



# Liikenneturvallisuus- foorumi

12.6.2023 klo 10–13

**LVV** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

# Liikenneturvallisuusfoorumi

## 12.6.2023 klo 10–13

- 10.00** Tilaisuuden avaus  
**Laura Eiro**, liikenne- ja viestintäministeriö
- 10.15** Euroopan komission tervehdys  
**Claire Depré**, Euroopan komissio
- 10.35** Vuoden 2022 liikenneturvallisuuskehitys eri liikennemuodoissa  
**Inkeri Parkkari**, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
- 11.05** Tauko
- 11.35** Suomen ja Norjan tieliikenteen turvallisuuden vertailu  
**Markus Pöllänen**, Tampereen yliopisto
- 12.05** Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen  
**Pasi Anteroinen**, Liikenneturva
- 12.35** Kysymyksiä ja keskustelua
- 13.00** Tilaisuus päättyy



# Liikenneturvallisuusstrategia kattaa kaikki liikennemuodot





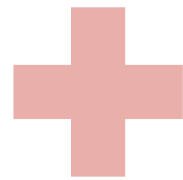
SUSTAINABLE & SMART  
MOBILITY STRATEGY

# ROAD SAFETY

**EU Road Safety Initiatives  
Traffic Safety Forum- FI  
12 June 2023**

## Strategic Road Safety goals

EU



MS



Reduce deaths and serious injuries by 50 % by 2030

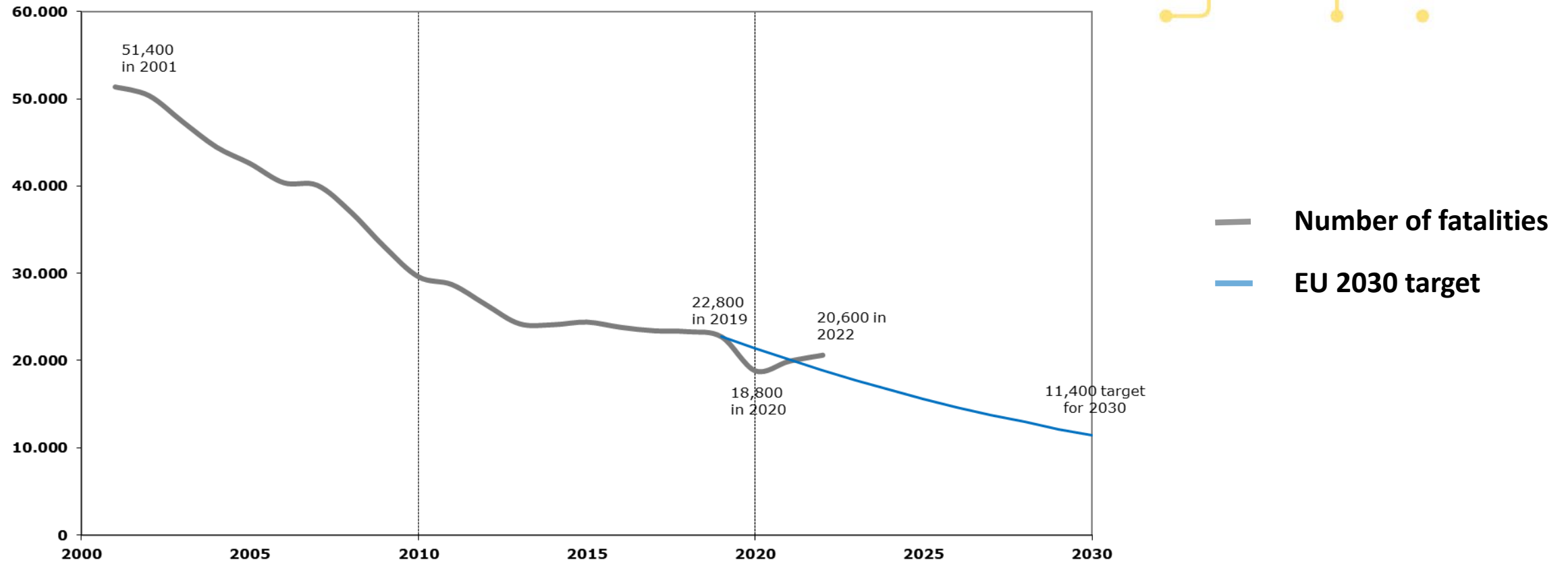
Get close to zero deaths and serious injuries on EU roads by 2050 (Vision Zero)

Safe system approach

2017 Valetta Declaration  
EU policy Framework 2021-2030  
Road Safety Strategic Action Plan  
National Strategies and Action Plans

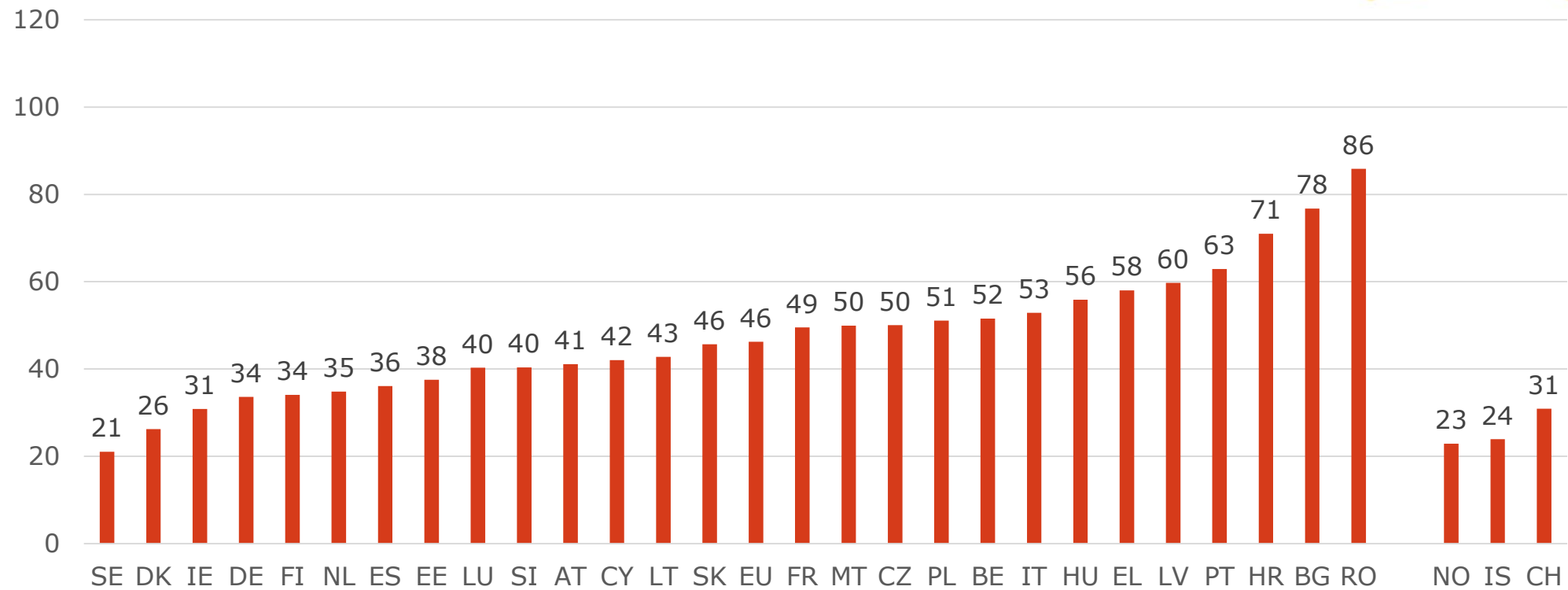
## 2022 EU ROAD SAFETY STATISTICS

Trend in the number of road traffic fatalities



Source: CARE (EU database on road crashes)

## Preliminary number of road fatalities per million inhabitants by country, 2022












Road fatality rate per million inhabitants

Source: CARE (EU database on road crashes)

## ROAD TRAFFIC FATALITIES IN THE EU IN 2021

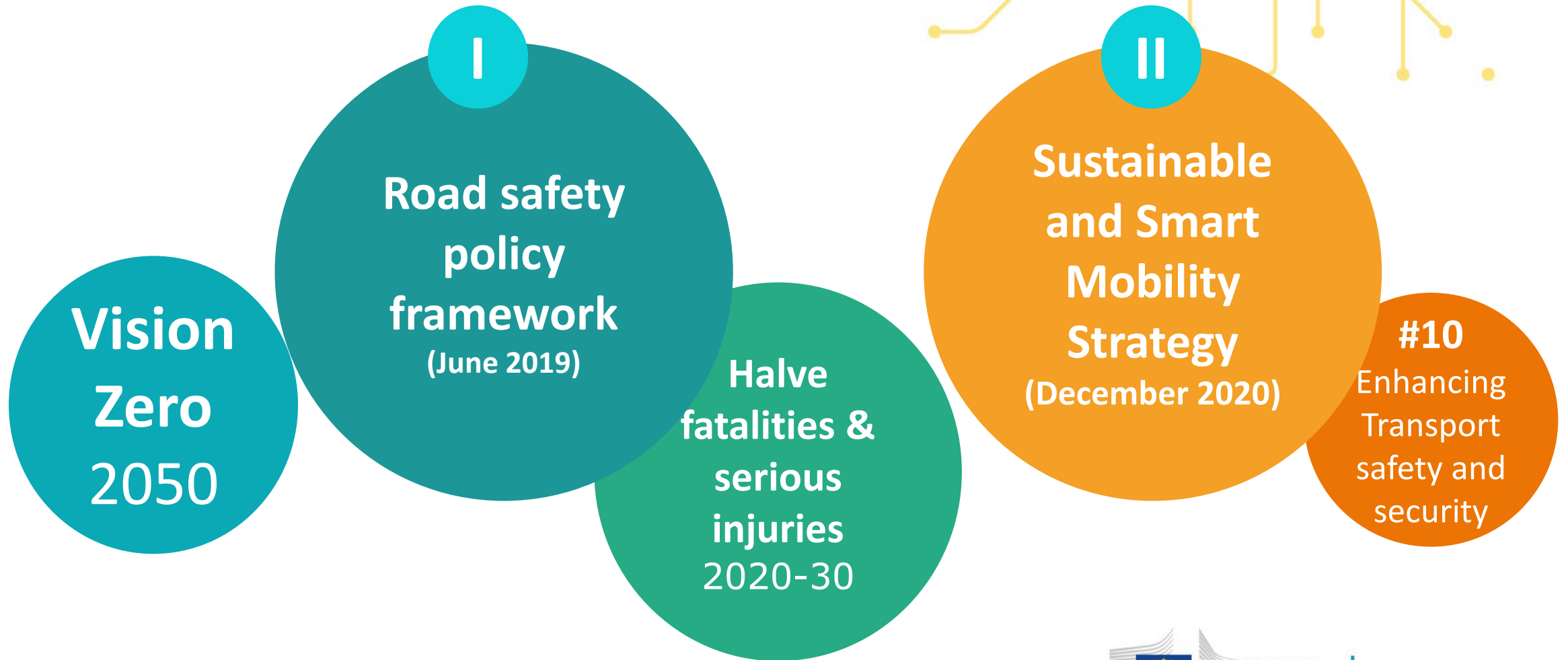
by road user and (other) 'main vehicle'  
involved in the crash

### IN A COLLISION WITH...

FATALITIES		PEDESTRIAN	BICYCLE	MOPED	MOTORBIKE	CAR	LORRY (<3.5T)	HEAVY GOODS VEHICLE (>3.5T)	BUS OR COACH	OTHER VEHICLE/ UNKNOWN	NO OTHER VEHICLE INVOLVED	TOTAL
PEDESTRIANS		0	29	16	115	2 328	416	391	97	162	0	3 554
CYCLISTS		7	45	6	26	838	183	199	30	77	426	1 837
MOPED RIDERS		0	1	7	6	232	42	27	5	20	175	515
MOTORCYCLISTS		10	8	8	91	1 386	231	207	13	85	1 197	3 236
CAR OCCUPANTS		18	6	4	21	2 504	625	1 392	115	298	3 900	8 883
LORRY (<3.5T) OCCUPANTS		1	0	1	0	124	62	250	10	32	262	742
HEAVY GOODS VEHICLE (>3.5T) OCCUPANTS		1	1	0	0	40	11	192	2	13	153	413
BUS OR COACH OCCUPANTS		3	0	0	0	6	7	12	4	14	74	120
OTHER/UNKNOWN		2	3	2	4	169	34	52	4	27	300	597
<b>TOTAL</b>		<b>42</b>	<b>93</b>	<b>44</b>	<b>263</b>	<b>7 627</b>	<b>1 611</b>	<b>2 722</b>	<b>280</b>	<b>728</b>	<b>6 487</b>	<b>19 897</b>

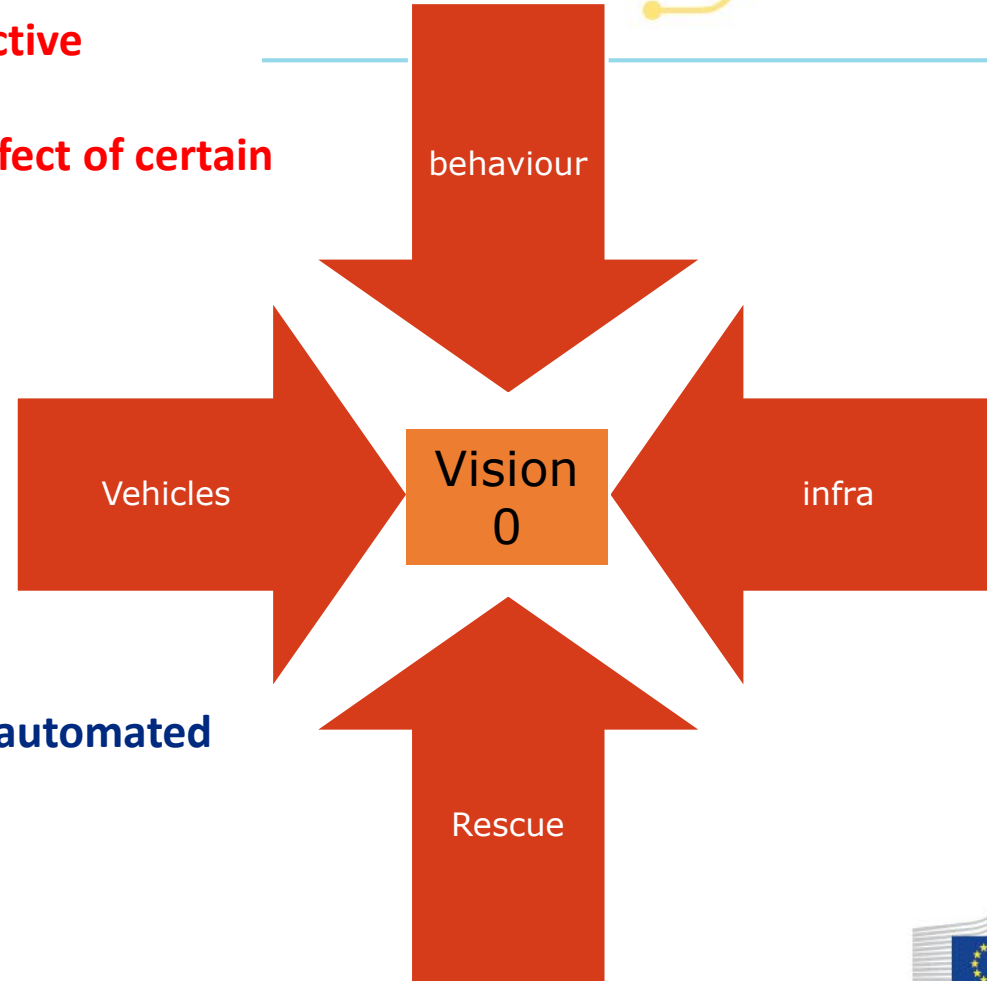


## Road Safety Package Policy context



## Safe System Approach : EU ongoing and forthcoming measures

- Revision of Driving Licence Directive
- Revision of CBE Directive
- New proposal on Union-wide effect of certain driving disqualifications



- Road Infrastructure Safety management
- TEN-T guidelines
- ITS Directive



- General Safety Regulation
- Connected, cooperative and automated mobility
- Automated driving systems
- Roadworthiness testing

- eCall

## Road safety package Description

**Three legislative proposals adopted on 1<sup>st</sup> March**



**Directive on driving  
licences**



**Directive on the Union  
wide-effect of certain  
driving disqualifications**



**Amendment to Directive  
facilitating cross-border  
exchange of information  
on road-safety-related  
traffic offenses**



**TRAFICOM**

Liikenne- ja viestintävirasto

# Liikenne- turvallisuuden kehitys vuonna 2022

Liikenneturvallisuusfoorumi

12.6.2023

Inkeri Parkkari

# Veneily



# Huviveneilyonnettomuuksissa kuolleet 2022 (ennakkotieto)

# 27

kuollutta

25 miehet

2 naiset

22 yli 55 v.

5 alle 55 v.

A Pohjanlahti: 1

B Saaristomeren: 4

C Suomenlahti: 1

D Kokemäenjoen vesistö: 3

E Kymijoen vesistö: 5

F Oulujoen vesistö: 0

G Vuoksen vesistö: 8

H Etelä-kaakon sisävesialue: 1

I Läntinen sisävesialue: 1

J Pohjoinen sisävesialue: 3





## Yleisin onnettomuustyyppi:

**20** kaatuminen tai kallistuminen



**12** syynä alkoholi

## Yleisimmät venetyypit onnettomuuksissa:

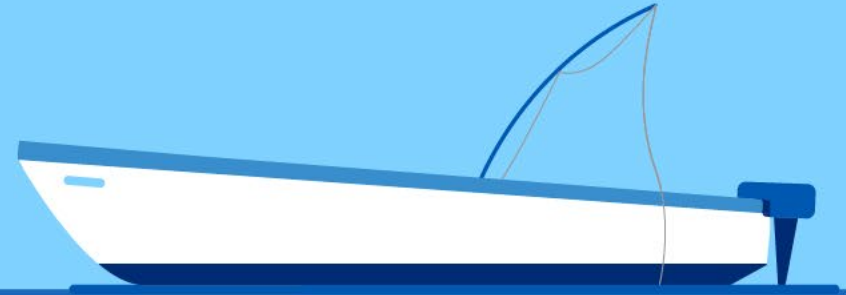
**16** Moottorivene

**7** Soutuvene

**2** Kanootti tai kajakki

# Huviveneilyonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2013–2022

**411** kuollutta





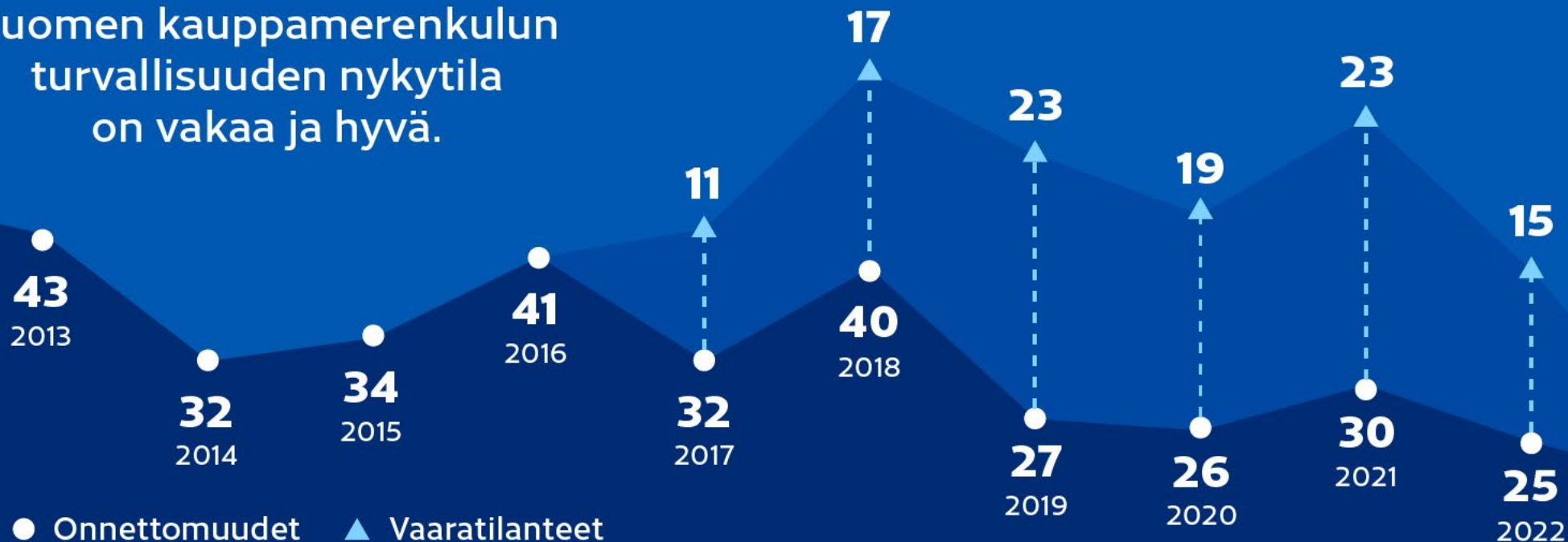
# Merenkulku



# Suomen vesialueilla tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet vuosina 2013–2022



Suomen kauppamerenkulun turvallisuuden nykytila on vakaa ja hyvä.



● Onnettomuudet ▲ Vaaratilanteet

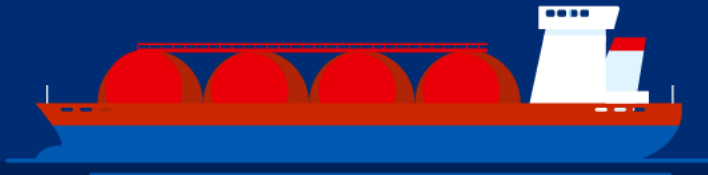
# Suomen merialueilla tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain vuonna 2022



Tulipalo / räjähdys **8 %**

Yhteentörmäys **12 %**

Muu onnettomuus **20 %**



Kosketus / Törmäys **20 %**

Karilleajo / pohjakosketus **40 %**

# Imailu



# Ilmailun turvallisuus vuonna 2022

**5** Onnettomuudet  
(2013–2022 keskiarvo: 10)

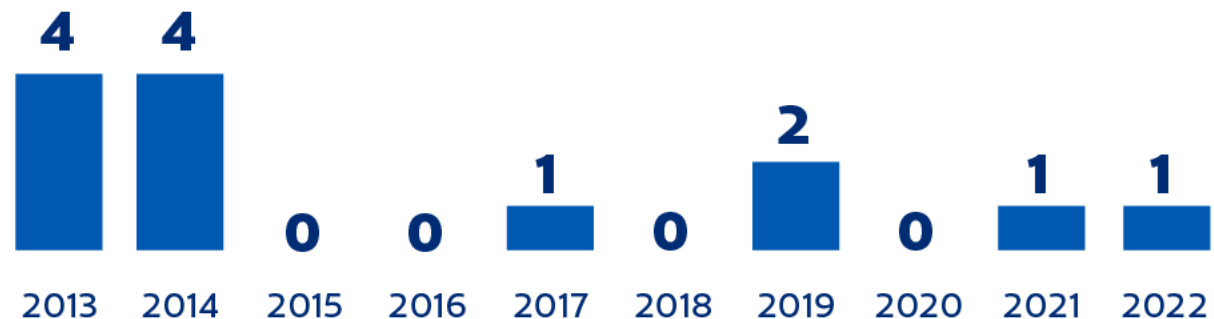
**1** Kuollut  
(2013–2022 keskiarvo: 2,7)

**25** Vakavat  
vaaratilanteet  
(2013–2022 keskiarvo: 25,4)



Suomen ilmailun  
turvallisuuden  
nykytila on hyvä.

## Kuolemaan johtaneet yleis- ja harrasteilmailuonnettomuudet vuosina 2013–2022



# Rautatieliikenne



# Rautatieliikenteen onnettomuudet vuosina 2013–2022

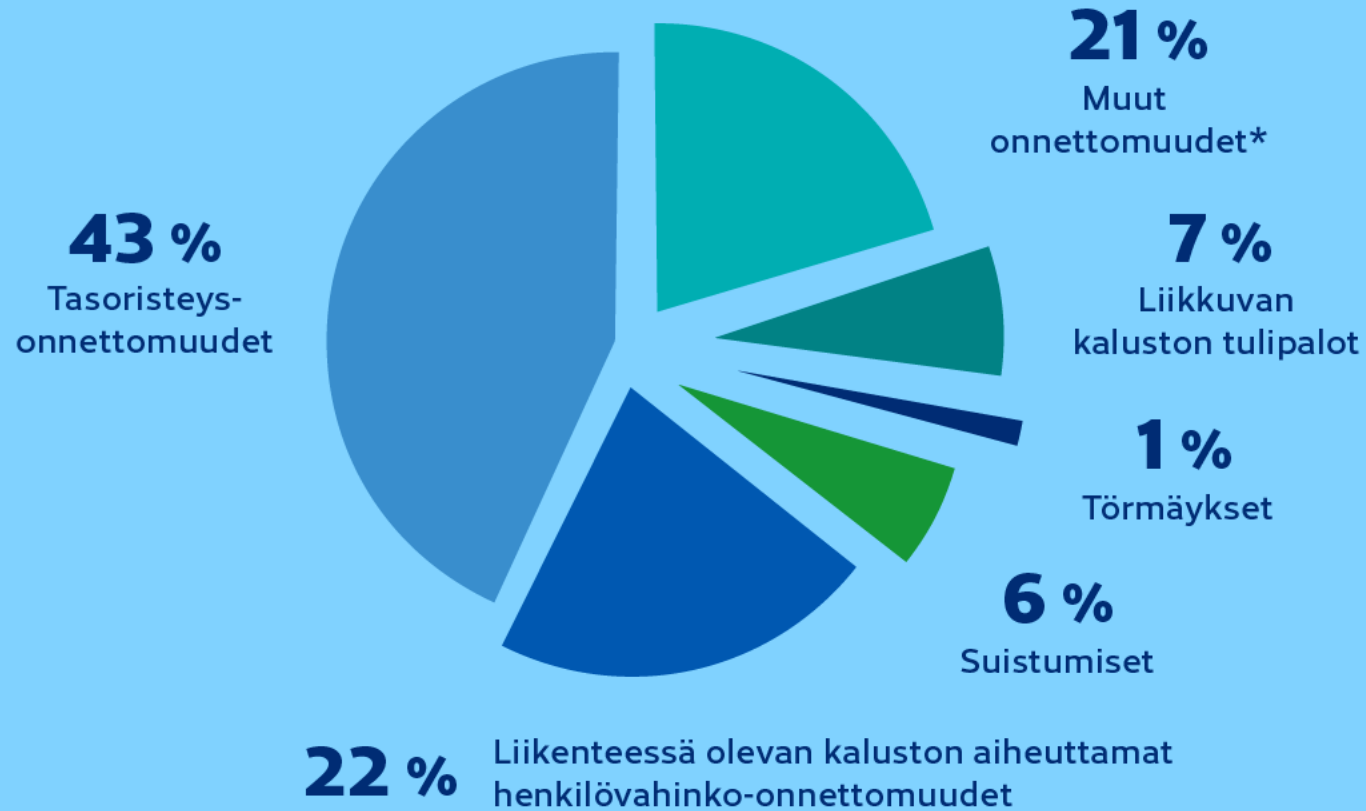


- Merkittävät onnettomuudet
- Tasoristeysonnettomuudet

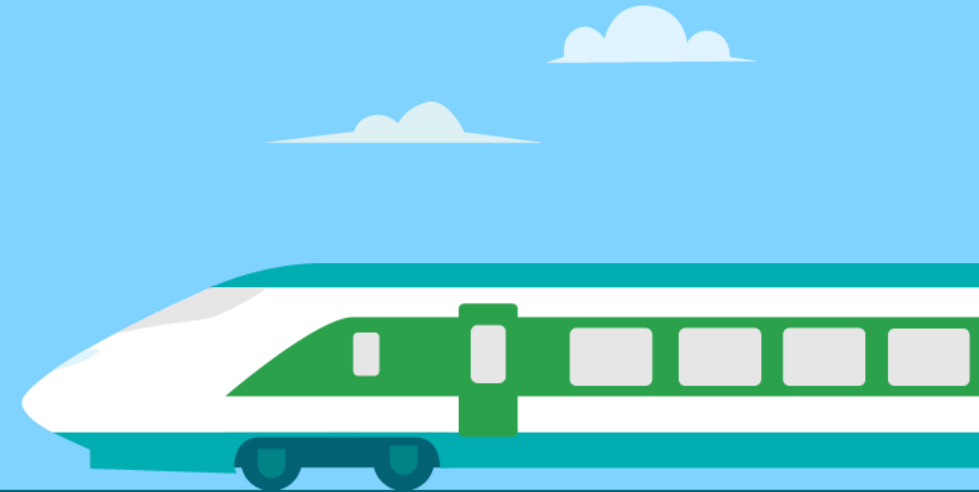
## Merkittävä rautatieonnettomuus

- Kuolema
- Vakava loukkaantuminen
- Merkittäviä materiaalivahinkoja
- Laajoja liikennehäiriöitä

# Rautatieliikenteen merkittävien onnettomuuksien onnettomuustyypit vuosina 2018–2022



\* Muut onnettomuudet sisältävät muun muassa vaihtotöissä ja ratatöissä tapahtuneita suistumisia ja törmäyksiä.

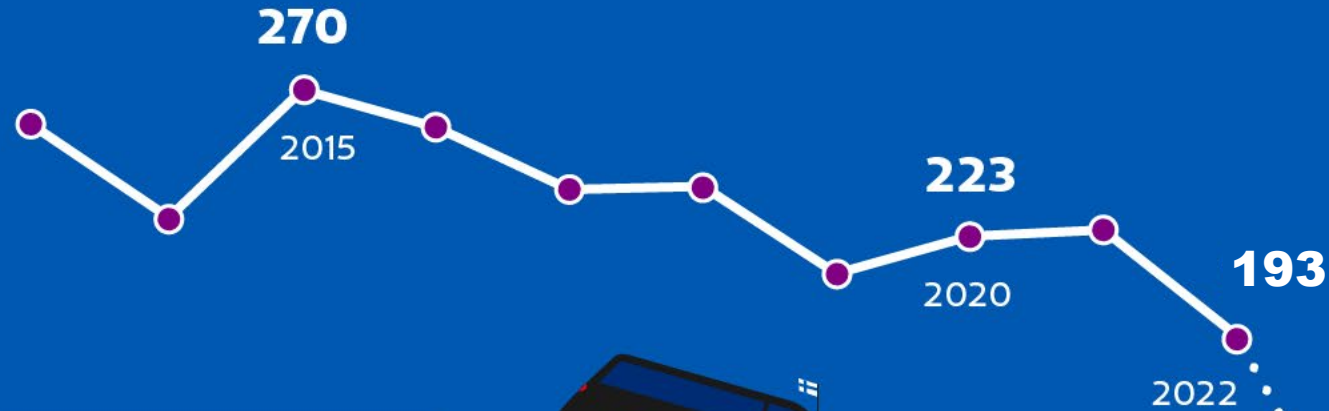




# Tieliikenne



# Tieliikenteessä kuolleet vuosina 2013–2022



Vuonna 2022

# 193

kuollutta

 **25**

 **18**

 **22**

 **120**

**5** (Pakettiauto, kuorma-auto tai linja-auto)

**3** (Muu tienkäyttäjä)

 **112**  
Tavoite  
2030

# Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneet vuosina 2014–2021



Vuonna 2021

**807**

vakavasti  
loukkaantunutta



**83**



**261**



**140**



**225**



**22**

(Pakettiauto,  
kuorma-auto tai linja-auto)



**76**

(Muu tienkäyttäjä)

**458**

Tavoite  
2030

# Kiitos





**Tauko, palaamme  
klo 11.35**

# Suomen ja Norjan tieliikenteen turvallisuuuden ja siihen liittyvien tekijöiden vertailu

Markus Pöllänen

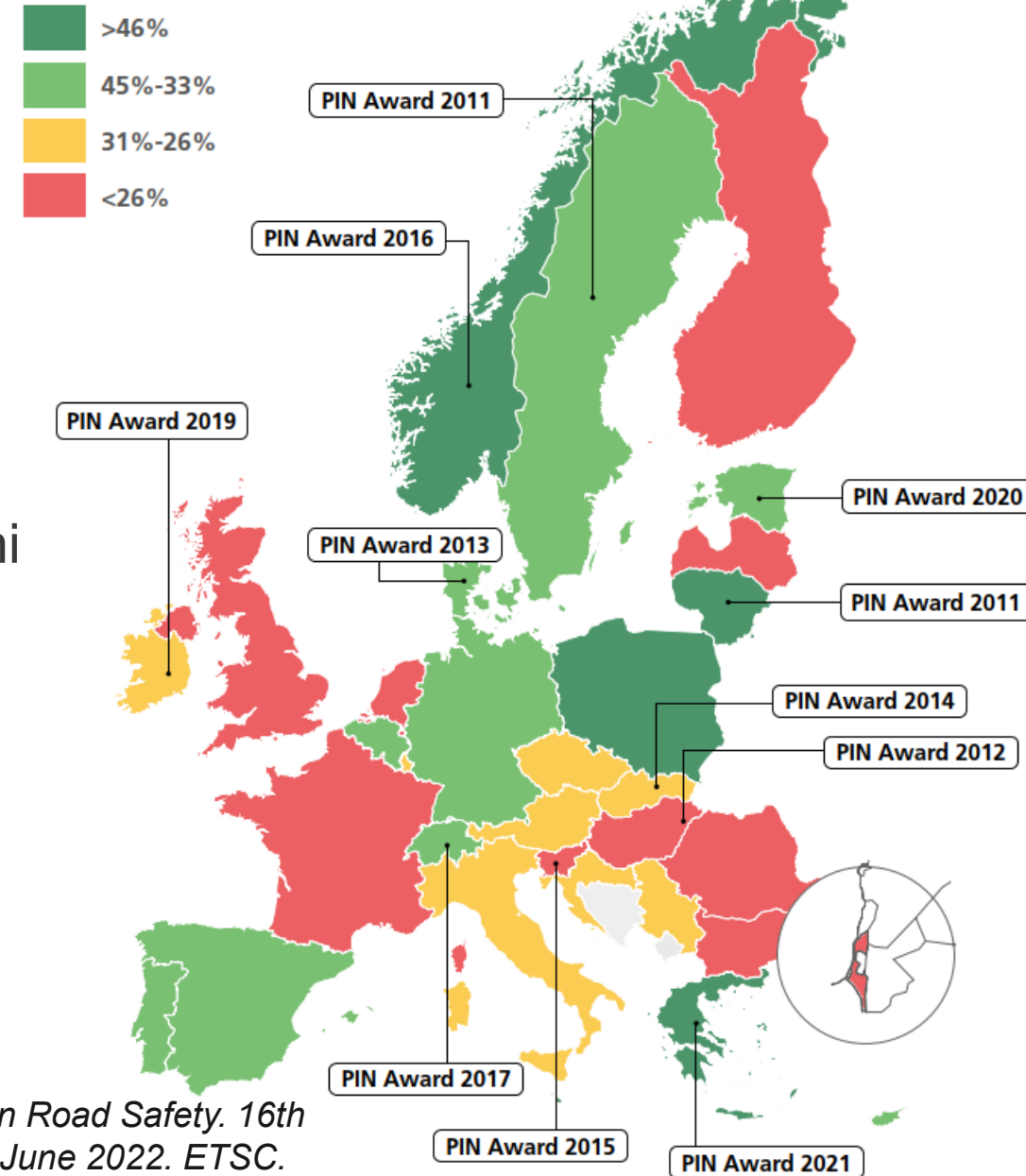
Tampereen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Liikenneturvallisuusfoorumi 12.6.2023

