



28.11.2016

KEHA/2837/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Leif Beilinson  
[leif.beilinson@lvm.fi](mailto:leif.beilinson@lvm.fi)

Viite: lausuntopyyntö 15.11.2016, LVM/1629/08/2016

## ELY-keskusten lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Uudenmaan ELY-keskus on vastaanottanut sille osoitetun lausuntopyynnön valtioneuvoston periaatepäätöksestä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi ja välittänyt sen kommentteja varten kaikille ELY-keskusten Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueille. Tähän lausuntoon on koostettu kaikkien ELY-keskusten kommentit periaatepäätösluonnoksesta. ELY-keskukset lausuvat seuraavaa:

### Yleistä

**ELY-keskukset** näkevät erittäin hyvänä sen, että periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi laaditaan, samoin kuin sen, että lähtökohtana on tieliikenteen turvallisuusvisio siitä, ettei kenenkään tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tätä tavoitetta pyritään edistämään lähinnä lainsäädännöllisin keinoin, tienpidon rakenteellisin muutoksin sekä turvallisuutta edistävien toimien seurantaa kehittämällä.

**ELY-keskukset** toteavat, että periaatepäätöksen toimenpidevalikoima ei ole riittävä vastaamaan nykyisiin ja lähivuosien liikenneturvallisuushaasteisiin. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja etenkin vakavien onnettomuuksien määrän vähentäminen edellyttävät jatkuvaa pitkäjänteistä työtä. Kuten perustelumuiotiossa todetaan; *turvallisuuden parantaminen edellyttää laajaa keinovalikoimaa ja hyvää yhteistyötä eri toimijoiden kesken*. Liikenneturvallisuuden nykyiset haasteet eivät ole katoamassa tai muuttumassa ainakaan seuraavan kymmenen vuoden aikajaksolla. Periaatepäätöksen painopisteistä puuttuvat keskeiset liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet: eri tienkäyttäjryhmät huomioiva tieinfrastruktuurin parantaminen sekä ennakoiva eri toimijoiden liikenneturvallisuustyö. Nämä tulee lisätä periaatepäätöksen toimenpiteisiin. Periaatepäätökseen tulee sisältyä myös liikenneturvallisuuden kehittämisen kokonaisvaltaisen ohjelman laatiminen.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

**Uudenmaan ELY-keskus** toteaa, että hallitusohjelman kärkihankkeet ja digitalisaation kehitys sekä varautuminen on huomioitu periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi. Lyhyellä ja keskipitkällä aikajaksolla nämä keinot ja suunnitelmassa esitetyt yksittäiset nostot eivät kuitenkaan ehdi riittävän nopeasti parantamaan nykyliikenteen ongelmia. Korjausvelkaohjelma ei yksinään ole riittävä ratkaisu tieympäristön turvallisuuden parantamiseksi. Erityisiä toimia tarvitaan mm. joukkoliikenteeseen liittyvän infran parantamiseen.

Digitalisaation rinnalla resurssien turvaaminen ennakoivaan liikenneturvallisuustyöhön niin poliisin, pelastuslaitosten, Liikenneturvan kuin kuntien/maakuntien sekä ELY-keskusten liikenneturvallisuustyössä tulee huomioida periaatepäätöksessä. Erityisesti tulisi huomioida nuoret ja iäkkäät tienkäyttäjät.

Alueellisiin liikenneturvallisuusinvestointeihin sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen tarvittavien toimien tulee sisältyä periaatepäätökseen. Esimerkiksi vuoden 2012 periaatepäätöksessä esitetystä painopisteistä suojatieturvallisuus on edelleen merkittävä ja ajankohtainen turvallisuushaaste.

**Kaakkois-Suomen ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätösluonnos on kevyehkö eikä siinä huomioida sellaisia tulevaisuuden toimia ja tarpeita, jotka vastaisivat nykyisiin liikenneturvallisuushaasteisiin.

