

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS TIELIIKENTEEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISESTA 5.12.2012

1. Johdanto

Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelman mukaan liikennepolitiikan avulla turvataan sujuva ja turvallinen liikkuminen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, joka viennistä riippuvaisena tarvitsee hyvät ja toimivat yhteydet kaikkialle maailmaan. Liikennejärjestelmän toimivuuden ohella painopisteitä ovat liikenteen päästöjen vähentäminen ja kestävä kehityksen edistäminen. Työmatkaliikennettä, joukkoliikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta on parannettava arjen sujuvan liikkumisen turvaamiseksi.

Käsillä olevalla vuoden 2012 valtioneuvoston periaatepäätöksellä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta valtioneuvosto toteuttaa suunnitelmallista ja tavoitteellista liikennepolitiikkaansa. Valtioneuvosto edellyttää, että hallinnonalat ottavat tämän periaatepäätöksen huomioon omaa toimintaa suunnitellessaan.

Vuoden 2012 periaatepäätös jatkaa liikenneturvallisuustyötä vuosina 1993, 1997, 2001 ja 2006 annettujen periaatepäätösten hengessä. Päätöksellä toimeenpannaan valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle vuonna 2012 ja tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa vuoteen 2014 esitetyt keskeisimmät liikenneturvallisuustoimenpiteet. Päätöksessä on myös otettu huomioon Euroopan parlamentin päätöslauselma Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011 – 2020. Tarkoituksena on edelleen tehdä liikennepolitiikkaa liikenneturvallisuusvisiossa vuonna 2001 määritellyllä tavalla: Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kukaan ei kuolisi eikä loukkaantuisi vakavasti tieliikenteessä.

Tieliikenteen turvallisuus on pitkällä aikavälillä parantunut Suomessa. Tieliikennekuolemat ovat vähentyneet selvästi – 433:sta 292:een – vuosien 2001 ja 2011 välisenä aikana. Myös loukkaantuneiden määrä on vähentynyt selvästi. Liikenneturvallisuusvision välitavoitetta, alle 250 kuolemaa vuonna 2010 ei aivan saavutettu, koska vuonna 2010 Suomessa kuoli tieliikenteessä 272 henkilöä.

Nykytila edellyttää turvallisuuspainotteisen ja vastuullisen liikennepolitiikan laaja-alaista terävöittämistä.

Myös Euroopan unionin tavoitteena on tieliikenteen turvallisuuden jatkuva parantaminen. Suomen päämääränä on olla Euroopan turvallisimpien valtioiden joukossa. Maamme sijoitus asukaslukuun suhteutetussa vertailussa on viime vuosina heikentynyt: Suomi sijoittui Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa vuonna 2011 sijalle 12. Ajokilometreihin suhteutettuna Suomi on kuitenkin EU-maiden kärkipäässä, sijalla 4. Vuosien 2001–2011 välisenä aikana Suomi on kyennyt vähentämään tieliikennekuolemia 33 %, se on kuitenkin vähemmän kuin Euroopan unionissa keskimäärin. Muut Pohjoismaat ovat meitä edellä.

Vuoteen 2014 ulottuvassa Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa on esitetty liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä pääasialliset kustannukset ja vaikutukset. Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden tavoitteena on parantaa tieliikenteen turvallisuutta niin, että

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218
- vuonna 2020 kuolemia on enintään 136 ja

- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneita on enintään 5750.

Suunnitelmassa mainittujen toimenpiteiden avulla voidaan lisäksi parantaa liikenteen energiatehokkuutta sekä vähentää kasvihuonepäästöjä. Onkin välttämätöntä, että viranomaiset ja organisaatiot toteuttavat liikenneturvallisuussuunnitelmaa laajasti tämän periaatepäätöksen linjaukset huomioon ottaen. Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön merkitys on kaikkien liikenneympäristöjen turvallisuuden takaamiseksi keskeinen. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on raportoida valtioneuvostolle tavoitteiden toteutumisesta valtakunnan tasolla.

Vuosina 2012–2014 valmistellaan ja toteutetaan seuraavia tieliikenteen turvallisuutta parantavia toimenpiteitä:

2. "10 vastuullisuuden teesiä"

I. Päihteetön tieliikenne

Päihteiden aiheuttamat onnettomuudet ovat merkittävä suomalaisen tieliikenteen ongelma. Noin joka viides tieliikenteen kuolonuhri menehtyy rattijuopon aiheuttamassa onnettomuudessa. Liikennevirrassa noin joka 800. autoilija on rattijuoppo. Maistellut – alle 0,5 promillen humalassa ajoneuvoa kuljettava – on noin joka 170:s. Kiinnijääneistä rattijuopoista runsas puolet on alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus. Nuorten suhteellinen osuus kuolemaan johtaneista alkoholionnettomuuksista on muita ikäryhmiä suurempi.

