



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Tavoitteet todeksi

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma  
vuoteen 2014



tavoitteet  
todeksi

## Sisällys

1.	Liikenne- ja viestintäministeriölle .....	3
2.	Johdanto .....	4
3.	Turvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja haasteita .....	6
4.	Tavoitteet.....	11
5.	Pitkän aikavälin strategiset linjaukset .....	12
6.	Keskeiset toimet vuoteen 2014 .....	15
6.1	AJOKUNTO.....	15
I.	Rattijuopumuksen vähentäminen .....	15
II.	Ajoterveyden arviointi .....	17
III.	Väsyneenä ajamisen vähentäminen .....	19
6.2	LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN .....	20
IV.	Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö .....	20
V.	Nuorten liikennekäyttämiseen vaikuttaminen .....	22
6.3	TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN .....	24
VI.	Taajamaliikenteen rauhoittaminen .....	24
6.4	MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN .....	25
VII.	Kuolemien torjunta pääteillä.....	25
7.	Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta .....	28
7.1	Toimenpiteiden vaikutusten arviointi .....	28
7.2	Suunnitelman toteuttaminen.....	29
7.3	Seuranta.....	31
	Oikeusministeriön eriävä mielipide.....	33

## 1. Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenneturvallisuustyö perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun ja erilaisten toimenpiteiden yhteisvaikutukseen. Se on pääasiassa vastuuviranomaisten ja liikenteen eri tahojen perustoimintaa, kuten teiden kunnossapitoa, liikenteen valvontaa ja valistustyötä. Ne edellyttävät jatkuvaa ylläpitoa ja kehittämistä. Turvallisuuskehitys tuo työhön jatkuvasti uusia painotus- ja lisäpanostustarpeita haastavien tavoitteiden saavuttamiseksi. Parhaiten niihin voidaan vastata ongelmakohtiin suunnattavan eri tahojen yhteisohjelman avulla. Tämä valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma on koottu tämän periaatteen mukaisesti.

Suunnitelman on laatinut valtioneuvoston toimikaudelle 16.3.2009–15.3.2012 asettama liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta ja sen työjaosto. Neuvottelukunnan sihteerinä on toiminut yli-insinööri Marcus Merin. Allekirjoittaneiden lisäksi suunnitelman laatimiseen ovat neuvottelukunnan jäseninä osallistuneet liikenneneuvos Anneli Tanttua liikenne- ja viestintäministeriön edustajana, toimitusjohtaja Matti Järvinen Liikenneturvan edustajana, ylijohtaja Sakari Karjalainen opetus- ja kulttuuriministeriön edustajana, johtaja Tapani Melkas sosiaali- ja terveysministeriön edustajana, lainsäädäntöneuvos Lena Andersson oikeusministeriöstä ja osastopäällikkö Pekka Rintamäki Etelä-Suomen lääninhallituksen edustajana.

Suunnitelman tausta-asiakirjana toimii liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan työjaoston laatima tieliikenteen turvallisuuskehitystä koskeva raportti Tieliikenteen turvallisuus, LVM:n julkaisu 35/2010.

Suunnitelmaan liittyy oikeusministeriön edustajan eriävä mielipide.



Minna Kivimäki  
liikenne- ja  
viestintäministeriö



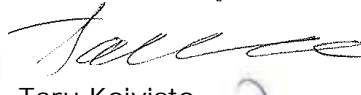
Tero Jokilehto  
liikenne- ja  
viestintäministeriö



Janne Mänttari  
liikenne- ja  
viestintäministeriö



Aarne Kinnunen  
oikeusministeriö



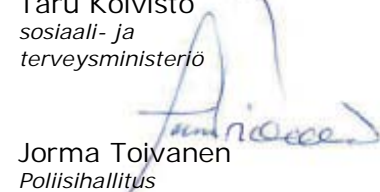
Taru Koivisto  
sosiaali- ja  
terveysministeriö



Tarja Riihimäki  
opetus- ja  
kulttuuriministeriö



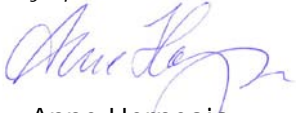
Ulla Koski  
ympäristöministeriö



Jorma Toivanen  
Poliisihallitus



Kari Rantala  
Liikkuva poliisi



Anne Herneoja  
Liikennevirasto



Kari Wihlman  
Liikenteen turvallisuusvirasto




Juha Sammallahti  
Pirkanmaan ELY-keskus



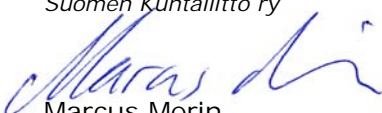
Silja Siltala  
Suomen Kuntaliitto ry



Anna-Liisa Tarvainen  
Liikenneturva



Ulla Niku-Koskinen  
Liikennevakuutuskeskus



Marcus Merin  
liikenne- ja viestintäministeriö

## 2. Johdanto

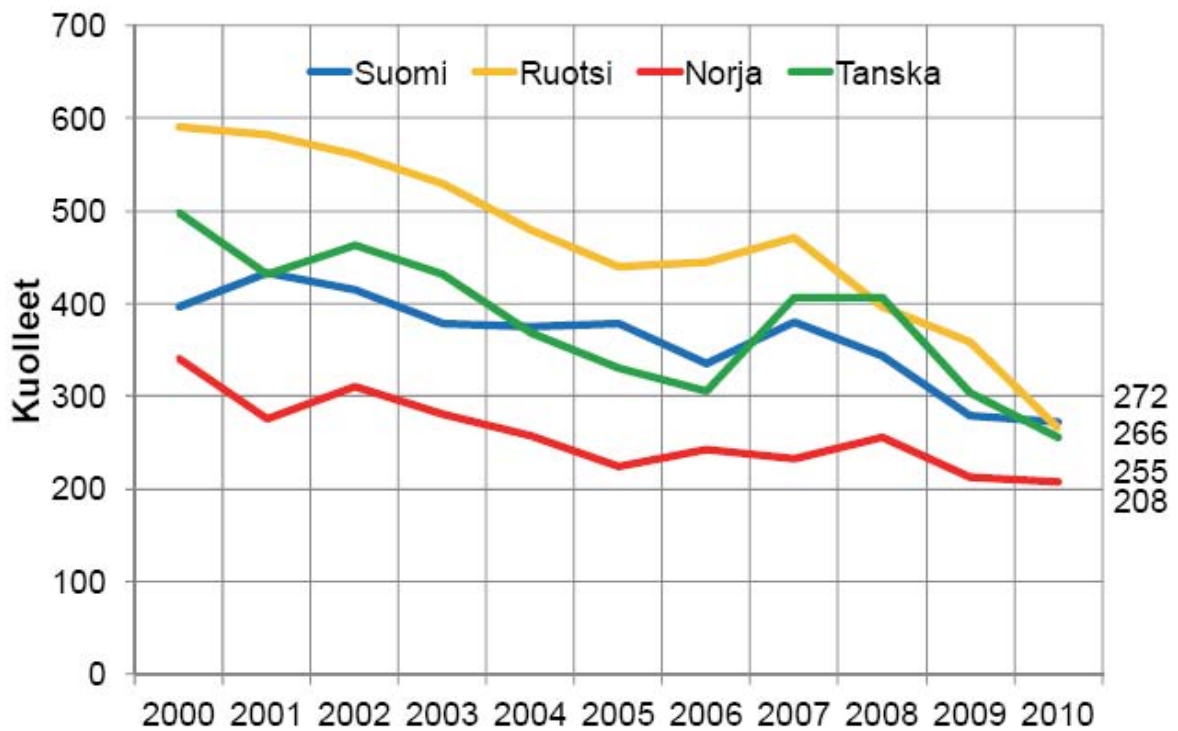
Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio: *Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.* Vision eettisenä lähtökohtana on se, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin, esimerkiksi liikenteen aikasäästöihin. Visio jakaa vastuuta yhtäältä liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä vastaaville siitä, että liikennejärjestelmä sopeutetaan ihmisen ominaisuuksiin, toisaalta kullekin tienkäyttäjälle edellyttämällä tältä sääntöjen noudattamista ja turvalaitteiden käyttöä.

Yhteiskunnan näkökulmasta puutteet tieliikenteen turvallisuudessa aiheuttavat merkittävän kansanterveysongelman. Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain satoja ja loukkaantuu tuhansia ihmisiä. Onnettomuuskustannukset ovat noin 2–3 miljardia euroa vuodessa. Uhrin ovat yleensä nuoria verrattuna muilla tavoilla menehtyviin. Onnettomuuksien seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua.

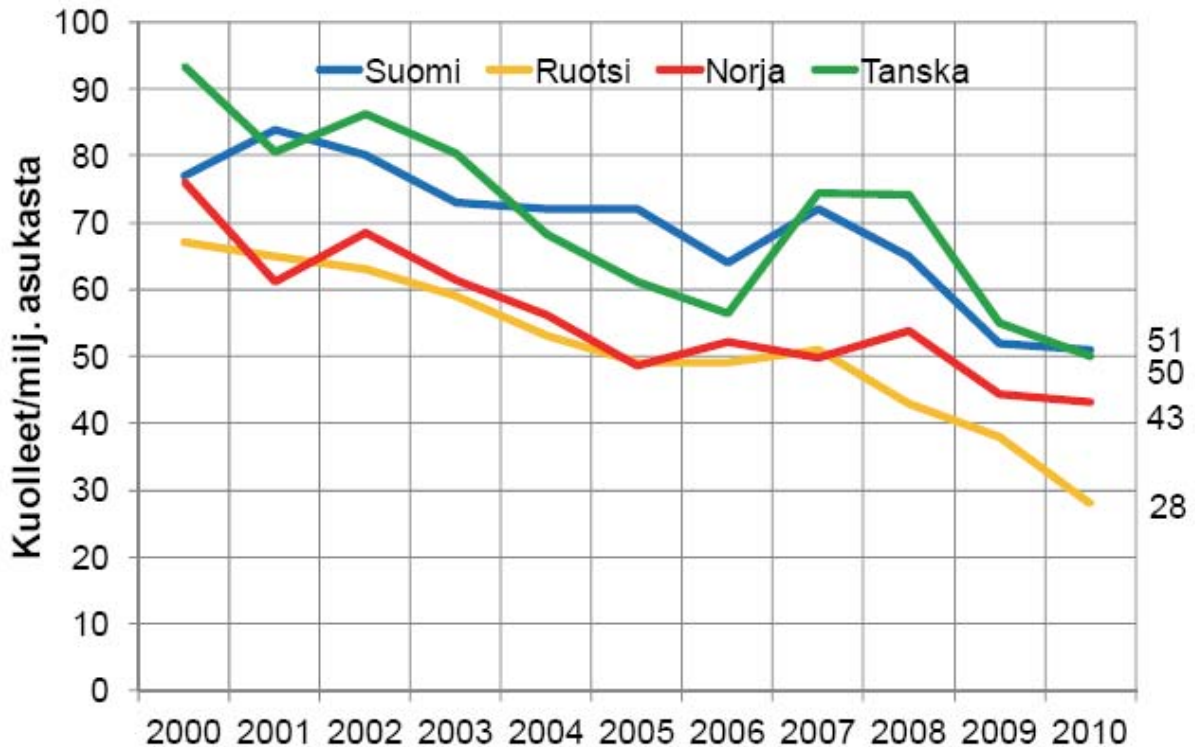
Tieliikenteen turvallisuudelle vuoteen 2010 ulottuva vision välitavoite edellytti, että liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä vähenee alle 250:n. Pitkän aikavälin tavoitteena on edelleen jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä on enintään 100 vuonna 2025.

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen vuosikymmenen aikana (vv. 2000–2009) liikennekuolemien määrä on vähentynyt 396:sta 279 kuolleeseen ja loukkaantuneiden määrä 8508:sta 8057:ään. Vuonna 2010 tieliikenteessä kuoli 272 ja loukkaantui 7 673 henkilöä. Siten vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta ei aivan saavutettu.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on myös kansainvälisesti yhteinen tavoite. Suomen tavoitteena on olla liikenneturvallisuudessa Euroopan parhaiden maiden joukossa. Asukaslukuun suhteutettuna kansainvälisessä vertailussa Suomen sijoitus on heikentynyt viime vuosina. Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa Suomi sijoittui vuonna 2010 sijalle 11 (edellisen vuoden sijoitus oli 9.). Kun tarkasteltiin liikennekuolemien prosentuaalista vähenemistä viimeisen kymmenen vuoden aikana, Suomen sijoitus oli 23. Vuoden 2010 vertailuissa Ruotsi, Norja ja Tanska ovat pärjänneet Suomea paremmin (kuvat 1 ja 2).



Kuva 1. Pohjoismaissa tieliikenteessä kuolleet vuosina 2000 – 2010. Lähde: Liikenneturva ja Nordiskt vägforum.



Kuva 2. Pohjoismaissa tieliikenteessä kuolleet miljoonaa asukasta kohti vuosina 2000 – 2010. Lähde: Liikenneturva ja Nordiskt vägforum.

