LUONNOS

Periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta 2027–2031

1. Taustasta, tarkoituksesta ja visiosta

Liikenneturvallisuusstrategia on liikenneturvallisuuden edistämistä koskeva poikkihallinnollinen ohjausasiakirja. Pääministeri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteena on, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Suomi on sitoutunut niin kutsuttuun nollavisioon, jonka tavoitteena on, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Visio on vahvistettu tieliikenteen osalta myös Euroopan unionin tasolla.

Liikenneturvallisuusstrategiassa 2027–2031 keskitytään erityisesti tieliikenteeseen sen turvallisuustilanteen vuoksi. Tieliikennekuolemien vähentämisessä Suomi on 2020-luvulla edennyt pitkälti tavoitteiden mukaisesti, mutta kehitys pysähtyi vuonna 2025 (193 henkeä). Myös vakavasti loukkaantuneiden määrä on pysynyt pitkään korkealla tasolla (noin 800–900 vuosittain), eikä tavoite vakavien loukkaantumisten puolittamisesta toteudu ilman uusia toimia. Riskinä on liikenneturvallisuuskehityksen pysähtyminen tai heikkeneminen.

Liikenneturvallisuudessa kyse on ennen kaikkea ihmishengistä ja ihmisten hyvinvoinnista, mutta samalla myös merkittävästä yhteiskunnallisesta ja taloudellisesta kysymyksestä. Liikenneturvallisuutta onkin tarkasteltava osana laajempaa yhteiskunnan toimivuutta, hyvinvointia ja kilpailukykyä. Vaikuttavat turvallisuustoimet ja -investoinnit vähentävät inhimillistä kärsimystä, mutta samalla ne pienentävät onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia ja säästävät terveydenhuollon resursseja, parantavat liikenteen sujuvuutta ja tukevat kestävää liikkumista.

Tämä strategia vuosille 2027–2031 ei ole nollavision päätepiste, vaan sen seuraava välivaihe: askel kohti liikennejärjestelmää, joka on niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Nollavision saavuttaminen edellyttää pitkäjänteistä ja systeemistä työtä, jossa turvallisuus huomioidaan kokonaisvaltaisesti liikennejärjestelmän, infrastruktuurin, ajoneuvojen ja liikenteen palveluiden kehittämisessä.

2. Liikenneturvallisuusstrategian päivittämisen reunaehdoista

Suomen liikenneturvallisuuden kehittämistä ohjaavaa strategiatyötä tehdään tilanteessa, jossa julkisen talouden toimintaympäristö on poikkeuksellisen haastava ja käytettävissä oleviin resursseihin kohdistuu merkittäviä sopeutuspaineita. Liikenneturvallisuuden pitkäjänteinen parantaminen edellyttää samanaikaisesti investointeja liikenneympäristöön ja liikennejärjestelmään sekä riittäviä resursseja valvontaan, ennaltaehkäiseviin toimenpiteisiin ja muihin vaikuttavaksi arvioituihin keinoihin, mukaan lukien sääntely ja sen toimeenpano. Suomi on edelleen sitoutunut nollavisioon ja puolittamistavoitteisiin. Tavoitteiden saavuttamista voitaisiin tukea merkittävästi liikenneinfrastruktuuria ja liikenneympäristöä kehittämällä, mutta tällaiset toimenpiteet edellyttävät käytännössä riittävää ja pitkäjänteistä rahoitusta. Taloudellisten reunaehtojen kiristyessä kaikkia vaikuttaviksi arvioituja toimia ei ole mahdollista toteuttaa.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää vahvaa alueellista ja paikallista liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuuden haasteet ja kehittämistarpeet vaihtelevat merkittävästi eri puolella Suomea, minkä vuoksi valtakunnallisten strategisten linjausten rinnalla tarvitaan alueellista tietoa ja paikallisten olosuhteiden tuntemusta. Taloudellisista sopeutuspaineista huolimatta on tärkeää turvata alueellisen liikenneturvallisuustyön jatkuvuus sekä säilyttää toimivat

viranomais- ja sidosryhmäyhteistyön rakenteet. Näiden avulla liikenneturvallisuustoimia voidaan kohdentaa vaikuttavasti alueiden erilaiset tarpeet huomioiden.

Liikenneturvallisuuden edistämiselle ei ole omaa korvamerkittyä rahoitusta, lukuun ottamatta pieniä poikkeuksia. Rahoitus tulee pääosin virastojen yleisistä määrärahoista ja osana muuta toimintaa, kuten tienpitoa, sekä yksittäisistä hankkeista ja pienemmistä eristä, esimerkiksi elinvoimakeskusten kautta. Liikennejärjestelmän kehittämiseen ja tienpitoon käytettävissä olevat resurssit sekä niiden kohdentaminen osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12) vaikuttavat siihen, millaisia liikenneturvallisuutta edistäviä investointeja voidaan toteuttaa. Liikenneturvallisuuteen käytettävistä valtion varoista ei ole olemassa kattavaa seurantaa, eikä tarkkaa tietoa siitä, kuinka paljon valtion varoja käytetään liikenteen turvallisuutta edistävään toimintaan. Tienpidon niukat resurssit rajoittavat erityisesti sellaisten toimien toteuttamista, joilla olisi mahdollista saavuttaa merkittävä vähennys liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrässä.

Liikenneturvallisuuteen kohdistuvia investointeja ei tule tarkastella ainoastaan menoerinä, vaan myös keinoina vähentää liikenneonnettomuuksista aiheutuvia merkittäviä kustannuksia ja edistää yhteiskunnallista hyvinvointia. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan yhden tieliikennekuoleman arvioitu yksikköhinta Suomessa on noin 2,84 miljoonaa euroa. Vakavan loukkaantumisen arvioitu yksikköhinta puolestaan on noin 1,41 miljoonaa euroa. Pelkästään tieliikenteen onnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain vähintään 1,2 miljardin euron onnettomuuskustannukset.

3. Strategiset linjaukset sekä painopisteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet

3.1. Strategiset linjaukset

Strategiset linjaukset kuvaavat liikenneturvallisuuden tavoitetilaa seuraavalle viidelle vuodelle. Seitsemän strategista linjausta ohjaavat vision saavuttamista ja määrittävät liikenneturvallisuustyön suunnan kaikkien liikennemuotojen osalta. Linjaukset kuvaavat millaiseen muutokseen ja tilanteeseen pyritään.

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
2. Päätöksenteon on perustuttava tietoon
3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
4. Asenteiden on muututtava liikenteessä
5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
7. Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

Nämä seitsemän linjausta ovat samat kuin Liikenneturvallisuusstrategiassa 2022–2026. On perusteltua, että linjaukset pysyvät samoina kuin edellisellä kaudella, sillä liikenneturvallisuuden keskeiset tavoitteet ja toimintaympäristö eivät ole muuttuneet siinä määrin, että strategisen suunnan uudelleenarviointi olisi tarpeen. Linjaukset muodostavat edelleen selkeän ja ajantasaisen Safe System -lähestymistapaan pohjautuvan perustan liikenneturvallisuuden pitkäjänteiselle kehittämiselle. On tarkoituksenmukaista säilyttää jatkuvuus strategisella tasolla ja kohdistaa muutokset painopisteisiin ja konkreettisiin toimenpiteisiin.[1]

3.2. Painopisteet sekä niitä toteuttavat toimenpiteet

[1] Linjauksista voi lukea yksityiskohtaisemmin täältä.

