Suomen Tieyhdistys ry

Lausunto

Asia: VN/35042/2025

Liikenneturvallisuusstrategia 2027-2031

Lausunnonantajan lausunto

Huomiot taustasta, tarkoituksesta ja visiosta

Liikenneturvallisuudessa on kyse ennen kaikkea ihmishengistä ja ihmisten hyvinvoinnista sekä merkittävästä yhteiskunnallisesta ja taloudellisesta asiasta.

Nollavision saavuttaminen edellyttää turvallisempaa infraa ja sen päivittäistä kunnossapitoa, turvallisempia liikkumisvälineitä sekä turvallisuusmyönteistä käyttäytymistä ja liikkumis- ja liikennekulttuuria.

Strategisella tasolla on syytä ottaa kunnianhimoisia tavoitteita ja viedä sitä kautta viestiä siitä, mitä rahoituksen puutteesta seuraa liikenneturvallisuudelle.

Strategian tehtävä ei pitäisi olla niukkuuden kirjaaminen, vaan ratkaisujen löytäminen siihen, miten turvallisuustavoitteet voidaan rahoittaa ja toteuttaa muuttuneessa taloustilanteessa.

Talouden kiristyminen on peruste priorisoinnille, ei peruste luopua vaikuttavimmista toimista. Luonnoksessa todetaan samanaikaisesti, että liikennekuolemia halutaan vähentää merkittävästi ja että vaikuttavimpia toimia ei kuitenkaan voida toteuttaa. Tällä kirjauksella luodaan käytännössä epätoivottua hyväksyttävyyttä sille, ettei tavoitteita saavuteta.

Yleiset huomiot strategisista linjauksista ja painopisteistä

Tieyhdistys kannattaa valittuja strategisia periaatteita. Liikenneturvallisuus on yhteinen asia, koska turvallisuus syntyy monen toimijan yhteistyöstä. Päätöksenteon on perustuttava tietoon, jotta toimet ja investoinnit voidaan kohdentaa sinne, missä niillä saavutetaan turvallisuushyötyjä. Liikenneosaamista on lisättävä, jotta eri toimijat pystyvät tekemään turvallisuutta parantavia ratkaisuja ja yhteistyötä. Lisäksi on tavoiteltava sitä, että asenteet ja liikennekulttuuri vähentävät riskinottoa liikenteessä. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia, jotta ihmisen inhimilliset virheet eivät ole kohtalokkaita. Teknologisella kehityksellä tavoitellaan onnettomuuksien ehkäisemistä ja niiden seurausten lieventämistä. Lainsäädännöllä luodaan yhtenäiset edellytykset turvalliselle liikkumiselle.

Kuudes strateginen linjaus on muotoilultaan muista poikkeava väite. Tieyhdistyksen mielestä se olisi helpommin ymmärrettävissä muodossa: ”Teknologian mahdollisuuksia hyödynnetään liikenneturvallisuuden parantamisessa”. Tieverkolta ja ajoneuvoista kerättävän reaaliaikaisen tiedon hyödyntäminen mahdollistaisi Tieyhdistyksen näkemyksen mukaan suurta potentiaalia liikenneturvallisuuden parantamiseen ilman verovaroista tulevaa suurta panostusta.

Huomiot painopisteestä "liikenneturvallisuuden kansallista ohjausta ja tietopohjaa vahvistetaan" sekä sitä toteuttavista toimenpiteistä

Suomen Tieyhdistys pitää erityisen hyvänä *Safe System* -ajattelumallin käyttämistä. Liikenteessä kyse on kokonaisuudesta ja tie- ja katuinfran tulee tukea turvallista liikkumista. Myöskään yksittäisen virheen ei tule johtaa infrasta johtuvaan katastrofiin. Ajattelumalli korostaa koko liikennejärjestelmän eri osien yhteistä vastuuta turvallisuudesta. Tieyhdistys pitää tärkeänä, että tieverkon kunto ja päivittäinen kunnossapito, ennakoitavuus, turvallisuusratkaisut ja rahoitus nähdään osana vakavien onnettomuuksien ehkäisyä.

Tietopohjan kehittäminen: Laadukas onnettomuustieto on vaikuttavan turvallisuustyön edellytys ja mahdollistaa toimenpiteiden vaikuttavuuden seurantaa.

