

KESKUSTELUALOITE 3/2005 vp

Suomen liikenneturvallisuuden parantaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Törkeät liikenteen vaarantamiset, rattijuopumusrikokset ja huumantuneena ajaminen ovat tänä päivänä Suomessa hyvin vakava ilmiö. Valitettavasti myös muut liikenne rikkomukset yleistyvät edelleen varsin nopeasti. Rattijuoppojen määrän lisäksi kasvussa ovat suuret ylinopeudet ja muu piittaamattomuus liikenneturvallisuudesta.

Tämän vuoden tammi- ja helmikuun aikana liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyi poliisin tilastojen mukaan runsaat 18 500 autonkuljettajaa Suomessa. Lisäystä edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan on yli 10 prosenttia. Vuoden 2002 lukuihin verrattuna kasvua on jopa lähes 24 prosenttia.

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen -rikosnimikkeen tilastokehitys näyttää vielä tätäkin synkemältä. Tämän vuoden tammi-helmikuussa kyseiseen rikokseen syyllistyi Suomessa 414 kuljettajaa. Kasvua edellisvuoteen verrattuna on 35 prosenttia ja vuoden 2002 vastaavaan ajankohtaan peräti 74 prosenttia. Myös rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneiden määrät ovat edelleen kasvussa. Nämä luvut eivät kuitenkaan ole onneksi enää nousseet kovinkaan paljon viime vuoden huikeista ennätyslukemista, jotka johtuivat osaltaan alkoholivieron alennuksesta ja lisääntyneestä alkoholin ja erityisesti väkevien viinon kulutuksesta.

Synkkiä tilastoja selittää osittain tehostunut valvonta. Poliisi on esimerkiksi lisännyt puhalluttavien määriä, minkä vuoksi humalassa ajava jää entistä helpommin kiinni. Monet poliiseista ovat kuitenkin sitä mieltä, että synkät tilastot selittyvät pääasiassa kuitenkin todellisilla liikenne-

kulttuurissa tapahtuneilla muutoksilla. Liikennekäyttäytymisen huonontumisessa ei siis ole kyse mistään satunnaisesta tilastoharhasta.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkit täyttyvät esimerkiksi silloin, kun ajoneuvon nopeus ylittää 30 km tunnissa sallitun nopeuden tai kuljettaja ajaa päin punaisia. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on kyseessä silloin, kun kuljettaja syyllistyy esim. useaan vakavaan liikenne rikkomukseen samanaikaisesti.

Rattijuopumukseen syyllistyy lainsäädäntöme mukaan taas kuljettaja, jolla on veressään alkoholia 0,5 promillea tai enemmän. Törkeän rattijuopumukseen alaraja on taas 1,2 promillea. Rattijuoppojen ja suurta ylinopeutta ajavien kuljettajien määrän voimakas kasvu herättää väistämättä kysymyksen, voidaanko asialle tehdä jotain hallituksen ja lainsäätäjän näkökulmasta.

Eduskunnassa on tehty useita lakialoitteita ja kansanedustajien kirjallisia kysymyksiä, joilla huolestuttavaan tilanteeseen on haluttu parannuksia. Osa kiristäisi edelleen rangaistussäännöksiä, ja jotkut ovat sitä mieltä, että pelkkä lisääntyneet valistus riittää. Osa edustajista haluaa uuden kuljettajan tunnuksen takaisin, kun toiset antaisivat ajokortin nuorelle henkilölle vielä nykyistä aikaisemmin. Vilkaista keskustelua käytiin myös siitä, onko lääkarilla velvollisuus Suomessa kertoa ajokorttiviranomaiselle kuljettajan ajokyvyn olennaisesta heikkenemisestä.

Maaliskuun alussa tuli voimaan myös lakiuudistus, joka pidentää ajokieltoja. Aikaisemmin esimerkiksi runsaasta ylinopeudesta ajokieltoon joutunut saattoi saada ajokorttinsa takaisin riittä-

villä perusteluilla jopa alle viikossa. Nykyään ajokiellon pituus on aina minimissään yksi kuukausi ja maksimissaan kuusi kuukautta.

