



## Pöytäkirja

30.4.2024

# Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kokous 12.3.2024

### Aika

12.3.2024 kello 14-16

### Paikka

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Eteläesplanadi 4, Helsinki  
Auditorio ja Teams

## 1. Kokouksen avaus

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

Puheenjohtaja totesi avaussanoissaan, että liikenneturvallisuusstrategian antamisesta on kulunut kohta kaksi vuotta. Suurin osa toimenpideohjelman toimenpiteistä on hyvin käynnissä. Vuosi 2023 oli jälleen ennätysturvallinen tieliikenteessä.

Todettiin, että seurantaryhmän varapuheenjohtajana on toiminut vuoden alusta liikenne- ja viestintäministeriön automaatioyksikön johtaja Saara Reinimäki liikenneturvallisuusasioiden siirryttyä automaatioyksikköön.

## 2. Liikennevalvonta vuonna 2024

**Poliisihallituksen** poliisitarkastaja Tuomo Katajisto esitteli poliisin liikennevalvonnan kuulumisia.

Poliisin liikennevalvonta on suunnitelmallista ja tavoitteellista. Valvonta lisää kiinnijäämisriskiä. Tavoitteena on onnettomuusriskin pieneneminen. Valvonnan kannalta keskeisiä ohjausasiakirjoja ovat liikenneturvallisuusstrategia sekä poliisin liikennevalvonnan ja –turvallisuuden ohjelma, jonka toimeenpanemiseksi on oma suunnitelmansa.



Poliisin liikennevalvonnan ja –turvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2022-2030 valmisteltiin yhtä aikaa liikenneturvallisuusstrategian kanssa. Poliisin liikenneturvallisuustyön keskeisiä tavoitteita ovat mm. ennaltaestävyys, yhteistyöhakuisuus, tietojohtoisuus (ollaan oikeassa paikassa oikeaan aikaan) sekä tekniikan tehokas hyödyntäminen (teknisen kehityksen seuraaminen ja hyödyntäminen valvonnassa). Keskeiset vaikuttavuuskohteet ovat yhteneväisiä liikenneturvallisuusstrategian tavoitteiden kanssa.

Vuoden 2024 tulossopimuksessa painotetaan erityisesti ajokykyyn vaikuttavia tekijöitä sekä ajotapaa ja nopeuksia. Kuljettajan ajokunnon selvittämistä liikennevalvonnassa koskeva ohje on päivitetty ja siinä on otettu huomioon erityisesti huumausaineet. Pohdinnassa on myös nopeusvalvonnan seuraamuskynnys.

Teemavalvonta konkretisoi liikennevalvonnan ja –turvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelmaa. Poliisilla on vuosisuunnitelma teemoitetusta valvonnasta. Vuonna 2024 on useita liikenteen valvontateemoja muun muassa juhlapyhien aikaan. Teemavalvontoja pyritään suorittamaan yhtä aikaa koko maassa. Parhaillaan on käynnissä turvalaitteisiin liittyvä teemavalvonta.

Liikenneturvallisuuden vastuualueen kehittämisen painopisteissä on muun muassa uusi Ruotsin mallin mukainen 2 x 20 minuutin päivittäinen tehokas valvonta hälytystoiminnan partioilla. Mallilla saadaan lisävoimaa liikennevalvontaan. Liikenneviestintää kehitetään yhdessä liikenneturvallisuuden vastuualueen ja poliisin viestinnän kanssa. Yhtenä painopisteenä on myös nuorten liikennerikollisuus ja sen taustatekijät.

Liikennevalvontaan liittyy myös suoritettavuuksia. Suoritettavuuksilla kuvataan liikennevalvontaan käytettävää työaikaa ja liikennevalvonnassa kiinni saatavien tapausten tavoitemääriä vuosittain.

**Traficom** Inkeri Parkkari kysyi, mikä on rikostutkinnan ja liikennevalvonnan välinen resurssisuhde tällä hetkellä, onko liikennevalvonnasta siirtynyt poliiseja rikostutkintaan ja näkykö tämä liikennevalvonnassa?

**Poliisihallituksen** Tuomo Katajisto vastasi, että tilanne on tältä osin tänä vuonna parempi liikennevalvonnassa.

**Invalidiliiton** Riitta Saksanen toivoi, että liikennevalvonnassa kiinnitettäisiin huomiota vammaisten kuljetuksiin, ajotapaan ja mm. pyörätuolin oikeaan kiinnittämiseen ajoneuvoon.



**Poliisihallituksen** Tuomo Katajisto vastasi, että mm. taksiliikenteen valvontaa on lisätty ja nämä huomiot ovat nousseet esiin. Vammaisten kuljetuksiin on kiinnitetty huomiota kentällä. Poliisille voi myös ilmoittaa, jos havaitsee puutteita.

