



25.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[leif.beilinson@lvm.fi](mailto:leif.beilinson@lvm.fi)

## Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Kiitämme mahdollisuudesta esittää lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lausuntomme pohjautuu pohdintaan Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä.

Seuraavassa on esitetty näkökulmia tieliikenteen turvallisuuden periaatepäätöksen luonnokseen.

### Tavoitteen konkretisointi

Periaatepäätösluonnoksessa esille nostetaan tieliikenteen turvallisuusvisio, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä. Lisäksi on tarve nostaa tässä esille myös määrälliset tavoitteet, jotka Suomea mm. EU-jäsenmaana koskettavat. Tieliikennekuolemien määrän puolittaminen 2010 - 2020 edellyttää Suomelta selkeää turvallisuustason nostamista, sillä kehitys 2010-luvun alkupuolella ei näytä johtavan tavoitteen saavuttamiseen. Turvallisuustason nostaminen puolestaan edellyttää vahvempaa toimenpidevalikoimaa kuin mitä periaatepäätös nostaa esille.

Tieliikenteen turvallisuusvisiossa tavoitellaan pitkällä aikavälillä myös vakavien loukkaantumisten poistamista tieliikenteessä. Vakavat loukkaantumiset ovat määrällisesti suuri tieliikenteen turvallisuusongelma, joiden yhteiskuntataloudelliset kustannukset ovat lähes samaa luokkaa kuolemien kanssa. Vakaville loukkaantumisille olisi tarpeen asettaa määrällinen taso, johon tähdätään esimerkiksi vuoteen 2020 mennessä. Vaihtoehtoisesti voidaan määritellä myös kuolemien ja vakavien loukkaantumisten summalle tavoitetaso, kuten Norjassa on tehty. Myös kaikkien loukkaantuneiden osalta esimerkiksi aiemmin (Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014) esitetty tavoite vähentämisestä neljänneksellä 2010 - 2020 sopisi sisällytettäväksi periaatepäätöksen johdantotekstiin, jolloin turvallisuustyöllä olisi selkeät tavoitteet, joita voisi myös indikaattoreina seurata.

### Liikenneturvallisuustyön pitkäjänteisyys esille

Periaatepäätösluonnoksessa esitettävät toimenpiteet sijoittuvat suurelta osin nykyhetkeen tai välittömään lähitulevaisuuteen ja monet toimenpiteistä ovat jo vuonna 2017 toteutettuja. Tieliikenteen turvallisuustyö edellyttää kuitenkin pidemmän aikajänteen huomioimista. Erityisesti päätöksentekoa varten tarvittavien tietojen systemaattinen ja laadukas saaminen edellyttävät valmistelua, joka olisi huomioitava jo periaatepäätöksessä. Tieliikenteen turvallisuuden kannalta tällainen alue on erityisesti automatisoitumiskehitys.

25.11.2016

## Tavoitteet ja toimenpiteet

### 1. Liikenteen pelisäännöt selkeiksi

Periaatepäätöksen luonnoksessa todetaan, että ”Hallitus huolehtii siitä, että liikenteen säännöt ovat selkeitä sekä ajanmukaisia ja ne mahdollistavat kaikille sujuvan ja turvallisen liikenteen.” Turvallisuus ja sujuvuus kohtaavat tieverkolla konkreettisesti vaihtuvassa nopeusrajoitusjärjestelmässä. Vaihtuvat nopeusrajoitukset ovat ratkaisu, jolla voidaan huomioida olosuhteissa (mm. liikennemäärä, keliolosuhteet, onnettomuustilanteet) tapahtuvat muutokset, ja siten parantaa sekä liikenteen turvallisuutta että sujuvuutta. Vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän laajentamista on kuitenkin pidetty kalliina ratkaisuna. Vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän toteuttamista digitalisaation mahdollistamilla nykyisillä ratkaisutavoilla tulisi kuitenkin selvittää (uudet toimintamallit, uuden teknologian hyödyntäminen, kokeilut) ja pohtia samalla tieliikenteen automatisaation etenemisen ja koko nopeusrajoitusjärjestelmän (ja samalla nopeusvalvonnan) tulevaisuutta.

