



Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma

vuosille 2024–2030

JAAKKO KLANG | JUHA HELTIMO | MIKKO LAUTALA



Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma

vuosille 2024–2030

JAAKKO KLANG
JUHA HELTIMO
MIKKO LAUTALA

RAPORTTEJA 72 | 2023

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma
vuosille 2024–2030

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo, Kirsi Översti

Kansikuva: Juha Heltimo

ISBN 978-952-398-203-1 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-398-203-1

www.doria.fi/ely-keskus

Sisällys

Esipuhe	3
1. Lähtökohtia	4
2. Liikenneturvallisuustilanne Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella	6
2.1. Liikenneturvallisuuden yleiskuva	6
2.2. Liikenneonnettomuuksien uhrin	8
2.3. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien erityispiirteitä.....	10
2.4. Liikennerikokset.....	12
3. Liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet	13
3.1. Kohti nollavisiota	13
3.2. Laaja keinovalikoima ja eri toimijoiden yhteistyö tavoitteiden saavuttamisen edellytyksenä	15
4. Toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi	17
5. Suunnitelman vaikuttavuus ja toimeenpano	28
Lähteitä.....	33
Liitteet.....	34
Liite 1. Keskeisiä käsitteitä.....	35
Liite 2. Onnettomuuskustannusten arviointi	36
Liite 3. Valtakunnallinen tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla	37
Liite 4. Ajosuuntien rakenteellinen erottaminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella	38
Liite 5. Liikenteen automaattinen nopeusvalvonta Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella	39
Kuvailulehti	40
Presentationsblad	41
Documentation page	42

Esipuhe

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmalla ohjataan kokonaisvaltaisesti Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelma toimeenpanee vuonna 2022 valmistuneen valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian linjauksia alueen liikenneturvallisuustilanne, liikenneturvallisuustyön nykytila ja muut erityispiirteet huomioiden.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuustilanteen jatkuva parantuminen kohti kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita, joiden mukaisesti kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Tässä suunnitelmassa on rajauttu tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen, ja siltä osin Suomi on sitoutunut tavoittelemaan kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämistä puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa on painotettu ELY-keskuksen roolia ja mahdollisuuksia alueellisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä (ELY:n omat toimenpiteet (maantiet) ja sidosryhmäyhteistyössä toteutettavat toimenpiteet). Suunnitelmassa kuvataan myös muiden toimijoiden tärkeimmät toimintapidekokonaisuudet sekä ehdotukset liikenneturvallisuustyön toimintamallien ja työkalujen kehittämiseksi.

Suunnitelman tilaajana oli Varsinais-Suomen ELY-keskus. Työn laadintaa ohjasi laaja-alainen ohjausryhmä, johon kuuluivat seuraavat henkilöt:

Jaakko Klang	Varsinais-Suomen ELY-keskus (ohjausryhmän pj.)
Hanna Lindholm	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Silja Reinikainen	Varsinais-Suomen ELY
Sanna Piilinen	Fintraffic
Ville Lepola	Fintraffic
Mika Peltola	Lounais-Suomen poliisilaitos
Petri Kangas	Lounais-Suomen poliisilaitos
Mika Lankinen	Varsinais-Suomen pelastuslaitos (Varha)
Mats Paloranta	Satakunnan pelastuslaitos (Satasote)
Salla Murmann	Varsinais-Suomen liitto
Esa Perttula	Satakuntaliitto
Elias Ruutti	Liikenneturva
Martti Peräaho	Varsinais-Suomen tutkijalautakunnan jäsen, liikennepsykologi
Mika Hatakka	Satakunnan tutkijalautakunnan jäsen, liikennepsykologi
Kirsi Markula	Satasote (maaliskuun 2023 loppuun asti)

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Ohjausryhmän kokousten välissä pidettiin useita pienemmän joukon työpalavereita, joihin osallistui myös muita ELY-keskuksen eri vastuualueiden asiantuntijoita. Lisäksi työtä käsiteltiin ELY-keskuksen liikennevastuualueen johtotiimissä. Suunnittelualueen kunnat kytkettiin mukaan työhön toteuttamalla kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille suunnattu toimenpiteiden priorisointikysely.

Työn laadinnasta vastasi Ramboll Finland Oy, jossa työn projektipäällikkönä ja pääsuunnittelijana on toiminut Juha Heltimo. Työhön ovat osallistuneet sen eri vaiheissa myös Mikko Lautala ja Elisa Heimo.

1. Lähtökohtia

Alueellisen liikenneturvallisuuksuustyön ohjaus ja valtakunnan tason liikenneturvallisuuksustavoitteiden ja toimenpiteiden implementointi alueelliselle ja paikalliselle tasolle on osoitettu pitkälti ELY-keskusten tehtäväksi. Tämä toteutetaan monelta osin yhteistyössä muiden alueellisten toimijoiden, kuten poliisin, pelastuslaitoksen, Liikenneturvan, maakuntien, kuntien ja hyvinvointialueiden kanssa, joita valtakunnalliset tavoitteet yhtä lailla sitovat.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksusuunnitelma on strateginen asiakirja, joka ohjaa Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien alueella tehtävää liikenneturvallisuuksuustyötä kohti valtakunnallisia ja kansainvälisiä tavoitteita. Suunnitelmassa tarkastellaan vain tieliikenteen turvallisuutta, toisin kuin valtakunnallisessa liikenneturvallisuuksustrategiassa, jossa mukana ovat kaikki liikennemuodot.

Liikenneturvallisuuksusuunnitelmassa on kuvattu Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen liikenneturvallisuuksustilanne, tunnistettu keskeisiä liikenneturvallisuuksuteen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia, asetettu liikenneturvallisuuksuustyön visio ja tavoitteet sekä laadittu tavoitteiden mukainen toimenpideohjelma vuosille 2024–2030. Toimenpiteiden suunnittelussa on keskitytty toimenpiteisiin, jotka ovat alueellisten toimijoiden kautta edistettävissä. Suunnittelussa on korostettu ELY-keskuksen roolia ja mahdollisuuksia liikenneturvallisuuksuustyössä, mutta myös muiden toimijoiden keskeiset toimenpidetarpeet sekä liikenneturvallisuuksuustyön kehittämisen tarpeet on tunnistettu.

Taulukko 1. Keskeisiä lähtökohtia suunnittelutyölle

Edellinen alueellinen liikenneturvallisuuksusuunnitelma on vanhentunut. <i>Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuuksusuunnitelma valmistui vuonna 2012 ja laadittiin vuosille 2012–2016. Tuolloin asetettuihin tavoitteisiin koskien kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei päästy, mutta suunta on ollut oikea.</i>
Valtakunnallinen liikenneturvallisuuksustrategia valmistui keväällä 2022. <i>ELY-keskukset ja monet muut alueelliset toimijat ovat osaltaan vastuussa valtakunnallisen liikenneturvallisuuksustrategian toimeenpanosta alueillaan. Valtakunnalliset ja kansainväliset (EU) tavoitteet edellyttävät jatkossa myös vakavien loukkaantumisten käsittelyä kuolemantapausten veroisina (Suomessa tilastointi alkaa vuodesta 2014).</i>
Kansallisessa toimintaympäristössä on tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana useita liikenneturvallisuuksuustyön kannalta merkittäviä muutoksia. <i>Liikkuva poliisi lakkautettiin (2014), Ajoneuvolain ja tieliikennelain muutokset kevyiden sähkömoottorilla varustettujen liikkumisvälineiden käytön mahdollistamiseksi (2016), Ajokorttilain uudistus käynnissä (edellinen iso uudistus 2018), uusi Tieliikennelaki (2020), uusia suunnitteluohjeita mm. pyöräliikenteen ja kävelyn suunnitteluun, valtakunnallisen nopeusrajoitusohjeen päivitys on käynnissä, hyvinvointialueuudistus (2023), liikenteen sähköistyminen jne.</i>



Kuva 1. Suunnittelutyön keskeiset työvaiheet ja niiden ajoittuminen. Hanke käynnistyi joulukuussa 2022.

Liikenteen toimintaympäristössä eletään suurten ja nopeiden murrosten aikaa. Muutoksia tapahtuu globaalilla, kansallisella ja alueellisella tasolla. Toimintaympäristön muutosten ennakoimisesta ja niiden merkityksen ja seurausten arvioinnista liikenteeseen ja liikennejärjestelmien kehittämiseen on tullut yhä haastavampaa. Myös maailmanlaajuinen kehitys vaikuttaa yhä enemmän suomalaiseen yhteiskuntaan. Liikenneturvallisuustyön näkökulmasta keskeisimpiä ovat ne muutokset, jotka vaikuttavat liikkumisen ja kuljetusten määrään ja suuntautumiseen, käytettyihin liikenne- ja kulkumuotoihin sekä ajo- ja kulkuneuvojen ominaisuuksiin.

Valtakunnallisella tasolla liikenneturvallisuuteen vaikuttavat keskeisesti myös monet yhteiskunnalliset muutostekijät, joista keskeisimpinä mm. väestörakenne (esim. ikärakenne, monikulttuurisuus) sekä erilaiset sosiaaliset ja terveydelliset haasteet (esim. mielenterveys- ja päihdeongelmat). Keskeisiä muutostekijöitä ovat myös liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitustaso ja korjausvelan kasvu, liikenneturvallisuuden nollavision kannalta ristiriitainen liikennepoliittika, liikennevalvonnan riittämätön resurssointi, liikennettä koskevan lainsäädännön uudistukset sekä uusien/tulevien suunnitteluohjeiden jalkautuminen.

Ilmastonmuutokseen liittyvä sopeutuminen	Ilmastonmuutokseen liittyvä sääntely (mm. liikenteen hinnoittelu)	Arjen toimintojen digitalisoituminen	Etätyöskentely, -opiskelu, -asiointi	Työnteon rakenteiden ja sisältöjen muuttuminen
Jakamis- ja alustatalouden yleistymisen	Yhteisöllisen kehittämisen yleistymisen	Vastuullinen ja ympäristötietoinen kuluttajuus	Terveys- ja hyvinvointitrendit	Liikkumattomuuden kasvu kaikissa ikäryhmissä
Hyvinvoinnin polarisaatio (alueiden ja eri väestöryhmien välillä)	Nuorten henkisen pahoivoinnin kasvu	Huumeiden käytön yleistymisen	Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen uudet rakenteet	Pandemiat ja epidemiat
Energiakriisit	Energiajärjestelmän uudistuminen	Väestön alueellinen keskittyminen, kaupungistuminen	Monipaikkainen asuminen	Palveluiden keskittyminen
Väestön ikääntyminen	Väestön monimuotoistuminen (monikulttuurisuus)	Matkailualan kasvu	Biotalous ja clean tech -tuotteiden kysyntä	Aluerakenteen keskittyminen ja kaupungistuminen
Kaupunkiseutujen välisten yhteyksien korostuminen	Maaseudun tulevaisuus ja rooli	Ajoneuvoteknologian kehitys, automatisaatio	Liikennepolttoaineiden kehitys, liikenteen sähköistyminen	Älykäs infrastruktuuri ja ajoneuvot
Palveluistuva liikennejärjestelmä, uudenlaiset liikenteen ja liikkumisen palvelut	Citylogistiikan kehittyminen	Mikroliikkumisen vallankumous	Autoistuva liikkuminen, kiihtyvä autoistuminen	Joukkoliikenteen tulevaisuuden ratkaisumallit
Autokannan korkea keski-ikä	Väylänpidon rahoitustaso	Väyläinfrastruktuurin korjausvelan kasvu	Liikenteen valvonnan resurssit	Liikennettä koskevan lainsäädännön uudistukset

Kuva 2. Joitakin keskeisiä liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavia globaaleja ja kansallisia toimintaympäristön muutostekijöitä.

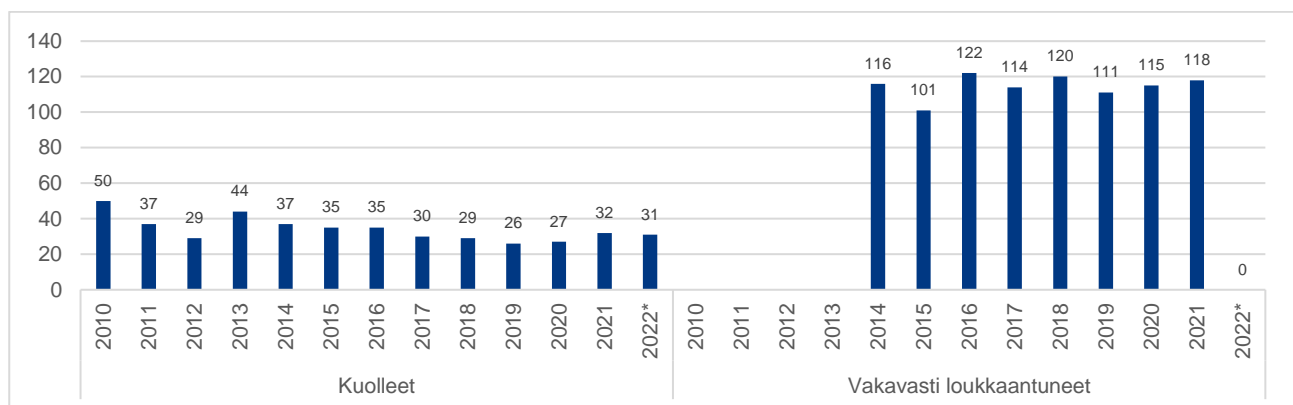
2. Liikenneturvallisuustilanne Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella

2.1. Liikenneturvallisuuden yleiskuva

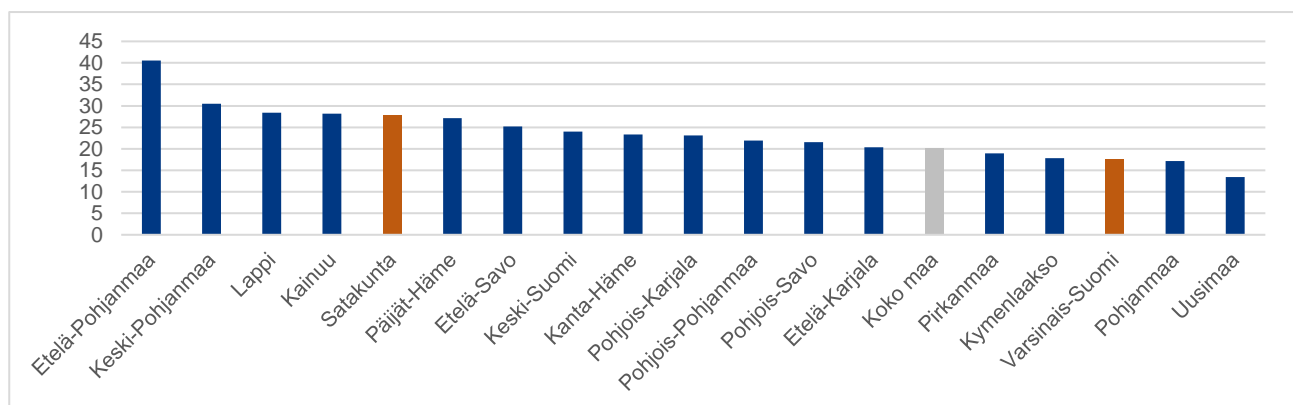
Onnettomuustarkasteluissa on keskitytty kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneisiin onnettomuuksiin, koska myös valtakunnalliset ja kansainväliset tavoitteet koskevat erityisesti niiden vähentämistä. Vakavien loukkaantumisten huomioiminen kuolemantapausten rinnalla on uusi eurooppalainen lähestymistapa liikenneturvallisuustyöhön, mikä korostaa erityisesti suojaamattomien tienkäyttäjryhmien turvallisuuden edistämistä.¹

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella tieliikenteen onnettomuuksissa menehtyy vuosittain keskimäärin 29 ihmistä (2018–2022*) ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 116 ihmistä vuosittain (2017–2021). Tieliikenteen kuolemien määrissä pitkään jatkunut hyvä laskeva trendi on hidastunut ja lähtenyt jopa lievään nousuun. Vakavien loukkaantumisten kehitystrendi on niin ikä nouseva koko tilastoidun aikajakson osalta (Kuva 3.).

Vakavien henkilövahinkojen määrä asukaslukuun suhteutettuna on Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella hieinan koko maata korkeammalla tasolla. Satakunnan tilanne on selvästi koko maata heikompi, sen sijaan Varsinais-Suomessa tilanne on selvästi koko maata parempi (Kuva 4.).



Kuva 3. Tieliikenteessä kuolleet (vas.) ja vakavasti loukkaantuneet (oik.) Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella (kaikki väylät, Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

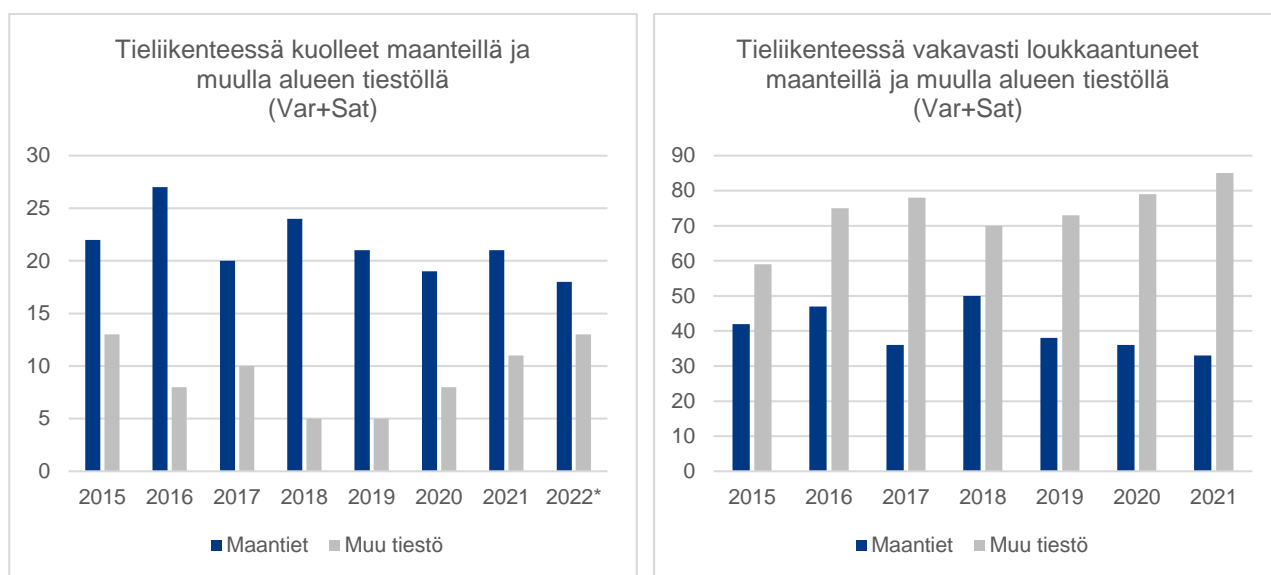


Kuva 4. Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet alueen 100 000 asukasta kohden (keskiarvo 2017–2021, kaikki väylät, Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

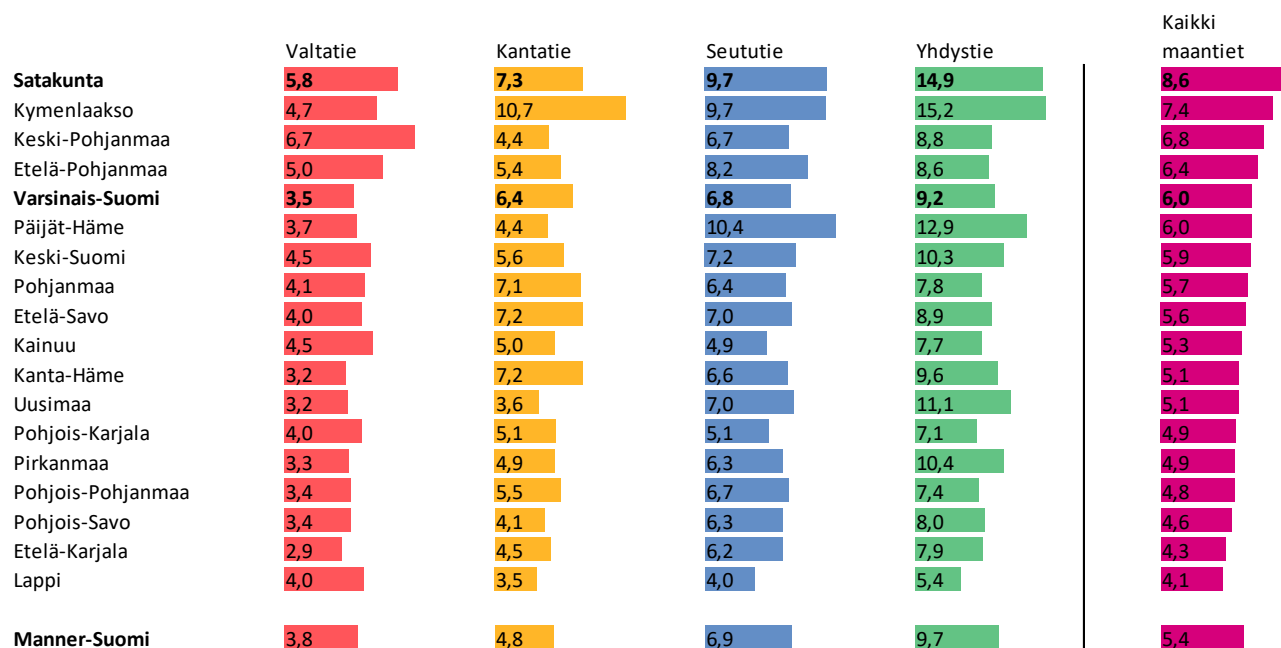
¹ Lievempään loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrää ei myöskään tiedetä yhtä tarkasti kuin vakavampien onnettomuuksien. Kuolemantapausten tilastollinen peittävyys on lähes 100 % ja vakavien loukkaantumisten 70–80 % (asiantuntija-arvio). Poliisin tilastoissa lievempiä loukkaantumisia tapahtuu Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella vuosittain keskimäärin noin 500–600, pelastuslaitoksen tilastojen mukaan keskimäärin noin 800–900 ja Liikennevakuutuskeskuksen tilastojen mukaan jopa noin 2 300–2 500. Näiden lisäksi tapahtuu onnettomuuksia, joissa ei synny henkilövahinkoja. Näiden määrä Liikennevakuutuskeskuksen tilastoissa on vuosittain 12 000–13 000 tapausta.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen maantieverkolla menehtyy vuosittain keskimäärin 21 ihmistä (2018–2022*) ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 39 ihmistä (2017–2021). Maanteiden osuus kuolemaan johtaneista tieliikenteen onnettomuuksista on hyvin merkittävä (71 %). Vakavista loukkaantumisista arviolta noin kolmannes kohdentuu maanteille. Maanteiden osalta kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrässä on nähtävissä laskevaa trendiä, mutta muun tiestön osalta trendi on nouseva (Kuva 5.).

