



Aika: 15.12.2025 kello 10:00–12:00

Paikka: Eteläesplanadi 4, Helsinki
Sali 9 ja Teams

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmän kokous 15.12.2025

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Laura Eiro liikenne- ja viestintäministeriöstä avasi kokouksen tervetulosanoilla.

2. Liikenneturvallisuusstrategian päivitys ja kesällä seurantaryhmälle tehdyn kyselyn tulosten esittely

Sofia Johansson liikenne- ja viestintäministeriöstä kertoi liikenneturvallisuusstrategian päivittämistä koskevan kyselyn toteuttamisesta ja tuloksista diasetin mukaisesti.

Pasi Antero Liikenneturvasta kysyi, oliko vastaajissa edustajia kaikista kulkumuodoista. **Sofia Johansson** vastasi, että vastaajia oli kaikista liikennemuodoista, ja erityisesti Traficomilta saatiin vastauksia eri liikennemuodoista.

Maija Rekola liikenne- ja viestintäministeriöstä kertoi siitä, kuinka strategian päivitystä on tarkoitus valmistella.

Pasi Rissanen Poliisihallituksesta kysyi, aiotaanko huomiota kiinnittää sellaisiin toimenpiteisiin, joita ei ole lainkaan tehty tai valmisteltu. **Maija Rekola** vastasi, että sekä edenneisiin ja tekemättömiin toimenpiteisiin tullaan kiinnittämään huomiota.

Inkeri Parkkari Traficomista esitti, että vaikutusarviointia on hyvä tehdä, mutta pääpaino tulisi olla tulevassa. **Puheenjohtaja** totesi, että seurantaa on tehty, ja suurin panos on tulevassa strategian päivityksessä. Yleisnäkymä voimassaolevan strategian tilanteeseen on kuitenkin hyvä olla.



Noora Airaksinen Väylävirastosta kertoi, että heillä koettiin tarvetta perustella vastauksia kyselyyn. Katse on kuitenkin tulevassa. Airaksinen totesi, että Safe System -näkökulmasta on saatavilla kansainvälistä kirjallisuutta, johon olisi hyvä tukeutua, sillä sen omaksuminen ei ole täysin ongelmaton.

Maija Rekola kertoi, että nykyisessä strategiassa on paljon säilyttämisen arvoista, kuten strategiset linjaukset. Toimenpideohjelma tulee kuitenkin päivittää. Päivitys tapahtuu ensisijaisesti kirjallisella menettelyllä. Lisäksi pyritään tunnistamaan vastuutahot. Päivitystä ohjaa ohjausryhmä. Safe System -lähestymistapaa pyritään tuomaan myös vesiliikenteen puolelle. Pyrkimyksenä on eheä, koko järjestelmän ratkaisu.

Noora Airaksinen Väylävirastosta totesi, että nykyisessä strategiassa ei otettu kantaa rahoitukseen, eikä uutta lisärahoitusta ole ilmeisesti saatavilla. Airaksinen kysyi, pitäisikö tämä tuoda jotenkin esille, ja pitäisikö antaa ylhäältä päin kannustusta rahoituksen suuntaamiseen. Taustalla ajatus resurssien allokoinnin yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä. **Puheenjohtaja** totesi, että kaikkien toimenpiteiden osalta olisi hyvä kertoa, mistä resurssit niiden toteuttamiseen tulevat. Lisäresurssien saaminen budjettiin on varmasti haastavaa. Strategialla on kytköksiä Liikenne 12 -suunnitelman rahoitukseen, sillä myös siihen on tuotu turvallisuuskäsitteitä.

Johanna Vilkuna Kuntaliitosta totesi, että suunnitelmat kuulostavat hyvältä, ja kirjallinen menettely lienee hyvä. Vilkuna esitti, että voisi olla hyvä järjestää sidosryhmätilaisuus esimerkiksi kuntien informoimiseksi. **Puheenjohtaja** totesi, että tällainen tilaisuus voidaan järjestää.

Maija Rekola kertoi, että toimenpidekyselyiden liitteenä on tarkoituksena lähettää lista kunkin liikennemuodon keskeisimmistä turvallisuushaasteista. Listan on tarkoitus ohjata kyselyyn vastaamista.

