

4.10.2021

## Lausuntoyhteenveto liikenneturvallisuusstrategian lausuntopalautteesta

### Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi. Lisäksi pyydettiin, että lausunnonantajat toisivat lausunnoissaan esiin arviotaan liikenneturvallisuusstrategian mahdollisista vaikutuksista lausunnonantajien toimintaan sekä liikenneturvallisuuteen. Lisäksi liikenneturvallisuusstrategiassa asetettujen toimenpiteiden vastuutahoja pyydettiin arvioimaan lausunnoissaan liikenneturvallisuusstrategiasta seuraavia mahdollisia vaikutuksia niiden resursseihin. Lausuntoaika oli 8.6.2021-13.8.2021. Lausunnot pyydettiin toimittamaan ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta. Lausunnot pyydettiin niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, alueellisen liikenneturvallisuustyön toimijoilta, kuten ELY-keskuksilta ja kunnilta sekä maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin strategia liittyy. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 280 taholle.

Lausunnon antoi yhteensä 107 tahoja. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa. Lisäksi lausunnon antoi 7 yksityishenkilöä. Kaikki 31.8.2021 mennessä saapuneet lausunnot on huomioitu strategian ja vaikutusten arvioinnin jatkotyössä. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>).

107 lausunnosta kahdeksan saatiin ministeriöistä, 13 virastoista, 15 viranomaisilta tai julkisoikeudellisilta laitoksilta, 18 maakuntien liitoista, kunnista ja kuntayhtymistä, viisi valtionyhtiöistä, viisi muista yrityksistä, 41 järjestöiltä ja liitoilta sekä kaksi yliopistoilta. ELY-keskukset toimittivat yhteisen lausunnon. Poliisihallitus pyysi kaikilta poliisilaitoksilta lausunnot liikenneturvallisuusstrategiasta ja ne on huomioitu Poliisihallituksen lausunnossa.

Tieliikenteeseen ja sitä koskeviin toimenpide-ehdotuksiin liittyen lausuttiin lähes kaikissa lausunnoissa. Raideliikenteeseen liittyen lausuttiin 18 lausunnossa, vesiliikenteeseen liittyen 22 lausunnossa ja ilmailuun liittyen kahdeksassa lausunnossa.

### Yhteenveto liikenneturvallisuusstrategian lausuntopalautteesta

#### Yleinen palaute strategiasta

Yleisesti lausunnoissa pidettiin liikenneturvallisuusstrategian laatimista tärkeänä ja tarpeellisena. Lausunnoissa kannatettiin laajasti strategiassa omaksuttua kokonaisvaltaista lähestymistapaa. Lisäksi pidettiin tärkeänä, että liikenneturvallisuusstrategia koskee kaikkia liikennemuotoja. Strategian kokonaisvaltaista lähestymistapaa liikenneturvallisuuteen pidettiin hyvänä myös siitä näkökulmasta, että strategiassa on huomioitu mm. päihteiden käyttö sekä siihen kytkeytyviä mielenterveys- ja elämäntilanteen teemoja.

Strategian aikajänteeseen 2022-2026 kiinnitettiin lausuntopalautteessa huomiota ja sitä pidettiin melko lyhyenä. Joissakin lausunnoissa toivottiin aikajänteen pidentämistä. Toisaalta strategiatyö nähtiin lyhyestä aikajänteestä huolimatta pitkäjänteisenä ja systemaattisena sekä jatkuvana, koska

valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti liikenneturvallisuusstrategia laaditaan myös vuosille 2026–2030.

Lausunnoissa liikenneturvallisuusstrategian valmisteluprosessia pidettiin onnistuneena ja valmistelua työryhmissä pidettiin monipuolisena sekä sidosryhmiä osallistavana. Strategian kokonaisvaltainen lähestymistapa näkyi jo valmisteluvaiheessa, sillä sidosryhmiä kuultiin ja osallistettiin poikkihallinnollisesti.

