

1.3.2022

Lausuntoyhteenveto liikenneturvallisuusstrategian lausuntopalautteesta

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta, sekä sen liitteenä olevista asiakirjoista: liikenneturvallisuusstrategia, liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma ja katsaus liikenneturvallisuuden nykytilasta. Lausuntoaika oli 21.12.2021–31.1.2022. Lausunnot pyydettiin toimittamaan ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta. Lausuntopyyntö lähetettiin liikenneturvallisuuden kannalta relevanteille julkisille ja yksityisille toimijoille, ja näiltä pyydettiin palautetta strategiasta sekä sen vaikutuksista kyseisten tahojen toimintaan. Lisäksi strategia oli vapaasti kommentoitavissa lausuntopalvelussa.

Lausuntoja tuli yhteensä 111 kappaletta. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa. Lausunnon antaneita yksityishenkilöitä ei ole merkitty tähän lausuntoyhteenvetoon. Kaikki 31.1.2022 mennessä saapuneet lausunnot on huomioitu liikenneturvallisuusstrategian jatkotyössä. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>).

Tähän lausuntoyhteenvetoon on koottu liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta lausuntokierroksella annetut keskeiset kommentit ja kehitysehdotukset.

Yhteenveto liikenneturvallisuusstrategian lausuntopalautteesta

Yleinen palaute strategiasta

Yleisesti lausunnoissa pidettiin liikenneturvallisuusstrategian laatimista tärkeänä ja tarpeellisena. Laajaa kannatusta sai strategiassa omaksuttu kokonaisvaltainen lähestymistapa ja se, että liikenneturvallisuusstrategia koskee laajasti kaikkia liikennemuotoja. Strategisia linjauksia pidettiin pääsääntöisesti asianmukaisina ja kokonaisuutta pidettiin tärkeänä linjanvetona tulevalle liikenneturvallisuustyölle.

Liikenneturvallisuusstrategiassa korostetaan eri toimijoiden välisen yhteistyön merkitystä liikenneturvallisuusvision saavuttamiseksi. Lausunnoissa yhteistyötä pidettiin merkittävänä tekijänä liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Strategiassa huomioidaan myös mielenterveyden ja elämäntilanteen teemoja, mitä pidettiin lausunnoissa kokonaisuuden kannalta tärkeänä. Ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen tehtyjä rakenteellisia muutoksia pidettiin lausunnoissa onnistuneina. Lausunnoissa koettiin, että strategia on nyt selkeämmin luettavissa ja toimenpiteet on jaoteltu selkeästi strategian linjausten mukaisesti.

Strategian monipuolisuus nähtiin sen vahvuutena ja tutkitun tiedon merkitystä korostettiin useissa lausunnoissa. Päätöksenteon tulee perustua tietoon ja tiedonkulun on oltava nopeaa, jotta voidaan tehdä oikeansuuntaisia ja -aikaisia toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Osassa lausunnoista strategian toimenpiteisiin toivottiin enemmän konkretiaa.

Liikenneturvallisuusstrategian valmisteluprosessia pidettiin onnistuneena ja valmistelua työryhmissä pidettiin monipuolisena sekä sidosryhmiä osallistavana. Strategian kokonaisvaltainen lähestymistapa näkyi jo valmisteluvaiheessa, sillä sidosryhmiä kuultiin ja osallistettiin poikkihallinnollisesti. Lausunnoissa strategian nähtiin kytkeytyvän luontevasti moniin muihin ajankohtaisiin strategioihin ja uudistuksiin, kuten sisäisen turvallisuuden selontekoon, päihde- ja riippuvuusstrategiaan sekä ehkäisevän päihdetyön toimintaohjelmaan.

Strategiset linjaukset ja toimenpiteet toteutetaan valtiontalouden kehysten ja valtion talousarvion puitteissa. Toimenpiteet rahoitetaan suuntaamalla nykyistä toimintaa ja olemassa olevia määrärahoja toimenpiteiden toteutukseen. Mahdollisiin lisärahoitustarpeisiin otetaan kantaa normaaliin tapaan valtion talousarvioita koskevin päätöksin. Lausuntopalautteessa nousivat useasti esiin resurssit ja niiden varmistamisen tärkeys liikenneturvallisuustyössä. Yleisesti nähtiin, että liikenneturvallisuustyöhön tulisi kohdistaa pysyvät ja riittävät resurssit. Erityisesti nostettiin esiin, että strategian toimenpiteiden onnistunut toteutuminen edellyttää riittävän rahoituksen varmistamista toimenpiteiden vastuutahoille. Lausunnoissa korostettiin myös liikenneinfrastruktuurin sekä poliisivalvonnan merkitystä liikenneturvallisuuden kehitykselle.

Strategian visio ja strategiset linjaukset

Strategian visiota kannatettiin laajasti lausuntopalautteessa ja sitä pidettiin yhtenäisenä kansainvälisten liikenneturvallisuustavoitteiden kanssa. Visiota pidettiin ajankohtaisena ja kunnianhimoisena. Nollavision laajentamista kaikkiin liikennemuotoihin pidettiin yleisesti kannatettavana. Osassa lausuntopalautteista esitettiin tavoiteaikataulun kiristämistä ja sitä, että strategiassa tulisi nostaa selkeämmin esiin EU:n puolittamistavoite, eli liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten väheneminen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Toisaalta lausuntopalautteessa todettiin, että nollavision toteutuminen tulee olemaan erittäin haastavaa ja muutamassa lausunnossa nollavisiota pidettiin epärealistisena tavoitteena.

