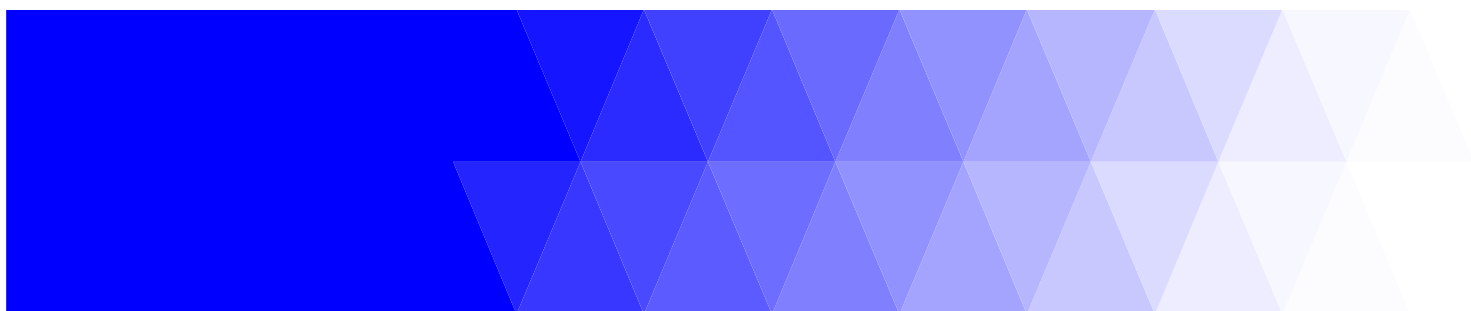


# Tiedosta liikenneturvallisuutta

## Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

15.12.2016



# JOHDANTO

Eduskunta edellytti keväällä 2015, että hallitus laatii uuden periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi (KAA 3/2014 vp). Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeina säädöksiä sujuvoitetaan ja Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Lisäksi hallitusohjelman mukaan sisäisen turvallisuuden ja oikeudenhoidon palvelutasoa parannetaan digitalisaation ja uusien teknologioiden avulla. Oikeusprosesseja nopeutetaan ja mahdollistetaan tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviin. Kärkihankkeiden mukaisilla toimilla voidaan vastata liikenneturvallisuuden nopeasti muuttuviin haasteisiin ja parantaa liikenneturvallisuutta yhteiskunnan muutoksen edellyttämällä tavalla.

Pitkän aikavälin visiona on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksellä varmistetaan, että liikenneturvallisuus paranee niin kuljettajien, ajoneuvojen kuin teidenkin osalta. Lisäksi periaatepäätös parantaa valmiutta liikenteen turvalliseen automatisaatioon.

Periaatepäätöksessä hallituksen keskeisiä liikenneturvallisuutta parantavia keinoja ovat muun muassa: liikennesääntöjen selkeyttäminen ja ajantasaistaminen, liikennesääntöjen noudattamisen ja valvonnan tehostaminen, turvallisempien ajoneuvojen ja kuljettajaa avustavien laitteiden käytön lisääminen, turvallisen tie-infrastruktuurin rahoituksen ja investointien turvaaminen, automatisoituvan liikenteen turvallisuuden ja tietoturvallisuuden kehittäminen, tienkäyttäjille annettavan ajotutkinnon ja siihen liittyvien oppimistapojen kehittäminen, liikennepalveluiden houkuttelevuuden lisääminen sekä ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen.

Periaatepäätöksen toteutumista seurataan valvomalla hankkeiden etenemistä. Periaatepäätöksen vaikuttavuutta seurataan periaatepäätöksessä määritellyillä mittareilla.

Periaatepäätöksen perusteluosassa taustoitetaan periaatepäätös. Perusteluosassa kuvataan aluksi tieliikenteen turvallisuuden tilaa. Seuraavaksi avataan periaatepäätöksen seitsemän tavoitetta ja toimenpidettä. Perusteluosassa on tiiviit kuvaukset periaatepäätöksessä esitetyistä hankkeista. Lopuksi perusteluosassa kuvataan periaatepäätöksen valmistelua ja esitetään huomioita osasta laajan lausuntokierroksen lausunnoista.

Valtioneuvosto hyväksyi periaatepäätöksen yleisistunnossaan 15.12.2016.

## Sisällysluettelo

	<b>JOHDANTO .....</b>	<b>2</b>
	<b>VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS .....</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>TAVOITTEET JA TOIMENPITEET .....</b>	<b>4</b>
1.1	LIIKENTEEEN PELISÄÄNNÖT SELKEIKSI.....	4
1.2	TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN.....	4
1.3	TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE .....	5
1.4	LUOTTAMUSTA LIIKENTEEEN AUTOMAATIOON.....	5
1.5	KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAIDOT JA VALMIUDET.....	6
1.6	LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYYYDISSÄ.....	6
1.7	VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA .....	7
<b>2.</b>	<b>TOTEUTUS JA SEURANTA .....</b>	<b>7</b>
2.1	Hankeseuranta.....	7
2.2	Liikenteen tilakuva mittareina .....	7
	<b>PERIAATEPÄÄTÖKSEN PERUSTELUOSA .....</b>	<b>8</b>
	Liikenneturvallisuuden tilannekuva .....	10
<b>1.</b>	<b>TAVOITTEET JA TOIMENPITEET .....</b>	<b>12</b>
1.1	Liikenteen pelisäännöt selkeiksi .....	12
1.2	Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin .....	12
1.3	Turvallisempia ajoneuvoja teille .....	14
1.4	Luottamusta ja ennalta varautumista liikenteen automaatioon.....	15
1.5	Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet.....	18
1.6	Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kyydissä .....	18
1.7	Väylien on oltava turvallisessa kunnossa.....	20
<b>2.</b>	<b>Periaatepäätöksen toteutus ja seuranta .....</b>	<b>21</b>
2.1	Hankeseuranta (liikennevalo-mittarit hankkeiden etenemisestä) .....	21
2.2	Liikenteen tilakuva mittareina .....	21
<b>3.</b>	<b>Periaatepäätöksen valmistelu ja lausuntokierros .....</b>	<b>22</b>

# VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS

Eduskunta edellytti keväällä 2015, että hallitus laatii uuden periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi (KAA 3/2014 vp). Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeina säädöksiä sujuvoitetaan ja Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö. Lisäksi hallitusohjelman mukaan sisäisen turvallisuuden ja oikeudenhoidon palvelutasoa parannetaan digitalisaation ja uusien teknologioiden avulla. Oikeusprosesseja nopeutetaan ja mahdollistetaan tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviin. Kärkihankkeiden mukaisilla toimilla voidaan vastata liikenneturvallisuuden nopeasti muuttuviin haasteisiin ja parantaa liikenneturvallisuutta yhteiskunnan muutoksen edellyttämällä tavalla.

Pitkän aikavälin visiona on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksellä varmistetaan, että liikenneturvallisuus paranee niin kuljettajien, ajoneuvojen kuin teidenkin osalta. Lisäksi periaatepäätös parantaa valmiutta liikenteen turvalliseen automatisaatioon.

## 1. TAVOITTEET JA TOIMENPITEET

### 1.1 LIIKENTEEN PELISÄÄNNÖT SELKEIKSI

(Miten hallitus parantaa liikennesääntöjen selkeyttä ja noudattamista?)

Hallitus huolehtii siitä, että liikenteen säännöt ovat selkeitä sekä ajanmukaisia ja että ne mahdollistavat kaikille sujuvan ja turvallisen liikenteen. Yhteisillä säännöillä luodaan edellytykset tiellä liikkujien väliselle luottamukselle ja mahdollistetaan uudenlaisten automatisoitujen liikkumistapojen ja -välineiden sulautuminen osaksi perinteistä liikennettä. Liikenneturvallisuustyötä tekevät tahot huolehtivat siitä, että liikennesääntöjä ja niiden noudattamista koskeva valistustyö on aktiivista ja kattaa kaikki tieliikenteen osalliset.

- Hallitus valmistelelee esityksen tieliikennelain kokonaisuudistukseksi. HE lausunnoille 2017.

### 1.2 TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN

(Miten hallitus tehostaa liikennesääntöjen valvontaa ja kohottaa kiinnijäämisriskiä?)

Hallitus luo edellytyksiä liikenteen automaattiselle valvonnalle ja tehostaa siten liikennesääntöjen yleisestävää vaikutusta onnettomuusriskiin. Hallitusohjelman mukaisesti sakkomenettelyn käyttöalaa laajennetaan. Päätösten yksinkertaistaminen mahdollistaa sujuvat ja nopeat menettelytavat. Sakotusmenettelyä tehostamalla voidaan viranomaisten resursseja käyttää liikenneturvallisuutta tehokkaammin edistäviin tehtäviin, kuten liikenteen valvontaan. Ajokieltojen ja muiden ajokorttilaissa olevien seuraamusten määräämistä yksinkertaistetaan siirtämällä toimivaltaa tuomioistuimelta poliisille. Viranomaisten päätöksenteossa hyödynnetään digitalisaatiota, joka tehostaa poliisin työtä ja vapauttaa resursseja muuhun liikenteen valvontaan.

