

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelma kuvaa strategian vision saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet vastuineen ja mittareineen. Toimenpiteet kattavat esimerkiksi tieliikenteen osalta onnettomuudet, joissa päihteiden käyttö on vaikuttanut taustalla, nuorten kuljettajien onnettomuudet, mikroliikkumiseen liittyvät onnettomuudet sekä ikääntyneiden onnettomuudet. Lisäksi toimenpiteet kattavat tasoristeysonnettomuudet sekä tahalliset allejäännit raideliikenteessä, alkoholiin käytöstä johtuvat onnettomuudet vesiliikenteessä ja miehittämättömän ilmailun vaaratilanteet, jotka johtuvat esimerkiksi tietämättömyydestä ilmailun säännöistä.

Toimenpiteet on jaoteltu toimenpideohjelmassa strategisten linjausten mukaisesti. Kunkin linjauksen alla olevien toimenpiteiden on tarkoitus toteuttaa kyseistä strategista linjausta. Toimenpiteet on jaoteltu edelleen niin, että ensimmäiseksi kunkin linjauksen alla ovat kaikkia tai useampaa liikennemuotoa koskevat toimenpiteet. Sen jälkeen toimenpiteet on lueteltu liikennemuotokohtaisesti seuraavassa järjestyksessä: tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmailu. Kunkin toimenpide löytyy toimenpideohjelman taulukosta omasta sarakkeesta. Toimenpiteiden toteuttamiselle on nimetty vastuutahot ja ne näkyvät toimenpideohjelmassa omassa sarakkeessaan. Toimenpiteiden vastuu-tahoissa korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Kunkin toimenpiteen osalta on myös määritetty päävastuutaho(t) (lihavoitu). Päävastuutaho vastaa toimenpiteen toteuttamisen käynnistämisestä, edistämisestä ja koordinoinnista, vaikka toimenpiteen toteuttaminen edellyttäisi yhteistyötä muiden vastuutahojen kanssa. Jos päävastuuta-hoja on useita, on niillä kaikilla yhtäläinen ja toisistaan riippumaton vastuu toimenpiteen toteuttamisesta.

Toimenpiteistä on nostettu esiin sinisellä paksunnetulla ruudukolla vaikuttavimpia tai muutoin merkittävimpiä toimenpiteitä, joita on yhteensä 20 kappaletta. Tällä on pyritty helpottamaan toimenpiteiden vastuutahojen resurssien suuntaamista vaikuttavimpiin ja muutoin merkittävimpiin toimenpiteisiin. Jaottelu perustuu vaikutusten arviointiin sekä liikenneturvallisuusstrategian valmistelun työryhmätyöskentelyssä käytyihin keskusteluihin ja esitettyihin näkemyksiin. Työryhmissä oli edustettuna liikenneturvallisuuden näkö-kulmasta keskeisten sidosryhmien edustajia ja liikenneturvallisuuden asiantuntijoita. Myös seurannassa tulisi kiinnittää erityistä huomiota esiin nostettujen toimenpiteiden toteutumiseen.

Toimenpideohjelmassa on jaoteltu toimenpiteet kolmeen kategoriaan sen perusteella, ovatko ne nykyisen toiminnan jatkamista, nykyisen toiminnan kehittämistä vai uutta toimintaa. Lisäksi kunkin toimenpiteen osalta on määritelty, onko toimenpiteessä tarkoitettu toiminta luonteeltaan jatkuvaa vai kertaluonteista.



= tieliikenne



= raideliikenne



= vesiliikenne



= ilmailu

LUONNOS

Vaikutusarviointi

Toimenpideohjelman toimenpiteiden liikenneturvallisuusvaikutuksia on arvioinut Sitowise liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Vaikutusarvioinnin toteuttamista ohjasi ohjausryhmä, jossa oli jäsenet liikenne- ja viestintäministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta ja Onnettomuustietoinstituutista. Vaikutusarvio on julkaistu liikenneturvallisuusstrategian hankesivuilla (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>).

Liikenneturvallisuusstrategia sisältää monipuolisesti liikenneturvallisuustyön eri osa-alueisiin liittyviä toimenpiteitä. Toimenpidekohtainen vaikutusarviointi koski erikseen määriteltyjä toimenpiteitä, joita oli yhteensä 53. Vaikutusarvioinnin kohteena olevat toimenpiteet määriteltiin sen perusteella, oliko toimenpiteelle määriteltävissä onnettomuusjoukko, johon toimenpiteen vaikutukset kohdistuvat. Mukana on myös toimenpiteitä, joita tehdään jo tällä hetkellä, mutta joiden jatkuminen nähdään erityisen tärkeäksi liikenneturvallisuustilanteen ylläpitämisessä. Huomioitavaa on, että samaan kohderyhmään kohdistuvien toimenpiteiden vaikutukset ovat usein osittain päällekkäisiä, jolloin yhteisvaikutus lienee todellisuudessa pienempi kuin kyseisten toimenpiteiden vaikutusten summa, mutta suurempi kuin vain toisen toimenpiteen vaikutus. On myös tärkeä tiedostaa, että arvioitaessa liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tapahtuneiden onnettomuuksien perustella, ennalta ehkäisevän työn ansioista tapahtumatta jääneet liikennekuolemat jäävät huomiotta.

Poistamalla laskennallisesti keskeisimmät päällekkäiset vaikutukset, karkean arvion perusteella strategian toimenpiteillä voidaan laskennallisesti saavuttaa koko strategiakaudella noin 20 liikennekuoleman vähenemä. Vaikutuksia on myös muilla liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteillä sekä strategiaan kirjaamattomilla toimenpiteillä Väyläviraston investointiohjelmassa sekä muissa strategioissa ja ohjelmissa, kuten myös eri viranomaisten ja järjestöjen jatkuvalla toiminnalla, jota arvioitiin pääasiassa vain Liikenneturvan osalta. Tehokkaimpia yksittäisiä toimenpiteitä olivat laaja ratti- ja huumerattijuopumuskampanja, lääkäreiden mahdollisuus tarkistaa ajo-oikeus ja ajokielto ja liikenneympäristöön kohdistuvista toimenpiteistä nopeusrajoitusten laskeminen. On huomattava, että toimenpiteillä voidaan vähentää merkittävästi myös liikenteessä loukkaantuneiden määrää. Lisäksi toimenpiteillä on vaikutusta mm. koettuun turvallisuuteen ja liikenneilmapiiriin, eli laskennallinen kuolemien vähenemä ja ns. suorat vaikutukset ovat vain yksi osa kokonaisuutta.



Liikenneturvallisuusstrategialla saavutettavat liikenneturvallisuushyödyt ovat edellisessä esitettyä laskelmaa suuremmat, koska kaikille toimenpiteille ei ole laskettu määrällistä, numeerista vaikutusta ja osa vaikutuksista realisoituu välillisesti vasta pidemmällä aikavälillä. Strategiassa yhteiskuntaan halutaan jalkauttaa kokonaisvaltainen läpileikkaava turvallisuusajattelu, ja sillä on toteutuessaan todennäköisesti merkittävä vaikutus. Liikenneturvallisuutta tulee aiheena pitää jatkuvasti esillä ja käydä laajaa keskustelua sekä seurata turvallisuuteen vaikuttavien toimintaympäristön muutoksia, ilmiöitä ja tutkimuskenttää. Mukaan tarvitaan myös alueiden ja tiedeyhteisön edustajia sekä vuorovaikutusta kansalaisten suuntaan. On tärkeää, että yhteiskunnan tahtotila liikenteen nollavisioista ja esimerkiksi pähteettömästä liikenteestä on kansalaisille hyvin selkeä. Strategia on monipuolinen ja laaja-alainen, joka toteutuessaan vähentää liikennekuolemia yhdessä muiden strategioiden ja ohjelmien kanssa. Eri ohjelmien tiivis linkitys edistää myös strategiassa korostuvaa monialaista yhteistyötä. Lisäksi strategian laadinta itsessään sekä monialainen ja osallistava laadintaprosessi edistävät yhteistä sitoutumista tavoitteisiin ja liikenneturvallisuustyöhön.





Toimenpideohjelman taulukkoon on kunkin toimenpiteen osalta kuvattu arvio toimenpiteen vaikutuksesta. Vaikutusarvio näkyy taulukossa omassa sarakkeessa. Vaikutusarvion osalta on myös kerrottu numeerinen vaikutus, mikäli sellainen on voitu toimenpiteelle määrittää. On kuitenkin syytä huomata, että nämä numeeriset vaikutukset ovat osittain päällekkäisiä ja joiain toimenpiteitä on arvioitu kokonaisuutena.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia




Tavoitteet: Liikenneturvallisuuden tila ja arvostus yhteiskunnassa kohenee, viranomaisten välinen yhteistyö tiivistyy ja ihmiset kokevat liikenteen turvalliseksi. Liikenneturvallisuus on sisäistetty koko yhteiskunnan tehtäväksi ja läpileikkaavaksi teemaksi.




Mittarit: Liikenneturvallisuuden huomioiminen Liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden hallinnonalojen hankkeissa ja strategioissa. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään. Valtiolla on voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia koko liikennejärjestelmäsuunnitelman kattavan ajanjakson.





Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
1. 	Liikenneturvallisuustyössä hallinnonalojen välinen yhteistyö tiivistyy kaikilla tasoilla ja liikenneturvallisuus käsitetään laajasti. Johdonmukaisuus muiden poliittisten ja yhteiskunnallisten tavoitteiden kanssa tulee varmistaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikenneturvallisuustoiminnan työnjako ja organisoiminen selkeys tulee turvata mahdollisten uudistusten, esimerkiksi sote-uudistuksen, tullessa voimaan.	LVM, UM, OM, SM, PLM, VM, OKM, MMM, TEM, STM, YM ja niiden alaiset virastot	Toimenpide edistää liikenneturvallisuuden huomioimista laajasti eri hallinnonalojen työssä ja tavoitteissa. Kokonaisvaltaisesta liikenneturvallisuuden edistämisestä hyötyvät kaikki liikenne- ja muotot ja liikkujaryhmät koko Suomessa. Suurimmat vaikutukset on mahdollista saavuttaa tie- ja rautatie- ja ilmailu- ja vesiliikenteessä.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
2. 	Tuetaan ennaltaehkäisevää mielenterveystyötä tekemällä tiivistä poikkihallinnollista yhteistyötä viranomaisten ja muiden tahojen kesken sekä sovitetaan tie- ja rautatieliikenteen itsemurhien ehkäisy yhdeksi näkökulmaksi muihin julkisen hallinnon strategioihin.	STM , LVM, Liikenne- ja viestintävirasto, THL ja järjestöt, esimerkiksi Mieli ry sekä Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry.	Tie- ja rautatieliikenteen itsemurhia on ehkäistävä osana itsemurhien ehkäisemisen kokonaisuutta. Vaikutukset tie- ja rautatieliikenteessä riippuvat laajemmin mielenterveystilanteen kehittymisestä ja mielenterveystyön onnistumisesta. Valtaosa itsemurhan tieliikenteessä tehneistä on miehiä, joten oletettavasti suurimmat vaikutukset kohdistuvat tähän ryhmään. Itsemurha vaikuttaa itsemurhan tehneen läheisten hyvinvointiin, joten estämällä itsemurha, saadaan myös laajemmin hyvinvointivaikutuksia. Liikenneitsemurhien estäminen kohtaamisonnettomuuksina tai allejänteinä, vaikuttaa myös muiden onnettomuudelta säästyvien osallisten hyvinvointiin. Vuosittain noin 0,8 kuoleman vähennystä liikenteen itsemurhissa.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.

