



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kuntien liikenneturvallisuustyö -webinaari

Safe System –lähestymistapa

28.11.2025

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026

- Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen liikenneturvallisuusstrategiasta maaliskuussa 2020.
- Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyy mittava, kaikkiaan 103 erilaista toimenpidettä sisältävä *toimenpideohjelma*.
- Toimienpideohjelman toteuttaminen on edennyt hyvin. Lähes kaikki toimenpiteet ovat tällä hetkellä käynnissä ja suuri osa toimenpiteistä on jo valmistunut.
- Strategiakauden aikana liikenneturvallisuus on parantunut, mutta osa vaikutuksista tulee viiveellä.



Strategian päivitystyö

- Kattaa kaikki liikennemuodot. Toimenpiteet painottuvat tie- ja vesiliikenteeseen.
- Voimaan vuoden 2027 alusta.
- Vakavien loukkaantumisten vähentäminen.
- Safe System –lähestymistavan parempi huomioiminen.



Millaisen liikenteen me haluamme?

- Liikenteen, jossa jokainen voi liikkua?
- Liikenteen, jossa jokainen pääsee turvallisesti perille?
- Liikenteen, jossa jokainen tuntee olonsa turvalliseksi?



Sujuvaa ja helppoa liikkumista – ei kuitenkaan liikenneturvallisuuden kustannuksella.

Vuonna 1972 tieliikenteessä kuoli 1156 ihmistä

Vuonna 1989 tieliikenteessä kuoli 514 ihmistä

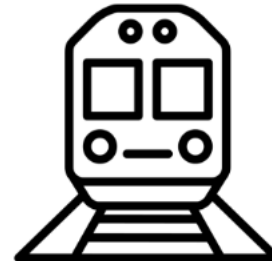
Vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli 185 ihmistä



Kunnianhimoinen tavoite

Nollavisio – tavoitteena kaikille turvallinen liikennejärjestelmä

- Tavoitteena on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa.
- Eniten kehitettävää tieliikenteessä ja vesiliikenteessä.



Liikenneturvallisuutta tulee ajatella uudella tavalla

- Liikenneturvallisuuden parantuessa merkittävä osa ”helpoista” liikenneturvallisuusongelmista on jo ratkaistu, jolloin jäljelle on jäänyt entistä monimutkaisempia ongelmia ratkaistavaksi.
- Perinteiset yksittäisiin tienkäyttäjiin ja infrastruktuuriin painottuvat toimenpiteet ovat osoittautuneet rajallisiksi keinoiksi ratkaista kaikkia liikenneturvallisuushaasteita.
- Ratkaisuksi tähän on esitetty Safe System -lähestymistapaa, joka huomioi systeemisesti liikenneturvallisuuden eri osa-alueet.
- Safe System -lähestymistapaa pidetään tällä hetkellä tehokkaimpana mallina, jolla tieliikenneonnettomuuksien vakavia seurauksia voidaan ehkäistä.

Safe System -lähestymistapa

Ihmiset tekevät virheitä. Liikennejärjestelmän on otettava huomioon ihmisten potentiaaliset virheet ja taipumus riskinottoon.

Ihmiskehon kyky kestää törmäysvoimia on rajallinen. Toimenpiteillä tulee pyrkiä vähentämään törmäysvoimia, jotta kuolemia tai vakavia loukkaantumisia ei tapahdu.

Vastuu on jaettu. Tienkäyttäjien tulee noudattaa liikennesääntöjä, mutta kaikilla on yhteinen velvollisuus estää vakavia loukkaantumisia ja kuolemia. Vastuu turvallisuudesta jakautuu kaikille, jotka suunnittelevat, rakentavat, hallinnoivat ja käyttävät teitä ja ajoneuvoja sekä niille, jotka tekevät mahdollisia jälkihoitotoimenpiteitä

Järjestelmän osia on vahvistettava yhdessä. Monikerroksinen suoja estää vakavat seuraukset, vaikka jokin osa-alue pettäisi. Toiminnan tulisi olla proaktiivista.



Jaettu vastuu

- Vastuu turvallisuudesta jakautuu kaikille, jotka suunnittelevat, rakentavat, hallinnoivat ja käyttävät teitä sekä niille, jotka tekevät mahdollisia jälkitoimia.
- Tienkäyttäjien tulee noudattaa liikennesääntöjä, mutta kaikilla on yhteinen velvollisuus estää vakavia loukkaantumisia ja kuolemia.
- Pitkäjänteisen ja poikkihallinnollisen yhteistyön merkitys korostuu.