Painopisteet täsmentävät strategisia linjauksia ja ohjaavat niiden toteuttamista. Ne määrittävät keskeiset osa-alueet, joihin liikenneturvallisuustyössä strategiakaudella erityisesti keskitytään. Painopisteet suuntaavat tekemistä, auttavat kohdentamaan resursseja ja muodostavat perustan konkreettisten toimenpiteiden valinnalle. Eri liikenneturvallisuustoimijat edistävät liikenneturvallisuutta osana lakisääteisiä tehtäviään ja vastuitaan. Toimijoita kuitenkin kannustetaan mahdollisuuksiensa mukaan jatkuvassa työssään myös keskittymään painopisteiden toteuttamiseen strategiakauden ajan.

Painopisteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet kohdistuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen. Tämä on perusteltua, sillä tieliikenteessä liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä on edelleen merkittävä. Veneilyyn esitetään toimenpidettä pelastusliivien ja raideliikenteeseen tasoristeyksien osalta. Raideliikenteen ja ilmailun turvallisuustilanne ovat jo nykyisellään erittäin hyvät ja niissä nollavision saavuttaminen arvioidaan mahdolliseksi nykyisten kehityssuuntien pohjalta. Lisäksi näillä liikennemuodoilla on omat turvallisuuden kehittämiseen tähtäävät suunnitelmansa ja toimintamallinsa.

Strategiakaudella 2027–2031 on kolme painopistettä:

1. Liikenneturvallisuuden kansallista ohjausta ja tietopohjaa vahvistetaan
2. Liikenneympäristöä kehitetään yhä turvallisemmaksi
3. Liikenteeseen lähdetään vain ajokykyisenä

Liikenneturvallisuuden kansallista ohjausta ja tietopohjaa vahvistetaan

Liikenneturvallisuustyötä tehdään Suomessa laajasti eri hallinnonaloilla, minkä vuoksi tarvitaan kansallista ohjausta. VTV:n maaliskuussa 2026 julkaiseman raportin mukaan liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 on parantanut työn kokonaisuuden hallintaa mutta eri viranomaiset ja toimijat toimivat edelleen varsin itsenäisesti. Tuloksellinen liikenneturvallisuustyö edellyttää organisaatio- ja hallinnonalarajat ylittävää koordinaatiota sekä toiminnan ohjaamista yhteisten tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneturvallisuudesta ja onnettomuuksista tuotetaan paljon tietoa, mutta tilastoinnissa on edelleen puutteita: esimerkiksi kaikki loukkaantumiset eivät sisälly tilastoihin tai tiedot lievistä loukkaantumisista ovat epäluotettavia ja osasta tiedoista puuttuu paikkatieto. Siksi kansallista tietopohjaa tulee kehittää siten, että tieto on laadukasta, kattavaa, vertailukelpoista ja se on tehokkaasti hyödynnettävissä liikenneturvallisuutta koskevassa päätöksenteossa.

Liikenneturvallisuustyötä johdetaan Safe System -lähestymistavan periaatteiden mukaisesti siten, että kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisy ohjaa tavoitteiden asettamista, toimenpiteiden valintaa ja vaikutusten arviointia. Safe System on kokonaisvaltainen ja järjestelmälähtöinen lähestymistapa, jossa inhimilliset virheet tunnistetaan osaksi liikennettä, mutta niiden ei tule johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Vastuu turvallisuudesta jakautuu kaikkien liikennejärjestelmän toimijoiden kesken, ja järjestelmä pyritään rakentamaan siten, että sen eri osat muodostavat toisiaan täydentäviä suojakerroksia vakavien seurausten ehkäisemiseksi.

Safe System -lähestymistapa perustuu turvallisen liikenneympäristön, turvallisten ajoneuvojen, turvallisten tienkäyttäjien ja turvallisten ajonopeuksien kokonaisuuteen sekä tehokkaaseen toimintaan onnettomuuksien jälkeen. Lähestymistavassa korostuu myös ennakoivuus: turvallisuutta

parannetaan tunnistamalla ja poistamalla riskejä ennen kuin ne johtavat vakaviin onnettomuuksiin. Selkeä ja yhteinen toimintatapa varmistaa, että turvallisuus huomioidaan johdonmukaisesti liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Painopistettä toteuttavat toimenpiteet:

1. Liikenneturvallisuustyötä johdetaan Safe System -lähestymistavan periaatteiden mukaisesti siten, että kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisy ohjaa tavoitteiden asettamista, toimenpiteiden valintaa ja vaikutusten arviointia.

2. Tieliikenneonnettomuuksien tilastointia ja tietopohjan kehittämistä edistetään pitkäjänteisesti viranomaisten ja sidosryhmien yhteistyönä. (Tilastokeskus, OTI, Traficom, Väylävirasto, poliisi)

3. Liikenne- ja viestintävirasto toimii liikenneturvallisuusstrategian seurannasta vastaavana virastona. Liikenne- ja viestintävirasto valmistelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa konkreettisemman toimenpideohjelman mittareineen strategian toimeenpanon tueksi.

4. Selvitetään pyöräilijöiden vakavien loukkaantumisten olosuhteita ja taustatekijöitä. (Onnettomuustietoinstituutti)

5. Selvitetään ja kehitetään keskeisten toimijoiden kanssa tehokkaimmat ja turvallisuutta tukevat ohjauskeinot pelastusliivien käytön lisäämiseksi (Traficom, LVM)

Liikenneympäristöä kehitetään yhä turvallisemmaksi

Liikenneympäristön tulee tukea turvallista liikkumista kaikissa liikennemuodoissa. Turvallinen liikenneympäristö vähentää vakavien onnettomuuksien riskiä ja lieventää inhimillisten virheiden seurauksia silloin, kun niitä tapahtuu. Erityisen tärkeää on kiinnittää huomiota liikenneympäristön turvallisuuteen siellä, missä vakavien onnettomuuksien riski on suurin, kuten esimerkiksi vaarallisissa tasoristeyksissä ja muissa liikenneympäristön riskikohteissa sekä ympäristöissä, joissa liikkuu jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Turvallista liikenneympäristöä tulee kehittää pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti osana muuta liikenneturvallisuustyötä. Käytettävissä olevia niukkoja resursseja tulee kohdentaa yhä järjestelmällisemmin niihin toimenpiteisiin, joilla saavutetaan suurimmat turvallisuushyödyt.

Turvallisuus on yksi Liikenne 12 -suunnitelman keskeisistä tavoitteista. Liikenne 12 -suunnitelmassa painotetaan tietoon perustuvaa päätöksentekoa sekä rajallisten resurssien kohdentamista vaikuttavimpiin toimiin. Liikenneympäristön turvallisuutta koskevia toimenpiteitä tulee siten tarkastella osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja kohdentaa sinne, missä niillä voidaan saavuttaa suurimmat turvallisuushyödyt. Näin liikenneturvallisuustyö ja liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen tukevat toisiaan ja varmistavat, että turvallisuus huomioidaan johdonmukaisesti myös liikenneinfran suunnittelussa ja investointien kohdentamisessa.

Turvallinen liikenneympäristö perustuu myös turvallisiin nopeuksiin ja ajoneuvoihin. Ajonopeudet vaikuttavat sekä onnettomuuksien syntymiseen että niiden seurauksiin, minkä vuoksi niitä tulee tarkastella suhteessa liikenneympäristöön ja ihmiskehon kykyyn kestää törmäysvoimia. Tavoitteena

on hallita törmäysenergiaa siten, ettei inhimillinen virhe johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Turvalliset ajoneuvot tukevat tätä tavoitetta ehkäisemällä onnettomuuksia ja lieventämällä niiden seurauksia sekä suojaamalla niin ajoneuvossa olevia kuin muitakin tienkäyttäjiä.

