, kansalaista eri mieltä oli 47 prosenttia.

Taulukko 19. Liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita: kansanedustajien ja kansalaisten mielipide.

	KANSANEDUSTAJAT %			KANSALAISET %		
	Eri mieltä	Neutraali	Samaa(*) mieltä	Eri mieltä	Neutraali	Samaa mieltä
Liikenneturvallisuutta parantavat toimet						
haittaavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita	80	8	13	72	14	14
Ns. ”ongelmakuljettajat” ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista	33	13	55	13	20	68
Mielestäni liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava	68	18	15	47	24	29
Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan	8	5	88	8	9	83
Turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä	5	5	90	2	6	92
Liikennesuunnittelussa keskitytään liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella	30	15	55	19	25	55

(*) Vastaukset luokitettiin kolmeen luokkaan: vaihtoehdot 1-4 eri mieltä, 5-6 neutraalit ja 7-10 samaa mieltä.

3.2.2 Huolta aiheuttavat ja ongelmalliset asiat liikenteessä

Kansanedustajia pyydettiin arvioimaan yhtätoista liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista asiaa. Heidän arvioissaan nuorten kuljettajien onnettomuusalttius muodosti suurimman ongelman, 95 prosenttia oli tätä mieltä (taulukko 20). Liikennealan asiantuntijoilla vastaava osuus oli 78 prosenttia. Kansanedustajat pitivät raskaan liikenteen suurta määrää myös suurempana ongelmana kuin liikennealan asiantuntijat. Eniten eroja mielipiteissä aiheutti liikenne yöllä, kansanedustajien enemmistö (54 %) piti tätä suurena ja liikennealan asiantuntijoiden enemmistö (71 %) taas pienenä ongelmana.

Taulukko 20. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset asiat: kansanedustajat ja liikennealalla toimivat asiantuntijat.

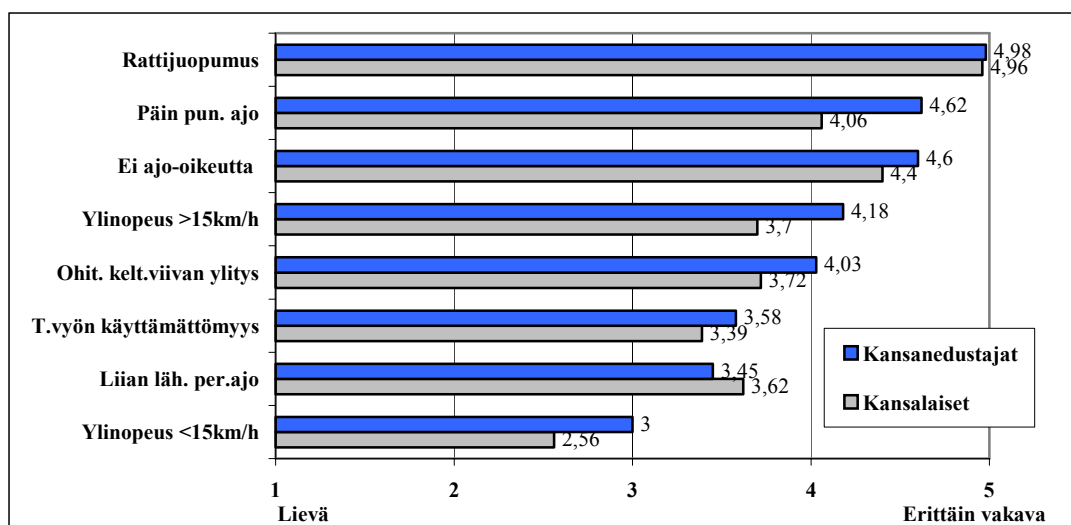
	KANSANEDUSTAJAT			LIIKENNEALAN ASiantuntijat (*)		
	Pieni	Keskitasoa	Suuri	Pieni	Keskitasoa	Suuri
	ONGELMAN SUURUUS					
Nuorten kuljettajien onnettomuusalttius	3	3	95	8	15	78
Turvattomat risteykset kaupunkien ulkopuolisella tieverkolla	5	7	87	15	22	63
Yleisten teiden heikko turvallisuustaso	8	10	82	29	22	49
Ylinopeudet päätieverkolla	20	13	68			
Raskaan liikenteen kuljettajien ylipitkät ajoajat	13	10	78	16	22	63
Turvattomat risteykset kaupunkialueilla	5	15	80	12	19	69
Vaikeat talviolosuhteet	13	10	77	29	22	49
Ikääntyneiden kuljettajien määrän kasvu liikenteessä	18	18	65	18	30	53
Raskaan liikenteen suuri määrä	15	20	65	37	29	33
Liikenne öiseen aikaan	33	13	54	71	21	8
Liian korkeat nopeusrajoitukset kaupunkialueilla	41	33	26	49	24	27

(*) Keskiarvo liikennealalla toimivien asiantuntijoiden, muiden alalla toimivien asiantuntijoiden ja paljon ajavien vastauksista

Kansalaisten ja kansanedustajien käsitykset liikenteessä huolestuttavista tekijöistä olivat samankaltaisia. Molempien mielestä huolestuttavinta oli alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen. Seuraavaksi huolestuttavimpia olivat sekä kansanedustajien että kansalaisten mielestä aggressiivisuus ja piittaamattomuus sekä liikennesääntöjen noudattamattomuus.

3.2.3 Liikenne rikkomusten vakavuus

Sekä kansanedustajilla että kansalaisilla kolmen vakavimman liikenne rikkomuksen lista oli samanlainen (kuva 9). Vakavimmaksi nousi molemmilla rattijuopumus (ka 4.98 ja 4.96). Toiseksi vakavimmaksi kansanedustajat arvioivat päin punaisia ajon (ka. 4.62), kun taas kansalaisten mielestä toiseksi vakavin rikkomus oli ajaminen ilman ajokorttia (ei ajo-oikeutta, ka 4.40). Ajokorttitta ajo oli kansanedustajien mielestä kolmanneksi vakavin rikkomus (ka 4.60). Kansalaiset pitivät päin punaisia ajamista kolmanneksi vakavimpana rikkomuksena (ka 4.06). Yleinen suuntaus rikkomusten vakavuudessa oli, että kansanedustajat pitivät rikkomuksia vakavampina kuin kansalaiset. Ainut poikkeus tässä oli liian lähellä perässä ajo, jota kansalaiset pitivät vakavampina kuin kansanedustajat.



Kuva 10. Liikenne rikkomusten vakavuus: kansanedustajien (n=40) ja kansalaisten (n=2216) käsitys, järjestetty kansanedustajien mielipiteen mukaan vakavimmasta rikkomuksesta lievimpään.

3.2.4 Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Kansanedustajat ja kansalaiset olivat suurimmasta osasta liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä samaa mieltä (taulukko 21). Yleisesti ottaen toimenpiteitä pidettiin tärkeinä. Tärkeimmiksi molemmissa ryhmissä nousivat liikenneturvallisuusasioiden käsittely kouluissa ja tiedotusvälineissä samoin kuin asenteiden opettaminen autokouluissa. Eri mieltä kansanedustajat ja kansalaiset olivat nopeusrajoitusten alentamisesta ja liikenne rikkomuksista koituvien rangaistusten koventamisesta,

kansanedustajat pitivät rajoitusten alentamista tärkeämpänä kuin kansalaiset. Kansalaiset pitivät rangaistusten koventamista tärkeämpänä kuin kansanedustajat.

Taulukko 21. Liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden tärkeys: kansanedustajien ja kansalaisten mielipiteet (kansanedustajien mielipiteen mukaan tärkeysjärjestyksessä tärkeimmästä alkaen).

	KANSANEDUSTAJAT %			KANSALAISET %		
	Tärkeää (1)	Vähemmän tärkeä	Ei lainkaan tärkeää	Tärkeää (1)	Vähemmän tärkeä	Ei lainkaan tärkeää
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely kouluissa	100	-	-	98	2	-
Ajamista ja liikennettä koskevien asenteiden opettaminen autokouluissa	100	-	-	97	3	-
Liikenneturvallisuusasioiden käsittely tiedotusvälineissä	98	2	-	95	4	1
Ajotaitojen kehittäminen	98	2	-	95	4	1
Liikenneympäristön, kuten katujen, teiden, risteysten ja valaistuksen parantaminen	88	10	2	86	11	3
Autojen teknillisten turvallisuusominaisuuksien parantaminen	80	18	2	76	19	5
Nopeusrajoitusten alentaminen	45	33	23	19	38	43
Liikenneerikkomuksista koituvien rangaistusten koventaminen	45	50	5	49	32	20

(1) Vastausvaihtoehdot melko tärkeää tai erittäin tärkeää yhdistetty

3.2.5 Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo

Tämän kysymyksen kohdalla kansanedustajien vastauksia verrattiin liikennealalla toimivien asiantuntijoiden vastauksiin. Kansanedustajat toivoivat eniten huomiota liikenteen ajantasaiseen tiedottamiseen ja ohjaukseen sekä julkisen liikenteen käytön edistämiseen taajamissa (taulukko 22). Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen nousi liikennealan asiantuntijoilla ensimmäiseksi. Seuraavaksi eniten liikennealan asiantuntijat toivoivat taajamien turvallisuuden parantamista.

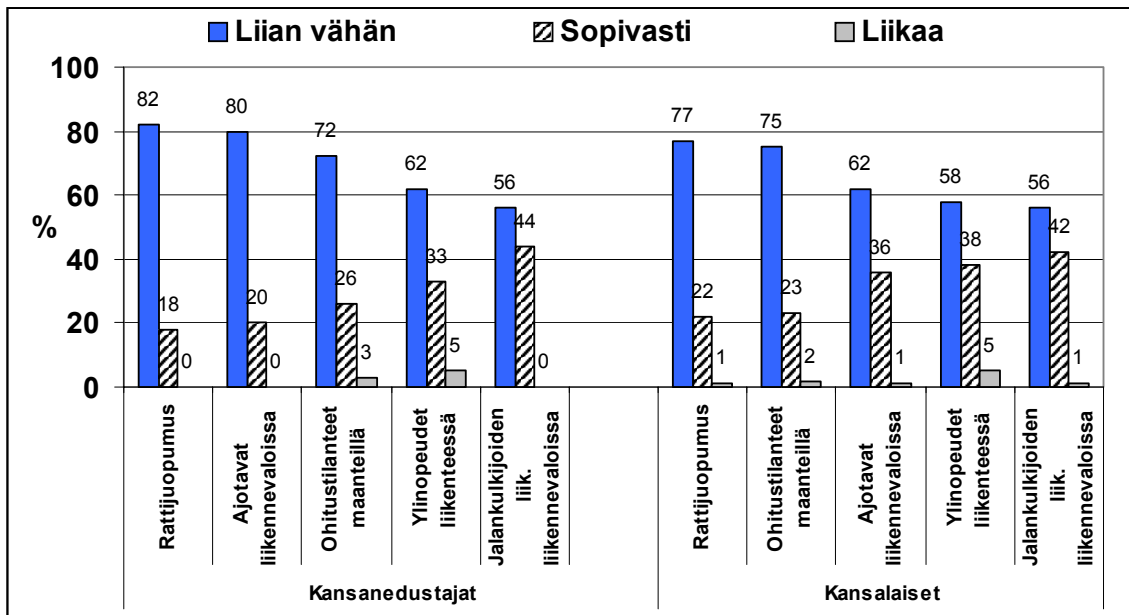
Taulukko 22. Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden painoarvo: kansanedustajien ja liikennealalla toimivien asiantuntijoiden mielipiteet.

	KANSANEDUSTAJAT			LIIKENNEALAN ASiantuntijat (*)		
	Vähemmän huomiota	Nykytaso sopiva	Enemmän huomiota	Vähemmän huomiota	Nykytaso sopiva	Enemmän huomiota
Liikenteen ajantasainen tiedottaminen ja ohjaus	3	3	94	3	23	73
Julkisen liikenteen käytön edistäminen taajamissa	3	5	93	4	29	67
Keveyden liikenteen olosuhteiden kehittäminen	3	8	90	-	10	89
Taajamien turvallisuuden parantaminen	5	10	85	1	16	83
Ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten uudistaminen ja valvonnan tehostaminen	5	56	39	4	45	51

(*) Keskiarvo liikennealalla toimivien asiantuntijoiden, muiden alalla toimivien asiantuntijoiden ja paljon ajavien vastauksista

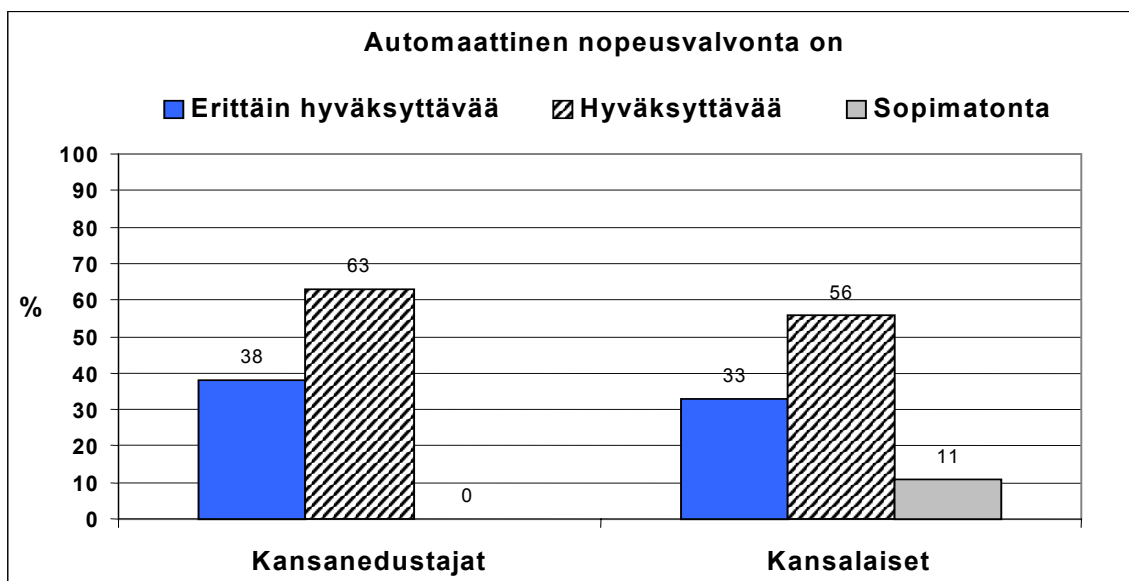
3.2.6 Liikenteen valvonta

Yleisellä tasolla sekä kansanedustajat että kansalaiset pitivät poliisivalvontaa liian vähäisenä (kuva 10). Viidestä kysytystä asiasta neljää valvottiin vastaajien mielestä liian vähän. Molemmissa ryhmissä rattijuopumusvalvonta nousi listan kärkeen. Kansanedustajilla seuraaviksi nousivat ajotavan ja maanteillä tapahtuvien ohitusten valvonta. Kansalaisilla nämä kaksi asiaa olivat toisinpäin: heidän mielestään ohitustilanteita valvotaan vähemmän kuin ajotapoja. Jalankulkijoiden liikennevaloissa liikkumisen valvonta jakoi mielipiteitä kummassakin ryhmässä, lähes yhtä suuri osuus piti tähän kohdistuvaa valvontaa joko liian vähäisenä tai toisaalta myös sopivana. Vastanneiden kansanedustajien ja kansalaisten käsitykset eivät eronneet tilastollisesti merkitsevästi minkään valvonnan kohteen suhteen.



Kuva 11. Poliisivalvonnan riittävyys: kansanedustajien ja kansalaisten mielipide. Liian vähän = valvontaa on aivan liian vähän tai hieman liian vähän, sopivasti = valvonnan määrä on sopivaa, liikaa = valvontaa on hieman liikaa tai valvontaa on aivan liikaa

Vastanneiden kansanedustajien ja kansalaisten käsitykset automaattisesta nopeusvalvonnasta eivät eronneet tilastollisesti merkittävästi toisistaan. Kansanedustajista 38 prosenttia piti sitä erittäin hyväksyttävänä. Kansalaisilla vastaava osuus oli 33 prosenttia (kuva 12). Hyväksyttävänä automaattista nopeusvalvontaa piti 63 prosenttia vastanneista kansanedustajista ja kansalaisista 56 prosenttia. Kukaan vastanneista kansanedustajista ei pitänyt automaattista nopeusvalvontaa sopimattomana, kun taas kansalaisista tätä mieltä oli 11 prosenttia.



Kuva 12. Automaattinen nopeusvalvonta: kansanedustajien ja kansalaisten mielipiteet.

3.2.7 ”Uudet” liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Uusista liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä kansanedustajilta sai kaikkien eniten kannatusta (68 %) keskikaiteen sijoittaminen kaksikaistaisille pääteille (taulukko 23). Kansalaisista tätä piti hyväksyttävänä vajaa puolet (49 %). Promillerajan alentaminen 0,2:een nousi kansalaisten vastauksissa hyväksytyimmäksi ja kansanedustajilla toiseksi hyväksytyimmäksi keinoksi. Tätä kannatti yli 60 prosenttia kummassakin ryhmässä. Toisaalta samanaikaisesti yksi vastaaja neljästä piti promillerajan alentamista kyseenalaisena. Kansalaisista suurempi osuus (59 %) kuin kansanedustajista (48 %) piti alkolukkoa hyväksyttävänä keinona. Molemmissa ryhmissä enemmistö vastaajista piti automaattisesti kiinnittyviä turvavöitä hyväksyttävänä. Vireyden valvontalaite väsyneenä ajamisen ehkäisemiseksi sai kansanedustajilta suuremman kannatuksen (58 %) kuin kansalaisilta (46 %). Kyseenalaisimmiksi keinoiksi molemmissa ryhmissä nousivat nopeuksien rajoittamiseen liittyvät toimenpiteet.

Taulukko 23. Liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen hyväksyttävyyys: kansanedustajien ja kansalaisten mielipiteet

	KANSANEDUSTAJAT %			KANSALAISET %		
	Hyväksyttävä keino	Ei kantaa	Kys.alainen keino	Hyväksyttävä keino	Ei kantaa	Kys.alainen keino
Keskikaide 2-kaistaisille pääteille	68	8	25	49	17	34
Promillerajan alentaminen 0.2 %:een	63	15	23	65	12	24
Vireyden valvontalaite väsyneenä ajamisen ehkäisemiseksi	58	28	15	46	21	31
Automaattisesti kiinnittyvät turvavyöt	50	23	28	49	19	31
Alkolukko	48	13	40	59	12	29
Moottoriteiden nopeusrajoituksen nostaminen 130 km/h	45	10	45	44	17	39
Auton omistajalle vastuu autolla tehdyistä sääntörikkomuksista, jotka havaitaan automaattivalvonnassa	45	20	35	36	15	48
Taajamien nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h	35	10	55	40	12	46
Nopeudenrajoittimet kaikissa autoissa	15	13	73	27	18	54
Nollatoleranssi nopeusvalvonnassa	10	13	78	31	10	59
70 km/h yleisrajoitus nykyisen 80 km/h asemesta	8	18	75	12	12	75

4 EDUSKUNNAN LIIKENNE- TURVALLISUUDESTA KÄYMÄ KESKUSTELU JA LAINSÄÄDÄNTÖ VUOSINA 2001-2005

Ville Pitkänen

4.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Valtioneuvosto asetti vuonna 1997 tekemässään periaatepäätöksessä tavoitteekseen, että liikennekuolemien määrän tuli olla vuonna 2005 alle 250. Vuosiksi 1997–1999 asetettu liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta käynnisti liikenneturvallisuus-suunnitelman laatimisen, jonka tarkoituksena oli osoittaa ne toimet, joiden avulla asetettu tavoite saavutettaisiin. Lopullisen suunnitelman sisällöstä vastasi vuosiksi 2000–2002 asetettu neuvottelukunta, joka luovutti liikenneturvallisuussuunnitelman vuosille 2001–2005 valtioneuvostolle marraskuussa 2000.

Valtioneuvosto antoi tammikuussa 2001 uuden periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Periaatepäätöksessä valtioneuvosto piti tärkeänä, että viranomaiset, organisaatiot ja kunnat toteuttavat liikenneturvallisuussuunnitelmaa mahdollisimman laajasti. *Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005* piti sisällään runsaasti uusia toimenpide-ehdotuksia, jotka koskettivat laaja-alaisesti niin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuin muita ministeriöitä, lääninhallituksia, kuntia, yrityksiä, yhteisöjä sekä tienkäyttäjiä. Suunnitelmassa oli runsaasti uutta lainsäädäntöä vaativia ehdotuksia, joiden eteenpäin viemisessä vastuu oli eduskunnalla.

Koska hallitus ei tuonut liikenneturvallisuussuunnitelmaa selonteon muodossa eduskunnan arvioitavaksi, liikennevaliokunta päätti ryhtyä kuulemaan asiantuntijoita suunnitelman pohjalta ja laatia asiantuntijakeskusteluissa esiin tulleista näkökohdista muistion. Asiantuntijakuulemisten jälkeen eduskunnassa järjestettiin ajankohtaiskeskustelu aiheesta. Keskustelun tarkoituksena oli ohjata tulevaa lainsäädäntöä ja antaa aineistoa säädösmuutoksia valmisteleville virkamiehille.

4.1.2 Tutkimusongelmat ja -menetelmät

Seuraavassa analysoin eduskunnassa käytyä liikenneturvallisuuteen liittynyttä keskustelua ja lainsäädäntöä vuosina 2001–2005. Analyysin keskeisiä kysymyksiä olivat:

- *Millaisia olivat päätöksentekijöiden käsitykset ja mielipiteet liikenneturvallisuuskysymyksistä?*
- *Miten päätöksentekijöiden mielipiteet liikenneturvallisuudesta muodostuivat ja mihin lähteisiin päätöksentekijät perustivat tietonsa?*
- *Miksi osaa liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteistä ei hyväksytty toteutettavaksi ja millaisia perusteluita kansanedustajat käyttivät?*

Tutkimukseni ensisijaisena lähdeaineistona olivat eduskunnan asiakirjat ja liikenne- ja viestintävaliokunnan pöytäkirjat. Tarkastelin aineistoa sisällönanalyysin keinoin.

Aloitin tarkasteluni liikenne- ja viestintävaliokunnan liikenneturvallisuusmuistiosta, joka toimi pohjana liikenneturvallisuudesta käydylle ajankohtaiskeskustelulle. Kävin läpi näiden keskusteluiden keskeisen sisällön. Ajankohtaiskeskustelun analyysissä huomioni kiinnittyi seuraaviin kysymyksiin:

- *Mihin liikenneturvallisuuteen liittyviin kysymyksiin kansanedustajat kiinnittivät huomionsa?*
- *Kohdistuiko edustajien huomio tienkäyttäjiin, ajoneuvoihin vai liikenneympäristöön?*
- *Missä määrin liikennevaliokunnan muistion vaikutus näkyi keskusteluissa?*

Tarkastelin myös vuosien 2001–2004 aikana toteutunutta liikenneturvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä ja eri tekijöitä lainsäädännön taustalla. Huomioni kiinnittyi eduskunnan toimintaperiaatteisiin ja niiden lainsäädännöllisiin vaikutuksiin.

Lopuksi analysoin vuoden 2001 jälkeen tehtyjä liikenneturvallisuuteen liittyviä lakialoitteita. Tarkastelin näiden aloitteiden lukumäärää vuosina 2001–2004 eli pyrin muodostamaan kokonaiskuvan siitä, kuinka näkyvässä roolissa liikenneturvallisuus oli kyseisinä vuosina ollut eduskunnassa. Lisäksi peilasin lakialoitteita vuoden 2001 ajankohtaiskeskusteluun, liikennevaliokunnan muistioon sekä liikenneturvallisuussuunnitelmaan, koska niitä voidaan pitää liikenneturvallisuuteen liittyvän lainsäädännön pohjana. Tarkasteluni kohdistui seuraaviin kysymyksiin:

- *Mihin perustuivat vuoden 2001 jälkeen tehdyt kansanedustajien lakialoitteet?*
- *Nousivatko liikenneturvallisuussuunnitelman suositukset lakialoitteisiin?*
- *Seurasivatko aloitteet ja lainsäädäntö ajankohtaiskeskustelussa hahmottuneita linjoja?*

4.2 Liikennevaliokunnan muistio (LIO 1/2001)

Marraskuussa 2000 valmistunut *Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005* toimi pohjana valtioneuvoston tammikuussa 2001 antamalle periaatepäätökselle tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Periaatepäätöksessä valtioneuvosto piti tärkeänä, että viranomaiset, organisaatiot ja kunnat toteuttavat suunnitelmaa mahdollisimman laajasti.

Liikenneturvallisuussuunnitelma piti sisällään runsaasti uutta lainsäädäntöä vaativia ehdotuksia. Kaiken kaikkiaan liikenneturvallisuussuunnitelmassa oli yli viisikymmentä toimenpide-ehdotusta, joista noin viidesosa vaati uutta lainsäädäntöä. Koska hallitus ei tuonut liikenneturvallisuuskysymyksiä selonteon muodossa eduskunnan arvioitavaksi, liikennevaliokunta päätti ryhtyä kuulemaan asiantuntijoita suunnitelman pohjalta. Valiokunta kuuli 29 asiantuntijaa ja laati asiantuntijakeskusteluissa esiin tulleista näkökohdista muistion eduskunnassa käytävää ajankohtaiskeskustelua varten. Muistiossa esiteltiin liikenneturvallisuussuunnitelman keskeiset kohdat sekä asiantuntijoiden antamat lausunnot suunnitelmasta.

Muistio laadittiin samalla tavoin kuin valiokuntien mietinnöt ja lausunnot. Muutamia kuukausia kestäneen käsittelyn aikana valiokunta kuuli asiantuntijoita ja seurasi asiasta käytävää julkista keskustelua. Valiokuntasihteerin sairastumisen takia valiokunnan puheenjohtaja laati käsittelyn aikana muistiosta useita luonnoksia, joita käsiteltiin valiokunnassa ennen lopullisen version hyväksymistä.

Muistiossa esitellään liikenneturvallisuussuunnitelman keskeiset kohdat, ammattiliikenteen erityistarpeet sekä muiden lausunnonantajien mielipiteet suunnitelman keskeisistä ehdotuksista. Lausunnonantajien keskuudessa mm. promillerajan pudottaminen 0,5:stä 0,2:een sekä ylinopeuksien nollatoleranssi saivat runsaasti vastustusta osakseen. Valmiissa muistiossa eri osapuolten näkemykset on esitelty kattavasti.

Vaikka muistiossa onkin annettu eri lausunnonantajille keskimäärin tasapuolinen kohtelu, niin siinä on kuitenkin muutamia kohtia, joissa lausunnonantaja on häivytetty. Muistion yksi pääluku on liikennekasvatus ja sen alalukuina ovat liikennevalistus ja liikennekoulutus (LIO 1/2001, 11–13.). Liikennekoulutusosio on lainattu lähes sanasta sanaan Autokoululiiton lausunnosta (Liikennevaliokunnan pöytäkirja 14/2001 vp, liite B § 3.). Se esitetään muistiossa kuitenkin eräänlaisena yleisenä tietona, vaikka siinä otetaan suoraan kantaa liikenneturvallisuussuunnitelmaan Autokoululiiton näkökulmasta.

