



Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma

MIKKO LAUTALA | ANNU KORHONEN | ANNAMARI RUONAKOSKI



Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma

MIKKO LAUTALA
ANNU KORHONEN
ANNAMARI RUONAKOSKI

RAPORTTEJA 111 | 2012

UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Valokuvat: Linea Konsultit Oy

Kartat: © Karttakeskus L4356, YKR © SYKE & Tilastokeskus

Painopaikka: Kopijyvä Oy, Kouvola

ISBN 978-952-257-656-9 (painettu)

ISBN 978-952-257-657-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-257-657-6

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

Esipuhe

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jalkauttaa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet Uudellemaalle sekä Kanta- ja Päijät-Hämeeseen. Uudenmaan ELY-keskuksen suunnitelma täsmentää ja konkretisoi valtakunnallisia toimenpiteitä ottaen huomioon seudun toimintaympäristön, nykytilanteen ongelmat ja aluekohtaiset painopistealueet.

Suunnitelmassa on kuvattu seudun toimintaympäristö ja sen muutossuunnat sekä ELY-keskuksen nykyinen liikenneturvallisuusyhteistyö eri sidosryhmien kanssa. Liikenneonnettomuuksien määriin, onnettomuustyyppisiin sekä onnettomuuksien taustatekijöihin on tehty katsaus viimeisen kymmenen vuoden ajalta. Laajan nykytilan analyysin pohjalta seudulle on asetettu liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja onnettomuuksien vähenemätavoite vuoteen 2020. ELY-keskuksen nykyisen liikenneturvallisuusyhteistyön ja kuntien näkemysten pohjalta on laadittu maakunta- sekä kunta- ja seututason liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamallit.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen toimenpideohjelma, jossa toimenpiteet on ryhmitelty kolmeen luokkaan: liikennekäyttäytymiseen ja turvalaitteiden käyttöön liittyvät toimenpiteet, liikennenympäristön turvallisuutta parantavat toimenpiteet ja ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyötä kehittävät toimenpiteet. Toimenpiteiden toteutumisen ja tavoitteiden saavuttamisen tueksi on laadittu konkreettiset seurantamittarit.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksessa Marko Kelkan johdolla. Työn laatimisesta ovat vastanneet Mikko Lautala, Annu Korhonen ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä. Työn ohjaus- ja työryhmätyöskentelyssä ovat olleet mukana:

- | | |
|------------------------|--------------------------------------|
| - Marko Kelkka | Uudenmaan ELY-keskus (puheenjohtaja) |
| - Päivi Ylipaavalniemi | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Mari Ahonen | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Janne Rautio | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Pekka Hiekkala | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Mirja Hyvärinta | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Mirja Noukka | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Susanna Kaitanen | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Heli Siimes | Uudenmaan ELY-keskus |
| - Riikka Aaltonen | HSL Helsingin seudun liikenne |
| - Satu Tuomikoski | Liikenneturva |
| - Heikki Koskimaa | Liikkuva poliisi, Päijät-Häme |
| - Risto Nikkilä | Liikkuva poliisi, Uusimaa |
| - Kari Pitkänen | Kanta-Hämeen poliisilaitos |
| - Dennis Pasterstein | Helsingin poliisilaitos |
| - Erkki Vähätörmä | Uudenmaan liitto |
| - Veera Lehto | Päijät-Hämeen liitto |
| - Heikki Pusa | Hämeen liitto |
| - Juha Heltimo | Strafica Oy (koordinaattori) |

Sisältö

Lähtökohtia	7
Toimintaympäristö ja sen muutossuunnat	10
Yhdyskuntarakenne, liikkumistottumukset ja liikenteen kasvu.....	10
Liikenteen kasvun vaikutus liikenneturvallisuuteen.....	13
Ikääntyminen	14
Kuljettajan toiminta ja kuljettajakoulutus.....	14
Ajoneuvotekniikan uudistuminen	15
Sää ja ilmastonmuutos.....	16
Liikenneturvallisuustyö Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.....	18
Liikenneturvallisuustyön laaja toimintakenttä	18
Liikenneturvallisuustyö ELY-keskuksessa	19
Liikenneturvallisuustyön nykytila kunnissa	22
Liikenneturvan ja poliisin toiminta.....	26
Liikenneturvallisuustilanne.....	28
Liikennekuolemien määrä vähentynyt viime vuosina.....	28
Pääteiden onnettomuudet vähentyneet	30
Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet ongelmana.....	32
Jalankulkijat turvattomassa asemassa	36
Eri liikkujaryhmien henkilövahinko-onnettomuudet.....	38
Kokemattomuus liikenteessä näky onnettomuusluvuissa	39
Päihteisiin ja terveydentilaan liittyvät riskit yleisiä.....	42
Onnettomuuksista miljardikustannukset vuosittain	43
Liikenneturvallisuustyön visio ja tavoitteet.....	46
Valtakunnalliset tavoitteet.....	46
Uudenmaan ELY-keskuksen visio ja tavoitteet 2020	46
Liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli.....	48
Yhteistyö tuo tehokkuutta	48
Liikenneturvallisuustyö maakunnissa	49
Liikenneturvallisuustyö seuduilla ja kunnissa.....	51
Helsingin seudun liikenneturvallisuusyhteistyö.....	52
Toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi.....	55
Liikenneturvallisuuden ja toiminnan seuranta	61
Tavoitteiden ja toiminnan seuranta.....	61
Toiminnan vaikuttavuuden arviointi.....	61
Tavoitteiden seurantamittarit	62
Liitteet.....	65

Lähtökohtia

Valtakunnallinen liikennepolitiikka

Suomen liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022 on linjattu valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle *Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä*. Liikennepolitiikan tavoitteena on turvata sujuva, kestävä ja turvallinen liikkuminen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Liikenneturvallisuuteen liittyviin selonteon linjauksiin sisältyy liikennevalvonnan tehostaminen ELY-keskusten, kuntien ja poliisin vastuu- ja tehtäväjako kehittämällä. Lisäksi linjaukset koskevat muun muassa turvallisuuskulttuurin edistämistä ammattiliikenteessä sekä ajoterveysten ja ajokunnon arvioinnin kehittämistä. Myös selonteossa listatut väyläinvestoinnit parantavat osaltaan liikenneturvallisuutta.

Liikenteen palvelujen tuottamisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitustason ei realistisesti ajatellen otaksuta kasvavan. Julkisen talouden haasteet edellyttävät tehokkaampia ja vaikuttavampia keinoja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Uudenlaista liikennepolitiikkaa on pohdittu laajasti myös Sitran vetämässä *Liikennerevoluutio*-hankkeessa. Siinä haettiin laajasti uudenlaista liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelua ja uusia tapoja varmistaa matkojen ja kuljetusten tarvitsema palvelutaso.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja maankäytön suunnittelu, kestävä liikkuminen

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, joka muodostuu eri kulkutapoja palvelevasta liikenneinfrastruktuurista, liikennepalveluista ja niitä käyttävästä henkilö- ja tavaraliikenteestä. Uudenmaan ELY-keskuksella on merkittävä rooli alueen liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmilla luodaan edellytyksiä liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiselle kehittämiselle ja sitä kautta myös liikenneturvallisuudelle. Yleensä maakuntien liitot vastaavat liikennejärjestelmäsuunnittelusta, mutta Helsingin seudun 14 kunnan alueella liikennejärjestelmäsuunnittelu on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tehtävä. Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot ovat mukana seudullisessa ja alueellisessa liikenneturvallisuustyössä.

Yhdessä muiden toimijoiden, kuten maakuntaliittojen, kuntien, HSL:n ja liikenneviraston kanssa tehtävä liikennejärjestelmätyö sisältää liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi myös muun muassa osallistumista maankäytön suunnitteluun, ympäristövaikutusten arviointiprosesseihin sekä joukkoliikennettä ja muuta kestävää liikkumista tukevaan suunnittelu- ja kehittämistyöhön. Liikennejärjestelmätyön yleisiä lähtökohtia ovat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, henkilöautoriippuvuuden vähentäminen ja liikenneturvallisuuden tukeminen. Maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen on merkittävä osa liikennejärjestelmätyötä. Etenkin kasvavilla seuduilla liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä on tarpeen käsitellä samanaikaisesti.

Suomen liikenneturvallisuustilanne eurooppalaisessa mittakaavassa

Suomen tavoitteena on olla liikenneturvallisuudessa Euroopan parhaiden maiden joukossa. Suomen sijoitus kansainvälisessä vertailussa on kuitenkin viime vuosina heikentynyt. Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa Suomi sijoittui vuonna 2010 sijalle 11, kun mittarina oli liikennekuolemien määrä asukasmäärään suhteutettuna. Kun tarkasteltiin liikennekuolemien prosentuaalista vähenemistä vuosina 2001–2010, Suomen sijoitus oli vasta 23. Monissa Euroopan liikenneturvallisuuden lähtötilanne on tosin ollut selvästi Suomea heikompi.¹

¹ ETSC: 6th Road Safety PIN Report

Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma

Suomen liikenneturvallisuustyötä linjaa vuodesta 2001 käytössä ollut visio siitä, että liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti. Uusin vuonna 2012 valmistunut *Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014*² asettaa onnettomuuksien vähennemätavoitteet ja esittää toimenpidekokonaisuudet tavoitteiden toteuttamiseksi. Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman pohjalta on tavoitteena laatia valtioneuvoston periaatepäätös, jolla ohjataan tarkemmin valtionhallinnon eri alojen tehtäviä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suomen tavoite mukaillee EU:n tavoitetta puolittaa liikennekuolemat vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä:

- Vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- Vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- Vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5 750 eli vähenemä on neljäsosa vuoden 2010 tasosta.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuustavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin tavoitteisiin ja visioon. Vuonna 2010 Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikenneonnettomuuksissa menehtyi yhteensä 51 henkilöä ja loukkaantui noin 2 430 henkilöä. Tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä saadaan puolitettua 51:stä 25:een ja loukkaantumiset saadaan vähemmään neljänneksellä 2 430:stä 1 820:een.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn strategia sekä toimenpideohjelma 2020 ja sen jalkauttaminen Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle

Vuonna 2011 valmistuneessa *Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategiassa*³ asetettiin tavoitteeksi nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 20 prosenttia. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousisi nykyisestä runsaasta 30 prosentista yli 35 prosenttiin ja henkilöautomatkojen osuus vastaavasti vähenisi. Strategian konkretisoimiseksi laadittiin vuonna 2012 *Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpideohjelma*⁴, jossa on esitetty 33 toimenpidettä jaoteltuna neljään eri teemaan. Valtakunnallisten toimenpiteiden jalkauttamiseksi laadittiin vuonna 2012 *Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelma*⁵, jossa on esitetty Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle kohdennetut toimenpiteet.