## Strategian visio ja strategiset linjaukset

Strategian mukaista visiota kannatettiin laajasti lausuntopalautteessa ja sitä pidettiin yhtenäisenä kansainvälisten liikenneturvallisuustavoitteiden kanssa. Samoin nollavision laajentamista kaikkiin liikennemuotoihin pidettiin kannatettavana. Toisaalta lausuntopalautteessa todettiin, että nollavision toteutuminen tulee olemaan haastavaa ja muutamassa lausuntopalautteessa tätä pidettiin epärealistisena erityisesti tieliikenteen osalta.

Liikenneturvallisuusstrategian ehdotettuja strategisia linjauksia kannatettiin laajasti lausunnoissa. Niitä pidettiin kattavina ja niiden katsottiin muodostavan yhdessä monipuolisen ja loogisen kokonaisuuden. Erityisesti pidettiin tärkeänä linjausta, jonka mukaan päätöksenteon on perustuttava tietoon. Liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittäminen nähtiin erittäin kannatettavana ja todettiin sen parantavan mahdollisuuksia liikenneturvallisuustoimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen.

Lausuntopalautteessa pidettiin erittäin positiivisena, että liikenneosaaminen ja asenteet on nostettu keskeisiksi tekijöiksi liikenneturvallisuuden parantamisessa. Osaamisen lisäämiseen liittyvän strategisen linjauksen osalta erityisen tärkeänä pidettiin kouluissa ja oppilaitoksissa tapahtuvaa liikennekasvatusta. Lausuntopalautteessa pidettiin tärkeänä mahdollisimman aikaisin aloitetun ja eri ikävaiheiden läpi jatkuvan elinikäisen koulutuksen merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta.

## Strategian toimenpiteet

Strategian toimenpiteisiin kohdistunut lausuntopalaute oli monilta osin ristiriitaista. Lausunnoissa pidettiin hyvänä, että toimenpiteiden kirjo on laaja, eikä niissä ole pidättäytytty puhtaasti liikennepoliittisissa ehdotuksissa vaan ehdotuksia on tehty myös poikkihallinnollisesti. Toimenpiteiden suureen määrään suhtauduttiin osassa lausunnoista positiivisesti ja sitä pidettiin osoituksena laaja-alaisesta ja monipuolisesta tarkastelusta. Toisaalta toimenpiteiden suureen määrään suhtauduttiin osassa lausunnoista kriittisesti ja toivottiin tärkeiden toimenpiteiden nostamista erikseen esiin strategiassa. Osassa lausunnoissa pidettiin toimenpiteitä onnistuneina ja toteutuessaan niiden vaikutuksia pidettiin liikenneturvallisuudelle myönteisinä. Toisaalta osassa lausunnoissa todettiin, että toimenpiteet eivät vielä sellaisinaan riitä strategian mukaisen vision saavuttamiseen. Osassa lausunnoissa toimenpiteisiin kaivattiin selkeytystä ja konkretiaa, sillä niitä pidettiin joiltain osin yleisluonteisina ja abstrakteina.

Toimenpiteiden vastuutahojen osalta lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota siihen, että monissa toimenpiteissä on esitetty useita eri vastuutahoja vastaamaan yhden toimenpiteen toteuttamisesta. Osassa lausunnoissa pidettiin myös hyvänä, että toimenpiteiden vastuutahojen määrittelyssä korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Lausuntopalautteessa kuitenkin ehdotettiin, että kuhunkin toimenpiteeseen asetettaisiin päävastuutaho, joka vastaisi toimenpiteen koordinoinnista ja käynnistämisestä. Päävastuutahon lisäksi voitaisiin tarvittaessa määrittää toimenpiteessä mukana olevat tahot.

