



Pöytäkirja

28.4.2025

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kokous 1.4.2025

Aika

1.4.2025 kello 14–16

Paikka

Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 4, Helsinki
Sali 1 ja Teams

1. Kokouksen avaus

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän puheenjohtaja, osastopäällikkö Laura Eiro avasi seurantaryhmän kokouksen kello 14.00.

Puheenjohtaja mainitsi LVM:n organisaatiouudistuksen ja esitteli osaston asioita. Puheenjohtaja mainitsi myös kevään aikana tapahtuvan kyselyn siitä, mitkä liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpiteet ovat sellaisia, joita tulisi jatkaa.

2. Ilmailun turvallisuuskatsaus 2024

Liikenne- ja viestintäviraston Tapani Maukonen esitteli ilmailun turvallisuuskatsauksen vuodelta 2024, johon on kerätty ilmailun poikkeamatietoja. Dokumentti on julkaistu Traficom sivuilla.

Ilmailun kannalta vuosi on ollut pääosin hyvä; onnettomuuksia ja kuolemia on ollut alle aiempien vuosien keskiarvon. Suurienergiset onnettomuudet ovat vähentyneet ja tavoitteena on päästä nollaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Kaupallinen ilmakuljetus ei ole palautunut täysin samalle tasolle kuin ennen koronaa. Lisäksi jotkut häiriöt korostuivat vuoden 2024 tilastoissa. Esimerkiksi satelliittinavigoinnin häirintä, laserhäirintä sekä häiriköivät, usein alkoholin vaikutuksen alaisena olevat, matkustajat ovat aiheuttaneet ongelmia. Lisäksi sään ääri-ilmiöt ja niiden aiheuttamat tilanteet ovat lisääntyneet.



Kokouksessa keskusteltiin edellä mainituista tilastoista. Väyläviraston Noora Airaksinen pohti, saavatko häiriköivät henkilöt aina sanktion, johon Maukonen vastasi, että se riippuu häiriköinnin vakavuudesta, vaikutuksista ja esimerkiksi siitä, joudutaanko poliisi kutsumaan paikalle.

Traficomin Inkeri Parkkari kysyi, onko GPS-häirinnästä aiheutunut vaaratilanteita, johon Maukonen vastasi, että varajärjestelmät ovat niin hyviä, että niiden avulla pystytään ehkäisemään vaaratilanteita. Parkkari kysyi myös, näkyvätkö muiden maiden lentoyhtiöt vakavien vaaratilanteiden tilastoissa, johon Maukonen totesi, että droneihin liittyvät vaaratilanteet korostuvat ulkomailla.

Uudenmaan Ely-keskuksen Marko Kelkka pohti, miten GPS-häiriötilanteiden kohdalla voidaan toimia, johon Maukonen vastasi, että lentoyhtiöillä on varautumissuunnitelmat ja tarvittaessa voidaan käyttää maalaiteita, joista saadaan navigointisignaleja. Sisäministeriön Jari Pajunen totesi, että GPS-häiriöt näkyvät myös vesiliikenteessä.

Puheenjohtaja Laura Eiro tiedusteli vielä, onko jotain, mitä voitaisiin tehdä yhdessä ilmailun turvallisuuden parantamiseksi, johon Maukonen vastasi, että tilanne on jo hyvä ja siihen ollaan pääosin tyytyväisiä, mutta Traficom kiinnittää nyt huomiota GPS-häirintään.

3. Ajokiellot ja alkolukolla valvottu ajo-oikeus – ajokieltotyöryhmän muistio

Liikenne- ja viestintäministeriön Saara Louko ja Monika Mutanen esittelivät poikkihallinnollisen ajokieltotyöryhmän ehdotuksia.

Tällä hetkellä ajokieltoprosessiin liittyy laajoja muutostarpeita. Prosessi koetaan esimerkiksi liian pitkäksi ja monimutkaiseksi ja sitä olisi tarve yhtenäistää ja yksinkertaistaa tehokkuuden lisäämiseksi. Prosessin monimutkaisuus vaikuttaa asianosaisten oikeusturvaan ja tietojärjestelmiin.