- Hallitus valmistelee esityksen tieliikennevirhemaksun käyttöön ottamiseksi ja sanktiomenettelyjen keventämiseksi. HE lausunnoille 2017 (osana tieliikennelain uudistusta)
- Sakkomenettelyn käyttöalaa laajennetaan selvissä ja yksinkertaisissa liikenneriikkomuksissa. Ajokieltojen käyttöä yksinkertaistetaan, yhdenmukaistetaan ja kevennetään. Oikeusministeriön työryhmän mietintö lausunnoille 2016.
- Sisäministeriön johdolla valmistellaan sisäisen turvallisuuden strategia, jossa huomioidaan tieliikenteen turvallisuus. Strategia valmistuu 2017.

## 1.3 TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE

(Miten hallitus edistää turvallisuutta parantavan tekniikan yleistymistä ajoneuvoissa ja teillä?)

Hallitus pyrkii pienentämään ajoneuvokannan keski-ikää, jotta kuljettajaa avustavia turvallisuusvälineitä saataisiin laajemmin käyttöön. Liikenneverkon uusien rahoitusmallien selvittämisen yhteydessä arvioidaan mm. sitä, miten liikenteen rahoitusta ja verotusta uudistamalla voidaan edistää ajoneuvokannan uudistumista. Ajoneuvojen katsastusvaatimuksia muutetaan siten, että katsastustoiminta painottuu liikenneturvallisuuden kannalta riskipitoisimpiin ajoneuvoihin. Raskaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan uudistamalla ajoneuvojen talvirengasvaatimukset.

- Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallituksen kehysriihen toimeksiannosta selvitys-tä liikenneverkon kehittämisen ja rahoituksen uudistamiseksi, jotta poliittiset päätökset asiasta voidaan tehdä alkuvuodesta 2017.
- Hallitus valmistelee esityksen katsastuslainsäädännön uudistamiseksi. HE lausunnoilla 2016.
- Hallitus valmistelee syksyllä 2016 asetuksen niistä vaatimuksista, jotka koskevat raskaan liikenteen talvikäyttöön soveltuvia renkaita.

## 1.4 LUOTTAMUSTA LIIKENTEEN AUTOMAATIOON

(Miten hallitus parantaa automaattisten ajoneuvojen turvallisuutta ja tietoturvallisuutta?)

Hallitus luo edellytykset turvallisen ja luotettavan automaattisen liikenteen kehittymiselle. Älyliikenteen turvallisuustiedon jakamista kehitetään siten, että ihmisillä olisi paremmat mahdollisuudet hallita liikkumistaan koskevien tietojen käyttöä ja hyödyntämistä liikenneturvallisuutta edistävällä tavalla. Liikennepalvelujen ja -järjestelmien turvallisuutta ja riskienhallintaa koskevissa vaatimuksissa huomioidaan tietoturvallisuuden vaikutus liikenneturvallisuuteen.

- Liikenne- ja viestintäministeriö laatii vuonna 2017 tiekartan hallituskauden aikana keskeisimmistä toimenpiteistä liikenteen älykkään ja turvallisen automaation edistämiseksi.
- Viranomaiset ja yhteisöt kartoittavat yhdessä keinoja, joilla voitaisiin verkostomaisesti hankkia, jakaa ja hyödyntää automaattisesta liikenteestä syntyvää tietoa liikenteen turvallisuuden parantamiseksi.
- Suomi osallistuu aktiivisesti EU:n tasolla yhteistyöhön verkottuneen ja automaattisen ajamisen kehittämiseksi.

- Hallitus toteuttaa tietoturvallisuusstrategiassa määritellyt toimenpiteet ja valmistelee esityksen liikennejärjestelmien tietoturvallisuutta parantavan EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin voimaansaattamiseksi. HE lausunnoille 2017.

## 1.5 KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAITOT JA VALMIUDET

(Miten hallitus turvaa tehokkaasti sen, että kansalaisilla on ajanmukaiset valmiudet turvalliseen liikkumiseen?)

Ajo-opetusjärjestelmän uudistamalla luodaan paremmat mahdollisuudet yksilölliseen opiskeluun mm. hyödyntämällä virtuaalista koulutusta ajokorttiopetuksessa tai ajokorttia suoritettaessa. Ajokorttia varten saatavan koulutuksen sijaan säänneltäisiin kuljettajatutkintoa ja siinä vaadittavaa osaamista. Uudet opetus- ja oppimismenettelyt parantavat kansalaisten valmiuksia turvalliseen liikkumiseen.

- Hallitus valmistelee esityksen ajokorttilain uudistamiseksi sekä kuljettajaopetus- ja ajotutkintojärjestelmän ajantasaistamiseksi. HE lausunnonle 2017.

## 1.6 LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYDDISSÄ

(Miten hallitus houkuttelee liikennepalveluiden asiakkaisiksi kuljettajia, joiden ajokunto on heikentynyt? Miten hallitus puuttuu rattijuopumukseen sekä terveysongelmista johtuviin onnettomuusriskeihin?)

Hallitus vähentää heikentyneestä ajokunnosta johtuvien onnettomuuksien riskiä. Kehittämällä liikennepalveluiden saatavuutta, hintaa ja asiakaslähtöisyyttä hallitus parantaa yksityisautoilulle vaihtoehtoisten liikenteen palvelujen houkuttelevuutta ja käyttöä. Alkoholin ja huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajamiseen etsitään tehokkaita puuttumiskeinoja. Hallitus mm. vaikuttaa EU:ssa siihen, että alkolukot tulisivat uusissa ajoneuvoissa pakolliseksi varusteeksi. Liikenneturvallisuustyötä tekevät tahot viestivät ja valistavat aktiivisesti päihteiden käytön tai muutoin heikentyneen ajokunnon riskeistä liikenteessä.

- Hallitus vie kolmessa vaiheessa läpi liikennekaarihankkeen lainsäädäntöuudistukset. Uudistuksilla edistetään uusien palvelumallien syntymistä ja liikennepalveluiden käytön lisääntymistä.
- Uuden, 30.12.2016 voimaan tulevan alkolukkolainsäädännön tavoitteena on mm. lisätä laitteiden lukumäärää ja alentaa alkolukko-ohjelmien hintaa. Hallitus arvioi lainsäädännölle asetettuja tavoitteita ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuuden kannalta vuosien 2017-2018 aikana.
- Hallitus vaikuttaa EU:ssa alkolukkojen lisäämiseksi EU:ssa vaadittavien ajoneuvovarusteiden listalle.

## 1.7 VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA

(Millaisia toimia liikenneväylien turvallinen kunto edellyttää?)

Hallitus turvaa tarvittavan rahoituksen korjausvelan kasvun taittamiseksi ja vähentämiseksi sekä edellyttää liikenneväylien kunnan kehityksen seuraamista.

- Seurataan korjausvelkatoimenpiteiden toteutusta ja vaikuttavuutta.
- Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallituksen kehysriihen toimeksiannosta selvitystä liikenneverkon kehittämisen ja rahoituksen uudistamiseksi, jotta poliittiset päätökset asiasta voidaan tehdä alkuvuodesta 2017.

## 2. TOTEUTUS JA SEURANTA

Periaatepäätöksen toteutumista seurataan valvomalla hankkeiden etenemistä. Periaatepäätöksen vaikutuksia seurataan päätöksessä määriteltävillä mittareilla. Periaatepäätöksen hankkeiden ja mittareiden seuranta varten Liikenteen turvallisuusvirasto kutsuu koolle yhteistyöverkoston, joka raportoi valtioneuvostolle. Periaatepäätöksessä esitetyt toimenpiteet ja säädösmuutokset edellyttävät pitkäjänteistä tiedottamista, jotta niistä saatava liikenneturvallisuushyöty olisi mahdollisimman suuri.

### 2.1 Hankeseuranta (liikennevalo-mittarit hankkeiden etenemisestä)

### 2.2 Liikenteen tilakuva mittareina

- liikennesuoritteet,
- liikennepalveluiden saatavuus ja käyttö,
- ajoneuvokannan ikä,
- kuljettajaa avustavien laitteiden ja palveluiden lukumäärä sekä niiden merkitys onnettomuusriskiin
- liikenneonnettomuuksien lukumäärä aiheutumistavan ja seurauksen mukaan eriteltynä,
- automaattisten ajoneuvojen liikennesuoritteiden sekä niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärä (ml. kokeilut),
- liikenneonnettomuuksista aiheutuneet taloudelliset vahingot ja niiden yksikköhinnat,
- rikkeiden ja seuraamusten lukumäärä
- tieverkon kunto

# **PERIAATEPÄÄTÖKSEN PERUSTELUOSA**

**15.12.2016**



# PERUSTELUOSA

Eduskunta edellytti keväällä 2015, että hallitus laatii uuden periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi (KAA 3/2014 vp). Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeina säädöksiä sujuvoitetaan ja Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö. Lisäksi hallitusohjelman mukaan sisäisen turvallisuuden ja oikeudenhoidon palvelutasoa parannetaan digitalisaation ja uusien teknologioiden avulla. Oikeusprosesseja nopeutetaan ja mahdollistetaan tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviin.

Periaatepäätös on jatkoa vuosien 1993, 1997, 2001, 2006 ja 2012 periaatepäätösten sarjalle. Valtioneuvosto on vuoden 2001 periaatepäätöksessään hyväksynyt Suomelle pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Myös nyt käsillä olevalla periaatepäätöksellä tavoitellaan tätä niin sanottua nollavisiota.