Alkoholia tai huumausaineita käyttäneitä kuljettajia on Suomen tieliikenteessä vähemmän, mutta ajokykyä heikentäviä lääkkeitä käyttäneitä enemmän kuin Euroopassa keskimäärin. Pienetkin alkoholimäärät muihin psykoaktiivisiin aineisiin yhdistettynä lisäävät onnettomuusriskiä keskimäärin mahdollisesti yhtä paljon kuin suuret alkoholipitoisuudet veressä.

1) Parannetaan valvontaviranomaisten mahdollisuutta puuttua päihtyneiden kuljettajien toimintaan

Tieliikennelain 63 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Myöskään päihteet ja tieliikenne eivät sovellu yhteen, koska vähäinenkin määrä alkoholia tai muuta päihdettä heikentävät kykyä toimia ajoneuvon kuljettajana.

Lääkkeiden ja alkoholin yhteiskäytön aiheuttamiin liikennesuorituskykyihin on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota sekä kansanterveystyössä että lainsäädännössä.

Liikenneonnettomuusriskin perusteella Suomen nykyinen rattijuopumusraja, 0,5 promillea, on kuitenkin perusteltu.

Päihteettömään tieliikenteeseen pyrkivä liikennepolitiikka edellyttää tieliikennelain muuttamista niin, että ajoneuvoa ei saa kuljettaa sellainenkaan henkilö, jolta päihtymyksen vuoksi puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Näin ollen nykysääntelyä olisi perusteellisen lainvalmistelun pohjalta tarpeellista muuttaa niin, että laki mahdollistaisi valvontaviranomaiselle toimivallan keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajoneuvon kuljettavan henkilön matkan, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi varsinaisen

rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä. Edellytyksenä tulisi tällöin olla, että päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Toimenpide ei johtaisi myöskään ajo-oikeusseuraamukseen, mutta viranomaisen hallinnollisella toimenpiteellä, ajon mahdollisella keskeyttämisellä, olisi päihteiden käyttöä ja määrää tieliikenteessä vähentävä vaikutus.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee toimenpiteen edellyttämän lainsäädäntömuutoksen tieliikennelakiin.

2) Ennalta estetään rattijuopumuksia ja edistetään alkoholukon käyttöä

Rattijuopumuksia estetään ennalta edistämällä alkoholukon käyttöä rattijuopumukseen syyllistyneiden valvonnassa. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee yhdessä muiden ministeriöiden kanssa tätä koskevaa lainsäädäntöä.

Harkittavaksi tässä yhteydessä tulee rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksia pidentäminen. Alkoholukolla valvotun ajo-oikeuden asemaa vahvistetaan samalla niin, että rattijuopumukseen syyllistyneen annettua siihen suostumuksensa, tuomioistuin määrää valvotun ajo-oikeuden. Toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden valvonta-aikaa harkitaan pidennettäväksi. Näiden toimenpiteiden lisäksi harkitaan pitkään ajokieltoon määrätyn kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytykseksi veloitetta uuden kuljettajatutkinnon suorittamiseen ajokiellon päätyttyä.

Alkoholukon käytön lisääntymiseksi myös muiden ohjaavien keinojen käyttöä selvitetään liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenteen turvallisuusvirastossa. Alkoholukon asettamista hankinnan kilpailutekijäksi ja vaatimukseksi suositetaan tilanteissa, joissa julkinen sektori on kuljetuspalvelujen tilaaja.

Valtioneuvosto toimii aktiivisesti EU:ssa alkoholukon saamiseksi pakolliseksi varusteeksi uusiin ajoneuvoihin.

3) Käynnistetään alle 25-vuotiaiden rattijuopumuksesta epäiltyjen päihdetilanteen kartoitus

Alle 25-vuotiaat nuoret syyllistyvät rattijuopumusrikoksiin vuosittain yhteensä yli 3000 kertaa. Liikenteessä kuolleista rattijuopoista noin kolmannes on alle 25-vuotiaita. Nuorten miesten osuus on yli kaksinkertainen nuoriin naisiin verrattuna. On tärkeää, että yhteiskunta reagoi nuoren rattijuopumukseen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Nuorten rattijuoppouden taustalla on usein myös muita ongelmia ja asenteita, jotka lisäävät riskikäyttäytymistä liikenteessä.