Strategian valmistelu nähtiin tärkeänä työnä ja strategiset linjaukset nähtiin oikean suuntaisina. Niitä pidettiin kattavina ja niiden katsottiin muodostavan yhdessä monipuolisen ja loogisen kokonaisuuden. Erityisesti pidettiin tärkeänä linjauksia, joiden mukaan päätöksenteon on perustuttava tietoon ja sitä, että liikenneturvallisuustyö edellyttää tiivistä hallinnonalojen välistä yhteistyötä kaikilla tasoilla.

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

Liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittäminen nähtiin erittäin kannatettavana ja sen todettiin parantavan mahdollisuuksia liikenneturvallisuustoimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen. Lausuntopalautteessa muistutettiin kuitenkin myös siitä, etteivät pelkät tilastotiedot riitä ilman riittävää liikenneturvallisuustutkimusta. Tavoitteiden etenemisen kannalta pidettiin myönteisenä, että strategiassa otettiin myös huomioon toteutumisen seuranta. Toimien vaikuttavuuden seurannan merkitys ja toimenpiteiden riittävä rahoitus nousivat esiin useissa lausunnoissa.

Strategian toimenpiteet

Strategian toimenpiteisiin kohdistuneessa lausuntopalautteessa tuli esille useita kehitysehdotuksia. Lausunnoissa pidettiin hyvänä, että toimenpiteiden kirjo on laaja ja 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 myös kriittisesti. Tärkeänä koettiin uudistus, jossa vaikuttavampia tai muutoin merkittävämpiä toimenpiteitä oli priorisoitu.

Osassa lausunnoissa pidettiin strategian toimenpide-ehdotuksia onnistuneina ja toteutuessaan niiden vaikutuksia pidettiin liikenneturvallisuudelle myönteisinä. Toisaalta osassa lausunnoista todettiin, että toimenpiteet eivät olisi riittäviä ja osa toimienpiteistä nähtiin keskeisiin ongelmiin nähden tehottomina. Kriittisissä lausunnoista toimenpiteisiin kaivattiin lisää selkeyttä ja konkreettisia kehitysehdotuksia, sillä niitä pidettiin joiltain osin yleisluonteisina ja abstrakteina. Tästä aiheutui myös se, että tällaisten toimenpiteiden turvallisuusvaikutusten arviointi koettiin haastavaksi.

Strategiaan ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen tehtyjä sisällöllisiä ja rakenteellisia muutoksia pidettiin onnistuneina. Tämän lisäksi vaikutusten arviointi ja seurantaan tehdyt täsmennykset saivat paljon kiitosta. Toimenpiteiden vaikutusten arviointia pidettiin osassa palautteista harhaanjohtavana ja epäselvänä, minkä vuoksi osioon toivottiin lisää selkeyttä. Yksittäisten toimenpiteiden numeeristen vaikutusarvioiden esittämistä toivottiin vielä harkittavaksi, koska nykyisessä esittämistavassa on epätarkkuuksia. Ratkaisuna tähän nähtiin muun muassa se, että vaikutusarvio korvattaisiin vaikutusarvion taustamuistiossa esitetyllä yhteenvedotaulukolla vaikutuksista toimenpideryhmittäin.

Toimenpiteiden vastuutahojen osalta pidettiin yleisesti hyvänä, että toimenpiteiden vastuutahojen määrittelyssä korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Tärkeänä pidettiin myös sitä, että strategian toimenpiteiden toteutukselle on asetettu selkeä päävastuutaho. Palautteessa korostettiin listauksen vastuutahoineen ja vaikutusarvioineen kuitenkin olevan vasta hyvä alku liikenneturvallisuuden paranemiselle. Useat toimenpiteet vaativat tarkat ja selkeät toteutussuunnitelmat ja tehokasta toteutumisen seuranta, jotta toimenpiteitä voidaan myös tämentää ja päivittää tarvittaessa.

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

Strategian toteuttamisen seuranta

Lausuntopalautteessa pidettiin tärkeänä, että liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuranta suunnitellaan huolellisesti. Liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuranta varten perustettavaan seurantaryhmään toivottiin laajaa sidosryhmien edustusta. Lausunnoissa toivottiin tiiviin sidosryhmäyhteistyön jatkumista myös strategian toteuttamisvaiheessa.

Lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota strategian mittareihin ja seurannan tehokkuuteen. Mittareiden merkitys korostuu strategian seurannassa, sillä niiden avulla strategian toteutumista voidaan seurata ja tarpeen mukaan suunnata toimenpiteitä uudelleen sekä lisätä tarvittavia toimenpiteitä. Toivottiin myös mahdollisuutta järjestää liikenneturvallisuusfoorumi useammin kuin kerran vuodessa. Seurantaryhmän perustamista ja liikenneturvallisuusfoorumin järjestämistä pidettiin yleisesti erittäin kannatettavina ehdotuksina.

Liikenteen tieteellinen tutkimus

Strategiassa esille nostettua liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittämistä pidettiin lausuntopalautteessa erittäin tärkeänä tavoitteena, joka parantaa mahdollisuuksia liikenneturvallisuustoimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen. Lausuntopalautteessa korostettiin kuitenkin tieteellisen tutkimuksen merkitystä tilastojen analysoinnissa ja yleisesti

liikenneturvallisuustyössä. Jotta päätöksenteko voisi perustua tutkittuun tietoon, tulisi tilastoinnin kehittämisen lisäksi panostaa myös laajasti eri tutkimusmenetelmiin.

Liikenneturvallisuustutkimusta pidettiin Suomessa vähäisenä ja strategiaan toivottiin enemmän toimenpiteitä tieteellisen tutkimustyön lisäämiseksi. Lausuntopalautteessa esitetään, että strategiassa ohjattaisiin taloudellisia lisäresursseja liikenneturvallisuustyöhön myös tieteellisen tutkimuksen osalta. Osa palautteen antajista näki tarpeelliseksi laatia pitkäkestoinen liikenneturvallisuuden tutkimussuunnitelma, jotta tarvittavaa tietoa saadaan kattavasti liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.