# Tutkimuksen tausta

- Norja on noussut 2000-luvulla johtavaksi maaksi, kun tarkastellaan tieliikenteessä kuolleiden määrää suhteessa väestömäärään
- Suomessa tieliikenteen turvallisuuskehitys on jäänyt jälkeen erityisesti 2010-luvulla
  - Norja eurooppalaisen vertailun kärkimaa, Suomi 8. heikoin
- Tutkimuksen tilaajat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto ja Liikenneturva
- Raportti saatavilla verkossa: [Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 11/2023 -julkaisu](#)

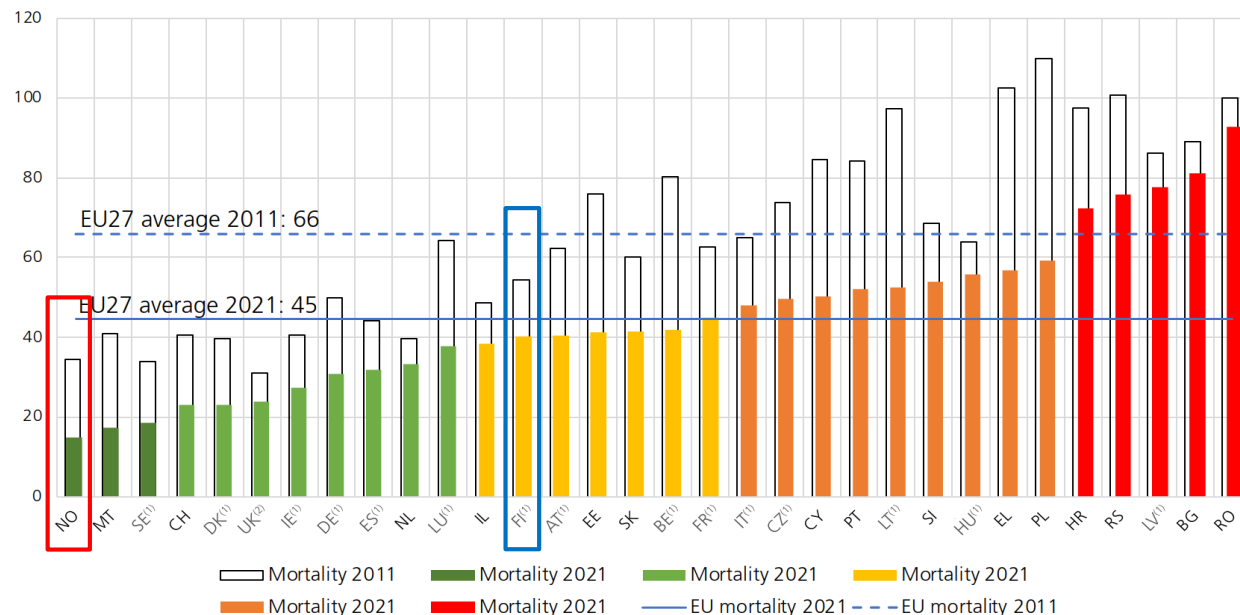
## Tieliikenteessä kuolleiden määrän muutos 2011-2021



Kuva julkaisusta *Ranking EU Progress on Road Safety. 16th Road Safety Performance Index Report. June 2022. ETSC.*

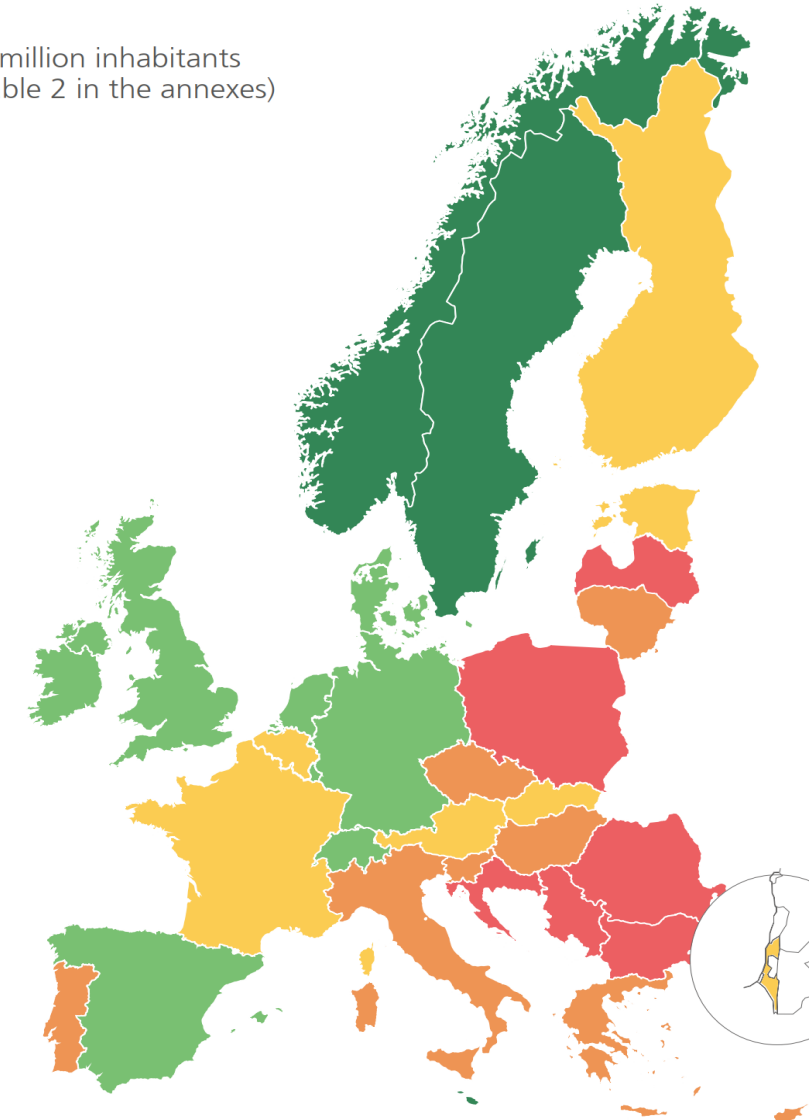
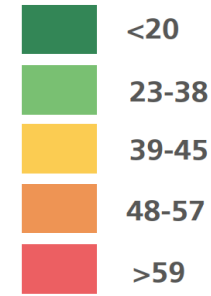
# Tutkimuksen tavoite

- Selvittää, millaisia eroja tieliikenteen turvallisuuden ja siihen liittyvien tekijöiden kehityksessä on ollut Norjassa ja Suomessa 2000-luvun aikana ja erityisesti 2010-luvulla
- tunnistetaan Suomen tieliikenteen turvallisuustyön mahdollisia kehityskohteita



MAP 2:

Road deaths per million inhabitants in 2021 (Fig.5, Table 2 in the annexes)

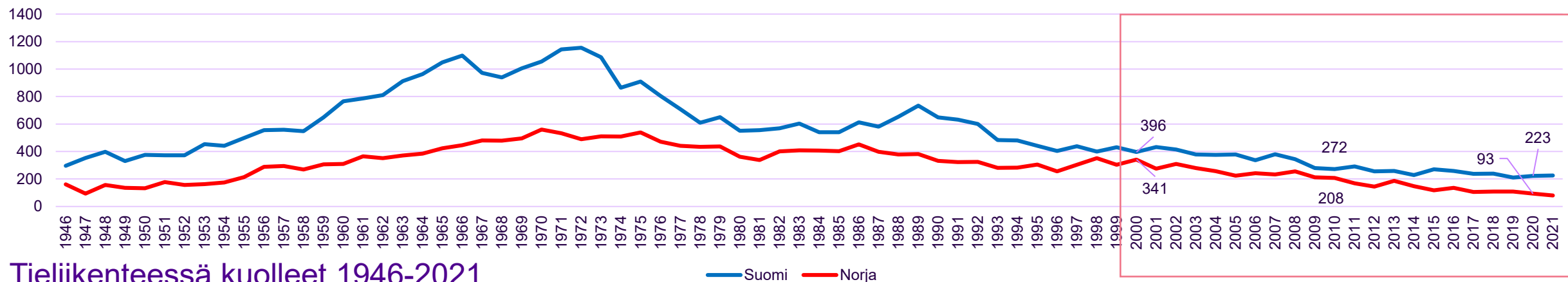


Kuvat julkaisusta *Ranking EU Progress on Road Safety. 16th Road Safety Performance Index Report. June 2022. ETSC.*



# Tutkimuksen toteutus ja aineistot

- Tilastoanalyysi: **Tieliikenteen onnettomuusdata 2000-luvulta**
  - Aineisto kansallisilta tilastokeskuksilta ja lisäksi Onnettomuustietoinstituutti OTI:lta, Väylävirastolta ja Statens Vegveseniltä sekä Norjan onnettomuusanalyysiryhmien tutkintatietoja
  - Paras vertailukelpoisuus **tieliikenteen kuolemista**, kun Suomen aineistosta poistettiin itsemurhatapaukset hyödyntäen OTI:n kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tutkijalautakunta-aineistoa
- Kirjallisuus- ja aineistotutkimus, mm. aiemmat tutkimukset sekä pitkän aikavälin kansalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja tieliikenteen turvallisuussuunnitelmat
- Asiantuntijanäkemyksiä ohjausryhmältä



# Taustatekijät: väestö, talous ja liikenne

- Suomi ja Norja ovat hyvin samankaltaisia maita väestöltään ja liikkumisen pääpiirteiden osalta.
  - Norjassa väestökasvu on Suomea nopeampaa ja väestö hieman nuorempaa.
  - Eri kulkutapojen käyttö Suomessa ja Norjassa hyvin lähellä toisiaan. Suomessa tehdään useammin jalankulku- ja pyöräilymatkoja ja kuljetaan henkilöauton matkustajana, Norjassa useammin joukkoliikennematkoja ja henkilöauton kuljettajana
- Norjan kansantalous on bruttokansantuotteella mitattuna selvästi Suomea suurempi. Norja investoi huomattavasti Suomea enemmän liikenneverkon kehittämiseen.
- Norjassa henkilöautokanta on suurempi kuin Suomessa ja sen keski-ikä on Suomea nuorempi, mutta Suomessa henkilöautojen liikennesuorite on hieman Norjaa suurempi. Uudempi henkilöautokanta näkyy mm. korkeampana kuljettajan tukijärjestelmien yleisyytenä Norjassa.