Painopistealueiden tulisi olla selkeämpiä ja nykyiset merkittävimmät liikenneturvallisuusongelmat ottaa paremmin huomioon (esim. nuorten osuus liikenneonnettomuuksista on hälyttävä ja myös kevyen liikenteen turvallisuus puhuttaa).

Periaatepäätösluonnoksen aikajänne jää avoimeksi. Tavoitteet ja toimenpiteet painottunevat hyvin lyhyen aikavälin toimiin. Epäselväksi jää, mitä näiden jo esillä olleiden tai päätettyjen asioiden jälkeen on tarkoitus tehdä --> pitäisi olla selkeästi pitkän ja pidemmän ajan suunnitelma, jota lähdetään viemään eteenpäin.

Periaatepäätösluonnoksessa ei oteta kantaa poikkihallinnolliseen liikenneturvallisuustyöhön, joten avoimeksi jää, mikä on sen rooli jatkossa. Tällä tärkeällä asialla pitäisi ehdottomasti olla painoarvoa periaatepäätöksessä ja myös resurssitarpeet sekä vastuutahot tulisi huomioida.

**Pohjois-Savon ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätöksen perustelu-  
muistioon on kirjattu hallituksen keskeisimmät keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Näihin keinoihin tulisi lisätä myös alueellinen liikenneturvallisuustyö.

Poliisin resursseja tulee lisätä. Lisäämisellä mahdollistetaan osallistuminen alueelliseen liikenneturvallisuustyöhön ja erityisesti lapsille ja nuorisolle suunnattuun valistukseen.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätöksessä on ansiokkaasti otettu huomioon hallitusohjelman kärkihankkeet ja digitalisaation kehitys sekä varautuminen näihin myös tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi. Kuitenkaan lyhyellä ja keskipitkällä aikajaksolla nämä keinot ja suunnitelmassa esitetyt yksittäiset nostot eivät riitä parantamaan nykyliikenteen ongelmia. Periaatepäätöksestä puuttuu liikenneturvallisuuden kehittämisen kokonaisvaltainen ohjelma.

Tieliikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatyön kautta tiedämme, että yli puolet vakavista, kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista johtuu kuljettajien riskikäyttäytymisestä. Tämän johdosta liikennekasvatukseen tähtäävä alueellinen ja poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö tulee ottaa omaksi kokonaisuudekseen periaatepäätökseen. Tässä kohdassa tulisi määritellä tämän työn tavoitteet, vastuutahot ja seurantamittarit. Resurssien turvaaminen ennakoivaan liikenneturvallisuustyöhön niin poliisin, pelastuslaitosten, liikenneturvan kuin kuntien/maakuntien sekä ELY-keskusten liikenneturvallisuustyössä tulee periaatepäätöksessä huomioida.

**Eteläpohjanmaan ELY-keskus** toteaa, että Nuoria, 15–20-vuotiaita, menehtyy Suomessa liikenteessä lähes kaksinkertaisesti turvallisimpiin valtioihin verrattuna. Periaatepäätökseen tulee ottaa mukaan tämä tosiasia omana kohtana ja esittää toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi tälle ikäryhmälle (15-24 v.).

Yli puolet vakavista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista johtuu kuljettajien riskikäyttäytymisestä. Kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä tekeville organisaatioille pitää löytyä enemmän resursseja tulevaisuudessa. Tärkeä alueellinen liikenneturvallisuustyö puuttuu periaatepäätöksestä.

**Pirkanmaan ELY-keskus** toteaa, että luonnoksesta ei käy ilmi, mikä on periaatepäätöksen aikajänne. Onko se hallituskausi vaiko pitempi ajanjakso? Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä työtä, jossa erityisesti tavoiteasetanta tulee määrittää muutamaa vuotta pitemmälle ajanjaksolle. Luonnoksessa viitataan toki liikenneturvallisuusvisioon sekä taustamuistiossa EU:n liikennekuolemien puolittamistavoitteeseen (2020 mennessä), mutta asettaako VN jotain välitavoitteita tälle työlle? Konkretisoidaanko periaatepäätösluonnoksessa esitetyjä tavoitteita ja toimenpiteitä (m.l. resurssointi) vielä erillisellä tieliikenteen turvallisuussuunnitelmalla?