Toimenpiteisiin kohdistuvia yksityiskohtaisia muutosehdotuksia ehdotettiin paljon. Suurimmaksi osaksi ne olivat luonteeltaan teknisiä ja toimenpidettä täsmentäviä. Lisäksi lausuntopalautteessa ehdotettiin kokonaan uusia toimenpiteitä lisättäväksi strategiaan.

## Strategian toteuttamiseen liittyvät resurssit

Liikenneturvallisuusstrategialle ei ole osoitettu omaa erillistä rahoitusta ja sen toimenpiteet on tarkoitus toteuttaa nykyisten määrärahojen puitteissa ja niiden suuntaamisella. Lausuntopalautteessa nostettiin useasti esiin, että liikenneturvallisuustyöhön tulisi kohdistaa pysyvät ja riittävät resurssit. Erityisesti nostettiin esiin, että strategian toimenpiteiden toteutuminen edellyttää riittävän rahoituksen varmistamista ja lisäresursseja. Lausuntopalautteessa esitettiin, että toimenpiteille laadittaisiin kustannusarviot sekä arvio strategian toteuttamiseen tarvittavasta kokonaisrahoituksesta. Lisäksi lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että strategiassa on toimenpiteitä, joiden suorittamiseen kunnat ja myöhemmin myös hyvinvointialueet osallistuvat. Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota siihen, ettei kunnille luoda uusia velvoitteita ilman vastaavaa rahoitusta.

## Strategian vaikutusten arviointi ja toimenpiteiden priorisointi

Liikenneturvallisuusstrategian vaikutuksia arvioitiin osittain samanaikaisesti lausuntokierroksen aikana. Lisäksi lausuntopyynnössä pyydettiin lausunnonantajia lausumaan myös arviotaan liikenneturvallisuusstrategian mahdollisista vaikutuksista lausunnonantajien omaan toimintaan sekä liikenneturvallisuuteen. Tällaisia arvioita saatiin kuitenkin hyvin vähän. Lausuntopalautteessa kiinnitettiin kuitenkin huomiota siihen, ettei strategian vaikutusten arvioita ollut vielä mukana strategiassa lausuntokierroksen aikana. Lausuntopalautteessa pidettiin tarpeellisena, että toimenpiteitä arvioidaan vielä niiden vaikuttavuuden sekä toteutettavuuden näkökulmasta. Tätä pidettiin tarpeellisena erityisesti siitä näkökulmasta, että toimenpiteitä on paljon ja vaikutusten perusteella toimenpiteitä voitaisiin priorisoida. Toimenpiteiden priorisointi ja sen tarpeellisuus nostettiin esiin useassa lausunnossa. Priorisoinnin avulla voitaisiin varmistaa, että ensisijaisesti panostetaan vaikutuksiltaan merkittävimpiin toimenpiteisiin, jotta toimijoiden käytettävissä olevilla resursseilla saadaan mahdollisimman suuri vaikuttavuus.

## Strategian toteuttamisen seuranta

Lausuntopalautteessa pidettiin tärkeänä, että liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuranta suunnitellaan huolellisesti. Vastuutahojen tulisi tehdä toimenpiteiden toteuttamisesta vuosittaiset suunnitelmat ja toimenpiteiden toteutumista tulisi seurata vähintään vuosittain. Lausuntopalautteessa esitettiin esimerkiksi säännöllisesti kokoontuvan seurantaryhmän perustamista, joka seuraisi toimenpiteiden toteutumisen lisäksi turvallisuuteen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia ja ilmiöitä sekä liikenneturvallisuuden tutkimuskenttää. Lausunnoissa toivottiin tiiviin sidosryhmäyhteistyön jatkumista myös strategian toteuttamisvaiheessa.

Lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota myös strategian mittareihin ja esitettiin niihin kohdistuvia kehitysehdotuksia sekä uusia mittareita lisättäväksi strategiaan. Mittareiden merkitys korostuu strategian seurannassa, sillä niiden avulla strategian toteutumista voidaan seurata ja tarpeen mukaan suunnata toimenpiteitä uudelleen sekä lisätä tarvittavia toimenpiteitä.