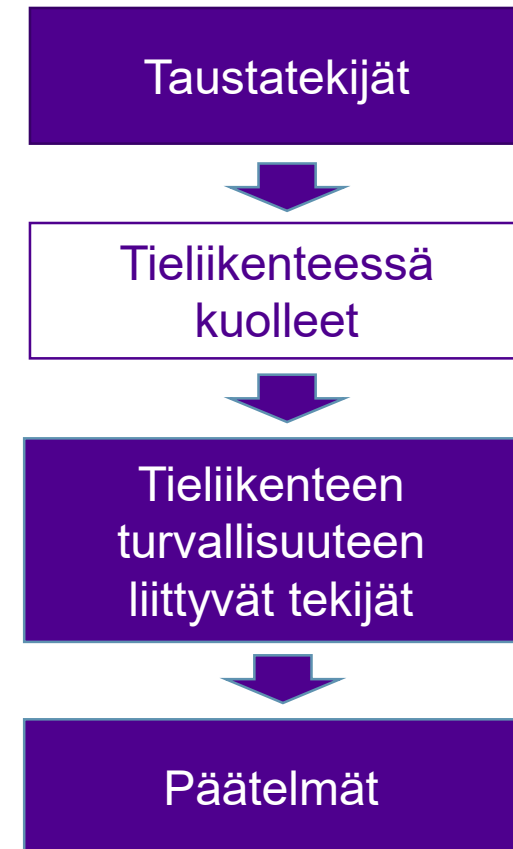
## Tutkimuksen rakenne



# Tieliikenneonnettomuuksien vertailu 1/2

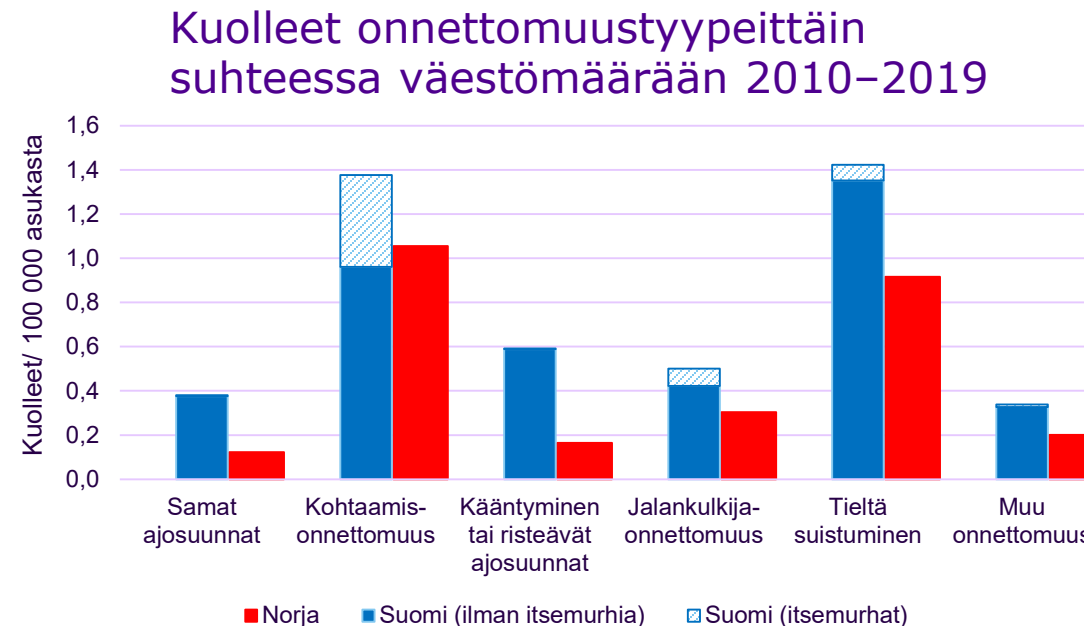
- **Norjassa** tieliikenteessä kuolleiden määrä väheni **48,1 %** vuosina 2010–2019, kun **Suomessa** vertailukelpoinen vähenemä oli **29,1 %**.
- Norjassa oli **2,0** tieliikenteessä kuollutta per 100 000 asukasta, kun Suomessa vastaava luku oli **3,2** vuonna 2019.
- **Ikäryhmät:** Norja on Suomea edellä erityisesti **nuorten** turvallisuudessa, mutta ero on huomattava myös **iäkkäämmissä**.
- **Sukupuolet:** Norjassa turvallisuus on huomattavasti parempi **miesten** ja varsinkin nuorten miesten kohdalla.
- **Tienkäyttäjärühmät:** Norjassa on parempi turvallisuustilanne erityisesti **henkilöautoilijoilla ja pyöräilijöillä**, mutta Norja on edellä myös **jalankulkijoiden ja mopoilijoiden** turvallisuudessa.

## Tutkimuksen rakenne



# Tieliikenneonnettomuuksien vertailu 2/2

- **Onnettomuustyyppitarkastelussa** esille nousevat erot Norjan hyväksi erityisesti **suistumis- sekä kääntymis- ja risteysonnettomuuksissa**.
  - Norjassa suurin määrällinen vähenemä tieliikenteen kuolleissa oli **kohtaamisonnettomuuksissa** 2010-luvulla.
- Tieliikenteessä kuolleiden määrä on vähentynyt Norjassa erityisesti **taajamien ulkopuolella**, kun taas Suomessa taajamissa on ollut hieman parempi turvallisuuskehitys.
- Suomessa suurempi osa tieliikenteen kuolemista (19,2 % vs. 9,8 % Norjassa) tapahtuu **kuntien katuverkolla**.
- Suomessa **päihdeonnettomuudet** ovat Norjaa yleisempiä.

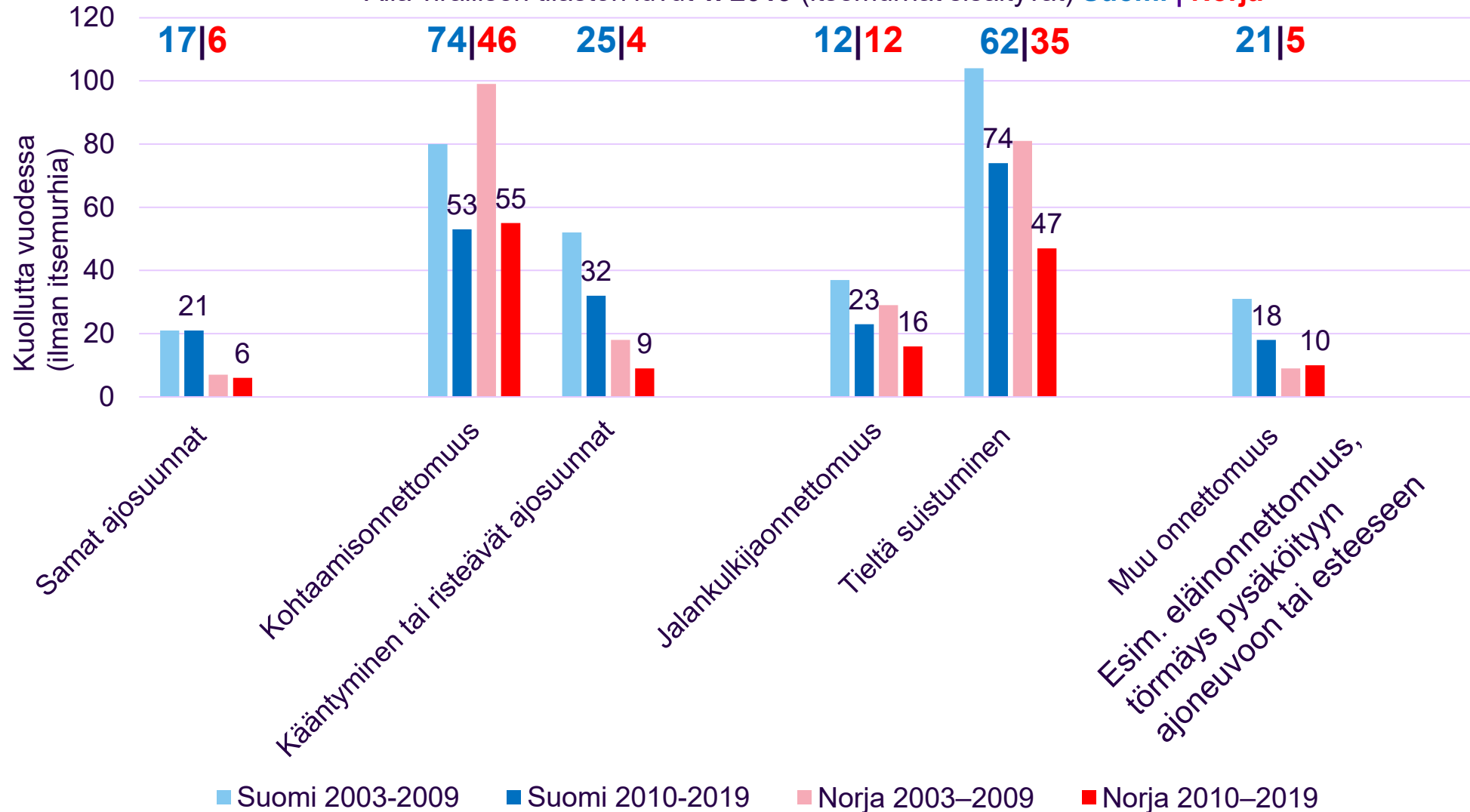


## Tutkimuksen rakenne



# Tieliikenteessä kuolleet onnettomuustyypeittäin

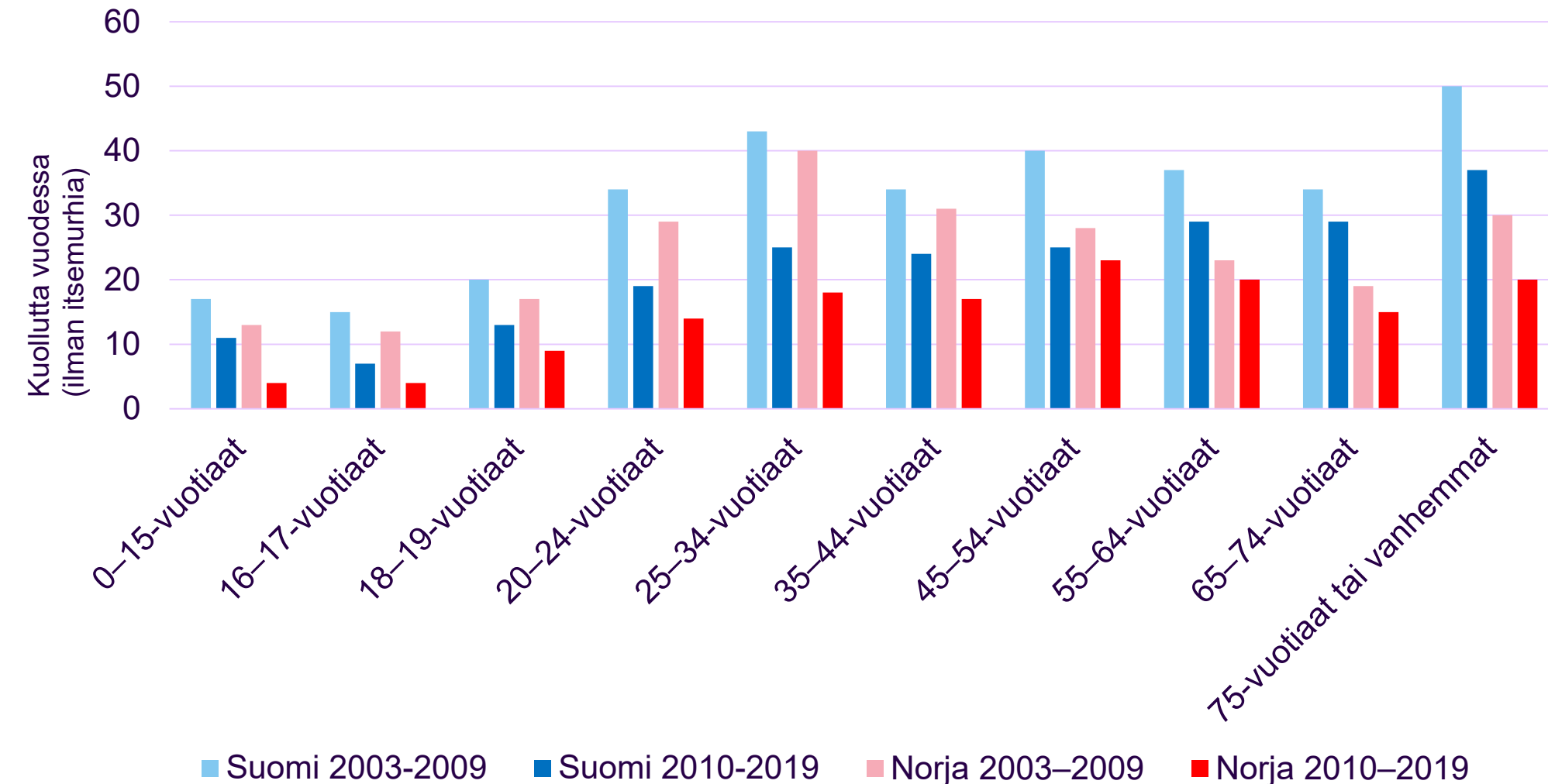
Alla virallisen tilaston luvut v. 2019 (itsemurhat sisältyvät) Suomi | Norja