Euroopan unionin tavoitteena on tieliikenteen turvallisuuden jatkuva parantaminen. Vuonna 2010 EU-tason tavoitteeksi asetettiin liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2020 mennessä. Liikennekuolemien lisäksi myös vakavat loukkaantumiset aiheuttavat inhimillistä kärsimystä. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat henkilövahinkojen ohella myös huomattavia taloudellisia vahinkoja. Hallitusohjelman mukaisilla toimilla voidaan vastata liikenneturvallisuuden nopeasti muuttuviin haasteisiin ja parantaa liikenneturvallisuutta yhteiskunnan muutoksen edellyttämällä tavalla kustannustehokkaasti.

Liikenneturvallisuus on pitkällä aikavälillä parantunut Suomessa ja Euroopassa. Periaatepäätöksellä varmistetaan ajoneuvojen, kuljettajien ja tieverkon turvallisuus sekä valmius liikenneturvallisuutta parantavaan automaatioon myös tulevaisuudessa. Turvallisuuden parantaminen edellyttääkin laajaa keinovalikoimaa ja hyvää yhteistyötä eri toimijoiden kesken.

Inhimillinen riskitekijä on mukana lähes kaikissa liikenneonnettomuuksissa, mutta tieliikenteen automatisoitumisen uskotaan merkittävästi parantavan turvallisuutta tulevaisuudessa. Liikenneturvallisuustyön onkin tulevaisuudessa vastattava niihin onnettomuusriskien muutoksiin, joita mm. ajoneuvojen teknologinen kehitys, liikenteen markkinamurros sekä liikenteen automaatio tuovat tullessaan.

Periaatepäätöksessä esitetään hallituksen keskeisimmät keinot parantaa liikenneturvallisuutta. Näitä ovat muun muassa:

- liikennesääntöjen selkeyttäminen ja ajantasaistaminen,
- liikennesääntöjen noudattamisen ja valvonnan tehostaminen,
- turvallisempien ajoneuvojen ja kuljettajaa avustavien laitteiden käytön lisääminen,
- turvallisen tie-infrastruktuurin rahoituksen ja investointien turvaaminen,
- automatisoituvan liikenteen turvallisuuden ja tietoturvallisuuden kehittäminen,
- tienkäyttäjille annettavan ajotutkinnon ja siihen liittyvien oppimistapojen kehittäminen,
- liikennepalveluiden houkuttelevuuden lisääminen sekä
- rattijuopumusten ja muiden ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen,

Käytännön yhteistyön varmistamiseksi liikenteen turvallisuusvirasto Trafi kutsuu koolle yhteistyöverkoston, jossa voidaan sovittaa yhteen periaatepäätöstä toteuttavia toimia sekä seurata tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista periaatepäätöksessä määritellyillä mittareilla.

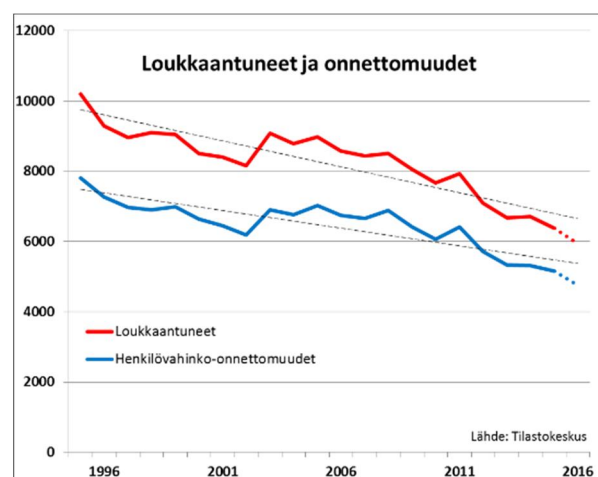
## Liikenneturvallisuuden tilannekuva

Suomalaisten kotimaan henkilöliikennesuorite on vuosittain noin 74 miljardia henkilökilometriä. Noin 90 % suoritteesta kertyy maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä. Joukkoliikenteen osuus on noin viidennes. Työmatkoilla julkisen liikenteen suoriteosuus on noin 15 %. Liikenteen kokonaissuorite Suomen maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä on lisääntynyt kymmenen vuoden (2005–2014) aikana noin 3 %. Maanteiden liikennesuorite oli 36 925 miljoonaa autokilometriä vuonna 2014 ja katujen ja yksityisteiden suorite oli 17 655 miljoonaa autokilometriä. Maanteiden osuus tieliikenteen kokonaissuoritteesta oli 67,5 %. Maanteilla liikennesuorite on kasvanut kymmenessä vuodessa lähes 4 %. Maanteiden kokonaissuorite kasvoi vuodesta 2014 vuoteen 2015 1,4 %. Henkilöautoliikenne maanteilla kasvoi kymmenen vuoden (2005–2014) aikana yli 4 %.

Kuorma- ja pakettiautojen liikennesuoritteiden osuus maanteiden autokilometreistä on noin 14 %. Kuorma-autojen suorite maanteilla on kymmenen vuoden aikana kasvanut vain vähän, noin yhden prosentin. Myös pakettiautojen liikennesuoritteiden kasvu on jäänyt vähäiseksi vastaavana aikana, 2,3 %. Polkupyöräily on merkittävä liikennemuoto Suomessa. Vuosien 2010–11 henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 8 % matkoista tehtiin polkupyörällä. Pyöräilyn kulkutapaosuus on kuitenkin vähentynyt, sillä vielä 1990-luvun lopulla se oli 11 %. Mopon ja mopoauton käyttö on vähentänyt 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. Lasten, nuorten ja nuorten aikuisten sekä eläkeikäisten pyöräily on vähentynyt. Sen sijaan 35–54-vuotiaiden pyöräily ei ole muuttunut.

Liikenneonnettomuuksien sekä niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden ihmisten määrä on vähentynyt jo usean vuosikymmenen ajan. Vuonna 2015 Suomen tieliikenteessä menehtyi ennakkotietojen mukaan 266 ihmistä, mikä on yli 30 kuolemaa enemmän kuin vuonna 2014. Liikennekuolemien määrä nousi vuosien 2012–2013 tasolle. Vuoden 2016 osalta alustavat tiedot näyttävät kuitenkin siltä, että liikennekuolemien määrä olisi jälleen laskusuunnassa. Vuosittaisiin tilastoihin liittyy merkittävää vaihtelua. Esimerkiksi vuonna 2014 Suomi kuului EU-maiden vertailussa kärkeen mitattuna kuolleiden prosentuaalisella vähenemällä edellisestä vuodesta, kun taas vuonna 2015 sijoitus oli toiseksi huonoin. Olennaista on siksi seurata pitkän aikavälin kehitystä eri jäsenmaissa

Vuonna 2015 loukkaantuneita tilastoitiin noin 6400. Tilastoidut loukkaantumiset ovat vähentyneet noin 2000 vuotuisen tapauksen verran viimeisinä kymmenenä vuotena siitä huolimatta, että liikenteen suorite on kasvanut noin 6 %. Vuodesta 2014 lukien tilastointia on tarkennettu site, että vakavasti loukkaantuneet tilastoidaan erikseen. Tieliikenteen loukkaantumisista iso osa ei tule poliisin tietoon ja jää siksi pois virallisista tilastoista.

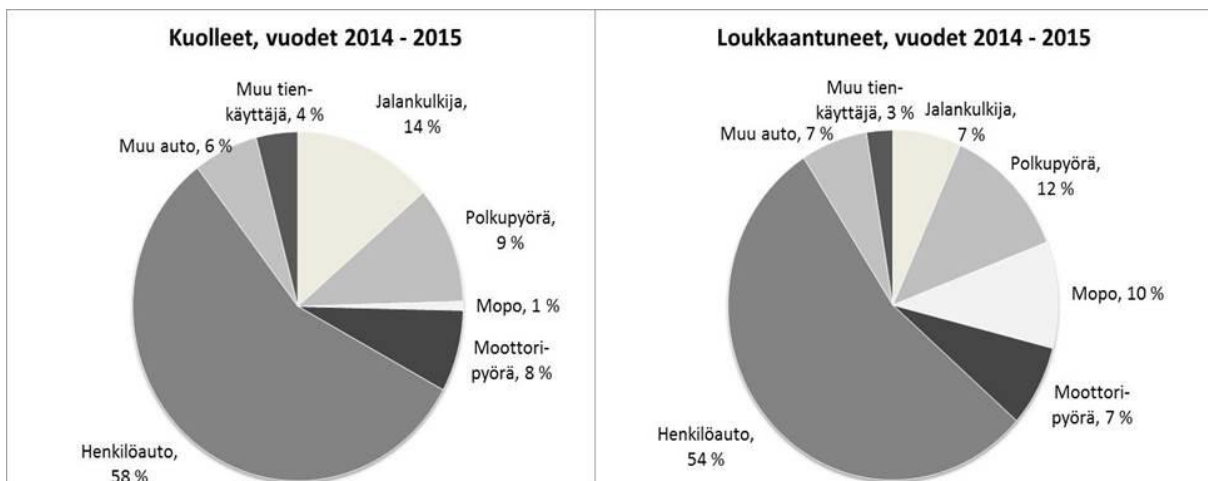


Vuonna 2015 Suomessa menehtyi 48 henkeä miljoonaa asukasta kohden EU:n keskiarvon ollessa 52. Asukaslukuun suhteutettuna Suomi sijoittui kymmenenneksi liikennekuolemista eli lähelle Euroopan keskitasoa. Vuonna 2015 turvallisimmat valtiot olivat Norja, Malta, Ruotsi, Iso-Britannia ja Tanska. Sen sijaan autoliikenteen suoritteeseen suhteutettuna Suomen tieliikenteessä kuolee noin viisi henkilöä miljardia ajokilometriä kohti, mikä on EU-valtioiden joukossa viidenneksi pienin luku. Liikennesuoritetieto kuitenkin puuttuu useista jäsenvaltioista.