<p>3.</p> 	<p>Syvennetään ja lisätään eri toimijoiden välistä poikkihallinnollista yhteistyötä tahallisten allejäätien ehkäisemiseksi raideliikenteessä. Tuetaan ja osallistutaan yhteistyöhön Itsemurhien ehkäisyohjelman toteuttamisessa. Varmistetaan, että tahallisten allejäätien ehkäisy otetaan huomioon laajasti eri hallinnonalojen hankkeissa.</p>	<p>LVM, STM, SM, PLM</p>	<p>Raideliikenteen turvallisuutta voidaan merkittävästi parantaa, jos tahallisten allejäätien määrää saadaan vähennettyä. Vaikutukset kohdentuvat säästyneiden ihmishenkien lisäksi läheisten ja veturinkuljettajien hyvinvointiin.</p> <p>Vuosittain noin 0,8 kuoleman vähennystä liikenteen itsemurhissa.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>4.</p> 	<p>Päihteiden käyttöön ja sen vaikutuksiin liikenneturvallisuuteen puututaan systemaattisesti mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Henkilölle, jolla on päihdeongelma ja hänen läheisilleen tarjotaan apua ja tukea, ja ohjataan asianmukaiseen hoitoon sekä kerrotaan mahdollisuudesta ottaa alkolukko käyttöön vapaaehtoisuuteen perustuen.</p>	<p>STM, THL, SM, Poliisihallitus, Rikosseuraamuslaitos ja järjestöt, esimerkiksi SPR sekä Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry.</p>	<p>Alkoholirattijuopoista ja huumeikuljettajista valtaosa on miehiä ja 25–54-vuotiaita. Yhteenajo-onnettomuuksien kautta uhreina on eri liikkuja- ja ikäryhmiin kuuluvia henkilöitä, joten onnettomuuksien estämisen vaikutukset kohdistuvat laajemmin. Vaikutuksia on myös päihdekuljettajien läheisten hyvinvointiin. Tyypillistä on myös samojen henkilöiden toistuva päihteiden alaisuudessa ajaminen. Suomessa yli kolmannes rattijuopoista toistaa tekonsa.</p> <p>Vuosittain noin 0,3 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>5.</p> 	<p>Liikennevalvonta on keskeinen osa liikenneturvallisuuden parantamisessa. Poliisihallitus toimeenpanee Poliisin liikennevalvonnan ja turvallisuuden ohjelman, siten että liikenneturvallisuus paranee. Toimeenpanossa huomioidaan erityisesti: ajoterveys ja vireystila; alkoholi, huumeaineet ja lääkkeet; nuoret; ajotavat ja ajonopeudet; turvavöiden, lasten turvalaitteiden ja suojavarusteiden käyttäminen; tarkkaamattomuus; jalankulku, pyöräliikenne ja suojatie sekä ammattiliikenne.</p>	<p>Poliisihallitus.</p>	<p>Riskikäyttäytymistä tieliikenteessä tapahtuu eniten nuorissa ikäryhmissä, kuten myös puutteita turvavälineiden käytössä. Onnistuneella valvonnalla eniten vaikutusta olettaisi olevan tämän ikäryhmän onnettomuuksiin. Näkyvä valvonta tukee kaikkien ikä- ja liikkujarahmien oikeaa käyttäytymistä, jonka vaikutukset kohdentuvat laajemmin. Saavutetut vaikutukset ja niiden kohdentuminen riippuu käytetyistä resursseista ja niiden kohdentamisesta.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>6.</p> 	<p>Alueellisessa liikenneturvallisuustyössä tulee huomioida valtakunnalliset liikenneturvallisuuteen liittyvät strategiat, suunnitelmat ja ohjeet.</p>	<p>Kunnat ja ELY-keskukset.</p>	<p>Kuntien tehtävänä on luoda edellytykset terveen ja turvalliseen elämään, ja liikenneturvallisuus on näin ollen osa kuntien perustehtävää. Valtakunnallisilla strategioilla, suunnitelmilla ja ohjeilla luodaan ennustettavia ja johdonmukaisia toimintaedellytyksiä erilaisille alueille. Alueiden liikenneturvallisuustyöllä on keskeinen vaikutus koko maan liikenneturvallisuustilanteen kohentamisessa.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>






LUONNOS



<p>7.</p> 	<p>Vesiliikenteen turvallisuustyöhön liittyvää yhteistyötä tehostetaan muodostamalla Veneilyverkoston yhteyteen alatyöryhmä, jonka tehtävänä on vesiliikenteen turvallisuuskampanjoinnin koordinointi ja ohjaaminen. Turvallisuuskampanjoiden suuntaamista tarkastellaan alatyöryhmässä vuosittain.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto ja veneilyverkoston alatyöryhmän jäsenet.</p>	<p>Veneilyverkosto on tärkeä sidosryhmäyhteistyöelin ja perustamalla vesiliikenteen turvallisuuskampanjoihin keskittyvä alatyöryhmä, voidaan varmistaa viestintäyhteistyön toimivuus ja turvallisuuskampanjoiden tehokas suuntaaminen. Toimenpide tukee hyvää turvallisuuskehitystä vesiliikenteessä ja parempaa turvallisuuskulttuuria.</p>	<p>Uutta toimintaa. Toimenpide toteutetaan vuoden 2022 aikana.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>8.</p> 	<p>Tuetaan miehittämättömän ilmailun yhteisöllisyyttä kansallisen riskienhallintatyön kautta, sidosryhmätilaisuuksilla sekä muilla tapahtumilla.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen Ilmailuliitto, Suomen moottorilentäjien liitto, Finavia, Puolustusvoimat, Poliisihallitus ja Rajavartiolaitos</p>	<p>Harrasteilmailussa on saatu hyviä turvallisuusvaikutuksia harrasteilmailun kerhojen turvallisuustyön ja yhteisöllisyyden kautta. Vastaavan yhteisöllisyyden synnyttäminen miehittämättömään ilmailuun liittyen sekä tietotason lisääminen miehittämättömän ilmailun säätelystä voidaan arvioida vaikuttavan turvallisuuden pysymiseen hyvällä tasolla, vaikka käyttömäärät ovat kasvamassa.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkamista.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>Päätöksenteon on perustuttava tietoon</p>				
<p>Tavoitteet: 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.</p> <p>Mittarit: Yksittäisonnettomuuksista raportointi ja sen ilmeneminen tilastoista (pyöräliikenne, mikroliikenne, moottoripyöräily). Toimenpiteissä tarkoitettujen yhteistyöryhmien toiminnan vakiintuminen tiedonkulun varmistamiseksi.</p>				
<p>Tunniste</p>	<p>Toimenpide</p>	<p>Vastuutaho</p>	<p>Vaikutusarvio</p>	<p>Tyyppi</p>
<p>9.</p> 	<p>Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan ja liikennejärjestelmän tilakuvan (ns. liikennejärjestelmäanalyysi) osana kootaan ja ylläpidetään tietoa liikenneturvallisuudesta.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Toimenpide vahvistaa tiedon hyödyntämistä ja hyödynnettävyyttä sekä yleisen liikenneturvallisuustilanteen ja tavoitteiden toteutumisen seuranta. Kohderyhmänä ovat tiedon hyödyntäjät, kuten viranomaiset, tutkijat, suunnittelijat, media ja kansalaiset.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>

<p>10.</p> 	<p>Vakiinnutetaan vakavien loukkaantumisten seuranta. Tämän mahdollistamiseksi kehitetään keinoja tietojen vaihtamiseksi eri viranomaisten välillä ja kootaan keskeiset tilastot, analyysit ja tutkimukset yhteen paikkaan helposti saavutettaviksi. Lisäksi kehitetään vakavien onnettomuuksien tilastointia niin, että tilastoista ilmenisi myös paikkatieto sekä liikkumismuoto.</p>	<p>Onnettomuustietoinstituutti ja Tilastokeskus, THL, Poliisihallitus, sairaalat, vakuutusyhtiöt, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto ja Pelastustoimi.</p>	<p>Tilastoinnin kattavuuden, tietosisällön, saatavuuden ja ajantasaisuuden kehittäminen täydentää vakavasti loukkaantuneiden kokonaiskuvan sekä parantaa mahdollisuuksia nykyistä ajantasaisempaan seurantaan ja nopeampaan reagointiin sekä tehokkaampaan liikenneturvallisuustyön suuntaamiseen. Edellytyksenä on, että tietoa käytetään aktiivisesti tilanneanalyseissa, tutkimuksissa ja päätöksenteossa. Tilasto- ja tutkimustiedon kokoaminen yhteen paikkaan helpottaa tiedon käyttöä ja auttaa ymmärtämään eri tilastojen edustavuutta. Keskeinen onnettomuustyyppi, johon vakavien loukkaantumisten tilastoinnin kehittäminen tuo selvää tietosisällön parannusta, on yksittäisonnettomuudet ja erityisesti pyöräilijöiden, mopoilijoiden, moottoripyöräilijöiden kaatumiset. Keskeiset ikäryhmät ovat mopoilijoiden kohdalla erityisesti nuoret ja pyöräilijöiden kohdalla iäkkäät.</p>	<p>Uutta toimintaa. Toimenpiteen toteuttaminen on jo aloitettu.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>11.</p> 	<p>Parannetaan tieliikenteen terveystalvontaa tekemällä lääkäreille mahdolliseksi tarkistaa tarvittaessa luotettavasti hoitokontakteissa potilaan ajo-oikeus ja ajokielto.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, STM ja LVM, THL ja Kela.</p>	<p>Tiedonkulkua parantamalla voidaan vähentää fyysisien tai psyykkisen sairauden aiheuttamia onnettomuuksia. Oleellista on, että samanaikaisesti tehostetaan ajoterveysohjeiden mukaista ajoterveyden arviointia.</p> <p>Vuosittain noin 2 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittämistä.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>12.</p> 	<p>Tieliikenteen tilastointia kehitetään kokonaisvaltaisesti, esimerkiksi niin,</p> <p>a) että saadaan parempi tilannekuva pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuudesta.</p>	<p>Tilastokeskus, Onnettomuustietoinstituutti ja THL.</p> <p>Tilastokeskus, Onnettomuustietoinstituutti ja THL.</p>	<p>Tilastoinnin kehittäminen parantaa toimenpiteessä mainittujen ryhmien loukkaantumisten määrän ja turvallisuustilanteen seurantaan ja ehkäisytoimenpiteiden suunnittelua selvästi. Konkreettiset turvallisuusvaikutukset toteutuvat tiedon hyödyntämisen ja toimenpiteiden toteuttamisen myötä. Keskeinen onnettomuustyyppi, jonka ehkäistyöhön tilastoinnin kehittäminen tuo selvää parannusta, on yksin kaatumiset.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p> <p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>