Toinen erityispiirre muistiossa on oikeustieteen tohtori Matti Tolvasen lausunnolle annettu suuri painoarvo. Muistion yhdeksi pääluvuksi on nimetty ”Tieliikennerikokset ja kriminaalipolitiikka”. Lukuun on referoitu Tolvasen lausunto lähes kokonaisuudessaan. Muistiossa todetaan Matti Tolvasen tarkastelevan vastavalmistuneessa väitöskirjassaan valtioneuvoston liikenneturvallisuussuunnitelmaa kriittisesti kriminaalipolitiikan ja rikosoikeuden näkökulmasta. Luvussa suhtaudutaan useisiin liikenneturvallisuussuunnitelman ehdotuksista kielteisesti (LIO 1/2001, 10.).

Yleisellä tasolla väitöskirjassa todetaan, että liikenneturvallisuusvisio kuten muutkin visiot ovat kriminaalipolitiikalle vieraita. Visiot voivat olla jopa vaarallisia, jos

kuvitellaan, että toivottu tila on saavutettavissa pääosin kieltoja, valvontaa ja rangais-
tuksia lisäämällä (LIO 1/2001, 10.).

Tolvanen tarkasteli väitöskirjassaan ”Tieliikenneerikokset ja kriminaalipolitiikka”
kriminaalipolitiikan ja liikennepoliittisten tavoitteiden suhdetta. Tolvasen väitöskirja
valmistui jo syksyllä 1999 (Tolvanen, 1999), joten siinä ei voida ottaa kantaa mar-
raskuussa 2000 valmistuneeseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Tolvanen ei siis
ole tarkastellut suunnitelmaa väitöskirjassaan, eikä hänen lausunnossaan edes anneta
näin ymmärtää. Tolvanen viittaa lausunnossaan väitöskirjaansa ainoastaan kysymyk-
sessä ns. haltijavastuusta (Liikennevaliokunnan pöytäkirja 18/2001 vp. liite A § 3.).

Informaation painoarvon kannalta ei ole yhdentekevää onko kyseessä lausunnon
antajan mielipide, ”yleistä tietoa” tai tutkimustulos. Tolvasen lausunnon painoarvoa
lisäsi kiistatta sen nostaminen väitöskirjatutkimukseksi. Myös Autokoululiiton lau-
sunnon esittäminen eräänlaisena arvovapaana yleisesityksenä liikennekoulutuksesta
muutti informaation luonnetta. Kokonaisuuden kannalta virheet eivät todennäköisesti
olleet merkittäviä, mutta muistion suhtautumista eri lausunnonantajiin ei voida pitää
kaikilta osin tasapuolisena.

Liikennevaliokunnan jäsenille tehtiin asiantuntijakuulemisten yhteydessä ano-
nyymi mielipiteiden kartoitus, joka liitettiin valmiiseen muistioon (LIO 1/2001, 19.).
Kartoitus kertoi, mitä mieltä valiokunnan jäsenet olivat keskeisistä liikenneturvalli-
suuskysymyksistä ja mihin suuntaan asiantuntijakuuleminen mahdollisesti ohjasi
liikennevaliokunnan jäseniä. Kannatusta valiokunnan jäseniltä saivat ainoastaan lää-
kärien ilmoitusvelvollisuus, ajokieltoaikojen pidentäminen nykyisestä sekä matkapu-
helimen käytön rajoittaminen taajamissa. Nopeusrajoituksiin puuttuminen, haltija-
vastuu, ylinopeuksien nollatoleranssi sekä kuljettajien telematiikkalaitteiden käytön
rajoittaminen ammattiliikenteessä tyrmättiin suurella enemmistöllä. Myös turvavoi-
den käyttöpakon laajentaminen ammattiliikenteen kuljettajiin sekä promillerajan
alentaminen 0,5:stä 0,2:een saivat osakseen enemmän vastustusta kuin kannatusta.
Valiokunnan jäsenten mielipiteet olivat pääosin linjassa lausunnonantajien mieli-
piteiden kanssa.

4.3 Ajankohtaiskeskustelu liikenneturvallisuuden parantamisesta

Huhtikuussa 2001 käydyn ajankohtaiskeskustelun (PTK 38/2001 vp) tarkoituksena
oli liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan mietinnön pohjalta keskustella lii-
kenneturvallisuuden parantamisesta ja antaa kansanedustajien äänen kuulua tulevaa
lainsäädäntöä suunniteltaessa. Keskustelua tukemaan kansanedustajille oli jaettu lii-
kennevaliokunnan laatima muistio (LIO 1/2001).

Ajankohtaiskeskustelussa käytti puheenvuoroja 45 kansanedustajaa. Keskustelu
eteni siten, että ensin kunkin eduskuntaryhmän edustaja lausui eduskuntaryhmänsä
mielipiteen, jonka jälkeen edustajat saivat pyytää puheenvuoroja puhemieheltä. Val-
taosa ryhmistä suhtautui myönteisesti valtioneuvoston periaatepäätökseen ja keskei-

simmäksi viestiksi ryhmäpuheenvuoroissa nousi huoli tiestön kunnosta. Ryhmäpuheenvuorojen jälkeen edustajat saivat esittää mielipiteitään liikenneturvallisuussuunnitelmasta ja liikenneturvallisuudesta.

Vertailtaessa täysistunnossa käytyjä keskusteluja sekä valiokunnassa tehtyä mielipiteiden kartoitusta (LIO 1/2001) voidaan yhteneväisyyksien nähdä olleen merkittäviä. Ainoastaan haltijavastuu ei kohdannut ajankohtaiskeskustelussa niin suurta vastustusta kuin valiokunnassa, mutta toisaalta haltijavastuukysymykseen ei otettu ajankohtaiskeskustelussa kantaa kuin neljässä puheenvuorossa. Yleisellä tasolla ajankohtaiskeskustelu noudatteli pitkälti valiokunnan muistiossa esiin tulleita ehdotuksia. Keskusteluista voidaan nostaa useita esimerkkejä, joissa kansanedustajien lausunnot ovat lähes yksi yhteen taustamateriaalissa esiintyneiden perustelujen kanssa:

Klaus Bremer (r.): *Puhemies! Yli 80 prosenttia kaikista liikenneonnettomuuksista ja liki puolet kuolemista ja loukkaantumisista sattuu risteyksessä, ei suorilla eikä kaarteissa. Poliisi keskittää valvontansa suorille, ei sinne, missä vaara on suurin* (PTK 38/2001 vp).

Valiokunnan muistio: *Autoliiton mielestä poliisin resurssien palauttaminen on kannatettava ehdotus. Resurssija tärkeämpi kysymys on kuitenkin valvonnan laadullinen kehittäminen. Onnettomuuksista saatavan tiedon perusteella valvontaa tulisi ohjata sinne, missä onnettomuudet tapahtuvat, mm. risteysalueille, jotka ovat erityisen onnettomuusherkkiä kohtia* (LIO 1/2001, 15.).

Jyri Häkämies (kok.): *Mitä tulee promillerajan laskemiseen nykyisestä 0,5:stä 0,2:een, sitä en kannata. Mielestäni Ruotsin esimerkki kertoo, että se ei liikenneturvallisuuden kannalta ole tuottanut tuloksia. Se voisi ikään kuin tekona viedä tavoitetta väärään suuntaan ja edelleenkin sitoisi poliisin resurssija. Ruotsissa vastaavat onnettomuudet ovat vähentyneet samalla jaksolla 10 prosentilla. Vähennyksen on selitetty johtuvan rangaistavan rajan alentamisesta 0,2 promilleen. Näyttöä tämän väitteen tueksi ei näyttäisi olevan. Suomessa on joka tapauksessa nykyisellä promillerajalla päästy kymmenessä vuodessa erinomaisiin tuloksiin.*

Valiokunnan muistio: - - *Alkoholiin liittyvät liikennekuolemat ovat puolittuneet kymmenessä vuodessa.*

- - *Rajan alentaminen johtaa väistämättä siihen, että poliiseille jää entistä vähemmän aikaa valvoa toisten turvallisuutta todella vaarantavia "kaatokännissä" ajavia motoristeja* (LIO 1/2001, 10.).

Annika Lapintie (vas.): *Rakennetut ympäristöt ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpia. Aiemmin vallinnut liikennesuunnittelu näkyy edelleen turhan leveinä kokoojakatuina, jotka houkuttelevat ajamaan nopeasti ja muista piittaamatta asuinalueiden läpi. Näitä katuja on korjattava kapeammiksi ja mutkittlevammiksi. Näin saadaan kadut kaikille turvallisiksi* (PTK 38/2001 vp).

Valiokunnan muistio: *Kaavoituksella vaikutetaan tulevaan rakentamiseen ja uudet kaavoitetut alueet ovat liikenneturvallisuudeltaan varsin hyviä. Sen sijaan aiemmin vallinnut liikennesuunnittelu näkyy edelleen turhan leveinä, vauhdikasta läpiajoa asuinalueiden läpi houkuttelevina kokoojakatuina* (LIO 1/2001).

Suuri osa ajankohtaiskeskusteluissa esitetyistä argumenteista oli siis lähtöisin joko liikenneturvallisuussuunnitelmasta tai valiokunnan muistiosta. Tästä voidaan päätellä, että ajankohtaiskeskustelussa kansanedustajien tärkeimpänä tiedonlähteenä toimi keskustelua varten toimitettu taustamateriaali. Toisaalta liikennevaliokunnan jäsenet ja varajäsenet käyttivät kaikista puheenvuoroista lähes puolet, joten he olivat tutustuneet tausta-aineistoon jo asiantuntijakuulemisten yhteydessä. Edustajat poimivat taustamateriaalista itselleen tärkeitä teemoja ja käyttivät niitä argumentointinsa tukena. Omia ajatuksia tukevien argumenttien löytäminen oli helppoa, sillä asiantuntijalausunnat olivat usein keskenään ristiriitaisia. Taulukossa 24 on kansanedustajien ajankohtaiskeskustelussa esiin nostamia teemoja sekä heidän suhtautumisensa aiheeseen.

Taulukko 24. Kansanedustajien ajankohtaiskeskustelussa liikenneturvallisuudesta esiin nostamia teemoja sekä suhtautuminen käsiteltävään teemaan (PTK 38/2001vp.)

TEEMAT:	positiivinen	negatiivinen
Tiestön kunnon/liikenneympäristön parantaminen (20)	20	
Promillerajan laskeminen 0,5:sta 0,2:een (18)	5	13
Asennekasvatuksen lisääminen (14)	14	
Nopeusrajoitusten alentaminen (13)		13
Autokannan uudistaminen (10)	10	
Nollatoleranssi ylinopeuksissa (8)	1	7
Lääkärin ilmoitusvelvollisuus (8)	6	2
Matkapuhelimen käytön rajoittaminen/hands free-pakko (8)	5	3
Nopeusrajoitukset sään mukaan (7)	7	
Kevyenliikenteen turvallisuus (6)	6	
Poliisin resurssien lisääminen (5)	3	2
Joukkoliikenteen suosiminen (4)	4	
Haltijavastuu (4)	2	2
Renkaiden urasyvytydet (3)	3	
Hirvikolarien ehkäisy (3)	3	
Vapaa oikea (2)	2	
Taajamanopeuksien laskeminen (2)	2	
Huumeiden nollatoleranssi (2)	2	
Heijastin/kypäräpakko (2)	2	

Ajankohtaiskeskustelussa nousivat vahvimmin esiin ehdotukset, jotka eivät asettaneet kansalaisille uusia rajoituksia. Eniten edustajat kiinnittivät huomiota liikenneympäristön ja tiestön kunnon parantamiseen. Useissa asiaan kantaa ottaneissa puheenvuoroissa toivottiin lisää resursseja tienhoitoon. Myös asennekasvatus, autokannan uudistaminen sekä sääolosuhteiden mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset saivat runsaasti kannatusta. Valvonta haluttiin kohdistaa ennen kaikkea riskiryhmiin kuten nuoriin ja iäkkäisiin kuljettajiin. Eniten vastustusta herättivät promillerajan laskeminen, nopeusrajoitusten alentaminen sekä ylinopeuksiin kohdistuva nollatoleranssi. Monissa asioissa edustajat olivat varsin yksimielisiä. Eniten ajatusten vaihtoa puoles-

ta ja vastaan saivat aikaiseksi promillerajan laskeminen 0,2:een, matkapuhelimen hands free -pakko sekä lääkärin ilmoitusvelvollisuus.

Lääkärien ilmoitusvelvollisuutta vastustaneet edustajat perustelivat kantaansa sillä, ettei Ruotsissa käyttöön otettu ilmoitusvelvollisuus ole toiminut odotetulla tavalla ja että heikentyneestä ajokyvystä ilmoittaminen saattaa olla lääkärille jopa vaikeampaa kuin vaikeasta sairaudesta kertominen. Ilmoitusvelvollisuuden kannattajien mielestä yleinen etu ajaa lääkäri-potilassuhteen edelle ja sairauden takia ajokykynsä menettäneet henkilöt täytyy saada pois liikenteestä. Kokonaisuudessaan ilmoitusvelvollisuudelle löytyi selvästi enemmän kannattajia kuin vastustajia.

Hands free -laitteiden kohdalla enemmistö asian esille ottaneista edustajista kannatti uutta lainsäädäntöä. Uuteen lakiin negatiivisestikin suhtautuneet edustajat olivat valmiita tukemaan ehdotusta muutamien varauksin. Kysymyksiä herättivät lakiin liittyvän valvonnan vaikeus, lain vaikutus ammattiautoilijoihin sekä koko pykälän tosiasiallinen merkitys turvallisuuden kannalta.

Eniten ajatustenvaihtoa sekä puolesta että vastaan herätti promillerajan laskeminen 0,5:sta 0,2:een. Promillerajan laskemista perusteltiin lainsäädännön signaalivaiikutuksilla autoa ajaville.

Päivi Räsänen /skl: *Poliisin mukaan maistissa ajaminen on lisääntynyt huomattavasti 90-luvun lopulta lähtien. Joka sadas kuljettaja ajaa alle rattijuopumusrajan jäävä promilleraja veressään. Rattijuoppojen määrä on kahden viime vuoden aikana hieman laskenut, mutta alkoholia maistelleiden kuljettajien määrä on kaksinkertaistunut vuodesta 1996. 0,5 promillen veren alkoholipitoisuus aiheuttaa 3–5-kertaisen riskin joutua onnettomuuteen, ja jo alle 0,5 promillen alkoholipitoisuus heikentää ajosuoritusta (PTK 38/2001 vp).*

Kyösti Karjula /kesk: *Ehdottoman raittiuden ajatus liikenteessä on laajasti hyväksytty. Tässä mielessä siirtyminen Ruotsin ja Norjan mallin mukaisesti 0,2:n promillerajaan olisi vain nykyisen moraalikoodiston tarpeellinen vahvistus. Promillerajan lasku on selvä viesti tienkäyttäjille (PTK 38/2001 vp).*

Promillerajan laskemista vastustavien edustajien mielestä uuden lainsäädännön myötä poliisin resurssit kohdentuisivat väärin. Valvonta suuntautuisi pois liikennettä vaarantavasta riskiryhmästä.

Petri Salo /kok: *Tämä johtaa tietenkin siihen, että 0,2 promillen humalassa oleva henkilö joudutaan kuljettamaan joskus maaseudulla jopa pari tuntia tarkkuusalkometrin luo. Sen jälkeen todetaankin, että promilleja onkin 0,17, ja henkilö menee jälleen takaisin autonsa luo jatkamaan matkaa. Voidaan kysyä, onko tällainen tarkoituksenmukaista poliisin toimintaa yhteiskunnassa, kun samanaikaisesti törkeät rattijuopot aiheuttavat paljon suurempia vaaroja meidän jokapäiväiselle elämällemme (PTK 38/2001 vp).*

Markku Rossi /kesk: *Mitä enemmän kieltoja ja tiukempia sääntöjä tiellä liikkujille säädetään, sitä enemmän niitä myös rikotaan. Esimerkiksi promillerajan laskeminen 0,5:stä 0,2:een toisi tullessaan aivan uusia ongelmia, vaikka kyseisellä promillemää-*

rällä ei ole katsottu asiantuntijoiden mukaan olevan todellista merkitystä onnettomuuksille (PTK 38/2001 vp).

Enemmistö aiheen tiimoilta puheenvuoron käyttäneistä edustajista piti promillerajan laskemista huonona ideana. Pelko poliisien resurssien väärästä kohdistamisesta osoitautui painavammaksi argumentiksi kuin lain mukanaan tuoma signaalivaikutus. Mielenkiintoinen yksityiskohta argumentoinnista voidaan havaita vertailemalla Markku Rossin ja Päivi Räsäsen mielipiteitä. Kumpikin perustelee kantaansa vetoamalla tutkimustietoon. Räsäsen mukaan 0,5 promillen alkoholipitoisuus aiheuttaa 3–5-kertaisen riskin joutua onnettomuuteen, kun taas Rossin mukaan kyseisellä promillemäärällä ei ole asiantuntijoiden mukaan merkitystä onnettomuuksien syntyyn. Valiokunnan muistiossa (LIO 1/2001) todettiin, että asiantuntijalausunnat saattavat olla keskenään ristiriidassa ja se näkyi myös ajankohtaiskeskustelussa käytetyissä puheenvuoroissa.

4.4 Lainsäädäntö ja eduskunnan arki

4.4.1 Eduskunnan toimintatavat ja rutiinit

Miksi osa liikenneturvallisuuteen liittyvistä lakiehdotuksista eteni lainsäädäntöön ja osa ei? Lainsäädäntöön liittyy aina perusteellinen valmistelu ja erilaisten näkökulmien huomioon ottaminen, mutta myös eduskunnan toimintatavat ja rutiinit vaikuttavat lopulliseen lain muotoiluun.

Uusi lainsäädäntö voi saada alkunsa useilla tavoilla – ministeriön virkamiehet ovat huomanneet tarpeen uudelle lainsäädännölle, yksittäinen ministeri pyytää ministeriötä valmistelemaan esityksen haluamastaan asiasta tai julkisessa keskustelussa on noussut esiin epäkohta, johon katsotaan tarpeelliseksi puuttua lainsäädännöllä. Lainsäädäntöön liittyvä valmistelutyö saattaa kestää vuosia eikä se ole suoraan riippuvainen istuvasta hallituksesta. Näin ollen hallitusten esittämät lait eivät ole välttämättä niiden itsensä liikkeellepanemia. Lakien valmistelutyö on saatettu käynnistää jo edellisten hallitusten aikana.

Jokaisen vuoden alussa ministeriöt jättävät asianomaiselle ministerille suunnitelman valmistelluista lakihankkeista. Istuvalla ministerillä on merkittävästi valtaa päättää, mitkä hankkeista viedään eduskuntaan hallituksen esityksinä. Lain tultua eduskuntaan hallituksen esityksenä alkaa sen yksityiskohtaisempi muokkaus. Lain yksityiskohtaisempaan sisältöön vaikuttavat merkittäväällä tavalla kansanedustajien ja eduskunnan toimintatavat. Suuri merkitys edustajan toimintaan on sillä, kuuluuko edustajan puolue hallitukseen vai oppositioon.

Hallitusryhmät toimivat kiinteässä yhteistyössä. Hallituspuolueiden eduskuntaryhmien yhteistoimintasäännöistä ilmenee, että hallituspuolueiden eduskuntaryhmät toimivat yhtenäisesti sekä täysistunnoissa että valiokunnissa. Hallituksessa yksimielisesti sovittuja asioita voidaan muuttaa vain yhteisesti neuvotellen ja sopien. Valiokunnan mietinnön sisällöstä päätetään yhteisymmärryksessä hallituspuolueiden valiokuntaryhmien kesken. Täysistunnossa hallituspuolueiden edustajat eivät tee edus-

kuntaryhmien yhteisestä sopimuksesta poikkeavia esityksiä, eivätkä äänestä tällaisten esitysten puolesta (Hallituspuolueiden eduskuntaryhmien yhteistoimintasäännöt. Hallituspuolueiden eduskuntaryhmien kokous 20.5.2003).

Poikkeuksena hallituspuolueiden yhteistyössä ovat selkeät paikalliset ja nk. oman-tunnonasiat. Tällaisissa asioissa edustajat saavat äänestää oman tuntonsa mukaisesti. Tällaisia kysymyksiä ovat perinteisesti olleet eettiset kysymykset kuten Jehovan to-distajien vapauttaminen asepalvelusta, ydinvoimakysymys ja jumalanpilkkarikos. Tämänkaltainen lainsäädäntö on kuitenkin poikkeuksellista ja useimmiten päätösval-ta on eduskuntaryhmillä. Eduskuntaryhmät myös määrittelevät milloin kysymyksessä on niin sanottu oman tunnonasia.

Kansanedustajat tekevät suurimman osan työstään valiokunnissa. Yksittäiset edus-tajat istuvat useimmiten ainakin kahdessa valiokunnassa. Valiokuntien läpi kulkee vuoden aikana lukematon määrä lakiehdotuksia, eikä yksittäisen edustajan ole mah-dollista perehtyä kaikkien lakien yksityiskohtaiseen sisältöön. Pelkästään omien va-liokuntien lainsäädännössä perillä pysyminen on usein vaativaa. Kansanedustajat siis pikemminkin erikoistuvat joihinkin itseään lähellä oleviin kysymyksiin edustamiensa valiokuntien kautta. Esimerkiksi liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet ovat kes-kimäärin paremmin perillä liikenneturvallisuusasioista kuin kollegansa. Kansanedus-taja Tarja Cronberg tiivisti asian kolumnissaan seuraavasti: ”Kansanedustajan vai-kein tehtävä on valintojen tekeminen. On rajattava politiikan alue, jolla haluaa toi-mia” (Karjalainen 6.11.2004).

Valiokunnan kannanmuodostuksessa suureen rooliin nousevat asiantuntijakuule-miset. Laatiessaan mietintöä tai lausuntoa valiokunta kuulee vaihtelevaa määrää asi-antuntijoita. Asiantuntijoiden valikoitumisessa ei ole olemassa vakiintunutta käytän-töä. Jokaisella eduskuntaryhmällä on oikeus kutsua haluamansa asiantuntijat kuulta-viksi. Kuultavien asiantuntijoiden määrä riippuu sekä käsiteltävästä aiheesta että va-liokunnan jäsenten aktiivisuudesta. Asiantuntijat valikoituvat tyypillisesti siten, että ministeriöille ja eri instansseille lähetetään lausuntopyyntö ja lausujatahot itse dele-goivat lausujan. Valiokunnan jäsenet voivat myös halutessaan ehdottaa ulkopuolisia asiantuntijoita, joilla he katsovat olevan tietoa käsiteltävästä aiheesta. Asiantuntijoita kuultuaan valiokunnat muodostavat kantansa tarvittaessa äänestämällä.

Valiokunnissa on samat voimasuhteet kuin koko eduskunnassa eli valiokunta-paikkoja jaetaan samassa suhteessa kuin puolueilla on edustajia eduskunnassa. Puo-lueilla on jokaisessa valiokunnassa valiokuntavastaava, joka käytännössä vastaa puo-lueen kannasta. Mikäli hallituksen esitykseen ollaan tekemässä suuria muutoksia, tuodaan asia eduskuntaryhmien käsiteltäväksi ja kanta käsiteltävään asiaan muodos-tetaan siellä. Lakitekstin muuttaminen valiokunnassa vaatii hallituspuolueiden valio-kuntaryhmien tai eduskuntaryhmien yksimielistä päätöstä asiasta. Valiokunnan mie-tintö vastaa siis käytännössä hallituspuolueiden hyväksymää kantaa. Lain tullessa ensimmäiseen käsittelyyn voidaan sen läpimenoa sellaisenaan pitää lähes varmana. Vaalikaudessa valiokunnan mietintöön tulee vain muutamia muutoksia.

Mentäessä äänestykseen hallituspuolueiden edustajat äänestävät valiokunnan mie-tinnön mukaisesti. Useimmiten valiokunnan mietinnöstä voidaan lukea lopullisen lain muoto. Yksittäiset hallituspuolueiden edustajat saattavat olla eri mieltä puolueen

linjasta, mutta äänestystilanteessa noudatetaan pääsääntöisesti puolueen kantaa. Esimerkiksi keskusteltaessa huumeiden nollatoleranssin ulottamisesta myös vesiliikenteeseen hallituspuolueen kansanedustaja Saara Karhu (sd.) otti kantaa asiaan täysistunnossa:

Sitten täytyy myöntää, että itsekkin olisin veneilyn suhteen ollut tiukempi, mutta kun en ole asiasta ollut kuulemassa enkä tiedä, mitä on puhuttu, täytyy luottaa omien valiokuntajäsenten arviointikykyyn ja siunata tämä päätös tällaisena (PTK 146/2002 vp).

Henkilökohtaisesti Karhu epäili valiokunnan kantaa, mutta luotti asiassa puolueensa valiokuntavastaavan harkintaan ja noudatti yhteisiä pelisääntöjä.

Äänestystilanteessa on siis jo etukäteen selvää kuinka äänestyksessä tulee käymään. Täysistunnoissa käytävillä keskusteluilla ei ole lopullisen päätöksenteon kannalta suurta merkitystä. Salissa käydyt keskustelut heijastelevat jo valiokunnan kokouksissa esiin tulleita ristiriitoja, jotka edustajat tekevät julkisiksi täysistunnossa. Hallituspuolueet perustelevat lainsäädäntöä oppositiolle ja opposition on profiloitua vastustettava hallituksen esityksiä. Prosessin tarkoituksena on pikemminkin lisätä lainsäädäntötyön avoimuutta kuin muuttaa lain sisältöä.

Liikenneturvallisuuskysymyksistä äänestettäessä äänestysjakaumat ovat noudattaneet melko tarkkaan hallitus–oppositio-rintamalinjoja. Hallituspuolueet ovat äänestäneet yhtenäisesti hallituksen esityksen ja valiokunnan mietinnön puolesta, kun taas oppositiossa on ollut enemmän hajontaa. Kuten eduskunnan toimintatavat kertovat, liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö ei ole sama asia kuin 200 kansanedustajan käsitykset liikenneturvallisuudesta. Koska käsiteltävien asioiden määrä on valtava, on vastuuta jaettava oman puolueen edustajien kesken. Yksittäisellä edustajalla ei ole mahdollisuutta perehtyä kaikkeen lainsäädäntöön ja omien katvealueiden kohdalla on luotettava edustajakollegoihin. Liikenneturvallisuuteen liittyvän lainsäädännön kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehet, liikenne- ja viestintäministeri sekä liikenne- ja viestintävaliokunnassa istuvat kansanedustajat muotoilevat liikenteeseen liittyvän lainsäädännön – eivät 200 kansanedustajaa.

Seuraavassa analysoin yksittäisiä liikenneturvallisuuteen liittyviä lainsäädäntöhankkeita. Analyysini kohteena olivat niin eduskunnassa käytetyt puheenvuorot kuin valiokuntatyöskentelykin.