Suomessa liikennekuolemien määrä väkilukuun suhteutettuna on suurempi kuin liikenneturvallisuudeltaan parhaimmissa valtioissa muun muassa siksi, että tieliikenteen ja erityisesti henkilöautoliikenteen osuus liikkumisesta on suurempi ja autokannan keski-ikä korkeampi. Nuoria, 15–20-vuotiaita, menehtyy Suomessa liikenteessä lähes kaksinkertaisesti turvallisimpiin valtioihin verrattuna. Kansainvälisen vertailututkimuksen mukaan pitkät etäisyydet ja kuljettajien asenneongelmat vaikuttavat tilanteeseen.

Suomen tieliikenteessä menehtyneistä noin 60 % menehtyy henkilöautossa. Jalankulkijoita menehtyy vuodessa noin 33 ja pyöräilijöitä 26 henkilöä. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden liikennekuolemat ovat viime vuosina vähentyneet, ja vuonna 2015 menehtyi ennakkotietojen mukaan yksi mopoilija ja 20 moottoripyöräilijää. Kuorma- tai linja-auto oli osallisena noin 30 %:ssa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, näiden ajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien osuus menehtyneistä oli kuitenkin vain noin 2 %. Poliisin tietoon tulleista tieliikenteessä loukkaantuneista noin 54 % loukkaantui henkilöautossa, 12 % pyöräillessä, 10 % mopolla kuljettaessa ja 7 % kävellessä.

Ajonopeuksilla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ajonopeus vaikuttaa sekä mahdollisuuksiin ennaltaehkäistä törmäyksiä että törmäysten ihmisille aiheuttamiin seurauksiin. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan vuosittain voitaisiin säästää jopa 75-125 henkeä, jos nopeusrajoituksia noudatettaisiin. ELY-keskuksen mukaan kuitenkin useampi kuin joka toinen autoilija ylittää nopeusrajoitukset ja yksi viidestä ajaa ylinopeutta yli 10 km/h.



# 1. TAVOITTEET JA TOIMENPITEET

## 1.1 Liikenteen pelisäännöt selkeiksi

### 1.1.1 Tieliikennelain kokonaisuudistus

Voimassa oleva tieliikennelaki on vuodelta 1981. Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä tieliikennelain kokonaisuudistus, joka lähetetään lausunnoille tämän periaatepäätöksen antamisen jälkeen.

Tieliikennelainsäädäntöä uudistetaan uudessa hengessä. Lakihankkeen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Hankkeessa pyritään myös huomioimaan tulevaisuudessa automatisoituvan liikenteen ja tiedon hyödyntämisen tarpeet. Vuoden 2000 perustuslain huomioon ottaminen on ollut esitystä laadittaessa keskeisellä sijalla.

Uudella tieliikennelaille pyritään edistämään Suomen liikenneturvallisuustilannetta, liikenteen sujuvuutta ja tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttamaan ympäristön tilaan myönteisesti. Säädöksiä purkamalla vähennetään byrokratiaa ja lisätään tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään. On tärkeää, että tien käyttäjät ymmärtävät ja sisäistävät liikennesääntöjen merkityksen ja vaikutuksen liikenteen sujuvuuteen sekä turvallisuuteen.

## 1.2 Tehokkuutta liikennesääntöjen valvontaan ja seuraamuksiin

Tien käyttäjien on voitava luottaa siihen, että liikennesääntöjä noudatetaan laajasti. Valvonnalla voidaan estää yksittäistapauksissa sellainen liikennesääntöjen vastainen toiminta, joka on omiaan heikentämään liikenneturvallisuutta. Lisäksi valvonnalla ja rikkeistä seuraavilla sanktioilla voidaan toteuttaa liikennesääntöjen yleisestävää vaikutusta eli toisin sanoen ylläpitää kiinnijäämisriskiä ja sen myötä paranevaa motivaatiota noudattaa sääntöjä.

### 1.2.1 Hallinnolliset maksut liikenerikkomusten seuraamuksiksi

Oikeudenhoidon uudistamisohjelma vuosille 2013–2025 on hallituksen toimenpideohjelman kivijalkahanke. Ohjelman mukaan Suomen sanktiojärjestelmä perustuu laajasti rikosoikeudellisten seuraamusten käyttöön. Nykyisellään kaikki tieliikenteeseen liittyvät rikkomukset käsitellään rikosoikeusjärjestelmän piirissä.

Uudistusohjelmassa esitetään tarve selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Hallinnollisella sanktiolla tarkoitetaan tyypillisesti tietyn moitittavaksi koetun toiminnan, rikkomuksen, muuta kuin rikosoikeudellista seuraamusta, jonka määrääjänä on hallintoviranomainen. Hallinnollisten sanktioiden määräämisessä ei noudateta rikosprosessuaalista järjestystä. Tästä huolimatta kyseessä on sanktioitu teko, jonka seuraamuksena määrättävä maksu voi olla eri perustein porrastettu. Hallinnollisten

sanktioiden piiriin voidaan ajatella siirrettävän nykyisten kriminalisointien piiristä esimerkiksi tekoja, joilla ei ole asianomistajaa.

Sakkoon perustuvaa järjestelmää on kehitetty ja yksinkertaistettu monella tavalla. Rikesakkojärjestelmä muodostamalla pyrittiin tehostamaan tieliikenteen valvontaa keventämällä viranomaisresurssien käyttöä. Automaattisessa liikennevalvonnassa käytössä oleva rikesakkomenettely, ehdollinen rikesakkomenettely, on tehostanut seuraamusten määräämistä.

Euroopan unionin lainsäädäntö luo paineita kehittää rangaistuksia joustavampia seuraamusmuotoja, kuten erilaisia hallinnollisia maksuseuraamuksia. Hallinnollinen sanktio tehostaisi liikenteenvalvontaa. Viranomaisen voisi määrätä maksun tienkäyttäjälle tai ajoneuvon rekisteritiedon perusteella ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle. Kameravalvontaa olisi mahdollista laajentaa esimerkiksi kunnissa punaisen liikennevalon ja suojatiesääntöjen noudattamiseen.

Jos sanktion määrääminen olisi hallinnollista, ja vain rekisterikilpi kuvattaisiin, ulkomaalaiset ja kaksipyöräiset moottoriajoneuvot tulisivat mukaan täysimääräisen valvonnan piiriin. Merkittävää olisi sekin, että rikosten määrä Suomessa puolittuisi. Kriminaalipolitiikan tavoitteena on se, että vähäisten rikkomusten ei tule rasittaa rikosoikeusjärjestelmäämme.

### **1.2.2 Sakkomenettelyn käyttöalan laajentaminen**

Ajokieltojen ja muiden ajokorttilaissa olevien seuraamusten määräämistä yksinkertaistettaisiin. Tällä mahdollistetaan digitalisaation hyödyntäminen päätöksenteossa, tehostetaan poliisin työtä ja vapautetaan resursseja. Liikennevalvonnan tehostuminen ja automaattisen liikennevalvonnan lisääminen lisää kiinnijäämisriskiä.

Hallitusohjelman mukaan sakkomenettelyn käyttöalaa laajennetaan ja ajokieltopäätökset siirretään tuomioistuimilta poliisin ratkaistaviksi. Ajo-oikeuspäätösten yksinkertaistaminen mahdollistaa sujuvat ja nopeat menettelytavat, jotka nopeuttavat asioiden hoitamista ja vapauttavat resursseja muun muassa liikennevalvontaan.

### **1.2.3 Sisäisen turvallisuuden strategiatyö ja hankkeet automaattisen liikennevalvonnan kehittämiseksi**

Sisäisen turvallisuuden strategiatyö on jatkoa toukokuussa valmistuneelle sisäisen turvallisuuden selonteolle. Konkreettisia toimenpiteitä sisältävä strategia on tiekartta, jonka avulla pyritään siihen, että Suomesta tulee hallitusohjelman mukaisesti maailman turvallisin maa. Strategiset linjaukset ja niihin perustuva toimenpideohjelma valmistuu huhtikuun 2017 loppuun mennessä. Tieliikenteen turvallisuus on osa sisäistä turvallisuutta. Ministeriöiden välisen työnjaon mukaan liikenne- ja viestintäministeriön tehtäviin kuuluvat muun muassa liikenteen turvallisuusasiat ja strategiaan liittyvät tieliikenteen turvallisuusasiat laaditaan sen vuoksi yhteistyössä. Strategian on tarkoitus ohjata koko suomalaisen yhteiskunnan toimintaa turvallisemmaksi. Yhdessä tekeminen on sisäisen turvallisuuden strategian ja toimenpideohjelman valmistelun ja toteuttamisen ydin.

