



## EHKÄISEVÄN PÄIHDETYÖN JÄRJESTÖVERKOSTO

11.8.2021

Diaarinumero: VN/13615/2019

### Lausunto liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi 2022–2026

Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto (EPT-verkosto) kiittää mahdollisuudesta lausua liikenneturvastrategiasta. Strategia on laaja-alainen, mutta samalla se kytkeytyy luontevasti moniin muihin ajankohtaisiin strategioihin ja uudistuksiin.

Strategian tavoite, jonka mukaan pyritään poistamaan liikennekuolemat vuoteen 2050 mennessä on kunnianhimoinen, mutta konkreettinen. Tavoitteen liittyminen kansainvälisiin tavoitteisiin tukee sen toteutumista ja antaa mahdollisuuksia kehittää liikenneturvallisuutta yhdessä muiden maiden, varsinkin Pohjoismaiden kanssa.

Ehkäisevän päihdetyön näkökulmasta päihdeteemat näkyvät strategiassa monipuolisesti ja strategiassa on sivuttu myös uutta päihde- ja riippuvuusstrategiaa (2021) sekä mielenterveysstrategiaa (2020). Strategiassa on todettu, että rattijuopumukset ovat vähentyneet, vaikka samaan aikaan huumausaineiden käyttöön liittyviä liikenneonnettomuuksia on tullut lisää. On selvää, että liikenneonnettomuuksissa päihtymys on suuri riskitekijä. Nuoret miehet ovat yliedustettuja liikennetapaturmatilastoissa, ja heihin liittyy erityisesti päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen riskitekijöitä. Erityisesti miehet ikäluokassa 25–45 joutuvat liikenneonnettomuuksiin, joiden syynä on päihtymys. Samainen ikäluokka edustaa myös muita päihteiden aiheuttamien onnettomuuksien sekä esimerkiksi huumeiden yliannostuksen uhreja. Päihteiden käyttö kasvattaa myös itsemurhariskiä, ja vaikka on todettu, että kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista noin 10 % on ollut itsemurhia, on varmasti useita läheltä piti - tilanteita, jossa päihteiden käyttö on vaikuttanut itsemurhayritykseen.

Päihteiden suhteen on hyvä myös huomioida, että päihdetyötä tarvitaan monella tasolla, jotta myös liikenneturvallisuus paranisi. Korjaavan päihdetyön ja päihdehoidon lisäksi tarvitaan myös ehkäisevää päihdetyötä kaikissa ikäryhmissä sekä päihdekasvatusta lapsille ja nuorille. Onnettomuudet liikenteessä eivät liity ainoastaan päihderiippuvuuteen, vaan myös päihteiden satunnaiskäyttö sekä päihteiden kokeilu voi vaarantaa liikenneturvallisuutta. Hyvin toteutettu ehkäisevä päihdetyö säästää ihmishenkiä.

Päihtymystila on vaarallinen myös vesiliikenteessä, pyöräilyliikenteessä sekä mikroliikkumisessa, esimerkiksi sähköpotkulaudoilla liikkeessä. Sähköpotkulautojen käyttöön liittyvät onnettomuudet ovat jatkuvasti kasvussa ja onnettomuudet voivat olla yksilölle varsin vakavia. On hyvä, että liikennestrategiassa huomioidaan uusiin liikennevälineisiin liittyvät riskit ja ennakoitua samalla tulevia trendejä.

#### Lisäysehdotukset ja kommentit

Sivu 12:

Lääkäreiden suorittamassa ajoterveystarkastuksessa huomioidaan potilaan yleinen terveydentila ja ajokykyyn vaikuttavat tekijät. Vaikka strategiassa ei näin ole mainittu, olisi myös erittäin tärkeää huomioida päihteiden käyttö potilaan hyvinvointia tarkasteltaessa. Ajoterveystarkastukseen tulisi kuulua päihteiden käytön puheeksiotto itsestään selvänä osana kokonaiskartoitusta. Ajoterveystarkastus saattaa olla ainoa kerta, kun päihteet voidaan luontevasti

ottaa puheeksi, vaikka on toivottavaa, että päihteistä puhutaan muillakin käyntikerroilla terveydenhuollossa. Päihteistä puhuminen on olennainen osa ehkäisevää päihdetyötä ja liittyy siksi tiiviisti liikenneturvallisuuden teemoihin.