Kuntien näkemykset seudun liikenneturvallisuustyön tasosta

Kuntien näkemyksiä seudun liikenneturvallisuustyön tasosta kysyttiin kuntakyselyllä alkuvuodesta 2012. Kyselyssä kuntia pyydettiin mm. kertomaan näkemyksensä oman ja seudullisen liikenneturvallisuustyön tasosta sekä yhteistyöstä ELY-keskuksen suuntaan. Kuntakyselyn mukaan tehokasta liikenneturvallisuustyötä rajoittaa eniten ajan ja rahoituksen puute sekä vastaajista noin neljänneksen mielestä myös arvostuksen puute. ELY-keskukselta toivottiin myös aktiivisempaa osallistumista kuntayhteistyöhön. Ulkopuolisen apuvoiman tarvetta pidettiin tärkeänä liikenneturvallisuustyön aktiivisuuden ja jatkuvuuden kannalta. Kyselyn tulokset ja analyysi on esitetty sivulla 22.

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia 2020

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) esitettyä liikenneturvallisuuden visiota, kärkitavoitteita ja toimenpiteitä syventämään laadittiin vuonna 2012 *Helsingin seudun liikenne-*

² LVM Ohjelmia ja strategioita 1/2012

³ LVM Ohjelmia ja strategioita 4/2011

⁴ Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012

⁵ ELY-keskuksen raportteja 72/2012

*turvallisuusstrategia*⁶. Strategiassa on linjattu seudun liikenneturvallisuustyön suuntaviivat vuoteen 2020 HSL:n jäsenkunnissa Helsingissä, Espoossa, Vantaalla, Kauniaisissa, Kirkkonummella, Keravalla ja Sipoossa sekä Järvenpäässä, Nurmijärvellä, Tuusulassa, Mäntsälässä, Pornaisissa, Hyvinkäällä ja Vihdissä. Suunnitelmassa on asetettu seudulle liikenneturvallisuusvisio: ”Helsingin seudun liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi”. Helsingin seudun liikenneturvallisuustyön periaatteet on esitetty sivulla 52.



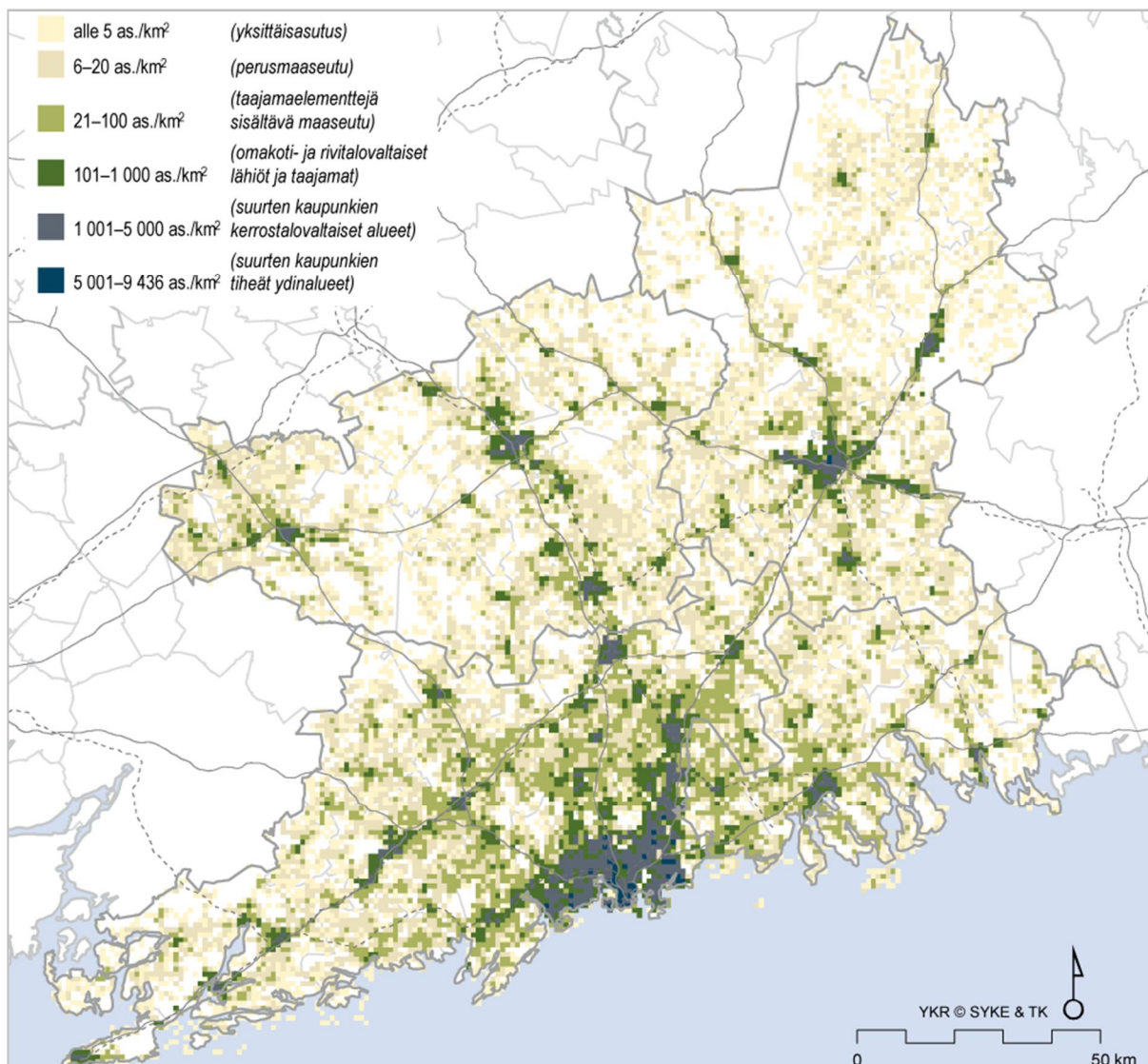
⁶ HSL:n julkaisusarja 20/2012

Toimintaympäristö ja sen muutossuunnat

Yhdyskuntarakenne, liikkumistottumukset ja liikenteen kasvu

Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen 50 kunnan alueella asuu yli 1,9 miljoonaa ihmistä, joista yli 60 prosenttia 50 kilometrin säteellä Helsingin ydinkeskustasta. Uudenmaan ELY-keskuksen alueen väkiluvun ennustetaan kasvavan 2,2 miljoonaan vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen hajautuminen on yleinen kehityssuunta. Tämä johtaa liikenne- ja kuljetustarpeiden kasvuun ja ajoneuvoliikenteen lisääntymiseen. Muutamissa muuttotappiollisissa kunnissa liikennesuorite sen sijaan saattaa laskea sekä väkiluvun pienenemisen että väestön ikääntymisen johdosta.

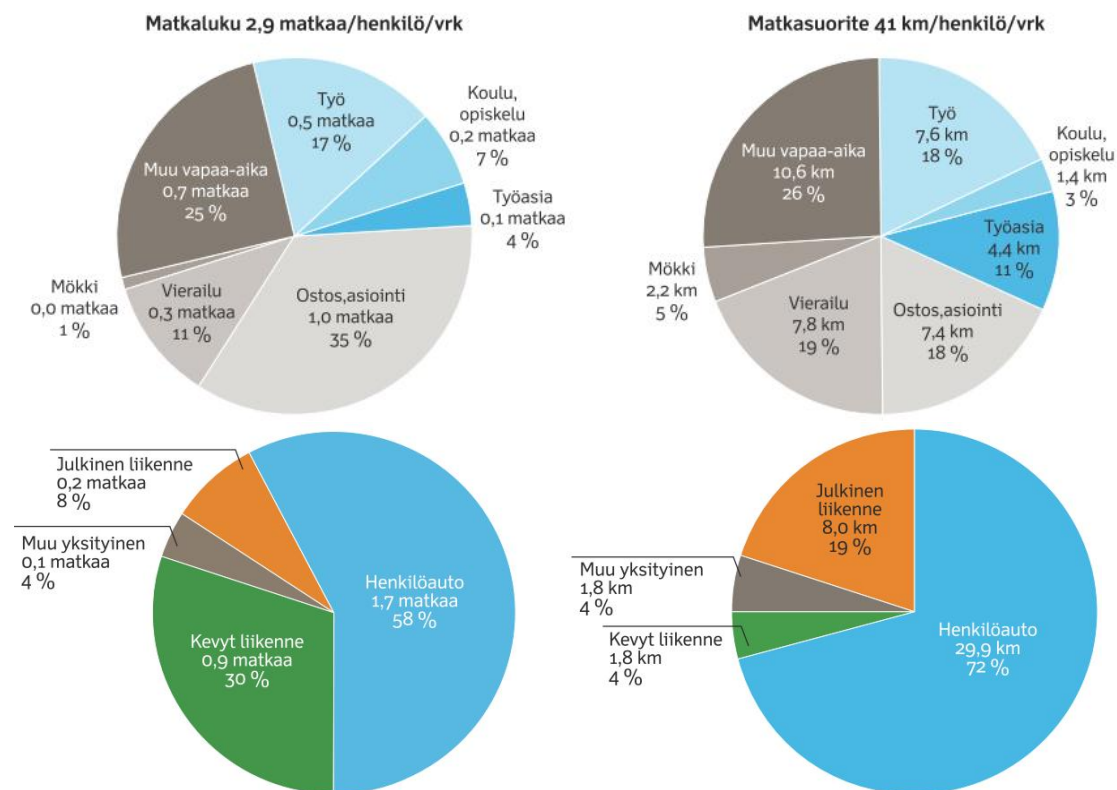
Taajama-alueiden pinta-ala on kasvanut viimeisten kymmenen vuoden aikana Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maakunnissa 15–20 prosenttia. Samalla myös taajamissa asuvan väestön määrä ja osuus on myös kasvanut. Yleisesti tarkasteltuna taajamien asukastiheys on kuitenkin samalla laskenut, johtuen muun muassa taajamien alueellisesta laajenemisesta ja pientaloasumisen osuuden kasvusta. Pienemmissä taajamissa kasvu suuntautuu pääasiassa keskustaajaman ulkopuolelle kun suuremmilla kaupunkiseuduilla väestönkasvu on suureksi osaksi taajaman sisäistä kasvua.