Painopistettä toteuttavat seuraavat toimenpiteet:

1. Turvallisuus on otettava huomioon kaikissa infrahankkeissa. Liikenneverkon parantamistoimenpiteillä parannetaan tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti.

2. Edistetään rahoituksen puitteissa keskikaiteiden sekä muiden liikenneturvallisuutta parantavien infratoimenpiteiden toteuttamista korkean kohtaamisonnettomuusriskin tiejaksoilla ja riskialttiilla tietyypeillä. (Väylävirasto, kunnat, elinvoimakeskukset)

3. Jatketaan tasoristeysten poisto- ja parantamisohjelmaa. Rataverkon kehittämishankkeiden ja peruskorjausten yhteydessä toteutetaan tasoristeysturvallisuutta parantavia toimia (rahoituksen ja resurssien puitteissa). (Väylävirasto)

4. Edistetään toimintamallia, jossa älykkäästä tieinfrastruktuurista ja ajoneuvoista kerätystä tiedosta tuotetaan reaaliaikaista ja ennakoivaa liikenteen olosuhde- ja riskitilannekuvaa. Kehitetään ja otetaan käyttöön ennakoiviin riski- ja tilannetietoihin perustuvia liikenteen palveluja, joiden avulla tieto liikenteen olosuhteista, häiriöistä ja riskeistä voidaan välittää ajantasaisesti ja luotettavasti tienkäyttäjille ja ajoneuvoihin. (Fintraffic Oy, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos)

5. Kannustetaan kuntia parantamaan taajamien liikenneturvallisuutta hyödyntämällä nykyistä vaikuttavammin olemassa olevia mahdollisuuksia määritellä taajamanopeuksia.

6. Pilotoidaan 90 km/h nopeusrajoitusta maanteillä useilla tiejaksoilla. Pilotissa nopeusrajoitus voi nousta tai laskea nykyisestä. (Väylävirasto, elinvoimakeskukset, kunnat)

7. Kehitetään automaattista liikennevalvontaa muodostamalla yhteinen tavoitetila valvotun verkon laajuudesta ja yhteistyöstä sekä toteutuspolku kohti tavoitetilaa. Tavoitetilan saavuttamisen jälkeen siirrytään toteutukseen. (Poliisihallitus, Väylävirasto, Fintraffic Oy, elinvoimakeskukset, kunnat)

8. Edistetään kevyiden sähköajoneuvojen liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden teknisten ominaisuuksien määrittelyä EU-tasolla. (Liikenne ja viestintäministeriö)

9. Kehitetään sääntelyä siten, että sillä voidaan tukea ja varmistaa automaation turvallinen käyttöönotto ajoneuvoissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Liikenteeseen lähdetään vain ajokykyisenä

Ajoterveys on keskeinen liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä, jonka merkitys tulee huomioida liikenneturvallisuusstrategian painopisteenä. Jopa 54 prosentissa tutkituista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista vuosina 2014–2018 sairaus oli välitön tai taustalla oleva taustatekijä.

Ajoterveyteen liittyvät riskit eivät siten rajoitu vain yksittäisiin kuljettajiin, vaan niillä on merkittävä vaikutus kaikkien tiellä liikkujien liikenneturvallisuuteen.

Väestön ikääntyessä ajoterveyden merkitys liikenneturvallisuudessa kasvaa. Ikääntymiseen liittyy kohonnut riski ajoterveyteen vaikuttaviin sairauksiin sekä asteittaisia muutoksia aisteissa, motoriikassa ja kognitiossa. On kiinnitettävä huomio siihen, miten ajokykyä voidaan ylläpitää ja arvioida oikea-aikaisesti. Tavoitteena on ennakoiva toiminta, jossa ajoterveyden ongelmia tunnistetaan mahdollisimman varhain ja kuljettajia tuetaan turvallisen ajokyvyn säilyttämisessä.

Nuorten miesten riski kuolla liikenteessä henkilöauton kuljettajana on muita ryhmiä suurempi, jopa kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. Ajotavalle ovat ominaista suuret ajonopeudet, lyhyet turvamarginaalit, piittaamattomuus liikennesäännöistä, ajaminen ilman turvavyötä sekä ajaminen humalassa ja muiden päihteiden käyttö. Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen on panostettava määrätietoisesti nuorten liikennekuolemien ehkäisemiseksi.

Painopistettä toteuttavat seuraavat toimenpiteet:

1. Selvitetään mahdollisuutta automaattisesti muodostuvien ajoterveyskannanottojen kehittämistä kantapalveluun (”ajoterveyspassi”) kaikille ajokortti-ikäisille kansalaisille (14-vuotiaasta alkaen). (Traficom, LVM, THL, Kela, STM)

2. Ajoterveyden edistämiseksi kehitetään hallinnonalat ylittäviä toimintamalleja, joilla ajoterveyden ongelmat tunnistetaan nykyistä varhaisemmassa vaiheessa. (Hyvinvointialueet, STM, THL)

3. Ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeessa päätökset esimerkiksi ajokieltosääntelyyn ja nuoriin kuljettajiin liittyen tehdään turvallisuus- ja tietopohjaisesti. (LVM)

4. Tarkastellaan uusien kuljettajien alemman promillerajan käyttöönottoa huomioiden eduskunnan lausuma EV 49/2026 vp sekä aihetta koskien tehtävät ratkaisut ajokorttilain kokonaisuudistusta koskevassa hankkeessa. (OM, LVM)

5. Vahvistetaan sosiaali- ja terveydenhuollon sekä liikenneviranomaisten yhteistyötä. (LVM, Traficom, STM, THL)

6. Kehitetään ja edistetään tavoitteellista liikennekasvatusta ja liikenneturvallisuutta tukevaa valistusta eri ikä- ja liikkujaryhmille sekä vahvistetaan eri toimijoiden yhteistyötä liikennekasvatuksen toteuttamisessa erityisesti alueellisessa liikenneturvallisuustyössä. (Kunnat, Liikenneturva, hyvinvointialueet, elinvoimakeskukset, poliisi)

4. Strategian seuranta

Strategian toimeenpanoa ja sen seurantaa tehdään yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto kokoaa toimivaltansa ja virastolle kuuluvan roolin puitteissa yhteen liikenneturvallisuuden kehitystä koskevaa tietoa sekä eri toimijoiden näkemyksiä ja laatii tarkemman toimeenpanosuunnitelman toimenpiteiden toteutumiseksi. Toimenpiteiden kohdentamisessa hyödynnetään olemassa olevia kansallisia ja kansainvälisiä viitekehyksiä sekä erityisesti EU-tasolla määriteltyjä liikenneturvallisuuden seurantaindikaattoreita. Strategian toteutumista seurataan vuosittain liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä

seurantakokouksessa, jossa arvioidaan toimenpiteiden etenemistä, tavoitteiden saavuttamista ja tarvittavia jatkotoimia. Vuosittainen seuranta tuottaa tietoa siitä, millä liikenneturvallisuuden osa-alueilla kehitys edellyttää erityistä huomiota ja mihin toimia on perusteltua kohdentaa. Näin strategian toimeenpanoa voidaan suunnata ajantasaisen tiedon perusteella ilman, että yksittäisiä toimenpiteitä tai niiden sisältöä tarvitsee lukita ennalta. Seurannan yhteydessä voidaan samalla koota ja tarkentaa toimeenpanon kannalta keskeisiä toimenpiteitä sekä niiden etenemistä ja vaikutuksia kuvaavia mittareita.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön johdolla järjestetään vuosittain Liikenneturvallisuusfoorumi, jossa esitellään liikenneturvallisuuden tilannekuvaa, tavoitteiden saavuttamista sekä keskustellaan liikenneturvallisuuteen liittyvistä ajankohtaisista aiheista.