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen maanteiden onnettomuusriski on valtakunnallisessa vertailussa korkea. Koko maantieverkkoa tarkasteltaessa Satakunnan alueen maanteiden onnettomuusriski on koko maan korkein ja Varsinais-Suomi on neljäntenä (Kuva 6.). Valtateiden onnettomuusriskissä Satakunta on toisena, mutta Varsinais-Suomi edustaa maakuntien parhaimmistoa. Kantateiden osalta Satakunta on niin ikään toisena ja myös Varsinais-Suomessa riski on selvästi koholla koko maan keskiarvoon nähden. Alemman tiestön haasteet korostuvat erityisesti Satakunnan alueella.



Kuva 5. Tieliikenteessä kuolleet (vas.) ja vakavasti loukkaantuneet (oik.) Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen maanteilla ja muulla alueen tiestöllä (Huom! Maanteiden vakavat loukkaantumiset on poliisin tilastoihin kytkeytyvä osa Hoitoilmoitusrekisterin tiedoista) (Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).



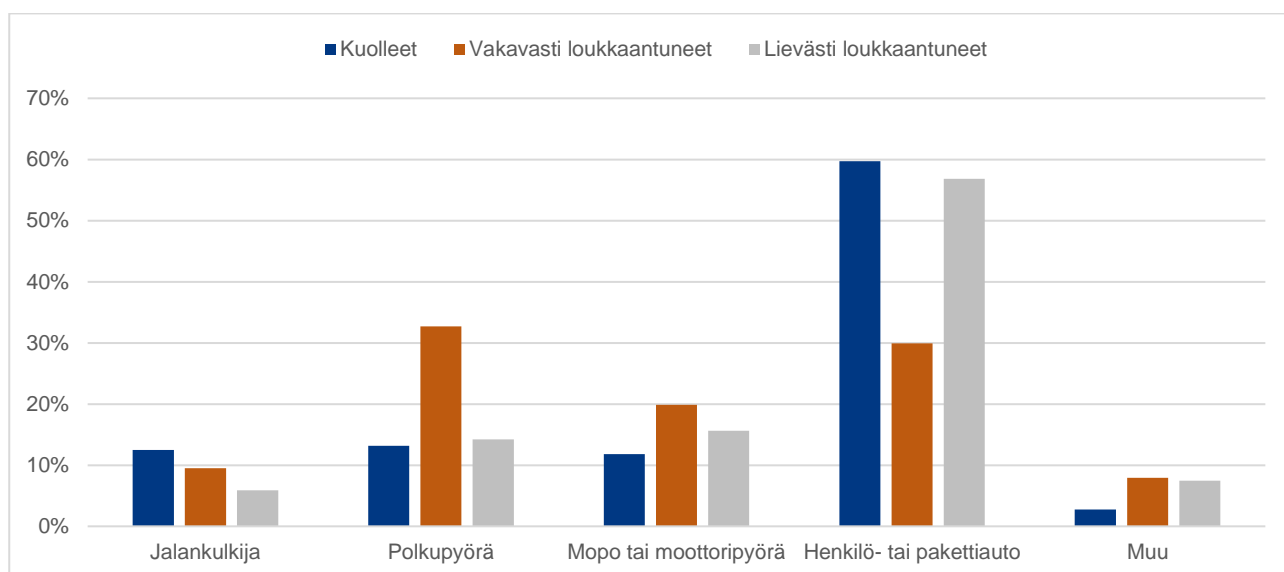
Kuva 6. Maanteiden onnettomuusriski maakunnittain (henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/100 milj. ajon.km./v, keskiarvo 2017–2021, Lähde: Tilastokeskus).

2.2. Liikenneonnettomuuksien uhrin

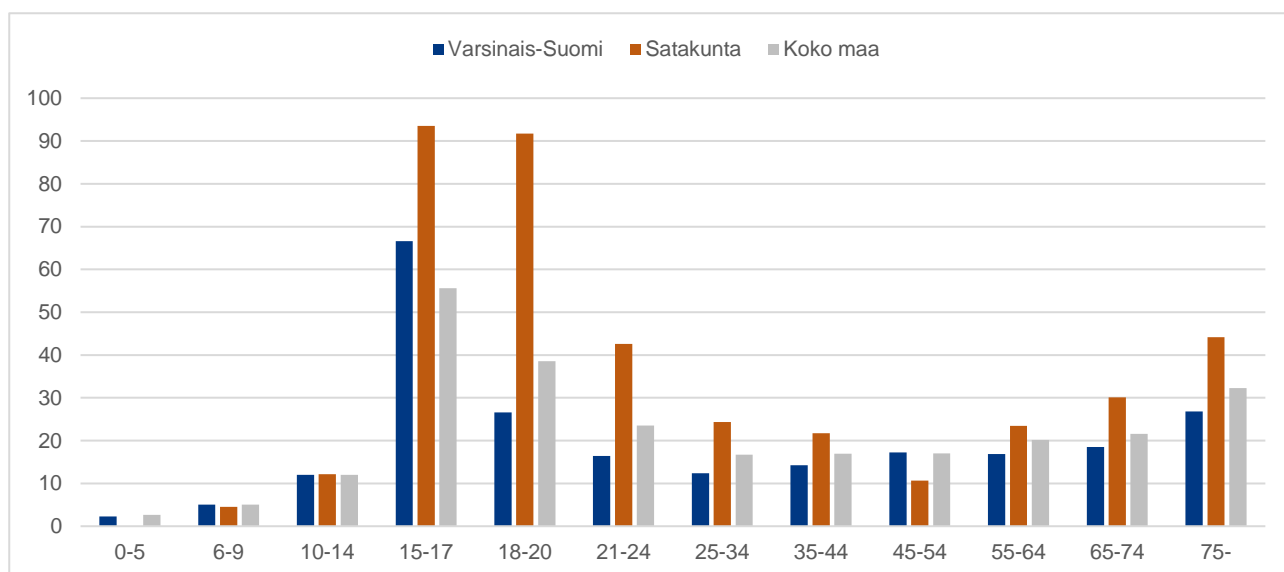
Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen tieliikenteessä on menehtynyt vuosien 2017–2021 aikana yhteensä 144 ihmistä ja loukkaantunut vakavasti 578 ihmistä. Lisäksi lievempiä poliisin tilastoimia loukkaantumisia on tapahtunut samalla ajanjaksolla 3 573 (tilaston peittävyys heikko).

Vakavuudeltaan erilaisten onnettomuuksien tienkäyttäjäprofiili on hyvin erinäköinen. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa korostuvat henkilö- tai pakettiautolla liikkuneet (60 %), kun taas vakavasti loukkaantuneista merkittävä osa on pyöräilijöitä (33 %) tai mopolla tai moottoripyörällä liikkuneita (Kuva 7.). Kaikista tieliikenteessä kuolleista ja vakavasti loukkaantuneista 57 % on ollut jalankulkijoita, pyöräilijöitä, mopoilijoita tai moottoripyöräilijöitä.

Ikäryhmän kokoon suhteutettuna selvästi korkein onnettomuusriski on ikäryhmässä 15–17-vuotiaat. Seuraavaksi korkein riski on ikäryhmissä 18–20-vuotiaat, yli 75-vuotiaat ja 21–24-vuotiaat. Maakuntien riskiluvut ovat kuitenkin hyvin erinäköiset. Satakunnassa sekä nuorten ja nuorten aikuisten että ikäihmisten onnettomuusriski on koholla Varsinais-Suomeen ja koko maahan nähden (Kuva 8.).



Kuva 7. Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella vuosina 2017–2021 tieliikenteessä kuolleiden, vakavasti loukkaantuneiden ja lievemmin loukkaantuneiden (heikko tilastollinen peittävyys) jakauma tienkäyttäjärühmittäin (kaikki väylät, Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

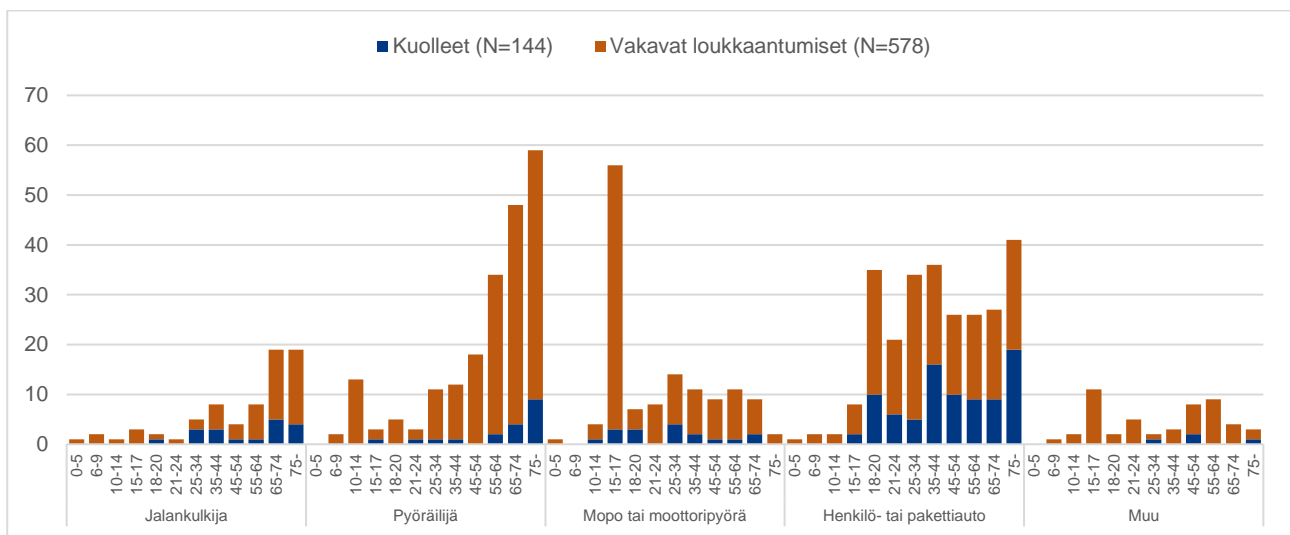


Kuva 8. Tieliikenteessä vuosina 2017–2021 kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä ikäryhmän 100 000 asukasta kohden (kaikki väylät, Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

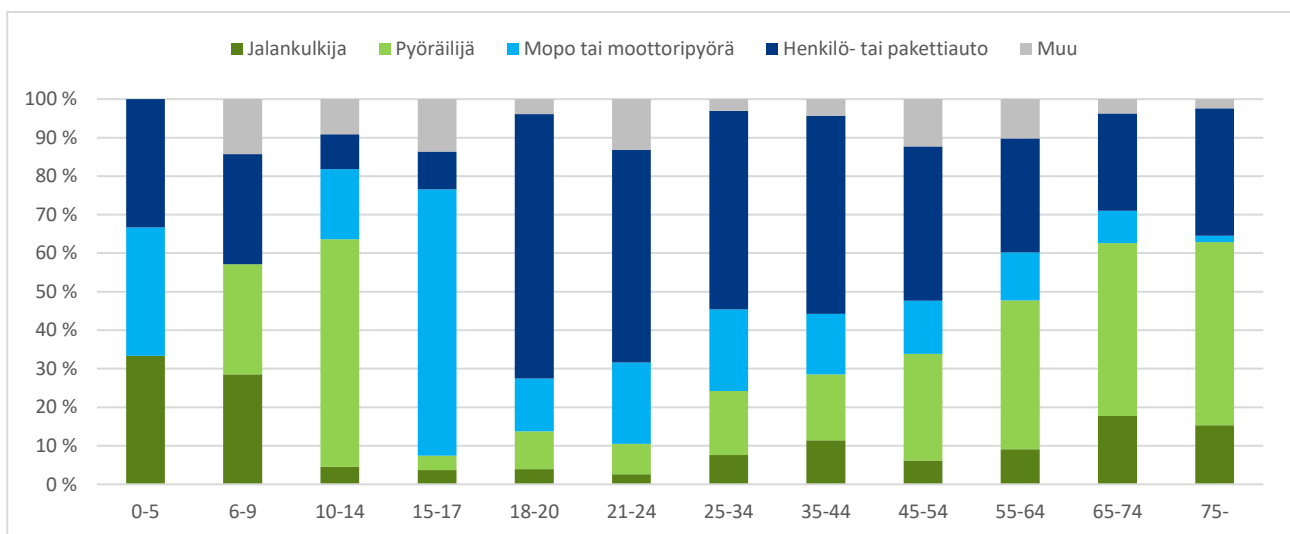
Liikenneturvallisuushaasteet vaihtelevat eri ikäryhmissä (Kuvat 9. ja 10.). Alle 15-vuotiaiden ikäryhmässä korostuvat kokonaisuudessaan erityisesti pyöräilijöiden onnettomuudet, jotka muodostavat noin puolet tämän ikäryhmän vakavista henkilövahingoista. Erityisen selvästi pyöräilyn turvallisuushaasteet näkyvät 10–14-vuotiailla.

15–17-vuotiaiden nuorten onnettomuuksissa korostuvat mopoilun ja moottoripyöräilyn haasteet. Peräti 69 % kaikista tämän ikäryhmän kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu mopolla tai moottoripyörällä, tai muulla ajoneuvolla (13 %) kuten mönkijällä tai traktorilla. Nuorilla aikuisilla, 18–24-vuotiailla, puolestaan korostuu autoilun onnettomuudet (55–69 % kaikista ikäryhmän vakavista henkilövahingoista). Jalankulkijoina ja pyöräilijöinä nuoret näyttävät pärjäävän liikenteessä varsin hyvin.

Iäkkäiden tai ikääntyvien ihmisten haasteet liikenneturvallisuudessa liittyvät erityisesti pyöräilyyn, autoiluun ja jalankulkuun. Kaikkia vakavia henkilövahinkoja tarkasteltaessa huomataan, että iäkkäiden henkilö- tai pakettiautolla tapahtuneet tapaturmat muodostavat ”vain” alle kolmanneksen kokonaismäärästä, kun kuolemantapauksista osuus on yli puolet (53 %). Pyöräilyn osalta tilanne on puolestaan päinvastainen. Iäkkäiden liikennekuolemista keskimäärin 25 % tapahtuu pyöräillessä, mutta vakavista loukkaantumisista jo 53 % (ja kaikista vakavista henkilövahingoista yhteensä 46 %). Vakavaan loukkaantumiseen johtavien pyöräilyonnettomuuksien määrä näyttisi kasvavan selvästi 55-vuotiaista alkaen. Myös jalankulkijoiden vakavat tapaturmat painottuvat iäkkäämpään väestöön ja niiden määrä kasvaa jyrkästi ikävuodesta 65-vuotiaat alkaen (Kuvat 9. ja 10.).



Kuva 9. Tieliikenteessä vuosina 2017–2021 kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet ikäryhmittäin eri kulkutavoissa Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella (Huom! Jalankulkijoiden yksittäiset liukastumiset- ja kaatumiset eivät sisälly tieliikenneonnettomuustilastoihin. Myöskään sähköpotkulaatunonnettomuudet eivät pääsääntöisesti näy tieliikenneonnettomuustilastoissa.) (Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).



Kuva 10. Tieliikenteessä Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella vuosina 2017–2021 kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden (N=722) tienkäyttäjryhmäjakauma eri ikäryhmissä (Lähde: Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

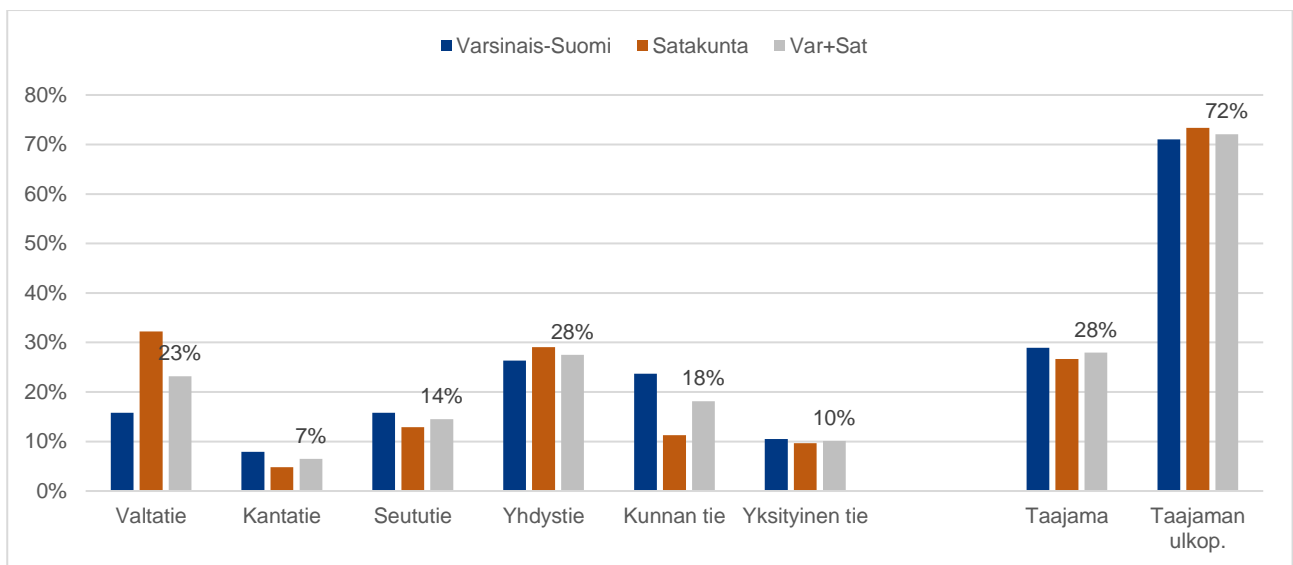
2.3. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien erityispiirteitä

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin kolme neljästä (72 %) tapahtuu maantieverkolla. Pääteiden eli valta- ja kantateiden osuus kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on noin 30 prosenttia (Varsinais-Suomen alueella 24 % ja Satakunnan alueella 37 %). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista reilu neljännes (28 %) on tapahtunut taajamissa eli ns. taajamamerkein osoitetuilla alueilla (Kuva 11.).