### 3. Turvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja haasteita

Eri-ikäisten tienkäyttäjien väestöön suhteutettua kuoleman- ja loukkaantumisriskiä on havainnollistettu taulukoissa 1 ja 2 (vuosien 2006–2009 tilastot). Liikennekuolemien väkilukuun suhteutettu osuus kasvaa tuntuvasti siirryttäessä lapsista nuoriin. Osuus kasvaa selvästi myös keski-ikäisistä iäkkäisiin. Nuorilla 18–20-vuotiailla riski kuolla liikenteessä on noin kolminkertainen ja yli 75-vuotiailla kaksinkertainen keski-ikäisiin verrattuna. Eniten tieliikenteessä kuolla henkilöauton kuljettajana ja matkustajana.

Kuolleet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009									
Ikä	Tienkäyttäjä								
	Yhteensä	JK	PP	Mopo	MP	HA kulj.	HA matk.	Muu	
0-5	0,6	22 %	0 %	0 %	0 %	0 %	78 %	0 %	0 %
6-9	0,9	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %	63 %	13 %	0 %
10-14	1,3	31 %	25 %	19 %	6 %	0 %	19 %	0 %	0 %
15-17	11,0	6 %	3 %	30 %	18 %	2 %	39 %	2 %	2 %
18-20	18,2	4 %	1 %	0 %	4 %	61 %	26 %	4 %	4 %
21-24	9,6	4 %	1 %	0 %	14 %	56 %	22 %	3 %	3 %
25-34	7,1	5 %	3 %	2 %	16 %	46 %	17 %	11 %	11 %
35-44	5,1	8 %	2 %	1 %	16 %	49 %	13 %	10 %	10 %
45-54	5,6	13 %	2 %	0 %	8 %	51 %	13 %	13 %	13 %
55-64	5,4	18 %	13 %	2 %	5 %	42 %	9 %	11 %	11 %
65-74	6,7	22 %	16 %	2 %	1 %	43 %	13 %	4 %	4 %
75-	11,1	30 %	14 %	3 %	0 %	38 %	11 %	3 %	3 %
<b>Yhteensä</b>	<b>6,3</b>	13 %	7 %	4 %	9 %	43 %	17 %	7 %	7 %

Taulukko 1. Kuolleet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009									
Ikä	Tienkäyttäjä								
	Yhteensä	JK	PP	Mopo	MP	HA kulj.	HA matk.	Muu	
0-5	23	19 %	5 %	0 %	0 %	0 %	70 %	6 %	6 %
6-9	52	21 %	32 %	1 %	0 %	0 %	42 %	5 %	5 %
10-14	118	12 %	38 %	20 %	3 %	1 %	23 %	4 %	4 %
15-17	654	2 %	5 %	57 %	14 %	1 %	17 %	3 %	3 %
18-20	468	3 %	5 %	2 %	3 %	52 %	29 %	6 %	6 %
21-24	278	4 %	7 %	2 %	9 %	44 %	26 %	8 %	8 %
25-34	181	5 %	8 %	2 %	11 %	46 %	19 %	10 %	10 %
35-44	145	5 %	10 %	2 %	11 %	46 %	15 %	11 %	11 %
45-54	132	7 %	13 %	2 %	10 %	43 %	14 %	12 %	12 %
55-64	107	10 %	15 %	2 %	4 %	41 %	17 %	13 %	13 %
65-74	101	13 %	19 %	2 %	1 %	37 %	21 %	7 %	7 %
75-	92	22 %	18 %	2 %	0 %	35 %	18 %	5 %	5 %
<b>Yhteensä</b>	<b>158</b>	7 %	11 %	11 %	8 %	34 %	20 %	8 %	8 %

Taulukko 2. Loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006–2009. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Turvallisuuskehitys ikäryhmittäin 2000-luvulla käy ilmi taulukosta 3.

Turvallisuuskehitys	2000–2004 (ka/v)	2005–2009 (ka/v)	vuosi 2010
<b>Lapset (0–14-vuotiaat)</b>			
Kuolleet	18	11	7
Loukkaantuneet	701	593	525
<b>Nuoret (15–24-vuotiaat)</b>			
Kuolleet	85	80	61
Loukkaantuneet	2620	2959	2755
<b>Työikäiset (25–64-vuotiaat)</b>			
Kuolleet	197	172	140
Loukkaantuneet	4369	4090	3576
<b>Iäkkäät (yli 65-vuotiaat)</b>			
Kuolleet	99	81	64
Loukkaantuneet	900	874	817
<b>Kaikki ikäryhmät yhteensä</b>			
Kuolleet	399	344	272
Loukkaantuneet	8590	8516	7673

Taulukko 3. Turvallisuuskehitys ikäryhmittäin 2000-luvulla.

Kuolemat ja loukkaantumiset ovat vähentyneet maanteillä vuosina 2000–2009. Niillä tapahtuu kaksi kolmasosaa kuolemantapauksista ja noin puolet loukkaantumisista. Noin puolet pääteiden kuolonuhreista menehtyy nokkakolarissa - seuraavaksi eniten heitä kuolee suistumis- ja kääntymisonnettomuuksissa. Muilla maanteillä ihmisiä menehtyy eniten suistumis- ja sitten kohtaamisonnettomuuksissa.

Taajamaliikenteessä kuolleiden määrä on vastaavana aikana vähentynyt, mutta osuus kaikista tieliikenteestä kuolleista on kuitenkin noussut. Loukkaantumiset ovat taajamissa hieman lisääntyneet.

Noin kolmannes taajamaliikenteen uhreista on kuollut jalankulkijana. Seuraavaksi eniten kuolleita on ajoneuvojen suistumis- ja risteysonnettomuuksissa. Taajamissa ihmisiä on loukkaantunut eniten risteävien ajosuuntien ja toiseksi eniten suistumisonnettomuuksissa.

Henkilöautolla matkustavat

Viime vuosikymmenen aikana henkilöautossa matkustavien liikennekuolemat ovat vähentyneet neljänneksellä ja loukkaantumiset 15 prosenttia. Kaikista henkilöautossa kuolleista ja loukkaantuneista noin kolmannes on 15–24-vuotiaita nuoria.

Jalankulkijat ja polkupyöräilijät

Viime vuosikymmenen aikana jalankulkijoiden liikennekuolemat ovat vähentyneet puolella ja loukkaantumiset kolmanneksella.

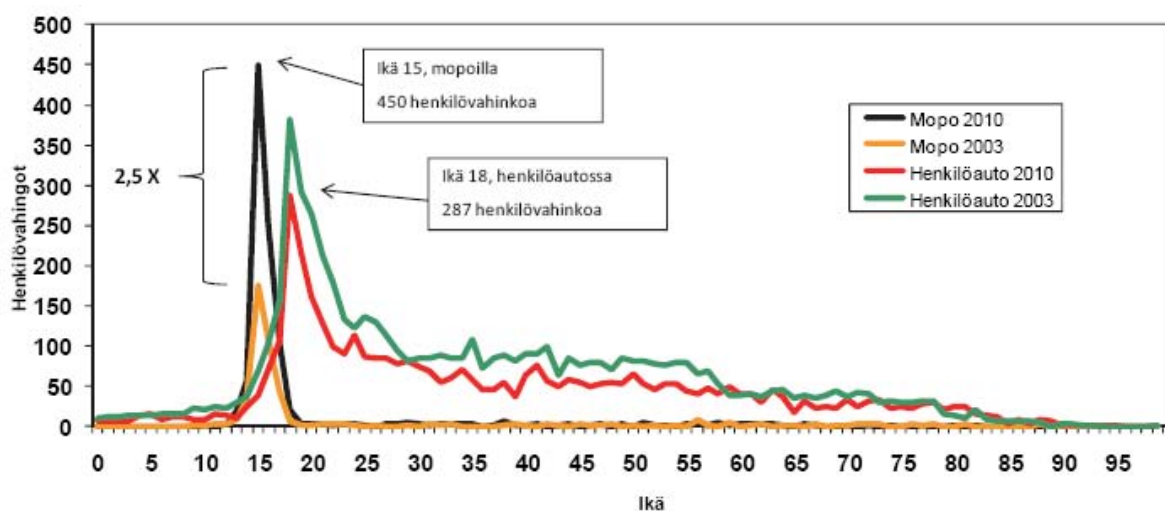
Taajamissa onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti kadunylityksessä. Kuolemista noin kolmannes ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtuu suojateillä. Jalankulkijoina menehtyneistä noin puolet ja loukkaantuneista joka neljäs on yli 64-vuotiaita. Lähes puolet kaikista jalankulkijaonnettomuuksista tapahtuu vuoden pimeimpänä aikana loka-tammikuussa. Tälle ajanjaksolle keskittyvät erityisesti suojateillä tapahtuneet onnettomuudet.

Polkupyöräilijöiden liikennekuolemat ovat vuosina 2000–2009 vähentyneet kolmannekseen ja loukkaantumiset viidenneksellä. Onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamissa ja erityisesti kärkikolmiollisissa risteyksissä. Pääosa kuolemantapauksista on auton ja polkupyörän törmäyksiä. Kuolleista pyöräilijöistä yli puolet on yli 64-vuotiaita.

### Mopoilijat ja moottoripyöräilijät

Viime vuosikymmenen aikana mopoilijoiden liikennekuolemien määrä on pysytellyt lähes samalla tasolla, mutta loukkaantumiset ovat 2,5 kertaistuneet vuodesta 2003 (kuva 3). Kehitys on seurannut mopojen määrän kasvua. Yleistä kehitystä nopeammin on kasvanut mopon matkustajana loukkaantuneiden määrä.

Mopoilijoiden kuolemantapauksista kaksi kolmasosaa sattuu taajamien ulkopuolella. Ne ovat yleisimmin kohtaamis- ja risteävien ajosuuntien onnettomuuksia. Kolme neljästä loukkaantumisesta tapahtuu taajamissa, useimmiten risteyksissä. Loukkaantuneista mopoilijoista neljä viidestä on 15–24-vuotiaita nuoria.



Kuva 3. Mopoilijoiden ja henkilöautoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuosina 2003 ja 2010. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Viime vuosikymmenen aikana moottoripyöräilijöiden määrä on kasvanut 2,5-kertaisesti. Samana aikana moottoripyöräilijöiden liikennekuolemat ovat 2,5-kertaistuneet ja loukkaantumiset 1,5-kertaistuneet. Onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamien ulkopuolella. Uhreista vajaa puolet menehtyy ulosajoissa erityisesti kaarteissa ja neljännes nokkakolareissa. Lähes kolmannes uhreista on nuoria 15–24-vuotiaita.

### Raskas liikenne

Raskaan liikenteen eli kuorma-autojen ja linja-autojen onnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut viidenneksellä ja loukkaantuneiden määrä neljänneksellä viime vuosikymmenen aikana.

Raskaan liikenteen onnettomuudet ovat suurten massojen johdosta seurauksiltaan usein tuhoisia. Vuosina 2000–2009 raskas ajoneuvo oli mukana noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa. Linja-autojen osuus niissä oli vajaa kymmenesosa. Raskas ajoneuvo on näissä onnettomuuksissa yleensä vastapuolena (noin neljässä onnettomuudessa viidestä).

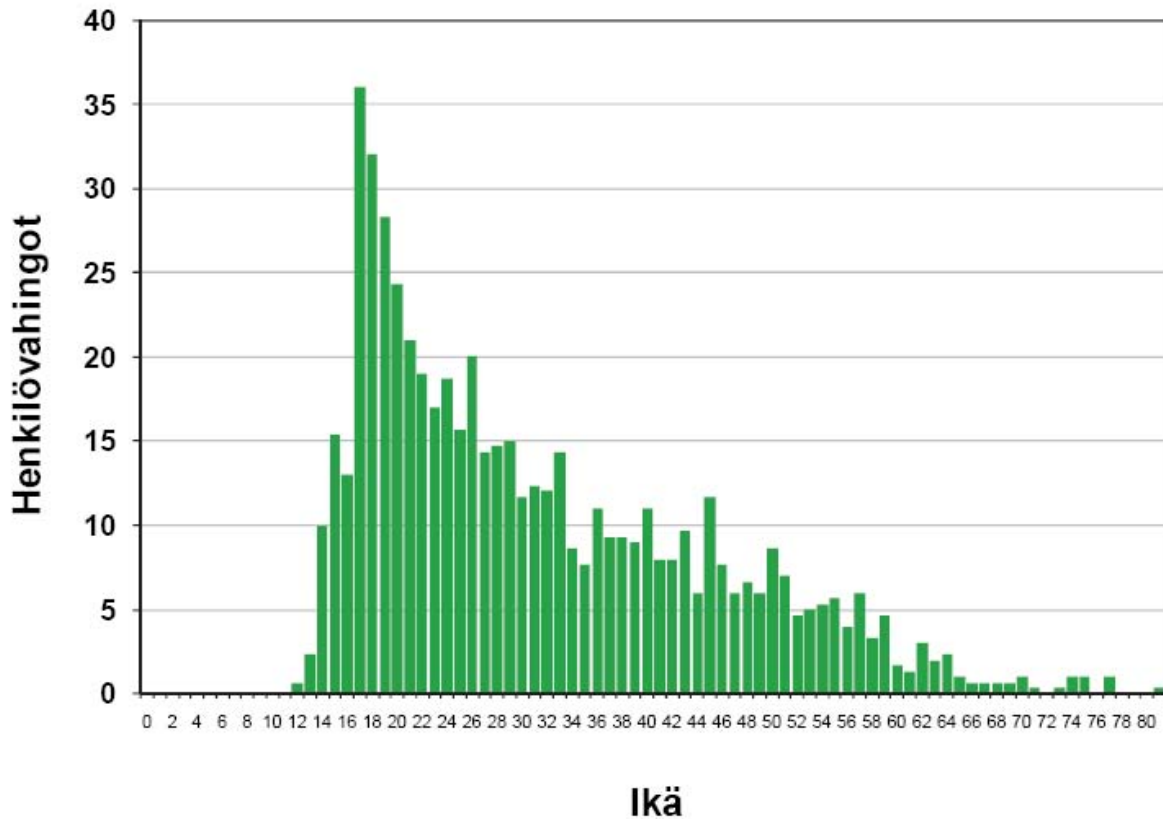
Jalankulkijan ja pyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa raskas ajoneuvo on niin ikään ollut osallisena noin joka neljännessä onnettomuudessa.