Liite Safe System -lähestymistavasta sekä liikenneturvallisuusstrategian vaikuttavuudesta

1. Safe System -lähestymistapa kansallisessa liikenneturvallisuustyössä

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 turvallisuus on nostettu yhdeksi liikennejärjestelmän kolmesta päätavoitteesta toimivuuden ja kestävyyden rinnalle. Liikenneturvallisuuden kehittämisessä tavoitteena on liikenteen nollavisio eli se, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan Safe System -lähestymistavan vahvemmasta sisällyttämisestä strategiatyöhön. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Safe System -lähestymistapa toimii nollavision toteuttamista tukevana lähestymistapana.

Safe System -lähestymistapa on liikenneturvallisuuden kokonaisvaltainen viitekehys, jonka tavoitteena on ehkäistä liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Lähestymistapa liittyy läheisesti nollavisioon. Lähtökohtana on, ettei liikennejärjestelmässä tapahtuvia kuolemia tai vakavia loukkaantumisia tule hyväksyä väistämättömänä seurauksena ihmisten liikkumisesta. Lähestymistavassa tunnustetaan, että ihmiset tekevät liikenteessä virheitä ja että ihmiskehon kyky kestää törmäysvoimia on rajallinen. Koko liikennejärjestelmä tulisi siksi suunnitella siten, etteivät yksittäiset virheet johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen.

Keskeinen osa Safe System -lähestymistapaa on jaettu vastuu liikennejärjestelmän turvallisuudesta. Turvallisuutta ei siten rakenneta ainoastaan tienkäyttäjien oikean toiminnan varaan, vaan vastuuta järjestelmän turvallisuudesta kohdennetaan liikennejärjestelmän suunnittelijoille, rakentajille, ylläpitäjille ja muille tahoille, joilla on mahdollisuus vaikuttaa järjestelmän turvallisuuteen. Liikennejärjestelmän eri osien tulee muodostaa toisiaan täydentäviä suojakerroksia siten, ettei yhden osa-alueen pettäminen johda vakaviin seurauksiin.

Tiiviisti voidaan todeta, että Safe System -lähestymistavan periaatteet merkitsevät siirtymää yksittäisiin tienkäyttäjiin painottuvasta turvallisuusajattelusta kohti koko liikennejärjestelmän turvallisuuden huomioonottamista. Suomessa Safe System -lähestymistavan periaatteet voidaan jakaa seuraavasti:

- **Ihmiset tekevät virheitä.** Ihmiset tekevät liikenteessä väistämättä virheitä, joten järjestelmää ei voida rakentaa sen oletuksen varaan, että kaikki toimivat aina oikein.
- **Ihmiskehon kyky kestää törmäysvoimia on rajallinen**. Liikennejärjestelmän suunnittelussa on huomioitava ihmisen fyysinen haavoittuvuus.
- **Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset eivät ole hyväksyttävä osa liikennettä.** Turvallisuus on yksi liikennejärjestelmän keskeistä tavoitteista.
- **Vastuu turvallisuudesta on jaettu.** Vastuu liikenneturvallisuudesta jakautuu koko yhteiskunnalle. Vastuu kuuluu tienkäyttäjien lisäksi niille, jotka suunnittelevat, rakentavat, ylläpitävät ja säätelevät liikennejärjestelmää sekä esimerkiksi ajoneuvovalmistajille.
- **Toiminnan tulee olla ennakoivaa.** Turvallisuustyössä ei odoteta onnettomuuksien tapahtumista ennen toimenpiteisiin ryhtymistä, vaan vakavien onnettomuuksien riskejä pyritään tunnistamaan ja vähentämään ennalta tietoon perustuen.
- **Toimet ovat systeemisiä.** Turvallisuus muodostuu liikennejärjestelmän eri osien yhteisvaikutuksesta. Jos yksi suojakerros pettää, muiden osien pitäisi estää virheen johtaminen kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen.

Periaatteita toteutetaan käytännössä toisiaan täydentävällä osa-alueella, jotka kertovat mihin liikennejärjestelmän osiin liikenneturvallisuustyöllä vaikutetaan. Suomessa kokonaisuus on jaettu viiteen osa-alueeseen: turvallisiin teihin. turvallisiin ajonopeuksiin, turvallisiin ajoneuvoihin, turvallisiin tienkäyttäjiin sekä onnettomuuden jälkeisiin jälkitoimiin. Näitä ei tarkastella toisistaan irrallisina toimenpidealueina, vaan kokonaisuutena, jonka avulla liikennejärjestelmästä pyritään tekemään inhimillisiä virheitä sietävä. Olennaista ei näin olen ole ainoastaan yksittäisten osa-alueiden turvallisuus, vaan niiden yhteisvaikutus. Turvallisuustyön tavoitteena on tunnistaa ja hallita vakavien seurausten riskejä ennen kuin onnettomuuksia tapahtuu.

Turvalliset tiet tarkoittavat tieympäristön suunnittelua ja ylläpitoa siten, että liikenneympäristö vähentää onnettomuusriskiä ja suojaa tienkäyttäjiä onnettomuuden tapahtuessa. Infrastruktuurin suunnittelussa otetaan huomioon ihmisten todennäköisyys tehdä virheitä sekä ihmiskehon rajallinen kyky kestää törmäysvoimia.

Turvalliset nopeudet liittyvät sekä onnettomuuksien syntymisen todennäköisyyteen että niiden seurauksiin. Ajonopeuksia tarkastellaan suhteessa liikenneympäristöön ja ihmiskehon kykyyn kestää törmäysvoimia. Tavoitteena on hallita törmäysenergiaa siten, ettei liikenteessä tapahtuva virhe johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Nopeudet kytkeytyvät samalla keskeisesti myös tienkäyttäjien toimintaan.

Turvalliset ajoneuvot ehkäisevät onnettomuuksia ja lieventävät niiden seurauksia. Ajoneuvojen turvallisuusratkaisuilla voidaan tukea kuljettajaa ja ehkäistä tilanteita, joissa inhimilliset virheet johtavat vakaviin onnettomuuksiin. Ajoneuvojen tulee suojata ajoneuvossa olevia ja muita tienkäyttäjiä törmäystilanteessa.

Turvalliset tienkäyttäjät kattavat liikennesääntöjen noudattamisen sekä tienkäyttäjien turvallisen ja vastuullisen toiminnan liikenteessä. Tienkäyttäjien tulee noudattaa liikennesääntöjä, mutta vastuu kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisemisestä on jaettu tienkäyttäjien ja liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavien toimijoiden kesken.

Onnettomuuden jälkeiset toimet kattavat onnettomuuden tapahtumisen jälkeen toteutettavat toimenpiteet, joilla pyritään vähentämään onnettomuuden seurauksia sekä tukemaan niistä oppimista. Laajemmin tarkasteltuna tähän osa-alueeseen voidaan sisällyttää myös onnettomuustutkinta sekä oikeusjärjestelmän toiminta onnettomuuden jälkeen. Liikenneonnettomuuksien perusteellinen tutkinta mahdollistaa niiden taustalla olevien juurisyiden tunnistamisen ja tukee siten vastaavien onnettomuuksien ehkäisemistä tulevaisuudessa. Myös tilastointiin liittyvät toimet voidaan laajassa tulkinnassa liittää tähän osa-alueeseen.

