

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS TIELIIKENTEEEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISESTA 9.3.2006

Valtioneuvosto on toteuttanut suunnitelmallista ja tavoitteellista liikenneturvallisuustyötä periaatepäätöksillään jo vuosina 1993, 1997 ja 2001. Vuoden 2001 periaatepäätöksessä valtioneuvosto hyväksyi pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksen pohjana olleen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan tavoitteena oli luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle kehittämiselle siten, että vuonna 2025 liikennekuolemien vuosittainen määrä olisi enintään 100. Samalla valtioneuvosto tarkisti aiemmin vuonna 1997 asettamaansa tavoitetta siten, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrä olisi alle 250.

Suomessa tieliikennekuolemien vuosittainen lukumäärä on pienentynyt vain vähän viimeisen kymmenen vuoden aikana, jolloin kuolleiden määrä on ollut noin 400 henkeä vuodessa. Kolmena viimeisenä vuotena liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on kuitenkin jäänyt alle 400:n. Vuonna 2003 kuoli 379 ihmistä, vuonna 2004 kuoli 375 ihmistä, ja vuonna 2005 liikennekuolemien määrä on ennakkotietojen mukaan edellisen vuoden tasolla.

Liikennekuolemien laskun pysähtyminen on ollut yhteinen ilmiö kaikissa liikenneturvallisuuden kärkeimaissa 1990-luvun lopussa ja 2000-luvun alussa. Eräissä maissa, varsinkin Ruotsissa ja Norjassa, kehitys kääntyi uudelleen parempaan suuntaan vuoden 2004 aikana ja jatkui vuonna 2005. Sekä Ruotsi että Norja saavuttivat alustavien tietojen mukaan turvallisuustason, joka vastaa Suomen tavoitetta vuodelle 2010. Myös Tanskassa on turvallisuustilanne parantunut viime vuosina.

Valtioneuvosto vahvistaa tällä periaatepäätöksellä aikaisemmin asetetun tavoitteen. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä saa vuonna 2010 olla enintään 250. Pitkän aikavälin tavoitteena on edelleen jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä on enintään 100 vuonna 2025.

Valtioneuvosto korostaa, että liikenneturvallisuustavoitteet on otettava huomioon kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa ja niiden saavuttamiseksi vuosina 2006–2010 valmistellaan ja toteutetaan erityisesti seuraavia toimenpiteitä:

Yhteistyön tehostaminen

1. Tätä periaatepäätöstä toteutetaan tiiviissä yhteistyössä eri viranomaisten kesken ja tällä tuetaan sisäisen turvallisuuden ohjelman etenemistä.
2. Edistetään informaatioteknologian ja muun uuden tekniikan soveltamista ja valmistaudutaan niiden laajamittaiseen käyttöönottoon tieliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö tehostaa alan tutkimus- ja kehittämistoimintaa sekä alan toimijoiden yhteistoiminnan koordinoitua.

3. Kevään 2006 aikana järjestetään liikenne- ja viestintäministeriön johdolla maakunnallisia liikenneturvallisuustapahtumia, joissa keskustellaan liikenneturvallisuussuunnitelmasta 2006–2010 ja esitellään valtioneuvoston periaatepäätöstä alueen viranomaisille, turvallisuustyötä tekeville organisaatioille ja kansalaisille alueellisen toiminnan kehittämiseksi. (LVM, lääninhallitukset)
4. Läänien liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnat tarkistavat läänikohtaiset liikenneturvallisuussuunnitelmansa ja toimintaohjelmansa vastaamaan tätä periaatepäätöstä. (lääninhallitukset)
5. Liikenneonnettomuuksien tilastointiyhteistyötä parannetaan. Selvitetään keinot, joilla voidaan yhdistää terveydenhuollon tapaturmatietoja liikenneonnettomuustilastoihin, ja siten mm erotella vakavat vammautumiset omaksi seurantakohteeksi. (LVM, SM, Tilastokeskus, STM/Stakes, Liikenneturva)
6. Valmistellaan ikääntymisen tuomia liikenneturvallisuusongelmia kartoittava iäkäsohjelma. (LVM)
7. Selvitetään mahdollisuudet lisätä liikennelääketieteen opetusta lääkärin peruskoulutuksessa sekä perustaa liikennelääketieteen erikoisyksiköitä vastaamaan koulutuksen kehittämisestä, tutkimuksesta sekä vaativimpien ajoterveyskysymysten ratkaisemista varten. (OPM, LVM)
8. Pyritään nopeuttamaan liikenneväyläpolitiikan ministerityöryhmän laatiman tasoristeysten poistamista koskevan teemahankkeen toteuttamista. (RHK, Tiehallinto)
9. Hirvieläinten aiheuttamia vaaratilanteita ja vahinkoja liikenteelle pyritään ehkäisemään lisäämällä erilaisia eläinten kulkujärjestelyjä ja riista-aitoja tieverkolla sekä näkemäalueita parantamalla. Lisäksi hirvionnettomuuksien määrää pyritään vähentämään riistan- ja metsänhoidollisilla toimilla. (Tiehallinto, MMM)