## Liikennekäyttäytyminen

Liki puoleen kuolonkolareista on liittynyt merkittävää riskinottoa. Viimeksi kuluneen 15–20 vuoden aikana tarkoituksellinen riskinotto liikenteessä on tutkijalautakuntien tutkimien kuolonkolarien riskitekijöiden perusteella pysynyt lähes ennallaan. Rattijuoppojen osuus liikennevirrassa on pysynyt melko samana viimeisten vuosien aikana (2004 - 2010). Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu eniten nuoria (kuva 4).

Kuolemaan johtavissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa noin joka kolmas pääaiheuttajista ajaa ylinopeutta. Punaista päin ajetaan yhä useammin. Turvalaitteiden käytössä on edelleen parantamisen varaa. Niiden käyttö olisi pelastanut vuosittain kymmeniä tie liikenteen uhreja.



Kuva 4. Henkilövahingot rattijuopumus tapauksissa rattijuopon iän mukaan, keskiarvo vuosilta 2008–2010. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

## Turvallisuuskehitykseen liittyviä haasteita

Suomessa kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne on jatkuvasti hajaantunut. Tämä koskee sekä väestömäärältään kasvavia että väheneviä kaupunkiseutuja. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen vaikuttaa osaltaan liikenne- ja kuljetustarpeen ja siten suoritteiden kasvuun. Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaaminen tulee haasteellisemmaksi ja investointien sekä kunnossapidon tarve kasvaa. Maaseudulla asutus on harvaa ja palvelut usein kaukana. Toimivan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden turvaaminen harvonevilla alueilla on entistä vaikeampaa. Muun muassa ilmaston muutoksen hillinnän vuoksi maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteen sovittavaa suunnittelua on jatkossa tarpeen edistää määrätietoisesti sekä suunnitteluprosesseja että lainsäädäntöä kehittämällä. Tämä työ palvelee myös liikenneturvallisuuden parantamista.

Henkilöliikennetutkimusten mukaan liikennesuoritteiden kasvu on johtunut pääasiassa henkilöautoilun kasvusta. Vapaa-ajan liikkumisen merkitys on kasvanut ja siitä on tullut tärkeä liikkumismuoto työ- ja asiointimatkojen rinnalle. Vapaa-ajan liikkumiseen, erityisesti pitkien loma- ja harrastusmatkojen osalta, on vaikeampi vaikuttaa maankäytön suunnittelun keinoin.

Suomessa liikennöidään vaativissa olosuhteissa. Sään äkilliset vaihtelut ja vaikeat talviolosuhteet hankaloittavat kaikkien liikennemuotojen toimintaa. Ilmastonmuutoksen arvioidaan tulevaisuudessa edelleen vaikeuttavan liikenneolosuhteita muun muassa nollakelien ja rankkasateiden lisääntymisen myötä.

Väestön ikääntyminen on tulevina vuosikymmeninä haaste koko liikennejärjestelmälle. Väestöennusteen mukaan vuonna 2015 joka viides ja vuonna 2030 joka neljäs Suomessa asuva on yli 65-vuotias. Tämän seurauksena liikenteessä liikkuvien iäkkäiden mm. jalan- kulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden määrä kasvaa selvästi. Valtaosa ikääntyneistä on terveitä ja toimintakykyisiä ja keski-ikänsä nousun myötä esimerkiksi kokeneiden autoilijoiden määrä liikenteessä kasvaa. Iän myötä ihmisille tulevat sairaudet voivat kuitenkin vaarantaa heidän turvallista liikkumistaan. Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuorilla. Iän myötä elimistö haurastuu, jolloin iäkäs henkilö vammautuu herkästi ja tervehtyminen hidastuu. Ikääntyneiden liikkujien määrän kasvaessa heidän turvallisuuteensa ja liikkumisen esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Elintapoihin liittyvänä uhkana on alkoholin suuri kulutus, mikä aiheuttaa myös liikenneturvallisuusongelmia. Myös huumeiden käytön, lääkkeiden väärinkäytön ja huumekehoilujen mahdollinen lisääntyminen sekä huumeisiin suhtautumisen muuttuminen myönteisemmäksi voidaan nähdä uhkana liikenneturvallisuuden kannalta.

#### 4. Tavoitteet

Turvallisuus on liikkumisen perusarvo. Julkinen valta vastaa liikenneympäristöstä ja säätelee liikenteen turvallisuuteen vaikuttavia asioita. Tieliikenteen turvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse liikenteessä kuolla tai loukkaantua vakavasti.

Julkisen vallan velvollisuutena on suojella kaikkia tienkäyttäjiä. Erityisesti halutaan luoda edellytyksiä liikenteessä suojattomimpien kansalaisten kuten lasten, ikääntyneiden ja liikuntarajoitteisten turvalliselle liikkumiselle. Haastavien turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kaikissa tieliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä turvallisuusnäkökulman asettamista etusijalle. Tähän vaaditaan poliittista tahtoa ja sitoutumista.

*Turvallisuusvisio: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.*

*Turvallisuustavoite: Jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (2010 tasosta).*

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5750.

Tavoitteena on siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemien määrä on vähintään 54 nykyistä (272 vuonna 2010) määrää pienempi ja että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli puolet nykyistä vähemmän. Tämä merkitsee keskimäärin 13–14 tieliikennekuolemaa vähemmän vuosittain vuoden 2020 loppuun mennessä.

Asukaslukuun suhteutettuna tavoite merkitsee sitä, että vuoteen 2014 mennessä Suomi lähes saavuttaa johtavan liikenneturvallisuusmaan Ruotsin vuoden 2009 turvallisuustason (39 tieliikennekuolemaa/milj. asukasta).

Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 (7 673) ja merkitsee keskimäärin 192 loukkaantumista vähemmän vuosittain.

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän onnettomuusriskinsä lähennee keskimääräistä tasoa.

## 5. Pitkän aikavälin strategiset linjaukset

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä. Tavoitteen asettelu ohjaava turvallisuusvisio jakaa vastuuta sekä järjestelmälle että tienkäyttäjille itselleen. Järjestelmän vastuu jakaantuu lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä tiestöstä, ajoneuvoturvallisuudesta ja valistuksesta vastaavien tahojen kesken. Tienkäyttäjiltä edellytetään sääntöjen noudattamista ja omasta turvallisuudestaan huolehtimista.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma kokoaa eri toimenpiteet kokonaisuudeksi, jolla voidaan toteuttaa tuloksellisesti usean eri toimijan yhteistyötä. Se antaa myös yhtenäisen perustan toiminnan tuloksellisuuden arvioinnille. Suunnitelmaan kootaan sellaiset toimenpiteet, joita tarvitaan normaalin perustoiminnan lisäksi määräaikaisten tavoitteiden saavuttamiseksi muuttuvissa tilanteissa. Näin turvataan tieliikenteen turvallisuuden pitkäjänteinen ja jatkuva parantaminen.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen pitkällä aikavälillä edellyttää, että se otetaan kattavasti huomioon kaikilla liikennehallinnon sektoreilla. Yhteisiä tarpeita ja keinoja on löydettävissä mm. älyliikenteen strategian, liikenteen ilmastopoliittisen ohjelman, joukko-liikenteen kehittämisen ja esteettömyysohjelman kanssa. Liikenteen määrään, kulkutapoihin ja liikkumisen helpouteen vaikuttavat liikennepoliittiset toimenpiteet ovat tärkeitä myös liikkumisen turvallisuuden kannalta. Järjestelmänäkölma liikennepoliittikkaan avaa uusia näköaloja, muun muassa mahdollisuuden oppia muiden liikennemuotojen hyvistä käytännöistä.

Älyliikenteen mahdollisuudet ovat mittavat. Älyliikenteen avulla voidaan hallita ajonopeuksia ja rajoittaa ajamista ajokvyttömänä. Kuljettajan toimintaa tukevilla ja ohjaavilla järjestelmillä voidaan puolestaan estää onnettomuuksia ja lieventää niiden aiheuttamia vammoja. Ajantasaisen liikenneinformaation avulla voidaan kuljettajaa sekä varoittaa että ohjata oikeisiin valintoihin. Ajoneuvojen uusien teknisten tukijärjestelmien oikeaa ja turvallista käyttöä voidaan edistää informaatiolla ja käyttökoulutuksella.

Ilmastonmuutos muuttaa keskimääräisiä sää- ja ilmasto-olosuhteita, joissa liikennejärjestelmät toimivat vaikuttaen muun muassa kunnossapidon kokonaismäärään. Muutokset haitallisten sään ja ilmaston ääritilanteiden esiintymisessä tulee huomioida erityisesti liikenteen turvallisuusriskien ja toimivuuden hallinnassa. Monimuotoiset älykkään liikenteen kehittämissovellukset ovat tässä keskeisellä sijalla.

Tavoiteltu turvallisuuden jatkuva parantaminen edellyttää, että liikennealan ratkaisujen rinnalla myös muilla yhteiskuntapolitiikan aloilla turvallisuusnäkökulma ja sen vaatimukset otetaan huomioon ihmisten liikkumista koskevissa linjauksissa ja päätöksissä. Poikkihallinnollisuuden toteuttamiseksi tulee eri hallinnonalojen ohjelmat tältä osin koordinoita ja noudattaa niiden käytäntöön panossa yhdessä tekemisen periaatetta.

Tärkeitä yhteistyön hallinnonaloja ovat ympäristö-, sosiaali- ja terveys-, poliisi- ja oikeus- sekä opetushallinto. Synergiamahdollisuuksia on sekä valtakunnan että alue- ja paikallistason toiminnassa. Kuntien merkitys paikallisessa liikenneturvallisuustyössä on ratkaisevan tärkeä.

Aktiivinen osallistuminen kansainväliseen yhteistyöhön ja asioiden valmisteluun on ensi arvoisen tärkeää, koska suuri osa tieliikenteeseen vaikuttavista säännöksistä valmistelaan ja päätetään kansainvälisellä tai EU:n tasolla.

Onnettomuuksien aiheuttamat kustannukset ja inhimilliset menetykset rasittavat yhteiskunnan ja sen kansalaisten hyvinvointia. Tämän vuoksi liikenteen turvallisuutta edistetäessä tulee korostaa ennalta ehkäisevien toimenpiteiden osuutta.

Tehokkaiden keinojen käyttöön saaminen edellyttää, että niiden merkitys ymmärretään ja hyväksytään. Siksi kansalaisille tulee tarjota riittävästi tietoja ratkaisujen perusteista ja mahdollisuus itse vaikuttaa tehtäviin päätöksiin. Tienkäyttäjien omatoimisuuden ja vapaaehtoisen työn aktivoimiseksi tarvitaan yhteistyötä kansalaisjärjestöjen kanssa.

Liikenneturvallisuudella on yhtymäkohtia työturvallisuuteen ja turvallisuusjohtamiseen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien kehittäminen ja tällaisten järjestelmien käytön edistäminen luo puitteita tehokkaille ja vaikuttaville liikenneturvallisuustoimenpiteille ja tavoitteiden saavuttamiselle niin julkisella kuin yksityiselläkin sektorilla.

Liikenneturvallisuusalan tutkimuksen ja tutkimusedellytysten turvaaminen on tärkeää. Suunnitelman toteutumisen seuranta, toimenpiteiden toimivuuden arviointi sekä kehittäminen vaativat tuekseen puolueetonta, tutkimukselliseen näyttöön perustuvaa tietoa. Tärkeää on, että tutkimuksen kautta saatu tieto välittyy asianomaisille tahoille ja päättäjille hyödynnettäväksi päätöksenteossa.

