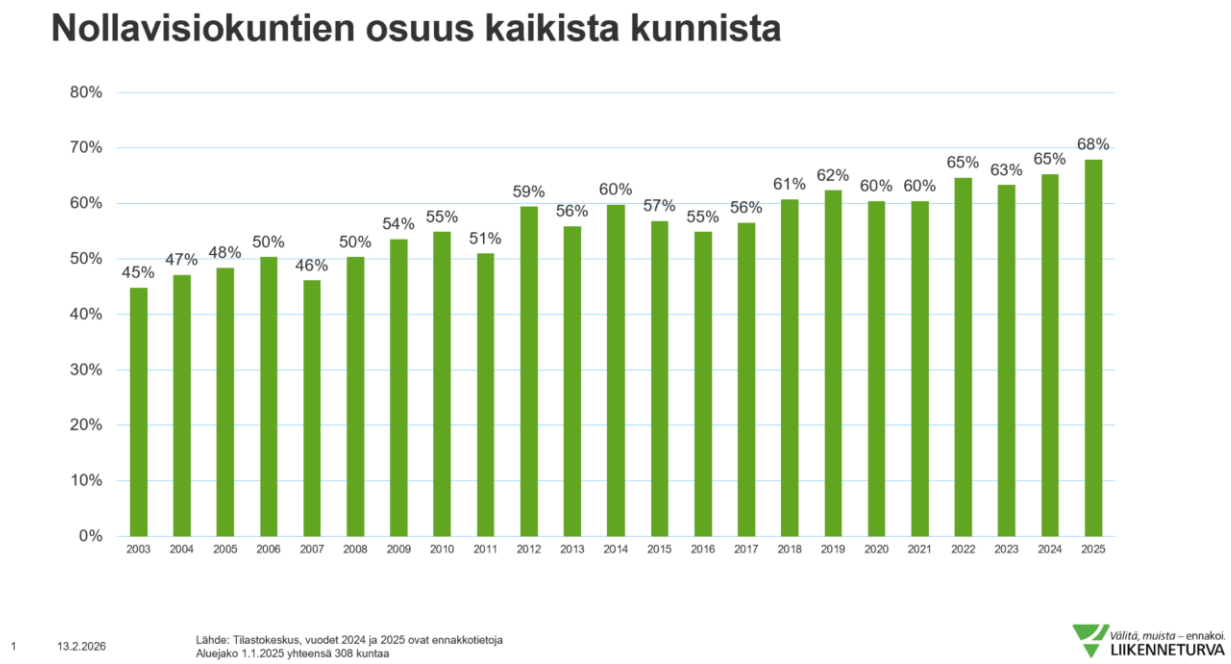
Liikenneturvan kirjallinen lausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle:

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Liikenneturva kiittää, että liikenteen nollavisiota tavoitellaan Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ottamalla Safe System -lähestymistapa vahvemmin mukaan strategiatyöhön. Liikenneturvallisuus on parantunut nopeimmin maissa, joissa turvallisuustyöhön on omaksuttu kyseinen järjestelmäkeskeinen lähestymistapa. Ohjelmassa mainitaan EU:n tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa. Suomessa liikennekuolemien osalta tämä tavoite on edellisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tarkoittanut alle sataa uhria vuodessa vuonna 2030, tämän voisi yhä selkeästi mainita suunnitelmassa. Konkreettiset tavoitteet ohjaavat toimintaa tehokkaimmin.

Liikenneturva esittää, että liikenneturvallisuuden yhtenä mittarina käytettäisiin jatkossa nolla liikennekuolemaa vuodessa saavuttaneiden kuntien osuutta kaikista kunnista. Mittari toimii sekä valtakunnallisena että kuntien tekemää liikenneturvallisuustyötä tukevana. Liikenneturvan laskelmien mukaan näiden kuntien osuus on kasvanut runsaassa 20 vuodessa 45:stä 68:aan prosenttiin (Kuva 1.).Liikenneturva seuraa tätä kehitystä jatkossakin.



Kuva 1. Nollavision saavuttaneiden kuntien osuus kaikista kunnista prosentteina vuosina 2003-2025.

Liikennejärjestelmää koskevissa suunnitelmissa olisi tarkoituksenmukaista tarkastella kävelyn, pyöräilyn ja uusien mikroliikkumisen muotoja yhdessä, koska ne sijoittuvat pääosin samoille väylille. Suunnitelmassa mikroliikkuminen on mainittu, mutta jää paljon vähemmälle huomiolle kuin kävely ja pyöräily. Tulevaisuudessa näistä liikkumisen muodoista kasvua on todennäköisimmin juuri sähköisessä mikroliikkumisessa. Akkuteknologian kehittyessä markkinoille tulee todennäköisesti paljon uusia sähköisen mikroliikkumisen muotoja, jotka kannattaisi huomioida pitkän ajan suunnitelmissa jo nyt. On myös olennaista, että markkinavalvontaa laajennetaan uusien sähköisten liikkumisvälineiden kohdalla.
Liikkumismuotojen monipuolistuessa ja sekaliikenteen lisääntyessä tarvitaan rahoitusta myös uudelle liikenneturvallisuuden tutkimusohjelmalla, jotta tilannekuva koko liikenteestä ja liikennekäyttäytymisen muutoksista on mahdollinen. Liikenneturvallisuustutkimuksen

lyhyen tähtäimen rahoitus tulisi liittää osaksi nyt valmisteltavaa liikenneturvallisuusstrategiaa.

Ohjelmassa mainitaan, että ”Alemman tieverkon kunnon paranemisen arvioidaan nostavan ajonopeuksia ja kasvattavan liikennesuoritetta, minkä arvioidaan lisäävän liikenneonnettomuuksia.” Tähän on syytä puuttua ajoissa nopeusrajoituksia koskevia periaatteita ja valvontaa tehostamalla. Myös ajoneuvojen ISA (Intelligent Speed Adaptation) -järjestelmistä tulee jatkossa olemaan hyötyjä nopeuksien tasaamisessa , mutta se riippuu ajoneuvokannan uudistumisvauhdista.

Esteettömyys ja yhdenvertaisuus on otettu kiitettävästi huomioon ohjelman eri kohdissa. Jos liikenne lähtökohtaisesti suunniteltaisiin lasten, iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten tarpeiden perusteella, on se turvallisempaa kaikille.

Myös joukkoliikenne ja sen kehittäminen on huomioitu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kattavasti. Joukkoliikenne on kaikista kulkumuodoista selkeästi turvallisin. Lisäksi se on kustannustasoltaan ja ympäristön kannalta sangen toimivaa, ja palvelee hyvin laajaa kansanosaa.

On hyvä mieltää ettei liikennejärjestelmäsuunnitelma ole vain suunnitelma infraratkaisuista. Suunnitelma antaa raamit kattavalle liikennepalvelujärjestelmälle, jossa tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen ja muiden liikennepalvelujen saatavuus sekä matkojen ketjuttamisen mahdollisuudet. Näin tuetaan mm. liikenneturvallisuutta, kansanterveyttä ja ylläpidetään elämän laatua. Väestön ikääntyessä nämä näkökulmat korostuvat.

Jyrki Kaistinen
Suunnittelija

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja