

**Pöytäkirja**

**Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kolmas kokous**

**Aika**

10.10.2023 klo 14-16

**Paikka**

Auditorio, Eteläesplanadi 4 & Teams

**1. Kokouksen avaus**

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän varapuheenjohtaja Maija Ahokas avasi seurantaryhmän kolmannen kokouksen. Asialistalla puheenjohtajaksi kirjattu Laura Eiro oli estynyt osallistumaan kokoukseen.

**2. Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden edistyminen, tilannekatsaus**

**Liikenne- ja viestintäministeriön** erityisasiantuntija Juuso Suomento esitteli seurantaryhmälle liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden edistymistä. Liikenneturvallisuusstrategia on ollut voimassa noin 1,5 vuotta.

Toimenpiteitä toteuttaa kaikkiaan 26 päävastuullista tahoa joko yksin tai yhdessä muiden tahojen kanssa. Päävastuutahot vastaavat toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisestä, edistämisestä ja koordinoinnista.

Liikenneturvallisuusstrategian seuranta toteutettiin elo-syyskuussa 2023. Vastaukset saatiin lähes kaikilta päävastuutahoilta. Päävastuutahot merkitsivät toimenpiteiden tilan asteikolla: "ei aloitettu, aloitettu, käynnissä tai valmis". Päävastuutahoja pyydettiin myös kirjaamaan tiiviisti mahdollisia lisähuomioita ja -tietoja toimenpiteiden etenemisestä.

Toimenpiteitä on yhteensä 103 ja suurin osa toimenpiteistä on joko aloitettu tai käynnissä. Toimenpiteistä 14 on ei aloitettu, 9 aloitettu, 55 käynnissä ja 8 valmis. Neljän toimenpiteen tilasta ei saatu vastausta. Toimenpiteiden etenemistä tarkasteltiin esityksessä myös liikkumismuodon mukaan. Vesi- ja tieliikenteessä toimenpiteitä oli noin 20 % aloittamatta. Kaikkien liikkumismuotojen osalta yli 65 % oli joko käynnissä tai valmiina.

Valmiita toimenpiteitä oli kahdeksan kappaletta. Valmiit toimenpiteet ovat toimenpidenumerot 12 b) ja c), 58, 60, 69, 75, 87, 91, 96 ja 103.

Priorisoituja toimenpiteitä strategiassa on 20 kappaletta. Priorisoidut toimenpiteet ovat arvioitu vaikuttavimmiksi tai muutoin merkittäviksi. Priorisoitujen toimenpiteiden osalta kaikista saatiin vastaus. Ainoat valmiit

toimenpiteet priorisoiduista olivat 12 b) ja c). Suurin osa priorisoiduista toimenpiteistä oli kuitenkin käynnissä ja ainoastaan kolme oli sellaista, joita ei ollut aloitettu. Priorisoituja toimenpiteitä ovat toimenpidenumerot 1, 2, 10, 11, 12, 21, 23, 25, 32, 47, 48, 56, 65, 68, 76, 78, 79, 82, 88 ja 98. Ei aloitetut toimenpiteet olivat toimenpidenumerot 2, 25 ja 88.

Tarkoitus on toteuttaa seurantakyselyt vuosittain.

EU:ssa on suunnitteilla unioninlaajuinen seurantatyökalu liikenneturvallisuusstrategioiden seurantaan, mutta tässä vaiheessa aiheesta ei ole vielä tarkempaa tietoa.

**Seurantaryhmän varapuheenjohtaja** Maija Ahokas totesi että on positiivista, että vastaus saatiin niin monelta ja strategian toimenpiteet on hyvin käynnissä eri vastuutahoilla.

**Kuntaliiton** Johanna Vilkuna kommentoi, että kysely on toteutukseltaan ja tarkkuustasoltaan hyvä. Vilkuna huomauttaa, että kunnilla on sellaisia toimenpiteitä, jotka edellyttävät jatkuvaa työtä. Vilkuna kysyi, miten LVM on ajatellut hyvinvointialueiden roolin, jolla voisi olla rooli esimerkiksi strategian mielenterveysasioihin keskittyvien toimenpiteiden osalta?

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom** Inkeri Parkkari kommentoi, että Traficom on osana liikenneturvallisuuden valtionavustuksen hankehakua myöntänyt rahoitusta hankkeelle, jossa selvitetään hyvinvointialueiden roolia liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanossa.

