

Pöytäkirja

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän toinen kokous

Aika

27.3.2023 klo 10–12

Paikka

Auditorio, Eteläesplanadi 4 & Teams

1. Kokouksen avaus

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän puheenjohtaja, osastopäällikkö Laura Eiro avasi seurantaryhmän toisen kokouksen.

2. Liikenneturvallisuustutkimus

Liikenne- ja viestintäministeriön ylitarkastaja Sofia Johansson esitteli liikenneturvallisuustutkimuksen nykytilaa ja tulevaisuutta. Aiheesta järjestettiin syyskuussa 2022 seminaari Tampereella Poliisiammattikorkeakoulussa. Seminaarin tavoitteena oli muodostaa kokonaiskuva tutkimusalan nykytilasta ja visio sen tulevaisuudesta, sekä hahmottaa liikenneturvallisuutta koskevan tutkimustiedon tarpeita.

Seminaarissa todettiin kaksi isoa kehityskohdetta. Ensimmäinen näistä liittyi liikenneturvallisuustutkimuksen edellytyksiin, jotka ovat heikentyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana. Toinen kehityskohde liittyi tutkimuksen pohjana käytettävään tilastotietoon: liikenneturvallisuutta koskevaa tilastointia ja tilastojen käytettävyyttä tulee kehittää.

Liikenneturvallisuustutkimus on myös haastava kokonaisuus. Tutkimusalan arvostus ei ole samalla tasolla meillä kuin se on toisissa maissa. Haasteellisuutta lisää myös alati muuttuva liikenne.

Liikenneturvallisuustutkimuksen tekeminen perustuu tarpeeseen. Liikenneturvallisuustutkimuksen tietotarpeiksi seminaarissa tunnistettiin esimerkiksi ajoterveys, väylien turvallisuus, riskikuljettajien tunnistaminen, liikennekuolemiin ja loukkaantumisiin liittyvien syiden tunnistaminen.

Liikenneturvallisuustutkimus liittyy myös liikenneturvallisuusstrategiaan. Yhden strategian linjauksen mukaan päätöksenteon tulee perustua tietoon. Lisäksi liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet voivat toimia lähtökohtana tulevien vuosien tutkimustoiminnan painopisteille. Tällaisia ovat mm. promillerajoihin liittyvät selvitystarpeet. Näissä tarvitaan tutkimustietoa päätöksenteon pohjaksi.

Liikenneturvallisuusstrategiassa korostuu poikkihallinnollisuus ja eri toimijoiden välinen yhteistyö. Liikenneturvallisuus on huomioitu myös muiden hallinnonalojen hankkeissa, kuten esimerkiksi

mielenterveysstrategiassa ja koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelmassa.

Liikenneturvan Pasi Anteroinen piti hyvänä, että tällainen seminaari järjestettiin. Liikenneturvallisuustutkimuksen tueksi kaivataan enemmän ministeriöiden panostusta, eikä pelkästään liikenne- ja viestintäministeriöltä. Intressejä liikenneturvallisuustutkimuksen tekemiseen on muillakin ministeriöillä, kuten esimerkiksi sosiaali- ja terveysministeriöllä, sisäministeriöllä ja ympäristöministeriöllä. Poikkihallinnollista yhteistyötä kaivataan, samoin aiempaa Lintu-tutkimusohjelmaa.

Invalidiliiton Riitta Saksanen käytti puheenvuoron kertoen joukkoliikenteen matkaketjujen saavutettavuudesta. Asiassa tehdyn selvityksen tuloksilla on yhteys liikenneturvallisuuteen.

Seurantaryhmän puheenjohtaja summasi, että liikenneturvallisuustutkimusta ja sen edistämistä voidaan tarkastella myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) VNTEAS-hankkeiden puitteissa liikenneturvallisuusstrategiaa unohtamatta.