EU-yhteistyö

10. Huolehditaan siitä, että sisäasiainministeriön hätäkeskuslaitoksilla on valmius ottaa vastaan pelastuspalvelua nopeuttavan eurooppalaisen hätäviestijärjestelmän (eCALL) viestejä vuoden 2008 loppuun mennessä. Pyritään vaikuttamaan siihen, että eCall -järjestelmä on olemassa uusissa ajoneuvoissa vuodesta 2009 lähtien. (SM, LVM)
11. Pyritään vaikuttamaan EU-yhteistyössä siihen, että älykäs turvallisuutta parantava nopeuden säätely saadaan vakiovarusteeksi kaikkiin valmistettaviin ja Suomeen tuotaviin uusiin autoihin. (LVM)
12. Selvitetään vuoden 2006 aikana mahdollisuudet yhteisölainsäädännöllä alentaa raskaiden ajoneuvojen nopeudenrajoittimien maksimiarvoa (nykyisin enintään 90 km/h), jotta voitaisiin parantaa nopeusrajoitusten noudattamista ja liikenteen turvallisuutta. (LVM)
13. Edistetään ajonvakausjärjestelmän käyttöönottoa ensin linja-autoihin ja teknologian kehittyessä myös muihin raskaisiin ajoneuvoihin. (LVM, AKE)

14. Tuetaan Ruotsin tekemää aloitetta määrätä alkolukko uusien autojen vakiovarusteeksi. (LVM)

Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen

15. Jatketaan päätieverkon suunnitelmallista kehittämistä erityisesti yksiajorataisten pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi. Vuoden 2006 aikana laaditaan suunnitelma ja selvitetään rahoitusmahdollisuudet ajosuuntien erottamiseksi keski-kaiteilla vaaralliseksi katsottavilla tieosuuksilla. Ajosuuntien erottelu sisällytetään nykyistä merkittävämmäksi nopeusrajoitusten määrittelyperusteeksi. (LVM, Tiehallinto)

16. Lisätään palautetta antavien tiemerkintöjen käyttöä, parannetaan talvihoitoa ja sää- ja keli- ja häiriötiedottamista tienkäyttäjille hyödyntämällä entistä tehokkaammin uutta teknologiaa. Liikennekäyttäytymisen valvontaa lisätään niillä tieosuuksilla, joilla sattuu eniten onnettomuuksia. (Tiehallinto, SM)

Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa

17. Jatketaan toimenpiteitä, joiden tavoitteena on taajamien ja asuinalueiden liikenteen rauhoittaminen. Nopeusrajoitusten suunnittelun lähtökohtana asutuskeskuksissa tulee olla 40 km/h ja asuinalueilla 30 km/h. Korkeampia nopeuksia sallitaan käytettäväksi vain, jos käytettävissä on riittävään erotteluun perustuvat jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden väyläratkaisut. Nopeuksien hillitsemiseksi nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan myös rakenteellisilla ratkaisuilla. (kunnat, Tiehallinto)

18. Kehitetään liikenteen tiedotus- ja ohjausjärjestelmiä, joilla voidaan mm liikenneinformaatiota, esimerkiksi vallitseva nopeusrajoitus, ilmaista ajoneuvossa olevilla laitteilla. Huolehditaan, että järjestelmät kattavat myös kuntien katuverkot. (Tiehallinto, kunnat)

19. Koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi kiinnitetään huomiota liikennekasvatuksen toteutumiseen opetussuunnitelmien mukaisesti myös käytännössä sekä toteutetaan koulukohtaisia turvallisuuskampanjoita osana kuntien liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä. (Opetushallitus, koulut, kunnat, Tiehallinto, Liikenneturva)