Safe System -lähestymistapa liikenneturvallisuusstrategiassa

Strategiset linjaukset

Safe System -lähestymistavan toteutumista liikenneturvallisuusstrategiassa voidaan tarkastella sekä strategian yleisten lähtökohtien, että niitä konkretisoivien toimenpiteiden kautta. Suomen liikenneturvallisuusstrategian 2027-2031 perustana säilyvät seitsemän strategista linjausta, jotka määrittävät liikenneturvallisuustyön keskeisiä lähtökohtia ja suuntaa. Linjausten säilyminen tuo liikenneturvallisuustyöhön jatkuvuutta ja tukee pitkäjänteistä strategista ohjausta.

Linjauksia voidaan tarkastella Safe System -lähestymistavan näkökulmasta arvioimalla, miten lähestymistavan keskeiset periaatteet ilmenevät niissä ja miten linjaukset tukevat järjestelmälähtöistä liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia. Strateginen linjaus liittyy keskeisesti Safe System -lähestymistavan jaetun vastuun periaatteeseen. Liikennejärjestelmän turvallisuustoimien legitimiteetin näkökulmasta on tärkeää, että liikenneturvallisuuden merkitys yhteiskunnalle ymmärretään laajasti. Liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset aiheuttavat huomattavaa inhimillistä kärsimystä ja taloudellisia kustannuksia, eikä niitä tule hyväksyä liikkumisen väistämättömänä seurauksena. Turvallisuuden parantaminen edellyttää laajaa eri hallinnonalojen, viranomaisten, yritysten, järjestöjen ja kansalaisten yhteistyötä.

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia. Strateginen linjaus tiivistää Safe System -lähestymistavan systeemisen ytimen. Safe System -lähestymistavassa liikenneturvallisuus muodostuu järjestelmän eri osien yhteisvaikutuksesta. Liikennejärjestelmän eri osien tulee yhdessä ehkäistä liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia.

Päätöksenteon on perustuttava tietoon. Strateginen linjaus voidaan yhdistää Safe System -lähestymistavan ennakoivaan toimintatapaan. Turvallisuustyön lähtökohtana on liikenneturvallisuusongelmien tunnistaminen ja vähentäminen ennen kuin ne johtavat vakaviin seurauksiin. Suomessa on käytettävissä kattavaa tietoa erityisesti kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista ja niiden taustatekijöistä. Liikenneturvallisuuden tehokas parantaminen edellyttää luotettavaa ja ajantasaista tietoa onnettomuuksista, niiden syistä ja turvallisuuden kehityksestä. Tietopohjan, tutkimuksen ja viranomaisten välisen tiedonkulun kehittäminen mahdollistaa vaikuttavampien ja kustannustehokkaampien turvallisuustoimenpiteiden suunnittelun tulevaisuudessa.

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä. Strateginen linjaus tukee Safe System -lähestymistapaa vahvistamalla sekä tienkäyttäjien että liikennejärjestelmästä vastaavien toimijoiden valmiuksia hallita liikenneturvallisuushaasteita. Liikennejärjestelmän muuttuessa osaamista on ylläpidettävä koko elämän ajan. Liikennekasvatuksen lisäksi tarvitaan viranomaisten, liikennealan ammattilaisten ja liikennepalveluja tarjoavien yritysten osaamisen jatkuvaa kehittämistä.

Asenteiden on muututtava. Strateginen linjaus tukee Safe System -lähestymistapaa edistämällä turvallisuuskulttuuria, jossa liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia ei hyväksytä väistämättömänä osana liikennettä, ja jossa turvallisuus nähdään kaikkien toimijoiden yhteisenä vastuuna. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat tietojen ja taitojen lisäksi voimakkaasti ihmisten asenteet, jotka voivat johtaa esimerkiksi ylinopeuksiin, päihteiden vaikutuksen alaisena ajamiseen ja turvalaitteiden käyttämättä jättämiseen. Linjauksella ei viitata pelkästään tienkäyttäjien asenteisiin, vaan laajasti kaikkien niiden toimijoiden asenteisiin, jotka voivat vaikuttaa liikenneturvallisuuden kehittymiseen. Turvallisuuskulttuurin vahvistaminen edellyttää pitkäjänteistä viestintää ja liikennekasvatusta sekä myönteisten toimintatapojen tukemista.

Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta. Teknologisella kehityksellä voidaan vaikuttaa laajasti kaikkiin Safe System -lähestymistavan osa-alueisiin. Uusi ajoneuvoteknologia, kuljettajaa avustavat järjestelmät ja automaatio voivat ehkäistä inhimillisiä virheitä sekä vähentää onnettomuuksien vakavuutta. Teknologian turvallisuushyötyjen saavuttaminen edellyttää kuitenkin sen käyttöönottoa, mikä tarkoittaa esimerkiksi ajoneuvokannan uudistumista. Samalla digitalisaatio ja automaatio synnyttävät uusia kyberturvallisuusriskejä, jotka on huomioitava kaikissa liikennemuodoissa.

Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta. Toimivan lainsäädännön voidaan nähdä yhtenä keskeisenä Safe System -lähestymistavan mahdollistaja. Lainsäädäntö määrittää liikenteen turvallisen toiminnan pelisäännöt, vastuut ja velvollisuudet sekä mahdollistaa turvallisuusvaatimusten asettamisen. Lainsäädäntömuutosten on perustuttava tunnistettuihin turvallisuusongelmiin ja arvioon siitä, voidaanko ongelmiin vaikuttaa tehokkaasti sääntelyllä.

Tavoitteena on, että kaikki linjaukset tukevat Safe System -lähestymistavan kokonaisvaltaista käyttöönottoa. Strategisten linjauksia ei ole tarkoituksenmukaista kytkeä suoraan yksittäisiin Safe System -lähestymistavan periaatteisiin tai osa-alueisiin. Sen sijaan linjaukset muodostavat lähtökohdan sille, miten liikenneturvallisuus ja vastuu sen toteutumisesta yhteiskunnassa ymmärretään. Safe System -lähestymistavan toteutumisen kannalta ratkaisevaa on lopulta se, miten nämä lähtökohdat konkretisoituvat Suomessa päivittäin tehtävässä liikenneturvallisuustyössä, jota liikenneturvallisuusstrategialla ohjataan.

Strategian toimenpiteet

Strategian toimenpiteet kohdistuvat laajasti Safe System -lähestymistavan osa-alueisiin. Toimenpiteissä on turvallisiin teihin, nopeuksiin, ajoneuvoihin ja tienkäyttäjiin liittyviä kokonaisuuksia sekä kaikkia peruspilareita tukevia johtamisen, tiedon ja yhteistyön toimenpiteitä. Erityisen hyvin Safe System -ajattelua ilmentävät sellaiset toimenpiteet, joissa turvallisuutta parannetaan konkreettisesti järjestelmätasolla. Näissä turvallisuus ei ole yksinomaan tienkäyttäjän oikean toiminnan varassa, vaan liikennejärjestelmään rakennetaan suojaavia rakenteita, joilla voidaan ehkäistä inhimillisten virheiden vakavia seurauksia.