Kohti nollavisiota

- Turvallisuus tulee rakentaa sisälle kaikkeen toimintaan, eikä jättää sitä pelkästään yksittäisten tienkäyttäjien vastuulle.
- Haasteena siirtyminen pois yksittäisistä ja irrallisista toimenpiteistä - kohti järjestelmätason ratkaisuja.
- Selkeät tavoitteet ja numeeriset mittarit strategiatyöhön.
- Tietoon perustuva päätöksenteko.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia





LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!

Juuso.Suomento@gov.fi

TAMPERE.
FINLAND

Safe System –malli liikenneturvallisuuksuystyössä

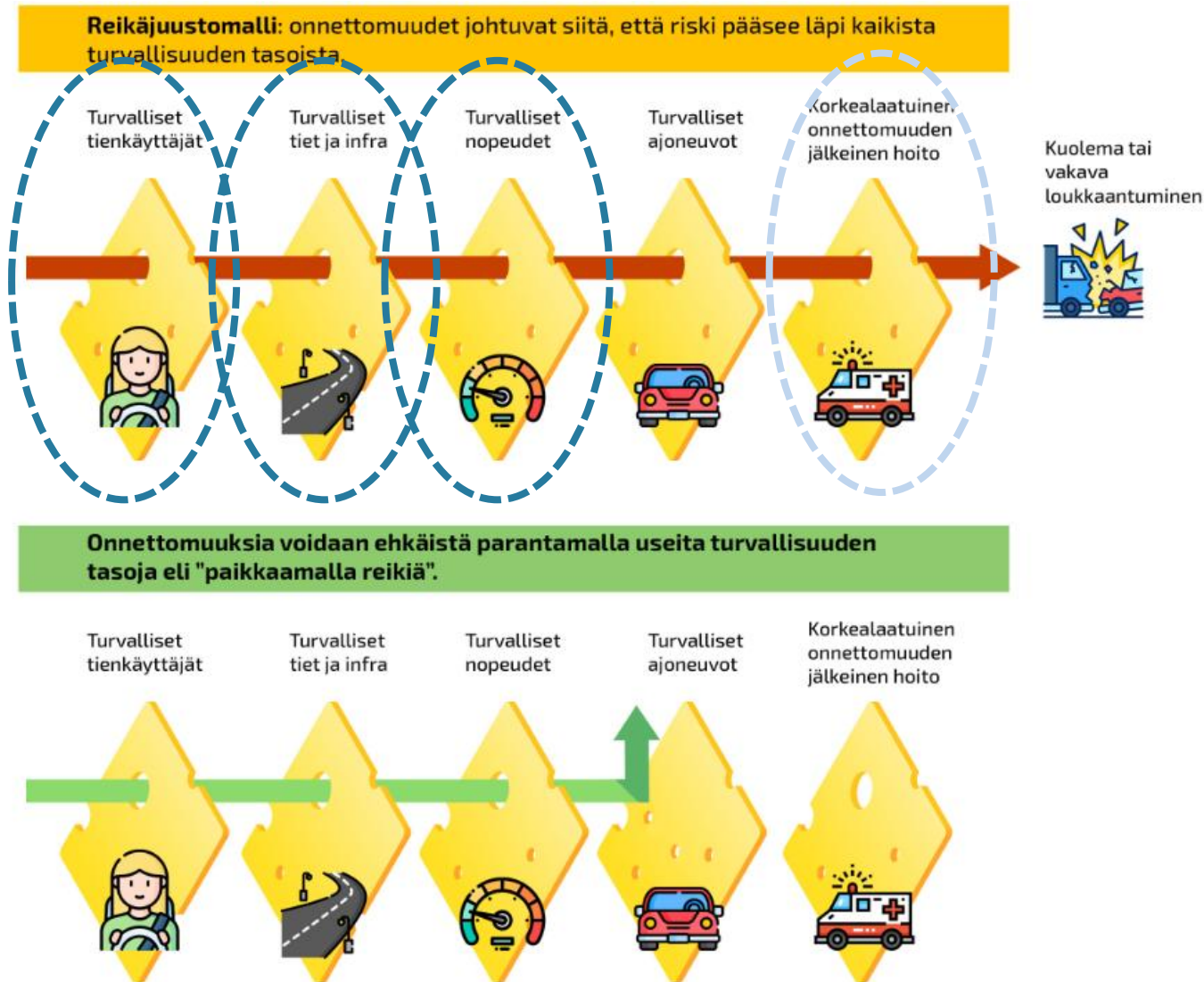
Kuntien liikenneturvallisuuksuystyö -webinaari
28.11.2025

Suunnittelupäälikkö Ari Vandell,
Tampereen kaupunki

Safe System -mallista

Safe system on kokonaisvaltainen ajattelumalli.