Kuva 1. Asukastiheys Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueella v. 2010 (lähde: SYKE, YKR).

Viime vuosikymmenten yleisenä trendinä Suomessa on ollut henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kehitys on kuitenkin viime vuosina ollut positiivisempaa, sillä pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteellä on vahva rooli ja alueen kolmessa maakunnassa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat pysyneet jokseenkin ennallaan. Erot eri kulkutapojen käytössä ovat suurempia kaupunkiseutujen keskus- ja reuna-alueiden välillä kuin maakuntien tai erikokoisten kaupunkiseutujen välillä. Vielä selkeämpi ero on eri kaupunkirakennetyöhykkeillä asuvien asukkaiden liikkumistottumuksissa. Liikkumisen tarve – kuljettuina kilometreinä – on suurin toisaalta harvaan asutuilla alueilla ja toisaalta suuriksi kasvaneiden kaupunkiseutujen lievealueilla.

Kävelyn ja pyöräilyn suurin kasvupotentiaali on niissä suhteellisen lyhyissä matkoissa, jotka nyt tehdään henkilöautolla. Suurtenkaan kulkutapamuutosten aikaansaaminen ei edellytä täydellistä auton käytöstä luopumista, vaan sitä, että mahdollisimman moni muuttaa kulkutapaansa osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta. Kävely ja pyöräily voivat olla houkuttelevia vaihtoehtoja nykyistä useammilla matkoilla, jos pyöräreitit ovat sujuvia, jalankulkuympäristö viihtyisää, liikkuminen turvallista ja arkimatkojen pituudet pysyvät kohtuullisina.⁷



Kuva 2. Kotimaan matkojen matkaluku ja matkasuorite, osuudet matkan tarkoituksen ja kulkutavan mukaan (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2010–2011).

Työmatkojen keskipituus on kasvanut jatkuvasti. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella keskimääräinen työmatkanpituus oli v. 2009 noin 13,5 km. Työmatkoista alle viidennes on yli 20 kilometrin mittaisia, mutta näistä matkoista muodostuu 60 prosenttia työmatkasuoritteesta.⁸ Työmatkojen pituuskehityksessä ei ole nähtävissä muutoksia, joten joukkoliikenteen kilpailukyvyyn tukeminen erityisesti pitkillä työmatkoilla on tärkeää. Päivittäiset ostos- ja asiointimatkat ovat lisääntyneet. Sen sijaan varsinaisten vapaa-ajanmatkojen määrä ei ole kasvanut, mutta edelleen puolet suomalaisten matkasuoritteesta kertyy erilaisista harrastus-, vierailu- ja mökkimatkoista⁹.

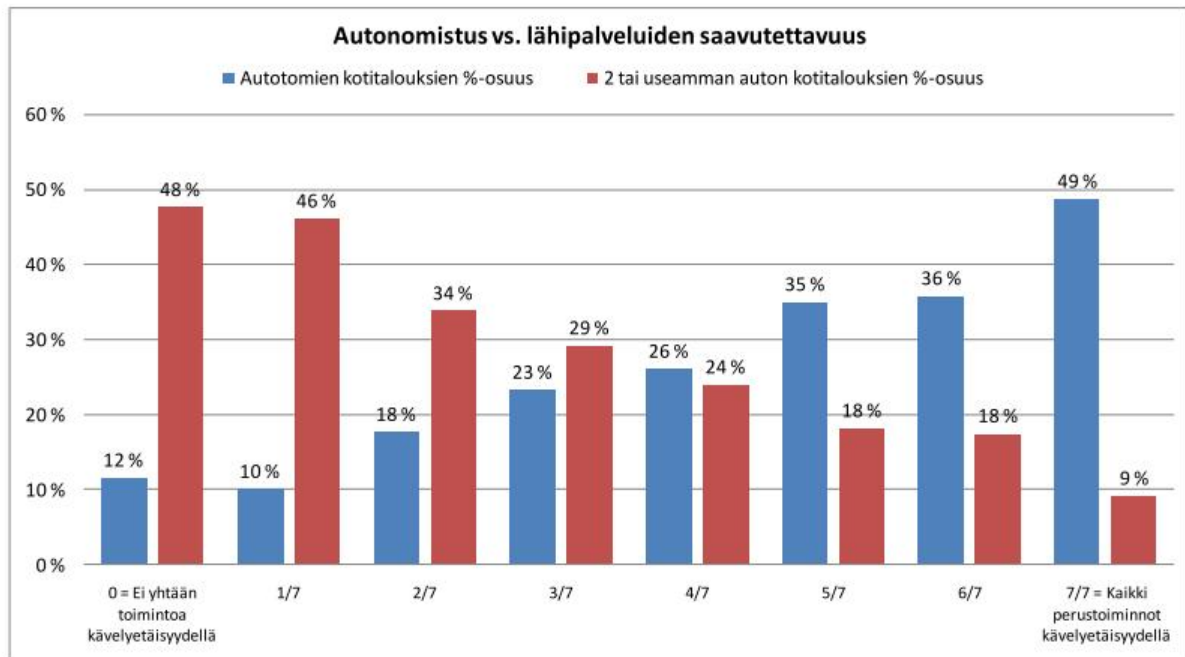
⁷ Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma

⁸ Lähde: OIVA - Ympäristö- ja paikkatietopalvelu

⁹ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011

Yhdyskuntarakenteella on selvä vaikutus myös matkasuoritteeseen. Kestävien ja turvallisten liikemistapojen tukeminen onnistuu parhaiten asuinalueilla, joissa lähipalvelut ovat kävelen tai pyörällä saavutettavissa ja joissa joukkoliikenne on kilpailukykyinen tai edes kohtuullisen palvelutasoinen kulutapa pidemmille matkoille. Tutkimusten mukaan hajautuva yhdyskuntarakenne ja sen myötä tapahtuva liikenteen kasvu voi aiheuttaa liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne.¹⁰

Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteen sovittavaa suunnittelua tulee edistää sekä suunnittelu- prosesseja että lainsäädäntöä kehittämällä. Tämä työ palvelee myös liikenneturvallisuuden parantamista.

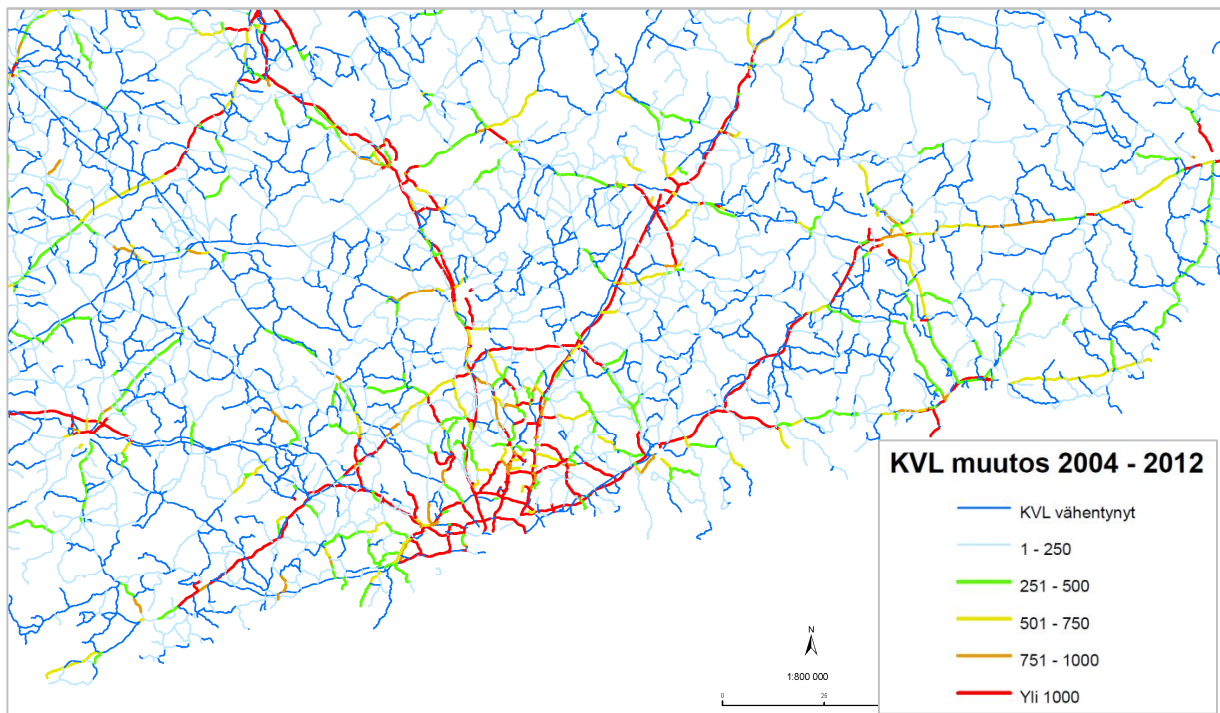


Kuva 3. Lähipalveluiden saavutettavuuden ja autonomistuksen korrelaatio Hämeenlinnan seudulla (lähde: Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma, tausta-aineisto).