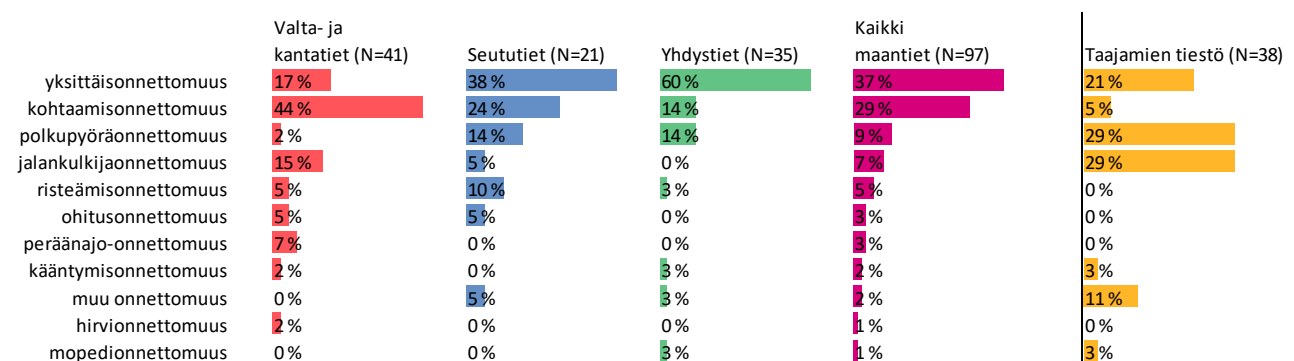
Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa yleisimpiä onnettomuusluokkia ovat yksittäisonnettomuudet (37 %) ja kohtaamisonnettomuudet (29 %). Pääteiden onnettomuuksista kohtaamisonnettomuudet muodostavat lähes puolet. Kohtaamisonnettomuudet korostuvat myös seututeillä (38 %). Yksittäisonnettomuuksien osuus on korkea yhdystieverkolla (60 %), mutta myös seututeillä (38 %) (Kuva 12.).

Taajama-alueiden (=taajamamerkin alue) kuolemaan johtaneista onnettomuuksista jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet muodostavat lähes 60 %. Myös vakavat loukkaantumiset oletettavasti painottuvat erityisesti taajama-alueille, mutta tilastotieto ei valitettavasti sisällä paikkatietoa niiden onnettomuuksien osalta, jotka jäävät poliisin tilastojen ulkopuolelle (vähintään puolet).

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa noin joka neljännessä onnettomuuden osallinen on ollut päihteiden vaikutuksen alaisena (Kuva 13.). Samaan lukuun päästään myös tutkijalautakuntien aineistoissa kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien osalta vuosina 2012–2021. Päihdeonnettomuudet korostuvat etenkin yksittäisonnettomuuksissa, risteämisonnettomuuksissa, peräänajoissa ja ohitusonnettomuuksissa.



Kuva 11. Kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien jakautuminen eri tieluokkiin ja toimintaympäristöihin Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella vuosina 2017–2021 (Lähde: Väyläviraston onnettomuusrekisteri).



Kuva 12. Kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien jakautuminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen tiestölle vuosina 2017–2021 (Lähde: Väyläviraston onnettomuusrekisteri).

Tutkijalautakuntien havaintoja Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista vuosina 2012–2021:

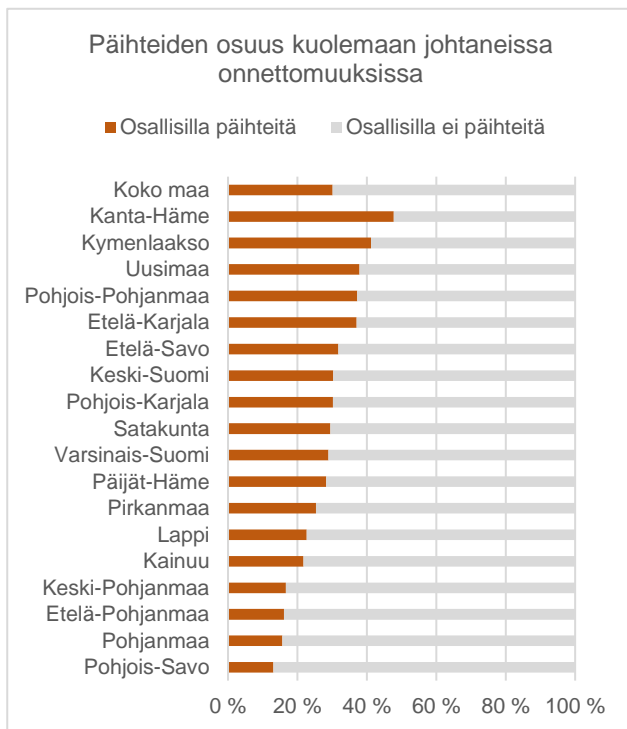
Lähde: OTI 2022. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri. Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI.

Moottoriajoneuvo-onnettomuudet (N=239)

- Onnettomuustyyppinä on useimmiten tieltä suistuminen (46 %) tai kohtaaminen (30 %).
- Noin joka neljännellä (24 %) aiheuttajakuljettajalla oli alkoholia veressä (>0,49) (tieltä suistumisissa 36 %).
- Huumausaineiden vaikutuksen alaisena oli 7 % ja muiden ajokykyyn vaikuttaneiden aineiden vaikutuksen alaisena 11 % kuljettajista (em. lukuja ei voi laskea yhteen).
- Vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 32 % aiheuttajakuljettajista (tieltä suistumisissa ylinopeutta ajaneiden osuus oli 47 %).
- 56 %:ssa välittömänä riskitekijänä oli ajoneuvon käsittelyvirhe, osallisen havaintovirhe tai osallisen ennakointi- tai arviointivirhe.
- Itsemurhien osuus välittömistä riskitekijöistä oli 13 %, sairauskohtaukset 14 % ja nukahtaminen tai vireys-tilan lasku 8 % (Huom. Sairaskohtauksiin kuolleet poistetaan virallisista tieliikenneonnettomuustilastoista).
- Kuljettajat, joilla ei ollut turvavyö käytössä (N=81), turvavyön käyttö olisi voinut pelastaa jopa 38 henkeä (47 %).

Jalankulkija-/pyöräilijäonnettomuudet (N=74, 39 pp ja 35 jk)

- Pyöräilyonnettomuuksista 33 %:ssa onnettomuustyyppinä risteävät ajosuunnat. Yksittäisonnettomuuksia 10 %. Jalankulkijaonnettomuuksissa yleisimmät onnettomuustyypit olivat onnettomuus suojatien ulkopuolella (63 %) ja onnettomuus suojatiellä (23 %).
- Menehtyneistä pyöräilijöistä 44 % ja jalankulkijoista 54 % ei noudattanut liikennesääntöjä. Kaikkinensa JK/PP oli pääaiheuttajana 45 %:ssa onnettomuuksia.



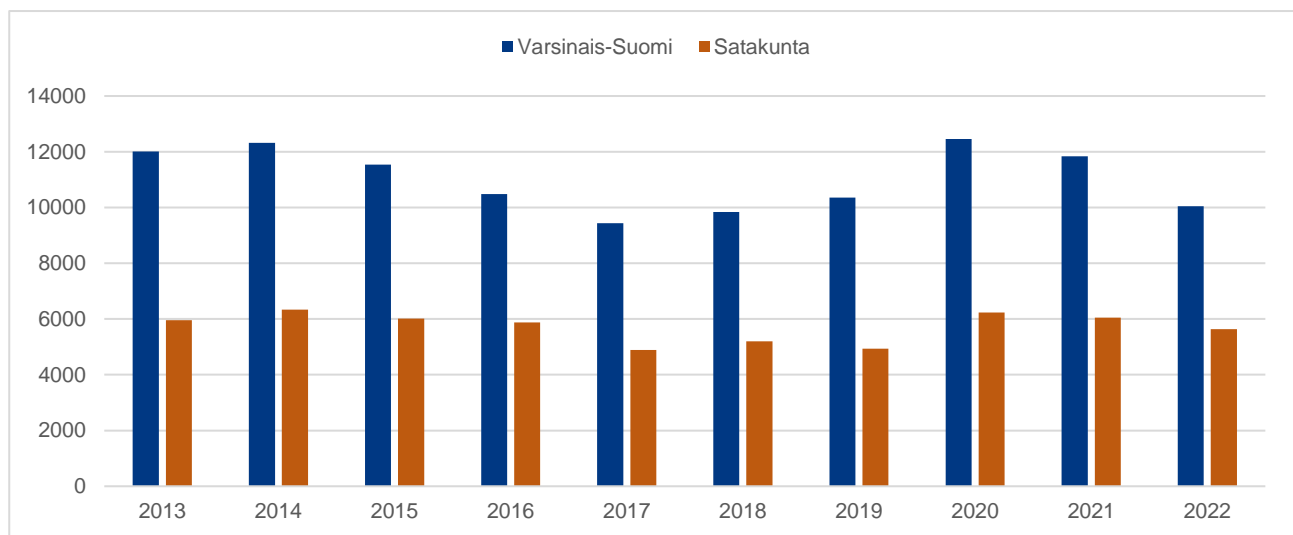
Kuva 13. Päihdeonnettomuuksien osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa maakunnittain vuosina 2017–2021 (vas.) sekä päihdeonnettomuuksien osuus eri onnettomuusluokissa Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa vuosina 2017–2021 (oik.). (Lähde: Väyläviraston onnettomuusrekisterin osallistiedot, kaikki väylät, päihteet = alkoholi, huumeet, muut huumaavat aineet).

2.4. Liikennerikokset

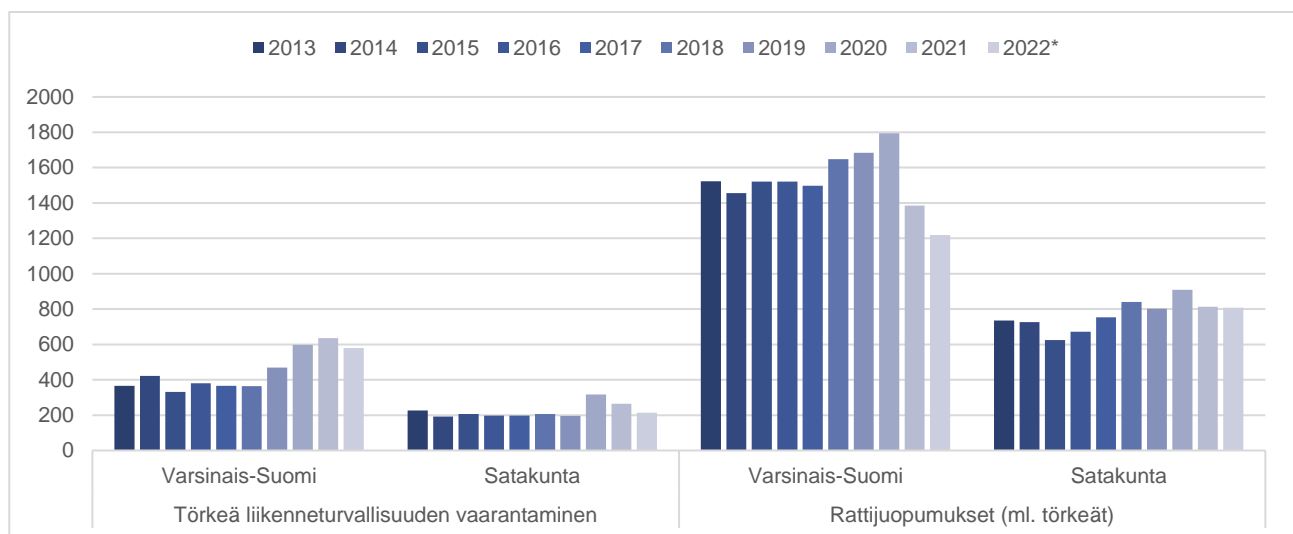
Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella viranomaisten tietoon tulee vuosittain keskimäärin 16 250 liikennerikosta (keskiarvo 2017–2021). Liikennerikoksista merkittävä osa on liikenneturvallisuuden vaarantamisia (59 %), joista merkittävä osa (64 %) on nopeusrajoitusten rikkomisia. Myös kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta (esim. ajo ilman ajo-oikeutta) muodostaa merkittävän kokonaisuuden, noin 21 % prosenttia kaikista liikennerikoksista.

Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osuus kaikista liikennerikoksista on noin 4 % (noin 720 tapausta vuosittain), joista 67 % on ollut nopeusrajoitusten rikkomisia. Rattijuopumukset muodostavat 15 % kaikista liikennerikoksista (noin 2 400 tapausta vuodessa). Törkeiden rattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on noin 39 % (noin 950 tapausta vuodessa). Alkoholitapausten osuus rattijuopumuksista (ml. törkeät) on keskimäärin 61 % ja muiden huumaavien aineiden osuus keskimäärin 33 %. Viime vuosina muiden huumaavien aineiden osuus on ollut jopa 43 % ja yksittäisten kuntien osalta jopa yli puolet tapauksista.

Nuoret ovat liikenneonnettomuuksien tavoin ylliedustettuina myös liikennerikostilastoissa. Rattijuopumukseen syylliseksi epäillyistä 15–20-vuotiaiden osuus on noin 11 % (Varsinais-Suomessa 10 %, Satakunnassa 13 %). Tärkeään liikennerikokseen syylliseksi epäillyistä nuoret sen sijaan muodostavat keskimäärin jopa 34 % (Varsinais-Suomessa 31 %, Satakunnassa 38 %).



Kuva 14. Viranomaisten tietoon tulleiden liikennerikosten määrä Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella (Lähde: Tilastokeskus).



Kuva 15. Viranomaisten tietoon tulleiden törkeiden liikennerikkomusten (vas.) ja rattijuopumusten (oik.) tapausmäärien kehitys Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella (Lähde: Tilastokeskus).

3. Liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet

3.1. Kohti nollavisiota

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen osalta Suomi on myös sitoutunut muiden EU-maiden kanssa tavoittelemaan kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämistä puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Nämä tavoitteet ohjaavat myös Varsinais-Suomen ja satakunnan alueen liikenneturvallisuustyötä kohti vuoden 2050 nollavisiota.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan liikenneturvallisuusvisio

- Liikennejärjestelmä on suunniteltu siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä.
- Kestävien liikkumismuotojen (joukkoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn) osuuden kasvulla tuetaan liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista.

Päätavoitteet Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa (Kuvat 16. ja 17.)

- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti. Vuoteen 2050 mennessä tieliikenteen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä vähentyy nollaan.
- Vuonna 2030 alueen tieliikenteessä kuolee enintään 14 henkilöä (lähtötilanne 28/v) ja loukkaantuu vakavasti enintään 57 henkilöä (lähtötilanne 115/v).
- Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä asukaslukuun suhteutettuna on Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnissa koko maan keskiarvoa alhaisempi.
- Vuoteen 2030 mennessä maakuntien kuntien keskiarvo Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arvioinnissa on vähintään neljä tähteä.

Päätavoitteet Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen maanteille (Kuva 18.)

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä maanteilla vähenee jatkuvasti.
- Vuonna 2030 maanteiden liikenteessä kuolee enintään 10 henkilöä (lähtötilanne 20/v) ja loukkaantuu vakavasti enintään 18 henkilöä (lähtötilanne 36/v).
- Vuoteen 2050 mennessä alueen maanteiden liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantumisten määrä vähentyy nollaan.

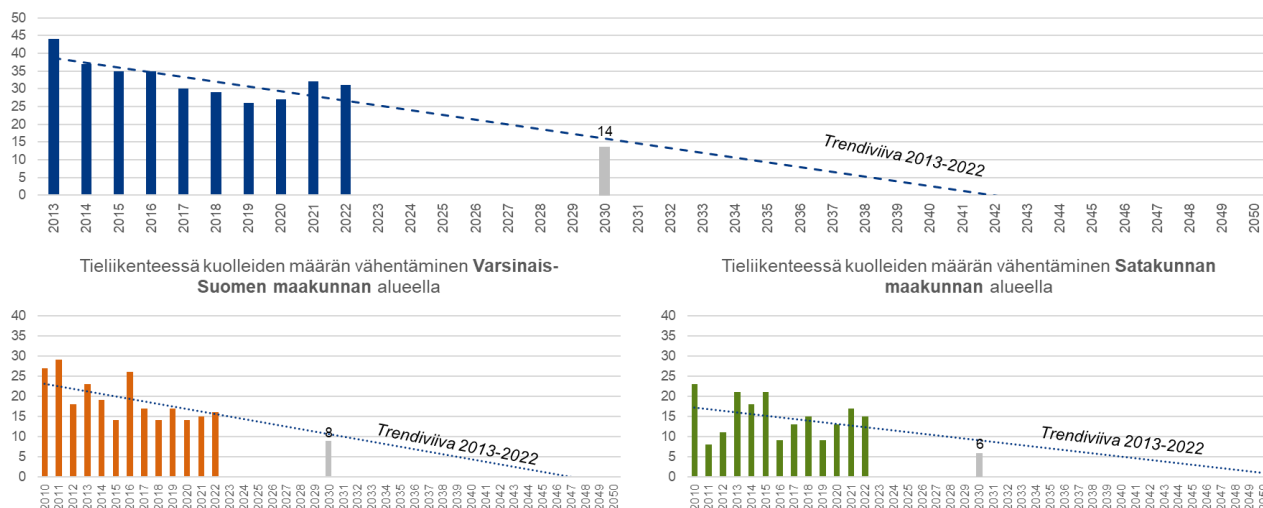
Mikä nollavisio?

Liikenneturvallisuuden nollavisio on tavoite, joka pyrkii poistamaan liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset. Tämä tarkoittaa, että kaikki liikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ovat täysin vältettävissä. Liikenneturvallisuuden nollavisio perustuu ajatukseen siitä, että jokaisella on oikeus turvalliseen liikkumiseen, ja että liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tehtävä järjestelmällisiä toimia kaikilla liikennejärjestelmän osaluilla.

Tienkäyttäjän vastuu liikenneturvallisuudesta on suuri. Jokainen liikenteessä oleva henkilö voi vaikuttaa omaan ja muiden turvallisuuteen. Tienkäyttäjän vastuu sisältää muun muassa liikennesääntöjen tuntemisen ja noudattamisen, turvallisen nopeuden valitsemisen, ajoneuvon kunnossapidon, omasta ajokunnosta huolehtimisen, huolellisuuden ja tarkkaavaisuuden säilyttämisen sekä muiden tienkäyttäjien huomioimisen.

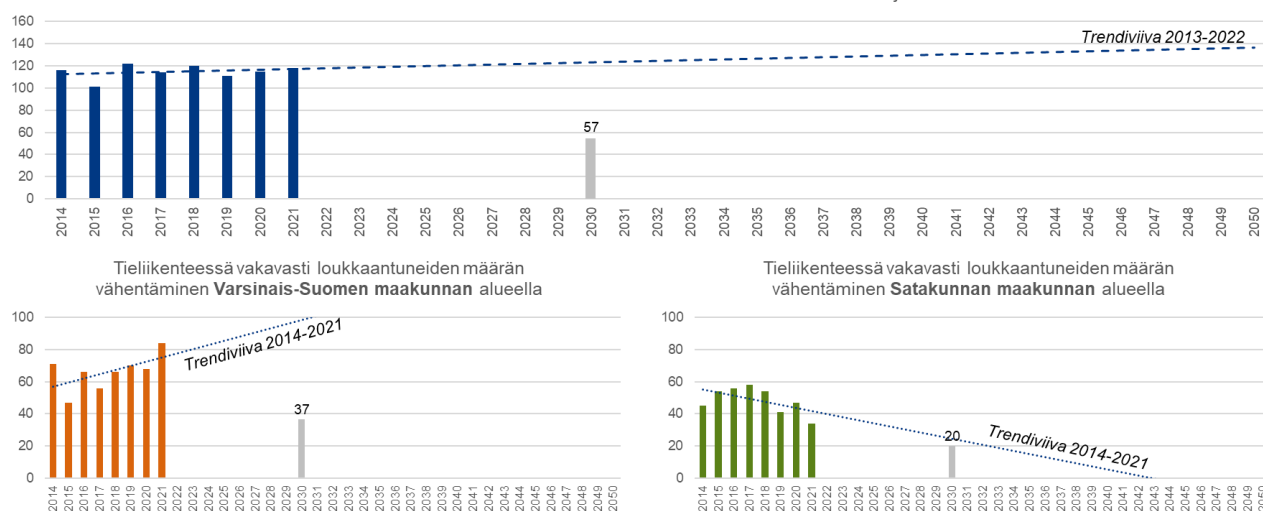
Liikenneturvallisuuden nollavisio ja tienkäyttäjän vastuu kulkevat käsi kädessä. Tavoitteena on luoda yhteiskunta, jossa liikenneturvallisuus on kaikkien tärkeä asia ja jossa kaikki tienkäyttäjät kantavat vastuunsa liikenteessä. Tämä edellyttää jatkuvaa tiedotusta ja koulutusta liikenneturvallisuudesta sekä yhteistyötä eri toimijoiden, kuten päättäjien, viranomaisten, liikenteen suunnittelijoiden, autovalmistajien ja tienkäyttäjien, välillä.