Riikka Rajamäki Traficomista esitti, että päivityksestä olisi hyvä informoida myös vähemmän aktiivisesti mukana olevia tahoja.

Pasi Rissanen Poliisihallituksesta totesi, että hallitusohjelma on keskeisin työkalu poliisin toiminnan määrittelyssä. Sotilaallinen liikkuvuus, johon suunnataan resursseja, olisi hyvä kytkeä tavalla tai toisella mukaan. Kyse on myös sujuvasta siviili liikenteestä.



Puheenjohtaja totesi, että tätä linkkiä täytyisi miettiä, sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet ovat selkeässä valmistelussa.

Inkeri Parkkari Traficomista totesi, että on tärkeää, että hyvinvointialueet, pelastustoimi ja sotetahot ymmärtävät, että heillä on liikenneturvallisuudessa merkittävä rooli. Parkkari kysyi, säilytetäänkö muiden liikennemuotojen rajaukset strategiassa ennallaan (esimerkiksi kaupallinen merenkulku ja ilmailu, kaupunkiraideliikenne). Raideliikenteen turvallisuusstrategian puolella on tiettyjä aukkoja, jotka täytyy huomioida. **Maija Rekola** kertoi, ettei keskustelua rajauksista ole juurikaan vielä käyty, mutta ajatus olisi, että rajaukset olisivat samat kuin nykyisessä strategiassa.

Kalle Parkkari Onnettomuustietoinstituutista totesi, että menettely kuulostaa hyvältä, ja strategian sekä toimien kytkeminen hallitusohjelmaan on tärkeää. Olisi tärkeää kirjata toimia, joita ei nyt päästä toteuttamaan ja sitouttaa toimijoita pidemmäksi aikaa. Muista ohjelmista tulisi tunnistaa liikenneturvallisuutta sivuavat teemat.

Jari Pajunen sisäministeriöstä totesi, että hallitusohjelmaa valmistellaan jo nyt. Tämä on otollinen paikka, jos tunnistetaan liikenneturvallisuuteen liittyviä lainsäädäntömuutostarpeita.

Pasi Anteroine Liikenneturvasta tiedusteli strategiakauden kestoa. **Puheenjohtaja ja Maija Rekola** ilmoittavat kauden kestoksi viisi (5) vuotta.

Marko Forsblom ITS Finland ry:stä totesi, että edellisessä strategiassa oli tuotu hyvin esille teknologiamahdollisuuksia. Datan saatavuus on lisääntynyt ja tekoäly kehittynyt. Datan hyödyntäminen olisi tärkeää ja kustannustehokasta. Forsblom mainitsi Urban Mobility:n ja EU:n, jotka rahoittavat hankkeita. Forsblom esitti, että rahoituksen pohdintaan voisi olla oma työryhmänsä.

Puheenjohtaja kertoi, ettei erillisiä työryhmiä olla perustamassa, mutta kysymyspatteristoon voitaisiin sisällyttää kysymys eri ryhmien tunnistamista rahoitusmahdollisuuksista. Teknologianäkökulma on sisäänrakennettu. Toimenpiteiden tulisi olla konkreettisia. Kysymyspatteristoon voitaisiin sisällyttää myös datan hyödyntäminen.



Sofia Johansson kertoi, että tammikuussa on ensimmäinen ohjausryhmän kokous, jonka jälkeen toimenpidekyselyt lähtisivät eteenpäin.

3. Seurantaryhmän jäsenten puheenvuorot strategian toimeenpanon tilanteesta ja ajatuksista strategian päivitykseen

Riikka Rajamäki Traficomista esitti, että olisi hyvä, jos pystyttäisiin hyödyntämään EU:n indikaattoreita eli mittareita tieliikenteen turvallisuudelle myös liikenneturvallisuusstrategiassa.

