

**Liikenneturvallisuusstrategian tie- ja rautatieliikenteen työryhmän kokous 16.03 klo 13-15.30
Teams**

Osallistujat

Rekola, Maija (puheenjohtaja)	Liikenne- ja viestintäministeriö
Asikainen, Eeva (sihteeri)	Liikenne- ja viestintäministeriö
Anttila, Virpi	Väylävirasto
Eklund, Pipsa	Liikenne- ja viestintävirasto
Forsberg, Auli	Väylävirasto
Granberg, Mette	Helsingin seudun liikenne
Herrala, Ari	Suomen kuljetus ja logistiikka ry
Jussila, Kati	Valtiovarainministeriö
Kallio, Heikki	Poliisihallitus
Karhula, Mervi	Liikenne- ja viestintäministeriö
Karhunen, Mikko	Liikenne- ja viestintäministeriö
Kelkka, Marko	Uudenmaan ELY-keskus
Kempainen, Hanna	Kuntaliitto
Kielinen, Jari	Suomen motoristit ry
Kiviniemi, Jukka	VTT
Klang, Jaakko	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Korhonen, Annu	Liikenne- ja viestintävirasto
Mäkilä, Mika	Linja-autoliitto ry
Nykänen, Jussi	ITM Finland
Pajunen, Jari	Sisäministeriö
Parkkari, Inkeri	Liikenne- ja viestintävirasto
Parkkari, Kalle	Onnettomuustietoinstituutti
Pasanen, Harri	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Saksanen, Riitta	Invalidiliitto ry
Sillanpää, Marko	Liikenne- ja viestintävirasto
Soininen, Minna	Paikallisliikenneliitto
Taskila, Vellu	Pyöräliitto
Tolvanen, Jukka	Autoliitto
Valtonen, Juha	Liikenneturva
Vuorisalo, Irene	Eläkeliiitto
Västilä, Mikko	Liikenne- ja viestintävirasto

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtajana tässä kokouksessa toimi Maija Rekola. Rekola avasi kokouksen ja toivotti kaikki tervetulleeksi. Hän kertasi agendan. Rekola totesi, että kokouksessa olisi tarkoitus käydä keskustelua etukäteen annettujen kysymysten ja reunaehtojen mukaisesti. Hän toivoi aktiivista keskustelua.

2. Tilannekatsaus valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriöstä Mervi Karhula kertoi valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen valmistelun etenemisestä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (VLJS tai Liikenne 12) käsitellään muun ohella liikenneverkkoja. Liikenne12 lausuntokierros on päättynyt ja lausuntoja saatiin 250 kappaletta. Karhula kertoi, että

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	w w w.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

lausunnoissa toivottiin, että liikenneturvallisuus näkyisi suunnitelmassa paremmin ja, että siihen suunnattaisiin lisää rahaa. Lisäksi EU:sta tulevia tavoitteita kuten se, että vuoteen 2030 kuolemat ja vakavat onnettomuudet tulisi puolittaa, tulisi nostaa paremmin esiin. Lausunnoissa toivottiin suunnitelman toimenpiteisiin konkretiaa. Liikenne12 yhteydessä on käynnistetty suunnittelu- ja investointiohjelman laatiminen. Tässä ohjelmassa suunnitellaan sitä, miten rahoja tulisi käyttää, jotta saataisiin saavutettavuuden, kustannustehokkuuden ja kestävyuden tavoitteet täytettyä. Karhula toivoi, että tässä kokouksessa käytävistä keskusteluista saataisiin Liikenne12 toimenpiteisiin konkretiaa.

Lisäksi Karhula kertoi, että lausuntokierroksella on parhaillaan myös infrasturktuuriin keskittyvän tieturvallisuudirektiivin kansallinen täytäntöönpano. Direktiivi tuo konkretiaa siihen, mihin asioihin tulisi kiinnittää huomiota liikenneverkon turvallisuusarvioinnissa. Arviointia Suomessa ohjaa myös TEN-tieverkko sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (pääväyläasetus).