Palautteessa nähtiin, että Suomessa on kansainvälisesti arvokkaita aineistoja kuten liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta-aineisto, jota tulisi hyödyntää liikenneturvallisuustutkimukseen nykyistä enemmän. Tutkimukset tulee pyrkiä julkaisemaan vertaisarvioituina, jotta niiden tieteellinen sisältö olisi luotettavaa ja julkista. Liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien lisäksi toivottiin, että tutkimuksissa otettaisiin huomioon liikenteen positiiviset terveysvaikutukset. Lausuntopalautteessa toivottiin myös lisää psykologiaan perustuvaa tutkimusta turvallisuuden kehittämiseksi.

Päihteet liikenteessä

Lausuntopalautteessa nähtiin yleisesti, että liikenneturvallisuusstrategiassa oli huomioitu päihteiden tuomat ongelmat liikenneturvallisuudelle riittävällä laajuudella. Palautteessa korostettiin ennaltaehkäisyä ja varhaisen puuttumisen merkitystä päihdeongelmien ja päihteistä johtuvien liikennekuolemien vähentämisessä. Samalla kuitenkin myös korostettiin, että pelkkä ennaltaehkäisevä toiminta ei ole riittävää tämänhetkessä yhteiskunnassa. Lisäksi tarvitaan muun muassa riittävää valvontaa, tehokasta hoitoonohjausta ja viranomaisten välistä laajaa yhteistyötä.

Päihteiden lisääntyminen liikenteessä nähtiin vakavana ongelmana. Onnettomuuksien ja liikennekuolemien lisääntymisen lisäksi päihteiden nähtiin heikentävät yleistä luottamusta kansaliikkuihin ja liikkujien turvallisuudentunnetta. Toivottiin selkeää viestiä siitä, että päihteet ja liikenne eivät kuulu yhteen. Keinoina esitettiin muun muassa promillerajan laskemista laajasti kaikissa liikennemuodoissa. Vesiliikenteen promillerajan laskeminen nähtiin useissa palautteissa tarpeelliseksi yhdenmukaisuuden lisäämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toisaalta oikeusministeriö totesi omassa lausunnossaan, 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.

Rattijuopumusvalvonta ja huume- ja lääkeainepikatestien kehittäminen nähtiin tärkeiksi. Poliisin liikennevalvonnan resursseja toivottiin kasvatettavan. Poliisin näkyvän roolin liikenteessä ja alhaisen puuttumiskynnyksen liikenneerikkeisiin nähtiin vähentävän merkittävästi liikenneerikosten määrää. Automaattivalvontaa ei koettu riittävänä, koska sen avulla voidaan havaita ainoastaan ylinopeuksia ja mahdolliset liikennejuopumukset ja vaarantavat ajovirheet jäävät toteamatta. Automaattivalvonnan avulla ei myöskään pystytä pysäyttämään muita vaarantavaa ajoa ja näin ehkäisemään onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tehokasta liikennevalvontaa toivottiin tieliikenteen lisäksi myös vesiliikenteeseen. Muun muassa juopumustutkimuksen laajentamista ehdotettiin tieliikenteen lisäksi vesiliikenteen puolelle.

Lausuntopalautteessa koettiin, että päihteisiin liittyvään asennekasvatukseen on suunnattava riittävät resurssit, jotta erityisesti lasten ja nuorten asenteisiin voidaan vaikuttaa tehokkaasti. Tehokasta viestintää päihteiden haitoista toivottiin jo alakoulusta asti ja erityisesti toisen asteen opiskelijoille. Palautteessa koettiin tärkeäksi, että erityisesti riskiryhmät oli huomioitu hyvin strategiassa. Yleisen

tietoisuuden lisääminen eri päihteiden haitoista liikenteessä koettiin tärkeäksi ja siihen toivottiin myös lisää resursseja eri toimijoille.

Lausunnoissa kannatettiin pääsääntöisesti polkupyöräilyyn ja mikroliikkumiseen liittyvien promillerajojen tarkastelua ja kaupunkien vaikuttamismahdollisuuksien lisäämistä. Lausuntopalautteessa kannatettiin vahvempaa puuttumista alkoholin käyttöön pyöräilyssä ja sähköpotkulautailussa. Nähtiin, että poliisilla olisi hyvä olla oikeus keskeyttää vaarallinen ajo, vaikka siitä ei aiheutuisikaan vaaraa ulkopuolisille ihmisille. Toisaalta lausuttiin, että poliisin mahdollisuudet puuttua muita vaarantavaan ajoon olisivat jo nyt riittävät.

Useat palautteen antajat toivoivat selvitystä alkolukon käytön laajentamiseen liittyen. Erityisesti alkolukko nähtiin tarpeelliseksi yhteiskunnan korvaamissa tai järjestämissä kuljetuksissa. Toisaalta palautteessa todettiin alkolukon vaatimisen aiheuttavan taksiyrittäjille lisäkuluja ilman, että toimenpiteellä olisi tutkittuun tietoon perustuvaa turvallisuusvaikutusta.

Terveys

Lausuntopalautteessa pidettiin erittäin perusteltuna, että liikenneturvallisuustyöhön on liitetty vahvasti myös mielenterveystyö. Elämän hallintaan ja terveyteen liittyvien ongelmien nähtiin heijastuvan vahvasti myös liikenteeseen. Positiivista palautetta sai strategian poikkihallinnollinen lähestymistapa liikenneturvallisuutta parantavaan ennaltaehkäisevään mielenterveystyöhön. Palautteessa korostettiin myös päihteiden, terveysongelmien ja itsemurhien välistä yhteyttä, mihin ratkaisuna nähtiin tehokas ennalta estävä työ.