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** esittää, että johdannossa otettaisiin lyhyesti kantaa edellisen periaatepäätöksen toteutumiseen. Kannanotto konkreettiseksi, missä erityisesti onnistuttiin ja missä ei.

Esitämme, että periaatepäätökseen pitäisi nostaa kärkihankkeeksi nuorten (15-24 vuotiaiden) liikenneturvallisuuden parantamisen eli onnettomuuk-

28.11.2016

KEHA/2837/2016

sien vähentämisen laajalla toimenpidevalikoimalla. Joka viides liikennekuolemaan ja joka kolmas loukkaantumiseen johtava onnettomuus tapahtuu tälle ikäryhmälle.

Toimenpiteissä tulisi mielestämme nostaa ajonopeusasia tai ajonopeuksien hallinta tärkeäksi toimenpiteeksi. Onnettomuuden syytä voi olla satoja, mutta vain kaksi asiaa ratkaisee sen, miten pahoja vammoja syntyy: minikäläinen voima ihmiseen kohdistuu ja miten hyvin hänet on suojattu. Voima riippuu ensisijaisesti auton nopeudesta onnettomuushetkellä. Ajonopeudella on eniten merkitystä siihen, miten vakavia ovat liikenneonnettomuuden seuraukset.

Jos kaikki noudattaisivat nopeusrajoituksia, 75 - 125 henkeä säästyisi vuositain. Useampi kuin joka toinen autoilija ylittää nopeusrajoitukset. Yksi viidestä ajaa ylinopeutta yli 10 km/h. Jos keskinopeutta nostetaan teillämme 2 %, kuolleisuus nousee 10 %. Keskinopeuden nostaminen 10 %:lla lisää 50 %:lla riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Useampi kuin joka toinen suomalainen on valmis hyväksymään alemmat nopeudet, jottei kukaan kuolisi tai loukkaantuisi vakavasti liikenteessä.

Nopeusrajoitukset tulisi asettaa ihmisen kestokyvyn mukaan seuraavasti: 40 km/h on korkein sallittu nopeus liikenneympäristössä, jossa liikkuu sekä autoja että suojattomia tienkäyttäjiä. Suuremmilla nopeuksilla onnettomuuksien uhrit eivät selviä hengissä.

60 km/h on korkein sallittu nopeus risteyksissä, joissa on sivutörmäyksen riski.

80 km/h on korkein sallittu nopeus teillä, joilla on riski törmätä vastaan tulevaan liikenteeseen. Nopeuden ollessa yli 80 km/h on paljon epätodennäköisempää selvitä hengissä nokkakolarista.

Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön merkitys on kaikkien liikenneympäristöjen turvallisuuden takaamiseksi keskeinen. Tämän vuoksi, esitämme että alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön tehostamiseksi laaditaan toimintasuunnitelma, jossa on määritelty visio, tavoitteet, vastuut, resurssit, eteneminen ja osatavoitteet. Mitä toiminnan pitäisi olla, kuka tekee mitä ja kenen kanssa, millä resursseilla toimitaan ja millaisia tuloksia tavoitellaan?

Kuinka paljon henkilötyövuosia vaaditaan valistukseen ja tiedotukseen yms. tai alueelliseen liikenneturvallisuustyöhön. Alueen resurssit liikenneturvallisuustyöhön ja kansalaisten liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseen ovat liian pienet esim. Varsinais-Suomen ELY:ssä 2 htv/690 000 asukasta.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

**TAVOITTEET JA TOIMENPITEET****2) TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN**

Uudenmaan ELY-keskus näkee automaattisen nopeusvalvonnan lisäämisen erittäin tärkeänä ja kustannustehokkaana toimenpiteenä. Tähän tulee turvata riittävät resurssit sekä tienpitäjän että poliisin osalta. Uudenmaan ELY-keskus näkee hyvänä myös automaattivalvonnan tehostamisen ja kehittämisen siten, että se koskisi nykyistä laajemmin eri ajoneuvoluokkia sekä erilaisia sääntörikkaita.