	b) että kansalliseen koodistopalveluun sisältyy oma syykoodi mikroliikkumiselle	THL	Mikroliikkumisvälineet ovat uusi ilmiö, eikä niillä tapahtuvia onnettomuuksia tilastoida tällä hetkellä systemaattisesti. Tilastointi lisää mikroliikkumiseen liittyvän liikenneturvallisuuksien vaikuttavuutta.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.
	c) että maastoliikenneonnettomuudet tunnistetaan ja niiden onnettomuusluokkien ja -tyyppien kirjaamista kehitetään.	Tilastokeskus , Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti.	Tilastoinnin kehittämällä ja tietoa hyödyntämällä voidaan tehostaa erityisesti paikallisten yksityishenkilöiden vapaa-ajalla tapahtuvien mönkijä- ja moottorikelkkaonnettomuuksien ehkäisyä, joista nykytilanteessa on puutteellisesti tietoa käytettävissä.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
13. 	Luodaan mikroliikkumisen verkosto. Verkoston tehtäviä ovat muun muassa ajantasaisen tiedon kerääminen ja vaihtaminen. Lisäksi verkoston tehtävänä on tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuksiin.	Liikenne- ja viestintävirasto . Verkoston jäseninä olisivat Onnettomuustietoinstituutti, Liikenneturva, Poliisihallitus ja THL, Tilastokeskus, Väylävirasto, kuntien edustajat, pelastustoimi sekä mikroliikkumiset palveluntarjoajat.	Mikroliikkumisvälineet ovat uusi ilmiö, ja mm. sääntelyä tulee jatkuvasti kehittää seurantatiedon perusteella. Vaikutukset kohdistuvat nykytilanteessa erityisesti suurimpiin kaupunkeihin ja nuoriin.	Uutta toimintaa. Toimenpide toteutetaan vuoden 2022 aikana. Jatkuvaa toimintaa.
14. 	Kerätään systemaattisesti tietoa tienkäyttäjien asenteista ja kokemuksista eri menetelmin tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi.	Liikenneturva .	Tiedot tienkäyttäjien asenteista ja kokemuksista antavat tietoa tieliikenteen turvallisuuden tilasta. Tietoa voidaan hyödyntää tieliikenneturvallisuutta koskevassa päätöksenteossa.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
15. 	Alkoholin vaikutuksen alaisena ajavien määrää liikenteessä selvittää R-tutkimusta jatketaan.	Poliisihallitus ja THL.	Aineistoa käytetään laajasti tutkimuksissa sekä päihdeonnettomuuksien ehkäisytyön tausta- ja seurantatietona. Tutkimuksen jatkamisella nykytilanteessa varmistetaan nykytilanteen mukainen tiedonsaanti.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
16. 	Turvataan poliisin mahdollisuudet tunnistaa huumeiden vaikutuksen alainen pysäytystilanteissa riittävillä huumeepikatesteilla.	Poliisihallitus, STM .	Huumeiden käytön havaitseminen ei onnistu yksinkertaisesti hajun tai uloshengitysilman perusteella. Huumeiden havaitsemiseen tarvitaan erillisiä analyysitekniikoita, kuten huumeepikatestiä, jolla näyte voidaan ottaa syljestä ja varmistaa mahdollinen positiivinen tulos myöhemmin laboratoriotesteillä. Vuosittain noin 0,32 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.

LUONNOS



<p>17.</p> 	<p>Aloitetaan Euroopan komission edellyttämällä tavalla tiedon kerääminen koskien onnettomuuksien jälkeistä hoitoa, jolla tarkoitetaan henkilövahingon aiheuttaneen onnettomuuden jälkeen soitetun hätäpuhelun ja ensihoitoyksiköiden onnettomuuspaikalle saapumisen välissä kulunutta aikaa minuutteina ja sekunteina. Lisäksi kehitetään onnettomuuksien jälkihoitoa kerätyn tiedon perusteella.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, Pelastustoimi.</p>	<p>Nopeuttamalla ensihoitoyksikön onnettomuuspaikalle saapumista, voidaan parantaa vaikeasti loukkaantuneiden selviytymismahdollisuuksia sekä lieventää vakavien vammojen seurauksia ja vammautuneiden elämänlaatua. Hoidon aloittamisajan minimoinnin lisäksi keskeistä on ensihoidon laatu sekä pelastuksen, ensihoidon, poliisin ja sairaalan välinen sujuva yhteistyö.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>18.</p> 	<p>Parannetaan tilannekuvaa riistaeläinonnettomuuksien määristä ja onnettomuuspaikoista hirvieläinten kannan koon asettamisen tueksi. Laaditaan asialle valtakunnalliset yleislinjaukset huomioiden, että kannan kokotavoitteet asetetaan hirvitalousaluekohtaisesti.</p>	<p>Riistakeskus, riistanevostot, Luonnonvarakeskus, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, ELY-keskukset, poliisi.</p>	<p>Tietopohjan parantamisen ja tiedon jakamisen avulla voidaan edistää jo saavutettuja hyötyjä riistaeläinonnettomuuksien määrien kehityksessä ja niiden kohdistumisessa eri alueille. Valtakunnallisten yleislinjausten luomisella ja tiedon jakamisen tehostamisella saadaan entistä tehokkaammat lähtökohdat kannan koon asettamisen tueksi.</p> <p>Vuosittain alle 0,02 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>19.</p> 	<p>Kerätään tietoa sellaisista rautateiden ongelmakohdista, joissa tapahtuu luvattomia ylityksiä. Luodaan veturinkuljettajille sopiva työkalu, jolla ongelmakohdista on mahdollista ilmoittaa helposti.</p>	<p>Väylävirasto, muut rata-verkon haltijat ja rautatieliikenteen harjoittajat.</p>	<p>Toimenpide on tärkeä ennalta ehkäisevästä näkökulmasta luvattomiin ylityspaikkoihin liittyvän riskin vähentämiseksi.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>20.</p> 	<p>Selvitetään, miten tasoristeyksissä tapahtuneista havainnointivirheistä voidaan kerätä tietoa myös muissa kuin onnettomuustilanteissa, tasoristeysien turvallisuuden parantamiseksi.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja raideliikenteen toimijat.</p>	<p>Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen on keskeistä raideliikenteen onnettomuuksien vähentämisessä, koska ne ovat suurin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ryhmä itsemurhien jälkeen. Tasoristeysonnettomuuksien vähentämisellä on vaikutuksia myös veturinkuljettajien sekä uhrien läheisten hyvinvointiin.</p> <p>Jos tasoristeyskohtia poistetaan vaarallisuusperusteisesti niin vuosittain noin 1,2 kuoleman vähennys.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>21.</p> 	<p>Vesiliikenteen turvallisuuskampanjointia suunnataan vesiliikenneonnettomuus- ja hukkumistilastojen perusteella niille alueille, joilla onnettomuuksia tapahtuu. Vesiliikenteen turvallisuuskampanjointia kohdistetaan mm. iäkkäille veneilijöille ja satunnaisesti pienveneillä liikkuville.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen Uimaopetus- ja Hengenvastusliitto ry ja Suomen Meripelastusseura</p>	<p>Toimenpide tukee hyvää turvallisuuskehitystä vesiliikenteessä ja parempaa turvallisuuskulttuuria. Kohderyhmän tavoittaminen voi olla keskimääräistä vaikeampaa. Lisäksi vesiliikenneonnettomuuksien määrään vaikuttaa vuosittain myös kesän lämpötila.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.</p>

		ry sekä muut vesiliikenteen turvallisuusviestintää toteuttavat tahot.	Vuosittain noin 0,5 kuoleman vähennys.	
22. 	Vesiliikenteen onnettomuustilastointia kehitetään siten, että tilastoista ilmenee pelastusliivin/kelluntapukineen käyttäminen.	Liikenne- ja viestintävirasto ja Tilastokeskus , Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Pelastustoimi, Suomen Meripelastusseura ry, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry.	Pelastusliivien/kelluntapukineen käytön tilastoinnin kehittäminen edistää käytön edistämiseen liittyvän kampanjoinnin kohderyhmien tunnistamista sekä mahdollistaa käytön muutosten vaikutusten arvioinnin.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
23. 	Edistetään sääolosuhteita, lentoesteitä ja muiden miehittämättömien ilma-alusten sijaintia koskevien tietojen saatavuutta ja jakamista.	LVM , Ilmatieteenlaitos, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy.	Tiedon jakaminen todennäköisesti parantaa harasteilmailun turvallisuutta vähentämällä vaaratilanteita, läheltä piti -tilanteita sekä onnettomuuksia, mikäli tietoa hyödynnetään.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.






Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Tavoitteet: Riittävät tiedot ja taidot mahdollistavat turvallisen liikkumisen, jolloin liikenneturvallisuus paranee. Vahvistetaan erilaisten ja eri-ikäisten liikkujaryhmien liikenneosaamista kokonaisvaltaisesti. Samoin vahvistetaan osaamista viranomaisissa. Liikennekasvatus on elinikäistä.






Mittarit: Liikennekasvatuksen osaksi lukuvuosisuunnitelmaa, toimintasuunnitelmaa tai vastaavaa asiakirjaa kirjanneiden koulujen, oppilaitosten ja varhaiskasvatusten yksiköiden osuus. Onnettomuuksien määrä, jossa on mukana lapsi tai nuori ja pyöräilijä.

Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
24. 	Tuetaan varhaiskasvatusta, esi- ja perusopetusta sekä toisen asteen koulutusta liikennekasvatuksen toteuttamisessa, esimerkiksi tukimateriaaleilla.	Opetushallitus.	Varhaiskasvatuksessa ja kaikilla kouluasteilla tapahtuva liikennekasvatus vahvistaa turvallisen liikkumisen edellytyksiä. Tukimateriaalit edistävät oppilaitoksissa tehtävää liikennekasvatusta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
25. 	Liikennekasvatus huomioidaan tulevien toisen asteen opetussuunnitelmien ja tutkintojen perusteiden valmisteluissa.	Opetushallitus.	Pitkäjänteinen liikennekasvatus toisella asteella vahvistaa turvalliseen liikkumiseen liittyviä tietoja, taitoja ja asenteita erityisesti nuorilla.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.

