

**KOTI- JA VAPAA-AJANTAPATURMIEN EHKÄISYN KOORDINAATIORYHMÄN
KANNANOTTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE****SUOMI TARVITSEE TIELIIKENTEEN KANSALLISEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAN**

Suomen liikenneturvallisuuden kehitys on jäämässä jälkeen Euroopan maiden kehityksestä liikenne- ja viestintäministeriön erinomaisesta hallituskauden työstä huolimatta. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn koordinaatioryhmä esittää, että Suomeen laadittaisiin kansallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma. Monialainen kansallinen liikenneturvallisuussuunnitelma on puuttunut Suomesta viime vuosina. Muun muassa Maailman terveysjärjestö WHO ja Maailman-pankki pitävät kattavaa liikenneturvallisuussuunnitelmaa keskeisenä liikenneturvallisuustyön osana.

Tieliikenteen turvallisuustyön ohjaus valtakunnan tasolla

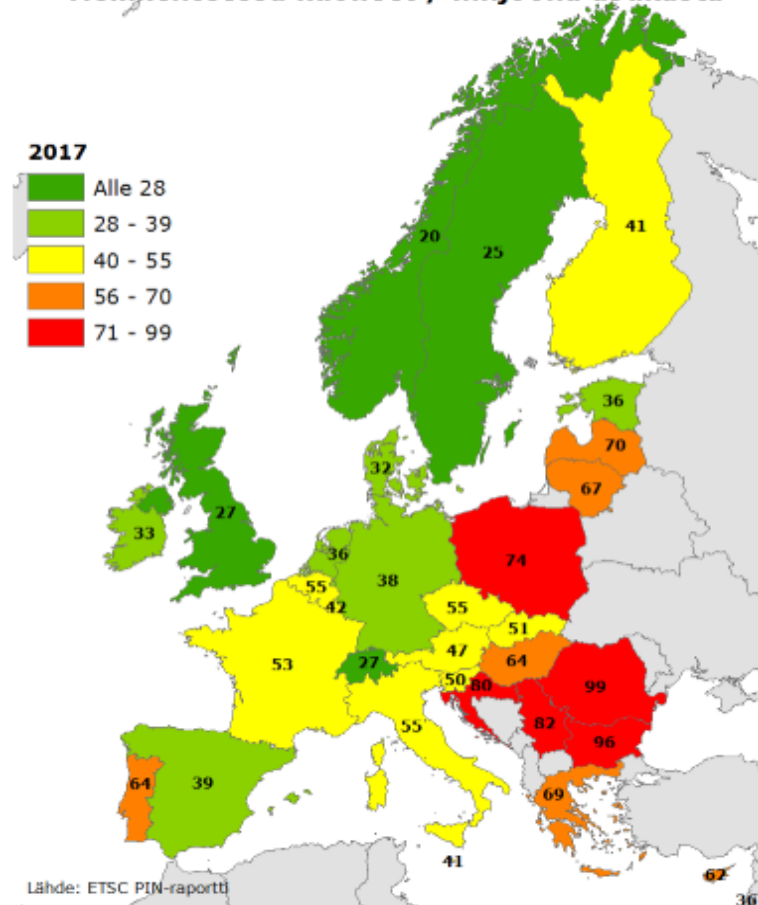
Suomessa laadittiin vuosina 1993, 1997, 2001, 2006 ja 2012 sekä periaatepäätökset liikenneturvallisuudesta, että liikenneturvallisuussuunnitelmat. Viimeiselle hallituskaudelle laadittiin lainsäädäntöhankkeisiin keskittyvä periaatepäätös (2016) ilman valtakunnallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Periaatepäätöksen lainsäädäntöhankkeet ovat pääosin toteutuneet (Alkolukkolaki 2016, Liikennepalvelulaki 2018, kuljettaja-opetuksen uudistus 2018, ja Tieliikennelain kokonaisuudistus 2020).

Suomi EU-maiden keskikastia tieliikenteen turvallisuudessa

Suomi on valitettavasti pudonnut EU-maiden keskikastiin liikenneturvallisuudessa, kauas Ruotsin ja Norjan taakse. Vuosikymmenten myönteinen liikenneturvallisuuskehitys on uhkaavasti hidastunut.