## Poliisin liikennevalvonnan lisääminen

Liikennevalvonnan merkitys liikenneturvallisuuden kannalta nostettiin esiin useassa lausunnossa. Poliisin näkyvän roolin liikenteessä ja alhaisen puuttumiskynnyksen liikenneonnetuksiin nähdään vähentävän merkittävästi liikenneonnetustapauksien määrää. Konkreettisenä toimenpiteenä useassa lausunnossa ehdotettiin poliisin resurssien lisäämistä liikennevalvontaan. Lausuntopalautteen mukaan automaattisella liikennevalvonnalla ei voida valvoa riittävästi liikenneturvallisuuden kannalta kaikkein riskialtuinta toimintaa eikä esimerkiksi ajoon pystytä puuttumaan välittömästi. Lausuntopalautteessa todettiin, että useilla hallinnonaloilla, kuten poliisissa, kokonaisresurssien lisääminen mahdollistaisi paremmin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustoiminnan. Lausuntopalautteessa todettiin kuitenkin, että määrärahalisäykset kullekin hallinnonalalle päätetään erikseen normaalissa valtiontalouden suunnittelussa.

## Infrastruktuurin huomioiminen strategiassa

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että liikenneturvallisuusstrategiaan tulisi vielä lisätä konkreettisia infrastruktuurin kehittämistä koskevia toimenpide-ehdotuksia. Erityisesti ehdotettiin toimenpiteitä, joilla saataisiin vähennettyä kohtaus- ja suistumisonnettomuuksista johtuvia vakavia loukkaantumisia ja kuolemia, kuten ajosuuntien erottamista ja kaideratkaisuja sekä leveitä tai täristäviä tiemerkeitä. Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet edellyttävät riittävää rahoitusta toteutuakseen. Usean lausunnonantajan näkemys oli, että nykyinen rahoitustaso ei ole riittävä ja rahoitusta tulisi lisätä.

Liikenneturvallisuusstrategian infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet on yhteensovitettu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa, joka ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä seuraavat 12 vuotta. Osassa lausuntopalautteessa kytkentä liikenneturvallisuusstrategian ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa nähtiin vahvana. Toisaalta osassa lausunnoissa esitettiin, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi huomioida strategiassa vielä näkyvämmiin.

## Alueellisen liikenneturvallisuustyön huomioiminen

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että strategiassa tulisi kiinnittää vielä laajemmin huomiota liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien toimijoiden rooleihin ja yhteistyöhön erityisesti alueellisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä. Esimerkiksi maakuntaliittojen koordinoituvastuu alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta tulisi huomioida paremmin. Nämä suunnitelmat sisältävät paljon toimenpiteitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja näillä toimenpiteillä on myös tarkoitus osaltaan parantaa liikenneturvallisuutta. Samoin kuntien rooli tulisi kuvata laajemmin ottaen huomioon niiden suunnitteluvastuu, liikenneturvallisuustoimet ja kadunpitotehtävät alueellaan. Liikenneturvallisuusstrategiassa tulisi lisäksi vielä täsmentää, miten sen on tarkoitus ohjata ja tukea alueellista ja seudullista liikenneturvallisuustyötä.

## Liikenteen tieteellinen tutkimus

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin tieteellisen tutkimuksen rooli liikenneturvallisuustyössä. Lausuntopalautteen mukaan liikenneonnettomuustutkimusta ja tilastot eivät usein tavoita kaikkia onnettomuuksien taustalla olevia tekijöitä. Jotta päätöksenteko voisi perustua tutkittuun tietoon, tulisi tilastoinnin kehittämisen lisäksi panostaa myös muihin tutkimusmenetelmiin. Tilastotiedon kerääminen ja analysointi on tärkeä pohja tietopohjaiselle päätöksenteolle, mutta on huomioitava, että tämän tiedon jalostaminen erillisten tutkimusten ja selvitysten avulla on tärkeä osa etenkin monissa erityiskysymyksissä. Eri menetelmiä tarvitaan vaikuttavan liikenneturvallisuustyön ja -kasvatuksen kehittämisen tueksi. Lausuntopalautteessa nostetaan esiin, että luotettavan tiedon tuottamiseksi on tärkeää tukea tieteellistä ja riippumatonta tutkimustyötä. Lausuntopalautteessa esitetään, että