1. Liikenneturvallisuustyötä johdetaan Safe System -lähestymistavan periaatteiden mukaisesti siten, että kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisy ohjaa tavoitteiden asettamista, toimenpiteiden valintaa ja vaikutusten arviointia.

Safe System -lähestymistavan tehokas toteuttaminen edellyttää, että sen periaatteet ohjaavat liikenneturvallisuustyötä kaikilla päätöksenteon tasoilla. Lähestymistavan mukaisesti turvallisuustyön ensisijaisena tavoitteena tulee olla kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäiseminen tietoon perustuvilla toimenpiteillä. Periaatteiden sisällyttäminen tavoitteenasetteluun, toimenpiteiden valintaan ja vaikutusten arviointiin vahvistaa järjestelmätason turvallisuusajattelua ja auttaa kohdentamaan resursseja vaikuttavimpiin turvallisuustoimiin.

Toimenpiteellä voidaan edistää kaikkien Safe System- lähestymistavan osa-alueiden kehitystä.

2. Tieliikenneonnettomuuksien tilastointia ja tietopohjan kehittämistä edistetään pitkäjänteisesti viranomaisten ja sidosryhmien yhteistyönä.

Safe System -lähestymistapa perustuu liikenneturvallisuusongelmien tehokkaaseen tunnistamiseen ja tietoon perustuvaan turvallisuuden kehittämiseen. Kattava ja luotettava onnettomuustieto on välttämätöntä liikenneturvallisuusongelmien tunnistamiseksi, ratkaisujen löytämiseksi ja turvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuuden arvioimiseksi. Tilastoinnin pitkäjänteinen kehittäminen eri toimijoiden yhteistyönä vahvistaa yhteistä tilannekuvaa ja mahdollistaa turvallisuustyön kohdentamisen tunnistettuihin järjestelmätason ongelmiin.

Toimenpiteellä voidaan edistää kaikkien Safe System- lähestymistavan osa-alueiden kehitystä.

3. Liikenne- ja viestintävirasto toimii liikenneturvallisuusstrategian seurannasta vastaavana virastona.

Safe System -lähestymistavan toteuttaminen edellyttää selkeää vastuunjakoa, poikkihallinnollista yhteistyötä sekä tavoitteellista turvallisuusjohtamista. Kansallisen seurantavastuun määrittäminen vahvistaa liikenneturvallisuustyön koordinointia ja jatkuvuutta. Konkreettinen toimenpideohjelma mittareineen mahdollistaa turvallisuustoimenpiteiden toteutumisen ja vaikutusten seurannan sekä toiminnan kehittämisen tulosten perusteella. Erityisen tärkeää on, että numeeriset tavoitteet ja mittarit kattavat liikennejärjestelmän turvallisuuden kaikki osa-alueet.

Toimenpiteellä voidaan edistää kaikkien Safe System- lähestymistavan osa-alueiden kehitystä.

4. Selvitetään pyöräilijöiden vakavien loukkaantumisten olosuhteita ja taustatekijöitä. (Onnettomuustietoinstituutti)

Safe System -lähestymistavan keskeisenä tavoitteena on ehkäistä liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia huomioimalla ihmisten fyysinen haavoittuvuus ja liikennejärjestelmän puutteet. Pyöräilijät ovat erityisen haavoittuva tienkäyttäjäryhmä, jonka vakavista loukkaantumisista ja niiden taustatekijöistä tarvitaan kattavampaa tietoa. Onnettomuusolosuhteiden selvittäminen mahdollistaa järjestelmätason puutteiden tunnistamisen ja turvallisuustoimenpiteiden oikea-aikaisen kohdentamisen esimerkiksi liikenneympäristöön ja ajonopeuksiin.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueita: turvalliset tienkäyttäjät, turvalliset tiet ja turvalliset nopeudet.

5. Selvitetään ja kehitetään keskeisten toimijoiden kanssa tehokkaimmat ja turvallisuutta tukevat ohjauskeinot pelastusliivien käytön lisäämiseksi

Safe System -lähestymistavan keskeisenä periaatteena on, ettei inhimillisten virheiden tulisi johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Pelastusliivien käyttö tukee tätä periaatetta vähentämällä vesiliikenteen vaaratilanteiden vakavien seurausten riskiä. Eri toimijoiden yhteistyöllä voidaan vahvistaa turvallisuuskulttuuria ja edistää vesillä liikkuvien kelluntapukineiden käyttöä.

Vesiliikenteen toimenpide, jolla vaikutetaan veneilijöiden turvallisuuteen.

6. Turvallisuus on otettava huomioon kaikissa infrahankkeissa. Liikenneverkon parantamistoimenpiteillä parannetaan tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti.

Safe System -lähestymistavassa liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, että se huomioi ihmisen tekemät virheet ja fyysisen haavoittuvuuden. Liikenneturvallisuuden järjestelmällinen huomioiminen kaikissa infrahankkeissa mahdollistaa turvallisuuspuutteisiin puuttumisen jo suunnitteluvaiheessa ja vahvistaa liikenneympäristön kykyä ehkäistä vakavia seurauksia. Toimenpide tukee vastuun siirtämistä yksittäiseltä tienkäyttäjältä järjestelmätasolle.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueita: turvalliset tiet ja turvalliset nopeudet.

7. Edistetään rahoituksen puitteissa keskikaiteiden sekä muiden liikenneturvallisuutta parantavien infratoimenpiteiden toteuttamista korkean kohtaamisonnettomuusriskin tiejaksoilla ja riskialttiilla tietyypeillä.

Safe System -lähestymistavan mukaan yksittäinen inhimillinen virhe ei saisi johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Keskikaiteilla voidaan estää ajoneuvojen ajautuminen vastaantulevan liikenteen puolelle ja siten ehkäistä vakavia kohtaamisonnettomuuksia. Toimenpide muodostaa liikennejärjestelmään konkreettisen suojaavan kerroksen ja ehkäisee tienkäyttäjien tekemien virheiden vakavia seurauksia.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-aluetta: turvalliset tiet.

8. Kannustetaan kuntia parantamaan taajamien liikenneturvallisuutta hyödyntämällä nykyistä vaikuttavammin olemassa olevia mahdollisuuksia määritellä taajamanopeuksia.

Turvalliset nopeudet ovat keskeinen osa Safe System -lähestymistapaa, koska törmäysnopeus vaikuttaa ratkaisevasti onnettomuuden seurausten vakavuuteen. Taajamien nopeustason määrittelyssä tulee huomioida liikenneympäristö ja erityisesti suojattomien tienkäyttäjien haavoittuvuus. Turvallisten nopeuksien edistäminen vähentää inhimillisistä virheistä aiheutuvia vakavia seurauksia ja tukee sellaisen liikenneympäristön muodostumista, jossa eri liikkujaryhmät voivat liikkua turvallisesti.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueita: Turvalliset nopeudet ja turvalliset tiet.

9. Pilotoidaan 90 km/h nopeusrajoitusta maanteillä useilla tiejaksoilla. Pilotissa nopeusrajoitus voi nousta tai laskea nykyisestä.

Pilotoinnilla voidaan tuottaa tietoa siitä, millaisilla tiejaksoilla 90 km/h nopeusrajoitus tukee parhaiten vakavien loukkaantumisten ja kuolemien ehkäisemistä. Pelkkä nopeusrajoituksen muuttaminen ei automaattisesti tee siitä Safe System -periaatteiden mukaista. Ratkaisevaa on, sovitetaanko nopeustaso tieympäristön turvallisuustasoon ja ihmisen haavoittuvuuteen. Jos nopeutta nostetaan tieosuudella ilman järjestelmän kykyä ehkäistä vakavia seurauksia, liikenneturvallisuus voi päinvastoin heikentyä.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-aluetta: Turvalliset nopeudet ja turvalliset tiet.