**Pohjois-Savon ELY-keskus** toteaa, että automaattivalvontaa tulee kehittää sekä lisätä mm. taajamiin ja erityisesti liikennevalojen valvontaan. Valvonnan tavoite ei saa olla kuitenkaan sakottaminen. Poliisia näkyvyyttä liikenteen valvonnassa tulee lisätä

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** esittää, että:

- Liikennevirasto, ELY -keskukset ja Poliisi sopivat tekniikan uudistamisesta siten, että vuoden 2018 loppuun mennessä on kaikissa kameratolpissa tutkalla toimiva kameravalvonta langattomalla tiedonsiirrolla. Tällöin kameroita ei tarvitse enää vaihdella eri tolppien välillä ja poliisin henkilöresursseja säästyy muihin poliisitehtäviin. Uusi kamerajärjestelmä korvaa myös LAM-pisteet, sillä tutkajärjestelmä lähettää koko ajan ajantasaisista tiedoista liikennemäärästä ja ajonopeuksista.
- Liikennevirasto, ELY -keskukset ja Poliisi sopivat automaattivalvonnan omistussuhteiden muuttamisesta siten, että Liikennevirasto/ELY -keskukset omistavat tekniikan ja tarvittavat ohjelmistot ja Poliisi keskittyy vain sakottamiseen - ei tekniikan kehittämiseen ja kameroiden vaihtamiseen. Tällöin tekniikka voidaan pitää ajanmukaisena ja uudistaa tienparantamishankkeiden yhteydessä tai omana investointihankkeenaan. Poliisi keskittyy vain ydintoimintaansa - ei tekniikan omistamiseen ja kehittämiseen.

**Pirkanmaan ELY-keskus** toteaa seuraavasti:

- Luonnoksessa todetaan, että hallitus luo edellytyksiä automaattiselle valvonnalle. Kiinteä automaattinen liikenteenvalvonta on perinteisesti toteutettu tienpitäjän ja poliisihallituksen yhteistyönä: onko tälle työlle osoitettavissa resursseja myös tienpitäjän suuntaan?
- Ns. perinteisellä, poliisimiesten suorittamalla liikenteen valvonnalla on ratkaiseva merkitys myös liikenteen äärimmäisen riskinoton (päihteet, piittaamattomuus, räikeät ylinopeudet) vähentämisessä. Valitettavan usein riskinotto koskee nuoria 15-22 -vuotiaita kuljettajia, jotka ovat aivan yllätyksellisesti henkilövahinko-

28.11.2016

KEHA/2837/2016

onnettomuustilastoissa verrattuna ikäluokan osuuteen. Nuorille tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien yhteiskuntataloudelliset kustannukset ovat merkittävät.

**Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus** esittää, että automaattisessa nopeusvalvonnassa tulee käyttää myös keskinopeusvalvontaa. Poliisille tarvitaan lisää resursseja liikennevalvontaan. Huumeuskusien määrä liikennevirrassa on lisääntymässä.

### 3) TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE

**Uudenmaan ELY-keskus** pitää erittäin tärkeänä autokannan uusiutumista turvallisemmaksi ja vähäpäästöisemmäksi ja esittää harkittavaksi autoveron poistamista turvallisuutta parantavilta lisävarusteilta.

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** ehdottaa:

- Suomi esittää EU:ssa direktiivin laatimista siten, että automaattiturvavyö (= auto ei käynnisty ellei turvavyö ole kuljettajalla ja kaikilla matkustajilla kytkettynä) tulee pakolliseksi kaikkiin EU:n alueella rekisteröitäviin uusiin autoihin.
- Vähäpäästöisillä autoilla on pienempi ajoneuvovero, joten esitämme, että korkean turvallisuustason ns. Euro Ncap viiden tähden turvallisuustason omaavilla autoilla olisi myös alhaisempi ajoneuvovero.

**Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus** toteaa, että Suomessa ajetaan liian vanhoilla autoilla, joiden turvallisuus ja ympäristöystävällisyys ovat huonoja. Ajoneuvokannan uudistamista tulee edistää (vero- ja vakuutus)hokuttimilla.

### 4) LUOTTAMUSTA LIIKENTEEN AUTOMATISAATIOON

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** toteaa, että digitaalisista kärkihankkeista puhuttaessa tulisi ottaa kantaa, onko Suomi mukana yleiseurooppalaisissa tutkimus- ja kehittämishankkeissa ja missä määrin. Autojen ja mobiiliteknologian kehitys on määräävä tekijä. Onko Suomi sivustaseuraaja vai aktiivinen toimija, joka on mukana määrittelemässä standardeja, joiden mukaan järjestelmät toimivat.

**Uudenmaan ELY-keskus** huomauttaa, että automaattiajamiseen liittyen kävelijöiden ja erityisesti pyöräilijöiden suojattomuus tulisi nähdä ratkaisua vaativana haasteena.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

## 5) KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAIDOT JA VALMIUDET

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** esittää, että

- elinikäiseen liikennekasvatukseen, -koulutukseen ja -tiedotukseen panostetaan kuntien kaikilla palvelualueilla.
- määritellään liikennekasvatukseen sisältyvät tehtävät ja vastuut toimintaa ohjaavissa asiakirjoissa. Hyödynnetään paikallisten sidosryhmien osaamista liikennekasvatuksessa.
- ala- ja yläkoulujen opetussuunnitelmien tulee sisältää liikenneturvallisuuskoulutusta vähintään 10 opetustuntia lukukaudessa.
- otetaan käyttöön nuorten vertaiskasvatuksen menetelmiä ja lisätään nuorten osallistumismahdollisuuksia liikenneturvallisuustyöhön. Kannustetaan urheiluseuroja ja muita harrastusseuroja liikkumissuunnitelmien laatimiseen (toiminta-avustukset) ja kunnan vuotuisen avustuksen ehdoksi asetetaan suunnitelma turvallisista harraste- ja kilpailumatkoista.

## 6) LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYDDISSÄ

**Uudenmaan ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätös ei ota huomioon digitalisaation myötä osalle väestöstä kohdentuvaa riskiä kokea entistä hankalammaksi selviytyä uusien palveluiden viidakossa, koska palveluiden hankkiminen vaatii tietoteknistä laitteistoa ja osaamista. Tämä osaaminen ja oppiminen sekä tarvittavien ohjelmien, laitteiden ja palvelujen hankkiminen voi olla kynnyksellä juuri niille henkilöille, joiden olisi parempi pysyä kyddissä, kuin ajaa itse. Moni voi kokea pelkästään bussilipun hankkimisen ja bussin kulkemisen selvittämisen niin vaikeaksi tai kynnyksen tähän niin korkeaksi, että auton rattiin tarttumisen koetaan selkeästi yksinkertaisemmaksi ja helpommaksi, vaikka se ei ko. henkilön turvallisen liikkumisen vuoksi olisi paras vaihtoehto. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyys tulisi ottaa huomioon toimenpiteitä tarkemmin suunniteltaessa.

**Pohjois-Savon ELY-keskus** toteaa, että kuljettajien ajokunnon ja terveyden arviointiin tulee kouluttaa lisää lääkäreitä.

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** ehdottaa lisättäväksi:

- Oikeusministeriö valmistelee lainsäädännön muuttamista siten, että promilleraja lasketaan 0,2:een

**Pirkanmaan ELY-keskus** toteaa:

- Alkolukon käyttöönottovelvoite on mahdollinen jo nyt ehdollisen ajoikiellon välineenä. Tuottaako uusi alkolukolainsäädäntö laajempia

28.11.2016

KEHA/2837/2016

veloituksia alkoholikon käyttöönotolle esim. terveysperustaisesti (lääkärin määräämä ajokielto).

