

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta

1. Valtioneuvoston periaatepäätöksen tarkoitus ja liikenneturvallisuusvisio

Pääministeri Marinin hallitusohjelman mukaisesti liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoitteena on vastata EU:n nollavisioon, jossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolliin vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneturvallisuusstrategian keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuden ja sen toimenpideohjelma sisältää toimenpiteitä kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseksi. Tieliikenteessä liikenneturvallisuustyötä on jo pitkään ohjannut nollavision. Nollavision tavoitteena on, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nolliin vuoteen 2050 mennessä. Liikenneturvallisuus tulee kuitenkin käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja -onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Tämän vuoksi liikenneturvallisuusstrategiassa nollavision on haluttu ulottaa koskemaan kaikkia liikennemuotoja.

Visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuusstrategia annetaan valtioneuvoston periaatepäätöksenä, jolloin valtioneuvosto sitoutuu strategian mukaiseen liikenneturvallisuuden nollavisioon. Ministeriöt sitoutuvat omassa ja hallinnonalansa toiminnassa toteuttamaan liikenneturvallisuusstrategian linjauksia sekä toimenpideohjelman toimenpiteitä.

Nollavision saavuttamiseksi on tehtävä systemaattista työtä. Liikenneturvallisuusstrategia toimii liikenneturvallisuussuunnitelmana liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi ja välttämiseksi sekä luo puitteet alueelliselle liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuusstrategia on viisivuotinen ja laaditaan vuosille 2022–2026. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) on laadittu 12 vuodeksi. Tämän ajanjakson aikana valtiolla on oltava voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia. Seuraava strategia laaditaan siten, että se tulee voimaan 2027. Liikenneturvallisuusstrategian päivittäminen viiden vuoden kuluttua mahdollistaa tavoitteiden ja toimenpiteiden seuraamisen sekä niiden päivittämisen tilanteen niin edellyttäessä.

Liikenneturvallisuus on laaja yhteiskunnallinen ilmiö ja eri ohjelmien tiivis linkitys on keskeistä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Liikenneturvallisuusstrategiaa täydentävät lukuisat muut tällä hallituskaudella valmistellut toimenpidelinjaukset. Keskeisimmät näistä ovat Liikenne 12, fossiilittoman liikenteen tiekartta, sisäministeriön poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden toimintaohjelma, sosiaali- ja terveysministeriön koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma sekä Suomen ilmailun turvallisuusohjelma ja Suomen ilmailun turvallisuussuunnitelma 2021–2025.

2. Liikenneturvallisuuden pääpiirteet ja haasteet

Vuonna 2001 valtioneuvoston periaatepäätöksessä hyväksyttiin pitkän aikavälin turvallisuusvisio, nollavision, jonka mukaisesti tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuonna 2050. Lisäksi tavoitteeksi asetettiin liikennejärjestelmän kehittäminen siten, että vuonna 2025 tieliikenteen kuolemien vuosittainen määrä olisi enintään 100. Tieliikenteen turvallisuuden kehitys on kuitenkin pysähtynyt, eikä viimeisten vuosien kehityksen vauhdilla tulla tavoitteeseen pääsemään. Liikenneturvallisuuden arvostuksen kohentaminen

koko yhteiskunnassa on tärkeässä roolissa liikenneturvallisuuden kehittämässä. Liikenneturvallisuutta tulee aiheena pitää jatkuvasti esillä ja käydä laajaa keskustelua sekä seurata turvallisuuteen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia, ilmiöitä ja tutkimuskenttää.

Liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet ovat tieliikenteessä. Vuonna 2020 Suomen tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 222 ihmistä. Tieliikenteen loukkaantumisista huomattava osa ei näy virallisissa tilastoissa, mutta tieliikenteessä loukkaantuu vakavasti Suomessa noin 900 henkilöä vuodessa. Vuosina 2016 - 2020 tieliikenteessä kuolleista 58 % oli henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Jalankulkijoiden osuus kuolleista oli 10 % ja pyöräilijöiden 11 %. Suuria lukuja selittää osin se, että Suomessa henkilöauto on selvästi yleisin liikkumismuoto, ja vain pääkaupunkiseudulla kävelymatkoja tehdään hieman henkilöautomatkoja useammin.

