

# Tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarviointi



Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2026:4

# Tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarviointi

Liikenne- ja viestintäministeriö Helsinki 2026

**Julkaisujen jakelu**

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston  
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-  
arkivet Valto

[julkaisut.valtioneuvosto.fi](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö

CC BY-NC-ND 4.0

ISBN pdf: 978-952-243-906-2

ISSN pdf: 1795-4045

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2026

## Tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarviointi

### Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2026:4

**Julkaisija** Liikenne- ja viestintäministeriö

**Yhteisötekijä** Liikenne- ja viestintäministeriö  
**Kieli** suomi

**Sivumäärä** 130

#### Tiivistelmä

Uusi tieliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Hallituksen esitystä koskevassa eduskunnan vastauksessa on lausuma siitä, että uuden tieliikennelain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta.

Nyt laaditussa tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarvioinnissa arvioitiin lakiuudistukselle asetettujen tavoitteiden toteutumista sekä lainsäädännön keskeisten muutosten vaikutuksia. Lakiuudistuksen pää tavoitteita olivat liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen.

Keskeisimmät muutokset voitiin jakaa neljään teemaan: polkupyöräliikenne, muu ajoneuvoliikenne, liikenteenohjaus sekä liikenteenvalvonta ja sanktiojärjestelmä. Onnistuneimpina muutoksina pidettiin sitä, ettei poliisilta tarvitse pyytää lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asettaessa, sekä sitä, että polkupyörässä on oltava punainen takavalo pimeällä tai hämärässä. Vähiten onnistuneena pidettiin sitä, että sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi, sekä sitä, että pyörätie on lähtökohtaisesti yksisuuntainen ja kaksisuuntaiset pyörätiet merkitään lisäksi lisäkilvellä.

Jälkiarvioinnissa toteutettiin tilastoanalyysi, kirjallisuuskatsaus sekä keskeisille tahoille kohdennettuja haastatteluita, kyselyitä ja tietopyyntöjä. Näin muodostettiin kokonaiskuva tieliikennelain muutosten onnistumisesta sekä lain tavoitteiden saavuttamisesta.

**Asiasanat** tieliikenne, tieliikennelaki, liikenneturvallisuus, liikenne

**ISBN PDF** 978-952-243-906-2  
**Asianumero**

**ISSN PDF** 1795-4045  
**Hankenumero** LVM012:00/2025

**Julkaisun osoite** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-906-2>

## Efterhandsutvärdering av totalreformen av vägtrafiklagen

### Kommunikationsministeriets publikationer 2026:4

**Utgivare** Kommunikationsministeriet

**Utarbetad av** Kommunikationsministeriet  
**Språk** finska

**Sidantal** 130

### Referat

Den nya vägtrafiklagen trädde i kraft den 1 juni 2020. I riksdagens svar gällande regeringens proposition finns ett utlåtande om att effekterna av den nya vägtrafiklagen kommer att följas upp och utvärderas särskilt i fråga om säkerheten och smidigheten i trafiken.

I den nyligen utarbetade efterhandsutvärderingen av totalreformen av vägtrafiklagen utvärderades uppnåendet av målen ställda för lagreformen och effekterna av de centrala ändringarna av lagstiftningen. De huvudsakliga målen med lagreformen var att upprätthålla och främja trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken.

De mest centrala ändringarna kunde delas in i fyra teman: cykeltrafik, övrig fordonstrafik, reglering av trafiken samt trafikövervakning och sanktionssystem. De mest lyckade ändringarna ansågs vara att inget utlåtande från polisen behöver begäras vid uppsättande av trafikordningar och att cyklar ska vara försedda med en röd baklykta i mörker eller skymning. Minst lyckade ansågs vara att färgen på spärrlinjerna ändrades från gul till vit samt att cykelvägar i regel är enkelriktade och att dubbelriktade cykelvägar ska märkas ut med tillägsskylt.

Vid efterhandsutvärderingen genomfördes en statistisk analys, en litteraturöversikt samt intervjuer, enkäter och begäranden om information riktade till centrala parter. På detta sätt skapades en helhetsbild av hur ändringarna av vägtrafiklagen har lyckats och av uppnåendet av målen i lagen.

**Nyckelord** vägtrafik, vägtrafiklag, trafiksäkerhet, trafik

**ISBN PDF** 978-952-243-906-2

**ISSN PDF** 1795-4045

**Ärendenummer**

**Projektnummer** LVM012:00/2025

**URN-adress** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-906-2>

# Sisältö

<b>Esipuhe</b> .....	6
<b>1 Tausta</b> .....	7
1.1 Tieliikennelain tavoitteet .....	8
1.2 Kansainväliset sopimukset ja EU-lainsäädäntö.....	9
1.3 Tieliikennelain keskeiset muutokset.....	10
1.4 Toimintaympäristön muutosten vaikutus.....	12
<b>2 Jälkiarvioinnin toteutus</b> .....	16
2.1 Suunnitteluvaihe.....	17
2.2 Tiedonkeruu ja analysointi.....	20
<b>3 Lainsäädännön keskeisten muutosten vaikutukset</b> .....	28
3.1 Polkupyöräliikenne.....	30
3.2 Muu ajoneuvoliikenne.....	45
3.3 Liikenteenohjaus.....	60
3.4 Liikenteenvalvonta ja sanktiojärjestelmä.....	70
3.5 Muut sääntelymuutokset.....	81
3.6 Vaikutuksia eri toimijoihin .....	82
<b>4 Lain tavoitteiden toteutuminen</b> .....	88
4.1 Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen .....	88
4.2 Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen .....	99
4.3 Muiden tavoitteiden toteutuminen.....	105
<b>5 Yhteenveto ja jälkiarvioinnin tulokset</b> .....	118
<b>Lähteet</b> .....	125

## ESIPUHE

Tieliikennelain kokonaisuudistus tuli voimaan 1. kesäkuuta 2020. Lain taustalla olleen hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) mukaan lain tavoitteena oli ajantasaistaa lainsäädäntö vastaamaan muuttuvaa liikenneympäristöä, edistää liikenneturvallisuutta, sujuvoittaa liikennettä sekä tukea uusien liikkumismuotojen ja teknologioiden käyttöönottoa. Uudistuksessa koottiin aiemmin hajanaista sääntelyä yhdeksi kokonaisuudeksi ja pyrittiin parantamaan lainsäädännön selkeyttä, johdonmukaisuutta ja sovellettavuutta.

Käsillä olevan jälkiarvioinnin tarkoituksena on tarkastella, missä määrin uudistukselle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet, millaisia vaikutuksia sääntelyllä on ollut eri toimijaryhmille sekä tunnistaa mahdolliset sääntelyn kehittämistarpeet. Arvioinnissa on kiinnitetty huomiota erityisesti liikenneturvallisuuteen, sääntelyn toimivuuteen käytännössä, viranomaistoimintaan sekä tienkäyttäjien kokemuksiin.

Jälkiarvioinnin tulokset tarjoavat tietopohjaa tieliikennelainsäädännön jatkokehittämiseksi ja tukevat päätöksentekoa tulevissa sääntelyhankkeissa. Arvioinnin tavoitteena on edistää vaikuttavaa, tarkoituksenmukaista ja ennakoitavaa liikennesääntelyä sekä vahvistaa luottamusta lainsäädäntöprosessiin ja sen tuloksiin.

Toivon, että jälkiarviointi herättää keskustelua tieliikenteen toimijoiden keskuudessa. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa mielihyvin vastaan tieliikennelakia koskevia kommentteja ja parannusehdotuksia, joita voidaan hyödyntää tieliikennelakia jälleen uudistettaessa.

Maaliskuu 2026

Kimmo Kiiski  
Lainsäädäntöjohtaja  
Liikenne- ja viestintäministeriö

# 1 Tausta

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus käynnistyi vuonna 2013. Uusi tieliikennelaki (729/2018) tuli voimaan 1.6.2020. Uuden tieliikennelain hallituksen esitystä (HE 180/2017 vp) koskevassa eduskunnan vastauksessa (EV 65/2018 vp) on lausuma siitä, että uuden tieliikennelain uudistuksista tiedotetaan tiellä liikkuja tehokkaasti ja kattavasti, ja että lain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta.

Lainsäädännön jälkiarvioinnin tehtävänä on tuottaa tietoa lakien ja niiden toimeenpanon toimivuudesta ja muutostarpeista päätöksentekoa varten. Nyt laaditussa jälkiarvioinnissa selvitettiin, miten uuden tieliikennelain alkuperäiset tavoitteet ja arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet. Tieliikennelain vaikutuksia arvioitiin erityisesti liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden osalta eduskunnan lausuman mukaisesti. Arvioinnissa otettiin huomioon sääntelyn yhteensopivuus kansainvälisten sopimusmääräysten ja EU:n lainsäädännön näkökulmasta.

Tieliikennelain jälkiarviointi toteutettiin kahdessa osassa. Ensimmäisessä vaiheessa selvitettiin yleistasolla, miten kokonaisuudistuksessa asetetut tavoitteet ovat kehittyneet ennen ja jälkeen tieliikennelain voimaantulon, mutta siinä ei vielä huomioitu lain suoranaista vaikutusta kehitykseen. Tieliikennelain uudistuksessa merkittäviä tavoitteita olivat liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus sekä ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen, joita tarkasteltiin tilastokatsauksella.

Jälkiarvioinnin toisessa vaiheessa tarkastelua syvennettiin tarkentamalla vaikutustenarviointia tieliikennelain suoriin tai välillisiin vaikutuksiin. Vaiheessa järjestettiin syventäviä haastatteluja ja kohdennettuja kyselyitä keskeisille sidosryhmille. Työvaiheessa selvitettiin, miten uudistus on vaikuttanut eri sidosryhmien toimintaan sekä miten onnistuneina sidosryhmät näkevät tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tehdyt keskeiset muutokset suhteessa uudistukselle asetettuihin tavoitteisiin. Sidosryhmien näkemyksiä täydennettiin myös erilaisilla tutkimustiedoilla ja tilastoaineistoilla, jotka kohdistuivat erityisesti joihinkin keskeisiin muutoksiin.

Jälkiarvioinnin kokonaisuus muodostuu näiden kahden osan yhdistelmästä, jossa arvioidaan lain tavoitteiden yleistä kehitystä tilastojen ja tutkimusten valossa sekä sidosryhmien näkemyksiä lain vaikutuksesta tavoitteiden toteutumiseen tai keskeisten muutoskohtien onnistumisesta. Lisäksi jälkiarvioinnissa kerättiin sidosryhmien ehdotuksia voimassa olevan tieliikennelain kehittämiseksi tai muuttamiseksi.

## 1.1 Tieliikennelain tavoitteet

Uusi tieliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Tieliikennelailla säädetään muun muassa liikennesäännöistä, liikenteenohjauksesta, ajoneuvojen käytöstä sekä lain rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista. Hallituksen esityksessä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp) todetaan, että uudella tieliikennelailla toteutetaan silloisen pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Lailla toimeenpannaan lisäksi silloinen valtioneuvoston tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta. Periaatepäätöksessä asetettiin visioksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä, ja liikenneturvallisuus paranee niin kuljettajien, ajoneuvojen kuin teidenkin osalta.

Uudistuksessa tieliikenteen sääntely koottiin yhdeksi kokonaisuudeksi. Lakia sekä täsmennettiin että yksinkertaistettiin, ja säännösten kirjoitustapaa nykyaikaistettiin. Tieliikennelain kokonaisuudistuksella tavoiteltiin useita vaikutuksia, joita olivat hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) mukaisesti muun muassa:

- Tieliikenteen käyttäytymistä koskeva sääntely muodostetaan yhdeksi kokonaisuudeksi, tieliikennelaiksi
- Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen
- Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen
- Tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden ylläpitäminen ja edistäminen
- Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen
- Tieliikenteen automaation mahdollistaminen
- Lainsäädännön saattaminen johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi
- Lainsäädäntöä rasittavan tulkinnanvaraisuuden ja puutteellisuuden poistaminen
- Perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja Euroopan unionin lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin vastaaminen

Uudistuksen tavoitteena oli lisäksi lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Tieliikennelainsäädännön tarkoitus on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti. Lisäksi laissa on selkeytetty pyöräilyn liikennesääntöjä, koottu yhteen raitiovaunuliikennettä koskevat säännöt, koottu yhteen liikenteenohjausta koskevat säännöt ja uudistettu liikennetrikkomusjärjestelmää.

Tieliikennelain uudistuksen yhteydessä kumottiin aikaisempi tieliikennelaki (267/1981), tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkkein eräissä tapauksissa annettu laki (184/1970) sekä ajoneuvojen käytöstä tiellä annettu asetus (1257/1992) ja tieliikenneasetus (182/1982). Muutoksia tehtiin ajoneuvolakiin (1090/2002), liikenteen palveluista annettua lakiin (320/2017), rikoslakiin (39/1889), rikesakko-rikkomuksista annettuun lakiin (986/2016), ajokorttilakiin (386/2011), pysäköinninvalvonnasta annettuun lakiin (727/2011), ajoneuvoverolakiin (1281/2003), ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin (828/2008), poliisin hallinnosta annettuun lakiin (110/1992), ratalakiin (110/2007) ja hallinto-oikeuslakiin (430/1999).

## 1.2 Kansainväliset sopimukset ja EU-lainsäädäntö

Tieliikennelainsäädännön alkuperä juontuu kansainväliseen moottoriliikenteen sopimukseen, joka solmittiin Pariisissa vuonna 1909. Moottoriliikenteen kehittyminen johti Pariisissa vuonna 1926 tehtyyn loppupäätelmään, jonka mukaan tulisi laatia kaksi uutta sopimusta, jotka muuttaisivat ja parantaisivat vuoden 1909 sopimusta. Näin syntyivät kansainvälinen sopimus tieliikenteestä ja kansainvälinen sopimus moottoriliikenteestä. (HE 180/2017)

Tieliikennettä koskeva yleissopimus sekä Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus (SopS 31/1986) solmittiin Wienissä 1968. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty Wienin tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävä eurooppalainen sopimus (SopS 32/1986). Vastaavasti liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentää eurooppalainen sopimus (SopS 33/1986). Jälkimmäiseen on liitetty Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen liitettävä tiemerkintöjä käsittelevä pöytäkirja (SopS 34/1986). (HE 180/2017)

Kansainväliset tieliikennettä koskevat sopimukset ovat tärkeitä oikeudellisia instrumentteja, jotka sekä helpottavat kaupankäyntiä ja kuljetuksia harmonisoitujen sääntöjen avulla että kehittävät tieturvallisuuden käytäntöjä, joiden avulla pyritään vähentämään tiellä tapahtuvien onnettomuuksien ja uhrien määrää. Mitä suurempi

määrä maita noudattaa kansainvälistä liikennettä koskevia sopimuksia, sitä turvallisempia tiet globaalisti ovat. Kansainvälisiä sopimuksia päivitetään kahdesti vuodessa Genevessä kokoontuvassa YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa toimivassa liikenneturvallisuustyöryhmässä. Päivitysten taustalla ovat muun muassa teknologian kehityksen ja yhteiskunnan kasvavat vaatimukset suhteessa tieturvallisuuteen ja ympäristön suojeluun. (HE 180/2017)

EU:n lainsäädännössä on lisäksi laajasti tieliikenteessä toimimiseen vaikuttavaa sääntelyä. Erityisesti kyse on tällöin ajoneuvojen käyttöön ja tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lainsäädännöstä. EU:n direktiiveillä ja asetuksilla säännellään ajoneuvojen mitoista ja massoista, tieliikenteen valvontalaitteista eli ajopiirtureista sekä mm. ajoneuvojen ja niiden teknisten osien ja järjestelmien hyväksymisestä ja markkinavalvonnasta, turvalaitteista sekä tunneliturvallisuudesta. (HE 180/2017)

Jo edellisen, vuonna 1981 uudistetun tieliikennelain yhteydessä esitettiin lainsäädännön yhtenäistämistä mahdollisuuksien mukaan kansainvälisten sopimusten ja pohjoismaisten suositusten mukaiseksi lisääntyvän kansainvälisen liikenteen vuoksi. Tarvittaessa kansainvälisistä sopimuksista esitettiin poikettavaksi, jos ne olivat ristiriidassa kansallisten tavoitteiden kanssa. Tällainen poikkeaminen ei ole enää mahdollista Suomen ratifioitua kansainvälisen tieliikennesopimuksen vuonna 1985. Kansainväliset sopimukset ja Euroopan unionin lainsäädäntö muodostivat siis vuoden 2020 kokonaisuudistukselle merkittävän reunaehdon. (HE 180/2017) Tieliikennelaissa on melko vähän kansallista poikkeamisvaraa, sillä muun muassa liikennesäännöistä, liikennemerkeistä ja ajoneuvon käyttösäännöistä määrätään hyvin pitkälti kansainvälisillä sopimuksilla.

### 1.3 Tieliikennelain keskeiset muutokset

Tieliikennelain kokonaisuudistus toi mukanaan useita muutoksia. Liikenteessä käyttäytymisen säännöt on nyt koottu yhteen tieliikennelakiin ja lainsäädännön kokonaisuutta on yksinkertaistettu. Aiemmin kokonaisuus kattoi säännöksiä eri laeissa ja asetuksissa. Uudistuksen jälkeenkin osa tieliikenteen sääntelystä on muualla lainsäädännössä, kuten liikennერიkokset rikoslaissa.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tehtiin kokonaisuuden selkeyttämisen lisäksi muutoksia moniin säännöksiin. Esimerkiksi liikennesääntöihin, liikenteenohjauksilaitteisiin ja liikenneriikkomusten rangaistusjärjestelmään liittyvää sääntelyä uudistettiin. Lakiin tehtiin myös sääntelyyn liittyviä täsmennyksiä.

Keskeisiä tehtyjä muutoksia on listattu alle. Lista ei kata kaikkia muutoksia, vaan sisältää ainoastaan poimintoja.

- Tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä uudistettiin, ja rikesakkojen tilalle säädettiin uusi laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu, ja siihen liittyvät järjestelmät.
- Liikennemerkkit on koottu lain liitteisiin. Lakiuudistuksen myötä liikennemerkkien ulkoasuja muutettiin ja lakiin lisättiin uusia liikennemerkkejä. Uusista liikennemerkeistä esimerkkejä ovat pyöräkatu, varoitusmerkit jalankulkijasta ja eläimistä, vähimmäisnopeus ja uudet opastusmerkkien symbolit.
- Talvirengasmääräyksiä uudistettiin vastaamaan paremmin vaihtuvia keliolosuhteita ja talvirenkaita on käytettävä ajoneuvoissa ainoastaan, jos sää tai keli sitä edellyttävät marraskuun ja maaliskuun välisenä aikana.
- Muutoksia tehtiin ajoneuvoliikenteen sääntöihin: esimerkiksi pysäköinti on sallittua kaksisuuntaisella tiellä myös vasemmalle puolelle ja laista poistettiin ajoneuvokohtaisia nopeusrajoituksia.
- Polkupyöräliikenteeseen tehtiin sääntö- ja ohjauslaitemuutoksia ja kokonaan uusia säännöksiä, muun muassa: pyörätien jatkeen tiemerkintä tehdään vain, jos ajorataa ajavat on osoitettu väistämisvelvollisiksi. Pyöräilijän on käytettävä etuvalaisimen lisäksi punaista takavalaisinta tiellä pimeään tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Pyöräkaistaa sekä pyöräkatua tai sen päättymistä osoittavat uudet liikennemerkkit otettiin käyttöön.
- Liikenteenohjauslaitteiden asettamisprosessiin tehtiin muutoksia.
- Tieliikennelakiin lisättiin periaatteeksi tienkäyttäjän ennakkointivelvollisuus, jota ei ole aiemmin julkaistu lainsäädännössä, mutta joka on ollut yleisesti tunnistettu oikeuskäytännössä.
- Raitiovaunun kuljettamista koskevat säännökset sisällytettiin lakiin omaksi kokonaisuudekseen ja sitä koskevan sääntelyn puutteellisuuksia ja tulkinnanvaraisuutta korjattiin.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä tehtyjä muutoksia on käsitelty kattavammin luvussa 4. Kokonaisuudessaan keskeiset tieliikennelain uudistukset on kuvattu hallituksen esityksessä tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp), jossa uudistuksia on kuvattu alkaen sivulta 142.

## 1.4 Toimintaympäristön muutosten vaikutus

Monet toimintaympäristössä viime vuosina tapahtuneet muutokset vaikuttavat liikennejärjestelmään. Kansainvälisesti merkittävien megatrendien kuten kaupungistumisen, ilmastonmuutoksen ja digitalisaation lisäksi liikennealan kehityskuluihin vaikuttavat myös muut osin megatrendeistä johtuvat tai niihin kytkeytyvät muutokset. Vaikka tieliikenteen lainsäädäntö on ollut muutostekijä esimerkiksi liikenneturvallisuuden kehittymisessä, muilla ilmiöillä ja kehityskuluilla on voinut olla jopa suurempi vaikutus. Tieliikenteen lainsäädännön uudistamisen yhtenä taustatekijänä ovat osaltaan olleet toimintaympäristön muutokset, joihin liittyen lainsäädäntöön on tehty muutoksia. Tässä osiossa on kuvattu tiiviisti muutamien toimintaympäristön muutoksien sisältöä ja vaikutuksia.

### Koronaviruspandemia

Koronapandemian myötä liikkumisessa on tapahtunut muutoksia esimerkiksi etätöiden, etäopiskelun ja asioinnin osalta. Koronapandemia aiheutti vuosina 2020 ja 2021 liikkumiseen rajoitteita, joiden akuutteina vaikutuksina henkilöauto-liikenteen ja joukkoliikenteen liikennesuoritteet laskivat, kun liikkumista ja samaan tilaan kokoontumista pyrittiin välttämään. Muutokset vaikuttavat edelleen, sillä monilla työpaikoilla esimerkiksi etätöiden käytännöt todettiin toimiviksi ja monet työntekijät korvaavat kokous- ja työmatkojaan etäyhteyksillä. Muutoksen ennakoidaan jäävän pysyväksi. Vähentynyt liikennesuorite on voinut vähentää liikenne-onnettomuuksia erityisesti koronarajoitusten aikana, mutta myös niiden jälkeisenä aikana. Vähentynyt liikennesuorite on vaikuttanut myös liikenteen päästöihin. Toisaalta työmatkaliikenteen vähentyessä tilalle on tullut yhä enemmän vapaa-ajan matkoja, ja joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat nousseet monin paikoin jo korona-aikaa edeltävälle tasolle tai yli sen. (Traficom 2023a; 2025)

### Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan

Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vaikutukset näkyvät taloudessa ja sen myötä myös liikenteessä monin tavoin. Hyökkäyksellä ja sen seurauksilla on ollut vaikutuksia liikennejärjestelmään, liikennevirtoihin ja kustannuksiin muun muassa pakotteiden ja maahantulokieltojen myötä. Monien kuljetusten suunnat ovat muuttuneet, minkä lisäksi polttoaineiden hinnat ovat kohonneet, ja inflaatio on yleisesti pienentänyt kotitalouksien käytettävissä olevia varoja. Nämä ovat voineet laskea liikennesuoritetta ja sitä kautta parantaa liikenneturvallisuutta sekä vähentää päästöjä.

Liikenneturvallisuuden lisäksi Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on korostanut kokonaisturvallisuuden näkökulmasta sotilaallisen liikkuvuuden, varautumisen ja huoltovarmuuden merkitystä. Jos tieverkon kuntoa parannetaan näillä perusteilla ja oikealla tavalla, voi tällä olla positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Osa parannuksista voi sitä vastoin heikentää liikenneturvallisuutta, jos niiden ansiosta esimerkiksi ajonopeudet kasvavat. (Traficom 2025)

### **Digitalisaatio ja teknologinen kehitys**

Digitalisaatio on koko yhteiskunnan lävistävä megatrendi, joka vaikuttaa liikennejärjestelmässä muun muassa käytössä oleviin tietojärjestelmiin, liikenteen palveluistumiseen ja ajoneuvojen teknologiseen kehitykseen. Teknologiaan liittyy esimerkiksi automaatio, jolla on tieliikenteessä valtava potentiaali. Lähes kaikissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa inhimilliset tekijät ovat vähintään osasyynä onnettomuuteen. Ajoneuvojen automatisoitumisella uskotaan voitavan vähentää inhimillisiä virheitä. Esimerkiksi erilaiset kuljettajaa tukevat ja avustavat järjestelmät kuten kaistavahdit, ennakoivat vakionopeudensäätimet ja katveavustimet ovat jo osaltaan parantaneet liikenneturvallisuutta. Digitalisaatiolla on voitu kehittää myös huomattavasti erilaisia matkaketjuja ja yhdistää palveluntarjoajia, vaikka Suomessa digitaaliset liikkumispalvelut eivät ole kehittyneet niin nopeasti kuin on toivottu. Matka- ja kuljetusketjuihin liittyy kuitenkin laajempi yhteiskuntapolitiikka kuten maankäyttö-, talous-, verotus- ja ympäristöpoliittiset kysymykset. (Traficom 2025)

### **Ajokorttilain uudistus**

Ajokorttilaki uudistui vuonna 2018 ennen tieliikennelain uudistuksen voimaantuloa. Ajokorttilain uudistusten vaikutusten voidaan olettaa näkyvän etenkin nuorten liikkumisessa ja liikennekäyttäytymisessä. Ajokorttilain uudistuksen myötä voitiin myöntää muun muassa ikäpoikkeuslupia ajokortin myöntämiseksi 17-vuotiaille aiempaa laajemmin, ja pakollisen ajo-opetuksen määrä väheni. Tämä on voinut heikentää liikenneturvallisuutta, kun aiempaa nuoremmat ovat saaneet ajokortteja henkilöautolla ajamiseen ja toisaalta vähentynyt opetus on voinut vähentää uusien kuljettajien taitoja tai heikentää asenteita liikenteessä. Muutos on toisaalta voinut vähentää onnettomuusalttiimmilla mopoilla, mopoautoilla ja kevytmoottoripyörillä ajamista. Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia on tarkasteltu erikseen, eikä tutkimuksissa ole havaittu vaikutuksia henkilövahinkojen kokonaismäärään (Lehtonen ym., 2022). Kuolemien tai vakavien loukkaantumisten määrä ei ole kasvanut 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä. Pölläsen ja Katkon (2025) tutkimuksessa asiantuntijaraati toisaalta arvioi, että ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset ovat pääasiassa negatiivisia. Ajokorttilakia ollaan

uudistamassa jälleen tulevina vuosina EU:n ajokorttidirektiivin valmistumisen myötä. Pienimuotoisempi uudistus koskien erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden parantamista oli raportin laadinnan aikaan lausunnoilla. Uudistuksessa esitetään muun muassa tarkennuksia 17-vuotiaiden poikkeuslupamenettelyyn, alaikäisen B-luokan ajo- yöaikaiseen oikeuden kieltoon sekä yleisemmin kuljettaja-opetukseen (Lausuntopyyntö VN/17379/2025).

### **Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia**

Vuonna 2022 valmistui valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022–2026, jonka toimeenpano näkyy jo osin eri organisaatioiden toiminnassa ja hitaammin myös vaikutuksina. Liikenneturvallisuusstrategian tarkoituksena on ohjata kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuustyötä. Strategiaa ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Liikenneturvallisuusstrategian painopisteitä ovat muun muassa liikenneturvallisuuden määrittely koko yhteiskunnan yhteiseksi asiaksi, asenteiden muuttaminen liikenteestä, liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien turvallisuus, teknologisen kehityksen turvallisuusvaikutukset ja turvallisuuden edistäminen lainsäädännöllä. Liikenneturvallisuusstrategiassa on kuvattu yhteensä 103 toimenpidettä, joilla liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan. (Rekola ym. 2022) Liikenneturvallisuusstrategian päivitetään vuoden 2026 aikana.

### **Uudet suunnitteluohjeet**

Tieliikennelain uudistuksen jälkeen Väylävirasto on julkaissut muun muassa jalan-kulun ja polkupyöräliikenteen suunnitteluohjeen sekä oppaan liikenneturvallisuuskameroiden suunnitteluun. Ohjeet ovat sitovia valtion hallinnoimalla maantieverkolla, mutta myös monet kunnat ja kaupungit ovat hyödyntäneet ohjeita. Suunnitteluohjeilla on pyritty viemään tieliikennelain aiheuttamia muutoksia ja muita eri kulkumuotojen ratkaisuja käytäntöön niin, että suunnittelu-ratkaisut ovat mahdollisimman käyttäjystävällisiä ja oikeita erilaisiin liikenne-ympäristöihin. (Vaarala ym. 2020; 2022; Väylävirasto 2023)

### **Liikenteen sähköistyminen**

Liikenne sähköistyy voimakkaasti, vaikka diesel ja bensiini ovatkin yhä yleisimpiä käyttövoimia. Sähköistyminen vaikuttaa erityisesti ympäristön tilaan liittyvien päästötavoitteiden saavuttamiseen, kun polttomoottoriautoja korvataan sähkö-autoilla tai fossiilisia polttoaineita uusiutuvilla käyttövoimilla. Sähköistymisellä on kuitenkin myös muita, monipolvisempia vaikutuksia, joita kaikkia ei vielä tunneta hyvin. Sähköautot ovat hiljaisempia ja painavampia kuin polttomoottoriautot,

mikä voi vaikuttaa niiden liikenneturvallisuuteen onnettomuustilanteessa etenkin suojaattomien tienkäyttäjien kanssa. Toisaalta sähköautolla ajamisen edullisuus voi kiihdyttää autokannan uudistumista, mikä taas voi parantaa liikenneturvallisuutta aktiivisten ja passiivisten turvalaitteiden yleistymisen myötä. Sähköistymisen vaikutus ajosuoritteeseen, kuljettajien ajokäyttäytymiseen, teknisiin vikoihin tai törmäysturvallisuuteen on toistaiseksi hyvin epävarmaa, ja kaikkiaan sähköautojen turvallisuuteen liittyy edelleen paljon tietopuutteita. (Fadel da Costa ym. 2024)

### Sähköpotkulaudat

Yhteiskäyttöiset potkulautamalliset kevyet sähköajoneuvot ovat ilmestyneet lähes kaikkiin suurimpiin taajamiin. Kevyistä sähköajoneuvoista ja jalankulkua avustavista ja korvaavista sähköisistä liikkumisvälineistä tuli laillisia kulkuvälineitä tielikenteessä 1.1.2016. Vuonna 2019 yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokrattiin Traficomien mukaan kolmessa kunnassa, kun vuonna 2023 niitä oli saatavilla jo 61 kunnassa. Sähköpotkulautojen määrän nopea kasvu on lisännyt loukkaantumisten määrää. Sairaala-aineistoihin perustuvissa tutkimuksissa on todettu, että 1 600 sähköpotkulautailijoina loukkaantuu Suomessa vuosittain, mutta haasteena on, että sähköpotkulautauksen onnettomuuksien tilastointi on puutteellista samaan tapaan kuin polkupyöräliikenteen onnettomuuksien tilastointi. Nykyään sähköpotkulautojen onnettomuudet pyritään kirjaamaan erilleen polkupyörällä tapahtuneista onnettomuuksista. Turvallisuuteen on pyritty vaikuttamaan käytön sääntelyllä ja rajoittamisella sekä uudella mikroluokalla, jonka mahdollistava lainsäädäntö tuli voimaan kesällä 2025. Lainsäädäntöön lisättiin samalla uusi promilleraja kahteen ajoneuvoluokkaan: kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät. (Traficom 2025b; 2025c)

## 2 Jälkiarvioinnin toteutus

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen hallituksen esitystä (HE 180/2017 vp) koskevassa eduskunnan vastauksessa (EV 65/2018 vp) on lausuma siitä, että uuden tieliikennelain uudistuksista tiedotetaan tiellä liikkuja tehokkaasti ja kattavasti, ja että lain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta. Lain vaikutusten seurannassa noudatettiin valtioneuvoston yhteisiä periaatteita lainsäädännön seurannasta ja jälkiarvioinnista (Valtioneuvosto 2023). Tässä työssä tehty jälkiarviointi nojaa mainittuihin periaatteisiin.

Lainsäädäntö on yksi keskeisimmistä ohjauskeinoista yhteiskunnallisten tavoitteiden edistämiseksi, ja lainvalmistelu on ministeriöiden ydintehtävä. Sen perustana oleva tietopohja on keskeistä lainvalmistelun onnistumiselle. Voimassa olevien lakien vaikutusten ja muun sääntely-ympäristön seurannalla ja arvioinnilla on keskeinen rooli tämän tietopohjan muodostamisessa. Lainsäädännön seurannalla tarkoitetaan ministeriöiden jatkuvaluonteista toimintaa, jonka tarkoituksena on tarkastella voimassa olevan lainsäädännön ajantasaisuutta, toimivuutta ja toimeenpanon tehokkuutta. Jälkiarvioinnilla taas tarkoitetaan kertaluontoista ja määräaikaista hanketta sääntelyn vaikuttavuuden, tehokkuuden, tarkoituksenmukaisuuden tai kehittämistarpeiden arvioimiseksi. Molemmat ajoittuvat sääntelyn voimaantulon jälkeiseen aikaan. Nyt toteutetun tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkiarvioinnin lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tieliikennelainsäädännön toimivuutta ja tehokkuutta säännöllisin väliajoin.

Jälkiarvioinnin keskeinen tehtävä on tuottaa päätöksenteon tueksi tietoa tieliikennelain ja sen toimeenpanon toimivuudesta ja muutostarpeista. Jälkiarvioinnilla haetaan vastauksia sääntelyn vaikutuksiin, tavoitteiden saavuttamiseen, ennakoimattomiin vaikutuksiin ja mahdollisiin sääntelyn muutostarpeisiin. Tietoja onnistumisiin tai epäonnistumisiin vaikuttaneista tekijöistä voidaan hyödyntää tieliikennelain ohella muidenkin aiheeseen liittyvien uudistusten valmistelussa. Seuranta voi kohdistua voimassa olevan lainsäädännön lisäksi sääntely-ympäristöön ja tuottaa tietoa siitä, olisiko tarpeen ryhtyä lainsäädäntötoimiin vai onko jokin muu ratkaisuvaihtoehto (esimerkiksi itsesääntely tai ohjeistus) tarkoituksenmukaisempi.

Erillinen jälkiarviointiprosessi vaatii aikaa ja resursseja, minkä vuoksi se käynnistetään vain yhteiskunnallisesti ja poliittisen päätöksenteon kannalta keskeisistä lainsäädäntöhankkeista. Tieliikennelain kokonaisuudistus oli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kannalta yksi merkittävimmistä sääntelykokonaisuuksista ja uudistuksista, minkä vuoksi jälkiarviointi todettiin tarpeelliseksi menettelyksi. Jälkiarvioinnin toteutukselle ei ole kiveen hakattua mallia, vaan se voidaan toteuttaa useilla eri tavoilla valtioneuvoston periaatteiden suuntaviivoja noudattaen.

Jälkiarvioinnin toteutuksen keskeiset työvaiheet ovat:

1. **Suunnittelu:** Määritellään jälkiarvioinnin kohde, organisointi, resurssit, aikataulu, arviointikysymykset, aineistot ja menetelmät.
2. **Tiedonkeruu ja analyysi:** Kerätään ja analysoidaan tietoa lainsäädännön vaikuttavuudesta, tehokkuudesta, tarkoituksenmukaisuudesta tai kehittämistarpeista.
3. **Raportointi:** Raportoidaan jälkiarvioinnin tausta, aineistot ja menetelmät, tulokset ja kehittämisehdotukset sekä viestitään tuloksista päätöksentekijöille ja sidosryhmille.

Työvaiheet on kuvattu tarkemmin seuraavissa alaluvuissa.

## 2.1 Suunnitteluvaihe

Suunnitteluvaiheessa rajattiin jälkiarviointi koskemaan tieliikennelain kokonaisuudistusta vuodelta 2020. Jälkiarviointi toteutettiin ulkoisena selvityksenä, jonka laativat Ramboll Finland Oy:n strategisen liikennesuunnittelun konsultit. Rambollin työryhmään kuuluivat projektipäällikkö Tapio Kinnunen sekä Juulia Hyvärinen, Maria Pirttikoski, Aleksi Vesanto, Juha Heltimo, Anna Kirjanen ja Aino Mensonen. Työtä ohjattiin poikkihallinnollisessa ohjausryhmässä, johon lukeutuivat liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Väyläviraston keskeiset viranhaltijat sekä Liikenneturvan edustaja. Näin saatiin yhdistettyä ohjausryhmän substanssiosaaminen sekä liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuusosaamiseen erikoistuneen konsulttiryhmän voimavarat tehokkaasti jälkiarviointia palvelevalla tavalla.

Konsultin projektiryhmälle työlään tilasto- ja tutkimusanalyysin sekä sidosryhmien vuoropuhelun toteuttaminen on tehokasta, minkä lisäksi konsultin mukaan ottaminen vähensi riskiä sille, että jälkiarvioinnin riippumattomuus olisi

vaarantunut. Ulkopuolinen konsultti voi käsitellä neutraalisti ja objektiivisesti asioita, joiden valmistelussa tai lausumisessa joko ohjausryhmän tai sidosryhmän jäsenet ovat olleet mukana.

Jälkiarviointityö suunniteltiin siten, että ensimmäisessä vaiheessa laadittiin tilastollinen analyysi tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutuksista keskeisiin tavoitteisiin kuten liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Työn toisessa vaiheessa toteutettiin sidosryhmävuoropuhelua siten, että tieliikennelain muutosten toimeenpanoon tai valvontaan tai muuten siihen keskeisesti liittyviä sidosryhmiä lähestyttiin joko haastatteluiden, kyselyiden tai tietopyyntöjen merkeissä. Molemmissa vaiheissa tehtiin lisäksi tiivis kirjallisuuskatsaus, jossa tarkasteltiin erilaisia kokeiluja, tutkimuksia tai selvityksiä erityisesti tieliikennelain mahdollistamiin tai määäämiin muutoksiin liittyen. Työn ensimmäisen vaiheen aikataulu oli marraskuusta 2024 tammikuuhun 2025 ja toisen vaiheen aikataulu kesäkuusta joulukuuhun 2025.

Työn ensimmäisen vaiheen keskeisiä kysymyksiä olivat:

- Miten tieliikennelain kokonaisuudistus on vaikuttanut liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen?
- Onko tieliikennelain uudistus johtanut heikommassa asemassa olevien tai suojattomampien tienkäyttäjien eli jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden parempaan huomioimiseen liikenteessä?
- Miten liikennevirhemaksujärjestelmän toimivuus ja yhteensovittaminen rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän kanssa on onnistunut?

Suunnitteluvaiheessa todettiin, että keskeisiä tapoja vastata ensimmäisen vaiheen kysymyksiin ovat etenkin Tilastokeskuksen onnettomuustilastot, Liikenneturvan kysely- ja seurantatutkimukset sekä Oikeusrekisterikeskuksen ja poliisin tilastot. Myös muita tilastoja hyödynnettiin. Jo suunnitteluvaiheessa havaittiin, että tilastollisella analyysillä on jokseenkin mahdotonta erottaa, mitkä asiat johtuvat nimenomaisesti tieliikennelaista ja mitkä joistain muista taustamuuttujista. Ohjausryhmän kanssa päädyttiin siihen, että kuvailevien tilastojen tai indikaattoreiden avulla voidaan seurata tieliikennelain tavoitteiden toteutumiseen liittyviä trendejä yleisellä tasolla ennen kokonaisuudistuksen voimaantuloa ja sen jälkeen, vaikka muutokset tilastoissa johtuisivatkin useasta eri tekijästä.

Lisäksi suunnitteluvaiheessa tunnistettiin, mitä tutkimuksia, selvityksiä tai muita tietoja tieliikennelain toimivuudesta tai sen kohteena olevista ilmiöistä on olemassa. Esimerkiksi hallintoviranomaisten päätökset, tuomioistuinten ratkaisut, viranomaisten vuosikatsaukset tai sidosryhmien laatimat tutkimusaineistot voivat sisältää tietoa sääntelyn tai sen mahdollistamien ratkaisujen toimivuudesta.

Olemassa oleva tieto on usein pirstaleista, eikä siitä voida vetää aukottomia yleistyksiä muutoksen vaikuttavuudesta. Useimmat selvitykset on tehty hyvin rajattuun tarkoitukseen, esimerkiksi jonkin tietyn kadun toimenpiteen vaikutusten arviointiin tai ajoneuvoryhmän nopeusmittauksiin. Tutkimustulosten hyödyntäminen edellyttää tiedon soveltamista tieliikennelain kontekstissa sekä tiedon luotettavuuden ja yleistettävyyden kriittistä tarkastelua.

Työn toisen vaiheen keskeisiä kysymyksiä olivat edellisten lisäksi:

- Onko tieliikennelain kokonaisuudistus parantanut tieliikennelain, liikennesääntöjen ja liikenteenohjauslaitteiden tuntemusta?
- Mitkä ovat olleet kokonaisuudistuksen vaikutukset maantienpitäjiin (Väylävirasto ja ELY-keskukset) ja kuntiin, eli ennen kaikkea vaikutukset tien- ja kadunpitoon, liikenteenohjaukseen ja uudistuneen liikennemerkistön käyttöönottoon sekä siirtymäaikojen riittävyyteen?
- Miten toimii tieliikennelain sovellettavuus muissa viranomaisissa kuten liikenteenvalvojilla (poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli), kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa tai vakuutusyhtiöissä?
- Miten liikennevirhemaksujärjestelmän toimivuus ja yhteensovittaminen rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän kanssa on onnistunut?
- Onko uudistus parantanut lainsäädäntökokonaisuuden ymmärrettävyyttä ja luettavuutta?

Suunnitteluvaiheessa rajattiin, mitä sidosryhmiä jälkiarvioinnissa erityisesti tulisi kuulla. Lain vaikutusten arvioinnin kannalta merkityksellisimmiksi sidosryhmiksi tunnistettiin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto, ELY-keskukset, kunnat, poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti, Kuntaliitto, Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöt, keskeiset oikeuslaitoksen toimijat sekä tärkeimmät etujärjestöt. Suunnitteluvaiheessa myös tunnistettiin sidosryhmien kannalta toimivimmat vuorovaikutusmenetelmät.

## 2.2 Tiedonkeruu ja analysointi

Tiedonkeruun ja analysoinnin vaiheessa toteutettiin suunnitteluvaiheessa päätetyt toimenpiteet, mutta niitä tarkennettiin erityisesti huomioiden seuraavat näkökulmat:

- **Vaikuttavuus:** Miten tieliikennelain tavoitteiden toteutumisessa on edistytty? Missä määrin muutokset ovat aiheutuneet tieliikennelaista?
- **Tehokkuus:** Millaisia olennaisia myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia tieliikennelaki on aiheuttanut eri kohderyhmille ja vaikutuslajeittain (suorat ja epäsuorat sekä tavoitellut ja tavoittelemattomat vaikutukset)?
- **Tarkoituksenmukaisuus:** Onko sääntely yhä tarkoituksenmukaista tieliikennelain tavoitteiden edistämiseksi ja kohteena olevien ongelmien ratkaisemiseksi? Vastaavatko lain tavoitteet ja keinot nykyisiä tarpeita ottaen huomioon esimerkiksi sääntelyn toimintaympäristön muutokset?
- **Kehittämistarpeet:** Onko sääntelyä tai sen toimeenpanoa tarpeen muuttaa? Kehittämisehdotukset voivat koskea esimerkiksi kokonaan uutta ratkaisuvaihtoehtoa, sääntelyn yksityiskohtien muuttamista tai sääntelyn toimeenpanoa.

Vaikuttavuuden arvioinnissa oli erityisen tärkeää tunnistaa, että useimpiin muutoksiin vaikuttavat muutkin tekijät ja siten syy-seuraussuhteiden arviointi on haastavaa, jopa mahdotonta. Näin todetaan myös valtioneuvoston jälkiarvioinnin periaatteissa. Kuitenkin tavoitteiden toteutumisen edistymistä pystyttiin arvioimaan, vaikkei sen kytköstä tieliikennelakiin voidakaan täysin vahvistaa.

Tehokkuutta ja tarkoituksenmukaisuutta arvioitiin sidosryhmävuoropuhelun perusteella. Arviointi perustuu pitkälti sidosryhmien arvioihin keskeisten muutosten onnistumisesta ja vaikutuksista liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Lisäksi muutoksista muodostettiin kokonaisuuksia, joiden avulla voitiin arvioida esimerkiksi usean polkupyöräliikenteen muutoksen yhteisvaikutusta.

Kehittämistarpeita kerättiin sidosryhmiltä runsaasti. Osa sidosryhmien edustajista oli kerännyt erilaisia listoja muutostarpeista jo valmiiksi. Kaikki kehittämistarpeet eivät kohdentuneet suoraan tieliikennelakiin, vaan esimerkiksi lakiin pysäköinninvalvonnasta. Osa kehittämistarpeista tunnistettiin työn ohjausryhmässä kuitenkin haastaviksi toteuttaa, sillä ne ovat ristiriidassa kansainvälisten sopimusten tai Euroopan unionin lainsäädännön kanssa. Kokonaisuutta tarkastellaan laajemmin liikenne- ja viestintäministeriössä jälkiarvioinnin valmistumisen jälkeen.

Tiedonkeruun ja analysoinnin menetelmiä on avattu seuraavissa alaluvuissa tarkemmin.

## 2.2.1 Tilastokatsaus

Kuvailevien tilastojen ja indikaattorien avulla seurattiin tieliikennelain tavoitteiden toteutumiseen liittyviä ja muita laajempia liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä trendejä ja muutoksia. Tarkasteluun valittiin tilastoja, jotka kuvaavat tieliikennelain kokonaisuudistuksen tavoitteiden yleistä kehitystä. Tilastoissa tapahtunutta kehitystä ei peilattu tieliikennelain sisällössä tehtyihin muutoksiin, eli arvioitu sitä, miten tieliikennelaissa tehdyt muutokset ovat vaikuttaneet tarkasteltuihin tilastollisiin muutoksiin. Myöskään eri tilastoissa tapahtuneita muutoksia selittäviä tekijöitä ei laajemmin analysoitu. Tilastot tiivistävät suuria määriä tietoa ymmärrettävään ja tiiviiseen, joskin karkeaan muotoon yleisen tilannekuvan muodostamiseksi. Kaikkia ilmiöitä ei voida mitata tilastoilla, ja tilastoissa havaitut muutokset johtuvat useista muistakin tekijöistä kuin sääntelystä.

Tieliikennelain tavoitteiden edistymistä tarkasteltiin liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden, ympäristön tilan ja automaation mahdollistamisen näkökulmista. Tilastokatsauksen tulokset ja aineiston rajoitteet on kuvattu tarkemmin luvussa 5. Analyysissa hyödynnettyjen tilastojen tuottajia ja ylläpitäjiä ovat Tilastokeskus, Pelastusopisto, Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL), Onnettomuustietoinstituutti (OTI), Oikeusrekisterikeskus, Poliisihallitus, Liikenneturva, Fintraffic, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Autoalan tiedotuskeskus ja Vias Institute.

Tilastojen analysointi ei juuri anna luvussa 3.1 asetettuihin tutkimuskysymyksiin vastauksia. Tilastot kertovat pääosin yleisestä kehityksestä, mutta niistä ei voi päätellä, missä määrin muutokset johtuvat tieliikennelaista ja missä määrin muista toimintaympäristössä ja liikennejärjestelmässä tapahtuneista muutoksista. Kaikkien tilastotietojen osalta tarkasteltiin mahdollisuuksien mukaan tilastoja ennen tieliikennelain voimaantulovuotta (2020) sekä sen jälkeen, jolloin nähdään tilastoitujen muuttujien kehitystä tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkeen. Pääsääntöisesti tarkasteltiin keskiarvoja vuosilta 2016–2019 ja vuosilta 2021–2023. Saatavissa olevien tilastojen osalta tarkasteltiin lisäksi vuoden 2024 ennakkotietoja. Esimerkiksi vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien ja muutamien muiden tilastojen tiedoissa ei vielä ollut saatavilla vuoden 2024 tilastoja, jolloin käytettiin tuoreimpia saatavilla olevia lukuja. Osassa tilastoissa myöskään vuotta 2023 ei ollut saatavilla tilastokatsausta laadittaessa. Osa

tarkastelluista tilastoista on saatavilla vuosittaisen päivityksen sijasta harvemmin, jolloin tarkastelu tehtiin saatavissa olevien vuosien osalta ja ajalta ennen ja jälkeen tieliikennelain uudistuksen.

## 2.2.2 Kirjallisuuskatsaus

Kirjallisuuskatsauksessa selvitettiin, mitä tutkimuksia, selvityksiä tai muita tietoja tieliikennelain toimivuudesta, sen kohteena olevista ilmiöistä ja yksittäisten tehtyjen muutosten vaikutuksista on olemassa. Yksittäisten keskeisten muutosten osalta tarkasteltiin hallituksen esityksestä (HE 180/2017) niille lain valmisteluvaiheessa annettuja perusteltuja. Jälkiarvioinnin aikana ilmeni melko vähän kattavia tutkimuksia tieliikennelakiin liittyvien muutosten tai ilmiöiden vaikutuksista. Joitakin suppeampia kokeiluja ja selvityksiä on kuitenkin tehty, ja niiden pohjalta vaikutuksia arvioitiin ainakin suuntaa antavasti.

Hyödynnettyjä tutkimuksia ja selvityksiä olivat muun muassa Liikenneturvan selvitykset ja raportit, korkeakoulujen opinnäytetyöt ja väitöskirjat, Onnettomuustietoinstituutin erilaiset vuosiraportit, Traficomien tutkimukset ja selvitykset, yliopistojen tai tutkimuslaitosten raportit, Väyläviraston julkaisut sekä kuntien tekemät erilaiset pilotit tai selvitykset. Lisäksi kirjallisuuskatsauksessa käytiin läpi tieliikennelain valmistelu- ja lausuntoaineistoa sekä oikeuskäytäntöä. Oikeuskäytäntöä on kuitenkin kertynyt melko vähän keskeisistä muutoskohdista.

## 2.2.3 Sidosryhmävuoropuhelu

Sidosryhmiä lähestyttiin kolmella tavalla: haastatteluilla, kyselyillä ja tietopyynnöillä. Kysely on tehokkain tiedonkeruutapa, kun halutaan kerätä näkemyksiä laajalta joukolta, kun taas haastattelut toimivat, kun halutaan syventää keskeisten ydinryhmien näkemyksiä. Tietopyynnöt ovat yksinkertaisia kysymyksiä, joissa voidaan yhdistää sekä subjektiivisia näkemyksiä että tilastotietoa rajatulta joukolta tahoja. Haastatteluissa voidaan tarttua asioihin ja tarkentaa niitä myös haastattelun aikana toisin kuin kyselyssä tai tietopyynnössä, joissa vuorovaikutusta vastaamisen aikana ei ole.

Sidosryhmävuoropuhelulla selvitettiin erityisesti, miten eri sidosryhmät kokevat tieliikennelain tavoitteiden toteutuneen, mitkä ilmiöt ovat aiheutuneet tieliikennelaista ja miten paljon niihin ovat voineet vaikuttaa muut tekijät lakimuutoksen ohella. Tulokset perustuvat näin sidosryhmien esittämiin kokemuksiin ja näkemyksiin teemasta. Lisäksi arvioitiin, millaisia myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia

tieliikennelaki on aiheuttanut sidosryhmille tai muille tahoille kuten eri liikkuja-ryhmille. Sidoryhmiltä pyydettiin näkemyksiä erityisesti lakiuudistuksen keskeisiin tavoitteisiin: liikenneturvallisuuteen, liikenteen sujuvuuteen, tienkäyttäjien yhdenvertaisuuteen, ympäristön tilaan, tieliikenteen automaation mahdollistamiseen sekä lainsäädäntöä rasittavan tulkinvaraisuuden poistamiseen.

Sidosryhmät saivat myös kertoa näkemyksiään yksittäisten muutosten onnistumisesta, tarkoituksenmukaisuudesta tai kehittämistarpeista. Sidoryhmien näkemyksiä ei rajattu pelkästään tieliikennelain kokonaisuudistuksen aikana tullessiin muutoksiin, vaan muutostarpeita tai kehitysideoita sai kertoa avoimesti esimerkiksi toimintaympäristön muutokset huomioiden taikka tuoreempiin lakimuutoksiin kuten mikroliikenteen huomioimiseen liittyen. Osalla sidoryhmistä oli melko yksityiskohtaisiakin muutosehdotuksia lain kehittämiseksi.

Haastattelut toteutettiin kuutena yksilö- tai ryhmähaastattelukertana Teams-puheluna, minkä lisäksi yksi haastattelu toteutettiin sähköpostilla. Kaikkien haastatteluiden tallentamisessa, litteroinnissa ja tiivistämisessä hyödynnettiin tekoälypalveluita kuten Microsoftin Copilotia. Kyselyt toteutettiin enimmäkseen Webropol-kyselyinä ja tietopyynnöt laitettiin suoraan sähköpostilla. Kyselyt jaettiin teknisesti erillisiin kyselyihin eri sidoryhmäjoukoille kyselyn pienten erojen ja selkeämmän seurannan vuoksi. Haastattelut toteutettiin elokuussa 2025 ja kyselyt syys–lokakuussa 2025. Tietopyyntö toteutettiin loka–marraskuussa 2025. Taulukossa 1 on kirjattu, mitä menetelmää kunkin sidoryhmän vuoropuhelussa käytettiin.

**Taulukko 1.** Käytetyt vuorovaikutuksen menetelmät ja työssä mukana olleet sidosryhmät.

Menetelmä	Sidosryhmä
Haastattelu	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
	Väylävirasto (liikenteenohjaus ja liikennejärjestelmä)
	Poliisihallitus
	Kuntaliitto
	Kunnat (Helsinki, Turku ja Tampere)
	Liikennevakuutuskeskus
	Liikenneturva
	Onnettomuustietoinstituutti
	Tulli
	Rajavartiolaitos (sähköpostitse)
Kysely	Kunnat (rajattiin Manner-Suomen kuntiin)
	ELY-keskukset (rajattiin liikennevastuualueisiin, 9 kpl)
	Vakuutusyhtiöt (toimitettiin Liikennevakuutuskeskuksen kautta)
	Etujärjestöt (rajauduttiin 55 etujärjestöön, yhdistykseen ja kuntayhtymään)
	Poliisilaitokset (Poliisihallitus koosti vastaukset kaikilta 11 poliisilaitokselta erikseen)
	Oikeuslaitos (korkein oikeus, korkein hallinto-oikeus, hallinto-oikeudet, Helsingin ja Pirkanmaan kärjäoikeudet sekä valtakunnansyyttäjänvirasto)
Tietopyyntö	Kuntien pysäköinninvalvonta (rajattiin 10 suurimpaan kaupunkiin)

Haastatteluihin osallistui yhteensä reilut parikymmentä henkilöä, minkä lisäksi Rajavartiolaitoksesta osallistui muutama sähköpostivastausten kokoamiseen. Kyselyihin vastasi yhteensä yli sata ihmistä, joista vajaat 70 edustivat kuntia. Lisäksi poliisin vastauksien koontiin osallistui edustajia Poliisihallituksesta sekä kaikista 11 poliisilaitoksesta. Pysäköinninvalvonnan tietopyyntöön vastasivat kuuden kaupungin edustajat.

Haastattelut toteutettiin ensimmäisenä, ja kyselykysymykset muotoiltiin osittain haastattelussa esiin nousseiden seikkojen perusteella. Haastatteluissa oli pieniä eroja eri sidosryhmien välillä, mutta pääasiassa haastattelurunko oli sama kaikissa. Haastateltavat osallistuivat haastatteluihin nimettöminä. Haastattelussa selvitettiin erityisesti seuraavia asioita:

- Miten tieliikennelaki vaikuttaa edustamasi tahon toimintaan?
- Miten tieliikennelain kokonaisuudistus vuodelta 2020 on vaikuttanut edustamasi tahon toimintaan?
- Miten onnistuneena edustamasi taho pitää tieliikennelain kokonaisuudistusta?
- Miten tieliikennelain kokonaisuudistukselle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet?

Kyselyissä oli pieniä eroja lukuun ottamatta samat kysymykset kaikille sidosryhmille. Osa kysymyksistä oli avoimia, mutta osaan vastaajat saivat laittaa astevaihtelua (erittäin huono–erittäin hyvä). Muut sidosryhmät vastasivat kyselyihin Webropol-kyselyä käyttäen, paitsi poliisilaitokset, joiden vastaukset Poliisihallitus koosti. Poliisilaitoksilta ei siten myöskään saatu muita kuin avoimia vastauksia. Kyselyissä kysyttiin seuraavia asioita:

- Mitä tahoa edustat?
- Kuinka merkittävästi tieliikennelain kokonaisuudistus on vaikuttanut edustamasi tahon toimintaan ja toimintakenttään? (Vaihtoehdot ei lainkaan, vähän, kohtalaisesti, paljon, erittäin paljon)
- Onko tieliikennelain kokonaisuudistuksella ollut edustamasi tahon toimintaan muita vaikutuksia, joita ei ole vielä kysytty? Millaisia?
- Miten arvelet tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikuttaneen etujärjestösi edustamiin henkilöihin, yrityksiin tai yhdistyksiin? (kysyttiin vain etujärjestöiltä)
- Tunnistatko muihin kuin kyselyssä tarkasteltuihin teemoihin liittyviä muutostarpeita tai puutteita nykyisin voimassa olevassa tieliikennelaissa? Kerro, mihin pykälään liittyen, millaisia muutostarpeita ja anna perustelut muutostarpeelle.
- Tieliikennelain kokonaisuudistukselle asetettiin valmisteluvaiheessa tavoitteita, jotka on listattu alle. Miten tieliikennelain kokonaisuudistus on yleisesti toteuttanut mainittuja tavoitteita?

Lisäksi tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tunnistetut 22 keskeistä sääntelymuutosta oli jaettu neljään teemaan: polkupyöräliikenne, muu ajoneuvo-liikenne, liikenteenohjaus sekä liikenteenvalvonta ja sanktiojärjestelmä. Jokaisesta

sääntelymuutoksesta kerrottiin lyhyesti, mistä muutoksessa on kyse sekä annettiin suora lainaus voimassa olevasta tieliikennelaista kyseisestä lainkohdasta. Muutoksiin liittyen kysyttiin seuraavat asiat, joista vastaajat saivat antaa arvionsa asteikolla erittäin huono, huono, ei hyvä eikä huono, hyvä, erittäin hyvä tai en osaa sanoa.

- Muutoksen onnistuminen
- Muutoksen siirtymäajan riittävyys (ei koskenut kaikkia muutoksia)
- Vaikutus liikenneturvallisuuteen
- Vaikutus liikenteen sujuvuuteen

Vastauksista näihin kysymyksiin laadittiin kuvaajat, joissa vastaajaryhmät eriteltiin seuraavasti: ELY-keskukset, vakuutusyhtiöt, etujärjestöt sekä suuret ja pienet kunnat. Kunnat jaettiin kahteen sen takia, että kuntien joukko on huomattavasti muita vastaajaryhmiä suurempi. Näin saatiin erotettua lisäksi väkiluvultaan suurten ja pienten kuntien vastaukset, jotka voivat joissain aihepiireissä olla erilaisia. Suurten kuntien joukkoon jäi 13 vastaajaa (suurin kunta Helsinki, pienin kunta Rovaniemi), ja pienten kuntien joukkoon jäi 56 vastaajaa (suurin kunta Salo, pienin kunta Halsua).

Neljästä teemasta kysyttiin vielä seuraavat avoimet kysymykset:

- Millaisia vaikutuksia teemaan liittyvillä sääntelymuutoksilla on ollut edustamasi tahon toimintaan, resurssitarpeeseen tai kustannuksiin?
- Tunnistatko teemaan liittyviä muutostarpeita tai puutteita voimassa olevassa tieliikennelaissa? Kerrothan vastauksessasi muutosehdotuksille perustelut.

Tietopyyntö toteutettiin sähköpostitse 10 suurimmalle kaupungille, joista kuusi vastasi. Tietopyynnössä kysyttiin seuraavia pysäköintiin ja pysäköinninvalvontaan liittyviä asioita:

- Pysäköinti on tietyn edellytyksin mahdollista kadun vasemmalle puolelle. Onko tämä näkynyt pysäköintivirhemaksujen määrissä? Onko liian lähelle suojatietä pysäköiminen lisääntynyt tai onko muutos aiheuttanut ongelmia tai epäselvyyksiä pysäköinninvalvonnalle tai tienkäyttäjille? Onko pysäköintipaikkojen saatavuus parantunut? Onko jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköintiongelmien määrä muuttunut?
- Pysäköinnin alkamisajan voi ilmoittaa vapaamuotoisesti. Onko tämä aiheuttanut ongelmia tai epäselvyyksiä pysäköinninvalvonnalle tai

tienkäyttäjille? Onko aiheesta tullut oikaisuvaatimuksia ja millä niitä on perusteltu?

- Onko pyöräkadulle pysäköinti aiheuttanut ongelmia tai epäselvyyksiä pysäköinninvalvonnalle tai tienkäyttäjille?

### 3 Lainsäädännön keskeisten muutosten vaikutukset

Tässä luvussa on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin muutamia valikoituja kokonaisuudistuksissa tehtyjä sääntelymuutoksia sekä niiden onnistumista. Jälkiarviointiin valittiin keskeisimmiksi arvioidut 22 muutosta. Kyseiset muutokset valittiin, koska niillä arvioitiin olevan suurin vaikutus tienpitäjiin, tienkäyttäjiin, liikenteen valvojiin tai oikeuslaitokseen taikka lakiuudistukselle asetettuihin tavoitteisiin, mutta myös koska sidosryhmien oletettiin pystyvän ottamaan kantaa valikoituihin muutoskohtiin. Samalla jätettiin myös sellaisia muutoksia pois, joilla ei ollut lainkaan merkitystä, tai joilla oli vain vähäinen, esimerkiksi lakia selkeyttävä vaikutus.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tehtiin lukuisia erityyppisiä muutoksia. Suuressa kuvassa kokonaisuudistuksessa uudistettiin tieliikennelainsäädännön rakennetta, eli kokoamalla tieliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä yhteen vähennettiin byrokratiaa ja yksittäisten säännösten kokonaismäärää. Tieliikennelaissa kootaan yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä ovat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjaus ja liikenteenohjauksessa käytettävät laitteet ja merkit kuuluvat uudistuneeseen lainsäädäntöön. Sen lisäksi säädetään lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä. Ajokortteihin, ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin, liikennerikoksiin, pysäköinninvalvontaan ja moniin muihin asioihin liittyvää sääntelyä löytyy runsaasti muista laeista, asetuksista ja direktiiveistä.

Osa tehdyistä muutoksista oli konkreettisia **sääntömuutoksia, joilla on suora vaikutus tienkäyttäjään**. Tällaisten sääntelymuutosten tavoitteena oli ohjata ja muuttaa tienkäyttäjän käyttäytymistä erilaisissa tilanteissa. Tällaisia muutoksia olivat esimerkiksi pyöräilijän vaatimus käyttää pyörässä punaista takavaloa, pysäköinnin mahdollistaminen tien vasemmalle puolelle taajamassa, mahdollisuus poistua liittymästä muutakin kuin lähintä ajokaistaa pitkin ja eräiden ajoneuvotyyppien enimmäisnopeuksien poistuminen. Tavoitteena oli, että tienkäyttäjät alkavat toimia uuden sääntelyn mukaisesti uuden sääntelyn tullessa voimaan. Muutos ei edellyttänyt esimerkiksi tienpitäjiltä toimenpiteitä.

Toisaalta muutoksella voi olla konkreettisia ja **suoria vaikutuksia tienpitäjään**. Tällaiset lainsäädännön muutokset edellyttävät, että tienpitäjä tekee muuttuneen sääntelyn edellyttämät muutokset välittömästi tai siirtymäaikojen puitteissa. Tällaisia sääntelymuutoksia olivat esimerkiksi kaksisuuntaisten pyöriteiden merkinnät lisäkilvillä, pyöriteiden jatkeiden merkinnät, sulkuviivojen värin muutos keltaisesta valkoiseksi sekä liikenteenohjauslaitteiden asettamisprosessiin liittyvät muutokset. Osa muutoksista oli melko suoraviivaisia, kuten sulkuviivojen värin muutos keltaisesta valkoiseksi, mutta osa muutoksista edellytti tienpitäjältä suunnittelua ja arviointia liikennejärjestelyistä. Esimerkiksi kaksisuuntaisten pyöriteiden merkitseminen edellyttää, että kaksisuuntaisiksi tarkoitetut pyörätiet on kartoitettu ja valittu, jos sitä ei ole määritelty aikaisemmin. Tienkäyttäjälle muutokset näkyvät näissä tapauksissa sen jälkeen, kun tienpitäjä on tehnyt muutokset liikenneympäristössä. Toisaalta esimerkiksi liikenteenohjauslaitteiden asettamisprosessiin tehdyt muutokset ovat puhtaasti tienpitäjiä koskevia, eivätkä näy tienkäyttäjille.

Sääntelyn muutos voi mahdollistaa myös uudenlaisia liikennejärjestelyjä eli ne **antavat tienpitäjälle uusia mahdollisuuksia**. Lainsäädäntö ei edellytä ratkaisujen käyttöä, vaan mahdollistaa tienpitäjille uusia työkaluja liikennejärjestelyihin. Lainsäädäntö kertoo raamit, joiden mukaisesti erilaisissa järjestelyissä liikutaan, mutta tarkempi suunnittelu on tienpitäjän vastuulla, ja tienkäyttäjälle muutokset näkyvät välillisinä tienpitäjän tekemän suunnittelun ja päätösten jatkeena. Tällaisia tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tulleita uusia asioita olivat muun muassa pyöräkatu, vähimmäisnopeus ja monet muut uudet liikennemerkit kuten pyöräilijän uudet opastustaulut. Usein näissä tapauksissa lainsäädännössä on määritetty tietty liikennemerkki ja siihen kytkettävät säännöt. Tällaisten lainsäädännön muutosten osalta on oltava tarkkana, että lainsäädännön arviointi kohdistuu nimenomaisesti asioihin, joita lakiin on kirjattu. Tarkoituksenmukaista ei ole arvioida, onko jokin yksittäinen liikenneympäristöön tehty ratkaisu sellaisenaan onnistunut vai ei, vaan onko lakiin kirjattu sisältö tarkoituksenmukaista.

Lainsäädäntöön tehdyt muutokset **vaikuttavat liikenteenvalvojiin ja oikeuslaitokseen**. Liikenteenvalvoja ovat poliisi, rajavartiolaitos 4 §:ssä säädetyllä toimialueella Rajavartiolaitos sekä Tulli tietyn rajallisen sääntelyn osalta. Oikeuslaitokseen taas kuuluvat muun muassa Tuomioistuinelaitos, Syyttäjälaitos, Rikosseuraamuslaitos, Oikeusrekisterikeskus ja muita toimijoita. Liikenteenvalvojiin vaikuttavat välillisesti kaikki ylempänä mainitut muutostyypit, koska ne valvovat liikennesääntöjen noudattamista: toisin sanoen muuttunut liikennesääntö muuttaa sitä, mitä liikenteessä valvotaan ja mihin puututaan. Tämä ei suoranaisesti kuitenkaan muuta liikenteenvalvojan tai oikeuslaitoksen toimintatapoja. Tieliikennelain

kokonaisuudistuksen yhteydessä merkittävien liikenteenvalvojien ja oikeuslaitoksen työhön vaikuttava muutos oli liikennevirhemaksun käyttöönotto sekä siihen liittyvät esimerkiksi automaattiseen liikenteenvalvontaan tulleet mahdollisuudet.

Luvussa 3 muutokset on luokiteltu edellä mainittuihin teemoihin:

- Polkupyöräliikenne
- Muu ajoneuvoliikenne
- Liikenteenohjaus
- Liikenteenvalvonta ja sanktiojärjestelmä

Joka alaluvussa on esitelty ensin tieliikennelain kokonaisuudistuksessa lakiin tehdyt keskeiset sisällölliset muutokset kyseiseen teemaan liittyen. Tämän jälkeen luvussa on esitetty muutoskohtiin liittyviä vaikutuksia, jotka voivat kohdentua tienkäyttäjään, tienpitäjään, liikenteenvalvojaan, oikeuslaitokseen tai muihin toimijoihin. Keskeisten muutosten vaikutuksia on arvioitu pääasiassa sidosryhmävuoropuhelun ja kirjallisuuskatsauksen pohjalta, mutta osassa on myös hyödynnetty tilastokatsausta. Käytetyt menetelmät on esitelty edellisessä luvussa.

## 3.1 Polkupyöräliikenne

### 3.1.1 Polkupyöräliikenteen sääntelymuutokset

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tehtiin runsaasti polkupyöräliikennettä koskevia sääntelymuutoksia. Hallituksen esityksessä (HE 180/2017) polkupyöräliikenteeseen tehtyjä sääntelymuutoksia on perusteltu muun muassa polkupyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista. Polkupyöräliikennettä koskevat liikennesäännöt koskevat pääsääntöisesti myös kevyellä sähköajoneuvolla kulkevia tienkäyttäjiä. Lisäksi mikroliikennettä koskevia säännöksiä on lisätty tieliikennelakiin myös kokonaisuudistuksen jälkeen vuonna 2025.

Polkupyöräliikenteen osalta jälkiarvioinnissa on tarkasteltu erityisesti seuraavia sääntelymuutoksia. Suluissa on esitetty, mistä voimassa olevan lain kohdasta kyseinen muutos löytyy. Osasta muutoksista ei ole viittausta mihinkään tiettyyn pykälään.

- Pyörätie on lähtökohtaisesti aina yksisuuntainen ja kaksisuuntaiset pyörätiet merkitään lisäkilvellä (79 §)
- Pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle on osoitettu väistämisvelvollisuus (79 §)

- Tieliikennelakiin on lisätty uusi katutyyppe pyöräkatu. Pyöräkatu on sekaliikennekatu, jossa liikenne toimii pyöräilijöiden ehdoilla. (45 §)
- Yksisuuntaisella kadulla pyöräily voidaan sallia kahteen suuntaan lisäkilvellä
- Polkupyörässä on oltava punainen takavallo valkoisen tai vaaleankeltaisen etuvalon lisäksi pimeällä tai hämärässä (49 §)
- Tieliikennelakiin on lisätty uusia pyöräilyn opastamisessa hyödynnettäviä merkkejä, kuten pyöräilyn viitta ja pyöräilyn suunnistustaulu.

Pyörätien jatkeen merkitsemiskäytäntöä perusteltiin hallituksen esityksessä liikenneturvallisuudella. Liikennesääntö ja liikennejärjestely tukevat paremmin toisiaan, kun pyörätien jatke on merkitty vain silloin, kun muiden ajoneuvojen väistämisvelvollisuus on osoitettu liikennemerkillä. Hallituksen esityksen mukaan pyöräkadun tarkoituksena on parantaa pyöräilyn mahdollisuuksia taajamaolosuhteissa. Pyöräien takavallojen käyttöön liittyvällä säännöksellä pyrittiin hallituksen esityksen mukaisesti parantamaan pyöräilyn turvallisuutta pimeän ja hämärän aikana liikuttaessa, koska ajovalot lisäävät pyöräilijän havaittavuutta.

### 3.1.2 Polkupyöräliikenteen sääntelymuutosten vaikutukset

Haastatteluissa polkupyöräliikenteeseen liittyvien sääntelymuutosten arvioitiin sujuvoittaneen pyöräilyä ja pyöräilijöiden aseman kokonaisuutena vahvistuneen. Monet uudistuneessa tieliikennelaissa mukana olevat säännökset ovat konkreettisesti parantaneet pyöräilijän asemaa liikenteessä. Esimerkiksi pyöräkatu, kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen lisäkilvellä ja selkeytetyt pyörätien jatkeiden järjestelyt ovat vahvistaneet polkupyöräliikenteen näkyvyyttä ja sujuvuutta. Muutoksista on kuitenkin aiheutunut myös tiettyjä tulkinta- ja turvallisuushaasteita.

Lähes kaikki haastatellut tahot totesivat, että lopullinen hyöty polkupyöräliikenteen lakiuudistuksista riippuu toteutusten laajuudesta, siirtymäaikojen hallinnasta ja selkeästä viestinnästä tienkäyttäjille. Selkeä viestintä nostettiin esille usean tehdyn muutoksen yhteydessä: muutoksen käytännön hyöty realisoituu vasta, kun liikennenympäristössä kaikki merkinnät on tehty johdonmukaisesti ja tienkäyttäjät tuntevat eri tilanteissa pätevät säännöt. Viestinnällinen näkökulma ei ole kuitenkaan lakitekninen tai lakimuutoksilla korjattavissa.

Haastatteluissa kunnat arvioivat, että tieliikennelaissa mahdollistetut uudenlaiset järjestelyt on koettu hyväksi työkaluiksi polkupyöräliikenteen suunnittelussa. Esimerkiksi pyöräkatu ja polkupyöräliikenteen salliminen kahteen suuntaan

yksisuuntaisilla kaduilla nähtiin hyvinä keinoina parantaa pyöräilyn sujuvuutta. Uudet järjestelyt ovat haastattelujen mukaan levinneet suuriin ja keskisuuriin kaupunkeihin, mutta pienemmissä kunnissa esimerkiksi resurssivajeet ovat hidastaneet uusien ratkaisujen käyttöönottoa. Tämän vuoksi myös polkupyöräliikenteen muutosten aiheuttamia kustannuksia ja vaikutuksia oli vaikea arvioida yhtenäisesti.

***Pyörätie on lähtökohtaisesti aina yksisuuntainen ja kaksisuuntaiset pyörätiet merkitään lisäkilvellä (79 §)***

Seitsemän vuoden siirtymäaika kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitsemisestä lisäkilvillä koettiin haastattelujen mukaan liian pitkäksi. Siirtymäaika on mahdollistanut järjestelyjen ja lisäkilpien suunnittelun ja asentamisen vaiheittain, mutta toisaalta tienkäyttäjien näkökulmasta pitkä siirtymäaika pitää vanhat ja uudet ratkaisut liian pitkään rinnakkain. Haastatteluiden mukaan tienkäyttäjien voi olla vaikea päätellä, onko väylä yksisuuntainen vai kaksisuuntainen, kun ei ole varmuutta siitä, puuttuuko lisäkilpi tarkoituksella vai onko lisäkilpi vain asentamatta, jolloin väylä on tarkoitettu kaksisuuntaiseksi. Tämä voi aiheuttaa tulkintaongelmia, koska merkinnät voivat olla hyvin erilaisia eri ympäristöissä.

Uusiin polkupyöräliikenteen järjestelyihin ja ratkaisuihin liittyvä suunnittelu on sitonut haastattelujen mukaan kuntien omaa henkilöstöä ja vaatinut konsulttiresursseja. Kuntaliitossa (2025) arvioitiin ennen tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantuloa yhdessä kuntien kanssa, että pyörätiemerkkien lisäkilvet kaksisuuntaisuuden osoittamiseksi aiheuttavat kunnille silloisella hintatasolla (2018–2019) suuruusluokaltaan 20 miljoonan euron kustannukset. Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän liikennemerkkiä käytetään paljon ja laajalti koko maassa. Taloudellisesti tehokkaampana ratkaisuna pidettiin yksisuuntaisten pyöräteiden merkitsemistä autoliikenteen tapaan, sillä yksisuuntaisia pyöräteitä on huomattavasti vähemmän kuin kaksisuuntaisia.

Kaksisuuntaisen polkupyöräliikenteen lisäkilpien hankinta ja asennus on aiheuttanut kuntien mielestä ”valtavasti ylimääräistä työtä ja kustannuksia”. Kyselyissä useimpien vastaajien mielestä sääntelymuutos lisäsi kuntien ja tienpitäjien kustannuksia, mutta ei juurikaan parantanut turvallisuutta tai selkeyttänytkä liikennettä. Kustannuksia pidettiin kohtuuttomina, koska liikenneturvallisuushyötyjä ei koettu saatavan. Monet toivoivat koko asetelman kääntämistä päinvastaiseksi, jolloin pyörätiet olisivat oletusarvoisesti kaksisuuntaisia ja vain lisäkilvellä merkitäytinä yksisuuntaisia. Joissakin kaupunkikeskustoissa sääntelymuutosta pidettiin kuitenkin välineenä selkeyttää uusiin yksisuuntaisiin pyöräväyliin siirtymistä, mutta tätä myönteistä näkemystä esiintyi harvoissa vastauksissa.

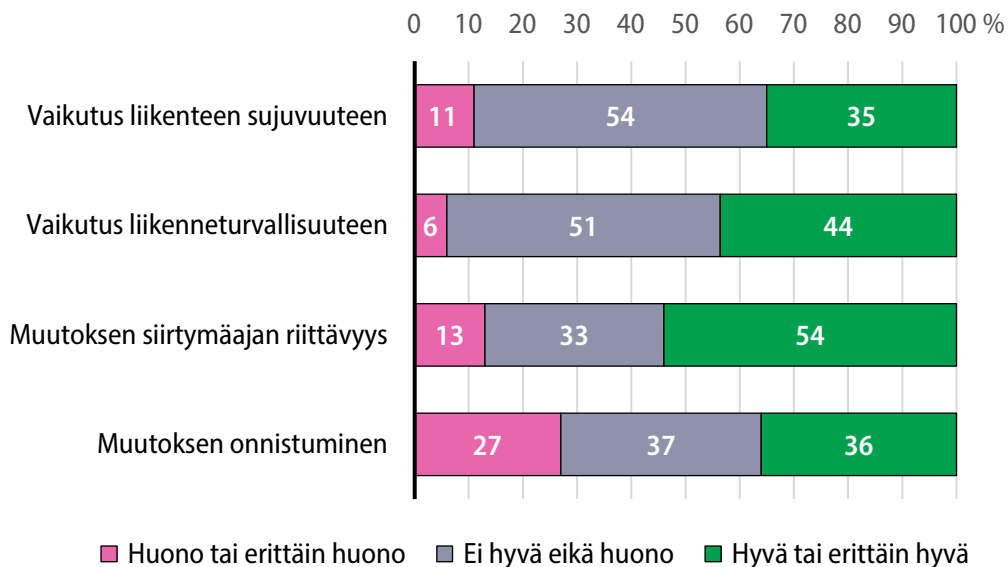
Suurten kaupunkien ulkopuolella lähes kaikki pyörätiet ovat käytännössä kaksisuuntaisia, joten lisäkilpien asettaminen koettiin turhaksi, kalliiksi ja maisemaa pilaavaksi. Lisäkilpien runsaan käytön koettiin hämärtävän pyöräilijän kaipaamaa selkeää ohjaavuutta ja tekevän väylistä vaikeammin hahmotettavia, mikä voi lisätä virheellistä ajamista ja konflikteja risteyksissä tai polkupyöräliikenteen väylätyypin muutoskohdissa. Osa vastaajista myös koki, ettei liikennesääntö ratkaise väylien pyöräilijöiden käyttäytymiseen liittyviä ongelmia (”kilpapyöräilijät eivät edelleenkään aja pyörätiellä”). Poliisin vastauksissa korostettiin myös tiemerkin-  
töjen ja liikenteenohjauksen selkeyden merkitystä. Toisaalta osa poliisilaitoksista koki, ettei muutoksella ole suurta vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.

Osa kunnista ja etujärjestöistä pelkäsi, että liikennemerkkien liikakäyttö tekee liikenneympäristöstä ja sen opastavuudesta epäselvän myös jalankulkijoille. Jalankulkijoissa on paljon lapsia, iäkkäitä, ulkomaalaistaustaisia tai toimintarajoitteisia ihmisiä, jotka eivät aina hahmota väylän tarkoitusta tai omaa paikkaansa lisäkilpien avulla. Kaksisuuntaisen polkupyöräliikenteen jatkuminen jalkakäytävän vieressä ilman rakenteellista erottelua voi yhä johtaa konflikteihin.

Autoilijoille lisäkilpien pieni koko ja runsas määrä tekevät vastaajien mukaan polkupyöräliikenteen kulkusuunnan arvioinnista aiempaa vaikeampaa etenkin risteyksissä, joissa väistämisvelvollisuudet ovat jo entuudestaan hankalia. Vakuutuslaitosten vastauksissa nousivat esille lisääntyneet tulkintariidat ja vahinkotapaukset haastavien väistämissääntöjen tai epäselvän liikenteenohjauksen takia.

Kuviossa 1 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pyörätien yksisuuntaisuuden onnistumisesta, vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen sekä siirtymäajan riittävydestä. Vastaajat pitivät muutosta pääosin hyvänä. Vastaajista 27 prosenttia ei pitänyt muutosta onnistuneena. Erityisesti ELY-keskuksissa ja isoissa kunnissa yli 40 prosenttia vastaajista piti muutosta huonosti tai erittäin huonosti onnistuneena. Onnistuneimpana muutosta pitivät etujärjestöt. Siirtymäajan riittävyteen (toukokuu 2027) oltiin pääosin tyytyväisiä, vain isoissa kunnissa noin kolmannes ei pitänyt siirtymäaikaa riittävänä. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen koettiin pitkälti neutraaleiksi tai hyväksi.

**Kuvio 1.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Pyörätie on lähtökohtaisesti aina yksisuuntainen ja kaksisuuntaiset pyörätiet merkitään lisäkilvellä (n=100)



### ***Pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle on osoitettu väistämisvelvollisuus (79 §)***

Haastattelujen mukaan pyörätien jatkeen merkitsemiskäytännöt arvioitiin oikeanlaisiksi ja selkeiksi. Haastateltavat näkivät, että väistämissäntöjä selkeyttää, kun pyörätien jatke on merkitty vain silloin, kun risteävän ajoneuvoliikenteen väistämisvelvollisuus on osoitettu. Lisäksi muutokseen liittyi jo päättynyt kahden vuoden siirtymäaika. Lausuntokierroksella merkitsemistavan ennakoitiin olevan sekava koko siirtymäajan, minkä arvioitiin lisäävän turvallisuusriskejä. Haasteena nähtiin tienkäyttäjien heikko tuntemus väistämissäntöistä. Lausunnoissa ennakoitiin, että pyöräilijän luottamus muiden väistämisvelvollisuuteen voi kasvaa ja varovaisuus tienlityksissä heikentyä, kun autoilijat väistävät varmuuden vuoksi tai tietämättömyyttään.

Haastatteluissa todettiin, että ongelma on jatkunut myös siirtymäajan yli. Väistämisvelvollisuuksissa on edelleen epäselvyyksiä tietämättömyyden takia, vaikka merkinnät olisikin tehty täysin oikein tieliikennelain mukaisina. Erityisesti vastoin liikennesääntöjä toimitaan haastateltujen mukaan suojateillä, joissa pyöräilijällä on väistämisvelvollisuus, mutta autot silti saattavat väistää.

Kuntaliiton (2025) julkaisun mukaan pyörätien jatkeiden merkinnät ovat aiheuttaneet paljon työtä kunnissa. Kritiikkiä kohdistettiin myös siihen, että järjestelyt oli juuri saatu toteutettua aiemman tieliikennelain muutoksen mukaisiksi. Pyörätien jatkeiden osalta siirtymäaika oli kuntien näkökulmasta lyhyt, ja aktiivista liikenne-merkkien vaihtamisaikaa lyhensi entisestään se, että muutostöitä voitiin tehdä vain kausiluontoisesti. Väylävirastossa arvioitiin, että pyörätien jatkeiden muutoksista aiheutui vuosittain 150 000 euron kustannukset koko siirtymäajan.

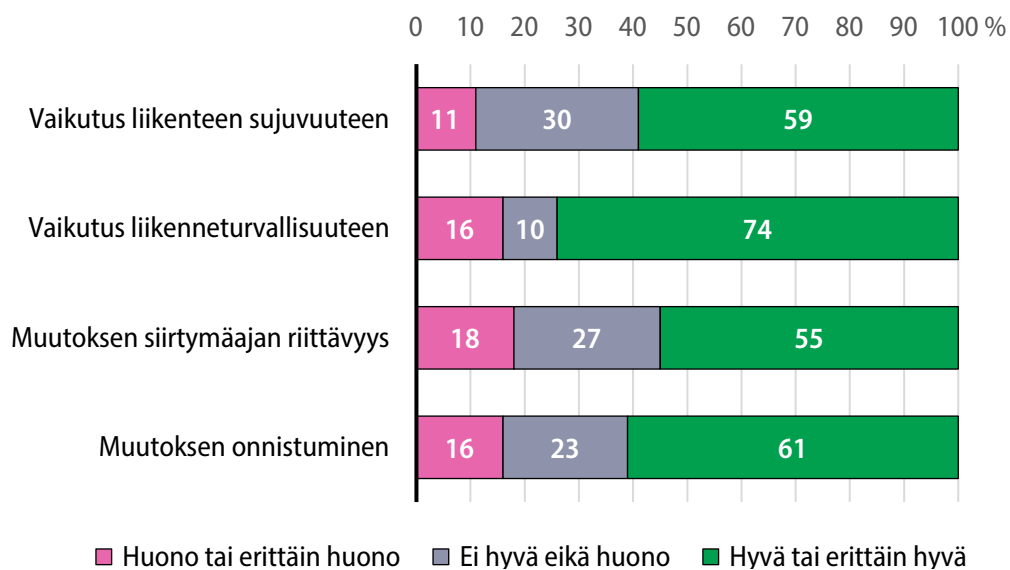
Kyselyissä vastaajien enemmistö näki säännön idean hyvänä, mutta käytettävät merkintätavat osittain huomaamattomina ja vaihtelevina. Kaikkien tienkäyttäjärhymien luottamus sääntöön edellyttää näkyvää ja yhtenäistä tapaa merkitä pyörätien jatkeet sekä selkeää viestintää ja liikennekäyttäytymisen valvontaa. Itse periaate koettiin kaikissa sidosryhmissä oikeansuuntaiseksi, mutta käytännön toteutuksessa pyörätien jatkeen katkoviivoja ja pelkkää väistämivelvollisuutta osoittavaa liikennemerkkiä pidettiin vaikeasti havaittavana etenkin lumen tai kulumisen vuoksi. Joissain vastauksissa kaivattiin selkeää valtakunnallista ohjetta yksiselitteisyyden parantamiseksi. Toteutusten hajonnan koettiin johtuvan pitkälti rahoituseroista. Pyörätien jatkeen merkitseminen värillisellä massalla lisäisi kustannuksia, mutta se voisi vastaajien mielestä olla turvallisuushyödyiltään sen arvoista.

Pyörätien jatkeen merkintä oli poliisin näkemyksen mukaan hyvä muutos, mutta pyöräilijän väistämissäännöt ovat tienkäyttäjille yhä epäselviä, etenkin kun seassa on paljon ihmisiä, joilla ei ole taustallaan ajo-opetusta. Liikenteenohjauksen yhtenäisyyttä eri kuntien välillä voitaisiin parantaa. Viestinnällä voitaisiin parantaa kansalaisten tietoisuutta säännöistä. Vaikutukset poliisiin näkyivät erityisesti valvonnan kohdentamisessa ja teknologian hyödyntämisessä. Valvonnan kohteiden nähtiin monipuolistuneen juuri pyöräilijöiden osalta. Liikennevalvontaa on esimerkiksi jonkin verran kohdennettu paikkoihin, missä on liikennemerkki B7 "väistämivelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa".

Kuviossa 2 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pyörätien jatkeen merkitsemisen onnistumisesta, vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen sekä siirtymäajan riittävydestä. Valtaosa vastaajista piti muutosta hyvänä, ja ELY-keskusten edustajista lähes kaikki pitivät sitä onnistuneena. Vain yksittäiset etujärjestöjen, vakuutusyhtiöiden ja kuntien vastaajat arvioivat muutoksen huonosti onnistuneeksi. Siirtymäaika oli kaksi vuotta (toukokuuhun 2022 asti), ja sen riittävyttä pidettiin pääosin hyvänä. Vain isoissa kunnissa noin kolmannes piti siirtymäaikaa riittämättömänä, mikä voi liittyä kohteiden suureen määrään. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen olivat

vastaajien mukaan pääosin neutraaleja tai hyviä. Etenkin isoissa kunnissa oltiin tyytyväisiä muutoksen vaikuttavuuteen. Toisaalta vakuutusyhtiöissä pari vastaajaa piti liikenneturvallisuusvaikutuksia huonoina.

**Kuvio 2.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle on osoitettu väistämisvelvollisuus (n=100)



Pyörätien jatkeen merkitsemiskäytännöistä on tehty selvityksiä esimerkiksi Raumalla (Rauman kaupunki, 2021) ja Kangasalla (Tampereen ja Kangasalan kaupungit, 2022). Raumalla Karpalotiellä kokeiltiin pyöräilijän ylityspaikkaa korottamalla pyörätien jatke rakenteellisesti ja osoittamalla risteävä ajorata väistämisvelvolliseksi. Ratkaisun todettiin maastokäynneillä, nopeusmittauksissa ja nettikyselyssä vähentävän ajonopeuksia ja tekevän väistämisvelvollisuuden yksiselitteiseksi aikaisemmin epäselvässä kohteessa. Kävelijät ja pyöräilijät arvioivat liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden nousseen selvästi muutosten jälkeen. Kangasalla vastaavasti kokeiltiin pyöräilijän tienylityspaikkaa Finnentiellä jo olemassa olevalle korotetulle suojatielle, ja tarkastelut tehtiin ennen ja jälkeen muutoksen. Jälkeen-tilanteessa todettiin, että yleensä autoilijat antoivat tietä pyöräilijöille, mutta joissain tapauksissa väistämissäännöissä oli epäselvyyksiä. Epäselvissäkin tilanteissa lopulta pyöräilijä yleensä ylitti kadun ensimmäisenä.

***Tieliikennelakiin on lisätty uusi katutyyppe pyöräkatu. Pyöräkatu on sekaliikennekatu, jossa liikenne toimii pyöräilijöiden ehdoilla. (45 §)***

Pyöräkadun merkinnän mahdollistamisen ennakoitiin lausunnoissa sujuvoittavan pyöräilyä. Pyöräkatu on tieliikennelakiin tehty lisäys, joka määrittelee pyöräkadulle liikennemerkinnät (E28: Pyöräkatu sekä E29: Pyöräkatu päättyy) ja sitä koskevat liikennesäännöt ja antaa näin kunnille mahdollisuuden hyödyntää uudenlaista liikennejärjestelyä. Haastattelussa todettiin, että pyöräkatujen toteutukset on esimerkiksi Helsingissä koettu hyväksi, vaikka alkuvaiheessa uusi järjestely vaatiikin pyöräilijöiltä ja muilta pyöräkadulla liikkuvilta opettelua.

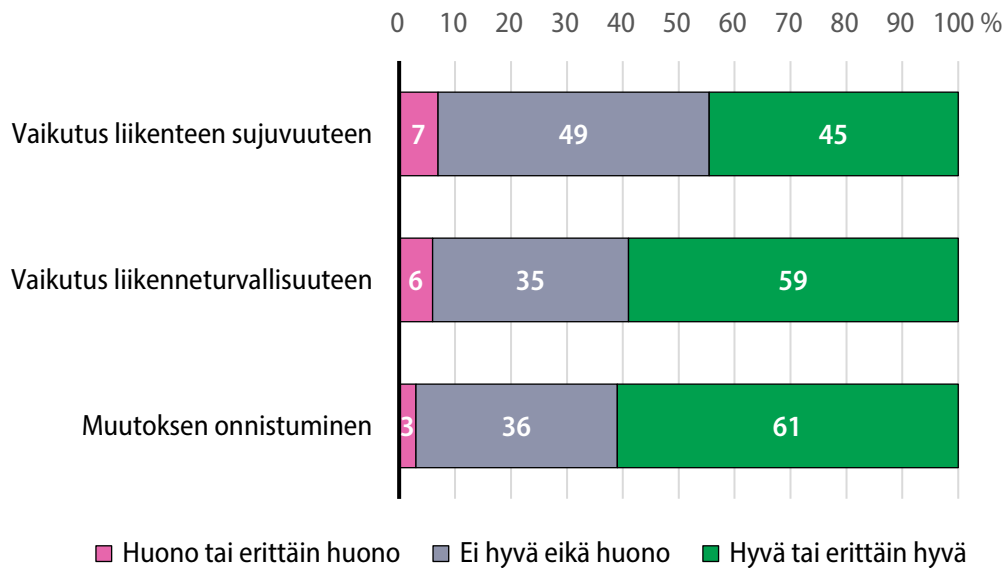
Pyörätien käyttövelvoitteen lievennys (”väärällä puolella” kulkevan yksisuuntaisen polkupyöräliikenteen väylän sijasta voi käyttää ajorataa) on vähentänyt haastattelujen mukaan pyöräilijöiden tarpeettomia kadunylityksiä ja siten parantanut sujuvuutta. Toisaalta autoilijat saattavat tämän vuoksi kohdata pyöräilijöitä ajoradoilla yllättävissä paikoissa.

Kyselyihin vastanneet suhtautuivat pyöräkatu-uudistukseen enimmäkseen myönteisesti. Pyöräilijöille uudistus merkitsi sujuvampaa ja turvallisempaa liikkumista, ja useimmat kunnat sekä ELY-keskukset pitivät ideaa oikeasuuntaisena. Samalla näkemykset jakoutuivat käyttäjäryhmien välillä. Jalankulkijoiden turvallisuus on myös parantunut alhaisemman nopeustason ja polkupyöräliikenteen ja jalankulun erottelun vuoksi. Autoilijat tunnustivat turvallisuushyödyt, mutta kokivat väistämissäännöt ja ohitusmahdollisuudet ajoittain epäselviksi.

Haastatteluiden mukaan pyöräkadut ovat vielä melko harvinaisia, minkä vuoksi sillä liikkuminen ei ole kaikille täysin selvää. Etujärjestöissä nostettiin esiin autoilijoilta tarvittava asennemuutos esimerkiksi alhaisempaa nopeustasoa tai pyöräilijän ohittamistarvetta kohtaan. Yhtenäiset liikennemerkinnät, riittävä valvonta ja nopeusrajoitusten noudattaminen nousivat kyselyissä keskeisiksi kehityskohteiksi, jotta pyöräkatukonsepti toimisi kaikille käyttäjille. Pyöräkadun merkintöjen havaittavuus on oleellista myös talviolosuhteissa. Vakuutusyhtiöiden vastauksissa nousivat esiin lisääntyneet havainnot kääntymis- ja ohitusilanteissa tapahtuvista vaaratilanteista.