Liikennemäärien kasvu on ollut Etelä-Suomen pääteillä voimakasta koko 2000-luvun (kuva 4). Uudenmaan ELY-keskuksen alueella liikenteen on ennustettu kasvavan noin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, pääteillä kasvu on selvästi muuta tieverkkoa nopeampaa. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen johtaa liikenteen kasvuun myös alempiasteisella tieverkolla, joiden hoidon ja kunnossapidon laadun nostoon tai merkittävään turvallisuustason parantamiseen ei perustienpidon rahoitus nykytasolla riitä. Kilpailukykyisen joukkoliikenteen ja turvallisten kävely- ja pyöräilyolosuhteiden tarjoaminen hajaantuvilla taajamien reuna-alueilla on entistä vaikeampaa.

Vaikka ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisella voidaan nähdä myös turvallisuushyötyjä – ruuhkassa nopeudet laskevat ja vakavimpien onnettomuuksien määrä vähenee – on liikenneverkon riittävä toimivuus turvattava. Toimivuus ja turvallisuus asettuvat kiristyvässä väylänpidon rahoituksen jaossa usein vastakkain. Onkin tärkeää etsiä ja toteuttaa ensisijaisesti ratkaisuja, jotka edistävät molempia tavoitteita.

¹⁰ LINTU-julkaisu 2/2006



Kuva 4. Liikennemäärien kasvu vuosina 2004–2012 (tierekisteri).

Liikenteen kasvun vaikutus liikenneturvallisuuteen

Talouden kasvu, väestönkasvu ja muuttoliike, yhdyskuntarakenteen hajautuminen, liikkumistapojen muutokset sekä ajoneuvokannan kasvu vaikuttavat kaikki liikenteen kasvuun. Selvimmin talouden ja liikenteen kasvun yhteys näkyy voimakkaana nousu- ja laskukausina, jolloin sekä liikennesuorite että -käyttäytyminen muuttuvat. Myös kotitalouksien käytettävissä olevat tulot ja varallisuus kasvavat yleensä talouden kehityksen mukaisesti. Tulojen ja varallisuuden kasvu on lisännyt autonomistusta, erityisesti toisen ja kolmannen auton hankintaa, ja autoriippuvaista elämäntapaa.

Liikenteen määrän kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa. Liikenteen kasvun liikenneturvallisuusvaikutukset riippuvat kuitenkin voimakkaasti siitä, missä liikenne kasvaa. Muun muassa tietyyppi, tien leveys, tievarsiasutuksen määrä, nopeusrajoitusluokka ja jopa vuorokaudenaika vaikuttavat onnettomuusriskiin. Lisäksi lopputulos on erilainen tarkasteltaessa henkilövahinko-onnettomuuksia ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia¹¹.

Turvallisuustavoitetta ja kuolemanriskiä tarkasteltaessa voidaan todeta, että tavoitteena oleva liikennekuolemien puolittaminen vuoteen 2020 mennessä edellyttäisi liikennesuoritteen vähenemistä lähes 60 prosentilla, mikäli kuolemanriski jäisi nykytasolle. Toisaalta, mikäli liikennemäärät kasvavat ennusteiden mukaisesti, liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että kuolemanriski eli liikennekuolemien määrä ajettua kilometriä kohden laskisi nykyisestä noin puoleen. Kuolemanriskin alentaminen vaatii toteutuakseen voimakkaita turvallisuustoimia. Joissakin liikenneturvallisuusvaikutusarvioissa on käytetty yksinkertaista mallia, jonka mukaan liikennekuolemat lisääntyvät puoli prosenttia, kun liikennesuorite kasvaa yhden prosentin. Riskin pienentyminen kompensoisi siis noin puolet liikenteen kasvusta muutoin aiheutuvasta kuolleiden määrän kasvusta¹².

Liikenteen kasvua voidaan hillitä vaikuttamalla yhdyskuntarakenteeseen, käytettävissä oleviin kulku- ja kuljetusmuotoihin sekä liikkumistottumuksiin. Liikennesuoritteen väheneminen valtakunnan tasolla ei ole kuitenkaan näköpiirissä, joten liikenteen kasvaessa jo nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä monipuolisesti uusia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Erilaisten turvallisuustoimien ohella liikennekuolemia vähentää autokannan kehittyminen entistä turvallisemmaksi.

¹¹ Liikenteen kasvu ja liikenneturvallisuus. Lintu-julkaisu 2/2006

¹² Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio, Lintu-julkaisu 3/2012

Ikääntyminen

Väestön ikääntyminen on tulevina vuosikymmeninä haaste koko liikennejärjestelmälle. Ennusteiden mukaan vuonna 2030 Uudenmaan väestöstä 22 prosenttia on yli 65-vuotiaita, Kanta- ja Päijät-Hämeessä lähes 30 prosenttia. Entistä suurempi osa ikääntyvistä on ajokortillisia, joten iäkkäiden autoilijoiden määrä liikenteessä kasvaa.

Terveeseen ikääntymiseen liittyy havainnoinnin ja reagointikyvyn lievää heikkenemistä, mitä kuitenkin kompensoi kymmenien vuosien aikana karttunut ajokokemus ja liikennetilanteiden hallinta. Iän myötä yleistyvät kuitenkin monet erilaiset sairaudet, joilla on merkittävä vaikutus ajokykyyn – niin autolla kuin pyörälläkin. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuorilla; iäkä henkilö vammautuu herkästi ja tervehtyy hitaammin.

Iäkkäiden omatoiminen liikkuminen tukee toimintakyvyn säilymistä. Monille ajokortti mahdollistaa liikkumisen ja jokapäiväisen asioinnin. Ajokortista luovuttaessa elinpiiri usein pienenee, ja jos päivittäispalveluja ei ole saatavilla kävelyetäisyydellä tai joukko- tai palveluliikenteen turvin, omatoiminen kotona asuminen vaikeutuu.

Ikääntyneiden liikkujien määrän kasvaessa heidän turvallisuuteensa, liikenneympäristön selkeyteen ja esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota, mikä samalla palvelee kaikkia tienkäyttäjiä. Ikääntyminen tuo haasteita ajokyvyn arviointiin ja ajokyvyn ylläpitoon. Erityisesti huomiota pitää kiinnittää entistä enemmän siihen, että liikenteessä ei olisi sellaisia kuljettajia joiden ajoterveys ei ole riittävällä tasolla. Ajoterveyden arviointimenetelmiä on tarpeen kehittää laajemminkin, esimerkiksi osana ammattikuljettajien työterveyshuoltoa. Myös ikäihmisten ajoterveyden kontrollointia sekä lääkäreiden osaamista ajoterveyden seurantaan tulee kehittää.

Kuljettajan toiminta ja kuljettajakoulutus

Kuljettajakoulutuksella ja -valistuksella annetaan valmiudet turvalliseen toimimiseen liikenteessä, mutta viime kädessä toimintatavan valinta jää kuljettajalle itselleen. Lainsäädännön, liikenneympäristön ja ajoneuvotekniikan keinoin voidaan lisäksi käskä ja myös pakottaa kuljettajia. Parhaimmillaan liikennekäyttäytymisen ohjausjärjestelmiä ohjaa yhtenäinen normisto, niin että eri menetelmät selkeästi ohjaavat kuljettajia turvalliseen toimintaan.

Suurin osa kuljettajista pyrkii käyttäytymään liikenteessä heille itselleen ja muille turvallisella tavalla. Kuitenkin reilusti yli puolet ylittää nopeusrajoituksen taajamassa. Joka neljäs kerta valojen vaihtuessa autoilijoille punaiseksi ajetaan päin punaista. Juuri näitä rikkomuksia kuljettajat kuitenkin pitävät erityisen vakavina. Tavallisiin kuljettajiin voidaan vaikuttaa voimakkaalla yleisellä käsityksellä siitä, mikä on oikein ja mikä väärin. Osaan riskinottajista lienee mahdollista vaikuttaa tuomalla esiin harhaisen kuvitelman käyttäytymisen hyväksyttävyydestä ja seurauksista¹³. Tärkeimpään riskinottoon on ajoneuvotekniikan kehittyessä mahdollista puuttua kuljettajan toimintaa rajoittavilla ja estävillä järjestelmillä, kuten alkolukolla.

Joka neljäs tieliikenteessä menehtynyt ja joka kolmas loukkaantuneista on 15–24-vuotias. Nuorten riski joutua auton kuljettajana kuolonkolariin on kolminkertainen muihin kuljettajiin verrattuna. Onnettomuusriski on korkein heti kuljettajauran alussa ja neljän vuoden jälkeen riski laskee kokeneempien kuljettajien tasolle. Erityisesti nuorten mieskuljettajien onnettomuuksien on tutkimuksissa todettu johtuneen siitä, ettei kuljettaja ole tunnistanut tai kyennyt hallitsemaan omaan elämäntapaansa ja omiin motiiveihinsa liittyviä riskejä¹⁴.

Tammikuussa 2013 uuden ajokorttilainsäädännön myötä henkilöauton kuljettajaopetusta uudistetaan kolmivaiheiseksi. Uuden opetussuunnitelman pohjana on malli, jossa kuljettajaa ja ajamista tarkastellaan auton käsittelyn, liikennetilanteiden hallinnan, ajamisen tavoitteiden, henkilökohtaisten edellytysten sekä sosiaalisen ympäristön kautta. Ajokorttilain muuttuessa myös kaksipyöräiselle mopolle ja

¹³ Liikenneturva: Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä

¹⁴ Trafi: Muistio kuljettajakoulutuksen uudistamisesta

kevyelle nelipyörälle tulee erilaiset vaatimukset opetukseen ja tutkintoon, myös opetuksen määrä lisääntyy.