Keskeiset tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaa tukevat linjaukset

- Parannetaan maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä ja toteutetaan valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävien sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantavien yhdyskuntarakenteiden aikaansaamiseksi. Edistetään kestävästä liikkumisesta suunnitelmia kuntatasolla ja tuetaan liikennejärjestelmäsuunnittelua seututasolla.
- Liikkumistottumuksiin ja kulkumuodon valintaan pyritään vaikuttamaan myös kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikennettä edistämällä ja niiden olosuhteita parantamalla sekä liikkumisen ohjausta kehittämällä. Yhteiskunnan kustantamien kulkupalveluiden yhdistämismahdollisuuksia hyödynnetään.
- Turvallisuusnäkemys ja -tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitteluperiaatteita uudistetaan turvallisuuden näkökulmasta. Tieliikennettä koskevien hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen liitetään kattava turvallisuuden arviointi, joka viime kädessä ohjaa hankkeiden valintaa ja sisältöä. Liikennehallinnon virastojen tulosohejausta kehitetään liikenneturvallisuustavoitteita painottaen.
- Toteutetaan kansallista älyliikenteen strategiaa. Liikenneturvallisuuden kannalta kärkihankkeita ovat tieliikenteen automaattivalvonta ja ajoneuvojen turvajärjestelmät, esimerkiksi eCall-hätäviestijärjestelmä, alkolukko ja tasoristeysten varoitustajärjestelmä.
- Veropolitiikalla nopeutetaan autokannan uudistumista turvallisemmaksi ja vähäpäästöisemmäksi. Liikenteen hinnoittelujärjestelmiä (mm. verotus, ajoneuvoliikenteen käyttömaksut, pysäköintimaksut, joukkoliikenteen tariffit) tarkastellaan kokonaisuutena, jonka avulla vaikutetaan liikennemääriin ja kulkutapajakaumaan. Tämä parantaa sekä liikenneturvallisuutta että vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä.
- Elinikäisellä liikennekasvatuksella kansalaisille tarjotaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta, suhtautua liikenteeseen turvallisuushakuisesti sekä vaikuttaa itse liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenneturvallisuuden vapaaehtoistyötä edistetään yhteistyössä kansalaisjärjestöjen kanssa. Kansalaisjärjestöille, yrityksille ja viranomaisille tarjotaan liikkumisen turvallisuutta koskevaa tietoa.
- Uskottavalla liikennevalvonnalla ylläpidetään liikennerikoksiin ja -rikkomuksiin syyllistyneiden tienkäyttäjien kiinnijäämisriskiä. Liikennevalvontaa suunnataan

turvallisuussuunnitelmassa esitettyjen liikenneturvallisuuden kannalta keskeisten riskitekijöiden valvontaan.

- Turvallisuus- ja ympäristötietoisuutta kehitetään monipuolisen viestinnän ja yhteisen kampanjoinnin avulla. Viestinnän ja kampanjoinnin toimintaresurssit turvataan ja sen vaikuttavuutta arvioidaan.
- Liikennehallinnon virastojen ja valtion aluehallinnon roolit ja vastuut sekä yhteistyömallit tieliikenteen turvallisuusasioiden käsittelyssä selkiytetään. Kunnille luodaan suositus toimintamallista, jolla niiden liikenneturvallisuustyö voidaan sovittaa valtakunnallisen suunnitelman linjauksiin ja painotuksiin. Paikallisessa liikenneturvallisuustyössä tuetaan toimintamallia, jossa hallintokunnat yhteistyössä laativat liikenneturvallisuussuunnitelman, joka kattaa sekä turvallista liikkumista koskevat fyysiset että koulutus- ja valistus- ja tiedotustoimenpiteet.
- Onnettomuustilastointia kehitetään siten, että myös vakavat loukkaantumiset voidaan tilastoida ja asettaa niiden määrän vähentämiselle tavoite. Kuntien liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeän onnettomuustietoaineiston saatavuutta parannetaan tavoitteena tiedon helppo ja luotettava saatavuus kaikille tarvitsijoille. Tutkijalautakuntien onnettomuuksien tutkintaa suunnataan myös vakaviin loukkaantumisiin.
- Kuljetusalan yrityksiä kannustetaan kehittämään omaa turvallisuusjohtamistaan ja ottamaan käyttöön omia kuljetuspalvelujaan koskevat turvallisuusperiaatteet ja -käytännöt. Ne koskisivat mm. kuljetusten ja liikenteen suunnittelua, aikatauluja, sekä ajo- ja lepoaikojen ja nopeusrajoitusten noudattamista sekä alkolukon käyttöä. Vastaavasti kuljetusten tilaajat voivat profiloitua liikenneturvallisuudessa edellyttämällä tilaamaltaan kuljetuspalvelukokonaisuudelta vastuullista toimintaa. Liikenneturvallisuusnäkökohtien ohella yritykset ja palveluja tilaavat tahot voivat samalla tavalla painottaa toiminnassaan myös mm. ympäristö-, energiatehokkuus- ja työturvallisuusnäkökohtia.
- Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman pitkän aikavälin strategista luonnetta kehitetään ja liikenneturvallisuustoimintaa tehostetaan. Suunnitelman arvioinnin ja kehittämisen tueksi laaditaan indikaattoreita, jotka kuvaavat monipuolisesti turvallisuuden ja poikkihallinnollisen toiminnan edistymistä. Vuosittain seurattaville muuttujille asetetaan pitkän aikavälin tavoitteet, joiden avulla liikenneturvallisuustyössä voidaan siirtyä tavoitejohtamiseen. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista parannuksista päätetään yhteisesti vuosittain. Indikaattorijärjestelmä rakennetaan vuoden 2012 loppuun mennessä.

## 6. Keskeiset toimet vuoteen 2014

### 6.1 AJOKUNTO

#### I. Rattijuopumuksen vähentäminen

*Joka neljäs tieliikenteen uhri menehtyy rattijuopumusonnettomuudessa. Niissä kuolee yleensä sekä rattijuoppo itse että kyydissä olleet matkustajat. Nuorten osuus on suuri. Liikennevirrassa joka 700. autoilija on rattijuoppo. Kiinnijääneistä rattijuopoista runsas puolet on ollut alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus.*

A) Rattijuopumuksen promilleraja lasketaan 0,2 promilleen.

VASTUU: OM

ETENEMINEN:

- OM valmistelee rattijuopumuksen alentamista koskevan lainsäädäntöesityksen mukaan lukien promilleväliä 0,2–0,49 koskevan seuraamusmenettelyn yksinkertaistamisen.

B) Lisätään rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukon käyttöä lainsäädännöllisin keinoin. Lisäksi alkolukko säädetään pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä.

VASTUU: LVM, OM, SM, STM, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), Poliisihallitus

ETENEMINEN:

- LVM:n perustama työryhmä valmistelee alkolukon käytön laajentamista koskevan lainsäädäntöehdotuksen.
- Alkolukko kytketään kiinteämmin ajoterveyden arviointiin ja seurantaan. Ilmoitusvelvollisuutensa puitteissa lääkäri voisi jatkossa suosittaa poliisille, että hänen potilaansa ajo-oikeuteen liitetään alkolukkoehto. (STM, LVM, Trafi ja Poliisihallitus)
- Trafi selvittää alkolukon käytön laajentamisen edellytykset ja vaikutukset ammattiliikenteessä.
- Toteutusvaiheessa Trafi kehittää ajoneuvoliikennerekisteriin tarvittavat tiedot välitettäväksi poliisille, varmistaa alkolukon vaatimusten mukaisuuden sekä tukee alkolukon kehittämistä ja käyttöönottoa kokeiluilla ja selvityksillä.
- Trafi selvittää alkolukkojen toimintaa ja käytettävyyttä ja sekä alkolukkojen kehittämistarpeita vuoden 2012 loppuun mennessä.
- Suomi vaikuttaa EU-tasolla siihen, että alkolukko saataisiin pakolliseksi vakiovarusteeksi uusiin autoihin. (LVM, SM)

C) Kehitetään rattijuopumusvalvontaa ja tehostetaan liikennehaittiuskampanjointia.

VASTUU: Poliisihallitus, Trafi, Liikenneturva, STM, LVM, Liikennevirasto

## ETENEMINEN:

- Poliisihallitus ottaa käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä.
- Poliisihallitus kehittää rattijuoppovalvontaan liittyviä toimintatapoja ja panostaa kohdennettuun valvontatiedottamiseen ihmisten kokeman kiinnijäämisriskin lisäämiseksi.
- Trafin vetämä liikenneturvallisuusviestinnän koordinoitiryhmä ja verkosto suunnittelee ja toteuttaa yhteisiä liikenneraittiuskampanjoita.
- Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja niiden seuraamusten käsittelyä lisätään erityisesti 14–17-vuotiaille kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä liikenne- ja terveysalan järjestöjen yhteistyönä. (Liikenneturva)

## OSATAVOITTEET:

- Poliisihallitus ottaa siirrettäviä tarkkuusalkometrejä käyttöön vuoden 2012 aikana.

*D) Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin.*

VASTUU: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL), STM, Poliisihallitus, LVM, OM, Liikenneturva

## ETENEMINEN:

- Sosiaaliviranomaiset ja poliisi toteuttivat vuonna 2010 yhteistyössä kokeilun, jossa rattijuopumuksesta kiinni jääneelle tarjottiin mahdollisuus keskustella sosiaalityöntekijän kanssa päihdeongelmastaan mahdollisimman pian kiinnijäämisen jälkeen. Kokeilun tulosten pohjalta laaditaan toimintamalli paikallisesti käyttöön otettavaksi. (THL, STM ja Poliisihallitus)
- Alkoholiongelmiin yleistä ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöön ottamista ja levittämistä sosiaali- ja terveydenhuollossa koko maassa. (THL, päihdealan järjestöt ja kunnat)
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden erityistarpeet pyritään ottamaan huomioon nykyistä paremmin päihdeongelmaisten hoito- ja tukipalveluissa sekä siihen liittyvässä koulutuksessa. (THL, päihdealan järjestöt ja kunnat sekä päihdetyön koulutusta antavat oppilaitokset)
- THL ja STM kehittävät menettelyä, jolla uusien ajokorttikokelaiden päihteiden käyttöä voidaan lääkitarkastuksen yhteydessä selvittää.
- Päivitetään STM:n ohje päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta ja Poliisihallituksen ohje päihderiippuvuudesta ja ajo-oikeudesta. Alkoholikkoehdo asetetaan vaihtoehdoksi arviointiohjelman suorittamiselle. (STM, Poliisihallitus, LVM)
- Rattijuopumuksiin syyllistyneiden hoito- ja tukitoimia tehostetaan rikosseuraamusten yhteydessä. (OM, STM, Liikenneturva)



## II. Ajoterveyden arviointi

*Terveydellä on tärkeä merkitys turvallisen liikkumisensa kannalta ja sen merkitys korostuu väestön ikääntyessä. Tämä edellyttää, että auton kuljettajien monipuolista ajoterveyden arviointia kehitetään ja laajennetaan. Ajoterveyden arviointi on erityisen tärkeä osa ammattikuljettajien ja kuljetusalan yrittäjien työturvallisuutta ja työterveyshuoltoa.*

### A) Ajoterveyden ja ajokunnon arviointia kehitetään.

VASTUU: Työterveyslaitos (TTL), Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL), yliopistot, yliopistosairaalat, STM, LVM

#### ETENEMINEN:

- Vuoden 2012 alussa käynnistetään valtakunnallisen ajoterveyden arviointiverkoston rakentaminen. Verkoston tehtävänä on ajoterveyden arviointimenetelmien kehittäminen, käyttöönotto, koulutus ja konsultointi. Perustetaan ajoterveyden osaamiskeskuksia. Toteutetaan ajoterveyden arviointijärjestelmä, jossa on alueellisesti toimiva tutkimusketju keskussairaala- ja sairaanhoitopiireittäin hyödyntäen paikalliset terveydenhuoltojärjestelmät. (TTL ja yliopistosairaalat yhteistyössä Suomen Liikennelääketieteen yhdistys ry:n kanssa).
- Ajoterveyden arviointimenetelmien kehittämisessä erityinen huomio kiinnitetään ongelmallisiin ajokykylausuntoihin. Selvitetään, onko tarpeen laatia erilaiset arviointimenetelmät ammattikuljettajien ja muiden kuljettajien ajoterveyden arviointiin (TTL ja yliopistot yhteistyössä Suomen Liikennelääketieteen yhdistys ry:n kanssa).
- Liikenneturvallisuuden LINTU-tutkimusohjelmassa toteutetaan iäkkäiden ajoterveyden arviointia koskeva tutkimushanke ja selvitetään lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimivuutta. (LVM, TTL ja STM).

*B) Liikennelääketieteen opetus lääkäreiden peruskoulutuksessa kartoitetaan. Yliopistot ottavat kartoituksen tulokset huomioon lääketieteen lisensointin tutkinnon opetustavoitteita kehitettäessä.*

VASTUU: Yliopistot, OKM, STM ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL)

#### ETENEMINEN:

- Kartoitetaan liikennelääketieteen opetus lääketieteen koulutusta antavissa yliopistoissa. (Yliopistot ja OKM).
- Selvitetään millaisia vaatimuksia ja kehittämistarpeita terveydenhuollon palvelujärjestelmässä on liittyen liikennelääketieteelliseen osaamiseen. (THL ja STM).