Poliisi tehostaa liikennevalvontaa ottamalla käyttöön lisää automaattisessa valvonnassa käytettäviä kameroita ja käynnistämällä seuraavan sukupolven kameravalvontajärjestelmän kilpailutusprosessin. Poliisi tehostaa valvontaa myös lisäämällä valvonnassa käytettäviä sähköisiä lomakkeita ja kehittämällä poliisin ja sidosryhmien välisiä tietoliikenneyhteyksiä,

jotta tiedonvälittäminen suoraan poliisiautosta sidosryhmien järjestelmiin olisi mahdollista. Rekisterikilpien lukujärjestelmän laajentaminen lisää myös osaltaan valvonnan tehokkuutta.

## 1.3 Turvallisempia ajoneuvoja teille

Suomen autokanta on Euroopan unionin vanhimpia. Vuonna 2015 Manner-Suomen rekisterissä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 14 vuotta ja liikennekäytössä olevien keski-ikä oli 12 vuotta (Tilastokeskus). Alhaisin henkilöautojen keski-ikä oli Uudenmaan maakunnassa, 12 vuotta, ja korkein Pohjois-Karjalan maakunnassa, 16 vuotta. Henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut jatkuvasti lähes vuosittain viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuonna 2015 liikennekäytössä olevien pakettiautojen keski-ikä oli 13 vuotta, kuorma-autojen 13 vuotta ja linja-autojen 12 vuotta (Autoalan Tiedotuskeskus). Kymmenessä vuodessa (2006–2015) liikennekäytössä olevien henkilöautojen (ilman museoautoja) keski-ikä on noussut seitsemän prosenttia ja viimeisen viiden vuoden aikana lähes viisi prosenttia. Vauhdittamalla ajoneuvokannan uudistumista edistetään liikenneturvallisuutta, sillä uudet ajoneuvot ovat turvallisempia kuin vanhat. Kotimaisissa ja kansainvälisissä tutkimuksissa on arvioitu, että kuoleman tai loukkaantumisen todennäköisyys on uusissa autoissa 10–40 % pienempi kuin kymmenen vuotta vanhoissa autoissa. Ajoneuvokannan uusiutumisen on keskeinen merkitys myös Suomea sitovien ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

### 1.3.1 Liikenneverkon uudet rahoitusmallit

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistele hallituksen kehysriihen toimeksiannosta selvitystä liikenneverkon kehittämisen ja rahoituksen uudistamiseksi. Selvityksen yhteydessä arvioidaan myös, miten liikenteen rahoitusta ja verotusta uudistamalla voidaan edistää ajoneuvokannan uudistumista.

### 1.3.2 Katsastuslain uudistaminen

Katsastuslakihankkeessa on kyse EU:n liikennekelpoisuuspakettiin sisältyvien säädösten implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön vaatimusten tarkastelusta suhteessa kyseisiin direktiiveihin. Kansallisessa lainsäädännössä muutos koskisi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia ja ajoneuvolakia.

Hankkeen yhteydessä tarkastellaan seuraavia asiakokonaisuuksia: moottoripyörien katsastaminen, traktoreiden katsastaminen, tarkastuskohteet ja -menetelmät, vaatimukset katsastajille, katsastustoimipaikoille ja -laitteille, määräaikaikatsastuksen katsastusaikaväli, katsastusajankohdan määräytyminen, tienvarsitarkastustoiminnan laajentaminen sekä rekisteröinnin keskeyttämis- ja peruuttamismahdollisuus.

Katsastustoiminnalla on oleellinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksella pyritään varmistamaan, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot ovat liikennekelpoisessa kunnossa. Suomessa ei tällä hetkellä katsasteta lainkaan moottoripyöriä tai traktoreita, mutta uusi direktiivi edellyttää näiden katsastusvelvollisuuden tarkastelua. EU-direktiivi mahdollistaa Suomen nykyistä mallia harvemman katsastusaikavälin ja EU:n vähimmäistasoon siirtymistä harkitaan tämän hankkeen yhteydessä. Harventaminen vähentäisi merkittävästi kansalaisten kustannuksia. Se kuitenkin todennäköisesti lisää jonkin verran viallisten autojen määrää liikenteessä, millä voi olla vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Tienvarsitarkastustoiminnan laajentamista harkitaan

vaihtoehtoisena keinona edistää ajoneuvojen liikennekelpoisuutta. Se loisi kannustimen pitää ajoneuvot liikennekelpoisessa kunnossa ympärivuotisesti.

### 1.3.3 Raskaan liikenteen talvirengasmääräykset

Ehdotuksen mukaan kuorma-autojen, linja-autojen sekä traktoreiden, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, renkaiden kulutuspinnta-vaatimuksia joului-, tammi- ja helmikuun aikana muutettaisiin niin, että auton ja traktorin vetävällä akselilla tulisi olla talvirenkaat, joiden kulutuspinnan urasyvyys olisi ainakin 5 millimetriä. Muilla akseleilla, sekä ajoneuvolla vedettävän perävaunun kaikilla akseleilla olisi renkaiden pääurien syvyyden oltava ainakin 3 millimetriä. Talvirengasvaatimukset koskisivat sekä kotimaista että ulkomailta tulevaa raskasta liikennettä. Talvirengasvaatimus arvioidaan uudelleen käynnissä olevan tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistuksessa. Tällöin arvioidaan kaikkien ajoneuvojen rengasvaatimukset kokonaisuutena.

Urasyvyysvaatimusten kiristämällä pienennetään liikenneturvallisuuden riskitekijäksi todettua urasyvyydeltään alhaisilla renkailla liikennöivien ajoneuvojen määrää liikenteessä. Tutkijalautakuntien tutkimia onnettomuuksia tarkasteltaessa havaittiin, että mikäli renkaiden urasyvyys olisi onnettomuuksien syntyhetkellä ollut ainakin 5 mm, se olisi mahdollisesti vaikuttanut kolmen kevyemmän kuorma-auton ajamaan kuolonkolariin vuosina 2000–2010. Talvikuvioisilla renkailla voidaan parantaa raskaiden ajoneuvojen liikkeellelähtö- ja liikkumiskykyä. Nykyisin viidesosa raskaiden ajoneuvojen vetävien akselien renkaista ei ole talvikuvioisia.

## 1.4 Luottamusta ja ennalta varautumista liikenteen automaatioon

Lähes kaikissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa inhimilliset tekijät ovat osasyynä onnettomuuteen. Tutkimusten mukaan inhimilliset syyt ovat osasyynä jopa 90 prosentissa liikenneonnettomuuksista. Ajoneuvojen automatisoitumisella uskotaan voitavan vähentää inhimillisiä virheitä. Automaation mahdollistava ajosysteemi vähentää polttoainekulutusta, pakokaasupäästöjä ja ruuhkia. Liikenteeseen liittyvien automaattitoimintojen tarvitsema monimuotoinen tieto, tiedon riittävä määrä ja tiedon luotettavuus sekä tiedonvälityksen turvallisuus ovat avainasemassa varmistettaessa älykkäiden liikennejärjestelmien ja automaattisesti ohjautuvien liikennevälineiden turvallisuus.

Automaattisesti ohjautuvat ajoneuvot ovat osa älykkäiden liikennejärjestelmien toteutumista. Älykkäissä liikennejärjestelmissä automaattisesti ohjautuvat ajoneuvot käyttävät liikkumiseensa itse tuottamaansa tietoa, jota ne keräävät ympäristöstä omilla sensoreillaan, tutkillaan ja kameroillaan. Sen lisäksi ne käyttävät sitä laajapohjaista tietoa, mitä ajoneuvoihin välittyy verkon kautta muusta liikenneympäristöstä, muista ajoneuvoista, tieympäristöstä, liikenteen ohjausjärjestelmistä ja kaupallisista palveluista. Merkittävä älyliikenteen tuoma parannus liikenteen turvallisuuden edistämiseksi on uusiin henkilö- ja pakettiautoihin vuonna 2018 pakollisena edellytettävä automaattinen hälytysjärjestelmä (eCall).

Osana niin sanotun ITS-direktiivin (2010/40/EU) käynnissä olevaa uudistamista Euroopan unionin komissio toteutti vuonna 2016 julkisen kuulemisen jonka jälkeen se julkaisi 30.11.2016 tiedonantona verkottunutta ja automaattista ajamista koskevan kehittämissuunnitelman (ns. C-ITS strategia).

Suomi totesi julkiseen kuulemiseen antamassaan vastauksessa, että älykkäiden liikennejärjestelmien ja palveluiden yhteentoimivuus on keskeisessä asemassa mahdollistettaessa uusia palveluja ja liikkumisen matkaketjuja. Lisäksi pidettiin kannatettavana EU:n yhteisen strategian laatimista ohjaamaan ja nopeuttamaan liikenteen älykkäiden palveluiden ja järjestelmien kehittämistä sekä toimeenpanoa. Myös tavoitteet Euroopan laajuisen palvelumarkkinan saavuttamiseksi älykkään liikenteen alueella ja toimet yhteistyön lisäämiseksi EU-tasolla ovat kannatettavia. Liikenteestä ja liikkumisesta syntyvän tiedon avoimuutta ja hyödyntämistä liikennepalveluiden tarjonnassa on tarpeellista edistää sekä luoda pelisääntöjä tiedon käytettävyyteen. Palveluiden käyttäjällä tulisi olla mahdollisimman pitkälle oikeus määrittellä itseään koskevien tietojen käyttöä.