- Miten varmistetaan, että lääkärin määräämä ajokielto saataisiin tiedoksi myös poliisille, jotta tätä terveysperustaisen ajokiellon toteuttamista voitaisiin myös tehokkaasti valvoa?
- Tuottaako liikennekaarihanke riittävästi liikennepalveluita myös haja-asutusalueille, jotta esim. ikäihmiset luopuisivat helpommin ajo-oikeudesta ilman, että itsenäinen kotona asuminen hankaloituisi olennaisesti?

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus toteaa, että alle 20 vuoden kuluttua 85-vuotiaita Suomessa on 100 kertaa enemmän kuin 30 vuotta sitten. Ikääntyneiden kuljettajien osuus kasvaa. Heidän ajoterveytensä ja -kykynsä on pystyttävä todentamaan tätä hetkeä paremmin. Onko mahdollista antaa heille rajoitettua ajo-oikeutta haja-asutusalueella (vain valoisaa aikaa, vain alle 50 km:n ajomatka)

## 7) VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA

**ELY-keskusten** mukaan tämä periaatepäätöksen toimenpide on esitetyssä muodossa riittämätön liikenneturvallisuuden parantamiseen.

**Uudenmaan ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätöksestä puuttuvat liikenneympäristön turvallisuutta parantavat ja kestävästä liikkumisesta edistävät toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen (matkaketjut) turvallisten järjestelyjen osalta. Näiden edellyttämät alueellisten suunnitelmien laatimisen ja investointien resurssit sekä niiden turvaaminen tulisi sisällyttää periaatepäätökseen.

Korjausvelkaohjelman vaikutukset kohdentuvat ensisijaisesti nykyisen tieverkon kunnan ylläpitämiseen ja liikennöitävyyteen, eivätkä korjausvelkatoimenpiteet yksinään ole riittävä ratkaisu liikenneturvallisuuden parantamiseen maantieverkolla. Tämän johdosta tulisi periaatepäätöksen yhtenä painopisteenä olla myös maanteiden ajoneuvoliikenteen turvallisuuden parantaminen infrastruktuuria kehittämällä.

Tarkennusta vaatii myös se, mitä tarkoitetaan 'turvallisella kunnolla' hoidon ja ylläpidon näkökulmasta. Riittääkö nykyvaatimusten mukainen tyydyttävä kunto vai edellytetäänkö tätä parempaa kuntotasoa?

**Pohjois-Savon ELY-keskus** esittää, että korjausvelkarakojen jatkuvuus on turvattava. Näistä rahoista osa tulisi kohdentaa pienien liikenneturvallisuuskohteiden parantamiseen rahoittamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen tulisi mainita erikseen väylien kunnan turvallisuutta koskevassa kohdassa.



28.11.2016

KEHA/2837/2016

**Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus** toteaa, että tieliikenteen infrastruktuurin kehittämisen keinoina on mainittu korjausvelkatoimenpiteet, mikä on hyvä asia. On huomattava, että korjausvelkarahoitus ei sisällä esim. keskeisen päätieverkon kohtaamisonnettomuuksien ehkäisemiseen tarvittavia keskikaidetiejaksoja eikä alueellisia liikenneturvallisuusinvestointeja. Myös kestävä liikunnan (kävely ja pyöräily) edistämiseen ja sen turvaamiseen tarvittavat toimet tulisi sisällyttää periaatepäätökseen.