## Tutkimuksen rakenne



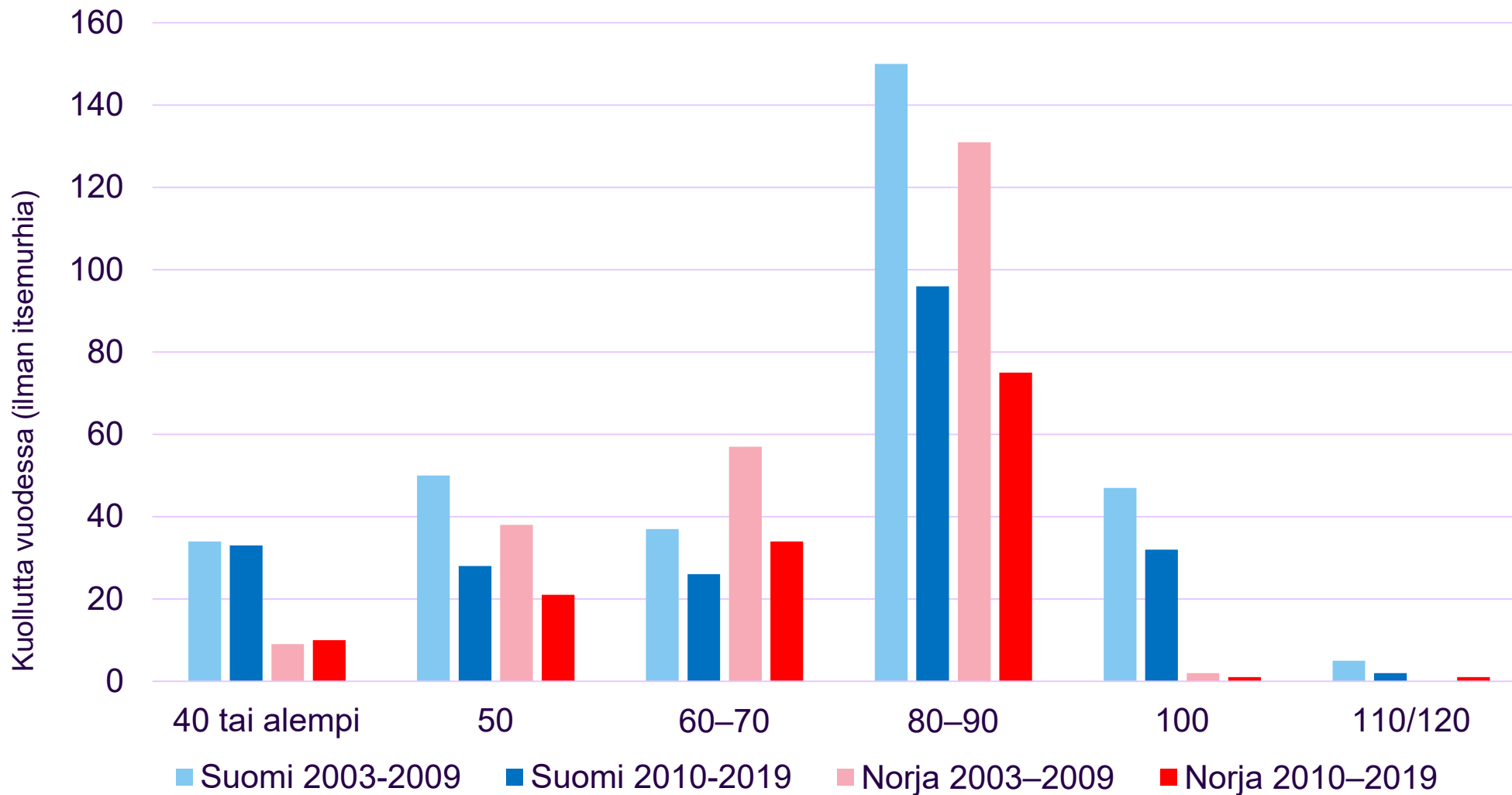
# Tieliikenteessä kuolleet ikäryhmittäin



## Tutkimuksen rakenne



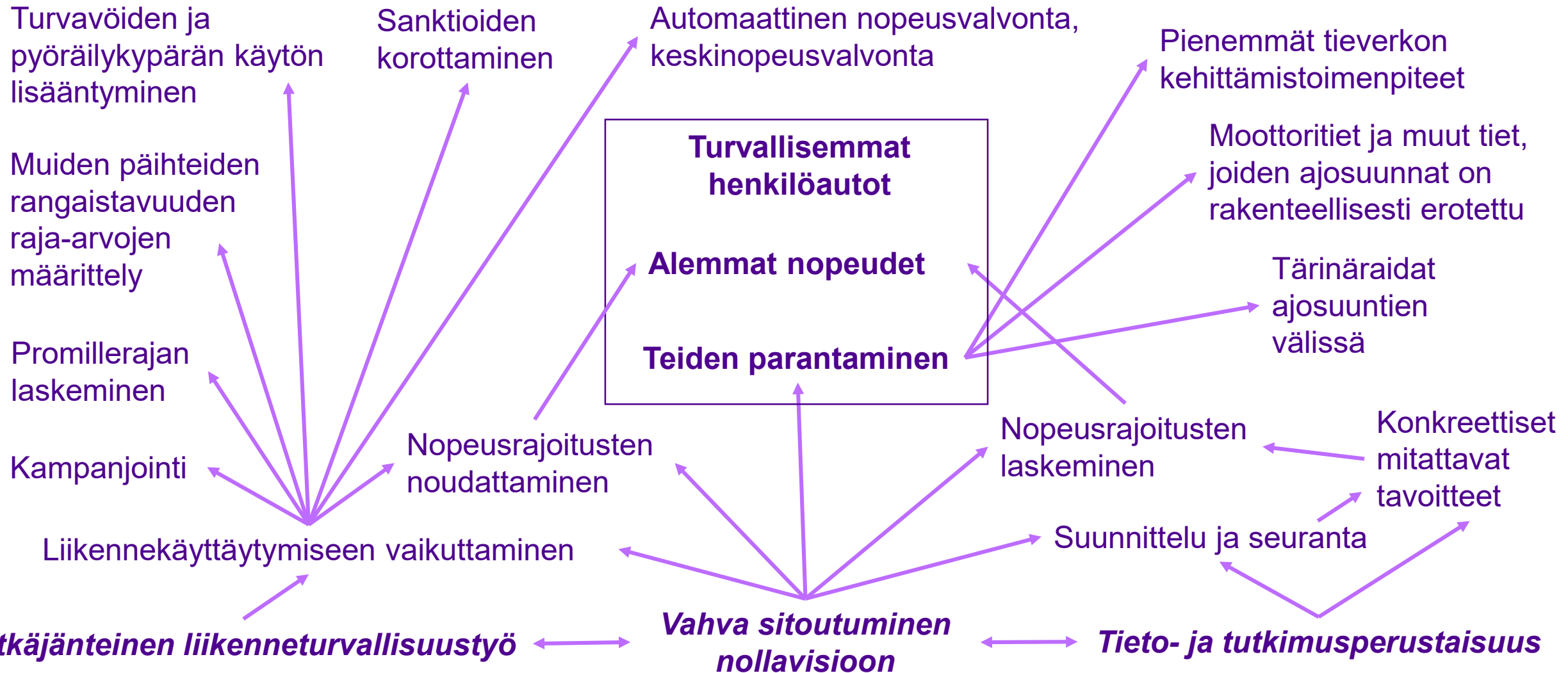
# Tieliikenteessä kuolleet nopeusrajoitusalueittain



## Tutkimuksen rakenne



# Norjan menestyksekkään tieliikenteen turvallisuustyön keskeisiä elementtejä





# Esimerkkejä Norjan prioriteettialueista ja tavoitteista (lähtötaso)

Tieliikenteen turvallisuuden toimintasuunnitelmassa vuosille 2022-2025 yhteensä 15 prioriteettialuetta ja 179 toimenpidettä

- **Nopeudet:** Vuoteen 2026 mennessä 72 % ajoneuvoista noudattaa nopeusrajoitusta (2021 = 60,1 %)
- **Päihteet:** Vuoteen 2026 mennessä korkeintaan 1) 0,1 % liikennesuoritteesta alkoholin vaikutuksen alaisena (yli 0,2 promillea) (2016/2017 = 0,2 %) ja 2) 0,4 % liikennesuoritteesta huumausaineen vaikutuksen alaisena siten, että rangaistavuusraja ylittyy (2016/2017 = 0,7 %)
- **Kohtaamis- ja suistumisonnettomuudet:** 1.1.2028 mennessä 60 % liikennesuoritteesta valtateilla, joilla nopeusrajoitus on 70 km/h tai korkeampi, tehdään ajosuunniltaan rakenteellisesti erotetuilla teillä (2021 = 53,3 %).
- **Systemaattinen liikenneturvallisuustyö julkisissa ja yksityisissä yrityksissä:** 1.1.2026 mennessä tulee 1) vähintään 200 kuntaa olla hyväksytty liikenneturvallisiksi kunniksi (31.12.2021 = 130 kuntaa), 2) niin monta maakuntaa kuin mahdollista olla hyväksytty turvalliseksi maakunniksi (31.12.2021 = 2 maakuntaa) ja 3) organisaatioiden liikenneturvallisuustyön työkalujen olla saatavilla, käytössä ja sovellettavissa kaikille yksityiselle yrityksille, joissa tiellä liikkuminen on tärkeä osa yrityksen toimintaa.

## Tutkimuksen rakenne



# Päätelmät

Tärkeimmät suositukset Suomen tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi Norjan oppien mukaisesti:

1. Tieliikenteen turvallisuus koko liikennejärjestelmän kehittämisen keskeiseksi tavoitteeksi
2. Vahvistetaan pitkäjänteistä, systemaattista, tutkimus- ja tietoperusteista ja tavoiteohjattua työskentelytapaa
3. Asetetaan enemmän ja konkreettisempia tavoitteita, jotka ohjaavat työtä ja määrittävät toimenpiteitä.

Suomi voi ottaa Norjasta oppia tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi mm.

