

LIKENNETURVALLISUUS- STRATEGIA

Tiivistelmä

Liikenneturvallisuusstrategian keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuden ja sen toimenpideohjelma sisältää toimenpiteitä kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseksi. Tieliikenteessä liikenneturvallisuustyötä on jo pitkään ohjannut ns. nollavisio. Nollavisio tavoitteena on, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Liikenneturvallisuus tulee kuitenkin käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Tämän vuoksi liikenneturvallisuusstrategiassa nollavisio on haluttu ulottaa koskemaan kaikkia liikennemuotoja.

Liikenneturvallisuus visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Strategiset linjaukset ohjaavat vision saavuttamista. Strategiset linjaukset ovat: 1) Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia; 2) Päätöksenteon on perustuttava tietoon; 3) Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä; 4) Asenteiden on muututtava liikenteessä; 5) Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia; 6) Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta ja 7) Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista.



Liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

Sisällys

Johdanto	4
1. Liikenneturvallisuusvisio	6
2. Strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026	7
2.1 Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia	7
2.2 Päätöksenteon on perustuttava tietoon	8
2.3 Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä	8
2.4 Asenteiden on muututtava liikenteessä	9
2.5 Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia	10
2.6 Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta	11
2.7 Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista	11
3. Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta	13

Johdanto

Vuonna 2001 valtioneuvoston periaatepäätöksessä hyväksyttiin ensimmäistä kertaa tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi pitkän aikavälin turvallisuusvisio, nollavisio, jonka mukaisesti tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lisäksi tavoitteeksi asetettiin tieliikennejärjestelmän kehittäminen siten, että vuonna 2025 tieliikennekuolemien vuosittainen määrä olisi enintään 100. Tieliikenteen turvallisuuden kehitys on kuitenkin pysähtynyt, eikä viimeisten vuosien kehityksen vauhdilla tulla tavoitteeseen pääsemään. Tämän vuoksi, kaksikymmentä vuotta periaatepäätöksen hyväksymisestä, pääministeri Marinin hallitusohjelmaan on nostettu liikenneturvallisuus ja nollavisio.

Liikenneturvallisuus tulee kuitenkin käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Tämän vuoksi liikenneturvallisuusstrategiassa nollavisio on haluttu ulottaa koskemaan kaikkia liikennemuotoja ja liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa esitetään toimenpiteitä, joilla parannetaan kaikkien liikennemuotojen liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuusstrategia on viisivuotinen, vuosille 2022–2026.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on seitsemän strategista linjausta. Linjausten mukaisesti liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan asia, päätöksenteon on perustuttava tietoon, eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä, asenteiden on muututtava liikenteessä, liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia, teknologinen kehitys tuo turvallisuutta ja lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista. Toimenpideohjelman toimenpiteet toteuttavat strategisia linjauksia.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tarkoitus löytää vaikuttavia keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti kansallisella tasolla, jonka vuoksi strategiaan on tehty tiettyjä rajoituksia. Liikenneturvallisuusstrategiassa ei käsitellä sotilasajoneuvoja. Vesiliikenteen turvallisuutta käsitellään lähinnä huviveneilyn näkökulmasta. Liikenneturvallisuusstrategiassa ei käsitellä kaupallista merenkulkua, sillä se on pitkälti kansainvälisesti säänneltyä. Ilmailun osalta liikenneturvallisuusstrategiassa käsitellään harrasteilmailua ja miehittämätöntä ilmailua. Harrasteilmailu kuuluu kansalliseen toimivaltaan. Strategiassa käsitellään miehittämättömän ilmailun turvallisuutta, vaikka sitä säännellään nykyisin keskeisiltä osin EU-tasolla. Miehittämättömän ilmailun käsittely liikenneturvallisuusstrategiassa on tarpeen, sillä varsin uutena ilmiönä miehittämättömän ilmailun turvallisuuskulttuuri on kansallisellakin tasolla vielä osittain kehittymässä ja siihen voidaan vaikuttaa merkittävästi myös kansallisin toimin. Strategiassa ei käsitellä valtion ilmailua tai sotilasilmailua.

