

Nollavisioajattelua lyödään korville

Petri Niska, KM, yhteyspäällikkö, Liikenneturva

Pekka Iivari, FT, erityisasiantuntija, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti, Lapin ammattikorkeakoulu

Asiasanat: liikennekuolemat, liikennekäyttäytyminen, liikenneonnettomuudet, liikenneturvallisuus, liikennevahingot

Elokuun alussa kuulimme hyviä uutisia liikenneturvallisuuden parantumisesta tämän vuoden aikana. Vakaviin seurauksiin johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrän kerrottiin olevan jopa ennätysalhaisella tasolla. Hyvä näin, suunta on oikea. Aina kuitenkin aivan kaikki ei ole sitä miltä näyttää.

Liikenneturvallisuustyössä puhumme nollavisiosta. Vision mukaan kukaan meistä ei saa loukkaantua vakavasti tai kuolla liikenteessä. Mitään muuta tavoitetta tässä työssä ei voi olla. Nollavisioajattelu edellyttää toimia myös tienkäyttäjältä. Tienkäyttäjän pitää noudattaa sääntöjä, käyttää turvalaitteita ja ajaa selvin päin liikenteessä.

Liikenneturva ja Lapin ammattikorkeakoulu (Lapin AMK) ovat tehneet pitkään tiivistä turvallisuusyhteistyötä eri hankkeiden kautta. 29.9. Liikenneturva tuo pyörähtävän auton Lapin AMKin Jokiväylän toimipisteeseen, jossa voi testata turvavöiden suojaavaa vaikutusta. Edellä mainitun kaltainen yhteistyö on osa Lapin turvallisuusverkoston toimintamallia, jolla pyritään ennaltaehkäisemään ja turvaamaan häiriötön toiminta.

Lapissa tänä vuonna henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt aiempaan verrattuna. Sama kehitys on ollut loukkaantuneiden määrässä. Tieliikennekuolemat Lapissa ovat kuitenkin lisääntyneet tänä vuonna. Menemättä tarkemmin näiden onnettomuuksien syihin ja seurauksiin kannattaa yleisemmin kysyä sitä, voidaanko vakavampien onnettomuuksien kohdalla puhua vahingosta.

Suomessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuosittain hieman yli 350 tie- ja maastoliikenneonnettomuutta, joista hieman yli 250 on kuolemaan johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Tutkinnassa kartoitetaan liikenneonnettomuuksien kulku, riskitekijät, seuraukset sekä olosuhteet. Tavoitteena on onnettomuuksien ehkäiseminen vastaisuudessa. Tutkinnan perusteella tehdään esitykset liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tätä järjestelmää moni muu maa kadehtii.

Viimeisin vuosiraportti liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista on vuodelta 2014. Raportin tulokset ovat karua tekstiä. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa pääaiheuttajana olleista kuljettajista rattijuoppoja oli 17 %. Kaikista kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa henkilö- ja pakettiautoissa mukana olleista henkilöistä käytti turvavöitä 70 %.

Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä oli mukana 69 %:ssa onnettomuuksista. Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä kuten ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvon nähden oli läsnä 39 % onnettomuuksissa.

Hämärän tai pimeän aikaan tapahtuneissa jalankulkuonnettomuuksissa (n=16) heijastinta ei käyttänyt 94 % uhreista. Onnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä (n=29) kuudella oli kypärä käytössä.

Edellä olevat tiedot kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustalta eivät aiheuta riemunkiljahduksia. Näissä onnettomuuksissa on liian usein kaivettu verta nenästä oikein urakalla. Nollavisioajattelua lyödään kunnolla korville silloin kun jätetään noudattamatta sääntöjä, jätetään käyttämättä tehokkaita suojaa antavia turvalaitteita tai ollaan muuten piittaamattomia. Ovatko nämä onnettomuudet puhtaita vahinkoja?

Onneksi tehokas ensi- ja sairaanhoito sekä autojen parantunut turvatekniikka pelastavat ihmisiä vakavammilta seurauksilta yhä useammin. Voisimmeko me tienkäyttäjät tehdä oma osamme?