Tulevaisuuden pelisääntöjen selkeyttä on tarpeen miettiä jo nyt. Tarpeena olisi tehdä kokonaisvaltainen selvitys automatisaation (automatisaation eri tason huomioon ottava) edellyttämistä muutoksista lainsäädäntöön. Tämän aikajänteen tulisi olla pidempi kuin hallituskausi, ja siten laajempi kuin tavoitteet ja toimenpiteet kohdassa 4 esitettävä tiekartta. Automatisaation etenemisessä on myös tarpeen huomioida alueelliset erot, erilaiset liikkumistarpeet ja eri liikennemuodot.

### 2. Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin

Periaatepäätöksen luonnoksessa todetaan, että hallitus luo edellytyksiä automaattiselle valvonnalle ja tehostaa siten liikennesääntöjen yleisestäävää vaikutusta onnettomuusriskiin. Tämä on erittäin kannatettavaa. Samalla on tarpeen muistaa automaattisen valvonnan rajoitteet ja viestintä, joka päätöksiin ja valvontaan liittyy. Tilannetta, jossa valvonta nähdään valtion tulojen kartuttamisena liikenneturvallisuustoimenpiteen sijaan, tulisi välttää.

Automaattisen valvonnan osalta keskinopeusvalvonnan kehittäminen pistenopeusvalvonnan rinnalle tai sitä korvaamaan pidemmillä tiejaksoilla, on kannatettavaa. Automaattista valvontaa tulee laajentaa myös liikennevalojen noudattamisen valvontaan ja lisäksi tulee selvittää mahdollisuuksia suojateiden valvontaan. Erityinen ongelma suojatieturvallisuudessa on pysähtymissääntöjen noudattamattomuus suojateillä, joissa ylitetään kaksikaistainen katu.

### 3. Turvallisempia ajoneuvoja teille

Turvallisempien ajoneuvojen lisäksi on tarpeen panostaa turvallisempaan ajoneuvojen käyttöön. Yksi ohjaava tekijä tässä voisi olla ajokäyttäytymisen mukaan määrittävät maksut, mm. vakuutusmaksu. Näiden osalta voitaisiin selvittää, voiko hallitus toimillaan edistää ajokäyttäytymiseen perustuvien vakuutusten yleistymistä Suomessa.

25.11.2016

#### 4. Luottamusta liikenteen automatisaatioon

Luottamus liikenteen automatisaatiokehitykseen syntyy vähitellen. Alussa se edellyttää ymmärrystä kehityksestä. Tämän osalta tarvitaan pitkän aikavälin suunnitelma, kuinka automatisaatiosta ja automatisaatiokehityksestä viestitään. Tätä voidaan toteuttaa myös erilaisiin hankkeisiin kytkeytyen, esim. roadshow-tapahtumina, joissa voidaan samalla jakaa tietoa ja esitellä esimerkiksi automatisaation ratkaisuja, myös kerätä tietoa siitä, millainen suhtautuminen on. Pitkällä aikavälillä voidaan myös seurata, miten yleinen tietoisuus ja suhtautuminen tieliikenteen automatisaatioon kehittyvät. Tässä autoalan toimijat ovat yksi yhteistyötaho, jolla on tärkeä rooli mm. autokaupassa kertomaan kuljettajille, mitä esimerkiksi kaistalla pysymisen tuki tekee ja mitä se ei tee.

#### 5. Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet

Kun ajo-opetuksessa ja ajotutkintojärjestelmässä tehdään muutoksia, olisi hyödyllistä samalla pohtia, miten muutosten vaikutuksia seurataan. Mahdollisuuksia ovat mm. erilaiset kyselyt ja tilastoaineistot, joiden avulla olisi tarpeen mahdollisimman nopeasti havaita, tapahtuuko muutoksia periaatepäätöksen tavoitteiden suuntaisesti.