4.4.2 Matkapuhelimen käyttökielto ajossa ilman hands free -laitetta

Hallituksen esityksessä 219/2001 esitettiin sellaisten viestintälaitteiden kieltämistä, jotka voivat haitata ajoneuvon hallintalaitteiden käyttöä tai muuten häiritä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Matkapuhelinten käyttökielto ilman kädet vapauttavaa laitetta koskeva lakiesitys annettiin eduskunnalle 30.11.2001 ja se oli ensimmäinen liikenneturvallisuussuunnitelmasta eduskuntaan tulleista lakiesityksistä (HE 219/2001 vp).

Lähetekeskustelu käytiin joulukuussa 2001. Lähetekeskustelussa pohdittiin liikenneturvallisuussuunnitelman saamaa huonoa vastaanottoa. Liikenneturvallisuussuunnitelma oli vakiintunut niin julkisessa keskustelussa kuin kansanedustajienkin suussa kuripaketiksi. Lähetekeskustelussa jopa pohdittiin uuden ilmaisun keksimistä negatiiviseksi arvioidun termin tilalle. Hallituksen esitys lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan 7.12.2001 (PTK 149/2001 vp).

Valiokunnassa olivat kuultavina seuraavat asiantuntijat:

- kansanedustaja Veijo Puhjo, eduskunta
- liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi, hallitusneuvos Jarmo Hirsto ja ylitarkastaja Anna-Liisa Tarvainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- poliisiylitarkastaja Pertti Luntiala, sisäasiainministeriö
- yksikönpäällikkö Sami Mynttinen, Ajoneuvohallintokeskus
- kehittämisspäällikkö Auli Forsberg, Tiehallinto
- johtaja Hans Pieski, Helsingin poliisilaitos
- johtava tutkija Juha Luoma, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- toimitusjohtaja Matti Järvinen, Liikenneturva
- psykologian maisteri Arja Holopainen, Liikennevakuutuskeskus
- myyntipäällikkö Tapio Salonen, Sonera Juxto Oy
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto
- sosiaali- ja työsuojelusihteeri Pertti Sulasalmi, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- projektipäällikkö Mikko Saavola, Linja-autoliitto
- toiminnanjohtaja Jarkko Hietämäki, Suomen Autokoululiitto ry
- puheenjohtaja Seppo Makkonen ja viestintäpäällikkö Juha Norppa-Rahkola, Suomen Kuorma-autoliitto
- toiminnanjohtaja Tero Anttila, Suomen Paikallisliikenneliitto
- puheenjohtaja Pentti Lihavainen, Pohjois-Karjalan Taksiautoilijat ry
- puheenjohtaja Satu Hattunen, Suomen Taksinkuljettajat ry
- professori Heikki Summala

Asiantuntijakuulemisessa esitettiin matkapuhelimen käyttökieltoon ainoastaan muutamia kielteisiä kannanottoja. Ammattiautoilijoilla muutos vallitsevaan tilanteeseen ei ollut merkittävä, sillä hallituksen esitys piti sisällään kohdan, jonka mukaan ammattiliikenteen käyttämiä kiinteitä viestintälaitteita sai edelleen käyttää. Liikenneturva korosti lausunnossaan, että lakiesitys on ensimmäinen valtakunnallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa toteuttava lainsäädäntöhanke. Liikenneturvan mukaan lain hyväksyminen olisi myönteinen viesti turvallisuudesta huolehtimisesta ja sen toteuttamisella olisi merkitystä koko ohjelman edistymiselle (LiVP 2/2002, liite A § 5.).

Suhtautuminen uuteen lakiin oli kokonaisuudessaan varsin myönteinen, vaikkei lausuntojen sisältämä informaatio kaikilta osin tukenutkaan hallituksen esityksen linjauksia. Liikenneturvan lausunnossa todettiin, että matkapuhelimen käyttö ajon aikana lisää onnettomuusriskin nelinkertaiseksi. Lausunnossa kuitenkin todettiin, ettei tutkimuksista ole saatu näyttöä, että kädet vapauttava kytkentä suoranaisesti vähentäisi onnettomuuksia (Liikennevaliokunnan pöytäkirja 2/2002, liite A § 5.).

Liikennevakuutuskeskuksen julkaisussa *Matkapuhelin kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa – tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vv. 1991–1998* puolestaan todettiin, että matkapuhelinonnettomuuksien sekä absoluuttinen että prosentuaalinen osuus kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on pieni ja esimerkiksi kuljettajan keskustelu matkakumppanin kanssa oli merkittävämpi riskitekijä kuin matkapuhelimen käyttö (LiVP 2/2002, liite B § 5.).

Valiokunta päätyi mietinnössään tukemaan hallituksen esitystä. Valiokunta esitti lain voimaantuloajaksi tammikuuta 2003, jotta kuljettajat ehtivät sopeutua uuteen lakiin ja hankkia tarvittavat lisälaitteet. Tämän lisäksi erälle maaseudulla operoiville takseille myönnettiin kahden vuoden siirtymäaika. Liikenne- ja viestintävaliokunnan varapuheenjohtaja Annika Lapintie (vas.) jätti vastalauseen lain voimaantuloajoista. Hänen mielestään lain olisi pitänyt tulla voimaan kesäkuun 2001 alusta. Lukuun ottamatta voimaantuloaikoihin liittyvää vastalauseetta laki hyväksyttiin valiokunnassa yksimielisesti (LiVM 2/200 vp.).

Laki ei valiokunnan yksimielisyydestä huolimatta saanut täysistunnossa osakseen pelkkiä kehuja. Kysymyksiä herättivät linjaukset eri viestintälaitteiden välillä. Esimerkiksi Raimo Vistbacka (ps.) ja Timo Seppälä (kok.) olivat olleet valiokunnassa mukana hyväksymässä yksimielistä mietintöä, mutta täysistunnossa he kuitenkin ihmettelivät, mitä eroa on esimerkiksi laissa sallitun kiinteän puhelinlaitteen ja kielletyn latauksessa olevan kännykän välillä. Kari Myllyniemi (kesk.) piti puolestaan lain muotoilua liian pikkutarkkana ja Marjukka Karttunen (kok.) piti esimerkiksi lapsen kanssa kommunikointia ja tupakointia matkapuhelimen käyttöä vaarallisempana. Monet lausunnonantajien esiin nostamat ristiriitaisuudet siis heijastuivat edustajien puheissa (PTK 38/2002 vp.).

Vaikka lakiesitystä ei pidetty täysin ongelmattomana, sen läpiviemistä pidettiin välttämättömänä. Lain symbolinen vaikutus oli suuri, koska se oli ensimmäinen eduskunnan käsittelyyn tullut ehdotus liikenneturvallisuussuunnitelmasta. Monien mielestä lain hylkääminen olisi antanut väärän viestin eduskunnan liikenneturvallisuuspyrkimyksistä. Valiokunnan puheenjohtaja Erkki Pulliainen (vihr.) tiivistä asian omalta kohdaltaan seuraavasti:

Niin sanotusta kuripaketista, niin kuin lehdistö sitä kutsui, on eduskuntaan tullut käsiteltäväksi yksi ainoa asia, ja se on nyt juuri täällä mietintövaiheessa oleva kännykän käyttökielto ajaessa. Kovin suurella vauhdikkuudella nämä asiat eivät ole edenneet. Tällä näkökohdalla kuitenkin oli valiokunnan työskentelyn kannalta se merkitys, että ei voitu ajatellakaan, että tähän hankkeeseen sinänsä suhtauduttaisiin kielteisesti. Sellainen ratkaisu olisi ollut tosi kurja signaali tilanteessa, jossa liikennetur-

vallisuuden indikaattorit osoittavat liikenneturvallisuuden heikentymistä maanteillä eikä suinkaan parantumista, niin kuin tavoitteena on ollut (PTK 37/2002 vp.).

Useissa puheenvuoroissa korostettiin lain välttämättömyyttä koko turvallisuussuunnitelman liikkeelle lähdön kannalta ja tältä pohjalta se tulikin hyväksytyä lopulta varsin yksimielisesti ilman äänestyksiä. Ainoastaan lainvoimaantuloajasta järjestettiin erillinen äänestys, jossa valiokunnan kanta voitti (PTK 39/2002 vp.).

4.4.3 Huumeiden nollatoleranssi ja promilleraja

Hallituksen esityksessä 90/2002 rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta käsiteltiin eri liikennejuopumusta koskevia säännöksiä. Esityksen keskeisin kohta oli huumausaineiden nollaraja tieliikenteessä. Myös promillerajan pudottaminen 0,5:stä 0,2:een nousi lain käsittelyn aikana toistuvasti esiin, vaikkei se sisällynytkään hallituksen esitykseen.

Aiheesta käytiin lähetekeskustelu 4. syyskuuta 2002. Puheenvuoroja käytettiin yhteensä yli viisikymmentä ja keskustelu polveili aina käsittelyssä olleesta huumeiden nollarajasta moniin muihin liikenneturvallisuuskysymyksiin, kuten ylinopeuksiin ja liikenteen kameravalvontaan. Myös promilleraja oli esillä useissa puheenvuoroissa ja argumentteja annettiin niin puolesta kuin vastaanakin. Asia lähetettiin lakivaliokuntaan mietintöä varten (PTK 88/2002 vp.).

Lausunnon antajia pyydettiin huumeiden nollarajan lisäksi esittämään käsityksensä promillerajoista. Valiokunnassa olivat kuultavina seuraavat asiantuntijat:

- lainsäädäntöneuvos Lena Andersson, oikeusministeriö
- ylikomisario Timo Ajaste, sisäasiainministeriö
- ylitarkastaja Pekka Koivisto, sosiaali- ja terveysministeriö
- vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu, liikenne- ja viestintäministeriö
- laamanni Simo Simola, Turun hovioikeus
- käräjätuomari Kari Lappi, Helsingin käräjäoikeus
- poliisineuvos Teuvo Veijalainen, Liikkuva poliisi
- professori Kimmo Kuoppasalmi, Kansanterveyslaitos
- esimies, professori Antti Penttilä, Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitos
- tutkimuspäällikkö Sirpa Rajalin, Liikenneturva
- asianajaja Jukka Varviala, Suomen Asianajajaliitto
- oikeustieteen tohtori Matti Tolvanen

Huumeiden nollarajaa tieliikenteessä kannattivat lähtökohtaisesti kaikki lausunnonantajat, ja varauksia esitettiin ainoastaan joihinkin lain yksityiskohtiin. Osa lausunnonantajista olisi kannattanut huumeiden nollarajan ulottamista myös vesiliikenteeseen. Toinen seikka, johon lausunnonantajat kiinnittivät huomiota, oli huumausaineiden käytön toteamisen hankaluus.

Promillerajan laskemista sen sijaan vastusti lausunnotkierroksella selkeä enemmistö. Sisäasiainministeriön edustaja Pertti Luntiala kertoi ministeriön olevan promille-

rajan pudottamista vastaan ja totesi EU:n komission suosituksen mukaisen rajan olevan 0,5 promillea (LaVP 82/2002, liite B § 5). Myös Joensuun kihlakunnansyyttäjä Matti Tolvanen vastusti promillerajan laskemista. Hänen mukaansa ei ollut olemassa näyttöä, että vähän nauttineet kuljettajat vaarantavat toisten turvallisuutta liikenteessä (LaVP 82/2002, liite H § 5.). Helsingin käräjäoikeuden tuomari Kari Lappi puolestaan ehdotti yhdenmukaisuuden vuoksi joko promillerajan laskemista tai vaihtoehtoisesti huumeiden nollarajasta luopumista, koska kriminalisointikynnyksen asettaminen poikkeavaksi eri päihteiden kohdalla ei hänen mielestään ollut perusteltua (LaVP 82/2002, liite F § 5.). Ainoastaan Liikenneturvan Sirpa Rajalin piti promillerajan alentamista välttämättömänä sosiaalisen normiston vahvistamiseksi ja pohjoismaisen rattijuopumuslainsäädännön yhdenmukaistamiseksi (LaVP 82/2002, liite G § 5.).

Valiokuntakuulemisten lisäksi oikeusministeriö oli keväällä 2002 lainvalmistelun yhteydessä pyytänyt lausunnon 38 eri taholta, joista 35 oli antanut lausunnon. Näistä vain viidessä kannatettiin promillerajan yleistä alentamista. Promillerajan laskua tukevat tahot olivat Liikkuva poliisi, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva sekä Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat. Myös Terveyden edistämisen keskus puolsi rajan alentamista, muttei välittömästi. Liikkuva poliisikin piti promillerajan alentamista toteuttamiskelpoisena vain teoriassa, sillä nykyisillä resursseilla ei valvontaa heidän mukaansa olisi mahdollista toteuttaa (Huumausaineiden nollaraja liikenteessä. Lausunnot ja selvityksiä 2002:6. Oikeusministeriö).

Lain valmisteluvaiheessa eri lausujatahot hylkäsivät siis suurella enemmistöllä promillerajan laskemisen ja tästä syystä asiaa ei todennäköisesti sisällytetty hallituksen esitykseen. Asiaa vastusti myös enemmistö lakivaliokunnan kuulemista asiantuntijoista, joten esityksellä ei ollut läpimenomahdollisuuksia. Hallituspuolueet olivat sopineet, ettei asiaa oteta lain yhteydessä mukaan keskusteluun, ja asiantuntijakuulemiset eivät muuttaneet heidän päätöstään. Myös vuotta aikaisemmin liikennevaliokunnalle tehdyssä kyselyssä enemmistö valiokunnan jäsenistä vastusti promillerajan laskemista (LIO 1/2001).

Valiokunnassa promillerajan laskemista koskevat muutosesitykset ja edustajaaloitteet hylättiin äänestyksen jälkeen. Sulo Aittoniemi ja Toimi Kankaanniemi jättivät valiokunnan mietintöön vastalauseensa, jossa he esittivät promillerajan laskemista 0,2:een. Koska lausunnonantajien enemmistö vastusti ehdotusta ja hallituspuolueet seisovivat hallituksen esityksen takana, ei promillerajan laskemiselle ollut edellytyksiä. Toimi Kankaanniemen kuvasi eduskunnassa käyttämässään puheenvuorossa hallituspuolueiden yhteistyötä:

Kuitenkin, kun asiantuntijat oli kuultu ja mietintöä tehtiin, tein esitykset tämän lakialoitteen pohjalta promillerajojen ja hengitysilmarajojen ottamisesta tähän mietintöön. Kun sain kannatuksen, asiasta äänestettiin. Äänestyksessä tietysti jäimme häviölle, koska hallituspuolueitten rintama piti: rattijuoppouteen ei haluttu puuttua tässä yhteydessä (PTK 146/2002 vp).

Promillerajaan liittyvät tarkistukset tyrmättiin varsin laajalla rintamalla, niin lausunnonantajien kuin kansanedustajienkin keskuudessa, joten sen läpimenomahdollisuus-

det olivat jo lähtökohtaisestikin varsin heikot. Huumeiden nollatoleranssin kohdalla vallitsi puolestaan suuri yksimielisyys, ja niiltä osin hallituksen esitys meni läpi pienin korjauksin.

4.4.4 Lääkärien ilmoitusvelvollisuus

Hallituksen esityksessä 29/2003 esitettiin ajoterveysten seurantajärjestelmän kehittämistä ja tehostamista. Esityksessä tieliikennelakiin ehdotettiin lisättäväksi uusi säännös, jonka mukaan lääkrillä olisi oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä antaa ajokorttiviranomaiselle tieto ajo-oikeuden haltijan terveydentilan muodostamasta esteestä ajokortin saamiseen.

Hallituksen esityksestä käytiin lähetekeskustelu 17.6.2003 ja esitys lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan. Valiokunta aloitti asian käsittelyn syyskuussa 2003 ja sai mietintönsä valmiiksi 25.11.2003 (LiVM 7/2003 vp.).

Valiokunnassa olivat kuultavina seuraavat asiantuntijat:

- ylijohdaja Harri Cavén ja vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Lena Andersson ja lainsäädäntöneuvos Leena Vettenranta, oikeusministeriö
- ylikomisario Timo Ajaste, sisäasiainministeriö
- ylilääkäri Terhi Hermansson, sosiaali- ja terveysministeriö
- liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtaja Lasse Hantula, Liikennevakuutuskeskus
- tarkastaja Mikko Vitikka, Helsingin poliisilaitos
- ylilääkäri Aulikki Wallin ja esittelijäneuvos Arja Myllynpää, Terveystieteiden tutkimuskeskus
- ylitarkastaja Arto Ylipartanen, Tietosuojavaltuutetun toimisto
- apulaistoiminnanjohtaja Santero Kujala, Suomen Lääkäriliitto
- toimitusjohtaja Ilkka Liukkonen, Suomen Silmäoptikkojen Liitto
- osastonylilääkäri Lasse Lehtonen ja ylilääkäri Pertti Asplund, Liikennelääketieteen yhdistys
- valiokuntaneuvos, oikeustieteen lisensiaatti Risto Eerola
- arkkiaatri Risto Pelkonen

Valiokunnan mietinnössä lakiesitykseen tehtiin merkittäviä muutoksia, joista puhutanein oli lääkärien ilmoitusoikeuden muuttuminen ilmoitusvelvollisuudeksi. Muutoksen taustalla oli asiantuntijoiden vahva tuki uudelle muotoilulle. Ilmoitusvelvollisuutta tukivat ylilääkäri Aulikki Wallin, poliisijohtaja Jorma Toivanen, ylikomisario Timo Ajaste, liikenneonnettomuuksien tutkinnanjohtaja Lasse Hantula, tarkastaja Mikko Vitikka sekä ylijohdaja Harri Cavén. Valiokuntaneuvos Risto Eerola ei puolestaan nähnyt velvollisuusmuotoilulle olevan valtiosääntöoikeudellisia esteitä. Näin ollen ilmoitusvelvollisuutta vastustivat ainoastaan ylitarkastaja Arto Ylipartanen sekä

sosiaali- ja terveysministeriö. Asiaan ei ottanut kantaa osastonylilääkäri Lasse Lehtonen.

Valiokunnan mietinnön tullessa ensimmäiseen käsittelyyn se sai useita vastalauseita. Ilmoitusvelvollisuutta vastustivat ennen kaikkea siviiliammattiltaan terveydenhuollon piiristä tulleet kansanedustajat. Heidän mielestään oli lähtökohtaisesti nurinkurista, että asiaa käsiteltiin liikenne- ja viestintävaliokunnassa, vaikka asian olisi kiistatta täytyntä kuulua sosiaali- ja terveysvaliokunnalle.

Valiokuntaan tulleista lausunnoista käykin ilmi, että lain valmisteluvaiheessa sosiaali- ja terveysministeriön ajoterveys ja tiedonkulku -työryhmässä oli saavutettu yhteisymmärrys lain sisällöstä ja asian eteenpäin viemisen ehdottomana edellytyksenä oli ollut pitäytyminen hallituksen muotoilussa eli ilmoitusoikeudessa (LiVP 33/2003, liite A § 6). Muotoilu kuitenkin muuttui liikenne- ja viestintävaliokunnassa ja se aiheutti ärtymystä alkuperäistä muotoilua tukeneissa.

Mielenkiintoiseksi hallituksen esityksen tekikin se, että liikenneturvallisuuden lisäksi säädös vaikutti myös lääkäreiden ammatillisiin käytäntöihin. Säädös oli sijoitettu liikennelakiin, mutta mikäli laki olisi kuulunut potilaan asemaa tai terveydenhuollon ammattihenkilöiden oikeuksia ja velvollisuuksia koskevaan lainsäädäntöön, on todennäköistä, että laki olisi edennyt sosiaali- ja terveysvaliokunnan läpi muuttumattomana.

Lain ensimmäisessä käsittelyssä mietintöä vastustaneet edustajat ihmettelivät valiokunnan menettelyä olla pyytämättä lausuntoa sosiaali- ja terveysvaliokunnalta. Laissa puututtiin heidän mielestään keskeisellä tavalla potilaan ja lääkärin väliseen luottamukselliseen suhteeseen ja asiaa olisi pitänyt tarkastella yksityiskohtaisemmin myös potilaan ja lääkärin oikeuksien näkökulmasta. Heidän mielestään perusvastuu ajokunnosta täytyi olla kansalaisella itsellään ja pahimmassa tapauksessa ilmoitusvelvollisuudesta saattaisi tulla este potilaan hoitoon hakeutumiselle.

Vastauspuheenvuoroissa todettiin asiantuntijakuulemisten olleen valiokunnissa kattavia, joten erilliseen lausuntoon ei ollut tarvetta. Muutamissa puheenvuoroissa mainittiin sosiaali- ja terveysministeriön edustajan harjoittaneen jopa painostusta valiokuntakäsittelyn aikana. Valiokunnan muotoilun puolustajat katsoivat ilmoitusvelvollisuuden edistävän tiedonkulkua lääkäreiden ja viranomaisten välillä. Esityksen avulla olisi myös mahdollista vähentää liikenteen riskiryhmien onnettomuusalttiutta. Ilmoitusvelvollisuuden vastustajat ehdottivat asian viemistä suureen valiokuntaan, mutta äänestyksessä valiokunnan mietintö siirrettiin toiseen käsittelyyn hallituspuolueiden tuella.

Toisessa käsittelyssä äänestettiin lakiehdotuksen hyväksymisestä. Hallituspuolueista RKP:n eduskuntaryhmä äänesti kokonaisuudessaan esitystä vastaan. Myös kaksi keskustan edustajaa sekä kaksi SDP:n edustajaa äänesti esitystä vastaan. Mielenkiintoista on, että toinen esitystä vastaan äänestäneistä sosialidemokraateista oli sosiaali- ja terveysministeri Sinikka Mönkäre. Hallituspuolueiden rintama kuitenkin piti lopulta varsin saumattomasti ja valiokunnan mietintö hyväksyttiin muuttumattomana.

Käytännössä ensimmäisessä ja toisessa käsittelyssä käydyt keskustelut olivat lain sisällön kannalta pelkkää kosmetiikkaa. Viimeistään äänestykset todistivat, että edus-

tajat noudattivat pelisääntöjä ja hallitusrintama piti. Kokoomuksen Petri Salo tiivistä omassa puheenvuorossaan asian seuraavalla tavalla:

Arvoisa herra puhemies! Perustelen vielä sen takia, minkä takia tätä ei ole mitään järkeä lähettää suureen valiokuntaan ja pyytää erikseen lausunto sosiaali- ja terveysministeriöstä. Luulen, että kaikilla poliittisilla ryhmillä on suurin piirtein sama käytäntö. Esimerkiksi kokoomuksen ryhmässä liikennevaliokunnan vastaavana on toiminut Timo Seppälä. Me olemme keskustelleet ryhmässä ainakin kahteen kertaan siitä asiasta, että nyt hallituksen esitystä ollaan poikkeavalla tavalla muuttamassa liikennevaliokunnassa, ja miten suhtaudutaan tähän muutokseen. Me olemme antaneet ryhmänä tuen hänen työlleen siellä ja myöskin antaneet suunnan, että näin voidaan menetellä. Luulen, että näin on myöskin menetelty muissa puolueissa, ainakin suurissa puolueissa, koska tämä on tapa.

On työvaliokunnat, on ryhmien kokoukset, ryhmien vastaavat, joissa keskustellaan sellaisista merkittävistä muutoksista, joita valiokunnassa ollaan tekemässä, varsinkin jos ollaan muuttamassa hallituksen esitystä. Se on erityisen uutisoitava aina. Mistä johtuu, että nämä tiedot tämän pitkän prosessin aikana eivät ole menneet perille? Tätä minä kovasti ihmettelen. Minkä takia tähän herätään vasta siinä vaiheessa, kun tämä tulee saliin ykköskäsittelyyn? Niin kuin totesin, hallitusryhmien eduskuntaryhmit ovat tehneet päätöksen, että asia viedään liikennevaliokunnan yksimielisen mietinnön johdosta, minkä takia me tässä nyt enää väännämme ja kulutamme turhaan veronmaksajien varoja? Laki pitäisi saada mahdollisimman pian voimaan. (PTK 104/2003 vp).

4.5 Liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö ja lakialoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatima liikenneturvallisuussuunnitelma herätti ilmestyessään runsaasti epäilyksiä niin julkisuudessa kuin kansanedustajienkin keskuudessa. Epäilykset leimasivat liikenneturvallisuuden ympärillä käytyjä keskusteluita varsinkin suunnitelman ensimmäisinä vuosina. Pitemmällä aikavälillä tarkasteltuna liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö on kuitenkin monilta osin edennyt liikenneturvallisuussuunnitelmassa esiin tulleiden parannusehdotusten mukaisesti.

Laki matkapuhelimen käyttökiellosta ilman hands free -laitetta valmistui keväällä 2002 (HE 219/2001 vp). Vuoden 2003 alusta voimaan astui heijastimen ja polkupyöräkypärän käyttösuositus (HE 103/2002 vp). Helmikuun alusta 2003 astui voimaan huumeiden nollatoleranssi tieliikenteessä (HE 90/2002 vp) Loppuvuodesta 2003 valmistui laki niin sanotun ”digi road” -hankkeen eli tie- ja katuverkon tietojärjestelmän toteuttamisesta (HE 84/2003 vp). Alkuvuodesta 2004 lääkäreille määrättiin velvollisuus ilmoittaa poliisille potilaan ajokyvyn heikkenemisestä (HE 29/2003 vp). Maaliskuussa 2004 voimaan tulleessa laissa pidennettiin ajokieltojen vähimmäisaikojaa (HE 104/2004 vp). Myös suunnitelma alkolukon käyttöön otosta on edennyt vauhdilla, ja se otetaan kokeilukäyttöön heinäkuussa 2005 (HE 15/2005). Haltijavastuukysymys on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä (HE 16/2005 vp), joskin lievemässä muodossa kuin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettiin. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpide-ehdotukset ovat toteutuneet lainsäädännön osalta varsin hyvin.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on vaikuttanut myös eri viranomaistahojen toimintaan. Tiehallinnon päätöksellä talvinopeusrajoitukset jäävät vuonna 2005 voimaan tuhannella tiekilometrillä. Huhtikuussa 2005 toteutetussa poliisin tehoiskussa kameravalvotuilla teillä puuttumiskynnystä madallettiin 11 km/h eli lähemmäs niin sanottua nollatoleranssia. Merkillepantavaa onkin, että monet suunnitelman ehdotukset voidaan toteuttaa ilman erillistä lainsäädäntöä.

Toisaalta muutamat liikenneturvallisuussuunnitelman esiin tuomat parannusehdotukset eivät ole edenneet eduskunnassa. Promillerajan pudottaminen 0,5:stä 0,2:een sai jo vuonna 2001 käydyssä ajankohtaiskeskustelussa runsaasti vastustusta osakseen (PTK 38/2001 vp). Asiasta keskusteltiin uudelleen eduskunnan käsitellessä huumeiden nollatoleranssia liikenteessä (PTK 88/2002 vp), mutta promillerajan laskeminen ei saanut kannatusta osakseen. Promillerajan laskuun liittyen on tehty kolme aloitetta, joista viimeisin (TPA 40/2005 vp) jätettiin eduskunnalle 6. huhtikuuta 2005. Kaksi viimeisintä aloitetta odottavat vielä käsittelyään ja syyskuussa 2002 jätetty aloite (LA 97/2002 vp) raukesi liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä syksyllä 2002.