¹Seuraavat tahot ovat edustettuina Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn koordinaatioryhmässä: Sosiaali- ja terveysministeriö, Sisäministeriö, Ympäristöministeriö, EHYT, Finanssiala, Invalidiliitto, Kuntaliitto, Onnettomuustutkintakeskus, SPEK, SPR, SUH, Terveyden- ja hyvinvoinninlaitos, Trafi, TUKES, Työterveyslaitos, UKK-instituutti News

Tieliikenteessä kuolleet / miljoona asukasta



Tieliikennekuolemat eivät ole vähentyneet tavoitteiden mukaisesti

Tieliikennekuolemat eivät ole vähentyneet tavoitteiden mukaisesti EU ja WHO ovat asettaneet tavoitteeksi puolittaa liikennekuolemat kymmenessä vuodessa. Suomen tavoite vähentää liikennekuolemien määrää vuoden 2010 luvusta 272 vuoteen 2020 lukuun 136 on jäämässä huolestuttavan kauas tavoitteesta. Vuosina 2017 ja 2018 tieliikenteessä kuoli edelleen noin 230–240 henkilöä vuodessa. Tiellä liikkujien toimintakyky ikääntymisen mukanaan tuomine sairauksineen, suorituskyvyn heikkeneminen lääkkeiden ja päihteiden vaikutuksesta, riskinotto ja ylinopeudet ovat edelleen haasteita. Liikenneturvallisuustyötä on tarpeen tehostaa.

Suomen seuraavan hallituskauden liikenneturvallisuusohjelman tulee toteuttaa WHO:n ja EU:n liikenne-turvallisuusstrategioita

WHO on linjannut liikenneturvallisuustavoitteet vuoteen 2030 indikaattoreineen. Ensimmäisenä tavoitteena on, että kukin maa laatii kattavan kansallisen monialaisen liikenneturvallisuussuunnitelman. EU oli tiiviisti mukana laatimassa WHO:n globaaleja liikenneturvallisuustavoitteita ja indikaattoreita. EU on parhaillaan laatimassa omaa liikenneturvallisuusstrategiaansa vuosille 2020–2030.

WHO:n tavoitteena seuraavalla vuosikymmenellä on puolittaa

- liikennekuolemat
- ylinopeutta ajavien määrä
- alkoholiin, huumeisiin ja lääkkeisiin liittyvät liikennekuolemat ja vammautumiset

Muita WHO:n tavoitteita ovat:

- turvalliset tiet
- turvalliset ajoneuvot
- turvalliset tielläliikkuajat
- turvavälineiden käytön lisääminen
- nopea ja tehokas pelastusjärjestelmä

EU ottaa todennäköisesti käyttöön samansuuntaiset liikenneturvallisuustavoitteet kuin WHO ja asettaa tavoitteen vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi.

Pyöräilyonnettomuuksien ehkäisyyn panostettava

Alkoholi ja muut päihteet sekä kypärän käyttämättömyys pyöräilijöiden vammautumisen riskitekijänä tulee huomioida tapaturmien ehkäisytöimenpiteitä suunniteltaessa. Erillistutkimukset ovat osoittaneet, että suurin osa erityisesti polkupyöräilijöiden tapaturmista jää tilastoimatta virallisesta onnettomuustilastosta. Pyöräilijöiden yleisin vamma on pään vamma, johon kypärä antaa tehokkaan suojan. Alkoholi liittyy usein pyöräilijöiden tapaturmiin.

Pyöräilijämäärien kasvaessa pyöräiliikenteen turvallisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pyöräily-reittejä tulisi parantaa uusimpien suunnittelukäytäntöjen mukaisesti. Lisäksi väylien kunnossapitoa ja hoitoa pitää parantaa kaatumistapaturmien välttämiseksi.