*C) Ammattikuljettajien työterveyshuoltoa kehitetään*

VASTUU: Työterveyslaitos (TTL), STM, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL), Trafi

**ETENEMINEN:**

- Kehitetään yhteistyössä ammattikuljettajien työterveydenhuoltoa. Eriyistä huomiota kiinnitetään pienten kuljetusyritysten työntekijöiden ja yksinyrittäjien työterveyshuoltoon ja työterveyshuollon kattavuuden lisäämiseen (TTL ja STM). Mallina käytetään merenkulun, rautatieliikenteen ja lentäjien toimintakäytäntöjä. Huomioidaan myös EU-maissa toimivat tieliikenteen työ- ja ajoterveyden seurantamallit.
- Työterveyslaitoksella on valmistunut opas ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittämiseksi. Laaditaan suunnitelma oppaan hyödyntämisen tehostamiseksi työterveyshuollossa ja perusterveydenhuollossa. Lisätään työterveyshuollon ammattikuljettajien työterveyshuoltoon ja ajoterveyden arviointiin liittyvää perus- ja jatkokoulutusta liikennelääketieteen ja ajoterveysosaamisen parantamiseksi. (TTL).
- Trafi selvittää vuonna 2013 ajokorttidirektiivin mukanaan tuomien uusien ajokorttivaatimusten vaikutusta ammattikuljettajille.

### III. Väsyneenä ajamisen vähentäminen

*Joka viidennen kuolonkolarin syynä on kuljettajan nukahtaminen tai väsymys. Nukahtamisesta aiheutuva onnettomuusriski on suurin nuorilla miehillä. Rattiin nukahtaminen on usein syynä vakavissa nokkakolareissa.*

- A) Tehostetaan kuljettajien valistamista väsyneenä ajamisen vaaroista, väsyneenä ajamisen tunnistamisesta ja oikeista toimintatavoista.

VASTUU: Liikenneturva

ETENEMINEN:

- Liikenneturva valistaa yhdessä sidosryhmiensä ja jäsenjärjestöjensä kanssa säännöllisesti kuljettajia väsymykseen liittyvistä riskeistä ja tekee tunnetuksi väsyneenä ajamisen kieltäviä säädöksiä. Valistusta tehostetaan erityisesti keväisin ja kesäisin.

- B) Otetaan käyttöön kuljettajan ajovireyttä valvovia laitteita

VASTUU: LVM ja Trafi

ETENEMINEN:

- Osallistutaan aktiivisesti kansainvälisten säädösten kehitystyöhön, jossa autoteollisuutta veloitetaan kehittämään ja ottamaan käyttöön kuljettajan ajovireyttä valvovia laitteita. (LVM, Trafi)

- C) Lisätään herätettä antavia tiemerkeitä

VASTUU: ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset lisäävät tärkeitä keski- ja reunaviivoja teiden päällystys- ja korjaustöiden yhteydessä väsymyksestä aiheutuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

## 6.2 LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

### IV. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö

*Selvitettäessä liikenne rikkomusten yleisyyttä, autoilijat kertovat eniten syyllistyvänsä nopeusrajoitusten rikkomiseen. Huomattavaa ylinopeutta sanoi ajavansa ainakin silloin tällöin noin joka neljäs autoilija. Yli 10 km/h nopeusrajoituksen ylittäneiden osuudet kesäisin 80 km/h- ja 100 km/h- nopeusrajoitusalueilla ovat 11–13 %. Talvisin vastaavat osuudet ovat 5–6 %. Liikenneviraston nopeusmittausten mukaan noin 80 % kuorma-autoista ylittää ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen.*

*Huolimatta siitä, että turvalaitteita käytetään Suomessa varsin hyvin, käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Turvavyön käyttö henkilöauton etuistuimella vähentää autossa olevien kuoleman todennäköisyyttä 40–50 prosenttia. Takapenkillä vaikutus on 25 prosenttia. Käyttämättömyyden syyksi esitetään yleensä käytön unohtaminen. Turvavyön käyttöaste henkilöautossa etuistuimilla on taajamissa 91 % ja taajamien ulkopuolella 94 %. Käyttöaste henkilöauton takaistuimilla on 84 %. Pyöräilijöiden kypärän käyttö on keskimäärin 30 prosenttia. Heijastimia käyttää noin 50 prosenttia jalankulkijoista.*

#### *A) Ylinopeuksien alennettu puuttumisraja vakiinnutetaan.*

VASTUU: Poliisihallitus, LVM

#### ETENEMINEN:

- Poliisihallitus jatkaa toimenpiteitä nopeusvalvonnan alennetun puuttumisrajan vakiinnuttamiseksi ja arvioi mahdollisuuksia käyttää ajopiirtureihin kirjautuneita nopeuksia nopeusvalvonnassa.
- LVM uudistaa ajokorttiseuraamusjärjestelmää kuljettajien liikennekäyttäytymisen parantamiseksi. Liikenne rikkomukset pisteytetään, mikä luo mahdollisuuden nykyistä hienojakoisempaan rikkomusten vakavuuden arviointiin. Myös lievät ylinopeudet johtaisivat erilaisiin pistearvoihin.

#### *B) Lisätään turvalaitteiden (turvavöiden, suojakypärien, lasten turvaistuinten, heijastimien) käyttöä.*

VASTUU: Liikenneturva, Poliisihallitus, Trafi

#### ETENEMINEN:

- Liikenneturva lisää tiedotusta ja opastusta lasten oikeasta kuljettamisesta autossa. Tiedotusta ja opastusta pyöräilykypärän ja heijastimen käytöstä lisätään perheissä, lasten päivähoitossa ja koulujen liikennekasvatuksessa.
- Poliisi puuttuu liikennevalvonnan yhteydessä aktiivisesti turvavöiden käyttämättömyyteen.
- Liikenneturva selvittää säännöllisesti turvavöiden ja muiden turvalaitteiden käyttöä ja siihen liittyviä puutteita sekä opastaa ja kampanjoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa puutteiden korjaamiseksi havaituissa ongelmaryhmissä (nuoret, lasten vanhemmat, iäkkäät).

- Trafi edistää ajoneuvojen turvalaitteiden käyttöä jakamalla niitä koskevaa tietoa ajoneuvon hankinnan yhteydessä sekä huolehtimalla ajoneuvojen turvalaitteiden toimivuuden valvonnasta ja vaatimusten täyttymisestä. Lisäksi selvitetään. Trafin mahdollisuudet koordinoita tieliikenteen turvalaitteiden tuotevastuuvontaa.

**OSATAVOITTEET:**

- Turvavyönkäyttöaste henkilöautojen etuistuimilla nousee taajamissa samalle tasolle kuin taajamien ulkopuolella ja käyttöaste takaistuimilla nousee samalle tasolle kuin etuistuimilla.
- Pyöräilykypärän ja heijastimen käyttö lisääntyy tutkimusten perusteella määritellyissä ongelmaryhmissä.

*C) Turvavyön ja motoristikypärän käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.*

VASTUU: LVM

**ETENEMINEN:**

- LVM valmistelee liikenneturvallisuuksen kannustavan rikkomusten pisteytysmallin, jota käytetään apuvälineenä määrättäessä ajokorttiseuraamuksia toistuvien rikkomusten perusteella. Tässä yhteydessä ajokieltoon johtaviin rikkomuksiin lisätään turvalaitteiden käytön laiminlyönti.

## V. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

*Nuorten vakavien onnettomuuksien taustalla on useimmiten tietoinen riskinotto kuten kova vauhti ja alkoholi. Niiden seuraukset ovat yleensä vakavia, sillä turvavöitä ei useinkaan käytetä. Nuorten ajamisessa korostuvat omien taitojen yliarviointi, näyttämisen halu ja alttius porukan paineille. Ajotyylissä näkyy halu kilpaila, sääntöjen vähäinen kunnioitus ja muista piittaamattomuus. Valtaosa nuorista ajaa kuitenkin säntillisesti.*

*A) Osana elinikäistä liikennekasvatusta liikenneasioiden käsittely perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa turvataan opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa ja opettajien täydennyskoulutuksessa.*

VASTUU: Opetushallitus, oppilaitokset, OKM, Liikenneturva ja muut järjestöt

### ETENEMINEN:

- Opetushallitus määrittelee opetussuunnitelman ja tutkintojen perusteiden uusimisen yhteydessä tiedot ja taidot, joihin liikennekasvatuksella perusopetuksessa, lukiossa ja ammatillisessa koulutuksessa pyritään. Opetuksen tavoitteena on, että nuoret ymmärtävät ja hallitsevat turvallisen liikennekäyttäytymisen taidot.
- Liikenneturva ja muut järjestöt tarjoavat yhteistyössä opetusviranomaisten kanssa kouluille ja opettajille toimintamalleja ja aineistoa liikenneturvallisuuden monipuolista käsittelyä varten. Opettajat perehdytetään aineistojen käyttöön.

*B) Parannetaan nuorten mahdollisuuksia ottaa kantaa ja osallistua turvallisuuden edistämiseen kehittämällä vertaistoimintaa yhteistyössä nuorisojärjestöjen ja kuntien nuorisotyön kanssa.*

VASTUU: OKM, Opetushallitus, Liikenneturva, nuorisojärjestöt, kunnat

### ETENEMINEN:

- Perehdytään kansainvälisiin toimintamalleihin. (Liikenneturva)
- Liikenneturva ja nuorisojärjestöt käynnistävät toimenpidekokeiluja vuonna 2012.
- Liikenneturva valmistele yhdessä koulujen ja nuorisojärjestöjen kanssa toimintamallit vuonna 2013.

*C) Rikkomusten seuraamuksena uusille kuljettajille otetaan käyttöön ajoneuvoon asennettavia ajotavan seurantalaitteita ("musta laatikko").*

VASTUU: LVM

### ETENEMINEN:

- LVM teettää vuonna 2012 selvityksen, jossa kartoitetaan tämän hetkiset mahdollisuudet ajotavan seurantaan mukaan lukien vaikutusarviointi (mm. kansalaisille aiheutuvat taloudelliset vaikutukset ja vaikutus valvontaviranomaisten resursseihin).

- LVM tekee esityksen mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kun kartoituksen tulokset ovat selvillä.
- Trafi kehittää lisäksi vapaaehtoisen ajotapapalautetta antavan ja välittävän tietoteknisen sovelluksen uusille kuljettajille, minkä avulla saadaan vanhemmat mukaan tukemaan oppimisprosessia.

*D) Poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää puhuttelumenettelyä kehitetään siten, että rikkomukseen syyllistyneen uuden kuljettajan puhutteluun kehitetään yhtenäinen sisältörunko ja mahdollisesti vähimmäiskesto.*

VASTUU: Poliisihallitus

ETENEMINEN:

- Poliisihallitus laatii puhuttelurungon kevään 2012 aikana, jolloin siinä voidaan huomioida uuden ajokorttilain tuomat muutokset.

*E) Parannetaan mopoilijoiden turvallisuutta.*

VASTUU: LVM, Liikenneturva, Trafi

ETENEMINEN:

- LVM ja Trafi seuraavat ajokorttiuudistuksen vaikutuksia mopo- ja mopoautoturvallisuuteen.
- Liikenne- ja opetusalan yhteistyönä kampanjoidaan mopoilua koskevia säännöksiä ja riskejä koskevan tietämyksen parantamiseksi nuorten ja heidän vanhempiensa parissa. Erityistä huomiota kiinnitetään mopolla kyydittämiseen. (Liikenneturva)
- Liikenneturva tarjoaa osana koulujen liikennekasvatusta tietämystä ja opastusta mopoilun riskien välttämiseen.
- LVM selvittää toimenpiteitä, joilla mopolla kyydittämisen turvallisuutta voidaan parantaa.

### 6.3 TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN

*Taajamissa tapahtuu yli puolet liikenneonnettomuuksien loukkaantumisista. Niistä valtaosa tapahtuu risteyksissä. Jalankulkijat ovat suurin ryhmä taajamien kuolonuhreista. Heistä lähes puolet menehtyy suojatiellä.*

*Taajamissa moottoriajoneuvojen kuolonkolareissa on tyypillistä tarkoituksellinen riskinotto. Yksittäisonnettomuudet ovat näiden kolarien suurin ryhmä.*

#### VI. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

*A) Parannetaan ja selkeytetään liittymä- ja suojatiejärjestelyjä ja käytetään rakenteellisia ratkaisuja siten, että ajonopeudet saadaan turvallisiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta. Erytystä huomiota kiinnitetään liikenneympäristöihin, joissa lapset ja iäkkäät liikkuvat.*

VASTUU: Liikennevirasto, ELY-keskukset, kunnat, Poliisihallitus

#### ETENEMINEN:

- ELY-keskukset ja kunnat jatkavat taajamien nopeusrajoitusohjeen soveltamista. Liikennevirasto tutkii ohjeen päivittämistarpeen.
- Liikennevirasto, ELY-keskukset ja kunnat kokeilevat ja kehittävät ratkaisuja pää- ja kokoojaväylien suojatiejärjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi.
- Liikennevirasto ohjeistaa ELY-keskukset auditoimaan suojatiejärjestelyjen ja pyöriteiden jatkeiden turvallisuuden ja laatimaan auditoinnin pohjalta toimenpideohjelman havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Kunnat hyödyntävät ohjeistusta soveltuvin osin ja laativat vastaavan toimenpideohjelman.
- Liikennevirasto ohjeistaa ELY-keskukset tarkistamaan risteys- ja suojatiealueiden kohdennetun valaistuksen riittävyyden ja laatimaan toimenpideohjelman havaittujen puutteiden korjaamiseksi. Kunnat hyödyntävät ohjeistusta soveltuvin osin ja laativat vastaavan toimenpideohjelman.
- Poliisihallitus järjestää tehostettuja taajamaliikenteen valvontajaksia esimerkiksi suojatiesääntöjen noudattamisen parantamiseksi.