**Lapin ELY-keskuksen** liikenneturvallisuusinsinööri Merja Lämsä kertoi, että he ovat saaneet Traficomilta tällaisen hankeavustuksen. Hankkeessa on mukana kaikki Lapin 21 kuntaa. Tarkoituksena on selvittää, mitkä liikennetehtävät kuuluvat kunnille, mitkä hyvinvointialueille ja mitkä tehtävät ovat yhdessä tehtäviä. Osana hanketta on teetetty kysely kunnille ja hyvinvointialueille, ja vastaukset ovat saatu. Loka-marraskuussa on tarkoitus järjestää työpaja molemmille sekä kunnille että hyvinvointialueille, jossa käydään läpi työnjakoa. Loppuvuodesta asia selkiytyy.

Lämsä lisäsi, että myös Liikenneturva on selvittänyt kuntien ja hyvinvointialueiden rajapintaa liikenneturvallisuustyössä.

**Traficom** Inkeri Parkkari kysyi, voisiko toimenpiteitä päivittää tarpeen mukaan?

**Seurantaryhmän kokouksen puheenjohtaja** Maija Ahokas vastaa, että LVM ottaa mielellään muutosehdotuksia vastaan. Strategian mittavampi päivitys ei ole lähitulevaisuuden suunnitelmissa, mutta jos yksittäisiä toimenpiteitä on tarpeen täydentää joiltain osin, voi olla yhteydessä LVM:n erityisasiantuntijoihin Sofia Johanssoniin ja Juuso Suomentoon. Seurantaryhmän tehtävänä on arvioida toimenpiteiden toteutumista.

### **3. Oppijoiden liikenneturvallisuusosaamisen edistäminen kouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa – Opetushallituksen näkökulmia, liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpiteet 24–26**

**Opetushallituksen** opetusneuvos Outi Raunio-Hannula esitteli oppijoiden liikenneturvallisuusosaamisen edistämistä varhaiskasvatuksessa, kouluissa ja toisen asteen oppilaitoksessa. Eesityksen kärkenä oli liikenneturvallisuusosaaminen Opetushallituksen antamien perustemääräysten näkökulmasta.

Varhaiskasvatussuunnitelmien, opetussuunnitelmien ja tutkintojen perusteisiin sisältyy turvallisuustaitoja, joihin kuuluu myös turvallinen liikkuminen liikenteessä. Raunio-Hannula korosti, että liikenneturvallisuusosaaminen on osa laajempaa turvallisuusosaamista, joka koostuu monenlaisista tiedoista, taidoista ja asenteista.

Perustemääräysten tavoitteet ja sisältö muodostavat kokonaisuuden, joka tukee liikenneturvallisuutta myös silloin, kun sitä ei ole nimenomaisesti mainittu. Opetussuunnitelman perusteisiin sisältyy paljon erilaisten taitojen kehittämistä, jotka ovat liikenneturvallisuuden näkökulmasta välttämättömiä. Tällaisia taitoja ovat esimerkiksi kognitiiviset, psykososiaaliset ja motoriset taidot, kyky itsereflektioon, syy-seuraussuhteiden ymmärtäminen, tunnetaidot ja tiedollinen osaaminen ihmisten käyttäytymisestä.

Lainsäädäntö ja opetussuunnitelmat edellyttävät oppilaiden osallisuutta ja liikenneturvallisuusasiat ovat tehtävä yhteistyössä oppijoiden kanssa. Oppimisympäristöjen tulee olla monipuolisia.

Raunio-Hannula esitteli varhaiskasvatuksen, esiopetuksen ja perusopetuksen perustemääräysten kohdat, jotka nimenomaisesti liittyvät liikenneturvallisuuteen. Sitä mukaa mitä lasten ja nuorten liikkumistottumukset ja –muodot muuttuvat, tulee mukaan myös uusia taitoja ja osaamisalueita.

Lukion ja ammatillisen koulutuksen osalta liikenneturvallisuustaitoihin liittyviä nimenomaisia kirjauksia ei ole, mutta voidaan katsoa, että esimerkiksi hyvinvointiosaamiseen ja muuhun osaamiseen liittyvät kirjat kattavat liikenneturvallisuuden. Ammatillisessa koulutuksessa liikenneturvallisuus huomioidaan mm. työturvallisuuteen ja logistiikkaan liittyvissä sisällöissä.

Pedagogisesti laadukas opetus ottaa aina huomioon lapsen ja nuoren kokemusmaailman ja sen, mikä on heille ajankohtaista. Huomioitavana on se, mitä tarpeita tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa. Tärkeää on herättää motivaatio ja kiinnostus. Hallinnon puolelta on tärkeää, miten tuetaan opettajia ja esimerkiksi kuinka paljon valmiita materiaaleja on tarjolla.