3. Arviomuistio sähköpotkulautojen sääntelyvaihtoehdoista

Liikenne- ja viestintäministeriön erityisasiantuntija Konsta Arvelin esitteli mikroliikkumista koskevaa arviomuistiota, jonka lausuntoaikaa on vielä viikko jäljellä. Arviomuistio yhdistää kuntien toimivaltaa koskevan toimenpiteen ja mikroliikkumisen promillerajaa koskevan toimenpiteen.

Alan turvallisuuskehitys on mennyt parempaan suuntaan. Vuonna 2016 tuli voimaan sähköpotkulaudat mahdollistava lainsäädäntö. Silloin ei vielä tiedetty, millainen ilmiö tästä kehittyi. Sähköpotkulautailussa on sattunut loukkaantumisia ja erityisesti päihtyneiden tapaturmia. Näistä on aiheutunut merkittäviä kustannuksia yksilöille ja yhteiskunnalle.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on useita mikroliikkumiseen liittyviä toimenpiteitä. Onnettomuuksin liittyvänä tekijänä on merkittäviltä osin inhimillinen tekijä, johon pyritään vaikuttamaan mm. tiedotuksella, valistuksella ja liikennekasvatuksella.

Arviomuistiossa esitetty ensimmäinen ratkaisuvaihtoehto sisältää strategian toimenpiteiden toteuttamisen ilman muita lainsäädäntömuutoksia.

Ratkaisuvaihtoehtona on esitetty myös palveluntarjoajien itsesääntelyn kehittämistä. Tähän liittyen operaattorit ovat "vaatineet" ministeriöltä kovempia keinoja.

Lainsäädäntöehdotusten puolelta yhtenä ratkaisuvaihtoehtona on yhtenäistää ns. sähköpotkulautailun liikennesääntöjä. Haasteena on, että potkulautamallisesta ajoneuvosta ei voi päällepäin sanoa, mitä liikennesääntöjä siihen sovelletaan. Tarkoituksenmukaista olisi, että kaikkiin potkulautamallisiin ajoneuvoihin sovellettaisiin polkupyöräilyn liikennesääntöjä.

Lisäksi yhtenä lainsäädäntötoimenpiteenä olisi kieltää pysäköinti jalkakäytävillä. Myös kansainvälinen jalankulkijaliitto (ks. [Personal mobility devices and other devices facilitating sustainable and inclusive mobility submitted](#) by International Federation of Pedestrians) kannattaa yleisesti pysäköinnin kieltämistä jalkakäytävillä.

Ajoneuvojen siirtämisessä on tunnistettu haasteita mm. 48 tunnin säännön suhteen. Tätä ehdotetaan muutettavaksi siten, että virheellisesti pysäköity sähköpotkulautaita voitaisiin siirtää heti.

Lisäksi arviomuistiossa on arvioitu uusia liikenteenohjauslaitteita mikroliikkumiseen, promillerajan käyttöönottoa sekä toimilupamallia.

Ministeriö ehdottaa arviomuistiossaan, että pysäköinti jalkakäytävillä, pyöriteillä ja maastossa kiellettäisiin. Lisäksi mahdollistettaisiin virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirto välittömästi. Ministeriö ehdottaa myös promillerajaa sähköpotkulautailuun. Promilleraja on herättänyt runsaasti keskustelua, jopa sellaista, että päihtyneet polkupyöräilijät siirtyisivät käyttämään muita ajoneuvoja päihtyneenä. Ministeriö ehdottaa myös uusia liikenteenohjauslaitteita mikroliikkumisen ohjaamiseen, sekä sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistämistä.

Johanna Vilkuna **Kuntaliitosta** totesi, että on hienoa, että arviomuistio on lausuttavana. Kaupungit myöskin kannattavat sähköpotkulautailua. Kaupunkien näkökulmasta oli pettymys, että toimilupamalli ei ollut mukana ministeriön arvioissa. Pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöriteillä on Kuntaliiton näkemyksen mukaan melko jäykkä malli. Puheenjohtaja totesi, että aiheesta onkin ollut julkista keskustelua. Ministeriö on tuonut esiin, minkä vuoksi ministeriö ei kannata toimilupamallia. Mm. elinkeinonvapauden toteuttaminen on huomioitava. Ministeriön näkemyksen mukaan nyt esitetyillä keinoilla voitaisiin päästä samaan lopputulokseen.