Kuviossa 3 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pyöräkadun onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Etenkin isot kunnat olivat muutokseen tyytyväisiä ja pitivät sitä onnistuneena. Isojen kuntien edustajat pitivät muutoksen liikenneturvallisuusvaikutuksia hyvinä tai erittäin hyvinä, ja sujuvuusvaikutuksiakin hyvinä tai vähintään neutraaleina. Vain muutama vastaaja arvioi muutosten olevan negatiivisia. Monilla vastaajilla korostui kuitenkin en osaa sanoa -vastaukset, mikä kertoo siitä, ettei pyöräkadusta ole vielä riittävästi kokemuksia tai tietoa.

**Kuvio 3.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Tieliikennelakiin on lisätty uusi katutyyppe pyöräkatu. Pyöräkatu on sekaliikennekatu, jossa liikenne toimii pyöräilijöiden ehdoilla. (n=100)



Pyöräkatuja on kokeiltu ja selvitetty esimerkiksi Helsingissä (Mäenpää 2022), Raumalla (Rauman kaupunki 2021) ja Porvoossa (Porvoon kaupunki 2023). Helsinkiin ensimmäinen pyöräkatu rakennettiin Kulosaaren puistotielle. Sen käyttöä tutkittiin kuvaustutkimuksella ja käyttäjien kokemuksia kyselytutkimuksella Aalto-yliopiston diplomityössä. Vastaavasti Porvoossa Jokikadun pyöräkadun käyttöä on selvitetty käyttäjäkyselyllä ja tarkkailututkimuksella. Raumalla Sahanpolku muutettiin pyöräkaduksi ja muutoksen vaikutuksia arvioitiin maastokäynneillä ja nettikyselyllä.

Kulosaaren puistotiellä todettiin, että liikenne pyöräkadulla vaikutti sujuvan tarkkailuaikana normaalisti. Autoilijat saattoivat ohittaa pyöräilijöitä liikennetilanteen salliessa, kun taas pyöräilijät ohittivat hitaampia empimättä. Kadun nopeudet olivat silmämääräisesti arvioituna yleensä maltillisia. Jalkakäytävillä pyöräily oli harvinaista, mutta sitäkin tapahtui erityisesti silloin, kun autoliikenteen määrä oli suurempi. Porvoossa merkittävimpiä vaaran aiheuttajia olivat yksittäiset autonkuljettajat, jotka muun muassa ohittivat pyöräilijän liian läheltä. Polkupyöräliikenne kulki pääosin ajoradalla sääntöjen mukaisesti, mutta noin kymmenesosa kulki jalkakäytävällä. Porvoossa arvioitiin, että pyöräkadulla liikkumisen säännöt eivät ole vielä kaikille tuttuja. Raumalla todettiin liikenteen järjestelyjen selkeytyneen aiemmin jäsentymättömällä kadulla, ja pyöräilyn

liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden sekä autoilun sujuvuuden parantuneen. Kyselytutkimuksessa pyöräily ja kävely pyöräkadulla koettiin Helsingissä turvalliseksi, miellyttäväksi, sujuvaksi ja loogiseksi. Toisaalta ongelmallisina koettiin pyöräilijöiden ja autoilijoiden käyttäytyminen sekä liittyminen vanhaan polkupyöräliikenteen järjestelyyn. Autoilijat arvioivat kokonaisuutta kriittisemmin. Porvoossa merkittävä osa vastaajista piti pyöräkatujärjestelyä jalankulun, polkupyöräliikenteen ja autoilun turvallisuutta heikentävänä, mutta moni myös koki turvallisuuden parantuneen.

Suurten kaupunkien pysäköinninvalvonnasta vastaavilta saatujen tietojen perusteella pyöräkaduilla pysäköinti ei ole merkittävästi kuormittanut pysäköinninvalvontaa. Tapaukset ovat harvinaisia, koska pyöräkadut sijoittuvat useimmiten alueille, joilla pysäköinti on muutenkin sallittu vain merkityillä paikoilla tai rakenteellisesti erotettujen väylien ulkopuolella. Joissakin kaupungeissa käyttöönoton alkuvaihe aiheutti hetkellistä epätietoisuutta, mutta selkeä opastus ja vähäinen autoliikenne pyöräkaduilla ovat tehneet pysäköinninvalvonnasta sujuvaa ilman pysyviä ongelmia.

### ***Yksisuuntaisella kadulla pyöräily voidaan sallia kahteen suuntaan lisäksi***

Kaksisuuntaisen polkupyöräliikenteen salliminen lisäksi yksisuuntaisilla kaduilla on haastattelujen mukaan nopeuttanut ja sujuvoittanut pyöräilijöiden reittejä, mutta on samalla heikentänyt liikennejärjestelyjen ennakoitavuutta erityisesti risteäviltä kaduilta saapuvien osalta. Haastattelujen mukaan risteävältä kadulta kääntyvä autoilija ei aina voi havaita etukäteen, että väistettäviä pyöräilijöitä voi tulla molemmista suunnista.

Kaksisuuntaisia polkupyöräliikenteen järjestelyjä yksisuuntaisilla kaduilla on kokeiltu ja selvitetty esimerkiksi Helsingissä (Helsingin kaupunki 2022), Tampereella (Tampereen ja Kangasalan kaupungit 2022) ja Raumalla (Rauman kaupunki 2021). Helsingissä tutkimus toteutettiin Vallilassa kolmessa risteyksessä, joihin toteutettiin ennen- ja jälkeen-tilanteiden kuvaukset, jotka analysoitiin konenäköalgoritmilla. Tampereella kaksisuuntaisen polkupyöräliikenteen järjestelyjä yksisuuntaisella kadulla tarkasteltiin viidessä kohteessa ennen- ja jälkeen -tilanteissa sekä testiajoilla ja niitä seuranneilla haastatteluilla ja kyselyllä. Raumalla yksisuuntaisella pyöräily kahteen suuntaan on mahdollistettu Isopoikkikadulla, jossa kadulle lisättiin pyöräkaista. Sekä Helsingin että Rauman kohteissa katuja pyöräiltiin molempiin suuntiin sääntöjen vastaisesti jo ennen uutta järjestelyä.

Kyselyissä mahdollisuus sallia polkupyöräliikenne molempiin suuntiin yksisuuntaisilla kaduilla jakoi mielipiteet selvästi. Useimmat kunnat, etenkin pienemmät kaupungit, suhtautuivat uudistukseen varauksella ja uskoivat ratkaisuun liittyvän liikenneturvallisuusriskejä ja kustannuksia. Osa vastaajista puolestaan näki säännön hyödyllisenä täydentämään pyöräverkkoa erityisesti keskusta-alueilla, kunhan liikennejärjestelyt ja viestintä tehdään selkeästi. Autoilijoille ja jalankulkijoille uudistus aiheuttaa vastaajien mukaan epävarmuutta väistämissäntöjen ja havainnoinnin suhteen. Etenkin suojatietä yksisuuntaisella kadulla ylittäessä vastakkaisesta suunnasta tulevat pyöräilijät voivat aiheuttaa odottamattomia tilanteita jalankulkijoille. Vastaajat nostivat tärkeäksi huolehtia liittymäjärjestelyistä, liikennevalo-ohjauksesta, kadunvarsipysäköinnin järjestelyistä sekä rakenteellisesta erottelusta järjestelyn havaittavuuden ja käytettävyyden parantamiseksi. Liikennevaloissa pyöräilijöille sopivan opastinjärjestelyn puutteet tekevät vastaajien mukaan liittymätilanteista joissain tilanteissa sekavia. Myös talviolosuhteet tekevät monista järjestelyistä vaikeammin havaittavia ja tunnistettavia.

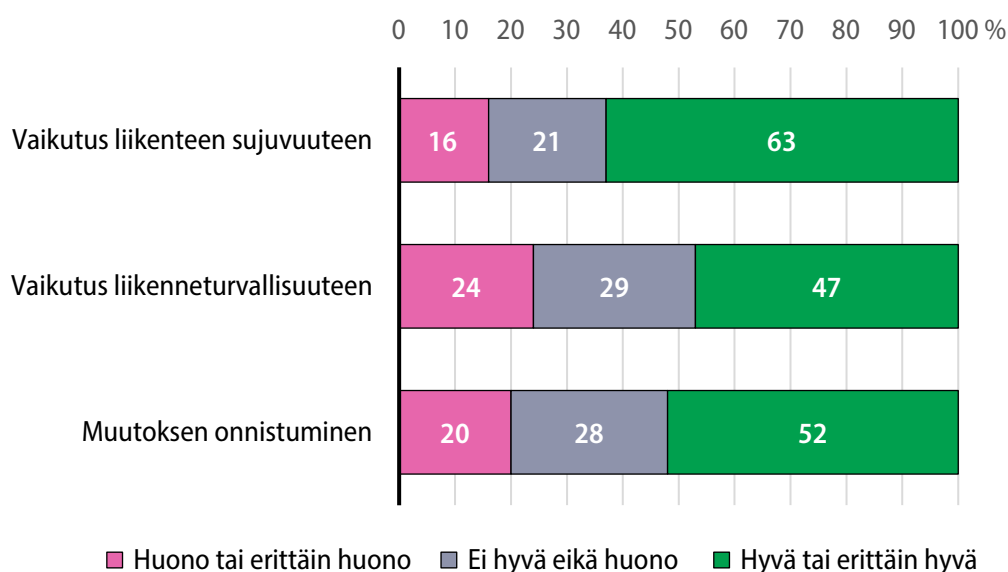
Tieliikennelaki mahdollistaa järjestelyn toteutuksen soveltuviin kohteissa, mutta osa kunnista on toistaiseksi päättänyt olla toteuttamatta järjestelyjä lainkaan sen mahdollisten liikenneturvallisuushaasteiden vuoksi. Vakuutusyhtiöiden näkökulmasta kääntymis- ja kohtaamisonnettomuuksien riski kasvaa, koska autoilijat eivät ole tottuneet varmistamaan, tuleeko pyöräilijöitä muuhun ajoneuvo-liikenteeseen vastakkaisesta suunnasta.

Poliisilaitosten mukaan pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla vastakkaiseen ajosuuntaan on koettu ongelmalliseksi liikenneturvallisuuden kannalta. Pyöräilijöillä on hyvin eritasoisia valmiuksia turvalliseen liikkumiseen ja vaaratilanteet ovat lisääntyneet, eikä muutoksen ole koettu myöskään lisäävän liikenteen sujuvuutta. Muutos ei ole kuitenkaan ainakaan merkittävästi näkynyt kolaritilastoissa.

Kuviossa 4 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pyörätien yksisuuntaisuuden onnistumisesta, vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen sekä siirtymäajan riittävydestä. Noin puolet vastaajista piti muutosta onnistuneena, mutta epäonnistuneena sitä piti kuitenkin jopa 20 prosenttia. Positiivisimmin muutokseen suhtautuivat isot kunnat, joista noin 40 prosenttia piti sitä erittäin hyvänä muutoksena, kun taas kriittisimmin muutoksen onnistumiseen suhtautuivat etujärjestöjen edustajat. ELY-keskusten näkemykset jakautuivat sekä hyviin että huonoihin arvioihin. Liikenneturvallisuuden osalta muutoksessa nähtiin heikkouksia kaikissa vastaajaryhmissä, mutta isoissa kunnissa usko muutoksen positiivisiin vaikutuksiin oli suurin. Sujuvuuden osalta noin 80 prosenttia isojen kuntien

vastaajista piti vaikutuksia positiivisina, mutta myös ELY-keskuksissa uskottiin muutoksen sujuvoittavan liikennettä. Pienissä kunnissa ja etujärjestöissä oli paljon epätietoisuutta aiheesta.

**Kuvio 4.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Yksisuuntaisella kadulla pyöräily voidaan sallia kahteen suuntaan lisäksi (n=100)



Helsingissä havaittiin, että uuteen sallittuun polkupyöräliikenteen suuntaan ajoi 55 prosenttia pyöräilijöistä, mistä voidaan päätellä järjestelyn olevan pyöräilyn saavutettavuuden ja sujuvuuden kannalta tarpeellinen ratkaisu. Turvallisuuden vaarantavia pyörä- ja autoliikenteen kohtaamisia videoilta ei havaittu, mutta kyseessä olivat hiljaiset liikenneympäristöt, joissa järjestelyn arvioitiin jo lähtökohtaisesti olevan turvallinen. Tampereella jalkakäytäväpyöräilyn todettiin vähentyneen järjestelyn seurauksena. Kohteissa havaittiin tarkasteluajanjaksona vähän konfliktitilanteita eri kulkumuotojen välillä, mutta väistämisvelvollisuuksien ja eri kulkusuuntien välisten järjestelyjen tulee olla riittävän selkeät. Raumalla todettiin, että ratkaisu selkeytti kadun toiminnallisuutta. Pyöräilyn ja jalankulun liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden koettiin parantuneen. Ratkaisun käyttöönoton jälkeen yksisuuntaista katua vastakkaiseen suuntaan liikkuvien pyöräilijöiden määrä yli kaksinkertaistui.

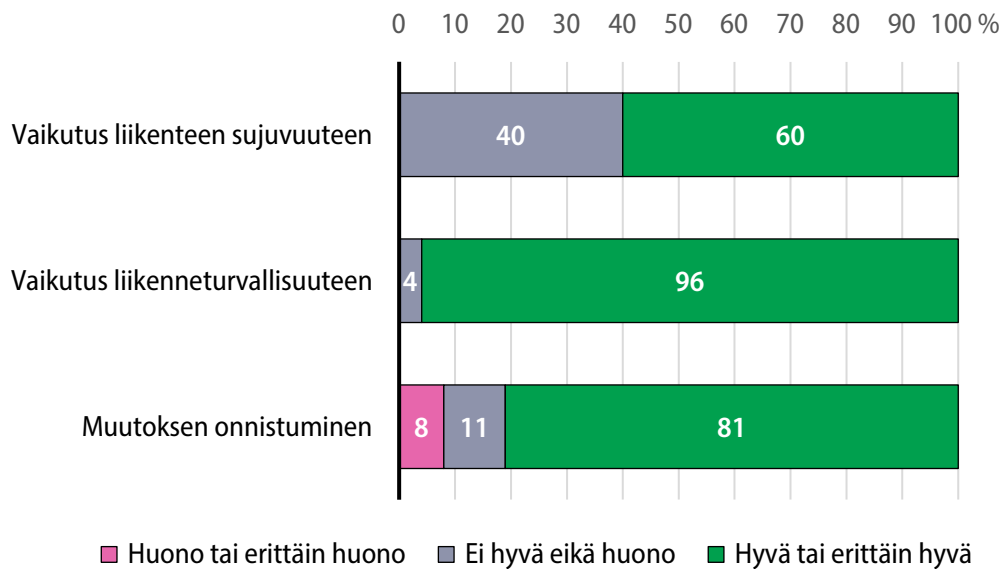
***Polkupyörässä on oltava punainen takavallo valkoisen tai vaaleankeltaisen etuvalon lisäksi pimeällä tai hämärässä (49 §)***

Polkupyörän ajovalot lisäävät pyöräilijän havaittavuutta, minkä arvioitiin haastatteluiden mukaan mahdollisesti hieman vähentävän pyöräilyonnettomuuksien määrää. Toisaalta lain lausuntovaiheessa nousi esille myös näkökulmia, että vaatimus polkupyörän takavalloista saattaa vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta lisävarusteiden hankkimisen ja niistä huolehtimisen tarpeen vuoksi. Haastatelussa todettiin, että tieliikennelain velvoite käyttää pyörässä etu- ja takavalloa on pyöräilijän turvallisuuden kannalta tärkeä. Muun muassa Väylävirasto nosti esille näkökulman, että laissa ei määritellä riittävän tarkasti pyöränvalojen laatu- ja teho-vaatimuksia. Esimerkiksi vilkkuvia valoja käytetään paljon, vaikka sellaisia muutoin tieliikenteessä käytetään varoitusvaloina ja suuntamerkinä, ja toisaalta lähestyvän pyörän etäisyyden arviointi on helpompaa, kun valo palaa tasaisesti.

Kyselyaineistossa pyörän punaisen takavalon pakollisuutta kommentoitiin melko vähän. Vastausten perusteella velvoite koettiin luontevaksi jatkoksi jo aiemmin voimassa olleille heijastin- ja etuvalovaatimuksille, mutta käytännön vaikutuksista tai ongelmista on toistaiseksi kertynyt vain niukasti kokemuksia. Pyöräilyjärjestöissä kustannus- ja käytettävyyssyynns etenkin nuorilla ja satunnaisesti pyöräilevillä aiheutti huolta, mikäli markkinoille ei tule kohtuuhintaisia ja helposti kiinnitettäviä takavalloja. Suurimmaksi ongelmaksi koettiin pyöräilijöiden yleinen tuntemus lainsäädännöstä. Talviolosuhteissa takavallojen teho voi heiketä lumipeitteen tai kylmyyden vuoksi. Autoilijoiden näkökulmasta polkupyörän takavallo koettiin selvästi turvallisuutta parantavana asiana etenkin sekaliikenteessä valaisemattomilla alueilla, kuten taajaman ulkopuolella pientareella hämärän aikaan ajettaessa. Kuitenkin huonosti suunnatut, liian kirkkaat tai välkkyvät takavallo voivat häikäistä muita tiellä liikkujiä. Vakuutusyhtiöiden kannalta tutkittua tietoa on vielä niukasti, mutta toiveena oli selkeä onnettomuuksien määrän lasku etenkin haja-asutusalueella. Poliisin arvion mukaan muutos oli hyvä ja liikenneturvallisuutta parantava.

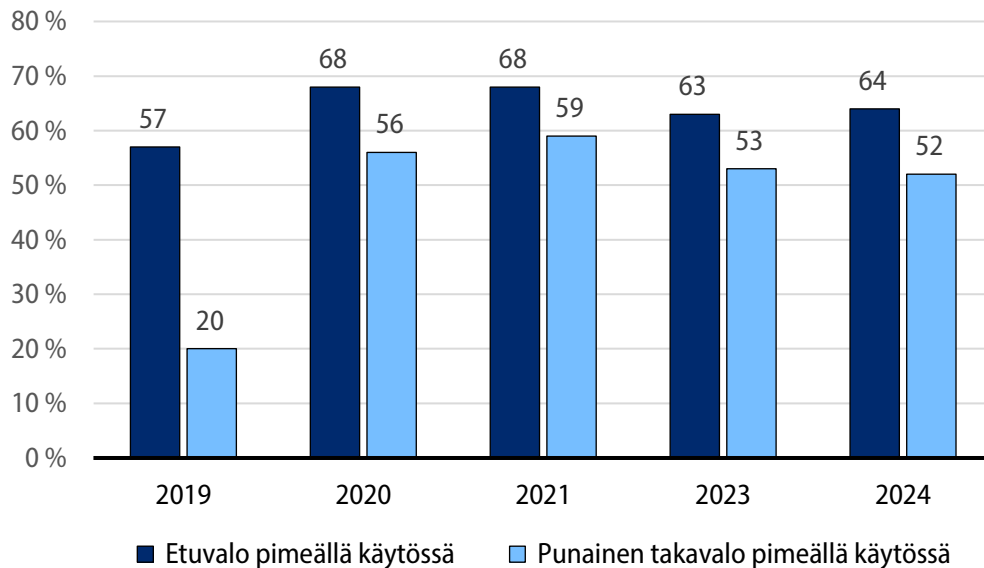
Kuviossa 5 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset polkupyörän takavallo käytön onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Vastaajat olivat erittäin yksimielisiä muutoksen onnistumisesta, sillä yli 80 prosenttia vastaajista koki muutoksen positiivisena. Erityisesti isoissa kunnissa muutos nähtiin lähes yksinomaan onnistuneena tai erittäin onnistuneena, vain pari vastaajaa piti muutosta heikommin onnistuneena. Liikenneturvallisuusvaikutuksista kaikki olivat kuitenkin samaa mieltä: ne koettiin joko hyväksi tai enimmäkseen jopa erittäin hyväksi. Sujuvuuden osalta vaikutus koettiin neutraalimmaksi, vaikka muutoksen koettiin vaikuttavan myös sujuvuuteen positiivisesti.

**Kuvio 5.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Polkupyörässä on oltava punainen takavalon valkoisen tai vaaleankeltaisen etuvalon lisäksi pimeällä tai hämärässä (n=100)



Liikenneturvan seurantojen mukaan pyörän takavalon käyttö on yleistynyt uudistetun tieliikennelain voimaantulon jälkeen. Aiemmin pyöräilijältä on vaadittu vain etuvalon käyttöä pimeään tai hämärään aikaan, mutta nyttemmin myös takavalon käyttö on pakollista. Kuviossa 6 on esitetty pyörän etu- ja takavalon käyttäneiden pyöräilijöiden osuuden kehitystä vuosina 2019–2024. Pyörän etuvalon käyttö on yleistynyt jonkin verran uutta tieliikennelakia edeltäneestä ajasta: 57 prosenttia vuonna 2019 ja 64 prosenttia vuonna 2024. Takavalon käytössä on tapahtunut selvää lisäystä vuoden 2019 jälkeen. Vuonna 2019 pyörän takavalon käytti vain 20 prosenttia pyöräilijöistä, mutta vuonna 2023 osuus on yli kaksinkertaistunut ja noussut jopa 53 prosenttiin. Vuonna 2024 osuus on pysynyt lähes samana. Liikenneturvan talvigallupissa (2025) kysyttiin suomalaisten suhtautumisesta tieliikennelain muutoksiin. 86 prosenttia vastaajista piti polkupyörän takavalon pakollisuutta hyvänä muutoksena.

**Kuvio 6.** Polkupyörän etu- ja takavalaja käyttäneiden pyöräilijöiden osuus vuosina 2019–2024. Lähde: Liikenneturva 2024



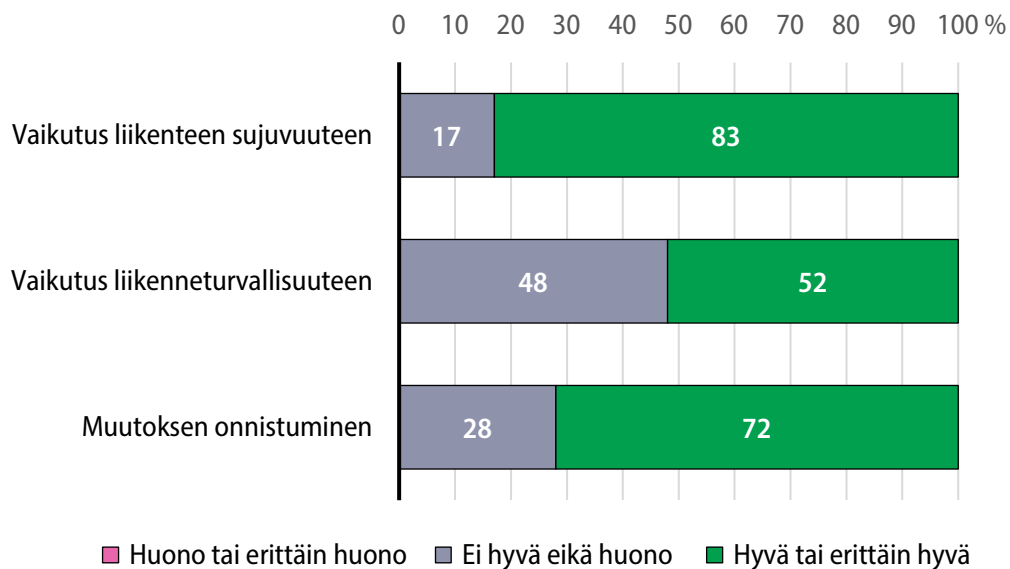
***Tieliikennelakiin on lisätty uusia pyöräilyn opastamisessa hyödynnettäviä merkkejä, kuten pyöräilyn viitta ja pyöräilyn suunnistustaulu***

Haastatteluissa pyöräilyn opastamiseen tai suunnistustauluihin ei tullut kommentteja, mutta kyselyissä uudet pyöräilyn viitat ja suunnistustaulut otettiin suurelta osin myönteisesti vastaan, koska ne helpottavat reittien hahmottamista ja korostavat polkupyöräiliikenteen asemaa tasavertaisena liikennemuotona. Samalla vastauksissa korostuivat kustannus- ja toteutushaasteet, sillä merkkien laaja käyttöönotto lisää investointitarvetta. Eri kunnissa on käytössä vaihtelevia toteutusmalleja viitoitukseksi, mikä heikentää vastaajien mukaan yhtenäisyyttä ja selkeyttä tienkäyttäjille. Eryityisesti pyöräilyjärjestöt ja useat kunnat pitivät uusia pyöräilyn opastusmerkkejä tervetulleina. Liikennemerkit ovat käyttökelpoisia myös jalankulkijoille, koska sama suunnistustieto palvelee myös heitä. Toisaalta huolta herätti opasteiden suuri määrä, mikä voi tehdä kaupunkiympäristöstä sekavan ja heikentää jalankulkijan tai pyöräilijän mahdollisuutta havainnoida olennaisimpia liikennemerkkejä. Suurikokoiset opasteet voivat myös joissain paikoissa kaventaa väyliä, heikentää näkemiä tai aiheuttaa ongelmia talvikunnossapidolle.

Kuviossa 7 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pyöräilyn opastusmerkkien onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Vastaajat pitivät muutosta hyvin onnistuneena, sillä yksikään vastaaja ei pitänyt

muutosta huonona. Erityisen positiivisesti siihen suhtautuivat suuret kunnat, joista yli puolet piti muutosta erittäin hyvin onnistuneena. Etujärjestöissä ja pienissä kunnissa oli kuitenkin jonkin verran neutraaleja tai en osaa sanoa -tuloksia. Liikenneturvallisuusvaikutukset koettiin pitkälti neutraalina tai hyvänä. Sujuvuusvaikutukset taas olivat hyvin positiivisia: lähes kaikki vastaajat uskoivat muutoksen lisäävän sujuvuutta vähintään jossain määrin.

**Kuvio 7.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Tieliikennelakiin on lisätty uusia pyöräilyn opastamisessa hyödynnettäviä merkkejä, kuten pyöräilyn viitta ja pyöräilyn suunnistustaulu (n=100).



## 3.2 Muu ajoneuvoliikenne

### 3.2.1 Muun ajoneuvoliikenteen sääntelymuutokset

Muun ajoneuvoliikenteen sääntelymuutokset koskevat muun muassa nopeusrajoituksia, pysäköintiä ja renkaita. Osa ajoneuvoliikenteen sääntelymuutoksista koskee myös pyöräilijöitä ajoneuvon kuljettajina. Hallituksen esityksessä (HE 180/2017) muuhun ajoneuvoliikenteeseen tehtyjä sääntelymuutoksia on perusteltu muun muassa liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvoittamisen näkökulmista.

Muun ajoneuvoliikenteen osalta jälkiarvioinnissa on tarkasteltu erityisesti seuraavia sääntelyn muutoksia:

- Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (36 §)
- Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä risteyksestä voi poistua myös muita kuin lähintä ajokaistaa pitkin (22 §)
- Määrämuotoisen pysäköintikiekon käytöstä luovuttiin ja pysäköinnin alkamisajan voi ilmoittaa vapaamuotoisesti (40 §)
- Tielle voidaan asettaa vähimmäisnopeus
- Kevytperävaunua vetävän henkilö- tai pakettiauton suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Aiemmin suurin sallittu nopeus oli 80 km/h. (99 §)
- Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoilta poistui ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus
- Talvirenkaita on käytettävä marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttää. Aikaisemmin talvirenkaita oli käytettävä säästä tai kelistä huolimatta joulukuun alusta helmikuun loppuun. (105 §)

Pysäköinnin sallimisella tien vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä tavoiteltiin hallituksen esityksen (HE 180/2017) mukaisesti muun muassa jakeluliikenteen toiminnan helpottamista, autoilun vähentämistä kaupunkien keskustoissa ja sähköautojen latauspisteiden helpompaa saavutettavuutta. Toisaalta hallituksen esityksessä todetaan, että alkuvaiheessa haittana voi ennen käytäntöjen muodostumista olla liikenneonnettomuuksien lisääntyminen, mutta asiasta ei ole tutkittua tietoa. Useampikaistaiselle ajoradalle kääntymisen vapauttamista perusteltiin sillä, että vaikka kyseessä on uusi liikennesääntö, on sen mukainen käyttäytyminen ollut yleistä jo aiemmin. Hallituksen esityksessä perustellaan ajoneuvotyyppien nopeusrajoitusten muutoksia ajoneuvotekniikan kehittymisellä, sillä esimerkiksi pakettiautojen rakenne ja turvallisuusvarusteet ovat viime aikoina kehittyneet, eikä ajoneuvojen käyttöön liikennemerkeillä rajoitetuilla nopeuksilla liity tavanomaisesta poikkeavaa riskiä. Lisäksi ajonopeuksien yhtenäistämisen ennakoidaan vähentävän jononmuodostusta, ohituksia ja sitä kautta vaaratilanteita.

Hallituksen esityksessä (HE 180/2017) talvirenkaiden käytön sääntelymuutosta perusteltiin sillä, että säähän tai keliin sidottuna se vastaa paremmin Suomen vaihtuvia kelisuhhteita verrattuna ainoastaan kalenteriin sidottuun sääntelyyn. Jos talvikuukausina keli tai sää ei edellytä talvirenkaiden käyttöä, ajoneuvossa voi käyttää myös kesärenkaita. Lisäksi muutos voisi parantaa liikenneturvallisuutta tilanteissa, joissa maaliskuu- tai marraskuussa keli edellyttäisi talvirenkaiden käyttöä, mutta joissa aiempien säännösten mukaan voisi käyttää kesärenkaita. Toisaalta

esimerkiksi syksylle ja alkutalvelle tyypillisellä määrällä asfaltilla hyväkuntoinen kesärengas on pitokyvyltään talvirengasta parempi. Esityksessä muutoksen ei kuitenkaan arvioitu johtavan merkittäviin muutoksiin suomalaisten autoilijoiden talvirenkaiden käytössä.

### 3.2.2 Muun ajoneuvoliikenteen sääntelymuutosten vaikutukset

Haastatteluiden perusteella tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutukset muulle ajoneuvoliikenteelle näyttäytyivät kaksijakoisina. Toisaalta suuria sääntelykentän muutoksia ei arvioitu tulleen, mutta joukko yksittäisiä muutoksia on joko sujuvoittanut liikennettä tai aiheuttanut epävarmuuksia. Seuraavassa käydään läpi yksittäiset muutokset.

#### ***Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (36 §)***

Pysäköintiin ja pysäyttämiseen liittyen vasempaan reunaan pysäköinti kaksisuuntaisilla kaduilla taajamissa on voinut haastattelujen mukaan helpottaa pysäköintipaikan löytämistä kaduilla, mutta toisaalta osa kuljettajista ei muista tai ymmärrä suojatien eteen pysäköimisen sääntöä pysäköidessään ajosuuntaan nähden vasemmalle puolelle katuja. Tällöin saatetaan pysäköidä liian lähelle suojatietä, mikä heikentää jalankulkijoiden näkyvyyttä ja aiheuttaa huomattavia vaaratilanteita. Voimassa olevassa tieliikennelaissa todetaan, että vasemmalle puolelle pysäköinti on sallittua, jos se ei vaaranna tai haittaa muuta liikennettä. Haastattelujen mukaan tämän tulkinnassa on kuitenkin autoilijoiden kesken vaihtelua. Vasemmalle saatetaan pysäköidä myös useampikaistaisilla kaduilla, joissa se ei ole tarkoituksenmukaista, ja myös sellaisilla kaduilla, joissa keskellä on sulkuviiva. Jakelu- ja huoltoajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävälle on jatkunut lähes entiseen tapaan ja on muodostunut paikoin ongelmaksi. Liikenneturvan talvigallupissa (2025) kysyttiin suomalaisten suhtautumisesta tieliikennelain muutoksiin. 53 prosenttia vastaajista piti vasemmalle puolelle pysäköimistä hyvänä muutoksena, kun 23 prosenttia piti sitä huonona.

Eryteisesti kuntien haastatteluissa kommentteja herätti purku- ja lastaustoiminta jalkakäytävillä. Asia on ollut esillä myös Kuntaliiton (2025) koostamissa kuntien tieliikennelakia koskevissa näkemyksissä. Käytännössä jalkakäytävälle pysähdytään ja pysäköidään yhä lyhyiksi ajoiksi, mikä pakottaa jalankulkijat kiertämään pahimmillaan ajoradan kautta ja heikentää näin jalankulkijoiden turvallisuutta. Voimassa olevassa tieliikennelaissa todetaan, että ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä jalkakäytävällä, mutta ajoneuvon saa kuitenkin erityistä varovaisuutta noudattaen

pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle muun muassa ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa (37 §). Samaan teemaan liittyy myös pienjakelu ja ruokalähetit, jotka pysähtyvät haastateltavien mukaan ”minne tahansa” ja heikentävät näin liikenneturvallisuutta jalkakäytävillä. Kunnat esittivät yhtenä mahdollisuutena kieltää ajoneuvon pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle purkua tai lastausta varten, mutta toisaalta todettiin, että lastaus- ja purkupaikkojen löytäminen voi olla erityisesti ahtaissa keskustoissa paikoin haastavaa.

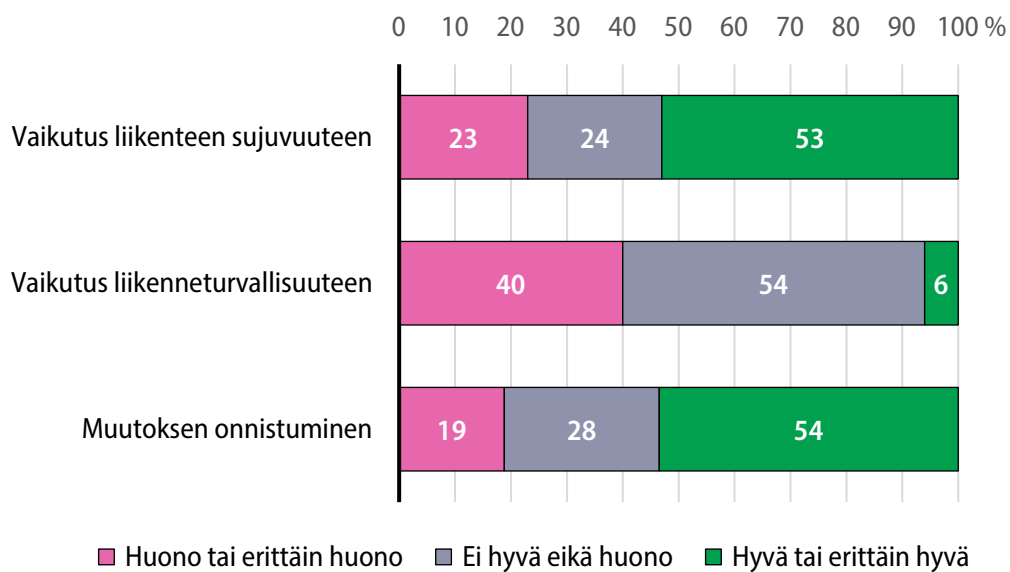
Kyselyissä vastaajat olivat melko erimielisiä muutoksesta, joka sallii vasemmalle puolelle pysäköinnin kaksisuuntaisella tiellä. Vaikka muutamat vastaajat pitivät sujuvuuden parantumista positiivisena, enemmistön mielestä ratkaisu aiheuttaa liikenneturvallisuuden heikentymistä, resurssitarpeiden lisääntymistä ja havainnointivaiveuksia. Erot korostuivat eri vastaajaryhmien välillä. Erityisesti suojateiden eteen pysäköiminen on aiheuttanut suojateiden liikenneturvallisuuden heikentymistä, kun suojatiesääntöä ei noudateta. Liikkeelle lähtemiseen liittyy myös vastaajien mielestä ongelmia, kun muun liikenteen havainnointi on vaikeampaa. Kunnossapidossa on ilmennyt ongelmia, kun vasemmalle puolelle pysäköiminen ei ole autoilijoille yhtä tuttua, ja auto saattaa jäädä kauemmas reunakivestä kuin oikealle puolelle pysäköidessä. Autoilijalle liikennemerkkien tarkistaminen on vaivalloista etenkin kaukana seuraavasta liittymästä, eivätkä kaikki autoilijat vaivaudu tarkistamaan liikennemerkkejä.

Pysäköinnin salliminen kaksisuuntaisella tiellä vasemmalle puolelle koettiin joidenkin poliisilaitosten mukaan hyvänä muutoksena, sillä se on parantanut liikenteen sujuvuutta ja pysäköintimahdollisuuksia. Monet poliisilaitoksista pitivät sitä kuitenkin huonona ratkaisuna, sillä se on aiheuttanut vaaratilanteita etenkin pysäköintipaikalta liikkeelle lähdetessä. Lisäksi ihmiset eivät vaikuta olevan tietoisia siitä, että vasemmalla puolen pysäköinti on sallittua vain taajamissa.

Kuviossa 8 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset vasemmalle puolelle pysäköimisen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Näkemykset hajaantuivat muutoksen onnistumisen osalta, mutta kuitenkin yli puolet vastaajista piti muutosta pääosin onnistuneena. Kriittisimmin muutokseen suhtautuivat ELY-keskukset ja isot kunnat, joista 20–30 prosenttia piti muutosta huonona. Vakuutusyhtiöissä muutos koettiin yleisimmin neutraalina tai hieman positiivisena. Liikenneturvallisuuden kannalta muutos koettiin kuitenkin pääasiassa heikentävänä, ja jopa puolet ELY-keskusten edustajista piti vaikutusta turvallisuuteen huonona. Hyviä vaikutuksia mainitsi vain

harva, mutta suurin osa piti vaikutuksia kuitenkin melko neutraaleina. Sujuvuuteen vasemmalle pysäköimisen uskottiin vaikuttavan pitkälti positiivisesti, vaikka etenkin ELY-keskuksissa uskottiin vaikutusten olevan negatiivisia.

**Kuvio 8.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (n=100)



Suurten kaupunkien pysäköinninvalvonnasta vastaavilta saatujen tietojen perusteella pysäköinti kadun vasemmalle puolelle on aiheuttanut kaupungeissa kaksijakoisia vaikutuksia. Osassa kaupungeista virhemaksujen määrä on hiukan noussut, kun kuljettajat jättivät auton vasemmalle puolelle tarkistamatta vastakkaisen puolen liikennemerkkejä, mutta joissakin kaupungeissa vastaavat maksut ovat vastaavasti vähentyneet. Yhteistä kaupungeille on, että suojaesäntö on aiheuttanut uutta epäselvyyttä tienkäyttäjille. Moni ei hahmota, että viiden metrin päähän suoja-tiestä pysäköimisen rajoitus mitataan ajosuunnasta riippumatta suoja-tien etureunasta, mikä on lisännyt virheellisiä pysäköintejä suoja-teiden läheisyydessä. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärään vasemman puolen salliminen ei ole kuitenkaan tuonut havaittavaa helpotusta, eikä jakelu- ja huoltoliikenteen olosuhteissa ole nähty oleellisia muutoksia.

***Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä risteyksestä voi poistua myös muita kuin lähintä ajokaistaa pitkin (22 §)***

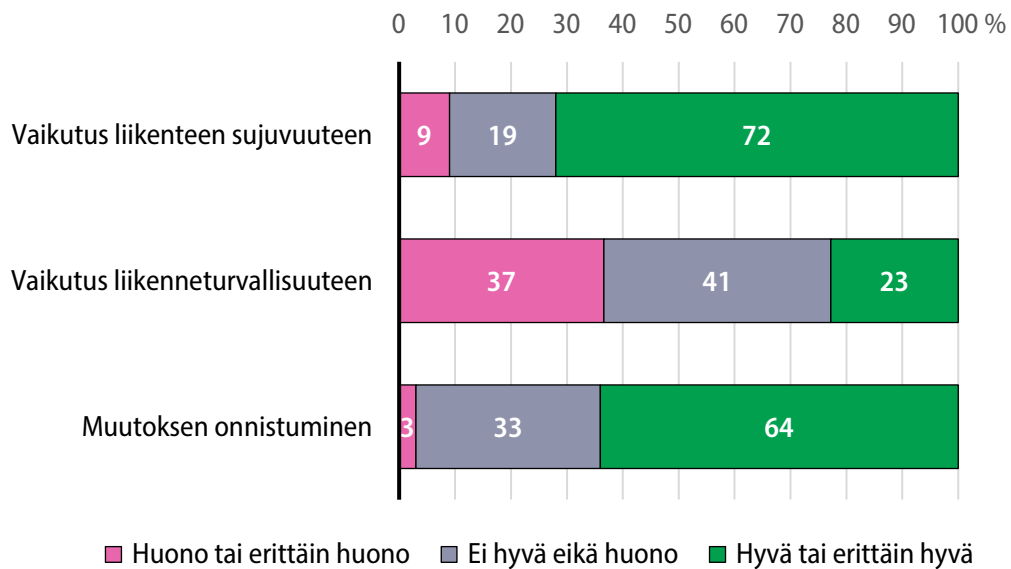
Lain valmisteluvaiheessa lausunnoissa arvioitiin, että useampikaistaiselle ajoradalle kääntymisen vapautus aiheuttaa turvallisuusriskin, koska oikea ajojärjestys jää epäselväksi. Haastatteluissa säännön todettiin vähentävän tarvetta nopeille kaistanvaihdolle heti kääntymisen jälkeen. Toisaalta lain kirjauksissa nähtiin puutteita, sillä laki ei esimerkiksi kerro, kuinka toimitaan, jos kääntyviä kaistoja on kaksi tai enemmän. Rinnakkaisilla autoilla on tällöin mahdollisuus kääntyä samalle kaistalle, mikä voi aiheuttaa peltikolareita.

Kyselyissä vastaajat olivat erimielisiä useampikaistaiselle ajoradalle kääntymisen lakimuutoksen hyödyistä ja haitoista. Vaikka osa vastaajista piti liikenteen sujuvuuden parantumista positiivisena, enemmistö koki muutoksen johtavan liikenneturvallisuuden heikkenemiseen ja kääntymistilanteiden riskien kasvuun. Vakuutusyhtiöt nostivat esiin myös korvauskäsittelyn monimutkaistuvan vahinkojen syyllisyyden hämärtyessä. Liikenneturvallisuusongelmia ei kuitenkaan pidetty kovin merkittävänä, kun kyseessä on enimmäkseen moottoriajoneuvojen keskinäisiä kolareita matalilla nopeuksilla.

Poliisi koki useampikaistaisille teille kääntymisen muulle kuin lähimmälle kaistalle liikennettä sujuvoittavaksi ja ruuhkia vähentäväksi muutokseksi. Toisaalta muutos voi aiheuttaa ongelmia ja riskejä, jos vastakkaisista suunnista tulevat autot kääntyvät samalle kaistalle. Muutos koettiin jossain määrin "maan tavan sallimiseksi".

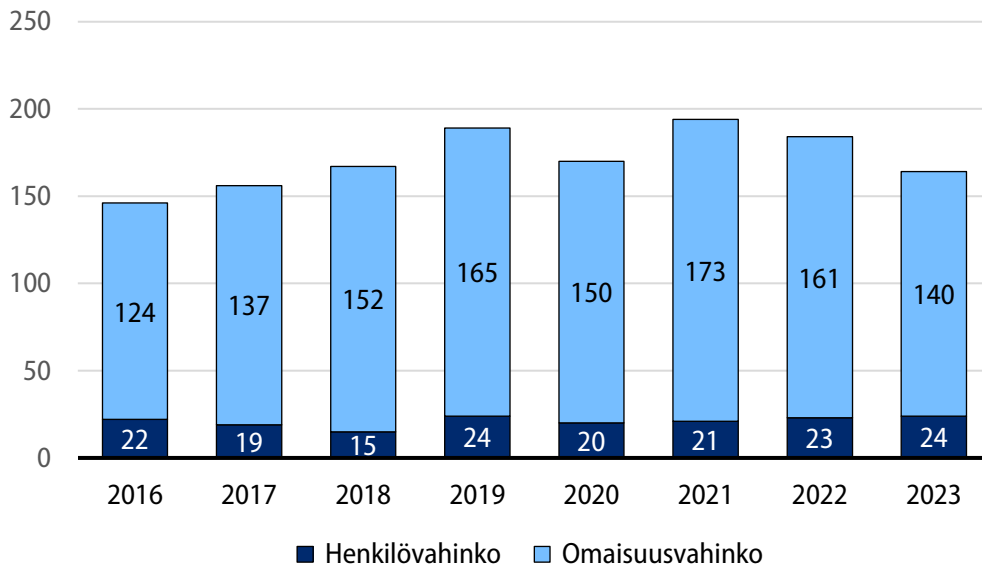
Kuviossa 9 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset useampikaistaiselle ajoradalle kääntymiseen liittyvän muutoksen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista oli sitä mieltä, että muutos on onnistunut hyvin ja loputkin pitivät muutosta neutraalina. Vain harvan mielestä muutos ei ollut hyvä. Vakuutusyhtiöissä muutos koettiin pitkälti neutraalina. Liikenneturvallisuuden kannalta suuri osa ELY-keskusten edustajista koki muutoksen kuitenkin huonona, muilla vastaajilla näkemykset jakautuivat melko tasan. Sujuvuuden kannalta vastaukset olivat pääasiassa myönteisiä, tosin ELY-keskuksista saatiin myös kriittisiä näkemyksiä.

**Kuvio 9.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä risteyksestä voi poistua myös muita kuin lähintä ajokaistaa pitkin (n=100)



Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä myös muun kuin lähimmän ajokaistan käytön salliminen ei näytä vaikuttaneen onnettomuusmääriin. Liikennevakuutuksesta korvatuissa kääntymiseen liittyvissä omaisuus- ja henkilövahingoissa näkyy pieni nousu vahinkojen määrässä uudistetun tieliikennelain voimaantulon jälkeen. Kuviossa 10 on esitetty vahingot, joissa vahinkotyyppinä on ollut kääntyminen samaan ajosuuntaan. Onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin 165 kappaletta vuodessa vuosina 2016–2019 ja keskimäärin 181 kappaletta vuodessa vuosina 2021–2023, mikä tarkoittaa noin 10 prosentin kasvua.