**ITS Finlandin** Marko Forsblom kysyi, miten tekoaälyä hyödynnetään valvonnassa. **Seurantaryhmän varapuheenjohtaja** Saara Reinimäki kysyi automaattivalvonnan laajentamiseen liittyen, tuleeko sääntely mahdollisesti vastaan henkilön tunnistamisessa. **Sisäministeriön** Jari Pajunen totesi, että EU:n tekoälyasetuksesta on käyty keskustelua liittyen mm. siihen, miten viranomaiset voivat käyttää tekoälyä valvonnassa. Kysymys ei ole yksinkertainen.

**Poliisihallituksen** Tuomo Katajisto vastasi, että nuorten liikennerikollisuuden selvittämisessä tehdään analyysejä tekoälyn avulla. Myös hahmontunnistusta käytetään. Keskeistä on, mihin tarkoituksiin kameravalvonnan kuvia voidaan käyttää. Taustalla tulee olla rikoksen selvittämisspyrkimys.

**Seurantaryhmän puheenjohtaja** Laura Eiro totesi, että EU:n tekoälyasetus on työ- ja elinkeinoministeriön vastuulla. Yleisesti ottaen tekoälyjärjestelmiä ei voida käyttää profilointiin.

Keskusteltiin myös liikenneturvallisuusviestinnästä. Poliisin viestinnällä on aktiivinen yhteys **Liikenneturvan** viestintään. Yhteistyössä pyritään yhtäaikaiseen viestintään teemavalvontojen yhteydessä. Poliisi ja Liikenneturva yhdistävät näin valvontaa ja viestintää.

### 3. Maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys – tilannekatsaus

**Väyläviraston** johtava asiantuntija Noora Airaksinen esitteli maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivityksen tilannekatsauksen.

Nopeusrajoitusohjeen päivittäminen on osa liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmää (toimenpide 65). Päivitykseen liittyvät myös toimenpiteet 67 ja 68. Nykyinen nopeusrajoitusohje on vuodelta 2009. Ohjeeseen liittyy liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden lisäksi myös peruspäivitystarvetta. Myös valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (L12) ohjaa osaltaan päivitystyötä.

Nopeusrajoitusohjeen päivitystyön tavoitteena on liikenneturvallisuusstrategian ja L12-suunnitelman tavoitteiden edistäminen ja nopeusrajoituskäytäntöjen yhtenäistäminen.

Ohjeen päivitys tehdään nykylainsäädännön pohjalta. Ohje koskee maanteiden nopeusrajoituksia ja kunnat voivat halutessaan soveltaa ohjetta. Ohjeessa



tarkastellaan erityisesti 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerejä liikenneturvallisuuskulmasta. Nopeusrajoitusten alentamista tarkastellaan erityisesti vähäliikenteisillä kohonneen onnettomuusriskin kapeilla teillä, joilla tapahtuu määrällisesti vähän onnettomuuksia, mutta paljon ajomäärään suhteutettuna. Lisäksi nopeusrajoitusten alentamista tarkastellaan yksittäisillä riskialttiilla tiejaksoilla vilkasliikenteisemmällä maanteillä. Tämän rinnalla tarkastellaan myös maantiefnfran parantamista, jotta 100 km/h nopeus voitaisiin säilyttää. Infran parantaminen on ensisijainen keino erityisesti vilkasliikenteisillä teillä.

Nopeusrajoituksen asettamisprosessissa tiekohtainen nopeusrajoitus valitaan siten, että peruskriteerit määrittävät maksiminopeusrajoituksen, jota tarkennetaan näkemäkriteerillä. Näkemäkriteerin perusteella maksiminopeusrajoitusta voidaan alentaa. Myös muita reunaehtoja otetaan huomioon arvioinnissa. ELY-keskuksille jää aina jonkin verran harkinnanvaraa, mutta tavoitteena on yhdenmukaisuus.

Päivitystyössä on vielä arvioitavana erilaisia vaihtoehtoja ja vaikutuslaskelmat elävät. Päivitystyö jatkuu keväällä vaikutusarvioiden tarkentamisella ja vuoropuhelulla sidosryhmien kanssa.

**Seurantaryhmän puheenjohtaja** Laura Eiro totesi, että L12-päivitystyössä huomioidaan entistä kattavammin liikenneturvallisuus, joka on tulossa selkeämmin tavoitteistoon mukaan.

**Kuntaliiton** Johanna Vilkuna kysyi, onko kunnille tulossa omaa vuorovaikutustilaisuutta. Kuntien taajamien sisääntuloväylät ovat kuntien kannalta tärkeä asia. On hyvä, että vaikutusarvioinnit tehdään perusteellisesti.

**Väyläviraston** Noora Airaksinen vastasi, että infotilaisuuksien järjestämisestä on tarkoitus olla yhteydessä Kuntaliittoon.