Tieliikenteessä kuolleiden määrän vähentäminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella



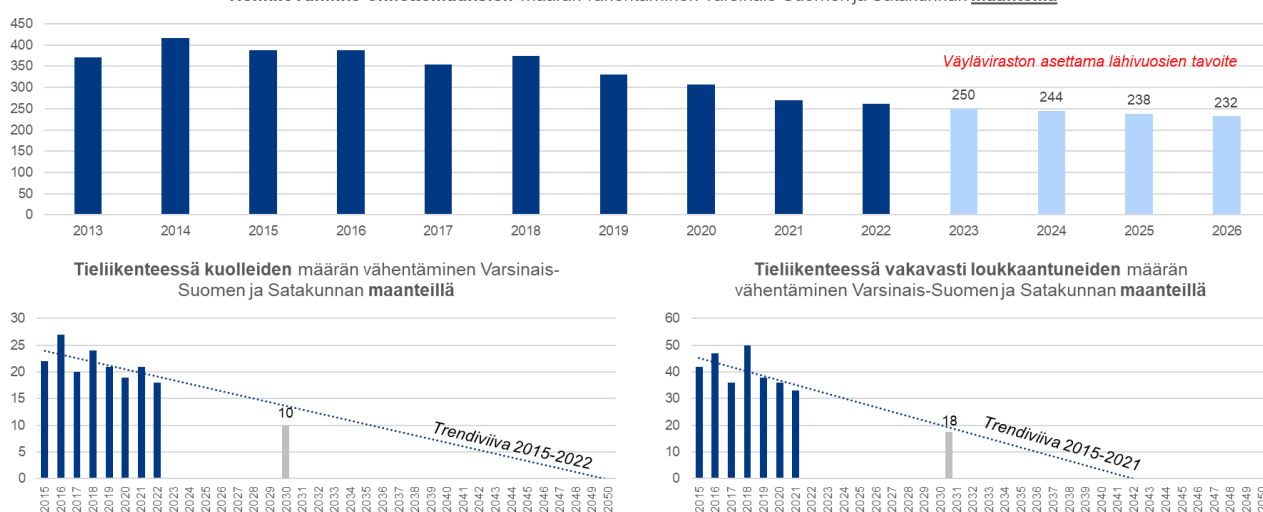
Kuva 16. Tieliikenteen kuolemia koskeva määrällinen välitavoite vuonna 2030 Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. Välitavoite on laskettu vuosien 2019–2021 keskiarvosta.

Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentäminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella



Kuva 17. Tieliikenteen vakavia loukkaantumisia koskeva määrällinen välitavoite vuonna 2030 Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella. Välitavoite on laskettu vuosien 2019–2021 keskiarvosta.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan maanteillä



Kuva 18. Maanteiden henkilövahinko-onnettomuuksia ja vakavia henkilövahinkoja koskevat tavoitteet. Kuolemien ja vakavien loukkaantumisten osalta välitavoite on laskettu vuosien 2019–2021 keskiarvosta.

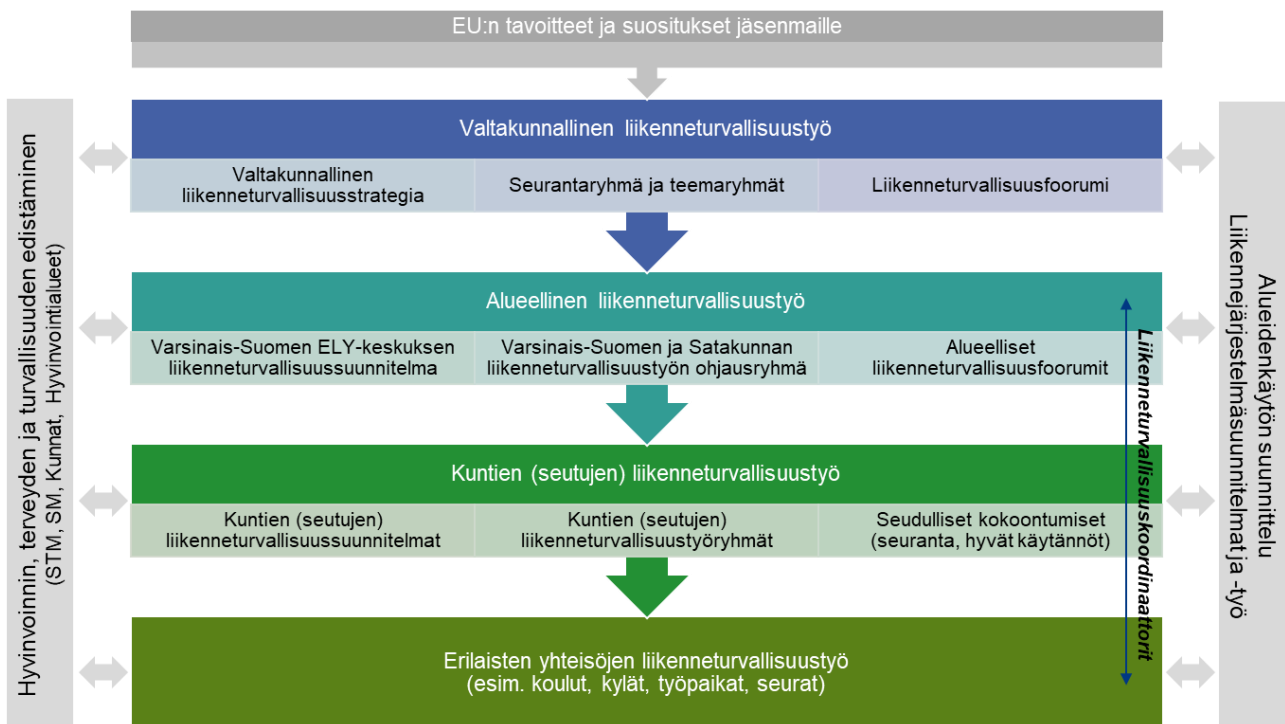
3.2. Laaja keinovalikoima ja eri toimijoiden yhteistyö tavoitteiden saavuttamisen edellytyksenä

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen kokonaisvaltaisesti edellyttää yhteistyötä. Yhteistyö on vastuunjakaamista, eri osapuolten vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista sekä tiedon- ja kokemuksen vaihtoa. Yhteistyön kautta myös lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä, vähennetään päällekkäistä työtä sekä saadaan resurssit kohdennettua tehokkaasti. Usein yhteistyöllä on myös osapuolia motivoiva ja omaa ammattitaitoa lisäävä vaikutus.

Suomessa liikenneturvallisuustyötä tehdään valtakunnallisella, maakuntien, kuntien ja erilaisten yhteisöjen ja organisaatioiden tasolla. Julkisella sektorilla on keskeinen rooli koordinoida eri tasoilla tehtävää yhteistoimintaa, ylläpitää liikenneturvallisuustyön tilannekuvaa ja edistää liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutumista (Kuva 19.). Varsinais-Suomessa liikenneturvallisuustyön alueellisesta koordinoinnista ja seurannasta vastaa Varsinais-Suomen ja Satakunnan liikenneturvallisuustyön ohjausryhmä. Paikallisella tasolla liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä (Taulukko 2.).

Laajemmin tarkasteltuna liikenneturvallisuustyö on osa ihmisten hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämistä. Liikenneturvallisuusvaikutusten huomioiminen on myös keskeinen osa alueidenkäytön suunnittelua sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on alueen toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mikä on alueelle tärkeää matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Strategisen tason suunnittelun tarkoituksena on sovittaa yhteen erilaisia liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Keskeisiä kysymyksiä ovat mm. liikenneturvallisuustavoitteiden sovittaminen yhteen kestävä liikenteen edistämisen tavoitteiden tai saavutettavuustavoitteiden kanssa.

Käytännössä lain tarkoittama yhteistyöhön perustuva suunnittelu (ja jatkuva työ) on järjestetty alueellisten (ja seudullisten) liikennejärjestelmätyöryhmien kautta. Maakuntien liitot vastaavat alueellisesta liikennejärjestelmätyöstä ja -suunnittelusta. Alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuvat lisäksi ELY-keskuksen eri liikennevasualueet, kunnat, Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä monia muita alueellisia sidosryhmiä. Varsinais-Suomen alueella Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyö sekä tähän kytkeytyvät Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) tarkentaa maakuntatason liikennejärjestelmätyötä ja -suunnittelua.



Kuva 19. Liikenneturvallisuustyön organisointi valtakunnallisesti ja alueellisesti.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuustyön ohjausryhmä (2–4 kokousta/vuosi)
<p>Kokoonpano: ELY-keskus (pj.), Liikenneturva, Poliisi, Maakuntien liitot, Pelastuslaitokset, Fintraffic Tie Oy, Varsinais-Suomen hyvinvointialue (VARHA) ja Satakunnan hyvinvointialue (SATASOTE), Varsinais-Suomen ja Satakunnan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat, liikennepsykologian asiantuntija.</p>
<p>Tehtävät:</p> <ul style="list-style-type: none">• Edistää viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa sekä liikenneturvallisuuden nollavision ja safe system -ajattelun tunnettuutta ja toteutumista alueella.• Varmistaa liikenneturvallisuustavoitteiden läpileikkaavuuden liikennejärjestelmätyössä ja -suunnittelussa, alueidenkäytön suunnittelussa, tienpidon suunnittelussa sekä hyvinvointialueiden ja kuntien hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyössä.• Seuraa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.• Seuraa ja tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä ja koordinaattoreiden toimintaa. Jakaa Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -palkinnon pitkäjänteisestä ja tuloksettaasta liikenneturvallisuustyöstä.
Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät (2–4 kokousta/vuosi)
<p>Kokoonpano (tavoitteellinen): Kunnan eri toimialat, Hyvinvointialue (sote), ELY-keskus, Liikenneturva, Poliisi, Pelastuslaitos, Vanhus- ja vammaisneuvosto, Nuorisovaltuusto, muita paikallisia toimijoita tarpeen mukaan, liikenneturvallisuuskoordinaattori.</p>
<p>Tehtävät:</p> <ul style="list-style-type: none">• Seuraa kunnan liikenneturvallisuustilannetta ja siihen vaikuttavia asioita.• Suunnittelee ja koordinoi kunnassa toteutettavaa liikenneturvallisuustyötä (ml. kestävä liikkuminen).• Edistää kunnan sisäistä sekä kunnan ja sidosryhmien välistä yhteistyötä ja kokemusten vaihtoa.• Varmistaa liikenneturvallisuustyön tavoitteiden toteutumisen kunnan eri yksiköissä.• Edistää liikenneturvallisuuden näkyvyyttä kuntien strategioissa, suunnitelmissa ja viestinnässä (mm. hyvinvointisuunnitelmat)• Seuraa kunnan liikenneturvallisuustyötä sekä liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista (tavoitteet, toimenpiteet).
Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat
<p>Tavoite: Jokaisella kunnalla tulee olla ajantasainen liikenneturvallisuussuunnitelma/-ohjelma. ELY-keskus huolehtii liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuudesta ja rahoittaa niiden laadintaa yhdessä kuntien kanssa 50/50 kustannusjaolla. Suunnitelmat päivitetään seudullisina kokonaisuuksina 8–10 vuoden välein.</p>
<p>Kuvaus:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat keskeinen työkalu paikallisen liikenneturvallisuustyön kehittämiseen ja suunnitteluun sekä pienempien liikenneturvallisuustoimenpiteiden ohjelmointiin.• Liikenneturvallisuussuunnitelmissa käsitellään kaikkia liikenneturvallisuustyön osa-alueita: liikennekasvatusta, kunnan työntekijöiden turvallisuuden edistämistä, liikenneturvallisuusviestintää, liikenneympäristöä- ja palveluita, kuljetusten suunnittelua, liikenteen valvontaa sekä vaikuttavan liikenneturvallisuustyön mahdollistavia rakenteita (yhteistyö, osaaminen, resurssit jne.).• Suunnitelmissa pääpaino on lähivuosissa ja mahdollisimman konkreettisessa, kustannustehokkaassa ja realistisessa toimenpiteiden määrittelyssä. Suunnitelmien kautta varmistetaan pitkällä tähtäimellä kunnan liikenneturvallisuustyön kehittyminen (Tavoitteena 4–5 viiden tähden kunnat).• Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät osallistuvat liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan. Jos kunnassa ei ole vielä työryhmää, aktivoidaan se suunnitelman laadinnan aikana.• Liikenneturvallisuussuunnitelmien seurantavastuu on kuntien liikenneturvallisuustyöryhmillä. Liikenneturvallisuuskoordinaattorit tukevat kuntia tässä tehtävässä.
Liikenneturvallisuuskoordinaattorit
<p>Tavoite: Kuntien aktiivista liikenneturvallisuustyötä tuetaan liikenneturvallisuuskoordinaattori -hankkeiden kautta. Koordinaattoritöiden rahoituksesta vastaavat ELY-keskus ja kunnat 50/50 kustannusjaolla. Koordinaattoritöiden hankinta tehdään seudullisina kokonaisuuksina ja mukaan pyritään saamaan kaikki seudun kunnat.</p>
<p>Kuvaus:</p> <ul style="list-style-type: none">• Liikenneturvallisuuskoordinaattoreiden tehtävänä on tukea kuntia ja niiden liikenneturvallisuustyöryhmiä liikenneturvallisuustyön toteutuksessa ja asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa.• Koordinaattorit edistävät myös kuntien välistä kokemusten vaihtoa.• Koordinaattoreiden tehtäviin kuuluu mm. työryhmien kokousten järjestäminen, kunnan tukeminen tapahtumien ja toiminnan suunnittelussa, viestintä ajankohtaisista asioista, asiantuntija-apu liikenneympäristöön liittyvissä kysymyksissä.• Kuntien liikenneturvallisuustyön seuranta kuuluu liikenneturvallisuustyöryhmille. Liikenneturvallisuuskoordinaattorit tukevat kuntia myös tässä tehtävässä.
Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arviointi
<p>Tavoite ja kuvaus: Kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen on ensiarvoisen tärkeää valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaa ja haasteita (kehittämistarpeita) seurataan Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arvioinnilla. Toimintamallin avulla on tarkoitus kannustaa kuntia tekemään aktiivista liikenneturvallisuustyötä ja saavuttamaan viiden tähden liikenneturvallisuusstatus. Arviointikyselyyn sisältyy noin kymmenen kysymystä liittyen mm. liikenneturvallisuustyön suunnitelmallisuuteen, organisointiin, seurantaan, viestintään eri kohderyhmille, henkilöstön osaamiseen, päättäjien sitouttamiseen ja muiden liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseen. Lisäksi huomioidaan kunnan liikenneturvallisuustilanne. Arviointikyselyn vastaukset pisteytetään tähdillä (1–5 tähteä). Pisteytyksen avulla voidaan verrata ja kannustaa kuntia liikenneturvallisuustyössä. Arvioinnin perusteella Varsinais-Suomen ja Satakunnan liikenneturvallisuustyön ohjausryhmä palkitsee määrärajojen kunnat pitkäjänteisestä ja tuloksettaasta liikenneturvallisuustyöstä.</p>

4. Toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella tehtävälle liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet ovat haastavia ja niiden saavuttamiseksi tarvitaan monenlaisia ja usean eri toimijan samanaikaisia toimenpiteitä. Nollavision saavuttamiseksi on tehtävä systemaattista työtä, joka kohdentuu erityisesti niihin teemoihin, joiden vaikuttavuus on suuri.

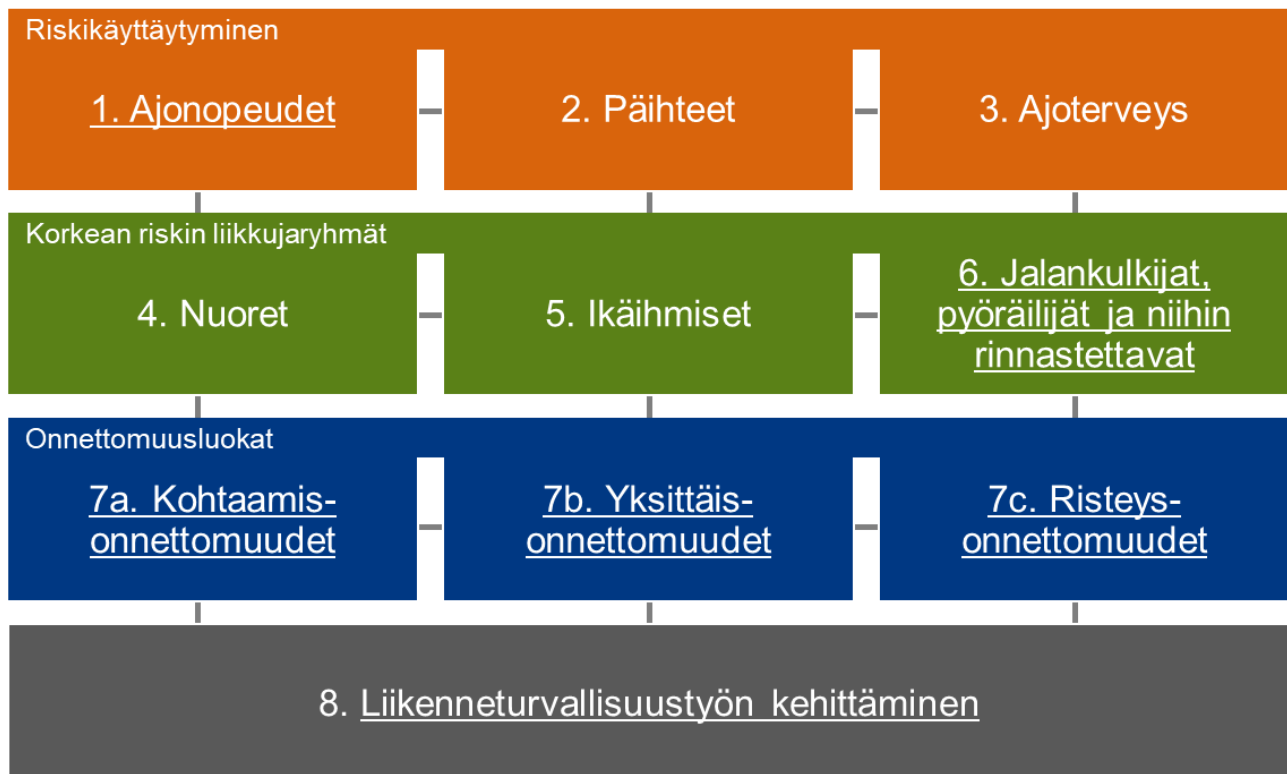
Vaikuttavuuden varmistamiseksi toimenpiteiden suunnittelu rajattiin työn aikana sovittuihin painopistealueisiin (Kuva 20). Painopistealueiden määrittely perustuu onnettomuusanalyysiin sekä työnaikaiseen vuoropuheluun. Toimenpiteet on pääsääntöisesti ryhmitelty kolmeen osaan:

- 1) ELY:n vastuulla olevat toimenpiteet.
- 2) ELY:n ja sidosryhmien yhdessä edistämät toimenpiteet.
- 3) Sidosryhmien vastuulla olevat toimenpiteet.

ELY:n rooli korostuu etenkin alla olevassa kuvassa osoitetuissa alleviivatuissa teemoissa, mutta osana sidosryhmäyhteistyötä ELY-keskus edistää myös sidosryhmille suunnattujen toimenpiteiden etenemistä.

Vuosille 2024–2030 laadittu toimenpideohjelma korostaa laaja-alaista keinovalikoimaa. Toimenpiteiden vastuuta hoissa korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä pyritään hyvään vaikuttavuuteen.

Toimenpideohjelmassa on keskitytty niihin toimenpiteisiin, jotka ovat alueellisten toimijoiden kautta edistettävissä. Kukin taho edistää sille toimenpideohjelmassa osoitettuja toimenpiteitä resurssien puitteissa. Osin tämä tapahtuu nykyisen hyvän toiminnan jatkamisen kautta, osin nykyisen toiminnan uudelleen suuntaamisen kautta.



Kuva 20. Toimenpidesuunnittelun osa-alueet.