Hallitusten esitysten lisäksi liikenneturvallisuusasiat ovatkin olleet runsaasti esillä myös kansanedustajien lakialoitteissa. Taulukossa 25 ovat vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet. Taulukoissa 26 ja 27 ovat vuosina 2001–2004 tehdyt liikenneturvallisuuteen liittyvät aloitteet ja niiden osuus kaikista aloitteista. Taulukoissa on käytetty

seuraavia lyhenteitä: KA=Keskustelualoite, LTA= Lisätalousarvioaloite, TAA= Talousarvioaloite, LA= Lakialoite ja TPA= Toimenpideoite.

Taulukko 25. Vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet

	KA	LTA	TAA	LA	TPA	Yhteensä
2001	25	76	1341	169	294	1905
2002	19	31	1523	187	209	1969
2003	8	65	908	166	97	1244
2004	14	58	166	147	114	1402

Taulukko 26. Vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet, jotka liittyvät eduskunnan omien luokitusten mukaan liikenneturvallisuuteen (% = aloitteiden prosentuaalinen määrä kaikista samana vuonna tehdyistä aloitteista)

	KA	LTA	TAA	LA	TPA	Yhteensä	%	
2001	1	–	11		2	5	19	0,9
2002	–	–	10		5	7	22	1,1
2003	–	–	6		6	3	15	1,2
2004	–	–	15		2	7	24	1,7

Taulukko 27. Vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet, joissa kansanedustaja on käyttänyt aloitteen perustelussa termiä liikenneturvallisuus. (% = aloitteiden prosentuaalinen määrä kaikista saman vuonna tehdyistä aloitteista)

	KA	LTA	TAA	LA	TPA	Yhteensä	%
2001	2	3	82	2	3	92	4,8
2002	–	2	102	6	7	117	5,9
2003		9	91	2	4	106	8,5
2004	–	12	114	2	6	134	9,6

Vertailun vuoksi liikenneturvallisuutta käsittelevien aloitteiden määrää on mielekästä verrata johonkin muuhun vastaavaan asiakokonaisuuteen. Taulukoissa 28 ja 29 on työttömyyteen liittyvien aloitteiden lukumäärät vuosilta 2001–2004.

Taulukko 28. Vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet, jotka liittyvät eduskunnan omien luokitusten mukaan työttömyyteen (% = aloitteiden prosentuaalinen määrä kaikista saman vuonna tehdyistä aloitteista)

	KA	LTA	TAA	LA	TPA	Yhteensä	%
2001	–	–	6	1	2	9	0,6
2002	–	–	6	7	2	15	1,2
2003	–	–	4	1	–	5	0,3
2004	–	–	3	1	7	11	0,6

Taulukko 29. Vuosina 2001–2004 tehdyt aloitteet, joissa kansanedustaja on käyttänyt aloitteen perusteluissa termiä työttömyys (% = aloitteiden prosentuaalinen määrä kaikista saman vuonna tehdyistä aloitteista)

	KA	LTA	TAA	LA	TPA	Yhteensä	%
2001	–	2	39	18	12	71	5,1
2002	–	2	47	28	14	91	7,3
2003	–	3	59	19	6	57	2,9
2004	2	2	30	19	6	59	3,1

Vertailtaessa liikenneturvallisuuteen ja työttömyyteen liittyvien aloitteiden määrää voidaan havaita, että joinain vuosina liikenneturvallisuus on ollut aloitteissa esillä jopa työttömyyttä enemmän. Liikenneturvallisuuteen liittyvien aloitteiden lukumäärää voidaan näin ollen pitää melko suurena.

Liikenneturvallisuuteen liittyvistä aloitteista valtaosa on talousarvioaloitteita ja lisätalousarvioaloitteita, joissa edustajat toivovat resursseja tieosuuksien erilaisiin kunnostustöihin. Tämä selittää liikenneturvallisuuteen liittyvien aloitteiden suurta määrää. Työttömyydestä tehdyistä aloitteista huomattavasti suurempi osa on lakialoitteita. Esimerkiksi vuonna 2004 laadittiin 18 työttömyyttä sivunutta lakialoitetta.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät aloitteet eivät ole kaikilta osin noudattaneet liikenneturvallisuussuunnitelmassa esiin nostettuja ehdotuksia. Lakialoitteissa on esimerkiksi ehdotettu alinopeuskäsitteen tuomista liikennelainsäädäntöön (LA 144/2003 vp), toivottu vasta säädettyä hands free -lakia kumottavaksi (LA 160/2003 vp) ja huumetestin tekemistä ajokortin hakijalle (LA 22/2002 vp). Valtaosa lakialoitteista on kuitenkin liittynyt jollakin tapaa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esiin tulleisiin toimenpide-ehdotuksiin. Esimerkiksi promillerajan laskeminen ja haltijavastuu ovat nousseet esille kansanedustajien aloitteissa.

Aloitteiden lukumääriä tarkastelemalla ei voida kuitenkaan vetää suoria johtopäätöksiä kansanedustajien liikenneturvallisuusorientoitumisesta. Vaikka liikenneturvallisuuteen liittyviä aloitteita on laadittu runsaasti, on aloitteiden painoarvo osana lainsäädäntötyötä erittäin vähäinen. Aloitteita on sotien jälkeen jätetty noin 21 000 ja

niistä on hyväksytty vain noin 270 (Wiberg 2004, 4.). Laatiessaan aloitteen edustaja pyrkii pikemminkin herättämään huomiota ajamansa asian tiimoilta kuin käynnistämään uutta lainsäädäntöä. Edustaja haluaa profiloitua julkisuudessa jonkin itselleen ja äänestäjäkunnalleen tärkeän asian kautta. Aloitteiden ei ole tarkoitus johtaa lainsäädäntöön, ja tämä on jokaisen kansanedustajan tiedossa. Useimmiten aloitteet ovat rinnakkaisaloitteita hallituksen esityksiin. Lähes poikkeuksetta hallituksen esitys hyväksytään ja aloite hylätään.

Aloitteen johtaminen lainsäädäntöön on erittäin harvinaista, mutta esimerkiksi alkolukkokokeilu eteni nimenomaisesti lakialoitteen (LA 99/2002 vp) kautta. Raija Vahasalon tekemä aloite tosin myötäili liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän esitystä, joka valmistui jo 2001. Kun ministeriön ja lakialoitteen päämäärät olivat yhteneväiset, saattoi aloitteella olla todellista vaikutusta lainsäädäntöön. Aloitteen tekijä Raija Vahasalo kiteyttää mielipidekirjoituksessaan prosessin harvinaisuuden:

... äärimmäisen poikkeuksellisesti liikennevaliokunta teki suoraan aloitteen pohjalta mietinnön. Tämän jälkeen eduskunta edellyttikin yksimielisesti hallituksen selvittävän mahdollisuuksia vähentää rattijuopumuksia esimerkiksi alkolukkoa hyväksikäyttäen (Iltalehti 30.1.2004).

4.6 ”Kuripaketista” laaja-alaiseen lainsäädäntöön

Liikenneturvallisuuteen liittyvässä lainsäädännössä lähtökohta on kaikille yhteinen. Kaikki kannattavat liikenneturvallisuuden parantamista. Päättäjien ja asiantuntijoiden keskuudessa ei kuitenkaan vallitse keinoista yksimielisyyttä. Liikenneturvallisuussuunnitelman esitykset pohjautuivat laaja-alaiseen tutkimustietoon, jossa esitettyihin ratkaisuihin oli päädytty tutkimustulosten pohjalta. Mielenkiintoiseksi kysymykseksi nouseekin, miksi liikenneturvallisuussuunnitelma herätti niin runsaasti muutostavainta ja sai jopa kyseenalaisen maineen niin edustajien kuin julkisuuden silmissä.

Yksi merkittävä tekijä koko liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisessa oli asian liikkeelle lähdöstä saama huono maine. Paitsi ajankohtaiskeskustelussa myös seuraavien vuosien liikenneturvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä tuntui painavan tämä niin sanotun kuripaketin leima. Esimerkiksi vuonna 2002 huumeiden nollatoleranssiin liittyneessä lähetekeskustelussa käytettiin yli viisikymmentä puheenvuoroa (PTK 88/2002 vp), joista reilusti yli puolet liittyi liikenneturvallisuussuunnitelman muihin ehdotuksiin. Täysistunnot toimivat siis paitsi käsillä olevan lain käsittelyn myös koko liikenneturvallisuuteen liittyvään päätöksentekoon vaikuttamisena ja argumentointina. Toisissa puheenvuoroissa liikenneministeri Kimmo Sasia moitittiin suunnitelman jarruttelusta, kun taas toisissa puheenvuoroissa koko liikenneturvallisuussuunnitelmaa pidettiin epäonnistuneena:

Koko kuripaketti on nimittäin siinä määrin pielessä, se on totuuden vierestä puhuva, se liikkuu totuuden reuna-alueilla, ja pahoittelen sitä, että esimerkiksi liikenneministeri on niin kaukana liikenneasioista, että hänellä ei voi olla minkäänlaista käsitystä siitä, mistä todella on kysymys liikenneturvalli-

suudessa, vaan hän joutuu virkamiesten talutusnuoraan, ja virkamiehetkin ovat kirjoituspöytätyöntekijöitä, jotka hyvin teoreettisesti katsovat asioita ja tilastojen pohjalta, ja sieltä se totuus elävästä liikenteestä ei valitettavasti löydy. Onnettomuudet tulevat lisääntymään tällä menolla niin kauan kuin pelataan tällaisilla kuripaketeilla, jotka ovat täyttä pötyä. Niin kuin olemme nähneet, onnettomuudet lisääntyvät, ja nollavisio tässä yhteydessä, keskustelu ja puhekin siitä, on karmeaa pilaa (Klaus Bremer, PTK 88/2002 vp).

Moni kansanedustaja saattoi kokea profiloitumisen ”kuripaketin” puolestapuhujana huonoksi politiikaksi. Erkki Pulliainen (vihr.) tiivistä liikenneturvallisuussuunnitelmaan liittyvät tunteensa joulukuussa 2001:

Kun tämä sinänsä hyvin perusteltu ja tarpeellinen kokonaisuohjelma tuotiin julkisuuteen, se oitis ristittiin sanalla kuripaketti. Meille, jotka joudumme nyt luottamustehtävän puolesta olemaan tässä näytelmässä mukana, tekstiilin palaute taikka ohjailu ei ollut sitä vaatimattominta luokkaa. Kyllä kuvaukset henkisistä kyvyistämme olivat ehkä sieltä kärkipäästä, ehkä täysin oikeaan osuneitakin, mutta tuntui siltä joskus, että hiukan liioiteltuja (PTK 149/2001 vp).

Julkisuuden merkityksestä liikenneturvallisuuteen liittyvässä lainsäädännössä kertoo myös se, että liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenille toimitettiin lehtiartikkeleita taustamateriaaliksi. Esimerkiksi Moottorilehden artikkeli Kuritoimet osuvat harhaan (Liikennevaliokunnan pöytäkirja 18/2001 vp, liite D § 3) sekä Helsingin Sanomien artikkeli Henrik Lundsten tyrmää liikenteen kuripaketin (Liikennevaliokunnan pöytäkirja 19/2001 vp, liite B § 3) kuuluivat valiokunnan jäsenille jaettavaan aineistoon.

Vuonna 1985 tehdyssä yleisiin nopeusrajoituksiin liittyvää päätöksentekoa tarkastelevassa tutkimuksessa todettiin, että liikenneturvallisuuteen liittyvässä päätöksenteossa tutkimustiedon luotettavuutta tärkeämmäksi tekijäksi nousivat painostus ja intressiryhmien tulkinnat (Lampinen 1985, 229.). Myös liikenneturvallisuussuunnitelman kohdalla julkisella keskustelulla ja eri intressiryhmillä näyttäisi olleen suuri merkitys päätöksenteossa. Varsinkin liikenneturvallisuussuunnitelman julkaisemista seuranneina ensimmäisinä vuosina osa edustajista näytti toimivan ristipaineessa, jossa toisaalta haluttiin parantaa liikenneturvallisuutta, mutta toisaalta haluttiin turvata myös elinkeinoelämän ja eri intressiryhmien edut.

Vaikka liikenneturvallisuussuunnitelman ehdotukset perustuivat tutkimustietoon, joutuu poliittisessa päätöksenteossa tieteellisen tiedon luotettavuus kyseenalaiseksi monista syistä. Erityisesti yhteiskuntatieteiden ja oikeustieteiden kohdalla on vaikea tuottaa kiistattomia tuloksia, joista ollaan tiedeyhteisössä yksimielisiä. Tullessaan osaksi päätöksentekoa tieteellinen tieto politisoituu herkästi, koska tutkijoiden tulkintoihin sisältyy aina arvoja ja asenteita. Yhteiskuntatieteellisen tiedon käytöstä kirjoittanut Eduskunnan kirjaston tietoasiantuntija Timo Turja toteaa, että päätöksentekijöiden näkökulmasta tutkimukset ovatkin enemmän poliittisia kommentteja kuin yhteiskunnan objektiivisia kuvauksia. Tieteellinen tieto ei ratkaise arvokonflikteja, joista poliittisessa päätöksenteossa on viime kädessä kysymys (Turja 2003, 12).

Liikenneturvallisuuden kannalta suunnitelma on kaikesta huolimatta toteutunut varsin hyvin. Kun vielä vuosina 2001 ja 2002 eduskunta moitti ministeriötä hidaste-
lusta, kesään 2005 mennessä suunnitelma on toteutunut lainsäädännön osalta varsin kattavasti. Liikenneturvallisuussuunnitelman julkistamista seuranneina ensimmäisinä vuosina vietiin läpi lainsäädäntöä, joka ei herättänyt kansanedustajien keskuudessa suuria ristiriitoja. Sittemmin lainsäädäntöön ovat edenneet myös enemmän ristiriitoja herättäneet esitykset kuten toteutunut lääkäreiden ilmoitusvelvollisuus sekä eduskunnan käsittelyssä oleva haltijavastuukysymys. Vaikka täysistuntosalissa käytettiin aika ajoin varsin jyrkkiä puheenvuoroja liikenneturvallisuussuunnitelmaa vastaan, niin kansanedustajien yleinen suhtautuminen liikenneturvallisuuteen näyttää toteutunutta lainsäädäntöä silmällä pitäen varsin positiiviselta.

Artikkelissa käytetyt lyhenteet:

KA=Keskustelualoite

LTA= Lisätalousarvioaloite

TAA= Talousarvioaloite

LA= Lakialoite

TPA= Toimenpideoite

PTK= Pöytäkirja

HE= Hallituksen esitys

LiVM= Liikennevaliokunnan mietintö

LaVM= Lakivaliokunnan mietintö

LiVP= Liikennevaliokunnan pöytäkirja

LaVP= Lakivaliokunnan pöytäkirja

vp= Valtiopäivät

5 LIIKENNETURVALLISUUTTA KOSKEVIEN SUUNNITELMIEN TOTEUTUMINEN

Kati Hernetkoski, Esko Keskinen ja Mika Hatakka

5.1 Johdanto

Kuten edellä (luku 4) todettiin, on useita vuosien 2001–2005 liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteitä toteutettu. Ensimmäisenä uuden suunnitelman toimenpiteistä toteutettiin vuonna 2002 laki matkapuhelimen käyttökiellosta ajon aikana ilman hands free -laitetta (HE 219/2001). Heijastimen ja polkupyöräkypärän käyttösuositus tuli voimaan vuoden 2003 alusta (HE 103/2002). Huumeiden nollatoleranssi liikenteessä tuli voimaan myös vuonna 2003 (HE 90/2002). Liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmää on uudistettu muun muassa pidentämällä keväällä 2004 ajokieltojen pituutta (HE 104/2004). Vuonna 2004 tuli voimaan laki lääkäreiden ilmoitusvelvollisuudesta poliisille, mikäli kuljettajan ajokyky on pysyvästi heikentynyt (HE 29/2003). Alkolukkokokeilu on myös käynnistynyt heinäkuussa 2005 (HE 15/2005). Lisäksi uusi liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2006–2010 valmistui joulukuussa 2005.

5.1.2 Tutkimusongelma ja -menetelmät

Tässä luvussa luodaan katsaus siihen, miten liikenneturvallisuusasioita koskeva päätöksenteko tapahtuu, mitkä tekijät siinä vaikuttavat ja mikä osuus kullakin osallistujalla on tähän prosessiin. Yksityiskohtaisesti käydään läpi nopeusrajoitusjärjestelmän tulo Suomeen. Nopeusrajoitusjärjestelmän tulon Suomeen on erinomaisesti kuvannut Osmo Lampinen (1985) Suomen Akatemian julkaisussa ”Yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen hyödyntäminen poliittis-hallinnollisessa päätöksenteossa”, johon tässä luvussa esitetty katsaus perustuu. Esimerkkitapauksina käydään vielä läpi Ville Pitkäsén edellisessä luvussa kuvaamaa kahta lainsäädäntöhanketta (matkapuhelimen käyttökielto ilman kädet vapauttavaa laitetta sekä huumeiden nollatoleranssi ja promilleraja).

5.2 Nopeusrajoitusjärjestelmän tulo Suomeen

Tiekohtaiset nopeusrajoitukset ja perusnopeudet tulivat Suomessa voimaan 1.7.1978. Tätä ennen jo vuonna 1922 oli säädetty henkilöauton suurimmaksi sallituksi nopeudeksi päivänvalossa 30 km/h kaupungeissa ja muualla 35 km/h. Pimeällä rajoitus oli 20 km/h. Vuonna 1926 henkilöautojen suurimmaksi sallituksi nopeudeksi maaseudulla nostettiin 55 km/h (Wahlgren 1971 Lampisen mukaan 1985).

Keskustelu nopeusrajoitusjärjestelmästä alkoi 1960-luvun alussa. Ensimmäinen nopeusrajoituskokeilu tehtiin kesän 1962 aikana. Tuolloin kokeiltiin 90 km/h katto-nopeutta tietyillä alueilla silloisissa Uudenmaan, Turun ja Porin sekä Hämeen läänissä. Kokeilussa selvitettiin nopeusjakautumaa, onnettomuuksia sekä kuljettajilta kysyttiin nopeuksia koskevan järjestelmän tuntemusta, nopeusrajoitusten yleistä kannatusta ja kuljettajien mielipidettä kokeilun tarpeellisuudesta (Lampinen, 1985). Kokeilun aikana onnettomuusluvut alenivat.

Nopeusrajoituskokeilu herätti kiinnostusta lehdistössä. Päivälehdet suhtautuivat kokeiluun enimmäkseen kiinnostuneesti ja positiivisestikin, mutta autolehtien kanta oli negatiivisempi. Esimerkiksi Tekniikan maailmassa käytettiin otsikkoa ”Uusi kiel-tolakikokeilu”. Kirjoituksessa kritisoi rajoituksia ja ajateltiin niiden aiheuttavan ruuhkaa, jonoja ja pidentävän ohitustilanteita. Myös epäkunnioituksen lakeja kohtaan epäiltiin lisääntyvän, koska katto-nopeuksia ei kyetä kyllin selvästi valvomaan. Lisäksi kokeilua arvosteltiin salakähmäiseksi, koska autojärjestöihin ei oltu otettu yhteyttä. Moottori-lehdessä kirjoitettiin tutkimusten osoittavan, että virheellinen ja varomaton risteysajo on suurin onnettomuustekijäryhmä ja sallitun ajonopeuden ylittäminen on vasta 10. sijalla.

Sen sijaan haastatelluista kuljettajista 78 prosenttia kannatti ja vain 16 prosenttia vastusti kokeilua. Lyhytaikaisia nopeusrajoituksia kannatti 55 prosenttia ja pitkäaikaisiakin lähes puolet (48 %) (Häkkinen, Leinonen ja Ratilainen 1966 Lampisen 1985 mukaan).

Seuraava nopeusrajoituskokeilu toteutettiin vuonna 1965, jolloin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö asetti lyhytaikaiset 90 km/h nopeusrajoitukset neljän suuren juhlapyhän ajaksi. Kokeilu herätti kansalaisissa keskustelua, jota käytiin muun muassa lehtien yleisönosastoissa. Autolehdet kirjoittivat asiasta edelleen negatiivisesti.

Kokeiluja jatkettiin, vaikka nopeusrajoitukset eivät 1960-luvulla kuuluneet osaksi hyväksyttyä liikenneturvallisuuspolitiikkaa. Tästä huolimatta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö asetti jälleen vuoden 1966 loka–marraskuiksi koko maahan 90 km/h nopeusrajoituksen. Kokeilusta tehty tutkimus (Häkkinen ja Leppänen 1968 Lampisen 1985 mukaan) osoitti sekä onnettomuuksien että kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän vähentyneen.

Kansalaiskeskustelu jatkui nopeusrajoituksista, liikenneonnettomuuksissa kuoli vuonna 1965 ensimmäisen kerran yli 1000 ihmistä ja presidentti otti kantaa uuden vuoden puheessaan myös liikenneturvallisuuteen. Silloinen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri vetosi liikenneturvallisuuden puolesta, vaati vastuuntuntoa, lähim-
mäisten huomioon ottamista ja liikennekasvatuksen lisäämistä kouluihin. Vapaiden

kansalaisjärjestöjen ”Tee tie turvalliseksi” -kampanja toteutettiin vuonna 1966. Kampanjan avajaispäivänä presidentti piti puheen sekä radiossa että televisiossa. Kampanjan avajaisissa puhuivat sekä pääministeri että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri.

Moottorilehtien kirjoittelu nopeusrajoituksista oli edelleen kielteistä. Nopeusrajoituksia voitaisiin lehtien mukaan kannattaa, jos niiden turvallisuutta edistävästä vaikutuksesta olisi näyttöä. Myös liikennetutkimusten tieteellisyyttä ja tutkijoiden ammattitaitoa arvosteltiin. Edelleen nopeusrajoituksista puhuttiin kieltolakina. Vuonna 1967 valmistui tutkimus autojen nopeuksista, jossa todettiin keskinopeuksien nousseen 20 km/h. Nopeuksien nousu uhkasi ylittää teiden geometriassa sovelletut ohjearvot. Työryhmä asetettiin selvittämään asiaa, ja tämä antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen nopeuksien hillitsemiseksi. Ministeriö asettikin toimikunnan selvittämään vuoden 1968 juhlapyhien aikaisten nopeusrajoitusten vaikutuksia onnettomuuksiin.

Toimikunnan mukaan vuosien 1967 ja 1968 onnettomuuksien vertailu osoitti, että ei-rajoitusaikana sattuneita onnettomuuksia oli vähemmän vuonna 1968 ja rajoitusaikana enemmän. Toimikunta päätyi suositukseen, että lyhytaikaiset yleiset nopeusrajoitukset voitaisiin jättää asettamatta voimaan, mutta juhlapyhien onnettomuusmääräen kehitystä tulee seurata tarkasti. Mahdollisena pidettiin kuitenkin sitä, että autokannan ja liikennemäärien kehitys tulee myöhemmin tekemään nopeusrajoitusjärjestelmän soveltamisen liikenteen sujuvuuden kannalta välttämättömäksi.

Toimikunta suositteli 110 km/h nopeusrajoitusta, mikäli nopeusrajoitusten soveltamista pidettäisiin tarpeellisena. Jälkeenpäin tutkijat ja myös toimikunnan jäsenet arvostelivat mietintöä. Nopeusrajoituksia koskeva keskustelu päättyi joksikin aikaa, ja nopeusrajoituksia alettiin kokeilla seuraavan kerran vuonna 1973.

Nopeusrajoituksia koskevaan keskusteluun olivat osallistuneet 1960-luvulla pääosin moottorilehdet ja sanomalehtien moottoritoimittajat. ”Tee tie turvalliseksi” -kampanjan aikana asiasta virisi keskustelua myös muiden järjestöjen keskuudessa. Poliittisten päättäjien suhtautuminen nopeusrajoituksiin oli välinpitämätöntä. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministerit joutuivat kuitenkin ottamaan kantaa liikenneturvallisuustyöhön, nopeusrajoitusasiaan ei kuitenkaan puututtu. Vuonna 1966 oli kuitenkin tehty yksittäinen kansanedustajan aloite yleisten teiden kattonopeusrajoituksesta, joka sai vuoden 1967 valtiopäivillä taakseen 114 kansanedustajaa. Valiokuntakäsittelyssä aloite ei kuitenkaan ollut saanut kannatusta asiantuntijoilta.

Jalankulkijoiden asioita ajamaan perustettiin vuonna 1968 Enemmistö ry, joka esitti liikenneministeriölle vuonna 1971 porrastettuja nopeusrajoituksia. 1970-luvun alkupuolella myös puolueet alkoivat aktivoitua liikenneturvallisuustyön puolesta ja julkaisivat liikennepoliittisia ohjelmia. Silloisista puolueista kuitenkin vain SKDL vaati tiekohtaisten nopeusrajoitusten ulottamista koko tieverkolle. Parlamentaarinen liikennekomitea asetettiin 1972, tätä ennen oli kuitenkin asetettu asiantuntijakomitea selvittämään nopeusrajoitusjärjestelmän tarkoituksenmukaisuutta. Nopeusrajoituskomitean selvitykset osoittivat nopeusrajoitusten merkityksen onnettomuuksien vähentämisessä, mutta selkeää esitystä nopeusrajoitusten käyttöönotosta ei kuitenkaan

tehty. Komitea suositteli kuitenkin tiekohtaisten nopeussuosittelujen ja -rajoitusten käyttöönottoa.

Parlamentaarisen liikennekomitean keskuudessa asetettiin liikenneturvallisuusjako, jonka tehtäväksi tuli selvittää liikenneonnettomuuksien syitä ja seurauksia sekä tehdä ehdotus toimenpiteistä, joilla onnettomuuksia voitaisiin vähentää. Myös nopeusrajoitusten vaikutusten selvittäminen kuului komitean työhön. Asiasta oli virinnyt myös julkisuudessa vilkas keskustelu Risto Näätäsen kirjan ”Maantiekoulu” (1972) ansiosta. Näätänen piti nopeusrajoituksia yhtenä tehokkaimmista liikenneturvallisuuskäytännöistä. Vuoden 1973 uudenvuodenpuheessa myös presidentti nosti liikenneturvallisuuden keskeiseksi teemaksi. Puheen sisältö perustui Näätäsen kirjaan. Heti 5. tammikuuta liikenneministeriö lähetti parlamentaariselle liikennekomitealle selvityspyynnön yleisen nopeusrajoituksen määrittämisen tarkoituksenmukaisuudesta ja nopeusrajoituksen suuruudesta. Kymmenen päivää myöhemmin komitea lähetti liikenneministeriölle kirjeen, missä se oli asettunut porrastettujen tiekohtaisten nopeusrajoitusten kannalle, ja ehdotti nopeusrajoituskokeilun asteittaista aloittamista kesäkuun alusta. Työryhmä asetettiin selvittämään nopeusrajoitusten suuruutta ja kokeilun käytännön kysymyksiä. Kokeilun suunnitelma pohjautui poliittiseen lähtökohtaan, jonka tavoitteena oli pysyvään nopeusrajoitusjärjestelmään siirtyminen. Tutkimuksellisia näkökohtia ei pidetty olennaisina, mikä näkyi myös siinä, että työryhmässä ei ollut mukana aiemmissä kokeiluissa mukana olleita nopeusrajoitustutkijoita. Maaliskuussa 1973 liikenneministeriö tekikin ehdotuksen mukaisen päätöksen nopeusrajoituskokeilun aloittamisesta. Samalla ministeriö asetti johtoryhmän, sittemmin toimikunnan, valmistelemaan ja johtamaan nopeusrajoituskokeilun tutkimuksia.