Marko Forsblom **ITS Finlandista** toi esiin, että tulisi arvioida ehdotuksen vaikutuksia liiketoimintaan eli operaattoreiden toimintaan. Pysäköinnin osalta haaste on vain muutamassa isossa kaupungissa Suomessa, siksi totaalkielto on huono vaihtoehto. Sähköpotkulaudat ovat muuttuneet paljon kolmessa vuodessa ja ne tulevat edelleen kehittymään. Ala kehittyy koko ajan. Kannusti älyratkaisujen hyödyntämiseen jatkossa. Lautoihin voidaan rakentaa erilaisia ominaisuuksia geoaitauksen avulla.

Inkeri Parkkari **Traficomista** kertoi, että viime viikolla oli sähköpotkulautoihin liittyvä paneeli Väylät ja liikenne -seminaarissa. Paneelissa nostettiin esiin se, että vapaaehtoisin sopimuksiin eivät kaikki operaattorit välttämättä sitoudu. Huoli on operaattoreiden näkökulmasta se, että Suomeen tuodaan ns. jämälautoja, joissa ei ole parhaita ominaisuuksia. Arviomuistion osalta oli todettu, että muistio käsittelee liian vahvasti vain sähköpotkulautoja, eikä huomioitu tarpeeksi sitä, millaisia välineitä voi tulla tulevaisuudessa.

Pasi Rissanen **Poliisihallituksesta** totesi, että eri tahot käsittelevät asiaa eri näkökulmista. Keskiössä voisi pitää liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet ja nollavision. Arviomuistio on hyvin tehty ja Poliisihallitus tulee lausumaan siitä.

Kalle Parkkari **Onnettomuustietoinstituutista** totesi arviomuistion olevan hieno ja se on hyvä askel eteenpäin. Strategiassa on tavoitteena saada myös mikroliikkumisen syykoodi onnettomuustilastointiin. Mitä nopeammin se saadaan, sitä paremmin pystytään seuraamaan mikroliikkumisen turvallisuutta ja kohdentamaan toimenpiteet tarkemmin.

Roni Utriainen **Helsingin kaupungilta** totesi pysäköintiin liittyen, että Helsinginniemielle on jo tälle kaudelle tulossa pysäköintirajoituksia.

Konsta Arvelin totesi asiakohdan lopuksi, että älyteknologiat ovat mielen päällä. Liikenne on kansainvälinen kokonaisuus, joten on pohdittava, mitä kansallisesti voidaan toteuttaa. Lausuntokierroksen jälkeen katsotaan, miten edetään ja lausunnot otetaan huomioon.

4. Automaattivalvonnan opas ja kehittämissuunnitelma

Väyläviraston asiantuntija Jari Gröhn esitteli seurantaryhmälle Väylävirastossa valmisteltua automaattisen liikennevalvonnan opasta. Automaattivalvonnan opasta on valmisteltu nyt jo useamman vuoden. Automaattivalvonnan opas koostuu kahdesta asiakirjasta, jotka ovat liikenneturvallisuuskameroita koskeva opas ja kehittämisselvitys automaattisesta liikennevalvonnasta maanteillä.

Liikenneturvallisuuskameroita koskevassa oppaassa selostetaan osapuolten roolit ja vastuut valvonnan toteuttamisen eri vaiheissa. Se sisältää valvontakohteiden suunnittelun, päätökset toteutettavista kohteista, kohteiden toteuttamisesta sekä käytöstä ja ylläpidosta.

Oppaan terminologiassa päädyttiin käyttämään automaattisen liikennevalvonnan kiinteistä valvontapisteistä nimitystä liikenneturvallisuuskamera. Oppaan määritelmän mukaan liikenneturvallisuuskamera on nimitys kiinteässä valvontapisteessä näkyvälle kokonaisuudelle, jonka muodostavat laitepylväs ja -kotelo, joka voi sisältää valvontalaitteiston, jossa on kamera.