#### 6. Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kyydissä

Ajoterveys on keskeinen liikenneturvallisuushaaste nyt ja tulevaisuudessa. Poliisin liikenneturvallisuusseminaarin 2016 alustusten ja keskustelujen perusteella tulisi edistää yhteistyötä terveydenhuollon sisällä, jotta esim. ajo-oikeudesta päättävällä lääkärillä on riittävät tiedot henkilön pidemmän ajan terveystilanteesta. Tärkeää on myös poliisin ja sosiaalipuolen välinen yhteistyö varsinkin alkoholiongelmaisten nuorten tilanteeseen vaikuttamiseksi. Toimenpide-ehdotuksena tarvittaisiin selvitys ajoterveyteen liittyvien tietojen käsittelystä, jotta riskikuljettajat voidaan tunnistaa.

Liikennekaari-uudistuksen vaikutuksia on tarpeen tarkastella myös liikenneturvallisuusvaikutusten näkökulmasta, ts. kuinka hyvin se toteuttaa "liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kyydissä" -tavoitetta. Julkisen sektorin järjestämissä ja korvaamissa kuljetuksissa tapahtuu muutoksia myös maakuntauudistuksen myötä. Tähän liittyen olisi tarpeen selvittää, mitä Liikennekaari-uudistus tarkoittaa kuljetusten tilaajille ja miten tilaajien osaamista ja toimintatapoja mm. liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tulisi kehittää.

#### 7. Väylien on oltava turvallisessa kunnossa

Väylien turvallisen kunnan lisäksi tarvitaan turvallisempia väyliä. Periaatepäätöksessä voitaisiin huomioida myös mm. rautateiden ja maanteiden tasoristeysten turvallisuuden jatkuva parantaminen mm. tasoristeyskiä poistamalla. Tieliikenteen automatisoitumiskehitys edellyttää myös älykkäämpiä väyliä, mikä olisi tarpeen huomioida myös tässä kohdassa.

25.11.2016

Myös se, miten mahdollinen valtion liikenneverkko-yhtiö priorisoi turvallisuuden niin rakentamisessa kuin hoidossa, vaikuttaa tieliikenteen turvallisuuden kehittymiseen. Riskinä on, että liiketaloudellisin perustein toimivalle yhtiölle liikenneturvallisuuspanostukset voivat näyttäytyä suurempina kustannuksina ja alhaisempina kannattavuutena. Tarpeena onkin varmistaa turvallisten väylien rakentaminen ja ylläpito myös mahdollisen liikenneverkko-yhtiön tapauksessa.

### Toteutus ja seuranta

Periaatepäätösluonnoksessa esitettyjen hankkeiden seuranta edellyttää poikkihallinnollista yhteistyöryhmää. TTY:n Liikenteen tutkimuskeskus Verne on valmis myös osallistumaan ryhmän toimintaan edustaen erityisesti tutkimusnäkökulmaa.

Erilaisia seurattavia mittareita voisivat periaatepäätösluonnoksessa esitettyjen lisäksi olla

- väylien kunto
- ajoneuvojen automatisaation eteneminen (esim. ajoneuvokantaa koskevat tiedot erilaisista kuljettajaa avustavista järjestelmistä) myös alueellisesti ja sosiodemografisesti (yhdistämällä ajoneuvon haltijaa koskeviin tietoihin)
- liikenteen pelisääntöihin ja niiden noudattamiseen liittyen voitaisiin seurata nopeusrajoituksen ylittävien (x km/h) osuutta liikennevirrasta (esim. LAM-pisteiden tiedot), rattijuopumuksen kehitystä (R-tutkimus), sääntöjen tuntemusta (kyselyt) ja sääntöjen noudattamista (havainnointi, esim. Liikenneturva).

#### Lisätietoja:

Heikki Liimatainen, Assistant Professor ja Markus Pöllänen, lehtori, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne



Mika Hannula  
rehtori



Tiina Äijälä  
hallintojohtaja