*B) Kehitetään ja lisätään taajamaliikenteen automaattista valvontaa ja mahdollistetaan kuntien osallistuminen valvontatyöhön.*

VASTUU: Poliisihallitus, OM, kunnat, ELY-keskukset

#### ETENEMINEN:

- Kunnat selvittävät yhdessä Poliisihallituksen kanssa yhteistyömalleja, jotka mahdollistavat kuntien osallistumisen valvontatyöhön.
- Edistetään rikosoikeudelliseen haltijavastuuseen liittyviä menettelyjä ja käytännön toimia liikennevalvonnassa. Valmistelussa tehdään yhteistyötä ministeriöiden kesken (OM, LVM, SM, VM).
- Kunnat ja ELY-keskukset keräävät liikennelaskentojen yhteydessä vertailukelpoista nopeustietoa turvallisuustilanteen tarkasteluja varten.



#### 6.4 MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

*Tieliikennekuolemista valtaosa tapahtuu maanteillä kohtaus- ja suistumisonnettomuuksissa. Kohtausonnettomuudet keskittyvät kaksikaistaisille päätteille. Niissä ajoneuvon hallinta menetetään herpaantumisen tai huonon ajokelin vuoksi. Suistumisonnettomuuksia sattuu etenkin alemmalla tieverkolla ja niihin liittyy usein liian suuri nopeus ja alkoholi.*

*Lähes puoleen päätteiden kuolonkolareista liittyy merkittävä riskinotto. Riskinotto liittyy erityisesti yksittäisonnettomuuksiin ja ne jäävätkin tavanomaisen liikenteen kuolemissa vähäisempään rooliin kuin kaikissa tieliikenteen kuolemissa. Tavanomaisessa liikenteessä risteysonnettomuuksien sekä kevyen liikenteen onnettomuuksien roolit puolestaan korostuvat.*

#### VII. Kuolemien torjunta päätteillä

*A) Tehdään uudentyypisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeiluja ja käynnistetään kohtausonnettomuuksien vähentämishjelma.*

*Yksiajorataisille päätteille rakennetaan keskikaiteita vaiheittain siten, että kokeilemalla löydetään edullisimmat ja turvallisuuden kannalta hyvät kaideratkaisut. Kokeiluissa voidaan käyttää myös leveitä keskialueratkaisuja.*

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

#### ETENEMINEN:

- Liikenne- ja viestintäministeriö esittää useampivuotista kohtausonnettomuuksien vähentämishjelmaa seuraavaan liikennepoliittiseen selontekoon. Ohjelma käsittää kokeilujen toteuttamista ja seurantaan sekä tärkeimpien keskikaidekohteiden toteuttamista.
- Liikennevirasto ja ELY-keskukset kokeilevat ja seuraavat edullisia kaikkien tiekäyttäjryhmien turvallisuutta parantavia keskikaideratkaisuja käyttäen ratkaisuihin hyväksi mahdollisimman pitkälle nykyisiä tierakenteita. Leveitä keskialueita kokeillaan sekä kaiteellisiin jaksoihin liitettyinä että erillisinä kohteina. Kohteet kokeiluun valitaan lähinnä nykyisiltä leveiltä kaksikaistaisilta päätteiltä, keskikaiteettomilta ohituskaistoilta ja niiden jatkeilta. Liikennevirasto laatii kokeilulle lähemmät periaatteet, valitsee ELY-keskusten kanssa yhdessä ja priorisoi kokeilukohteet sekä seuraa kokeilun turvallisuus- ja liikennevaikutuksia.

Alustavat kokeilukohteet ovat selvillä vuonna 2012. Kohteet ja alustavat kustannusarviot ovat selvillä vuoden 2012 lopulla.

- ELY-keskukset laativat alustavat toteutussuunnitelmat vuoden 2012 aikana. Lopulliset suunnitelmat laaditaan ja toteutuslupailutus järjestetään vuoden 2012 lopulta alkaen edellyttäen, että kohtausonnettomuuksien vähentämishjelmaa varten on osoitettu erillinen määräraha.
- Liikennevirasto ja ELY-keskukset toteuttavat vuodesta 2013 lähtien tärkeimpiä keskikaidekohteita kokeiluja hyödyntäen ja niiden rinnalla. Lisäksi Liikennevirasto toteuttaa tätä ennen leveitä keskialueita osin keskikaidekohteisiin liittyvinä jaksoina ja osin itsenäisinä jaksoina.

- Liikennevirasto käynnistää tutkimussarjan, joka tähtää suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkon ja päätieverkon kehittämisen yhteen sovittamiseen. Tutkimus tehdään yhteistyössä erikoiskuljetusluvista vastaavan Pirkanmaan ELY-keskuksen ja liikenteenohjaajakoulutuksesta vastaavan Trafín kanssa.

OSATAVOITE:

- Edullisista keskikaideratkaisuista ja keskikaiteellisiin osuuksiin liitetyistä leveistä keskialueista toteutetaan 100+100 kilometrin koikeilu. Lisäksi yksiajorataisille pääteille toteutetaan yhteensä 50 kilometriä keskikaidetta ja 100 km leveitä keskialueita vuoden 2015 loppuun mennessä.

*B) Talvihoidon laadunvalvontaa ja ajantasaista liikenneinformaatiota parannetaan.*

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- Liikennevirasto kehittää ja ELY-keskukset toteuttavat talvihoidon laadun valvontaa urakkasopimuksissa edellytetyn laatutason varmistamiseksi.
- Liikennevirasto kiinnittää perustelevassa liikennetiedotuksessa erityistä huomiota vilkkaiden teiden ajonopeuksiin huonoilla ja erittäin huonoilla talvikeleillä.
- Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää Liikenneviraston ohjauksessa huomiota talvihoidon tason varmistamiseen pääteillä ja perustelevaan liikennetiedotukseen.

*C) Vilkasliikenteisten teiden reunakaiteiden kunnostus*

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset korjaavat Liikenneviraston toimintalinjauksen mukaisesti turvallisuusperusteisesti moottoriteiden ja vilkasliikenteisimpien pääteiden vanhoja tiekaiteita korkeimpien nopeusrajoitusten alueilla.

OSATAVOITE:

- Vilkasliikenteisten pääteiden kaiteita korjataan 500–800 km vuoden 2014 loppuun mennessä. Kaiteita on yhteensä yli 4300 km.

*D) Moottoriteliittymien selkeyttäminen*

VASTUU: Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset tarkistavat moottoriteliittymien rampinvalinnan opastuksen ja helppouden sekä kiinnittävät huomiota siihen, että tie ymmärretään moottoritieksi.
- Liikennevirasto organisoii kattavan moottoriteliittymien turvallisuusauditoinnin ja selvittää moottoriteliittymien ohjeistuksen uusimistarpeen.

## OSATAVOITE:

- Moottoriteliittymien inventointi tehty ja kiireelliset kohteet korjattu vuoden 2012 loppuun mennessä.

*E) Nopeusrajoitukset määritellään tukemaan liikkumisympäristön turvallisuutta.*

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

## ETENEMINEN:

- ELY-keskukset tarkistavat tienvarren asutuskohteiden nopeusrajoitukset Liikenneviraston (ent. Tiehallinnon) ohjeen 16.12.2009 mukaisiksi ja parantavat kohteiden turvallisuutta kevyen liikenteen väyläratkaisu- ja alikulkujärjestelyin, erityisesti koulujen läheisyydessä. Rakentamisen ohjausta tuetaan määrätietoisella liittymäpolitiikalla ja kaavoituksen keinoin tavoitteena liittymätiheyden hallinta.
- Liikennevirasto ottaa käyttöön uudet turvallisuutta painottavat suunnittelulähtökohdat.
- Liikennevirasto käynnistää nelihaaraisten tasoliittymien turvallisuuden parantamiskokeiluja (liittyvien suuntien ja pääsuunnan nopeudet) ja tutkii kiertoliittymien käyttömahdollisuuksia.
- LVM, Liikennevirasto ja ELY-keskukset kehittävät entistä turvallisempaa nopeusrajoitusjärjestelmää kokeilujen kautta.
- Liikennevirasto käynnistää yhdessä Poliisihallituksen ja Trafín kanssa älykkään nopeudensäätelyn kokeiluja.

*F) Tieliikenteen automaattista valvontaa kehitetään ja lisätään*

VASTUU: Poliisihallitus, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

## ETENEMINEN:

- Liikennevirasto, ELY-keskukset ja Poliisihallitus käynnistävät yhteistyöhankkeen, jossa tarkastellaan tienpitäjän ja poliisin välistä vastuu- ja tehtäväjakoja ja pyritään löytämään uusia keinoja automaattisen liikennevalvonnan laajentamiselle siten, että vuonna 2015 automaattivalvonnan piirissä on yhteensä vähintään 4000 kilometriä.
- Liikennevirasto ja Poliisihallitus laativat automaattivalvonnan laajentamista koskevan toimenpideohjelman vuosille 2012-2015.
- Liikennevirasto, ELY-keskukset ja Poliisihallitus toteuttavat laajennusohjelman hyödyntäen matka-ajan valvontaan perustuvia kokeiluista saatuja kokemuksia. Samalla huolehditaan olemassa olevien valvontajaksojen toimintakunnosta.
- Trafi vastaa ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmien kehittämisestä siten, että ne edistävät automaattisen valvonnan lisäämistä.

## 7. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

### 7.1 Toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu norjalaiseen liikenneturvallisuusalan käsikirjaan<sup>1</sup> ja liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimusohjelmassa (LINTU) tehtyyn laskentamenetelmään<sup>2</sup> perustuen. On kuitenkin syytä korostaa, että arvioinnin perusteella esitetyt liikennekuolemien vähenemät ja toimenpiteiden toteutuskustannukset ovat suuntaa-antavia, koska eri toimenpiteiden arvioinnit perustuvat oletuksiin toimenpiteen laajuudesta ja osa suunnitelman toimenpiteistä on sellaisia, ettei niistä ole tutkimuksiin perustuvaa vaikutustietoa.

Tehdyn tarkastelun perusteella tieliikenteen turvallisuussuunnitelman toimenpiteiden arvioidaan vähentävän tieliikennekuolemia vuonna 2014 noin 32–42 kappaletta. Tässä arviossa on otettu huomioon liikennesuorituksen kasvuennuste. Kun lisäksi otetaan huomioon autokannan uusiutuminen ja käynnissä olevien suurten tiehankkeiden vaikutus, tieliikenteessä kuolleiden määrä alenisi suunnitelman toimenpiteiden toteutuessa 219–234 ihmiseen vuonna 2014.

Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä päästään siten hyvin lähelle suunnitelmassa asetettua vuoden 2014 turvallisuustavoitetta. Tämä edellyttää toimenpiteiden laajaa ja tehokasta toteuttamista. Suunnitelmassa esitettyjen painopistealueiden ja keskeisten toimien lisäksi liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tehdään myös osana tavanomaista mm. teiden kunnossapitoon, liikenteen valvontaan ja valistustyöhön liittyvää perustoimintaa. Tämä perustoiminta parantaa omalta osaltaan edellytyksiä saavuttaa esitetyt turvallisuustavoitteet.

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän tieliikenteen kuolemia vuonna 2014 seuraavasti:

Painopistealue	Kuolemien vähenemä vuonna 2014
Ajokunto I. Rattijuopumuksen vähentäminen II. Ajoterveyden arviointi III. Väsyneenä ajamisen vähentäminen	5,6 0,5 1,8
Liikennekäyttäytyminen IV. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö V. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen	16,6 1,8
Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen VI. Taajamaliikenteen rauhoittaminen	10,4
Maanteiden turvallisuuden parantaminen VII. Kuolemien torjunta pääteillä	9,2

*Taulukko 4. Arvioitujen toimenpiteiden vaikutukset painopistealueittain. Toimenpiteiden päällekkäisyyksien takia toimenpiteiden yhteisvaikutus on yksittäisvaikutusten summaa pienempi.*

<sup>1</sup>Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Second Edition. Emerald Group Publishing Limited.