Liikenneturvallisuuden parantaminen tulisi olla keskeinen kriteeri kaikissa valtion infrastruktuuri-hankkeissa.



Keskeiset osa-alueet ("pilarit")

Safe System -ajattelussa liikenneturvallisuus rakentuu useista toisiaan tukevista elementeistä

•Turvalliset tienkäyttäjät

Liikennesääntöjen noudattaminen, asenteisiin vaikuttaminen, koulutus ja valvonta.

•Turvalliset tiet ja ympäristö

Infrastruktuuri, joka minimoi virheiden seuraukset (esim. eritasoliittymät, suojakaiteet).

•Turvalliset nopeudet

Nopeusrajoitukset sovitetaan ihmisen kestäkyvyn ja olosuhteiden mukaan.

•Turvalliset ajoneuvot

Ajoneuvojen tekninen turvallisuus (esim. törmäyssuojat, automaattiset jarrutusjärjestelmät).

•Tehokas jälkihoito

Nopea ja laadukas pelastus- ja hoitoketju on osa kokonaisuutta.



Turvalliset tienkäyttäjät

- Vaikuttamista somen kautta eri teemoissa, mm. liikennesäännöt ja kulkutavan valinta
- Raitiotieliikenteen käynnistymisen yhteydessä tehtiin yhteistyössä raitiotieyhtiön kanssa ohjeistuksia turvalliseen liikkumiseen uuden kulkumuodon kanssa
- Koulujen kanssa yhteistyötä, esim. liikkumissuunnitelmia, koulureittien suunnittelussa avustamista
- Maankäytön suunnittelussa liikkumistarpeen vähentäminen ja turvalliset liikennejärjestelyt ovat keskeisiä näkökulmia
- Tämä turvallisuuden taso on erittäin keskeinen, mutta kaupungin resurssit tähän riittämättömät



