

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Muistiliitto kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta.

Muistiliitto toteaa, että liikenneturvallisuusstrategian kokonaisvaltainen kaikki liikennemuodot huomioiva lähestymistapa liikenneturvallisuuteen on perusteltu ja toimiva, samoin sitä tukevat strategiset linjaukset. Strategiaa ohjaava liikennekuolemien nollavisio vuoteen 2050 mennessä on kunnianhimoinen mutta edelleen kannatettava tavoite. Liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys on pysähtynyt ja tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan laaja-alaisia ja vaikuttavia toimia.

Kokonaisuutena Liikenneturvallisuusstrategian rakenteen pääluvut muodostava loogisen kokonaisuuden, joka etenee nykytilan kuvauksesta keskeisten toimijoiden ja säädöspohjan, liikenneturvallisuustyön suuntaviivojen ja kansainvälisten esimerkkien kautta strategisiin linjauksiin ja tavoitteisiin. Linjauksia, tavoitteita ja toimenpiteitä koskevassa luvussa on tunnistettu liikenneturvallisuuteen vaikuttavia toimijatahoja melko laajasti, vaikka liikennealan toimijoiden rooli korostuuakin melko vahvasti.

Muistiliiton huomiot keskittyvät tieliikenteeseen.

Liikenneturvallisuudessa ja liikennesuunnittelussa tulee nyt ja lähitulevaisuudessa huomioida entistä vahvemmin paitsi ikääntyneiden kansalaisten määrän kasvu, myös erityisryhmät, kuten esimerkiksi muistisairauteen sairastuneet. Suurin osa muistisairauteen sairastuneista on ikääntyneitä mutta kyseessä on neurologinen sairaus, ei ikääntymiseen tavanomaisesti liittyvä ilmiö tai asia. Muistisairautta sairastaa Suomessa tällä hetkellä noin 193 000 ihmistä. Työikäisiä sairastuneista on

noin 7 000-10 000. Edetessään muistisairaus heikentää laaja-alaisesti toimintakykyä mutta sairauden etenemisen nopeus ja tapa ovat yksilöllisiä. Lisäksi noin 200 000 ihmisellä alentunut kognitiivinen eli tiedonkäsittelyn kyky.

Suurin osa muistisairautta sairastavista asuu kotona. Sairauden lievässä ja keskivaikeassa vaiheessa heidän arkensa mm. liikenteen käyttäjinä on pääosin tavanomaista. Muistisairauden alkuvaiheessa henkilöautolla ajaminen saattaa jatkua vielä pitkään, ennen kuin sairaus etenee vaiheeseen, jolloin ajaminen ei enää ole turvallista.

Edetessään neurologiset aivosairaudet vaikuttavat ajokykyyn, mm. kykyyn havainnoida ympäristöä ja tulkita sitä, orientoitua eli suunnistaa ympäristössä sekä tehdä päätöksiä ja ratkaisuja eri tilanteissa sekä reaktionopeuteen. Samat kognition muutokset vaikuttavat liikenteessä käyttäytymiseen myös kevyen liikenteen käyttäjinä eli jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Liikenneturvallisuusstrategiassa on hyvin tunnistettu neurologiset sairaudet yhtenä ajoterveyteen vaikuttavana tekijänä.

Tiedon ja osaamisen lisääntymisestä huolimatta muistisairauksien diagnosointi viivästyy edelleen ja tunnistamattomana sairaus voi olla riski myös ajo- ja liikenneturvallisuudelle. Perusterveydenhuollon ammattilaisten osaaminen ja ymmärrys neurologisten sairauksien, erityisesti muistisairauksien oireista on keskeistä, jotta sairaudet voidaan havaita ja diagnosoida mahdollisimman varhain. Lisäksi tarvitaan tietoa sairauksien vaikutuksista liikkumiseen ja esimerkiksi ajamiseen eli sosiaali- ja terveydenhuollon toimijoiden liikenneosaamisen vahvistamista. Myös poliisien ajoterveyteen liittyvän osaamisen vahvistaminen on tärkeää.

Lievä muistisairaus ei useimmiten ole este ajamiselle. Aina sairastunut ei itse havaitse muutoksia ajotaidoissaan. Paitsi kuljettajan itsensä, myös muiden tiellä liikkujien turvallisuuden kannalta puuttuminen läheisen ajokykyyn ja ajoterveyteen on tärkeää mutta se voi olla myös haastavaa. Ajamiseen puuttumisen keinoja on esimerkiksi Liikenneturvan, Muistiliiton, Diabetesliiton ja Sydänliiton kehittämä ajokyvyn puheeksi oton malli.