Tieliikenne on liikennemuodoista turvattomin useiden eri taustasyiden takia. Liian usein kuolonkolareihin liittyy merkittävää riskinottoa. Esimerkiksi nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille on tyypillistä kova vauhti, ylinopeus ja sen seurauksena tieltä suistuminen. Myös turvavälineiden käytössä on puutteita ja nuorten tieliikenneonnettomuuksiin liittyy usein alkoholi ja muiden päihteiden käyttö. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa ja vuosina 2016–2020 tieliikenteessä kuolleista 18 % oli iältään 15–24-vuotiaita.

Suomen väestörakenteesta johtuen ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Ikääntyneet ovat yliedustettuina vakavissa tieliikenneonnettomuuksissa. Onnettomuudet tapahtuvat yleensä henkilöautolla matkustettaessa. Ikääntyneet ovat erityisen alttiita risteysonnettomuuksille. Ikääntyneillä autoilijoilla yleensä huomiokyky on heikentynyt, nopeasti muuttuvat tilanteet tuottavat vaikeuksia, liikkeellelähdoissä on hitautta sekä ongelmia takaa tulevan liikenteen seuraamisessa. Lisäksi tietyt tapahtumat toistuvat ikääntyneiden liikenneonnettomuuksissa useammin kuin muun väestön kohdalla, kuten sairauskohtaus tai tajunnan menetys.

Tieliikenneturvallisuuden haasteita lisäävät myös liikkumisen uudet muodot. Esimerkiksi sähköpotkulautojen suosio on lisääntynyt voimakkaasti erityisesti pääkaupunkiseudulla ja muissa suurimmissa kaupungeissa. Erilaisten mikroliikkumisen välineiden, kuten sähköpotkulautojen, käyttö on turvallista, kun noudatetaan liikennesääntöjä, osataan hallita laitetta, ajetaan päihteettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kuitenkin kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa. Uusien ilmiöiden lisäksi tieliikenteessä tapahtuu jatkuvasti kehitystä automaatioon ja teknologiaan liittyen, jotka voivat vähentää inhimillisiä virheitä ja lieventävät niiden seurauksien vakavuutta. Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä on turvallisuuden kannalta keskeistä huomioida liikenneturvallisuuden lisäksi myös kyberturvallisuus.

Tieliikenteen liikenneturvallisuustyössä on keskeistä huomioida ajoneuvojen, ajonopeuksien, valvonnan ja liikenneympäristön lisäksi myös viestintä, asenteet sekä yhteistyö yhteiskunnan eri sektoreilla. Toimenpideohjelmassa esitetään toimenpiteitä myös näihin osa-alueisiin.

Muissa liikennemuodoissa turvallisuustilanne on parempi kuin tieliikenteessä. Raideliikenteen turvallisuus on Suomessa hyvällä tasolla ja junaliikenteessä tapahtuu vähän henkilöonnettomuuksia. Junaliikenteen onnettomuustilastoissa korostuvat kuitenkin tasoristeysonnettomuudet sekä tahalliset allejäännit. Tasoristeysonnettomuuksien määrä on selvästi vähentynyt vuosikymmenten kuluessa, mutta Suomessa tapahtuu yhä keskimäärin noin 31 tasoristeysonnettomuutta vuosittain, joissa menehtyy vuosittain keskimäärin viisi henkilöä. Veneilyn turvallisuuden tilan katsotaan olevan kohtalainen, vaikka veneilyonnettomuuksissa on menehtynyt keskimäärin 44 henkilöä vuodessa. Yleis- ja

harrasteilmailun turvallisuus on kokonaisuutena tarkastellen kehittynyt viimeisten vuosien aikana selkeästi parempaan suuntaan. Viimeisimpien 10 vuoden aikana yleis- ja harrasteilmailussa on tapahtunut keskimäärin 10 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin kaksi vuodessa on johtanut kuolemantapauksiin. Voimakkaasti kasvaneessa miehittämättömässä ilmailussa ei ole aiheutunut onnettomuuksia, mutta sen sijaan vaaratilanteita ja vakavia vaaratilanteita on sattunut. Liitteenä olevassa toimenpideohjelmassa esitetään toimenpiteitä edellä mainittuihin haasteisiin.