10. Kehitetään automaattista liikennevalvontaa muodostamalla yhteinen tavoitetila valvotun verkon laajuudesta ja yhteistyöstä sekä toteutuspolku kohti tavoitetilaa. Tavoitetilan saavuttamisen jälkeen siirrytään toteutukseen.

Nopeusrajoitukset ja liikennesäännöt eivät yksinään riitä säätelemään tienkäyttäjien toimintaa. Turvalliselle tasolle asetettuja nopeusrajoituksia ja liikennesääntöjen noudattamista tulee tukea infraratkaisuilla ja tehokkaalla liikennevalvonnalla. Automaattisella liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien toimintaan ja siten vähentää onnettomuuksia ja niiden vakavia seurauksia.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-aluetta: Turvalliset nopeudet ja turvalliset tienkäyttäjät.

11. Edistetään kevyiden sähköajoneuvojen liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden teknisten ominaisuuksien määrittelyä EU-tasolla.

Safe System -lähestymistavassa ajoneuvojen ja niiden turvallisuusominaisuuksien tulee osaltaan ehkäistä liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Kevyiden sähköajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia koskevilla vaatimuksilla voidaan vaikuttaa turvallisuuteen järjestelmätasolla sen sijaan, että turvallisuus olisi riippuvainen ainoastaan tienkäyttäjän toiminnasta.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-aluetta: Turvalliset ajoneuvot.

12. Kehitetään sääntelyä siten, että sillä voidaan tukea ja varmistaa automaation turvallinen käyttöönotto ajoneuvoissa.

Ajoneuvojen automaatiokehityksen avulla voidaan tukea Safe System -lähestymistavan tavoitetta ehkäisemällä ja kompensoimalla inhimillisiä virheitä. Samalla uuden teknologian käyttöönotto voi synnyttää uusia liikenneturvallisuushaasteita, minkä vuoksi sen käyttöönottoon tulee kiinnittää erityistä huomiota. Automaatiokehityksen tulee tapahtua ihmiskeskeisistä lähtökohdista.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-aluetta: Turvalliset ajoneuvot.

13. Edistetään toimintamallia, jossa älykkäästä tieinfrastruktuurista ja ajoneuvoista kerätystä tiedosta tuotetaan reaaliaikaista ja ennakoivaa liikenteen olosuhde- ja riskitilannekuvaa. Kehitetään ja otetaan käyttöön ennakoiviin riski- ja tilannetietoihin perustuvia liikenteen palveluja, joiden avulla tieto liikenteen olosuhteista, häiriöistä ja riskeistä voidaan välittää ajantasaisesti ja luotettavasti tienkäyttäjille ja ajoneuvoihin.

Safe System -lähestymistavassa liikenneturvallisuutta pyritään kehittämään proaktiivisesti eikä vasta tapahtuneiden onnettomuuksien perusteella. Ajoneuvoista ja älykkäästä infrastruktuurista saatavan tiedon hyödyntäminen mahdollistaa liikenneolosuhteiden ja vaaratilanteiden ennakoivan tunnistamisen sekä ajantasaisen tiedon välittämisen tienkäyttäjille ja ajoneuvoihin. Toimenpide tukee siten tietoon perustuvaa ja ennakoivaa turvallisuustyötä sekä liikennejärjestelmän eri osien yhteistoimintaa.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueita: Turvalliset ajoneuvot ja turvalliset tiet.

14. Väylävirasto jatkaa tasoristeysten poisto- ja parantamisohjelmaa. Rataverkon kehittämishankkeiden ja peruskorjausten yhteydessä toteutetaan tasoristeysturvallisuutta parantavia toimia (rahoituksen ja resurssien puitteissa).

Tasoristeysten poistamisella voidaan poistaa tieliikenteen ja raideliikenteen välinen vaarallinen konfliktipiste, jolloin turvallisuus ei ole riippuvainen tienkäyttäjän virheettömästä toiminnasta.

Mikäli tasoristeystä ei voida poistaa, sen turvallisuuden parantaminen muodostaa järjestelmään lisää suojaavia kerroksia onnettomuuksien ja vakavien seurausten ehkäisemiseksi.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tiet.

15. Selvitetään mahdollisuutta automaattisesti muodostuvien ajoterveyskannanottojen kehittämistä kantapalveluun (”ajoterveyspassi”) kaikille ajokortti-ikäisille kansalaisille (14-vuotiaasta alkaen).

Safe System -lähestymistapa tunnistaa ihmisen toimintakyvyn ja inhimilliset rajoitteet osaksi liikennejärjestelmää. Ajoterveyden järjestelmällisellä seurannalla voidaan tunnistaa ajokykyyn vaikuttavia tekijöitä ennakoivasti ja mahdollistaa niihin puuttuminen ennen vakavan liikenneonnettomuuden tapahtumista. On tärkeää, että järjestelmä toimii niissä tilanteissa, joissa tienkäyttäjän oma kyky tunnistaa toimintakykynsä rajoitteita on heikentynyt.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

16. Ajoterveyden edistämiseksi kehitetään hallinnonalat ylittäviä toimintamalleja, joilla ajoterveyden ongelmat tunnistetaan nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Safe System -lähestymistavassa liikenneturvallisuutta kehitetään proaktiivisesti ja vastuuta turvallisuudesta jaetaan eri toimijoiden kesken. Hallinnonalat ylittävillä toimintamalleilla voidaan tunnistaa ajoterveyteen liittyviä ongelmia nykyistä varhaisemmassa vaiheessa. Toimenpide vähentää riippuvuutta kuljettajan omasta kyvystä tunnistaa toimintakykynsä rajoitteet.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

17. Ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeessa päätökset esimerkiksi ajokieltosääntelyyn ja nuoriin kuljettajiin liittyen tehdään turvallisuus- ja tietopohjaisesti.

Liikenneturvallisuutta koskevan päätöksenteon ja toimenpiteiden tulee perustua tietoon sekä tavoitteeseen ehkäistä kuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Ajokieltosääntelyä ja nuoria kuljettajia koskevilla ratkaisuilla voidaan puuttua tunnistettuihin liikenneturvallisuusongelmiin. Safe System -yhteys riippuu siitä, millaisia ratkaisuja tietopohjan perusteella lopulta tehdään ja miten ne ehkäisevät vakavia seurauksia.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

18. Tarkastellaan uusien kuljettajien alemman promillerajan käyttöönottoa huomioiden eduskunnan lausuma EV 49/2026 vp sekä aihetta koskien tehtävät ratkaisut ajokorttilain kokonaisuudistusta koskevassa hankkeessa.