Marko Kelkka Uudenmaan ELY-keskuksesta esitti tienpidon näkökulman: Nykyisen strategian toimenpiteitä on pystytty toteuttamaan hyvin, ja uusien toimenpiteiden määrittelyssä sekä mittareissa olisi hyvä huomioida, että niillä olisi olemassa tietty vaikuttavuus. Ei ole pystytty tekemään uutta nopeusrajoitusohjetta päätieverkolle, sillä ei ole lainsäädännön kautta toimivaltaa puuttua pääteiden nopeusrajoituksiin. On paljon toimenpiteitä, joita voidaan tehdä pienellä rahalla, tulee huomioida kustannustehokkuus. Tienpidon toimenpiteistä Kelkka totesi vielä, että infran parantamiseen on ollut pitkästä aikaa rahaa ja toivoi, että rahaa olisi jatkossakin pieniin tieinfran parannuksiin. Kelkka toivoi myös, että arvostus kuntien liikenneturvallisuustyöhön säilyisi myös uudessa strategiassa. Ajonopeuksista olisi hyvä olla oma peruspilari Safe System:in kautta. Ajonopeudet vaativat valvontaa, mutta kyseessä on tehokas toimi pienillä kustannuksilla. Ajoneuvotekniikan (turvatekniikka) tuominen uuteen strategiaan olisi hyvä. Alkolukon käytön laajentaminen olisi niin ikään positiivinen ja vaikuttava toimi. Ikäpoikkeuslupiin on hyvä saada parannusta. **Puheenjohtaja** kiitti huomioista ja totesi, että kustannushyötypuolta on tuotava esille ja nostettava priorisoituja toimia.

Merja Lämsä Lapin ELY-keskuksesta yhtyi edellisen esitykseen. Alueellinen toimeenpano on jatkuvaa ja kuntien työryhmissä on hyvinvointialueiden ja pelastustoimen edustajat. Lämsä mainitsi strategian toimenpiteet 25 ja 26, opetussuunnitelmia on päivitetty nykyisen strategian mukaan. Uudessa strategiassa tulisi nostaa universaali suunnittelu eli esteettömyys esille. Lämsä totesi, että nollavisio tulee jatkuvasti esille ja katuverkko huolestuttaa. Lämsä kysyi, voisiko näille kehittää asema- tai yleiskaavavaiheen auditointeja, ettei kaavoitusvaiheessa tehdä maankäytöllisesti huonoja ratkaisuja



liikenneturvallisuuden kannalta. Lämsä totesi, että keskikaideohjelmat tarvitsevat rahaa, mutta olisiko yleinen kaideteema myös mahdollinen (keski- ja reunakaiteet). Suistumisonnettomuudet ovat yleisiä Lapissa. Lämsä totesi eläinonnettomuuksista ja tilastoinnista, että porokolarit tulisi saada virallisiin tilastoihin. Moottorikelkkareittien suunnitteluoppaasta tulisi saada virallinen ohje. Vetovastuussa voisi olla liikenne- ja viestintäministeriö tai Kuntaliitto. Lämsä nosti esille myös matkailun liikenneturvallisuuden, sillä se vie paljon resursseja Lapissa. Myös sotilaallinen liikkuvuus kannattaa huomioida, Lapissa tehdään yhteistyötä tämän tiimoilta, ja sotilaalliseen liikkuvuuteen on resursseja. **Puheenjohtaja** kiitti huomioista ja toteaa, että liikenteen esteettömyysvisio on olemassa erikseen, mutta on yhtymäkohtia liikenneturvallisuuteen.

Johanna Vilkuna Kuntaliitosta totesi, että kunnille osoitetut jatkuvat toimet tulisi todeta selkeämmin. Vilkuna toi esille kuntien resurssit toimenpiteitä kunnille osoitettaessa. Ajonopeudet ovat kuntien tärkeitä keinoja parantaa liikenneturvallisuutta. Kustannustehokkuus on tärkeää. Vilkuna kysyi, voisiko tulevaisuudessa pohtia kuntien mahdollisuuksia automaattivalvonnassa. Tilastotietoa esimerkiksi sähköpotkulautaonnettomuuksista olisi hyvä saada kunnille, ja myös uusien mikroliikkumisvälineiden ennakointi olisi tärkeää. Vilkuna nosti esille sotilaallisen liikkuvuuden ja EU-tason tavoitteen kaksoiskäytöstä eli hankkeiden hyödyt siviiliyhteiskunnalle. Vilkuna totesi, että nykyisen tieliikennelain toimeenpano on osoittautunut todella kalliiksi liikenteenohjauslaitteiden osalta, eivätkä kunnat pääse siksi tavoitteisiin määräajassa. Vilkuna nosti esille kansalliset valtionavut EU-rahoituksen rinnalle. Vilkuna lisäsi, että ikäpoikkeuslupien tarkastelu on hyvä asia ja auditoinnit ovat niin ikään tarkastelemisen arvoinen asia.