Suomen tieliikenneonnettomuuksien tilastoinnissa olevat ongelmat tulee korjata

Poliisin tietoon perustuvan Suomen virallisen tieliikenneonnettomuustilaston kattavuus on erittäin puutteellinen. Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneista lähes puolet ei tule poliisin tietoon.

Vakavien loukkaantumisten seurantaan tarvitaan poliisin ja terveydenhuollon yhteinen tietokanta. Myös pelastustoimen ja ensihoidon tietoja tulisi voida hyödyntää onnettomuuksien ennaltaehkäisytyössä. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn koordinaatioryhmä ehdottaa, että LVM nimeäisi vastuutahon liikenneturvallisuustilastoinnin kehittämiseksi niin, että eri rekistereiseissä olevat tiedot voidaan hyödyntää kokonaiskuvan saamiseksi.

Vammojen vakavuusluokitus tilastoissa tarkemmaksi

Euroopan komissio on ehdottanut, että EU asettaisi tavoitteen tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentämiseksi; koko EU:n alueella tavoitellaan 50 % vähenemää vuodesta 2020 vuoteen 2030. Suomessa on tilastoitu tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneita vuodesta 2014 alkaen. Vakavuuskriteerinä on EU:n

jäsenmailleen suosittelema MAIS 3+, joka perustuu lääketieteelliseen "Abbreviated Injury Scale" (AIS) -luokitukseen.

Suomessa käytetään vamman vakavuusluokitukseen kehitettyä automaattista muunnostyökalua (ICD-AIS-map), joka tuottaa luokituksen lääkärin tekemän vammadiagnoosin (ICD-10) perusteella. Tilastokeskus tekee luokituksen vuosittain THL:n hoitoilmoitusrekisteristä (HILMO) saatavien diagnoositietojen perusteella. Vakavasti loukkaantuneiden määrät saadaan näin tilastoitua ja yhdistettyä viralliseen tieliikenneonnettomuustilastoon.

Tuoreen tutkimuksen mukaan muunnostyökalu aliarvioi vakavasti loukkaantuneiden määrän. Muunnos-tulosta voitaisiin kuitenkin parantaa jo muutamien tarkennuksien ja täydennyksien, kun ICD-10-luokituksen diagnoosikoodeja tarkistetaan seuraavan päivityksen yhteydessä. Diagnoosiluokituksen kehittämiseen tulisi ottaa vakavuusluokituksen näkökulma ja kehitystyötä tulisi tehdä yhdessä vammapotilaita hoitavien erikoislääkäreiden kanssa.

Vakavuusluokitus voitaisiin tehdä jo THL:ssa, jolloin Tilastokeskus saisi valmiiksi vakavuusluokitellun aineiston. Tärkeää on, että luokituksen tekijällä olisi myös kehittämisvastuu; diagnoosien ja ulkoisen syyn kirjausten luotettavuutta ja työkalun toimivuutta tulisi jatkuvasti arvioida.

Koordinaatioryhmän keskeiset ehdotukset ovat tieliikenteen turvallisuussuunnitelman laatiminen, tilastoinnin ongelmien korjaaminen ja vammojen vakavuusluokituksen saaminen tarkemmaksi.

Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn koordinaatioryhmän puolesta

Johtaja, STM
Puheenjohtaja

Jari Keinänen

Pelastusylitarkastaja, SM
varapuheenjohtaja

Jari Lepistö

Lähteitä

AAAM (The Association for the Advancement of Automotive Medicine) 2015. ICD-AIS-map: "Copy of aaam_icd10map_v1_0_Feb2015 read only.xls".

Airaksinen N. Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat – vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi. Publications of the University of Eastern Finland Dissertations in Health Sciences, no 479/2018.

Council of the European Union. Council conclusions on road safety - endorsing the Valletta Declaration of March 2017. Council conclusions. June 2017.
<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

Gennarelli T, Wodzin E, (edit.). Abbreviated Injury Scale 2005 – update 2008. The Association for the Advancement of Automotive Medicine, Barrington, Illinois 2008. High Level Group on Road Safety consultation on the development of the injuries strategy 2nd Working Document: Next steps in the development of the injuries strategy final: November 2012.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/injury_next_steps.pdf