Kehitystoiminnassa koetaan tarpeelliseksi suunnata toimintaa ja rahoitusta erityisesti liikenteen älykkäiden palveluiden yhteentoimivuutta, ympäristöystävällisyyttä ja turvallisuutta parantaviin hankkeisiin sekä automaatiokehitystä tukeviin hankkeisiin. Älykkäitä ja yhteentoimivia liikennejärjestelmiä koskevan sääntelyn tarve tulee arvioida aina huolellisesti.

Lisäksi on tärkeää tarkastella myös sitä, millaisia toimenpiteitä tulevaisuuden älyliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden valmistaminen edellyttää viestintäverkoilta ja radiotaajuuksien käytöltä. Uudet älyliikennesovellukset käyttävät langattomia viestintäverkkoja, ja niiden toimivuuden varmistaminen sekä yhteentoimivuus muiden radiotaajuuksien käyttäjien kanssa tulee huomioida jo tulevaisuuden liikenne- ja viestintäratkaisujen suunnittelussa. Tämä edellyttää liikenne- ja viestintähallintojen välistä yhteistyötä.

Viestintävirasto on perustanut Suomen tietoturvastrategian mukaisena toimenpiteenä syyskuussa 2016 yhteistyössä Suomen Standaardoimisliitto SFS:n kanssa tietoturvastandardoinnin verkoston. Verkoston tavoitteena on parantaa suomalaisten laitevalmistajien ja palveluntarjoajien mahdollisuuksia vaikuttaa eurooppalaiseen ja kansainväliseen tietoturvastandardointiin. Älyliikenteen yhteentoimivuutta edistävä standardointi on yksi verkostossa käsiteltävä aihealue.

#### **1.4.1 Automaattisen liikenteen tiekartta**

Digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristön kärkihankkeessa yhtenä toimenpiteenä on lisätä robotiikan ja automaation hyödyntämistä ja kehittämistä Suomessa. Tieliikenteen automatisoitumisella on etenkin turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö laatii tiekartan hallituskauden aikana edistettävistä toimenpiteistä liikenteen älykkään ja turvallisen automaation kehittämiseksi.

Liikenteen automaatiota kehitetään Suomessa kasvattamalla kokeiluihin tähtääviä ekosysteemejä ja verkostoja sekä varmistamalla liikenteen automaatiolle suotuisa lainsäädäntöympäristö. Lisäksi tavoitteena on huomioida ja hyödyntää liikenteen automatisaatiokehitys liikenne- ja viestintäpalveluiden sekä infrastruktuurin kehityksessä sekä lisätä automaation tutkimusta ja yleistä hyväksyttävyyttä. Tieliikenteen automaatio etenee vaiheittain kohti täysin autonomista liikennettä. Arviot täysin automaattisen liikenteen laajamittaisesta käytöstä vaihtelevat noin 15 vuodesta 50 vuoteen. Yleisesti arvioidaan, että ensimmäiset täysin automatisoidut autot olisivat käytössä jo noin 10 vuoden kuluessa. Tavoitteena automaattiajamisen edistämiseksi on muun muassa, että:

- Autojen keskinäisiä sekä autojen ja tieinfrastruktuurin välisiä tiedonvälitysjärjestelmiä kehitetään edelleen.
- Huolehditaan automaattiajamisen edellyttämän ja siitä kertyvän tiedon turvallisuudesta ja kansalaisten yksityisyyden suojasta.



- Kehitetään ja testataan väyläinfrastruktuurin älykkäitä sensoreita ja paikannusta automaattiliikenteen turvallisen navigoinnin helpottamiseksi.
- Pidetään huoli, että Suomessa on maailman paras säädös- ja toimilupaympäristö automaattiajamisen kokeiluihin ja käyttöönottoon. Tarvittavat korjausliikkeet tehdään ripeästi
- Tiedotetaan laajasti sääntelyn nykytilan tarjoamista mahdollisuuksista Suomessa sekä koti- että ulkomailla ja houkutellessaan Suomeen ajoneuvojen testausta
- Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä varmistetaan, että lainsäädäntöön ei jää automaattiajamista estäviä elementtejä.
- Seurataan ajoneuvotekniikan kehittymistä ja erityisesti liikenneturvallisuutta edistäviä automaatiosovelluksia.

#### 1.4.2 Selvitys automaattisen liikenteen turvallisuustiedon jakamisesta

Automaattisen liikenteen myötä syntyvää digitaalista tietoa voitaisiin hyödyntää paljon nykyistä tehokkaammin liikenteen turvallisuuden parantamisessa. Olisi tärkeää, että automatiikan avulla syntyvä tieto onnettomuuksista vaaratilanteista tai muista häiriöistä saataisiin jaettua nykyistä laajemmin hyödynnettäväksi liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävässä työssä.

Tiedon avulla ajoneuvo- ja laitevalmistajat sekä erilaisten palveluiden kehittäjät voisivat kehittää tuotteitaan tai palveluitaan turvallisemmiksi ja tarjota kokonaan uusia palveluja, jotka hyödyntävät turvallisuustietoa. Kuluttajat voisivat tietoa hyödyntämällä edistää turvallisuutta omassa toiminnassaan ja valinnoissaan. Myös vakuutusyhtiöillä on tarve saada ajoneuvon omistajan tai haltijan suostumuksella laajasti tietoa ajoneuvon liikkumisesta ja käytöstä, jotta yhtiöt voisivat hyödyntää tietoa vakuutustoiminnan kehittämisessä ja korvaustoiminnassa.

Viranomaisten, yritysten ja kansalaisten välille voitaisiin muodostaa verkosto, jossa eri osapuolilla olisi intressi jakaa turvallisuutta parantavaa tietoa keskenään. Verkoston toteutumisen lähtökohtina on molemminpuolisen hyödyn ja luottamuksen turvaaminen tiedonvaihdossa. Verkoston toimintaedellytyksiä ja toimintatapoja aletaan selvittää viranomaisten ja yksityisten yhteisöjen yhteistyönä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vetämänä.

#### 1.4.3 Suomen tietoturvallisuusstrategia sekä verkko- ja tietoturvadirektiivi

Digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristön rakentamiseen tähtäävän hallituksen kärkihankkeen keskeisenä toimenpiteenä liikenne- ja viestintäministeri on hyväksynyt maaliskuussa 2016 Suomen tietoturvallisuusstrategian. Strategian tavoitteena on lisätä luottamusta internetiin sekä digitaalisiin toimintatapoihin. Strategia tähtää muutokseen, että markkinoilla on laajasti saatavilla tuotteita ja palveluita, joissa turvallisuus ja tietosuoja ovat sisäänrakennettuja eli huomioitu kaikissa elinkaaren vaiheissa: suunnittelussa, tuotannossa ja ylläpidossa. Strategialla puututaan myös luottamusta heikentäviin ilmiöihin, kuten tietoturvaloukkauksiin ja laajamittaisiin yksityisyyden suojan loukkauksiin verkoissa.

Osana tietoturvallisuusstrategian täytäntöönpanoa saatetaan EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin tavoitteena on turvata korkea verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuus Euroopan unionissa. Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot asettamaan tietyille keskeisille palveluntarjoajille riskienhallinta- sekä raportointivelvoitteita. Myös tieliikennesektori kuuluu osin direktiivin soveltamisalaan (tieviranomaiset sekä älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät).

Liikenteen automaation yleistymisen kannalta on erittäin tärkeää, että kansalaiset voivat luottaa uusiin teknologioihin. Tietoturvallisuus tulee huomioida liikennejärjestelmää ja liikennepalveluja suunniteltaessa, kehitettäessä ja ylläpidettäessä. Tämä on tärkeää, jotta tieliikenteen ohjaukseen liittyvät ohjelmistot olisivat laadukkaita ja kestäisivät niin tahallisesti kuin tahattomastikin aiheutuvat tietoturvahäiriöt.

## 1.5 Kuljettajilla on oltava ajanmukaiset taidot ja valmiudet

Tien käyttäjien koulutuksen kehittäminen on yksi EU:n tieliikenneturvallisuutta edistävien toimien painopisteistä. Valmiuksia liikenteeseen on tärkeää kerryttää jo alkaen lasten ja nuorten liikennekasvatuksesta. Liikenteen lukutaitoa ei voi hankkia kerralla ja siksi tarvitaankin jatkuvaa oppimista iän, asenteiden ja muiden valmiuksien sekä liikennenympäristön kehittyessä. Muun muassa opetushallitus edistää lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta yhteistyössä Liikenneturvan kanssa. Opetushallitus myös uudistaa ja kehittää kuljettajakoulutusta sekä liikenneopetuskoulutusta yhteistyössä toimialan kanssa.