strategiassa ohjattaisiin taloudellisia lisäresursseja liikenneturvallisuustyöhön myös tieteellisen tutkimuksen osalta.

## Joukkoliikenteen huomioiminen

Lausuntopalautteen mukaan yhtenä keskeisenä näkökulmana strategiassa tulisi tunnistaa joukkoliikenne turvallisena kulkumuotona. Strategiassa tulisi nostaa esille kulkumuotomuutosten merkitys liikenneturvallisuuden parantamisessa. Lausuntopalautteessa todetaan, että joukkoliikenne on turvallisin liikennemuoto, jolla yhdessä kävelyn ja pyöräilyn kanssa on myönteisiä vaikutuksia kansanterveyteen. Joukkoliikenteen edistämällä on myönteisiä vaikutuksia myös kestäväan kehitykseen. Lausuntopalautteen mukaan strategiaan tulisi lisätä konkreettisia toimenpiteitä henkilöautoliikenteen suoritteiden vähentämiseksi ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden vahvistamiseksi.

## Ammattiliikenne ja erityisesti ajoterveys

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että ammattiliikenne on huomioitu strategiassa joiltain osin, mutta ammattiliikenteen erityispiirteitä suhteessa muihin liikenteen toimijoihin tulisi vielä tarkastella laajemmin. Erityisesti nähtiin tarve kiinnittää huomiota tieliikenteen ammattikuljettajien ajoterveyden varmistamiseen, sillä tieliikenteessä ei ole kyseiseen liikennemuotoon koulutettuja tai perehdytettyjä lääkäreitä, toisin kuin muissa liikennemuodoissa. Terveystieteiden ammattilaisten osaamista liikennelääketieteeseen liittyen tulisi lisätä. Lausuntopalautteessa nostettiin myös esille, että liikenneturvallisuuden kannalta olisi tärkeää mahdollistaa tiedonkulku ammattikuljettajan ajokiellosta tai ajo-oikeuden poistamisesta ammattikuljettajan työnantajalle. Työnantajalla ei nykyisin ole mahdollisuutta saada tietoa työntekijäkuljettajan ajo-oikeuden päättymisestä tai voimassaolosta. Lausuntopalautteessa nostettiin myös esiin, että ammattimaisesta maantieliikenteestä puuttuu säännökset, joiden avulla varmistettaisiin pakollinen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jollaista edellytetään muissa liikennemuodoissa.

## Ikääntyneet

Lausuntopalautteen mukaan liikenneturvallisuusstrategian ikääntyneisiin liittyvät toimenpiteet eivät ole riittäviä. Pelkkään ikään perustuvat kategoriset toimenpiteet eivät kohdenna strategian tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta tehokkaasti. Iäkkäät ovat moninainen väestöryhmä, joka koostuu esimerkiksi terveydeltään ja sosioekonomiselta asemaltaan erilaisista henkilöistä. Ikääntyminen ei myöskään automaattisesti tarkoita heikentynyttä toimintakykyä. Lausuntopalautteessa todetaan, että tarvittaisiin yksilöidympää tietoa iäkkäistä ihmisistä ja tältä pohjalta yksilöityjä, kohdennettuja toimenpiteitä.