Ajoneuvotekniikan uudistuminen

Henkilöautotiheys on Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kasvanut viimeisten 10 vuoden aikana neljänneksellä ja oli 490 henkilöautoa 1000 asukasta kohden vuonna 2010. Autonomistus oli pienintä Uudellamaalla (472 autoa/1000 asukasta), ääripäänä Helsinki (395). Suurinta autonomistus oli vastaavasti Kanta-Hämeessä, 581 autoa 1000 asukasta kohti (Hämeenlinnassa 563). Päijät-Hämeessä oli keskimäärin 528 henkilöautoa 1000 asukasta kohti. (Lahdessa 477). Uudenmaan ELY-keskuksen alueella viidenneksellä asutokunnista oli kaksi tai useampi auto. Toisaalta reilu kolmannes asutokunnista oli autottomia.¹⁵

Kaikkien ajoneuvojen määrä on viimeisen kahden vuoden aikana lisääntynyt Uudenmaan ELY-keskuksen alueella 17 prosentilla. Erityisen suurta on ollut ns. kevyiden nelipyörien, joihin mopoautot kuuluvat, kasvu. Niiden määrä on kahdessa vuodessa liki kaksinkertaistunut. Mopojen määrä on kahdessa vuodessa kasvanut liki kolmanneksella. Henkilöautojen määrä on samassa aikana lisääntynyt 14 prosenttia¹⁶. Suhteessa asukaslukuun Suomen autoistuminen on eurooppalaista keskitasoa, mutta Suomen autokanta on läntisten EU-maiden vanhin¹⁷. Kaikkien Suomessa rekisterissä olevien henkilöautojen keski-ikä on lähes 12 vuotta, liikenteessä olevien henkilöautojen keski-ikä on vähän yli 10 vuotta.

Ajoneuvokannan jatkuva uudistuminen on merkittävä tekijä liikenteen turvallisuuskehityksen parantamisessa. Passiivisen kolariturvallisuuden parantamisen ohella on kehitetty aktiivisen turvallisuuden ratkaisuja, joilla pyritään ehkäisemään onnettomuuksia, esimerkkinä ajajan havainnointikykyä parantavat laitteet ja järjestelmät sekä erilaiset ajonhallintajärjestelmät. On kuitenkin tärkeää, ettei turvallisuusvarusteiden hyötyä ulosmitata esim. ajonopeuksia kasvattamalla.

Autojen turvallisuutta voidaan parantaa myös erilaisilla onnettomuuksia ehkäisevillä turvavarusteilla kuten esimerkiksi turvavyömuistuttimilla ja alkolukoilla. Toistaiseksi alkolutot on määrätty pakollisiksi koulu- ja päiväkotikuljetuksissa. Alkolukkojen yleistyminen myös muussa ammattimaisessa liikenteessä on todennäköistä, etenkin jos niiden käyttöä aletaan vaatia hankintakriteerinä. Ajonopeuksien hallintaa teknisin keinoin pidetään laajasti tehokkaana turvallisuuskeinona, mutta erilaisten kuljettajan toimintaa rajoittavien laitteiden laajamittainen hyväksyttävyyden edellyttää vielä asenneilmapiirin muutosta sekä myös tekniikan kehittymistä.

Autojen aktiivinen turvatekniikka kehittyy suuntaan, jossa antureiden ja anturijärjestelmien merkitys korostuu. Auton ympäristöä havainnoidaan erillisillä tutka-, kamera- ja lasertekniikoilla. Myös kuljettajan vireyttä ja tarkkaavaisuuden suuntaa seurataan kehon liikkeistä ja auton liiketilan mittauksen avulla. Seuraavat askeleet älykkään auton kehityksessä liittyvät ns. kooperatiiviseen ajamiseen, jossa auto kommunikoi muiden autojen kanssa sekä ottaa vastaan tietoa taustajärjestelmistä liikenteen eri osapuolilta, esimerkiksi tienpitäjältä tai kaupallisilta toimijoilta. Muita kehitystavoitteita ovat kuljettajan ominaisuuksiin mukautuva auto ja esimerkiksi pysäköinnin ja ruuhka-ajon automatisointi; ruuhkassa ja taajamaliikenteessä auto pysähtyy tarvittaessa itsestään ja lähtee liikkeelle automaattisesti. Kaikilla näillä voidaan parantaa liikenteen sujuvuutta ja sitä kautta vähentää myös energian kulutusta ja siitä aiheutuvia ei-toivottuja päästöjä¹⁸.

Liikenneväylien hallintajärjestelmiin liittyviä kehityssuuntia ovat mm. automaattinen hätäpuhelu eCall, anturijoneuvoilla tuotettava olosuhdetieto, ajantasainen liikennetiedotus, muuttuva liikenteen ohjaus, paikalliset varoitukset ja ylinopeusvaroitus. Tulevaisuudessa voidaan siirtyä tienvarren informaatiotauluista ja liikennemerkeistä ajoneuvokohtaiseen opastukseen. Tehokkaalla häiriön hallinnalla voidaan vähentää poikkeustilanteiden haittoja.

¹⁵ SYKE/Oiva-ympäristötietopalvelu

¹⁶ Trafín tilasto: Rekisterissä olevat ajoneuvot

¹⁷ LVM Ajoneuvot 2015 -strategia, Liikennesuoritteet ja ajoneuvokanta

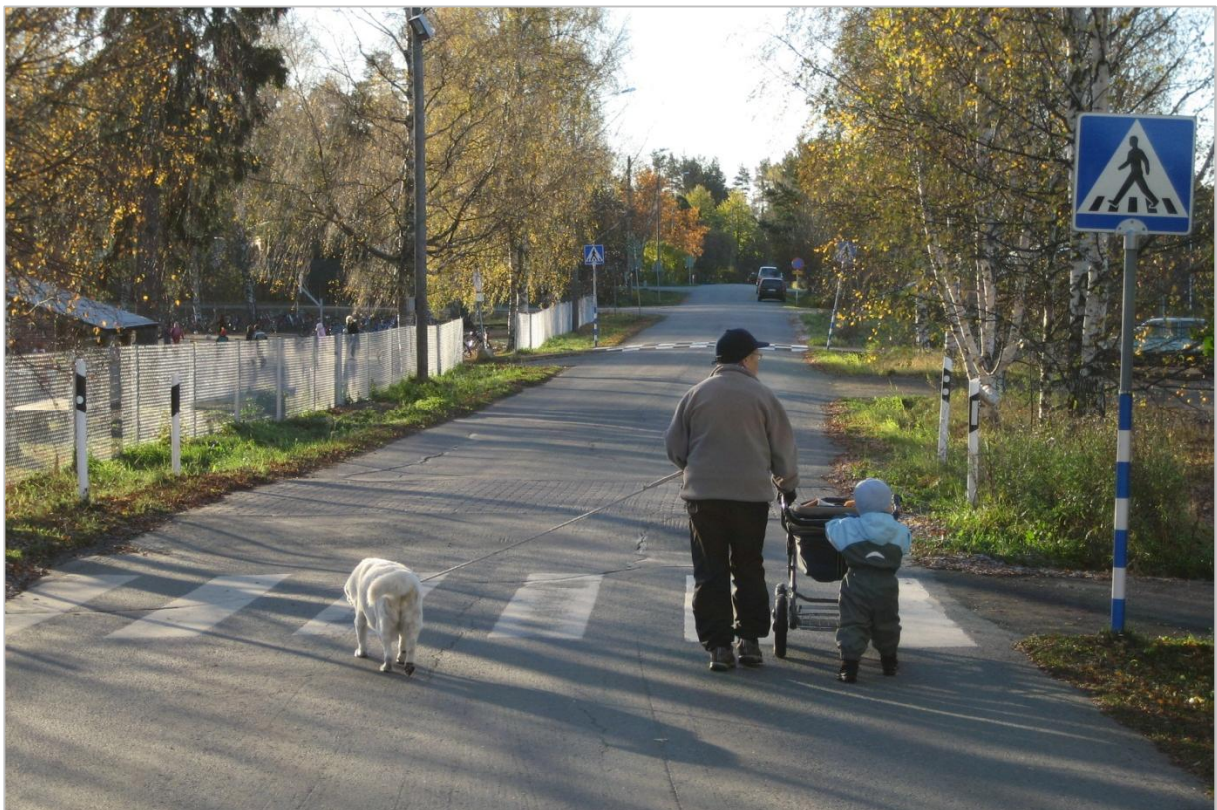
¹⁸ LVM: Ajoneuvot 2015 -strategia, Teknologinen kehitys - ajoneuvot ja polttoaineet

Mopoautojen ja mopojen määrän lisääntyminen näkyy myös onnettomuustilastoissa. Mopoauto rinnastuu liikenteessä autoon: sitä ajetaan samoilla väylillä samoilla säännöillä kuin autoa, ja sitä käytetään kuin henkilöautoa, vaikka sen törmäysturvallisuus on kuitenkin lähes olematon. Mopoautojen rakenteen tai ajoneuvotekniikan kehitystä turvallisempaan suuntaan ei ole kuitenkaan nähtävissä, sillä ajoneuvot halutaan verotuksellisista syistä pitää kevyinä. Mopoautojen ja mopojen virittämisen mahdollisuuden poistaminen parantaisi niiden turvallisuutta.

Sää ja ilmastonmuutos

Kansainväliset veloitteet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä edellyttävät monipuolisia ilmastonmuutoksen hillintäkeinoja. Liikenneturvallisuus- ja ilmastotavoitteita edistetään suurelta osin samoin keinoin: yhdyskuntarakenteen hajaantumisen ehkäiseminen, kestävän liikkumiskulttuurin tukeminen ja autoriippuvaisuuden vähentäminen. Ajoneuvokannan hidas uudistuminen hidastaa myös päästötavoitteen saavuttamista. Pieni uhka CO₂-päästöjen vähentämiselle on myös käytettyjen autojen tuonti Suomeen, sillä ne ovat usein moottorilavuudeltaan keskimääräisesti suurempia.