<sup>2</sup>Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta, LINTU-julkaisu 1/2005)

Suunnitelman toimenpiteet estävät liikennekuolemia

- moottoriteillä ja muilla kaksiajorataisilla teillä 4 kpl (22 % tietyypin kuolemista),
- yksiajorataisilla pääteillä 16 kpl (16 % tietyypin kuolemista),
- seutu- ja yhdysteillä 8 kpl, (11 % tietyypin kuolemista)
- taajamamerkin alueen kaduilla ja teillä sekä kaikilla yksityisteillä 15 kpl, (17 % tietyypin kuolemista).

Osa suunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä on sellaisia, joiden merkitys painottuu suunnitelmakautta pidemmälle aikavälille. Tällaisia pitkällä aikavälillä vaikuttavia toimenpiteitä ovat muun muassa tieympäristön parantamiseen, menettelyjen ja suunnittelulähtökohtien kehittämiseen, yhteistyön edistämiseen, kokeiluihin sekä ajoterveyden arvioinnin kehittämiseen liittyvät toimenpiteet. Myös suunnitelmassa esitettävät strategiset linjaukset parantavat toteutuessaan liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä merkittävästi ja pysyvästi.

Esitettyjen toimenpiteiden kustannustietoja ei kaikilta osin ole ollut käytössä eikä kaikkia toimenpiteitä siten ole ollut mahdollista tältä osin arvioida. Arvioiduista toimenpiteistä kustannustehokkaimpia (alle miljoona euroa/vähennetty kuolema) ovat tyypillisesti kampanjointiin ja tiedotukseen liittyvät toimenpiteet. Kustannustehokkaimpiin toimenpiteisiin kuuluu myös muun muassa nopeusrajoitusohjeiden käyttöönottoon ja automaattivalvonnan laajentamiseen liittyviä toimenpiteitä sekä rattijuopumukseen syyllistyneiden alkukon käytön lisääminen lainsäädännöllisin keinoin.

## 7.2 Suunnitelman toteuttaminen

Liikenneturvallisuustyö perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun ja erilaisten toimenpiteiden yhteisvaikutukseen. Tässä työssä eri synergiamahdollisuuksien hyödyntäminen ja kiinteä poikkihallinnollinen yhteistyö ovat keskeisiä. Liikenneturvallisuustavoitteet saavutetaan vain aktiivisella ja suunnitelmallisella eri tahojen yhteistoiminnan avulla.

Tavoitteiden saavuttamiseksi painotetaan erityisesti seuraavia suunnitelmassa esitettyjä keskeisiä linjauksia:

- Maankäytön ja liikenteen suunnitteluyhteistyön parantaminen siten, että suunnitteluvaiheissa ennen kaavoituksen ja hankkeiden hyväksymistä tehdään tieturvallisuusvaikutusten arviointi. Arvioinnissa selostetaan tieturvallisuusnäkökohdat, jotka vaikuttavat ehdotetun vaihtoehdon valintaan.
- Elinikäisellä liikennekasvatuksella luodaan uusille tienkäyttäjäpolville perusvalmiudet liikkua turvallisesti ja ottaa vastuuta turvallisuudesta. Tämä tarkoittaa myös liikenneturvallisuutta tukevia linjauksia alkoholipolitiikassa ja tapaturmien ehkäisyssä.
- Veropolitiikalla nopeutetaan autokannan uudistumista turvallisemmaksi esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuutta tutkitusti parantavia laitteita suositaan verotuksellisesti.
- Kehitetään ja otetaan käyttöön turvallisuutta parantavia älyliikenteen ratkaisuja.
- Turvallisuusnäkemys ja -tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä.
- Suunnitelmallisen liikenneturvallisuustyön strategista luonnetta kehitetään ottamalla käyttöön indikaattorijärjestelmä ja siirtymällä tavoitejohtamiseen.

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutuksessa keskitytään erityisesti kaikkein vaikuttavimpien ja kustannustehokkaimpien toimenpiteiden toteuttamiseen sekä keskeis-

ten pitkällä aikavälillä vaikuttavien toimenpiteiden edistämiseen. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri hallinnonaloilla riittävien voimavarojen osoittamista suunnitelman mukaisen turvallisuustoiminnan toteuttamiseen. Suunnitelman toteuttamista tuetaan hallitusohjelmassa todetun pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelmalla.

Vaikutusarvioinnin perusteella viisi vaikuttavinta kärkitoimenpidettä ovat:

- Lisätään turvalaitteiden (turvavöiden, suojakypärien, lasten turvaistuinten, heijastimien) käyttöä.
- Turvavyön ja motoristikypärän käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa,
- Taajamien nopeusrajoitusohjeen soveltamisen jatkaminen,
- Maanteiden automaattivalvonnan kehittäminen ja lisääminen.
- Lisätään rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukon käyttöä lainsäädännöllisin keinoin.

Nämä toimenpiteet kuuluvat tyypillisesti myös kustannustehokkaimpien toimenpiteiden joukkoon. Kun näiden yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset lasketaan yhteen, nämä vähentävät noin 30 tieliikennekuolemaa vuonna 2014. Kustannus on noin 0,2 miljoonaa euroa/vähennetty kuolema (laskettu niistä toimenpiteistä, joissa kustannusarvio on tiedossa). Tämä on selvästi pienempi kustannus kuin yhden kuoleman laskennallinen hinta (n. 2 milj. euroa).

Suunnitelmassa esitetty automaattivalvonnan laajentaminen edellyttäisi noin 4 miljoonan euron investointia ja aiheuttaisi noin miljoonan euron vuosittaiset käyttökustannukset.

Näiden toimenpiteiden lisäksi suunnitelmakaudella painotetaan erityisesti seuraavien keskeisten pitkällä (noin 10–30 vuoden) aikavälillä vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamista ja edistämistä:

- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen edullisia keskikaideratkaisuja kokeilemalla ja pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishjelman käynnistäminen,
- Ajoterveyden arvioinnin kehittäminen,
- Älykkään nopeudensäätelyn kokeilut,
- Uusien turvallisuutta painottavien suunnittelulähtökohtien käyttöönotto,
- Kansallisen älyliikennestrategian mukaisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen,
- Entistä turvallisemman nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämiseen liittyvät kokeilut.

Nämä toimenpiteet voivat parantaa turvallisuutta merkittävästi 10–30 vuoden aikavälillä. Näiden toimenpiteiden kustannuksia on yleisesti ottaen vaikea arvioida. Esitetty useampivuotinen uudentyypisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeilun ja pääteiden tärkeimpien keskikaidekohteiden toteuttaminen edellyttäisi erillistä tähän tarkoitukseen korvamerkittyä rahoitusta noin 13–15 milj. euroa vuodessa.

Koko suunnitelman ja erityisesti yllä mainittujen keskeisten toimenpiteiden toteuttamista varmistetaan tulos- ja toiminnanohjauksella. Tulossopimuksia ja tulostavoitteita kehitetään siten, että niissä otetaan nykyistä painokkaammin huomioon turvallisuustavoitteet ja että ne tukevat parhaalla mahdollisella tavalla yhteisen tekemisen periaatetta. Liikennehallinnossa yhdessä tekemisen periaate merkitsee muun muassa sitä, että Liikennevirasto ja Trafi tekevät yhteisen toimenpideohjelman suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisesta.

Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön merkitys tavoitteiden saavuttamisessa on keskeinen. Alueellista liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY-keskusten vetämä alueellinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on valtakunnallisten

liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuustyöhön, kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen. Ryhmän johdolla laaditaan alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma.

Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma kytketään läpäisyperiaatteella alueelliseen ja seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön ja -suunnitelmaan siten, että liikenneturvallisuusnäkökohdat otetaan suunnittelun ja toteutuksen joka vaiheessa huomioon ja että valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman mukaisia ja muita alueellisesti ja paikallisesti tärkeitä liikenneturvallisuustoimenpiteitä saadaan toteutettua. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa tulee vaihtoehtoisten suunnitelmien osalta arvioida kunkin todennäköiset vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja ottaa ne keskeisesti huomioon jatkosuunnittelussa ja päätöksenteossa. Toimenpiteet vastuutahoineen (ml. maakuntien liitot, kunnat ja muut paikalliset tahot) ja resurssitarpeineen todetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Monipuolisella viestinnällä tuetaan suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamista ja lisätään niiden tunnettuutta ja vaikuttavuutta. Kukin taho vastaa oman vastuualueensa toimenpiteiden viestinnästä ja niiden perusteluista. Viestintää tehdään valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Parhaaseen vaikuttavuuteen päästään eri toimijoiden tiiviillä yhteistyöllä. Yhteistyötä edistetään liikenneturvallisuusviestinnän koordinoitiryhmän ja verkoston avulla esimerkiksi yhteisellä kampanjoinnilla. Viestinnän vaikuttavuutta arvioidaan säännöllisesti.

### 7.3 Seuranta

Suunnitelmaan sisältyvien keskeisten toimenpiteiden toteuttamisesta ja tuloksista raportoidaan liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle vuosittain.

Tulosta mitataan ja arvioidaan tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamisen sekä liikenneturvallisuutta kuvaavien tunnuslukujen perusteella. Tunnusluvuilla seurataan liikenneturvallisuuden kehitystä muun muassa ikäryhmittäin, tienkäyttäjätyypeittäin ja onnettomuustyypeittäin. Lisäksi tunnuslukujen avulla havainnoidaan liikennekäyttäytymisen muutoksia ja liikennekulttuurin kehittymistä. Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää seurataan Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilaston perusteella. Vakavasti loukkaantuneiden määrän kehityssuuntaa seurataan esimerkiksi pelastuslaitosten onnettomuustilastoa hyödyntäen.

Suunnitelman toteutusvastuussa olevien organisaatioiden toimintaa seurataan niille suunnitelmassa vastuutettujen tehtävien etenemisen perusteella.

Vuoden 2012 loppuun mennessä kehitetään liikenneturvallisuutta ja sen kehitystä seuraava indikaattorijärjestelmä. Indikaattorijärjestelmä rakennetaan siten, että se palvelee poikkihallinnollista liikenneturvallisuuden tavoitejohtamista ja mahdollistaa liikenneturvallisuuden ja sen kehityksen arvioinnin vuosittain. Indikaattoreiden arvot pyritään määrittämään ensimmäisen kerran vuoden 2010–2012 tiedoista. Indikaattoreille asetetaan tavoitearvot vuodelle 2020. Yhtenäiset indikaattorit kehitetään myös alueellisen ja paikallisen tason liikenneturvallisuustoimien seuranta varten.

#### *TIELIIKENTEEN TURVALLISUUSSUUNNITELMAN TAVOITTEET:*

*Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että*

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.*
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.*
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5750.*

*Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän onnettomuusriskinsä lähenee keskimääräistä tasoa.*

**TIELIIKENTEEN TURVALLISUUSUUNNITELMAN OSATAVOITTEET:**

- *Poliisihallitus ottaa siirrettäviä tarkkuusalkometrejä käyttöön vuoden 2012 aikana.*
- *Turvavyönkäyttöaste henkilöautojen etuistuimilla nousee taajamissa samalle tasolle kuin taajamien ulkopuolella ja käyttöaste takaistuimilla nousee samalle tasolle kuin etuistuimilla.*
- *Pyöräilykypärän ja heijastimen käyttö lisääntyy tutkimusten perustella määritellyissä ongelmaryhmissä.*
- *Edullisista keskikaideratkaistuista ja keskikaiteellisiin osuuksiin liittyvistä leveistä keskialueista toteutetaan 100+ 100 kilometrin kokeilu. Lisäksi yksiajorataisille päätteille toteutetaan yhteensä 50 kilometriä keskikaidetta ja 100 km leveitä keskialueita vuoden 2015 loppuun mennessä.*
- *Vilkasliikenteisten päätteiden kaiteita korjataan 500–800 km vuoden 2014 loppuun mennessä. Kaiteita on yhteensä yli 4300 km.*
- *Moottoritieliittymien inventointi tehty ja kiireelliset kohteet korjattu vuoden 2012 loppuun mennessä.*



## Oikeusministeriön eriävä mielipide

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa vuoteen 2014 ehdotettuun rattijuopumuksen promillerajan laskemiseen 0,5:stä 0,2:een ei ole kriminaalipoliittisia eikä, muitakaan sellaisia painavia perusteita, joita yleisen lainsäädäntökäytännön mukaan vaaditaan rangaistavuuden alan laajentamiselle. Mittaluokassaan näin mittavia rikoslainkäytön arkeen vaikuttavia ratkaisuja ei voida ilman perusteellista valmistelua tehdä ilman, että rikottaisiin valtioneuvoston työtapoja laadukkaasta lainvalmistelusta. Lisäksi, lain noudattaminen yleensäkin perustuu olennaisesti siihen, että lainsäädäntö koetaan oikeudenmukaiseksi ja kohtuulliseksi. Esitetyllä muutoksella voisi olla ennalta arvaamattomia vaikutuksia..