**Liikenneturvan** Mia Nyholm kysyi toisen asteen opetussuunnitelmasta ja siitä, onko toisen asteen perustemääräyksiin tulossa vahvemman tason kirjausta?

**Opetushallituksen** Outi Raunio-Hannula vastasi, että lukiokoulutuksen opetussuunnitelman perusteet ovat annettu vuonna 2019 ja ne ovat otettu käyttöön vuodesta 2021 alkaen. Kyse on siis hyvin tuoreista perustemääräyksistä. Perustemääräyksiä on ollut tapana uudistaa noin kymmenen vuoden välein, poikkeuksena vuosi 2015. Kyse on siis pitkästä

syklistä. Uudistusten osalta tehdään kyllä selvitystyötä, mutta aiheesta ei ollut hallitusohjelmakirjausta. Lukiokoulutuksessa on tarve laadukkaille tukimateriaaleille. Liikenneturvallisuus voitaisiin tuoda perinteisen teemapäivien lisäksi eri oppiaineissa paremmin osaksi lukiokoulutusta.

#### 4. Raideliikenne: Havaintovirheet tasoristeyksissä, liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpide 20, Traficomin selvityksen esittely

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin** erityisasiantuntija Anne Silla esitteli seurantaryhmälle Traficomin selvityksen havaintovirheistä tasoristeyksissä. Työn tekemisessä oli mukana eläkkeelle jäänyt Juha Luoma (VTT, liikenneturvallisuuden tutkimusprofessori).

Taustapaperi liittyy liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteeseen 20, jonka tavoitteena on selvittää, miten tasoristeyksissä tapahtuneista havaintovirheistä voidaan kerätä tietoa myös muissa kuin onnettomuustilanteissa. Toimenpiteen päävastuutahot ovat Traficom ja Väylävirasto. Muina vastuutahoina ovat raideliikenteen toimijat.

Silla esitteli taustapaperin sisällön, pääasialliset tutkimusmenetelmät, tilakuvan ja erilaisia tutkimusmenetelmävaihtoehtoja ja niiden toteuttamiseen liittyviä näkökulmia ja haasteita. Viranomaisille ja tutkimuskäyttöön tulisi saada yksityiskohtaista tietoa myös lievemmistä henkilövahinkoon sekä materiaalivahinkoon johtaneista tasoristeysonnettomuuksista. Aiheeseen liittyvän tutkimuksen tekeminen on haastavaa, ja mahdollisesti toteutettavat tutkimukset riippuvat paljon käytävissä olevista resursseista, aineiston keruutekniikoista ja tutkimuksen toteuttajan ammattitaidosta.

Taustapaperi tullaan julkaisemaan Väyläviraston julkaisusarjassa.

**Seurantaryhmän kokouksen puheenjohtaja** Maija Ahokas kysyi, milloin selvitys on tarkoitus julkaista?

**Traficomin** Anne Silla vastasi, että julkaisun ulkoasun viimeistely on käynnissä eli julkaisu tapahtuu oletettavasti lähiviikkoina.

**Liikenneturvan** Mia Nyholm kysyi, tarvitsisiko ihmisten olla tietoisia siitä, että heitä monitoroidaan, ja ovatko tasoristeyksissä onnettomuuden ajaneet henkilöt sellaisia, joille ympäristö on ollut entuudestaan tuttu?

**Traficomin** Anne Silla vastasi, että tuttu ympäristö vaikuttaa siihen, miten käyttäydytään, ja kuolemaan johtaneissa tasoristeysonnettomuuksissa risteys on suurimmalle osalle entuudestaan tuttu. Olisi tärkeä saada tietoa myös muistakin kuin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, jolloin voitaisiin tarkastella, onko jakauma samanlainen.

Tutkimuksen menettelystä Silla vastasi, että ajatuksena on, että kuljettaja on tietoinen siitä, että hän on tutkimuksen kohteena. Tutkittavat eivät kuitenkaan tiedä sitä, mitä heidän käyttäytymisessään tarkkaillaan.

Taustapaperi on julkaistu Väyläviraston julkaisusarjassa kokouksen jälkeen 19.10.2023 (<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-105-7>)

## 5. EU:n tieturvallisuuspaketin esittely

**Liikenne- ja viestintäministeriön** erityisasiantuntijat Sofia Johansson ja Monika Mutanen esittelivät EU:n tieturvallisuuspaketin.