Liikennekasvatuksen ja -oppimisen tulee olla elinikäistä, kuten strategiassa todetaan. Perusta saadaan esimerkiksi kuljettajan lupakirjan muodossa mutta taitojen ylläpitämistä ja uuden oppimistakin tarvitaan. Iäkkäät henkilöt käyttävät esimerkiksi yhä enemmän sähkömopoa liikkumiseen. Sen ajamiseen vaaditaan ajokortti kaikilta vuonna 1985 tai sen jälkeen syntyneiltä. Sitä vanhemmat henkilöt saavat ajaa sähkömopolla ilman niin kutsuttua mopokorttia. Jatkossa voi olla syytä varmistaa, riittääkö iäkkään mopokuljettajan huomio- ja havainnointikyky turvalliseen ajamiseen sekä varmistamaan muiden tienkäyttäjien turvallisuus.

Norjassa eläkeläisten yhdistys yhdessä Norjan julkisen tiehallinnon kanssa järjestää vanhemmille tienkäyttäjille suunnattuja liikenneturvallisuuskursseja. Tätä mallia olisi syytä kokeilla Suomessakin,

jossa on laaja ikääntyneiden parissa toimiva järjestöjen verkosto. Koordinoiva tehtävä voisi olla esimerkiksi Liikenneturvalla.

Uudet liikkumisen tavat kuten sähköpotkulaudat synnyttävät vaaratilanteita muille tienkäyttäjille, joiden havainnointikykyä ja reaktionopeutta heikentää jokin sairaus tai vamma. Nopeasti liikkuvan sähköpotkulaudan alle jääminen tai siihen törmääminen, sen päälle ajaminen omalla ajoneuvolla tai jalankulkijana kompastuminen väylälle jätettyyn laitteeseen ovat riskejä, joita tulisi liikennesäännöillä torjua kaikkien tielläliikkujien turvallisuuden takaamiseksi. Kyse on myös asenteista eli siitä, miten eri kansalaisryhmien ja tienkäyttäjien tarpeet ja kyvyt sovitetaan yhteen liikenteessä. Myös asenteita tulee muuttaa ja asennevaikuttamisen näkyminen liikenneturvallisuusstrategiassa on kannatettavaa.

Vuonna 2018 tehdyssä ajokuntoa ja ajoterveyttä koskevassa Liikenneturvan kyselyssä 65-84-vuotiaille kuljettajille ikääntyneet kuljettajat toivat esiin ajatuksiaan, miten autoilusta luopuminen vaikuttaisi heidän elämäänsä. Useampi kuljettaja nosti esille haasteina liikkumisen yleisen vaikeutumisen ja vähenemisen, vapaa-ajan liikkumisen vähentymisen ja sen myötä mökkeilyn ja muiden harrastusten vaikeutumisen, sosiaalisten kontaktien vähenemisen sekä vapauden tunteen menettämisen.

Liikennesuunnittelussa on jatkossa erittäin tärkeää varmistaa ikääntyneille ja muille erityisryhmille henkilöautoilun korvaavia, turvallisia liikkumisen tapoja. Haaste on suuri erityisesti taajama-alueiden ulkopuolella, jossa julkisen liikenteen tarjonta on vähäistä. Julkista liikennettä tulee subventoida riittävästi ja kehittää esimerkiksi kutsuliikennettä. Myös muistisairautta sairastavalla ja muilla erilaisia vammoja, sairauksia tai muita liikkumisen esteitä omaavilla tulee olla mahdollisuus osallistua, liikkua työhön, harrastuksiin ja pitää yllä sosiaalisia suhteita. Tällä hetkellä monissa kunnissa ei muistisairautta sairastaville myönnetä kuljetuspalveluita, vaikka heillä YK:n vammaisyleissopimuksen ja Eduskunnan oikeusasiamiehen kannanottojen mukaan olisi niihin oikeus.

Liikenneturvallisuusstrategiassa todetaan, että ”ikäihmisten sekä niiden ihmisten osalta, joilla on jokin fyysinen vamma tai muu toimintaan vaikuttava rajoite, matkoja tarkastellaan kokonaisuutena asiakkaiden tarpeiden sekä esteettömyyden näkökulmasta. Huomio kiinnitetään erityisesti lakisääteisiin ja Kela-kuljetuksiin”.

2018 toteutettu taksilain muutos herättää edelleen asiakkaisissa, erityisesti ikääntyneiden ja erityisryhmien kuten muistisairautta sairastavien osalta hämmennystä ja tyytymättömyyttä, kun Kela-taksikuljetukset siirtyivät alueellisten kilpailutusten voittajien välitettäväksi. Edellä mainituille kohderyhmille tuttu kuljettaja on ollut oleellinen turvallisuustekijä, mutta myös tärkeä sosiaalinen kontakti. Taksikuljetusten nykyistä toteutusta tulisi tarkastella kriittisesti uudelleen.

Suomu Katariina
Muistiliitto ry