Automaattisen liikennevalvonnan sijoittaminen tiestölle koostuu karkeasti siitä, että tienpitäjä asentaa laitepylväät ja poliisi huolehtii valvontalaitteista. Suurin rooli on Fintraffic Tiellä, joka huolehtii käytännön toteutuksesta.

Valvontajaksojen ja -pisteiden valinnassa on haluttu katsoa tulevaisuuteen. Poliisin valvontalaitteet pystyvät havaitsemaan monenlaisia asioita, mutta toistaiseksi keskitytään ylinopeuksiin. Valvontakohteita valitaan esimerkiksi ajonopeuksien perusteella. Ajonopeustietoja saadaan mm. LAM-pisteiden (liikenteen automaattinen mittausasema) avulla.

Liikenneturvallisuuskameroita sijoitetaan liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavimpiin kohteisiin. Kameran vaikutusalue on muutaman kilometrin molempiin suuntiin. Tienkäyttäjän on voitava ymmärtää valvonnan turvallisuustarkoitus. Kameran sijoitetaan riittävän etäälle nopeusrajoituksen muutoskohdasta. Kameroita sijoitetaan keskimääräistä vilkkaammille päätiejaksoille, mutta ei kuitenkaan moottoriteille.

Kehittämisselvityksessä kuvataan automaattisen liikennevalvonnan nykytilaa. Suomen teillä on 1 150 liikenneturvallisuuskameraa. Poliisilla on noin 300 valvontalaitetta ja sen lisäksi 26 automaattivalvontaan varusteltua ajoneuvoa. Liikenneturvallisuuskameroita käytetään 3 800 tiekilometrillä.

Automaattivalvonta kattaa nopeusvalvonnan, liikennevalvonnan, seuraamisaikavälit, linja-autokaistan käytön valvonnan, turvavöiden käytön valvonnan, viestintävälineiden käytön valvonnan ja melumääräysten noudattamisen.

Automaattivalvonnan tahtotilana on lisätä liikenneturvallisuutta. Se on toimenpiteenä kustannustehokas. Liikenneturvallisuuskameroita lisätään vuosittain liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Jokaisen lisätyn liikenneturvallisuuskameran sijainnille kirjataan perustelu.

Automaattivalvonnan toimijoiden tiedonvaihtoa halutaan kehittää. Kaikkien toimijoiden välillä tulisi olla tieto, missä valvontaa tehdään, jotta mm. huoltotoimet osataan keskittää oikein.

Kehittämisselvityksen yhtenä tavoitteena oli laatia automaattivalvonnan laajentamisen toteuttamisohjelma. Kyse on rakentamissuunnittelun pohjaksi laadittavasta ohjelmasta. Toivottavaa olisi, että toteuttamisohjelmalle saataisiin rahoitus, jolla ohjelmaa päästäisiin toteuttamaan.

Johanna Vilkuna **Kuntaliitosta** kommentoi, että Väyläviraston työ on merkityksellinen myös kuntien toiminnan kannalta. Liikenneturvallisuuskameraoppaasta saadaan myös hyvää lähtötietoa eräässä kunnassa tehtävään opinnäytetyöhön.

Roni Utriainen **Helsingin kaupungilta** kertoi, että kaupungin katuverkolle ollaan tekemässä 70 valvontapistettä. Kaupunki valmistelee automaattivalvonnasta myös selvitystä.

Marko Kelkka **Uudenmaan ELY-keskuksesta** totesi, että liikenneturvallisuuskameraopas on todella tervetullut. Automaattinen liikennevalvonta on ollut erittäin kustannustehokas toimenpide liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Jos yhden valvontapisteen hinta on 20 000 euroa, niin yhden liikennesaarekkeen kustannus on 100 000 euroa. Rahoitus on ELY-keskuksenkin mukaan kriittinen tekijä. Automaattivalvonta olisi tarpeellinen mm. pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä. Automaattista liikennevalvontaa tulisi edistää nopealla aikavälillä.