**Pirkanmaan ELY-keskus** toteaa, että:

- Hallituksen osoittama korjausvelkapaketti on ollut erinomainen väline tieverkon korjausvelan kasvun hillitsemiseksi. Korjausvelkapaketin rahoituksella korjattavaksi osoitetut kohteet ovat kuitenkin valikoituneet listalle pääosin muin kuin turvallisuusperustein (erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus ja ennakoitavuus). Näin ollen korjausvelkapaketin tuottamat liikenneturvallisuusvaikutukset eivät ole riittäviä suhteessa investointien tarpeeseen. Eri kokoisia investointeja parantamis- tai uusinvestointeja tarvitaan huomattavasti lisää, jotta voitaisiin estää esim. usein kohtalokkaat kohtaamisonnettomuudet korkean nopeustason päteillä (keskikaidehankkeet, liittymien parantamiset)
- Luonnos ei käytännössä ota millään tasolla kantaa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen turvallisuuteen. Näillä tekijöillä on keskeinen osuus kulkutapaosuuksien muokkaamisessa kestävämpään suuntaan ja luonnollisesti myös turvallisuuden tunteen näkökulmasta – tavoitteena on, että lapset uskaltavat jatkossakin kävellä kouluun. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi tarvittaisiin nykyistä huomattavasti enemmän resurssointia uusiin kävely- ja pyöräilyteihin sekä turvallisiin ylityskohtiin (alikulukäytävät, rakenteellisesti parannetut suojatiekohdat).

**Kaakkois-Suomen ELY-keskus** toteaa, että teiden turvallisuuden parantaminen painottuu korjausvelkaohjelmaan. Ko. ohjelman kohteiden vallinnassa liikenneturvallisuus on ollut vain yksi osatekijä ja hankkeet ovat yksittäisiä parannuskohteita. Kokonaisvaltaiseen tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen tulisi pyrkiä myös muilla keinoin (esim. kohtaamisonnettomuuksien ehkäisy keskikaitein).

**Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus** toteaa, että vakavien kohtaamisonnettomuuksien torjumiseksi on löydettävä rahoitusta keskikaiteiden toteutukseen päätieverkolla. Suomessa keskikaiteiden vaatima tila on suurempi esim. Ruotsiin verrattuna. Suomen suunnitteluohjeita tulee muuttaa, jotta kapeampia kaistaleveyksiä ja keskikaiteiden suojaetäisyyksiä on mahdollista käyttää. Erikoiskuljetusverkko tulee huomioida.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

Korjausvelkarahoituksella on toteutettava myös liikenneturvallisuustoimenpiteitä, eikä pelkästään päällysteiden uusimista.

Suojaamattomien tienkäyttäjien huomiointi liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja tiesuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös periaatepäätöksen toimenpiteissä.

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** esittää, että liikennejärjestelmän suunnittelussa aletaan noudattaa tai suunnitteluohjeita muutetaan siten, että turvallisuutta painottavat suunnittelulähtökohdat nousevat esille ja painotus on valtakunnallisen liikenneturvallisuusvision mukainen eli liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä:

- mikäli vastakkaiset ajosuunnat eivät ole erotettu rakenteellisesti, voi suurin sallittu ajonopeus olla 80 km/h:ssa.
- liittymäohjetta muutetaan siten, että kiertoliittymä sallitaan myös pääteillä ja maaseutumaisissa olosuhteissa taajamien ulkopuolella. Kiertoliittymä on 0-vision mukainen, turvallinen, ekologinen ja kustannustehokas liittymäratkaisu.

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** esittää, että maanteiden turvallisuuden parantaminen tulisi lisätä myös yhdeksi toimenpiteeksi periaatepäätökseen, koska kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu noin 70 % maanteillä. Ohessa esityksiä tärkeimmistä maanteiden turvallisuutta parantavista toimenpiteistä:

- Määritellään turvalliset ratkaisut ja turvalliset nopeusrajoitukset eriluokkaisille väylille erilaisiin ympäristöihin.
- keskikaiteiden tarve
- reuna-alueiden pehmentäminen /reunakaiteiden tarve
- tärisevien tiemerkintöjen tarve
- nopeusrajoitukset (max. 80 km/h, jos kohtaamismahdollisuus)
- Kartoitetaan suojatieselvityksen perusteella turvallisista ratkaisuista nykytilassa poikkeavat kohteet ja muutetaan ratkaisut periaatteiden mukaiseksi. Toteutetaan vuoden 2017-2019 aikana määriteltäviä turvallisia suojatiekäytäntöjä erilaisissa toimintaympäristöissä oleville suojateille ja tarvittaessa poistetaan ohjeiden vastaiset suojatiet.
- Huolehditaan väyläsuunnitelmien riittävästä liikenneturvallisuusauditoinnista sekä varmistetaan suunnitelmien mukaisten ratkaisujen toteuttaminen.
- Kehitetään menetelmiä liikenneturvallisuuden huomioimiseksi hoito- ja päällystysurakoissa. Tehostetaan talvihoidon tason valvontaa.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