Taulukko 3. Ajonopeuksiin liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



1.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

1.1.1	Tarkistetaan maanteiden nopeusrajoitukset valtakunnallisen nopeusrajoitusohjeen mukaisiksi. Ohjeen päivitys valmistuu vuoden 2024 aikana. Erytishuomiota kiinnitetään risteysalueiden, alemman tieverkon ja taajama-alueiden maanteiden nopeusrajoituksiin (yhdenmukaisuus).
1.1.2	Hyödynnetään nopeusnäyttötauluja liikenteen rauhoittamisessa, ajonopeuksien seurannassa ja liikenneturvallisuusviestinnässä. Tulokset välitetään myös poliisille valvonnassa huomioitavaksi. Kuntia kannustetaan nopeusnäyttöjen hankintaan.
1.1.3	Huomioidaan hirvi- ja peurakolareiden kannalta riskialteimmat tiejaksot nopeusrajoitusten asettamisessa.
1.1.4	Tehostetaan maanteiden tietyömaakohtien liikennejärjestelyiden valvontaa (ohjeidenmukaisuus) sekä alennetun nopeusrajoituksen noudattamista.

1.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

1.2.1	Edistetään automaattisen nopeusvalvontajärjestelmän laajentumista maantieverkolla sekä kuntien katuverkolla (Vastuu: ELY, Kunnat, Poliisi, Fintraffic, Väylävirasto).
1.2.2	Edistetään taajama-alueilla ja muissa asutus-/palvelukeskitymissä uskottavien 20–40 km/h nopeusrajoitusten toteutumista. Nopeusrajoituksista ja liikenteen rauhoittamiskeinoista sovitaan mm. kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa (Vastuu: ELY, Kunnat).
1.2.3	Toteutetaan viranomaisyhteistyössä turvallisiin ajonopeuksiin liittyvää perusteluviestintää ja kampanjoita. Uusitaan Väärinkäsityksiä ylinopeuksista -kampanja (Vastuu: ELY, Poliisi, Liikenneturva, Pelastuslaitokset, Fintraffic, Kunnat).

1.3 Sidosryhmien edistämää muita toimenpiteitä

1.3.1	Poliisi toteuttaa näkyvää ja näkymätöntä ajonopeuksien valvontaa sekä tehostaa liikenteen valvontaan liittyvää ennen-jälkeen-viestintää. Analyysitoimintaa kehittämällä parannetaan jatkuvasti valvonnan kohdentamista ja vaikuttavuutta (Vastuu: Poliisi).
-------	--

Tämän suunnitelman laadinnan aikana on ollut samanaikaisesti käynnissä **valtakunnallinen maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivistyö** (Väylävirasto). Nopeusrajoitusohje määrittelee tulevaisuudessa, missä raameissa alueellisesta tienpidosta vastaavat ELY-keskukset asettavat nopeusrajoitukset maanteille eli valtion tieverkolle. Ohje ei ota kantaa yksittäisten tieosuuksien nopeusrajoituksiin, vaan ELY-keskukset toimeenpanevat ohjekonaisuutta määrittäessään nopeusrajoituksia tiekohtaisesti. **Varsinais-Suomen ELY-keskus ei ota tässä suunnitelmassa erillisesti kantaa nopeusrajoituspolitiikkaan, mutta pyrkii osaltaan vaikuttamaan nollavision hengen toteutumiseen uudessa valtakunnallisessa ohjeessa.** Ohjetyön taustaselvitykset osoittivat, että maanteiden nopeusrajoitusten muutoksilla on mahdollista saada erittäin positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, hiilidioksidipäästöihin, henkilö- ja pakettiautojen energiankulukseen ja liikennemeluun (Liite 3.).

Väylävirasto on päivittänyt vuoden 2023 aikana opasta tieliikenteen automaattivalvonnan kiinteiden valvontakohteiden suunnitteluun, toteutukseen ja käyttöön. Väylävirasto on myös laatinut **kehittämisselvityksen automaattisesta liikennevalvonnasta maanteilla** (yksi valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteistä). Kehittämisselvitykseen sisältyy ehdotettujen automaattivalvontakohteiden arviointi ja priorisointi, automaattivalvonnan kehittämisen tahtotilan määrittely sekä kolmen vuoden toteuttamissuunnitelma. Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen osalta automaattivalvonnan nykyiset tiejaksot ja suunnitellut uudet jaksot on esitetty liitteessä 5.

Taulukko 4. Päähteisiin liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



2.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

- 2.1.1** Aiheeseen liittyviä tieympäristön turvallisuuden parannustoimia on esitetty osioissa: Ajonopeudet, Kohtaamis- onnettomuudet, Yksittäis- onnettomuudet, Risteys- onnettomuudet

2.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

- 2.2.1** Toteutetaan säännöllistä viestintää ja kampanjointia yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamiseksi ja yleisen kielteisen suhtautumisen ylläpitämiseksi koskien päihtyneenä ajamista. Keskeisiä teemoja ovat mm. päihteiden vaikutus ajokykyyn ja onnettomuusriskiin, kiinnijäännin tai onnettomuudet seuraukset, huoli-ilmoitusten/ilmiantojen tärkeys, anniskelupaikkojen vastuu jne. (Vastuu: Poliisi, Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, ELY).

2.3 Sidosryhmien edistämiä muita toimenpiteitä

- 2.3.1** Poliisi toteuttaa säännöllistä rattijuopumusten valvontaa kiinnijäämisriskin nostamiseksi ja tehostaa valvontoihin liittyvää ennen–jälkeen-viestintää. Poliisi kehittää jatkuvasti tulostavoitteitaan ja analyysitoimintaa valvonnan kohdentamisen ja vaikuttavuuden parantamiseksi (Vastuu: Poliisi).
- 2.3.2** Yläkouluissa, toiseen asteen oppilaitoksissa ja nuorisotyössä otetaan käyttöön ehkäisevää päihdetyötä sekä liikennekasvatusta yhdistäviä toimintamalleja (Vastuu: Koulut, oppilaitokset, Hyvinvointialueet, Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva)
- 2.3.3** Rattijuopumuksen uusimisriskin pienentämiseksi kehitetään kiinnijääneiden hoitoon ohjauksen prosesseja, terveydenhuollon seuranta- ja ilmoitusmenettelyjä ajokortin omaavien päihdesairaiden osalta, ajokieltokäytäntöjä sekä edistetään alkoholukkojen käyttöä (Vastuu: Hyvinvointialueet, Poliisi, LVM) (osin valtakunnallinen toimenpide).
- 2.3.4** Tarjotaan nuorten huoltajille vinkkejä ja työkaluja päihteisiin ja liikenteeseen liittyvien aiheiden puheeksi ottamiseen ja käsittelyyn (Vastuu: Koulut ja oppilaitokset, nuorisotyö, Liikenneturva)
- 2.3.5** Sisällytetään rattijuopumusteema ehkäisevän mielenterveys- ja päihdetyön sekä terveysneuvonnan ja elintapaohjauksen eri toteutusmuotoihin ja materiaaleihin (Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Päihdeklinitikat, Järjestöt ja yhdistykset, Liikenneturva).
- 2.3.6** Sisällytetään rattijuopumusten ennaltaehkäisyn toimia hyvinvointisuunnitelmiin sekä mielenterveys- ja päihdetyön strategioihin (Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet).

Taulukko 5. Ajoterveyteen liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



3.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

3.1.1 Aiheeseen liittyviä tieympäristön turvallisuuden parannustoimia on esitetty osioissa: Ajonopeudet, Kohtaamis- onnettomuudet, Yksittäis- onnettomuudet, Risteys- onnettomuudet

3.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

3.2.1 Kehitetään kaupunkiseutujen sisäisiä ja niiden välisiä joukkoliikenteen palveluita sekä lisätään nykyisten kaikille avointen joukkoliikenteen palveluiden tunnettuutta (Vastuu: Joukkoliikenneviranomaiset, Kunnat, Valonia*).

3.2.2 Maaseudulla/haja-asutusalueilla kehitetään erilaisia kysynnän mukaan räätälöityjä/kutsuohjattuja kuljetuspalveluita. Lisätään myös olemassa olevien palveluiden tunnettuutta (Vastuu: Joukkoliikenneviranomaiset, Hyvinvointialueet, Kunnat, Valonia).

3.3 Sidosryhmien edistämää muita toimenpiteitä

3.3.1 Poliisi toteuttaa ajoterveyden valvontaa osana muuta liikennevalvontaa (ajo-oikeuden lupavalvontaa). Vaikuttavuuden lisääminen edellyttää mm. poliisin osaamisen vahvistamista ajoterveysasioissa, tiedonkulun parantamista poliisin (lupahallinnon) ja terveydenhoidon välillä sekä terveydenhuollon ammattilaisten osaamisen ja ilmoitusvelvollisuuden toteutumisen kehittämistä (Vastuu: Poliisi).

3.3.2 Tarjotaan iäkkäiden omaisille ja läheisille tietoa ja työkaluja ajoterveysaiheen käsittelyyn ja puheeksi ottamiseen. Omaisia tavoitetaan esimerkiksi kuntalaisviestinnän, vanhuspalveluiden ja iäkäsjärjestöjen kautta (Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, Järjestöt).

3.3.3 Tarjotaan ajoterveyteen liittyviin kysymyksiin ja yhteydenottoihin kynnys- ja yhteistyötoimintaprosessi ja selkeä ohjeistus, miten kansalainen voi tuoda esiin huolensa läheisensä ajoterveydestä (Vastuu: Hyvinvointialueet, Poliisi).

3.3.4 Järjestetään ikäihmisille, vammaisille henkilöille sekä muille riskiryhmille ajoterveysasioihin liittyviä tietoisuuksia ja teematilaisuuksia. Tärkeitä aiheita mm. oman ajoterveyden itsearviointi ja lääkityksen vaikutus ajokykyyn (Vastuu: Hyvinvointialueet, Vanhus- ja vammaisneuvostot, Yhdistykset ja järjestöt, Kunnat, Liikenneturva).

3.3.5 Järjestetään ajoterveysaiheeseen liittyviä koulutuksia terveydenhuollon ammattilaisille sekä muille ajoterveysaiheen ja riskiryhmien parissa työskenteleville. Lisätään ymmärrystä ajoterveyteen vaikuttavista asioista eri ikäryhmät huomioiden sekä edistetään ajoterveyden arvioinnin ohjeen jalkautumista (Vastuu: TYKS Ajopoli, Hyvinvointialueet, Liikenneturva).

3.3.6 Sisällytetään ajoterveyteen ja ajokuntoon (ml. päihteet) liittyvät teemat hyvinvointialueiden ja kuntien hyvinvointisuunnitelmiin sekä mielenterveys- ja päihdetyön (ml. Itsemurhien ehkäisy) strategioihin (Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet).

*Valonia on Varsinais-Suomen kuntien yhteinen puolueeton kestävä kehityksen asiantuntijaorganisaatio, joka toimii osana Varsinais-Suomen liittoa. Valonia auttaa kuntia, yhteisöjä sekä asukkaita toimimaan ympäristön ja ilmaston paremman tilan puolesta. Valonian rooli kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämässä sekä muissa teemoissa perustuu kuntien hyväksymään ohjelmaan. Varsinais-Suomessa Valonia toimii hanketoimintansa puitteissa liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteiden edistäjänä, taustavaikuttajana tai toteuttajana ja osallistuu kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiin.

Taulukko 6. Nuorten liikenneturvallisuuteen liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



4.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

4.1.1	ELY-keskus vastaa omalta osaltaan mm. taajama-alueilla (maantiet) liikenteen rauhoittamistoimista, koulujen ja oppilaitosten lähiympäristöjen turvallisista liikennejärjestelyistä sekä moporeitteihin liittyvistä järjestelyistä. Toimenpiteitä suunnitellaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä ja liikenneturvallisuussuunnitelmissa.
-------	--

4.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

4.2.1	Lisätään kuntien ja kuntien liikenneturvallisuusryhmien tietoisuutta nuorten liikenneturvallisuustilanteesta (mm. tilastot ja tutkimukset) (Vastuu: ELY, Liikenneturva, Poliisi).
-------	--

4.3 Sidosryhmien edistämiä muita toimenpiteitä

4.3.1	Hyödynnetään kokemusasiantuntijoita kouluvierailijoina sekä toteutetaan nuorisoa puhuttelevia tapahtumia/kampanjoita (esim. Punainen Liitu) (Vastuu: Kunnat, oppilaitokset, Liikenneturva, Poliisi, Pelastuslaitokset).
4.3.2	Edistetään liikennekasvatuksen vuosikello-suunnitelmien käyttöönottoa etenkin yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa varmistamaan opetuksen toteutuminen ja oikeat sisällöt. Parannetaan koulujen ja oppilaitosten tietämystä valmiista materiaaleista ja toimintamalleista (Vastuu: Kunnat, Koulut ja oppilaitokset, Liikenneturva, Valonia).
4.3.3	Osallistetaan nuoria liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja toteutukseen nuorilta-nuorille-ajatuksella (Vastuu: Kunnat, nuorisovaltuustot, opiskelijajärjestöt, Liikenneturva).
4.3.4	Kytetään liikenneturvallisuusaiheiden käsittely osaksi kuntien ennaltaehkäisevää päihdetyötä, jalkautuvaa nuorisotyötä ja koulunuorisotyötä. Liikenneturvallisuuteen liittyviä teemoja käsitellään tarvittaessa myös osana paikallista Ankkuritoimintaa (Vastuu: Kunnat, Poliisi, Liikenneturva, järjestöt).
4.3.5	Tuetaan huoltajia ja vahvistetaan heidän roolia liikennekasvatuksessa neuvolasta alkaen (Vastuu: Kunnat, oppilaitokset, Liikenneturva).
4.3.6	Poliisi kohdentaa tehostettua valvontaa nuorten vaaralliseen liikennekäyttäytymiseen mm. erilaisissa kokoontumis- ja kiihdytysajoissa (Vastuu: Poliisi).
4.3.7	Hyödynnetään nuorten käyttämiä sosiaalisen median kanavia liikenneturvallisuusviestinnässä (Vastuu: Kunnat, oppilaitokset, Liikenneturva).
4.3.8	Edistetään kunnissa turvallisuuslähtöistä mopo- ja pyöräpajatoimintaa sekä tehdään kouluille, oppilaitoksille ja nuorisotyölle tutuksi muitakin fiksun mopoilun edistämisen toimintamalleja (Vastuu: Kunnat, oppilaitokset, Liikenneturva).
4.3.9	Järjestetään liikennekasvatustyön perehdytyksiä nuorten parissa työskenteleville (osaaminen, motivaatio) (Vastuu: Kunnat, Liikenneturva).

Taulukko 7. Iäkkäiden liikenneturvallisuuteen liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



5.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

5.1.1	ELY-keskus vastaa omalta osaltaan mm. taajama-alueilla (maantiet) turvallisista, esteettömistä ja selkeistä liikennejärjestelyistä (mm. palvelu- tai toimintakeskusten ja terveyskeskusten lähiympäristöt). Toimenpiteitä suunnitellaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä ja liikenneturvallisuussuunnitelmissa.
--------------	---

5.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

5.2.1	Parannetaan linja-autoliikenteen esteettömyyttä pysäkkien, linja-autokaluston ja matkustajainformaation osalta. Esteettömyysnäkökulmat huomioidaan mm. pysäkkikatosten uusimisen yhteydessä. Kaluston ominaisuuksiin puututaan joukkoliikenneviranomaisten toimesta kilpailutusten kautta. Matkustajainformaatiosta vastaavat joukkoliikenneviranomaiset ja liikenteenharjoittajat. (Vastuu: Kunnat (katu), ELY (maantiet), Joukkoliikenneviranomaiset, Liikenneöitsijät).
--------------	---

5.3 Sidosryhmien edistämiä muita toimenpiteitä

5.3.1	Järjestetään iäkkäille liikenneturvallisuusaiheisia teematilaisuuksia ja tietoiskuja (ajoterveys, pyöräily, liukastumis- ja kaatumistapaturmat, turvalaitteet jne.) (Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Vanhusvammaisneuvostot, Liikenneturva).
5.3.2	Lisätään paikallisten ja alueellisten vanhusneuvostojen roolia liikenneturvallisuustyön suunnittelussa ja toteutuksessa (mm. Liikenneturvan vierailujen kautta, kutsumalla vanhus- ja vammaisneuvostojen edustus kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiin) (Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva).
5.3.3	Tehostetaan iäkkäille suunnattua kampanjointia pyöräilykypärän, liukuesteiden ja heijastimen käytön edistämiseksi (Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Vanhusvammaisneuvostot, Liikenneturva).
5.3.4	Tarjotaan iäkkäiden omaisille ja läheisille tietoa ja työkaluja liikenneturvallisuusaiheista keskusteluun (mm. liukastumiset, pyöräilyn turvallisuus, ajoterveysasiat, turvalaitteiden käyttäminen) (Vastuu: Hyvinvointialue, Kunnat, Liikenneturva).
5.3.5	Järjestetään tietoiskuja ja koulutuksia iäkkäiden parissa työskenteleville (Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva).
5.3.6	Järjestetään iäkkäitä (ja muita kuntalaisia) osallistavia turvallisuuskävelyitä ja esteettömyyskartoituksia (Vastuu: Kunnat, Vanhus- ja vammaisneuvostot, Hyvinvointialueet, ELY-keskus osallistuu mahdollisuuksien mukaan).
5.3.7	Hyödynnetään ja kehitetään vertaistukeen ja omaehtoiseen toimintaan perustuvia toimintamalleja (esim. Liikenneluotsit) (Vastuu: Liikenneturva, Hyvinvointialueet).
5.3.8	Lisätään ikäihmisten tietämystä mahdollisuuksista oman ajokyvyn arviointiin tai ajovarmuuskoulutuksiin (mm. Autokoulut tarjoavat erilaisia tuotteita) (Vastuu: Hyvinvointialueet, Järjestöt, Autokoulut, Liikenneturva).

Taulukko 8. Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja näihin rinnastettavien liikenneturvallisuuteen liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



6.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet

6.1.1	Vaikutetaan lausuntojen ja yhteistyön kautta kuntien alueidenkäytön suunnitteluratkaisuihin etenkin jalankulun ja pyöräilyn, mutta myös muun liikenteen, turvallisuuden varmistamiseksi.
6.1.2	Varmistetaan turvalliset jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt isojen väylähankkeiden suunnittelu- ja toteutusvaiheissa. Väylävirastoa pyydetään ottamaan ELY-keskuksen kestävä liikunnan ja liikenneturvallisuuden vastuuhenkilöt mukaan hankkeen suunnittelu- ja toteutusvaiheisiin.
6.1.3	Lisätään kuntien tietämystä maantieympäristöön mahdollisista jalankulun ja pyöräiliikenteen turvallisuutta edistävästä ratkaisusta. Tehokkain kanava tiedotukseen ovat kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, joihin ELY-keskuksen edustaja laatii aina oman esityksen.
6.1.4	Edistetään ns. kylätieratkaisujen toteuttamista yhdystieverkolla vuonna 2023 laaditun selvityksen perusteella.

6.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet

6.2.1	Jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuus ja turvallisuus huomioidaan kaavoituksessa ja palveluverkkojen suunnittelussa. ELY-keskus vaikuttaa kuntien alueidenkäytön ratkaisuihin mm. kaavalausekantojen, yhteistyön ja liikennejärjestelmätöiden kautta (Vastuu: Kunnat, ELY, Maakunnat)
6.2.2	Taajamien ja keskusta-alueiden nopeusrajoituspolitiikkaa uudistetaan rohkeasti suojaamattomien liikkujaryhmien turvallisuus priorisoiden (Vastuu: Kunnat, ELY)
6.2.3	Toteutetaan risteysalueille ja suojateille turvalliset jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt. Huomioidaan suunnitteluohjeet, ELY:n suojaus selvitykset ja lainvastaisten suojateiden kartoitus, kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat sekä pyöräilyn verkkosuunnitelmat (Vastuu: Kunnat, ELY)
6.2.4	Kiinnitetään erityistä huomiota päiväkotien, koulujen ja liikuntapaikkojen lähiympäristöjen turvallisiin ja houkutteleviin jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin. Kartoitusta tehdään liikenneturvallisuussuunnitelmissa sekä erillisissä auditoinneissa ja suunnitelmissa (Vastuu: Kunnat, ELY, Valonia).
6.2.5	Varmistetaan liikenneturvallisuustavoitteiden ja -toimenpiteiden näkyminen kävelyn ja/tai pyöräiliikenteen edistämishjelmissä sekä pyöräiliikenteen yhteyksien ja tavoiteverkkojen suunnittelussa (Vastuu: Kunnat, ELY-keskus, Valonia).
6.2.6	Vähennetään talviajan liukastumis- ja kaatumistapaturmia tehostamalla vilkkaimpien jalankulkualueiden ja pyöräilyn pääreittien talvikunnossapitoa (mm. kehittämällä urakkamenetelmiä, laatuvaatimuksia, hoitomenetelmiä ja valvontaa (Vastuu: Kunnat, ELY)
6.2.7	Kehitetään eri viranomaistahojen ja sidosryhmien välistä yhteistyötä pyörämatkailureittien liikenneturvallisuuden varmistamiseksi (Vastuu: ELY, Kunnat, matkailualan toimijat)
6.2.8	Toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn käyttöä edistäviä ja houkuttelevuutta tukevia toimenpiteitä (mm. erillisten kävelyn/pyöräilyn edistämishjelmien kautta) (Vastuu: Kunnat, ELY, Maakunnat, Valonia)

6.3 Sidosryhmien edistämiä muita toimenpiteitä

6.3.1	Ylläpidetään jatkuvaa kaikki tienkäyttäjärühmiä huomioivaa viestintää ja kampanjointia väistämisaikojen tuntemisen ja noudattamisen parantamiseksi (kaikkien velvollisuus noudattaa sääntöjä) (Vastuu: Kunnat, Liikenneturva, Poliisi).
6.3.2	Ylläpidetään jatkuvaa viestintää ja kampanjointia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvavarusteiden käytön edistämiseksi. Lisätään tietämystä Liikenneturvan tarjoamasta PEAK-koulutuksesta (ennakoivan ajotavan kurssi pyöräilyyn). (Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva, Valonia).
6.3.3	Kunnat edistävät nykyisen toimivaltansa puitteissa ja operaattoreiden kanssa yhteistyössä sähköpotkulautailun turvallisuutta (Ajonopeuksien laskeminen, yöajokiellot, pysäköintipolitiikka, lautojen määrä rajoittaminen) (Vastuu: Kunnat, yhteistyössä operaattoreiden kanssa).
6.3.4	Tuetaan elinikäisen jalankulku- ja pyöräilykasvatuksen toteutumista kuntien ja hyvinvointialueiden palveluiden kautta. Tuetaan myös lasten huoltajia turvallisen kävelyn, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun edistämässä ja roolimallina toimimisessa (Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva, Valonia).