Strategian seuranta ja toimeenpano: Selkeä vastuunjako ja mitattavat tavoitteet ovat välttämättömiä strategian vaikuttavuuden varmistamiseksi. Seurannassa tulisi tarkastella myös liikenneverkon kunnon, päivittäisen hoidon ja turvallisuusinvestointien vaikutusta.

Pyöräilijöiden vakavat loukkaantumiset: Selvitystyö on tarpeellinen, sillä pyöräilyn lisääntyessä myös turvallisuuden merkitys korostuu. Tuloksia kannattaa hyödyntää erityisesti väyläsuunnittelussa, teiden ja katujen kunnossapidossa ja liikenneympäristön ja liikennekulttuurin kehittämisessä.

Pelastusliivien käytön edistäminen: on tärkeä liikenneturvallisuustoimi vesiliikenteessä, ihan kuten turvavyö tieliikenteessä.

Huomiot painopisteestä "liikenneympäristöä kehitetään yhä turvallisemmaksi" sekä sitä toteuttavista toimenpiteistä

Tieyhdistys kannattaa painopistealueen kirjausta liikenneympäristön kehittämisestä turvallisemmaksi ja siihen ehdotetuista tuvallisuustoimenpiteistä.

Turvallisuus on syytä ottaa huomioon kaikissa infrahankkeissa. Tieyhdistys korostaa kuitenkin, että turvallisuus tulee huomioida myös väyläomaisuuden ylläpidossa ja korjausvelan hallinnassa, päivittäisessä tien kunnossapidossa, ei vain uusissa investointihankkeissa. Päivittäisen laadukkaan kunnossapidon kustannukset ovat pienet tai tuovat jopa suoria säästöjä. Vaikuttavuus on nopeaa ja päätökset sekä toimenpiteet on tehtävissä paikallisin voimin.

Keskikaiteet ja muut törmäysturvallisuutta edistävät turvallisuusratkaisut kuuluvat tutkitusti vaikuttavimpiin liikenneturvallisuustoimiin ja Suomen Tieyhdistys ry kannattaa niiden toteuttamista. Riittävän ja pitkäjänteisen rahoituksen turvaaminen on edellytys sille, että korkean riskin tiejaksoja voidaan järjestelmällisesti parantaa.

Tasoristeysten poisto- ja parantamisohjelma parantaa tehokkaasti liikenneturvallisuutta ja Tieyhdistys kannattaa toimenpidettä. Samalla on huolehdittava siitä, että korvaavien yhteyksien palvelutaso ja saavutettavuus turvataan alueiden asukkaille ja elinkeinoelämälle.

Älykäs tieinfra ja reaaliaikainen tilannekuva: Ensisijaisesti tulee huolehtia siitä, että infra on liikennöitävässä kunnossa. Tieyhdistys pitää tärkeänä, että myös alueellinen tieverkko ja yksityistiet huomioidaan palvelujen ja infran kehittämisessä, sillä merkittävä osa matkoista alkaa ja päättyy niiden kautta.

Taajamanopeuksien kehittäminen: Nopeusrajoitukset ovat kunnissa ja kaupungeissa tehokas keino parantaa turvallisuutta erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta. Ratkaisuja tulee kuitenkin tarkastella osana kokonaisuutta, johon kuuluvat myös liikenneympäristön suunnittelu ja tie- ja katuratkaisut.

90 km/h -pilotti: Tieyhdistyksen kanta 90 km/h -nopeusrajoitusten kokeilemiseen on positiivinen, kunhan se tarkoittaa myös kattavasti nykyisen 80 km/h -rajoitetun tieverkon tarkastelua ja soveltuvilla osuuksilla nopeusrajoituksen nostamista. Tieyhdistys nostaa esiin Ruotsin, jonka liikenneturvallisuus on tunnetusti Suomea parempi ja muistutamme Ruotsissa olevan laajasti käytössä 90 km/h -rajoitukset. Vaikutuksia tulee arvioida kattavasti turvallisuuden, sujuvuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmista.

Automaattinen liikennevalvonta, eli nopeusvalvonta vähentää tehokkaasti ylinopeuksia.

Kevyiden sähköajoneuvojen turvallisuuden EU-tasoisten teknisten ominaisuuksien määrittely on ajankohtainen toimenpide liikennemuodon voimakkaan kasvun vuoksi. Yhtenäinen sääntely voi parantaa turvallisuutta ja selkeyttää toimijoiden vastuita.

Ajoneuvoautomaation turvallinen käyttöönotto: Tukee liikenneturvallisuuden pitkäjänteistä kehittämistä, mutta automaatio ei kuitenkaan poista tarvetta investoida tieverkon kuntoon, kunnossapitoon ja selkeään liikenneympäristöön, jotka ovat automaation toiminnan perusedellytyksiä.

Huomiot painopisteestä "liikenteeseen lähdetään vain ajokykyisenä" sekä sitä toteuttavista toimenpiteistä

Ajoterveyspassi: Ajoterveyden arvioinnin kehittämisessä on turvattava kansalaisten tietosuoja, yksityisyyden suoja ja oikeusturva. Erityisesti automaattisesti muodostuviin ajoterveyskannanottoihin liittyy merkittäviä kysymyksiä terveystietojen käsittelystä, päätöksenteon läpinäkyvyydestä sekä mahdollisista vaikutuksista yhdenvertaisuuteen ja liikkumisvapauteen. Jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että mahdolliset ratkaisut ovat välttämättömiä, oikeasuhtaisia ja perustuvat yksilölliseen arviointiin.

Ajoterveyden ongelmien varhaisempi tunnistaminen: Ennaltaehkäisevät toimintamallit ovat yleensä sekä turvallisuuden että yhteiskunnan kustannusten näkökulmasta tehokkaita. Toimenpiteen onnistuminen riippuu osaltaan terveyspalvelujen saavutettavuudesta. Mikäli hoitoon pääsy viivästyy tai palvelut etääntyvät käyttäjistä, myös ajoterveyteen vaikuttavien sairauksien ja toimintakyvyn muutosten varhainen tunnistaminen vaikeutuu.

Ajoterveyden arvioinnin kehittämisessä tulisi ensisijaisesti varmistaa, että painopiste on toimintakyvyn ylläpitämisessä ja hoidon saatavuudessa, sen sijaan että sillä pyritään vain

yksipuolisesti ajo-oikeuden rajoittamiseen. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ensisijaisena tavoitteena tulisi olla ajokykyyn vaikuttavien sairauksien hyvä hoito ja hoitotasapainon saavuttaminen aina, kun se on mahdollista.

Ajokorttidirektiivin toimeenpano: on tärkeää, että muutokset perustuvat tutkimustietoon ja arvioituihin turvallisuusvaikutuksiin. Erityisesti nuoria kuljettajia koskevissa ratkaisuissa tulee huomioida turvallisuuden lisäksi liikkumisen saavutettavuus eri puolilla maata.

Uusien kuljettajien alempi promilleraja: Ratkaisujen toteutettavuutta ja vaikuttavuutta tulee arvioida yhdessä liikennekasvatuksen, valvonnan ja asennevaikuttamisen kanssa.

Viranomaisyhteistyön vahvistaminen: Liikenneturvallisuus edellyttää yhteistyötä eri hallinnonalojen välillä. Ajoterveyden arviointiin liittyviä toimintamalleja, tiedonkulkua ja vastuunjakoa sosiaali- ja terveydenhuollon sekä liikenneviranomaisten välillä kannattaa kehittää muistaen kuitenkin ottaa huomioon alueellisen tasapuolisuuden ja ennen kaikkea asiakasnäkökulman.

Liikennekasvatus ja valistus: Tämä on Tieyhdistyksen näkökulmasta infrastruktuurin parantamisen ja kunnossapidon sekä hyväkuntoisten liikkumisvälineiden lisäksi yksi painopisteen tärkeimmistä toimenpiteistä. Turvallinen liikenne syntyy osaamisesta, vastuullisesta käyttäytymisestä ja turvallisuutta tukevasta liikennekulttuurista, joiden vahvistaminen vaatii pitkäjänteistä liikennekasvatusta kaikissa ikäryhmissä.

Muita huomioita

Arvioitaessa strategian toimeenpanoa tulisi tarkastella myös maaseutuvaikutuksia, kaupunkivaikutuksia sekä muita alueellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia ja niiden välisiä riippuvuussuhteita.

Thompson Liisa-Maija
Suomen Tieyhdistys ry - Lausunnon ovat valmistelleet toimitusjohtaja Simo Takalammi ja johtaja Liisa-Maija Thompson