Riikka Rajamäki Traficomista nosti esille, että kyselyssä kannattaisi kysyä myös toimenpiteiden mahdollista poliittista herkkyyttä.

Markus Blomquist Suomen Purjehdus ja Veneily ry:stä totesi purjehduksen ja veneilyn osalta, että veneilyyn liittyy merkittäviä turvallisuusriskejä. Onnettomuusluvut ovat pysyneet vuosia samoina ja samat teemat onnettomuuksien taustalla toistuvat: kiikkerät veneet (kysymys standardin tasosta), alkoholi, pelastusliivien puute, demograafiset tekijät (miehet, yli 55-vuotiaat riskiryhmää). Blomquist kertoi, ettei vakuutustapahtumista ole käytettävissä olevaa kattavaa



tietoa, ja tämä estää riskien analyysia ja tehokkaiden toimenpiteiden kohdentamista. Nykyisestä strategiasta puuttuu vakuutusdata ja sen hyödyntäminen.

Ari Vandell Tampereen kaupungilta nosti esille nopeudet, ja kertoi, ettei ole mahdollisuutta rakentaa järjestelmiä nopeusrajoitusten valvomiseksi. Kustannustehokkuusnäkökulma on kunnille tärkeä. Sujuvuuden ja turvallisuuden yhteensovittamisessa on paikoitellen haasteita. Liikenneturvallisuustyöhön kaivattaisiin enemmän kuntatason panoksia. Sairaalatilastojen hyödyntäminen erityisesti sähköpotkulautojen osalta olisi avuksi, sillä yhtiöt vaativat perusteluja rajoitustoimenpiteille, eikä dataa ole nykyisellään saatavilla.

Pasi Anteroinen Liikenneturvasta totesi, että kykyä parantaa liikenneturvallisuutta on resursseista huolimatta. Työtä on tehty erinomaiset viisi (5) vuotta. Tällä kehityksellä päästään lähelle tavoitteita. 2031 tarvitaan selkeä tavoite, kuten sata (100) liikennekuolemaa ja vakavien loukkaantumisten puolittuminen, koska nämä eivät ole vähentyneet. Strategiaan tarvitaan kunnianhimoa ja esimerkiksi kolme (3) isoa nostoa. Työryhmän ei tulisi sensuroida poliittisesti haastavia aiheita, ja ajoitus on täydellinen suhteessa uuteen hallitusohjelmaan. **Puheenjohtaja** yhtyi siihen, että kehitys on mennyt hyvään suuntaan ja keinoja on. Toimenpiteitä on nostettava poliittiseen keskusteluun.

Jori Nordström Suomen Meripelastusseurasta kertoi, että vesiliikenteessä ennaltaehkäisevän työn merkitys korostuu. Järjestöt ovat keskustelleet paljon onnettomuustekijöistä, mutta kaikki lähtee asenteista. Asenteissa on onneksi tapahtunut muutosta. Nordström yhtyi näkemykseen hallitusohjelman merkityksestä. Vesiliikenteessä tehdään tällä hetkellä töitä ilman resursseja.

Noora Airaksinen Väylävirastosta totesi, että kaidepakettia tarvittaisiin. Muutos tarvittaisiin järjestelmätasolla. Automaattivalvonta ja puheenvuorot nopeuksista ovat tärkeitä. Airaksinen toi esille tienkäyttäjien osuuden liikenneturvallisuudessa, esimerkkeinä riskinotto ja ylinopeuden ajaminen. Toimenpidepaketteja muodostettaessa pitäisi miettiä, miten haastettaisiin tienkäyttäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön.



Roni Utriainen Helsingin kaupungilta kertoi, että Helsingillä on oma liikenteen kehittämisohjelma ja toimia tehdään strategiasta huolimatta. Utriainen nosti esiin liikennekasvatuksen merkityksen ja kertoi, että Helsingissä on käytössä hyviä pedagogisia malleja. Kevyen liikenteen ja erityisesti lasten turvallisuuden tulisi olla päivitetyn strategian keskiössä. Utriainen nostaisi isoksi teemaksi vakavat loukkaantumiset, joiden määrää ei ole onnistuttu laskemaan.

Marko Kelkka Uudenmaan ELY-keskuksesta totesi, että toimenpiteiden pienemmän määrän lisäksi tulevassa strategiassa toimenpiteen jälkeen tulisi ilmoittaa sen perusteet, mitä toimenpiteellä saavutetaan ja mitä resursseja se vaatii. Tämä informoisi ulkopuolisia tahoja. Vaikuttavuuden arviointi on lisäksi kytkettävä alusta saakka mukaan. **Puheenjohtaja** totesi, että vaikutusarviointi pyritään tuomaan aiemmin mukaan.

Marko Forsblom ITS Finland ry:stä ehdotti nollavision rinnalle plussavisiota. Plussavisio tuo koko liikennejärjestelmän terveysvaikutuksia esille. Plussavisio ja sen sisällön rakentaminen voisi olla yksi nosto.

Kalle Parkkari Onnettomuustietoinstituutista totesi, että liikennekuolemien tutkinnassa löytyy yleensä keino, jolla kuolema olisi voitu estää, eli potentiaalia on. Nosto vakavista vammautumisista on tärkeä. Uusia tietovarantoja on avautunut. Esimerkiksi kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kohdalla vakavia vammautumisista on tilastojen esittämää suurempi määrä.

Inkeri Parkkari Traficomista jatkoi, että moottoroiduista kaksipyöräisistä on tekeillä selvitys Traficomissa.

Antti Impinen THL:stä kertoi, että THL:n ja STM:n kesken on koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn toimenpideohjelma. 13.3. vietetään Tapaturmapäivää, jossa ohjelma on esillä.

Pasi Rissanen Poliisihallituksesta totesi olevan tärkeää, että toimenpiteelle osoitettu vastuutaho vie asian maaliin. Rissanen kysyi, rakennetaanko toimenpiteet viiden pilarin varaan tai ovatko jatkuvat toimenpiteet omassa luokassaan. Liikenneinfra tulisi kiinnittää mukaan nopeus- ja automaattivalvontaan, sillä huonon infran korvaaminen valvonnalla ei ole järkevää. Toimet maksavat itsensä takaisin ja tämä voisi olla yksi selkeä kokonaisuus. Rissanen toi esille myös resurssien



niukkuuden, esimerkkinä Ruotsissa poliisin suorittaman valvonnan haasteet. Poliisihallitus toivoo tiettyjä lainsäädäntömuutoksia koskien automaattisen liikennevalvonnan liikennevirhemaksuprosessia. Lisäksi Rissanen nosti esille raskaan liikenteen, jossa on paljon riskipotentiaalia. Valvonnasta kohdennetaan 1/8 raskaan liikenteen valvontaan. Tulisi pohtia, kuinka halutaan huomioida ammattiliikenne yhtenä kokonaisuutena.

Sofia Johansson päätti keskustelun liikenne- ja viestintäministeriön osalta kehumalla esitettyjä ideoita ja toteamalla, että ehdotukset otetaan pohdintaan. Toimenpidekyselyn sisältöä pohditaan.

Noora Airaksinen Väylävirastosta lisäsi vielä, että automaattivalvonnan osalta haluttaisiin tietää, mikä on tavoite ja miten asia organisoidaan. Tämä voisi olla yksi toimenpide.

Marko Kelkka Uudenmaan ELY-keskuksesta totesi keskustelun lopuksi automaattivalvonnasta, että vanhemmat tolpat ovat huonoissa paikoissa, mutta uusia suunniteltaessa mennään poliisin kanssa maastoon. Kelkka kehui poliisin asiantuntemusta asiassa sekä yhteistyötä. Automaattivalvonnan osalta Fintrafficin, ELY:n, Väyläviraston sekä poliisin välinen yhteistyö vaatisi selkeyttämistä.

4. Muut asiat

Pyry Takala liikenne- ja viestintäministeriöstä totesi, että liikenneturvallisuuden eteen on tehty paljon töitä tänäkin vuonna. Useita hankkeita on käynnissä ja jo saatu maaliin. Takala kiitti ryhmää yhteistyöstä.

5. Seuraava kokous

Puheenjohtaja totesi, että seurantaryhmän seuraava kokous pidetään keväällä 2026. Strategian päivitystyö käynnistyy seurantaryhmän rinnalla.

6. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin kello 11:56.