Sosiaali- ja terveysministeriön, sisäasiainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön ja oikeusministeriön toimenpitein tarjotaan rattijuopumuksesta kiinnijääneille alle 25-vuotiaille mahdollisuus osallistua päihdetilannetta koskevaan kartoitukseen terveys- tai sosiaaliviranomaisen kanssa Tie selväksi -mallin mukaisesti. Toimenpide on kytketty valtioneuvoston sisäisen turvallisuuden ohjelmaan.

Pääministeri Kataisen hallituksen ohjelman mukaan koko valtioneuvoston toiminnassa keskeisintä turvallisuustyötä on sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja syrjäytymisen ehkäisy. Rattijuopumus voi olla syrjäytymisen tunnusmerkki. Päihdekartoituksen yhteydessä pyritään löytämään syrjäytyneitä ja syrjäytymisvaarassa olevia nuoria ja saattamaan heidät asianmukaisten palveluiden piiriin.

II. Liikennevalvonnan lisääminen ja kehittäminen

Liikennevalvonta on tehokas keino tieliikennekäyttäytymisen ohjaamisessa. Rattijuopumusvalvonnan lisäksi keskeisiä liikennevalvonnan kohteita ovat ajonopeuksien, turvalaitteiden käytön ja liikennevalojen noudattamisen valvonta. Raskaan liikenteen valvonta on paitsi liikenneturvallisuuden myös harmaan talouden torjunnan kannalta tärkeää.

4) Käynnistetään liikennevalvonnan kehittämisohjelma vuosille 2013 – 2015

Sisäasiainministeriö, Poliisihallitus sekä liikenne- ja viestintäministeriö käynnistävät liikennevalvonnan kehittämisohjelman vuosille 2013–2015. Ohjelman tavoitteena on kehittää ja tehostaa liikennevalvontaa liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi.

Toimenpiteiden painopiste on automaattisen liikennevalvonnan lisäämisessä ja kehittämisessä sekä suunnitelmallisessa ja tietojohtoisessa poliisin liikennevalvonnassa.

5) Kehitetään ja lisätään automaattista liikennevalvontaa

Valtioneuvoston vuoden 2012 liikennepoliittisen selonteon mukaisesti ELY-keskusten, kuntien ja poliisin vastuu- ja tehtävänjakoa liikennevalvonnassa kehitetään. Mahdollistetaan kuntien valvontaan osallistuminen lainsäädäntötoimenpitein sekä rahoittamalla kuntien valvontatoimintaa.

Oikeusministeriö käynnistää asiaa koskevan lainsäädäntöhankkeen vuonna 2008 valmistuneen työryhmämietinnön "Kuntien osallistuminen automaattiseen liikennevalvontaan" (2008:4) pohjalta sen jälkeen kun liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön toimenpitein on valmisteltu toiminnan rahoitus yhdessä toimintaan osallistuvien kuntien kanssa.

6) Parannetaan suojatieturvallisuutta

Yli puolet liikenneonnettomuuksista tapahtuu taajamissa. Taajamien onnettomuuksien kuolonuhreista suurin ryhmä ovat jalankulkijat. Heistä lähes puolet menehtyy suojateillä. Vuonna 2011 suojatiellä kuoli 17 ihmistä.

Suojatieturvallisuuden varmistaminen asetetaan poliisin liikenneturvallisuusstrategian painopisteeksi. Poliisihallitus järjestää taajamaliikenteen valvontajaksoja suojatiesääntöjen noudattamisen parantamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä oikeusministeriö selvittävät suojatiellä tapahtuneiden liikennerikosten ja rikkomusten seuraamustasoa ja arvioivat mahdollisuutta ankaroittaa rikoksista ja rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia.

Liikenneviraston johdolla tehdään selvitys pää- ja kokoojaväylien suojatiejärjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi. Liikennevirasto antaa uuden ohjeen suojateiden suunnittelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikenneturva tehostavat suojatieturvallisuuskampanjointia.