LUONNOS





<p>26.</p> 	<p>Vahvistetaan tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikennekasvatusta toisella asteella. Hyvinvointiosaaminen on yksi lukion opetussuunnitelman perusteissa määritelty osa-alue, jonka tavoitteisiin kuuluu, että opiskelija toimii aktiivisesti oman ja toisten hyvinvoinnin ja turvallisuuden hyväksi.</p>	<p>Opetushallitus ja kunnat.</p>	<p>Toisella asteella tehtävä liikennekasvatus vahvistaa turvalliseen liikkumiseen liittyviä tietoja, taitoja ja asenteita erityisesti nuorilla.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>27.</p> 	<p>Alaikäisen lapsen suorittaessa kuljettajatutkintoa huoltajille tarjotaan päätöksenteon tueksi tietoa nuorten kehityksestä sekä kuljettajalta edellytettävistä valmiuksista.</p>	<p>Liikenneturva, Liikenne- ja viestintävirasto, Autokoululiitto, Autoliitto</p>	<p>Tällä hetkellä huoltajille suunnattua viestintää ei kuljettajatutkinnon aikana ole. Jatkossa todennäköisesti vanhempien rooli alaikäisen nuoren ajokortin hankinnassa tulee kasvamaan, mikäli ajokorttilain uudistus toteutuu.</p> <p>Vuosittain noin 0,2 kuoleman vähennys.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>28.</p> 	<p>Vanhempien merkitys liikennekasvatustyössä otetaan jatkossa paremmin huomioon ja selvitetään tehokkaita vanhempiin kohdistuvia opastamisen ja tiedottamisen toteutustapoja.</p>	<p>Liikenneturva.</p>	<p>Vanhempiin kohdistuvilla toimenpiteillä sekä vanhempien nuorille asettamalla rajoituksilla ja valvonnalla voidaan vähentää nuorten riskialttiita tilanteita liikenteessä. Vaikutukset ovat kuitenkin pienempiä perheissä, joissa vanhemmat eivät itse ole sitoutuneita turvalliseen käyttäytymiseen. Riskikäyttäytyminen ja persoonallisuus näyttää periytyvän. Näin ollen kaikki vanhemmat eivät todennäköisesti vapaaehtoisesti vastaanota tarjottua tietoa.</p> <p>Vuosittain noin 0,2 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>29.</p> 	<p>Tarjotaan vapaaehtoisia kursseja sekä koulutuksia ikääntyneille ajotaitojen ylläpitämiseksi ja tiedon lisäämiseksi uusista liikennesäännöistä.</p>	<p>Kunnat, Eläkejärjestöt, Liikenneturva, Autoliitto, Autokoululiitto, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry.</p>	<p>Ikääntyneiden osuus tieliikenteessä on entisestään kasvamassa samoin kuin ikääntyneiden ajokortinhaltijoiden määrä. Ylläpitämällä ikääntyneiden ajotaitoja parannetaan niin ikääntyneiden kuin muidenkin liikkujien liikenneturvallisuutta. Erityisesti ikääntyneet miehet ovat keskimääräistä haastavammin tavoitettava kohdejoukko.</p> <p>Vuosittain noin 5,3 kuoleman vähennys</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>30.</p> 	<p>Jatketaan Liikenne- ja viestintäviraston terveyden ammattilaisille suunnattua ajoterveyden arvioinnin ohjeen jalkauttamista ja edistetään ohjeen käytettävyyttä.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, STM.</p>	<p>Erilaiset sairaudet sekä lääkkeiden ja huumeiden käyttö nostavat riskiä joutua onnettomuuteen verrattuna normaalikuljettajien onnettomuusriskiä. Ajoterveysohje auttaa terveydenhuollon ammattilaisia arvioimaan kuljettajan ajoterveyttä erilaisissa tilanteissa ja parantaa ter-</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>

LUONNOS






			veydenhuollon ammattilaisten osaamista erityisesti ajoterveyden tai ajo-oikeuden arviointiin liittyen.	
31. 	Poliisin osaamista ajoterveysasioissa vahvistetaan. Liikenteen valvonnassa on keskeistä tunnistaa ne ajo-oikeuden haltijat, joiden ajoterveys ei ole vaadittavalla tasolla. Turvaamistoimenpiteenä ajo-oikeuden haltija voidaan määrätä väliaikaiseen ajokieltoon myös välittömästi tavattaessa liikenteessä.	Poliisihallitus.	Poliisi valvoo kuljettajien ajokykyä ja ajoterveyttä tieliikenteessä. Vahvistamalla poliisien osaamista siinä, miten tunnistaa ja toimia tilanteessa, jossa on syytä harkita toimenpiteitä kuljettajan ajoterveyden osalta, parantaa ajoterveyden valvontaa.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
32. 	Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman mukaisesti tuetaan ja kehitetään poliisin henkilöstön osaamista ja valmiutta ohjata rattijuopumuksesta epäillyn, tai muuten alentuneessa ajokunnossa olevan tieliikenteen käyttäjän matalan kynnyksen palvelujen piiriin tai arviointiin.	Poliisihallitus ja SM.	Parantamalla ja tehostamalla poliisin valmiuksia puuttua ja ohjata päihdeongelmaisia hoitoon sekä liikennevalvonnan että myös esimerkiksi rikostutkinnan yhteydessä on mahdollista edistää liikenneturvallisuutta. Vuosittain noin 0,4 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
33. 	Kaikkien ajo-opetusta antavien tahojen opetuksen sisältöön lisätään opetuspaketti myönteisestä mielenterveydestä ja sen vaikutuksesta onnettomuuksien välttämiseen.	Liikenne- ja viestintävirasto.	Mielenterveysongelmien määrä Suomessa, erityisesti nuorten kohdalla, vaikuttaa kasvaneen viime vuosina. Ennaltaehkäisevän mielenterveys- ja päihdetyön sekä syrjäytymisen ehkäisyn merkitys liikenneturvallisuuden parantamisessa on kasvanut ajan myötä.	Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.
34. 	Tuetaan ja kehitetään ehkäisevän päihdetyön tavoitteita ja menetelmiä huomioimaan päihteet liikenteessä. Kehitetään nuorten parissa työskenteleville ehkäisevää päihdetyötä sekä liikennekasvatusta yhdistäviä toimintamalleja, jotka huomioivat vertaisryhmän merkityksen nuoren päihteiden käyttöön ja liikennekäyttäytymiseen, tarjoavat nuorille keinoja torjua ryhmäpaineita sekä vahvistavat turvallisia valintoja tukevaa sosiaalista normia.	THL ja Liikenneturva sekä järjestöt, esimerkiksi Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry	Palkitsemalla turvallisia valintoja saadaan vähennettyä riskialtista ajotyyliä erityisesti nuorilla kuljettajilla. Myös ns. matkustajataitojen, kuten puuttuminen kuljettajan riskialttiiseen ajoon, opettamisesta on todettu olevan hyötyä.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
35. 	Edistetään turvallista liikkumista varhaiskasvatuksessa, esi- ja perusopetuksessa. Pyöräliikennekasvatuksessa painotetaan erityisesti ennakointi- ja vuorovaikutustaitoja, turvavarusteiden käyttöä sekä kiinnitetään huomiota turvallisten asenteiden kehittämisen tukemiseen. Edistetään liikkumissuunnitelmia sekä turvallisten ja sujuvien reittien suunnittelua ja opastetaan joukkoliikenteen käyttöön.	Kunnat, Pyöräliitto, Liikenneturva ja Vanhempienliitto	Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvaessa tulevaisuudessa, ja hyvän turvallisuustilanteen säilyttämiseksi pyöräilykasvatukseen ja turvalaitteiden käytön edistämiseen tulee panostaa aiempaa enemmän. Vuosittain noin 5,3 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.






<p>36.</p> 	<p>Liikenne- ja viestintäviraston ajoterveyden arvioinnin ohjeistuksessa terveydenhuollon ammattilaisille huomioidaan ammattiliikenne.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Ammattiliikenteeseen liittyviä vaatimuksia korostamalla voidaan parantaa ammattiliikenteen ajoterveyden arvioinnin huomiointia. Oleellista on tehostaa samanaikaisesti ajoterveysohjeiden mukaista ajoterveyden arviointia kokonaisuudessaan.</p> <p>Vuosittain noin 0,05 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>37.</p> 	<p>Liikenne- ja viestintävirasto jalkauttaa ja tarvittaessa päivittää esimerkiksi sosiaalisen vastuun osalta Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivat.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Kuljetusyritysten vastuullinen toiminta tarkoittaa erityisesti turvallisuus- ja ympäristöasioiden johtamista. Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivat on tarkoitettu kuljetusten tilaajien ja kuljetusyritysten vapaaehtoiseen käyttöön. Suuntaviivat tukevat vastuullisuustyötä tieliikenteessä.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>38.</p> 	<p>Lisätään raideliikenteen toimijoiden tietämystä kyberturvallisuudesta. Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaa aktiivisesti sen laitmasta suosituksesta kyberturvallisuuden edistämiseksi raideliikenteessä ja päivittää sitä tarvittaessa.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Kyberturvallisuus on tärkeä turvallisuuden osa-alue, sillä liikenteen teknologian kehittymisen myötä se tulee vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>39.</p> 	<p>Lisätään raideliikenteen parissa työskentelevien henkilöiden kykyä tunnistaa käyttäytymistä, joka viittaa henkilön itsetuhoisiin aikeisiin sekä puuttumaan tilanteeseen turvallisesti.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto, raideliikenteen ja mielenterveystyön parissa toimivat tahot.</p>	<p>Raideliikenteen henkilökunnan kouluttaminen tunnistamaan itsetuhoisia henkilöitä on yksi kustannustehokkaimmista ja helpoiten toteutettavissa olevista toimenpiteistä raideliikenteen itsemurhien ehkäisyssä. Henkilökunnan koulutuksen avulla on todennäköisesti mahdollista estää itsemurhatilanteita.</p> <p>Vuosittain noin 0,25 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>40.</p> 	<p>Veneilyverkoston alaisuuteen perustetaan alatyöryhmä, joka suunnittelee ja kehittää koulutusorganisaatioiden toimintaa sekä koulutusten sisältöjä. Koulutusten sisältöjen suunnittelussa huomioidaan myös sähköiset oppimisympäristöt ja verkkokurssit sekä niiden kehittäminen.</p>	<p>Liikenne- ja viestintäviraston veneilyverkosto.</p>	<p>Toimenpide tukee hyvää turvallisuuskehitystä vesiliikenteessä ja parantaa vesiliikenteeseen liittyvää osaamista.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>







LUONNOS

41. 	Jaetaan tietoa miehittämättömien ilma-alusten turvallisesta käytöstä eri käyttäjäryhmille, ottaen huomioon muun muassa eri ammattikunnat ja ikäryhmät. Tuotetaan monipuolista koulutus- ja kampanjamateriaalia, josta viedään tietoa toimijoiden viestintäkanavien lisäksi myös uusien miehittämättömien ilma-alusten oston yhteyteen sekä kouluihin.	Liikenne- ja viestintävirasto , Suomen Ilmailuliitto ry ja Poliisihallitus, Opetushallitus ja Liikenneturva.	Toimenpide edistää uusien vaatimusten jalkauttamista sekä auttaa osaltaan ennaltaehkäisemään miehittämättömien ilma-alusten aiheuttaman läheltä piti- ja vaaratilanteita sekä onnettomuuksia.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
42. 	Harrasteilmailun lennonopettajien tieto- ja taitotasoa kehitetään säännöllisesti järjestettävillä vapaaehtoisilla jatkokoulutuksilla, joilla voidaan edistää opettajien osaamista.	Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot , Liikenne- ja viestintävirasto	Pyritään vähentämään onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita, mikä on kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ennaltaehkäisyn kannalta olennaista. Toimenpide tukee hyvän turvallisuuskehityksen jatkumista.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
Asenteiden on muututtava liikenteessä				
<p>Tavoitteet: 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.</p> <p>Mittarit: Nopeusrajoitusten mukaan ajavien prosenttiosuus eri nopeustasoilla sekä LAM-pisteiden mittauksissa havaitut ylinopeudet. Turvavarusteita, kuten pyöräilykypärää, alkolukkojen ja pelastusliivejä käyttävien prosenttiosuus. Rattijuopumusrikkomusten määrä vuositasona.</p>				
Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
43. 	Huoltajille korostetaan heidän merkitystään liikennekasvatuksessa ja heidän oman esimerkinsä tärkeyttä esimerkiksi turvavarusteiden käytössä. Tarjotaan opastavia materiaaleja muun muassa lapsen turvalliseen kuljettamiseen pyörällä.	Liikenneturva.	Toimenpide on tärkeä ennaltaehkäisevästä näkökulmasta. Hyvän turvallisuustilanteen säilyttämiseksi vanhempien esimerkin tärkeyttä tulee korostaa aiempaa enemmän.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.
44. 	Kuljettajakoulutuksissa kiinnitetään huomiota kasvavaan pyöräliikenteen määrään, ml. sähköavusteisen pyöräliikenteen määrään ja näiden huomioimiseen liikenteessä.	Autokoululiitto.	Vaikutukset realisoituvat pikkuhiljaa uusien kuljettajien saaman koulutuksen kautta. Toimenpide on tärkeä pyöräilijöiden onnettomuuksien ennaltaehkäisyn kokonaisuudessa ja nykyisessä tilanteessa, jossa tavoitellaan pyöräilyn kulkumuoto-osuuden voimakasta lisäämistä, ja sähköpyörän suosion kasvua	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.

