



Pöytäkirja

18.12.2024

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kokous 5.11.2024

Aika

5.11.2024 kello 13-15

Paikka

Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 4, Helsinki
Auditorio ja Teams

1. Kokouksen avaus

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän puheenjohtaja, osastopäällikkö Laura Eiro avasi seurantaryhmän kokouksen kello 13.02.

Puheenjohtaja mainitsi Suomelle myönnetyn European Transport Safety Councilin vuoden 2024 liikenneturvallisuuspalkinnon. Tunnustus myönnettiin pitkäaikaisesta ja tuloksellisesta tieliikenneturvallisuustyöstä sekä kattavasta strategiasta ja toimenpiteistä kaikkien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi.

Lisäksi puheenjohtaja kiitti erinomaisesti onnistuneesta liikenneturvallisuusfoorumista, joka järjestettiin syyskuussa.

2. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyön eteneminen

LVM:n Maria Torttila esitteli tilannekatsauksen L12-suunnitelmaa koskien. Vielä viime aikoihin asti edetty aikataulussa, mutta lausuntokierros myöhästyy hieman alkuperäisistä suunnitelmista. Vuodenvaihteen jälkeen tulisi olla valtioneuvoston päätös ja toimeenpano voitaisiin käynnistää.

Suunnitelmaluonnoksessa on priorisoitu päätavoitteet: toiminnallisuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteisiin sisältyy myös sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden osa-alueet. Poliittisissa keskusteluissa tällä hetkellä



suunnitelman rahoitusohjelma, painotukset olemassaolevassa verkossa ja korjausvelassa. Rahoitussuunnitelma on varsin maltillinen.

Vuosien 2025-2028 julkisen talouden ohjelman kehyskauden jälkeen pyritään toteuttamaan parlamentaarisesti hyväksyttävä talousraami rahoituksen maltillisella kasvattamisella. Rahoituksen suhteen tasapainottelua perusväylän ylläpidon ja kehittämisen välillä.

Liikenne 12 -suunnitelmassa pyritään huomioimaan myös muiden turvallisuuden liittyvien strategioiden olemassaolo sekä antamaan näille tukea ja välttämään päällekkäisyyksiä. Esitely myös alueellisia erityispiirteitä, joita pyritään huomioimaan kehittämisessä.

Toimenpideohjelmasta nostettiin yleisenä huomiona esille tiedon tärkeys suunnittelutyössä erityisesti toimenpiteiden suuntaamisen suhteen. Osan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden kanssa risteävä Digirata-hanke etenee suunnitellusti.

Väyläviraston johtava asiantuntija Noora Airaksinen kysyi tieturvallisuudirektiivin huomioinnista ja toimenpiteiden priorisoinnista. LVM:n Torttila vastasi, että perusväylän rahoituksen ylläpidon osalta tieturvallisuudirektiivin painotus on ollut ainakin esillä.

Uudenmaan ELY-keskuksen Marko Kelkka tiedusteli mihin 2025-2028 kehyskauden jälkeinen rahoituksen tasokorotus perustuu tässä taloustilanteessa. Torttila totesi tilanteen olevan haastava. Rahoitusta on jo maltillistettu aikaisemmasta, mutta Väylän rahoituksen suhteen ei jää muuta mahdollisuutta kuin pyrkiä korottamaan rahoitusta.

Lapin ELY-keskuksen Merja Lämsä huomautti ELY-keskusten tulevasta organisaatiomuutoksesta ja henkilöliikenteen siirtymisestä Traficomille vuoden 2026 alusta, ja kysyi kuinka nämä huomioitu L12 toteutuksessa. Puheenjohtaja vastasi substanssin osalta painopisteiden olevan huomioitu. Torttila totesi, että organisaatioihin ei ole otettu kantaa, eivätkä palvelut riipu siitä missä ne toteutetaan.

Puheenjohtaja totesi liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarkasteltuna tilanteen olevan hyvä, koska liikenneturvallisuus huomioitu paremmin nyt osana kokonaisturvallisuutta. Rahoitusohjaus L12 kautta. Odotellaan lausuntokierrosta L12-suunnitelman suhteen.