Nopeusrajoituskokeilu alkoi tiekohtaisilla nopeusrajoituksilla (60, 80, 100 ja 120 km/h) seitsemän eteläisimmän läänin alueella elokuussa 1973. Vuoden lopulla alkaneen energiakriisin johdosta alkuvuonna 1974 koko maahan asetettiin 80 km/h katto-nopeus. Varsinainen kokeilu jatkui suunnitelman mukaisesti kesällä 1974, jolloin koko maan päätieverkko tuli kokeilun piiriin ja sivuteille asetettiin 80 km/h rajoitus. Kokeilu jatkui aina kesäkuun loppuun 1976, ja siihen sisältyi myös tiekohtaisten 60 km/h rajoitusten kokeilu. Tutkimuksellisesti kokeilua paransi se, että rajoituksenalaiset tiet voitiin valita arpomalla. Koska tutkimukset olivat kesken vielä kokeilun päättyessä 1976, liikenneministeriö jatkoi nopeusrajoitusjärjestelmän voimassaoloa syksyyn 1978 saakka.

Nopeusrajoituskokeilu herätti paljon keskustelua julkisuudessa, jota vauhdittivat myös Näätäsen kirja ja presidentin uudenvuodenpuhe. Lehdissä asiasta kirjoitettiin paljon. Kirjoitukset jakaantuivat suhteellisen tasan myönteisiin, neutraaleihin ja kielteisiin kannanottoihin. Moottorilehdet ja kokoomuksen sanomalehdet kirjoittivat nopeusrajoituksista kielteisimmän, kun taas vasemmiston, keskustan ja sitoutumattomien lehdet kirjoittivat asiasta myönteisessä sävyssä. Lehtien pääkirjoituksissa otettiin muita kirjoituksia negatiivisempi kanta rajoituksiin, puolet pääkirjoituksista oli negatiivisia, kolmasosa myönteisiä ja vajaa viidesosa neutraaleja. Yleisönosastoissa käyty keskustelu jakaantui melko tasan kielteisiin ja myönteisiin kannanottoihin.

Suomessa tehty nopeusrajoituskokeilu 1973–76 oli laajimpia, mitä Euroopassa oli koskaan tehty. Tutkimuksessa selvitettiin rajoitusten vaikutuksia liikenteeseen ja

liikenneonnettomuuksiin. Liikenteen kannalta selvitettiin vaikutuksia esimerkiksi reitinvalintaan ja liikennöitävyyteen, nopeuksien valintaan, nopeuksien hajontaan, nopeusjakautuman muotoon, jonoihin, ohituksiin ja ajokustannuksiin. Onnettomuuksien tutkinnassa otettiin huomioon monien tekijöiden yhteisvaikutus, esimerkiksi sääolosuhteet, vuodenaika, liikenne- ja tieolot, valvonta ja muiden samaan aikaan voimaan tulleiden turvallisuustoimenpiteiden vaikutukset. Esimerkiksi ajovalojen päivääikainen käyttöpakko oli tullut voimaan 1.9.1973, turvavyön käyttöpakko etuistuimille 1.7.1975 ja uusien kuljettajien 80 km/h nopeusrajoitus 1.7.1972. Kokeilun tuloksena kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenivät 25–54 prosenttia ja henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet 10–28 prosenttia, vaikka myös liikennesuorite oli kasvanut vuosien 1973–76 välillä kymmenellä prosentilla. Tienkäyttäjien aikakustannukset kasvoivat kokeilun aikana ja ajoneuvokustannukset taas vähenivät. Onnettomuuksien vähenemisestä aiheutuneet säästöt olivat yhteiskunnallisesti merkittäviä.

Tutkimuksen ennakkotietojen perusteella liikenneasiain neuvottelukunta esitti liikenneministeriölle maaliskuussa 1973 tiekohtaisia nopeusrajoituksia, kesäaikana 100 km/h ja talviaikana 80 km/h. Lehdet pitivät näitä suosituksia hätiköityinä ja ehdotuksia liian tiukkoina. Liikenneturvan hallitus otti asiaan myös kantaa, jossa voimassa olevaa järjestelmää pidettiin pääosin onnistuneena. Neuvottelukunnan esitys 100 km/h kesäajan rajoituksista ja 80 km/h talviajan rajoituksista ei johtanut toimenpiteisiin.

Nopeusrajoituskokeilun päätyttyä tutkimustoimikunta antoi lausunnon 1978 nopeusrajoitusten yleisiksi tavoitteiksi:

- nopeusrajoitusten tulee eri tie- ja liikenneoloissa vähentää onnettomuuksia vapaaseen nopeuteen verrattuna
- nopeusrajoitusjärjestelmän yleisen tason tulee vastata ajan ja turvallisuuden arvostuksia yhteiskunnassa
- nopeusrajoitusten tulee tasoittaa onnettomuusriskiä alentamalla sitä sellaisissa tie- ja liikenneoloissa, joissa riski on suurin
- nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla johdonmukainen ja myös paikalliset erityisolosuhteet huomioon ottava

Näiden tavoitteiden pohjalta toimikunta esitti voimassa olevan tiekohtaisen rajoitusjärjestelmän saattamista voimaan. Toimikunta teki esitykseensä lisäksi seuraavat tarkennukset:

- nopeusrajoitus 100 km/h sallittaisiin kaksikaistaisilla teillä nykyistä harvemmin
- voimassa oleva 80 km/h nopeusrajoitus korvattaisiin 70 km/h rajoituksella sora-teillä
- talvikausina olisi korkein sallittu nopeus 80 km/h lukuun ottamatta moottoriteitä.

Nopeusrajoitusten yleisten tavoitteiden kolme ensimmäistä olisivat edellyttäneet 120 km/h nopeudesta luopumista moottoriteillä. Neljännen tavoitteen perusteella 120 km/h rajoitusta ehdotettiin kuitenkin sallittavaksi paikallisten hyvien olojen vallites-

sa. Ehdotus ei ollut kuitenkaan yksimielinen, vaan lausuntoon jätettiin eriävä mielipide, jossa toivottiin tiukempia rajoituksia.

Toimikunnan esitys sai myönteisimmän vastaanoton valtion eri viranomaisilta, autoilun intressijärjestöt suhtautuivat asiaan kielteisimmin. Sosiaali- ja terveysministeriö piti esitystä perusteltuna, lääkintöhallitus olisi toivonut eriävän mielipiteen mukaisia tiukempia rajoituksia. Tie- ja vesihallitus ei pitänyt tarpeellisena 100 km/h rajoituksen alentamista toimikunnan esittämään näkemäprosenttiin eikä kannattanut 80 km/h rajoituksen alentamista 70 km/h. Lapin lääninhallituksen ja Oulun yliopiston lausunnoissa esitettiin, että Pohjois-Suomessa ei nopeusrajoituksia alennettaisi. Linja-auto-, taksi- ja kuorma-autoliikenteen neuvottelukunta suhtautui kriittisesti kaikkiin toimikunnan ehdotuksiin, ja ammattiautoilijain unioni esitti henkilöautojen ympärivuotiseksi nopeudeksi 100 km/h. Turun ja Porin lääninhallitus oli samaa mieltä esityksen kanssa pois lukien perusnopeuden alentaminen 70 km/h ja moottoriteiden nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h. Toukokuun 10. päivänä 1978 ministerin päätöksellä toimeenpantiin pysyvä nopeusrajoitusjärjestelmä eli vallalla ollut nopeusrajoitusjärjestelmä vakinaistettiin. Ainoa muutos oli, että ammattimaisessa liikenteessä olevien linja-autojen suurimmaksi nopeudeksi moottoriteilla ja Lapin läänissä nostettiin 100 km/h.

5.3 Matkapuhelimen käyttökielto ajossa ilman hands free -laitetta

Matkapuhelinten käyttökieltoa ilman kädet vapauttavaa laitetta koskeva lakiesitys annettiin eduskunnalle 30.11.2001 ja se oli ensimmäinen liikenneturvallisuussuunnitelmasta eduskuntaan tulleista lakiesityksistä (aihetta on tarkemmin käsitelty edellä luvussa 4.4.2.). Lähetekeskustelu käytiin joulukuussa 2001. Lähetekeskustelussa pohdittiin liikenneturvallisuussuunnitelman saamaa huonoa vastaanottoa yleisemminkin. Hallituksen esitys lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan 7.12.2001.

Asiantuntijakuulemisessa esitettiin matkapuhelimen käyttökieltoon ainoastaan muutamia kielteisiä kannanottoja. Ammattiautoilijoiden kohdalla muutos vallitsevaan tilanteeseen ei ollut merkittävä, sillä hallituksen esitys piti sisällään kohdan, jonka mukaan ammattiliikenteen käyttämiä kiinteitä viestintälaitteita sai edelleen käyttää.

Suhtautuminen uuteen lakiin oli kokonaisuudessaan varsin myönteinen, vaikkei lausuntojen sisältämä informaatio kaikilta osin tukenutkaan hallituksen esityksen linjauksia. Liikenneturvan lausunnossa todettiin, että matkapuhelimen käyttö ajon aikana lisää onnettomuusriskin nelinkertaiseksi. Lausunnossa kuitenkin todettiin, ettei tutkimuksista ole saatu näyttöä, että kädet vapauttava kytkentä suoranaisesti vähentäisi onnettomuuksia. Liikennevakuutuskeskuksen julkaisussa *'Matkapuhelin kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa – tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet vv. 1991–1998'* puolestaan todettiin, että matkapuhelinonnettomuuksien sekä absoluuttinen että prosentuaalinen osuus kaikista kuolemaan johtaneista onnet-

tomuuksista on pieni ja esimerkiksi kuljettajan keskustelu matkakumppanin kanssa oli merkittävämpi riskitekijä kuin matkapuhelimen käyttö.

Valiokunta päätyi mietinnössään tukemaan hallituksen esitystä. Lukuun ottamatta lain voimaantuloaikoihin liittyvää vastalauseita laki hyväksyttiin valiokunnassa yksimielisesti. Laki ei valiokunnan yksimielisyydestä huolimatta saanut täysistunnossa osakseen pelkkiä kehuja. Kysymyksiä herättivät linjaukset eri viestintälaitteiden välillä. Vaikkei lakiesitystä pidetty täysin ongelmattomana, sen läpiviemistä pidettiin välttämättömänä. Lain symbolinen vaikutus oli suuri, koska se oli ensimmäinen eduskunnan käsittelyyn tullut ehdotus liikenneturvallisuussuunnitelmasta. Useissa puheenvuoroissa korostettiin lain välttämättömyyttä koko turvallisuussuunnitelman liikkeelle lähdön kannalta ja tältä pohjalta se tulikin hyväksytyä lopulta varsin yksimielisesti ilman äänestyksiä. Ainoastaan lainvoimaantuloajasta järjestettiin erillinen äänestys, jossa valiokunnan kanta voitti.

5.4 Huumeiden nollatoleranssi ja promilleraja

Hallituksen esityksessä vuonna 2002 käsiteltiin muutosta liikennejuopumusta koskeviin säännöksiin (aihetta on lähemmin käsitelty edellä luvussa 4.4.3.). Esityksen keskeisin kohta oli huumausaineiden nollaraja tieliikenteessä. Myös promillerajan pudottaminen 0,5:stä 0,2:een nousi lain käsittelyn aikana toistuvasti esiin, vaikkei se sisältyneenkään hallituksen esitykseen.

Aiheesta käytiin lähetekeskustelu 4. syyskuuta 2002. Puheenvuoroja käytettiin yhteensä yli viisikymmentä ja keskustelu polveili aina käsittelyssä olleesta huumeiden nollarajasta moniin muihin liikenneturvallisuuskysymyksiin, kuten ylinopeuksiin ja liikenteen kameravalvontaan. Myös promilleraja oli esillä useissa puheenvuoroissa ja argumentteja annettiin niin puolesta kuin vastaanakin. Asia lähetettiin lakivaliokuntaan mietintöä varten. Valiokunta pyysi lausunnon antajia esittämään käsityksensä myös promillerajoista.

Huumeiden nollarajaa tieliikenteessä kannattivat lähtökohtaisesti kaikki lausunnonantajat, ja varauksia esitettiin ainoastaan joihinkin lain yksityiskohtiin. Osa lausunnonantajista olisi kannattanut huumeiden nollarajan ulottamista myös vesiliikenteeseen. Promillerajan laskemista sen sijaan vastusti lausuntokierroksella selkeä enemmistö. Valiokuntakuulemisen lisäksi oikeusministeriö oli keväällä 2002 lainvalmistelun yhteydessä pyytänyt lausunnon 38 eri taholta, joista 35 oli antanut lausunnon. Näistä vain viidessä kannatettiin promillerajan yleistä alentamista. Promillerajan laskua tukevat tahot olivat Liikkuva poliisi, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva sekä Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat. Myös Terveystieteiden tutkimuskeskus puolsi rajan alentamista, muttei välittömästi. Liikkuva poliisikin piti promillerajan alentamista toteuttamiskelpoisena vain teoriassa, sillä nykyisillä resursseilla ei valvontaa heidän mukaansa olisi mahdollista toteuttaa.

Lain valmisteluvaiheessa eri lausujatahot hylkäsivät siis suurella enemmistöllä promillerajan laskemisen. Tästä syystä asiaa ei todennäköisesti sisällytetty hallituk-

sen esitykseen. Hallituspuolueet olivat sopineet, ettei asiaa oteta lain yhteydessä mukaan keskusteluun, eivätkä asiantuntijakuulemiset muuttaneet niiden päätöstä. Valiokunnassa promillerajan laskemista koskevat muutosesitykset ja edustaja-aloitteet hylättiin äänestyksen jälkeen. Promillerajaan liittyvät tarkistukset tyrmättiin varsin laajalla rintamalla niin lausunnonantajien kuin kansanedustajienkin keskuudessa, joten promillerajan tarkistusten läpimenomahdollisuudet olivat jo lähtökohtaisestikin varsin heikot. Huumeiden nollatoleranssista vallitsi puolestaan suuri yksimielisyys, ja niiltä osin hallituksen esitys meni läpi pienin korjauksin.

5.5 Johtopäätöksiä

Tässä luvussa esitetyt kuvaukset toivat hyvin esiin liikenneturvallisuutta koskevaan päätöksentekoon liittyvien osallistujien roolin ja merkityksen. Vaikka nopeusrajoitusten tulosta Suomeen on kulunut 27 vuotta ja asiaa alettiin valmistella jo 1960-luvun alkupuolella, on silloin käydyssä keskustelussa ja asian valmistelussa on helpposti nähtävissä yhteneväisyyksiä tämän päivän aiheisiin ja keskusteluun esimerkiksi nopeuksien tai promillerajan alentamisesta. Katsauksessa (Lampinen, 1985) näkyivät selvästi tutkijoiden, median, kansalaiskeskustelun ja -järjestöjen roolit päätöksenteon eri vaiheissa. Asiantuntijakuulemisten ja -lausuntojen merkitys valiokuntatyössä ja näkyminen sitä kautta lakiesitysten valmistelussa ja eduskunnan käymässä lähete-keskustelussa tuli selkeästi esiin kuvauksessa, joka koski matkapuhelimen käyttökieltoa ilman hands free -laitetta. Kuullut asiantuntijat esittivät vain muutamia kielteisiä kannanottoja ja lakiesitys hyväksyttiinkin varsin yksimielisesti.

Promillerajan alentaminen tuotti sen sijaan useita sitä vastustavia kannanottoja, eikä se sisällynytkään hallitukseen tekemään liikennejuopumusta koskevaan esitykseen. Keskustelu promillerajan alentamisesta jatkuu edelleen. Liikenneturva julkisti tutkimustuloksensa kevään kansalaiskyselystä 10.11.2005, jossa tuloksena oli, että lähes kaksi kolmasosaa autoilijoista kannattaa promillerajan laskua. Liikenneturva on tehnyt asiasta myös esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle. Sisäministeriön poliisiosasto otti asiaan kantaa 15.11.2005 eikä pitänyt promillerajan alentamista tarpeellisina. Rattijuopumus liittyy kannanoton mukaan runsaaseen alkoholinkäyttöön. Poliisiosasto ehdottaa kuitenkin kolmen vuoden nollarajaa kuljettajille, jotka ovat vasta saaneet ajokorttinsa. Alkoholipoliittisen ministerityöryhmän positiivinen kannanotto promillerajan laskemiseen uutisoitiin kuitenkin 20.1.2006 (Ylen TV-Uutiset, 20.1.2006).

6 KANSALAISET, PÄÄTTÄJÄT, LIIKENNETURVALLISUUS JA PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI

Esko Keskinen, Kati Hernetkoski ja Mika Hatakka

6.1 Kyselyn tulosten yhteenveto

Tässä tutkimuksessa selvitettiin kansanedustajien käsityksiä ja mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista. Lisäksi kansanedustajia pyydettiin kertomaan, mikä on heidän käsityksensä kansalaisten samoja asioita koskevista mielipiteistä. Kansanedustajien omia mielipiteitä ja heidän käsityksiään kansalaisten mielipiteistä verrattiin toisiinsa. Tutkimuskysymykset oli poimittu aiemmin kansalaisille tehdyistä kyselyistä (mm. Hatakka et. al. 2000; Lappi-Seppälä, 2002; Liikenneturva 2005; Tapio, 2000; Vehmas et. al. 2000). Näin kansanedustajien mielipiteitä voitiin verrata myös kansalaisten mielipiteisiin.

6.1.1 Kansalaisten käsitykset

Kansalaiset olivat selkeästi nollavision kannalla: yli 80 prosenttia oli sitä mieltä, että ”kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan”. Kaikki kansalaiset eivät kuitenkaan uskoneet, että tämä olisi toteutuva tavoite. Puolet (53 %) kansalaisista oli sitä mieltä, että ”liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmän hintaa, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava”. Nämä kansalaisten näkemykset antavat kuitenkin hyvän periaatteellisen pohjan liikenneturvallisuustyölle Suomessa. Liikennealan asiantuntijoiden näkemykset tukivat kansalaisten näkemyksiä.

Suurimpina huolenaiheina liikenteessä kansalaiset pitivät rattijuoppoutta, piittaamattomuutta ja liikennesääntöjen noudattamattomuutta sekä ylinopeuksia. Liikennealalla toimivien asiantuntijoiden näkemykset vastasivat taas hyvin kansalaisten käsityksiä.

Kansalaisten arviot rikkomusten vakavuudesta noudattivat hyvin huolenaiheiden linjaa. Rattijuopumusta, ajamista ilman ajokorttia, ajamista päin punaista, keltaisen viivan ylittämistä ja yli 15 km/h ylinopeutta pidettiin kaikkein vakavimpina rikkomuksina. Alle 15 km/h ylinopeutta puolestaan pidettiin lievänä rikkomuksena.

Liikenneturvallisuuden parannustoimenpiteistä kansalaiset nostivat esiin opetuksen ja valistukseen pohjautuvat keinot hyvin yksimielisesti, mutta vain joka viides

oli sitä mieltä, että nopeusrajoituksia pitäisi alentaa. Kun kansalaisia pyydettiin kertomaan tärkeimmät parannuskeinot, niin tärkeimmäksi nousi poliisin liikennevalvonnan lisääminen, jonka mainitsi miltei 40 prosenttia haastatelluista. Lähelle kärkeä nousi myös automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen. Valvonta liikenneturvallisuuden edistämiskeinona saikin kansalaisten selkeän tuen. Automaattista valvontaa piti hyväksyttävänä 70–90 prosenttia haastatelluista. Valvonta kohdistui kansalaisten mielestä liian vähän rattijuopumukseen, maanteiden ohitustilanteisiin, ajotapoihin liikennevaloissa ja ylinopeuksiin. Noin 60 prosenttia haastatelluista oli sitä mieltä, että ylinopeuksiakin valvotaan liian vähän liikenteessä.

Valtaosa haastatelluista oli myös sitä mieltä, että liikennesakot ovat oikeudenmukaisia. Lopuista haastatelluista puolet piti niitä liian lievinä ja puolet liian ankarina. Enemmistö sakkoja saaneista piti myös itse saamiaan sakkoja aiheellisina.

Tuoreinta tietoa kansalaisten liikenneturvallisuustoimenpiteitä koskevista käsityksistä on keväältä 2005 (Liikenneturva, 2005). Tuolloin autoilevilta kansalaisilta kysyttiin heidän käsityksiään keinoista, joita Suomessa voi tavalla tai toisella pitää uusina. Suurimman kannatuksen saivat rattijuopumuksen ehkäisyyn liittyvät promille-ajan laskeminen 0.2:een ja alkolukko. Niukimman kannatuksen saivat nopeuteen liittyvät nopeusvalvonnan nollatoleranssi, nopeudenrajoittimien sijoittaminen kaikkiin autoihin ja yleisrajoituksen laskeminen 70 km/h nopeuteen. Tämän yleisrajoituksen laskemisen kyseenalaisti kolme neljästä kuljettajasta.

Eurooppalaisittainkin katsottuna suomalaiset suhtautuvat liikenneturvallisuuteen varsin myönteisesti (Sartre, 2004). Esimerkiksi suhtautuminen automaattivalvontaan on hyväksyvää. Suomalaisten mielipiteet ovat myös pysyneet kohtalaisen samoina ja havaitut muutokset ovat vuodesta 1996 alkaen olleet miltei pelkästään myönteisiä (Sartre 3, 2004).

Kansalaisten käsitykset liikenneturvallisuustyön tavoitteista ja kohteista olivat tämän selvityksen perusteella lähellä asiantuntijoiden käsityksiä. Liikenneturvallisuutta pidetään yleisesti tärkeänä. Sen kehittämiseksi tehtävä työ sai useissa asioissa kansalaisten tuen, kuten edellä on voitu havaita. Valvontaa toivotaan lisää, mutta nykyisin voimassaoleviin nopeusrajoituksiin tai valvonnan kynnyksiin ei pitäisi kansalaisten mielestä kajota. Rattijuopumuksen alarajaa taas puolestaan saa laskea ja autoihin asentaa alkolukot.

6.1.2 Päättäjien ajatukset liikenneturvallisuudesta ja sitä koskevista kansalaisten mielipiteistä

Tämän tutkimuksen harmillisena ongelmana on, että päättäjien käsitysten yleistämistä vaikeuttaa päättäjien heikko vastausaktiivisuus. Tarkasteltaessa päättäjien käsityksiä täytyy siten kaiken aikaa pitää mielessä, että vain joka viides kansanedustaja vastasi heille osoitettuun kyselyyn ja että vain viittä liikennevaliokunnan jäsentä ja kahta etujärjestön edustajaa haastateltiin. Haastateltujen liikennevaliokunnan jäsenten osuus kaikista valiokunnan vakinaisista jäsenistä oli siten kuitenkin vajaa kolmannes.

Kansanedustajien heikko vastaamisaktiivisuus kertoo luonnollisesti, että liikenneturvallisuus ei ole erityisen kiinnostava ja tärkeä asia. Toiseksi voidaan päätellä, että

vastanneet todennäköisesti eroavat vastaamattomista joissakin asioissa. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan haluttu lähteä käyttämään vastaajan puoluekanta, ikää, sukupuolta, edustajakausia tai muita vastaavia tekijöitä erottelemaan vastaajia vastaamattomista. Tällainen tarkastelu olisi helposti johtanut päätelmät muualle kuin yleensä kansanedustajien näkemyksiin ja tietoihin liikenneturvallisuudesta. Todennäköistä kuitenkin on, että vastanneet ovat olleet asiasta kiinnostuneempia kuin vastaamattomat ja toisaalta vastaajat ovat varmasti olleet velvollisuudentuntoisempia kuin vastaamattomat. On kuitenkin hyvä muistaa, ettei liikenne- ja viestintäministeri katsonut pyynnöstä huolimatta tarpeelliseksi suositella kansanedustajille vastaamista lähetettyyn kyselyyn.

Vastanneet kansanedustajat suhtautuivat liikenneturvallisuuden kysymyksiin myönteisesti ja arvioivat myös kansalaisten tekevän niin. Jos kansanedustajat ajattelivat, että eroja heidän ja kansalaisten mielipiteiden välillä oli, niin jokseenkin poikkeuksetta kansanedustajat arvelivat olevansa tiukemmin turvallisuuden kannalla. Vastanneet kansanedustajat esimerkiksi pitivät liikenne-rikkomuksia vakavampina ja nopeusrajoitusten laskua tärkeämpänä kuin ajattelivat kansalaisten pitävän.

Vastanneiden kansanedustajien käsitykset ja heidän käsityksensä kansalaisten käsityksistä eivät aina kuitenkaan eronneet tilastollisesti merkitsevästi. Tilastollisesti merkitseviä eroja ei ollut, kun esimerkiksi tarkasteltiin turvallisuuteen liittyviä arvostuksia, vaikka numeerisia eroja näyttikin olevan. Kansanedustajat olivat kuitenkin tässäkin voimakkaimmin samaa mieltä väittämän ”turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehitettäessä” ja he ajattelivat kansalaisten ajattelevan samoin. Samoin kansanedustajat olivat voimakkaasti samaa mieltä siitä, että ”kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi sattua lainkaan”. Kansanedustajat uskoivat myös kansalaistenkin ajattelevan tällä tavoin. Ainakin vastanneet kansanedustajat olivat siten hyvin samaa mieltä liikenneturvallisuussuunnitelman (2001–2005) kanssa. Tämä antaa hyvän mahdollisuuden kehittää liikenneturvallisuutta edelleen, edellyttäen, että vastaamattomatkin ovat samaa mieltä.

Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisina asioina vastanneet kansanedustajat pitivät nuorten kuljettajien onnettomuusalttiutta, turvattomia risteyksiä kaupunkien ulkopuolella, yleisten teiden heikkoa turvallisuustasoa ja turvattomia risteyksiä kaupunkialueilla. Vastanneet kansanedustajat arvioivat myös kansalaisten pitävän samoja asioita ongelmallisina. Pienehköinä ongelmina sekä kansanedustajat että heidän käsityksensä mukaan kansalaisetkin pitivät liian korkeita nopeusrajoituksia kaupunkialueilla, liikennettä öiseen aikaan ja ylinopeuksia päätieverkolla. Päätieverkon ylinopeuksia piti pienenä ongelmana 20 prosenttia vastanneista kansanedustajista. Kaikissa kysymyksissä vastanneet kansanedustajat ajattelivat kansalaisten ajattelevan samoin.