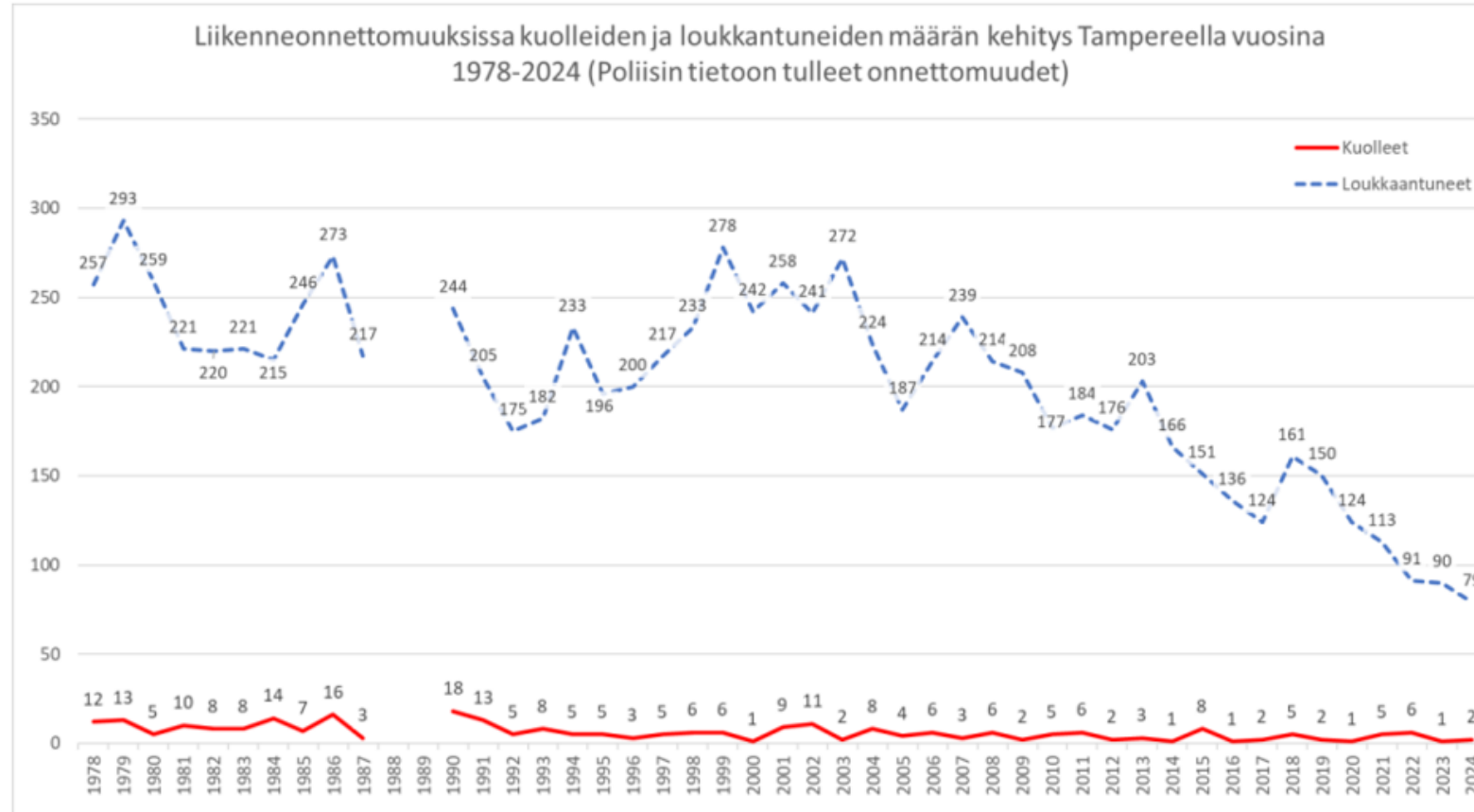


Turvalliset tiet ja infra

- Kestävien kulkutapojen lisääminen vahva liikennejärjestelmällinen tavoite
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelu: liikkumistarpeen ja autoriippuvuuden vähentäminen, kestävien kulkutapojen edistäminen ja ajonopeuksien rauhoittaminen asuinalueilla (20-30 km/h)
- Turvallisen liikkumisen lisäksi kaupungin näkökulmasta tärkeää on liikkumisen terveys- ja tasa-arvo näkökulmat
- Uusien alueiden suunnittelussa liikenteen kasvun ennustamisen sijaan tavoite, johon kulkumuoto-osuudessa tähdätään
- Kaupunki on edistänyt vahvasti joukkoliikenteen palvelutasoa sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu parantaa liikenneturvallisuutta
- C-ITS käsittää teknologiat ja palvelut, jotka mahdollistavat ajoneuvojen ja infrastruktuurin välisen reaaliaikaisen tiedonvaihdon. Tiedonvaihdon avulla ajoneuvojen kuljettajat pystyvät reagoimaan esimerkiksi uhkaaviin vaaratilanteisiin ja ruuhkiin, sekä sopeuttamaan toimintaansa sen mukaisesti. Tuloksena on parantunut liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja ympäristöystävällisyys.