EU:n ehdotus tieturvallisuuspaketiksi sisältää kolme direktiiviehdotusta: direktiiviehdotus nk. CBE-direktiivin muuttamisesta, direktiiviehdotus ajokorteista ja direktiiviehdotus tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuisesta soveltamisesta. Ehdotusten käsittely on parhaillaan käynnissä. Niiden tavoitteena on osaltaan vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia EU:n tieliikenteessä.

Ehdotusten hyväksymisen aikataulu on tässä vaiheessa vielä avoinna ja tulevat europarlamenttivaalit voivat myös vaikuttaa aikatauluihin.

CBE-direktiiviehdotuksella muutettaisiin nykyistä CBE-direktiiviä. Muutoshalujen taustalla on direktiivin jälkiarviointi, jossa paljastui merkittäviä puutteita eivätkä direktiivin vaikutukset olleet riittävän tehokkaita. Direktiiviehdotuksella mm. laajennettaisiin soveltamisalaa ja tietojenvaihtoa jäsenvaltioiden välillä yhdenmukaistettaisiin. Tähän mennessä on annettu viisi kompromissiehdotusta komission ehdotukseen.

Ajokorttidirektiiviehdotuksella päivitetäisiin ajokortteja koskevia sääntöjä. Mm. ajokortti olisi jatkossa oletusarvoisesti mobiilijokortti ja nuoria ja uusia kuljettajia koskemaan ulotettaisiin uusia vaatimuksia.

Ajokieltodirektiiviehdotus mahdollistaisi unionin laajuisen ajokiellon määräämisen myös silloin, kun rikoksen tekopaikka on muun kuin ajokortin myöntäneen EU-jäsenvaltion alueella. Ehdotuksella olisi ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista vastaava vaikutus. Ehdotus koskee vain vakavimpia ajokiellon määräämiseen johtavia rikoksia.

**Traficom** Inkeri Parkkari kysyi, tuleeko ajoterveyden itsearviointi kaikissa jäsenmaissa käyttöön?

**LVM:n** Monika Mutanen vastasi, että komission ehdotuksessa on liikkumavaraa. Ehdotuksen mukaan lähtökohtana on ryhmän 1 kuljettajien itsearviointi, mutta jäsenmaat voisivat vaatia itsearvioinnin sijaan lääkärintarkastusta.

## 6. Muut asiat

**Sisäministeriön** Jari Pajunen kysyi, miten uusi liikenne 12 -suunnitelma linkittyy liikenneturvallisuusstrategiaan?

**Seurantaryhmän kokouksen puheenjohtaja** Maija Ahokas vastasi, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyö on alkanut hallitusohjelman mukaisesti. Suunnitelmaa koskeva arviointiohjelma on ollut lausunnoilla ja työ jatkuu. Liikenneturvallisuusstrategia tarkastellaan

rinnakkain suunnitelman kanssa. Hankkeille ei saatu aikanaan erillistä rahoitusta, ja toimenpiteitä rahoitetaan edelleen suuntaamalla nykyistä toimintaa ja olemassa olevia määrärahoja toimenpiteiden toteutukseen.

Ahokas ilmoitti, että mikroliikkumisesta on tehty arviomuistio, joka kävi lausunnoilla ja kokonaisuus on käyty ministerin kanssa läpi. Hallitusohjelmassa on kirjaus, jonka mukaan luodaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja annetaan kaupungeille ja kunnille työkaluja mikroliikkumisen hallintaan. Hallitusohjelmakirjauksen tuella työssä lähdetään liikkeelle siten, että arviomuistion työ hyödynnetään ja perustetaan työryhmä, jossa tehdään tarvittavat lainsäädäntömuutokset. Lainsäädäntömuutoksissa huomioidaan turvallisuusnäkökulma ja kuntien toimivaltakysymykset. Myös muut mahdolliset ratkaisut esim. pysäköinti ja promilleraja ovat osa toimeksiantoa. LVM on teettänyt promillerajasta selvityksen, jota hyödynnetään työssä. Työryhmä käynnistyy nyt lokakuussa ja tavoitteena on saada lainsäädäntömuutokset voimaan kesäkaudeksi 2025.

## 7. Seuraava kokous

Liikenneturvallisuusstrategian seurantar ryhmän neljäs kokous järjestetään alustavasti tiistaina 12.3.2024 klo 14-16.

## 8. Kokouksen päättäminen

Seurantar ryhmän kokous päätettiin kello 16.00.