3. Kansainvälisen ESRA-tutkimuksen (E-Survey of Road Users' Attitudes) uusimmat tulokset

Liikenneturvan Marja Pakarinen esitteli tuoreita ESRA-tutkimuksen tuloksia, joissa Suomi sijoittunut eri osa-alueissa melko lähelle Euroopan keskiarvoa. Myös muita toimenpide-ehdotuksia sisältäviä raporteja julkaistu.

Nostoina päihteidenkäytön tilanne liikenteessä verrattain hyvä Suomessa, joskin ristiriitoja varsinaisen liikennekäyttämisen ja käytöksen paheksumisen välillä. Ylinopeuksien suhteen Suomi taas Euroopan kärkipäätä niin ajetuissa ylinopeuksissa, kuin ylinopeuden hyväksymisessä.

Keskusteltu edellämainituista tilastoista. Puheenjohtaja totesi tekemistä riittävän vielä liikennekulttuurin parantamisessa. Traficom Inkeri Parkkari pohti vastaavatko suomalaiset kyselyihin erityisen rehellisesti mitä tulee ylinopeuksiin, samoin Väyläviraston Noora Airaksinen. Kypärän käytön vähäisyys koskien kaksipyöräisiä herätti kysymyksen siitä kuinka asia tilastoitu.

Uudenmaan Ely-keskuksen Marko Kelkka kyseli liikenteessä tapahtuvasta tarkkaamattomuuden tilastoinnista. Voidaanko muodostaa trendiä jonnekin suuntaan? Tapa käyttää esimerkiksi puhelinta muuttunut ja käyttäjäryhmillä erilaisia tapoja älylaitteita hyödyntää. Pitäisikö jatkossa erotella käyttäjäryhmät tarpeinensa?

Poliisihallituksen poliisiylitarkastaja Pasi Rissanen kommentoi ylinopeuksiin vaikuttamista. Tilastoista erottuvat positiivisesti maat, joissa paljon näkyvää poliisivalvontaa. Sekä näkyvä valvonta että piilovalvonta tarpeen ylinopeuksien hillitsemisessä.

Varapuheenjohtaja Saara Reinimäki pohti eroja asenteiden ja käyttämisen välillä. Liikenneturvan Marja Pakarinen totesi tämän olevan yleismaailmallinen ilmiö. Onko sosiaalisesti hyväksyttävämpää paheksua, mutta toimia kuitenkin vastoin sanoja? Hyväksyttävyyttä ei voida kuitenkaan väheksyä, koska sillä tutkimuksien mukaan aina kytkös käyttämiseen. Traficom Inkeri Parkkari huomautti, että onnettomuuksia yleisesti ottaen vähän, jolloin sääntöjen vastainen käytös voi palkita. Liikenneturvan Pakarinen huomautti puhetavasta, jolla etäännytetään mielikuvaa esimerkiksi tyypillisestä rattijuoposta ja perustellaan näin omaa käyttämistä.



4. Lähetekeskustelu liikenneturvallisuusstrategian päivitystä varten

LVM:n erityisasiantuntija Juuso Suomento alusti liikenneturvallisuusstrategian päivityskeskustelun käymällä läpi kesän 2024 seurantaryhmän välikyselyn tulokset koskien liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden seurantaa. Toimenpiteissä edistytty ja jatkuvista sekä kertaluonteisista toimenpiteistä suurin osa käynnissä tai valmiina. Osa toimenpiteistä ei etene rahoituksen vuoksi.

Tieliikenteessä kuolonuhrien määrä hyvin loivassa laskussa, mutta nollavision toteutumiseksi lasku ei ole riittävää. Vakavasti loukkaantuneiden määrässä ei ole tapahtunut juuri muutoksia ja puolittamistavoitteesta ollaan jäämässä. Vesiliikenteessä tilanne säilynyt suhteellisen vakaana, samoin kuin ilmailussa, jossa tosin vakavien vaaratilanteiden määrä kasvussa.