### 1.5.1 Ajokorttilain uudistaminen ja kuljettajakoulutuksen ajantasaistaminen

Hallitus valmistelee esityksen ajokorttilain muuttamiseksi. Kuljettajakoulutus uudistuksen tavoitteena on nykyaikaistaa ajokorttikoulutusta ja keventää kansallista EU:n vaatimukset ylittävää sääntelyä. Määrämuotoisen, opetussuunnitelmaperusteisen opetuksen sijaan ajokortin suorittaja voisi vapaasti valita tarvitsemansa opetuksen ja autokoulut voisivat myös tarjota erilaisia opetuspaketteja. Muutoksella voitaisiin ottaa huomioon yksilölliset erot ja lisätä mahdollisuuksia aiemmin opitun hyödyntämiseen. Muutoksella myös monipuolistettaisiin opetus- ja oppimistapoja esimerkiksi perinteiseen luokkaopetukseen osallistumisen sijaan. Opetuksessa tapahtuvia muutoksia vastaten kuljettajantutkimuksen vaatimuksia lisättäisiin, jotta liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen voitaisiin varmistua ajokortin suorittajan riittävästä osaamisesta. Valmistelun yhteydessä arvioidaan muun muassa edellytykset B-luokan ajokortin vaiheistetusta suorittamisesta luopumiseen, opetuksen aikaisen ajoharjoittelun lisäämiseen uusien kuljettajien korkeamman onnettomuusrisikin alentamiseksi ja opetukseen liittyvän sääntelyn taso liikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi. Ajokorttivaatimuksissa turvallisuudesta ei voi tinkiä.

## 1.6 Liikenteessä ajokuntoiset ajavat ja muut kulkevat kyydissä

Liikenteen kokonaissuorite on kasvanut edellä kuvatulla tavalla kymmenen vuoden aikana noin 6 %. Ajoneuvoliikenteen suoritteiden korkea taso on yksi syy siihen, ettei Suomi ole liikenneturvallisuuden kehityksessä Euroopan kärjessä. Liikenteen määrä on paljolti sidoksissa vallitsevaan taloustilanteeseen, mikä heijastuu osaltaan myös turvallisuuskehitykseen. Liikenteen määrään voidaan vaikuttaa muun muassa sillä, että kansalaisten ja yritysten saatavilla on houkuttelevia liikennepalveluita. Näin on mahdollista saada myös riskiryhmiin kuuluvia kuljettajia siirtymään ratin takaa kyydittävän paikalle.

Yksityisautoilulle vaihtoehtoisten liikkumistapojen lisäksi ajoterveyden ja ajokunnon puutteisiin voidaan puuttua ensinnäkin riittävällä yhteistyöllä ja tiedonkululla sosiaali- ja terveydenhuollon piirissä, jotta esimerkiksi ajo-oikeudesta päättävällä lääkäriellä on riittävät tiedot henkilön terveystilanteesta ja mahdollisista riskikuljettajista. Yhteistyötä ja tiedonvaihtoa tarvitaan myös yli hallinnonalojen. Päihtymiseen käytettävien aineiden

aiheuttamia haittoja ehkäistään 1.12.2015 voimaan tulleen ehkäisevän päihdetyön järjestämisestä annetun lain mukaisesti.

Vaikka alkoholiperustaisten rattijuopumusten määrä on Trafín mukaan vähentynyt, on huumausaineiden ja päihdyttävien lääkeaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen lisääntynyt merkittävästi Trafín, Poliisin sekä Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) mukaan. Poliisin ja THL:n mukaan vuonna 2015 rattijuopumuksista epäillyistä jo noin kolmannesta epäiltiin huumaus- tai lääkeaineiden käytöstä (n. 5500 tapausta vuodessa). THL:n mukaan ajokykyä heikentäviä yhdisteitä on kymmeniä ja se vaikeuttaa luotettavien pikatestien kehittämistä. Liikennevalvonnan on kuitenkin oltava tehokasta siten, että alkoholin tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajavat voidaan tehokkaasti tunnistaa liikenteessä ja rattijuopumus luotettavasti todentaa liikenteen valvojan toimesta. Liikenteen valvonnan edellyttämiä kehittämistoimia voidaan tarkastella esimerkiksi osana sisäisen turvallisuuden strategian valmistelua.

### **1.6.1 Liikennekaarella edistetään liikenteen palveluja**

Liikennekaarihankkeella toteutetaan kahta Sipilän hallitusohjelman kärkihanketta, hankkeita digitaalisen liiketoimintaympäristön rakentamiseksi ja sääntelyn sujuvoittamiseksi. Liikennekaareen kootaan liikennemarkkinoita ja –palveluja koskevat säädökset esimerkiksi liikennepalveluista annettavista tiedoista ja palvelujen yhteentoimivuudesta sekä ammattiliikenteen markkinoille pääsystä. Liikennekaarihankkeessa liikennejärjestelmää tarkastellaan yhtenä, kaikki liikennemuodot kattavana kokonaisuutena. Liikennekaarihanke toteutetaan kolmessa vaiheessa. Ensimmäistä vaihetta koskeva tieliikenteen sääntelyyn keskittyvä hallituksen esitys on annettu eduskunnalle 22.9.2016. Toisessa vaiheessa liikennekaareen kootaan vastaavat säädökset muista liikennemuodoista sekä kuljetustoiminnan ammattipätevyyksistä. Toista vaihetta koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle kesällä 2017. Myös liikennejärjestelmän toimintavarmuuskysymyksiä tarkastellaan. Viimeisessä, kolmannessa vaiheessa, liikennekaarta täydennetään siltä osin mitä ei ole ollut aikaisemmissa vaiheissa mahdollista toteuttaa.

Hankkeen liikenneturvallisuusvaikutukset liittyvät esimerkiksi julkisen liikenteen käytön edistämiseen, yrityksille ja kuljettajille asetettaviin vaatimuksiin sekä tietoa koskeviin säädöksiin. Markkinoilletulokynnyksen alentaminen, toimijoita koskevan sääntelyn keventäminen ja liikennepalvelujen parantuminen voi kasvattaa ammattimaisen liikenteen osuutta kaikesta liikenteestä. Ammattikuljettajien osalta selvitetään siirtymistä koulutusperusteisesta järjestelmästä vahvemmin osaamisperusteiseen (tutkintopainotteiseen) järjestelmään. Tietojen digitaalisuuden lisääminen parantaa mahdollisuuksia valvontaan.

### **1.6.2 Alkolukkojen käyttöä edistetään**

Viime vuosina noin joka viidennessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa on ollut osallisena päihtynyt kuljettaja. Kasvavana ongelmana ovat myös huumausaineiden ja muiden päihteiden kuin alkoholin vaikutusten alaisena ajaminen, mitä ei voi torjua alkolukoilla. Päihteiden käytöstä johtuvia onnettomuuksia pyritään vähentämään erityisesti liikennevalvonnalla, mutta myös valistuksella ja kampanjoinnilla. Näköpiirissä on, että tulevaisuudessa tekniikan merkitys valvonnassa korostuu. Alkolukon on todettu olevan tehokas tekninen väline rattijuopumusten ennaltaehkäisemisessä ja niiden käyttö on lisääntymässä Euroopassa.

Uuden alkolukkolainsäädännön tavoitteena on lisätä alkolukkojen käyttöä liikenteessä. Alkolukko tulisi määritellä yleisesti ajoneuvojen turvavarusteeksi, ei vain rattijuopumukseen syyllistyneelle tarkoitetuksi laitteeksi. Tekniikan kehittyessä myös muiden päihteiden kuin alkoholin käyttöä voi olla mahdollista estää teknisin välinein.

Hallituksen mukaan alkolukko on tärkeä väline rattijuopumusrikosten torjunnassa. Hallitus sitoutuu edelleen toimimaan aktiivisesti Euroopan unionissa alkolukon saamiseksi pakolliseksi varusteeksi uusiin ajoneuvoihin.

Uusi alkolukkolaki ja ajokorttilain muutokset tulevat näiltä osin voimaan 30.12.2016. Lain vaikutuksia arvioidaan.

## 1.7 Väylien on oltava turvallisessa kunnossa

### 1.7.1 Liikenneverkon liikenneturvallisuutta parantava kunnossapito

Hallituskaudella panostetaan liikenneverkon korjausvelan kasvun taittamiseen ja vähentämiseen. Korjausvelkarahoituksella tehtävillä toimenpiteillä on katsottu olevan vaikutusta myös liikenneturvallisuuteen. Yhdistämällä saatavilla oleva liikenneverkon kuntotieto sekä uudet teknologiat saadaan täsmätoimenpiteillä ja -hoidolla liikenneverkon päivittäiseen hoitoon ja kunnossapitoon tehokkuutta, joka realisoituu liikenneturvallisuuden parantumisena. Tästä esimerkkeinä ovat teiden peruskorjauskohteet sekä liikenneinfrastruktuuriin liittyvien varusteiden ja laitteiden uusimiset, esimerkkeinä valaistus, liikennemerkkit sekä tien kaiteet. Päälysteen osalta kunnossa oleva tie on helpompi pitää myös talvella liikenteen edellyttämässä kunnossa.