Turvalliset tiet ja infra





Turvalliset nopeudet

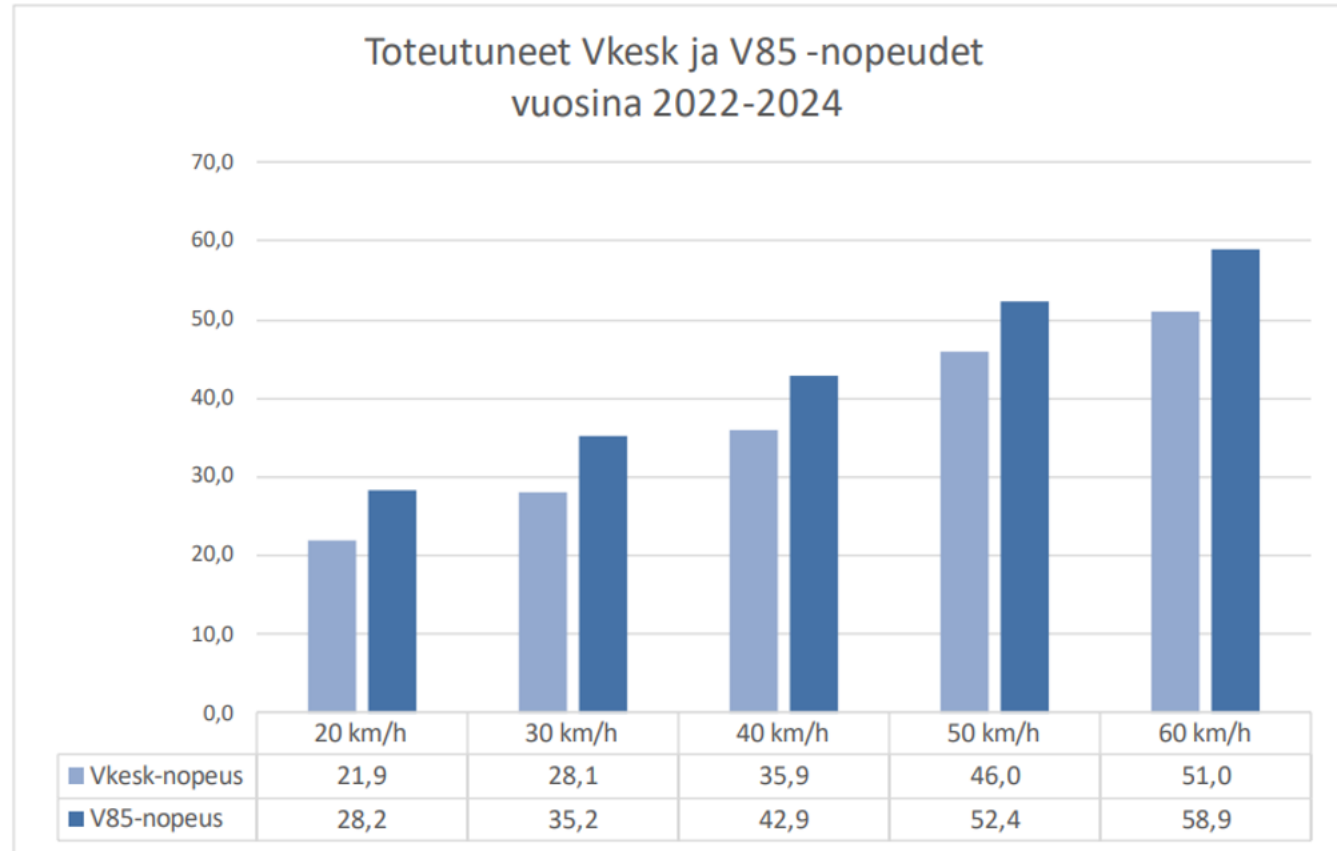
- Tampereella toteutettu aluerajoitus 30 km/h asuinalueilla
- Nopeusvarmistusten ja liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toteutus jatkuu edelleen
- Taajamanopeusrajoitus 50 km/h tuntuu korkealta tiiviissä kaupunkirakenteessa
- Automaattivalvontaa katuverkolla tulee lisää
- Nopeuksilla Tampereen kokemuksien perusteella merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen -> hyvä peruste nostaa nopeudet yhdeksi ”pilariksi”
 - Valtion pitäisi vahvasti edistää automaattivalvonnan toteuttamista
 - Selkeä tavoite ylinopeutta ajavien osuuden vähentämiseksi





Turvalliset nopeudet

- Tampereella tehtyjen mittausten mukaan nopeudet ovat keskimäärin melko hyvin hallinnassa
- Suhteellisesti suurimmat hajonnat on 20 ja 30 km/h nopeusrajoitusalueilla, joissa nopeusrajoitusta tukevien toimenpiteiden lisääminen on tärkeää