Puheenjohtaja totesi strategiapäivityksen tapahtuvan tällä hallituskaudella ja se tulisi päivittää tässä ajassa. Rahoitukseen ei tällä hetkellä näkyvissä lisäystä. Safe System -lähestymistavan suhteen tulisi pohtia mitä se merkitsee käytännössä. Indikaattoreiden ja mittareiden käyttöä pitäisi pohtia selkeämmin ja painottaa vaikuttavampia toimenpiteitä.

Pasi Anteroinen Liikenneturvasta esitti päivitystarpeeksi erityisesti Safe System -lähestymistavan juurruttamista liikenneturvallisuuteen, jotta järjestelmätason muutoksilla voitaisiin vaikuttaa yksilön toimintaan. Liikenneonnettomuuksissa tulisi huomioida myös jälkiseuraamukset ja ottaa pelastustoimi mukaan liikenneturvallisuutyöhön. Toimenpiteiden suhteen olisi hyvä muistaa se, että mikäli jotain jätetään tekemättä tulisi se korvata jollain muulla. Esimerkiksi maanteiden nopeusrajoitusten laskematta jättämisen vuoksi ollaan nyt neljä kuolemaa velkaa, vaikka keskinopeuksien laskemisen positiiviset vaikutukset ovat yksi tutkituimpia asioita liikennekuolemien vähentämisessä.

Ajokorttiasiat olisi myös hyvä huomioida strategian päivityksessä. Ajokorttilailla merkittävä vaikutus erityisesti nuorten liikenneturvallisuuteen, vaikka uusi ajokorttidirektiivi tulossa. Lisäksi alkolukon käytön edistämistä tulisi jatkaa, johon liittyen Traficom julkaissut materiaalia. Liikenneturva luvannut toimittaa lisää päivitysehdotuksia kirjallisena.

Puheenjohtaja kiitti ehdotuksista ja totesi, että päivityksen yhteydessä olisi hyvä arvioida kunnolla toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Väyläviraston Airaksinen totesi vaikutustenarvioinnin olevan sitä helpompaa mitä konkreettisempia toimenpiteet ovat. Johanna Vilkuna Kuntaliitosta yhtyi liikenneturvan näkemyksiin toimenpiteistä. Kuntia ja paikallistasoa olisi hyvä



aktivoida esittämään päivitysehdotuksia muutenkin kuin pelkällä strategian lausuntopyynnöllä.

Puheenjohtaja totesi paikallistason aktivoinnin olevan miettimisen arvoinen asia.

Kalle Parkkari OTI:sta totesi safe system –lähestymistavan tarjoavan hyviä työkaluja strategiapäivitykseen. Hyviä toimenpiteitä ei kannata heittää hukkaan. Liikennekäyttämisen ja pelastustoimen voisi huomioida omissa pilareissaan ja muodostaa näin ajatusta koko liikennejärjestelmän turvallisuudesta ja tarpeista. Vaikutustenarvioinnin voisi yrittää sisällyttää jo toimenpide-ehdotuksiin.

Marko Kelkka Uudenmaan Ely-keskuksesta huomautti, että operatiiviselta puolelta turvallisimmat toimenpiteet puuttuvat nopeusrajoitusten puuttumisten vuoksi. Pelkkä teiden päällystäminen ei paranna liikenneturvallisuutta. Nopeusrajoituksia olisi hyvä saada jollain tavalla kirjattua päivitykseen. Nykyohjeillakin voidaan nopeuksia jossain määrin rajoittaa. Rahoituksen puute ongelma.

Puheenjohtaja totesi, että päivitysvalmistelussa olisi hyvä huomioida se, että poliitikot näkevät mitä päätöksiä on realistista rahoituksen suhteen toteuttaa.