**Kuvio 10.** Liikennevakuutuksesta korvatut omaisuus- ja henkilövahingot, joissa vahinkotyyppinä on ollut kääntyminen samaan ajosuuntaan (lkm) (OTIn Liikennevahinkoportti)



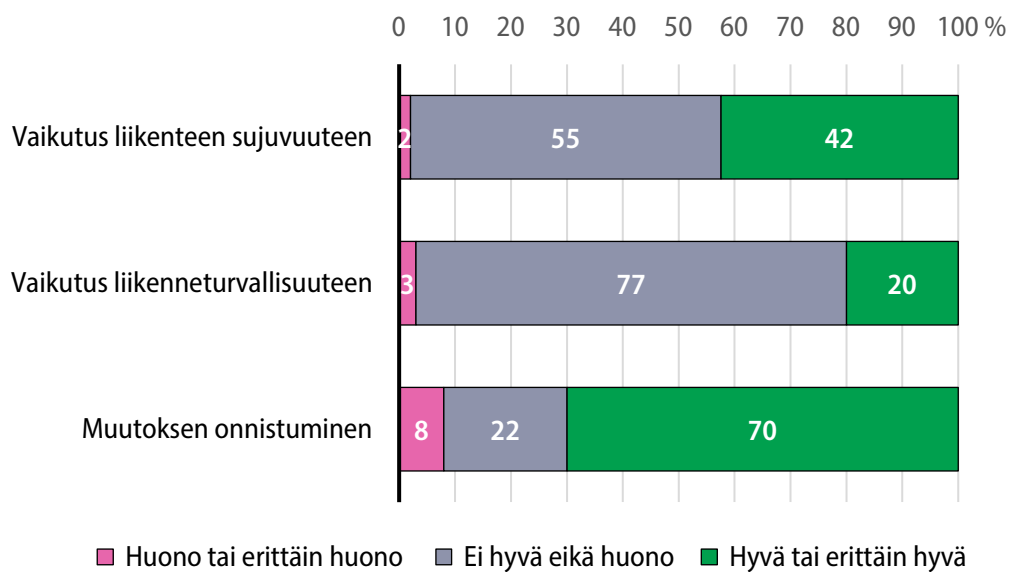
### ***Määrämuotoisen pysäköintikiekon käytöstä luovuttiin ja pysäköinnin alkamisajan voi ilmoittaa vapaamuotoisesti (40 €)***

Haastatteluissa pysäköintikiekon käytöstä luopumisesta ei puhuttu, mutta kyselyissä vastaajat eivät olleet yksimielisiä määrämuotoisesta pysäköintikiekosta luopumisesta ja pysäköinnin alkamisajan vapaamuotoisesta ilmoittamisesta. Positiivisena nähtiin joustavuuden ja käytännöllisyyden lisääntyminen, joka helpottaa pysäköintikäytäntöjä. Enemmistö vastaajista kritisoi kuitenkin valvonnan vaikeutumista, väärinkäytösten riskin kasvua ja epäluotettavuutta. Vastaajat nostivat esiin erityisesti pysäköinninvalvonnan vaikeutumisen vapaamuotoisten ilmoitusten epäselvyyden ja hankalan valvottavuuden takia. Vakuutusyhtiöt kokivat valvonnan vaikeuden ja epäluotettavien vapaamuotoisten ilmoitusten hankaloittavan korvauskäsittelyä ja lisäävän väärinkäytösten riskiä enemmän kuin perinteinen pysäköintikiekko.

Kuviossa 11 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset pysäköintikiekosta käytön luopumisen ja pysäköinnin alkamisajan vapaamuotoisen ilmoittamisen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Muutos koettiin pääosin onnistuneeksi eikä sitä pitänyt juuri kukaan erityisen huonona, mutta isoista kunnista tuli myös muutamia kriittisiä ääniä. Muutoksella ei juuri

nähty olevan vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Tosin ELY-keskusten ja pienten kuntien edustajat pitivät muutoksen sujuvuusvaikutuksia hyvinä.

**Kuvio 11.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Määrämuotoisen pysäköintikiekon käytöstä luovuttiin ja pysäköinnin alkamisajan voi ilmoittaa vapaamuotoisesti (n=100)



Suurten kaupunkien pysäköinninvalvonnasta vastaavilta saatujen tietojen perusteella vapaamuotoinen saapumisajan ilmoittaminen on tuonut valvontaan sekä helpotusta että uusia ongelmia. Digitaaliset pysäköintikiekot ja käsin kirjoitetut laput voivat jäädä havaitsematta etenkin pimeällä tai lumisissa oloissa, mikä on lisännyt tarkastajien etsintätyötä. Osa pysäköijistä olettaa, että mobiilimaksun käynnistäminen tai pysäköintilipuke riittää osoittamaan alkamisajan, ja tästä on syntynyt kasvava määrä oikaisuvaatimuksia. Toisaalta siellä, missä digitaalisia pysäköintikiekoja käytetään laajasti ja saapumisajan käsite on jo omaksuttu, perinteisten pysäköintiajan merkitsemiseen liittyvien virheiden määrät ovat kääntyneet laskuun.

***Tielle voidaan asettaa vähimmäisnopeus***

***Kevytperävaunua vetävän henkilö- tai pakettiauton suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Aiemmin suurin sallittu nopeus oli 80 km/h. (99 §)***

## **Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoilta poistui ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus**

Nopeusrajoituksiin liittyviä muutoksia olivat muun muassa vähimmäisnopeutta osoittava uusi liikennemerkki sekä kevytperävaunua vetävän ajoneuvon suurimman sallitun nopeuden ja paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautojen ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen poistuminen. Vähimmäisnopeuden liikennemerkkiä (D11) ei ole vielä jälkiarvioinnin toteutuksen aikaan otettu käyttöön missään päin Suomea, joten siihen liittyen ei ole sidosryhmilläkään ollut kommentoitavaa.

Haastatteluissa todettiin, että kevyille perävaunuille (O1) asetettu 100 km/h enimmäisrajoitus sekä poistuneet ajoneuvotyyppikohtaiset nopeusrajoitukset ovat vähentäneet ohitustarvetta ja nopeuseroja muuhun liikenteeseen verrattuna. Toisaalta suurimpien sallittujen ajonopeuksien kasvattamisen arvioitiin lausuntovaiheessa lisäävän liikenteen keskinopeutta, mikä voi lisätä onnettomuuksien määrää tai pahentaa niiden seurauksia. Haastatteluissa muun muassa Väylävirastosta ja poliisista todettiin kevytperävaunujen nopeusrajoitukseen liittyvänä haasteena olevan, että rajoituksen poistuminen johtaa houkutukseen ajaa 100 km/h myös raskaammilla jarrullisilla perävaunuilla (O2). O2-luokan perävaunuilla nopeusrajoitus on edelleen enintään 80 km/h. Tämä ei niinkään liity laissa olevaan kirjaukseen, vaan epätietoisuuteen siitä, mitä peräkärryjä laki koskee ja toisaalta sääntöjen noudattamiseen. Haastatteluissa nousi esiin myös valvonnan vaikeus, sillä ulkoa päin ei välttämättä pysty havaitsemaan, mihin ajoneuvoluokkaan perävaunu kuuluu ja mikä sen suurin sallittu nopeus siten on.

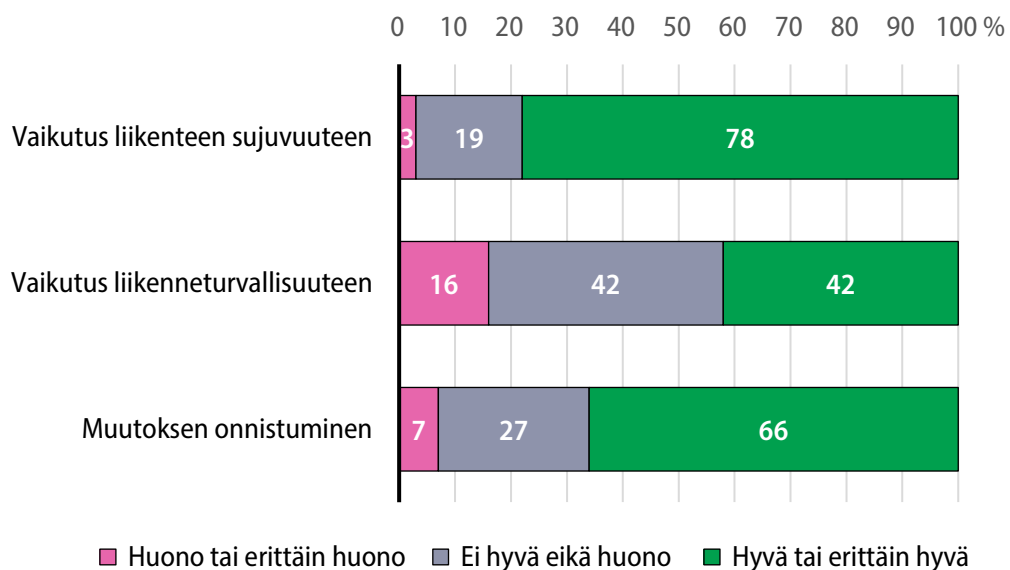
Kyselyissä muutoksia pidettiin pitkälti liikenteen sujuvuutta parantavana, sillä nopeuden nosto on vähentänyt liikenteen pullonkauloja. Etenkin ammattiliikenteen edustajat nostivat esiin logistiikan ja erilaisten työmaakuljetusten tehostumisen pakettiautojen ja osittain myös perävaunujen nopeusrajoitusten nostojen myötä. Kuitenkin osa vastaajista oli huolissaan turvallisuuden heikkeneemisestä. Erityisesti esiin nostettiin perävaunua vetävien ajoneuvojen vakaus korkeammissa ajonopeuksissa, mikä voi etenkin väärin lastattuna heiketä ja siten lisätä turvallisuusriskejä. Myös renkaiden kulumisen on lisääntynyt korkeampien nopeuksien vuoksi, mikä voi nostaa ammattiliikenteessä kustannuksia. Vakuutusyhtiöt nostivat esiin myös liikennevahinkojen määrän ja vakavuuden nousun renkaiden kulumisen ja korkeampien ajonopeuksien vuoksi.

Poliisin näkemyksen mukaan uusi vähimmäisnopeutta osoittava liikennemerkki ei ole välttämättä tarpeellinen. Ilman kyseistä liikennemerkkiäkin voidaan erilaisilla kieltomerkeillä kieltää rakenteellisesti hitaampien ajoneuvojen käyttäminen joillain

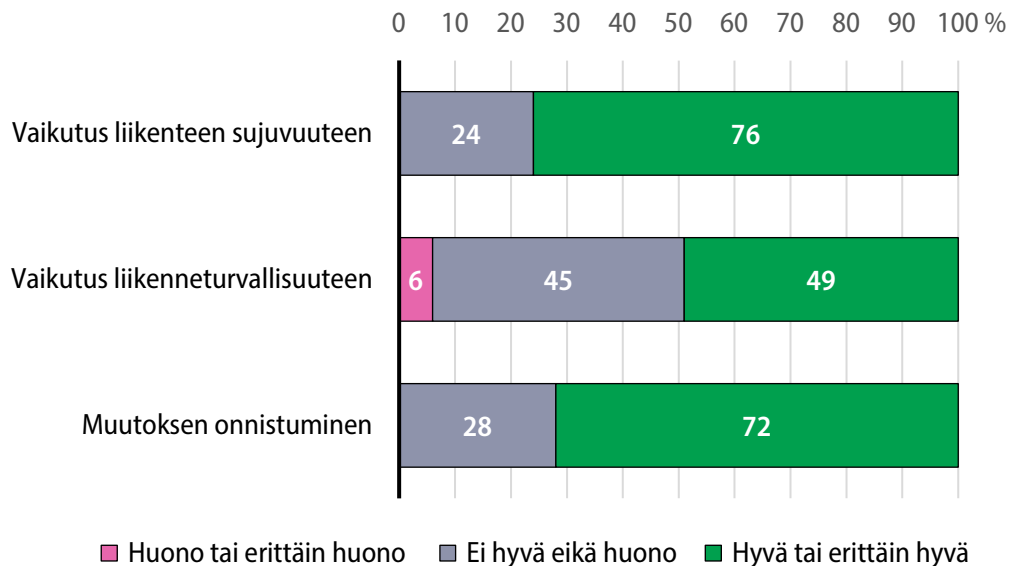
tieosuuksilla ja tieliikennelain 3 §:n 2 momentissa kielletään liikenteen tarpeeton estäminen ja haittaaminen. Nopeusrajoitusten nosto kevytperävaunuyhdistelmille oli poliisin kannalta tervetullut muutos. Muutos on tosin aiheuttanut hämmennystä O2-luokan perävaunuja vetävillä, koska moni heistä on ollut siinä käsityksessä, että kaikkia perävaunuja voi vetää nopeudella 100 km/h.

Kuvioissa 12–13 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset perävaunujen nopeusrajoituksen noston sekä tiettyjen ajoneuvoryhmien nopeusrajoituksen poistamisen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Molemmat muutokset nähtiin lähtökohtaisesti onnistuneina tai vähintään neutraaleina. Kriittisimmät äänenpainot tulivat perävaunujen nopeusrajoituksen noston liikenneturvallisuusvaikutuksiin liittyen, mutta etenkin ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten nostoon oltiin tyytyväisiä tai siihen ei otettu kantaa. Liikenteen sujuvuuden kannalta etenkin ELY-keskukset ja isot kunnat pitivät perävaunujen nopeusrajoituksen nostamista hyvänä muutoksena, kun taas ajoneuvokohtaisissa nopeusrajoituksissa korostuivat pienten kuntien ja etujärjestöjen positiiviset näkemykset. Vähimmäisnopeudesta ei ole omaa kuvaajaansa, koska suurin osa vastaajista ei osannut arvioida muutoksen vaikutuksia. Taustalla lienee se, ettei liikennemerkkiä ole käytössä missään.

**Kuvio 12.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Kevytperävaunua vetävän henkilö- tai pakettiauton suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Aiemmin suurin sallittu nopeus oli 80 km/h. (n=100)

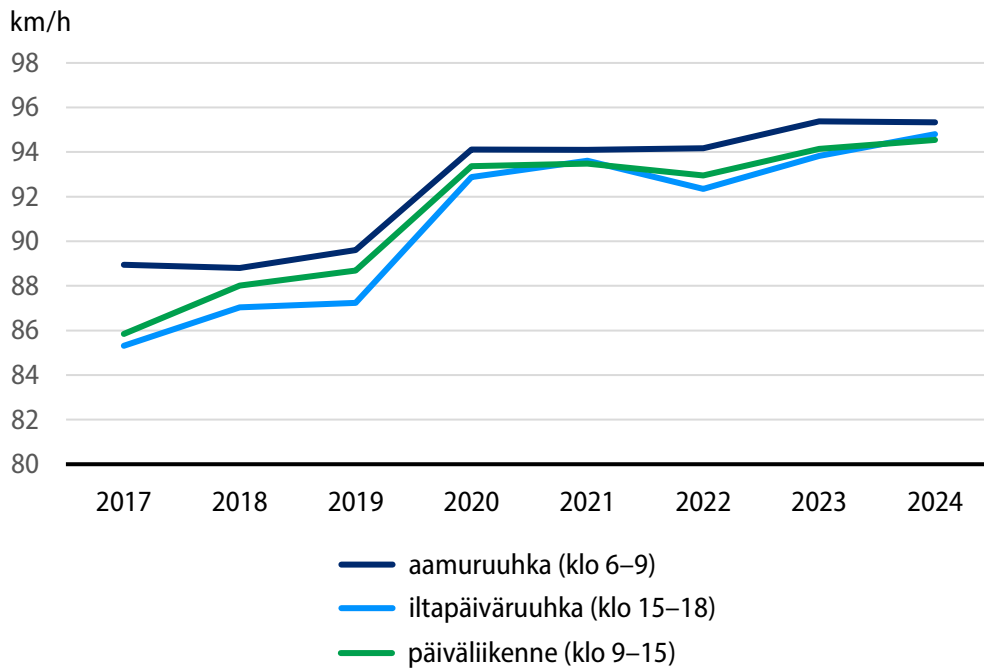


**Kuvio 13.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoilta poistui ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus (n=100)



Nopeuksiin liittyvien muutosten tutkiminen on hankalaa. Käytännössä liikenteen automaattisilla mittausasemilla (LAM-piste) kerättävästä aineistosta ei ole helppoa erottaa erikseen O1- ja O2-luokan perävaunuja, mutta suuntaa antavaa tilastotietoa on saatavilla (Fintraffic n.d.). Sen sijaan paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautojen erottaminen aineistosta on käytännössä mahdotonta. Niiden tutkimiseen tarvittaisiin erilaisia, esimerkiksi rekisteritunnuksen lukemiseen liittyviä tutkimusmenetelmiä. Henkilöauton ja perävaunun yhdistelmien ajonopeuksien kehitystä tarkasteltiin tutkimalla valikoiduissa LAM-pisteissä keskinopeutta eri vuorokauden aikoina. Valikoidut pisteet sijaitsivat Kehä III:n ulkopuolella kaikilla pääsuunnilla (valtatie 1, 3, 4 ja 7 sekä maantiet 45, 51 ja 120). Kuvio 14 nähdään, että henkilöauton ja perävaunun yhdistelmien keskinopeudet kasvoivat uuden tieliikennelain voimaantulon jälkeen vuonna 2020. Esimerkiksi aamuruuhkassa keskinopeus oli noin 89 km/h vuosina 2017–2019, mutta vuosina 2021–2024 keskinopeus oli noin 95 km/h.

**Kuvio 14.** Henkilöauton ja perävaunun yhdistelmien keskinopeudet vuosina 2017–2024 valikoiduissa LAM-pisteissä



**Talvirenkaita on käytettävä marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttää. Aikaisemmin talvirenkaita oli käytettävä säästä tai kelistä huolimatta joulukuun alusta helmikuun loppuun. (105 §)**

Lausunnoissa uutta talvirenkaiden käyttövelvoitetta pidettiin kannatettavana. Kuitenkin tieliikennelain valmistelun aikana esitettiin myös huolia liikenneturvallisuuden vaarantumisesta, jos kesärenkaiden talvikäyttö tulisi yleistymään. Toisaalta keliperusteisella sääntelyllä arveltiin olevan myönteisiä vaikutuksia, jos autoilijat kiinnittäisivät aiempaa enemmän huomiota kelin mukaiseen rengastukseen ja ajotapaan talvikauden ensimmäisillä ja viimeisillä liukkailla keleillä. Liikenneturvan talvigallupissa (2025) kysyttiin suomalaisten suhtautumisesta tieliikennelain muutoksiin. 76 prosenttia vastaajista piti talvirengasmuutosta hyvänä, kun 12 prosenttia piti sitä huonona muutoksena.

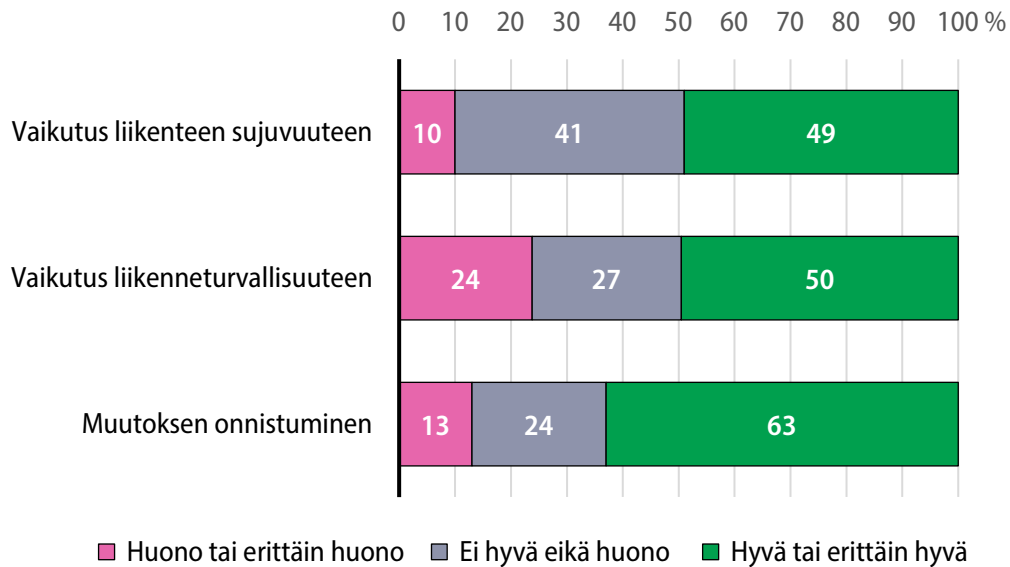
Haastatteluissa talvirenkaiden käyttövelvoitteen uudistusta pidettiin perusteltuna ja hyvänä. Toimivana nähtiin, että tienkäyttäjät voivat käyttää talvirenkaita laajemmin kuin silloin, kun käyttöpakko on sidottu ainoastaan kalenteriin. Toisaalta muun muassa Rajavartiolaitos totesi, että keliin perustuva kirjaus on tulkinnanvarainen

ja riitatilanteissa tulee esille virkamiehen ja asiakkaan näkemys keliolosuhteista. Haastatteluissa nostettiin esille huoli turvallisuuden heikkenemisestä, jos kesärenkailla ajetaan syyspuolella liian pitkään.

Kyselyissä vastaajat kokivat positiivisina vaikutuksina liikenneturvallisuuden parantumisen ja joustavuuden lisääntymisen, kun rengastus tehdään keliolosuhteiden mukaisesti. Kuitenkin enemmistö vastaajista suhtautui kriittisesti epäselvyyteen sää- ja keliolosuhteiden määrittämisessä, mikä voi johtaa väärinkäyttöihin. Myös lisääntyneet kustannukset ammattiliikenteessä nousivat esiin vastauksissa. Renkaiden vaihtaminen ei ole mahdollista kovin lyhyellä varoitusaajalla tilanteiden tai keliolosuhteiden mukaan. Toisaalta talvirenkaiden kulumisen lämpötilan noustessa nähtiin kustannuksia aiheuttavana ongelmana. Vakuutusallalla keliolosuhteiden määrittäminen koettiin korvauskäsittelyitä monimutkaistavana asiana, sillä vakuutusehdoissa usein edellytetään talvirenkaiden käyttöä keliolosuhteiden sitä vaatiessa. Kirjaus on erilainen lain vaatimuksesta, minkä koettiin voivan hämmentävän vakuutettuja. Poliisin kannalta talvirengasäännöksen muutos lisäsi joustavuutta, eikä sitä koettu valvonnan kannalta ongelmaksi. Yhden poliisilaitoksen mukaan aikaisempi sääntely oli selkeämpi, ja ihmisten välinpitämättömyys muutoksen myötä on heikentänyt liikenneturvallisuutta.

Kuviossa 15 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset talvirenkaiden käyttöajan muutoksen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Muutosta pidettiin pitkälti onnistuneena, mutta muutamia kriittisiä näkemyksiä saatiin etujärjestöiltä ja vakuutusyhtiöiltä. Etenkin pienet kunnat, etujärjestöt ja ELY-keskukset näkivät muutoksen kuitenkin onnistuneena. Liikenneturvallisuuden kannalta muutos nähtiin pitkälti hyvänä, mutta myös neutraaleja näkemyksiä oli. Liikenteen sujuvuuteen vaikutusten uskottiin olevan pääasiassa positiivisia.

**Kuvio 15.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Talvirenkaita on käytettävä marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttää. Aikaisemmin talvirenkaita oli käytettävä säästä tai kelistä huolimatta joulukuun alusta helmikuun loppuun. (n=100)



Talvirenkaiden käyttöä tarkasteltiin tutkimuksessa (Lahti & Sainio, 2021) talvikausilla 2019–2020 ja 2020–2021 kuluttaja- ja asiantuntijakyselyillä, rengastyypiseuran- noilla ja tilastotarkasteluilla. Tutkimuksessa selvisi, että talvirenkaiden kausivaihdot ovat jo ennen lakimuutosta ajoittuneet ensisijaisesti kelien eikä kalenteripäivien perusteella. Syksy 2020 oli poikkeuksellisen leuto, joten talvirenkaat vaihdettiin alle edellisyksyä myöhemmin. Kevätpuolella kausivaihdot etenivät molempina tarkasteluvuosina jotakuinkin samaan tahtiin. Kesärenkaiden käyttö talvikaudella ei näyttänyt tutkimuksen perusteella yleistyneen tieliikennelain uudistamisen jälkeisenä talvena, mutta on huomioitava, että tulos olisi saattanut olla toinen, jos talvi- kausi 2020–2021 olisi ollut vähäluminen.

Kitkarenkaiden suosio jatkoi kasvuaan, ja tutkimuksessa arvioitiin tieliikennelain uudistuksen vauhdittaneen kehitystä kitkarenkaiden mahdollistaman renkaan- vaihdon ajoituksen joustavuuden vuoksi. Uusien talvirengasmääräysten uskottiin lisäksi vähentävän nastarenkaiden tarpeetonta käyttöä ja haittavaikutuksia. Liikenneonnettomuuksien todettiin vähentyneen selvästi talvikaudella 2020–2021, mutta osasyynä tähän olivat koronarajoitukset ja liikennemäärien väheneminen. Kuitenkin todettiin, että pelkkä vähentynyt liikennesuorite ei selitä koko kehitystä,

kun keliolosuhteet olivat edellistalvea vaativammat. Tarkastelujaksolla vallinneet olosuhteet olivat säiden, kelien ja koronapandemian vuoksi niin poikkeukselliset, ettei tutkimustulosten pohjalta voida tehdä liian pitkälle meneviä johtopäätöksiä.

Renkaat kelin mukaan -sivuston (Lahti 2025) kokoaman tilastoaineiston mukaan kotitalouksien osuus, joissa on käytössä kitkarenkailla varustettu auto, on kasvanut 18 prosentista vuonna 2020 yli 24 prosenttiin vuonna 2025 perustuen Väyläviraston tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksiin. Kitkarenkaiden osuus myydyistä talvirenkaista on ollut välillä 24–28 prosenttia tieliikennelain voimaantulon jälkeen, kun se vuosina 2016–2019 oli välillä 16–19 prosenttia. Kitkarenkailla varustettujen henkilöautojen osuus talviliikenteessä tapahtuneista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista oli vuosina 2014–2018 noin kuusi prosenttia, kun se vuosina 2019–2023 oli noin 15 prosenttia.

### 3.3 Liikenteenohjaus

#### 3.3.1 Liikenteenohjauksen sääntelymuutokset

Liikenteenohjauksen sääntelymuutokset liittyvät liikenteenohjauslaitteiden asettamisprosessiin sekä muutoksiin tiemerkinnoissa ja liikennemerkeissä. Hallituksen esityksessä (HE 180/2017) liikenteenohjaukseen tehtyjä sääntelymuutoksia on perusteltu muun muassa yksinkertaistamisella.

Liikenteenohjauksen osalta jälkiarvioinnissa on tarkasteltu erityisesti seuraavia sääntelyn muutoksia:

- Liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta vastaa tienpitäjä. Maanteiden ja kunnan katujen tai kunnan tiealueen ulkopuolisten ohjauslaitteiden asettamiseen tarvitaan kunnan suostumus. (71 §)
- Poliisilta ei tarvitse pyytää lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asettaessa
- Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on ilmoitettava Väylävirastolle (71 §)
- Liikennemerkkien ulkoasuja uudistettiin selkeyttämällä ja yksinkertaistamalla (75–83 §, 195 §)
- Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (84–87 §, 195 §)

Hallituksen esityksessä liikennemerkkien kuvien yksinkertaistuksia ja muita teknisiä muutoksia perustellaan ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamisella. Esityksessä on todettu, että kadunpidon kannalta olisi merkityksellistä, että

liikenteenohjauslaitteiden käyttöä ja symboliikkaa uudistettaisiin joiltain osin. Koska muutokset tapahtuvat siirtymäaikaisten puitteissa, on esityksessä arvioitu, että muutoksella olisi vähäisiä taloudellisia vaikutuksia.

Keltaisten sulkuviivojen muutosta valkoiseksi on hallituksen esityksessä perusteltu tiemerkintöjen kustannusten alenemisella, kun voidaan käyttää vain yhtä väriä, värin paremmalla paluuheijastavuudella märkinä sekä sillä, että vastaava muutos on tehty lähes kaikissa Euroopan valtioissa.

### 3.3.2 Liikenteenohjauksen sääntelymuutosten vaikutukset

Maanteiden osalta tienpitäjä on valtio eli käytännössä Väylävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (1.1.2026 alkaen elinvoimakeskukset). Kunnat ovat tienpitäjiä kadulla ja muilla kunnan hallinnoimilla teillä. Lisäksi tienpitäjiä ovat yksityisten tiekunnat. Haastatteluissa suurin tyytymättömyys tien- ja kadunpitäjien osalta kohdistui muutoksiin, joita pidetään kustannustehottomina ja joita laki edellyttää vain pienten visuaalisten muutosten vuoksi. Toisaalta tieliikennelain kokonaisuudistuksen nähtiin tuoneen hyviä uusia työkaluja liikennejärjestelyihin ja liikenteenohjaukseen.

***Liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta vastaa tienpitäjä. Maanteiden ja kunnan katujen tai kunnan tiealueen ulkopuolisten ohjauslaitteiden asettamiseen tarvitaan kunnan suostumus. (71 §)***

***Poliisilta ei tarvitse pyytää lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asettaessa***

***Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on ilmoitettava Väylävirastolle (71 §)***

Haastatteluiden mukaan kunnan suostumuksen vaatiminen liikenteenohjauslaitteille muun muassa yksityisillä kuormittaa kuntia, ja hakemukset ovat työllistäviä. Liikennemerkkien asettamisesta suostumuksen antaminen muun muassa yksityisille on kuitenkin rasittanut kuntia vähemmän kuin lakia valmistellessa ennakoitiin. Kunnissa todettiin, että rajanveto hyväksynnän antamisen ja neuvonnan sekä raskaamman hakemuksen suunnittelun välillä on hämärtynyt. Kunnissa ei kannatettu suostumuksen antamisen laajentamista nykyisestä. Kunnille oli melko epäselvää, kuinka paljon ilman suostumusta olevia liikennemerkkejä on asennettu esimerkiksi yksityisalueille. Näiden valvonta koettiin ongelmalliseksi.

Näistä muutoksista kysyttiin kyselyissä vain ELY-keskusten, kuntien ja poliisin näkemystä. Vastauksissa nostettiin positiivisena asiana esiin se, ettei kunnan enää tarvitse pyytää poliisin lausuntoa liikennemerkkien asettamiseen. Sen koettiin nopeuttaneen prosessia ja vähentäneen turhaa byrokratiaa. Pieniä muutoksia on ketterämpää tehdä kuin aiemmin. Samalla vastuu- ja työtaakka siirtyi aiempaa enemmän kunnille, jotka kaipaavat lisää resursseja, selkeämpää ohjeistusta ja ulkopuolista valvontaa liikennemerkkien oikean ja yhdenmukaisen asentamisen varmistamiseksi. Toisaalta muutoksen koettiin helpottavan poliisin työkuormaa. Erityisen tärkeää on varmistaa tienkäyttäjien turvallisuus ja yhtenäiset käytännöt kaikkialla. Tästä etenkin ELY-keskuksissa oltiin huolissaan, koska kaikissa kunnissa ei ole yhtenäistä osaamista liikenteenohjauksesta.

Osa poliisilaitoksista piti hyvänä muutoksena, ettei liikenteenohjauslaitetta asettaessa tarvitse pyytää poliisilta lausuntoa, sillä se vapauttaa resursseja muuhun liikenneturvallisuustyöhön. Toisaalta osa poliisilaitoksista nosti esiin, että suunnittelussa olisi hyvä huomioida poliisin käytännön näkemys liikenneolosuhteista. Mikäli poliisi havaitsee puutteita tai korjaamista, palautteen antaminen kunnan suuntaan onnistuu myöhemminkin, mutta se aiheuttaa turhaa työtä, kun asian voisi hoitaa jo suunnitteluvaiheessa kuntoon. Poliisi nosti vastauksissaan esiin myös, että yksityisteiden liikenteenohjauslaitteissa on havaittu jonkin verran epämääräisyyksiä, joita poliisi joutuu ratkomaan. Poliisissa koettiin parempana, että liikenteenohjauslaitteita saisi asettaa yksityisteille ainoastaan kunnat, kaupungit tai ELY-keskukset tiehoitokuntien pyynnöstä, jolloin merkkien asianmukaisuus tulisi samalla tarkistettua asiantuntijoiden toimesta.

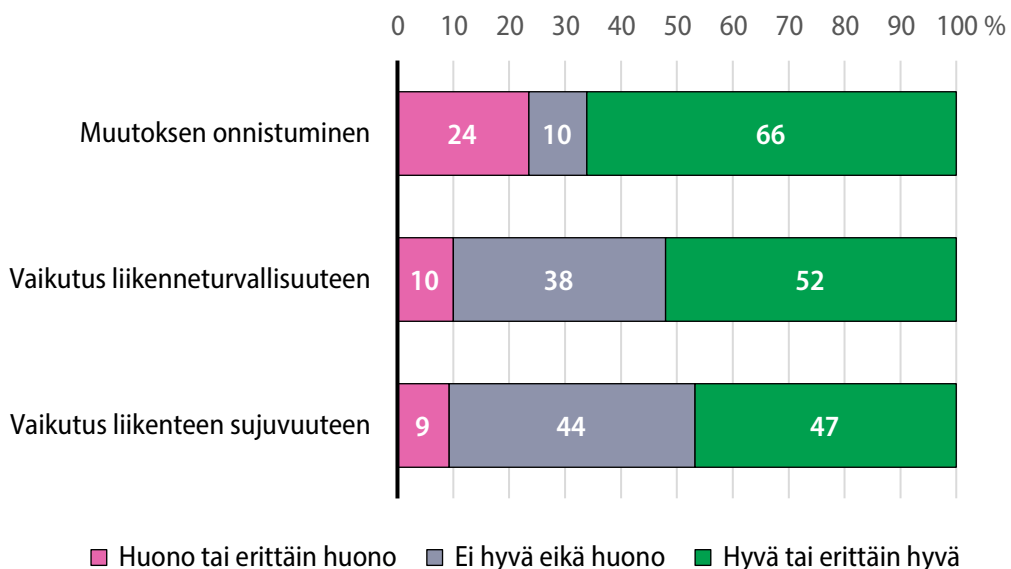
Kunnat toimittavat liikennemerkkien tiedot valtakunnalliseen Digiroad-rekisteriin, jota ylläpitää Väylävirasto. Tämän nähtiin haastatteluissa olevan työlästä erityisesti pienten kuntien osalta, joissa resursseja on vähemmän. Liikennemerkkien ilmoittaminen koettiin myös kyselyissä tehottomaksi ja epäselväksi, koska järjestelmä ei ole ollut riittävän valmis tai selkeä. Kunnat ovat kehittäneet osittain kiertoteitä prosessin helpottamiseksi. Sinänsä itse velvoite koettiin positiivisena, koska se selkeyttää ja keskittää liikennemerkkitiedon yhteen paikkaan kaikkien hyödynnettäväksi. Ajantasainen rekisteri myös mahdollistaa paremman valvonnan, kunnossapidon ja kehittämistoimien kohdentamisen. Kuitenkin velvoitteen täyttäminen vaatii huomattavasti resursseja, joita etenkin pienillä kunnilla ei ole. Myöskään osaamisesta ei ole pienissä kunnissa varmuutta, mikä voi johtaa tiedon laadun heikkenemiseen.

Kuvioissa 16–18 näkyy kyselyyn vastanneiden näkemykset edellä mainittujen muutosten onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Kunnan suostumuksen vaatiminen jakoi mielipiteitä, mutta noin kaksi

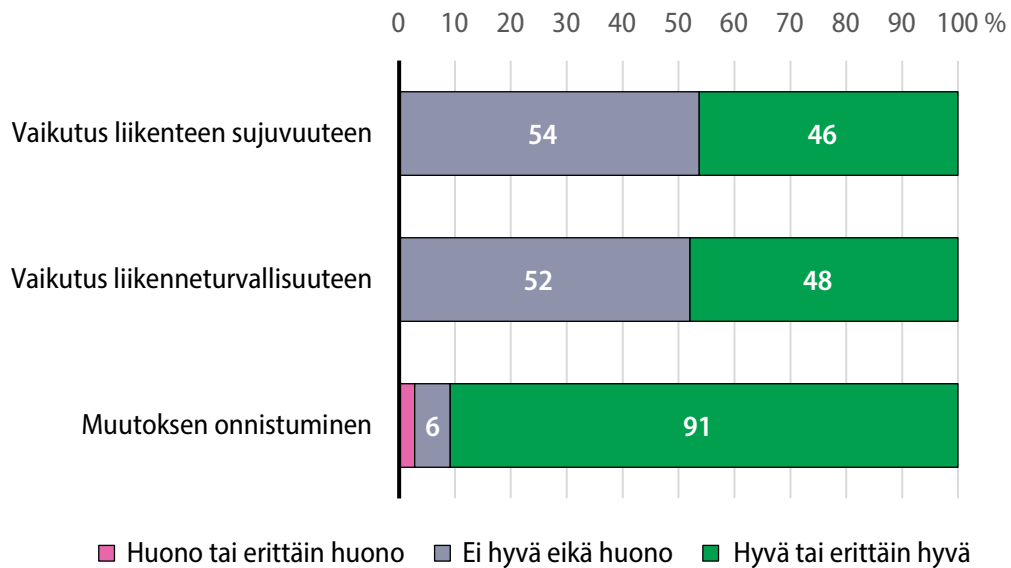
kolmasosaa piti muutosta onnistuneena. Erityisesti isoissa kunnissa muutokseen suhtauduttiin kuitenkin kriittisesti, sillä noin puolet piti muutosta huonona. Pienissä kunnissa siihen suhtauduttiin pääasiassa positiivisesti. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen olivat vastaajien mielestä enimmäkseen neutraaleja tai niistä ei osattu sanoa, mutta pienissä kunnissa nämä koettiin positiivisemmin.

Muutos, jossa liikenteenohjauslaitteista ei tarvita enää poliisin lausuntoa, koettiin lähtökohtaisesti erittäin onnistuneena, ja vain muutamit vastaajat olivat eri mieltä. Sekä liikenneturvallisuus- että liikenteen sujuvuusvaikutukset koettiin neutraaleina tai positiivisina. Pienissä kunnissa muutos koettiin vaikuttavimpana. Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta ilmoittaminen Väylävirastolle sen sijaan jakoi mielipiteet voimakkaammin. Erityisesti isoissa kunnissa lähes puolet vastaajista koki muutoksen huonona. Muutoksen vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen ei kuitenkaan osattu sanoa, se oli neutraali tai se oli positiivinen. Huonoja vaikutuksia ei juuri vastauksissa näkynyt.

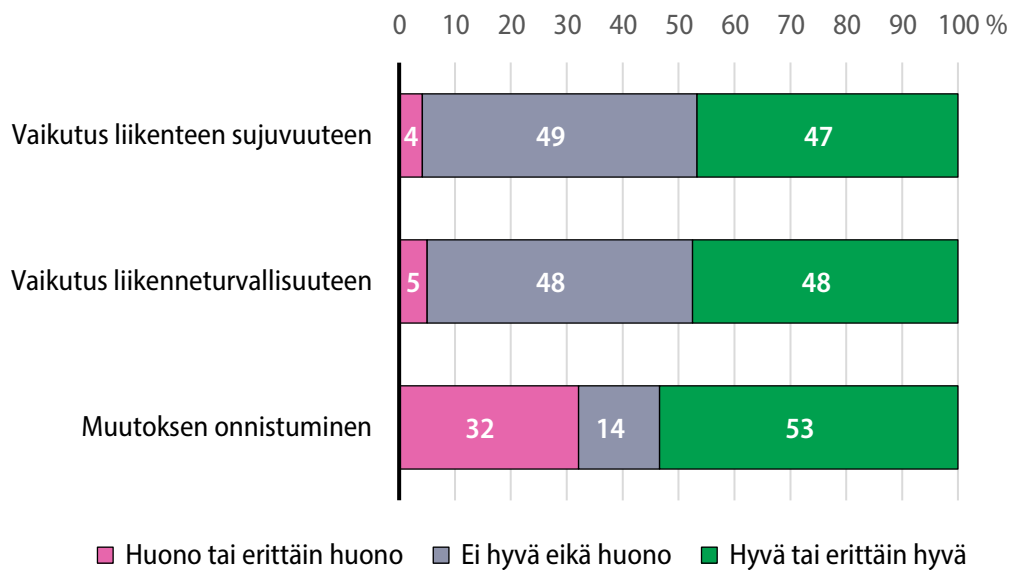
**Kuvio 16.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta vastaa tienpitäjä. Maanteiden ja kunnan katujen tai kunnan tiealueen ulkopuolisten ohjauslaitteiden asettamiseen tarvitaan kunnan suostumus. (n=79)



**Kuvio 17.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Poliisilta ei tarvitse pyytää lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asettaessa (n=79)



**Kuvio 18.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on ilmoitettava Väylävirastolle (n=79)



## ***Liikennemerkkien ulkoasuja uudistettiin selkeyttämällä ja yksinkertaistamalla (75–83 §, 195 §)***

Kunnat vastaavat liikennemerkeistä ja muista järjestelyistä katuverkolla. Kuntaliitto (2025) arvioi yhdessä kuntien kanssa, että tieliikennelain toteuttaminen merkitsee kokonaisuudessaan kunnille useiden kymmenien miljoonien eurojen kustannuksia kymmenen vuoden aikana. Yleisesti ottaen kuntien on kuitenkin vaikeaa eritellä ohjauslaitteiden kustannuksia kadunrakentamisen, saneeraamisen ja kunnossapidon kustannuksista. Eräät kunnat arvioivat suuntaa antavasti kustannuksia vuoteen 2030 mennessä. Liikennemerkkien uusimisen kustannuksiksi arvioitiin noin 1–6 miljoonaa euroa vaihdellen kunnan koon mukaan. Kunnissa todettiin, että merkkejä uusitaan lähinnä muiden muutostöiden yhteydessä, ja iso osa vanhan tieliikennelain aikaisista merkeistä on vielä hyväkuntoisia. Kunnat nostivatkin esille, että hyväkuntoisten merkkien vaihtoa pienten visuaalisten muutosten vuoksi ei koeta siirtymäajan puitteissa (toukokuu 2030 mennessä) järkeväksi.

Viitoituksen osalta pelkkien liikennemerkkien vaihto ei ole aina riittänyt, vaan usein on ollut tarve myös uusia portaaleja. Uusien viitoitustaulujen koko ja paino ovat niin paljon suurempia, ettei kaikkien portaalien kantavuus enää ole riittänyt. Kunnissa tästä on muodostumassa huomattava kustannuserä ja esimerkkinä Kuntaliiton koostamassa aineistossa nostettiin esiin eräs kaupunki, jossa viittojen uusimisen kustannus on noin 2,4 miljoonaa euroa, mutta portaaleiden kustannus jopa 8,6 miljoonaa euroa. Hyväkuntoisten portaaleiden uusimista vain uudistettujen viitoitustaulujen vuoksi ei koettu resurssitehokkaaksi.

Haastattelujen mukaan on hyvä huomata, että merkkien, tiemerkintöjen ja rakenteiden toteuttaminen voi aiheuttaa kunnille ja ELY-keskuksille suuremmat kustannukset suunnittelu- ja hankintatöinä sekä työmaavalvontoina kuin itse liikennemerkkien aiheuttamat kustannukset. Kuntien ja valtion taloudellisen tilanteen vuoksi sekä kunnilla että Väylävirastolla ja ELY-keskuksilla on ollut hankaluuksia noudattaa siirtymäaikoja. Kadunpitäjien reagointiaikaa lakimuutoksiin lyhensi se, että tieliikennelain lopullista versiota odotettiin viime hetkille asti ennen lain voimaantuloa. Lisäksi meni pitkään ennen kuin uusien liikennemerkkien ja tiemerkintöjen mittapiirustukset valmistuivat ja saatiin suunnitteluohjelmiin.

Erityisesti liikenteenohjauslaitteisiin liittyvät sääntelyn uudistukset lisäsivät haasteltavien mukaan kadun- ja tienpitäjien työmäärää sekä kustannuksia. Väylävirastoa on työllistänyt myös liikenteenohjauksen ohjeiden ja liikennemerkkipiirustusten päivittäminen. Liikennemerkkien uudistaminen tarkoitti kymmeniä kokonaan uusia merkkejä, lähes kaikkien merkkien ulkoasun uudistumista sekä kaikkien liikennemerkkien numeroinnin muuttumista. Väylävirastolle tämä tarkoitti lähes

kaikkien ohjeiden ja piirustusten päivittämistä, joka jatkuu yhä. Käytännössä valtion tieverkolla liikenteenohjauslaitteiden muutoksista ovat vastanneet ELY-keskukset, joille Väylävirasto myöntää vuosittain rahaa merkkien ja tiemerkitöiden uusimiseen. Vakioliikennemerkkien osalta kustannuksiksi arvioitiin noin neljä miljoonaa euroa vuosittain koko kymmenen vuoden siirtymäajan ajalle. Kustannustason nousun vuoksi rahoitus ei ole riittänyt kaikkiin suunniteltuihin vaihtoihin. Viitoituksen osalta kustannuksiksi arvioitiin koko siirtymäajalle noin kymmenen miljoonaa euroa.

Liikennemerkkien ulkoasujen päivittäminen nousi haastatteluiden mukaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen valmisteluvaiheessa mediassa esille osin väärin perustein. Liikennemerkkien ”sukupuolineutraalisuudesta” käyty keskustelu vei huomiota varsinaisilta sisältömuutoksilta. Liikenteenohjauslaitteiden ulkonäkö perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. Haastattelujen mukaan merkkien uudistamisen taustalla oli selkeytys ja yksinkertaistaminen, mutta perusteeksi nousi julkisessa keskustelussa virheellisiä näkökulmia.

Kyselyissä uusien, grafiikaltaan selkeämpien liikennemerkkien katsottiin periaatteessa parantavan havainnointia ja yhdenmukaistavan tieympäristöä. Uusien kylttien muotokieltä pidettiin selkeänä ja modernina. Kuitenkin sekä kunnat että ELY-keskukset nostivat esiin, että suuren liikennemerkkimäärän vaihtamisesta lyhyen ajan sisään aiheutuu merkittävä kustannustaakka. Myös kuntien henkilöresurssivaje ja liian tiukka siirtymäaika aiheuttavat kunnille hankaluuksia. Kustannuksia tulee sekä varsinaista vaihtotyöstä maastossa, mutta myös liikennemerkkien suunnittelu- ja tilaamistehtävistä sekä päivityksistä rekistereihin. Kunnat toivoivat pidempää siirtymäaikaa ja taloudellista tukea. ELY-keskukset taas halusivat vaihtamiselle valtakunnallista koordinaatiota ja kustannustehokkaita yhteishankintoja. Samalla vastauksissa nostettiin kuitenkin esiin, että kerralla päivittäminen tekee tilanteesta tienkäyttäjälle selkeämpää. Osa vastaajista myös huomautti ns. ”sukupuolineutraalien” liikennemerkkien olevan vain tarpeeton lisäkustannus. Kyselyissäkin nousi esiin portaalien vaihtamisen kustannusvaikutus sekä hyväkuntoisten merkkien vaihtamispakon kestäämättömyys. Etenkin etujärjestöissä oltiin huolissaan uusien merkkien oppimisen ja tunnistamisen hitaudesta, ja etenkin iäkkäiden kuljettajien kyvyistä hahmottaa uusien merkkien merkitystä.