Kysytyistä liikenne-rikkomuksista vakavimpina vastanneet kansanedustajat pitivät rattijuopumusta, punaista päin ajoa, ajo-oikeudetta ajoa sekä yli 15 km/h ylinopeutta. Turvavyön käyttämättömyyttä, liian lähellä perässä ajoa ja alle 15 km/h ylinopeutta pidettiin vähäisimpinä rikkomuksina. Kaikkia rikkomuksia vastanneet kansanedustajat pitivät kuitenkin vakavampina kuin ajattelivat kansalaisten pitävän.

Tärkeimpinä liikenneturvallisuuden parannuskeinoina kansanedustajat pitivät va- listavia ja kouluttavia keinoja sekä liikenneympäristön ja autojen teknisten ominai- suuksien parantamista. Vastanneet kansanedustajat ajattelivat kansalaistenkin ajatte- levan näin. Nopeusrajoitusten alentamista kansanedustajat pitivät kuitenkin itse tär- keämpänä keinona kuin ajattelivat kansalaisten pitävän. Kansanedustajat asettuivat siten tiukemmalle kannalle kuin ajattelivat kansalaisten haluavan.

Vastanneet kansanedustajat pitivät poliisivalvonnan määrää liian vähäisenä kai- kissa kysytyissä valvonnan kohteissa ja ajattelivat kansalaistenkin ajattelevan niin, lukuun ottamatta ylinopeusvalvontaa ja jalankulkijoiden valvontaa liikennevaloissa. Näissä asioissa vastanneet kansanedustajat uskoivat, etteivät kansalaiset pidä näitä valvonnan muotoja samassa määrin liian vähäisinä kuin mitä kansanedustajat itse pitivät. Sama suuntaus näkyi automaattisesta valvonnasta kysyttäessä: kansanedusta- jat pitivät automaattista nopeusvalvontaa hyväksyttävämpänä kuin uskoivat kansa- laisten pitävän.

Liikenneturvallisuutta parantavista uusista toimenpiteistä vastanneet kansanedus- tajat pitivät hyväksyttävänä erityisesti keskikaidetta kaksikaistaisille pääteille, pro- millerajan alentamista 0,2:een ja vireyden valvontalaitetta väsyneenä ajamisen ehkäi- semiseksi. Arviointi uusien toimenpiteiden hyväksyttävyydestä kansalaisten keskuu- dessa tuotti kansanedustajille vaikeuksia: monen toimenpiteen yhteydessä kansan- edustajien oli hankala arvioida, mitä kansalaiset asiasta mahtaisivat ajatella. Vähiten hyväksytyjä keinoja kansanedustajien mukaan olivat kaikki nopeusrajoituksiin liit- tyvät toimenpiteet: taajamien nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h, nopeudenra- joittimien sijoittaminen kaikkiin autoihin, nopeusvalvonnan nollatoleranssi ja kaik- kein vähiten hyväksyttävänä pidettiin yleisnopeuden alentamista 70 km/h. Kansan- edustajat uskoivat kansalaisten ajattelevan nopeusrajoituksista samoin kuin he itse ajattelivat, paitsi taajamien 40 km/h rajoituksesta, jota kansanedustajat uskoivat kan- salaisten kannattavan vähemmän kuin he itse. Kansanedustajilla oli siten näissäkin kysymyksissä vähäinen ero siihen, miten he uskovat kansalaisten ajattelevan. Vas- tanneet kansanedustajat olivat lievästi tiukempien turvallisuustoimien takana kuin uskoivat kansalaisten olevan.

6.1.3 Päättäjien ja kansalaisten käsitysten vertailu

Päättäjien ja kansalaisten käsitysten erojen tilastollista merkitsevyyttä ei ollut mah- dollista testata kaikilla kysymysalueilla puuttuvien lähtötietojen takia, ja siksi seu- raavat vertailut ovat enemmänkin kuvauksia. Tilastolliset päätelmät on esitetty tämän teoksen luvussa 3, milloin se oli mahdollista.

Vaikka vastanneet kansanedustajat uskoivat olevansa tiukemmin liikenneturvalli- suuden edistämisen takana kuin he uskoivat kansalaisten olevan, todellisuudessa vas- tanneiden kansanedustajien ja kansalaisten vastaukset eivät yleensä merkittävästi eronneet toisistaan.

Vastanneet kansanedustajat olivat samaa mieltä kuin kansalaiset liikenneturvalli- suussuunnitelman 2001–2005 perusajatuksesta: ”kuolemaan tai vakavaan loukkaan- tumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan”. Kansalaisista

hieman useammat kuin kansanedustajista näyttivät uskovan, että ”ns. ongelmakuljettajat ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista”. Vastanneista kansanedustajista kolmannes oli tästä eri mieltä ja kansalaisista vain runsas kymmenen prosenttia.

Verrattuna liikennealan asiantuntijoihin vastanneet kansanedustajat pitivät liikenneturvallisuuden kannalta suurimpina ongelmina nuorten kuljettajien onnettomuusalttiutta, turvattomia risteyskoja kaupunkien ulkopuolella ja yleisten teiden heikkoa turvallisuustasoa. Myös vaikeita talviolosuhteita vastanneet kansanedustajat pitivät suurempina ongelmana kuin liikennealan asiantuntijat.

Rikkomusten vakavuutta arvioidessaan sekä vastanneet kansanedustajat että kansalaiset päätyivät kolmen vakavimman rikkomuksen osalta samaan listaan. Yleinen suuntaus kuitenkin oli, että vastanneet kansanedustajat pitivät rikkomuksia vakavampina kuin kansalaiset.

Liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä vastanneet kansanedustajat ja kansalaiset olivat hyvin samaa mieltä lukuun ottamatta sitä, että kyselyyn vastanneet kansanedustajat pitivät nopeusrajoitusten alentamista tärkeämpänä kuin kansalaiset.

Poliisivalvontaa pitivät sekä kansalaiset että vastanneet kansanedustajat yhtäpitävästi liian vähäisenä: viidestä kysytystä asiasta neljää valvottiin sekä kansalaisten että kansanedustajien mielestä liian vähän.

Uusista liikenneturvallisuuden parannustoimenpiteistä nousi kärkeen vastanneilla kansanedustajilla keskikaiteen sijoittaminen kaksikaistaisille päätteille. Seuraavaksi eniten vastanneet kansanedustajat kannattivat promillerajan alentamista 0,2:een. Kansalaisilla promillerajan alentaminen oli keinoista hyväksytyin. Nopeusrajoitukseen liittyvät keinot olivat molemmilla kaikkein vähimmin hyväksyttävistä keinoista. Jyrkimmän tuomion sekä kansalaisilta että vastanneilta kansanedustajilta sai yleisrajoituksen alentaminen 70 km/h. Mielenkiintoisia olivat kuitenkin erot, joiden mukaan kansalaiset olivat valmiimpia hyväksymään nopeudenrajoittimet kaikkiin autoihin ja nopeusvalvonnan nollatoleranssin. Myös taajamien nopeusrajoitusten laskemista 40 km/h pitivät kansalaiset hieman hyväksyttävämpänä kuin vastanneet kansanedustajat. Kansanedustajien käsityksen mukaan kansalaiset olisivat vastustaneet nopeuksiin puuttumista erittäin voimakkaasti: kansanedustajien arvion mukaan kansalaiset eivät muun muassa lainkaan hyväksyisi nopeusvalvonnan nollatoleranssia, mutta todellisuudessa sitä piti hyväksyttävänä kolmannes kansalaisista. Sama koski nopeudenrajoittimien sijoittamista kaikkiin autoihin: vastanneiden kansanedustajien käsityksen mukaan kansalaisista viisi prosenttia hyväksyisi rajoittimet, mutta kansalaisista kyseistä keinoa piti hyväksyttävänä runsas neljännes. Suhtautumisessa taajamanopeuksiin sama linja jatkui: kansalaisista 40 prosenttia piti taajamien nopeusrajoituksen alentamista 40 km/h hyväksyttävänä, kun taas vastanneet kansanedustajat ajattelivat, että vain runsas 10 prosenttia kansalaisista pitäisi keinoa hyväksyttävänä.

Yleistävänä yhteenvedona voidaan todeta, että kansalaisten ja vastanneiden kansanedustajien käsitykset olivat huomattavasti lähempänä toisiaan kuin kansanedustajat uskoivat ja että kansalaisten käsitykset olivat usein vielä vastanneiden kansanedustajienkin käsityksiä liikenneturvallisuusmyönteisempiä.

6.2 Mieli­pide­kyselyissä vaikuttavat tekijät

Kansalaismielipiteen arvioinnissa on otettava huomioon monia tekijöitä, jotka vaikuttavat saatuihin tuloksiin, ja jotka siten vaikuttavat myös siihen, millaiseksi kansanedustajien ja kansalaisten mielipiteiden erot ja yhtäläisyydet muodostuvat.

Vaikuttavista tekijöistä keskeisimmät ovat: *kysymysten sisältö* (mitä on kysytty), *vastausvaihtoehtojen esitystapa* (millaiset vaihtoehdot vastaajalla on ollut käytössään), *vastaajajoukko* (keneltä on kysytty) ja *kysymysten tekemisen ajankohta* (koska kysymykset on esitetty). Vaikuttavien tekijöiden huomioon ottaminen on tärkeää paitsi kansalaiskäsityksen ja päättäjien käsityksen vertaamiseksi myös siksi, että voidaan arvioida osapuolten vastausten sisäistä yhdenmukaisuutta ja siten vastausten luotettavuutta. Usein pienetkin erot kysymysten sisällössä ja muotoilussa vaikuttavat siihen, millaisiksi vastaukset muodostuvat. Erot vastaajajoukoissa on luonnollisesti otettava aina huomioon.

Kysymysten sisällössä (mitä on kysytty) merkittävää luonnollisesti on, mihin asiaan kohdistuvaa käsitystä on kysytty. Vastauksia saadaan niistä asioista, mitä pyydetään arvioimaan tai mistä asioista mielipidettä kysytään. Kansanedustajille tehty kysely perustui aikaisempiin liikenneturvallisuutta käsitteleviin kyselyihin. Kaikkia aikaisemmissa kyselyissä mukana olleita asioita ei kuitenkaan otettu mukaan, vaan kysymysten sisältöjä karsittiin. Esimerkiksi liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia asioita kartoittaneessa asiantuntijoiden kyselyssä arvioitavia sisältöjä oli 28 (Tapio, 2000), kun kansanedustajien kyselyyn näitä asioita valittiin 11. Kysymysten sisällön karsinnalla pyrittiin pitämään kansanedustajien kyselyn pituus kohtuullisena ja välttämään samoja aihealueita käsittelevien kysymysten toistaminen.

Vaihtelua syntyy myös siitä, miten kansalaisten on haluttu ottavan kantaa kyseisiin asioihin. Kansalaisten käsityksiä *liikenne­rikkomusten vakavuudesta* (Hatakka et al., 2000) on selvitetty kysymällä ”Kuinka vakavia mielestäsi ovat seuraavat liikenne­rikkomukset?” Kysymyksen kohdistumista yksilön käsityksiin on korostettu sanalla ”mielestäsi”. Tavoitteena on ollut kysyä nimenomaan mielipidettä, ei laki- tai asetustekstistä selvitettävissä olevaa ”juridista vakavuutta”. Kysymyksestä saadaan tietoa vain rikkomusten vakavuudesta, ei siitä, pitäisikö asialle tehdä jotakin tai mitä sille pitäisi tehdä, eikä yksiselitteisesti sitäkään, millaisena ongelmana asiaa pidetään.

Liikenteessä esiintyvien asioiden *huolestuttavuutta* on selvitetty kysymällä ”Mitkä asiat huolestuttavat Teitä liikenteessä? Mainitkaa kolme eniten huolta aiheuttavaa tekijää” (Tapio, 2000). Kysymykseen liittyy jatkokysymys, joka koskee *tärkeimpiä parannuskeinoja* ”Mitkä ovat mielestänne kolme tärkeintä keinoa lisätä liikenneturvallisuutta?” Keinojen tärkeyttä ei kysymyksessä tarkemmin määritellä. Vastaaja saattaa kuitenkin vastata ajatellen, että tärkeys tarkoittaa tehokkuutta tai sitä, että toimenpide pitäisi ottaa käyttöön tai sitä pitäisi tehostaa. Tämä kysymyksen ”tärkeysosahan” ei ota kantaa siihen, millainen on tämän hetken tilanne vastaajan tärkeänä pitämän turvallisuustoimenpiteen suhteen.

Vastauksiin vaikuttaa myös se, ovatko vastausvaihtoehdot valmiiksi annettuja, joista vastaaja voi valita parhaiten omia mielipiteitään kuvaavat vaihtoehdot, vai kysytäänkö esimerkiksi liikenteessä huolestuttavia asioita avoimella kysymyksellä.

Esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantavia keinoja kysyttiin kansalaisilta avoimella kysymyksellä ja liikennealalla toimivia pyydettiin arvioimaan valmiiksi lueteltuja keinoja (Tapio, 2000).

Samassa kyselyssä (Tapio, 2000; Vehmas et al., 2000) on myös perinteisiä mielipidekysymyksiä, väittämäkysymyksiä, jotka käsittelevät monia liikenteen ilmiöitä, ja joihin vastaajan on otettava kantaa. Kantaa pyydetään mm. turvallisuuden nollavisiioon: ”Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan”. Samassa kyselyssä pyydetään vastaajia ottamaan kantaa *liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisiin aiheisiin* kysymyksellä ”Seuraavaksi kartoitamme mielipiteitänne liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista aiheista. Olemme kiinnostuneita henkilökohtaisista mielipiteistänne, emmekä niinkään virallisista näkökannoista”. Näissä kysymyksissä keskeisiä ovat vastaajan *arvostukset* ja joukko erilaisiin asioihin kohdistuvia *mielipiteitä*.

Kansalaisia on pyydetty ottamaan kantaa erilaisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden *hyväksyttävyyteen* (Liikenneturva, 2005) kysymyksellä ”Miten hyväksyttäviä seuraavat uudet liikenneturvallisuuden parantamiskeinot mielestäsi ovat?”. Hyväksyttävyys on moraalinen kannanotto arvioitavana olevaan toimenpiteeseen. Kysymyksen kohdistumista yksilön käsityksiin ja mielipiteisiin on myös tässä kysymyksessä korostettu sanalla ”mielestäsi”. Hyväksyttävyyden ”vastakohtana” tässä kyselyssä käytettiin vaihtoehtoa kyseenalainen keino. Voisi ajatella, että keinoon kyseenalaisuus ei kuitenkaan olisi sama asia kuin sen hyväksymättömyys. ”Kyseenalainen” on tässä yhteydessä kuitenkin selkeästi vaihtoehtona moraalinen kannanotto: on moraalisesti kyseenalaista käyttää tiettyä keinoa eikä sitä siten pitäisi käyttää.

Vastausvaihtoehtojen esitystavat (millaiset vaihtoehdot vastaajalla on ollut käytössään) ovat myös olleet erilaisia eri kyselyissä. Rikkomusten vakavuuden yhteydessä käytettiin viisiportaista asteikkoa ”erittäin vakava – vakava – siltä väliltä – lievä – erittäin lievä” (Hatakka et al. 2000) ja turvallisuuden parantamiskeinojen yhteydessä ”ei lainkaan hyväksyttävä keino – melko kyseenalainen keino – en osaa ottaa kantaa – hyväksyttävissä oleva keino – täysin hyväksyttävä keino” (Liikenneturva, 2005). Kysyttäessä mielipiteitä liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista ja ongelmallisista asioista vastaajat joutuivat arvioimaan kysymyksiä kymmenportaisella asteikolla (täysin eri mieltä – täysin samaa mieltä ja pieni ongelma – suuri ongelma). Vastausten jakaumassa saattaa näkyä myös se, annetaanko vastaajalle mahdollisuus olla ottamatta kantaa (esim. en ota kantaa tai siltä väliltä) vai ”pakotetaanko” vastaaja valitsemaan joku esitetyistä vaihtoehdoista. Kyselyissä on ollut mukana myös avoimia kysymyksiä liikenteen huolestuttavimmista asioista ja tärkeimmistä turvallisuuskeinoista. Tilanne on tällöin eri vastaajan joutuessa itse tuottamaan vastaukset kuin arvioitaessa valmiiksi annettuja vastausvaihtoehtoja.

Vastaajajoukko, kyselyn kohderyhmä, vaikuttaa keskeisesti saatavien vastausten luonteeseen. Liikennealalla toimivilta kysyttäessä vastaukset ovat erilaisia kuin ns. tavallisilta kansalaisilta kysyttäessä. Tässä kyselyssä (Tapio, 2000) liikennealalla toimivilta tiedusteltiin muun muassa liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia asioita sekä liikenneturvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä ja niiden painoarvoa. On kuitenkin erityisesti huomattava, että liikennealan haastatelluissakin oli hyvin mo-

nenlaisia vastaajia (liikenne-, auto- ja kuljetusalalla toimivia, muita alalla toimivia ja yli 30 000 km/vuosi ajavia), eikä heidän vastauksiaan siten tule tulkita esimerkiksi turvallisuusasiantuntijoiden vastauksiksi.

Lisäksi vastaajajoukon henkilöt, jotka lopulta sitten vastaavat, saattavat olla erilaisia kuin ne henkilöt, jotka jättävät vastaamatta. Tämän tutkimuksen kyselyn kohde-ryhmänä olivat kaikki 200 kansanedustajaa, joista kuitenkin vain 40 vastasi. Vastauksia ei voikaan yleistää koskemaan kaikkia kansanedustajia, vaan vastaukset koskevat luonnollisesti vain niitä, jotka vastasivat. Mielenkiintoista olisi tietää, millä perusteella vastanneet kansanedustajat valikoituivat. Vastanneiden kansanedustajien näkemykset olivat turvallisuusmyönteisiä. Voikin olla, että kyselyyn vastasivat ne kansanedustajat, jotka pitivät liikenneturvallisuusasioita tärkeänä tai ylipäänsä suhtautuivat asiaan positiivisesti.

Vastaajan taustatiedot ja tietopohja vaikuttavat vastauksiin. Esimerkiksi liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmä -kyselyn yhteydessä saatiin tulos, jossa vastaajat arvioivat ajokieltojen pituuden olevan sopivia (Hatakka et al., 2000). Kuitenkin, kun heiltä kysyttiin, kuinka pitkiä ajokielto ovat, vastaajat arvioivat ajokieltojen olevan huomattavasti todellisia ajokieltoja pidempiä. Myös silloin, kun samassa kyselyssä toiselle otosjoukolle kerrottiin ajokieltojen todellinen pituus, tämä pituus arvioitiin sopivaksi. Yksi arvioinneissa vaikuttava tekijä onkin, että voimassaolevaa järjestelmää (tai sitä minkä ajatellaan olevan voimassa) pidetään hyvänä ja suotavana.

Kyselyjen tekemisen ajankohta vaikuttaa myös tuloksiin. Tässä voi esiintyä vaihtelua esimerkiksi sen suhteen, mitkä asiat nousevat tärkeiksi. Jos esimerkiksi liikenteen ongelmallisia asioita kysytään vaikkapa talven ensimmäisten liukkaiden tullen, on todennäköistä, että tämä vaikuttaa vastaamiseen. Myös julkisuudessa ja mediassa keskusteltu aihe, esimerkiksi onnettomuuksien uutisointi tai rattijuopumusta koskeva keskustelu, saattaa vaikuttaa kyselyjen tuloksiin. Asiat, jotka ovat aktiivisena vastaajien mielessä, näkyvät myös vastauksissa.

Kyselyjen luotettavuuden ja eri kyselyiden vertaamisen kannalta yksi tärkeä tekijä on myös se, että kysymykset pysyvät samoina kyselystä toiseen. Jos kysymyksissä käytetään täsmälleen samoja kysymyksiä, saadaan luotettavampaa tietoa esimerkiksi mielipiteiden muuttumisesta vuodesta toiseen. Sen sijaan, jos samaltakin vastaajajoukolta kysytään suhteellisen samoja asioita, mutta kysymysmuoto vaihtelee, ei voida olla varmoja johtuvatko mahdolliset erot ”oikeasta” muutoksesta vai tuottaako erilainen kysymysmuoto sinänsä jo eroja vastauksiin.

6.3 Päätöksenteossa vaikuttavat tekijät

6.3.1 Päätöksentekijöiden tiedot liikenneturvallisuudesta ja heidän käsityksensä päätöksentekoprosessista

Sekä kansanedustajien lomakekyselyssä että heidän haastatteluissaan ja vielä Pitkäsen (luku 4) selvityksessäkin arvioitiin esimerkinomaisesti myös kansanedustajien tietoisuutta liikenneturvallisuuskysymyksistä ja heidän näkemystään liikenneturvallisuutta koskevien asioiden päätöksentekoprosessista.

Kansanedustajilla oli kaikkiaan hyvät tiedot liikenteestä, mutta liikenneturvallisuuskysymyksistä ja liikenneturvallisuustyöstä tiedot olivat pintapuolisemmat. Liikenneturvallisuutta ei kaikkiaan pidetty kovin merkittävänä, ja se heijastui moniin kannanottoihin. Vähiten se ei luonnollisesti näkynyt kyselyn heikkona vastausaktiivisuutena. Liikenneturvallisuuskysymysten heikohkoa tuntemusta kuvasivat käsitykset, joiden mukaan liikenneturvallisuustyö olisi pääasiassa nopeuksien alentamista ja että liikenneturvallisuussuunnitelma ”nolla-kuolleinen” on epärealistinen. Liikenneturvallisuussuunnitelman ei myöskään ajateltu vaikuttavan kansanedustajien työhön, vaan suunnitelma nähtiin ministeriön ja muiden vaikuttajien ohjenuorana. Visio, jonka mukaan ”kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä” ei ollut tavoittanut kaikkia kansanedustajia. Näin ollen kansanedustajat eivät myöskään osanneet ajatella järjestelmätason kysymyksiä merkittävänä liikenneturvallisuuteen vaikuttavina tekijöinä. Lyhyesti voidaan sanoa, että liikenneturvallisuussuunnitelman markkinointia kansanedustajille voidaan pitää epäonnistuneena.

Haastatellut kansanedustajat korostivat, että tieto, jota he edustajan työssään arvostaisivat olisi mahdollisimman ristiriidatonta ja samalla konkreettista. Tällaisen tieteellisen tiedon tuottaminen on luonnollisesti ongelmallista ja edellyttää huomattavaa panostusta tutkimustoimintaan. Kun pyritään ”evidence based decision making” -tyyppiseen lähestymistapaan päätöksenteossa, on tutkimuksen resurssointiin kiinnitettävä erityistä huomiota.

Haastateltavat kertoivat, että heidän tietonsa ja käsityksensä liikenneturvallisuuskysymyksistä perustuvat pitkälti omiin ja lähimpiin kokemuksiin sekä kansalaiskontaktteihin. Haastatteluissa välittyi kuva, että asiantuntijat eivät ole kovin tärkeitä tällaisella elämän alueella, jossa jokaisella on asiasta omakohtaisia kokemuksia. Median ei uskottu olevan kovin merkittävä kansanedustajien käsityksiin vaikuttaja tekijä, vaan haastatellut edustajat kertoivat analysoivansa median motiiveja ja pohtivansa kannanottojen takana olevaa mahdollista poliittista vaikuttamistavoitetta.

Kuten Pitkäsen selvityksestä (luku 4) ja edellä esitetystä katsauksesta liikenneturvallisuussuunnitelmaan sisältyneiden lakiehdotusten käsittelystä käy ilmi, perustuu poliittinen päätöksenteko liikenneturvallisuusasioissakin monien tekijöiden vuorovaikutukseen. Liikenneturvallisuutta koskevassa päätöksenteossa, kuten muussakin päätöksenteossa, voidaankin erottaa ainakin seuraavat vaikuttavat tekijät: kansalaismielipide, asiantuntijoiden, alalla toimivien tai sitä tutkivien käsitykset, etujärjestöjen ajamat ja esille nostamat asiat, median esille nostamat asiat ja itse päätöksentekijöiden näkemys.

Päätöksentekoprosessiin välillisesti tai välittömästi vaikuttavien osallisten roolit voivat olla hyvin erilaisia. Omasta välittömästä taloudellisesta tai muusta edusta huolehtiminen on selkeä etujärjestöjen rooli. Tutkijoiden rooli on hyvin erilainen. Jonkin lain aikaansaaminen on harvoin tutkijan oma etu. Tutkija toteuttaa tiedonkerääjän ja käsittelijän roolia. Hyvin lähellä tutkijan roolia voi olla asiaa valmistelevan virkamiehen rooli, joskin virkamieskuntaakin on viime vuosina koetettu kannustaa työskentelemään asettamalla tavoitteita työlle. Jonkin uuden koulutusta koskevan lain valmistelu ja voimaantulo voi olla tavoitteena, jota seurataan ja josta palkitaan. Päättäjät ja liikenneturvallisuuden edistämistä ammatikseen tekevät ovat jossain määrin samassa tilanteessa: tavoitteena on edistää yhteisiä asioita, mutta päättäjillä myös erityisesti edistää oman ryhmän näkemysten mukaisia asioita.

Tuoreessa tutkimuksessa Puurunen, Hiltunen ja Väyrynen (2005) tarkastelivat liikenneturvallisuustavoitteiden ohjaavuutta tienpidossa. Tutkimuksesta on löydettävissä useita yhtäläisyyksiä tämän tutkimuksen kanssa.

Puurunen et al. (2005) haastattelivat Tiehallinnon asiantuntijoita, jotka toimivat erityisesti päätiehankkeiden suunnittelussa, ohjelmoinnissa ja tekevät investointipäätöksiä. Liikenneturvallisuuden painoarvo oli haastateltujen mielestä kohdallaan (Puurunen et al., 2005). Turvallisuus koettiin sivutuotteeksi, ei Tiehallinnon päätehtäväksi, jollaisena nähtiin esimerkiksi elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantaminen. Liikenneturvallisuuden lisäksi monet muut valtakunnalliset ja paikalliset tavoitteet ohjaavat tienpitoa. Samoin kuin kansanedustajien myös tienpidon piirissä toimivien henkilöiden haastatteluista kävi ilmi, että liikenneturvallisuus miellettiin tärkeäksi asiaksi, mutta myös muut asiat ovat tärkeitä (elinkeinoelämän parantaminen, kilpailukyvyyn säilyttäminen, liikenteen sujuvuus jne). Liikenneturvallisuus ja sen parantaminen on yksi tavoite ja arvo monien muiden päätettävien asioiden joukossa.

Myös ”hyvä liikenneturvallisuus” tai ”liikenneturvallisuuden parantaminen” olivat tuttuja käsitteitä tienpidon piirissä toimiville (Puurunen et al., 2005). Sen sijaan käsitteiden sisällöissä oli eroja ja asioita arvioidaan eri tavalla. Jollekulle yksikin liikennekuolema on liikaa, ja jonkun toisen mielestä riittää, kun liikennekuolemien määrä ei kasva. Puurunen et al. (2005) toivovatkin konkreettisia turvallisuustason ja -tavoitteiden määrittelyjä, jotka ohjaisivat selkeästi tienpidon suunnittelua ja ohjelmointia.