Katsauksessa liikenneturvallisuuden nykytilasta kuvataan eri liikennemuotojen turvallisuustilannetta yksityiskohtaisemmin esittämällä tilastoja onnettomuusmääristä sekä turvallisuutta kuvaavia ja selittäviä tekijöitä.

3. Strategiset linjaukset ja merkittävimmät toimenpiteet

Liikenneturvallisuusvisiona on, että kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategiset linjaukset ohjaavat vision saavuttamista ja konkreettiset toimenpiteet toteuttavat linjauksia. Kunkin linjauksen alla olevista toimenpiteistä on nostettu esiin merkittävimpiä toimenpiteitä. Jaottelu perustuu vaikutusten arviointiin sekä liikenneturvallisuusstrategian valmistelun työryhmätyöskentelyssä käytyihin keskusteluihin ja esitettyihin näkemyksiin. Myös seurannassa tulisi kiinnittää erityistä huomiota näihin toimenpiteisiin.

Strategisia linjauksia on seitsemän:

1) Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Liikenneturvallisuus tulee ymmärtää laajasti. Tämä tarkoittaa erityisesti kolmea eri asiaa: 1) Liikenneturvallisuus-käsitteellä ei viitata pelkästään tieliikenteen turvallisuuteen, vaan sillä tarkoitetaan kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta. 2) Liikenneturvallisuutta edistäviä toimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla, aina valtakunnallisista toimenpiteistä alueelliseen liikenneturvallisuustyöhön ja yksilöiden tasolle asti. 3) Liikenneturvallisuustyö ei tarkoita pelkästään liikennepoliittisia ratkaisuja tai lainsäädännöllisiä muutoksia, vaan esimerkiksi mielenterveys- ja päihdetyö liittyvät läheisesti liikenneturvallisuuteen.

Linjauksen tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden tila ja arvostus yhteiskunnassa kohenee, viranomaisten välinen yhteistyö tiivistyy ja ihmiset kokevat liikenteen turvalliseksi. Liikenneturvallisuus on sisäistetty koko yhteiskunnan tehtäväksi ja läpileikkaavaksi teemaksi.

Merkittävimmät toimenpiteet: Liikenneturvallisuustyössä hallinnonalojen välinen yhteistyö tiivistyy kaikilla tasoilla, ennaltaehkäisevää mielenterveystyötä tuetaan tekemällä tiivistä poikkihallinnollista yhteistyötä ja tie- ja raideliikenteen itsemurhien ehkäisy sovitetaan yhdeksi näkökulmaksi muihin julkisen hallinnon strategioihin.

2) Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Liikenneturvallisuuteen liittyvässä valmistelussa, päätöksenteossa ja toimeenpanossa tulee noudattaa hallitusohjelman mukaista tavoitetta tietoperusteisesta päätöksenteosta. Kaikilla tasoilla on hyödynnettävä enemmän ja syvällisemmin tietoa liikenneturvallisuudesta ja tehtävä päätöksiä tietopohjaisesti. Lisäksi tietopohjaa on parannettava ja tiedonkulkua kehitettävä, niin eri toimijoiden välillä kuin sisäisestikin.

Linjauksen tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden nykytilaa voidaan seurata ja liikenneturvallisuutta kehittää tilastoituun tietoon perustuen. Tilastot ovat ajantasaisia, luotettavia ja ne palvelevat liikenneturvallisuuden edistämistyötä. Liikenneonnettomuustilastojen lähdeaineistojen tuottajat sitoutuvat tilastojen kehittämiseen. Tilastoja hyödynnetään myös alueellisessa liikenneturvallisuustyössä. Tietojen liikkuminen on sujuvaa eri viranomaisten välillä.