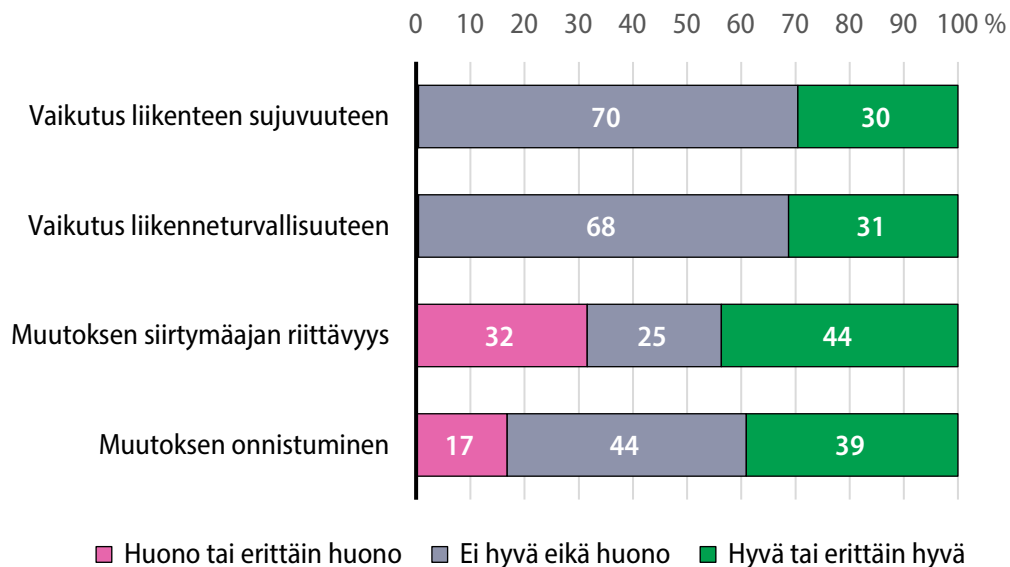
Poliisi koki liikenteenohjausta koskevat sääntelymuutokset pääosin hyväksi tai neutraaleiksi. Monien poliisilaitosten mielestä muutoksilla ei ollut merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Liikenteenohjausratkaisut vaihtelevat eri kunnissa suurestikin, mikä osaltaan vaikuttaa kuljettajien kokemukseen ja liikenneturvallisuuteen. Myönteisenä vaikutuksena nähtiin, että selkeämpi liikenteenohjaus vähentää virheitä ja väärinymmärryksiä. Uusien liikennemerkkien avulla voidaan ohjata liikennekäyttäytymistä ilman raskasta

infrastruktuuria. Toisaalta liikennemerkkien suuri ja joissain tapauksissa liiallinen määrä voi aiheuttaa sekaannusta ja johtaa virheisiin. Uusien merkkien käyttöönotto ilman selkeää tiedottamista aiheutti joissain tapauksissa hämmennystä.

Uudet liikennemerkit ja tieliikennelain muutokset toivat poliisille lisää tulkinta-tehtäviä. Liikenteenohjauksen sääntelymuutokset siirsivät valvonnan painopistettä ajokäyttäytymisen tarkkailusta liikenneympäristön tulkintaan ja opastukseen. Valvonnan painopiste siirtyi siis jossain määrin liikennemerkkien ymmärtämisen tukemiseen. Koulutus- ja osaamistarpeet kasvoivat myös poliiseilla. Poliisin on pysyttävä ajan tasalla jatkuvasti muuttuvassa liikenneympäristössä, mikä edellyttää jatkuvaa kouluttautumista ja ohjeistusta sekä sisäisiä linjauksia tilanteiden yhdenmukaiseksi tulkinnaksi.

Kuviossa 19 näkyy kyselyihin vastanneiden näkemykset liikennemerkkien ulkoasun muutosten onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Muutos jakoi mielipiteitä, mutta suurin osa piti muutosta kuitenkin joko neutraalina tai onnistuneena. Negatiivisimmin muutoksen onnistumiseen suhtauduttiin isoissa kunnissa, joissa 40 prosenttia piti muutosta huonosti onnistuneena. Myös siirtymäaikojen riittävyys jakoi mielipiteitä, mutta selkeä enemmistö, yli kolme neljäsosaa isoista kunnista piti siirtymäaikoja selvästi liian lyhyinä. Myös ELY-keskuksissa siirtymäaikoja pidettiin ongelmallisina, mutta ei ihan yhtä rajusti kuin isoissa kunnissa. Pienet kunnat pitivät siirtymäaikoja hyvinä tai neutraaleina. Vastauksissa saattoi näkyä liikennemerkkien määrän jakautuminen eri tien- tai kadunpitäjille. Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen pidettiin kuitenkin positiivisina tai neutraaleina kaikissa ryhmissä.

**Kuvio 19.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Liikennemerkkien ulkoasuja uudistettiin selkeyttämällä ja yksinkertaistamalla (n=98)



### | Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (84–87 S)

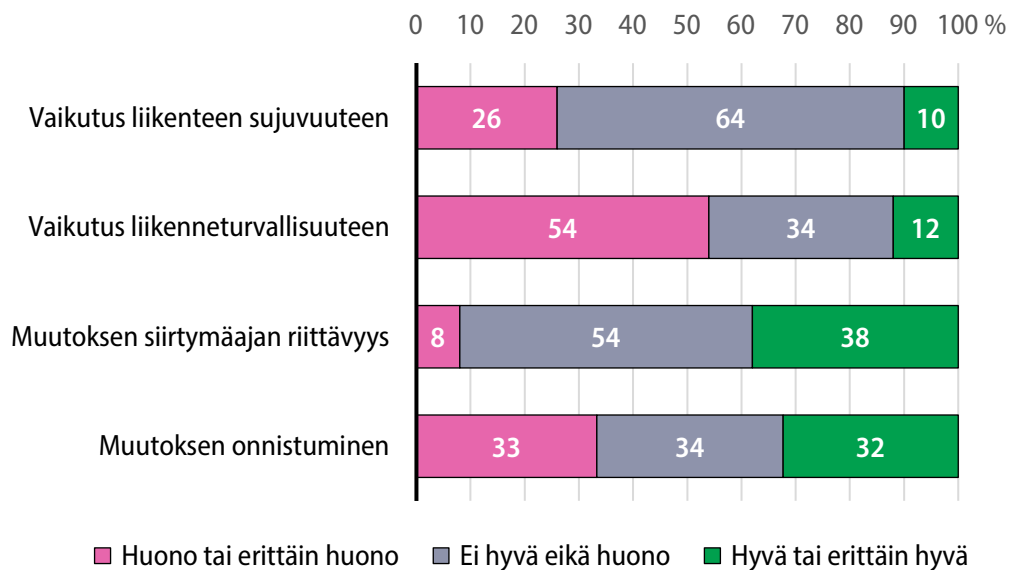
Väyläviraston haastateltavat arvioivat, että sulkualueiden värimuutoksista koitui noin 200 000 euron vuosittaiset kustannukset siirtymäajan aikana. Aiempia keltaisia sulkuviivoja peitettiin valkoisella maalilla kohteissa, joissa ei ole tulossa päällystystä lähiaikoina. Ratkaisu koettiin kuitenkin huonona, sillä keltainen maali alkaa kulumisen myötä näkyä valkoisten sulkuviivojen läpi. Liikenneturvan ja Taloustutkimuksen (2023) Lapin asukkaille teettämässä kyselyssä 92 prosenttia vastaajista piti sulkuviivan värin muutosta keltaisesta valkoiseksi ongelmana, koska valkoinen väri ei näy lumen ja jään alta. Liikenneturvan talvigallupissa (2025) kysyttiin suomalaisten suhtautumisesta tieliikennelain muutoksiin. 21 prosenttia vastaajista piti sulkuviivan värin vaihtamista hyvänä muutoksena, kun 43 prosenttia piti sitä huonona.

Kyselyyn vastanneiden mukaan sulkuviivan värimuutos toi hallinnollisesti ja teknisesti selkeyttä, mutta suurin osa vastaajista nosti esiin talviolosuhteiden aiheuttaman havaittavuusongelman ja siitä johtuvat liikenneturvallisuusriskit. Kunnat ja vakuutusala painottivat turvallisuusriskejä, kun taas ELY-keskukset näkivät hyödyt materiaalikustannusten hallinnassa. Muutoksen toteutus siirtymäajan puitteissa koettiin helpoksi, mutta esiin nousi kysymys muutoksen lisäarvosta suhteessa maalauskuuluihin. Osa vastaajista piti valkoista väriä myös

paremmin erottavana etenkin pimeällä, vaikka se talvella sekoittuukin lumeen ja sohjoon. Tämä aiheutti huolta etenkin ohituskiellon noudattamisesta. Poliisin mielestä sulkuviivan muuttuminen keltaisesta valkoiseksi ei parantanut liikenneturvallisuutta tai liikenteen sujuvuutta. Valkoinen väri ei välttämättä suomalaisissa sääolosuhteissa näy yhtä hyvin kuin keltainen etenkin talvella, joten tämä muutos koettiin negatiiviseksi.

Kuviossa 20 näkyy kyselyihin vastanneiden näkemykset sulkuviivan värin muutoksen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Vastaukset muutoksen onnistumisesta jakautuivat melko tasan huonojen, neutraalien ja hyvien välillä. Kriittisimmin muutoksen onnistumiseen suhtautuivat ELY-keskusten edustajat, joista yli puolet koki muutoksen epäonnistuneen. Myös pienissä kunnissa ja vakuutusyhtiöissä muutosta pidettiin huonosti onnistuneena, vaikka pienistä kunnista löytyy myös päinvastaisia näkemyksiä. Sen sijaan isoissa kunnissa ja etujärjestöissä muutos koettiin lähtökohtaisesti positiivisena tai neutraalina. Siirtymäajan riittävyyteen suhtauduttiin lähtökohtaisesti positiivisesti tai neutraalisti, vaikka muutama negatiivinenkin vastaus saatiin. Sen sijaan vaikutukset liikenneturvallisuuteen olivat korostuneen negatiivisia etenkin ELY-keskuksissa, joista yli 80 prosenttia piti vaikutuksia huonoina. Myös etujärjestöissä suuri osa piti vaikutuksia haitallisina. Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen olivat vastaajien mukaan pääosin neutraaleja, mutta pieni osa piti niitä huonoina.

**Kuvio 20.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (n=98)



## 3.4 Liikenteenvalvonta ja sanktiojärjestelmä

### 3.4.1 Liikenteenvalvonnan ja sanktiojärjestelmän sääntelymuutokset

Liikenteenvalvonnan ja sanktiojärjestelmän osalta jälkiarvioinnissa on tarkasteltu erityisesti seuraavia sääntelyn muutoksia:

- Tieliikenteen sanktiojärjestelmää muutettiin niin, että vähäisistä rikkomuksista seuraa rikesakon sijasta hallinnollinen maksuseuraamus eli liikennevirhemaksu (160–180 §)
- Automaattivalvonnan käyttöä voidaan laajentaa koskemaan esimerkiksi turvalaite- ja viestintävälinevalvontaa (161 §)
- Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täyttyisi (183 §)

Liikennevirhemaksu on tieliikenteen uusi maksuseuraamus, joka voidaan määrätä seuraamukseksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen jälkeen erikseen sanktioiduksi säädettyistä liikennerikkomuksista. Liikennevirhemaksu korvasi pääosin rikesakon, joka oli erilaisten vähäisten liikennerikkomusten rangaistuksena 1980-luvun alusta alkaen. Rikesakkoa voidaan kuitenkin edelleen määrätä tietyistä muista rikkomuksista mm. kalastuslain, järjestyslain, jätelain ja alkoholilain perusteella. Liikennevirhemaksu on kiinteämääräinen seuraamus, ja sen suuruus on määritelty rikkomuskohtaisesti tieliikennelaissa. Suuruuteen vaikuttaa teon lisäksi se, mihin tienkäyttäjryhmään kuuluvalla tienkäyttäjälle liikennevirhemaksu määrätään. Liikennevirhemaksun suuruus on rikkomuksen laadun mukaan 20–200 euron suuruinen. Jos liikennevirhemaksu määrätään useammasta kuin yhdestä rikkomuksesta, korotetaan teoista seuraavaa ankarinta liikennevirhemaksua 40 eurolla.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä tieliikennelain lisäksi seuraamukseksi ajoneuvolaissa (1090/2002), ajokorttilaissa (386/2011), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), vesiliikennelaissa (782/2019) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (541/2023) säädettyistä rikkomuksista. Liikennevirhemaksu voidaan määrätä esimerkiksi silloin, jos kuljettajalla ei ole mukana laissa säädettyjä valvonta-asiakirjoja, ammattipätevyystodistusta, yhteisölupaa taikka ajokorttia.

Hallituksen esityksessä (HE 180/2017) todettiin, että hallinnolliseen maksuseuraamusjärjestelmään siirtyminen vähäisten rikkomusten osalta poistaa rikkomukset rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaa tekojen moitittavuuden astetta ja luonnetta. Euroopan unionin lainsäädäntö on luonut paineita kehittää

rikosoikeudellisia rangaistuksia joustavampia seuraamusmuotoja. Liikennevirhemaksujärjestelmän mahdollistama tehostuva ja laajeneva liikennevalvontajärjestelmä olisi hallituksen esityksen mukaan voinut parantaa kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta. Lisäksi uusi menettely olisi nopeuttanut sanktiomenettelyä. Tehokkaampaa automatiikkaa hyödyntäen valvonta olisi voitu toteuttaa ja kohdentaa enemmän ajoneuvojen rekisteritietojen perusteella, mikä olisi mahdollistanut viranomaismenettelyn automatisaation entisestään. Seuraamuksen määräämisen nopeutuminen ja yksinkertaistuminen olisi parantanut oikeusturvaa.

Toisaalta näyttövelvollisuuden alentamisen voidaan sanoa heikentävän jossain määrin ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän oikeusturvaa. Uusi sääntely korostaa liikenne rikkomuksen toissijaisuutta moitittavampiin rikoksiin nähden: rikkomusten luonnetta ja tarkoitusta rikoksia vähäisempinä lain vastaisina tekoina. Liikennevirhemaksun käyttöönoton arvioitiin sisäministeriön mukaan johtavan vuositasolla yli 10 000 oikaisuvaatimukseen, joiden käsittely edellyttää henkilöresursseja. Muutoksenhaku tapahtuu hallinto-oikeuksissa, joiden laskennallisen vuosikustannusten arvioitiin olevan 64 000–143 000 euroa vuodessa, jos muutoksenhakuasioita olisi sama määrä kuin lain valmisteluvaiheessa rikesakkoasioita (318 euroa x 200–450 asiaa).

Poliisiin vaikuttava muutos oli esitutkintapakon poistuminen, sillä liikenne rikkomustapauksissa poliisi ei tee esitutkintaa onnettomuuspaikalla. Arvioinnin liikenne rikoksen ja liikenne rikkomuksen välillä tekee käytännössä poliisi. Hallituksen esityksessä arvioitiin, että esitettävällä muutoksella olisi merkittäviä käytännöllisiä ja resurssivaikutuksia poliisin tehtäväpiiriin kannalta. Sisäministeriön lausunnon mukaan esitutkintapakon poistuminen liikenne rikkomuksista mahdollistaisi poliisissa henkilöstöresurssien uudelleen kohdentamista.

Liikennevirhemaksun määräämisen laajentamisen arvioitiin hallituksen esityksessä olevan mahdollista liikennevirhemaksuun siirryttäessä, ja maksun määräämistä ja täytäntöönpanoa voitaisiin tehostaa automatisaation keinoin. Laajentuvan valvonnan alan arvioitiin mahdollisesti kasvattavan määrättävien seuraamusten määrää ja parantavan liikenneturvallisuutta mahdollistamalla erilaisten liikennesääntöjen noudattamisen valvonnan kustannustehokkaasti, mutta saatavien tulojen muutokset riippuisivat sakotuskynnyksestä ja siitä, mitä liikenne rikkomuksia reaalisesti valvottaisiin automaattisesti.

Hallituksen esityksen (HE 180/2017) mukaan mahdollisuudella estää kuljettajan ajo päihtyneenä pyrittiin korostamaan, ettei moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua tulisi ryhtyä kuljettamaan vähänkään alkoholia nauttineena. Tämä vähentäisi alkoholin kokonaismäärää liikenteessä ja ennalta estäisi rattijuopumuksia.

### 3.4.2 Liikenteenvalvonnan ja sanktiojärjestelmän sääntelymuutosten vaikutukset

Liikenteenvalvontaan ja sanktiojärjestelmään tehdyillä muutoksilla on vaikutusta erityisesti liikenteenvalvojiin ja oikeuslaitokseen. Yksittäisten liikennesääntöjen aiheuttamat vaikutukset ovat välillisiä. Liikenteenvalvonnassa valvotaan erityyppisiä asioita riippuen siitä, millaisia asioita lainsäädännössä määritetään säännöiksi ja sanktioitaviksi asioiksi, mutta liikenteenvalvontaa itsessään tehdään joka tapauksessa.

***Tieliikenteen sanktiojärjestelmää muutettiin niin, että vähäisistä rikkomuksista seuraa rikesakon sijasta hallinnollinen maksuseuraamus eli liikennevirhemaksu (160–180 €)***

***Automaattivalvonnan käyttöä voidaan laajentaa koskemaan esimerkiksi turvalaite- ja viestintävälinevalvontaa (161 §)***

Eduskunnassa hyväksytyyn tieliikennelakiin tuli muutamia muutoksia hallituksen esitykseen (HE 180/2017 vp) verrattuna. Erityisesti perustuslakivaliokunnan lausunnossa (PeVL 9/2018 vp) nostettiin esiin, että automaattisessa liikenteenvalvonnassa turvataan hallituksen esityksen perustelulausumien mukaisesti jälkikäteen mahdollisuudet selvittää liikenne rikkomuksen oikea tekijä kameratallenteesta. Perustuslakivaliokunta katsoo, että ajoneuvo kohtaisen liikennevirhemaksun määrittämiseen liittyvä menettely ei ole oikeasuhtaisuusvaatimuksen mukainen silloin, kun viranomaisella on hallussaan automaattiseen liikennevalvontaan perustuva näyttö tekoon syyllistyneestä henkilöstä, eikä se menettelyn missään vaiheessa ole velvollinen hyödyntämään sitä. Perustuslakivaliokunnan lausunnon pohjalta tieliikennelain 173 §:n 3 momenttiin kirjattiin, että ajoneuvo kohtaista liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen on liitettävä rikkomuksen tekijän valokuva tai muu tallenne, josta hänet voidaan tunnistaa.

Tieliikennelain kokonaisuudistus muutti haastattelun ja kyselyiden mukaan poliisin työtä sekä operatiivisesti että hallinnollisesti. Suurin muutos liittyi liikennevirhemaksujärjestelmään ja sen käyttöönottoon. Poliisin kokemuksen mukaan järjestelmä otettiin käyttöön nopealla aikataululla, ja siihen liittyi runsaasti tietojärjestelmähaasteita. Järjestelmässä on edelleen haasteita, vaikka niiden nähdään helpottaneen alkuvaiheesta. Liikennevirhemaksun menettelyä pidetään poliisissa kankeana, ja siihen liittyvät kuulemiset ja tiedoksiannot aiheuttavat haasteita.

Kyselyissä eri sidosryhmät kokivat, että liikennevirhemaksun käyttöönotto toi mukanaan hallinnollista ja teknistä selkeyttä. Erityisesti automaattivalvonnan laajentamisen arvioitiin parantavan liikenneturvallisuutta. Liikennevirhemaksun

myötä kuljettajien arvioitiin tarkkailevan liikenneympäristöä entistä huolellisemmin. Hallinnollisten maksuseuraamusten todettiin kuitenkin vaativan paljon poliisilta resursseja, mikä huolestutti vastaajia.

Poliisin näkemysten mukaan muutoksilla ei koettu olevan vaikutusta varsinaisesti liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen, lähinnä valvonnan tehokkuuteen. Liikennevirhemaksujen käyttöönotto ja automaattivalvonnan laajentaminen paransivat osaltaan liikenteen valvonnan tehokkuutta ja selkeyttivät rikkomusten seuraamuksia. Muutos myös mahdollisti tehokkaamman puuttumisen toistuviin lieviin rikkomuksiin. Liikennevirhemaksun kirjaaminen on sujuvaa ja on hyvä, että liikennevirhemaksua koskevan päätöksen voi lähettää sähköisesti Suomi.fi-järjestelmään.

Poliisi koki myös automaattivalvonnan laajennuksen hyvänä asiana. Kuitenkin automaattisen liikennevalvonnan osalta lainsäädäntöuudistus ei poliisin mukaan tehostanut toimintaa vaan päinvastoin hidasti tapausten läpivirtausta merkittävästi, mikä on osaltaan vaikuttanut valvonnan sujuvuuteen. Riskinä ja heikkoutena poliisi piti sitä, että osa kuljettajista kokee virhemaksun epäselväksi tai automaattivalvonnan epäoikeudenmukaiseksi, mikä voi aiheuttaa luottamuksen heikkenemistä viranomaistoimintaan. Vähäinen valvonta muualla kuin pääväylillä ja kaupungeissa voi heikentää uuden sääntelyn vaikutuksia haja-asutusalueilla.

Liikennevirhemaksun käyttöönotto johti poliisin mukaan toiminnan tehostumiseen ja nopeutumiseen kentällä, kun enää ei tarvinnut käsitellä lieviä liikennesrikkomuksia rikosoikeudellisessa prosessissa. Virhemaksu voidaan määrätä nopeasti ja yksinkertaisesti, mikä antaa enemmän aikaa valvontatyöhön. Toisaalta muutos on aiheuttanut myös selvittelytyötä virhemaksujen oikeellisuudesta, kansalaispalautteiden käsittelyä sekä neuvontaa ja ohjeistusta uusista sanktioista. Kouluttaminen ja perehdytys uuteen sääntelyyn lisäsi etenkin alkuvaiheessa koulutusresurssien tarvetta ja poisti hetkellisesti henkilöstöä muista tehtävistä. Tietohallinnon ja ICT-resurssien tarve kasvoi. Uuden järjestelmän myötä tarvittiin päivityksiä poliisin tietojärjestelmiin. Tämä edellytti IT-resursseja ja -kustannuksia sekä teknistä tukea kenttähenkilöstölle.

Liikennevirhemaksujärjestelmä vähensi poliisin mukaan esitutkintojen määrää sekä syyteharkinta- ja oikeudenkäyntikuluja. Tämä on tuonut merkittäviä säästöjä erityisesti oikeuslaitoksen ja poliisin työssä. On kuitenkin huomioitava, että kustannukset ovat siirtyneet osin rikosseuraamusjärjestelmästä teknologisiin investointeihin ja tietohallintoon. Toinen huomioitava asia on, että poliisi ei käy yhtä usein liikenneonnettomuuspaikoilla kuin ennen lakiuudistusta. Tämä vaikuttaa liikenneonnettomuustilastointiin, joka perustuu poliisin keräämään

tietoon onnettomuuksista, sekä liikenneturvallisuustilanteen kehittymisen arviointiin. Liikennevirhemaksujen koettiin myös lisäävän poliisien työtä, sillä esimerkiksi tiedusteluita ja tiedoksiantoja täytyy tehdä enemmän kuin aikaisemman rikesakkojärjestelmän aikaan. Poliisin Liike-järjestelmä ja liikennevirhemaksujen oikaisuvaatimukset työllistävät paljon varsinkin sihteereitä, valvontahenkilöstöä ja päällystää. Liike-järjestelmä on vuonna 2020 käyttöön otettu tietojärjestelmä, jossa hoidetaan automaattisen liikennevalvonnan liikennevirhemaksuasoiden lisäksi myös kaikkien poliisien tien päällä määräämien liikennevirhemaksujen jatkotoimenpiteet ja arkistointi (Poliisi 2020).

Liikennevirhemaksuun liittyen Tullille ja Rajavartiolaitokselle tulee haastattelujen mukaan vain muutamia oikaisuvaatimuksia vuodessa, eikä kustannusvaikutuksia muutoksesta ole siis käytännössä syntynyt. Tullissa nähtiin liikennevirhemaksujärjestelmän vaikuttaneen enemmän poliisin puolella. Rajavartiolaitos kertoi liikennevirhemaksujärjestelmän toimineen kenttätyössä.

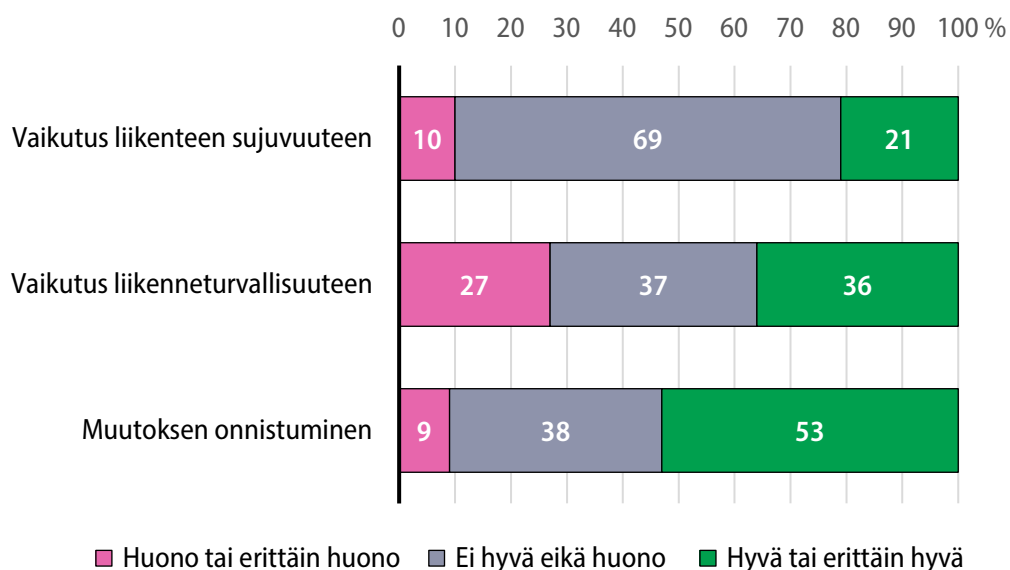
Oikeuslaitoksen vastausten mukaan tieliikennelain kokonaisuudistuksessa hallintolainkäytössä ratkaistavaksi siirtyi asiaryhmiä, jotka aikaisemmin oli käsitelty rikos-oikeudellisen järjestelmän piirissä. Muutos on edellyttänyt näihin asioihin ja niitä koskevaan sääntelyyn perehtymistä myös oikeuslaitoksen toimijoissa. Myös liikennevirhemaksujen ja pysäköintivirhemaksujen valitukset ovat työllistäneet hallinto-oikeuksia, vaikka usein ratkaistavana olevan asian intressi on pienempi kuin oikeudenkäyntimaksun suuruus. Toisaalta syyttäjälaitokseen ei enää tule yhtä paljon vähäisiä rikoksia käsiteltäväksi, mikä on resurssien kannalta positiivista. Tieliikennelain 4 §:ään lisätyn, tieliikenteen periaatteisiin lukeutuvan ennakoitivelvollisuuden osalta soveltaminen rikosten yhteydessä on jäänyt syyttäjälaitoksen kannalta vähäiseksi, vaikka sen soveltamiselle arvioitiin olevan enemmänkin edellytyksiä. Alkuvaiheessa ei ollut selvää, mihin liikennevirhemaksuista piti toimittaa valitus. Tämä tuotti ylimääräistä työtä hallinto-oikeuksissa, joihin asioita siirrettiin käsiteltäväksi.

Korkeimmassa hallinto-oikeudessa ratkaistut asiat ovat liittyneet suurelta osin automaattisessa liikennevalvonnassa havaittuihin nopeusrajoitusten noudattamatta jättämissiin. Menetetyn määräjajan palauttamista koskevat hakemukset, joissa on vedottu liikennevirhemaksupäätösten tiedoksiantoon liittyviin ongelmiin, ovat olleet korkeimmassa hallinto-oikeudessa määrältään merkittävä jutturyhmä. Näitä juttuja tuli vuoden 2021 loppuun mennessä lähes 120 kappaletta, mutta viime vuosina määrä on selvästi vähentynyt. Menetetyn määräjajan palauttamisen hakijat olivat useassa tapauksessa ajoneuvojen käyttövastaavia tai tällaiseen rinnastettuja yritysten vastuuhenkilöitä. Tieliikennelain 175 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi tavallisena

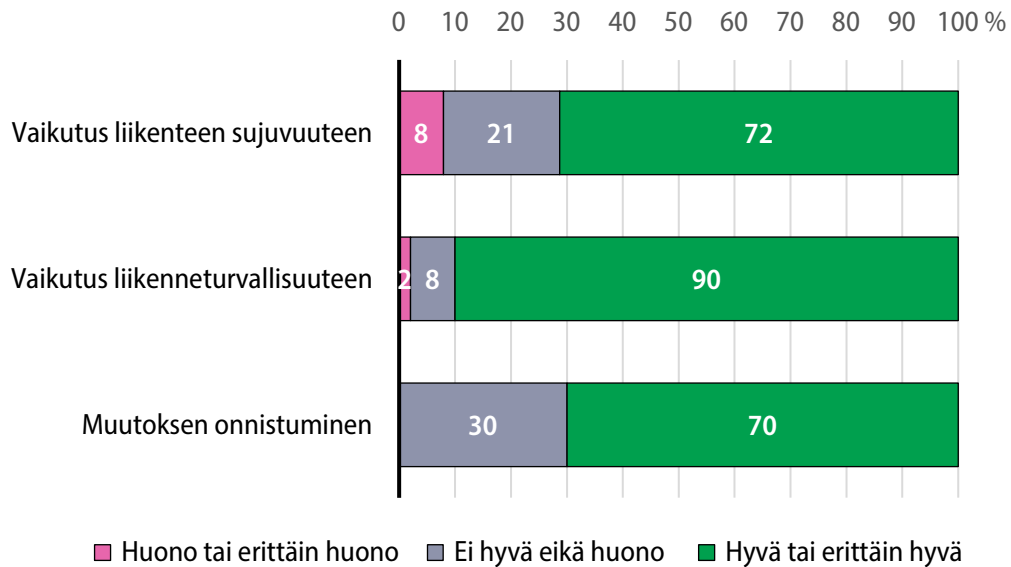
tiedoksiantona. Tieliikennelain 161 §:n 3 momentin mukaan ennen ajoneuvo-kohtaisen liikennevirhemaksun määräämistä asianosaiselle on varattava tilaisuus selvityksen antamiseen vain, jos se erityisestä syystä on tarpeen. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan aiemmat säännökset turvasivat nykyistä sääntelyä kattavammin käyttövastaavien asemaa muun ohella rikkomuksen oikean vastuuhenkilön selvittämistavan ja -vastuun sekä käyttövastaavan vastuusta vapautumisen suhteen.

Kuvioissa 21–22 näkyy kyselyihin vastanneiden näkemykset liikennevirhemaksun ja automaattivalvonnan laajennuksen muutosten onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Kuvioissa ei ole mukana poliisin tai oikeuslaitoksen vastauksia. Liikennevirhemaksuun ja sanktiojärjestelmän uudistukseen oltiin pääosin tyytyväisiä tai niistä ei osattu sanoa. ELY-keskusten vastauksissa näkemykset hajaantuivat enemmän. Vaikutuksista liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen ei myöskään osattu sanoa tai vaikutuksia pidettiin pitkälti neutraaleina. Muutama ELY-keskuksen ja vakuutusyhtiön edustaja piti muutoksen vaikutuksia negatiivisina. Automaattivalvonnan laajentaminen koettiin kohtalaisen onnistuneena erityisesti kunnissa ja etujärjestöissä. Osa ELY-keskusten edustajista ei kuitenkaan pitänyt vaikutusta onnistuneena ja neutraaleja vastauksia oli myös enemmän kuin muilla. Kuitenkin liikenneturvallisuusvaikutuksia pidettiin pitkälti positiivisina, erityisesti isoissa kunnissa. Sujuvuusvaikutuksissa positiiviset ja neutraalit vastaukset korostuivat eniten.

**Kuvio 21.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Tieliikenteen sanktiojärjestelmää muutettiin niin, että vähäisistä rikkomuksista seuraa rikesakon sijasta hallinnollinen maksuseuraamus eli liikennevirhemaksu (n=97)



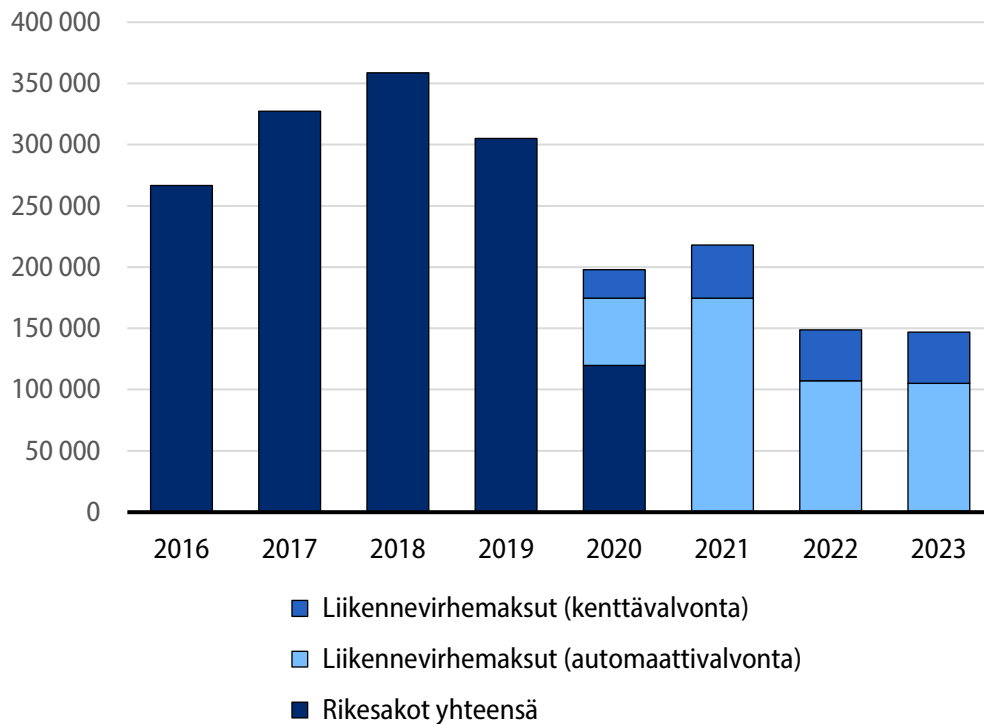
**Kuvio 22.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Automaattivalvonnan käyttöä voidaan laajentaa koskemaan esimerkiksi turvalaite- ja viestintävälinevalvontaa (n=98)



Rikesakkojen ja liikennevirhemaksujen määrän kehitystä vuosina 2016–2023 on kuvattu kuviossa 23, joka perustuu rikesakkojen osalta Tilastokeskuksen tilastoihin syytetyistä, tuomituista ja rangaistuksista sekä liikennevirhemaksujen osalta poliisin Polstat-järjestelmään. Polstat-järjestelmä on Poliisihallituksen ylläpitämä poliisin valtakunnallinen tulostietojärjestelmä, jonka avulla tuotetaan tilastoja ja raportteja poliisin toiminnasta. Tilastoista ei voida yksiselitteisesti rajata vain liikennevirhemaksua vastaavia rikesakkoon johtaneita rikkeitä, minkä vuoksi rikesakkoja näkyy myös vuodesta 2020 alkaen. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että maksuseuraamusten määrä on pudonnut 46 prosenttia. Automaattivalvonnasta määrättyjen liikennevirhemaksujen osuus kaikista liikennevirhemaksuista on yhteensä 62 prosenttia. Liikennevirhemaksujen määriin on voinut vaikuttaa myös mahdolliset muutokset siinä, käsitelläänkö tietty teko rikos-asiana vai hallinnollisella maksuseuraamuksella.

**Kuvio 23.** Rikesakkojen ja liikennevirhemaksujen määrät (lkm) vuosina 2016–2023.

Lähde: Tilastokeskus 2024c, Poliisihallitus 2024



Liikennevirhemaksuista 94 prosenttia määrättiin tieliikennelain perusteella, vajaat kuusi prosenttia ajoneuvolain perusteella ja noin puoli prosenttia muiden lakien perusteella. Taulukossa 2 on esitetty yleisimpiä syitä liikennevirhemaksujen määräämiselle vuonna 2023. Tiedot perustuvat Polstat-järjestelmässä kirjattuun tietoon liikennevirhemaksun perusteena olleesta lainkohdasta. Rikesakoista ei ole saatavilla vastaavaa jakaumaa, mutta Polstat-järjestelmän mukaan vuosina 2016–2023 kenttävalvonnassa määrättyistä rikesakoista 72 prosenttia liittyi liikenne rikkomuksiin, 27 prosenttia ajoneuvorikkomuksiin ja loput alle prosenttia muihin rikkomuksiin. Automaattivalvonnassa oli vuodesta 2006 alkaen käytössä ehdollinen rikesakko-menettely, jossa rikesakkomääräys annettiin rikkomukseen käytetyn ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä sille luonnolliselle henkilölle, joka rikkomuksen tekoaikana oli rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä. Vuosina 2016–2023 automaattivalvonnan ehdollisia rikesakkoja määrättiin 1,1 miljoonaa kappaletta eli yli neljä kertaa enemmän kuin kenttävalvonnan rikesakkoja. Tieliikennelain voimaantumisen jälkeen ehdollisia rikesakkoja ei juuri määrätty, vaan käyttöön tuli liikennevirhemaksu.

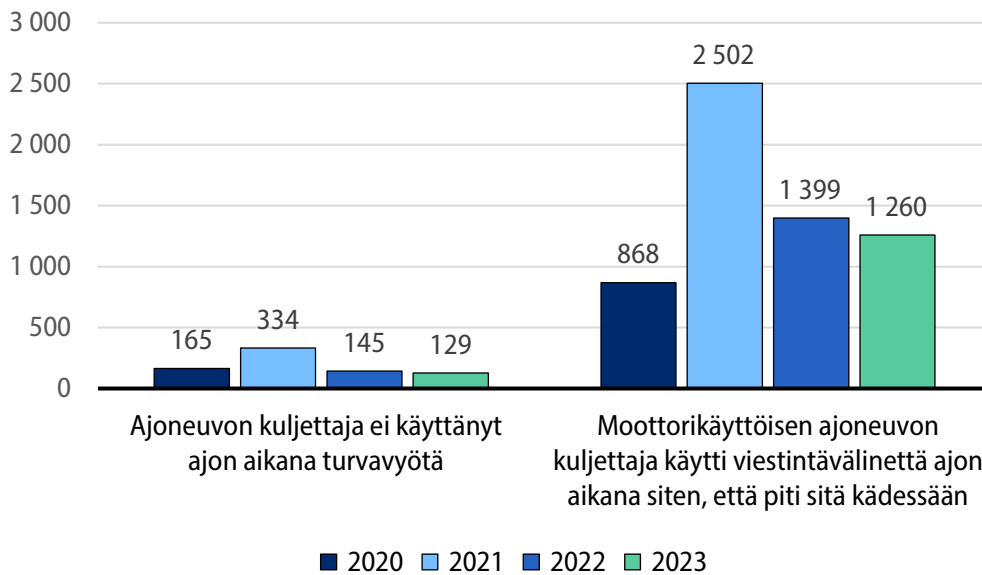
**Taulukko 2.** Yleisimpiä syitä liikennevirhemaksun määräämiselle vuonna 2023. Prosenttiosuudet kuvaavat rikkomuksesta määrättyjen maksujen osuutta kaikista liikennevirhemaksuista vuosina 2020–2023. Lähde: Poliisihallitus 2024.

Prosenttiosuus	Syy liikennevirhemaksun määräämiselle
45 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 1–10 km/h, 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
23 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 11–15 km/h, 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
13 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ylitti liikenteenohjauslaitteella osoitetun suurimman sallitun nopeuden 16–20 km/h, 20–60 km/h ja 70–120 km/h nopeusrajoitusalueet on laskettu tässä yhteen.
5,6 %	Kaikki ajoneuvolaista johtuvat rikkomukset, mm. määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon kuljettaminen, määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettaminen tai määräysten vastaisen mopon kuljettaminen (yhteensä 38 eri rikkomustyyppiä).
3,8 %	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja käytti viestintävälinettä ajon aikana siten, että piti sitä kädessään.
3,7 %	Ajoneuvon kuljettaja ei käyttänyt ajon aikana turvavyötä.

Liikennevirhemaksulla on ollut vaikutusta myös poliisin käyntiin liikenneonnettomuuspaikoilla. Liikenne rikkomuksena pidettävät asiat eivät kuulu esitutkintavelvollisuuden piiriin. Jos poliisi katsoo, että kyseessä ei ole rikoslain (39/1889) 23 luvussa määritetty liikenneturvallisuuden vaarantaminen, ei onnettomuuspaikalla aina käydä. Hallituksen esityksessä arvioitiin, että uudistuksen myötä poliisilta jää käymättä noin 50 000 liikenneonnettomuuspaikalla, millä on merkittävä vaikutus poliisin resurssien käyttöön. Tällä on voinut olla vaikutuksensa myös poliisin tietojärjestelmään kirjattujen onnettomuuksien määrään. Toisaalta poliisissa tunnistettiin, että koska liikenneonnettomuuspaikoilla käynnit ovat vähentyneet kenttäpoliiseilla ja rikostutkinnassa, voivat kenttäpartiot keskittyä vakaviin liikenneonnettomuuksiin ja muihin hälytystehtäviin.

Väylävirasto laati vuonna 2023 oppaan tieliikenteen kiinteiden automaattivalvonta-kohteiden suunnittelusta, toteutuksesta ja käytöstä. Oppaassa todetaan, että automaattisella nopeusvalvonnalla on ollut merkittäviä turvallisuusvaikutuksia sekä Suomessa että kansainvälisesti tehdyissä tutkimuksissa. Punavalvonnasta todettiin vähentävän punaista päin ajamista, mutta lisäävän peräänajoja, jotka ovat seurauksiltaan lievempiä kuin risteämis-, jalankulku- ja pyöräonnettomuudet. Automaattivalvonnassa määrättyjä liikennevirhemaksuja on seurattu poliisin Polstat-järjestelmässä. Ylinopeuksien lisäksi liikennevirhemaksuja on määrätty automaattivalvonnassa perusteella turvavyön käyttämättömyydestä ja viestintävälineen käytöstä ajon aikana.

**Kuvio 24.** Automaattivalvonnassa määrätty liikennevirhemaksut turvavyön käyttämättömyydestä ja viestintävälineen käytöstä vuosina 2020–2023 (lkm). (Polstat, Liike-järjestelmä)



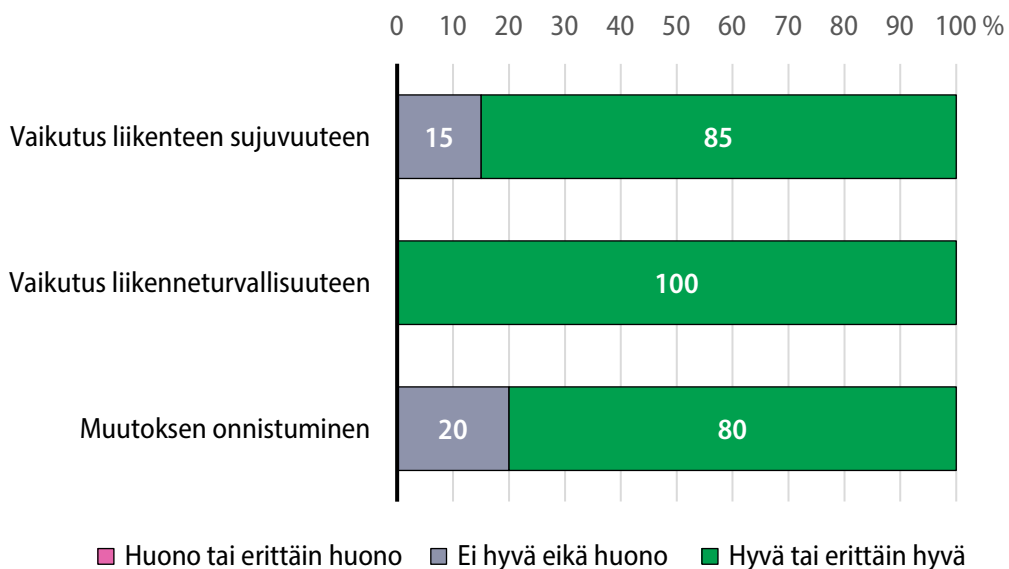
***Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täytyisi (183 §)***

Hallituksen esityksen lausunnoissa mahdollisuus keskeyttää ajo päihtymyksen vuoksi, vaikka rattijuopumusraja ei ylittyisi, sai sekä kannatusta että vastustusta. Säännöksen katsottiin tukevan rattijuopumusten ennalta ehkäisyä ja vaikuttavan näin liikenneturvallisuuteen. Vastustusta säännös sai valmisteluvaiheessa muun

muassa sen vuoksi, että se voi olla ongelmallinen näyttökysymyksissä, mahdollistaa mielivallan ja pakkokeinoja ei tulisi kohdistaa henkilöön, joka ei ole syyllistynyt rikokseen.

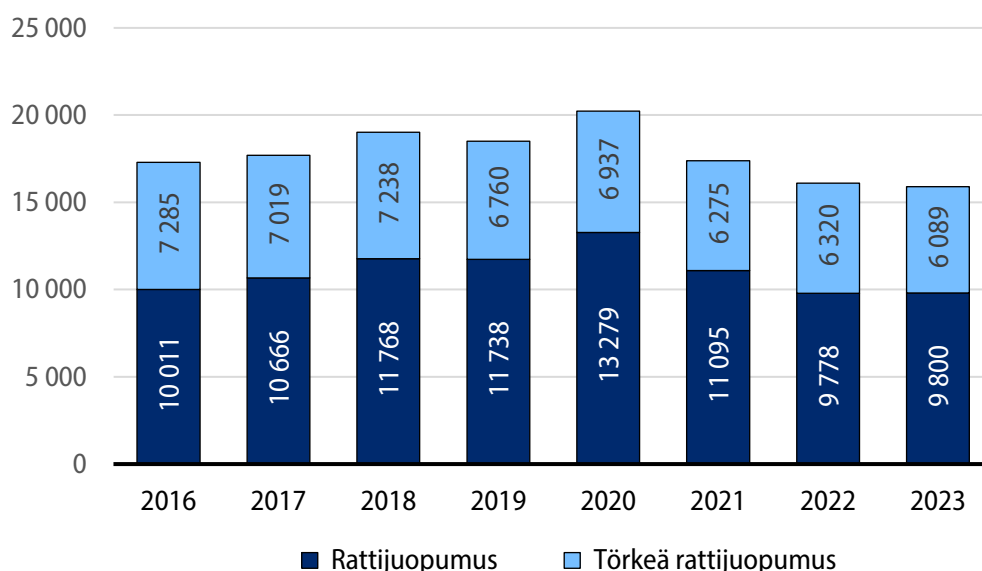
Haastatteluissa liikenteenvalvojat näkivät, että säännös lisää tieliikenteen turvallisuutta. Rajavartiolaitoksen mukaan säännös on koettu hyväksi rajanylitysliikenteessä. Kyselyissä ei juuri noussut näkemyksiä ajon estämiseen liittyen, mutta poliisin mukaan kyseessä on hyvä säännös. Toimivaltuutta käytetään kuitenkin ilmeisen harvoin. Kuviossa 25 näkyy kyselyihin vastanneiden näkemykset ajon estämiseen liittyvän muutoksen onnistumisesta sekä vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Muutos koettiin lähes poikkeuksetta hyväksi, ja vain muutama suhtautui siihen neutraalisti. Erityisesti liikenneturvallisuusvaikutuksia pidettiin yksinomaan hyvinä. Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen koettiin hyväksi tai neutraaleiksi, tai vastaajat eivät osanneet ottaa niihin kantaa.