LUONNOS

<p>45.</p> 	<p>Elinikäisen liikennekasvatuksen merkitystä korostetaan lisäämällä erityisesti työikäisten tienkäyttäjien ymmärrystä omasta roolista ja sen vaikutuksesta tieliikenneturvallisuuteen.</p>	<p>Liikenneturva, ELY-keskukset ja kunnat.</p>	<p>Työikäisten aiheuttamia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu paljon, joten työikäiset on keskeinen liikenneturvallisuustyön kohde-ryhmä. Joukon tavoittaminen on haastavaa ja se vaatii erityyppisiä toimenpiteitä ja sekä mm. työpaikkojen kautta vaikuttamista. Työn tulee olla jatkuvaa ja pitkäjänteistä. Suuren joukon vuoksi myös kuolemien vähentämispotentiaali on suuri.</p> <p>Vuosittain noin 5,3 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>46.</p> 	<p>Tuotetaan tiedotus- ja koulutusmateriaalia mikroliikkumisen liikennesäännöistä ja turvallisen liikenteen edellytyksistä. Lisäksi mikroliikuminen huomioidaan liikennekasvatuksessa.</p>	<p>Liikenneturva, Opetushallitus.</p>	<p>Tietämättömyys tai piittaamattomuus liikennesäännöistä ovat usein sähköpotkulautauonnettomuuksien taustalla. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa omaa ja muiden turvallisuutta.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>47.</p> 	<p>Ylläpidetään ja vahvistetaan yleistä kielteistä suhtautumista päihtyneenä ajamiseen (ml. lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamiseen) viestinnän ja koulutuksen keinoin. Käynnistetään laaja, valtakunnallinen rattijuopumusta ja huumerattijuopumusta torjuva liikenneturvalisuuskampanja, joka perustuu sosiaalisen normin vahvistamiseen ja johon yhdistyy valvonta.</p>	<p>Liikenneturva, Liikenne- ja viestintävirasto, poliisi, THL sekä järjestöt Tapaturmien ehkäisyverkosto</p>	<p>Rattijuopumuskampanjat vähentävät onnettomuuksia yleisiä liikenneturvallisuuskampanjoita enemmän. Vaikutuksen realisoituminen edellyttää laajaa kampanjaa, johon liitetään poliisin valvonta. Toimenpide tukee yhteiskunnan tahtotilaa päihteettömästä liikenteestä.</p> <p>Vuosittain noin 1,8 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>48.</p> 	<p>Kohdistetaan turvallisuusviestintää erityisesti ikääntyville miehille liittyen ajoterveyteen ja ikääntymiseen. Hyödynnetään läheisten kautta vaikuttamista.</p>	<p>Liikenneturva.</p>	<p>Toimenpiteen kohdejoukko on suuri mutta se on myös keskimääräistä haastavammin tavoitettavissa. Edellyttää hyvin kohdistettu ja henkilökohtaista viestintää yleisen kampanjoinnin tueksi.</p> <p>Vuosittain noin 1 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>49.</p> 	<p>Viestitään ikääntyville eri yhteyksissä pyöräliikenteen turvalaitteista sekä heille suunnatuista polkupyöristä.</p>	<p>Liikenneturva.</p>	<p>lääkkäiden vakavia pyöräilyonnettomuuksia sattuu paljon verrattuna nuorempiin ikäryhmiin. Iäkkäät ovat yliedustettuina pyöräilijöiden kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa, ja iäkkäiden pyöräilyturvallisuuden edistämiseen tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>

			Vuosittain noin 0,4 kuoleman vähennys.	
50. 	Jatketaan turvallisten ajonopeuksien edistämistä poliisin perinteisen valvonnan ja turvallisuusviestinnän keinoin.	Poliisihallitus , Liikenneturva.	Perinteisellä liikennevalvonnalla on suuri merkitys liikenneturvallisuuden edistämisessä. Viestinnän ja valvonnan yhdistäminen on tehokas keino parantaa liikenneturvallisuutta. Vuosittain noin 5,3 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
51. 	Kannustetaan henkilö- ja tavarakuljetusyrityksiä ja liikenteenharjoittajia ottamaan toiminnassaan käyttöön Liikenne- ja viestintäviraston laatiman Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivat, jonka mukaan kuljetusyritysten vastuullinen toiminta tarkoittaa erityisesti turvallisuus- ja ympäristöasioiden johtamista.	Liikenne- ja viestintävirasto , Suomen kuljetus ja logistiikka ry, Logistiikkayritysten liitto, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto, Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT, Linja-autoliitto.	Yritysten turvallisuusohjelmat ja johdon sitoutuminen vähentävät onnettomuusriskiä. Turvallisuuteen liittyvät seuraavat tekijät: johdon sitoutuminen, turvallisuuskoulutus ja kuljettajien aikataulujen suunnittelu. Vaikutuksen suuruuteen vaikuttaa myös lähtötaso, eli kuinka monessa yrityksessä on jo turvallisuusjohtamisjärjestelmä käytössä.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
52. 	Kuljetustoiminnan vastuullisuus tulisi olla merkittävä henkilö- ja tavarakuljetuspalveluiden hankinnassa edellytettävä asia. Osoitus vastuullisuudesta voi olla esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston Vastuullisen kuljetustoiminnan suuntaviivojen käyttöönotto toiminnassa.	Julkisen sektorin tilaajat , kuten kunnat, ELY-keskukset ja Kela.	Vastuullinen kuljetustoiminta on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristön sekä turvallisuuden näkökulmasta kestävää liiketoimintaa.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
53. 	Lisätään tietoisuutta hirvieläinonnettomuuksista jatkamalla Hirvi-merkki-kampanjaa.	Metsästäjäliitto , Auto-koululiitto, Liikenneturva.	Kouluttamalla autoilijoita ennakoimaan hirvikolareita, kehittämällä uusia tapoja varoittaa riskialueista ja opastamalla, kuinka toimia kolarin sattuessa voidaan edistää liikenneturvallisuutta. Vuosittain noin 0,09 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Kertaluonteinen.
54. 	Viestitään, että asiaton liikkuminen raiteilla on lailla kiellettyä.	Väylävirasto , VR Oy, Poliisihallitus, Fintraffic Raide Oy, kunnat ja kaupungit sekä Helsingin seudun liikenne, Helsingin kaupungin liikennelaitos ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (metroliikenne).	Asiaton raiteilla liikkuminen on aina riski. Viestintä siitä, että se on kiellettyä, on tärkeää ennalta ehkäisevää toimintaa. Vuosittain noin 0,01 kuoleman vähennys.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.




<p>55.</p> 	<p>Edistetään turvallista liikkumista tasoristeyksissä viestinnän keinoin.</p>	<p>Liikenneturva ja Suomen tieyhdistys, ELY-keskukset, kunnat, Poliisihallitus, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Tienkäyttäjien puutteelliset tiedot turvallisesta käyttäytymisestä tasoristeystä ylittäessä tai virheellinen vaaran arviointi ovat usein myötävaikuttamassa tasoristeystonnettomuuksien tapahtumiseen.</p> <p>Vuosittain noin 0,2 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>56.</p> 	<p>Vesiliikenteen turvallisuusviestinnän rahoitus pohjaa pyritään vahvistamaan.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Vesiliikenteen liikenneturvallisuuustyön rahoitus pohja tulee varmistaa pitkäjänteisesti.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>57.</p> 	<p>Edistetään turvavarusteiden käyttöä vesiliikenteessä turvallisuusviestinnän keinoin. Kelluntapukineiden, kuten pelastusliivien käyttämistä edistetään jatkamalla Liikenne- ja viestintäviraston Näytä vesimerkkiä -kampanjaa. Edistetään naskaleiden käyttöä jatkamalla Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton jääturvallisuutta koskevaa viestintäkampanjaa Järki jäällä.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto ja Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry.</p>	<p>Tiedottamista ja valistusta on pidetty tärkeimpinä kelluntapukineiden kuten pelastusliivien käyttöä edistävinä toimina. Vesillä hukkuneista 70–80 prosenttia olisi todennäköisesti tai mahdollisesti pelastunut, mikäli henkilöllä olisi ollut kelluntapukine käytössä.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>58.</p> 	<p>Selvitetään tehokkain ja tuloksellisin tapa luoda miehittämättömien ilma-alusten harrastajille digitaalinen yhteisö, jossa voidaan helposti levittää tietoa ajankohtaisista asioista.</p>	<p>Suomen Ilmailuliitto ja Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Järjestäytyneen toiminnan piirissä toiminta on yhteisöllistä, jossa asenteet ja hyvät käytännöt pääsevät helposti leviämään uusille jäsenille heidän aloittaessaan harrastuksen järjestäytyneen toiminnan piirissä.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>59.</p> 	<p>Sisällytetään harrasteilmailun lentolupakirjoja suorittavien henkilöiden koulutukseen nykyistä enemmän asenteisiin ja käyttäytymiseen liittyvää oppimateriaalia.</p>	<p>Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot ja Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Toimenpiteillä pyritään vähentämään onnettomuuksia ja vakavia vaaratilanteita, mikä on kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ennaltaehkäisyn kannalta olennaista.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>60.</p> 	<p>Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaa ilmailun harrastajille ja ammattimaisille toimijoille turvallisuuskulttuuriin ja just culture -teemoihin liittyen.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>Hyvä raportointikulttuuri sekä oikeudenmukaisen kulttuurin (just culture)-periaatteiden noudattaminen ovat olennaisia osa-alueita toimijoiden turvallisuuskulttuurissa ja edellytys ilmailun organisaatioiden turvallisuudenhallintajärjestelmän hyväälle suorituskyvylle.</p>	<p>Nykyisen toiminnan jatkaminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>





Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia





LUONNOS




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

Mittarit: Tienpidon toimien laskennallinen onnettomuusvähenemä. Valtion rataverkolla olevien tasoristeysten onnettomuusriski. Poistettujen sekä muutoin parannettujen tasoristeysten määrä. Suomen kuntien tieosuuksia ja 30 km/h tieosuuksien määrä. Henkilöraideliikenteen kulkumuoto-osuus.





Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
61. 	Perusväylänpidolla ja katujen kunnossapidolla parannetaan liikenneturvallisuutta.	Väylävirasto, kunnat, ELY-keskukset.	Tien pinnan huono kunto lisää onnettomuusriskiä. Aina tien pintojen huoltamisella (mm. uudelleenpäällystys) ei kuitenkaan saada myönteistä vaikutusta liikenneturvallisuuteen, sillä parempi tien kunto lisää samalla ajonopeuksia. Vastavan kaltaisia tuloksia on saatu myös esimerkiksi tutkittaessa soratien muuttamista päällystetyksi tieksi. Vuosittain noin 0,05 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
62. 	Kohdistetaan parantamisrahoitusta maanteiden pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin erityisesti taajamiin liikenneturvallisuusperusteisesti.	ELY-keskukset, Väylävirasto, kunnat.	Pienien liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutusten yleisarviointi on haastavaa, sillä vaikutukset vaihtelevat suuresti toimenpiteestä ja liikenneympäristöstä riippuen. Myöskään toimenpiteen kohdejoukon arviointi ei ole yksiselitteistä, sillä tietoa ei ole siitä, mille kaikille alueille toimenpiteitä tullaan kohdistamaan. Vuosittain noin 0,03 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
63. 	Tehdään valtion verkolla kävelyn ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, jotka parantavat myös yhteyksiä kuntien verkkoon sekä kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta.	ELY-keskukset, Väylävirasto, kunnat.	Kävely- ja pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden vaikutus onnettomuusriskiin vaihtelee suuresti sen mukaan, mikälaisesta toimenpiteestä ja liikenneympäristöstä on kyse. Huomioitava on myös, että kävelyn ja pyöräilyn väyliä parantamalla saadaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja kulkumuoto-osuutta kasvatettua, millä edelleen on vaikutusta kokonaisliikenneturvallisuuteen. Vuosittain noin 0,1 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.

<p>64.</p> 	<p>Infrastruktuurin kehittämiskohteiden valinnassa yleisesti ja niiden aikana tehtävissä toteutukseen liittyvissä valinnoissa tulee varmistaa lainsäädännön turvallisuusvaatimusten täyttyminen ja liikenneturvallisuuden parantamisen vaikuttavuus. Hankkeissa ei toteutuksen aikana tule tehdä liikenneturvallisuushyötyä vähentäviä päätöksiä.</p>	<p>Kunnat ja ELY-keskukset sekä Väylävirasto.</p>	<p>Liikennejärjestelyjen suunnittelulla, priorisoinnilla ja kehittämisellä vaikutetaan tien liikenneturvallisuuteen ennakoivasti. Vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien määrää pyritään vähentämään kaikessa liikennejärjestelyjen suunnittelussa ja toteutuksessa.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>65.</p> 	<p>Selvitetään, ovatko maanteiden sekä taajamien nopeusrajoitukset nopeusrajoitusohjeiden mukaisia. Päivitetään Nopeusrajoitukset-ohje. Ohjeen päivitykseen sisältyisi, että taajamien nopeusrajoitukset tukevat 30 km/h nopeusrajoitusten laajentamista. Päivityksessä arvioitaisiin Ruotsin ja Norjan mallit, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. Päivityksessä kiinnitettäisiin erityistä huomiota nopeusrajoitusten turvallisuusvaikutuksiin suhteessa muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, joita ovat esimerkiksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta.</p>	<p>Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, ELY-keskukset ja kunnat.</p>	<p>Taajamien 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentamisella ja nopeusrajoituksen laskemisella yli 80 km/h keskikaiteettomilla jaksoilla edellä mainitussa laajuudessa voitaisiin saavuttaa arviolta yhteensä noin yhden henkilön vähenemä vuosittaisissa liikennekuolemista.</p> <p>Arvioitaessa, että nopeusrajoitusta laskettaisiin 5 %:lla 100 km/h alueista, olisi vähenemä kuolemista 0,41 henkilöä vuodessa.</p> <p>Arvioimalla, että taajamien 50 km/h alueista 5 % voitaisiin jatkossa laskea 30 km/h tasolle, vuotuisen kuolemien vähennys olisi noin 0,34 henkilöä.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>66.</p> 	<p>Vuoteen 2024 mennessä laaditaan kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia sekä riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi. Arvioinnin tavoitteena on tunnistaa infrastruktuuriin liittyvät onnettomuusriskit ja suunnata mm. tienpidon toimia siten, että tieliikenteen turvallisuutta voitaisiin parantaa. Arvioinnin tulokset huomioidaan tienpidon ohjauksessa ja sitä koskevissa ohjeissa.</p>	<p>Väylävirasto, ELY-keskukset, Liikenne- ja viestintävirasto.</p>	<p>TEN-T-verkon soveltamisalan laajeneminen ja sen myötä tehtävät kohdennetut tieturvallisuusarviointit sekä koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi edistävät turvallisuuden kannalta keskeisten parantamiskohteiden tunnistamista ja mahdollistavat toimenpiteiden liikenneturvallisuusperusteiden priorisoinnin entistä tehokkaammin. Tavoitteena on toimenpiteiden mahdollisimman suuri tieliikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia vähentävä vaikutus.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>67.</p> 	<p>Tarkistetaan, että maanteiden pääväylien nopeusrajoitukset ovat päivitetyn ohjeistuksen mukaisia.</p>	<p>ELY-keskukset.</p>	<p>Toimenpiteen 68 mukaisen ohjeen päivitys itsessään ei vielä vähennä onnettomuuksia, vaan vaikutukset näkyvät, kun nopeusrajoitukset ovat päivitetyn ohjeistuksen mukaisia.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>

<p>68.</p> 	<p>Rauhoitetaan ajonopeudet, esimerkiksi laskemalla nopeusrajoitus 30 kilometriin tunnissa sellaisilla alueilla, joilla on runsaasti pyöräliikennettä ja jalankulkua. Lisäksi kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen.</p>	<p>Kunnat ja ELY-keskukset.</p>	<p>Ajonopeuksien rauhoittaminen on tehokas keino liikenneonnettomuuksien vähentämisessä. 30 km/h nopeusrajoitusalueen laajentaminen yhdessä muiden liikenneympäristön rauhoittamistoimenpiteiden kanssa vaikuttaa positiivisesti erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuteen sekä koettuun turvallisuuteen.</p> <p>Vuosittain noin 0,5 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>69.</p> 	<p>Laaditaan suunnitelma automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä.</p>	<p>Poliisihallitus, Väylävirasto, ELY keskuskeskukset, kunnat ja Fintraffic Oy.</p>	<p>Uusien automaattivalvontajaksojen toteuttaminen laskee ajonopeuksia ja vähentää henkilövahinko-onnettomuuksien määrää valvotuilla tiejaksoilla. Ajonopeudet laskevat jonkin verran myös valvontajaksojen ulkopuolisilla tieosuuksilla. Vaikutuksen suuruus riippuu valvottujen tieosuuksien määrän lisäyksestä sekä niiden sijainnista. Taajamissa liikennevalojen noudattamisen valvonta parantaa erityisesti liittymäalueiden turvallisuutta ja erityisesti suojaamattomien tienkäyttäjien turvallisuutta valvotuissa liittymissä. Autoilijoiden huomion kiinnittäminen tilannenopeuteen paranee.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>70.</p> 	<p>Ikääntyneiden sekä niiden ihmisten osalta, joilla on jokin fyysinen vamma tai muu toimintaan vaikuttava rajoite, matkoja tarkastellaan kokonaisuutena asiakkaiden tarpeiden, esteettömyyden ja turvallisuuden näkökulmasta. Huomio kiinnitetään erityisesti lakisääteisiin ja Kela-kuljetuksiin.</p>	<p>Valtio määrittelee henkilökuljetusten yhdistelyn edistämiseksi vastuutahon vastuuministeriöiden kesken.</p>	<p>lääkkäät kuljettajat sekä muut kuljettajat, joilla on fyysiseen toimintakykyyn vaikuttavia rajoitteita, muodostavat riskiryhmän liikenteessä. Neurologiset sairaudet sekä rajoitteet esimerkiksi näössä, kuulossa ja reaktiokyvyssä altistavat onnettomuuksille keskimääräistä herkemmin. Tuemmalla näiden ryhmien liikkumista lakisääteisillä kuljetuksilla, voidaan ajamisen tarvetta vähentää rajoittamatta kuitenkaan liikkumismahdollisuuksia.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>71.</p> 	<p>Toteutetaan esteettömien ja turvallisten matkaketjujen pilottihankkeita.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto.</p>	<p>Liikkumispalvelujen käytettävyys ja saavutettavuus paranevat ja lisäävät ihmisten välistä tasarvoa liikkumismahdollisuuksissa. Liikkumispalvelujen ja matkaketjujen helppous ja saatavuus mahdollistavat esimerkiksi ikäihmisten omatoimisen asumisen pidempään ja lisäävät elämän hallinnan ja turvallisuuden tunnetta.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittämistä.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>

72. 	Pyöräliikenteen- ja jalankulkuväylien kunnosta huolehditaan kaikin vuodenaikoina, muun muassa hyvällä suunnittelulla, ylläpitotoimenpiteillä ja hoidolla. Turvallisuuden lisäksi tulee erityisesti kiinnittää huomiota esteettömään liikkumiseen talvisin. Kehitetään kunnossapitoon liittyvää käyttäjäymmärrystä, vuorovaikutusta ja tietopohjaa kunnossapidon vaikutuksista liikenneturvallisuteen.	Kunnat, ELY-keskukset ja kiinteistöjen haltijat.	Tehokkaalla pyörä- ja jalankulkuväylien kunnossapidolla voidaan parantaa liikenneturvallisuuutta. Parantamisvaikutus on kuitenkin rajallinen ja tilastojen valossa kunnossapitoon liittyvät jalankulun ja pyöräilyn kuolemantapaukset ovat vähäisiä. Talvikunnossapidon parantamisella voidaan kuitenkin ennaltaehkäistä jalankulkijoiden kaatumisia, joista aiheutuu vuosittain paljon sairaalahoitoa ja työkyvyttömyyttä. Paremmalla jalankulku- ja pyöräväylien kunnossapidolla voidaan edistää myös pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta kulkumuotona, mikä tuo terveyshyötyjä, mutta voi pyöräilysuorituksen lisääntyessä lisätä myös tapaturmia.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
73. 	Pyöräliikenne ja kävely huomioidaan osana matkaketjuja. Erityistä huomiota kiinnitetään liittymäalueiden ja ajoradan ylityspaikkojen sekä liikenteen solmukohtien ja asemanseutujen kehittämiseen.	Kunnat.	Pyöräliikenteen ja jalankulun infrastruktuurin parantamisella on suoria vaikutuksia liikenneturvallisuteen. Vaikutukset riippuvat kuitenkin merkittävästi parantamistoimenpiteestä ja lähtötilanteesta liikenneympäristössä, johon parantamistoimintoja tehdään. Laadukkaalla pyöräilyn ja jalankulun väyläverkostolla lisätään kuitenkin myös pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta kulkumuotona ja edelleen edistetään siirtymää keskeisiin kulkumuotoihin. Vuosittain noin 0,085 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan kehittämistä. Jatkuvaa toimintaa.
74. 	Maastoliikenne ja erityisesti moottorittoman liikenteen lisääntyminen maastossa huomioidaan alueellisissa turvallisuussuunnitelmissa, erityisesti alueilla, joilla sen vaikutukset ovat merkittäviä.	Kunnat, ELY-keskukset.	Turvallisuussuunnitelman laatimisella voidaan kehittää tietopohjaa maastoliikenteestä ja sille ominaisista piirteistä erityisesti alueilla, joissa se on merkittävässä asemassa. Vuosittain noin 0,05 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.

LUONNOS

75. 	Hirvieläinkantojen säätelyssä otetaan huomioon tieliikenteen hirvieläinvahinkojen säilyminen kohtuullisella tasolla.	Riistakeskus , riistaneuvostot.	Ottamalla huomioon eläinten aiheuttamat vahingot hirvieläinten kantojen koon tavoiteasetelussa, voidaan vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen. Vuosittain alle 0,02 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
76. 	Jatketaan Väyläviraston tasoristeysohjelmaa, jolla parannetaan rautatie- ja tienkäyttäjien turvallisuutta.	Väylävirasto .	Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen on keskeistä raideliikenteen onnettomuuksien vähentämisessä, koska tasoristeysonnettomuudet ovat suurin raideliikenteen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien ryhmä itsemurhien jälkeen. Tasoristeysonnettomuuksien vähentämisellä on vaikutuksia myös veturinkuljettajien sekä uhrien läheisten hyvinvointiin. Jos tasoristeyskiä poistetaan vaarallisuusperusteisesti niin vuosittain noin 1,2 kuoleman vähennys.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
77. 	Arvioidaan kulkureittejä, äänitehosteiden ja rata-alueiden aitaamisen mahdollisuuksia kartoitetuissa ongelmakohdissa, joissa rautateitä ylitetään luvattomasti. Lisätään tarkoituksenmukaista valvontaa rata-piha-alueella.	Väylävirasto ja muut rautaverkon haltijat.	Tärkeä ennalta ehkäisevästä näkökulmasta luvattomiin ylityspaikkoihin liittyvän riskin vähentämiseksi, mutta niillä voi olla vaikea saavuttaa kustannustehokkuutta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
78. 	Jatketaan Suomen Ilmailuliiton laatiman turvallisuuden hallintajärjestelmän eli SMS:n (Safety Management System) jalkauttamista ilmailukerhoihin.	Suomen Ilmailuliitto ry.	Toimiva SMS mahdollistaa organisaatioon kohdistuvien riskien ja vaaratekijöiden ennalta tunnistamisen ja priorisoinnin, joka helpottaa niiden hallitsemista.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.




Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta




Tavoitteet: Automaatio ja teknologinen kehitys parantavat liikenneturvallisuutta. Liikenteeseen liittyvässä teknologisessa kehityksessä huomioidaan liikenneturvallisuus.

Mittarit: Uusien autojen myyntimäärät ja koko autokannan keski-ikä. Maantie- ja katu ympäristössä tehtävien automaation kokeilu- ja pilottihankkeiden määrä. Lainsäädäntöhankkeiden toteutuminen liittyen liikenteen kyberturvallisuuteen.





Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
----------	------------	------------	---------------	--------

LUONNOS





<p>79.</p> 	<p>Edistetään toimintamallia, jossa älykkästä liikenneinfrastruktuurista ja kulkuneuvoista mitatusta sää- ja kelitiedosta tuotetaan reaaliaikaista ja ennakoivaa olosuhdetilannekuvausta muutaman kymmenen metrin tarkkuudella tie-, vesi- ja raideliikenteen tarpeisiin.</p>	<p>Ilmatieteenlaitos sekä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy.</p>	<p>Älykkäät ratkaisut sekä ajoneuvoissa että liikenneinfrastruktuurissa yleistyvät jatkuvasti. Ympäristön ja ajoneuvojen yhteen kytkennällä ja informaation jakamisella saavutetaan useita liikenneturvallisuushyötyjä.</p> <p>Vuosittain noin 0,16 kuoleman vähennys.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>80.</p> 	<p>Ajoneuvokannan uudistamiseksi toteutetaan fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Ajoneuvojen turvalaitteissa ja törmäysturvallisuudessa on tapahtunut jatkuvasti kehitystä parempaan suuntaan. Liikenneturvallisuuden voidaan katsoa parantuvan sitä myötä, kun ajoneuvokanta uudistuu.</p> <p>Vuosittain noin 0,18 kuoleman vähennys.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa</p>
<p>81.</p> 	<p>Liikenteen automaation periaatepäätöksen toimenpiteitä toteutettaessa tulee huomioida liikenneturvallisuus. Erityisesti tulee huomioida:</p> <p>a) Sääntelyn kehittäminen: Laajassa tieliikenteen automaatioon vaikuttavan sääntelyn tarkastelu- ja valmisteluhankkeessa yhtenä tavoitteena tulee olla liikenneturvallisuuden parantaminen.</p> <p>b) Tiedon hyödyntäminen: Kehitetään katuverkkoa koskevien tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti, liikenteen automaation tarpeiden lisäksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.</p> <p>c) Kokeilu- ja pilottihankkeet: Automaation kokeilu- ja pilottihankkeissa arvioidaan systemaattisesti vaikutukset myös liikenneturvallisuuteen.</p>	<p>LVM.</p> <p>LVM, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, kunnat sekä yksityiset toimijat.</p> <p>Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, LVM, Ilmatieteen laitos, kunnat, tutkimuslaitokset,</p>	<p>Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelman valmistelun yhteydessä on käynnistetty työ automaatiovaikutusten arvioinnin kehittämiseksi. Kyseessä on haastava tehtävä, joka kansainvälisestikin on vasta alkuvaiheissaan. Tämän takia vaikutuksia pystytään vielä tässä vaiheessa arvioimaan karkein asiantuntija-arvioin. Toimenpiteiden ensisijainen vastuu ja seuranta ovat julkisen sektorin toimijoilla, mutta toteutus ja suunnittelu tapahtuvat yhteistyössä muiden liikennealan toimijoiden kanssa.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa sekä kertaluonteista toimintaa.</p>







		koealuetoimijat ja muut yksityiset toimijat.		
82. 	Raideliikenteen toimijat toteuttavat toimenpiteet, jotka sisältyvät Liikenne- ja viestintäviraston suositukseen kyberturvallisuuden edistämisestä raideliikenteessä. Ohjeistetaan raideliikenteen toimijoita toteuttamaan toimenpiteet.	Raideliikenteen toimijat ja Liikenne- ja viestintävirasto.	Raideliikenteen toimijoiden tietoisuus kyberturvallisuudesta sekä ymmärrys kyberturvallisuusriskeistä ja kyberturvallisuushyökkäyksistä lisääntyy. Riskienhallinnan avulla raideliikenteen toimijoiden varautuminen ja vastuullinen suojautuminen omaan toimintaansa kohdistuvia kyberuhkia vastaan lisääntyy. Raideliikenteen toimijoiden yhteistyö lisääntyy, jotta raideliikenteen ja sen järjestelmien kokonaissuojauksen tasoa saadaan nostettua. Toimenpiteiden kautta edistetään rautatiejärjestelmän ja kaupunkiraide liikenteen järjestelmien toimintaan osallistuvien organisaatioiden ja viranomaisten kykyä havaita ja tunnistaa erilaisia raideliikenteeseen vaikuttavia kyberturvallisuustapahtumia sekä suojautua niitä vastaan ja palautua niistä mahdollisimman nopeasti. Uusissa järjestelmähankinnoissa kyberturvallisuus pystytään huomioimaan aiempaa paremmin.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
83. 	Digirata-hankkeessa huomioidaan systemaattisesti vaikutukset myös liikenneturvallisuuteen.	Väylävirasto.	Digiratahanke selkeyttää rautateiden kulunvalvontaa ja lisää mahdollisuuksia ratakapasiteetin kasvulle. Uuden järjestelmän kautta saavutetaan parempi turvallisuus ja turvallisempi liikennöinti. Modernimmat kulunvalvontajärjestelmät tukevat junaliikenteen entistä parempaa turvallisuustasoa. Keskeistä on varautua huolella kyberuhkiin sekä pitää turvallisuustaso ja varautuminen korkeana myös uusien uhkien osalta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
84. 	Lisätään miehittämättömän ilmailun harrastajien tietoisuutta kyberturvallisuudesta laatimalla yleisen tason kyberturvallisuusohjeistus.	Liikenne- ja viestintävirasto.	Miehittämätön ilmailu on voimakkaasti kasvussa ja siihen liittyvä toimintakulttuuri kehittymässä. Tietoisuus lisääntyy miehittämättömän ilmailun riskeistä ja uhkista. Tahattomat häiriöt vähenevät. Viranomaisten puuttumiskynnys mataluu/poistuu.	Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.






LUONNOS

85. 	Selvitetään mahdollisuutta Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen Tietoturvamarkin myöntämiseen myös kuluttajakäyttöön tarkoitetuille miehittämättömille ilma-aluksille. Kannustetaan kuluttajakäyttöön tarkoitettujen miehittämättömien ilma-alusten laitevalmistajia hakemaan tuotteilleen Tietoturvamerkkiä ja kannustetaan harrastajia valitsemaan Tietoturvamerkillä varustettu laite.	Liikenne- ja viestintävirasto suuntaisi Tietoturvamerkkiin liittyvää viestintää myös miehittämättömien ilma-alusten laitevalmistajille.	Tietoturvamerkittyjen kuluttajille suunnattujen laitteiden määrä kasvaa, ja merkitsemättömien laitteiden osuus vähenee. Toimenpide edistää kuluttajien käytössä olevien laitteiden tietoturvalisuutta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Jatkuvaa toimintaa.
86. 	Määritetään EU:n U-space -ehdotuksen mukaisia miehittämättömän ilmailun U-space -ilmatiloja. Ilmatilojen määrittämisessä otetaan huomioon kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeiden yhteensovittaminen. U-space -ilmatilojen toimivuutta ja hyödyntämistä kehitetään yksityisen ja julkisen sektorin vuorovaikutteisessa yhteistyössä.	Liikenne- ja viestintävirasto , Ilmavoimat, Suomen Ilmailuliitto, RPAS Finland ry.	Ilmatilassa tapahtuvat läheltä piti tilanteet ja onnettomuudet vähenevät entistä selkeämpien pelisääntöjen myötä. U-space mahdollistaa tulevaisuuden uudenlaisten, miehittämättömien ilma-aluksien paremman ja luotettavamman toimintavarmuuden sekä näiden tuottamien palveluiden sujuvamman liikkumisen välttämällä törmäyksiä ilmatilassa.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.
Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista				
Tavoitteet: Liikenneturvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö parantaa liikenneturvallisuutta niin yksilön, viranomaisten kuin muidenkin toimijoiden näkökulmasta.				
Mittarit: Toteutuneet selvitykset. Toteutuneet lainsäädäntöhankkeet.				
Tunniste	Toimenpide	Vastuutaho	Vaikutusarvio	Tyyppi
87. 	Vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva lainsäädäntö uudistetaan ja lain vaikutuksia seurataan.	LVM.	Asianmukaisesti jäsenelty ja harmoninen lainsäädäntö on perusta vaarallisten aineiden kuljettamiselle ja toiminnasta aiheutuvan vastuun tiedostamiselle myös tulevaisuudessa ja on yksi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuskulttuurin osatekijä.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Kertaluonteinen.
88. 	Selvitetään ajoterveyden edistämiseen liittyviä muutostarpeita, esimerkiksi mahdollisuutta laajentaa lääkärien velvollisuutta ilmoittaa poliisille lääkärin määräämästä ajokiellosta lyhentämällä ilmoitusvelvollisuuden määräaika 3 kuukauteen.	LVM.	Ajoterveyteen sekä päihteisiin liittyvissä onnettomuuksissa on suuri vähentämispotentiaali. Ajoterveyden edistäminen edellyttää lainsäädäntömuutoksia.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Kertaluonteinen.