Taulukko 9. Kohtaamis-, yksittäis- ja risteysonnettomuksiin liittyvät toimenpide-ehdotukset vuosille 2024–2030.



7.1 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimenpiteet	
7.1.1	Edistetään tärisevien reuna- ja keskijyrsintöjen toteuttamista valta- ja kantateillä sekä vilkkaimilla seututeillä laadittujen toimintaohjeiden ja nykytilakartoituksen mukaisesti.
7.1.2	Arvioidaan ja parannetaan valta- ja kantateiden sekä seututeiden tieympäristön törmäysturvallisuutta ja liittymien ohjeidenmukaisuutta. Arviointia ja toimenpidetarpeiden määrittämistä tehdään mm. kehittämisselvitysten sekä kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten yhteydessä.
7.1.3	Valaisemattomien maanteiden osalta edistetään reunapaalujen toteuttamista laadittujen toimintaohjeiden ja nykytilakartoituksen mukaisesti.
7.1.4	Parannetaan onnettomuusriskin perusteella tunnistetut vaarallisimmat maanteiden tasoliittymät. Suunnittelutarpeita on tunnistettu Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden tasoliittymien tarveselvityksessä 2021.

7.2 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja sidosryhmien yhteiset toimenpiteet	
7.2.1	Lisätään keskikaiteellisen (tai muu ajosuuntien rakenteellinen erottaminen) päätieverkoston määrää osana laajempia kehittämishankkeita (Vastuu: Väylävirasto, ELY) (Liite 4.).
7.2.2	Edistetään liittymien ja risteysalueiden pienten ja kustannustehokkaiden parantamistoimenpiteiden toteutusta. Tarpeita tunnistetaan ja priorisoidaan mm. kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmissa (Vastuu: ELY, Kunnat).
7.2.3	Varmistetaan tasoristeysalueiden ohjeidenmukainen ja ajantasainen talvikunnossapito (lumen- ja jäänpoisto näkemäongelmia aiheuttamatta, liukkaudentorjunta). Rautateiden tasoristeyskset ovat erityistä varovaisuutta vaativa kohde. Oman turvallisuuden lisäksi on varmistettava, ettei rautatieliikenteelle aiheuteta vaaraa (Vastuu: ELY, Kunnat, Yksityistiekunnat).
7.2.4	Toteutetaan viranomaisyhteistyössä viestintää ja kampanjoita liittyen kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksien keskeisiin riskitekijöihin , kuten ajo- ja tilannenopeuksiin, ajokuntoon- ja terveyteen, tarkkaamattomuuteen (Vastuu: Poliisi, Liikenneturva, Pelastuslaitos, ELY, Fintraffic, Kunnat).

4.3 Sidosryhmien edistämää muita toimenpiteitä	
7.3.1	Edistetään raideliikenteen tasoristeysturvallisuutta Väyläviraston tasoristeysten parantamisohjelman mukaisesti (tasoristeysten poisto- ja parannuskohteita) (Vastuu: Väylävirasto).
7.3.2	Huomioidaan rautateillä (mm. tasoristeyksissä) liikkumisen turvallisuus koulujen liikennekasvatuksessa (mm. Väyläviraston radalla liikkumisen vaarat -aineisto kasvattajille) (Vastuu: Kunnat, Koulut ja oppilaitokset).

Taulukko 10. Liikenneturvallisuustyön kehittämiseen liittyvät toimenpiteet vuosille 2024–2030.



8.1 Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuustyön ohjausryhmä (Vastuu: ELY)

8.1.1	Täydennetään ohjausryhmän kokoonpanoa TYKS:in Ajopolin edustajalla. ELY:stä kutsutaan mukaan myös kestävän liikkumisen asiantuntija.
8.1.2	Vahvistetaan ohjausryhmän roolia liikenneturvallisuustyön, alueiden käytön suunnittelun, liikennejärjestelmätöiden ja hyvinvointityön keskinäisessä koordinoinnissa.
8.1.3	Otetaan käyttöön kokousten teemoittelu aiheiden syvemmän käsittelyn mahdollistamiseksi ja kokousten ennakoivalmistelu kokousajan tehokkaamman käytön varmistamiseksi.
8.1.4	Kootaan vuosittain liikenneturvallisuustilanteen kehitystä ja tavoitteiden toteutumista kuvaava seuranta-mittaristo sekä käydään läpi esitettyjen toimenpiteiden tilanne ja eteneminen. Seurannan tuloksista laaditaan mediatiedote (liikenneturvallisuuden tilannekuva).
8.1.5	Kehitetään Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallia huomioimaan paremmin kuntien liikenneturvallisuustyön erityispiirteet. Palkinto jaetaan jatkossa valtuustokausittain.

8.2 Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät (Vastuu: Kunnat, ELY, liikenneturvallisuuskoordinaattorit)

8.2.1	Varmistetaan hyvinvointialueen (sote), vanhus- ja vammaisneuvoston sekä kunnan hyvinvointityön (esim. hyvinvointikoordinaattori) edustus ryhmissä.
8.2.2	Parannetaan työryhmien osallisuusaktiivisuutta mm. varahenkilöjärjestelyin sekä kertaamalla säännöllisesti työryhmien ja jäsenten tehtävät.
8.2.3	Järjestetään vuosittain seudullinen kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien yhteiskokous (kokemusten vaihto, seuranta, poliisin terveiset kunnille).
8.2.4	Huomioidaan kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämishjelmat/-työ liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksissa.
8.2.5	Kehitetään kuntalaisille suunnattua liikenneturvallisuusviestintää (monikanavaisuus, paikallisuus).
8.2.6	Tehostetaan kunnan omaan henkilöstöön kohdistuvaa toimintaa (koulutukset, työmatkojen turvallisuus).
8.2.7	Varmistetaan liikenneturvallisuuden näkyminen hyvinvointisuunnitelmissa ja -kertomuksissa.
8.2.8	Yhtenäistetään kuntien liikenneturvallisuustyön vuosittaista seurantaa.
8.2.9	Kytetään kuntien päätöksentekijöitä nykyistä vahvemmin liikenneturvallisuustyöhön (vuosittainen raportointi, tiedottaminen, kutsutaan mukaan työryhmään).

8.3 Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat (Vastuu: ELY, Kunnat)

8.3.1	ELY-keskus ja kunnat päivittävät liikenneturvallisuussuunnitelmia 8–10 vuoden välein. Varmistetaan tulevien päivitysten yhteydessä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman painotusten ja toimenpiteiden jalkautuminen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin.
8.3.2	Päivitetään kuntakohtaisen liikenneturvallisuussuunnitelman tehtävänkuvausta. Huomioidaan etenkin Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -malli sekä safe system -lähestymistapa. Korostetaan myös alueella toimivan koordinaattorin sekä kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien roolia suunnitteluprosessissa.

8.4 Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat (Vastuu: ELY, Kunnat)

8.4.1	Päivitetään ja yhtenäistetään liikenneturvallisuuskoordinaattorin tehtävänkuvausta. Täydennetään etenkin vuosittaista toiminnan seurantaa kohti Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallia. Koordinaattorin tehtävänä on tukea kuntaa kohti 4–5 tähden saavutusta (Kuva 21.).
8.4.2	Liikenneturvallisuuskoordinaattorit laativat liikenneturvallisuustyöryhmien kanssa vuosittain katsauksen kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Koordinaattoreiden avustuksella seurataan myös liikenneturvallisuussuunnitelmien (liikenneympäristötoimet) toteutumista.
8.4.3	ELY-keskus nostaa kustannusosuuttaan 50 prosenttiin liikenneturvallisuuskoordinaattoritöiden hankinnassa (sama kuin liikenneturvallisuussuunnitelmissa).

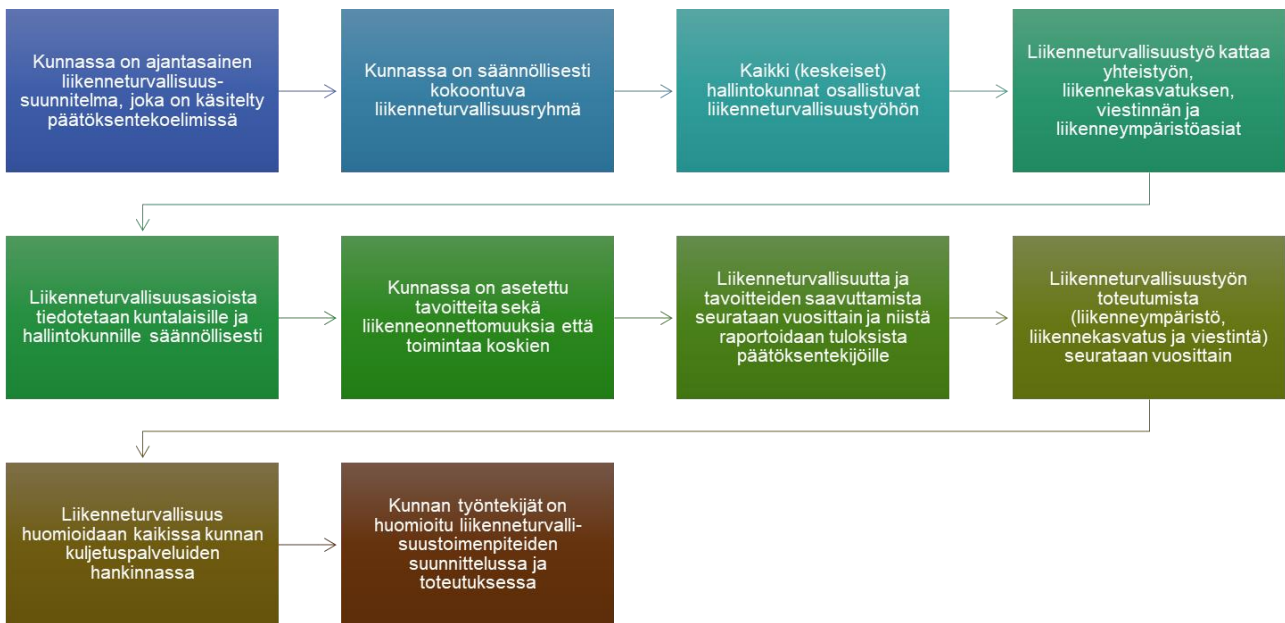
Liikenneturvallisuustyön seuranta

Seurannan tarkoituksena on arvioida liikenneturvallisuustyötä ja sen vaikuttavuutta. Seuranta on vuosittaista tilannekuvan laadintaa ja toiminnan laadunvarmistusta: Mitä on tehty, onnistuiko toimenpide tai toiminta, muutuivatko asiat siihen suuntaan mihin toivottiin, mitä seuraavaksi tehdään?

Seurannassa on kolme osa-aluetta:

1. Liikenneturvallisuustilanne alueella (tavoitteista ja painopisteistä johdettu seurantamittaristo)
2. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden eteneminen/toteutuminen
3. Liikenneturvallisuustyön toimivuus (yhteistyö eri tasoilla, kuntien liikenneturvallisuustyö, koordinaattorityö)

Seurantaan liittyvät toimenpiteet on kuvattu edellä esitetyissä taulukoissa (8.1.4 / 8.1.5 / 8.2.8 / 8.4.1 / 8.4.2)



Kuva 21. Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella kuntatyötä kehitetään ja seurataan Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arviointimallilla.

PÄÄMITTARIT

Kaikki väylät

Tieliikenteessä kuolleet (koko alueella, maakunnittain)
Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneet (koko alueella, maakunnittain)

Maantiet

Maanteiden liikenteessä kuolleet
Maanteiden liikenteessä vakavasti loukkaantuneet
Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä maanteillä (koko alue, Väyläviraston seuranta varten)

Alueiden välistä vertailua varten

Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä 100 000 asukasta kohden (ELY, maakunnat)
Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä ikäryhmittäin 100 000 asukasta kohden (ELY, maakunnat)
Maanteiden liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä liikennesuoritteeseen suhteutettuna (ELY, maakunnat)

Kuntien liikenneturvallisuustyö

Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -arviointi neljän vuoden välein (valtuustokausittain) (seuraavan kerran 2025 syksyllä)

PAINOPISTEALUEISTA JOHDETUT MUUT MITTARIT

Ajonopeudet

Nopeusrajoitusten noudattaminen (maanteiden LAM-pisteet, nopeusnäyttötaulut taajamien maanteillä)
Nopeusrajoitusrikkomukset ja törkeiden nopeusrajoitusrikkomusten osuus (Tilastokeskus)

Päihteet

Rattijuopumusten määrä ja eri aineiden osuus (Tilastokeskus)
Törkeiden rattijuopumusten osuus (Tilastokeskus)
Päihneiden osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa (OTI, Väyläviraston onnettomuusrekisteri)

Ajoterveys

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä sairaskohtaus (10 v. Keskiarvo, OTI)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä itsemurha (10 v. Keskiarvo, OTI)

Nuoret ja nuoret aikuiset

Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet nuoret (15–17, 18–20, 21–24)
Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain nuorten ikäryhmissä
Nuorten ikäryhmien osuus (törkeistä) liikennerikoksista ja rattijuopumuksista

Iäkkäät

Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet ikäihmiset (65–74, 75-)
Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain iäkkäiden ikäryhmissä

Jalankulkijat, pyöräilijät ja näihin rinnastettavat kulkumuodot

Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet jalankulkijat ja pyöräilijät (ikäryhmittäin)
Turvalaitteiden käyttöasteet: heijastin, pyöräilykypärä, pyöränvalot (Liikenneturva)
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokemus turvallisuuden tunne (Traficom)

Kohtaamisonnettomuudet, yksittäisonnettomuudet, risteysonnettomuudet

Kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneet kohtaamisonnettomuudet (maantiet)
Kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneet yksittäisonnettomuudet (maantiet)
Merkittävien onnettomuuskasauksien määrä (IND5>1) (kaikki väylät)
Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneet tasoristeysonnettomuudet

5. Suunnitelman vaikuttavuus ja toimeenpano

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetaan tiukat tavoitteet tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentämiseksi. Tieliikenteen kuolemantapausten määrän tulisi laskea nykyisestä noin 28 vuosittaisesta kuolemantapauksesta vähintään puoleen (14 henkeen) vuoteen 2030 mennessä. Vastaavasti vakavasti loukkaantuneiden määrän tulisi puolittua samalla aikajaksolla nykyisestä noin 115 vuosittaisesta vakavasta loukkaantumisesta enintään 57 vuosittaiseen vakavaan loukkaantumiseen. Vastaavasti ELY-keskuksen hallinnoimia maanteitä ajatellen on asetettu tavoitteet tieliikennekuolemien vähentämiselle (20 kuollutta → enintään 10 kuollutta) ja tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden vähentämiselle (36 vakavasti loukkaantunutta → 18 vakavasti loukkaantunutta) vuoteen 2030 mennessä. Liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten nollatavoitteeseen pitäisi päästä viimeistään vuoteen 2050 mennessä.

Toteutuessaan liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteet ja linjaukset varmasti tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta aukottoman vaikutusten arvioinnin tekeminen on mahdotonta. Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia, tai eri toimenpiteiden yhteisvaikutusta, parantuneena liikenneturvallisuutena on vaikea arvioida etukäteen. Liikenneturvallisuuskehitykseen vaikuttavat myös monet yhteiskunnan ja toimintaympäristön muutokset.

Toimenpiteitä on lähdettävä edistämään määrätietoisesti ja toteuttamista on seurattava vuosittain

Suunnitelman todelliset vaikutukset tulevat näkyviin vasta kun esitetyt linjaukset konkretisoituvat käytännön toimenpiteiksi ja toimiksi. Tämä korostaa suunnitelman seurannan merkitystä ja nimettyjen vastuutahojen roolia toimenpiteiden toteutumisen edistämässä. Seuranta ja jatkuva arviointi auttavat myös mukautumaan muuttuviin olosuhteisiin ja tarpeisiin sekä kehittämään entistä tehokkaampia turvallisuustoimenpiteitä. Seuranta ja toimenpiteiden toteutusta tukevat suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön toimintamalleihin liittyvät toimenpide-ehdotukset sekä tavoitteisiin ja painopistealueisiin kytkeytyvät mittaristo, joka kootaan vuosittain.

Keskeisiä ensivaiheen toimenpiteitä ovat mm.

- Alueellisen liikenneturvallisuustyön ohjausryhmän kokoonpanon täydentäminen ja toiminnan järkevöittäminen (vahvempi rooli alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa).
- Alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden siirtyminen muihin alueellisiin suunnitelmiin (mm. liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat).
- Tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurannan käynnistäminen vuonna 2024 ja tiedottaminen seurannan tuloksista.
- Kuntien liikenneturvallisuustyön jatkuva kehittäminen Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallia hyödyntäen ja kehittämällä.

Painopistealueiden määrittäminen auttaa keskittymään olennaisiin asioihin

Toimenpiteiden suunnittelu rajattiin jo tavoitevaiheessa keskeisimpiin liikenneturvallisuusongelmiin ja kohde-/riskiryhmiin. Painopistealueiden valinnan taustalla oli kattava analyysi liikenneturvallisuustilanteesta ja toimintaympäristön kehityssuunnista sekä asiantuntijoiden näkemykset keskeisimmistä haasteista ja tärkeimmistä toimenpiteistä. Voidaankin sanoa, että suunnitelman vaikuttavuuden arviointi, tai ainakin vaikuttavuuden mahdollistaminen, on ollut mukana koko suunnittelutyön ajan.

Onnettomuustrendit eivät toteudu itsestään

Pitkän aikavälin trendi liikennekuolemien määrän kehityksessä Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella näyttää selkeästi laskevaa suuntaa ja sen mukaisesti edeten sekä vuoden 2030 välitavoite että 2050 nollatavoite olisivat saavutettavissa. Tämä on hyvä lähtökohta ja kysymys kuuluu, miten hyvää trendiä ylläpidetään. Tieliikenteen vakavien loukkaantumisten määrän osalta trendi on sen sijaan loivasti nouseva, eli kysymyksenasettelu on erilainen kuin tieliikenteen kuoleman tapausten osalta. Miten epäedullinen trendi saadaan käännettyä laskuun?

Trendien ennustaminen tai niihin nojaaminen on haastavaa, ja monet tekijät voivat vaikuttaa liikenneonnettomuuksien määrään tulevaisuudessa. Vaikka menneet trendit voivat antaa viitteitä mahdollisista suunnista, ei ole lainkaan varmaa, että nykyinen suuntaus jatkuisi (kuolemat) tai muuttuisi (vakavat loukkaantumiset) ilman merkittäviä panostuksia vaikuttavimpien liikenneturvallisuuksitoimenpiteiden toteuttamiseen sekä lisäksi liikenneturvallisuuden kannalta myönteistä yhteiskunnan ja toimintaympäristön kehitystä (mm. lainsäädäntö, liikenteen valvonnan ja tienpidon resurssit, liikennepolitiikan prioriteetit, muut yhteiskunnalliset tekijät).