Samoin rattijuoppouden uusimisen ennalta ehkäisemiseksi on aloitettu niin sanottu "alkolukkokokeilu". Se on suunnattu vapaaehtoisille rattijuopumuksesta jo kertaalleen kärehtäneille. Ideana siinä on, että kokeilussa mukana olevalla on oikeus ajaa vain autoa, jossa on auton käyttöä estävä alkolukko. Käytännössä lukkojärjestelmä toimii siten, että auto ei lähde käyntiin ilman, että kuljettaja on ensin puhaltanut lukon osana toimivaan alkometriin puhtaat lukemat.

Kaikesta huolimatta suuret ylinopeudet ja piittaamattomuus muusta liikenteestä ovat edelleen yleistymässä tänäkin vuonna. Näin kesän kynnyksellä liikenteeseen on tulossa uusia nuoria kuljettajia ja niin kutsuttuja kesäautoja. Vaaran momentit ovat ilmeiset.

Suomessa on yksi Euroopan iäkkäimmistä autokannoista ja autojen keski-ikä on noin kymmenen vuotta. Tästä osaltaan johtuu, että läheskään kaikissa nykyisin liikenteessä olevissa autoissa ei ole lukkiutumattomia jarrujärjestelmiä, turvavyynyjä ja muita hyviä autoteollisuuden kehittämiä turvallisuusvarusteita. Yksi syy vanhaan autokantaamme on pitkään jatkunut autojen hankintaan kohdistunut korkea autoverotus. Tätä lakia korjattiin hieman viime eduskuntakaudella.

Merkittävä vaikutus liikenteen turvallisuuden on myös teiden kunnolla ja liukkauden torjunnalla. Tämänhetkisen tiedon ja valtion budjetitkehysten mukaan näyttää kuitenkin siltä, että teiden kunto tulevaisuudessa edelleen heikkenee, ja näin samalla syömme kansallista pää-

omaamme. Varoja ei ole läheskään riittävästi tärkeiden pyöriteiden ja kevyen liikenteen väylien rakentamiseen.

Valtateillä raskaan liikenteen määrä edelleen kasvaa, ja se edellyttäisi tuntuvia panostuksia uusien ja entistä turvallisempien teiden rakentamiseen. Se olisi kannattavaa toimintaa muutenkin kuin liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Samoin tarvittaisiin lisääntyviä panostuksia raide-liikenteeseen, tasoristeysten poistamiseen jne. Viime aikoina joukkoliikenteen määrärahoja on kuitenkin edelleen vähennetty. Nämä ratkaisut ovat osaltaan lisäämässä yksityisautoilun määrää, joka vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tulevaisuudessa.

Liikenneturvallisuudesta ja sen kehittämiseksi ovat osaltaan vastuussa kaikkien tienkäyttäjien lisäksi useat eri ministeriöt ja yhteiskunnan toimijat ja järjestöt. Eduskunnalle kuuluu lopullisen budjettivallan lisäksi myös lainsäädännön laadinta. Kokonaisuutta ei kuitenkaan tunnu hallitsevan enää kukaan.

Liikenneturvallisuus on edelleen heikkenevässä. Nyt olisi paikallaan, että eduskunta kävisi asiasta perusteellisen keskustelun ja linjaisi niitä toimenpiteitä, joilla liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää voitaisiin merkittäväällä tavalla vähentää.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta käy ajankohtaiskeskustelun niistä yhteiskunnan toimenpiteistä, joilla voidaan parantaa suomalaista liikenneturvallisuutta olennaisesti ja nopealla aikataululla.

Helsingissä 30 päivänä maaliskuuta 2005

Petri Salo /kok
Jyri Häkämies /kok
Harry Wallin /sd
Seppo Särkiniemi /kesk

Minna Lintonen /sd
Sirpa Asko-Seljavaara /kok
Bjarne Kallis /kd
Tony Halme /ps

Ajankohtaiskeskustelu 28.4.2005