Pasi Rissanen **Poliisihallituksesta** kertoi, että liikenneturvallisuuskameraopas syntyi hyvässä yhteistyössä. Rissanen otti nopeasti kantaa poliisin resursseihin ja automaattivalvontaan niiltä osin, kun esityksessä oli ollut puhetta siitä, miksi kaikkia poliisin käytössä olevia kameroita ei pidetä samaan aikaan käytössä. Poliisin osalta kysymys ei ole niinkään Helsingin poliisilaitoksessa olevan Liikenneturvallisuuskeskuksen resursseista, vaan tietojärjestelmiin liittyvistä haasteista. Liikennevirhemaksuasioita ei pystytä käsittelemään niin nopeasti kuin aikaisempia rikesakkoasioita, jolloin asiamäärien kasvaessa myös niiden läpivirtausaika kasvaa.

5. Vuoden 2022 liikenneturvallisuuskehitys tieliikenteessä – millä pelimerkeillä tähän vuoteen?

Liikenneturvan toimitusjohtaja Pasi Anteroinen kävi läpi vuoden 2022 tieliikenneturvallisuuden kehitystä. Vuosi 2022 oli yksi tieliikenteen turvallisimmista. Aikaisempia vastaavia vuosia on ollut 1930-luvulla, jolloin elettiin aivan erilaista aikaa tieliikenteessä kuin nyt modernissa tieliikenteessä. Siihen nähden vuosi 2022 oli turvallisin.

Suomella on ollut tapana asettaa kymmeneksi vuodeksi niin sanottu puolittamistavoite. Aiemmin tavoitteena oli alle 136 liikennekuolemaa vuonna 2020. Nyt tavoitteena on alle 100 liikennekuolemaan vuonna 2030.

Tähän väliin Pasi Anteroinen totesi, viitaten Jari Gröhnin pitämään esitykseen, että liikenneturvallisuuskameroita ei tarvita enempää kuin mitä puolittamistavoitteet vaativat.

Miksi vuosi 2022 sitten oli Suomen tieliikenteessä ennätysvuosi? Kyse oli osittain onnenkantamoisesta, mutta myös pitkäjänteisestä liikenneturvallisuustyöstä. Suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä varten saatiin liikenneturvallisuusstrategia. Yksittäisonnettomuuksia oli neljännes vähemmän kuin aikaisempana vuonna (yksittäisonnettomuuksia on mm. suistumisonnettomuudet).

Joka kolmas tieliikenteen henkilövahinko tapahtuu nuorille. Yleisesti ottaen nuorten osalta ei ole tapahtunut kehittymistä positiiviseen suuntaan. Tätä havainnollistettiin kahdella kuvaajalla, joista yhdessä oli liikenteessä kuolleiden ja toisessa liikenteessä loukkaantuneiden lukumäärä. Näistä loukkaantuneiden lukumääränä käytettiin poliisin tietoon tulleita tapauksia, joihin ei voi luottaa, koska poliisin tietoon ei tule kaikki loukkaantumiset.

Liikenteessä kuolleiden määrä väheni kaikissa muissa ikäryhmissä paitsi lapsissa ja nuorissa. Yksi liikenneturvallisuuden mittari on se, voiko lapsi liikkua turvallisesti liikenteessä. Suomi on edelleen liikenneturvallinen maa, mutta lasten ja nuorten kehityssuunta on huono. Näihin tienkäyttäjiin tulisi kohdistaa liikenneturvallisuustoimia.

Henkilöautossa kuolleiden määrä väheni lähes kaikissa ikäryhmissä lukuun ottamatta nuoria. Huono kehityssuunta liittyy ajokorttilain muutokseen ja ikäpoikkeuslupaun.

Joka kolmas tieliikenteessä kuollut oli ikäännytynyt henkilö. Suunta on kuitenkin parempaan päin. Vuonna 2021 liikenteessä kuoli 73 yli 64-vuotiasta. Vuonna 2022 kuolemia oli 51.