Merkittävimmät toimenpiteet: Vakavien loukkaantumisten seuranta vakiinnutetaan ja tieliikenteen terveysturvallisuutta parannetaan. Tieliikenteen tilastointia kehitetään kokonaisvaltaisesti, esimerkiksi niin, että saadaan parempi tilannekuva pyöräilijöiden liikenneturvallisuudesta. Vesiliikenteen turvallisuuskampanjointia suunnataan alueellisesti ja turvallisuuskampanjointia kohdistetaan iäkkäille veneilijöille ja satunnaisesti pienveneillä liikkuville. Lisäksi edistetään miehittämättömien ilma-alusten sijaintia koskevien tietojen saatavuutta ja jakamista.

3) Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta. Uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida myös laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa. On tärkeää, että osaamisesta ja taitojen kehittämisestä huolehditaan myös viranomaisten ja eri ammattien piirissä.

Linjauksen tavoitteena on, että riittävät tiedot ja taidot mahdollistavat turvallisen liikkumisen, jolloin liikenneturvallisuus paranee. Erilaisten ja eri-ikäisten liikkujaryhmien liikenneosaamista vahvistetaan kokonaisvaltaisesti. Samoin vahvistetaan viranomaisten osaamista. Liikennekasvatus on elinikäistä.

Merkittävimmät toimenpiteet: Liikennekasvatus huomioidaan tulevien toisen asteen opetussuunnitelmien ja tutkintojen perusteiden valmisteluissa. Lisäksi kehitetään poliisin henkilöstön osaamista ohjata rattijuopumuksesta epäillyn matalan kynnyksen palvelujen piiriin tai arviointiin.

4) Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikenneonnettomuuksien syntymisen taustalla merkitystä on usein asenteilla, jotka voivat vaikuttaa tietoa enemmän yksittäisen ihmisen käyttäytymiseen. Asenteet saattavat vaikuttaa esimerkiksi omien taitojen arvioimisiin, päihteiden käyttöön, ylinopeuteen tai turvalaitteiden käyttämättömyyteen. Asenteiden muodostumiseen vaikuttaa koko ihmisen elinympäristö. Asenteet eivät kuitenkaan välttämättä ole pysyviä ja niihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan koko ihmisen eliniän ajan turvallisuusviestinnän keinoin.

Linjauksen tavoitteena on, että toimintaympäristöä koskevat liikennesäännöt tunnetaan ja näiden sääntöjen mukaisesti toimitaan, jolloin liikenneturvallisuus paranee. Liikenteessä toimitaan vastuullisesti sekä tunnistetaan oman toiminnan riskit niin omasta kuin muiden näkökulmasta. Turvallisuusviestintä on pitkäjänteistä ja jatkuvaa.

Merkittävimmät toimenpiteet: Ylläpidetään ja vahvistetaan yleistä kielteistä suhtautumista päihtyneenä ajamiseen, käynnistetään laaja valtakunnallinen rattijuopumusta torjuva liikenneturvallisuuskampanja ja kohdistetaan turvallisuusviestintää erityisesti ikääntyville miehille liittyen ajoterveyteen. Lisäksi vesiliikenteen turvallisuusviestinnän rahoituspohtaa pyritään vahvistamaan.

5) Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Liikenteessä ihmiset tekevät virheitä, eikä kaikkia virheitä pystytä poistamaan. Turvallisessa liikennejärjestelmässä hyväksytään, että virheitä tapahtuu mutta eri tyyppiset toimenpiteet takaavat sen, että yhden turvallisuustoimen pettäessä, jokin toinen osa kompensoi sen. Turvallisen liikennejärjestelmän keskeisiä osa-alueita ovat turvalliset liikennevälineet, turvallinen liikenneympäristö sekä erillaiset turvavälineet. Tehokas ja toimiva liikenneverkko luo pohjan liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden turvallisele järjestämiselle. Liikenneturvallisuutta edistää myös se, että liikenneverkko houkuttelee turvallisten liikennemuotojen käyttöön.