**Lapin ELY-keskuksen** Merja Lämsä toivoi, että ohjeessa säilytetään paikallisen harkinnan mahdollisuus.

**Väyläviraston** Noora Airaksinen totesi, että ELY-keskukset ovat osallistuneet ohjeen päivitystyöhön hyvin ja kommentoineet ehdotuksia.

#### 4. Vesiliikenteen turvallisuus 2023-2024

**Suomen Meripelastusseuran** toimitusjohtaja Jori Nordström esitteli veneilyn turvallisuustilannetta ja sen parantamisen keinoja.



Meripelastusseuralla on lähes 2000 tehtävää vuosittain. Meripelastusseuralla on siten hyvä tilannekuva vesiliikenteen turvallisuudesta. Tehtävämäärä on kolminkertaistunut 15 vuodessa.

Tekniset viat ovat vuodesta toiseen suurin syy onnettomuuksiin. Pitkällä aikavälillä onnettomuuksien syissä ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Syyt onnettomuuksiin ovat usein inhimillisiä. Osa onnettomuuksista voitaisiin ehkäistä oikeilla toimenpiteillä. Yhtenä keinona ovat tekniset lähtötarkastukset, joilla voitaisiin ehkäistä teknisistä vioista johtuvia onnettomuuksia.

Turvallisuusviestintä on yksi seuran perustehtävistä. Asenteisiin on vaikea vaikuttaa turvallisuusviestinnällä. Pelkkä tieto ei riitä, vaan tulisi pystyä vaikuttamaan myös tunteisiin.

Suurin osa vesiliikennekuolemista tapahtuu pienillä veneillä. Yleinen pelastusliivien käyttövelvollisuus vähentäisi kuolemia.

On tärkeää miettiä, mihin haluamme vaikuttaa vesiliikenteen turvallisuustyöllä. Yhtenä harkittavana vaihtoehtona voisi olla Merenkulkulaitoksen aikaisen veneilyasiain neuvottelukunnan kaltaisen neuvottelukunnan perustaminen. Tällä hetkellä on olemassa Traficomien veneilyverkosto, joka on hyvä verkosto tiedonvaihtoon.

**Seurantaryhmän puheenjohtaja** Laura Eiro totesi, että on hyvä ajatus miettiä eri kokoonpanoja yhteistyön tiivistämiseksi. Nykytilanteessa resursseja voi kuitenkin olla hankala löytää.

**Kuntaliiton** Johanna Vilkuna kysyi, tulisiko ruorijuopumuksen rajaa alentaa. **Traficomien** Inkeri Parkkari kysyi, minkä verran alkoholi näkyy tehtävissä. Traficomilta on tulossa kevään aikana veneilytutkimus.

**Meripelastusseuran** Jori Nordström vastasi, että parempi vaikuttavuus saavutettaisiin todennäköisesti muilla toimenpiteillä. Alkoholi näkyy tehtävissä hyvin vähän.

**Väyläviraston** Noora Airaksinen kysyi vesiskootterionnettomuuksista ja niiden yleisyydestä.

**Meripelastusseuran** Jori Nordström vastasi, että koronavuosina veneilyn ja skoottereiden määrä nousi. Onnettomuuksissa on mukana satunnaisvaihtelua.

**Seurantaryhmän varapuheenjohtaja** Saara Reinimäki kysyi viranomaisyhteistyöstä.



**Meripelastusseuran** Jori Nordström vastasi, että yhtenäisten tilastointikriteerien eteen on tehty töitä erityisesti Rajavartiolaitoksen kanssa, mutta tilastojen yhtenäistämässä on edelleen parantamisen varaa. Viranomaisyhteistyötä tehdään päivittäin. Yhteistyö viranomaisten ja järjestöjen välillä toimii saumattomasti.

## 5. Liikenneturvallisuusfoorumi 2024

Keskusteltiin vuoden 2024 Liikenneturvallisuusfoorumista. Liikenneturvallisuusfoorumi on tarkoitus järjestää syksyllä. Alustava päivämäärä olisi 26.9.2024.

**Liikenneturvan** Pasi Anteroinen totesi, että Liikenneturva on käytettävissä foorumin suunnittelussa avustamiseen.

**Traficom** Inkeri Parkkari totesi, että foorumissa olisi hyvä huomioida kaikki liikennemuodot ja sen olisi hyvä rakentua liikenneturvallisuusstrategian ympärille.

**Lapin ELY-keskuksen** Merja Lämsä ehdotti yhdeksi aiheeksi maastoliikennettä.

## 6. Muut asiat

Ei muita asioita.

## 7. Seuraava kokous

Seuraava kokous pidetään syksyllä 2024. Ajankohta ilmoitetaan myöhemmin.

## 8. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin kello 15.43.