Työryhmä ehdottaa, että väliaikaisen ajokiellon voimassapitopäätöksestä luovuttaisiin ja todisteellisen tiedoksiannon käyttöä vähennettäisiin silloin, kun se on mahdollista. Lisäksi työryhmä ehdottaa, että rattijuopumuksesta määrättyjä ajokieltoja pidennettäisiin ja alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevaa lainsäädäntöä muutettaisiin.

Mia Nyholm Liikenneturvasta kysyi, onko tiedossa, tuleeko direktiivin päivityksen yhteydessä muutos myös ajoterveyskriteereihin. Nykyisten kriteerien mukaan päihdeongelman omaavan on osoitettava tietyn ajanjakson ajan, että kykenee olemaan raittiina. Asiaan luvattiin tutustua paremmin. Sisäministeriön Jari Pajunen kysyi muutosten aikataulusta, josta ei ole vielä selkeää tietoa, mutta



säädöshankepääätös koitetaan saada mahdollisimman pian, kun myös uusi ajokieltodirektiivi valmistuu. Traficomin Inkeri Parkkari kehui muutosta tervetulleeksi.

Liikenneturvan Mia Nyholm otti esille myös kysymyksen hoitoonohjauksesta, mutta sitä ei ollut vielä pohdittu tarkemmin LVM:ssä. THL:n Antti Impinen yhtyy hoitoonohjauksen tärkeyteen. Hän huomauttaa, ettei alkolukko estä huumeiden vaikutuksen alaisena ajamista. Pasi Rissanen Poliisihallituksesta toteaa, että hoitoonohjaus on hyvä nosto, mutta ei ole paikkaa, mihin ohjata henkilöitä hoitoon. Hän huomauttaa, että uudelleen ajo-oikeuden menettäneet eivät välitä menetyksestä samalla tavalla kuin ensikertalaiset.

4. Suojattomien tienkäyttäjien turvallisuus

Traficomin Riikka Rajamäki esitteli ensimmäisenä suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Tieliikenteessä kuolleiden pyöräilijöiden lukumäärä on pysynyt suunnilleen samana, mutta jalankulkijoiden kuolemien lukumäärä on laskenut 15 vuodessa. Vakavasti loukkaantuneiden määrä on pysynyt melko samana. Sekä kuolemat että vakavat loukkaantumiset painottuvat ikääntyneisiin.

Esityksessä keskusteltiin myös sähköpotkulautaonnettomuuksista, joiden määrä on ollut korkea. Sähköpotkulautaonnettomuudet ovat olleet vakavampia kuin pyörällä tapahtuneet onnettomuudet.

Poliisihallituksen Pasi Rissanen esitteli poliisin toimenpiteitä suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden edistämiseksi, joihin kuuluu esimerkiksi valvontajaksoja. Poliisi on tarkastelemassa syyttäjävirston kanssa sanktiolinjaa esimerkiksi punavaloihin liittyen ja toivoisi promillerajaa ja kypäräpakkoa myös pyöräilijöille, sekä ikärajaa kevyille sähköajoneuvoille. Poliisi toivoo myös viranomaisten yhteistyötä, aktiivista viestintää ja infran ratkaisuja.

Kalle Parkkari Onnettomuustietoinstituutista huomautti, että suojateiden valvonta ja punavalot ovat tärkeitä, sillä ihmisten havaintokyvyn puutteet tulevat vastaan kahden vihreän valon tilanteessa. Helsingin kaupungin Roni Utriainen mainitsi, että tämä ongelma on tunnistettu myös Helsingissä.

Mia Nyholm Liikenneturvasta huomautti, että liikenneympyrät saattaisivat vähentää vakavia onnettomuuksia ja että yleinen tarkkaamattomuus, esimerkiksi kännyköiden takia, on ongelma esimerkiksi edellä mainituissa kahden vihreän valon tapauksissa. Traficomin Riikka Rajamäki sen sijaan pohti, voisiko onnettomuuksia lisätä se, että myös autoilijoissa on nykyään paljon ikääntyneitä



henkilöitä, johon Nyholm vastasi, ettei asiassa ole löytynyt selkeää korrelaatiota, kun Liikenneturvassa on tarkasteltu asiaa OTI:n tilastojen pohjalta.