Suomessa liikennöidään vaativissa ja vaihtelevissa olosuhteissa. Vaikka valtaosa onnettomuuksista tapahtuukin kuivalla ja paljaalla kelillä, arvioidaan tulevaisuudessa ilmastonmuutoksen vaikeuttavan liikenneolosuhteita. Ilmastonmuutoksen myötä äärisääilmiöt, kuten rankkasateet, lumipyryt ja myrskytuulet yleistyvät ja voivat aiheuttaa useammin liikennehäiriöitä, vaurioittaa tierakenteita ja aiheuttaa ongelmia teiden kunnossapidolle. Infrastruktuurin kestävyttä, häiriötilanteiden hallintaa sekä tiedotamista häiriöistä ja poikkeusjärjestelyistä tulee kehittää. Myös liukkaudentorjunnan tarve kasvaa, kun talvet leudontuvat.



Toimintaympäristö ja sen muutossuunnat

- Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ennustetaan vuonna 2030 asuvan 2,2 miljoonaa asukasta (kasvua noin 300 000 asukasta).
- Ilman maankäytön ohjausta vaarana on yhdyskuntarakenteen hajautuminen, mikä johtaa puolestaan liikenne- ja kuljetustarpeiden kasvuun ja ajoneuvoliikenteen lisääntymiseen
- Pääkaupunkiseudulla ja sinne suuntautuvilla työmatkaliikenteen pääsuunnilla joukkoliikenteellä on vahva rooli. Uudenmaan ELY-keskuksen kolmessa maakunnassa kävelyn ja pyöräilyn kulkuta-
paosuudet ovat pysyneet jokseenkin ennallaan. Kävelyn ja pyöräilyn osuuden yleisen laskusuun-
nan kääntämiseksi on paljon mahdollisuuksia.
- ELY-keskuksen alueella keskimääräinen työmatka on 13,5 km ja kasvaa edelleen. Tästä johtuen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn tukeminen erityisesti pitkillä työmatkoilla on tärkeää.
- Autonomistus on Uudenmaan ELY-keskuksen alueella suurinta Kanta-Hämeessä ja pienintä Uudel-
lomaalla. Viidenneksellä asutokunnista oli kaksi tai useampi auto. Reilu kolmannes asutokunnis-
ta oli autottomia. Kaikkien ajoneuvojen määrä on viimeisen kahden vuoden aikana lisääntynyt
Uudenmaan ELY-keskuksen alueella 17 prosentilla Autokannan kasvun voi olettaa jatkuvan myös
tulevina vuosina.
- Liikenteen määrän kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa. Uudenmaan ELY-keskuksen
alueella liikenteen on ennustettu kasvavan noin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.
- Tavoitteena oleva liikennekuolemien puolittaminen edellyttäisi liikennesuoritteiden vähenemistä
lähes 60 prosentilla, mikäli kuolemanriski eli liikennekuolemien määrä ajettua kilometriä kohden
jäisi nykytasolle. Jo nykyisen turvallisuustason säilyttäminen edellyttää siis monipuolisesti uusia
toimenpiteitä.
- Iäkkäiden autoilijoiden määrä liikenteessä kasvaa. Ikääntyminen tuo haasteita ajokyvyn arviointiin
ja ajokyvyn ylläpitoon sekä korostaa liikenneympäristön selkeyden ja esteettömyyden tarvetta.
- Tärkeimpään riskinottoon on ajoneuvotekniikan kehittyessä mahdollista puuttua kuljettajan toi-
mintaa rajoittavilla ja estävillä järjestelmillä, kuten alkolukolla.
- Ajoneuvokannan uudistuminen ja ajoneuvojen turvatekniikan kehittyminen on oleellinen edellytys
turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.
- Ilmastonmuutoksesta johtuen äärisääilmiöt yleistyvät ja voivat aiheuttaa nykyistä useammin lii-
kennehäiriöitä.

Liikenneturvallisuustyö Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Liikenneturvallisuustyön laaja toimintakenttä

Liikenneturvallisuustyö Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella on monen toimijan yhteistyötä. Uudenmaan ELY-keskuksen ohella merkittäviä toimijoita ovat tietenkin kunnat ja kaupungit, mutta myös Liikenneturvan ja poliisin panos on korvaamaton. Lisäksi liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot (maakuntien liitot, HSL) ovat mukana seudullisessa liikenneturvallisuustyössä.

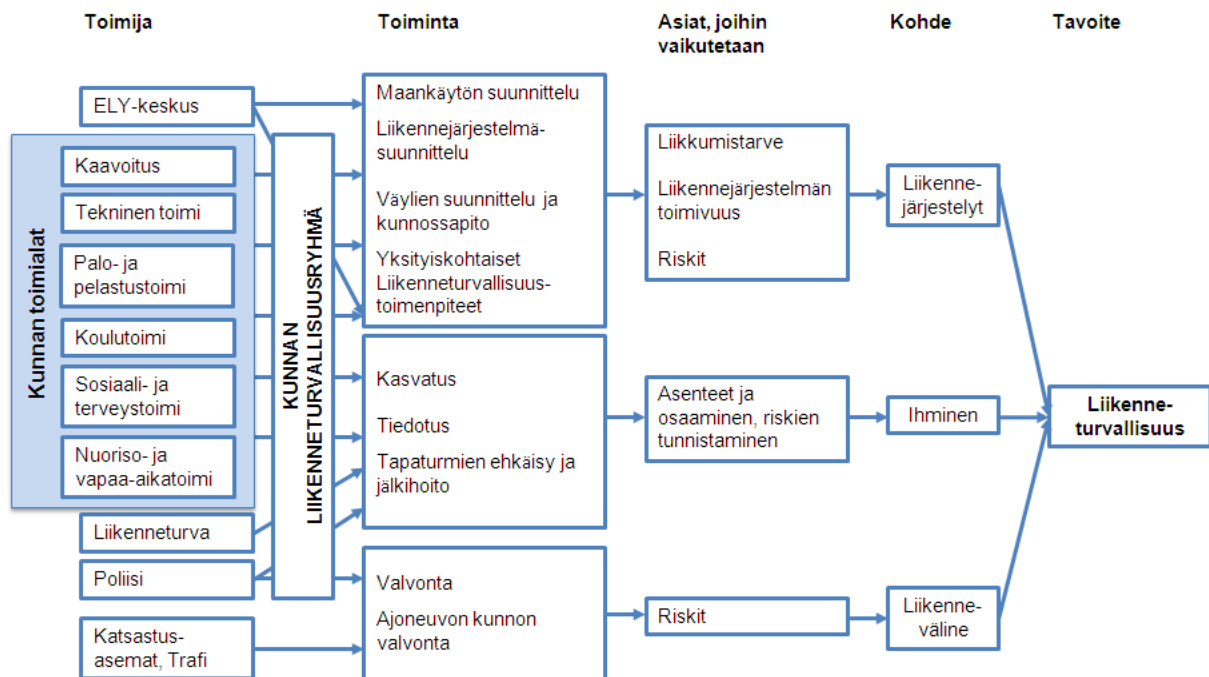
Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyö painottuu sen vastuulla olevan liikenneympäristön turvallisuuden kehittämiseen. Maanteiden turvallisuuden parantamistoimien lisäksi myös maankäytön ohjausta ja kasvatus- valistus- ja tiedotustyöhön osallistumista pidetään tärkeänä ja sitä tuetaan resurssien puitteissa.

Kuntien toimintamahdollisuudet liikenneturvallisuuden kehittämässä ovat laajat. Kunnat vastaavat asuin- ja liikenneympäristön suunnittelusta ja kehittamisestä. Eri hallintokuntien palvelujen kautta on tavoitettavissa kaikki asukasryhmät liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön keinoin.

Kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyö toteutuu usein hanketasolla; kunnat osallistuvat ELY-keskuksen vastuulla olevien suunnitelmien ja investointien hankeryhmiin. Kunnat tekevät maantiealueen toimia myös itse erillisillä suunnittelu- ja toteutus sopimuksilla.

Poliisin vastuulla on liikenteen valvonta. Liikenneturvan asiantuntemus liikenneturvallisuuden tiedotus- ja koulutusasioissa on erittäin arvokasta alueellisen toiminnan tukena. Lisäksi monet kansalaisjärjestöt, katsastusasemat ja muut yksityiset toimijat tekevät työtä, jolla vaikutetaan liikkujien asentisiin ja riskeihin liikenteessä.

Suomessa tutkijalautakunnat tutkivat kaikki tieliikenteen kuolonkolarit. Poliisin, lääkärin sekä käyttäytymistieteen, ajoneuvo- ja liikennetekniikan asiantuntijoiden yhteinen tutkinta tuottaa runsaasti kehittämisehdotuksia tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.



Kuva 5. Liikenneturvallisuustyön kenttä.

Liikenneturvallisuustyö ELY-keskuksessa

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella asuu noin kolmannes suomalaisista ja työpaikoista alueella sijaitsee 40 prosenttia. Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on 9100 kilometriä tiestöä ja 29 prosenttia Suomen maanteiden liikennesuoritteesta. Alueella on maan suurimmat liikennemäärät ja vilkkaimmat tieosuudet, mutta myös vähäliikenteistä tieverkkoa.