Tiivistettynä eriävää mielipidettä perustellaan seuraavin argumentein:

1. Alle 0,5 promillen alkoholipitoisuudet veressä eivät aiheuta sellaista onnettomuusriskiä, että niihin olisi syytä kohdentaa niukkoja voimavaroja.
2. Ei ole näyttöä siitä, että promillerajan alentaminen vähentäisi 0,5 promillen ylittäviä veren alkoholipitoisuuksia tai alkoholionnettomuuksia. Myöskään kokemukset Ruotsista ja Norjasta eivät tällaista vaikutusta osoita.
3. On erittäin vaikeaa löytää sellaista seuraamusten määräämismenettelyä, jossa 0,5:ttä alhaisemmat promillet eivät aiheuttaisi kohtuutonta lisätyömäärää jo nyt ylityöllistetyille poliisille ja oikeuslaitokselle.

Myöskään tämän hetkinen liikenneraittiustilanne ei puolla promillerajan laskemista, eikä tämän mittaluokan ratkaisuja muutoinkaan voi tehdä lyhyen aikavälin tarkastelun perusteella. Tienvarsitutkimusten mukaan vuonna 2011 rattijuoppojen määrä oli alhaisin sitten vuoden 1988, jolloin mittauksia ryhdyttiin tekemään. "Maistelleiden" (0,2 – 0,49 promillea) määrä on nyt alhaisin vuoden 1996 mittauksen jälkeen. Myös poliisin tietoon tullut rattijuopumusrikollisuus on vähentynyt viime vuosina. Lisäksi nuorten rattijuopumusrikollisuus on kääntynyt laskuun. Jos rattijuopumusrikollisuutta suhteutetaan autokantaan, liikennesuoritteisiin tai alkoholin kulutukseen, on se pääsääntöisesti vähentynyt. Suotuisaa kehitystä vahvistanee se, että alkoholin kokonaiskulutus on kääntynyt laskuun.. Nykyisen hallituksen kiristytvä alkoholiveropolitiikka tukee laskua. Empiirisiin tutkimuksiin perustuva tutkimustieto ei tue promillerajan alentamista.

Liikenneturvallisuuden yleisen parantumisen ohella näyttää siis siltä, että alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on vähentynyt ja että väestön suhtautuminen juopuneena ajamiseen on kielteistä. Monissa muissa maissa rattijuopumus on tutkimusten perusteella selvästi yleisempää kuin Suomessa. Vertailevista tiedoista voidaan päätellä, että monessa Euroopan maassa ei ole päästy yhtä matalaan rikollisuustasoon riippumatta rangaistavan rattijuopumuksen rajasta. Onkin syytä tarkastella, miten Suomessa on päästy näin hyvään liikenneraittiustilanteeseen ja miten näitä toimia voitaisiin edelleen vahvistaa. Syytä muuttaa rattijuopumuksen promillerajaa ei ole löydettävissä kansainvälisistä vertailuista. Pinnalliset maavertailut eivät muuta tätä kokonaiskuvaa.

Hyvästä kehityksestä huolimatta alkoholi tuottaa edelleen merkittävän riskin liikenneturvallisuudelle. Tutkijalautakuntien ennakkoraportin mukaan rattijuopot aiheuttivat vuonna 2010 joka neljännen moottoriajoneuvo-onnettomuuden. Osuus oli sama kuin vuonna 2009. Kuolemaan johtaneet rattijuoppojen onnettomuudet ovat kuitenkin aiheutuneet törkeistä promillelukemista. Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien selvitysten mukaan vuosina 2004–2008 keskimäärin 81 %:ssa rattijuoppojen kuolonkolareissa kuljettaja oli yli 1,2 promillen humalassa.

Välillä 0,2–0,49 olevat promillemäärät eivät ole erityinen riski liikenteelle. "Riskiarviolas-kelmien" mukaan "maistelleiden" (0,20–0,49 promillea) ryhmässä riski joutua kuolemaan

johtaneeseen onnettomuuteen on 3–3,7 -kertainen verrattuna täysin selvään kuljettajaan. Rattijuopumusrajan (0,5 promillea) ylittäneiden vastaava riski on 26-kertainen ja törkeän rattijuopumusrajan (1,2 promillea) ylittäneiden on 335-kertainen. Lukuisten tutkimusten perusteella kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa jyrkästi vasta veren alkoholipitoisuuden ylitettyä 0,8 promillen rajan. Törkeisiin rattijuopumuksiin ja voimakkaassa humalatilassa ajettuihin onnettomuuksiin promillerajan laskulla ei voida vaikuttaa.

Promillerajan laskulla sanotaan olevan "signaalivaikutus". Lainmuutos tämän käsityksen mukaan vahvistaisi yleistä asenneilmapiiriä alkoholin ja tieliikenteen yhteensopimattomuudesta. Mahdollisen signaalivaikutuksen käsite ja merkitys ovat kuitenkin hyvin epä-määräisiä. Muutoinkin rikoslakiin liittyvässä perustuslakivaliokunnan käytännössä on suhtauduttu torjuvasti symbolisiin rikoslain muutoksiin ja korostettu kohtuullisuutta. Siten olisikin syytä tarkastella, voitaisiinko asenneilmapiiriä edelleen vahvistaa muilla keinoin. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa ehdotetaankin turvallisuustietoisuuden kehittämistä monipuolisen viestinnän ja yhteisen kampanjoinnin avulla. Lisäksi ehdotetaan kiinnijäämisriskin ylläpitämistä uskottavalla liikennevalvonnalla. Liikennevalvonnan volyymin lisääminen on rangaistavuuden rajojen muuttamista tehokkaampi tapa vähentää rattijuopumuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta.

Hyöty-haitta -punninnan periaatteen mukaan kriminalisoinnista on oltava enemmän hyötyä kuin haittaa. On hyvin kyseenalaista, onko kriminalisoinnin alan laajentaminen tarkoituksenmukaista tilanteissa, joissa toiminta ei kiistatta ole vahingollista ja vaarallista muille.

Promillerajan alentaminen toisi huomattavan määrän uusia tapauksia oikeusjärjestelmän käsiteltäväksi. Tienvarsitutkimusten mukaan "maistelleiden" määrä liikennevirrassa on noin viisinkertainen rattijuoppojen määrään verrattuna. Jos promilleraja alennettaisiin, maistelleiden määrä otaksuttavasti vähenisi, koska useimmat ihmiset haluavat noudattaa lakia ja ovat myös siihen kykeneviä. Kokonaan tällaiset kuljettajat, jotka eivät välttämättä ole millään tavoin vaaraksi muiden turvallisuudelle, eivät poistuisi liikennevirrasta. Kun poliisi tietoon tulevia rattijuopumusrikoksia on noin 21 000 – 25 000 vuosittain, toisi lainmuutos varovaisestikin arvioiden vähintään 10 000 uutta tapausta oikeusjärjestelmän käsiteltäväksi. Todennäköisesti uusien juttujen määrä voisi olla huomattavasti tätäkin korkeampi.

Näin suuren tapausmäärän käsitteleminen oikeusjärjestelmässä vaatisi huomattavia lisäresursseja. Poliisi joutuisi käyttämään rajallisia valvontaresursseja näiden uusien lievien tapauksien tutkintaan, ja se olisi väistämättä poissa muusta, mm. vakavampiin rattijuopumustapauksiin kohdistuvasta valvonnasta.

Rikoksesta epäiltyjen kuljettaminen verinäytteen ottamiseen tai poliisin toimipisteeseen tarkkuusalkometrikokeeseen veisi niin suuren määrän poliisien työajasta, ettei se liene realistinen vaihtoehto. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen mukaan rattijuopumukseen liittyvän hälytystehtävän kustannusarvio on 119 € / rikos ja liikennerikosten esitutkinnan arvio on 156 € / rikos. Karkean arvion mukaan pelkästään poliisin työmäärän lisäys tarkoittaisi laskennallisesti noin 2,75 milj. euron lisämenoa. Tämän kustannuksen päälle tulisivat erittäin suuret, vaikeasti arvioitavissa olevat lisäkustannukset syyttäjä- ja tuomioistuineläytteen työmäärässä – ilman, että muutoksella olisi osoitettavissa sanottavia hyötyjä. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen mukaan yhden rikosjutun syyteharkinta maksaa keskimäärin 274 euroa ja syytteen tuomioistuinkäsittely 179 euroa. Tuomioistuimissa yhden asian ratkaisu kirjallisessa menettelyssä maksaa keskimäärin 532 euroa. Promillerajan laskun taloudelliset kustannukset olisivat siten erittäin merkittävät.

Rangaistavuuden alaan ei saa vaikuttaa se, missä menettelyssä tietty rikos taikka rikkomus käsitellään. Teot määritetään niiden moitittavuuden kautta, eikä kevennetyn menettelyn mahdollisuus voi olla ratkaiseva tekijä rangaistavuuden alan määrittelyn kannalta.

Tähän liittyen voidaan kuitenkin todeta seuraavaa: Voimassa olevan rangaistusmääräysmenettelystä annetun lain (RML) mukaan syyttäjä voi poliisin vaatimuksesta antaa rangaistusmääräyksen sakosta ja enintään 1 000 euron suuruudesta menettämisseuraamuksesta. Muunlaisia seuraamuksia, esim. ajokieltoa, ei menettelyssä voida määrätä. Menettelyssä voidaan käsitellä rikoksia, joista säädetään rangaistukseksi sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta.

Mainitun lain korvaa vuonna 2014 laki sakon ja rikesakon määräämisestä (754/2010). Edellä sanottu pätee myös uuteen menettelyyn, joskin poliisi voisi suoraan - asiaa syyttäjälle lähettämättä - määrätä enintään 20 päiväsakon suuruisen sakkorangaistuksen liikenteeseen liittyvistä rikkomuksista, ei kuitenkaan esimerkiksi ratti- tai muista liikennejuopumuksista.

RML on säädetty perustuslain säätämisyjärjestyksessä eli se on poikkeuslaki. Perustuslain 3 §:n 3 momentin mukaan tuomiovaltaa käyttävät riippumattomat tuomioistuimet. Tuomiovaltaa voidaan uskoa muulle viranomaiselle vain rajoitetusti ja tiukoin perustuslakivaliokunnan käytännöstä ilmenevin perustein. Perustuslakivaliokunta on tältä osin todennut muun muassa, että oikeusturvan kannalta on tärkeää, että tuomioistuimen ulkopuolella voidaan määrätä rikoksen johdosta vain varallisuusarvoisia seuraamuksia, jotka ovat kohtuudella kaikkien suoritettavissa maksukyvyistä riippumatta (PeVL 7/2010 s. 3).

Summaarista rikosprosessia koskevan lainsäädäntöuudistuksen yhtenä tavoitteena oli, että uusi laki sakon ja rikesakon määräämisestä täyttäisi perustuslain vaatimukset, eli olisi säädettävissä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Tässä onnistuttiin. Soveltamisalaa niin menettelyssä käsiteltävien rikosten kuin siinä määrättävien seuraamusten osalta pohdittiin tarkkaan lainuudistusta valmisteltaessa. Soveltamisalan ulottamista säädettyä laajemmaksi ei katsottu olevan mahdollisuuksia. Soveltamisalan laajentaminen nykyisestä olisi mitä ilmeisimmin toteutettavissa vain perustuslain säätämisyjärjestyksessä, mikä ei ole realistinen vaihtoehto.

Käytännössä tämä tarkoittaisi, että jos promilleraja olisi 0,2, poliisin, syyttäjien ja tuomioistuinten käsiteltäväksi tulisi arvioiden mukaan ainakin 10 000 uutta rikosasiaa. Näitä rikosasioita ei voitaisi käsitellä tuomioistuimen ulkopuolisessa summaarisessa menettelyssä vaan käräjäoikeuden suullisessa tai kirjallisessa menettelyssä. Vaikka syyttäjien ja tuomioistuinten osalta ei tässä vaiheessa voida sanoa tarkkaa tarvetta lisähenkilökunnalle ja resursseille yleisesti, kysymys olisi huomattavasta lisäyksestä. Käräjäoikeuksissa käsitellään nykyisin vuosittain kaiken kaikkiaan noin 60 000 rikosasiaa. Lisäksi on otettava huomioon lisärasitus muutoksenhakutuomioistuimille.

Promillerajan laskeminen aiheuttaisi siis merkittäviä hallinnollisia kustannuksia ja rasittaisi oikeusjärjestelmää siinä määrin, että on varsin kyseenalaista, ylittäisivätkö näillä toimilla saavutettavat hyödyt niihin uppoavat kustannukset. Jos esimerkiksi arvioimme yksinomaan poliisin kustannuksiksi vajaan 3 miljoonaa euroa, on tarkkaan harkittava, mitä muita liikenneturvallisuutta parantavia toimia saisimme tehtyä vastaavalla summalla. Kun summaan lisätään syyttäjän ja tuomioistuinten kustannukset, promillerajan laskun kustannukset todennäköisesti moninkertaistuisivat.

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan asiantilaa tulisi seurata yhteistyössä eri ministeriöiden kesken. Mahdollisuuksien mukaan tulisi laadituttaa asiasta riippumaton ja perusteellinen tutkimus, jolle perustetaan useista tahoista koostuva ohjausryhmä. Tutkimukseen tulee sisällyttää analyttinen kustannus-hyöty arvio promillerajan laskemisen vaikutuksista.



Aarne Kinnunen  
Neuvotteleva virkamies