LUONNOS

<p>89.</p> 	<p>Selvitetään ajokorttilain mukaiseen ajokieltoimenettelyyn ja ajoluvan valvontaan liittyviä muutostarpeita kokonaisuutena.</p>	<p>LVM, OM, SM ja Poliisi- hallitus.</p>	<p>Ajokieltojärjestelmään liittyy laajoja muutostarpeita, esim. prosessi kestää liian pitkään ja siinä on liian monta vaihetta. Lainsäädäntömuutoksilla johdonmukaistettaisiin ajokieltoimenettelyjen kokonaisuutta ja tehostettaisiin menettelyä.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>90.</p> 	<p>Selvitetään mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikunnan palveluja, mukaan lukien mikroliikunnan, jotta palvelut edistäisivät myös liikenneturvallisuutta.</p>	<p>LVM, kunnat.</p>	<p>Sähköpotkulaudat ovat yleistyneet nopeasti isojen kaupunkien keskusta-alueilla ja ne aiheuttavat myös vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Lainsäädäntöä muuttamalla voidaan mahdollistaa, että kaupungeilla on riittävät keinot liikenneturvallisuuden edistämiseen alueillaan.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>91.</p> 	<p>Selvitetään promillerajan asettamista pyöräilyyn ja mikroliikkuamiseen ja arvioidaan promillerajan asettamisen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.</p> <p>Selvityksessä ja vaikutusarvioinnissa otetaan huomioon muun muassa seuraavat asiat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eri suuruisten promillerajojen vaikutukset - eri liikennevälineiden rakenteeseen ja käyttöön liittyvät määrittelyt, ominaispiirteet ja liikennevälineiden eroavaisuudet (esimerkiksi polkupyörä, sähköavusteinen polkupyörä ja sähköpotkulauda) - se, että polkupyöräilyn ja mikroliikkuamisen päihtymysonnettomuudet yleisesti aiheuttavat vähemmän haittaa sivullisille verrattuna rattijuopumuksiin - rangaistavuuden arviointi ja oikeasuhteiset rangaistusvaihtoehdot 	<p>LVM ja OM.</p>	<p>Promilleraja lähettää selkeän viestin siitä, että alkoholin käyttö pyöräilyssä tai mikroliikkuamisessa ei ole hyväksyttävää. Lisäksi selkeä promilleraja helpottaa valvontaa.</p> <p>Liikenneturvallisuusstrategian vaikutusten arvioinnissa on alun perin vaihtoehtoisena toimenpiteenä arvioitu promillerajan asettamista pyöräilyssä ja sähköpotkulaudailussa 0,5 promilleen. Arvion mukaan, mikäli promillerajan asettaminen vähentäisi pyöräilijöiden kuolemaan johtaneita onnettomuuksia suurin piirtein samassa suhteessa kuin promillerajan asettaminen autoiluun, se tarkoittaisi 0,2–0,3 kuoleman ja noin 200 loukkaantumisen vähenemää vuodessa. Lisäksi promilleraja vähentäisi sähköpotkulaudailijoiden loukkaantumisia.</p>	<p>Uutta toimintaa.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>
<p>92.</p> 	<p>Alkolukon käyttöä edistetään edellyttämällä lainsäädännössä sen käyttöä yhteiskunnan korvaamisissa tai järjestämissä kuljetuksissa.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Tavoitteena on, että alkoholin aiheuttamia kuolemia ja vakavia loukkaantumisia ei tapahdu yhteiskunnan korvaamisissa onnettomuuksissa lainkaan. Alkolukon käytön edistäminen on keskeinen toimenpide tavoitteen saavuttamiseksi.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen.</p> <p>Kertaluonteinen.</p>

<p>93.</p> 	<p>Käynnistetään huumerattijuopumusten seuraamusten arviointihanke, jonka tavoitteena on nykyistä paremmin huomioida eri päihdyttävien aineiden ja niiden pitoisuuksien vaikutukset kuljettajien riskeihin liikenteessä. Selvitetään erityisesti Norjan ja Tanskan kokemukset aiheesta.</p>	<p>Poliisihallitus, THL.</p>	<p>Huume kuljettajien määrä poliisiratsioissa ja liikenneonnettomuuksissa kasvaa vuosi vuodelta. Hankkeen myötä tietämyksen lisääntyessä voidaan tarkentaa huumerattijuopumusten seurauksia ja tehostaa valvontaa.</p>	<p>Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.</p>
<p>94.</p> 	<p>Muutetaan tieliikennelain 183 §:ä niin, että poliisilla ja muilla lainkohdassa mainituilla olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, kuten pyörää tai sähköpotkulaata, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Seurataan 183 §:n soveltamiskäytäntöä ja arvioidaan sen liikenneturvallisuusvaikutuksia.</p>	<p>LVM, Liikenne- ja viestintävirasto ja Poliisihallitus.</p>	<p>Humalassa pyöräilyyn ja sähköpotkulautiluon puuttuminen tukisi yhteiskunnallista viestiä, että ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ei ole hyväksyttävää ja päihitteettömyys kuuluu myös pyöräilijän ja sähköpotkulautilijan velvollisuuksiin ajoneuvon kuljettajana. Toimenpiteen vaikutavuuteen vaikuttaa keskeisesti valvonnan määrä ja tiedottaminen.</p>	<p>Nykyisen toiminnan kehittäminen. Kertaluonteinen.</p>
<p>95.</p> 	<p>Kyberturvallisuus huomioidaan tieliikennettä koskevassa lainsäädännössä ja määräyksissä.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Viestintäverkkojen, liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden väliset riippuvuussuhteet lisääntyvät. Lainsäädännön tulee pysyä muutoksessa mukana.</p>	<p>Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.</p>
<p>96.</p> 	<p>Raideliikenteen toimijoille määritellään selkeät ja oikeasuhtaiset tietoturva-vaatimukset raideliikenteen lainsäädännössä. Tietoturva-vaatimusten valmistelussa huomioidaan kansainvälinen lainsäädäntö ja sen asettamat rajoitteet ja vaatimukset.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Raideliikenteen kyberturvallisuutta tulee edistää myös lainsäädännön keinoin. Kyberturvallisuus on osa raideliikennejärjestelmän turvallisuutta, eikä se ole vain erillinen osa kokonaisturvallisuudesta.</p>	<p>Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.</p>
<p>97.</p> 	<p>Tehdään lainsäädäntömuutokset, joilla varmistetaan, että Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus antaa määräyksiä raideliikenteen tietoturvasta.</p>	<p>LVM.</p>	<p>Liikenne- ja viestintävirastolla on keskeinen rooli raideliikenteen kyberturvallisuuden kokonaisuudessa. Esimerkiksi virasto edistää raideliikenteen kyberturvallisuuden hallintomallin kuvamista ja tätä kautta toiminnan, vastuiden ja roolien selkeyttämiseksi sekä tiedon jakamiseksi oikeille tahoille. Lainsäädännössä tulee olla riittävät määräyksenantovaltuudet tätä toimintaa varten.</p>	<p>Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.</p>
<p>98.</p> 	<p>Selvitetään vesiliikenteen promillerajan laskemista 0,5 promilleen.</p>	<p>OM.</p>	<p>Vesiliikenteen turvallisuustilanteen kehityksessä on tapahtunut muutoksia, joiden perusteella promillerajan laskemista on tarpeen selvittää. Niin kutsuttu "täsmäjuopottelu" on lisääntynyt vesiliikenteessä. Tässä ilmiössä alkoholia käytetään tietoisesti juuri sen verran, että käyttö jää alle</p>	<p>Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.</p>

			rangaistavuuden. Veneet ovat lisäksi entistä tehokkaampia ja kulkevat suuremmilla nopeuksilla, jolloin niiden hallintaan ja kuljettajan reagointikykyyn sekä tarkkavaisuuteen kohdistuu korkeampia vaatimuksia. Vesiliikenne on paikoitellen ruuhkautunut ja liikkeellä on enenevässä määrin henkilöitä, joilla ei ole pitkää kokemusta veneen kuljettajana.	
99. 	Yleisötilaisuuksien turvallisuusvaatimuksia yksinkertaistetaan mukaan lukien vesillä järjestettävät tapahtumat. Lupa- ja ilmoitusmenettelyjä selkeytetään ja viranomaisten toimintatapoja yhteensoviteaan tarkastelemalla kattavasti asiaa koskevaa lainsäädäntöä. Tarkastelu on tarkoituksenmukaisinta tehdä kokonaisuutena ja ministeriöiden yhteistyönä.	SM yhdessä muiden ministeriöiden kanssa.	Lainsäädäntömuutoksilla parannetaan yleisötaphtumien turvallisuuteen liittyvää suunnittelua ja järjestelyä. Arviointi kokonaisuutena mahdollistaa yleisötilaisuuksien turvallisuusvaatimusten selkiyttämisen kohti yhden luukun periaatetta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Kertaluonteinen.
100. 	Vesiliikenteeseen liittyvässä lainsäädäntö- ja turvallisuusyustyössä otetaan huomioon trendi, jossa nopeampia veneitä on hitaamman liikenteen joukossa yhä enemmän. Asiaa seurataan aktiivisesti.	LVM, Liikenne- ja viestintävirasto.	Nopeiden suuritehoisten veneiden suhteellinen ja absoluuttinen määrä on selvässä kasvussa. Suuri nopeus merkitsee pienempiä mahdollisuuksia tehdä havaintoja, vähemmän aikaa reagoida, suurempaa todennäköisyyttä hallintamenetykseen ja isompia vahinkoja törmäystilanteissa.	Uutta toimintaa. Jatkuvaa toimintaa.
101. 	Tehdään esiselvitys pelastusliivien käytön edistämisestä lainsäädännössä.	LVM.	Pelastusliivit parantavat merkittävästi veden varaan joutuvan henkilön selviytymismahdollisuuksia ja helpottavat henkilön etsintää ja pelastusta.	Nykyisen toiminnan kehittäminen. Kertaluonteinen.
102. 	Vaikutetaan aktiivisesti miehittämättömän ilmailun sääntelyn valmisteluun EU:ssa ja Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:ssa. Osallistutaan aktiivisesti miehittämätöntä ilmailua koskevien kansainvälisten standardien ja suosituksen kehittämiseen kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa.	LVM ja Liikenne- ja viestintävirasto.	Siviili-ilmailu on pitkälti kansainvälisesti säänneltyä. Vaikuttamalla kansainvälisillä forumeilla ja osallistumalla aktiivisesti varmistetaan, että lainsäädäntö on Suomen tavoitteiden mukaisia.	Nykyisen toiminnan jatkaminen. Jatkuvaa toimintaa.
103. 	Kartoitetaan ja käynnistetään EU-sääntelyn perusteella kansalliset sääntelytarpeet, kuten U-space- ilmatiloja koskien.	LVM.	Kansallinen lainsäädäntö tulee päivittää, jotta U-space sääntelyn mukaista toimintaa voidaan harjoittaa Suomessa.	Uutta toimintaa. Kertaluonteinen.