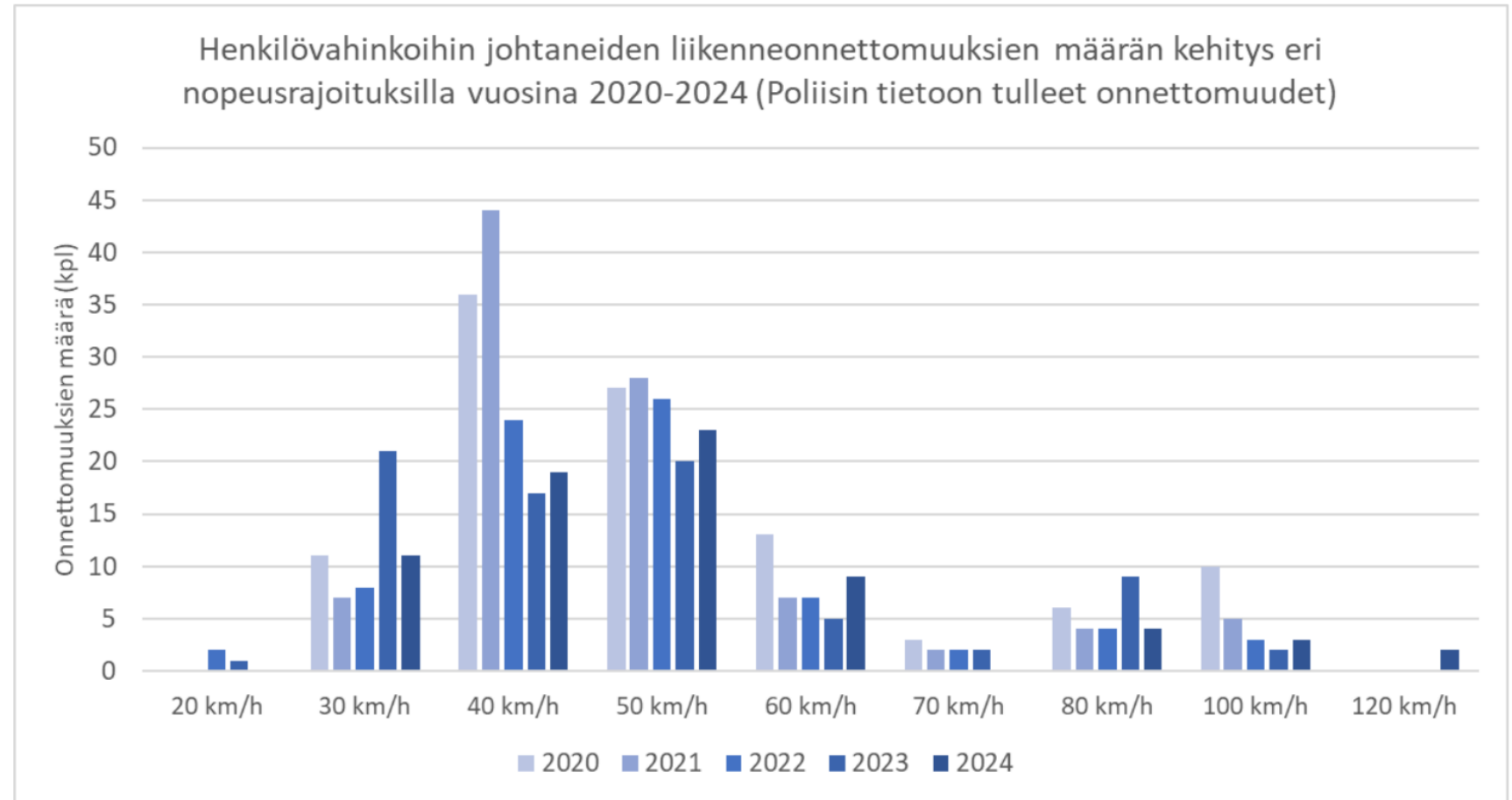


Kuva 2.5. Vkesk- ja V85-nopeuksia Tampereella vuosina 2022–2024.



Turvalliset nopeudet

Vuosina 2018–2022 toteutetun nopeusrajoitusuudistuksen myötä 40 km/h nopeusrajoituksella olevien katujen määrä on vähentynyt merkittävästi ja muutoksen myötä myös 40 km/h nopeusrajoitusalueilla tapahtuneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt selvästi. Onnettomuuksien määrän kasvu 30 km/h nopeusrajoitusalueilla on jäänyt kuitenkin maltilliseksi.



Kuva 3.2. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitys eri nopeusrajoituksilla vuosien 2020–2024 aikana.

Yhteistyö pelastuksen kanssa

Korkealaatuinen
onnettomuuden
jälkeinen hoito



Vasteaikoihin vaikuttaminen liikennesuunnittelussa

- Pidentyneet vasteajat nousseet Tampereella vahvasti esiin
 - Lukuisat samanaikaiset katutyömaat
 - Moottoriajoneuvokaistojen vähentyminen mm. raitiotien ja liikennesaneerauksien takia
 - Turvalliset suojatieratkaisut ja poikkileikkauksen kaventaminen voivat samanaikaisesti sekä parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta että heikentää pelastuslaitoksen toimintaedellytyksiä
- Pyritään luomaan yhteiset toimintamallit siitä, miten pelastuslaitos ja poliisi pääsevät nykyistä paremmin vaikuttamaan tuleviin liikenneratkaisuihin

Kiitos!