III. Tieliikennesäätelyn ja -hallinnon kehittäminen

7) Parannetaan suunnitelmallista ja poikkihallinnollista liikenneturvallisuussuunnittelua

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman strategista luonnetta kehitetään ja liikenneturvallisuustoimintaa tehostetaan. Suunnitelman arvioinnin ja kehittämisen tueksi laaditaan Liikenteen turvallisuusviraston johdolla indikaattoreita, jotka kuvaavat monipuolisesti turvallisuuden ja poikkihallinnollisen toiminnan edistymistä. Järjestelmän tulee palvella poikkihallinnollista liikenneturvallisuuden tavoitejohtamista ja mahdollistaa liikenneturvallisuuden ja sen kehityksen arvioinnin vuosittain. Indikaattorin tiedot päivitetään ensimmäisen kerran vuosien 2010–2012 tiedoista ja indikaattoreille asetetaan tavoitearvot vuodelle 2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenteen turvallisuusvirasto kehittävät myös tieliikenteen onnettomuustilastointia. Vakavat loukkaantumiset määritellään EU:n asettamien vaatimusten mukaisesti. Kuntien liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeän onnettomuusaineiston saatavuutta parannetaan.

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden varmistamiseksi valtioneuvosto käynnistää liikenne- ja viestintäministeriön johdolla poikkihallinnollisen liikenneturvallisuuden toiminta- ja taloussuunnitteluhankkeen, jonka tavoitteena on poikkihallinnollisen tieliikenneturvallisuuden ohjauksen kehittäminen ja tehostaminen.

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa monen eri hallinnonalan toimet ja tavoiteltu turvallisuuden jatkuva parantaminen edellyttää, että liikennealan ratkaisujen rinnalla myös muilla yhteiskuntapolitiikan aloilla turvallisuusnäkökulma ja sen vaatimukset otetaan huomioon ihmisten liikkumista koskevissa linjauksissa ja päätöksissä. Sen lisäksi, että tieliikenteen turvallisuuden edistäminen on hallinnonaloja koskeva poikkihallinnollinen ohjausteema, on se myös liikennehallinnon sisällä laaja-alainen eri virastoja koskeva ohjauksikysymys. Poikkihallinnollisen ohjauksen kehittäminen ja tehostaminen vaikuttavat myös muiden liikenneturvallisuustoimijoiden, esimerkiksi kuntien, Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen toimintaan.

8) Kehitetään ajoterveyden arviointijärjestelmä

Terveydellä on tärkeä merkitys turvallisen liikkumisen kannalta. Sen merkitys korostuu väestön ikääntyessä. Onkin tärkeää, että auton kuljettajien monipuolista ajoterveyden arviointia kehitetään ja laajennetaan. Ajoterveyden arviointi on jatkossakin keskeinen tekijä ammattikuljettajien ja kuljetusalan yrittäjien työturvallisuutta ja työterveyshuoltoa.

Valtioneuvosto tukee valtakunnallisen ajoterveyden arviointiverkoston rakentamista sosiaali- ja terveysministeriön johdolla. Verkoston tehtävänä on ajoterveyden arviointimenetelmien kehittäminen, käyttöönotto, koulutus ja konsultointi. Tavoitteena on alueellisten ajoterveyden osaamiskeskusten aikaansaaminen.

9) Käynnistetään tieliikennelain kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää tieliikennelain kokonaisuudistuksen esiselvityksen vuoden 2012 aikana. Uudistuksessa otetaan erityisesti huomioon pyöräilyn ja jalankulkijoiden turvallisuuteen liittyvät vaatimukset. Tieliikennelaki

on tullut voimaan vuonna 1981 ja se on systematiikaltaan vanhentunut. Lain muutostarpeita on arvioitava myös uuden perustuslain kannalta.

10) Selvitetään ajo-oikeuden virhepistejärjestelmän käyttöönottoa

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehdään selvitys ajokorttiseuraamusjärjestelmän uudistamiseksi. Selvityksessä arvioidaan liikenneriikkomusten pisteytysjärjestelmän käyttöönottoa nykyistä tarkemman rikkomusten arvioinnin mahdollistamiseksi. Kaikkien ajoneuvolla tehtyjen liikenneriikkomusten vaikutusta ajo-oikeuteen selvitetään.

3. Periaatepäätöksen toteuttamisen edellytykset ja seuranta

Valtioneuvosto edellyttää hallinnonaloja ottamaan huomioon tämän periaatepäätöksen toimenpiteet omaa toimintaansa suunnitellessaan. Esitetyt toimenpiteet on toteutettava valtion talousarvion puitteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi liikenneturvallisuustyötä valtakunnan tasolla ja raportoi valtioneuvostolle tämän periaatepäätöksen etenemisestä ja tavoitteiden toteutumisesta.