Liikenneturvallisuuden lisäksi toivottiin liikkumisen positiivisten vaikutusten parempaa huomioimista strategiassa. Strategiaan toivottiin enemmän konkreettisia ehdotuksia polkupyöräilyn ja kävelyn lisäämiseksi ja yksityisautoilun vähentämiseksi.

Osa palautteen antajista koki strategian luovan ikääntyneistä liian homogeenisen ryhmän. Iäkkäät henkilöt ovat moninainen väestöryhmä, joka koostuu esimerkiksi terveydeltään ja sosioekonomiselta asemaltaan erilaisista henkilöistä. Ikääntyminen ei automaattisesti tarkoita heikentyneitä toimintakykyä liikenteessä. Muistisairaudet ja tavalliset ikääntymisen mukanaan tuomat muutokset asettavat vaatimuksia myös turvalliselle liikenneympäristölle. Muun muassa opasteiden selkeys, riittävä valaistus ja varoitusjärjestelmät koettiin asioiksi, jotka auttavat ikääntyneitä selviämään turvallisesti liikenteessä.

Lausuntopalautteessa nähtiin tarve terveydenhuollon ammattilaisten sekä poliisin osaamisen ja koulutuksen lisäämiselle ajoterveysasioiden osalta. Liikenteen terveysvalvontaa toivottiin parannettavaksi kaikkien luvanvaraisten toimijoiden osalta, ei ainoastaan tieliikenteen osalta. Tärkeänä pidettiin sitä, että tieto kulkee tehokkaasti ja nopeasti terveydenhuollosta ajokorttiviranomaisille. Toisaalta nähtiin, että strategiassa ehdotettu lääkärin ilmoitusvelvollisuuden laajentaminen koskemaan 3 kuukauden ajokyvyn menetyksiä voisi tuottaa kohtuuttomasti lisätyötä. Lausuntopalautteessa pyydettiin myös huomioimaan ajokokeiden merkitys ajokyvyn testaamisessa.

Ammattiliikenne

Lausuntopalautteessa nähtiin tarve korostaa ammattiliikenteen merkitystä osana turvallista liikennettä. Palautteessa toivottiin ammattikuljettajien koulutukseen laajempaa liikenneturvallisuuden huomioimista. Palautteessa kiinnitettiin huomiota myös tieliikenteen ammattikuljettajien ajoterveyden varmistamiseen, sillä tieliikenteessä ei ole kyseiseen liikennemuotoon koulutettuja tai perehdytettyjä lääkäreitä, toisin kuin muissa liikennemuodoissa.

Lausuntopalautteessa nostettiin esille, että liikenneturvallisuuden kannalta olisi tärkeää mahdollistaa tiedonkulku ammattikuljettajan ajokiellosta tai ajo-oikeuden poistamisesta ammattikuljettajan työnantajalle. Työnantajalla ei nykyisin ole mahdollisuutta saada suoraan lääkäriltä tietoa työntekijän ajo-oikeuden päättymisestä tai voimassaolosta. Työnantajan velvollisuuksia ja vastuita korostettiin erityisesti sosiaalilainsäädännön noudattamiseen liittyen. Myös työsuojelun roolia nostettiin esiin tehokkaana vaikutuskeinona.

Ajokieltojen pituudet ja ammattikuljettajien rangaistukset liikenne rikoksista nousivat esiin monissa lausuntopalautteissa. Näissä palautteissa nähtiin ongelmallisena se, että ammattikuljettajien rangaistukset liikenne rikoksista ovat usein lievempiä ja ajokiellot lyhyempiä kuin muilla autoilijoilla. Osassa palautteista nähtiin tarpeelliseksi esimerkiksi alentaa ammattikuljettajien promillerajoja tieliikenteessä ja säätää taksikuljettajille teoriakokeen lisäksi myös pakollista teoriakoulutusta.

Lausuntopalautteessa ehdotettiin tehokkaan liikennevalvonnan ulottamista myös rautatieliikenteeseen.

Lapset ja nuoret liikenteessä

Lausuntopalautteessa nähtiin erittäin tärkeänä kaikki työ, jota tehdään lasten ja nuorten turvallisuuden edistämiseksi. Tähän nähtiin hyvänä keinona laaja hallinnonalojen välinen yhteistyö sekä tutkittuun tietoon perustuvat päätökset. Lausuntopalautteessa toivottiin laadukasta ja riittävää koulutusta uusille nuorille kuljettajille. Muun muassa autokoulun teoria- ja ajo-opetusmäärien lisääminen nähtiin useissa palautteissa tarpeelliseksi. Laadukkaalla ja riittävällä koulutuksella voidaan parantaa nuorten perustietoja liikennesäännöistä ja liikennejärjestelmästä. Samalla autokoulu koettiin paikaksi, jossa pystytään vaikuttamaan nuorten asenteisiin ja parantamaan näin liikenneturvallisuutta.

Lausuntopalautteessa korostettiin vanhempien merkitystä liikennekasvatuksessa, joka oli otettu hyvin huomioon myös strategiassa. Vanhempien merkityksen esiin nostamista toivottiin tieliikenteen lisäksi myös vesiliikenteessä. Myös puolustusvoimien merkitystä nuorten aikuisten liikennekasvatuksessa haluttiin nostettavan enemmän esiin strategiassa. Osa lausunnon antajista nosti esiin kevytautojen lainsäädäntöhankkeen ja osa toivoi henkilöauton ajo-oikeuden ikärajan alentamisesta luovuttavan, kunnes on olemassa kattavaa ja analysoitua tietoa nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymisestä.