Vuosi 2023 tulee opettamaan meille nöyryyttä. Lisäksi se muistuttaa meitä siitä, että vielä on paljon tehtävää. Vuosi 2023 on kuitenkin lähtenyt erinomaisesti liikkeelle.

Vuonna 2022 oli vähemmän alkoholiin liittyviä liikennekuolemia. Poliisin valvonnassa todetaan yhä enemmän huumausaineperusteisia rattijuopumuksia, mutta alkoholi on kuitenkin merkittävin liikenneturvallisuuteen vaikuttava syy.

Mitkä ovat tieliikenteen suurimmat ongelmat? Liikenneturvallisuustyö vaikeutuu koko ajan. Kaikki helpot asiat on jo tehty ja ne toimet, joita nyt esitetään, riittävät pelastamaan muutamien ihmisten henkiä. Sitten on olemassa aiheita, jotka ovat meille todella vaikeita. Merkittävä osa nykyisistä liikenneturvallisuusongelmista kumpuaa erilaisista sosiaalisista ja terveydellisistä haasteista. Itsemurhat moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla on nouseva trendi.

WHO Global Status Report vuodelta 2018 sisältää kirjauksen, jonka mukaan "poliittisten päätöksentekijöiden sitoutuminen, laadukas lainsäädäntö ja uskottava valvonta luovat perustaa liikenneturvallisuustyölle". Liikenneturvallisuus on osa sisäistä turvallisuutta.

Seurantaryhmän puheenjohtaja Laura Eiro kommentoi, että liikenneturvallisuus ja liikenneturvallisuusstrategian päivittäminen on otettu myös ministeriön virkakunnan puheenvuoroon.

Tiina Herttuainen **Tilastokeskuksesta** kommentoi, että loukkaantuneiden tiedot eivät ole kattavia. Tilastokeskus etsii uusia aineistoja loukkaantuneiden tarkemman määrän tilastoimiseksi. Yhtenä aineistona voisi olla THL:n tiedot.

6. Vuoden 2022 liikenneturvallisuuskehitys muissa liikennemuodoissa

Liikenne- ja viestintäviraston johtajavan asiantuntijan Inkeri Parkkarin esitys muiden liikennemuotojen liikenneturvallisuustilanteesta siirrettiin aikataulusyistä pidettäväksi Liikenneturvallisuusfoorumissa.

7. Muut asiat

Liikenneturvan Pasi Anteroinen kysyi strategian seurantaan liittyen, onko suunniteltu toimenpiteiden seuranta jollain tavalla. Muun muassa **Liikenne- ja viestintäviraston** Inkeri Parkkari on kartoittanut tiettyjen toimenpiteiden seuranta eri foorumeissa. Maija Ahokas **liikenne- ja viestintäministeriöstä** vastasi, että ministeriössä on kartoitettu, mitä eri ryhmiä liikenneturvallisuuden parissa tällä hetkellä työskentelee ja olisiko toimenpiteiden seuranta mahdollista jaotella jo olemassa olevien ryhmien asialistoille. Ajatuksia tähän liittyen otetaan vastaan.

Marko Kelkka Uudenmaan ELY-keskuksesta totesi, että ELY-keskuksilla ja Väylävirastolla on yhteinen Liikenneturvallisuusverkosto, jossa seurataan ja suunnitellaan heidän vastuulla olevien toimenpiteiden toteuttamista.

8. Seuraava kokous

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kolmannen kokouksen ajankohta suunnitellaan syyskuulle eli puolen vuoden päähän. Seurantaryhmän ajankohta ilmoitetaan tuonnempana.

Ensimmäinen liikenneturvallisuusfoorumi järjestetään 12.6.2023 kello 10–13. Foorumia koskeva Save the Date -ilmoitus lähetetään lähiaikoina.

9. Kokouksen päättäminen

Seurantaryhmän kokous päätettiin hieman yli kello 12.00 puheenjohtajan päätöksellä.