Myös kansanedustajien mielipide oli sen suuntainen, että liikenneturvallisuus-suunnitelman tavoitteet ovat hyviä, mutta epärealistisia (ks. luku 2.4). Käytännön päätöksentekoon sen ei katsottu tarjoavan paljonkaan. Tässä mielessä Puurunen et al. (2005) mainitsevat konkreettiset toimenpide-ehdotukset voisivat antaa eväitä myös kansanedustajien päätöksentekoon.

Yksi lähtökohta liikenneturvallisuustyössä ovat tutkimukset ja selvitykset, joilla pyritään kuvaamaan nykytilaa ja ennustamaan tulevaisuuttakin. Esimerkiksi erilaisien onnettomuuksien analyysi ja onnettomuuksiin vaikuttavat tekijät antavat tietoa siitä, miten onnettomuuksia voitaisiin vähentää. Tutkimusten ja selvitysten tulokset sekä asiantuntijoiden näkemykset vaativat myös tiedottamista, jotta ne leviävät myös kansalaisten keskuuteen eivätkä jää ainoastaan pienen asiantuntijajoukon tietoon. Usein kuitenkin asiantuntijat kommunikoiivat asiantuntijoiden kanssa, eivätkä niin-

kään suoraan päättäjien tai kansalaisten kanssa. Tutkijoiden ongelmana voi myös olla ajatus siitä, että tutkimustulokset puhuvat puolestaan ja, että tutkijan tehtävänä ei ole ottaa kantaa, vaan antaa tiedollista tukea päätöksenteolle.

Muun muassa Bax (2005) tuokin esille, että tehokkaaseen ja päättäväiseen (decisive) liikenneturvallisuuspolitiikkaan ovat yhteydessä päätöksentekoprosessiin osallistuvien toimijoiden yhteistyö ja neuvottelut eri näkökantoja edustavien toimijoiden kanssa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Tehokas liikenneturvallisuuspolitiikka perustuu pätevään ja hyvin perusteltuun tieteelliseen tutkimustietoon. Toisaalta pätevän tai perustellunkaan tutkimustiedon olemassaolo ei välttämättä takaa sen läpimenoa päätöksenteossa. Edelenbos (2000, Baxin 2005 mukaan) esittää tähän ainakin seuraavat syyt: tutkijoiden tai tutkimuksen tarjoaman tiedon tulee sopia päätöksenteon tarpeisiin, informaatiota tulee tuottaa siinä muodossa, että se tavoittaa päätöksentekijät, tiedon tulee olla ajankohtaista ja tietoa tulee kysyä päätöksenteon aikaisessa vaiheessa sekä tiedon tuottajien tulee olla päätöksentekijöiden kannalta luotettavia ja vakuuttavia. Nämä tekijät kävivät ilmi myös tässä tutkimuksessa.

Liikenneturvallisuustutkimuksen laaja-alaisuus (ajoneuvotekniikka, tiestö ja muu liikenneympäristö, ihmisen käyttäytyminen jne.) merkitsee myös sitä, että turvallisuuden parantamista voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta. Suhteessa päätöksentekoon tämä merkitsee sitä, että harvoin on olemassa tai löydettävissä yhtä ainoaa keinoa turvallisuuden parantamiseksi. Päätöksentekijä joutuukin valitsemaan erilaisten keinojen valikoimasta mielestään toimivat tai tehokkaat keinot. Tähän valintaan vaikuttavat myös henkilön arvot ja arvostukset, esimerkiksi minkä painon turvallisuus saa verrattuna vaikkapa elinkeinoelämän vaatimuksiin.

Päätöksentekijöiden mielipiteeseen ja näkemyksiin vaikuttavat heidän kontaktinsa ja kiinnostuksensa. Nykyisen kaltaisessa yhteiskunnassa informaatiota on valtavasti ja sitä tulee koko ajan lisää. On mahdotonta olla asiantuntija joka alueella, profiloitumista ja perehtymistä tarvitaan.

Kansalaisten mielipide ja käsitykset liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä ovat olennaisia siinä mielessä, että päätösten taustalle ja tueksi tulee löytyä myös kansalaisten tuki. Rajoitusten ja säädösten käytännön toteutuminen vaatiikin kansalaisten tuen ja hyväksynnän. Lakien ja säädösten toimivuutta ei voida taata esimerkiksi pelkän viranomaisvalvonnan keinoin.

Kansalaisten mielipiteeseen voidaan vaikuttaa monin tavoin. Median, esimerkiksi lehtien ja radion ja television, esiin nostamat asiat ovat hyvin merkityksellisiä mielipiteen muokkaajia. Median vaikutusta ei kuitenkaan voi rajata ainoastaan suureen yleisöön, vaan myös asiantuntijoiden ja päättäjien mielipiteeseen voidaan vaikuttaa tätä kautta. Merkityksellistä on, mitkä asiat ylittävät uutiskynnyksen samoin kuin se, millä tavoin näistä tiedotetaan. Valitsemalla asiaa kuvaamaan jokin tietty käsite voi tiedotusväline antaa kansalaisille näkökulman tai avaimen, jota käyttäen asiaa ”pitäisi” lähestyä. Esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantamaan tarkoitettujen toimenpiteiden kutsuminen ”kuripaketiksi” tai nopeusrajoitusjärjestelmän kutsuminen ”kielto-laiksi” tuovat asiaan erilaisen värityksen kuin neutraalimpi ilmauksen valinta. Tällaiset käsitteet ovat voimakas kannanotto asian puolesta tai sitä vastaan. Kuten Lampisen (1985) raportista käy ilmi, eivät kansalaiset olleet juurikaan nopeusrajoituksia

vastaan, mutta sen sijaan äänekkäät tiedotusvälineet. Mielenkiintoista onkin pohtia, keiden asialla tiedotusvälineiden edustajat milloinkin ajattelevat olevansa.

Asiantuntijoiden ja erilaisten etujärjestöjen merkitys on myös suuri. Päätöksenteossa käytetään muun muassa asiantuntijalausuntoja, joiden perusteella valmistellaan lakiesityksiä. Asiantuntijoiden kuulemisella ajatellaan vaikutettavan suoraan esitysten sisältöön. Tällöin on merkityksellistä, keitä asiantuntijoita kuullaan, tulevatko erilaiset tai jopa ristiriitaiset näkemykset esiin ja missä määrin. Eduskunnan käymässä liikenneturvallisuutta koskevassa ajankohtaiskeskustelussa edustajat siteerasivat asiantuntijalausuntoja lähes sellaisenaan ja käyttivät näitä argumentaationsa tukena (ks. luku 4).

Etujärjestöt tuovat keskusteluun omat näkemyksensä ja kannanottonsa kulloinkin kyseessä olevaan asiaan. Lampinen (1985) totesikin, että 1970-luvulla käydyssä nopeusrajoituskeskustelussa tutkimustiedon luotettavuutta tärkeämmäksi nousivat painostus- ja intressiryhmien tekemät tulkinnat tutkimusten tuloksista ja nämä tulkinnat vaikuttivat suoraan päätöksentekijöiden ratkaisuihin.

Tämän päivän päätöksenteossa ja keskustelussa esimerkiksi promillerajan tai nopeusrajoitusten alentamisesta on helposti nähtävissä samoja piirteitä. Argumenttien tukena käytetään erilaisia perusteluja. Esimerkiksi Liikenneturva puolsi promillerajan laskemista perustellen sitä muun muassa sosiaalisen normiston vahvistamisella (ks. luku 4). Liikkuva poliisi piti promillerajan alentamista toteuttamiskelpoisena vain teoriassa perustellen kantaansa muun muassa sillä, että rajaa ei kyettäisi valvomaan nykyisillä resursseilla (ks. luku 4). Sisäministeriön poliisiosaston kannanotossa (Yle 24, Teksti-tv, 15.11.2005) rattijuopumusrajan alentamista ei pidetty tarpeellisena, koska se liittyy runsaaseen alkoholinkäyttöön.

Raskaan liikenteen nopeuksien alentamisen yhteydessä SKAL otti kantaa asiaan siten, että nopeuksien alentaminen haittaa kilpailukykyä, hankaloittaa ajamista ja lisää ohitusten tarvetta. Konginkankaan onnettomuuden loppuraportin ilmestymisen (18.11.2005) jälkeen keskustelu raskaan liikenteen nopeuksista jatkui. Oikeusministeri toivoi kuljetusalan itse puuttuvan nopeuksiin ilman, että lainsäädännön tasolla puututaan asiaan.

Uusi liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2006-2010 ottaa kantaa raskaan liikenteen nopeuksiin ja nopeudenrajoittimiin toteamalla, että ”EU:ssa otetaan esille kysymys raskaiden ajoneuvojen rajoitinarvojen tarkistamisesta vastaamaan nykyistä paremmin säädettyjä ajoneuvokohtaisia rajoituksia” (LVM, 2005).

Tammikuussa 2006 kuljetusalan järjestöt (mm. SKAL, Rahtarit, AKT) aloittivat kampanjan (”Tonneittain vastuuta. Ammattilainen ajaa ja ajattelee”), jonka tavoitteena on puuttua raskaan liikenteen käyttämiin nopeuksiin ja turvaväleihin, jotka saivat arvostelua osakseen etenkin Konginkankaan jälkeen. Tähän pyritään tähdentämällä kuljetusalan jäsenistölle kuorma-autojen suurinta sallittua nopeutta 80 km/h. EU:n direktiivin sallimaa nopeudenrajoittimen säädäntänopeutta 90 km/h järjestöt pitävät kuitenkin edelleen sopivana ja perusteltuna, kunhan muistetaan tämän nopeuslisän käyttötarkoitus eli tarkoitus on käyttää tätä ainoastaan hetkellisesti. Kampanjalla halutaan viestiä kaikille tiellä liikkujille siitä suuresta vastuusta, minkä kuljetuselinkei-

no kantaa niin liikenneturvallisuudesta kuin talouden pyörien pyörimisestäkin (<http://www.rahtarit.fi/liiketurv/kamp06.htm>).

6.3.2 Päätöksenteon kriittisiä tekijöitä

Ilmailun turvallisuuden kehittämiseen liittyvässä päätöksenteossa on kyetty osoittamaan suurta huomiota herättäneiden ilmailukatastrofien keskeinen merkitys (Birkland, 2004). Niillä on osoitettu olevan selkeä yhteys ilmailun turvallisuuteen liittyvien kysymysten esiintuloon Yhdysvaltain kongressissa. Yhdysvalloissa sekä 1988 ja 1996 sattuneet ilmailukatastrofit aiheuttivat päätöksentekijöissä reaktioita. Vielä suurempi merkitys oli syyskuun 11. päivän New Yorkin kaappausdraamalla vuonna 2001.

Vastaavaa tarkastelua ei ainakaan liikenteen osalta ole Suomessa tehty, mutta on oletettavaa, että ilmiö on täälläkin olemassa. Konginkankaan 23 henkilön kuolemaan johtanut rekka-auton ja linja-auton yhteentörmäys herätti suurta huomiota. Tapaus tuntuu hyvin sopivan samaan kaavaan: poikkeuksellinen, merkittäväksi koettu tapahtuma herättää median ja päättäjät, ja aletaan vaatia vastaavien tapahtumien estokeinojen kehittämistä. Yksi haastateltu etujärjestön edustaja ilmaisi asian näin:

”No esimerkiksi Konginkangas... Ei sille voi turvallisuustyötä rakentaa. Sitä voi käyttää hyödyksi, mutta kaikki muutkin käyttävät kukin omiin päämääriinsä. Herätti hetken, mutta miten sitten eteenpäin. Työ pitää kuitenkin rakentaa pitkäjänteiseksi. Päätöksentekijöiden pitkän tähtäimen kehittäminen. Kuka tällaista hetkeä käyttää sitten oikein ja kuka väärin. Luotettavuus on kuitenkin avainkysymys. Perusasiat pitää saattaa päätöksentekijöiden tietoon. Tiehallinto on tämän asian hoitanut hyvin.” Etujärjestön edustaja.

Konginkankaan onnettomuus, jonka tutkintaselostus julkistettiin 18.11.2005, herätti vielä tutkinnan julkistamisvaiheessakin median mielenkiinnon: kahtakin ministeriä haastateltiin. Tapauksesta nostettiin esiin lautakunnankin toteama asia, että onnettomuus oli yli kolmenkymmenen tekijän summa (Tutkintaselostus A 1/2004 Y). Toisaalta yritettiin hakea onnettomuuteen yhtä syytä, joksi arveltiin mediassa useimmiten lautakunnan listalleen ensiksi kirjaamaa nopeutta. Erityisesti nousikin esiin ehdotus kuorma-autojen nopeudenrajoittimen asettamisesta suurimmalle sallitulle nopeudelle (80 km/h) eikä nykyisen käytännön mukaisesti arvoon 90 km/h. Oikeusministeri ja liikenne- ja viestintäministeri ehtivät jo antaa asiasta toisilleen vastakkaiset lausunnot televisiossa ja lehdistössä.

Tietyllä tavalla vastaavanlaisena poikkeuksellisena tapahtumana voitaisiin pitää Tasavallan presidentti Urho Kekkosen uudenvuodenpuhetta vuonna 1973, jolloin hän nosti maantieliikenteen turvallisuuden näyttävästi esiin, ja jonka jälkeen nopeassa tahdissa Suomi sai yleiset nopeusrajoitukset (katso luku 5.2, esimerkki nopeusrajoituskustelun etenemisestä ja päätöksenteosta vuosina 1962–1978, Lampinen, 1985).

Toisaalta erityisesti nuorten rajut tai useita uhreja vaatineet liikennevahingot ovat saaneet runsaasti huomiota mediassa. Tavallista on, että kesäisin media alkaa uskoa

onnettomuustrendin muuttumiseen ja nuorten kuljettajien onnettomuuksien lisääntymiseen. Nuorten onnettomuuksia käsiteltäessä kyse on usein oman ryhmän ulkopuolisista toimijoista, joista ollaan huolissaan. Muun muassa Autoliitto on vastustanut nopeusrajoitusten alentamista sillä perusteella, että ongelman muodostavat ns. ”riskikuljettajat”, ja rajoitukset haittaavat tavallisten lainkuuliaisten ihmisten elämää.

Päätöksenteossa onkin havaittavissa ns. ”focusing events” ilmiö, ja sen jälkeinen ”window of opportunity” (Kingdon, 1995). Suurta huomiota herättävät tapaukset luovat myös nopealle päätöksenteolle eräänlaisen H-hetken. Tämä H-hetki on kuitenkin suhteellisen lyhyt kahdesta syystä. Ensinnäkin median kiinnostus on kohtalaisen lyhytaikainen, mikä puolestaan vaikuttaa yleiseen mielenkiintoon. Toinen syy on, että päätöksenteossa vaikutetaan ensin helpoimpiin ja ilmeisimpiin parannuksiin. Näiden jälkeen joudutaan puuttumaan tekijöihin, jotka ovat huomattavasti monimutkaisempia, vaativat pidempää valmistelua, ja joiden vaikutukset ovat moniselitteisiä ja voivat olla myös ristiriitaisia (Birkland, 2004). Lainsäädäntö etenee kuitenkin usein niin hitaasti, että suurten, usein periaatteellisestikin vaikeiden tai selkeitä eturistiriitoja herättävien päätösten aikaansaaminen nopeasti on mahdotonta. Asiaa on tällöin pitänyt valmistella jo niin pitkälle että se voidaan esittää päätettäväksi perustellussa muodossa.

Suurta huomiota herättävät tapahtumat edistävätkin päätöksentekoa ensinnäkin siksi, että niiden avulla voidaan osoittaa puutteita nykyisessä järjestelmässä. Alan toimijat voivat osoittaa, että näin ei olisi tapahtunut, mikäli eri kehittämiskeinot olisivat jo olleet käytössä. Toinen huomiota herättävien tapauksien merkitys on siinä, että ne antavat asiaan liittyviä toimenpiteitä pitkään ajaneille tahoille lisäargumentin (Birkland, 2004). Suomalaisittain asia voitaisiin ilmaista ”mitä me sanoimme!”.

Olennainen osa huomiota herättävän tapauksen vaikutuksesta perustuu siihen, että kun tieto ongelmasta laajenee, löydetään vastauksia kysymykseen ”miksi näin tapahtui” ja toisaalta ymmärretään, miten päätöksenteolla voidaan vaikuttaa mahdollisten tulevien onnettomuuksien estämiseen. Birkland (2004) esittää ajatuksen, että suuret huomiota herättävät tapaukset toimivat eräänlaisina kynnyksinä, jotka aiheuttavat päätöksentekijöissä oppimista ja mahdollistavat paremman reagoinnin myöhemmissä tapauksissa.

Median merkitys sekä tiedon levittämisessä että kannanotoissa suurten poikkeuksellisten tapausten yhteydessä on merkittävä. Ilman mediaa ei tapaus nousisi samalla tavalla nopeasti laajan kansanjoukon tietoisuuteen. Median kannanotot herättävät myös kansalaisia ottamaan kantaa erityisesti lehdistössä ja tämä puolestaan jatkaa aiheen pysymistä tietoisuudessa.

Liikenne on jatkuvasti mediassa ja yleisessä keskustelussa oleva aihe, jota yksittäiset tapahtumat ja niiden uutisointi sekä vuosittaiset tilastojen julkistamiset pitävät vireillä. Kansalaiset osallistuvat omalta osaltaan tähän vireillä pitoon omilla kommentaareillaan. Kuten aina, osa kansalaisista on aktiivisia ja näkyviä, osa hiljaisia ja näkymättömiä. Kansalaisten liikennettä ja liikenneturvallisuutta koskevan yleisen mielipiteen selvittäminen onkin hankalaa. Voidaan kysyä, missä määrin mediassa esiin nousevat kannanotot heijastavat kansan suuren enemmistön ajattelussa ja käyttäytymisessään ilmaisemaa mielipidettä ja missä määrin julkisuuteen tuleva mie-

lipide on eri intressiryhmien dominoima. Medialla ja luonnollisesti päätöksentekijöillä on suuri merkityksensä siinä, että media ja päätöksentekijät yleensä helpommin saavat esiin haluamiaan asioita. Ainakin osin nämä tahot näin vaikuttavat siihen, mistä keskustellaan. Yksittäisen kansalaisen mahdollisuus vastaavaan on huomattavasti vähäisempi.

Yleisen mielipiteen vaikutuksesta päätöksentekoon on vaihtelevia käsityksiä. Harvat ajattelevat yleisen mielipiteen dominoivan poliittista päätöksentekoa, joidenkin kantojen mukaan sen vaikutus on jopa vähäinen (Burstein, 2003). Yksi olennainen tekijä yleisen mielipiteen merkityksessä on asian huomioarvo. Kuten edellä todettiin, voi yksittäinen suuri poikkeuksellinen tapahtuma toimia tällaisena huomioarvon nostajana.

Etujärjestöillä, poliittisilla puolueilla ja eliiteillä on oma roolinsa poliittiseen päätöksentekoon vaikuttamisessa. Kansalaismielipide voikin kanavoitua järjestöjen kautta. On esitetty (Burstein, 2003), että käytännössä kansalaismielipide on merkityksellinen silloin, kun se organisoidaan ja tuodaan esiin järjestöjen kautta. Toisaalta on kuitenkin olennaista, että etujärjestötkään eivät saa ääntään kuuluviin, elleivät niiden näkökannat ole riittävässä määrin sopusoinnussa yleisen mielipiteen kanssa tai ainakin merkittävän osajoukon mielipiteen kanssa.

Edelleen yksi tekijä on poliittisten päätöksentekijöiden vastaanottavuus. Tähän vaikuttavat puolestaan päätöksentekijöiden tavoitettavuus ja kansalaisten tai etujärjestöjen mahdollisuudet tavoittaa päätöksentekijät. Hetkellisesti esimerkiksi laajat mielipidekyselyt saattavat parantaa yleisen mielipiteen mahdollisuutta päätyä päätöksentekijöiden käyttöön (Burstein, 2003).

Poliittisiin päätöksentekijöihin pyritään vaikuttamaan lobbaamisella. Lobbausta on tutkittu varsin runsaasti (Lowery ja Gray, 2004). Lobbaus voidaan määritellä peliksi, jossa informoitu lobbaaja siirtää strategisesti tietoa informoimattomalle päätöksentekijälle (Crombez, 2002). Yksi tutkimuksen kohteista on lobbaavien organisaatioiden vinoutuminen ts. kuinka hyvin ne edustavat yhteiskunnallisia intressejä, tai kuinka hyvin eri yhteiskunnalliset intressit tulevat edustetuiksi lobbaustoiminnassa. Yhdysvalloissa on todettu, että erityisesti taloudellisia intressejä edustavat piirit ovat aktiivisia lobbaajia. Tämä aiheuttaa vaikuttamisen vinoutumaa, joskin lobbausta harrastavien kansalaisorganisaatioiden määrä on viime vuosikymmeninä lisääntynyt. Kuitenkin taloudellisten intressipiirien lobbaustoiminta on erityisen voimakasta. Lobbauksen tuloksellisuudesta on kuitenkin vaihtelevia käsityksiä (Lowery ja Gray, 2004).

Kun päätöksentekijä on epävarmassa tilanteessa, lobbaaja voi vaikuttaa päätöksentekoprosessiin välittämällä tietoa päätöksentekijöille (Crombez, 2002). Tämä lobbaajan etulyöntiasema kuitenkin antaa hänelle myös mahdollisuuden olla jakamatta haluamaansa tietoa. Tämä tilanne voi tulla kysymykseen, kun lobbaajan (intressin ajajan) ja päätöksentekijän intressit ovat ristiriidassa (Crombez, 2002).

Suoranaisesti liikenneturvallisuutta edistäviä organisaatioita on Suomessa vain vähän. Liikenneturva on näistä luonnollisesti liikenneturvallisuuden ajajana selkeimmin vain liikenneturvallisuuteen valtakunnan tasolla keskittyvä organisaatio. Liikenneturva koostuu 55 jäsenorganisaatiosta ja kannanottojen ”takana” on siten

laaja joukko organisaatioita. Liikenneturvallisuus kuuluu monien Liikenneturvan jäsenorganisaatioiden intressialueeseen tai tehtäväkenttään, mutta toiminnan päätehtäväalue on useilla kuitenkin muualla. Päätöksentekoon vaikuttamisen tutkimuksessa on puolestaan todettu, että ongelmaan liittyvä päätöksenteko edistyy paremmin, mikäli intressiryhmä on suuri, taloudellisesti vahva, poliittisesti hyvin organisoitunut tai intressiryhmät kykenevät asian ajamisessa yhteistyöhön.

Kedrowski ja Sarow (2002) osoittivat, että rintasyövän tutkimuksen rahoituksessa tapahtui merkittävä lisäys, kun rintasyöpäongelman vähentämiseen perustettiin voimakas kansalaisjärjestö. Minkä tahansa asian edistämiseksi on olennaista, että asian edistämiseksi on olemassa voimakkaita etujärjestöjä. Toinen esimerkki on Yhdysvaltojen lääkeviraston aids-lääkkeiden hyväksymispolitiikkaan vaikuttaminen. Hyväksymispolitiikka oli aikaisemmin hyvin varovaista ja odotusajat olivat pitkiä. Aktiivinen kansalaisryhmä kuitenkin järjesti vaikuttavan demonstraation viivyttelyn vaikutuksista, mikä toisaalta hämmensi virastoa, mutta toisaalta aiheutti nopean muutoksen toimintatavassa (Carpenter, 2004).

Toinen vaikuttava tekijä on etujärjestöjen tai muiden organisaatioiden yhteistyö. Yhteistyön on osoitettu olevan tehokas tapa edistää yhteistyöverkon osallisten ajamiin asioihin liittyvää päätöksentekoa (Heaney, 2004). Liikenneturva on merkittävä toimija liikenneturvallisuustyön alalla, mutta jäsenorganisaatioiden määrän perusteella se voisi olla vielä merkittävämpi. Ongelmana ilmeisesti onkin, kuten päätöksentekoon tutkimuksessa on osoitettu, etteivät jäsenjärjestöt muiden tavoitteidensa vuoksi voi aina jakaa turvallisuustavoitteita täysimääräisesti.

Carpenter (2004) tutki Yhdysvaltojen lääkeviraston lääkkeiden hyväksymisaikoja. Vaikka kyseessä on viranomaistaho, se on poliittisesti sensitiivinen organisaatio, ja toisaalta siihen kohdistuu hyvin samantyyppistä lobbaustoimintaa kuin poliittisiin päätöksentekijöihin. Yhdysvalloissa toimivan organisaation varakkuus oli Carpenterin (2004) tutkimuksessa myös yhteydessä lääkkeiden hyväksymisaikoihin. Keskeiset tulokset olivat, että lääkkeiden hyväksymisajat olivat sitä lyhyempiä, mitä rikkaampi sairauden potilas- tms. järjestö oli ja mitä suurempi oli median kiinnostus kyseiseen sairauteen ja sen ehkäisyyn (Carpenter, 2004). Kannattaa kuitenkin erikseen huomata, että myynnin ja tutkimus- ja kehitystoiminnan suhde yrityksessä selitti hyväksymisaikoja vain marginaalisesti (Carpenter, 2004).

Taustajärjestöjen määrä oli käänteisessä suhteessa hyväksymisaikoihin. Hyväksymisajat olivat lyhyimmät sellaisilla lääkkeillä, joiden hoitamilla sairauksilla oli erittäin suuri määrä taustajärjestöjä. Sellaisilla sairauksilla, joiden potilaiden etuja ajoi vain yksi järjestö, olivat hyväksymisajat keskimääräisiä. Keskivaiheilla taustajärjestöjen määrässä olevat sairaudet saivat lääkkeensä hyväksytyiksi pisimmän viiveen jälkeen. Carpenter (2004) oletti tämän johtuvan siitä, että organisaatioiden välinen yhteistyö on vaikeammin järjestettävissä, kun niiden määrä kasvaa. Kun määrä toisaalta on riittävän suuri, se jo sinällään on yhteydessä laajaan yleiseen ja median mielenkiintoon. Poliittisten päätöksentekijöiden rooli on tässä yhteydessä riippuvainen ongelman huomioarvosta mediassa.

Tietyn ongelman poliittinen mielenkiinto on sitä suurempaa, mitä laajempaa joukkoa se koskee. Laajaa joukkoa koskeva ongelma näkyy luonnollisesti voimakkaam-

min mediassa. Joukkoa koskevan ongelman ei kuitenkaan tarvitse konkreettisesti koskea suurta joukkoa. Laajaa kansalaisjoukkoa koskevaksi voi nousta vaikka jonkin yrityksen johtajiston saama optio-ohjelma. Tällöin asia voi tulla kansalaisia koskevaksi moraalisten tai eettisten periaatteiden tai puhtaasti kateuden perusteella. Kun kansalaiset kiinnostuvat voimakkaasti jostakin asiasta, myös poliittinen mielenkiinto siihen usein herää.