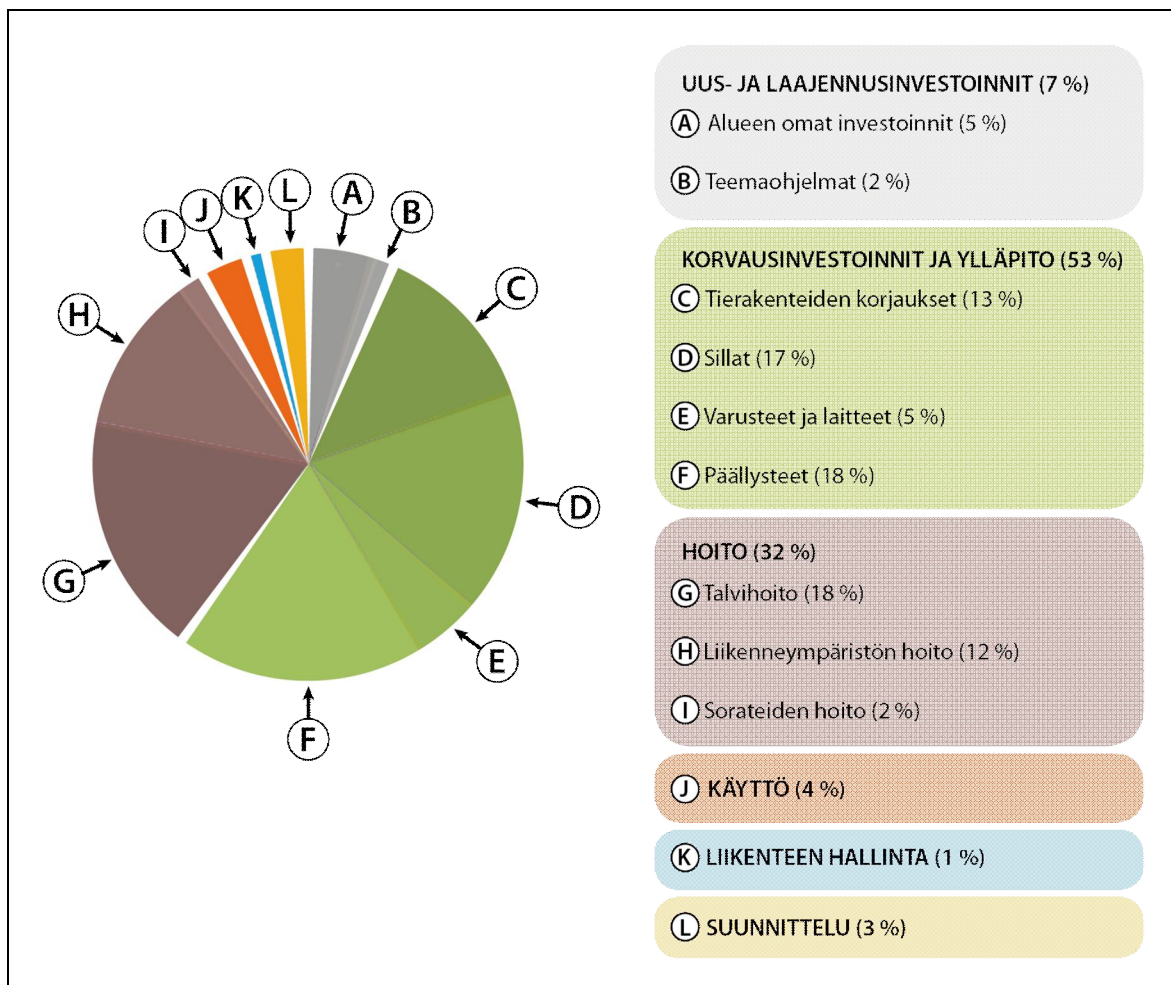
Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. Talvihoiton taso säilytetään ennallaan, siltoja korjataan tarpeen mukaan, vilkkaiden teiden päällysteiden kunto varmistetaan, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto joustaa käytössä olevan rahoituksen mukaisesti. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – käytön edistäminen ovat Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet.¹⁹

Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta on siis laajasti liikenneturvallisuutta edistävää. Liikenneturvallisuusnäkökulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Uudenmaan ELY-keskus huolehtii myös liikenteen hallinnasta alueellaan, eli liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta esimerkiksi liikenteen tiedotuksen ja ohjauksen, häiriönhallinnan sekä kuljettajan tuki- ja valvontajärjestelmien keinoin. Liikenneviraston tieliikennekeskus huolehtii liikenneolojen ajantasaisesta seurannasta ja liikenteen hallinnan tienvarsien laitteiden olosuhteisiin sopivien ohjauksien päivittäisestä. Uudenmaan ELY-keskus on myös yksi alueen joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

Kuntien ja seutujen liikenneturvallisuussuunnitelmilla ohjelmoidaan pienimpiä ELY-keskuksen turvallisuustoimia; suojateiden liikenneturvallisuuden parantamisia, nopeusrajoitustarkistuksia, näkemäraivauksia jne. Viime vuosina liikenneturvallisuussuunnitelmiin on sisällytetty myös kestävä liikunnan edistämistoimia. Toistaiseksi tosin kestävä liikunnan käsittelyn taso suunnitelmissa vaihtelee. Eri tavoin saatu käyttäjä- ja asiakaspalaute ohjaa osaltaan ELY-keskuksen toimintaa. Liikenneturvallisuus sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytykset ovat usein kansalaisilta, yrityksiltä, kunnilta ja järjestöiltä saatujen aloitteiden aiheita.



¹⁹ Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016



Kuva 6. Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoituksen (v. 2012 yhteensä 103,7 milj. €) jakautuminen eri toimiin.
Lähde: Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2013–2016.

Taulukko 1. Esimerkkejä liikenneturvallisuuden liittyvistä Uudenmaan ELY-keskuksen toimista ja toimintamuodoista.

<p>Liikennejärjestelmätyö ja maankäytön ohjaus</p>	<ul style="list-style-type: none"> – liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kestävän liikkumisen suunnitelmat – kaavaohjaus, kaavalausunnot, viranomaisneuvottelut, kaavojen tavoitteisiin vaikuttaminen maakunta-, yleis- ja asemakaavoituksessa, rakennemallit – kaavoihin liittyvä liikennesuunnittelu, aluevaraussuunnitelmat – suunnittelutarveratkaisut, naapurien kuulemiset, liittymäluvat – joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen, joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmat
<p>Liikenneturvallisuusyhteistyö</p>	<ul style="list-style-type: none"> – liikenneturvallisuussuunnitelmat – kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimintaan (KVT) osallistuminen – maakunnalliset liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmät – liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatoiminta – ELY-keskusten väliset yhteistyöryhmät (läntinen yhteistyöalue) – Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneturvallisuuden yhteistyöverkosto – Helsingin seudun LIITU-ryhmä
<p>Tienpidon ohjelmointi ja suunnitelmien laadinta</p>	<ul style="list-style-type: none"> – tienpidon ja liikenteen suunnitelma (TLS) – päällystysohjelma – hankekorit ja korikohtaiset tarveselvitykset (esim. liittymät) – ylläpitokorit ja korikohtaiset tarveselvitykset (esim. painumat) – hoidon ja ylläpidon suunnitelma (HYPS) – esisuunnittelu; toimenpideselvitykset, tarveselvitykset – tie- ja rakennussuunnitelmat – suunnittelusopimukset – erilaiset liikenneturvallisuustoimintaa tukevat selvitykset ja suunnitelmat, mm. koulujen kohtien turvallisuussuunnitelmat tai toimintalinja suojateiden rakentamisesta – joukkoliikenteen selvitykset (laatukäytävät, liityntäpysäköinti)
<p>Investointihankkeet</p>	<ul style="list-style-type: none"> – ajonopeuksien automaattivalvonta – liittymäjärjestelyt, liikennevalot – kaiteiden rakentaminen ja kunnostus – taajamateiden parantamishankkeet ja liikenteen rauhoittamistoimet – alikulkujen rakentaminen – erillisten jkp-väylien rakentaminen – keskikaiteiden rakentaminen – tievalaistuksen rakentaminen ja saneeraus – vaihtuvat nopeusrajoitukset ja vaihtuvat tiedotusopasteet – liityntäpysäköintihankkeet – riista-aidat – rakenteen parantamishankkeet – työnaikainen liikenteen ohjaus – kuntien toteuttamissopimuksilla maanteille tehtävät investoinnit
<p>Pienet liikenneturvallisustoimenpiteet</p>	<ul style="list-style-type: none"> – nopeusrajoitusten tarkistukset – suojatiejärjestelyt – hidasteet ja muut liikenteen rauhoittamistoimet – koulujen kohtien pienet toimenpiteet – pienet joukkoliikennetoimet – esteettömyystoimet – liikennemerkkijärjestelyt – tärisevien merkintöjen tekeminen ja ylläpito – pienet liittymätoimenpiteet – suojateiden varoitusvalot ja nopeusnäytöt
<p>Hoito ja ylläpito</p>	<ul style="list-style-type: none"> – teiden talvihoito – ajoratamerkintöjen ylläpito – painumien oikaisu – riista-alueiden raivaukset – näkemäraivaukset – jkp-väylien kunnossapito (kesä ja talvi) – päällysteen uusiminen – kelirikkokorjaukset – varusteiden ja laitteiden hoito ja ylläpito (kaiteet, liikennemerkit, opasteet)

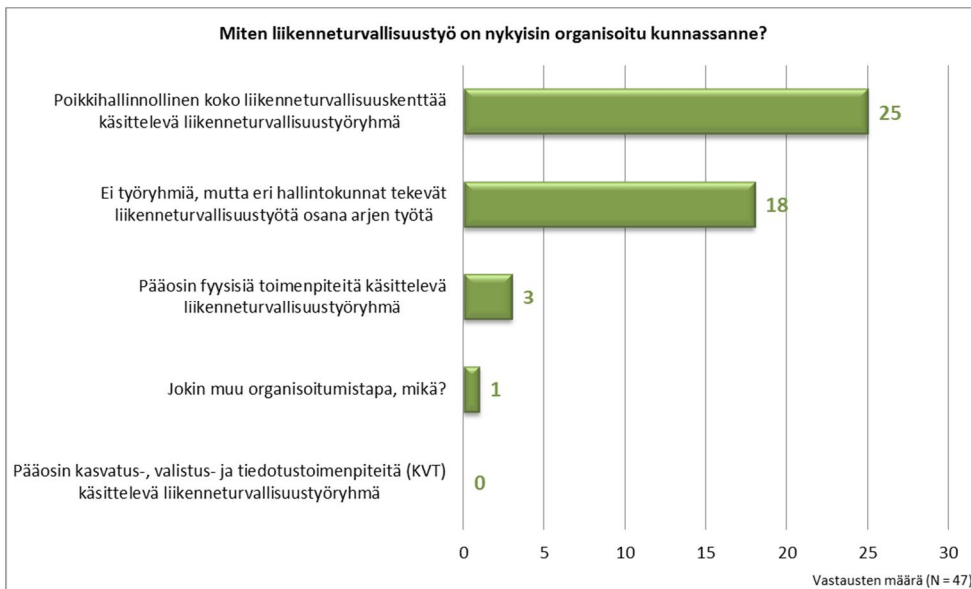
Liikenneturvallisuustyön nykytila kunnissa