20. Polkupyöräkypärän ja heijastimien käyttöä edistetään yhteisellä viestinnällä, mm. tiedotuskampanjoin. Selvitetään muiden maiden kokemukset turvalaitteiden käytön laiminlyönnin sanktioinnista, minkä jälkeen arvioidaan sanktioiden tarpeellisuutta. (LVM, Liikenneturva, SM)

Nopeuksien hallinta

21. Automaattista nopeuden valvontaa lisätään siten, että kiinteä automaattivalvonta kattaa vuonna 2010 noin 3000 km pääteistä. Tämän lisäksi laajennetaan liikkuvaa, uuteen teknologiaan perustuvaa liikennevalvontaa siten, että siirrettävien valvontayksiköiden määrä on vähintään 25. Hyödynnetään 1.4.2006 voimaan tulevan rikesakomenettelyn yksinkertaistamisen tuomat mahdollisuudet valvonnan käytännön toteuttamisessa. Seuraamusjärjestelmää kehitetään edelleen ja selvitetään rikesakon soveltamisalan laajentamista. Lisätään nopeusvalvonnan ohessa valvontaan ja nopeuksiin liittyvää tiedottamista. (SM, Tiehallinto)

22. Selvitetään valvontajärjestelmien kehittämiseen, toteutukseen ja ylläpitoon liittyvät vaihtoehtoiset rahoitusmahdollisuudet. Selvitetään kunnallisen liikennevalvonnan toteuttamismahdollisuudet automaattisen valvontajärjestelmän ja valvontatekniikan kehittymisen myötä. (LVM, VM, OM, SM)

23. Tarkistetaan kevään 2006 aikana maanteiden tiekohtaisten nopeusrajoitusten yleiset käyttöperiaatteet siten, että nopeusrajoituksilla tuetaan mahdollisimman tehokkaasti liikenneturvallisuuden parantamista. Jatketaan muuttuvien rajoitusten kehittämiskokeiluja sopivilla tieosuuksilla ja kehitetään muuttuvien nopeusrajoitusten ohjausperusteita. (LVM, Tiehallinto)

24. Alennetaan nopeusvalvonnan puuttumiskynnyksiä siten, että liikenteen nopeusrajoitusten ylitykset saadaan pieniksi ja vastaamaan säädettyjen nopeusrajoitusten tasoa. (SM)

25. Kehitetään ja tutkitaan erilaisten uuteen teknologiaan perustuvien nopeuden hallintamenetelmien ja järjestelmien soveltamista liikenteessä. Aloitetaan matka-aikaan perustuva valvontakokeilu ja ajoneuvojen automaattiseen tunnistamiseen liittyvä kokeilu. (SM, LVM)

Päihdeonnettomuuksien vähentäminen

26. Jatketaan alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena olleiden kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien torjuntaa ja kehitetään edelleen liikennevalvontaan soveltuvia alkoholin ja huumeiden seulontavälineitä. (SM, OM)

27. Laajennetaan alkolukon käyttöä. Alkolukon yleistymistä ammattiliikenteessä edistetään vapaaehtoisin ja lainsäädännöllisin toimenpitein. Erityisesti julkisen sektorin toimiessa kuljetuspalvelujen hankkijana, tulee alkolukon käyttäminen asettaa hankinnan kilpailutekijäksi tai –vaatimukseksi. Edistetään alkolukon käyttöä koulu- ja muissa erityisryhmien kuljetuksissa selvittämällä tulisiko alkolukko määrätä näissä pakolliseksi. (LVM, lääninhallitukset, kunnat)

28. Selvitetään mahdollisuudet määrätä alkolukon käyttö pakolliseksi toistuvaan ratitjuopumukseen syyllistyneille. (LVM, SM, AKE)

Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen

29. Raskaan liikenteen valvontaa tehostetaan tavoitteena nykyistä parempi sääntöjen noudattaminen mm. ajo- ja lepoajat, ajonopeudet, ylipainot ja kuorman sidonta. Huolehditaan siitä, että raskaan liikenteen valvontaan vaadittavaa erityisosaamista on käytettävissä ja kohdennettavissa tarvittavasti. Tehostetaan yhteistoimin tiedottamista ja muita ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä. Kuljetusten tilaajan ja rahdinantajan vastuuta raskaan liikenteen kuormausta ja ajo- ja lepoaikoja koskevien säädösten noudattamisessa korostetaan asiaa koskevan hallituksen esityksen mukaisesti sekä pyritään lisäämään ajonkeskeytysten käyttöä ajo- ja lepoaikojen noudattamatta jättämisen seurauksena. (SM, LVM)

30. Tehostetaan rajan ylittävän liikenteen valvontaa. Selvitetään mahdollisuudet parantaa valvonnan vaikutusmahdollisuuksia ulkomaalaisten kuljetusyritysten osalta valvonnan saattamiseksi samalle tasolle kuin suomalaisten kuljetusyritysten valvon-

ta. Huomioidaan tehtävä erityisesti kabotaasiliikenteen siirtymäaikajärjestelyn päättymistä varten perustettavassa työryhmässä. (LVM, SM, STM, tullit)

31. Syksyllä 2008 ja 2009 otetaan käyttöön EU:n direktiivin mukaiset raskaan liikenteen kuljettajien ammatillisia perusvalmiuksia ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset. Samalla kehitetään myös raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutusta ja kuljettajantutkintoa. (LVM, OPM)

32. Selvitetään ajopiirturiin perustuvan ajonopeuden valvontamahdollisuus. (LVM, SM)

33. Lisätään raskaalle ammatiliikenteelle riittävästi tarkoitettujen levähdyspaikkojen sekä raskaan liikenteen valvontaan soveltuvien paikkojen määrää. (Tiehallinto, SM)

34. Edistetään ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittämistä sekä laajemmin ajoterveyden ylläpitämisen ja parantamiseen tähtääviä toimia yhteisellä tiedottamisella ja kampanjoinnilla sekä lisäämällä aiheen tutkimus- ja kokeilutoimintaa. (LVM, STM, alan järjestöt)

Kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen

35. Uudistetaan kuljettajakoulutuksen perusopetusta lisäämällä ajo-opetuksen ohjattua ja valvottua ajoharjoittelua, yhdenmukaistamalla vaativissa olosuhteissa ajamisen opetuksen toteuttamista ja edistämällä mahdollisuuksia käyttää ammattiopetusta yksityisopetuksen tukena. (LVM, AKE)

36. Moottoripyöräilyn turvallisuusongelmiin kiinnitetään erityistä huomiota. Muiden kuin kevyiden moottoripyöräisten aloitusikärajojen nostamista tulevan ajokorttidirektiivin sallimissa rajoissa selvitetään ja ajo-opetus- ja tutkintovaatimuksia lisätään. Moottoripyöräkorttiin vaadittavat ajo-opetusmäärät nousevat 1.3.2006 alkaen. Valmistellaan moottoripyörän ajo-opetuksessa siirtymistä henkilöautokortin tavoin kaksivaiheiseen opetukseen. Moottoripyörän ajo-oikeuden ennen vuotta 1991 henkilöautokortin yhteydessä saaneille annetaan tietoa moottoripyöräilyn edellyttämistä valmiuksista ja valmistellaan moottoripyörän kuljettajien jatkokoulutuksen käyttöönottoa, aloittaen edellä mainitusta motoristiryhmästä. (LVM, AKE)

37. Ajokorttiseuraamusjärjestelmää kehitetään niin, että määrättäessä seuraamusta toistuvista rikkomuksista otetaan käyttöön ns. pistejärjestelmä. Uuden järjestelmän myötä voidaan nykyistä paremmin ottaa huomioon myös turvalaitteiden käytön laiminlyönti ja eräitä muita rikkomuksia. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet liittää pistejärjestelmään koulutuksellisia seuraamuksia. (LVM, SM, AKE)

Toteuttamisen edellytykset ja seuranta

Valtioneuvosto edellyttää, että eri hallinnonalat ottavat huomioon tämän periaatepäätöksen tavoitteet suunnitellessaan omaa toimintaansa, sekä toteuttavat omalla alallaan esitettyjä toimenpiteitä valtion talousarvion puitteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi liikenneturvallisuustyötä valtakunnan tasolla ja raportoi tarvittaessa valtioneuvostolle suunnitelman etenemisestä ja liikenneturvallisuustavoitteen toteutumisesta.