Teiden kunto ja riittävä valaistus nähtiin tärkeäksi lasten koulumatkojen ja muun liikkumisen näkökulmasta. Lausuntopalautteessa toivottiin lasten ja nuorten kuulemista muun muassa turvallisia koulureittejä suunniteltaessa. Palautteen mukaan koulukuljetusten ammattikuljettajien ajokuntoa ja terveyttä tulisi valvoa tehokkaasti. Koulukuljetuksissa tulisi ottaa tehokkaammin huomioon myös ajoneuvon turvallisuus ja muun muassa turvavöiden käyttö kuljetusten aikana.

Osa palautteen antajista toivoi toimenpiteen "*Vahvistetaan liikennekasvatuksen osaamista ja roolia nuorisotyössä sekä nuorten harrastustoiminnassa*" palauttamista strategiaan. Nähtiin, että nuorisotyöllä ja harrastustoiminnalla on hyvin keskeinen rooli nuorten arjessa ja elämässä, ja on tärkeää varmistaa, että nuorten kanssa toimivilla ammattilaisilla on käytössään tarvittavaa koulutusta, materiaaleja ja tukea liikennekasvatukseen toteuttamiseen aiemman kirjauksen mukaisesti.

Asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan

Lausuntopalautteessa tieliikenteen lainsäädännön tukena toimiva asennekasvatus nähtiin tärkeänä osana strategiaa. Liikenneturvallisuusstrategian nähtiin yleisesti sisältävän monia tärkeitä asenteisiin vaikuttavia toimenpiteitä. Osa palautteen antajista koki toimenpiteiden kuitenkin painottuvan liikaa riskiryhmiin, vaikka asenteisiin vaikuttavia toimenpiteitä tulisi kohdistaa kaikkiin liikkujiin. Strategiassa mainittu toisen asteen liikennekasvatuksen kehittäminen nähtiin tarpeelliseksi linjaukseksi.

Palautteessa korostettiin myös mahdollisimman aikaisin aloitetun ja elinikäisen koulutuksen merkitystä liikenneturvallisuuteen. Tarpeellisten tietojen ja taitojen saavuttamiseksi pidettiin tärkeänä sitä, että liikenneturvallisuusasiat saadaan jalkautettua tehokkaasti varhaiskasvatukseen ja kaikille kouluasteille.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on nostettu esiin tehokas turvallisuusviestintä. Tämä nähtiin palautteissa erityisen tärkeänä, sillä tehokkaalla viestinnällä voidaan lisätä liikenteessä toimivien tahojen ja kansalaisten laajempaa ymmärrystä liikenteen vaaroista. Asianmukainen turvallisuusviestintä tukee liikenneturvallisuusstrategian tavoitetta vaikuttaa liikennekäyttäytymisen taustalla olevien asenteiden muodostumiseen. Kannatusta sai erityisesti tavoite turvallisuusviestinnän pitkäjänteisyydestä ja jatkuvuudesta. Vesiliikenteen osalta huomautettiin, että turvallisuusviestintää tulee kohdentaa entistä täsmällisemmin kattamaan kaikki eri vesilläliikkujaryhmät.

Lausuntopalautteessa liikennekasvatuksen rooli kouluissa nähtiin tällä hetkellä liian vähäiseksi ja liikennekasvatusta toivottiin lisättäväksi opetussuunnitelmiin alakoulusta lähtien. Myös vanhempien vastuuta liikennekasvatuksessa painotettiin. Osa palautteen antajista näki, että strategiassa tulisi ottaa selkeämmin kantaa kuljettajaopetuksen kehittämiseen. Kuljettajatutkimuksen kehittäminen uusien kuljettajien tietojen ja taitojen varmistamiseksi ja liikenneosaamisen parantamiseksi nähtiin useissa palautteissa tarpeelliseksi. Nähtiin, että myös kuljettajatutkimuksen kehittämisen tulee perustua tutkittuun tietoon.

Palautteissa nähtiin ongelmallisena matkapuhelinten käyttö liikenteessä, koska se vie keskittymistä pois tieliikenteestä. Palautteessa toivottiin tehokasta asennekasvatusta, jotta muun muassa heijastimien ja pyöräilykypärien käyttö lisääntyisi liikenteessä.

Turvallinen liikennejärjestelmä ja infrastruktuuri

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet edellyttävät riittävää rahoitusta toteutuakseen. Lausuntopalautteessa toivottiin, että strategiassa tulisi kiinnittää vielä laajemmin huomiota liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien toimijoiden rooleihin ja yhteistyöhön erityisesti alueellisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä.

Liikenneturvallisuusstrategian infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet on sovitettu yhteen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa, joka ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä seuraavat 12 vuotta. Osa lausuntopalautteen antajista näki kytkennän liikenneturvallisuusstrategian ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman välillä vahvana. Toisaalta osassa lausunnoista esitettiin, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi huomioida strategiassa vielä näkyvämmiin.

Strategiassa nostetaan esille puuston raivausta maanteiden suoja-alueilla näkyvyyden parantamiseksi, mikä nähtiin tärkeäksi. Samalla kuitenkin muistutettiin, että kaupunkiympäristön suunnittelussa on panostettava risteysalueiden ja suojateiden näkyvyyteen. Kaupungeissa teiden kunnossapidossa erityisesti talvi, lumikinosten aiheuttamat näkemäesteet ja liukkaus voivat aiheuttaa haasteita turvallisuudelle. Turvallisen infrastruktuurin merkitystä painotettiin erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden sekä mikroliikkumisen turvallisuudessa. Strategiassa on nostettu esiin perusväylänpidon ja katujen kunnossapidon merkitys liikenneturvallisuudelle. Tämä nähtiin tarpeelliseksi, mutta samalla toivottiin erilaisten liikenteessä olevien työmaa-alueiden parempaa huomioimista strategiassa. Työmaiden liikennejärjestelyissä, liikennemerkinnoissa ja tiedottamisessa nähtiin parantamisen varaa.