Invalidiliiton Riitta Saksanen esitteli tienkäyttäjien turvallisuutta sellaisten tienkäyttäjien näkökulmasta, joilla on fyysisiä toimintaesteitä. Jäsenistön kyselyn perusteella toivotaan esteettömiä pyöräily- ja jalankulun väyliä sekä poikkeusreittejä, ehjiä tienpintoja, hyvää talvikunnossapitoa, esteettömiä pysäköintimahdollisuuksia ja hyvää valaistusta. Kadun ylittämisen turvallisuusriskit tulee minimoida.

Traficomin Inkeri Parkkari kysyi, tuleeko palautetta tasaisesti ympäri maata vai hoidetaanko pienillä paikkakunnilla asioita eri tavalla, johon Saksanen vastasi, että palautetta tulee yleensä tasaisesti, mutta toisinaan suuret kaupungit hoitavat liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita paremmin. Sähköpotkulautojen osalta suurista kaupungeista tulee enemmän huonoa palautetta.

Pyöräliiton Janne Paananen esitteli tilastoja pyöräilyyn liittyen. Paanasen mukaan loukkaantumiset ja kuolemat ovat vähentyneet, mutta turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta lisäisi esimerkiksi liikenteen rauhoittaminen, pyöräväylien kunnossapito, riittävät ohitusetäisyydet ja pyöräliikenteen ja jalankulun eriyttäminen. Paananen esitti tilastoja myös muun muassa pyörävarkauksista.

Kalle Parkkari Onnettomuustietoinstituutista huomautti, että pyöräilyturvallisuuden kanssa on vielä paljon tehtävää, eivätkä viralliset tilastot kerro koko totuutta. Väyläviraston Noora Airaksinen ja Traficomin Inkeri Parkkari olivat samaa mieltä.

Traficomin Riikka Rajamäki totesi, että pyörävarkauksien nostaminen esiin on tärkeää, sillä liikenteessä ajetaan usein huonossa kunnossa olevilla pyörillä. Strategiassa olisi hyvä huomioida ajoneuvojen kunto. Väyläviraston Noora Airaksinen totesi, että myös pyörä on ajoneuvo, jonka ajokunto tulisi ottaa samalla tavalla huomioon kuin muissakin ajoneuvoissa. Pyöräliiton Janne Paananen totesi tähän, että liikenteessä on paljon melko hyväkuntoisia sähköpyöriä. Mia Nyholm nosti esiin, että pyöräilyn turvallisuutta edistäviä toimenpiteitä olisi hyvä lähestyä Safe system -mallin eri osa-alueiden kautta uudella strategiakaudella, jos malli sisällytetään uuteen strategiaan.

Roni Utriainen Helsingin kaupungilta esitteli suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta kaupungin näkökulmasta. Helsingissä suuri osa matkoista tehdään jalan ja paljon myös pyöräillä. Turvallisuustoimenpiteitä on tehty, mutta esimerkiksi pyöräreitit ovat vielä melko katkonaisia Helsingissä. Paikalliskatujen liikennettä pyritään rauhoittamaan.



Ari Vandell Tampereen kaupungilta kertoi toimenpiteistä, joita Tampereella on tehty liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Vandell kertoi lisäksi, että kehitystyön alla on esimerkiksi ”läheltä piti” -tilanteiden tunnistaminen ja heijastettavien merkkien sekä heijastinkampanjoiden lisääminen.

Lopuksi oli lyhyesti puhetta vielä raideliikenteen turvallisuudesta.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Seuraava kokous

Seuraava kokous pidetään syksyllä 2025. Tarkka ajankohta ilmoitetaan myöhemmin.

7. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin kello 16.03.