Poliittinen mielenkiinto ei kuitenkaan ole itsestäänselvyys. Laajaa joukkoa koskeva ongelma on vaikuttavampi, mikäli sen edunvalvonta on organisoitua. Toisaalta jokin ongelma voi koskea hyvinkin laajaa joukkoa ihmisiä, mutta käytännössä mielenkiinto on laimeaa. Esimerkkinä Carpenter (2004) esittää kohtalaisen laimean mielenkiinnon influenssalääkityksen tehostamiseen. Sairaus on erittäin yleinen, mutta se jää huomioarvossa toiseksi harvinaisempien, mutta yleensä vakavampien sairauksien ehkäisylle. Poliittinen huomioarvo voi siis riippua ongelman vakavuudesta ja sen laajuudesta.

Liikenneonnettomuuksien uhreja on Suomessa kohtalaisen paljon, kuolleita noin 400 vuosittain ja vammautuneita noin 10 000. Näitä edustamassa ei ole kuitenkaan yhtään selkeää uhrijärjestöä, vaan toiminta kanavoituu ilmeisesti erilaisiin potilasjärjestöihin. Japanissa National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid jakaa tietoa liikenneturvallisuudesta ja sen edistämisestä. Näkökulma on tienkäyttäjän (<http://www.nasva.go.jp/mamoru/english/contactuse.html>). Japanissa ja Suomessa on yhteistä, että kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä on vähentynyt 1970-luvulta alkaen erittäin merkittävästi. Liikenneturvallisuustyön yksi keskeinen ongelma onkin, miten osoittaa, että turvallisuus edelleen on heikko ja sen parantaminen vaatii edelleen ponnisteluja. Tätä kirjoitettaessa (22.11.2005) esitetään radiossa mainosta, jossa todetaan, että kaatumisen seurauksena kuolee Suomessa joka vuosi kolme kertaa niin paljon ihmisiä kuin liikenteessä!

6.4 Johtopäätökset

Tässä tutkimuksessa sekä kansalaiset että kansanedustajat olivat turvallisuusmyönteisiä eli tilanne on liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta positiivinen. Kansalaisten käsitykset liikenneturvallisuustyön tavoitteista ja kohteista olivat tämän selvityksen perusteella lähellä asiantuntijoiden käsityksiä. Liikenneturvallisuutta pidetään tärkeänä, ja sen kehittämiseksi tehtävä työ saa useissa asioissa kansalaisten tuen. Vaikka kyselyyn vastanneiden kansanedustajien näkemykset olivat turvallisuuden kannalta positiivisia, päättäjien kiinnostus liikenneturvallisuuskysymyksiin vaikuttaa tämän selvityksen perusteella laimealta. Liikenne- ja viestintäministeri ei ollut kiinnostunut tukemaan hanketta allekirjoittamalla kansanedustajille osoitettua kyselyä. Yhteensä kansanedustajista vain 40 eli 20 prosenttia vastasi kyselyyn toisen vastauspyynnön jälkeen. Liikenne- ja viestintävaliokunnan varsinaisista 17 jäsenestä kolme vastasi ja yhdeksästä varajäsenestä samoin kolme. Lisäksi viisi kansanedustajaa ja kaksi etujärjestöjen edustajaa haastateltiin. Vuosien 2001–2005 liikenneturvallisuus-suunnitelman ensimmäisenä tavoitteena oli mainittu liikenneturvallisuuden arvostuk-

sen lisääminen. Liikenneturvallisuuden merkitys ja etenkin sen arvostus päätöksenteossa voisi olla suurempikin.

Turvallisuuden parantamiskeinojen suhteen sekä kansalaisilla että kansanedustajilla nousivat esiin kuljettajiin yksilöinä liittyvät tekijät, eivätkä niinkään liikenteen järjestelmätason tekijät. Yksilön vastuuttamista pidettiin järjestelmätason keinoja tärkeämpänä. Pelkästään yksilöön kohdistuvilla keinoilla liikenneturvallisuuden parantaminen jää kuitenkin vaillinaiseksi. Liikenneturvallisuusvisiossa hyväksytään tienkäyttäjän tekemät virheet, mikä tarkoittaa sitä, että tieliikennejärjestelmän tulisi olla sellainen, että se sallii nämä virheet, mutta että seuraukset eivät saisi olla ”kuolemanvakavia”. Tässä mielessä järjestelmätason keinot ovat yksilötason keinoja tärkeämpiä. Liikenneturvallisuuden kanssa toimivien tahojen yhteistyön merkitys onkin suuri, jotta turvallisuutta parantavien keinojen koko kirjo saadaan käyttöön.

Eri viranomaisten yhteistyötä tulisi tehostaa, jotta turvallisuuden parantamistoimenpiteiden koko valikoima saataisiin käyttöön. Puurunen et al. (2005) painottivat myös Tiehallinnon johdon sitoutumista ja sen tärkeyttä turvallisuuden parantamisessa. Liikenneturvallisuuden merkitystä on mahdollista korostaa poliittisessa päätöksenteossa ja vuorovaikutusta mm. kansanedustajien kanssa voitaisiin parantaa (Puurunen et al., 2005).

Liikenneturvallisuus on yksi ajettava asia muiden joukossa. Yhdeksi kriittiseksi päätöksentekoon vaikuttavaksi tekijäksi todettiin aikaisemmin lobbaaminen. Miten sitten Suomessa liikenneturvallisuuskysymyksissä tällä hetkellä lobataan ja ketkä lobbaavat? Liikenneturva lobbaa liikenneturvallisuutta ainoana merkittävänä toimijana alalla. Myös yleiset turvallisuuden edistämisen vaikeudet näkyvät liikenneturvallisuustyössä. Näitä vaikeuksia ovat muun muassa seuraavat: tavoitellaan sitä, joka yksilökohtaisesti on jo olemassa, onnettomuudet tapahtuvat joillekin muille erityisryhmille, joihin me emme kuulu (nuoret, vanhat, sairaat) ja heidän omasta syystään (rattijuopot, kaaharit), onnettomuuksien estäminen edellyttää useimmiten jostakin luopumista tai jonkin asian rajoittamista (nopeudet) tai sitten vaivan näkemistä turvallisuuden eteen. Turvallisuuden lisääminen edellyttää myös resurssien lisäämistä. Liikenneturvallisuuden asiantuntijoita on paljon: kaikki ovat olleet liikenteessä ja kaikilla on siitä kokemuksia. Sopii kuitenkin pohtia, onko henkilö automaattisesti liikenneturvallisuuden asiantuntija, jos hän on ajanut liikenteessä kaksi miljoonaa kilometriä. Hän on varmasti liikenteessä ajamisen asiantuntija, mutta onko hän momenttyyppisten liikenneturvallisuuskysymysten asiantuntija. Samoin voidaan kysyä, tekeekö rallissa mestaruuksien voittaminen henkilöstä liikenneturvallisuuden asiantuntijan.

Joulukuussa 2005 valmistui uusi liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2006–2010 (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2005). Uudessa suunnitelmassa todetaan, että liikenteen turvallisuuden parantamisesta ollaan yhtä mieltä. Sen sijaan keinoista, joilla turvallisuuden parantamiseen päästään, käydään kriittistäkin keskustelua. Yhteistyön lisääminen, avoin keskustelu ja vuorovaikutus eri toimijoiden välillä on ensisijaisen tärkeätä mahdollisten ristiriitojen ratkaisemiseksi. Myös Puurunen (2005) nosti yhteistyön lisäämisen yhdeksi johtopäätökseksi, mikä voisi parantaa erilaisten liikenneturvallisuutta edistävien keinojen läpimenoa päätöksenteossa.

Uuden suunnitelman julkaisemisen jälkeen Liikenne- ja viestintäministeriön internetsivuille avattiin keskustelupalsta, missä kansalaiset saivat ottaa kantaa liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Tammikuun 2006 puoleen väliin mennessä kannanottoja oli tullut yhteensä noin 250 ja vain seitsemän näistä oli positiivisia luonteeltaan (Turun Sanomat, 16.1.2006). Tämän perusteella liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyvät toimet eivät näyttäisi olevan kansalaisten mieleen. Kantaa ottavat kuitenkin usein ne henkilöt, joilla on negatiivista tai kriittistä sanottavaa. Todennäköistä on, että suuri enemmistö suhtautuu ainakin neutraalisti ellei positiivisestikin turvallisuuden parantamiseen. Tämän tutkimuksen tulokset viittaavat myös siihen suuntaan: sekä kansalaisten että kansanedustajien liikenneturvallisuutta koskevat mielipiteet olivat positiivisia.

Liikenneturvallisuusaloitteiden, suunnitelmien yms. kuulemiskäytännössä intressitahot kilpailevat viesteillään ja niiden houkuttelevuudella. Edunvalvontaorganisaatiot ovat hyvinkin motivoituneita tässä tiedotustyössä. Koska liikennevaliokunta ei ole tieteellinen elin, eivät kannanotot ja vastakannanotot välttämättä joudu alttiiksi kovin kriittiselle arvioinnille, vaan hyväksytyksi tulevat kevyeenkin tutkimustietoon tai peräti puhtaasti subjektiivisiin kannanottoihin perustuvat väittämät. Liikenneturvallisuusalan tutkijoiden käyttämä esitystapa, asioiden ”viileä” tieteellinen perustelu, ei ole omiaan helpottamaan alan tutkijoiden viestien läpimenoa ei-tieteellisessä ympäristössä. Kansanedustajat korostivat haastatteluissa liikennevaliokunnan keskeistä merkitystä ja siellä esimerkiksi kuulemiskäytäntöä, jota kyllä arvostettiin. Edustajat totesivat kuitenkin, että kuultujen antaessa mahdollisesti eriäviä näkemyksiä käy helposti niin, että muut tekijät tai intressit sivuuttavat tutkimustiedon päätöksenteossa. Yksi haastateltu kansanedustaja toi asian ilmi seuraavasti:

”Kun lainsäädäntöä valmistellaan, meillä on keskeisenä asiantuntijakuuleminen valiokunnassa. Ja oikeastaan koittaa suodattaa lehdistön välittämää yhtä ainutta totuutta siinä asiassa, ettei asiantuntijoita kuulematta menis mutu-periaatteella lausumaan mitään mistä sitten ei voi pakittaa. Kun lehdistöllä on sellainen tapa että kun tulee joku hallituksen esitys, niin ne kysyy heti mitä mieltä sä tästä oot. Jos siinä vaiheessa sanot kyllä tai ei niin miksi niitä asiantuntijoita kuullaan. Mä oon ruvennu hirveen varovaiseksi omien valiokuntien asioissa ja muissakin asioissa hirveen kiihkeesti sanomaan mitään ennen kuin asiassa on kuultu asiantuntijoita, koska monta kertaa huomaa ettei tiedä kuin murto-osan niistä ongelmista, jotka siihen päätöksentekoon liittyy.”

Nykypäivänä erityisesti lääketieteen alalla puhutaan paljon näyttöön perustuvasta tutkimustiedosta (evidence-based) ja mm. Yhdysvalloissa ja Britanniassa on alettu vaatia päätöksenteon perusteeksi tutkittua tietoa (Metsämuuronen, 2005). Ideana on tällöin, että valittu toimintamalli tai toimenpide perustuu tutkittuun tietoon ja sen on todettu olevan tehokkaampi tai tuloksellisempi kuin jokin muu toimenpide tai käytäntö. Jos tutkimuksen tarkoituksena on päästä käsiksi yleistettävään tietoon, tai jopa kausaalisuhteiden selvittämiseen, suurilla otoksilla tehdyt satunnaistetut ja kontrolloidut kokeet tuottavat kaikkein ”varmimpia” ja luotettavimpia tuloksia (Metsämuuronen, 2005). Tutkittavien henkilöiden ja kontrolloitavien muuttujien määrien lisää-

tyessä myös tutkimuksen kustannukset kasvavat. Tutkijoiden ja tutkimusten rahoittajien päämäärä lienee kuitenkin lopulta sama: tutkimustiedon tulisi olla luotettavaa ja tuottaa ratkaisuvaihtoehtoja käytännön ongelmiin. Rajalliset resurssit saattavat muodostaa kuitenkin ongelman. Vaakakupissa painavat toisaalta tutkimuksen tieteellinen luotettavuus ja toisaalta tutkimusten kustannukset. Optimaalinen tilanne olisi tietysti, että näiden välille voitaisiin löytää tasapaino tieteellisen luotettavuuden liikaa kärsimättä ja tutkimuksen kustannusten pysyessä siedettävänä rahoittajalle.

Toisaalta ihmisen käyttäytymiseen liittyvä tutkimus, kuten vaikkapa käyttäytymisen liikenteessä, pitää sisällään monta erilaista muuttujaa, joiden samanaikainen kontrollointi on vaikeaa. Käyttäytymiseen liittyvissä tutkimuksissa tulevat mukaan myös erilaiset eettiset näkökohdat, jotka rajaavat pois osan sellaisista menetelmistä, joita voidaan käyttää esimerkiksi luonnontieteissä.

Toinen asia sen sijaan on, minkä sijan liikenneturvallisuus saa monien muiden kilpailevien arvojen joukossa. Nopeuden vaikutus onnettomuuksien seurausten vakavuuteen tiedetään, mutta silti esimerkiksi nopeusrajoitusten alentaminen ei saa kannatusta. Helposti kilpaileviksi argumenteiksi nousevat esimerkiksi liikenteen kilpailukyvyyn säilyttäminen, sujuvuus tai yksilön vapauden kunnioittaminen.

Liikenneturvallisuustutkimuksen merkitystä, näkyvyyttä ja yksiselitteisyyttä päätöksenteon helpottamiseksi pitäisi joka tapauksessa kehittää. Uudessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuosille 2006–2010 poliittisten päättäjien ja turvallisuustutkimuksen merkityksestä lausutaan seuraavasti:

”Viime kädessä liikenteen resursseja koskevat ratkaisut ovat sekä valtakunnan että paikallisella tasolla poliittisia päätöksiä. On tärkeitä, että päättäjillä on käytössään riittävästi tutkimustietoa, jonka perusteella voidaan arvioida eri toimenpiteiden vaikutuksia turvallisuudelle. Se edellyttää turvallisuutta koskevan monipuolisen tiedon järjestelmällistä tarjoamista sekä suunnittelijoille että päättäjille päätöksenteon kaikissa vaiheissa” (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2006, s. 11.).

Kokonaisuutena onkin erittäin tärkeää, että liikenneturvallisuus pidetään sekä kansalaisten että päätöksentekijöiden huomion kohteena. Mikäli asiasta ei puhuta, sille ei myöskään tapahdu mitään. Keinoja, joilla asiaan voidaan kiinnittää huomiota, ovat esimerkiksi tiedotus- ja valistuskampanjat, onnettomuustiedotus, tilannekatsaukset ja tutkimustuloksista tiedottaminen. Merkittävä kanava tulosten perusteella on eduskunnan liikennevaliokunta, jonka pitäminen ajan tasalla liikenteen ilmiöistä on erityisen tärkeää. Asiantuntijakuulemisten tärkeys ja merkitys päätöksenteon kannalta näkyi selkeästi Pitkäsen katsauksessa (luku 4). Osaa asiantuntijoiden lausunnoista ja kannanotoista käytettiin lähes sellaisenaan argumentoinnin perusteluina keskusteltaessa liikenneturvallisuudesta ja siihen liittyvästä lainsäädännöstä. Kuultaviksi kutsuttavien kannattaakin pyrkiä terävöittämään asiansa ja välittämään kannanottonsa selkeästi. Valiokunta- ja valmistelutyön suuri merkitys näkyy myös siinä, että lakiesitysten sisällöt ovat pitkälle valmisteltuja siinä vaiheessa kun niitä käsitellään eduskunnan täysistunnossa. Pitkäsen mukaan (ks. luku 4) täysistuntojen merkitys onkin enemmän lainsäädäntötyön avoimuuden lisääminen kuin varsinainen lain sisällön muuttaminen.

Asiantuntijoiden, virkamiesten tai tutkijoiden, ei kuitenkaan kannata katastrofien jälkeen tuhlata aikaansa poliittisten päätöksentekijöiden paheksuntaan periaatteella ”mitä me sanoimme” tai ”nyt vasta sitten reagoidaan”, vaan takoa silloin, kun rauta on kuuma. Hyvä asioiden valmistelu ja varautuminen tilanteeseen, joka nostaa turvallisuuden näkyviin, voi auttaa saamaan asioita etenemään. Kyse lienee kuitenkin usein enemmänkin asian saamisesta alkuun kuin sen viemisestä päätöksentekoon asti. Nykyinen järjestelmä, jossa lakiesityksiä käsitellään moniportaisesti ja niihin haetaan monien tahojen käsityksiä, toimii hitaasti, mutta samalla sen hyvänä puolena on toimintavarmuus.

Liikenne koskettaa kaikkia kansalaisia ja kaikki ovat jollakin tavoin tekemisissä liikenteen kanssa päivittäin. Kansalaiset ja päättäjät ovat suhteellisen yksimielisiä liikenteen turvallisuuden tärkeydestä. Näkemyseroja on sen sijaan siitä, mikä on liikenneturvallisuuden painoarvo muiden asioiden joukossa tai millä keinoilla turvallisuutta voidaan parantaa. Eri näkemyksiä edustavien ryhmien (kansalaisten, tutkijoiden, muiden asiantuntijoiden, etujärjestöjen, virkamiesten, päättäjien jne.) välinen keskustelu, yhteistyö ja tiedonvälitys onkin ensiarvoisen tärkeää, kun yritetään löytää kaikkia osapuolia tyydyttäviä ratkaisuja pyrittäessä kohti parempaa liikenneturvallisuutta.

LÄHDELUETTELO

Bax, C. (2005) Cooperation and organization in decision making: a more decisive road safety policy? Results from a multiple case study in the Netherlands. *Canadian Journal of Administrative Sciences*, Vol. 22 No 1, pp. 35-44.

Beilinson, L., Rathmayer, R. ja Wuolijoki, A. (2004) Kuljettajien käsitykset nopeusvalvonnan yleisyydestä ja puuttumiskynnyksistä. VTT tiedotteita 2242.

Birkland, T.A. (2004) Learning and Policy Improvement After Disaster. The Case of Aviation Security. *American behavioral scientist*, Vol 48 No. 3. November 2004 341-364. Sage.

Burstein, P. (2003) The Impact of Public Opinion on Public Policy: A Review and an Agenda. *Political Research Quarterly*. Vol. 56, No. 1 (March 2003), pp. 29-40.

Carpenter, D.P. (2002) Groups, The Media, Agency Waiting Costs, and FDA Drug Approval.

Crombez, C. (2002) Information, Lobbying and the Legislative Process in the European Union. *EUP, European Union Politics*. Vol. 3 (1) 7-32. Sage, London.

Hatakka, M., Katila, A., Keskinen, E., Laapotti, S. ja Peräaho, M. (2000) Liikenne-rikkomusten seuraamusjärjestelmän arviointi 1996-1998. Liikenneministeriö. Mietintöjä ja muistioita B 3/2000.

Heaney, M.T. (2004). Identity, Coalitions and Influence: The politics of Interest Group Networks in Health Policy. An academic dissertation, UMI, Ann Arbor. Dissertation abstracts international, The humanities and Social sciences, 2004, 65, Dec, 2344-A-2345-A.

Huumausaineiden nollaraja liikenteessä (2002) Lausuntoja ja selvityksiä 2002:6. Oikeusministeriö.

Kedrowski, K.M. and Sarow, M.S. (2002). The Gendering of Cancer Policy: Media Advocacy and Congressional Policy Attention. In: Rosenthal, C. S. (Ed.) Oklahoma press, 2002, pp 240-259. Women transforming congress.

Kingdon, J.W. (1995) *Agendas, alternatives and public policies* (2nd ed.). New York, HarperCollins.

Lampinen, O. (1985) Yhteiskuntatieteellisen tiedon hyödyntäminen poliittis-hallinnollisessa päätöksenteossa. Suomen Akatemian julkaisuja 6/1985. Helsinki 1985.

Lappi-Seppälä, T. (2002) Yleisökäsitykset ja vuoden 1999 sakkouudistus. Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos, 195, 2002.

Liikenneministeriö (1999) Suomalaisten liikenneasenteet. Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita V 2/99.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2000) Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 2/2000.

Lowery, D. and Gray, V. (2004) Bias in the heavenly chorus. Interests in society and before government. *Journal of Theoretical Politics*. 16(1): 5-30.

McKenna, F.P., Stanier, A.S. and Lewis, C. (1991) Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis and Prevention*, 23(1), pp 45-52.

Metsämuuronen, J. (2005) Näyttöön perustuva päätöksenteko ja systemoitu kirjallisuuskatsaus. *Psykologia* (40)5-6/2005, s. 578-581.

Mäkinen, T. (1990) Liikenneerikkomusten subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajan toimintaan. VTT:n tutkimuksia 707. Espoo 1990.

Puurunen, T. (2005) Näkökulmia liikenneturvallisuustavoitteiden ohjaavuudesta tienpidossa. Esitelmä LINTU seminaarissa 15.12.2005, Helsinki.

Puurunen, T., Hiltunen, L. ja Väyrynen, M. (2005) Näkökulmia liikenneturvallisuustavoitteiden ohjaavuudesta tienpidossa. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma, LINTU julkaisuja 6/2005.

Ross, L.H. (1984) Social control through deterrence: Drinking and driving laws. *Annual Review of Sociology* 10, pp. 21-35.

Sartre 3 (2004) European drivers and road risk, Part 1 Principal results. INRETS, France.

Tapio, J. (2000) Liikenneturvallisuuden tutkimus- ja kehittämisohjelman kotisivu. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, Yhdyskuntatekniikka, Liikenne, logistiikka ja yhdyskunnat. Tutkimusraportti 558/2000.

Matti Tolvanen: Tieliikenneerikokset ja kriminaalipolitiikka. Helsinki 1999.

Timo Turja: "Mitä me niillä tiedemiehillä sitten teemme?" Yhteiskuntatieteellisen tiedon käyttö eduskunnassa. Tieteessä tapahtuu 8/2003, 9 -15.

Turun Sanomat (2006) Turvasuunnitelmalle tuli lunta tupaan ja kunnolla. Lehtiartikkeli Turun Sanomat, 16.1.2006, s. 41.

Vehmas, A., Kautiala, C., Vaahtera, H. ja Rämä, P. (2000) Kansalaisten mielipide liikkumisesta ja turvallisuudesta. Tampereen Viatek Oy ja VTT. VTT, Liikenne, logistiikka ja yhdyskunnat. Tutkimusraportti 563/2000. Espoo.

Matti Wiberg: Määrää laadun kustannuksella? Suomalainen lainsäädäntötuotos 1945-2002. www.edilex.fi.

Luvussa 4 käytetyt muut lähteet

Arkistolähteet

Eduskunnan pöytäkirjat (Käytetty eduskunnan sähköistä asiakirja-arkistoa, www.eduskunta.fi):

PTK 38/2001 vp, 4.4.2001, kohta 1

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_38_2001_ke_p_1.htm

PTK 149/2001 vp, 7.12.2001, kohta 15.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_149_2001_ke_p_8.htm

PTK 37/2002 vp, 5.4.2002, kohta 2.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_37_2002_ke_p_2.htm

PTK 38/2002 vp, 9.4.2002, kohta 3.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_38_2002_ke_p_2.htm

PTK 39/2002 vp, 10.4.2002, kohta 1.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+39/2002&{KNRO}=1>

PTK 43/2002 vp, 17.4.2002, kohta 20.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_43_2002_ke_p_10.htm

PTK 88/2002 vp, 4.9.2002, kohta 3.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_88_2002_ke_p_1.htm

PTK 144/2002 vp, 27.11.2002, kohta 4.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+144/2002&{VEPSTUN}=HE+90/2002&{KAS}=VKPP&{PVM}=27.11.2002&{KNRO}=4&{PVJ}=144>

PTK 146/2002 vp, 28.11.2002, kohta 2.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_146_2002_ke_p_2.htm

PTK 147/2002 vp, 29.11.2002, kohta 3.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+147/2002&{VEPSTUN}=HE+90/2002&{KAS}=1K&{PVM}=29.11.2002&{KNRO}=3&{PVJ}=147>

PTK 148/2002 vp, 3.12.2002, kohta 4.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_148_2002_ke_p_2.htm

PTK 41/2003 vp, 17.6.2003, kohta 12.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_41_2003_ke_p_2.htm

PTK 104/2003 vp, 3.12.2003, kohta 10.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/ptk_104_2003_ke_p_4.htm

PTK 105/2003 vp, 4.12.2003, kohta 2.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+105/2003&{VEPSTUN}=HE+29/2003&{KAS}=1K&{PVM}=04.12.2003&{KNRO}=2&{PVJ}=105>

PTK 107/2003 vp, 5. 12.2003, kohta 2.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+107/2003&{VEPSTUN}=HE+29/2003&{KAS}=1K&{PVM}=05.12.2003&{KNRO}=2&{PVJ}=107>

PTK 108/2003 vp, 9.12.2003, kohta 12.

<http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/ptkhref.scr?{KEY}=PTK+108/2003&{VEPSTUN}=HE+29/2003&{KAS}=2KU&{PVM}=09.12.2003&{KNRO}=12&{PVJ}=108>

Hallituksen esitykset (Käytetty eduskunnan sähköistä asiakirja-arkistoa, www.eduskunta.fi):

HE 219/2001 vp

HE 90/2002 vp

HE 103/2002 vp

HE 29/2003 vp

HE 84/2003 vp

HE 104/2004 vp

HE 15/2005 vp

HE 16/2005 vp

Valiokuntien mietinnöt (Käytetty eduskunnan sähköistä asiakirja-arkistoa, www.eduskunta.fi):

LiVM 2/2002 vp

LiVM 7/2003 vp

LaVM 21/2002 vp

Valiokuntien pöytäkirjat (Eduskunnan kirjasto, Helsinki):

Liikenne- ja viestintävaliokunnan pöytäkirjat 2001 – 2003.

Lakivaliokunnan pöytäkirjat 2002.

Aloitteet (Käytetty eduskunnan sähköistä asiakirja-arkistoa, www.eduskunta.fi):

Kimmo Kiljunen, LA 97/2000 vp

Lauri Oinonen, TPA 40/2005 vp

Miapetra Kumpula, LA 152/2004 vp

Kyösti Karjula LA 97/2002 vp

Raija Vahasalo LA 99/2002 vp

Pertti Salovaara, LA 144/2003 vp

Lyly Rajala, LA 160/2003 vp

Jouni Lehtimäki, LA 22/2002 vp

Muut arkistolähteet:

Liikennevaliokunnassa syntynyt muistio/ Valtioneuvoston liikenneturvallisuusohjelmasta vuosille 2001–2005, LIO 1/2001.

(<http://www.eduskunta.fi/fakta/vk/liv/lio0101.pdf>.)

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta

18.1.2001. (<http://www.mintc.fi/oliver/upl606-Valtioneuvoston-periaatepaatos.pdf>.)

Hallituspuolueiden eduskuntaryhmien yhteistoimintasäännöt. Hallituspuolueiden

eduskuntaryhmien kokous 20.5.2003. (Tekijän hallussa)

Sanomalehdistö:

Tarja Cronberg, Poliitikkona olemisen mielekkyys. Kolumni. Karjalainen 6.11.2004.

Raija Vahasalo, Alkolukko käyttöön ripeästi. Mielipide. Iltalehti 30.1.2004.