Lapin ELY-keskuksen Merja Lämsä kiitti työryhmän kokoonpanosta, jossa edustettuna pohjoinen ja eteläinen Ely, ja kertoi alueellisista erityispiirteistä liikenneturvallisuuteen liittyen. Lapissa vuonna 2023 Traficomien rahoituksella jalkautettiin kuntiin liikenneturvallisuustietoutta ja hyvinvointialueilta jäseniä osallistunut kuntien liikenneturvallisuustoimintaan. Poroihin liittyvät liikenneonnettomuudet tarvitsisivat tilastointia ja tässä voisi hyödyntää paliskuntia vastuutahona. Maastoliikenneonnettomuudet korostuvat Pohjois-Suomessa. Tilastointia tulisi tässäkin kehittää ja esimerkiksi turvalliset moottorikelkkareitit hyötyisivät jonkinlaisesta suunnitteluohjeesta. Kolmantena seikkana lapin alueella korostuvat ajoterveyteen liittyvät onnettomuudet.

Puheenjohtaja kiitti hyvistä huomioista erilaisista onnettomuustyypeistä.

Invalidiliiton Riitta Saksanen kertoi liiton jäsenille tehdystä liikenneturvallisuuskyselystä, jonka tuloksissa korostuivat katujen ylityksissä koetut riskitilanteet. Näköesteet ongelma ja näihin voisi pienillä teoilla puuttua kunnissa. Suojatieonnettomuuksien vähentäminen esteettömyys huomioiden tärkeää.

Pasi Rissanen Poliisihallituksesta toivoi konkreettisuutta toimenpiteisiin. Nopeusrajoitukset hyvä esimerkki vaikuttavasta ja halvasta toimenpiteestä. Strategian sitovuutta tulisi parantaa ja ajaa toimenpiteiden täytäntöä vastuutahoissa yhteisenä asiana.



Inkeri Parkkari Traficomista totesi, että ajoterveyteen liittyvät kysymykset tulisi huomioida hyvinvointialueiden osallistamisessa entistä paremmin, koska nämä seikat eivät ole perinteisten liikenneturvallisuustoimijoiden alaa. Toimenpiteiden päivityksen suhteen olisi hyvä tehdä katsaus nykytilanteesta ennen mahdollisen mittariston tekoa, jotta toimenpiteillä olisi vaikuttavuutta.

Keskusteltiin toimenpiteiden rahoituksesta. Kustannukset ja vaikutukset toimenpiteistä olisi hyvä olla esillä. L12 –suunnitelma huomioi turvallisuutta ja infraan liittyvät kysymykset nyt selkeämmin esillä siinä.

Sisäministeriön Jari Pajunen totesi, että valmistelun lähtökohtana ei kannata pitää rahan puutetta vaan esittää myös toimenpiteitä jotka ovat vaikuttavia, ja jotka vaativat rahaa. Puheenjohtaja totesi, että toimenpide-ehdotukset hyvä viedä keskusteluun.

Kalle Parkkari OTI:sta toivoi tasapainoa realismin ja kunnianhimon välillä. Harkinnat ja ehdotukset hyvä dokumentoida, jotta mahdollinen liikenneturvallisuusvelka jää näkyviin, mikäli jokin toimenpide jätetään tekemättä.

Marko Kelkka Uudenmaan Ely-keskuksesta kertoi automaattisen liikennevalvonnan tilanteesta. Laitteisto elinkaarensa päässä. Olisi hyvä pohtia rahoitusmallia laitteiston uusimiselle ja samalla hakea vaikuttavimpia kohteita laitteiden sijoittelulle. Automaattinen liikennevalvonta on yhteiskuntataloudellisesti tehokasta.

Varapuheenjohtaja Saara Reinimäki kertoi teknologian ja sääntelyn kehityksestä EU:ssa ajoneuvopuolella. Tieliikennelain jälkiarviointi on käynnistynyt ja tässäkin yhteydessä voidaan tunnistaa uusia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joista kuullaan mielellään ehdotuksia.

LVM:n erityisasiantuntija Sofia Johansson totesi lopuksi, että seurantatyökalun olisi hyvä olla safe systemin mukainen, jotta EU-tasolla olisi yhtenäinen malli käytössä.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Seuraava kokous

Seuraava kokous pidetään keväällä 2025. Ajankohta ilmoitetaan myöhemmin.

7. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin kello 14.45.