Edellä mainittujen lisäksi myös Liikenne- ja viestintäviraston vetovastuulla oleva liikennejärjestelmäanalyysi on lausuntokierroksella. Liikenne12:ssa Traficom in tehtäväksi on osoitettu rakentaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa liikennejärjestelmäanalyysi, joka tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa liikennejärjestelmän nykytilasta ja kehityksestä. Osana analyysiä valmistellaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantamalli, joka sisältää seurantamittariston. Analyysissä liikenneturvallisuus on kiinteästi mukana. Olisi hyvä yhdessä pohtia sitä, millaisia tilastotietoja liikenneturvallisuudesta tulisi seurata ja ylläpitää, jotta tilannetieto pysyy ajantasalla. Kun seuraavan kerran päivitetään Liikenne12 suunnitelmaa, niin suunnittelussa voitaisiin hyödyntää analyysistä saatavaa dataa.

Karhulan esityksen jälkeen aiheesta käytiin keskustelua. Keskustelussa ehdotettiin, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja liikenneturvallisuusstrategiassa esitettäisiin yleiskuvaus keskeisistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä toimenpiteistä, jotka on toteutettava suunnitelmakauden aikana. Lisäksi keskusteluissa nousi EU:n indikaattorit ja turvallisuustason määrittäminen. Rekola kertoi, että indikaattorit huomioidaan strategian valmistelussa..

Keskustelussa nostettiin esiin tieturvallisuudirektiivi ja sen suhde pääväyläasetukseen. Karhula korosti sitä, että Liikenne12 tavoitteet ovat kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus, mutta liikenneturvallisuus sisältyy näihin kaikkiin ja läpileikkaa kiinteästi koko suunnitelman. Turvallisuuden parantamiseksi on monia eri keinoja ja infrastruktuurin parantaminen on vain yksi niistä.

Keskustelussa nostettiin esiin lisäksi kohaamisonnettomuudet ja nopeusrajoitukset. Kohtaamisonnettomuuksiin kuolee noin 60-70 ihmistä vuodessa. Näistä vajaat 30 ovat itsemurhia. Nopeusrajoitusohje on Tiehallinnon aikaan laadittu, joten tätä olisi syytä tarkastella ja mahdollisesti päivittää. Nopeusrajoituksia tarkasteltaessa tulisi tutkia Ruotsin ja Norjan ratkaisuja. Kohtaamisonnettomuuksiin voidaan vaikuttaa nopeusrajoituksilla, keskikaiteilla tai kevyemmällä ratkaisulla, kuten tärisevällä keskiviivalla. Myös ajoneuvotekniikalla voidaan vaikuttaa, mutta siihen menee vielä vuosia.

3. Keskustelu

Kokouksessa käytiin yleinen keskustelu tieliikenteen infrastruktuuriin liittyvistä asioista. Keskustelussa pyrittiin saamaan vastauksia etenkin seuraaviin kysymyksiin: *1. Mitkä ovat kolme keskeisintä tieliikenteen infraan liittyvää liikenneturvallisuuspuutetta?; 2. Millaisen tietopohjan, vaikutusten arviointimenetelmien ja vastaavien avulla voitaisiin parhaiten löytää tehokkaimmat keinot parantaa liikenneturvallisuutta tavalla, joka olisi yllä mainittujen reunaehtojen mukainen? Mitä nämä keinot voisivat olla?; 3. Mitä tietoa eri toimijoilla on erilaisten ratkaisujen vaikuttavuudesta?*

Keskustelua pyrittiin ohjaamaan ja strukturoimaan etukäteen annetuilla reunaehdoilla. Reunaehtoja oli muun muassa se, että liikenneturvallisuusstrategiassa asetettavissa toimenpiteissä on tarpeen noudattaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettua rahoitustasoa ja rahoitusta koskevia linjauksia. Lisäksi reunaehtona oli, että ratkaisujen tulee edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita: saavutettavuus, kestävyys ja kustannustehokkuus.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	w w w.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lv m.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lv m.fi

Työryhmää muistutettiin myös siitä, että tällä hetkellä on implementoitavana tieturvallisuudsdirektiivi, jonka nojalla säädetään maantielakiin velvollisuus tehdä 2024 mennessä koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi, jossa tunnistetaan laissa määriteltävällä menetelmällä tieinfraan liittyvät suurimmat puutteet ja tehokkaimmat keinot niiden korjaamiseksi.