- nopeuksia laskemalla ja parantamalla nopeusrajoitusten noudattamista
- suuntaamalla enemmän huomiota nuoriin ja erityisesti nuorten miesten turvallisuuteen (Norjassa esim. mahdollisuus suorittaa liikenteen peruskurssi jo 15-vuotiaana)
- hyödyntämällä tieverkon pienempien kehittämistoimenpiteiden turvallisuuspotentiaalia.

## Tutkimuksen rakenne



# Jatkotutkimustarpeet

- Nollavision mukaisesti huomiota tulisi kuolemien lisäksi kiinnittää erityisesti **vakavasti loukkaantuneiden** määrän vähentämiseen. Vakavasti loukkaantuneiden tarkastelu korostaisi **pyöräilyonnettomuuksia**.
- **Toimijahaastatteluiden** avulla olisi saatavilla enemmän tietoa mm. käytännöistä, **kuinka liikenneturvallisuuksia on toteutettu** vertailtavissa maissa esimerkiksi **liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisen** osalta.
- **Tarkempi tutustuminen** Norjan ja muiden mahdollisten maiden **tieliikenteen turvallisuuden toimintasuunnitelmiin** ja niiden konkreettisten toimintamallien ja toimenpiteiden soveltaminen Suomeen.
- **Laajempi vertailututkimus Ruotsiin ja mahdollisesti muihin maihin**, joista Suomella on opittavaa tieliikenteen turvallisuustyössä.
- Tutkimus siitä, **miten turvallisuustavoitteet ohjaavat tieinfrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa** eri maissa ja verrattuna Suomeen.

## Tutkimuksen rakenne





# Käyttäytymiseen vaikuttaminen

Ihminen liikenteessä

Pasi Anteroinen  
toimitusjohtaja



## Liikenneturva edistää liikenneturvallisuutta vaikuttamalla ihmisen käyttäytymiseen

**”Suomi matkalla kohti poliisivaltiota ja elämää vierasta yhteiskuntaa, jossa viranomaiset valvovat ja kansalaiset ilmoittavat”**

# Sosiaaliset normit: miten oletetaan, että tilanteessa tulee toimia

**Suomalainen käräyttää rattijuopon, vaikka olisi tutumpikin kaveri | Uusi ...**

<https://www.uusisuomi.fi/.../207874-suomalainen-karayttaa-rattijuopon-vaikka-olisi-t...> ▼

7.11.2016 - Suomalainen käräyttää nykyään yhä herkemmin rattijuopon, vaikka olisikin hyvä tuttu. Suomalaiset suhtautuvat nuivimmin rattijuopumukseen, ...

**Suomalaisten asenteissa valtava muutos – "nyt rattijuoppo käräytetään"**

[www.verkkouutiset.fi/kotimaa/Suomalaiset%20rattijuopumus-57364](http://www.verkkouutiset.fi/kotimaa/Suomalaiset%20rattijuopumus-57364) ▼

7.11.2016 - Suomalaiset suhtautuvat nuivimmin rattijuopumukseen, selviää Euroopan eri maiden kansalaisten liikenneasenteita kartoittaneesta ...

**Tavikset ryhtyneet "poliiseiksi" – käräyttävät ahkerasti rattijuoppoja - Yle**

[yle.fi/uutiset/3-7634021](http://yle.fi/uutiset/3-7634021) ▼

17.11.2014 - Poliisi kiittää suomalaisia vireästä omavalvonnasta, kun sen omat resurssit eivät liikenteen valvontaan riitä.



## Miksi käyttäytymiseen vaikuttaminen on vaikeaa?





## Onnettomuus on harvinaisen



**Kymmenen kertaa kuuhun ja  
takaisin ilman onnettomuutta**



**Kuljettaja kohtaa kahden kilometrin matkalla  
600 liikennetapahtumaa, tekee 240 havaintoa,  
80 ratkaisua, 60 suoritusta ja yhden virheen.\***

# Onnettomuuksien syynä yhä ihminen



## Amazing consistency over Places and times in Percent H/E/V Crash Causes

% H/E/V Causes	UK 1975 (N=2,130)	IU 1977 (N=420*)	UDA 1999 (N=723)	NMVCCS 2008 (N=6,950)	GIDAS 2009 (N=248)	SHRP2 2016 (N=905)
Human	94	93	99	97	97	88
Environ- ment	28	34	5	33	6	12
Vehicle	8	13	1	12	2	0.1
Total %	130	140	105	132	105	100

Onnettomuuden syyt:

1. ihminen >88%,
2. ympäristö 5-30%,
3. ajoneuvo 1-13 %

Kuva: ICTCT webinar "From Crash Causation and Countermeasures to Safety Policy" with prof. David Shinar



## Miten liikennekäyttäytymistä voi muuttaa?



# Käyttäytymisen muutoksesta puhutaan monin termein

- Asennekasvatus
- Valistus
- Sosiaalinen markkinointi
- Yhteiskunnallinen viestintä/markkinointi
- Turvallisuusviestintä/  
Terveysviestintä...
- Käyttäytymistaloustiede ja töytäisyt
- **Haetaan käyttäytymisen muutosta**