Linjauksen tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille.

Merkittävimmät toimenpiteet: Päivitetään Nopeusrajoitukset-ohje ja rauhoitetaan ajonopeudet 30km/h alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä tai jalankulkua ja koulujen ja päiväkotien läheisyydessä. Lisäksi jatketaan Väyläviraston tasoristeysohjelmaa ja Suomen ilmailuliiton laatiman turvallisuuden hallintajärjestelmän jalkauttamista.

6) Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Eri liikennemuotojen teknologia kehittyy jatkuvasti, mikä vähentää inhimillisten virheiden mahdollisuuksia. Tämä parantaa liikenteen turvallisuutta niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä. Liikenteen automaatio kehittyy asteittain, ja vielä pitkään maalla, vesillä ja ilmassa liikkuu yhtä aikaa sekä ihmisen että automaation ohjaamaa hybridiliikennettä. Tiedon hyödyntäminen ja saatavuus ovat keskeisiä sekä älykkään liikenteen että liikenneturvallisuuden edistämisessä. Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä on turvallisuuden kannalta keskeistä huomioida myös kyberturvallisuus. Liikenteen automaation, digitalisaation ja tietojen hyödyntämisen myötä liikenteen kyberturvallisuus- haasteet ja -uhat tulevat lisääntymään ja monipuolistumaan.

Linjauksen tavoitteena on, että automaatio ja teknologinen kehitys parantavat liikenneturvallisuutta. Liikenteeseen liittyvässä teknologisessa kehityksessä huomioidaan liikenneturvallisuus.

Merkittävimmät toimenpiteet: Edistetään toimintamallia, jossa älykkästä liikenneinfrastruktuurista ja kulkuneuvoista mitatusta sää- ja kelitiedosta tuotetaan reaaliaikaista ja ennakoivaa olosuhdetilannekuvaa muutaman kymmenen metrin tarkkuudella tie-, vesi- ja raideliikenteen tarpeisiin. Lisäksi raideliikenteen toimijat toteuttavat toimenpiteet, jotka sisältyvät Liikenne- ja viestintäviraston suositukseen kyberturvallisuuden edistämisestä raideliikenteessä. Ohjeistetaan raideliikenteen toimijoita toteuttamaan toimenpiteet.

7) Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

Lainsäädäntö on keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä. Keskeiset liikennettä koskevat säännöt ja vuorovaikutuksen reunaehdot määritellään lainsäädännössä tai sen nojalla annetuissa viranomaisen määräyksissä ja ohjeissa. Liikenneturvallisuuteen liittyvä keskeinen lainsäädäntö on uudistettu viime vuosien aikana. Uusi tieliikennelaki ja uusi vesiliikennelaki tulivat voimaan kesällä 2020. Lainsäädännön tarkastelua ja kehittämistä on kuitenkin jatkettava, jotta

se antaisi mahdollisimman hyvät lähtökohdat liikenneturvallisuuden parantamiselle myös tulevaisuudessa.

Linjauksen tavoitteena on, että liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö parantaa liikenneturvallisuutta niin yksilön, viranomaisten kuin muidenkin toimijoiden näkökulmasta.

Merkittävimmät toimenpiteet: Selvitetään muutostarpeita liittyen ajoterveyden edistämiseen, vesiliikenteen promillerajan laskemiseen sekä pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajaan.