- Liikenneviraston johdolla suunnitteluohjeita muutetaan niin, että keskikaiteen vaatima tila poikkileikkauksessa on pienimmillään  $0,5\text{m}+0,5\text{m}=1,0\text{ m}$ . Lisäksi suunnitteluohjeessa tulisi sallia kapeampien kaistaleveyksien käyttö sekä joustaa liittymäjärjestelyissä. Tutkitaan ruotsalaisen suunnittelustandardin soveltuvuutta Suomeen. Tavoitteena on turvalliset, kustannustehokkaat ja toimivat liikennejärjestelyt päätieverkolla.
- Liikennevirasto ja ELY-keskukset järjestelivät suurten erikoiskuljetusten verkkoa siten, että on useita pääreittejä Suomen poikki ja pitkittäiset kuljetukset muutamilla maantieyhteyksillä ja pääasiassa meriteitse satamien kautta, jotta keskikaiteellisia tieosuuksia pystytään toteuttamaan kapeammalla poikkileikkausmitoituksella edullisemmin.
- Liikenneviraston johdolla selvitetään, kuinka suuri osuus alueurakoiden sopimuksien sisällöstä koskien talvihoitoa ja liikenneturvallisuutta parantavia hoitotoimenpiteitä (esim. näkemäraivaukset, hirvivaroitusalueiden raivaukset yms.) todella toteutuu. Onko nykyinen alueurakoiden valvonta riittävää sopimuksen sisällön toteutumiseksi 100 %:sti ko. töiden osalta.

28.11.2016

KEHA/2837/2016

**TOTEUTUS JA SEURANTA**

**ELY-keskukset** esittävät, että periaatepäätöksen tähän toimenpiteeseen lisätään valtakunnallisen tieliikenneturvallisuuden suunnitelman tai ohjelman pikainen laatiminen. Sen osana tulee mittarien määrittäminen ja seuranta.

**Kaakkois-Suomen ELY-keskus** toteaa, että tavoitteiden ja mittareiden vastaavuus herättää kysymyksiä. Mittarina on kuvattu esim. liikenneonnettomuuksien lukumäärä, mutta vähenemätavoitetta ei ole esitetty

**Varsinais-Suomen ELY-keskus** toteaa, että periaatepäätöksestä puuttuu kustannusarvio tai kirjaus parantamistoimenpiteiden kustannuksista ja rahoituksesta, jossa esitetään kuinka paljon rahaa tarvitaan, jotta pystytään toteuttamaan periaatepäätöksessä esitetyt liikenneturvallisuustavoitteet. Lisäksi aikataulu ja numeeriset liikenneturvallisuustavoitteet puuttuvat periaatepäätösluonnoksesta. Ne tulisi periaatepäätökseen ehdottomasti lisätä, jotta periaatepäätöksen toteutumista ja vaikutuksia voidaan seurata ja todentaa.

Ministeriö koordinoi liikenneturvallisuustyötä valtakunnan tasolla. Voisiko ministeriö määrätä/antaa mandaatin/nimetä poikkihallinnollisen liikenneturvallisuusryhmän alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoijaksi tai laatia asetuksen alueellisen liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi ja ohjaus-/koordinointisuhteiden selkeyttämiseksi.

Johtaja, Liikenne ja infrastruktuuri



Tuovi Päiviö

Liikenneturvallisuusvastaava



Marko Kelkka

JAKELU

LVM kirjaamo ([kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi))  
Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualueen johtoryhmä  
Liikenne-ELY-keskusten kirjaamot  
Liikenneturvallisuusverkosto