Strategiassa esiin nostettua esteettömien matkaketjujen pilottihankkeiden toteuttamista kannatettiin lausuntopalautteessa. Esteettömyys ja ihmisten yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkua ovat tärkeä osa kaikille turvallista liikennejärjestelmää. Joukkoliikenteen käyttöön kannustavia toimenpiteitä toivottiin voimakkaammin esiin strategiassa. Useat lausuntopalautteen antajat nostivat esiin, että joukkoliikenne

on turvallisin liikennemuoto, jolla yhdessä kävelyn ja pyöräilyn kanssa on myönteisiä vaikutuksia kansanterveyteen. Yleisen lausuntopalautteen mukaan strategiaan tulisi lisätä konkreettisia toimenpiteitä henkilöautoliikenteen vähentämiseksi ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden vahvistamiseksi. Palautteen mukaan infrastruktuuriin pitäisi kannustaa ihmisiä liikkumaan enemmän polkupyörillä tai kävellen. Samalla osa palautteen antajista koki kuitenkin strategian vähättelevän yksityisautoilun hyviä puolia ja toivoi myös yksityisautoilun edistämistä strategiassa.

Nopeusrajoitusten muuttamista pidettiin osassa palautteista tarpeellisena, mutta se sai myös kritiikkiä osakseen. Joissakin lausunnoissa nopeusrajoitusten muuttamista ei pidetty riittävänä toimenpiteenä ja turvallisuuden edistämiseksi ehdotettiin muun muassa hidasteiden, kaiteiden, nopeuskameroiden ja tiemerkintöjen kehittämistä. Lausuntopalautteessa nousi esiin se, etteivät pelkät nopeusrajoitusten muutokset riitä, ellei liikenteen infrastruktuuri tue tehtyjä muutoksia. Liikennevalojen toimintaan toivottiin muutoksia, jotta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olisi turvallisempaa liikkua taajamissa.

Ajoneuvotekniikan kehittyminen

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin uuden ajoneuvotekniikan merkitys liikenneturvallisuuden parantamisessa ja toivottiin asian selkeämpää esiintuomista myös strategiassa. Kuljettajaa avustavat järjestelmät parantavat turvallisuutta erityisesti silloin, kun kuljettaja ei itse kykene havainnoimaan liikennetilanteita riittävästi ja syntyy tahattomia virhearvioita. Myös autojen rakenteiden ja turvalaitteiden kehityksen nähtiin parantavan liikenneturvallisuutta merkittävästi. Ajoneuvokannan uudistamisen ja tieverkon parantamisen nähtiin yleisesti olevan hyviä keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tähän nähtiin ratkaisuna muun muassa autokannan uusiutumiseen tähtäävä verotuksen keventäminen.

Palautteessa nähtiin tarpeelliseksi huomioida satelliittinavigointijärjestelmien riskit strategiassa. Tähän haluttiin ennakoivia toimia kaikkien liikennemuotojen lainsäädännön ja määräyksien keinoin.

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin vesiliikenteen turvallisuuden kehittäminen teknologian avulla. Osassa palautteista nähtiin, ettei vesiliikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia olisi voitu estää edes paremman teknologian avulla. Vesiliikenteen automaatiokehityksessä pyydettiin huomioimaan aluksen päällikön vastuut aluksesta, matkustajista, lastista sekä turvallisesta kulusta. Aluksen päällikön vastuu korostuu erityisesti onnettomuustilanteissa. Automaation tasosta ja aluksen miehityksestä huolimatta, tulee päällikön vastuun olla aina selkeä.

Liikennevalvonta

Lausuntopalautteessa korostettiin yleisesti kattavan ja näkyvän liikennevalvonnan merkitystä liikenneturvallisuuteen. Automaattinen liikennevalvonta nähtiin tarpeelliseksi, mutta palautteessa korostettiin yleisesti poliisin näkyvän valvonnan merkitystä. Fyysisen valvonnan nähtiin lisäävän mahdollisuuksia puuttua ylinopeuksien lisäksi myös muuhun vaarantavaan liikennekäyttäytymiseen. Fyysisistä valvontaa voidaan kohdistaa myös ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvontaan. Suomen ajoneuvokanta on myös keskimääräistä vanhempaa, mistä johtuen lausuntopalautteessa nähtiin selvä tarve poliisin suorittamalle valvonnalle ajoneuvojen kunnon osalta.

Osa palautteen antajista koki tie- ja vesiliikenteen sääntelyn olevan riittävällä tasolla. Ongelma nähtiin tällöin lähinnä valvonnan tehokkuudessa ja määrässä. Palautteessa pyydettiin tieteellistä selvitystä siitä, paljonko liikenneonnettomuuksia ja kuolemia voidaan vähentää liikennevalvonnan tehostamisella. Myös viranomaisten koulutusta ja yhteistyömahdollisuuksia korostettiin palautteissa.

Liikenteen lainsäädäntö

Lausuntopalautteessa toivottiin useita muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön. Erityisesti uusiin liikkumismuotoihin liittyviä ehdotuksia tuli useita. Sähköautojen äänettömyyteen, sähköpotkulautojen pysäköintiin ja miehittämättömien ilma-alusten toimintaan liittyvät kehittämishankkeet nähtiin tärkeiksi. Kannatusta sai myös strategian toimenpiteissä mainittu selvitystyö kaupunkien toimivallan lisäämiseksi alueillaan oleviin liikkumisen palveluihin liittyen. Mahdollisten lakimuutosten nähtiin parantavan kaupunkien ja kuntien asukkaiden mahdollisuutta vaikuttaa omaan liikenneturvallisuuksiensa paikallisesti.