## Tieliikenteen promillerajan laskeminen

Liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa keskusteltiin tieliikenteen perusmuotoisen promillerajan laskemisesta ja se sisältyy strategiaan vaihtoehtoisena toimenpiteenä. Promillerajan laskemista ei esitetty strategiassa. Lausuntopalautteessa promillerajan laskemista pidettiin kuitenkin tarpeellisena. Matalampi promilleraja vahvistaisi ajatusta siitä, että autoa ei tulisi ajaa päihtyneenä. Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että Suomen naapurimaissa Norjassa ja Ruotsissa on käytössä alhaisempi promilleraja. Toisaalta promillerajan alentamiselle ei nähty perusteita eikä sitä pidetty

ensisijaisena liikenneturvallisuustoimena. Sen sijaan pidettiin tärkeänä rattijuopumusten määrän kehittymistä ja tarvittaessa korjaavien toimenpiteiden tekemistä.

## Promillerajan asettaminen pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun

Liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa keskusteltiin promillerajan asettamisesta pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun ja se sisältyy strategiaan vaihtoehtoisena toimenpiteenä. Promillerajan asettamista ei kuitenkaan esitetty strategiassa. Lausuntopalautteessa kannatettiin vahvempaa puuttumista alkoholin käyttöön pyöräilyssä ja sähköpotkulautailussa ja kannatettiin promillerajan asettamista pyöräilyyn ja sähköpotkulautailuun. Promillerajan asettaminen olisi selkeää valvonnan näkökulmasta ja viestisi päihtyneenä pyöräilyn tai sähköpotkulaudan käytön olevan kiellettyä ja rangaistavaa. Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että samalla tulisi säätää poliisin mahdollisuudesta puhalluskokeen ja huumausainetestin suorittamiseksi, kuten moottoriajoneuvojen osalta nykyisin on mahdollista toimia.

## Vesiliikenteen promillerajan laskeminen

Liikenneturvallisuusstrategiassa on esitetty toimenpidettä, jonka mukaan selvitetään promillerajan laskemista 0,5 promilleen erityisesti moottoriteholtaan suurten veneiden kuljettajilta sekä myös muussa kuin ammattimaisessa toiminnassa. Lausuntopalautteessa kannatettiin vähintään selvityksen tekemistä, mutta esitettiin myös promillerajan laskemista suoraan. Vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskemisella annettaisiin selkeä viesti siitä, että päihteet eivät ole hyväksyttävämpiä vesiliikenteessä kuin tieliikenteessä. Lausuntopalautteessa ehdotettiin lisäksi, että promillerajan laskemista tulisi selvittää myös laajemmin huviveneilyn kuljettajiin kuin vain moottoriteholtaan suurten veneiden kuljettajiin. Toisaalta lausuttiin, että vesiliikenteen turvallisuustilanteessa ja asiaa koskevissa rangaistavuuden arviointiin liittyvissä perusteissa ei ole viime vuosina tapahtunut sellaisia olennaisia muutoksia, joihin nähden promillerajan laskemista koskevaa selvitystä olisi pidettävä ajankohtaisena ja aiheellisena.

## Pelastusliivien käytön edellyttäminen

Liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa keskusteltiin pelastusliivien käytöstä ja pelastusliivien käytön säätämistä pakolliseksi ja se sisältyy strategiaan vaihtoehtoisena toimenpiteenä. Pelastusliivien käyttämisen säätämistä pakolliseksi ei kuitenkaan esitetty strategiassa. Lausuntopalautteessa nostettiin kuitenkin esiin, että vesiliikenteessä tapahtuvissa kuolemantapauksissa nousee erityisesti esiin pelastusliivien tai muiden pelastuspukineiden käyttämättä jättäminen. Hukkumisten vähentämisessä vesiliikenteessä olisikin hyvä kiinnittää huomiota pelastusliivien käyttämisen ja niiden päälle pukemisen edellyttämiseen. Lausuntopalautteessa esitetään, että pelastusliivien käyttöpakko tulisi ulottaa moottori- ja purjevereiden lisäksi soutuveneisiin. Vähintään vesiliikennelakia tulisi täsmentää niin, että myös soutuveneessä tulee olla pelastusliivit tai muu kelluntapukine kaikille matkustajille. Lausuntopalautteen mukaan kansainvälisten esimerkkien perusteella pelastusliivien käytön säätämällä pakolliseksi on onnistuttu vähentämään merkittävästi vesiliikenteessä tapahtuvia kuolemia. Toisaalta lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että pelastusliivien käyttämättömyys on osittain asenteellista ja siihen voidaan pyrkiä vaikuttamaan myös turvallisuusviestinnän keinoin.