**Kuvio 25.** Kyselyyn vastanneiden arviot: Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täytyisi (n=99)



Rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten määrä on ollut laskussa vuoden 2020 jälkeen (kuvio 26), mutta kehityksestä ei voi vetää johtopäätöksiä juuri tämän säännöksen vaikutuksista. Tilastoitujen liikenneriikosten määrään vaikuttaa merkittävästi esimerkiksi poliisin kenttävalvonnan määrä.

**Kuvio 26.** Rattijuopumukset ja törkeät rattijuopumukset vuosina 2016–2023  
(Tilastokeskus 2024d)



Liikennekäyttäytymiseen liittyviä asioita on tutkittu Vias Instituten toteuttamissa kansainvälisissä ESRA-kyselytutkimuksissa (ESurvey of Road Users' Attitudes). Kyseessä on osallistuvien maiden aikuisväestöä koskevat edustavat otostutkimukset, joissa kysytään vastaajien näkemyksiä heidän käyttäytymisestään liikenteessä. Tulokset ovat vertailukelpoisia maiden kesken. Kysely toteutettiin vuosina 2015, 2019 ja 2023 (ESRA1, ESRA2 ja ESRA3). Tuoreimman ESRA3-tutkimuksen mukaan vain 0,7 prosenttia vastanneista suomalaisista piti hyväksyttävänä ajamista, jos kuljettaja saattaa olla ylittänyt sallitun promillerajan. 56 prosenttia vastanneista suomalaisista piti hyväksyttävänä, että moottoroiduilla ajoneuvoilla ei saisi ajaa lainkaan, jos veren alkoholipitoisuus on yli nolla promillea, mistä voidaan päätellä muutoksella olevan melko suuri hyväksyttävyys kansalaisten keskuudessa. Onnettomuustietoinstituutti (OTI) piti sääntelyn muutosta merkittävänä liikenneturvallisuuden parannuksena, ja se toteuttaa tutkijalautakuntien pitkään esittämää suositusta.

### 3.5 Muut sääntelymuutokset

Haastatteluissa ja kyselyissä nostettiin esiin myös muutamia muita muutoksia, joita ei jälkiarvioinnissa ollut alun alkaen arvioitu keskeisiksi. Tässä luvussa on niistä lyhyt kooste.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tieliikenteen periaatteisiin sisällytettiin tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus (4 §). Haastatteluissa uutta pykälää pidettiin periaatteessa merkittävänä, koska se velvoittaa jokaista tienkäyttäjää ehkäisemään onnettomuuksia, vaikka toinen osapuoli toimisi väärin. Ennakoitivelvollisuudella tulkittiin mahdollisesti olevan kauaskantoisia seurauksia, vaikka asiasta on vielä toistaiseksi oikeuskäytäntöä tai todettuja vaikutuksia tienkäyttäjien käyttäytymiseen hyvin vähän. Ennakoitivelvollisuus nousi esille Traficomien, Liikenneturvan ja Väyläviraston haastatteluissa.

Suoraan jalankulkijoita koskevia muutoksia ei tieliikennelain kokonaisuudistuksessa juurikaan ollut. Uutena sääntönä jalankulkijan on ylitettävä ajorata yli- tai alikulun kautta, jos sellainen on lähellä (16 §) ja jos jalkakäytävää tai piennarta ei ole, jalankulkijan on käytettävä pyörätien tai ajoradan reunaa (13 §), mutta nämä muutokset eivät nousseet esille haastatteluissa tai kyselyissä.

## 3.6 Vaikutuksia eri toimijoihin

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutuksia liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, Liikennevakuutuskeskukselle sekä vakuutusyhtiöille, Liikenneturvalle, Onnettomuustietoinstituutille, kunnalliseen pysäköinninvalvontaan sekä Tulliin ja Rajavartiolaitokseen on koottu tähän lukuun.

### 3.6.1 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tehtiin vuonna 2019 virastouudistus, jossa Liikennevirasto muuttui Väylävirastoksi ja perustettiin Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Fintraffic Oy. Uudistuksen yhteydessä tehtäviä jaettiin uudelleen ja myös tieliikennelain kokonaisuudistus hieman muutti tehtäväkenttiä. Virastouudistuksessa määräys- ja lupavastuut sekä mitoitus- ja piirustusaineistot siirtyivät entiseltä Liikennevirastolta Traficomille ja voimassa olevan tieliikennelain mukaan Traficom myöntääkin muun muassa kokeilu- ja poikkeuslupia sekä antaa tarkentavat määräykset liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta sekä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista. Tehtävien vastaanottaminen vaati Traficomissa uusia resursseja, joiden arvioitiin haastatteluissa olleen alkuvaiheessa puutteelliset, mutta tilanteen sittemmin korjaantuneen. Traficom vastasi osaltaan tieliikennelain kokonaisuudistukseen liittyvästä viestinnästä, mikä työllisti muutoksen taitteessa.

### 3.6.2 Liikennevakuutuskeskus ja vakuutusyhtiöt

Liikennevakuutuskeskus (LVK) toimii korvausasioissa vakuutusyhtiön tapaan. Kokonaisuudistuksella ei nähty olevan olennaista vaikutusta LVK:n korvausprosesseihin. Uudistus on vaikuttanut ennemminkin mahdollisesti korvaushakemusten sisältöihin. Liikennevakuutuskeskus totesi haastattelussa, että lain tulkinnan epäselvyydet esimerkiksi väistämissääntöjen osalta voivat toki lisätä yksittäisten vahinkojen käsittelyssä riitaisuuksia, mutta tästä ei ole vielä kertynyt pitävää tilastointia. Uudistus ei ole aiheuttanut merkittäviä muutoksia LVK:n eikä vakuutusyhtiöiden resursointiin. Kouluttaminen ja uuden opettaminen työllisti alkuun, mutta sen jälkeen toiminta on jatkunut entisenlaiseen tapaan.

Luvussa 4.1.1 on esitetty liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määriä (kuviokuva 35) vuosina 2015–2023. Tilaston mukaan vahinkojen määrä laski kokonaisuudessaan noin yhdeksän prosenttia, kun verrataan tilannetta ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen aikaan. Liikennevakuutuskeskus totesi haastattelussa, että tilastollista muutosta vahinko- tai korvausmäärissä ei pystytä osoittamaan tieliikennelaista johtuvaksi, sillä samaan aikaan koronavuosien aiheuttamat muutokset liikennesuoritteissa peittävät mahdolliset vaikutukset.

### 3.6.3 Liikenneturva

Liikenneturva on organisaatio, jonka tehtävänä on edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Keinoja ovat liikennekasvatus, viestintä ja omaa toimintaa palveleva tutkimus, joten tieliikennelain kokonaisuudistus on vaikuttanut Liikenneturvan toimintaan juuri näistä näkökulmista.

Liikenneturvassa tieliikennelain kokonaisuudistus oli haastattelun mukaan viestinnällisesti suuri ponnistus. Suurin osa Liikenneturvan esitteistä, verkkosisällöistä ja koulutusaineistoista pohjautui aiemmin voimassa olleeseen tieliikennelakiin, minkä vuoksi tieliikennelain kokonaisuudistus johti viestintä- ja opasmateriaalien täysremonttiin. Aineistoja uudistettiin ja vanhentunutta tietoa sisältäviä tuotteita poistettiin. Liikenneturva tuotti myös kokonaan uutta aineistoa mukaan lukien opaskuvia ja oppaita, joilla viestittiin ihmisille tieliikennelaissa tapahtuneista muutoksista. Lisäksi Liikenneturva osallistui tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon taitteessa uudistuksesta tiedottamiseen suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Tieliikennelain voimaantulon jälkeen Liikenneturva jatkoi kampanjointia, tiedottamista ja muuta viestintää muutoksista 2020-luvun alkupuolen.

Liikenneturva toimii myös eräänlaisena neuvontarajapintana tienkäyttäjien suuntaan, minkä vuoksi tieliikennelain kokonaisuudistus lisäsi asiakaspalvelutyötä. Liikenneturvalle tuli runsaasti kysymyksiä uusista liikennesäännöistä ja -merkeistä. Kysymyksiä tulee edelleen, mutta vähemmän kuin lakiuudistuksen voimaantulon aikaan.

### 3.6.4 Onnettomuustietoinstituutti

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) tarjoaa tietoa liikenneonnettomuuksista ja liikennevahingoista. OTI koordinoi kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien riippumatonta tutkimusta ja julkaisee vuosittain useita raportteja lautakuntien tutkimista onnettomuuksista. OTI ei havainnut kokonaisuudistuksella kovin suurta vaikutusta omaan toimintaansa. Tutkijalautakuntien prosessit jatkuivat ennallaan. Tieliikennelain kokonaisuudistus vaikutti lähinnä tutkimuksissa ja tilastoinnissa käytettäviin muuttujapatteristoihin, jotka päivitettiin. Tämä aiheutti maltillisen työmäärän ja kustannukset.

### 3.6.5 Kunnallinen pysäköinninvalvonta

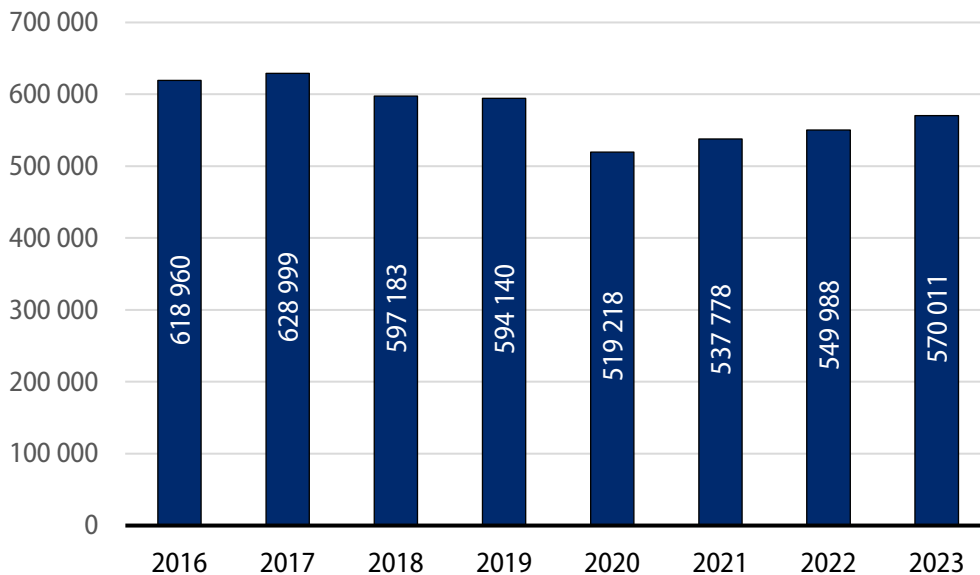
Kunnallista pysäköinninvalvontaa on kymmenissä Suomen kunnissa, mutta jälkiarviointia varten tietoja pyydettiin vain kymmeneltä suurimmalta kaupungilta. Näiden pysäköinninvalvonnasta vastaavilta saatujen tietojen perusteella tieliikennelain uudistus teki yksityisalueiden valvonnasta aiempaa ongelmallisempaa. Kun yksityiset alueet eivät enää automaattisesti kuulu lain soveltamisalaan, pelastusteiden ja taloyhtiöiden pihapaikkojen luvattoman käytön arvioitiin lisääntyneen, ja keinot osoittaa pysäköinti kielletyksi tai sallituksi ovat rajalliset. Samalla arvioitiin, että valvonnan vastuunjako julkisen ja yksityisen puolen välillä hämärtyi, minkä nähtiin kuormittavan sekä viranomaisia että kiinteistönomistajia.

Useissa kaupungeissa havaittiin muutos pysäköintivirheiden painopisteessä. Aiemmin yleiset pysäköintikiekon käyttöön liittyvät virheet ja maksamattomat pysäköintimaksut väistyivät, ja tilalle tuli kasvava joukko turvallisuuden kannalta kriittisiä rikkomuksia kuten pysäyttäminen kieltomerkistä huolimatta, pysäköinti risteysalueille tai liian lähelle suojatietä ja muu liikennettä haittaava pysäköinti. Pysäköinninvalvojat tulkitsivat ilmiön viittaavan yleiseen välinpitämättömyyden kasvuun, mikä heikentää liikenneturvallisuutta.

Erityisenä haasteena mainittiin ruokalähettilien pysäköintikäytännöt. Koska ateria-  
lähettyksiä ei katsota jakelutoiminnaksi, kuljettajien tulee noudattaa samoja pysä-  
köintisääntöjä kuin muidenkin. Tästä huolimatta ajoneuvoja pysäköidään usein  
kieltoalueille. Yhtenäinen linjaus ja selkeämpi sääntely nähtiin tarpeellisiksi, jotta  
valvonnasta tulisi tasapuolista ja liikenteen sujuvuus säilyisi.

Kuviossa 27 on kuvattu pysäköintivirhemaksujen lukumäärän ja tulojen kehitys.  
Pysäköintivirhemaksut sisältävät sekä kunnallisten pysäköinninvalvojien että  
poliisin kirjaamat pysäköintivirhemaksut. Tilastossa ei ole mukana yksityisten  
pysäköinninvalvontayritysten keräämiä maksuja. Ne ovat yksityisoikeudellisia  
valvontamaksuja, jotka perustuvat auton pysäköijän ja alueella toimivan  
pysäköinninvalvontayrityksen väliseen sopimukseen. Vertailemalla jaksoa ennen  
vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että pysäköintivirhemaksujen määrä  
on laskenut yhdeksän prosenttia ja niistä saatavien tulojen määrä on laskenut  
kahdeksan prosenttia.

**Kuvio 27.** Pysäköintivirhemaksut vuosina 2016–2023 (lkm). Mukana ovat sekä  
kunnalliset että poliisin määräämät pysäköintivirhemaksut. Mukana ei ole yksityisten  
pysäköinninvalvojien määräämiä valvontamaksuja. Lähde: Tilastokeskus 2024d



### 3.6.6 Tulli ja Rajavartiolaitos

Tulli ja Rajavartiolaitos toimivat liikenteenvalvojina toimialueilla, jotka heille on säädetty. Rajavartiolaitoksen toimialueesta on säädetty rajavartiolaissa (578/2005, 4 §). Tulli valvoo tieliikennelain noudattamista ainoastaan kuuden tieliikennelain 181 §:ssä määritellyn kohdan osalta. Tullimies toimii lisäksi liikenteenohjaajana tullilaissa (304/2016) säädetyissä tehtävissä ja rajavartiomies rajavartiolaissa (578/2005) säädetyissä tehtävissä.

Tullin toimivaltuudet tieliikennelain osalta ovat hyvin rajatut verrattuna poliisin ja Rajavartiolaitokseen. Tulli toimii vain rajanylityspaikoilla eli satamissa ja lentokentillä ja valvoo ajoneuvojen mittoja, massoja ja kuormituksia, erikoiskuljetuksia, suojakypärän käyttämistä koskevien ja muutamien muiden säännösten noudattamista (729/2018, 181 §). Rajavartiolaitos kertoi sähköpostihaastattelussa, että tehtäviä hoidetaan pääasiassa rajanylityspaikoilla ja PTR-valvontaiskuissa (poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistoimintaa). Lisäksi Rajavartiolaitos tekee muuta valvontaa kiireellisten tehtävien ohessa poliisille ilmoittaen.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen todettiin haastattelussa vaikuttaneen vain vähäisesti Tullin toimintaan, mikä johtuu Tullin kapeasta toimintakentästä. Rajavartiolaitos totesi, että tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutusten arviointia hankaloittaa voimaantulon kanssa samoihin aikoihin ja sen jälkeen tapahtuneet poikkeusolot ja rajoilla muuttuneet tilanteet, kuten koronaviruspandemian vaikutukset rajoilla ja Venäjän-ajan sulkeminen. Laajemman tieliikennelakiin liittyvän toimivallan arvioitiin kuitenkin nopeuttaneen asiakkaiden asioiden hoitamista rajoilla sekä selkeyttäneen toimivaltaa. Rajavartiolaitos kertoi välillisiä kustannuksia syntyneen ohjelmistoista, joiden hankintakeskustelussa tieliikennelain kokonaisuudistus on ollut perusteena tai kokonaisuudistus on mahdollisesti vaikuttanut hankintaan.

Tullissa ja Rajavartiolaitoksessa nähtiin hyvänä lakiin lisätty kirjaus tullimiehen ja rajavartiomiehen mahdollisuudesta liikenteen ohjaukseen, mikä on helpottanut lain tulkintaa ja tuonut käytäntöihin selkeyttä. Rajavartiolaitos näki hyvänä myös liikennesääntöjen, liikenteenohjauslaitteiden ja ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten noudattamisvelvollisuuden poikkeukset, joiden mukaan näitä voi poikkeuksellisesti jättää noudattamatta varovaisuutta noudattaen poliisitehtävän, tullitehtävän tai rajavartioitehtävän niin edellyttäessä (184 §).

Jatkokehitystarpeena Tulli nosti esille Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimivaltuuksien yhdenmukaistamisen: Tullin kapea toimivalta pakottaa tällä hetkellä Tullin kutsumaan satamissa poliisin paikalle tilanteissa, joissa Tulli voisi periaatteessa hoitaa asian itsekin, jos toimivaltuuden tieliikennelain valvomisessa olisivat

laajemmat. Tämän nähtiin kuormittavan poliisia. Rajavartiolaitos nosti esille toimivaltaan liittyen, että rajavartiomiehillä voisi olla tarvetta määrätä ajokieltoa muissakin kuin rattijuopumustapauksissa: esimerkiksi vakavasta piittaamattomuudesta voisi olla hyödyksi pystyä määräämään väliaikainen ajokielto pelkkien päiväsakkojen sijasta.

## 4 Lain tavoitteiden toteutuminen

Lain tavoitteiden toteutumista tarkasteltiin seuraavien tavoitteiden osalta, joista merkittävimmät ovat kaksi ensimmäistä:

- Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen
- Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen
- Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen
- Tieliikenteen automaation mahdollistaminen
- Lainsäädännön saattaminen johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi
- Lainsäädäntöä rasittavan tulkinnanvaraisuuden ja puutteellisuuden poistaminen

Kunkin tavoitteen toteutumista arvioitiin alaluvuissa. Liikenneturvallisuutta sekä liikenteen sujuvuutta arvioitiin omissa alaluvuissaan, kun taas muut tavoitteet yhdistettiin omaan alalukuunsa. Osiossa käsiteltiin lain tavoitteiden toteutumista tilastoista, haastatteluista ja kyselyistä tehtyjen havaintojen pohjalta. Tilastot kertovat tavoitteita kuvaavien mittareiden yleisestä kehityksestä, mutta eivät ota kantaa siihen, miten suuri osuus muutoksesta on nimenomaan tieliikenneläin kokonaisuudistuksesta riippuvaista. Tilastoista on laajempi ja tarkempi katsaus selvityksen taustamateriaaleissa ja raporttiin valikoitiin tilastoista vain muutamia yleisellä tasolla eri tavoitteiden toteutumista kuvaavia tilastoja. Haastatteluiden ja kyselyiden avulla saatiin sidosryhmien näkemyksiä kokonaisuudistuksen vaikutuksista.

### 4.1 Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen

Liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen ovat tieliikenneläin keskeisiä tavoitteita. Tieliikenneläin kokonaisuudistuksen valmistelun ja voimaantulon jälkeen Suomessa laadittiin valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, joka ohjaa kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuustyötä kaikkien liikennemuotojen osalta. Strategia pohjaa nollavisioon, jonka tavoitteena on saada liikennekuolemat vähennettyä nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Nollavisio hyväksyttiin pitkän

aikavälin turvallisuusvisioksi jo vuonna 2001 valtioneuvoston periaatepäätöksessä. (Rekola ym. 2021) Liikenneturvallisuusstrategian päivitys käynnistyi vuoden 2025 lopulla.

#### 4.1.1 Liikenneturvallisuuden kehitys tilastojen valossa

Liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä voidaan tarkastella monipuolisesti tilastoja läpikäymällä. Esimerkiksi tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä kertoo liikenneturvallisuudesta ja sen kehityksestä. Toisaalta tilastoista on vaikea erottaa, mikä osuus kehityksestä johtuu tieliikennelakiin tehdyistä sääntelymuutoksista ja minkä osuuden taustalla on muita toimintaympäristön kehityskulkuja.

Tieliikenteen onnettomuuksia ja tapaturmia tilastoidaan monella tavalla ja niistä vastaavat useat toimijat. Tässä työssä otettiin tarkempaan tarkasteluun erityisesti Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastot ja vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastot, joita täydennettiin Pelastusopiston tuottamalla resurssi- ja onnettomuustilasto Pronton aineistolla ja Terveystieteiden tutkimuskeskuksen (THL) tuottamalla tapaturmatilastolla.

Vertailujaksot koskevat pääsääntöisesti muutamaa vuotta ennen tieliikennelain voimaantuloa (2020) ja muutamaa vuotta sen voimaantulon jälkeen. Tarkat vuodet vaihtelevat tilastoaineistosta toiseen, ja ne on esitetty kunkin kuvion kohdalla. Myönteistä kehittymistä liikenneturvallisuuden osalta tapahtui muun muassa seuraavissa mittareissa:

- Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrät ovat vähentyneet
- Liikennevakuutuksesta korvattujen omaisuus- ja henkilövahinkojen määrät ovat vähentyneet
- Viranomaisten tietoon tulleiden rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten määrät ovat vähentyneet

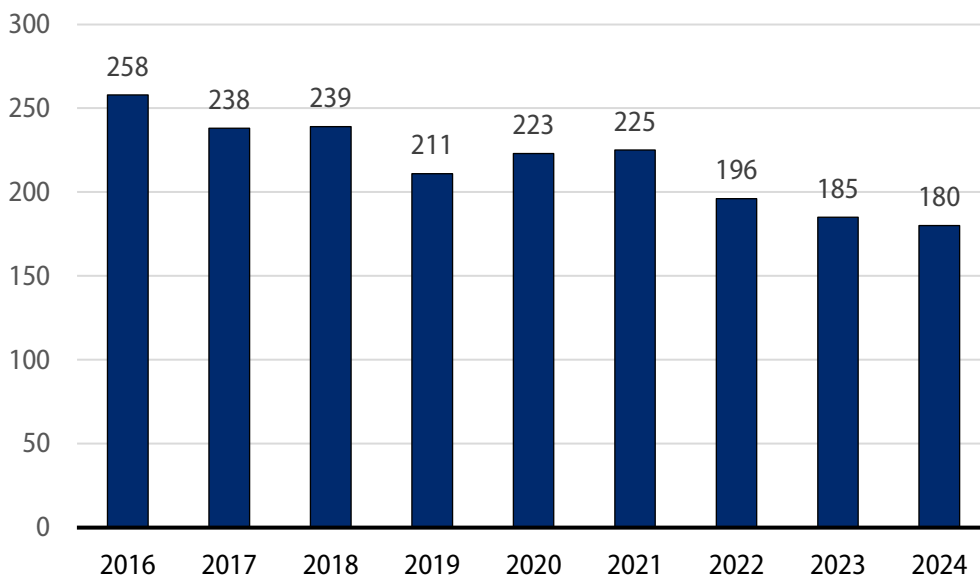
Sen sijaan kielteistä kehittymistä liikenneturvallisuudessa tapahtui muun muassa seuraavissa mittareissa:

- Joissakin ikäryhmissä tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrät ovat kasvaneet (35–54-vuotiaat)
- Viranomaisten tietoon tulleiden törkeiden rattijuopumusten määrät, joissa käytetty alkoholia ja muuta huumaavaa ainetta, ovat kasvaneet

- Liikenneturvallisuuden vaarantamisten ja törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrät ovat kasvaneet

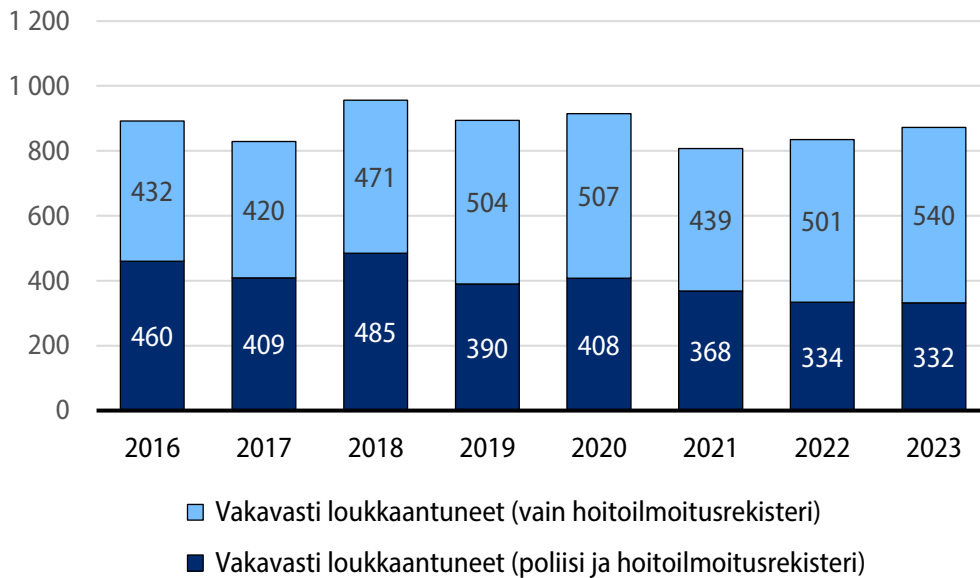
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden sekä vakavasti loukkaantuneiden määrät laskivat, kun verrataan vuosia 2016–2019 tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon jälkeisiin vuosiin 2021–2024. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden vuotuinen keskiarvo laski 15 prosenttia (kuvio 28) ja vakavasti loukkaantuneiden keskiarvo laski kahdeksan prosenttia (kuvio 29).

**Kuvio 28.** Poliisin tietoon tulleissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 tieto on ennakkotieto). Mukana eivät ole sairauskohtauksiin kuolleet tai henkilöt, jotka ovat kuolleet yli 30 vuorokauden päästä onnettomuuden tapahtumisesta. Lähde: Tilastokeskus 2024a



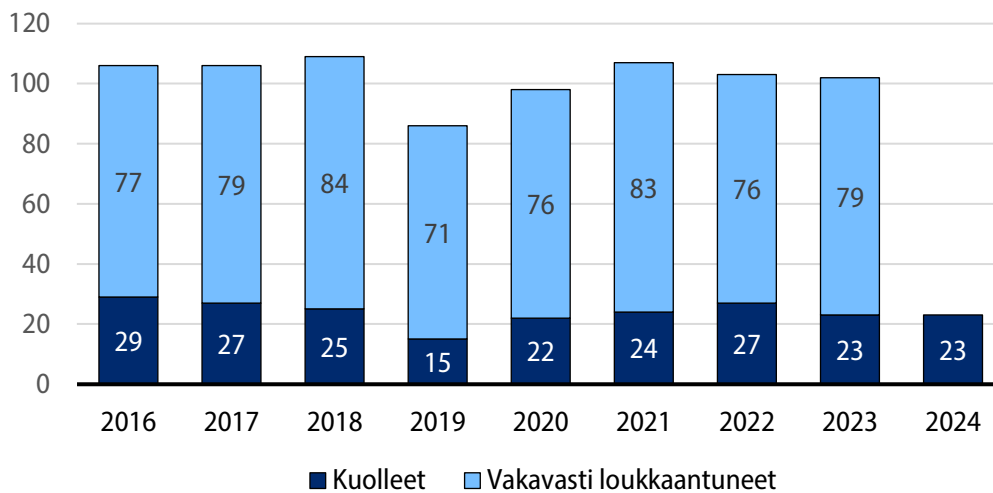
**Kuvio 29.** Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet vuosina 2016–2023.

Lähde: Tilastokeskus 2024a

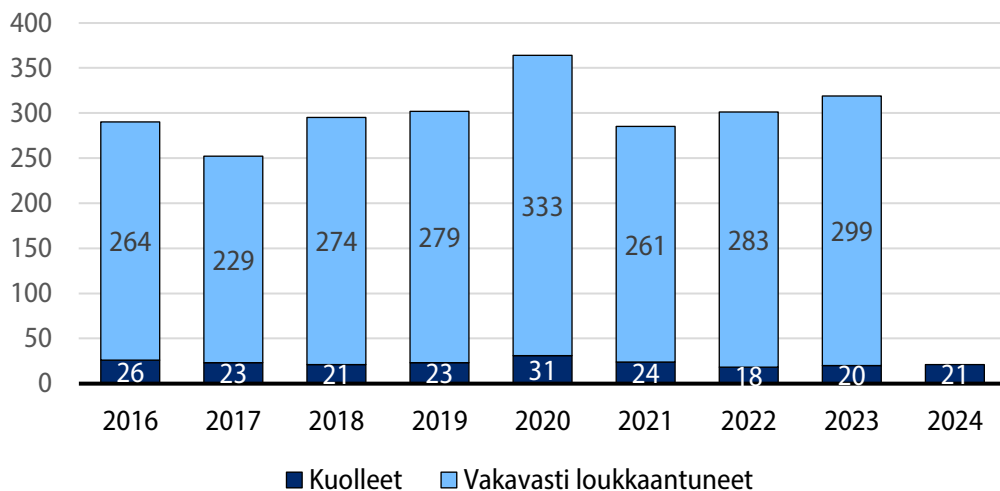


Kuvioissa 30–33 on esitetty Tilastokeskuksen tilastot tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista ja vakavasti loukkaantuneista tienkäyttäjryhmittäin vuosilta 2016–2023 (kuolleiden osalta myös 2024). Jalankulkijoiden kuolemien määrä kasvoi keskimäärin kolme prosenttia, ja vakavien loukkaantumisten määrä kaksi prosenttia tarkastelujaksolla, kun taas pyöräilijöiden kuolemien määrä väheni 11 prosenttia, ja vakavien loukkaantumisten määrä kasvoi neljä prosenttia. Vuodesta 2023 alkaen sähköavusteisella polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla liikkuneet onnettomuuksien uhrin on pyritty tilastoimaan erikseen. Niillä liikkuneita kuoli vuosina 2023–2024 yhteensä kuusi henkilöä. Loukkaantuneiden osalta tilastoissa on edelleen merkittäviä puutteita. Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden kuolemien määrä kasvoi keskimäärin viisi prosenttia tarkastelujaksolla, ja vakavien loukkaantumisten määrä väheni jopa 25 prosenttia. Auton kuljettajien ja matkustajien liikennekuolemien määrä väheni jopa 20 prosenttia, ja vakavien loukkaantumistenkin määrä väheni seitsemän prosenttia.

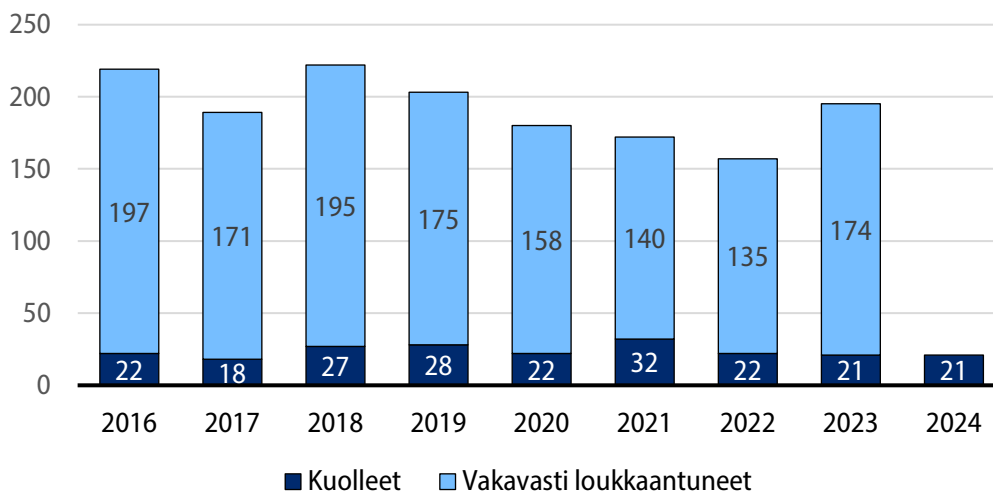
**Kuvio 30.** Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet jalankulkijat vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 tieto on ennakkotieto, vakavien loukkaantumisten määrää vuodelta 2024 ei vielä ollut saatavilla). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a



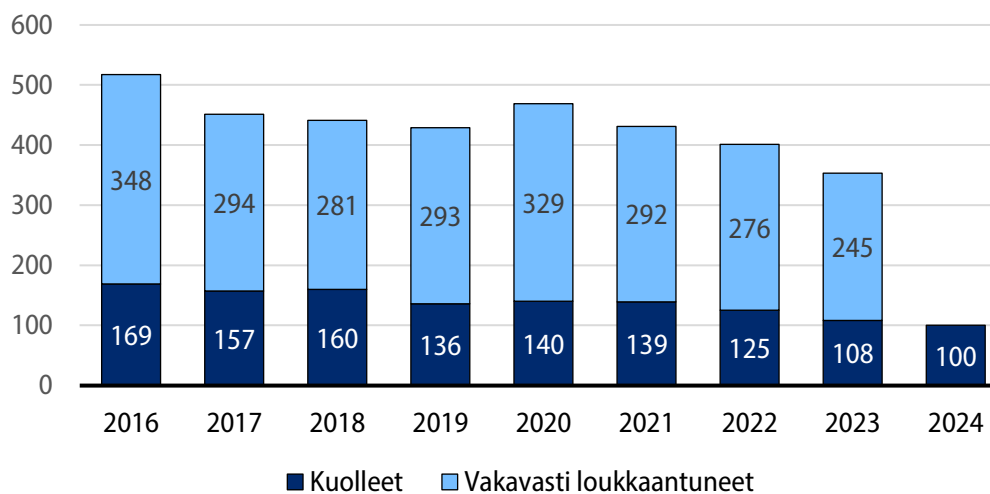
**Kuvio 31.** Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet polkupyöräilijät vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 tieto on ennakkotieto, vakavien loukkaantumisten määrää vuodelta 2024 ei vielä ollut saatavilla). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Sähköavusteisella polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla liikkuneet uhrin on laskettu mukaan. Lähde: Tilastokeskus 2024a



**Kuvio 32.** Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet mopoilijat ja moottoripyöräilijät vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 tieto on ennakkotieto, vakavien loukkaantumisten määrää vuodelta 2024 ei vielä ollut saatavilla). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a

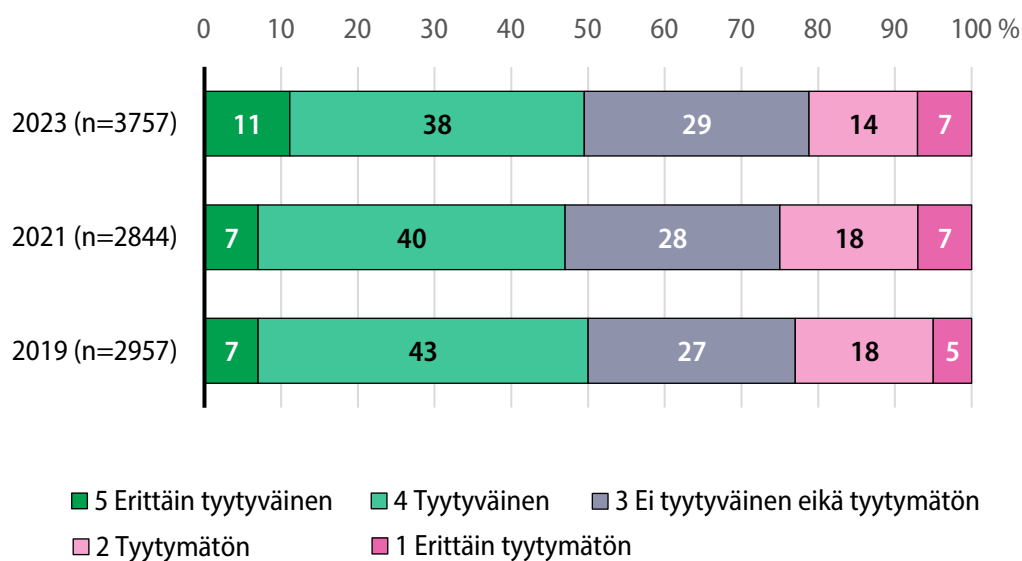


**Kuvio 33.** Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet henkilö-, paketti-, linja- tai kuorma-auton kuljettajat ja matkustajat vuosina 2016–2024 (vuoden 2024 tieto on ennakkotieto, vakavien loukkaantumisten määrää vuodelta 2024 ei vielä ollut saatavilla). Vakavissa loukkaantumisissa ovat mukana sekä poliisin tietoon tulleet että vain hoitoilmoitusrekisterissä olevat tapaukset. Lähde: Tilastokeskus 2024a



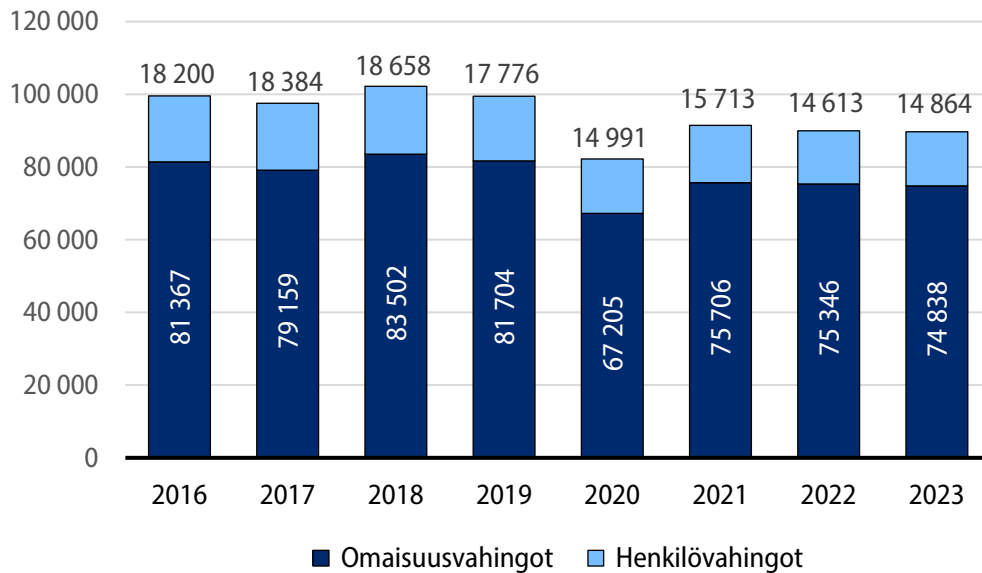
Kuviossa 34 on esitetty tuloksia ihmisten tyytyväisyydestä polkupyöräliikenteen liikenneturvallisuuden vuosina 2019, 2021 ja 2023. Aineistona on Kiiskilän ym. (2019, 2023) sekä Ahon ym. (2021) laatimat raportit ”Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään”, joka on Traficomien tasaisin väliajoin tuottama kyselytutkimusaineisto. Kokemus polkupyöräliikenteen liikenneturvallisuudesta pysyi pääosin samalla tasolla, joskin se laski hieman vuodesta 2019 vuoteen 2021 ja nousi jälleen vuonna 2023. Vuonna 2019 keskiarvo oli 3,29, vuonna 2021 se oli 3,24 ja vuonna 2023 taas 3,32. Turvallisuuden tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien osuus laski 23 prosentista 21 prosenttiin vuodesta 2019 vuoteen 2023.

**Kuvio 34.** Tyytyväisyys polkupyöräliikenteen liikenneturvallisuuteen vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023



Onnettomuustietoinstituutin tilastoissa on esitetty liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määriä (kuvio 35). Tilasto kuvaa melko hyvin kaikkien onnettomuuksien määrää, joissa osallisena on ollut vähintään yksi moottoriajoneuvo. Vahinkojen määrä laski kokonaisuudessaan vertailujaksosta ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen aikaan keskimäärin yli 9 000 tapausta vuodessa eli yhdeksän prosenttia. Henkilövahinkojen määrä laski eniten, jopa 17 prosenttia.

**Kuvio 35.** Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrä vuosina 2016–2023 eriteltynä omaisuus- ja henkilövahinkoihin. Lähde: Rätty et al. 2024



Taulukossa 3 on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeisiä muutoksia vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020. Vuoden 2020 luvut eivät ole mukana muutoksen määrän laskelmassa. Yhteenvetoon on koottu vain merkittävimmät muutokset.

**Taulukko 3.** Yhteenveto Tilastokeskuksen onnettomuustilastojen, muiden onnettomuus- ja tapaturmatilastojen sekä liikenneerikosten ja niiden seuraamusten tilastojen merkittävimmistä muutoksista. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä värillä ja (+)-merkillä ja negatiivinen punaisella värillä ja (-)-merkillä.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 2016–2023	Laskenut 15 % (+)
Tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet vuosina 2016–2022.	Laskenut 8 % (+)
Liikennevakuutuksesta korvattujen henkilövahinkojen määrä vuosina 2016–2023	Laskenut 17,5 % (+)
Viranomaisten tietoon tulleet rattijuopumukset vuosina 2016–2023	Laskenut 7,4 % (+)
Viranomaisten tietoon tulleet törkeät rattijuopumukset vuosina 2016–2023	Laskenut 12 % (+)

## 4.1.2 Sidosryhmien arviot liikenneturvallisuudesta

Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen kartoitettiin myös haastatteluiden ja kyselyiden avulla. Haastatteluiden perusteella tieliikennelain kokonaisuudistuksella nähtiin olleen vain rajallinen ja osin epäselvä vaikutus liikenneturvallisuuteen. Pääsääntöisesti kokonaisuudistuksen nähtiin olevan liikenneturvallisuuden kannalta oikeasuuntainen, eikä se ole ainakaan hidastanut myönteistä turvallisuuskehitystä.

Konkreettisia, suoraan onnettomuusmääriin heijastuvia vaikutuksia muutoksilla ei pystytty haastateltavien mielestä osoittamaan, koska samanaikaiset ulkoiset tekijät ovat vaikuttaneet liikenneturvallisuuden kehittymiseen ja peittäneet mahdollisia tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutuksia. Erityisesti tällaiseksi toimintaympäristön muutokseksi mainittiin koronaviruspandemia, joka laskee liikennemääriä. Lisäksi samanaikaisesti on tehty muita liikenneturvallisuustoimia. Tieliikennelakiin tehtyjen sääntelymuutosten arvioitiin sen lisäksi olleen merkitykseltään sen verran pieniä, ettei niiden uskottu näkyvästi heilauttavan esimerkiksi tieliikenteen turvallisuuden tilastoja. Tilastoissa näkyvät muutokset edellyttäisivät radikaalimpia lainsäädäntömuutoksia. Näin ollen, vaikka onnettomuuksien määrät sekä tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät ovat jatkaneet laskuaan, ei syy-seuraussuhdetta tieliikennelakiin pystytä osoittamaan, ja kokonaisuutena lain tilastollisia vaikutuksia on vaikea erottaa muista samanaikaisista ilmiöistä.

Monien liikenneturvallisuuden ongelmakohtien nähtiin olevan sellaisia, ettei niihin juurikaan pystytä vaikuttamaan lainsäädännöllä. Tieliikennelaki asettaa ainoastaan raamit liikenteessä toimimiselle. Säännöstekniset parannukset eivät sellaisenaan muuta tienkäyttäjien käyttäytymistä, joten suoraan lain uudistuksista johtuvien turvallisuusvaikutusten arvioitiin jäävän vähäisiksi. Toisaalta todettiin, että lain selkeämpi rakenne voi osaltaan helpottaa sääntöosaamista.

Haastatteluissa nostettiin myös esille, että vaikka monet sääntelymuutokset saattavat sinällään olla liikenneturvallisuuden kannalta myönteisiä, näkyvät niiden vaikutukset vasta pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi osassa kokonaisuudistuksen yhteydessä tehdyissä muutoksissa on yhä meneillään siirtymäaika, ja toisaalta esimerkiksi liikennesääntöjen oppiminen ja erilaisten tieliikennelain mahdollistamien uusien liikennejärjestelyjen tutuksi tuleminen ottavat aikansa.

Vaikka yleistasolla tieliikennelain nähtiin kokonaisuudistuksen myötä selkeytyneen, lakiin jäi haastateltujen mielestä kuitenkin edelleen melko paljon kohtia, joissa on tulkintaongelmia. Tulkintaongelmien pelättiin jopa heikentävän turvallisuutta, ellei niitä täsmennetä tai niistä viestitä nykyistä selkeämmin. Haasteisiin esitettiin ratkaisuna pykälien täsmentämistä tai yleistä liikennesääntöjen tuntemuksen parantamista.

Kaikkien kyselyihin vastanneiden vastaajaryhmien mielestä tieliikennelain kokonaisuudistus on kokonaisuutena vahvistanut liikenneturvallisuutta, joskin painotukset ja huomiot vaihtelevat. Yhteinen huoli oli, että sääntöjen tulkinnanvaraisuus sekä käytännön resurssipaineet voivat syödä turvallisuushyötyä. Kunnissa kokonaisuudistuksen koettiin lisänneen liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta etenkin selkeämmän sääntelyn ansiosta. Samalla kunnissa kuitenkin koettiin, että etenkin pyöräilijöiden väistämissäännöt ja pyörätien jatkeet aiheuttavat edelleen vaaratilanteita. Suurimmat haasteet liittyivät liikennemerkkien ja opasteiden massiivisiin vaihtokustannuksiin sekä puutteisiin henkilöstöresursseissa, mikä voi hidastaa turvallisuushyötyjen toteutumista. Kunnissa toivottiinkin lisäpanostuksia liikennekasvatukseen, valvontaan ja sääntöjen selkeyttämiseen, jotta turvallisuusparannukset konkretisoituvat.

ELY-keskusten edustajat taas arvioivat, että liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja edistäminen on onnistunut melko hyvin koko tieverkolla. Vastaajat tunnistivat selkeän turvallisuushyödyn tieinfran yhdenmukaistuneista merkinnöistä ja automaattivalvonnan kehittämisestä, mutta pitkät siirtymäajat ja laajat liikennemerkkien vaihtoprojektit ovat vieneet paljon rahaa ja henkilöstöresurssia, mikä voi hidastaa muiden turvallisuustoimien toteutusta. ELY-keskuksissa tunnistettiin tarve muun muassa nopeusrajoitusohjeen päivittämiseen.

Etujärjestöt pitivät tieliikennelain uudistusta onnistuneena erityisesti jalan- kulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumismahdollisuuksien parantamisessa. Osa järjestöistä nosti esiin erityisesti vammaisten ihmisten liikkumismahdollisuuksien paranemisen. Joissain etujärjestöissä korostettiin tarvetta alentaa taajamien perusnopeusrajoitusta 30 kilometriin tunnissa ja määritellä 1,5 m ohitusetäisyys pyöräilijöihin, jotta turvallisuus paransi edelleen. Etujärjestöissä kaivattiin parempaa tiedotusta ja valvontaa väistämissäännöistä, promillerajoista sekä esteettömälle pysäköinnille varattujen paikkojen käytöstä. Järjestöissä esitettiin myös kypärä- ja heijastinpakkoa sekä selkeämpiä promillerajoja polkupyörän tai sähköpotkulaudan kuljettajille osana laajempaa turvallisuustoimien pakettia.

Vakuutusyhtiöiden edustajat kokivat tietyt muutokset positiivisina, kuten selkeämmän talvirengassääntelyn, joka helpottaa vahinkokäsittelyä. Yhtiöissä on raportoitu lisääntyneitä vahinkoja pyöräilijöiden väistämissääntöjen heikon tuntemuksen ja huomaamattomien tiemerkintöjen kuten valkoisen sulkuviivan tai pyörätien jatkeen merkintöjen vuoksi. Sääntöjen tulkinnanvaraisuutta pidettiin merkittävimpana riskinä, koska epäselvyydet heijastuvat suoraan korvausvastuuseen ja kustannuksiin. Yhtiöt lisäksi korostivat, että liikenneturvallisuutta voitaisiin vielä parantaa selkeyttämällä sääntöjä ja parantamalla tiemerkintöjen näkyvyyttä erityisesti talviolosuhteissa.

Poliisin mukaan uudistus on lisännyt tienkäyttäjien sääntötietoisuutta, mutta puutteelliset resurssit valvonnassa ja liikennevalistuksessa rajoittavat turvallisuus-  
hyötyjä. Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen on poliisin mukaan selvästi  
tehokas keino vähentää kuolemaan johtavia jalankulku- tai pyöräilyonnetto-  
muuksia. Poliisilaitokset painottivat, että lisäresurssit valvontaan, koulutukseen ja  
opastukseen vaikuttaisivat liikenneturvallisuuteen enemmän kuin lisäsääntely. Osa  
muutoksista, kuten vasemmalle pysäköinti kaksisuuntaisella kadulla ja sulkuviivan  
värin vaihto, nähtiin jopa turvallisuusriskeinä.

Kyselyissä myönteisimmät liikenneturvallisuusvaikutukset arvioitiin seuraaville  
muutoksille. Arvo kuvaa kyselyyn vastanneiden arviota hyvä tai erittäin hyvä osuu-  
tena kaikista vastauksista. Suluissa on lisäksi esitetty erittäin hyvä -arvosanan osuus.

- **100 % vastaajista:** Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai  
muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön  
ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täyttyisi (erittäin hyvä: 59 %)
- **96 % vastaajista:** Polkupyörässä on oltava punainen takavallo  
valkoisen tai vaaleankeltaisen etuvalon lisäksi pimeällä tai hämärässä  
(erittäin hyvä: 70 %)
- **90 % vastaajista:** Automaattivalvonnan käyttöä voidaan laajentaa  
koskemaan esimerkiksi turvalaite- ja viestintävälinevalvontaa  
(erittäin hyvä: 33 %)
- **74 % vastaajista:** Pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle  
on osoitettu väistämisvelvollisuus (erittäin hyvä: 24 %)

Kyselyissä kielteisimmät liikenneturvallisuusvaikutukset arvioitiin seuraaville  
muutoksille. Arvo kuvaa kyselyyn vastanneiden arviota huono tai erittäin huono  
osuutena kaikista vastauksista. Suluissa on lisäksi esitetty erittäin huono -arvosanan  
osuus.

- **54 % vastaajista:** Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi  
(erittäin huono: 7 %)
- **40 % vastaajista:** Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on  
mahdollista vasemmalle puolelle tietä (erittäin huono: 7 %)
- **37 % vastaajista:** Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä  
risteyksestä voi poistua myös muita kuin lähintä ajokaistaa pitkin  
(erittäin huono: 0 %)
- **27 % vastaajista:** Tieliikenteen sanktiojärjestelmää muutettiin niin,  
että vähäisistä rikkomuksista seuraa rikesakon sijasta hallinnollinen  
maksuseuraamus eli liikennevirhemaksu (erittäin huono: 7 %)

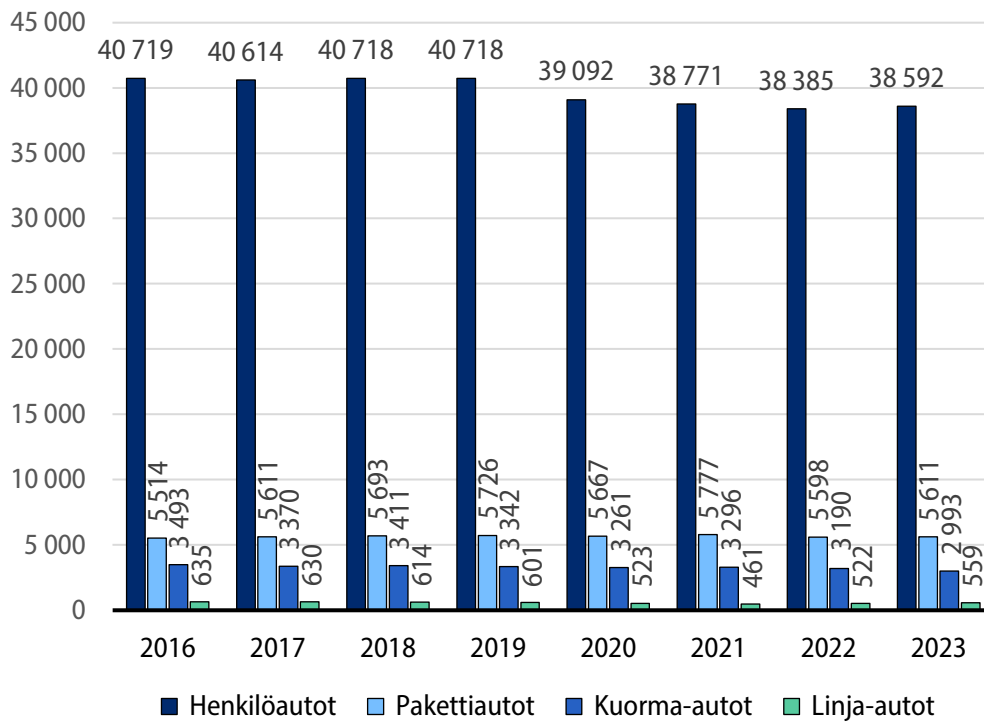
## 4.2 Liikenteen sujuvuuden ylläpitäminen ja edistäminen

### 4.2.1 Liikenteen sujuvuus tilastojen valossa

Liikenteen sujuvuutta parantaa etenkin se, että liikennesuorite on laskenut kaikkien ajoneuvotyyppien osalta ja kaikissa tieluokissa. Sen sijaan kielteistä kehittymistä liikenteen sujuvuudessa voi aiheuttaa muun muassa liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrien kasvu, joka saattaa lisätä liikennesuoritetta erityisesti tiiviisti asutuilla alueilla. Henkilöliikennetutkimuksen (Kallio ym. 2024) mukaan matkaluku eli suomalaisten tekemien matkojen yhteen laskettu lukumäärä laski vuoden 2016 arvosta 2,89 matkaa/henkilö/vuorokausi vuoteen 2024 mennessä 2,38 matkaan/henkilö/vuorokausi, eli kaikkiaan matkojen määrä putosi merkittävästi. Samaan aikaan matkasuorite, eli yhteensä eri kulkutavoilla kuljettu matkan pituus, laski vuoden 2016 arvosta 40,2 km/henkilö/vuorokausi vuoteen 2024 mennessä arvoon 34,5 km/henkilö/vuorokausi. Henkilöliikennetutkimuksen tuloksia on käsitelty tarkemmin luvussa 4.3.2 Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen.

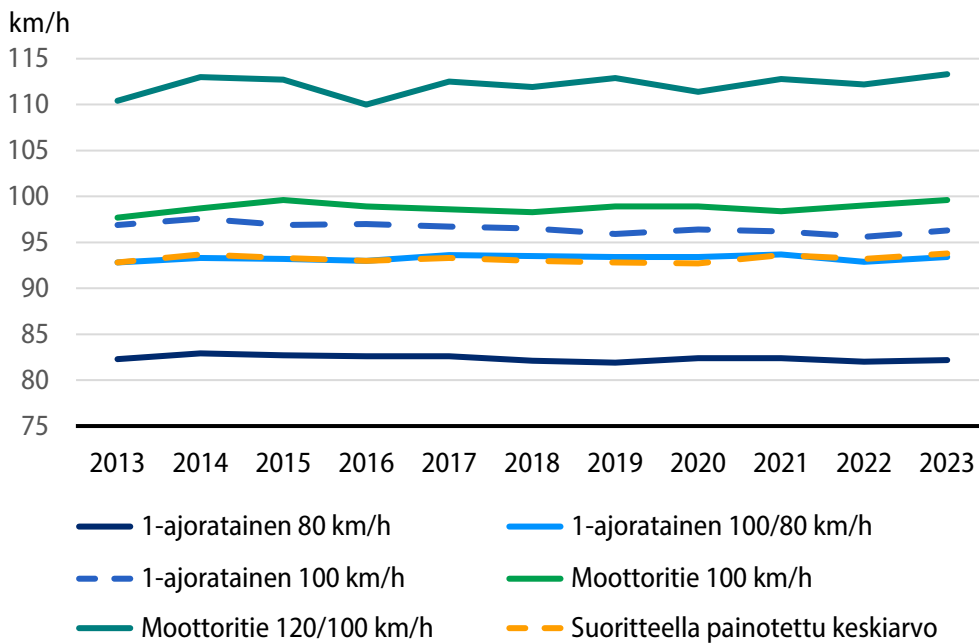
Liikenteen sujuvuuden tarkasteluun ei ole selkeää tilastollista mittaria, sillä sujuvuus on usein tie-, tienosa- ja aikasidonnaista, mutta asiaa voi lähestyä esimerkiksi liikenteen määrien ja liikennevirran keskinopeuksien kautta (kuvio 36). Liikennesuoritteen määrä on ollut laskussa vuodesta 2018 alkaen, ja suurin muutos tapahtui erityisesti vuonna 2020 koronaviruspandemian aikaan, jolloin liikennesuorite laski neljä prosenttia vuodesta 2019 vuoteen 2020. Liikennemäärät eivät ole koronan jälkeisinä vuosina palanneet sitä edeltävälle tasolle, vaan ne ovat laskeneet entisestään. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että kaikkien autojen liikennesuorite on laskenut viisi prosenttia. Tieliikenteen kokonaissuorite perustuu katsastushetkellä Traficomien liikenneasioiden rekisteriin tallennettuihin autojen matkamittarilukematietoihin ja niistä edelleen Tilastokeskuksen jalostamaan suoriteaineistoon. Autojen katsastusväli riippuu auton iästä, minkä vuoksi liikennemäärät eivät ole täysin ajantasaisia, vaan ne päivittyvät viiveellä tilastoihin. (Tilastokeskus 2024e)

**Kuvio 36.** Liikennesuorite ajoneuvoluokittain vuosina 2016–2023 kaduilla ja maanteillä (miljoonaa autokilometriä). Lähde: Tilastokeskus 2024e



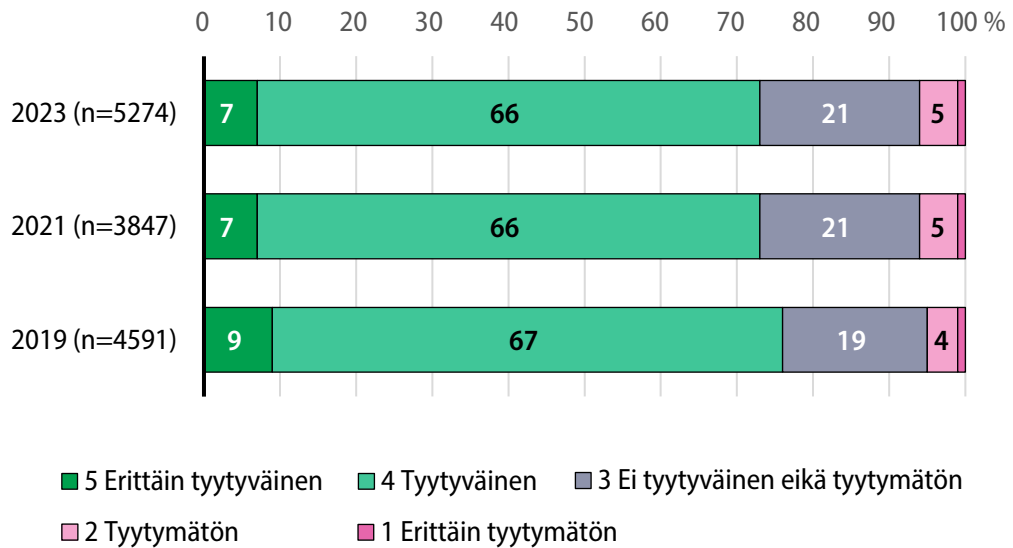
Liikenteen sujuvuutta voidaan arvioida myös liikennevirran nopeutta tutkimalla. Keskinopeuksien ja ylinopeuksien tarkastelut perustuvat liikenteen automaattisilta mittausasemilta (LAM-aseteilta) saatuihin nopeustietoihin ja niiden keräämien tietojen pohjalta Fintrafficin laatimaan koontiraporttiin. Kesäkauden suoritteella painotettu keskinopeus pääteillä oli 93,8 km/h vuonna 2023. Kuviossa 37 on kuvattu kesäkauden keskinopeuksien kehitys pääteillä tietyypeittäin vuosina 2013–2023. Vuoden 2023 otos mitattiin 268 LAM-aseteilta toukokuun alun ja syyskuun lopun välisenä aikana. Keskinopeuksissa ei ole tapahtunut suurta muutosta viimeisen 10 vuoden tarkastelujaksolla.

**Kuvio 37.** Kesäkauden keskinopeuden kehitys pääteillä vuosina 2013–2023. Mittausasemista ovat mukana lähes kaikki pääteiden mittausasemat, jotka eivät ole raja-asemilla tai muissa poikkeuksellisissa paikoissa. Aineistosta on karsittu lisäksi pois sellaiset mittausasemat, joilla nopeusrajoitus on muuttunut kesken tarkastelukauden tai joilla on ollut jokin muu nopeuksiin vaikuttava poikkeuksellinen tilanne. Lähde: Fintraffic 2024



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom selvittää kahden vuoden välein kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin ja matkaketjujen palvelutasoon valtakunnan tasolla ja aluetasolla. Kuviossa 38 on esitetty yleisen tyytyväisyyden kehitystä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen tutkimusvuosina. Tyytyväisyydessä liikenneolosuhteisiin yleisesti ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Vuonna 2019 tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen oli 3,79 asteikolla 1–5 (1 = erittäin tyytymätön, 5 = erittäin tyytyväinen), kun keskiarvo vuonna 2023 oli 3,72.

**Kuvio 38.** Tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen koko maassa vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023



Taulukossa 4 on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeiset muutokset vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020.

**Taulukko 4.** Yhteenveto merkittävimmistä liikenteen määrän, liikennevirran nopeuksien ja ajokorttien tilastojen muutoksista. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä värillä ja (+)-merkillä ja negatiivinen punaisella värillä ja (-)-merkillä.

<b>Muutoksen kuvaus</b>	<b>Muutoksen määrä</b>
Henkilöautojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 5,2 % (+)
Kaikkien autojen liikennesuorite vuosina 2016–2023 (miljoonaa autokilometriä)	Laskenut 4,8 % (+)
Keskimääräinen vuorokausiliikenne maanteillä vuosina 2016–2023	Laskenut 4,9 % (+)
Valtateiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016–2023	Laskenut 5,1 % (+)
Kantateiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016–2023	Laskenut 4,6 % (+)
Yhdysteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016–2023	Laskenut 4,7 % (+)
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 2,7 % (-)
Kesäkaudella nopeusrajoituksen ylittäneiden ajoneuvojen osuus kaikista ajoneuvoista vuosina 2016–2023	Noussut 0,08 % (-)

## 4.2.2 Sidosryhmien arviot liikenteen sujuvuudesta

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen havaittu vaikutus liikenteen sujuvuuteen on haastattelujen perusteella pääosin maltillinen ja osin vielä vaikeasti mitattavissa, mutta muutamia suuntalinjoja on havaittu. Toisaalta haastatteluissa todettiin, että liikenteen sujuvuus ei ole lain voimaantulon jälkeen muuttunut huonompaan suuntaan, vaikka selkeää tilastollista parannusta ei vielä pystytä osoittamaan. Lakiuudistuksen sujuvuusvaikutuksen arviointia vaikeuttavat samat toimintaympäristön muutokset kuin turvallisuusvaikutusten arviointia. Koronaviruspandemia leikkasi liikennemääriä, ja muut sääntely- ja markkinamuutokset vaikeuttavat tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutusten erottamista muista vaikutuksista. Sujuvuuteen liittyviä vaikutuksia tunnistettiin aiheutuneen vain rajallisesta määrästä kokonaisuudistuksen yhteydessä lakiin tehdyistä muutoksista.

Sujuvuutta tukeviin muutoksiin luettiin erityisesti kevyiden perävaunuyhdistelmien nopeusrajoituksen nosto, mikä on vähentänyt ohitustarvetta ja tasoittanut ajonopeuksia. Tämä on näkynyt etenkin maanteillä pienenä liikennevirran tasaantumisenä ja ajolinjojen rauhoittumisena. Myös paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautojen ajoneuvojen rajoitusten poisto on tasoittanut ajonopeuksia. Kaikki mainittujen ajoneuvojen kuljettajat eivät kuitenkaan nosta nopeuttaan suurimmalle sallitulle tasolle esimerkiksi tottumuksen tai polttoaineen kulutuksen vuoksi.

Uudistuksen myötä liikenteenohjauslaitteet ja tiemerkinnot yhdenmukaistettiin. Parantunut johdonmukaisuus helpottaa kuljettajien päätöksentekoa ja siten ylläpitää liikenteen rytmiä, vaikka todelliset vaikutukset konkretisoituvat vasta, kun merkkien ja opasteiden päivitys on kauttaaltaan valmis. Kaupunkiliikenteessä pyöräkadut ja kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen lisäkilvin toivat vaihtoehtoisia pyöräilyn reittejä ja lisäsivät polkupyöräliikenteen sujuvuutta ja suoraviivaisuutta. Tämän tunnistettiin paikoitellen vähentäneen risteämistilanteita moottoriajoneuvojen ja pyöräilijöiden välillä, mikä voi pitkällä aikavälillä parantaa myös auto liikenteen sujuvuutta. Toteutusten hajanaisuus ja siirtymäajat kuitenkin rajoittavat vaikutuksen laajuutta.

Yhteenvetona voidaan todeta, että uudistus on toistaiseksi tukenut liikenteen sujuvuutta ennen kaikkea nopeusrajoitusten harmonisoinnin ja liikenteenohjausjärjestelmän selkeytyksen kautta eikä ole aiheuttanut laajamittaisia ongelmia. Varsinaiset vaikutukset jäivät kuitenkin osin piiloon muiden samanaikaisten muutosten ja vielä kesken olevien siirtymäaikojen vuoksi, minkä vuoksi jatkoseuranta on tarpeen, kun uudet merkit, rakenteet ja käytännöt ovat kaikilta osin vakiintuneet.

Kyselyissä yksikään vastaajaryhmä ei kokenut, että kokonaisuudistus olisi heikentänyt liikenteen sujuvuutta, mutta hieman varautuneita oltiin sen osalta, että sääntöjen tulkinnanvaraisuus ja tienkäyttäjien heikko sääntöosaaminen voivat myös syödä sujuvuushyötyjä. Kunnissa näkemys oli selkeän positiivinen erityisesti ajoneuvoluokkien nopeuden osalta, mutta ELY-keskuksissa näkemykset olivat hieman varovaisemman positiivisia. Kokonaisvaikutuksen arvioitiin kuitenkin jäävän melko vähäiseksi. Etujärjestöissä koettiin sujuvuuden parantuneen esimerkiksi pakettiautojen nopeusrajoitusten noston vuoksi, mutta samalla nopeuksien noston pelättiin heikentävän liikenneturvallisuutta. Järjestöissä pohdittiinkin liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden suhdetta ja tärkeysjärjestystä.

Poliisin vastausten mukaan uudistus on poliisilaitosten kannalta pääosin ylläpitänyt liikenteen sujuvuutta, mutta näkyviä lisäparannuksia ei ole laajasti syntynyt. Liikenteenohjauksen sääntelymuutokset kuten selkeämmät opasteet ja uudet liikennemerkit vähentävät virheitä ja voivat parantaa läpivirtausta etenkin

taajamissa. Kunnittain vaihtelevat liikenteenohjausratkaisut kuitenkin heikentävät ennakoitavuutta ja voivat siten haitata sujuvuutta. Pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla vastakkaiseen ajosuuntaan koettiin sujuvuuden kannalta hyödyttömäksi ja jopa vaaratilanteita lisääväksi.

Kyselyissä myönteisimmät vaikutukset liikenteen sujuvuudelle arvioitiin seuraaville muutoksille. Arvo kuvaa kyselyyn vastanneiden arviota hyvä tai erittäin hyvä osuutena kaikista vastauksista. Suluissa on lisäksi esitetty erittäin hyvä -arvosanan osuus.

- **85 % vastaajista:** Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täytyisi (erittäin hyvä: 47 %)
- **83 % vastaajista:** Tieliikennelakiin on lisätty uusia pyöräilyn opastamisessa hyödynnettäviä merkkejä, kuten pyöräilyn viitta ja pyöräilyn suunnistustaulu (erittäin hyvä: 30 %)
- **78 % vastaajista:** Kevytperävaunua vetävän henkilö- tai pakettiauton suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Aiemmin suurin sallittu nopeus oli 80 km/h. (erittäin hyvä: 29 %)
- **76 % vastaajista:** Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoilta poistui ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus (erittäin hyvä: 33 %)

Kyselyissä kielteisimmät vaikutukset liikenteen sujuvuudelle arvioitiin seuraaville muutoksille. Arvo kuvaa kyselyyn vastanneiden arviota huono tai erittäin huono osuutena kaikista vastauksista. Suluissa on lisäksi esitetty erittäin huono -arvosanan osuus.

- **26 % vastaajista:** Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (erittäin huono: 3 %)
- **23 % vastaajista:** Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (erittäin huono: 3 %)
- **16 % vastaajista:** Yksisuuntaisella kadulla pyöräily voidaan sallia kahteen suuntaan lisäkilvellä (erittäin huono: 3 %)

### 4.3 Muiden tavoitteiden toteutuminen

Liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edistämisen lisäksi kokonaisuudistukselle asetettiin myös muita tavoitteita. Tarkoituksena oli ylläpitää ja edistää tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta, vaikuttaa myönteisesti ympäristön tilaan, mahdollistaa osaltaan tieliikenteen automatisaatiota sekä lainsäädäntöä rasittavan

tulkinnanvaraisuuden ja puutteellisuuden poistaminen ja lainsäädännön saattaminen johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Seuraavissa alaluvuissa arvioidaan näiden tavoitteiden toteutumista erityisesti sidosryhmävuoropuhelun tulosten kannalta.

### 4.3.1 Tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden ylläpitäminen ja edistäminen

Hallituksen esityksen (HE 180/2017) mukaan tieliikenteen sääntelyllä on tärkeä rooli koko yhteiskunnan toimintakyvyn kannalta, esimerkiksi kansantaloudelle ja ihmisten väliselle kanssakäymiselle. Tieliikenne on osa yhteiskunnan kaikkien jäsenten jokapäiväistä elämää, niin ihmisten kuin eläintenkin. Sen erottaminen, mikä on liikennettä ja mikä ei, on hankalaa. Sillä on useita merkityksiä ja vaikutuksia: ainakin liikkumisen sujuvuus sekä ympäristö- ja talousvaikutukset. Liikenteen sosiaalisia vaikutuksia ei pidä unohtaa.

Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yhdenvertaisuus tarkoittaa niin muodollista kuin aineellista yhdenvertaisuutta, yhdenvertaista kohtelua ja lakiin perustuvan oikeudenmukaisuuden takaamista. Yhdenvertaisuusperiaatteeseen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Viranomaisten tulee soveltaa lakia tekemättä kansalaisten välillä muita eroja kuin mitä laista ilmenee. Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään. Yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia että asetettaessa velvollisuuksia.

Vaikka lainsäädännön tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan olla kaikille sama, tieliikenteessä on katsottu perustelluksi asettaa eri tienkäyttäjille erilaisia velvollisuuksia. Tarkoituksena on kaikkein perustavimpien oikeuksien, ihmisen hengen ja terveyden suojaaminen. Liikenteen heikoimpien tienkäyttäjryhmien erityinen suojelu asetettiin nimenomaisesti tavoitteeksi aiempaa tieliikennelakia säädettäessä (HE 74/1979 vp). Tienkäyttäjryhmien oikeuksia liikenteessä tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti tarkastella mahdollisimman tasapuolisesti.

Eri tienkäyttäjryhmiin kuuluvien tienkäyttäjien oikeuksien ja velvollisuuksien huomioinnonottaminen kuuluu tieliikenteen sääntelyn keskeisimpiin periaatteisiin. Esimerkiksi lasten, ikääntyneiden ja aisti- ja liikuntarajoitteisten henkilöiden erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä on huomioitava lainsäädännössä. Erityisryhmien oikeuksien huomioimisella pyritään niin sanotun tosiasiallisen yhdenvertaisuuden toteuttamiseen. Jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita koskeneiden tieliikennesääntöjen uudistamisen yhteydessä vuonna 1996 todettiin,

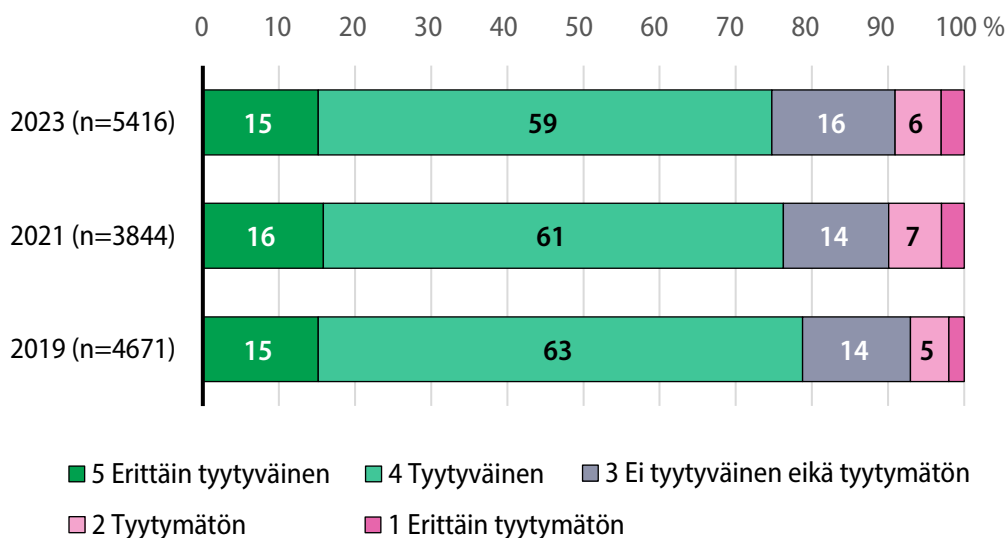
että näiden tienkäyttäjryhmien liikenneturvallisuuden parantamiselle on olemassa tarve. Sääntöjä uudistaneen työryhmän mukaan tavoitteena oli turvata tieliikenteen eri osapuolille mahdollisimman tasavertainen asema.

#### 4.3.1.1 Yhdenvertaisuus tilastojen valossa

Traficom selvittää kahden vuoden välein kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin ja matkaketjujen palvelutasoon valtakunnan tasolla ja aluetasolla. Tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden kehittymistä voidaan tarkastella muun muassa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tyytyväisyyttä tarkastelemalla. Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa tehdyt sääntelymuutokset ovat voineet vaikuttaa muun muassa jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen.

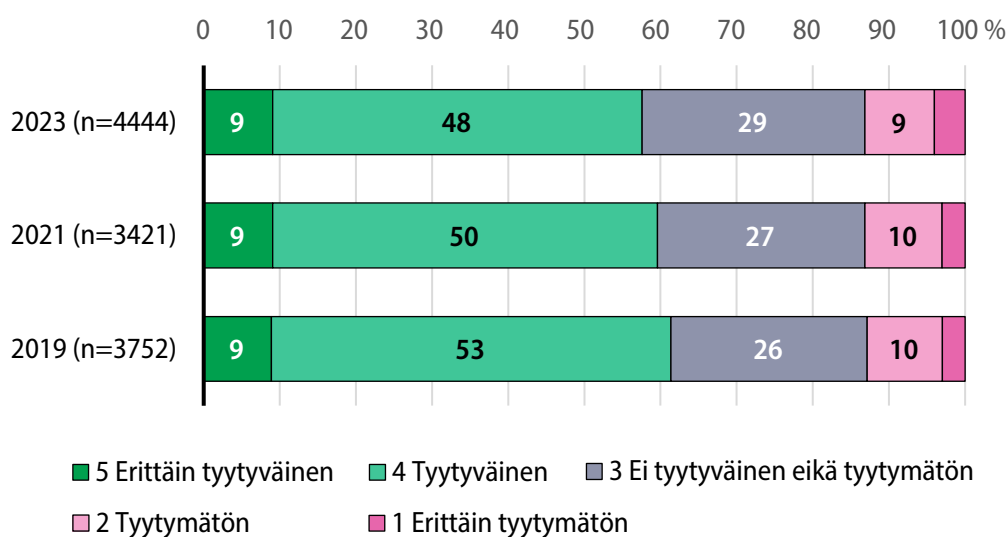
Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin laski hieman vuosien 2019 ja 2023 välillä. Kuten kuvioista 39 nähdään, jalankulun olosuhteisiin oli tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä 74 prosenttia vastaajista vuonna 2023, mikä oli viisi prosenttia vähemmän kuin vuonna 2019. Jalankulkuympäristön turvallisuudessa koettiin pientä laskua vuosien 2019 ja 2021 välillä, sillä vuonna 2019 keskiarvo oli 3,65 ja vuonna 2021 se oli 3,54 (asteikko 1–5). Kuitenkin vuonna 2023 tyytyväisyys nousi jälleen vuoden 2019 tasolle. Turvallisuuteen tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien määrä laski 15 prosentista vuonna 2019 kymmeneen prosenttiin vuonna 2023.

**Kuvio 39.** Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023



Tyytyväisyyden lasku polkupyöräliikenteen olosuhteisiin on ollut myös pientä. Kuten kuviosta 40 nähdään, tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä oli 62 prosenttia (keskiarvo 3,56) vuonna 2019 ja 57 prosenttia (3,48) vuonna 2023. Erittäin tyytyväisten osuus pysyi samana yhdeksässä prosentissa. Kokemus polkupyöräliikenteen liikenneturvallisuudesta pysyi samalla tasolla, joskin se laski hieman vuodesta 2019 vuoteen 2021 ja nousi jälleen vuonna 2023. Vuonna 2019 keskiarvo oli 3,29, vuonna 2021 se oli 3,24 ja vuonna 2023 taas 3,32 (asteikko 1–5). Turvallisuuteen tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien osuus laski 23 prosentista 21 prosenttiin vuodesta 2019 vuoteen 2023.

**Kuvio 40.** Tyytyväisyys polkupyöräliikenteen olosuhteisiin vuosina 2019, 2021 ja 2023. Lähde: Kiiskilä et al. 2019; Aho et al. 2021; Kiiskilä et al. 2023



#### 4.3.1.2 Sidosryhmien arviot yhdenvertaisuudesta

Tieliikennelain kokonaisuudistus vahvisti haastattelujen mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asemaa sääntelyn keinoin, mutta vaikutus tienkäyttäjien yhdenvertaisuuteen näkyy vielä epätasaisesti ja osin ristiriitaisesti. Laki toi uusia työkaluja, joilla kävelyä ja pyöräilyä voidaan suunnitella aiempaa tasavertaisemmin moottoriajoneuvoliikenteen rinnalla. Pyöräkadun käyttöönotto, kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen lisäksi yksisuuntaisilla kaduilla, pyörätien käyttövelvoitteen keventäminen ”väärällä puolella” kulkevien väylien osalta sekä täsmennetyt suojatiesäännöt ovat esimerkkejä muutoksista, joiden katsottiin parantavan sujuvuutta ja turvallisuuden tunnetta erityisesti pyöräilijöille.

Samalla käytäntö osoittaa, että yhdenvertaisuuden paraneminen on ollut eritahtista. Suuremmissa kaupungeissa on ollut resursseja ja toisaalta suurempien liikennemäärien vuoksi tarvetta päivittää liikennejärjestelyjä, ja esimerkiksi pyöräkatuja on otettu käyttöön. Monissa pienemmissä kunnissa uudistukset näkyivät lähinnä vain lisäkilpien lisäämisellä. Siirtymäajat voivat myös paikoin venyttää ratkaisujen toteutumista ja aiheuttaa tulkintaongelmia sekä erilaisiksi tulkittavia järjestelyjä eri kaupungeissa ja kunnissa. Esimerkki tällaisesta muutoksesta on kaksisuuntaisten pyöriteiden merkitseminen lisäkilvillä. Tilanne koettiin selkeäksi, kun kaksisuuntaisuudesta kertovat lisäkilvet on lisätty, mutta epäselväksi, jos lisäkilpeä ei ole.

Kokonaisuutena tarkasteltuna laki loi selkeämmän säädöspohjan jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi sekä mahdollisti näiden kulkutapojen huomioon otamisen liikennejärjestelmän suunnittelussa. Yhdenvertaisuutta rajoittavat tekijät kumpuavat pääasiassa toimeenpanon hajanaisuudesta ja joistakin tulkinnanvaraisista säännöksistä.

Kyselyissä yhdenvertaisuus nousi esille jonkin verran. Useat ELY-keskusten vastaajat arvioivat, että tavoite toteutui hyvin eivätkä he maininneet merkittäviä puutteita yhdenvertaisuuden osalta. Kuntien edustajat mainitsivat, että laki kohtelee nyt eri kulkutapoja tasaisemmin lisäten yhdenvertaisuutta liikumisvälineestä riippumatta. Invalidiliitto ei nostanut huomioita vuoden 2020 kokonaisuudistuksesta, mutta mainitsi, että vuonna 2025 voimaan tullut mikroliikkumissääntely on selvästi parantanut vammaisten henkilöiden turvallista ja yhdenvertaista liikumista. Eräs vastaaja liitti yhdenvertaisuuden edistymisen myös liikenteen automaation kasvuun ja piti tätä myönteisenä tekijänä. Selkeää kielteistä arviota vastaajat eivät nostaneet esiin.

### 4.3.2 Ympäristön tilaan myönteisesti vaikuttaminen

Tieliikennelain uudistuksen tavoitteena oli myös vaikuttaa myönteisesti ympäristön tilaan. Vaikutuksia on haettu esimerkiksi sääntelymuutoksilla, jotka tuovat polkupyöräliikenteeseen uusia liikennejärjestelyjen mahdollisuuksia ja sitä kautta voivat lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta. Tieliikenteen ympäristövaikutukset ovat yksi liikennejärjestelmän keskeisistä teemoista. Ympäristövaikutusten huomiointi systemaattisesti ja samanaikaisesti turvallisuusvaikutusten kanssa on tärkeää, sillä niillä on selvä kytkeä toisiinsa. Myös taloudellisten vaikutusten arvioiminen yhdessä turvallisuus- ja ympäristökysymysten kanssa samanaikaisesti on päätöksentekotilanteissa merkityksellistä.

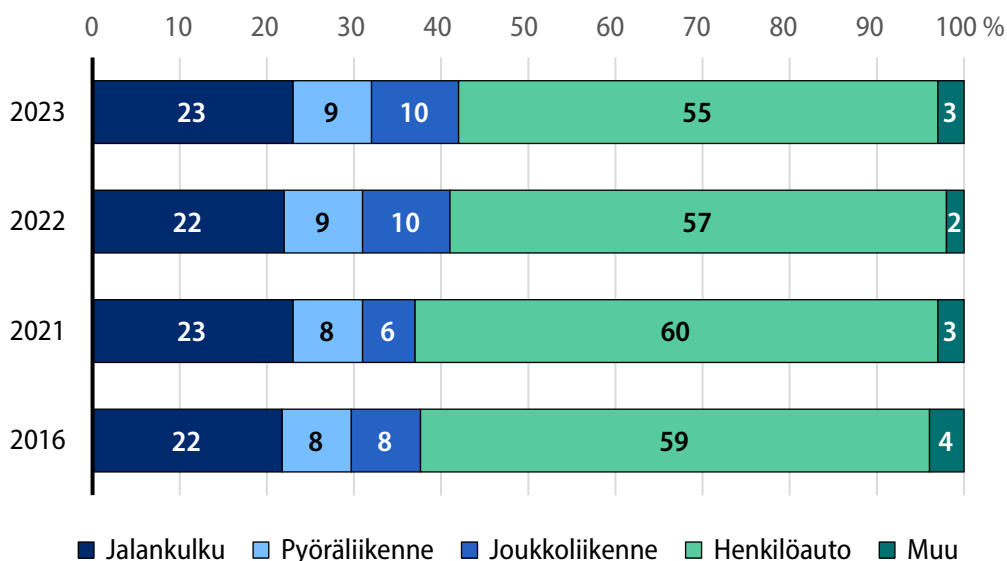
### 4.3.2.1 Ympäristön tila tilastojen valossa

Tilastojen osalta tavoitteen etenemistä tarkasteltiin kulkutapajakauman sekä liikenteen päästöjen kehityksen avulla. Myönteistä kehittymistä on tapahtunut muun muassa seuraavasti:

- Kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat laskeneet.
- Liikennekäytössä olevien bensiini- ja dieselkäyttöisten ajoneuvojen määrät ovat laskeneet hieman, kun taas sähkökäyttöisten, ladattavien hybridien ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrät ovat kasvaneet merkittävästi.
- Kulkutapajakaumassa on tapahtunut pientä muutosta henkilöautoilusta kohti kestävämpiä kulkutapoja.

Kuviossa 41 on esitetty matkojen määriin perustuva eli matkaluvun mukainen kulkutapajakauma eri vuosien valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa (HLT). Matkaluvun mukaan tarkasteltuna kestävä liikunnan osuus nousi 11 prosenttia vuodesta 2016 vuoteen 2023. Vuonna 2016 kävellen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen yhteen laskettu osuus kaikista matkoista oli 38 prosenttia. Vuonna 2022 vastaava osuus matkoista oli 41 prosenttia ja vuonna 2023 se oli 42 prosenttia. Henkilöautoilun osuus laski noin 60 prosentista 55 prosenttiin eli noin kahdeksan prosentin verran.

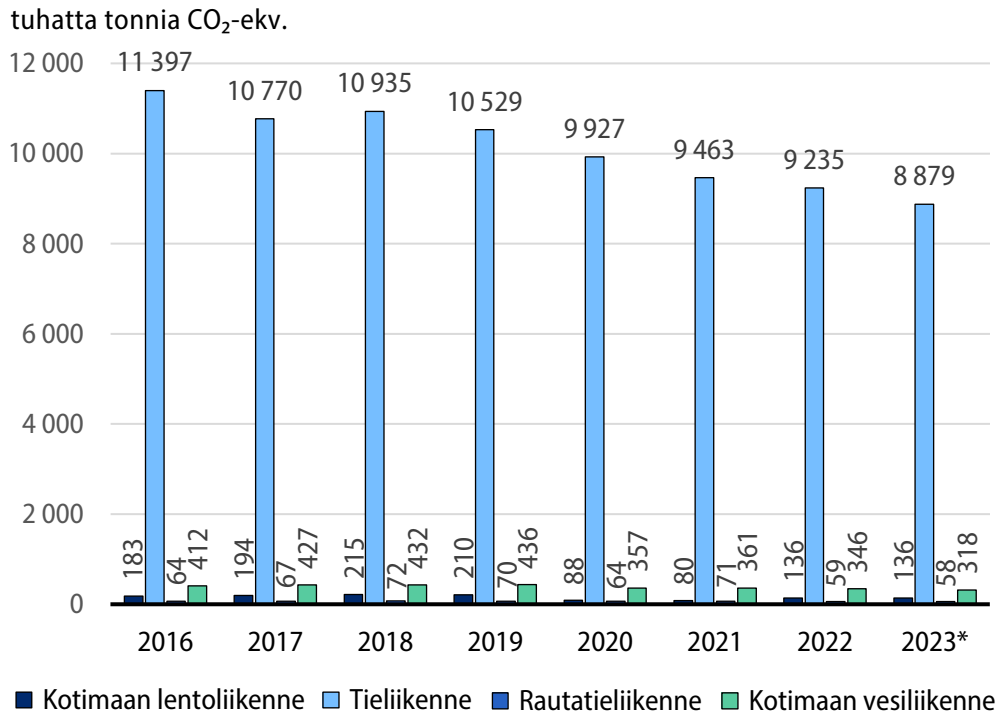
**Kuvio 41.** Kulkutapajakauma henkilöliikennetutkimuksissa matkaluvun mukaan. Vuosien 2016 ja 2021 tulokset ovat päätutkimuksesta ja vuosien 2022 ja 2023 luvut suppeammasta välitutkimuksesta. Lähde: Liikennevirasto 2018, Traficom 2023b, 2023c ja 2024d



Kuljutapajakaumaa voidaan tarkastella myös osuuksina matkasuoritteesta eli kulkutapojen osuuksina matkustetuista kilometreistä. Henkilöautolla kuljettiin vuoden 2016 päätutkimuksessa 76 prosenttia kilometreistä vuorokaudessa per henkilö, kun vuonna 2021 osuus oli 84 prosenttia. Henkilöauton suoriteosuus kasvoi siis lähes 11 prosenttia. Jalankulun ja polkupyöräliikenteen osuus laski 18 prosentista vuonna 2016 vuoden 2021 vain 13 prosenttiin (28 prosentin lasku), mutta nousi vuosien 2022 ja 2023 tutkimuksissa 21 ja 23 prosenttiin. Erityisesti joukkoliikenteen osuus oli vuonna 2021 koronapandemian aikaan vain kahdeksan prosenttia eli yli 55 prosenttia matalampi kuin muulloin, jolloin se on ollut 14–18 prosenttia.

Kuviossa 42 on esitetty kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikennemuodoittain Tilastokeskuksen tietoihin perustuen. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2023 olivat yhteensä noin 9,4 miljoonaa CO<sub>2</sub>-ekvivalenttitonnia, ja ne vähenivät edellisvuoteen verrattuna noin neljä prosenttia. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä on noin 95 prosenttia, joten tieliikenteen merkitys päästöjen vähentämisessä on suuri. Kotimaan lentoliikenne, rautatieliikenne ja kotimaan vesiliikenne vastaavat lopusta noin viidestä prosentista. Tarkastelussa ei ole mukana kansainvälistä lento- ja vesiliikennettä. Vertailemalla jaksoa ennen vuotta 2020 sen jälkeiseen jaksoon nähdään, että tieliikenteen päästöt laskivat 14 prosenttia.

**Kuvio 42.** Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen jakautuminen liikenne-  
muodoittain vuosina 2016–2023. Luvut on esitetty miljoonina hiilidioksidiekvivalentteina  
tonneina. Vuoden 2023 luku on Tilastokeskuksen pikaennakko. Lähde: Tilastokeskus 2024.



Taulukossa 5 on esitetty yhteenvetona tilastojen keskeiset muutokset vertailujaksoilta ennen ja jälkeen vuoden 2020.

**Taulukko 5.** Yhteenveto keskeisimmistä liikenteen määrän, liikennevirran nopeuksien ja ajokorttien tilastojen muutoksista. Tavoitteiden kannalta positiivinen kehitys on merkitty vihreällä värillä ja (+)-merkillä.

Muutoksen kuvaus	Muutoksen määrä
Kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuosina 2016–2023. Luvut on esitetty miljoonina hiilidioksidiekvivalenteina tonneina.	Laskenut 14 % (+)
Liikennekäytössä olevien sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 1 900 % (+) (1 028 -> 87 661)
Liikennekäytössä olevien ladattavien hybridiajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 820 % (+) (2 444 -> 135 407)
Liikennekäytössä olevien kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrä vuosina 2016–2023	Noussut 200 % (+) (2 189 -> 18 219)

#### 4.3.2.2 Sidosryhmien arviot ympäristön tilasta

Haastatteluissa tieliikennelain kokonaisuudistuksella ei tunnistettu olevan selkeää ja mitattavaa vaikutusta ympäristön tilaan. Useat asiantuntijat korostivat, että keskeinen ympäristöön vaikuttava lainsäädäntö on kirjattu muualle, joten tieliikennelaki voi vaikuttaa ilmastoon ja luontoon vain välillisesti. Tällaista lainsäädäntöä on esimerkiksi ajoneuvojen päästörajoituksiin ja polttoaineiden verotukseen liittyvä sääntely. Uudistuksen tavoite tukea ympäristön tilaa onkin nähty lähinnä periaatteellisena linjauksena.

Toisaalta joitakin ympäristön tilaan mahdollisesti välillisesti vaikuttavia mekanismeja tunnistettiin. Ensinnäkin liikenteen sujuvuutta parantavat elementit voivat vähentää hetkellistä ruuhkautumista ja tyhjäkäyntiä ja siten pienentää polttoaineen kulutusta. Toiseksi kävelyä ja pyöräilyä edistävät uudet liikennejärjestelyt luovat kunnille mahdollisuuksia lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta, mikä pienentäisi liikenteen päästöjä, jos toimenpiteet toteutetaan laajasti, ja ne aidosti nostaisivat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Kolmanneksi lain avaamat puitteet auto- ja digitaalisten palvelujen kehittämiselle voivat pidemmällä aikavälillä vähentää turhaa ajosuoritetta esimerkiksi logistiikan puolella. Näiden osalta vaikutukset näkyvät pidemmällä aikavälillä, ja tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutusta on vaikea erottaa muiden muutosten vaikutuksesta.

Kyselyiden mukaan tieliikennelain kokonaisuudistus koettiin pääosin neutraaliksi ympäristön tilan osalta. Vastauksissa eivät juuri nousseet esiin ympäristöhyödyt. ELY-keskukset arvioivat, ettei myönteisiä ympäristöhyötyjä ole syntynyt lainkaan.

Etujärjestöissä kuitenkin koettiin, että polkupyöräliikenteen sääntöjen, väylien ja rakenteiden kehittäminen lainsäädännön turvin lisää selvästi ympäristöystävällistä liikkumista. Etujärjestöt myös vaativat jatkotoimia, jotka lisäävät ympäristöhyötyjä esimerkiksi asettamalla taajamiin 30 km/h yleisnopeusrajoituksen.

### 4.3.3 Tieliikenteen automaation mahdollistaminen

Tieliikenteen automaation mahdollistaminen oli yksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen tavoitteista. Lain valmistelun aikaan tieliikenteen automaatio edistyi nopeasti. Hallituksen esityksen mukaan automaation etenemisen ilman kansallista varautumista todettiin vaikeuttavan liikkumista, vähentävän liikenteen sujuvuutta ja alentavan tieverkon kapasiteettia. Automaatiolla arvioitiin olevan tieliikenteessä valtava potentiaali. Tieliikenteessä menehtyneiden ja loukkaantuneiden lukumääriä, ympäristöpäästöjä, aikasäästöjä tai hyvinvoinnin lisääntymistä mittaamalla automaatiolla arvioitiin tutkimusten ja selvitysten mukaan saavutettavan enemmän hyötyjä kuin millään muulla tavalla.

Lähes kaikissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa inhimilliset tekijät ovat osasyynä onnettomuuteen. Ajoneuvojen automatisoitumisella uskottiin hallituksen esityksessä voitavan vähentää inhimillisiä virheitä. Automaatiota hyödyntävä järjestelmä vähentäisi polttoaineenkulutusta, pakokaasupäästöjä ja ruuhkia. Pitkälle viety automaatio sallisi kuljettajan käyttää matka-aikaa esimerkiksi työntekoon. Automaattiautojen ja -ajamisen sääntelyn näkökulmasta suuret haasteet liittyvät vastuukysymyksiin.

Automaatioon varauduttiin tieliikennelain valmistelussa muun muassa seuraavasti:

- Tienkäyttäjäksi olisi ajoneuvon kuljettaja, joka ajaisi ajoneuvolla tiellä (2 §). Uutta olisi se, että tienkäyttäjäksi olisi myös se, joka kuljettaa ajoneuvoa tai raitiovaunua tien ulkopuolella. Säännöksellä otettaisiin huomioon ajoneuvojen automaatio.
- Liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on ilmoitettava Väylävirastolle ohjauslaitetta koskevan tiedon tallentamiseksi tietojärjestelmään (71 §). Järjestelmään voisi tallentaa varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi esimerkiksi sen paikkatiedon. Avoin tieto liikenteenohjauslaitteista mahdollistaa osaltaan optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa.
- Ajoneuvossa ja raitiovaunussa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa

ajamista (98 §). Momentti kuitenkin mahdollistaa laitteiden ja järjestelmien käytön, jos käyttö ei haittaa ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista. Säännös mahdollistaa myös ajoneuvon automaattisten ohjausjärjestelmien käytön.

Tieliikennelain kokonaisuudistus toi haastattelujen perusteella niukasti käytännön muutoksia, jotka vaikuttavat automaation mahdollistamiseen. Toisaalta selkeästi automaatiota tukevia muutoksiakin tehtiin. Tienkäyttäjän käsite mahdollistaa tieliikennelaissa sen, että kuljettaja tai ajoneuvon ohjaaja voi sijaita ajoneuvon ulkopuolella, mikä periaatteessa avaa oven etäohjattujen tai -valvottujen ajoneuvojen käytölle. Lisäksi automaatiota helpottavia muutoksia olivat esimerkiksi liikenne-merkkien selkeytys ja yksinkertaistaminen.

Automaation kannalta tieliikennelaissa on myös puutteita, joiden toisaalta tunnistettiin kuuluvan ainakin osittain muun lainsäädännön puolelle. Tieliikennelaki ei esimerkiksi tarjoa kattavaa sääntöpohjaa automaattiajolle, sen vastuusuhteille eikä etävalvonnalle. Uudistus nähtiin pikemminkin välivaiheena kuin varsinaisena läpimurtona tieliikenteen automaation edistämässä.

Kyselyihin vastanneiden mukaan uusi tieliikennelaki loi selkeät puitteet automaattisesti toimivien ajoneuvojen ja automaattivalvonnan käyttöön. Kunnat kokivat automaatiotavoitteen toteutuvan, sillä laki tuo aiempaa selkeämmät puitteet automaattisille ajoneuvoille. Etujärjestöt nostivat esiin, että laki mahdollistaa automaattisesti toimivien ajoneuvojen käyttöönoton ja selventää sääntöjen tulkintaa. Vastauksissa kuitenkin sekoittuivat toisiinsa tieliikenteen automaattinen valvonta ja automaation edistäminen.

#### **4.3.4 Lainsäädäntöä rasittavan tulkinnanvaraisuuden ja puutteellisuuden poistaminen ja lainsäädännön saattaminen johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi**

Tieliikennelain kokonaisuudistuksessa yhdisteltiin edellisen tieliikennelain lisäksi osia useista muista laeista ja asetuksista. Näin pyrittiin tekemään tieliikenteen lainsäädännöstä mahdollisimman johdonmukaista ja selkeää. Samalla poistettiin monia ilmauksia ja sääntelykohtia, jotka oli todettu tulkinnanvaraisiksi.

Haastattelujen perustella tieliikennelain kokonaisuudistus muutti lain rakenteen, kielen ja viittauslogiikan huomattavasti selkeämmäksi. Säännökset koottiin yhtenäiseen tieliikennelakiin, vanhat päällekkäisyydet karsittiin ja liikenteenohjauslaitteita koskevat määräykset siirrettiin liitteeseen ja valtioneuvoston asetukseen.

Samalla tekninen määräysvalta keskitettiin Traficomille, mikä selkeytti viranomaisten roolit ja vähensi aiempia päällekkäisiä ohjeistuksia. Tieliikennelain kieliäsuä myös modernisoitiin ja selkeytettiin.

Tästä huolimatta lakiin jäi edelleen haastateltavien mielestä epäjohdonmukaisuuksia ja aukkoja, jotka näkyvät käytännön valvonta- ja suunnittelutyössä. Tieliikennelain ja muiden keskeisten normien, kuten ajoneuvolain ja rikoslain, välillä on yksittäisiä ristiriitoja. Haastateltavien mukaan kaikki vanhan lainsäädännön perustelut eivät siirtyneet kokonaisuudistuksen perusteluaineistoihin, jolloin osa kirjausten alkuperäisistä tarkoituksista hämärtyi. Osaan säännöistä jäi myös tulkinnanvaraa. Epäselvyyttä todettiin esimerkiksi tiealueen määrittelyssä ja väistämisvelvollisuuksissa. Osaä tulkintaongelmista arvioitiin pahentavan pitkä siirtymäaika: esimerkiksi polkupyöräliikenteen uudet järjestelyt toteutuvat eri puolilla maata eri tahtiin. Uudistus onnistui haastattelujen mukaan parantamaan lain luettavuutta ja vähentämään rakenteellista tulkinnanvaraisuutta, mutta kaikkia epäjohdonmukaisuuksia ei saatu poistettua.

Kyselyyn vastanneiden näkemykset tulkinnanvaraisuuden vähenemisestä ja johdonmukaisuuden paranemisesta vaihtelivat. Pääosa kunnista katsoi, että laki on selkeytynyt ja tulkinnanvaraisuuksia on karsittu, mutta ei täydellisesti. Joissakin vastauksissa todettiin, että epäselvyyksiä jäi yhä etenkin väistämissääntöihin ja liikennemerkkien tulkintaan. Ongelmia tulee myös paikallisten resurssien kanssa, kun järjestelyjen toteutukseen on eri tavoin rahaa ja osaamista eri kunnissa. ELY-keskusten edustajat arvioivat lain johdonmukaisuuden parantuneen vain vähän. Erityisesti ohjeistusten ajantasaisuus (esim. nopeusrajoitusohjeen ikä) ja riittävä valtakunnallinen koordinaatio tunnistettiin keskeisiksi puutteiksi. Pitkät siirtymäajat ja resurssipaineet voivat heidän mielestään vesittää lain yhtenäisyyttä käytännössä. Vaikka osa muutoksista oli onnistuneita, tienkäyttäjien heikko sääntötuntemus voi aiheuttaa jatkossakin ongelmia.

Etujärjestöissä lain rakenteen arvioitiin parantuneen. Uusi laki määrittelee esimerkiksi polkupyöräliikenteen aiempaa selvemmin osaksi liikennettä ja poistaa aikaisempia päällekkäisyyksiä. Toisaalta esimerkiksi väistämissäännöt suojateillä koettiin kuitenkin yhä vaikeaselkoiseksi. Järjestöt korostivat tiedotuksen ja valvonnan merkitystä, jotta lakia tukevat käytännön toimintatavat saadaan yhtenäisiksi.

Vakuutusyhtiöissä koettiin tulkinnanvaraisuuden jopa kasvaneen. Esimerkiksi yli-jatkettu jalkakäytävä ja talvirengassäännös lisäsivät korvausvastuun epäselvyyksiä. Vakuutusyhtiöt huomauttivat, että valkoisen sulkuviivan käyttöönotto ja pyöräteiden jatkeiden merkinnät tekivät sääntöjen noudattamisesta ja syyllisyyden

arvioinnista aiempaa vaikeampaa. Myös väistämissäännöt voivat lisätä vahinko-tilanteita ja aiheuttaa ylimääräistä työtä vakuutusyhtiöille. Etenkin 24 §:n 3. momentti, jossa kuvataan tilanteet, joissa ajoneuvolla on aina väistettävä, koettiin ongelmallisena. Yhtiöissä kaivattiin selkeämpiä sanamuotoja ja yhtenäistä ohjeistusta, jotta korvauskäsittely pysyisi tasapuolisena.

Useimpien poliisilaitosten mukaan tavoite lainsäädännön tulkinnanvaraisuuden vähentämisestä on pääpiirteissään toteutunut, vaikka käytännön soveltamisessa on ilmennyt runsaasti yksittäisiä epäselvyyksiä ja toimintaa hidastavia ongelmia. Osa sääntelymuutoksista koettiin nimenomaan selkeyttäväksi: esimerkiksi liikenneonnettomuuksien tutkinta helpottui joissain tapauksissa, kun syyllisen osapuolen määrittely on selkeämpää. Samalla korostettiin tarvetta varmistaa, ettei lainsäädännön tulkinta käytännön tilanteissa jää epäselväksi. Joidenkin pykälien (esimerkiksi 176 §:n ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu) katsottiin olevan edelleen raskaita ja osin tehottomia. Rajankäynti liikennevirhemaksulla käsiteltävän rikkeen ja sakolla käsiteltävän rikoksen välillä aiheuttaa tulkintahaasteita, minkä vuoksi Poliisihallitus joutuu täydentämään ohjeistuksiaan. Myös puutteellinen tiedottaminen uusista liikennemerkeistä ja tienkäyttäjien vaihteleva osaaminen aiheuttavat edelleen virhetilanteita, mikä lisää poliisin työmäärää.

## 5 Yhteenveto ja jälkiarvioinnin tulokset

Tieliikennelain kokonaisuudistus on yksi merkittävimpiä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valmistelemissä lakimuutoksissa viime vuosilta. Jälkiarvioinnissa on arvioitu erityisesti tieliikennelain kokonaisuudistuksen vaikutuksia eduskunnan vastauksessa (EV 65/2018 vp) esitettyjen tarpeiden mukaisesti liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden ylläpitämiseen ja edistämiseen. Tämän lisäksi arvioitiin myös muita tavoitteita. Jälkiarviointi nojautuu valtioneuvoston yhteisiin periaatteisiin lainsäädännön seurannasta ja jälkiarvioinnista. Jälkiarviointi toteutettiin kahdessa osassa: ensimmäisessä vaiheessa arvioitiin lain tavoitteiden toteutumista tilastokatsauksen avulla, ja toisessa vaiheessa toteutettiin laajamittainen haastatteluihin, kyselyihin ja tietopyyntöihin perustuva sidosryhmävuoropuhelu. Molemmat vaiheet yhdistettiin tähän jälkiarviointiraporttiin.

Kokonaisuutena arvioiden tieliikennelain kokonaisuudistuksella on ollut pääosin myönteinen vaikutus sekä tilastojen että sidosryhmien näkemysten valossa. Tilastolisten muutosten osalta on kuitenkin mahdotonta tarkkaan sanoa, mitkä muutokset johtuvat laista tai sen myötä tehdyistä muutoksista, sillä kokonaisuudistuksella tavoiteltuihin asioihin kuten liikenteen turvallisuuden tai sujuvuuden kehitykseen ovat vaikuttaneet myös useat muut samanaikaiset ilmiöt ja kehityskulut. Erityisesti lakiuudistuksen voimaantulon kanssa samanaikaisesti osunut koronapandemia vaikutti merkittävästi muun muassa liikenteen määrään. Lisäksi vaikutuksia on syntynyt muun muassa ajokorttilain uudistuksesta sekä ajoneuvoteknologiassa tapahtuneista muutoksista.

Eduskunnan lausumassa edellytettiin erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden seurantaa. Lähes kaikkien tilastojen mukaan liikenneturvallisuus on kehittynyt positiiviseen suuntaan, kun verrataan vuosia ennen tieliikennelain voimaantuloa sen jälkeisiin vuosiin. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut 15 prosenttia: polkupyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on laskenut 11 prosenttia, ja autojen kuljettajien ja matkustajien liikennekuolemien määrä jopa 20 prosenttia. Alueelliset erot ovat kuitenkin merkittäviä. Toisaalta liikennerikosten, etenkin törkeiden liikennerikosten määrät ovat olleet nousussa. Liikennerikosten määriin vaikuttavat aina muun muassa valvonnan määrä ja laatu.

Liikennesuorite on laskenut vuoden 2019 jälkeen merkittävästi, mutta samaan aikaan liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä on kasvanut lievästi. Liikenteen sujuvuuden mittaaminen ja arviointi kokonaisuutena on haastavaa, sillä sujuvuusongelmat ovat yleensä paikallisia ja riippuvat esimerkiksi vuorokauden-ajasta. Liikennevirran nopeutta arvioitaessa muutokset ovat olleet hyvin maltillisia. Kansalaisten tyytyväisyys matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen on ollut melko samalla tasolla ennen tieliikennelain voimaantuloa kuin sen jälkeen. Noin kolme neljäsosaa suomalaisista on nykyisin tyytyväisiä tai erittäin tyytyväisiä matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen.

Keskeisessä roolissa jälkiarvioinnissa olivat lainsäädännön keskeisiksi tunnistetut muutokset, joista sidosryhmät saivat arvioida kunkin muutoksen yleistä onnistumista sekä sen vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Tiettyjen muutosten kohdalla vastaajat arvioivat myös siirtymäaikojen riittävyttä. Työssä toteutettujen sidosryhmien haastatteluiden ja kyselyiden perusteella tieliikennelain useilla muutoksilla on ollut positiivinen vaikutus liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen, minkä lisäksi tieliikennelain rakenteen selkeyttäminen ja päällekkäisyyksien poisto muiden lakien ja asetusten kanssa helpottivat sääntelyn omaksumista. Muita lain tavoitteita olivat esimerkiksi automaation mahdollistaminen sekä ympäristön tilaan vaikuttaminen myönteisesti, mutta sidosryhmillä oli vaikeuksia sanoa, mikä lain vaikutus näihin on ollut.

Onnistuneimpina muutoksina sidosryhmät pitivät sitä, ettei poliisilta tarvitse pyytää lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asettaessa, sekä sitä, että polkupyörässä on oltava punainen takavallo pimeällä tai hämärässä. Kritisoiduimpia muutoksia olivat sulkuviivan värin muuttaminen keltaisesta valkoiseksi, sekä pyörätien pitäminen lähtökohtaisesti yksisuuntaisena ja kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitseminen lisäkilvellä. Molemmissa sidosryhmien perusteluina olivat erityisesti resurssien käyttö sekä muutoksen kokeminen turhaksi. Sulkuviivan värin muutosta pidettiin ongelmallisena myös siksi, että valkoista väriä pidettiin talviaikana heikosti erottavana.

Seuraavassa on esitetty sidosryhmien näkemyksiä eri muutosten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen. Vastaajien objektiivisuuteen voi kuitenkin vaikuttaa se, koetaanko muutos yleisellä tasolla onnistuneeksi vai epäonnistuneeksi. Muutos, johon suhtaudutaan lähtökohtaisesti kriittisesti esimerkiksi resurssien puutteen tai muutoksen koetun turhuuden vuoksi, voi aiheuttaa kriittisiä vastauksia myös teemoissa, joihin se ei lähtökohtaisesti liity. Esitetyt muutokset on kirjattu siten, kuin ne on kyselyissäkin esitetty. Kunkin muutoksen perässä on esitetty positiiviseksi tai negatiiviseksi arvioitujen näkemysten osuus kaikista vastauksista.

Sidosryhmät arvioivat seuraavilla säännöksillä olleen erityisen positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden kehitykseen:

- Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täytyisi (100 %)
- Polkupyörässä on oltava punainen takavalon valkoinen tai vaaleankeltaisen etuvalon lisäksi pimeällä tai hämärässä taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut (96 %)
- Automaattivalvonnan käyttöä voidaan laajentaa koskemaan esimerkiksi turvalaite- ja viestintävalvontaa (90 %)
- Pyörätien jatke merkitään vain, jos muulle liikenteelle on osoitettu väistämisvelvollisuus (74 %)

Toisaalta sidosryhmät arvioivat seuraavat muutokset liikenneturvallisuusvaikutuksiltaan negatiivisimmiksi:

- Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (54 %)
- Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (40 %)
- Useampikaistaiselle ajoradalle kääntyessä risteyksestä voi poistua myös muita kuin lähintä ajokaistaa pitkin (37 %)
- Tieliikenteen sanktiojärjestelmää muutettiin niin, että vähäisistä rikkomuksista seuraa rikesakon sijasta hallinnollinen maksuseuraamus eli liikennevirhemaksu (27 %)

Liikenteen sujuvuuteen kokonaisuudistuksella koettiin olevan selvästi vähäisempi vaikutus kuin turvallisuuteen, mutta sidosryhmät arvioivat kuitenkin seuraavien säännösmuutosten vaikutuksen positiivisimmaksi:

- Valvontaviranomainen voi keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajon, vaikka rattijuopumusrikos ei täytyisi (85 %)
- Tieliikennelakiin on lisätty uusia pyöräilyn opastamisessa hyödynnettäviä merkkejä, kuten pyöräilyn viitta ja pyöräilyn suunnistustaulu (83 %)
- Kevytperävaunua vetävän henkilö- tai pakettiauton suurin sallittu nopeus on 100 km/h. Aiemmin suurin sallittu nopeus oli 80 km/h. (78 %)

- Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoilta poistui ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus (76 %)

Sidosryhmät arvioivat seuraavien muutosten heikentävän liikenteen sujuvuutta eniten. Etenkin sujuvuuteen liittyvän kritiikin syy-seuraussuhde jäi vastauksissa kuitenkin epäselväksi.

- Sulkuviivan väri muutettiin keltaisesta valkoiseksi (26 %)
- Taajamassa kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti on mahdollista vasemmalle puolelle tietä (23 %)
- Yksisuuntaisella kadulla pyöräily voidaan sallia kahteen suuntaan lisäkilvellä (16 %)

Poliisin näkökulma liikenteenvalvojana on erittäin tärkeä, ja kokonaisuudistuksen suurin poliisiin vaikuttanut yksittäinen muutos on tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen, jossa liikennevirhemaksu korvasi rikesakon. Seuraamusjärjestelmän muutoksen ei poliisissa uskottu vaikuttavan erityisen paljon liikenteen turvallisuuteen. Seuraamusjärjestelmän uudistaminen johti poliisin mukaan kenttätoiminnan tehostumiseen ja nopeutumiseen, koska lievät teot voidaan nykyään käsitellä hallinnollisella sanktiolla. Poliisi koki myös automaattivalvonnan laajennuksen hyvänä asiana. Automaattisen liikenteenvalvonnan tehokkuuteen muutoksen arvioidaan kuitenkin vaikuttaneen heikentävästi. Lainsäädäntöuudistus ei poliisin näkemyksen mukaan tehostanut automaattista liikennevalvontaa, vaan päinvastoin hidasti tapausten läpivirtausta. Poliisille liikennevirhemaksun käyttöönotto ja automaattivalvonnan muutokset aiheuttivat muutostarpeita tietojärjestelmiin, mikä aiheutti etenkin 2020-luvun alkupuolella resurssihaasteita.

Poliisin mukaan lainsäädännön tulkinnanvaraisuus väheni yleisellä tasolla, vaikka käytännön soveltamisessa ilmeni yksittäisiä epäselvyyksiä. Osaa muutoksista pidettiin poliisin valvontaa ja tienkäyttäjän toimintaa selkeyttävinä, ja esimerkiksi resursointi kohdentuu aiempaa paremmin vakavien liikenneonnettomuuksien tai liikennerikosten tutkintaan. Liikennevirhemaksuja määrätään huomattavasti vähemmän kuin rikesakkoja ennen lakimuutosta. Oikeuslaitoksessa lakimuutoksen vaikutuksia ei kovin laajasti osattu arvioida, mutta liikennevirhemaksujärjestelmän todettiin keventäneen yleisten tuomioistuinten kuormitusta. Toisaalta hallinto-oikeuksissa on pitänyt perehtyä uudenlaisiin asiaryhmiin, kun aiemmin rikos-oikeudellisia asioita käsitellään nyt myös siellä.

Etenkin polkupyörien liikennesääntöihin ja liikenteenohjaukseen tehtiin tieliikenne-laissa paljon muutoksia. Polkupyöräily asemoitiin lain myötä aiempaa selkeämmin osaksi muuta ajoneuvoliikennettä. Sidosryhmät nostivat polkupyöräliikenteen muutokset esiin pääosin positiivisina, mutta painottivat myös, että pyörätien jatkeisiin ja väistämissääntöihin liittyy edelleen epäselvyyttä. Liikenteenohjauksen ja liikennejärjestelyjen toteuttajia ovat pitkälti kunnat ja ELY-keskukset, mutta erityisesti kuntasektorilla on hyvin erilaisia käytäntöjä, joiden yhdenmukaistaminen ei ole kovin yksinkertaista. Kunnissa on edelleen paljon sekä uuden että vanhan lain mukaisia ratkaisuja sekaisin, mikä voi lisätä tienkäyttäjän epävarmuutta järjestelyiden tarkoituksesta. Etenkin pienet kunnat kokivat, ettei niillä ole riittävästi resursseja eikä aina osaamistakaan muutosten tekemiseksi.

Polkupyöräliikennettä koskeviin muutoksiin liittyvissä vastauksissa painottui pyörätien jatkeiden merkitseminen. Kyselyissä valtaosa vastaajista piti muutosta onnistuneena, ja etenkin ELY-keskusten edustajat arvioivat sen toimivaksi. Suurissa kunnissa noin kolmannes piti siirtymäaikaan pyörätien jatkeiden osalta riittämättömänä, mikä todennäköisesti kytketty kohteiden suureen määrään.

Tienpitäjälle erityisesti kaksisuuntaisen pyörätien lisäkilpien asettaminen aiheutti huomattavasti kustannuksia. Tämä johtui pitkälti siitä, että Suomen pyörätieverkko on suurilta osin kaksisuuntaista niin kuntien kuin ELY-keskusten hallinnoimilla väylillä. Silti etenkin suuret kaupungit pitivät muutosta positiivisena, sillä polkupyöräliikenteen yksisuuntaisuus on koettu tavoiteltavana suuntana liikennejärjestelmässä sen loogisuuden ja matalamman konfliktipisteiden määrän vuoksi. Kaksisuuntaisen polkupyöräliikenteen mahdollistaminen yksisuuntaisilla kaduilla sen sijaan jakoi mielipiteitä. Osa kunnista piti muutosta hyvänä etenkin sen mahdollistamien suoraviivaisempien pyöräilyreittien vuoksi, mutta erityisesti poliisissa siihen suhtauduttiin kriittisesti ja sen liikenneturvallisuusvaikutusta pidettiin negatiivisena.

Liikenteenohjauksen osalta sidosryhmät kokivat osan muutoksista hyvinä ja osan kuormittavina. Muutos, jonka mukaan liikenteenohjauslaitetta asetettaessa ei tarvitse pyytää poliisin lausuntoa, vapautti poliisilta resursseja muuhun työhön. Toisaalta esiin nousi erityisesti tien määrittely yksityisillä alueilla. Poliisi toivoi mallia, jossa liikenteenohjauslaitteiden asettaminen yksityisille alueille tapahtuisi kuntien, kaupunkien tai ELY-keskusten kautta tiehoitokuntien pyynnöstä. Tällöin asiantuntijat tarkistaisivat liikennemerkkien asianmukaisuuden, eivätkä liikenteenohjauksen käytännön ratkaisut olisi liian erilaisia eri paikoissa. Kuntien näkökulmasta taas yksityisiä alueita on niin paljon, ettei kunnilla ole mahdollisuuksia puuttua tai valvoa niiden järjestelyitä. Kriittisiä vastauksia saatiin paljon tienpitäjiltä, käytännössä kunnilta ja ELY-keskuksilta koskien liikenteenohjauksen kosmeettiseksi

koettuja muutoksia. Monet vastaajat nostivat kaksisuuntaisen pyörätien lisäkilven lisäämisen tai liikennemerkkien vaihtamisen siirtymäajan puitteissa turhana ja resursseja vievänä tehtävänä. Opastemerkeissä suuria kustannuksia aiheutuu portaalien osittaisesta uusimisesta merkkien suuremman koon vuoksi.

Kunnat kokivat, että niiden vastuu ja työtaakka kasvoivat, kun liikenteenohjaukseen ja tiemerkitöihin tuli paljon muutoksia. Kunnat toivoivat lisää resursseja, selkeämpiä ohjeita ja ulkopuolista valvontaa, jotta liikennemerkkien asettaminen olisi yhtenäistä. ELY-keskuksissa oltiin huolissaan etenkin pienten kuntien osaamisesta. Velvoite ilmoittaa liikenteenohjauslaitteet Väylävirastoon Digiroad-palvelun kautta koettiin periaatteessa myönteisenä, koska se kokoaa liikennemerkkitiedon yhteen, tukee valvontaa ja ylläpitoa sekä helpottaa kehittämistoimien kohdentamista. Käytännössä velvoite on kuitenkin työläs erityisesti pienissä kunnissa, joissa resurssit ovat niukassa.

Muita ajoneuvoliikenteeseen liittyviä sääntelymuutoksia oli melko paljon, mutta vastaajat eivät kokeneet niiden vaikutuksia merkittäviksi liikenneturvallisuuden tai sujuvuuden näkökulmasta. Lakiuudistuksessa taajamissa sallittiin pysäköinti kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle, minkä arvioitiin nostavan onnettomuusriskiä etenkin liian lähelle suojatietä pysäköitäessä. Kääntyvän ajoneuvon sallittiin poistua myös muulle kuin lähimmälle kaistalle, mikä vastasi osin vakiintunutta käyttäytymistä mutta minkä liikenneturvallisuusvaikutukset jakoivat sidosryhmien mielipiteitä. Määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttövelvoitteesta luovuttiin, ja sallittiin vapaamuotoinen aloitusajan ilmoittaminen, minkä koettiin pääosin sujuvoittavan pysäköintiä, mutta pysäköinninvalvonnalle muutos on aiheuttanut tulkintaongelmia.

Vähimmäisnopeuden osoittaminen on tieliikennelain uudistuksen jälkeen mahdollista, mutta merkkiä ei ole tiettävästi missään käytössä. Myös poliisi piti liikennemerkkiä turhana, sillä hitaat ajoneuvot voidaan rajata tieltä myös muilla liikenteenohjauksen tavoilla. Kevytperävaunun vetämisen nopeusrajoitus nostettiin sataan kilometriin tunnissa, ja paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailu-autoilta poistettiin ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus kokonaan. Näitä muutoksia suurin osa vastaajista piti positiivisina, ja etenkin elinkeinoelämän toimijat pitivät saavutettavaa aikahyötyä erittäin hyvänä. Toisaalta suuremmat nopeudet nostavat polttoainekuluja.

Talvirenkaita koskeva velvoite muutettiin sää- ja keliperusteiseksi ajanjaksolle marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Aiempi kiinteä käyttöjakso oli joulukuun alusta helmikuun loppuun. Useimmat vastaajat näkivät uudistuksen parantavan

turvallisuutta, vaikka tulkintaongelmia voikin tulla mahdollisissa onnettomuus- tai vahinkotilanteissa. Muutoksen arvioitiin lisäävän kitkarenkaiden käyttöä, joka tilastojen mukaan onkin ollut kasvussa.

Toimeenpanon kannalta tiettyihin muutoksiin liittyvä siirtymäaika arvioitiin enimmäkseen riittäväksi, mutta suurissa kunnissa liikenteenohjauslaitteiden vaihtamisen aikataulu koettiin kireäksi, koska kohteita on paljon. ELY-keskukset painottivat valtakunnallisen yhdenmukaisuuden varmistamista sekä ohjauksen ja valvonnan roolia. Poliisi korosti poliisin roolin merkitystä jo suunnitteluvaiheessa sekä tiedottamisen ja tienkäyttäjien kouluttamisen tärkeyttä. Sidosryhmät toivat esiin, että käytännön vaikutukset kertyvät vähitellen ja että merkittävä osa hyödyistä riippuu toteutustavan laadusta ja opastuksen selkeydestä. Yhdenvertaisuuden ja hyväksyttävyyden näkökulmasta sidosryhmät tunnistivat, että suojattomia tienkäyttäjiä huomioidaan aiempaa paremmin. Kyselyihin vastanneet sidosryhmien edustajat nostivat useita kymmeniä ehdotuksia lain muuttamiseksi vastaamaan paremmin vastaajien tunnistamia tarpeita. Ne toimivat taustaineistona liikenne- ja viestintäministeriölle, kun tieliikennelakiin seuraavan kerran esitetään muutoksia.

Jälkiarvioinnin lopputuloksena voidaan todeta, että yksittäisten muutosten tasolla aitoa vaikuttavuutta ei kovin helposti voida todeta tai usein edes tutkia. Sidosryhmien näkemykset yksittäisten muutosten onnistumisesta ja vaikutuksista olivat hyvin vaihtelevia, mutta suhtautuminen muutoksiin oli pääasiassa positiivista. Lakiuudistukselle asetetut tavoitteet ovat edenneet tilastojen mukaan toivottuun suuntaan, mutta jälkiarvioinnin menetelmin ei voida varmasti sanoa, kuinka suurelta osin kehitys johtuu lakiuudistuksesta ja kuinka suurelta osin muista samanaikaisista muutostekijöistä. Lakiuudistuksen voidaan katsoa olleen tarkoituksenmukainen, sillä sen on arvioitu yksinkertaistaneen ja selkeyttäneen liikenteen sääntelyä huomattavasti. Myönteisimmät vaikutukset kokonaisuudistuksesta kohdistuivat poliisin resursseihin tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmän muutoksen myötä, sekä polkupyöräliikenteen rooliin osana liikennejärjestelmää. Kuitenkin liikenteenohjauksen muutosten aiheuttamat kustannukset ovat kohdistaneet kuormitusta erityisesti kuntasektorille ja ELY-keskuksiin.

## LÄHTEET

### Lait ja asetukset sekä lainsäädäntöön liittyvät esitykset, lausunnot tai lausuntopyynnöt

- Eduskunnan vastaus hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi EV 65/2018 vp. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE\\_180+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_180+2017.aspx)
- Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 180/2017. <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2017/20170180.pdf>
- Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamiseksi (VN/17379/2025). Julkaistu 27.10.2025. Viitattu 4.12.2025. <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=7b8e9b8f-f642-40e4-9870-d3a9fba92421>
- Perustuslakivaliokunnan lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi PeVL 9/2018 vp. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Sivut/PeVL\\_9+2018.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Sivut/PeVL_9+2018.aspx)
- Rikoslaki 39/1889. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1889/39-001>
- Tieliikennelaki 729/2018. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

### Muut lähteet

- Aho, P. ja Myllymäki, T. 2021. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään. Vuoden 2021 tutkimuksen tulokset. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten\\_tyytyvaisuus\\_2021\\_kuvaraportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_2021_kuvaraportti.pdf)
- Airaksinen N, Nurmi-Lüthje I, Kröger H, Lüthje P. 2018. The ability of the ICD-AIS map to identify seriously injured patients in road traffic accidents – A study from Finland, *Traffic Inj Prev* 2018;19(8): 819–24.
- Airaksinen N, Heinänen M, Handolin L. 2019. The reliability of the ICD-AIS map in identifying serious road traffic injuries from the Helsinki Trauma Registry. *Inj* 2019;50: 1545–5
- Autoalan tiedotuskeskus. 2024a. Tilastot. Henkilöautokannan keski-ikä oli vuonna 2023 noin 13,2 vuotta. [https://www.aut.fi/tilastot/autokannan\\_kehitys/autokannan\\_ikatilastoja/henkiloautokannan\\_ikakehitys](https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/autokannan_ikatilastoja/henkiloautokannan_ikakehitys)
- Autoalan tiedotuskeskus. 2024b. Tilastot. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehitys. [https://www.aut.fi/tilastot/liikenteen\\_kasvihuonekaasupaastot](https://www.aut.fi/tilastot/liikenteen_kasvihuonekaasupaastot)
- ESRA. 2015. Country Fact Sheet Finland. [https://www.esranet.eu/en/publications/esra2-publications/#country\\_fact\\_sheets\\_europe](https://www.esranet.eu/en/publications/esra2-publications/#country_fact_sheets_europe)

- ESRA. 2019. Finland – ESRA2 Country Fact Sheet. [https://www.esranet.eu/en/publications/esra1-publications/#country\\_fact\\_sheets](https://www.esranet.eu/en/publications/esra1-publications/#country_fact_sheets)
- ESRA. 2023. Finland – ESRA3 Country Fact Sheet. [https://www.esranet.eu/en/publications/esra3-publications/#country\\_fact\\_sheets\\_europe\\_version\\_2\\_01\\_2024](https://www.esranet.eu/en/publications/esra3-publications/#country_fact_sheets_europe_version_2_01_2024)
- Fadel de Costa, A. ja Maasalo, I. 2024. Sähköautojen liikenneturvallisuus. Kirjallisuuskatsaus. Traficomin tutkimuksia tai selvityksiä 25/2024. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/sahk%C3%B6autojen%20liikenneturvallisuus%2025%202024.pdf>
- Fintraffic. n.d. LAM-dokumentaatio. Liikenteen automaattiset mittaustiedot. Viitattu 14.11.2025. <https://www.digitraffic.fi/tieliikenne/lam/>
- Fintraffic. 2024. Ajonopeudet maanteilla 2023. [https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2024-06/Ajonopeudet\\_maanteilla\\_2023.pdf](https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2024-06/Ajonopeudet_maanteilla_2023.pdf)
- Helsingin kaupunki. 2022. Kaksisuuntainen polkupyöräliikenne yksisuuntaisilla kaduilla. Turvallisuusvaikutukset. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raportti\\_turvallisuusvaikutukset\\_2-suunt\\_pp\\_1-suunt\\_kaduilla\\_FINAL.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Raportti_turvallisuusvaikutukset_2-suunt_pp_1-suunt_kaduilla_FINAL.pdf)
- Kiiskilä, K., Lindroos, K. ja Ronkainen, T. 2019. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään. Tutkimuksen 2019 tulokset. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom\\_Kansalaisten\\_tyytyvaisyystudkimuksen\\_kuvaraportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom_Kansalaisten_tyytyvaisyystudkimuksen_kuvaraportti.pdf)
- Kiiskilä, K., Tuominen, J., Ahomäki, M. ja Partanen, E. 2023. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään. Vuoden 2023 tulokset.
- Kuntaliitto. 2025. Kuntien huomioita tieliikennelain jälkiarviointiin. Päivätty 30.4.2025.
- Lahti, J. & Sainio, P. 2021. Tieliikennelain uudistuksen vaikutus talvi- ja kesärenkaiden käyttöön. Seurantajakso 2019–2021. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 10/2021. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikennelain\\_uudistuksen\\_vaikutus\\_talvirenkaiden\\_kayttoon.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikennelain_uudistuksen_vaikutus_talvirenkaiden_kayttoon.pdf)
- Lehtonen, E. 2020. Tieliikenneonnettomuustilastointi Suomessa. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 2/2020. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikenneonnettomuuksien%20tilastointi%20Suomessa\\_10022020\\_Turvallinen%20liikenne%202025\\_Traficom\\_2\\_2020.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikenneonnettomuuksien%20tilastointi%20Suomessa_10022020_Turvallinen%20liikenne%202025_Traficom_2_2020.pdf)
- Lehtonen, E., Mesimäki, J., Silla, A. & Peltola H. 2022. Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset. Tilastollinen analyysi. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 3/2022. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Seurantatutkimuksen%20osa%202\\_%20Ajokorttilain%20uudistuksen%20liikenneturvallisuusvaikutukset%20%2803\\_2022%29.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Seurantatutkimuksen%20osa%202_%20Ajokorttilain%20uudistuksen%20liikenneturvallisuusvaikutukset%20%2803_2022%29.pdf)
- Leppäjoki, O. 2021. Luottamusperiaate ja ennakoitivelvollisuus liikennevahingossa, jonka osatekijänä on ylinopeus. Pro gradu -tutkielma. Itä-Suomen yli-opisto. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uef-20211278>

- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2020. Liikenneerikkomukset ja liikennevirhemaksu. Päivitetty 28.5.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikennelaki2020/liikenneerikkomukset-ja-liikennevirhemaksu>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2022. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2021. Kyselytutkimuksen tekninen raportti. Traficomin julkaisu 3/2022. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Kansalaisten\\_tyytyvaisuus2021\\_tekninen\\_raportti\\_0.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Kansalaisten_tyytyvaisuus2021_tekninen_raportti_0.pdf)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2023a. Koronapandemia vähensi suomalaisten liikkumista 2 500 km vuodessa asukasta kohden. Julkaistu 25.1.2023. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/koronapandemia-vahensi-suomalaisen-liikkumista-2-500-km-vuodessa-asukasta-kohden>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2023b. Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT\\_2021\\_p%C3%A4%C3%A4raportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_2021_p%C3%A4%C3%A4raportti.pdf)
- Liikenne- ja viestintäministeriö. 2025. Liikenneturvallisuusstrategian päivitys käynnistyy – Tavoitteena nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä. Tiedote 3.12.2025. <https://lvm.fi/-/liikenneturvallisuusstrategian-paivitys-kaynnistyy-tavoitteena-nolla-liikennekuolemaa-vuoteen-2050-menessa>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2023c. Henkilöliikennetutkimus syksy 2022. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2023. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT\\_syksy2022.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2022.pdf)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2023d. Maanteiden pääväylien palvelutaso ja palvelutasopuutteet. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maanteiden-paavaylien-palvelutaso-ja-palvelutasopuutteet>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024a. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään. Vuoden 2023 tutkimuksen tulokset. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten\\_tyytyvaisuus\\_liikennejarjestelmaan\\_kuvaraportti\\_2023.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_kuvaraportti_2023.pdf)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024b. Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023. Kyselytutkimuksen tekninen raportti. Traficomin julkaisu 13/2024. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten\\_tyytyvaisuus\\_liikennejarjestelmaan\\_2023.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024c. Henkilöliikennetutkimus syksy 2023. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2024. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT\\_syksy2023\\_raportti.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2024d. Ajokortit. Viitattu: 7.1.2025. [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_\\_Ajokortit/](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Ajokortit/)

- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 2025. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset – yhteenveto. Julkaistu 8.1.2025.  
<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-nykytila-ja-toimintaympariston-muutokset-yhteenvedo>
- Liikenneturva ja Taloustutkimus. 2023. Liikenne Lapin maakunnassa. Kyselytutkimus, n = 910. Ei julkaistu.
- Liikenneturva. 2024. Liikenteen seurannat. <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/liikenteen-seurannat/#d27d9348>
- Liikenneturva. 2025. Ajokorttilaki korjataan – oli jo aikakin. Liikenneturvan blogi. Julkaistu 2.7.2025. <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/ajokorttilaki-korjataan-oli-jo-aikakin/#9a10ed04>
- Liikennevirasto. 2018. Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-513-6>
- Loponen, T. ja Liukkonen, H. 2023. Pelastustoimen taskutilasto 2019–2023. Pelastusopiston julkaisu, D-sarja: Muut. 3/2024.  
[http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja\\_D/D3\\_2024.pdf](http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja_D/D3_2024.pdf)
- Mäenpää, A. 2022. Käyttäjätutkimus Kulosaaren puistotien pyöräkadusta. Diplomityö. Aalto-yliopisto. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202209045328>
- Poliisi. 2020. Poliisin liikennevirhemaksujen käsittely tehostuu. Uutinen 7.9.2020.  
<https://poliisi.fi/-/poliisin-liikennevirhemaksujen-kasittely-tehostuu>
- Poliisihallitus. 2024. Pyynnöstä toimitettu otos Polstat-järjestelmästä: liikennevirhemaksut 2020–2023, automaattivalvonnan sakot 2016–2023, perinteisen valvonnan seuraamukset liikennerikoksista ja -rikkomuksista Patja-järjestelmässä ilmoitustyyppin mukaan 2016–2023, liikennevalvontaan käytetty työaika henkilötyövuosina (htv) 2016–2023 sekä poliisin tehtävämäärät tehtävälajin "2 Liikenneonnettomuudesta tai liikenteestä aiheutuva tehtävä" tehtävillä 2016–2023. Toimitettu 16.12.2024.
- Porvoon kaupunki. 2023. Jokikadun pyöräkadun seuranta tutkimus. Loppuraportti 29.6.2023. <https://www.porvoo.fi/app/uploads/2023/10/Jokikadun-pyorakadun-seuranta tutkimus-loppuraportti-1.pdf>
- Pöllänen, M. ja Katko, T. 2025. Assessing Road Safety Impacts of Policy Actions in Finland 2004–2021. Research & Theory. Public Works Management & Policy 2025, Vol. 30(2) 222–260.
- Rauman kaupunki. 2021. Uuden tieliikennelain mahdollistamien ratkaisuiden soveltaminen Raumalla. Loppuraportti 22.12.2021. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Litu\\_2020\\_Rauma\\_Uuden\\_tieliikennelain\\_ratkaisuiden\\_soveltaminen\\_Loppuraportti\\_20211223\\_LowRes.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Litu_2020_Rauma_Uuden_tieliikennelain_ratkaisuiden_soveltaminen_Loppuraportti_20211223_LowRes.pdf)
- Rekola, M., Kolinen, L., Asikainen, E., Heliste, L., Immonen, E., Starck, M., Ahokas, M., Suomento, J. ja Johansson, S. 2022. Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022: 3.  
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4>

- Räty, E. ja Kari, T. 2024. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2023. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. <https://www.lvk.fi/document/592163/8D-4B8A179A6ABE7E2E788C45681F035389D152DDFD47A5EDBD212A5CA20B908F>
- Sihvola, N. 2024. OTI-vuosiraportti 2023. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. <https://www.lvk.fi/document/597334/7ABD9DCD404E50B1B39A5B7B9BD648E-378720D45555A8DC54536237C3FEA9DD5>
- Sosiaali- ja terveystieteiden tilastollinen vuosikirja 2023. Suomen virallinen tilasto 2023. <https://www.julkari.fi/handle/10024/147999>
- Tampereen ja Kangasalan kaupungit. 2022. Tampereen ja Kangasalan polkupyöräliikenteen järjestelyjen vaikutukset. Loppuraportti 30.8.2022. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Tampereen%20ja%20Kangasalan%20py%C3%B6r%C3%A4liikenteen%20j%C3%A4rjestelyt\\_Loppuraportti\\_20220906.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Tampereen%20ja%20Kangasalan%20py%C3%B6r%C3%A4liikenteen%20j%C3%A4rjestelyt_Loppuraportti_20220906.pdf)
- Tilastokeskus. 2024a. Tieliikenneonnettomuudet. Viitattu: 3.1.2025. <https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/>
- Tilastokeskus. 2024b. Tieliikenneonnettomuustilasto. Viitattu: 3.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_ton/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ton/)
- Tilastokeskus. 2024c. Syytetyt, tuomitut ja rangaistukset. Viitattu: 3.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_syyttr/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__syyttr/)
- Tilastokeskus. 2024d. Rikos- ja pakkokeinotilasto. Viitattu: 3.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_rpk/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__rpk/)
- Tilastokeskus. 2024e. Tietilasto. Viitattu: 3.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_tiet/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tiet/)
- Tilastokeskus. 2024f. Kasvihuonekaasupäästöt. Viitattu 7.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_khki/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khki/)
- Tilastokeskus. 2024g. Moottoriajoneuvokanta. Viitattu 7.1.2025. [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_mkan/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__mkan/)
- Vaarala, R., Palo, N., Manelius, L., Keisanen, R. ja Pulkkinen, M. 2020. Polkupyöräliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. [https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2020-18\\_pyoraliikenteen\\_suunnittelu\\_web.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf)
- Vaarala, R., Manelius, L., Ampuja, I., Vesanen, L., Peltomäki, T. ja Kämäräinen, L. 2022. Jalankulun suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 34/2022. [https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2022-34\\_jalankulun\\_suunnittelu.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf)
- Valtioneuvosto. 2023. Valtioneuvoston yhteiset periaatteet lainsäädännön seurannasta ja jälkiarvioinnista. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:50. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-589-4>
- Väylävirasto. 2023. Liikenneturvallisuuskamerat – Tieliikenteen kiinteiden automaatti- ja valvontakohteiden suunnittelu, toteutus ja käyttö. Väyläviraston oppaita 3/2023. [https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/opas\\_2023-3\\_Liikenneturvallisuuskamerat.pdf](https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/opas_2023-3_Liikenneturvallisuuskamerat.pdf)

## Haastattelut ja kyselyt

Tullin haastattelu 6.8.2025

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom haastattelu 11.8.2025

Väyläviraston, Onnettomuustietoinstituutin ja Liikenneturvan haastattelu 21.8.2025

Poliisihallituksen haastattelu 22.8.2025

Väyläviraston liikenteenohjauksen asiantuntijoiden haastattelu 22.8.2025

Kuntaliiton sekä Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkien haastattelu 25.8.2025

Liikennevakuutuskeskuksen haastattelu 26.8.2025

Rajavartiolaitoksen haastattelu, vastaukset toimitettu sähköpostitse 26.9.2025

Kuntien, ELY-keskusten, etujärjestöjen ja vakuutusyhtiöiden kyselyiden vastaukset toimitettu kyselyohjelmiston kautta 9.9.–12.10.2025

Poliisin kyselyn vastaukset toimitettu kootusti Poliisihallituksen kautta 10.10.2025

Espoon, Jyväskylän, Kuopion, Oulun, Turun ja Vantaan pysäköinninvalvonnan vastaukset tietopyyntöön toimitettu 28.10.–7.11.2025

**Liikenne- ja viestintäministeriö**

PL 31, 00023 Valtioneuvosto

Puh. 0295 16001

**[www.lvm.fi](http://www.lvm.fi)**

ISSN PDF 1795-4045

ISBN PDF 978-952-243-906-2



**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ**  
**KOMMUNIKATIONS MINISTERIET**