Riskikäyttäytymisen vähentämisessä on suuri potentiaali

Lähes kaikissa tieliikenteen onnettomuuksissa liikkujan inhimillinen toiminta on yksi onnettomuuden syntyyn ja sen seurauksiin vaikuttava tekijä (jopa yli 90 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on taustalla ihmisen tekemä virhe, Lähde: OTI). Useimmiten onnettomuuksien syynä ovat kuljettajan tai liikkujan erilaiset toiminta- tai havainnointivirheet, mutta valitettavan paljon esiintyy myös tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten ylinopeuksia, päihteiden käyttöä, väsyneenä ajamista, terveydellisiä riskejä, tarkkaamattomuutta ja turvalaitteiden käyttämättömyyttä jne.

Riskikäyttäytymisen karsimisessa vaikutuspotentiaali on hyvin suuri, mutta maksimaalisten hyötyjen saavuttamiseksi tarvitaan täysin uudenlaista otetta (riskiryhmien) liikennekasvatukseen ja koulutukseen, lisää resursseja liikenteen valvontaan, kuljettajakoulutuksen kehittämistä sekä ajoneuvoihin laajamittaisesti erilaista turvatekniikkaa. Myös yleiseen viestintään, mielipidevaikuttamiseen, on panostettava aiempaa enemmän.

Liikennekäyttäytymisen merkitystä ja potentiaalia Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueen tieliikennekuolemien määrän vähentämisessä voidaan arvioida karkealla tasolla onnettomuushistoriaan pohjaten ja tutkijalautakuntien aineistoja hyödyntäen seuraavasti:

*...jos **kohtaamisonnettomuuksia** ei tapahtuisi, vähenemäpotentiaali 7,2 henkeä/vuosi*

*...jos **itsemurhia** ei tapahtuisi liikenteessä, vähenemäpotentiaali 1,3 henkeä/vuosi*

*...jos kukaan ei **nukahtaisi** rattisiin, vähenemäpotentiaali 0,8 henkeä/vuosi*

*...jos **sairaskohtaukset** saataisiin karsittua pois liikenteestä, vähenemäpotentiaali 1,4 henkeä/vuosi*

*...jos merkittävä **ylinopeudet** (> 20 km/h) saataisiin karsittua pois, vähenemäpotentiaali 2,4 henkeä/vuosi*

*...jos liikenteessä ei oltaisi **alkoholin** vaikutuksen alaisena, vähenemäpotentiaali 2,9 henkeä/vuosi*

*...jos kukaan ei ajaisi **lääkkeissä tai huumeissa**, vähenemäpotentiaali 2,1 henkeä/vuosi*

*...jos **jalankulkijat ja pyöräilijät** noudattaisivat aina sääntöjä, vähenemäpotentiaali 3,4 henkeä/vuosi*

*...jos kaikki autolla liikkuvat käyttäisivät **turvavyötä**, vähenemäpotentiaali 3,8 henkeä/vuosi*

*...jos kaikki käyttäisivät **heijastinta**, vähenemäpotentiaali 0,5 henkeä/vuosi*

*...jos kaikki käyttäisivät **pyöräilykypärää**, vähenemäpotentiaali 1,6 henkeä/vuosi*

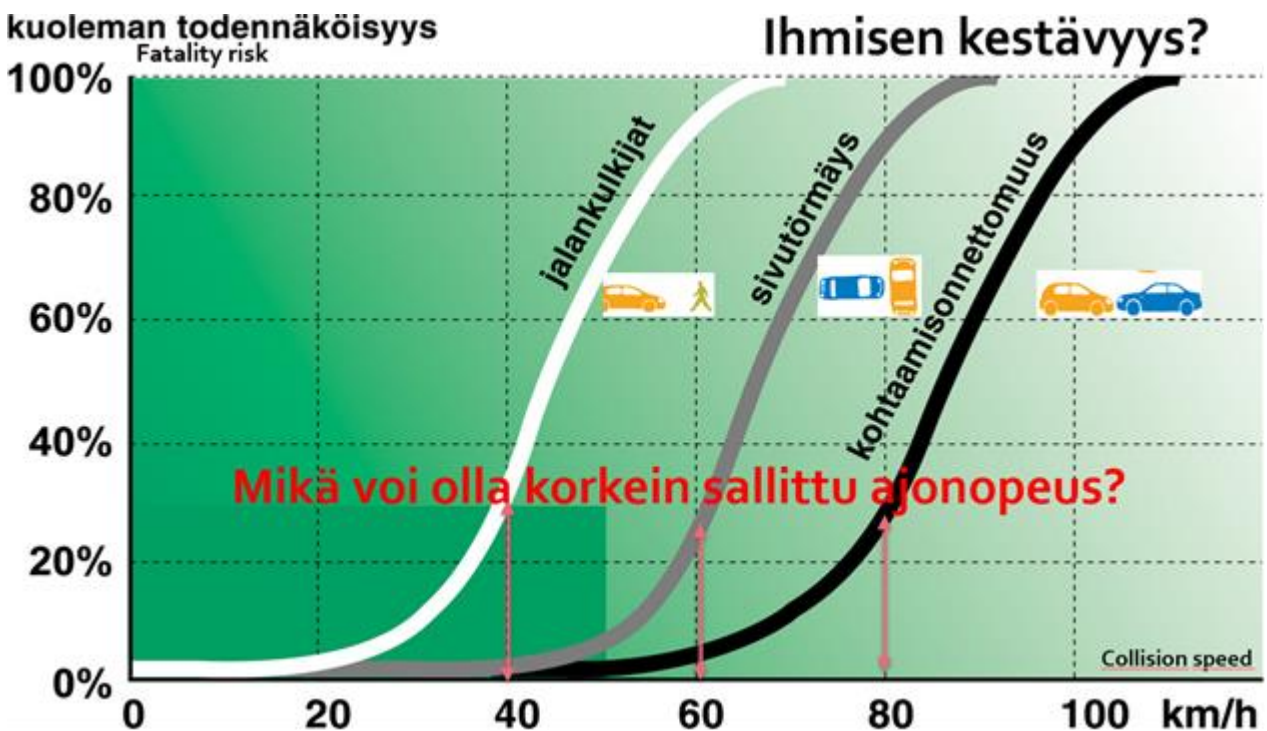
Esitetty tarkastelu on esimerkinomainen, ja monet riskitekijät ovat osin päällekkäisiä, mutta se osoittaa kuitenkin sen, miten merkittävästä kokonaisuudesta on kysymys (> 20 henkeä vuodessa).

Uskalletaanko Suomessa toteuttaa nollavision mukaista nopeusrajoituspolitiikkaa?

Turvalliset ajonopeudet ovat nollavision (Ruotsi, Norja) ja Safe system -ajattelun keskiössä. Ajonopeuksilla ja niiden hallinnalla (nopeusrajoitukset, ympäristö, valvonta, viestintä) on erittäin keskeinen rooli liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Vakavien loukkaantumisten määrän vähentämisessä etenkin taajama-alueiden nopeustasojen laskeminen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden (ja näihin rinnastettavien kulkumuotojen) kannalta turvalliselle tasolle (< 40 km/h) on keskeistä. Maanteiden osalta puolestaan kriittistä nopeustason tarkastelua (60/80/100) edellyttävät etenkin ne tiejaksot, joissa ajosuuntia ei ole rakenteellisesti eroteltu sekä liittymäalueet (Kuva 22.).

Nopeusrajoitukseen liittyvä ohjeistus maanteiden osalta on Väyläviraston käsissä, mutta kysymys on myös laajemmin liikennepoliittinen: Uskalletaanko Suomessa tehdä nollavision mukaista nopeusrajoituspolitiikkaa, jossa turvallisuutta pidetään tieliikennejärjestelmässä tärkeämpänä kuin muita asioita kuten saavutettavuutta tai aikasaastojä? Nykytilanteessa Suomessa nollavisiota sovelletaan perinteisesti toisella tavalla eli ihmishenkiä, liikkuvuutta ja muita hyötyjä ja ongelmia painotetaan toisiaan vastaan ja vertaillaan eri painotuksilla. Tämä asetelma on nollavision saavuttamisen kannalta haastava. Tärkeää onkin jatkuva keskustelu ja pyrkimys löytää kompromisseja, jotka tukevat sekä turvallisuutta että yhteiskunnallisia tarpeita.

Tämän suunnitelman laadinnan aikana on ollut samanaikaisesti käynnissä valtakunnallinen maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitystyö (Väylävirasto), joka määrittää jatkossa myös ELY-keskusten liikkumavaran nopeusrajoitusten asettamisen osalta. Ohjetyön taustalle tehtyjen vaikutustarkasteluiden johtopäätökset on esitetty liitteessä 2.



Kuva 22. Törmäysnopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen onnettomuustyyppittäin. Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohdaksi tulisi olla ymmärrys siitä, että ihmiset tekevät virheitä, joiden ei kuitenkaan pitäisi johtaa vakaviin seurauksiin, ja että ihmisellä on hyvin rajallinen kyky törmäysvoimaa. Nollavision korostaa myös sitä, että jokaisen ihmisen elämä ja terveys ovat korvaamattomia ja että liikenneturvallisuuden toimenpiteiden tulisi olla suunniteltu niin, että ne minimoivat näihin liittyvät riskit mahdollisimman tehokkaasti (Lähde: Pasanen E. ja Rosen E.: Hög hastighet kräver fortfarande liv. Muutokset esitelmästä 1.11.2010 Jaakko Klang PIARC Technical Committee C.1 meeting Birmingham: Road safety situation and policies in Finland.)

Tienpidon rahoitus liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen näkökulmasta täysin riittämättömällä tasolla

Liikenneympäristöön kohdistuvilla toimenpiteillä ei yksistään voida ratkaista liikenneturvallisuusongelmia, mutta liikenneympäristön ratkaisulla voidaan merkittävästi vaikuttaa onnettomuuksien seurauksiin sekä tukea turvallista sääntöjen mukaista toimintaa liikenteessä. Koetun turvallisuuden osalta turvallisen liikenneympäristön vaikutus on vielä sitäkin merkittävämpi. Hieman kärjistäen voidaan todeta, että liikenneympäristön turvallisuusongelmat ja tarvittavat toimenpiteet ovat jo varsin hyvin tiedossa ja kohteet priorisoituna, mutta suunnitelmien toteuttamiseen ei ole käytettävissä riittävästi taloudellisia resursseja. Toteutumattomiin suunnitelmiin kätkeytyykin merkittävä liikenneturvallisuuspotentiaali. Puuttuvien resurssien ohella on toki myös huomioitava olemassa olevien resurssien (rahan ja työvoiman) kohdentamisen ja priorisoinnin haasteet (mitä koetaan toteuttamisen ja rahapanostuksen arvoiseksi). Resurssit ja niiden allokointi on aina paitsi valtakunnallinen myös alueellinen liikennepoliittinen asia.

Case kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat (ELY:n toimenpiteiden toteuttaminen)

Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat keskeinen työkalu paikallisten pienten ja keskisuurien liikenneturvallisuustoimenpiteiden kartoitukseen ja ohjelmointiin. Suunnitelmissa korostuvat liikenteen rauhoittamiseen, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin ja liittymien turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kirjaa kaikkien valmistuvien liikenneturvallisuus- ja vastaavien suunnitelmien toimenpiteet kuntakohtaisesti iLiitu-järjestelmään. Toimenpiteiden toteutusta seurataan vuosittain ja vuoden 2023 lopussa toteutuneiksi toimenpiteiksi oli kirjattu noin 70 toimenpidettä, joiden kokonaiskustannusarvio oli noin 1,1 miljoonaa euroa. Toteutuneilla toimenpiteillä on saavutettu laskennallisesti noin 0,5 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuodessa.

Toteutumattomia toimenpiteitä on kirjattu noin 1 900 kpl ja niiden kokonaiskustannusarvio on yli 952 miljoonaa euroa. Toimenpiteistä ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan on kirjattu yli 860 kpl ja näiden toimenpiteiden kustannusarvio on noin 5,9 miljoonaa euroa. Mikäli kaikki ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet toteutettaisiin, saavutettaisiin niillä laskennallisesti kymmenessä vuodessa noin 35 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä.

Koska ELY-keskuksen pieniin ja keskisuuriin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin käytössä oleva rahoitus on viime vuosina ollut keskimäärin 200 000 euroa, kestäisi pelkästään ELY-keskuksen rahoituksella kaikkien ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden toteuttaminen yli 25 vuotta. Todellisuudessa osa kustannuksista kuuluu kunnille ja käytössä on myös mm. MAL-rahoitusta, mutta siltikin kaikkien ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden toteutumiseen kuluu vuosikymmeniä. Huomioitavaa on myös se, että ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet ovat juuri niitä vaikuttavimpia toimenpiteitä, koska ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä on yli 40 % kaikkien kiireellisyysluokkien toimenpiteiden vähenemästä (osa vähenemistä on määrittämättä, mutta tulos on suuntaa antava).

Liikenneonnettomuudet tulevat yhteiskunnalle erittäin kalliiksi

Inhimillisellä kärsimyksellä, surulla, pelolla ja kivulla ei ole hintaa, mutta liikenneonnettomuudet ovat aidosti myös kansantaloudellinen ongelma. Valtakunnallisesti määritellyt yksikkökustannusarvot kuvaavat vakavuudeltaan erilaisten onnettomuuksien keskimääräisiä kustannusseuraamuksia (Liite 2.). Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,56 milj. euroa, vakavan loukkaantumisen yksikköarvo on 1,27 milj. euroa ja lievän loukkaantumisen yksikköarvo 77 000 euroa (vuoden 2018 hinnoissa).

Edellä mainittuja yksikköarvoja käyttäen pelkästään **kuolemien ja vakavien loukkaantumisten yhteenslaskettu vuosittainen yhteiskuntataloudellinen kustannus Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella on 220 miljoonaa euroa** (keskiarvo 2017–2021). Poliisin tietoon tulleiden lievempien loukkaantumisten vuosittain yhteiskunnallinen kustannus alueella olisi sekin merkittävä, noin 42 miljoonaa euroa (105 miljoonaa kaikkinsa, jos oletetaan poliisin tilaston peittävyudeksi 40 %). Nollavision mukaisen kehityskulun toteutuessa nämä kustannukset kääntyvät yhteiskunnallisiksi säästöiksi – puhumattakaan inhimillisen kärsimyksen määrän vähentymisestä.

Lähteitä

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3

Tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla, Väyläviraston julkaisuja 14/2023

Tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla, Osa 2, Väyläviraston julkaisuja 58/2023

Kehittämisselvitys automaattisesta liikennevalvonnasta maanteillä, Väyläviraston julkaisuja 18/2023

Tieliikenneonnettomuustilastot: <https://www.stat.fi/tilasto/ton>

Tieliikenteen onnettomuuskustannusten laskenta: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tieliikenteen-onnettomuuskustannukset>

Liitteet

Liite 1. Keskeisiä käsitteitä

Liite 2. Onnettomuuskustannusten arviointi

Liite 3. Valtakunnallinen tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla

Liite 4. Ajosuuntien rakenteellinen erottaminen Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa (nykytila ja suunnitelmat)

Liite 5. Liikenteen automaattinen nopeusvalvonta Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa (nykytila ja suunnitelmat)

Liite 1. Keskeisiä käsitteitä

Tieliikenneonnettomuus

Henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo. Tieliikennelaissa määriteltyjen ajoneuvojen lisäksi osallisiksi kulkuneuvoiksi luetaan myös raitiovaunu sekä juna tasoristeysonnettomuuksissa. Jalankulkijan liukastuminen tai kaatuminen ei ole määritelmällisesti tieliikenneonnettomuus, vaikka se tapahtuisi jalankulku-/pyöräväylällä. Vastaavasti polkupyörällä (=ajoneuvo) tapahtunut kaatuminen on tieliikenneonnettomuus.

Tieliikenneonnettomuuksien tilastollinen peittävyys

Tieliikenneonnettomuustilasto kattaa kuolemaan johtaneet onnettomuudet lähes sataprosenttisesti. Peittävyys kontrolloidaan kuolinsyytodistusten avulla.

Peittävyys on tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden osalta noin 30 prosenttia. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneissa polkupyöräilijöissä. Puutteellisuudet johtuvat siitä, etteivät onnettomuudet tule poliisiin tietoon. Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosassa on vain lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.

Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden osalta, kun yhdistetään tieliikennetilaston tietoja ja Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon avohoidon hoitoilmoitusrekisteritietoja, päästään noin 70–80 % peittävyyteen (asiantuntija-arvio).

Onnettomuudessa kuollut

Henkilö, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta, pois lukien sairaskohtauksiin kuolleet.

Onnettomuudessa vakavasti loukkaantunut

Henkilö, joka ei ole kuollut (30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta), mutta on saanut onnettomuudessa vammoja, jotka vaativat hoitoa tai tarkkailua hoitolaitoksessa ja on hakeutunut hoidettavaksi kuuden vuorokauden sisällä onnettomuudesta ja on saanut vamman tai vammoja, jotka ovat AIS-vakavuusluokituksen (AAAM, Association for the Advancement of Automotive Medicine) mukaisesti luokiteltu vakaviksi.

Onnettomuudessa loukkaantunut

Henkilö, joka ei ole kuollut (30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta), mutta on saanut onnettomuudessa vammoja, jotka vaativat hoitoa tai tarkkailua sairaalassa, hoitoa kotona (sairauslomaa) tai operatiivista hoitoa, esimerkiksi tikkejä. Jos henkilö on saanut mustelmia, naarmuja tai muuta sellaista, joista ei aiheudu edellä mainittua hoitoa, häntä ei katsota loukkaantuneeksi.

Maantiet ja maanteiden toiminnalliset luokat

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä. (Lähde: Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, 4 § 139/2023)

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Liite 2. Onnettomuuskustannusten arviointi

Onnettomuuskustannukset kuvaavat liikenneonnettomuuksista aiheutuvien haittojen taloudellisia seuraamuksia. Onnettomuuksista aiheutuvia kustannuseriä voidaan ryhmitellä esimerkiksi seuraavalla tavalla:

- **Onnettomuustilanne:** Pelastustoimet, ensihoito, sairaankuljetus jne.
- **Sairaanhoido:** avoterveydenhoito, erikoissairaanhoido, potilassiirrot jne.
- **Kuntoutus, muu avustaminen:** Kuntoutus, uudelleen koulutus, erikoiskoulutus, elämää avustavat järjestelmät
- **Työpanoksen menetys:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä, pysyvä
- **Yksilön aineellinen hyvinvointi:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä tai pysyvä ansioiden/kulutuksen menetys
- **Yksilön aineeton hyvinvointi:** vähäinen, tilapäinen, merkittävä elämänlaadun heikentyminen, kuolema
- **Muut onnettomuuteen liittyvät kustannukset:**
 - Hätäkeskus
 - Poliisi
 - Ajoneuvovauriot
 - Uhrien omaisuuden vauriot
 - Lastivauriot
 - Onnettomuuspaikan raivaus/ajoneuvojen siirto
 - Infrastruktuurivauriot
 - Onnettomuustutkinta
 - Vakuutusten hallinnointi
 - Oikeuslaitos

Yksikkökustannusarvot kuvaavat vakavuudeltaan erilaisten onnettomuuksien keskimääräisiä kustannusseuraamuksia. Yksikköarvojen ja henkilövahinkojen tilastollisen kokonaismäärän avulla voidaan mm. osoittaa liikenneturvallisuuden yhteiskunnallinen ja yksityinen taloudellinen merkitys kokonaistasolla sekä arvioida kustannusseuraamusten kohdentumista yhteiskunnan eri osapuolille.

Henkilövahinkojen ja eri onnettomuustyyppien yksikköarvot 2018.

Henkilövahinkojen yksikköarvot	Euroa
Kuolema	2 564 500
Vakava loukkaantuminen	1 269 100
Lievä loukkaantuminen	76 500
Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot	Euroa
Kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin	3 019 100
Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin	1 401 900
Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin	102 800
Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin	412 500

Lue lisää yksikkökustannusten määrittämisestä Suomessa ja muissa maissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/21712-Trafin_tutkimuksia_5_2016_Tieliikenteen_onnettomuuskustannusten_tarkistaminen.pdf

Liite 3. Valtakunnallinen tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla

Tämän suunnitelman laadinnan aikana on ollut samanaikaisesti käynnissä valtakunnallinen maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitystyö (Väylävirasto). Nopeusrajoitusohje määrittelee tulevaisuudessa, missä raameissa alueellisesta tienpidosta vastaavat ELY-keskukset asettavat nopeusrajoitukset maanteille eli valtion tieverkolle. Ohje ei ota kantaa yksittäisten tieosuuksien nopeusrajoituksiin, vaan ELY-keskukset toimeenpanevat ohjekokonaisuutta määrittäessään nopeusrajoituksia tiekohtaisesti.