Liikenneturvallisuusstrategia on valmisteltu laajassa, poikkihallinnollisessa sidosryhmäyhteistyössä. Strategiata on valmisteltu liikennemuotokohtaisissa työryhmissä, joiden tehtävänä on ollut valmistella erityisesti strategisia linjauksia toteuttavat toimenpide-ehdotukset. Liikennemuotokohtaiset työryhmät ovat olleet tie- ja rautatieliikenteen työryhmä, vesiliikenteen työryhmä sekä ilmailun työryhmä. Valmistelua on ohjannut ohjausryhmä. Ohjausryhmässä sekä työryhmissä jäsenenä on ollut liikenneturvallisuuden näkökulmasta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten, liittojen, järjestöjen sekä muiden sidosryhmien edustajia. Yhteensä työryhmissä on ollut jäsenenä 53 eri tahon edustajia.

Liikenneturvallisuusstrategiaa täydentävät lukuisat muut tällä hallituskaudella valmistellut toimenpideinjaukset. Keskeisimmät näistä ovat valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) ja fossiilittoman liikenteen tiekartta, sisäministeriön poliisin liikenneval-

LUONNOS

vonnan ja -turvallisuuden toimintaohjelma, sosiaali- ja terveysministeriön koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma sekä Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelma 2021-2025.

1. Liikenneturvallisuusvisio

EU:n nollavisiossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Nollavision toteutuessa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä. Valtioneuvosto on 20 vuotta sitten vuoden 2001 periaatepäätöksessään sitoutunut ensimmäisen kerran nollavision ja myös tällä strategialla osaltaan tavoitellaan nollavisiota.

Liikenneturvallisuusstrategian keskiössä on kuitenkin kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen. Tämä tarkoittaa, että liikenneturvallisuus tulee käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Näin ollen myös nollavision tulee käsittää laajasti. Liikennekuolemien ja -onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Liikenneturvallisuusvisiona on, että vuoteen 2050 mennessä, kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä, liikennemuodosta riippumatta.

Liikenteen turvallisuuden parantaminen edellyttää jatkuvia toimia. Nollavision saavuttamiseksi on tehtävä systemaattista työtä. Liikenneturvallisuusstrategia toimii liikenneturvallisuussuunnitelmana liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi ja välttämiseksi sekä luo puitteet alueelliselle liikenneturvallisuustyölle. Tämä liikenneturvallisuusstrategia on viisivuotinen ja laaditaan vuosille 2022–2026. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu 12 vuodeksi. Tämän ajanjakson aikana valtiolla on oltava voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia. Seuraava strategia laaditaan siten, että se tulee voimaan 2027. Liikenneturvallisuusstrategian päivittäminen viiden vuoden kuluttua mahdollistaa tavoitteiden ja toimenpiteiden seuraamisen sekä niiden päivittämisen tilanteen niin edellyttäessä.

Liikenneturvallisuus on laaja yhteiskunnallinen ilmiö, johon vaikutetaan myös muilla kuin liikennepoliittisilla päätöksillä. Siksi liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä tarvitaan myös muiden hallinnonalojen suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin. Nollavision saavuttaminen on mahdollista laajalla ja poikkihallinnollisella yhteistyöllä.

2. Strategiset linjaukset ja tavoitteet vuosille 2022–2026

2.1 Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Liikenneturvallisuus-käsitteellä on perinteisesti viitattu tieliikenteen turvallisuuteen. Liikenneturvallisuus kuitenkin koskee kaikkia liikennemuotoja. Nollavisiota ei pystytä saavuttamaan millään yksittäisellä toimenpiteellä, vaan tarvitaan laajasti erilaisia toimia kaikissa liikennemuodoissa, kaikille yhteiskunnan eri tahoille. Toimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla, aina valtakunnallisista toimenpiteistä alueelliseen liikenneturvallisuustyöhön ja yksilöiden tasolle asti.

Liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset eivät ole hinta, joka tulee maksaa liikkumisesta. Eri-tyisesti tieliikenneonnettomuudet kuitenkin usein hyväksytään hiljaisesti. Tieliikennekuolemat ovat lasten ja nuorten yleisin tapaturmainen kuolinsyy ja alle 15-vuotiailla hukkumiset ovat toiseksi yleisin tapaturmainen kuolinsyy. Kaikissa liikennemuodoissa liikenneturvallisuuteen liittyvän päätöksenteon on perustuttava siihen, että kuolemat eivät ole hyväksyttäviä.

Inhimillisen ja yhteiskunnallisen menetyksen lisäksi liikennekuolemilla on raskas taloudellinen hinta. Väylävirasto sekä Liikenne- ja viestintävirasto ovat yhteistyössä määrittäneet tieliikenneonnettomuuksien henkilö- ja materiaalivahinkojen yksikköarvot.¹ Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneet kuolemat ja loukkaantumiset maksoivat esimerkiksi vuonna 2019 yhteiskunnan eri osapuolille yhteensä 1,1 miljardia euroa. Tämä on noin puoli prosenttia Suomen vuoden 2019 bruttokansantuotteesta.

Vastuullisessa liikenneturvallisuuden suunnittelussa huomioidaan myös ihmisten tuntemukset turvallisuudesta. Liikenne koskettaa kaikkia ja kaikki ovat jollakin tavalla liikenteen kanssa tekemisissä, eivät pelkät riskiryhmät. Erilaiset liikenteen ilmiöt myös huolestuttavat. Kuten muussakin inhimillisessä toiminnassa ja vuorovaikutuksessa, myös liikenteessä voi käydä niin, ettei toisten ihmisten toiminta olekaan odotusten mukaista. Tunne liikenteen turvattomuudesta ei saa rajoittaa kenenkään liikumista. Ei silloinkaan, kun ihmisellä on jokin fyysinen vamma tai muu toimintaan vaikuttava rajoite.

Turvallisuuden tunnetta rakentaa luottamus siitä, että myös muut toimivat liikenteessä vastuullisesti. Tähän liittyy myös liikenteen terveysturvallisuus. Liikenteenharjoittajien yhteneväiset toimenpiteet ja käytännöt joukkoliikenteessä sekä matkustajien vastuullinen käyttäytyminen voivat tartuntojen leviämisen estämisen lisäksi lisätä turvallisuuden tunnetta matkustajien keskuudessa. Turvallisuuden tunteeseen vaikuttavat myös esimerkiksi yleinen asenneilmapiiri sekä valvonta. Valvonnan keinoin ehkäistään liikenneonnettomuuksia mutta lisäksi rakennetaan turvallisuuden tunnetta.

Liikenneturvallisuustyö ei tarkoita pelkästään liikennepoliittisia ratkaisuja tai lainsäädännöllisiä muutoksia, vaan esimerkiksi mielenterveys- ja päihdetyö liittyvät läheisesti liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa myös se, mitä yksilön elämässä tapahtuu liikenteen ulkopuolella. Esimerkiksi elämän hallinnan ja terveyden ongelmat tai persoonallisuuden piirteet heijastuvat myös liikenteeseen. Viranomaisten tiiviillä yhteistyöllä pystytään vaikuttamaan liikenneturvallisuuden myönteiseen kehitykseen. Yhteistyöhön tulee ottaa mukaan myös laajasti eri sidosryhmät yrityksistä kansalaisjärjestöihin. Työn liikenneturvallisuuden edistämiseksi tulee nähdä laajasti ja sen tulee ulottua koko yhteiskuntaan.

¹ Väylävirasto (2020)

2.2 Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Liikenneturvallisuuden liittyvässä valmistelussa, päätöksenteossa ja toimeenpanossa tulee noudattaa hallitusohjelman mukaista tavoitetta tietoperusteisesta päätöksenteosta. Kaikilla tasoilla on hyödynnettävä enemmän ja syvällisemmin tietoa liikenneturvallisuudesta ja tehtävä päätöksiä tietopohjaisesti. Päätöksenteossa on pyrittävä hahmottamaan liikenneturvallisuuden kokonaiskuva. Liikenneturvallisuuden kehitystä tuetaan varmistamalla, että tieto ohjaa päätöksentekoa pitkäjänteisesti.

Samanaikaisesti päätöksenteon tietopohjaa on parannettava. Liikenneturvallisuuden eri ilmiöitä koskevaa tietoa on kehitettävä niin, että saadaan totuudenmukainen tilannekuva liikenneturvallisuudesta, erityisesti kuolemantapauksista ja vakavista loukkaantumisista. Erityisesti tilastointiin liittyy useita katvealueita, esimerkiksi tieliikenteessä vakavien loukkaantumisten, paikkatiedon, pyöräilijöiden sekä vesiliikenteessä pelastusliivien käytön osalta. Myös liikkumisen ilmiöistä ja uusista muodoista, kuten rautateiden luvattomista ylityksistä ja mikroliikkumisesta, on kerättävä ajantasaista liikenneturvallisuutta edistävää tietoa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto vastaa jatkossa liikennejärjestelmää koskevasta tietopohjasta. Liikennejärjestelmäanalyysi kokoaa tietoa liikennejärjestelmän eri osa-alueista. Yksi osa-alue on liikenneturvallisuus. Tiedon keruun ja tilastointin kehittämisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota myös tutkimukseen, jotta päätöksenteko voisi perustua tutkittuun tietoon. Tilastotiedon kerääminen ja analysoinnin lisäksi on tärkeää jalostaa tietoa tutkimusten ja selvitysten avulla.

Lisäksi on kehitettävä tiedonkulkua niin eri toimijoiden välillä kuin niiden sisäisesti. Esimerkiksi ajoterveyden ja terveysturvallisuuden osalta on parannettava tiedon liikkumista. Kun lääkäri arvioi ajoterveyttä, hänellä tulee olla oikea tieto henkilön ajo-oikeudesta. Nopea ja täsmällinen tiedonkulku mahdollistaa liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden toteutuksen kustannustehokkaasti.

2.3 Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Kasvatuksen ja koulutuksen kautta voidaan varmistaa, että ihmisillä on hyvät tiedolliset ja taidolliset lähtökohdat turvalliseen liikkumiseen. Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta.

Erilaiset kertaluonteiset kuljettaja- ja lupakirjakoulutukset antavat osaltaan hyvät lähtökohdat turvalliselle liikkumiselle. Näitä tulee kuitenkin jatkuvasti kehittää ja huomioida esimerkiksi teknologian tarjoamia mahdollisuuksia uudenlaiseen oppimiseen. Esimerkiksi vesiliikenteen koulutuksissa voitaisiin hyödyntää sähköisiä oppimisympäristöjä.

Kertaluonteiset koulutukset eivät kuitenkaan yksinään ole riittäviä. Liikennekasvatukseen tulee olla pitkäjänteistä ja jatkuvaa, elinikäistä. Taitojen ja osaamisen ylläpitäminen on tärkeää kaikissa ikäryhmissä. Varhain luotua perustaa turvallisen liikkumisen osaamiselle tulee vahvistaa osana varhaiskasvatusta, peruskoulua ja toisen asteen opintoja. Myös ikääntyneiden osaamisen ja taitojen ylläpitäminen on tärkeää.

Liikenne kehittyy ja uudenlaisia liikkumisen trendejä syntyy. Hyvä esimerkki on ilmailussa viime vuosina voimakkaasti kasvanut miehittämätön ilmailu. Kehitys saa aikaan usein myös muutoksia lii-

kennesäntöihin tai turvallisiin toimintatapoihin. Myös aivan uusia sääntökokonaisuuksia saattaa syntyä. On tärkeää, että osaamista ylläpidetään myös tästä näkökulmasta. Uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida myös laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa.

On tärkeää, että osaamisesta ja taitojen kehittämisestä huolehditaan myös viranomaisten ja eri ammattien piirissä. Liikenneturvallisuuden kannalta merkitystä on niin poliisin ja terveydenhuollon ammattilaisten osaamisella kuin raideliikenteen toimijoiden tietämyksellä kyberturvallisuudesta. Liikenteen palveluita tarjoavien yritysten johtamisella voidaan myös vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen, vastuullisuuteen ja kestävyYTEEN. Liikennetaitoja tulee vahvistaa yhteiskunnassa kokonaisvaltaisesti ja pitkäjänteisesti.

2.4 Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikenneonnettomuuksien syntymisen taustalla merkitystä on usein myös asenteilla, jotka voivat vaikuttaa tietoa enemmän yksittäisen ihmisen käyttäytymiseen. Kuljettajan asenne voi vaikuttaa esimerkiksi omien taitojen arvioimiseen ja tulkintoihin toisista liikkujista esimerkiksi perustuen kulkuvälineeseen, sukupuoleen tai ikään. Lisäksi sallivat asenteet päihteiden käyttöön, ylinopeuteen ja turvalaitteiden käyttämättömyyteen vaikuttavat liikenneturvallisuuteen.

Ihmisten asenteet muodostuvat usein jo varhaisessa vaiheessa lapsuudessa tai nuoruudessa muun muassa havaintojen, kokemusten sekä muiden ihmisten esimerkin perusteella. Yksilön ohella tuleekin kiinnittää huomiota myös häntä ympäröiviin ihmisiin ja sosiaalisiin tekijöihin, kuten huoltajiin ja ystäväpiiriin. Asenteiden muodostumiseen vaikuttaa koko ihmisen elinympäristö. Asenteet eivät kuitenkaan välttämättä ole pysyviä ja niihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan koko ihmisen eliniän ajan turvallisuusviestinnän keinoin. Turvallisuusviestintää tulee kohdistaa laajasti ja kaikkiin liikennemuotoihin, esimerkiksi raideliikenteessä tasoristeyksen vaarallisuuteen tai vesiliikenteessä pelastusliivien käytön edistämiseen. Muutokset asenteissa eivät kuitenkaan tapahdu hetkessä. Asenteisiin kohdistuvan turvallisuusviestinnän tuleekin olla pitkäjänteistä ja jatkuvaa.

Uusien ilmiöiden kohdalla on tärkeää, että asenteet ja turvallisuuskulttuuri muodostuvat turvallisiksi alusta lähtien. Esimerkiksi mikroliikkuminen ja miehittämätön ilmailu ovat lyhyessä ajassa saavuttaneet suuren suosion. Toisaalta on tärkeää vaikuttaa asenteisiin myös silloin, kun ihminen aloittaa itselleen uudenlaisen toiminnan, kuten pyöräilyn. Liikkumisen perussäännöistä tulee viestiä alusta alkaen selkeästi, jotta kukin liikkuja tunnistaa roolinsa ja vastuunsa turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Valtaosa tienkäyttäjistä pyrkii toiminnassaan liikennesääntöjen edellyttämään turvalliseen tapaan liikkua. Yleensä opitut asenteet ovatkin turvallisista. Myös tätä toimintaa täytyy tukea ja vahvistaa, esimerkiksi poliisin turvallisuusviestinnällä. Positiiviset asenteet ja niiden mukainen käyttäytyminen edellyttävät aktiivisia ja monipuolisia toimia samalla tavalla kuin liikenneturvallisuuden kannalta haitallisten asenteiden muuttaminen.

2.5 Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Liikenteessä ihmiset tekevät virheitä, eikä kaikkia virheitä pystytä poistamaan. Turvallisessa liikennejärjestelmässä hyväksytään, että virheitä tapahtuu mutta eri tyyppiset toimenpiteet takaavat sen, että yhden turvallisuustoimen pettäessä, jokin toinen osa kompensoi sen. Turvallisen liikennejärjestelmän keskeisiä osa-alueita ovat turvalliset liikennevälineet, turvallinen liikenneympäristö sekä erilaiset turvavälineet pelastusliiveistä pyöräilykypäriin. Myös tienkäyttäjät vaikuttavat omaan ja toistensa turvallisuuteen.

Erityisesti tieliikenne on ympäristönä monimutkainen. Tiellä liikkuvien kulkuneuvojen ja ihmisten ominaisuuksien kirjo on mittava. Tieliikenteessä sovitetaan yhteen niin autoilu, pyöräliikenne, mikroliikkuminen ja kävely. Nopeuksissa on suuria eroja eri tienkäyttäjien välillä, samoin ajoneuvojen mitoissa ja massoissa. Vaaratilanteita syntyy erityisesti silloin, kun nopeudet ovat suuria ja eri kulkumuodot risteävät kuten tasoristeyksissä tai jalankulun ja pyöräliikenteen erilaisissa ajoradan ylityspaikoissa mutta myös silloin, kun eri kulkumuotoja yhteensovitetaan samoille väylille. Kävelyn, pyöräliikenteen ja mikroliikkumisen turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota, kun nopeusrajoituksia tarkastellaan.

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 on hyväksytty ja sitä päivitetään hallituskausittain. Suunnitelmassa korostetaan nyt ja jatkossa liikenneturvallisuutta kehittämisen läpileikkaavana teemana. Liikenneturvallisuus on liikennejärjestelmän kehittämisen reunaehto, jota tulee edistää liikennejärjestelmän muun kehittämisen kanssa. Uudistettu tieturvallisuusdirektiivi tulee voimaan joulukuussa 2021. Lakiehdotuksen sisältämien toimenpiteiden voidaan arvioida parantavan tieliikenneturvallisuutta ja vaikuttavan positiivisesti EU:n ja kansallisten tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen. Lakiehdotuksen mukaan on esimerkiksi laadittava riskinarviointiin perustuva tieturvallisuusarviointi pääväylille vuoteen 2024 mennessä. Arvioinnin tavoitteena on tunnistaa infrastruktuuriin liittyvät onnettomuusriskit ja suunnata investointeja siten, että tieliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa. Tämän viiden vuoden välein tehtävän arvioinnin ja siihen liittyvien kohdennettujen tarkastusten pohjalta muodostuu hyvä tietopohja toimenpiteistä, joita tarvitaan liikennejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi.