Alkolukon käytön laajentaminen nähtiin lausuntopalautteessa tarpeelliseksi. Nähtiin myös tarpeelliseksi parantaa ajokieltoon määrättyjen mahdollisuutta ottaa alkolukko käyttöön. Muita palautteessa kannatettuja toimia olivat selvitystoimenpiteet promillerajan alentamiseksi tie- ja vesiliikenteessä sekä promillerajan säätäminen polkupyöräilyyn ja mikroliikenteeseen. Myös ammattikuljettajien promillerajan laskeminen nähtiin tarpeelliseksi osassa lausunnoista. Toisaalta lausuntopalautteessa kuitenkin myös todettiin, ettei uutta rikoslainsäädäntöä tulisi säätää pelkästään yhteiskunnallisen viestin lähettämiseksi. Oikeusministeriön lausunnon mukaan vesi- tai tieliikenteen turvallisuustilanteessa ei ole viime vuosina tapahtunut sellaisia olennaisia muutoksia, joihin nähden promillerajan laskemista koskevaa selvitystä olisi pidettävä ajankohtaisena ja aiheellisena.

Poliisille ehdotettiin toimivampaa toimivaltasäätelyä päihtyneiden mikroliikkujien ja polkupyöräilijöiden ajon keskeyttämiseen. Toisaalta palautteessa myös huomautettiin poliisilla olevan jo nyt mahdollisuuksia puuttua päihtyneenä tapahtuvaan ja muita vaarantavaan pyöräilyyn tai sähköpotkulautailuun. Strategiassa esitetäänkin toimenpidettä tieliikennelain 183 §:n muuttamiseksi niin, että poliisin oikeus pysäyttää päihtynyt ja vaaraa aiheuttava kuljettaja, ulotettaisiin koskemaan kaikkia ajoneuvoja. Lisäksi palautteessa esitettiin laajempaa mahdollisuutta määrätä ajokieltoon määrätty uutteen ajokokeeseen ennen ajo-oikeuden palautumista.

Kuljettajatutkinnon kehittämiseen ehdotettiin perustettavaksi erillinen asiantuntijoista koostuva työryhmä, jonka tarkastelisi kuljettajatutkinnon liikenneturvallisuusvaikutuksia ja kehittäisi kuljettajatutkintoa tutkittuun tietoon perustuen.

Mikroliikkumisen verkosto

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa ehdotetaan mikroliikkumisen verkoston luomista. Verkoston tehtäviä olisivat muun muassa ajantasaisen tiedon kerääminen ja vaihtaminen mikroliikkumiseen liittyen. Lisäksi verkoston tehtävänä olisi tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuksiin. Mikroliikkumisen verkoston perustaminen nähtiin yleisesti erittäin positiivisena asiana. Verkostoon toivottiin laajaa osaamista liikenneturvallisuuden eri osa-alueilta. Verkoston rajaukseen ehdotettiin muutosta siten, että myös pyöräliikenteen asiat kuuluisivat verkoston tehtäväkenttään. Tämä nähtiin lausunnoissa tarpeelliseksi, koska mikroliikkumisen ja polkupyöräilyn turvallisuuteen liittyvät ongelmat ovat usein samoja.

Vesiliikenteen lausuntopalaute

Vesiliikenteeseen liittyviä palautteita tuli tieliikenteen jälkeen toiseksi eniten. Vesiliikenteen palautteissa strategia nähtiin pääosin onnistuneena. Vesiliikenteen promillerajan laskemista ja pelastusliivipakkoa tarkastelevia toimenpiteitä kannatettiin laajasti. Samalla kuitenkin osassa palautteista promillerajan laskemista ei nähty tarpeellisena, eikä pakkoa nähty oikeana keinona kestävän kehityksen

aikaansaamiseksi. Veneilyn koulutuksiin, turvallisuusviestintään, veneiden kuntoon ja veneilijöiden asenteisiin vaikuttava kehitystyö nähtiin tärkeäksi.

Lausuntopalautteessa kehoitettiin huomioimaan, että vesiliikenteessä tapahtuvissa kuolemantapauksissa nousee erityisesti esiin pelastusliivien tai muiden pelastuspukineiden käyttämättä jättäminen. Kelluntavälineiden käyttäminen nähtiin tehokkaana keinona hukkumiskuolemien vähentämiseksi. Lausuntopalautteessa nostettiin esiin, että pelastusliivien käyttämättömyys on osittain asenteellista ja siihen voidaan pyrkiä vaikuttamaan myös turvallisuusviestinnän keinoin.

Veneilyverkoston alatyöryhmän perustamista, jonka tehtävänä on vesiliikenteen turvallisuuskampanjoinnin koordinointi ja ohjaaminen sekä koulutusten sisällön suunnittelu ja kehittäminen, pidettiin kannatettavana. Kannatusta sai myös vesiliikenteen turvallisuusviestinnän suuntaaminen vesiliikenteen onnettomuus- ja hukkumistilastojen perusteella niille alueille, joilla onnettomuuksia tapahtuu. Lausuntopalautteessa esitettiin muun muassa selvitystä veneiden katsastuspakosta sekä pakollisen veneilykoulutuksen edellyttämistä suurempien ja nopeampien veneiden päälliköiltä ja haltijoilta.