Päihtyneenä ajaminen on liikenneturvallisuuden keskeinen ongelma, johon voidaan vaikuttaa muun muassa sääntelyllä ja valvonnalla. Uusien kuljettajien alemmalla promillerajalla voidaan tukea turvallista liikennekäyttäytymistä ja ehkäistä alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta aiheutuvia vakavia seurauksia. Promillerajan vaikutus vahvistuu, kun se toimii yhdessä liikennevalvonnan, ajoneuvoteknologian ja muiden päihtyneenä ajamista ehkäisevien järjestelmätason ratkaisujen kanssa.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

19. Vahvistetaan sosiaali- ja terveydenhuollon sekä liikenneviranomaisten yhteistyötä.

Safe System -lähestymistapa perustuu jaettuun vastuuseen ja poikkihallinnolliseen yhteistyöhön. Ajoterveyteen liittyvien liikenneturvallisuusongelmien ehkäiseminen edellyttää sosiaali- ja terveydenhuollon sekä liikennealan toimijoiden yhteistyötä ja tiedon yhteensovittamista. Yhteistyön vahvistaminen mahdollistaa ongelmien aikaisemman tunnistamisen ja järjestelmätason toimenpiteiden toteuttamisen.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

20. Kehitetään ja edistetään tavoitteellista liikennekasvatusta ja liikenneturvallisuutta tukevaa valistusta eri ikä- ja liikkujaryhmille sekä vahvistetaan eri toimijoiden yhteistyötä liikennekasvatuksen toteuttamisessa erityisesti alueellisessa liikenneturvallisuustyössä.

Safe System -lähestymistavassa tienkäyttäjällä on vastuu toimia turvallisesti ja noudattaa liikennesääntöjä. Tavoitteellisella liikennekasvatuksella voidaan kehittää eri ikä- ja liikkujaryhmien liikenneosaamista sekä tukea turvallista toimintaa liikenteessä. Eri toimijoiden yhteistyö mahdollistaa liikennekasvatuksen pitkäjänteisen ja eri elämänvaiheet huomioivan toteuttamisen. Valistuksella on tärkeä rooli muun muassa liikennesääntöjen ja turvallisten toimintamallien omaksumisen näkökulmasta, mutta sille ei tule asettaa liian suurta painoarvoa Safe System -lähestymistapaan perustuvassa järjestelmässä.

Toimenpiteellä voidaan edistää osa-alueetta: Turvalliset tienkäyttäjät.

2. Vaikuttavuudesta liikennekuolemiin ja vakaviin loukkaantumisiin

Liikenneturvallisuusstrategian 2027–2031 vaikutukset liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrään muodostuvat toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta. Strategian keskeisenä vahvuutena voidaan pitää sitä, että se ylläpitää kansallista sitoutumista nollavisioon, vahvistaa eri toimijoiden välistä yhteistyötä sekä tukee liikenneturvallisuustyön tietopohjan, seurannan ja koordinoinnin kehittämistä. Samalla on kuitenkin todettava, että suuri osa strategian toimenpiteistä kohdistuu liikenneturvallisuustyön rakenteisiin, tiedon tuottamiseen, yhteistyöhön ja toimintamallien kehittämiseen, minkä vuoksi mahdolliset vaikutukset liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrään ovat pääosin välillisiä ja realisoituvat pitkällä aikavälillä.

Strategiassa tunnistetulla julkisen talouden haastavalla tilanteella ja liikenneturvallisuutta parantavien infratoimien toteuttamiseen käytettävissä olevien resurssien niukkuudella on suora vaikutus toimien vaikuttavuuteen. Juuri infrastruktuuriratkaisut, kuten keskikaiteet, turvallisemmat liittymäratkaisut ja muut vakavien onnettomuuksien seurauksia vähentävät tieympäristön muutokset, kuuluvat kaikkein vaikuttavimpiin liikenneturvallisuustoimiin. Strategian vaikuttavuus kuolemiin ja vakaviin loukkaantumisiin jääkin osittain riippuvaiseksi siitä, missä määrin tällaisia toimenpiteitä voidaan 2027–2031 toteuttaa.

Tutkimustiedon perusteella nopeuksien hallinta on yksi tehokkaimmista keinoista vähentää tieliikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Nopeuksiin vaikuttavilla toimilla voidaan

saavuttaa liikenneturvallisuushyötyjä kustannustehokkaasti ja nopeus vaikuttaa sekä onnettomuuksien riskiin että niiden vakavuuteen, joten nopeuksien alentamisella voidaan vähentää samanaikaisesti sekä onnettomuuksien lukumäärää että niiden vakavia seurauksia.

Liikenneturvallisuusstrategiassa esitettyjen toimenpiteiden mukaisesti kuntia kannustetaan taajamien nopeusrajoitusten tarkasteluun, automaattivalvontaa tulee kehittää ja käyttöön otetaan 90 km/h nopeusrajoituspilotointi. Nämä ovat liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltuja toimia, mutta niiden välittömät vaikutukset jäävät todennäköisesti rajallisiksi.

Ajoterveys ja ajokyky ovat keskeisiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä erityisesti väestön ikääntyessä. Ajoterveyteen liittyvien riskien varhainen tunnistaminen voi vähentää sellaisia onnettomuuksia, joissa kuljettajan sairaus, terveydentilan heikkeneminen tai muu toimintakykyyn vaikuttava tekijä on osaltaan myötävaikuttanut onnettomuuden syntyyn. Myös päihteiden käytön ehkäisemisellä sekä nuorten kuljettajien turvallisuuden parantamisella voidaan saavuttaa liikenneturvallisuushyötyjä.

Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt ajoterveyteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat erityisesti nykyistä varhaisempaan riskien tunnistamiseen, viranomaisten välisen yhteistyön vahvistamiseen sekä tietopohjan kehittämiseen. Lisäksi toimenpiteiden mukaisesti tarkastellaan uusien kuljettajien alempaa promillerajaa sekä ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä tehtäviä ratkaisuja. Toimenpiteet ovat liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuja, mutta ovat luonteeltaan selvitys-, kehittämis- tai yhteistyötoimenpiteitä. Vaikutukset liikennekuolemiin sekä vakaviin loukkaantumisiin muodostuvat todennäköisesti pitkällä aikavälillä toisiaan tukevien toimien yhteisvaikutuksena. Erityisesti ajoterveyden ongelmien aiempaa tehokkaampi tunnistaminen, päihteisiin liittyvien riskien vähentäminen sekä nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen vaikuttaminen voivat tukea liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähenemistä.

Suomessa huviveneilyssä kuolee vuosittain 30–40 henkilöä vuodessa, vuonna 2025 34 henkilöä. Strategiassa esitetään toimenpidettä pelastusliivien käytön edistämiseksi, sillä menehtyneistä 80 %:a ei käyttänyt pelastusliivejä. Strategiaan sisältyvä toimenpide on kuitenkin luonteeltaan selvitys- ja kehittämistoimenpide, jossa tunnistetaan tehokkaimmat keinot pelastusliivien käytön lisäämiseksi, minkä vuoksi sen liikenneturvallisuusvaikutuksia on tässä vaiheessa vaikea arvioida tarkasti. Jos pelastusliivien käyttöä pystytään lisäämään, voivat vaikutukset kuolleiden määrään olla merkittävät.

Kokonaisuutena arvioiden strategian merkittävin vaikutus on liikenneturvallisuustyön yhteisen suunnan ylläpitäminen ja turvallisuustavoitteiden edistäminen tilanteessa, jossa liikenneturvallisuuskehityksen hidastuminen on todellinen riski. Strategian vaikutukset liikennekuolemien vähentämiseen näyttäisivätkin tämän vuoksi muodostuvan ennen kaikkea useiden pienempien parannusten yhteisvaikutuksesta, eikä strategiassa tällä hetkellä ole yhtä selkeästi tunnistettavaa, laaja-alaista toimenpidettä, jolla olisi yksinään suuri vaikutus liikennekuolemien määrään. Strategia yksin ei riitä varmistamaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittamistavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta se voi luoda perustan sellaisille jatkotoimille, joilla tavoitetta voidaan merkittävästi edistää.