### 1.7.2 Liikenneverkon uudet rahoitusmallit

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallituksen kehysriihen toimeksiannosta selvitystä liikenneverkon kehittämisen ja rahoituksen uudistamiseksi. Selvityksessä arvioidaan, voisiko valtion liikenneverkon ylläpidosta ja kehittämisestä vastata valtionyhtiö. Tavoitteena on luoda taloudellisesti kestävä toimintamalli, joka tarjoaa keinot liikenneverkon pitkäjänteiseen ylläpitoon ja kehittämiseen. Valtion väylien hallinnointi valtionyhtiössä tehostaisi väyliin sidotun varallisuuden käyttöä sekä varmistaisi laajat kehittämisinvestoinnit ja paremmat liikennepalvelut asiakkaille. Valtion liikenneverkkoyhtiö rahoittaisi toimintansa pääasiassa liikenneverkon käyttöön perustuvilla asiakasmaksuilla, joilla korvattaisiin osa liikenteen nykyisistä veroista ja maksuista. Selvityksen yhteydessä arvioidaan myös, miten liikenteen rahoitusta ja verotusta uudistamalla voidaan edistää ajoneuvokannan uudistumista.

## 2. Periaatepäätöksen toteutus ja seuranta

Periaatepäätöksen toteutumista seurataan valvomalla hankkeiden etenemistä. Periaatepäätöksen vaikutuksia seurataan päätöksessä määriteltävillä mittareilla. Periaatepäätöksen hankkeiden ja mittareiden seuranta varten Liikenteen turvallisuusvirasto kutsuu koolle yhteistyöverkoston, joka raportoi valtioneuvostolle.

### 2.1 Hankeseuranta (liikennevalo-mittarit hankkeiden etenemisestä)

### 2.2 Liikenteen tilakuva mittareina

- liikennesuoritteet,
- liikennepalveluiden saatavuus ja käyttö,
- ajoneuvokannan ikä,
- kuljettajaa avustavien laitteiden ja palveluiden lukumäärä,
- liikenneonnettomuuksien lukumäärä aiheutumistavan ja seurauksen mukaan eriteltynä,
- automaattisten ajoneuvojen liikennesuoritteiden sekä niiden aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärä (ml. kokeilut),
- liikenneonnettomuuksista aiheutuneet taloudelliset vahingot ja niiden yksikköhinnat,
- rikkeiden ja seuraamusten lukumäärä

### 3. Periaatepäätöksen valmistelu ja lausuntokierros

Periaatepäätöstä on valmisteltu vuoden 2016 aikana yhteistyössä eri ministeriöiden kanssa. Valmistelun tueksi on järjestetty yhteistyökokouksissa, joissa on pyritty erityisesti saamaan tietoa siitä, mitä eri ministeriöiden hallinnonaloilla voidaan tehdä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi.

Päätösluonnos on ollut laajalla lausuntokierroksella. Lausunnon antoivat seuraavat tahot: Oikeusministeriö, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Sisäministeriö, Sosiaali- ja terveysministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), Viestintävirasto, Rajavartiolaitos, Autoalan keskusliitto, Autokoululiitto, Autoliitto, Autotuoajat ry, Finanssialan keskusliitto, Helsingin kaupunki, Helsingin yliopisto, Invalidiliitto ry, Liikenneoikeusyhdistys ry, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Linja-autoliitto, Paikallisliikenneliitto, Pyöräliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL), Suomen Kuntaliitto, Suomen Motoristit ry, Suomen Psykologiliitto ry, Suomen Taksiliitto, Tampereen kaupunki, Tampereen teknillinen yliopisto, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL), ELY-keskukset, Valtakunnallinen vammaisneuvosto VANE ja Marko Santala.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota periaatepäätöksen tärkeyteen ja tarpeellisuuteen. Useita luonnokseen tavoitteita ja toimenpiteitä pidettiin tärkeinä ja hyvinä.

Erityisesti tieliikennelain uudistamista sekä tieliikenteen virhemaksun käyttöönottoa koskevat linjaukset saivat lausunnoista laajasti kannatusta. Kuntaliitto, Helsingin yliopisto ja Tampereen teknillinen yliopisto sekä Helsingin ja Tampereen kaupungit pitivät tärkeänä, että automaattista liikennevalvontaa voitaisiin kehittää kuntien alueella myös muuhun kuin ylinopeusvalvontaan (esim. liikennevalo- ja suojatiesääntöjen valvonta). Autoliitto, Suomen motoristit ry ja Liikenneoikeusyhdistys korostivat oikeussuojanäkökulmien turvaamisen tärkeyttä seuraamusjärjestelmää uudistettaessa. Helsingin yliopisto piti tärkeänä, että hallinnollinen seuraamusmaksu tulisi voida kohdistaa myös kevyeen liikenteeseen ja muihin liikennemuotoihin.

Myös automaation edistäminen nähtiin laajasti liikenneturvallisuuden kannalta tärkeänä kehityksenä. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota automaation eri kehitysvaiheisiin ja niiden turvallisuusvaikutuksiin. Automaattisen liikenteen turvallisuustiedon jakamisen kehittämistä pidettiin laajasti tärkeänä ja hyvänä linjauksena. Mm. Autoliitto piti tärkeänä, että tiedon kohteena olevan henkilöllä tulee olla oikeus päättää tiedon käytöstä. Finanssialan keskusliitto ja Tampereen teknillinen yliopisto pitivät tärkeänä, että tietoa voitaisiin käyttää myös vakuustoitominnan kehittämiseen.

Muun muassa Sisäministeriön, Terveiden ja hyvinvoinninlaitoksen (THL) sekä Helsingin yliopiston lausunnoissa nostettiin esiin huumaus- ja lääkeaineiden käyttöön liittyvien rattijuopumustapausten määrän kasvu sekä tarpeet kehittää niitä koskevaa poliisin valvontatoimintaa. Poliisihallinto tarkensi launnossaan tietoa käynnissä olevista automaattisen liikenteenvalvonnan kehityshankkeista. Sisäministeriö ja poliisihallitus esittivät lausunnoissaan huume- ja lääkeaineiden pikatestausmenetelmien kehittämistä liikennevalvonnassa. THL totesi launnossaan, että pikatestien kehittämistä vaikeuttaa käytettyjen aineyhdistelmien laaja määrä. Rattijuopumusvalvonnan kehittämistä huumausaineiden ja lääkkeiden osalta voidaan jatkaa esimerkiksi käynnissä olevan sisäisen turvallisuuden strategiatyön yhteydessä.

Suomen kuljetus- ja logistiikka ry (SKAL) ja Helsingin yliopisto piti tärkeänä, että ajokorttilakia uudistettaessa turvataan mahdollisuudet virtuaaliopetukseen, simulaattorien käyttöön ja muiden uusien oppimistapojen hyödyntämiseen. Lisäksi SKAL piti tärkeänä sisällyttää jatkossakin raskaan kaluston ajolupien edellytyksenä pakollista opetusta. Myös Autokoululiitto ja Psykologiliitto korostivat pakollisen ajo-opetuksen tärkeyttä ajoluvan hankkimisen edellytyksenä.

Liikenneviraston lausunnossa esitettiin yleistä nopeusrajoitusten alentamista. ELY-keskusten lausunnoissa pidettiin liikenneturvallisuuden kannalta tärkeänä turvata riittävät investoinnit väyläverkkoon sekä tarpeelliset resurssit poliisille ja liikennevalistustyöhön. Pyöräliitto esitti nopeusrajoitusten alentamista, lapsille suunnatun pyöräilykortin toteuttamista sekä erinäisten ajoneuvovarusteiden säätämistä pakolliseksi. Liitto piti tärkeänä turvata riittävät rahoitus tieinfrastruktuurin parantamiseksi sekä uusia suunnitteluohjeistuksia mm. tietyömaiden turvallisia liikennejärjestelyjä varten.

Valtakunnallisen vammaisneuvoston ja Invalidiliiton lausunnoissa kiinnitettiin huomiota muun muassa pysäköintilupiin, pysäköintivirhemaksujen tasoon, kuljettajien terveysvaatimuksiin sekä erityisvarusteiden huomioimiseen katsastuslainsäädännön uudistamisessa. Myös taksiliitto piti tärkeänä, että ammattikuljettajien terveyttä seurataan.

SKAL toivoi raskaan liikenteen talvikäyttöön tarkoitettujen renkaiden säätelyn osalta termien täsmentämistä. SKAL piti perusteltuna alkolukon säätämistä EU-tasolla pakolliseksi varusteeksi uusiin ajoneuvoihin kun taas Autotuojat ry katsoi lausunnossaan, ettei alkolukkoa tulisi säätää pakolliseksi.

Lausuntokierroksen perusteella periaatepäätökseen ja sen perustelumuistioon tehtiin useita tarkentavia selvennyksiä ja korjauksia. Useat lausunnoissa esiin tuodut asiat ovat luonteeltaan sellaisia, että niitä voidaan arvioida yksityiskohtaisemmin kunkin periaatepäätöksessä kuvatun hankkeen yhteydessä. Osa lausunnoissa esiin tuoduista asioista on ratkaistavissa viranomaisten ja muiden yhteisöjen normaalissa operatiivisessa toiminnassa, eivätkä ne siksi edellytä erityisiä toimenpiteitä valtioneuvostolta.

Päätösluonnosta on myös käsitelty kansliapäällikkökokouksessa 28.11.2016.