Sivu 18:

Suomessa on kymmeniä ehkäisevän päihdetyön järjestöjä, jotka työskentelevät päihdehaittoja vähentävästi. Jokainen järjestö ottaa työssään myös liikenteen ja liikenneturvallisuuden puheeksi, joko vakituisena osana työtään tai esimerkiksi neuvontapalveluissa tai muussa yksilötyössä. Moni järjestö toteuttaa ehkäisevän päihdetyön kasvatusta kouluissa ja oppilaitoksissa, ja yhdessä koulujen kanssa ne pyrkivät lisäämään lasten ja nuorten hyvinvointia, turvallisuustaitoja ja vahvistamaan itsetuntemusta. Sivulla 18 on hyvä mainita ehkäisevää päihdetyötä toteuttavat järjestöt valtakunnallisella ja paikallisella tasolla. Niistä kaikki eivät ole vapaaehtoisjärjestöjä.

Sivu 19 sekä 67:

EPT-verkosto kannattaa vesiliikenteen promillerajan alentamista niin, että sekä ammatillisen- että huviveneilyn promilleraja olisi sama 0,5 promillea. Se, että raja on sama molemmissa kategorioissa, selkeyttää kokonaiskuvaa ja helpottaa rajojen muistamista sekä kannustaa vähentämään alkoholin käyttöä vesiliikenteessä.

Sivu 28:

Suomalaisista kansalaisjärjestöistä monella on turvallisuuteen ja liikenteeseen liittyviä toimia ja kokonaisuuksia. Sivulla 28 olisi hyvä kuvailla järjestökenttää ja kertoa että toimijoita on sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla, ja niistä moni tekee yhteistyötä kuntien kanssa.

Sivu 43:

On erittäin hyvä, että strategiaan on tuotu Pohjoismaisia suuntaviivoja sekä esitelty erilaisia toimintamalleja. Norjassa on esimerkiksi huumeidenkäyttöön liittyviä hyviä kampanjoita ja huumausaineiden käytön vähentämiseen on kokeiltu erilaisia haittoja vähentäviä keinoja, kuten käyttöhuoneita. On hienoa, että norjalaiset mallit on mainittu tässä erikseen. Sivulla 45 on myös mainittu Ruotsin käytäntöjä veneilyn turvallisuuden lisäämiseen. Siinä huomionarvoista on lapsille- ja nuorille suunnattu ennaltaehkäisevä työ. Myös Suomessa on hyvä kiinnittää entistä enemmän huomiota ehkäisevään työhön kouluissa.

Sivu 46:

Hienoa, että strategiassa on huomioitu myös päihde- ja mielenterveystyön toimivuus ja sen merkitys liikenneturvallisuudelle. Hyvin järjestetyt palvelut kunnissa ja tulevaisuudessa maakunnissa lisäävät turvallisuutta. Samalla on huomioitava, että myös hyvin järjestetty ehkäisevä päihdetyö lisää liikenneturvallisuutta. Tämä tulisi huomioida myös strategiassa. Päihdekasvatusta tulee suunnata lapsille ja nuorille, mutta myös aikuiset sekä ikäihmiset tarvitsevat ehkäisevää päihdetyötä ja päihdeneuvontaa.