## Hukkumiskuolemien käsittely liikenneturvallisuusstrategiassa

Liikenneturvallisuusstrategiassa on kiinnitetty huomiota hukkumisiin ja luonnosteltu toimenpiteitä hukkumisten ehkäisemiseksi. Lausuntopalautteessa nostettiin kuitenkin esiin, että hukkumiset eivät aina tapahdu vesiliikenteessä tai uudessa, vaan esimerkiksi putoamisen seurauksena liikuttaessa kaupunkien satamissa, silloilla tai jokivarsilla. Hukkumisten sisällyttämistä kokonaisuudessaan osaksi liikenteen onnettomuuksia ja kuolemia ei liene tarkoituksenmukaista. Lausuntopalautteessa esitettiin, että liikenneturvallisuusstrategiassa käsiteltäisiin lähinnä niitä hukkumiskuolemia, jotka ovat vesiliikenneonnettomuuksia. Muilta osin hukkumiskuolemia käsitellään sosiaali- ja terveystieteiden koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyohjelman toimeenpanon yhteydessä.

## Raideliikenteen lausuntopalaute

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin raideliikenteen turvallisuushaasteiden keskeisimpiä osa-alueita olevan luvattomat liikkujat rautatiealueella sekä tasoristeysonnettomuudet. Turvallisuuden parantaminen tasoristeysissä edellyttää investointeja rataverkkoon varoituslaitteiden asentamiseksi tai vartioimattomien tasoristeysten poistamiseksi. Lausuntopalautteessa pidettiin tärkeänä ja tarpeellisena jatkaa Väyläviraston raideliikenteen tasoristeysohjelmaa. On kuitenkin otettava huomioon, että tulevaisuudessa onnettomuuksien vähentäminen infrastruktuurin keinoin on kalliimpaa, sillä ohjelmassa on poistettu onnettomuusnusteiltaan ja olosuhteiltaan huonoimpia tasoristeyskohtia, joissa vaikutukset ovat panos-tuotos suhteessa parempia kuin tulevaisuudessa.

Raideliikenteen osalta nostettiin esiin myös kaupunkiraideliikenne ja sen huomioiminen. Erityisesti strategiassa tulisi selkeämmin tuoda esille, miten raideliikenteelle kohdistetut toimenpiteet koskevat myös raitioliikennettä. Lisäksi lausuntopalautteessa esitettiin terminologiaa ja muita teknisiä huomioita raideliikenteeseen liittyen.

## Ilmailun lausuntopalaute

Lausuntopalautteessa kannatettiin strategiassa kuvattuja ilmailun toimenpiteitä. Lausuntopalautteessa esitetään kuitenkin myös useita teknisiä ja täsmennyksiä huomioita toimenpiteisiin. Täsmennyksiä ehdotettiin esimerkiksi rekisteröityneistä miehittämättömän ilmailun toimijoista esitettyyn lukumäärään, strategian rajaukseen valtion ja sotilasilmailun osalta sekä "U-space"-termin käyttöön.