Keskutelussa nostettiin esiin huoli siitä, että Liikenne12-hankkeessa määritellyt turvallisuustoimenpiteet keskittyvät isoihin infrahankkeisiin, jolloin pienet paikalliset toimet jäävät paitsioon.

Keskikaiteet nousivat yhdeksi keskeiseksi infraturvallisuuspuutteeksi. Tämän yhteydessä tuotiin esiin VTT:n tekemä selvitys edullisesti toteutettavista keskikaiteiden ratkaisuista sekä Väyläviraston tutkimus vuodelta 2019 koskien keskikaiteiden toteutuneita turvallisuusvaikutuksia. Keskikaiteita ei käytännössä laiteta nykyisille tieverkoille, koska teiden leveys ei ole riittävä. Muiksi ongelmiksi tunnistettiin liittymä- ja suistumisongelmat sekä peräänajot. Suistumisongelmien osalta todettiin, että reunaympäristön pehmentäminen on kustannustehokas toimenpide.

Lisäksi keskustelussa nostettiin esiin nopeudet ja nopeuden valvonta. Mikäli ajosuuntia ei voida fyysisesti erottaa, saisi korkein sallittu ajonopeus olla 80 km/h:ssa. Keskutelussa nostettiin myös liikenteen ohjaus ja tarpeen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset. Nopeuksien laskemisen osalta todettiin, että se tukee myös kestävästi liikenteen tavoitteita. Nopeusrajoituksilla voidaan parantaa turvallisuutta ja vähentää päästöjä ja hiukkaspäästöjä.

Myös pyöräilijöiden ja kävelijöiden turvallisuus nostettiin keskusteluun. Pyöräteiden kuntoon ja reittien jatkuvuuteen tulisi panostaa. Tärkeintä olisi keskittyä puutteellisiin risteysjärjestelyihin ja teiden kunnossapitoon. Lisäksi pyöräilyn osalta todettiin, että vaikka nopeuksia on alennettu tietyillä alueilla, niin liikennenympäristöön ei ole tehty muita muutoksia, joilla varmistettaisiin alemman nopeuden käyttäminen. Kävelijöiden osalta nostettiin myös esteettömyys. Tässä yhteydessä mainittiin Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohje. Pyöräilyä ja kävelyä tulisi olla saatavilla enemmän dataa turvallisuustyön suunnitteluun. Kävelyn ja pyöräilyn editäminen tukee lisäksi ilmastotavoitteita.

Keskutelussa sivuttiin myös yhteinäisiä matkaketjuja ja yhteysvälien parantamista. Tämä tukisi myös Liikenne12 tavoitteita.

Infraan liittyvien turvallisuuspuutteiden osalta todettiin, että parannustoimien osalta joudutaan aina tekemään priorisointia. Myös kevyen liikenteen väylien osalta joudutaan tekemään tärkeysjärjestystä ja kunnan tuki on erittäin tärkeää.

Keskutelussa puhuttiin myös turvallisuustiedosta ja tilastoista. Todettiin, että terveydenhuollon tilastoista puuttuvat paikkatiedot, mikä on olennainen tieto liikenneturvallisuustyötä varten. Suomessa tutkitaan kattavasti ja tarkkaan kuolemaanjohtaneet onnettomuudet. Loukkaantumisten osalta tilastotieto ei ole yhtä kattavaa. Liikenneturvallisuuden tutkimukselle olisi tarvetta.

Keskutelussa kysyttiin, kuinka tarkkaan kaikkia eri viranomaisten laatimia ohjeita ja niiden toteutumista seurataan. Tähän vastattiin, että tätä tulisi tutkia ja seurata. Olisi hyvä tietää, mistä kaikista ohjeista on ohje ja mistä määräys. Todettiin, että ohjeesta voidaan poiketa vain perustellusta syystä. Se, että ohjeesta poikettaisiin vain rahatilanteeseen vedoten ei liene kokonaistaloudellisesti järkevää.

4. Seuraava kokous

Puheenjohtaja kiitti kaikkia aktiivisesta keskustelusta. Seuraava kokous pidetään 8.4.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	w w w.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--