# Käyttäytymisen takana on ihminen

- Arvot
- Asenteet
- Aikeet
- Käyttäytyminen
- Liikennekäyttäytyminen

# Liikennekäyttäytyminen hierarkiana

## Elämisen tavoitteet ja taidot

- Oman tilan hallinnan taidot
- Itsensä toteuttamisen keinot

## Liikenteessä olemisen tavoitteet ja tilanne

- Tarkoitus, ympäristö, seura, sosiaalinen tilanne

## Liikennetilanteiden hallinta

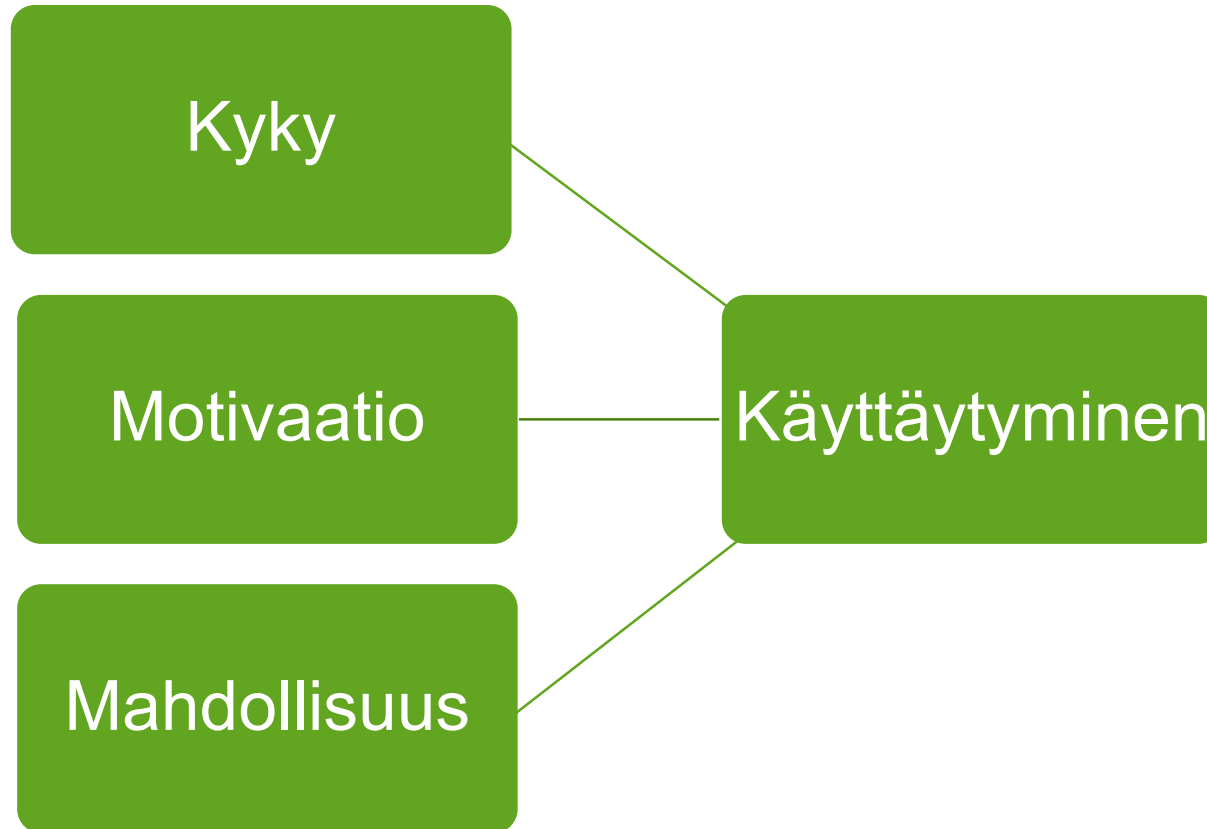
- Tilanteen vaatimukseen sopeutuminen

## Ajoneuvon hallinta

- Nopeuden, suunnan ja paikan säätely

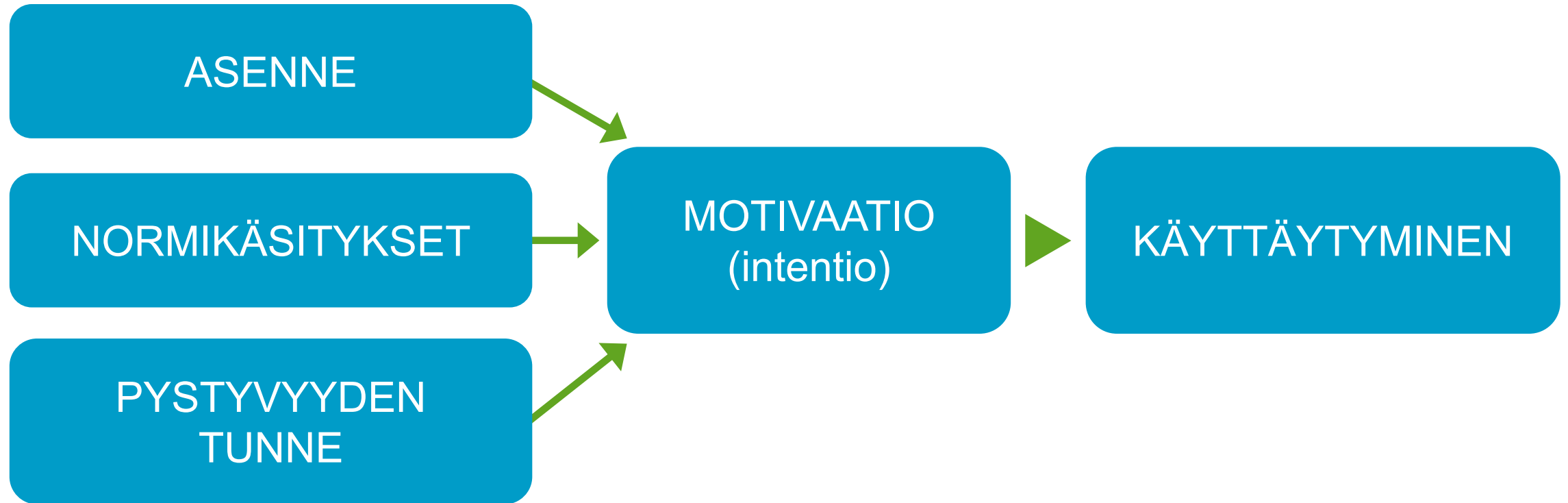


# COM-B –malli (Capability, Opportunity, Motivation)



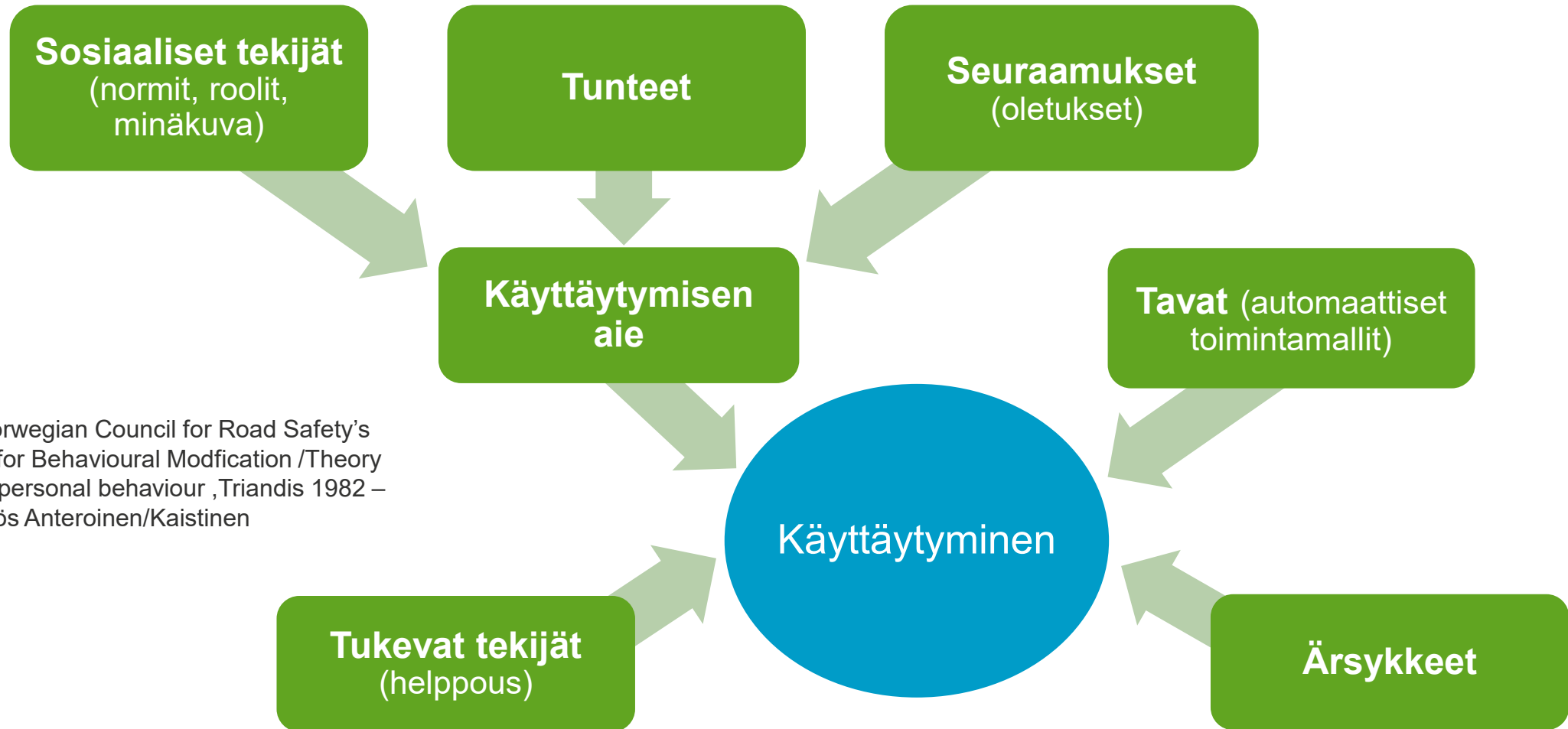
Michie S, van Stralen MM, West R. The behaviour change wheel: a new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implement Sci.* 2011;6:42. Published 2011 Apr 23. doi:10.1186/1748-5908-6-42  
Käännös Nelli Hankonen

# Suunnitellun toiminnan teoria



# Käyttäytymiseen vaikuttavat tieto, tunne ja tavat

## Interpersoonallisen käyttäytymisen teoria



The Norwegian Council for Road Safety's model for Behavioural Modification /Theory of interpersonal behaviour ,Triandis 1982 – Käännös Anteroinen/Kaistinen

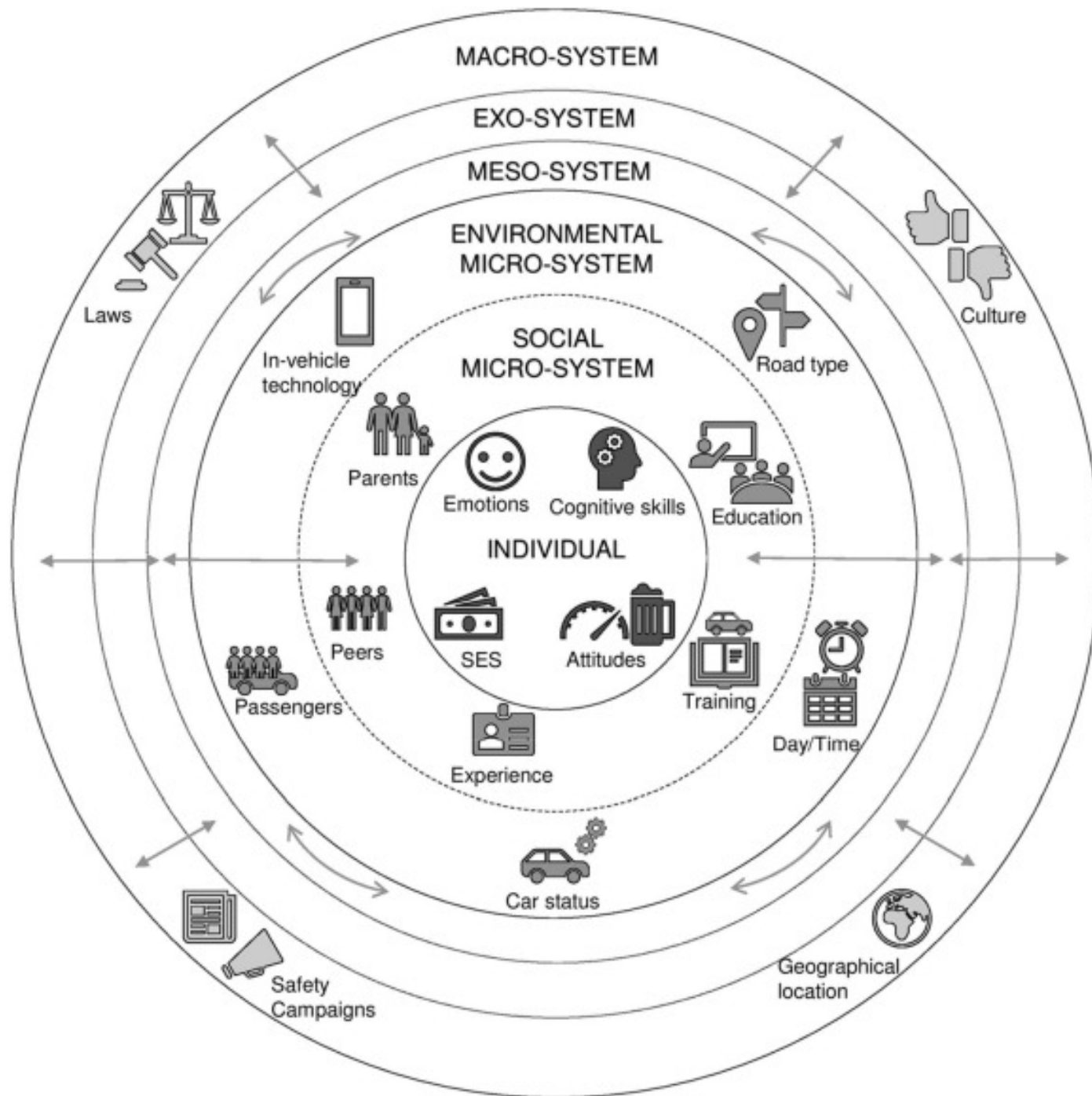


## Elinikäinen liikennekasvatus

**”Kasvatus on sosiaalistumista siihen kulttuuriin ja sosiaaliseen ympäristöön, jossa ihminen elää.”**

**Liikennekasvatus on sosiaalistumista siihen kulttuuriin ja ympäristöön jossa ihminen liikkuu.**

**Tehtävämme on löytää tarkoituksenmukaisimmat keinot tähän.**



# Systeminen näkökulma nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseen

Yksilön toiminta tapahtuu aina vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa.

Lähde: Johnson & Jones 2011;  
Scott-Parker et al., 2016



## Liikenneturvan kampanjoinnin kaava



**KAUSI ALKAA.  
MUISTA HEIJASTIN.**

## Kampanjointi tulisi ymmärtää laajasti

- Ilmiselvät kampanjan muodot TV-, radio-, verkkomainonta
  - Hokemat, arjen sanottaminen ”heijastin on halpa henkivakuutus”
- Vaikuttajat ja sisällölliset yhteistyöt
- Ansaittu media
  - Uutisten, puheenaiheiden ja ilmiöiden luominen
- Tekeminen ja toiminta
  - Tapahtumat, kohtaamiset, tempaukset, seminaarit, foorumit
- Koulutus
  - Taitojen ja tietojen vahvistaminen
- Näkyvän sitoutumisen mahdollistaminen
  - Annetaan keinot ”liputtaa liikenneturvallisuu den puolesta”



**Kampanjointi on pitkäjänteistä viestintää ja tekoja,  
jotka muuttavat olemassa olevaa kulttuuria**





## Liikenneturvan kampanjoinnin kaava\*

- Ongelman kartoitus ja tavoitteen asetus
- Teoria – vaikuttamisen malli
- Paikka, aika, kohderyhmä - lähelle
- Pitkäjänteisyys
- Henkilökohtaisuus
- Tunne: pelko, häpeä, huumori, empatia + tieto
- Jakaminen / osallisuus
- Kehotus toimintaan/ tarjoa vaihtoehtoinen toimintamalli
- Arviointi

\*CAST: Campaigns and Awareness-Raising Strategies in Traffic Safety -2011

# Kampanjointi vaikuttaa

Kampanjointi vähentää  
liikenneonnettomuuksia\* **9 %**

- Erityisesti rattijuopumuskampanjointi on tehokasta
- Etenkin kampanjoinnin ja valvonnan yhdistelmä toimii
  - Pelkän valvonnan vaikutukset heikommat
  - Pelkän ”massamedia” kampanjoinnin vaikutus heikko

\*Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents, AAP 2011



<https://www.youtube.com/watch?v=r83T2ARScqI>

# Safe Space, huhti-toukokuu 2022



**Huomioarvo**

**90 %**

*Kampanjointia  
muisti kaikkiaan*

*Dagmar tietopankki  
md. 42 %  
Liikenneturva  
nuorten md 71 %*



**Pitäminen**

**53 %**

*Pidin tästä  
kampanjasta*

*Dagmar tietopankki  
md. 21 %  
Liikenneturva  
nuorten md 52 %*



**Viesti**

**65 %**

*Kampanjassa  
kerrottiin siitä, että  
kaikilla autossa  
olijoilla on vastuunsa  
turvallisesta  
matkasta*

*Dagmar tietopankki  
md. 54 %  
Liikenneturva  
nuorten md 78 %*



**Käyttäytyminen**

**47 %\***

*Muuttamaan omia  
toimintatapoja  
autoillessa tai auton  
kyydissä istuessa*

*Ka, arvosana / kaikki vastaajat*



**Arvosana**

**7,9**

*Minkä  
kokonaisarvosanan  
antaisit tälle  
kampanjalle  
kaikkiaan,  
asteikko 4-10?*

*Liikenneturva  
ka 8,1*



## **Liikenneturva edistää liikenneturvallisuutta vaikuttamalla ihmisen käyttäytymiseen**



# Kiitos!

[lvm.fi](http://lvm.fi) Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)

**LVM** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