## Lista lausunnonantajista

1. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
2. Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoajat ja –teollisuus ry
3. Autoliikenteen työnantajaliitto ry
4. Autoliitto
5. Business Finland
6. Ehkäisevä päihdetyö EHYT
7. Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto
8. Eläkeliitto
9. Etelä-Karjalan liitto
10. Finanssiala ry
11. Finavia Oyj
12. Harmaja 10 Oy
13. Helsingin kaupungin pelastuslaitos
14. Helsingin kaupunki
15. Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä
16. Huoltovarmuuskeskus
17. HUS –kuntayhtymä
18. Hätäkeskuslaitos
19. Ilmatieteenlaitos
20. Ilmavoimien esikunta
21. Invalidiliitto
22. ITS Finland ry
23. Itä-Suomen yliopisto
24. Jokilaaksojen pelastuslaitos
25. Kainuun liitto
26. Kansaneläkelaitos
27. Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö ELO
28. Keski-Pohjanmaan liitto
29. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
30. Kuopion kaupunki
31. Kymenlaakson liitto
32. Lapin liitto
33. Lappeenrannan kaupunki
34. Lapsiasianvaltuutetun toimisto
35. Liikenne- ja viestintävirasto
36. Liikenneopetus ry
37. Liikenneturva
38. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat
39. Liikenneympäristöyhdistys ry
40. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry
41. Liikenteenohjausyksikkö Fintraffic Oy
42. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys
43. Linja-autoliitto ry
44. Logistiikkayritysten Liitto ry
45. Lounais-Suomen liikenneturvallisuustyön keskus
46. Maanmittauslaitos
47. Muistiliitto
48. Oikeusministeriö
49. Onnettomuustietoinstituutti



50. Onnettomuustutkintakeskus
51. Opetus- ja kulttuuriministeriö
52. Opetushallitus
53. Paikallisliikenneliitto ry
54. Pirkanmaan sairaanhoitopiiri
55. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
56. Pohjois-Karjalan pelastuslaitos
57. Pohjois-Pohjanmaan liitto
58. Poliisihallitus
59. Porin kaupunki
60. Puolustusministeriö
61. Pyöräliitto
62. Pyöräilykuntien verkosto ry
63. Rahtarit ry
64. Rajavartiolaitos
65. Rikosseuraamuslaitos
66. RPAS Finland ry
67. Satakuntaliitto
68. Satakunnan pelastuslaitos
69. SF-Caravan ry
70. Sisäministeriö
71. Sitowise Oy
72. Sosiaali- ja terveysministeriö
73. Suomen Autokoululiitto ry
74. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
75. Suomen Kuntaliitto ry
76. Suomen Lukiolaisten Liitto
77. Suomen Melonta ja Soutuliitto
78. Suomen Meripelastusseura
79. Suomen Metsästäjäliitto
80. Suomen Motoristit ry
81. Suomen Navigaatioliitto
82. Suomen Psykologiliitto
83. Suomen Punainen Risti
84. Suomen Riistakeskus
85. Suomen Taksiliitto ry
86. Suomen Tieyhdistys ry
87. Suomen Uimaopetus ja Hengenpelastusliitto
88. Suomen Vanhempainliitto
89. Suomen Ympäristökeskus
90. Tampereen kaupunki
91. Tampereen yliopisto
92. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
93. Terveiden ja hyvinvoinninlaitos THL
94. Tier Mobility Finland
95. Tilastokeskus
96. Turvallisesti vesillä ry
97. Turvallisuus ja kemikaalivirasto TUKES
98. Työ- ja elinkeinoministeriö
99. Uudenmaan ELY
100. Uudenmaan liitto
101. Valtioneuvoston kanslia
102. Valtiovarainministeriö

103. Vantaan kaupunki
104. Venealan Keskusliitto Finnboat
105. Voi Technology
106. VR Group Oy
107. Väylävirasto

Näistä Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Rajavartiolaitos, Suomen Ympäristökeskus, Turvallisesti vesillä ry, Turvallisuus ja kemikaalivirasto TUKES ja valtioneuvoston kanslia ilmoittivat, että heillä ei ole lausuttavaa luonnoksesta.