Raideliikenteen lausuntopalaute

Lausuntopalautteessa nostettiin esiin raideliikenteen turvallisuushaasteiden keskeisimpinä osa-alueina luvattomat liikkujat raiteilla sekä tasoristeysonnettomuudet. Turvallisuuden parantaminen tasoristeyksissä nähtiin tärkeäksi, mutta sen korostettiin edellyttävän investointeja rataverkkoon varoituslaitteiden asentamiseksi tai vartioimattomien tasoristeysten poistamiseksi. Lausuntopalautteessa pidettiin tärkeänä ja tarpeellisenä jatkaa Väyläviraston raideliikenteen tasoristeysohjelmia. Lausuntopalautteessa kiinnitettiin huomiota myös kaupunkien keskusta-alueiden läpi kulkevaan tavaraliikenteeseen ja erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksiin, joiden nähtiin aiheuttavan vaaraa yleiselle turvallisuudelle.

Ilmailun lausuntopalaute

Lausuntopalautteessa kannatettiin strategiassa kuvattuja ilmailun toimenpiteitä. Palautteessa esitettiin kuitenkin myös teknisiä ja täsmentäviä huomioita toimenpiteisiin. Lausuntopalautteessa ehdotettiin muun muassa, että toimenpideohjelmaan lisättäisiin omat kohdat matkaviestiverkkojen vapaan käytön edistämiseksi ilma-aluksissa etenkin matalissa korkeuksissa sekä ilmailun turvallisuustietojen avoimen koneluettavuuden edistämistä. Koulutus ja viestintä kaikille ilmatilan käyttäjille ovat avainasemassa hyvän turvallisuustason ylläpitämiseksi. Lausuntopalautteessa toivottiin myös U-Space toimintamallin kehittämistä yksityisen ja julkisen sektorin välisen tiiviin yhteistyön avulla sekä turvallisuustietojen laajempaa saatavuutta esimerkiksi poikkeamakoosteiden muodossa.

Lista lausunnonantajista

1. Ahvenanmaan maakuntahallitus
2. A-klinikkasäätiö
3. Autoalan Keskusliitto ja Autotuoja ja -teollisuus ry
4. Autoliikenteen Työntajaliitto ry
5. Autoliitto ry
6. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
7. Business Finland Oy
8. Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto
9. ELO - Suomen liikennelääketieteen yhdistys
10. Eläkeliitto ry
11. Espoon kaupunki
12. Etelä-Karjalan liitto
13. Etelä-Pohjanmaan liitto
14. Finanssiala ry
15. Helsingin kaupunki
16. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
17. Hämeen ammatti-instituutti Oy
18. Hätäkeskus
19. Ilmatieteenlaitos
20. Invalidiliitto ry
21. ITS Finland ry
22. Itä-Suomen yliopisto
23. Keski-Pohjanmaan liitto
24. Keski-Suomen Autokouluyhdistys ry
25. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
26. Kuopion kaupunki, kaupunkisuunnittelupalvelut
27. Kymenlaakson liitto
28. Lahden kaupunki, konsernipalvelut
29. Lapin liitto
30. Lappeenrannan kaupunki
31. Lapsiasiavaltuutetun toimisto
32. Liikenneoikeusyhdistys ry
33. Liikenneopetus ry
34. Liikenneturva
35. Liikenneturvallisuu den erityisasiantuntijat ry
36. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry
37. Linja-autoliitto ry
38. Logistiikkayritysten Liitto ry
39. Lounais-Suomen aluehallintovirasto
40. Maanmittauslaitos
41. Muistiliitto ry
42. Näkövammaisten liitto ry
43. Oikeusrekisterikeskus
44. Oikeusministeriö

45. Oikeusministeriö, Kriminaalipolitiikka- ja rikosoikeusosasto
46. Onnettomuustietoinstituutti
47. Onnettomuustutkintakeskus
48. Opetushallitus
49. Puolustusministeriö
50. Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystalvelujen kuntayhtymä
51. Pohjois-Pohjanmaan liitto
52. Posti Group Oyj
53. Puolustusvoimat
54. Pyöräliitto ry
55. Pyöräilykuntien verkosto ry
56. Rahtarit ry
57. Rajavartiolaitos
58. Rikosseuraamuslaitos
59. Rovaniemen kaupunki
60. RPAS Finland ry
61. SAK ry
62. Satakuntaliitto
63. SF-Caravan ry
64. Sitowise Oy
65. Sisäministeriö
66. Sosiaali- ja terveysministeriö
67. Suomen Autokoululiitto ry
68. Suomen Huolinta- ja logistiikkaliitto ry
69. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
70. Suomen Kuntaliitto ry
71. Suomen Lukiolaisten Liitto
72. Suomen meripelastusseura ry
73. Suomen Moottoriliitto ry
74. Suomen Motoristit ry
75. Suomen Navigaatioliitto
76. Suomen Psykologiliitto ry
77. Suomen Punainen Risti
78. Suomen Purjehdus ja Veneily ry
79. Suomen riistakeskus
80. Suomen Taksiliitto ry
81. Suomen Tieyhdistys ry
82. Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto
83. Suomen Vanhempainliitto ry
84. Taksipalvelu MPS Oy
85. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristö
86. Tampereen Navigaatioseura ry
87. Työ- ja elinkeinoministeriö
88. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL
89. Tier Mobility Finland
90. Tietosuojavaltuutetun toimisto

91. Tilastokeskus
92. Traficom
93. Tukes
94. Tulli
95. Valtioneuvoston kanslia
96. Vantaan kaupunki
97. Venealan Keskusliitto Finnboat
98. Valtiovarainministeriö
99. Voi Technology
100. VR Group Oy
101. Väylävirasto
102. Wing Aviation Finland Oy

Näistä Ahvenanmaan maakuntahallitus, Business Finland oy, Hätäkeskus, Lappeenrannan kaupunki, Oikeusrekisterikeskus, OM, Opetushallitus, Rikosseuraamuslaitos, TEM, Tukes, Tulli ja Valtioneuvoston kanslia ilmoittivat, että heillä ei ole lausuttavaa luonnoksesta.