Turvalliseen liikennejärjestelmän tärkeä osa myös liikennevalvonta kaikissa liikennemuodoissa. Poliisi valvoo liikennesääntöjen noudattamista, liikennevälineitä ja ajokuntoa sekä turvaa liikennejärjestelmän toimivuutta. Poliisi vähentää osaltaan liikenteestä aiheutuvien haittojen yhteiskunnallisia vaikutuksia. Kun liikennettä valvotaan, riski jäädä kiinni liikenneriikkomuksesta kasvaa. Tämä vähentää houkutusta tehdä rikkomuksia. Liikennevalvontaa ei kuitenkaan tehdä vain riskikäyttäjien vuoksi, vaan kohteena ovat kaikki liikkujat.

Tehokas ja toimiva liikenneverkko luo pohjan liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden turvalliselle järjestämiselle. Liikenneturvallisuutta edistää myös se, että liikenneverkko houkuttelee turvallisten liikennemuotojen käyttöön. Tietyillä alueilla voidaan myös yhdistää eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita kohti turvallisempia liikennemuotoja. Hyvä esimerkki on raideliikenne suurilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välillä liikuttaessa.

Matkaketjujen kehittämisellä voidaan edistää liikenneturvallisuutta, kun autoilusta luopuminen tehdään sujuvaksi liikkumisen vapaus säilyttäen. Turvallinen ja esteetön liikenne helpottaa autoilusta

luopumista esimerkiksi silloin, kun ajokyky on heikentynyt ikääntymisen vuoksi. Itsenäinen liikkumismahdollisuus on osa elämän laatua ja yhdenvertaisuutta. Liikennejärjestelmän onkin oltava turvallinen, saavutettava ja tasa-arvoinen kaikille käyttäjäryhmille.

2.6 Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Eri liikennemuotojen teknologia kehittyy jatkuvasti, mikä lisää liikenteen turvallisuutta niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä. Tieliikenteen ajoneuvojen tekninen kehitys kuten ajoneuvon avustavat järjestelmät pienentävät ja ehkäisevät virheitä ja lieventävät virheiden seurauksia. Ammattiliikenteessä turvallisuutta parantava reaaliaikainen tiedonvälitys edellyttää kehittyneitä tietoliikenneyhteyksiä ja teknologiaa kaikissa liikennemuodoissa.

Liikenteen teknologisen kehityksen pitkän aikavälin yhtenä tulevaisuuden skenaariona pidetään osittaista tai täysautomaatiota, eli tilannetta, jossa ihminen ei toimi aktiivisesti liikennevälineen vastuullisena kuljettajana. Pitkällä aikavälillä automaatio edistääkin nollavision tavoittelua tieliikenteessä, jossa jopa yli 90 % onnettomuuksista johtuu inhimillisestä virheestä. Myös harrasteilmailun parissa sekä huviveneilyssä sattuu vaaratilanteita inhimillisistä virheistä johtuen. Automaation hyödyntäminen liikenteessä voi mahdollistaa sen, että liikenne on nykyistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää.

Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä on turvallisuuden kannalta keskeistä huomioida liikenneturvallisuuden lisäksi myös kyberturvallisuus. Liikenteen automaation, digitalisaation ja tietojen hyödyntämisen myötä liikenteen kyberturvallisuushaasteet ja -uhkat tulevat lisääntymään ja monipuolistumaan. Verkossa ja laitteissa tullaan keräämään ja käsittelemään nykyistä enemmän tietoa. Tiedon kriittisyys tulee kasvamaan ja viestintäverkkojen, liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden väliset riippuvuussuhteet tulevat lisääntymään. Kyberturvallisuudella on tärkeä merkitys liikenneturvallisuudessa ja siihen tulee kiinnittää huomiota laajasti kaikissa liikennemuodoissa.