4. Valmistelu

Liikenneturvallisuusstrategia ja sen toimenpide-ohjelma on valmisteltu laajassa, poikkihallinnollisessa sidosryhmäyhteistyössä. Valmistelua on tehty liikennemuotokohtaisissa työryhmissä, jotka ovat olleet tie- ja rautatieliikenteen työryhmä, vesiliikenteen työryhmä sekä ilmailun työryhmä. Lisäksi valmistelua on ohjannut ohjausryhmä. Ohjausryhmässä sekä työryhmissä jäsenenä on ollut liikenneturvallisuuden näkökulmasta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten, liittojen, järjestöjen sekä muiden sidosryhmien edustajia. Yhteensä työryhmissä on ollut jäsenenä 53 eri tahon edustajia.

5. Vaikutukset

Liikenneturvallisuusstrategia sisältää monipuolisesti liikenneturvallisuustyön eri osa-alueisiin liittyviä toimenpiteitä. Valmistelun aikana arvioitiin toimenpidekohtaisesti 53:a eri toimenpidettä. Vaikutusarvioinnin kohteena olevat toimenpiteet määriteltiin sen perusteella, oliko toimenpiteelle määriteltävissä onnettomuusjoukko, johon toimenpiteen vaikutukset kohdistuvat. Karkean arvion perusteella näillä strategian toimenpiteillä voidaan laskennallisesti saavuttaa koko strategiakaudella noin 20 liikennekuoleman vähenemä vuodessa. Tehokkaimpia yksittäisiä toimenpiteitä ovat laaja ratti- ja huumerrattijuopumuskampanja, lääkäreiden mahdollisuus tarkistaa ajo-oikeus ja ajokielto ja liikenneympäristöön kohdistuvista toimenpiteistä nopeusrajoitusten laskeminen.

Vaikutuksia on kuitenkin myös muilla liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteillä sekä strategiaan kirjaamattomilla toimenpiteillä Väyläviraston investointiohjelmassa sekä muissa strategioissa ja ohjelmissa, kuten myös eri viranomaisten ja järjestöjen jatkuvalla toiminnalla. Liikenneturvallisuusstrategialla saavutettavat liikenneturvallisuushyödyt ovat esitettyä laskelmaa suuremmat, koska kaikille toimenpiteille ei ole laskettu määrällistä, numeerista vaikutusta ja osa vaikutuksista realisoituu välillisesti vasta pidemmällä aikavälillä. Lisäksi toimenpiteillä on vaikutusta mm. koettuun turvallisuuden ja liikenneilmapiiriin, eli laskennallinen kuolemien vähenemä ja ns. suorat vaikutukset ovat vain yksi osa kokonaisuutta.

Periaatepäätökseen sisältyvät strategiset linjaukset ja toimenpiteet toteutetaan valtiontalouden kehysten ja valtion talousarvioiden puitteissa. Toimenpiteet rahoitetaan suuntaamalla nykyistä toimintaa ja olemassa olevia määrärahoja toimenpiteiden toteutukseen. Mahdollisiin lisärahoitustarpeisiin otetaan kantaa normaaliin tapaan valtion talousarvioita koskevin päätöksin.

6. Toimeenpano ja seuranta

Liikenneturvallisuusstrategian toteutumisen seuraamista varten perustetaan seurantaryhmä. Seurantaryhmä kokoontuu vähintään kerran puolessa vuodessa. Sen tehtävänä on seurata strategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia esimerkiksi strategian mittareita

hyödyntäen. Seurantaryhmä voi tehdä toimenpideohjelmaan muutoksia, jos arvioidaan, että tavoiteltuja vaikutuksia ei tulla saavuttamaan. Seurantaryhmä voi tarpeen mukaan kuulla ja osallistaa myös sen ulkopuolisia asiantuntijoita.

Lisäksi seurantaryhmä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla järjestää vuosittain Liikenneturvallisuuksfoorumin, jossa esitellään liikenneturvallisuuksstrategian toimeenpanon etenemistä sekä keskustellaan liikenneturvallisuuksuteen liittyvistä ajankohtaisista aiheista.

Liitteet:

Liikenneturvallisuuksstrategia ja sen liitteet:

- 1.1 Toimenpideohjelma
- 1.2 Katsaus liikenneturvallisuuksuden nykytilasta