Sivu 48, toimenpide-ehdotus 3:

Toimenpide-ehdotuksessa on mainittu päihderiippuvuus ja siihen puuttuminen aikaisessa vaiheessa. Päihteiden käytön riskit näkyvät liikenteessä riippumatta siitä, onko onnettomuuksiin johtavissa tilanteissa kysymyksessä riippuvuus vai päihteiden satunnaiskäyttö. Riippuvuuden rinnalle tulee kohtaan kolme mainita myös ehkäisevä päihdetyö ja päihdeneuvonta sekä listata esimerkinomaisesti ehkäisevän päihdetyön järjestöjä. Kohdassa kaksi mainitaan ennaltaehkäisevä mielenterveystyö, joten päihdetyötä voisi koskea samankaltainen kirjaus.

Sivu 55, toimenpide-ehdotus 36:

Ehkäisevän päihdetyön järjestöjä on Suomessa useita, kuten aikaisemmin on todettu. Näissä järjestöissä ei edistetä ainoastaan liikenneturvallisuutta, vaan toiminta tähtää esimerkiksi turvallisuuden lisäämiseen, päihdehaittojen lisäämiseen, omaisten- ja läheisten tukemiseen, päihdeneuvontaan jne. Järjestöjen työ vahvistaa silti liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä toimia, ja organisaatiot toimivat usein yhteistyössä kuntien kanssa. Kohdassa 36 tulisi mainita useampia järjestöjä, jotka tekevät esimerkiksi päihdekasvatusta.

Sivu 66, toimenpide-ehdotus 107:

On erittäin hyvä, että strategian puitteissa pyritään lisäämään tietoa huumerattijuopumustapauksista. Tietoa ei ole tällä hetkellä tarpeeksi ja huumeisiin liittyy paljon hiljaisia signaaleita. Vaikuttaa myös siltä, että huumeiden

vaikutuksen alaisena ajaminen on yleistynyt ja sen puitteissa myös onnettomuuksia on tapahtunut aikaisempaa enemmän. EPT-verkosto kannattaa tiedon lisäämistä ja keräämistä huumerattijuopumuksista.

Sivu 70:

Strategiassa tuodaan esiin mahdollisuus laskea autolla ajamisen promillerajaa vaihtoehtoisena toimenpiteenä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Strategiassa ei kuitenkaan ehdoteta tätä toimenpidettä toteutettavaksi, sillä strategian mukaan ei ole itsestään selvää, että promillerajan laskeminen lisäisi automaattisesti liikenneturvallisuutta. Kansainvälisen tilastojen perusteellakaan ei voida sanoa, että muutos olisi selkeästi positiivinen.

Strategiassa todetaan, että rattijuopumukset ovat laskussa, minkä takia promillerajaa ei olisi tarpeen laskea. Se, että tapauksia on nyt vähemmän, ei tarkoita, etteikö niitä voi olla tulevaisuudessa taas enemmän. Tästä näkökulmasta promillerajan laskeminen olisi kannatettavaa. Samalla olisi hyvä, että Suomen rajoitukset mukailisivat naapurimaiden Norjan ja Ruotsin mallia. Myöskään vertailu huumeisiin liittyvien onnettomuuksien kanssa ei ole hedelmällistä. Molempien onnettomuustyyppien ehkäisyyn tulee panostaa, mikäli halutaan päästä nollavisiioon.

Aikaisempaa matalampi promilleraja vahvistaisi ajatusta siitä, että autoa ei tulisi ajaa päihtyneenä. Kansalaiset ovat toivoneet matalampaa rajaa myös veneilyyn, joten promillerajan lasku olisi luonnollista myös liikenteessä. Matalammalla rajalla on arvoa myös päihdekasvatuksessa, sillä nuorten on keskustelujen perusteella usein vaikea ymmärtää, miksei autolla ajamisessa ole jo alkoholin käytön nollatoleranssia.

#### **Lisätiedot:**

Annika Eloranta  
Yksikön päällikkö  
EPT-verkosto/EHYT ry

etunimi.sukunimi@ehyt.fi