Nopeusrajoitusohjetyön taustalle tehdyssä tutkimuksessa (Väyläviraston julkaisu 14/2023) arvioitiin kuuden eri maanteiden nopeusrajoitusta muuttavan toimenpiteen vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen, keskimääräiseen matka-aikaan, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen, CO₂-päästöihin ja liikennemeluun, ja vaikutusten yhteiskuntataloudellisia hyötyjä ja haittoja. Tarkasteltavat toimenpiteet olivat talviajan nopeusrajoitusten ympärivuotinen käyttö (TP1), yleisrajoitus 70 km/h taajaman ulkopuolella ja 40 km/h taajamissa (TP2), nopeusrajoitus ≥ 100 km/h vain rakenteellisesti erotetuilla tiejaksoilla (TP3), nopeusrajoitus enintään 100 km/h moottoriteillä (TP4), nopeusrajoitus 60–80 km/h kaupunkiseutujen sisääntuloväylillä (TP5) ja nopeusrajoitus 90 km/h kesäaikaan (TP6).

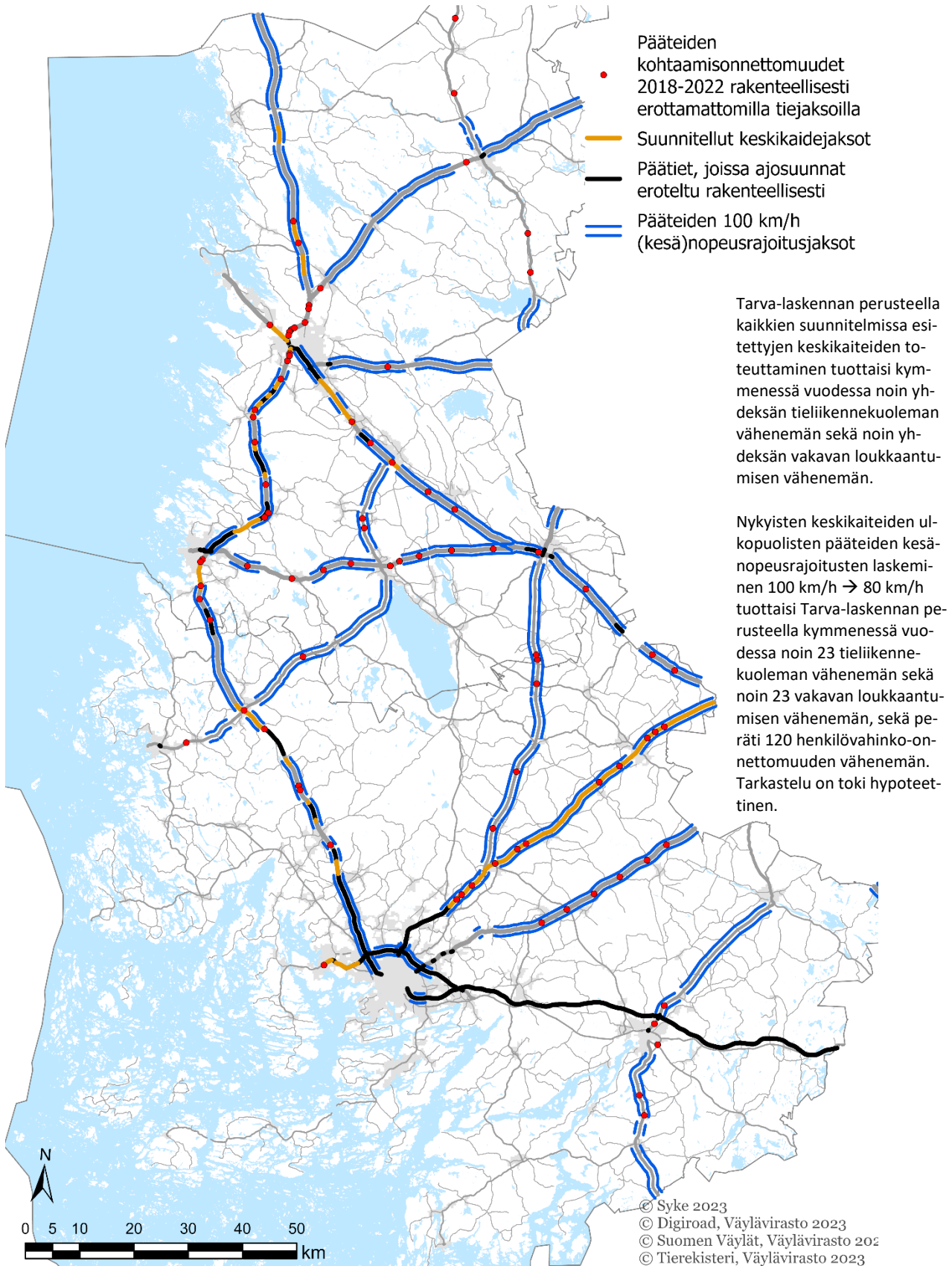
Tulosten perusteella maanteiden nopeusrajoitusten muutoksilla on mahdollista saada positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, hiilidioksidipäästöihin, henkilö- ja pakettiautojen energiankulutukseen ja liikennemeluun. Kaikkien toimenpiteiden arvioitiin kasvattavan matka-aikoja hieman, minkä takia mikään toimenpide ei edistä saavutettavuustavoitetta. Negatiivisia vaikutuksia aiheutuu myös raskaan liikenteen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen kasvusta (TP2). Kolmen toimenpiteen (TP3, TP5 ja TP6) arvioidut vaikutukset aikaan saavat yhteiskuntataloudellista hyötyä eli parantaisivat tehokkuustavoitetta.

	TP1: Talvi- rajoitus (8145 km, 10509 Mkm/v)	TP2: Yleis- rajoitus (38347 km, 2622 Mkm/v)	TP3: Raken- teellisesti erottamatto- mat tiet (9085 km, 7928 Mkm/v)	TP4: Moot- toritiet (582 km, 3871 Mkm/v)	TP5: Si- sään- tulo- väylät (57 km, 695 Mkm/v)	Nopeusra- joitus 90 km/h kesä- aikaan (304 km, 720 Mkm/v)
Henkilö- vahingot (M€)	-50,4 (-56,5...-45,5)	-20,9 (-23,3...-18,9)	-58,3 (-65,3...-52,6)	-5,1 (-5,7...-4,6)	-3,7 (-4,2...-3,4)	-2,4 (-2,7...-2,2)
Matka- aika (M€)	59,1 (77,4...46,6)	23,4 (30,0...18,7)	59,2 (77,8...46,6)	13,7 (17,8...10,9)	8,3 (10,7...6,6)	1,8 (2,2...1,4)
CO₂- päästöt (M€)	-2,1 (-0,9...-3,5)	0,2 (0,4...0,0)	-1,0 (-0,0...-1,9)	-1,4 (-0,9...-2,1)	-0,2 (-0,1...-0,3)	-0,06 (-0,03...-0,09)
Liiken- nemelu (M€)	-1,7 (-1,4...-3,0)	-1,6 (-1,7...-2,3)	-1,5 (-1,8...-2,3)	-0,6 (-0,3...-1,5)	-5,9 (-4,4...-9,2)	-0,03 (-0,02...-0,02)
Yh- teensä (M€)	4,9 (18,6...-5,3)	1,1 (5,5...-2,5)	-1,6 (10,7...-10,2)	6,7 (11,0...2,7)	-1,5 (2,1...-6,3)	-0,7 (-0,6...-0,9)

Vertailu vaikutusten yhteiskuntataloudellisista hyödyistä (merkitty vihreällä) ja haitoista (merkitty oranssilla) kuuden eri nopeusrajoitusta muuttavan toimenpiteen kanssa.

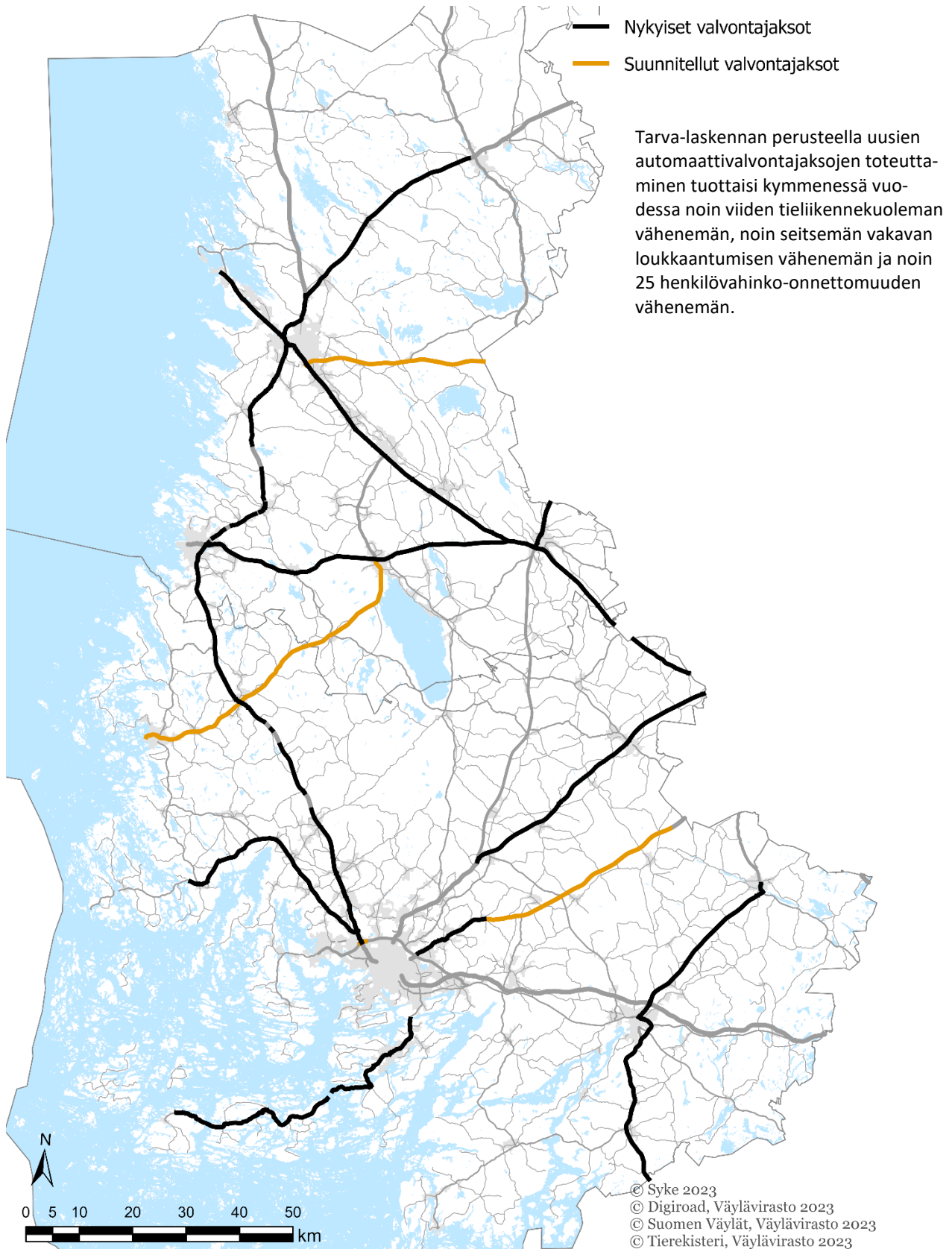
Liite 4. Ajosuuntien rakenteellinen erottaminen Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella

Suunnitelmatilanteen lähde: 29.9.2020 RISM II -direktiivin implementoinnin valmistelu, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maanteiden tulevaisuuden hankkeiden liikenneturvallisuustoimenpiteiden tilannekarttoitus, J. Klang



Liite 5. Liikenteen automaattinen nopeusvalvonta Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella

Suunnitelmatilanne perustuu automaattisesta liikennevalvonnasta maanteilla tehtyyn kehittämisselvitykseen (Väylävirasto 14/2023).



Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 72/2023

Vastuualue: Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät: Jaakko Klang, Juha Heltimo, Mikko Lautala

Julkaisun nimi: Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2024–2030

Tiivistelmä:

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmalla ohjataan kokonaisvaltaisesti Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelma toimeenpanee vuonna 2022 valmistuneen valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian linjauksia alueen liikenneturvallisuustilanne, liikenneturvallisuustyön nykytila ja muut erityispiirteet huomioiden.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuustilanteen jatkuva parantuminen kohti kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita, joiden mukaisesti kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Suunnitelmassa on rajauduttu tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen, ja tältä osin Suomi on sitoutunut tavoittelemaan vuoteen 2030 mennessä liikennekuolemien ja liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentämistä puoleen vuoden 2020 tasosta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa on korostettu ELY-keskuksen roolia ja mahdollisuuksia alueellisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä. Suunnitelmassa on kuitenkin kuvattu myös muiden toimijoiden tärkeimmät toimenpidekokonaisuudet sekä ehdotukset liikenneturvallisuustyön toimintamallien ja työkalujen kehittämiseksi.

Toimenpiteiden suunnittelu on rajattu kaikista keskeisimpiin liikenneturvallisuusongelmiin ja kohde-/riskiryhmiin, jolloin varmistetaan vaikuttavuuden kannalta keskeisimpien teemojen käsittely. Kaikkiaan suunnitelmassa on esitetty 91 toimenpide-ehdotusta tai -linjausta, joista ELY-keskuksella on toteuttajan tai edistäjän rooli noin viidessäkymmenessä. Toimenpiteiden vastuutahoissa korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta.

Toteutuessaan liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteet ja linjaukset tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Todelliset vaikutukset tulevat näkyviin vasta kun esitetyt linjaukset konkretisoituvat käytännön toimenpiteiksi ja toimiksi. Tämä korostaa suunnitelman seurannan merkitystä ja nimettyjen vastuutahojen roolia toimenpiteiden toteutumisen edistämiseksi. Seuranta ja jatkuva arviointi auttavat myös mukautumaan muuttuviin olosuhteisiin ja tarpeisiin sekä kehittämään entistä tehokkaampia turvallisuustoimenpiteitä.

Tehokkaimmat keinot liikenneturvallisuusongelmien poistamiseksi ovat olemassa, mutta resurssit sekä toimenpiteiden hyväksyttävyyden eivätkä välttämättä mahdollista niiden toteuttamista toivotulla tavalla tai toivotussa aikataulussa. Myös valtakunnallinen liikennepolitiikka ja liikennelainsäädäntö vaikuttavat merkittävästi siihen, kuinka hyvin alueelliset toimijat voivat toteuttaa nollavisoon tähtäävää liikenneturvallisuustyötä.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Tieliikenne, liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, yhteistyö, liikenteen valvonta, nollavisio

ISBN 978-952-398-203-1 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-398-203-1

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 41

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: Turku, 22.12.2023

Presentationens blad

Publikationens serie och nummer: Rapporter 72/2023

Ansvarsområde: Trafik och infrastruktur / Miljö och naturresurser

Författare: Jaakko Klang, Juha Heltimo, Mikko Lautala

Publikationens titel: Trafiksäkerhetsplan för NTM-centralen i Egentliga Finland för åren 2024–2030

Sammandrag:

Trafiksäkerhetsplanen för NTM-centralen i Egentliga Finland ger övergripande riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet i landskapen Egentliga Finland och Satakunta. I planen konkretiseras riktlinjerna i den nationella trafiksäkerhetsstrategin som färdigställdes 2022, med beaktande av trafiksäkerhetsläget i regionen, det aktuella läget för trafiksäkerhetsarbetet och andra särdrag.

Trafiksäkerhetsplanen syftar till att kontinuerligt förbättra trafiksäkerhetsläget i Egentliga Finlands och Satakuntas regioner för att uppnå nationella och internationella mål, enligt vilka ingen mera ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken år 2050. Planen är begränsad till att förbättra trafiksäkerheten, och i detta avseende har Finland åtagit sig att sträva efter att halvera antalet dödsolyckor och allvarliga skador i trafiken till 2030 jämfört med 2020.

Egentliga Finlands NTM-centralens trafiksäkerhetsplan har betonat NTM-centralens roll och möjligheter i det regionala och lokala trafiksäkerhetsarbetet. I planen beskrivs dock också de viktigaste åtgärderna som ska vidtas av andra aktörer, samt förslag till utveckling av metoder och verktyg för trafiksäkerhetsarbetet.

Utformningen av åtgärderna är begränsad till de mest relevanta trafiksäkerhetsproblemen samt mål- och riskgrupperna, för att säkerställa att de mest relevanta frågorna tas upp för att vara effektiva. I planen föreslås totalt 91 åtgärder eller riktlinjer, av vilka ELY-centralen har rollen som genomförare eller främjare i cirka femtio. Ansvar för åtgärderna byggs på samarbete och samverkan mellan de olika aktörerna.

När de genomförs kommer åtgärderna och strategierna i trafiksäkerhetsplanen att bidra till att de uppsatta målen uppnås. Den verkliga effekten kommer dock att visa sig först när de föreslagna strategierna omsätts till konkreta åtgärder och insatser. Detta understryker vikten av att följa upp planen och de utsedda ansvariga parternas roll när det gäller att främja genomförandet av åtgärderna. Uppföljning och kontinuerlig utvärdering kommer också att bidra till att man kan anpassa sig till ändrade omständigheter och behov och utveckla effektivare säkerhetsåtgärder.

De effektivaste sätten att hantera trafiksäkerhetsproblem finns, men resurserna och acceptansen för åtgärderna (vikten av trafiksäkerhetseffekten) gör det inte nödvändigtvis är möjligt att genomföra dem på önskat sätt eller inom önskad tidsram. Nationell transportpolitik och lagstiftning har också en betydande inverkan på regionala aktörers förmåga att genomföra nollvisionen för trafiksäkerhetsarbetet.

Nyckelord (enligt Allärs): Vägtransporter, trafiksäkerhet, trafiksäkerhetsutbildning, samarbete, trafikreglering, nollvision

ISBN 978-952-398-203-1 (PDF)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN URN:ISBN:978-952-398-203-1

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Språk: Finska

Sidantal: 41

Utgivare / Förläggare: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland

Förläggningsort och datum: Åbo, 22.12.2023

Documentation page

Publication serie and number: Reports 72/2023

Publication serie and number: Transport and Infrastructure

Author(s): Jaakko Klang, Juha Heltimo, Mikko Lautala

Title of publication: Traffic Safety Plan of the Southwest Finland ELY Centre for 2024-2030

Abstract:

The traffic safety plan of the Southwest Finland ELY Centre provides comprehensive guidance for traffic safety work in the regions of Southwest Finland and Satakunta. The plan implements the guidelines of the national traffic safety strategy completed in 2022, taking into account the traffic safety situation in the region, the current state of traffic safety work, and other specific features.

The objective of the traffic safety plan is the continuous improvement of the traffic safety situation in the regions of Southwest Finland and Satakunta towards national and international goals, according to which no one should die or be seriously injured in traffic by the year 2050. This plan is focused on improving road transport traffic safety, and in this respect, Finland has committed to aiming to halve the number of road fatalities and serious injuries by 2030 compared to 2020.

The traffic safety plan of the Southwest Finland ELY Centre has highlighted the role and potential of the ELY Centre in regional and local road safety work. However, the plan also describes the most important measures to be taken by other actors and provides proposals for the development of traffic safety work methods and tools.

The planning of measures is limited to the most relevant traffic safety problems and target/risk groups to ensure the treatment of the most relevant themes for effectiveness. In total, the plan presents 91 proposals or guidelines, of which the ELY Centre has a role as executor or promoter in about fifty. The responsibilities for the measures are based on cooperation and collaboration between the different actors.

If the measures and guidelines of the traffic safety plan are implemented, they support the achievement of the set goals. However, the real effects become visible only when the proposed measures are translated into concrete actions. This underlines the importance of monitoring the plan and the role of the designated responsible parties in promoting the implementation of the measures. Monitoring and continuous evaluation will also help to adapt to changing circumstances and needs and to develop more effective safety measures.

The most effective means to eliminate traffic safety problems exist, but resources and the acceptability of measures may not always allow their implementation in the desired manner or within the desired timeframe. National transport policies and legislation also significantly influence how well regional actors can implement traffic safety work aiming for a Vision Zero.

Keywords: Road transport, traffic safety, traffic safety education, cooperation, traffic control, vision zero

ISBN 978-952-398-203-1 (PDF)

ISSN 2242-2854 (online)

URN URN:ISBN:978-952-398-203-1

Distributor: www.doria.fi/ely-keskus

Language: Finnish

Number of pages: 41

Publisher: Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Southwest Finland

Place of publication and date: Turku, 22.12.2023

RAPORTEJA 72 | 2023

**VARSINAIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN
LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2024–2030**

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-203-1 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-398-203-1

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi