


















## Valtioneuvoston tieliikenneturvallisuutta koskevan periaatepäätöksen seuranta Väliraportti

15.12.2016 valtioneuvosto teki tieliikenneturvallisuutta koskevan periaatepäätöksen. Päätöksen toteutumisen seurantavastuu on Trafilla ja sen koordinoimalla yhteistyöverkostolle. Toimenpiteiden seuranta tehdään niin sanotuilla liikennevalomittareilla sekä päätöksessä erikseen määriteltyjen mittareiden avulla.

### Periaatepäätöksen toimenpiteiden toteutuminen

Tieliikenteen turvallisuutta koskevassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä (2016) päätettiin 17 toimenpidettä tai toimenpidekokonaisuutta liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteet painottuvat lainsäädäntöhankkeisiin.

Tavoite	Toimenpide	Toteutumisen tilanne	
1. Liikenteen pelisäännöt selkeiksi	Esitys tieliikennelain kokonaisuudistukseksi. HE lausunnonle 2017.		HE 180/2017 annettu 23.11.2017
2. Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin	Esitys tieliikennevirhemaksusta. HE lausunnonle 2017.		Sisältyy HE 180/2017
	Sakkomenettelyn käyttöalan laajennus ja ajoikieltomenettelyn keventäminen. Mietintö lausunnonle 2016		OM mietintöjä ja muistioita 54/2016 HE 103/2017 hyväksytty eduskunnassa 8.12.2017
	SM valmistelee sisäisen turvallisuuden strategian. Valmistuu 2017.		Sisäisen turvallisuuden strategia hyväksyttiin valtioneuvostossa 5.10.2017
3. Turvallisempia ajoneuvoja teille	Selvitys liikenneverkon kehittämisestä ja rahoituksen uudistamisesta		Selvitys julkaistu 19.1.2017. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän loppuraportti julkaistu 28.2.2018
	Esitys katsastuslainsäädännön uudistamisesta. Lausunnoille 2016.		Uusi katsastuslaki astuu voimaan 20.5.2018
	Asetus raskaan liikenteen talvirenkaista		Talvirengasvaatimus tuli voimaan 2.1.2017
4. Luottamusta liikenteen automatisaatioon	Tiekartta älykkään ja turvallisen automaation edistämisestä v. 2017		Liikenteen automaation ja robotiikan kehittämistoimenpiteiden tiekartta on julkaistu 8.5.2017
	Kartoitetaan keinoja hankkia, jakaa ja hyödyntää automaattisessa liikenteessä syntyvää tietoa		Trafi valmistelee automatisoituvan liikenteen luottamusverkostoa. Suunnitelma valmis, pilotointi alkaa alkuvuodesta 2018.

	Suomi osallistuu aktiivisesti EU-yhteistyöhön verkottuneen ja automaattisen ajamisen kehittämiseksi		Suomi osallistui Euroopan komission vetämän C-ITS Platform -yhteistyöhankkeen toiseen vaiheeseen. Automaattisen ajamisen sääntelyn kehittämiseen on vaikuttettu osallistumalla mm. jäsenmaiden Connected and Automated Driving High-Level Dialogue -vuoropuheluun sekä GEAR2030-asiantuntijaryhmän työhön.
	Tietoturvallisuusstrategian toteuttaminen ja EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin voimaansäätäminen. HE 2017.		HE 192/2017 annettu eduskunnalle 19.12.2017
5. Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet	Esitys ajokorttilain uudistamiseksi sekä kuljettajaopetus- ja ajotutkintojärjestelmän ajantasaistamiseksi. HE lausunnolle 2017.		HE 146/2017 annettu eduskunnalle 19.10.2017
6. Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kykyissä	Liikennekaarihanke		Liikennepalvelulain ensimmäinen vaihe tulee pääosin voimaan 1.7.2018. Liikennepalvelulain toinen vaihe HE 145/2017 annettu eduskunnalle 19.10.2017
	Uusi alkolukkolainsäädäntö 30.12.2016. Hallitus arvioi lainsäädännölle asetettuja tavoitteita ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuuden kannalta vuosien 2017-2018 aikana.		Alkolukkolaki tuli voimaan 30.12.2016
	Hallitus vaikuttaa EU:ssa alkolukkojen lisäämiseksi EU:ssa vaadittavien ajoneuvovarusien listalle.		Alkolukot mukana Vallettan julistuksessa 29.3.2017
7. Väylien on oltava turvallisessa kunnossa	Seurataan korjausvelkatoimenpiteiden toteutusta ja vaikuttavuutta		Korjausvelkaohjelman väliraportti 6/2017
	Selvitys liikenneverkon kehittämisen ja rahoituksen uudistamiseksi vuonna 2017.		Selvitys julkaistu 19.1.2017. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän loppuraportti julkaistu 28.2.2018. Ei poliittista päätöstä.

Trafi ylläpitää toimenpiteiden toteutumisesta seurantataulukkoa verkossa<sup>1</sup>. Verkossa olevassa taulukossa on sähköiset linkit toimenpiteiden toteutumista koskeviin dokumentteihin, esimerkiksi hallituksen esityksiin.

Periaatepäätöksen valmistelun tai seurannan yhteydessä ei ole arvioitu sen toimenpiteiden vaikutusta tieliikenteen kuolemien tai loukkaantumisten määrään. Monet näistä hankkeista muuttavat liikennettä ja liikkumista merkittävästi vasta pidemmällä aikavälillä, eikä näiden muutoksien suuruutta kyetä vielä ennustamaan. Esimerkiksi kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistamisen uskotaan parantavan uusien kuljettajien liikenneturvallisuutta siksi, että ajoharjoittelun määrän uskotaan kasvavan, kun opetuksen sääntely vähenee. Jää nähtäväksi, kuinka suuri osa uusista kuljettajista todella harjoittelee ajamista merkittävästi nykyistä enemmän, ja lisääkö uudistus toisaalta nuorten autoistumista. Osa periaatepäätöksen hankkeista

1

[https://liikennefakta.fi/turvallisuus/tieliikenne/valtioneuvoston\\_tieliikenneturvallisuutta\\_koskevan\\_periaatepaatoksen\\_seuranta](https://liikennefakta.fi/turvallisuus/tieliikenne/valtioneuvoston_tieliikenneturvallisuutta_koskevan_periaatepaatoksen_seuranta)




vaikuttaa liikenneturvallisuuteen vain välillisesti tai osana isompaa kokonaisuutta. Esimerkiksi sisäisen turvallisuuden strategiassa ei ole liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Periaatepäätöksen toimenpiteisiin on luettu mukaan myös sellaisia lainsäädäntöhankkeita, joissa muutoksen tavoitteet ovat muita kuin liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä. Esimerkiksi määräaikaiskatsastuksen harventamisesta arvioidaan asetuksen perustelumuistiossa, että liikenneturvallisuus voi heikentyä.








### **Periaatepäätöksen mittareiden tilanne: Kuolemien puolittamistavoite karkaa, haavoittuvimpien tienkäyttäjryhmien vakavat loukkaantumiset eivät vähentyneet**






Perinteisesti tieliikenteen turvallisuuden kehitystä on mitattu kuolemien ja loukkaantumisten määrällä. Tämä ei kuitenkaan anna täydellistä kuvaa liikenneturvallisuuden kehityksestä, koska kuolemien ja loukkaantumisten määrät ovat varsinkin lyhyellä aikavälillä tai aluetasolla melko pieniä ja niissä on huomattavaa satunnaisvaihtelua. Loukkaantumisista huomattava osa jää myös virallisten onnettomuustilastojen ulkopuolelle. Näistä syistä Euroopan maissa on 2000-luvun alkupuolelta lähtien alettu enenevässä määrin seurata liikenneturvallisuusindikaattoreita (safety performance indicators) kuolemien ja loukkaantumisten rinnalla. Indikaattorit ovat mitattavia asioita, joilla on kausaalinen yhteys liikenneturvallisuuteen, esimerkiksi turvalaitteiden käyttö tai ajonopeudet. Osassa Euroopan maista näille on asetettu myös tavoitteita.

Valtioneuvoston periaatepäätös piti voimassa aiemmin asetetun tavoitteen liikennekuolemien puolittamisesta ja loukkaantumisten vähentämisestä 25 % 2010-luvulla. Periaatepäätöksessä määrättiin yhdeksän mittaria, joilla seurataan periaatepäätöksen toteutumista ja tieliikenteen turvallisuuden tilaa. Osa näistä mittareista on luonteeltaan edellä kuvattuja indikaattoreita, tosin ilman sille asetettua tavoitetta. Osa taas kuvaa liikennekuolemien ja loukkaantumisen kehitystä tai mittaa periaatepäätöksessä kuvattua tavoitetilaa, esimerkiksi automaation etenemistä liikenteessä. Seurannassa näihin yhdeksään mittariin on tehty täsmennyksiä ja alakohtia tiedon saatavuuden ja liikenneturvallisuusmerkityksen mukaan.

Alla olevassa taulukossa ”liikennevalot” kuvaavat, onko mittarin kehitys ollut liikenneturvallisuuden kannalta suotuista vai kielteistä. Kuolemien ja loukkaantumisten osalta liikennevalot vertaavat toteutumaa asetettuun vähentämistavoitteeseen. Periaatepäätöksen mittareiden tilanne on kuvattu yksityiskohtaisemmin verkossa <sup>1</sup>.

Mittari	Mittarin määrittely	Tilanne	
1. Liikennesuoritteet	Autoliikenteen suorite		Vuonna 2016 autoilla ajettiin noin 50 mrd km. Vuonna 2017 pääteiden liikenne on kasvanut.
	Jalankulun ja pyöräilyn suorite ja kulkutapaosuus		HLT 2016 tulokset valmistuvat v. 2018. Edellisen tutkimuksen mukaan v. 2010 - 2011 jk ja pp suorite ja kulkutapaosuus oli laskenut. Eräiden isojen kaupunkien seurannoissa pyöräily on lisääntynyt viime vuosina.
2. Liikennepalveluiden saavuus ja käyttö	Julkisen liikenteen kysyntä ja tarjonta		Vuonna 2016 joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi
	Kuljetussuorite		Vuonna 2016 kuorma-autoilla kuljetettiin oli 24,6 miljardia tonnikilometriä. Kasvua edellisvuoteen on noin 14,7 prosenttia.
	Liikenne palveluna (MaaS)		Tiedossa on neljä MaaS-operaattoria
3. Ajoneuvokannan ikä	Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä ilman		Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 11,6 vuotta ilman museoautoja v. 2017 lopussa. Keski-

Mittari	Mittarin määrittely	Tilanne	
	museoautoja		ikä kasvoi edellisvuodesta.
4. Kuljettajaa avustavien laitteiden ja palveluiden lukumäärä sekä niiden merkitys onnettomuusriskiä	Tutkimuksiin ja selvityksiin perustuvat tiedot yleisyydestä ja vaikutuksista		Ajonvakuutusjärjestelmä oli vuonna 2016 käytössä noin 47 % henkilöautoista ja vakionopeudensäädin 53 % autoista. Kun valtaosa autoista on toisella automaatiotallalla, onnettomuuksia on arvioitu olevan 10–15 % nykyistä vähemmän.
5. Liikenneonnettomuuksien lukumäärä aiheutumistavan ja seurausten mukaan eriteltynä	Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä		V. 2017 kuolemat vähenivät, mutta kuolleita noin 35 enemmän kuin tasainen eteneminen v. 2020 tavoitetasoon edellyttäisi. Vakavat loukkaantumiset v. 2016 edellisvuosien tasolla.
	Suojaamattomien tienkäyttäjien kuolemat ja vakavat loukkaantumiset		Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden kuolemien määrä on vähentynyt 22 % ja loukkaantumisten määrä 25 % viimeisinä viitenä vuotena. Vakavat loukkaantumiset eivät vähentyneet 2014 - 2016. Vakavasti loukkaantuneista 38 % oli jalankulkijoita tai pyöräilijöitä sairaanhoidon tilaston mukaan vuonna 2016.
	Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset päihdeonnettomuuksissa		Alkoholirattijuopumusonnettomuuksien osuus liikennekuolemista oli ennakkotietojen mukaan 17 % ja osuus loukkaantumista 10 % vuonna 2017. Päihdeonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä pieneni edellisvuosista.
	Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksissa		Liikennekuolemista 30 % ja loukkaantumista 7 % oli seurausta kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksista vuonna 2016. Yksittäisonnettomuuksien osuudet olivat 34 % ja 27 %. Kuolemien määrä on pysynyt ennallaan ja loukkaantumiset vähentyneet viimeisinä viitenä vuotena.
	Nuorten ja ikääntyneiden kuolemat ja vakavat loukkaantumiset		15-24-vuotiaiden ja vähintään 65-vuotiaiden liikennekuolemien määrä on pysynyt jokseenkin samana viimeiset 5 vuotta. Iäkkäiden osuus loukkaantuneista on kasvanut ja nuorten osuus pysynyt ennallaan.
	Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset raskaan liikenteen onnettomuuksissa		Raskaan liikenteen onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on vähentynyt 22 % viimeisinä viitenä vuotena. Kuolemat eivät ole vähentyneet.
6. Automaattisten ajoneuvojen liikennesuoritteiden ja niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärä (ml. kokeilut)	Automaattisten ajoneuvojen kokeilujen tulokset		Yhdeksän testialuetta tai -ympäristöä käynnissä tai suunnitteilla. Lukuisia kokeiluja.
7. Liikenneonnettomuuksista aiheutuneet taloudelliset vahingot ja niiden yksikköhinnat	Onnettomuuksien yhteiskuntataloudellinen kustannus yksikköhintojen avulla laskettuna		Kuolemien ja loukkaantumisten yhteiskuntataloudellinen kustannus oli ennakkotietojen perusteella 1,1 mrd € vuonna 2017. Kustannus pieneni edellisvuodesta.

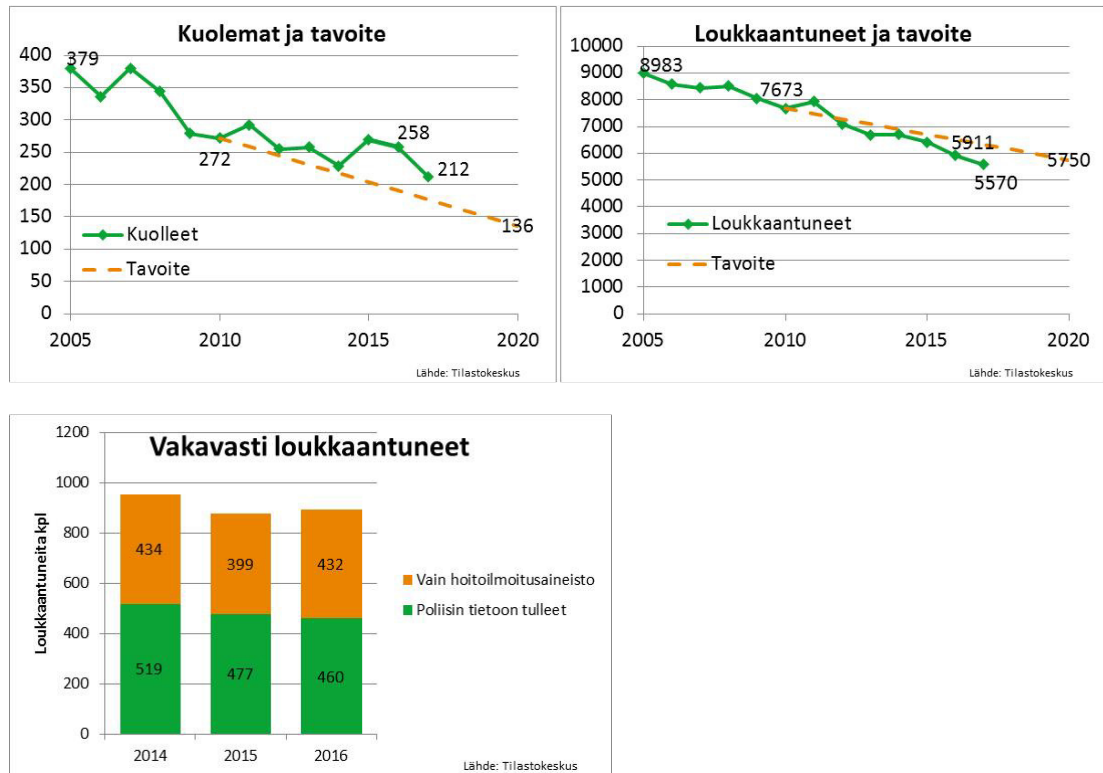
Mittari	Mittarin määrittely	Tilanne
8. Rikkeiden ja seuraamusten lukumäärä	Rattijuoppojen osuus liikennevirrasta ja seuraamusten määrä	 Alkoholirattijuoppoja oli 0,12 % liikennevirrasta vuonna 2017. Osuus pieneni edellisvuosista. Poliisin tietoon tulleet rattijuopumusrikokset pysyivät ennallaan vuonna 2017.
	Ylinopeudet pääteillä ja seuraamusten määrä	 Yli 10 km/h ylinopeuksien osuus oli kesällä 2017 noin 10 % ja talvella 2016 - 2017 noin 13 %. Ylinopeudet vähenivät edellisvuodesta. Poliisin tietoon tuli 299 000 nopeusrajoituksen rikkomista vuonna 2016.
	Turvallitteiden käyttö	 Turvavyötä käytti henkilöauton etupenkillä 93–95 % ihmisistä vuonna 2017. Jalankulkijoista 54 % käytti heijastinta pimeään aikaan valaistussa ympäristössä vuonna 2015. Pyöräilykypärää käytti 42 % pyöräilijöistä vuonna 2016.
9. Tieverkon kunto	Ajosuunniltan erotettujen teiden osuus maanteiden liikennesuoritteesta	 29 % maanteiden liikennesuoritteesta ajetaan ajosuunniltan erotetuilla teillä.
	Huonokuntoisten maanteiden osuus liikennesuoritteesta	 Liikennesuoritteesta noin 9 % kulkee huonokuntoisella tieverkolla

Vuonna 2017 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 212 ihmistä. Kuolleiden määrä kasvaa tästä todennäköisesti kuolinsyyrekisteriin perustuvissa tarkistuksissa, mutta kuolemien määrä saattaa silti olla ennätyskellisen pieni; edellinen ennätys on 229 kuollutta vuonna 2014. Liikennekuolemien väheneminen on kuitenkin ollut puolittamistavoitteeseen nähden liian hidasta. Jos tavoitteeseen edettäisiin tasaisesti, kuolemia olisi pitänyt tapahtua vähintään 35 kpl vähemmän. Näyttää hyvin todennäköiseltä, että kuolemien puolittamistavoitetta ei saavuteta. Poliisin tietoon tulleet loukkaantumiset ovat vähentyneet tavoitteen mukaisesti. Vuonna 2017 kuolleet vähenivät eniten autojen kohtaamisonnettomuuksissa ja loukkaantumiset jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksissa.

Vakavista loukkaantumisista on sairaaloiden ja poliisin tilastojen yhdistämiseen perustuva tieto vuosilta 2014–2016. Tieliikenteessä on loukkaantunut vakavasti näinä vuosina noin 900 henkilöä vuodessa. Auton käyttäjien vakavat loukkaantumiset ovat vähentyneet tällä tarkastelujaksolla, samoin työikäisen väestön vakavat loukkaantumiset. Nuorten, iäkkäiden, jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavat loukkaantumiset eivät ole vähentyneet.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mittareista liikenneturvallisuuden kannalta hyvään suuntaan ovat viime vuosina kehittyneet turvavöiden, jalankulkijoiden heijastimien ja pyöräilykypäröiden käyttö. Myös ylinopeudella ajaminen on vähentynyt.

Liikenneturvallisuuden kannalta on epäsuotuisaa, että ajoneuvokannan keski-ikä kasvu on jatkunut ja autoliikenteen liikennesuorite on kasvanut. Rattijuoppojen määrä liikennevirrassa on pysynyt jatkuvasti ennallaan.



Maailman terveysjärjestö WHO on laatinut äskettäin oman suosituksesta vapaaehtoisista maailmanlaajuisista liikenneturvallisuusindikaattoreista ja niille asetettavista tavoitteista<sup>2</sup>. Euroopan komissio valmistelee EUn vuosien 2020–2030 tieliikenteen turvallisuusohjelmaa, johon tulee todennäköisesti sisältymään myös indikaattoreita. Tästä voi tulla Suomelle tarve jatkokehittää joitakin mittareita, esimerkiksi tieverkon turvallisuuden mittaamista.

## Periaatepäätöstä seuraava yhteistyöverkosto

Trafin koordinoima yhteistyöverkosto kokoontui ensimmäisen kerran 21.12.2016. Vuonna 2017 kokouksia oli neljä kappaletta. Kokouksissa käsiteltiin periaatepäätöksen seurannan toteutustapaa, toimenpiteiden ja mittareiden tilannetta, kansainvälisiä tieliikenneturvallisuuden tavoitteita ja mittareita ja eri organisaatioiden omaa liikenneturvallisuustyötä. Verkostossa ovat edustettuina Trafin lisäksi Kuntaliitto, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, Liikennevirasto, Onnettomuustietoinstituutti, Opetushallitus, Poliisihallitus, sisäministeriö, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos ja Uudenmaan ELY-keskus.

Yhteistyöverkosto järjesti liikenneturvallisuuden alueellisille toimijoille suunnatun seminaarin ”Liikenneturvallisuustyön hyvät käytännöt kaikkien käyttöön” 14.11.2017 Tampereella. Seminaarin tavoitteena oli edistää periaatepäätöksen keskeisiä teemoja. Esitysten aiheina olivat automaattinen liikennevalvonta taajamissa, nopeusnäyttötaulut, suojatiet, kuntien liikenneturvallisuustyön toimintatavat ja koulujen saattoliikenne. Seminaariin osallistui noin 85 henkilöä.

<sup>2</sup> Developing global indicators for road safety targets [WHO:n verkkosivu](#)