Autokannan uusiutuminen parantaa liikenneturvallisuutta. Autojen turvallisuus on parantunut huomattavasti viime vuosikymmenten aikana. Uudenlaiset aktiiviset ja passiiviset turvalaitteet ovat vähentäneet selvästi henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää. Nollavision saavuttaminen edellyttää myös ajoneuvokannan nuorentumista, jolloin turvallisempi ajoneuvotekniikka yleistyisi Suomen autokannassa.

2.7 Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

Lainsäädäntö on keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä. Keskeiset liikennettä koskevat säännöt ja vuorovaikutuksen reunaehdot määritellään lainsäädännössä tai sen nojalla annetuissa viranomaisen määräyksissä ja ohjeissa. Lainsäädännössä määritellään myös muun muassa keskeiset palvelujen tarjoamista koskevat vaatimukset, liikkumista koskevat koulutusvaatimukset sekä seuraamukset kielletylle toiminnalle.

Liikenneturvallisuuteen liittyvä keskeinen lainsäädäntö on uudistettu viime vuosien aikana. Uusi tieliikennelaki ja uusi vesiliikennelaki tulivat voimaan kesällä 2020. Tieliikenteen infrastruktuurin osalta on parhaillaan menossa tieturvallisuudirektiivin kansallinen täytäntöönpano. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta ollaan valmistelemassa kokonaisuudistusta. Miehitämättömän ilmailun osalta EU:ssa on valmisteltu uusi turvallisuussäätelykokonaisuus ja sen soveltaminen kansallisine täytäntöönpanosäännöksineen alkoi vuoden 2021 alusta.

LUONNOS

Lainsäädännön tarkastelussa on huomioitava uudet trendit liikenteessä. Trendit voivat olla hyvinkin erilaisia liikennemuodosta riippuen. Esimerkiksi vesiliikenteessä moottoritehot ovat kasvaneet ja siten nopeampia veneitä on yhä enemmän. Tieliikenteessä rattijuopumustapauksista yhä suurempi osa johtuu huumeista. Toiset trendit taas ovat kaikille liikennemuodoille yhteisiä. Esimerkiksi kyberturvallisuus on huomioitava jokaisessa liikennemuodossa.

Vaikka keskeistä liikenneturvallisuuden vaikuttavaa lainsäädäntöä on juuri uudistettu, ei työ tältä osin tule koskaan valmiiksi. Edelleen on jatkettava lainsäädännön tarkastelua ja kehittämistä, jotta se antaisi mahdollisimman hyvät lähtökohdat liikenneturvallisuuden parantamiselle myös tulevaisuudessa. Muutostarpeita ovat esimerkiksi alkoholikon edellyttäminen yhteiskunnan korvaamisissa tai järjestämissä kuljetuksissa ja liikenteen kyberturvallisuuteen liittyvät säännökset. Lisäksi on tunnistettu joukko mahdollisia lainmuutostarpeita, joita on kuitenkin syytä ensin selvittää huolella lisää ja arvioida vasta sitten, onko lakia syytä muuttaa. Näin varmistetaan, että haasteet ovat ylipäänsä ratkaistavissa lainsäädännöllisillä keinoilla ja että lainsäädäntöön kirjattavilla ratkaisuilla saavutetaan niille asetettavat tavoitteet. Selvitettäviin kysymyksiin lukeutuvat muun muassa ajokieltojen toteuttaminen kokonaisuutena, vesiliikenteen promillerajan laskeminen sekä pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan asettaminen. On tärkeää myös seurata jo tehtyjen muutosten, esimerkiksi ajokorttiuudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia ja tehdä tarvittaessa muutoksia.

3. Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen ja seuranta

Kukin taho toteuttaa sille vastuutetut toimenpiteet määrärahojensa puitteissa. Suurin osa toimenpiteistä toteutetaan nykyisen toiminnan suuntaamisena. Määrärahalisäyksiä vaativista toimenpiteistä päätetään erikseen normaalissa valtiontalouden suunnittelussa. Toimenpiteiden rahoitus perustuu myös muiden hankkeiden, kuten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, puitteissa laadittuihin rahoitussuunnitelmiin ja –ohjelmiin. Lisäksi rahoitusta voidaan hakea esimerkiksi EU:sta pilotointi- ja kehityshankkeisiin. Liikenneturvallisuustyön pitkäjänteisyyden näkökulmasta on tärkeää, että työhön kohdistetaan jatkuvat ja riittävät resurssit.

Liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuraamista varten perustetaan seurantaryhmä. Sen työtä johtaa liikenne- ja viestintäministeriö ja sen jäseninä ovat oikeusministeriö, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Poliisihallitus, Opetushallitus, Onnettomuustietoinstituutti, Uudenmaan ELY-keskus, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Helsingin kaupunki, Liikenneturva ja Kuntaliitto. Seurantaryhmä kokoontuu vähintään kerran puolessa vuodessa. Sen tehtävänä on seurata strategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia esimerkiksi strategian mittareita hyödyntäen. Strategian toteutumista kuvataan esimerkiksi liikennevaloilla, jotka väreillään kertovat toimenpiteen edistymisen tilasta. Seurantaryhmä voi tehdä toimenpideohjelmaan muutoksia, jos arvioidaan että tavoiteltuja vaikutuksia ei tulla saavuttamaan.

Strategian seuranta tapahtuu tiiviissä sidosryhmäyhteistyössä. Seurantaryhmä voi tarpeen mukaan kuulla ja osallistaa myös sen ulkopuolisia asiantuntijoita. Lisäksi seurantaryhmä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla järjestää vuosittain Liikenneturvallisuusfoorumi, jossa esitellään liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanon etenemistä sekä keskustellaan liikenneturvallisuuteen liittyvistä ajankohtaisista aiheista, kuten liikenneturvallisuuteen vaikuttavista toimintaympäristön muutoksista ja ilmiöistä sekä liikenneturvallisuuden tutkimuksesta. Liikenneturvallisuusfoorumissa on osallistujia laajasti eri hallinnonaloilta ja sidosryhmistä.

Nollavision toteutumista arvioidaan seuraamalla kuolleiden määriä kaikissa liikennemuodoissa. Liikenneturvallisuuden tulee olla osa liikennejärjestelmäanalyysiä ja liikenneturvallisuusstrategian päivitystarpeita arvioidaan osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Siihen kerättävän tietopohjan ja siitä tehdyn analyysin on tarkoitus mahdollistaa liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuranta. Lisäksi strategian yksittäisten linjausten toteutumista mitataan alla yksilöidyllä tavalla.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

- Liikenneturvallisuuden huomioiminen liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden hallinnonalojen hankkeissa ja strategioissa
- Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään
- Voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia koko liikennejärjestelmäsuunnitelman kattavan ajanjakson.

Päätöksenteon on perustuttava tietoon

- Yksittäisonnettomuuksista raportointi ja sen ilmeneminen tilastoista (pyöräliikenne, mikrolii-
kenne, moottoripyöräily)
- Toimenpiteissä tarkoitettujen yhteistyöryhmien toiminnan vakiintuminen tiedonkulun varmistamiseksi

LUONNOS

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

- Liikennekasvatuksen osaksi lukuvuosisuunnitelmaa, toimintasuunnitelmaa tai vastaavaa asiakirjaa kirjanneiden koulujen, oppilaitosten ja varhaiskasvatusten yksiköiden osuus
- Onnettomuuksien määrä, jossa on mukana lapsi tai nuori ja pyöräilijä

Asenteiden on muututtava liikenteessä

- Nopeusrajoitusten mukaan ajavien prosenttiosuus eri nopeustasoilla sekä LAM-pisteiden mittauksissa havaitut ylinopeudet
- Turvavarusteita, kuten pyöräilykypärää, alkolukkojen ja pelastusliivejä käyttävien prosenttiosuus
- Rattijuopumusrikkomusten määrä vuositasolla

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

- Tienpidon toimien laskennallinen onnettomuusvähenemä
- Valtion rataverkolla olevien tasoristeysten onnettomuusriski
- Poistettujen sekä muutoin parannettujen tasoristeysten määrä
- Suomen kuntien tieosuuksia ja 30 km/h tieosuuksien määrä
- Henkilöraide liikenteen kulkumuoto-osuus

Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

- Uusien autojen myyntimäärät ja koko autokannan keski-ikä
- Lainsäädäntöhankkeiden toteutuminen liittyen liikenteen kyberturvallisuuteen

Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

- Toteutuneet selvitykset
- Toteutuneet lainsäädäntöhankkeet

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto seuraa tieliikenneturvallisuuden kehitystä EU:n liikenneturvallisuutta kuvaavien indikaattorien perusteella.