Kunnissa tehtävä päivittäinen liikenneturvallisuustyö on toimivan liikenneturvallisuustyön ydin. Kunnittaisen työn aktiivisuus, laatu ja jatkuvuus henkilöityy yleensä kunnan liikenneturvallisuustyöryhmään ja erityisesti sen vetäjiin. Aktiivinen ja osaava ryhmä yhdessä ulkopuolisen avustuksen kanssa saa halutessaan pienelläkin vaivannäöllä ja budjetilla tehtyä laadukasta kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan alkuvaiheessa toteutettiin kuntakysely Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen 50 kuntaan. Kysely lähetettiin kunkin kunnan liikenneturvallisuustyöstä vastaavalle henkilölle, joka useimmiten oli teknisen toimen edustaja. Kyselyyn vastasi 47 kuntaa. Tämän kappaleen sisältö perustuu kyselyn tuloksiin.

Liikenneturvallisuustyön organisointi

Kuntien liikenneturvallisuustyötä tehdään tällä hetkellä poikkihallinnollisessa liikenneturvallisuustyöryhmässä 25 kunnassa (kuva 7). Lisäksi kolmessa kunnassa toimii lähinnä liikenneympäristön fyysisiä toimenpiteitä käsittelevä ryhmä. Etenkään pienissä kunnissa liikenneturvallisuustyöryhmää ei ole aina erikseen määritelty, mutta eri hallintokuntien jäsenet käsittelevät liikenneturvallisuuskysymyksiä osana kokonaistoimenkuvaansa.



Kuva 7. Miten liikenneturvallisuustyö on nykyisin organisoitu kunnassanne?

Liikenneturvallisuustyöryhmissä ovat eri tahot vaihtelevasti edustettuina ryhmän koosta riippuen. Hallintokunnista useimmin mukana ovat tekninen toimi ja koulutoimi, muiden hallintokuntien osalta vaihtelu on suurta. Myös muita tahoja on mukana runsaasti: muun muassa Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, autokoulut, Lions Club ja Mannerheimin lastensuojeluliitto. Konsulttia käyttää liikenneturvallisuustyön apuna 16 kuntaa.

Yhtä lukuun ottamatta ryhmät kokoontuvat säännöllisesti, 2–8 kertaa vuodessa. Liikenneturvallisuustyöryhmillä on päätöksentekovaltuutus 20 kunnassa ja rahaa varattuna ryhmän toiminnalle viidessä kunnassa. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseen on puolestaan varattu rahaa 23 kunnassa. Toimenpiteisiin varatut rahasummat vaihtelevat huomattavasti kunnan koon mukaan 10 000 – 300 000 euroon.

Taulukko 2. Yhteenveto kuntakyselyn vastauksista (tilanne keväällä 2012).

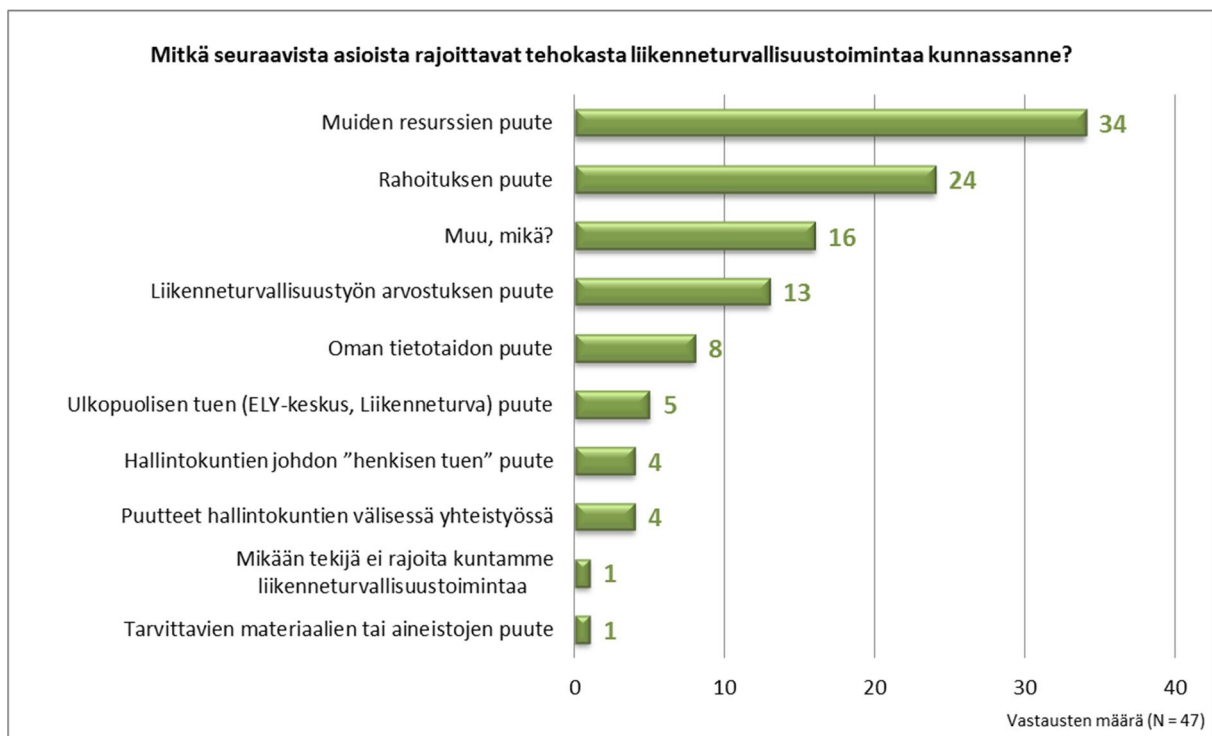
Kunta	Onko kunnassanne litu-ryhmä?	Kokoontuuko litu-ryhmä säännöllisesti?	Onko kuntanne mukana seudullisessa litu-työssä?	Onko seudullinen litu-työ tärkeää?	Onko litu-ryhmän toiminnalle varattu rahaa?	Käytetäänkö litu-työssä apuna konsulttia?
Uusimaa						
Askola	E	E	E	K	E	T
Espoo	K	K	K	K	E	T
Hanko	-	-	-	-	-	-
Helsinki	E	-	K	K	-	E
Hyvinkää	K	K	E	K	K	E
Inkoo	E	-	E	K	-	E
Järvenpää	K	K	K	K	K	K
Karjalohja	E	-	E	K	-	E
Karkkila	K	E	K	K	E	K
Kauniainen	E	-	K	K	E	K
Kerava	E	E	E	K	-	T
Kirkkonummi	K	K	K	K	E	K
Lapinjärvi	E	-	K	K	-	T
Lohja	K	K	E	K	E	E
Loviisa	E	-	E	K	-	E
Myrskylä	K	E	E	K	E	E
Mäntsälä	E	-	K	K	-	E
Nummi-Pusula	K	K	K	K	E	E
Nurmijärvi	K	K	K	K	E	E
Pornainen	K	K	K	K	E	K
Porvoo	K	K	E	K	E	T
Pukkila	E	-	E	K	-	E
Raasepori	K	K	E	K	E	K
Sipoo	K	K	K	K	E	E
Siuntio	K	K	E	K	E	K
Tuusula	K	K	E	K	E	E
Vantaa	K	K	K	K	E	E
Vihti	E	E	K	K	-	T
Kanta-Häme						
Forssa	K	K	E	K	E	E
Hattula	E	-	K	K	-	E
Hausjärvi	E	E	E	E	E	E
Humppila	E	-	E	K	-	E
Hämeenlinna	E	-	E	E	-	K
Janakkala	K	K	K	K	K	K
Jokioinen	E	-	K	K	-	E
Loppi	E	-	E	K	-	T
Riihimäki	K	K	E	E	-	E
Tammela	K	E	K	K	E	E
Ypäjä	K	E	K	K	E	E
Päijät-Häme						
Asikkala	K	K	K	K	E	K
Hartola	-	-	-	-	-	-
Heinola	K	E	K	K	K	T
Hollola	K	K	K	K	K	K
Hämeenkoski	-	-	-	-	-	-
Kärkölä	K	K	K	K	E	K
Lahti	K	K	K	K	E	K
Nastola	K	K	K	K	E	K
Orimattila	K	K	K	K	E	K
Padasjoki	K	K	K	K	E	K
Sysmä	E	-	E	-	-	T
Yhteensä (50 kuntaa)						
	K = 29	K = 24	K = 27	K = 43	K = 5	K = 16
	E = 18	E = 9	E = 20	E = 3	E = 26	E = 22
	- = 3	- = 17	- = 3	- = 4	- = 19	- = 3
						T = 9
Selite: K = Kyllä E = Ei - = Ei vastausta T = Olisi tarvetta						

Kunnan liikenneturvallisuustyö kannattaa jatkossakin organisoida poikkihallinnollinen työryhmän varaan – yli kaksi kolmannesta vastaajista piti tätä vaihtoehtoa parhaana. Kuusi vastaajaa perustaisi erilliset ryhmät teknisille toimenpiteille ja KVT-työhön. Myös liikenneturvallisuustyön organisointi ulkopuolisen toimijan toteuttamana on muutamien mielestä hyvä vaihtoehto.

Yli puolet kunnista (27 kpl) on mukana seudullisessa liikenneturvallisuusyhteistyössä jollain tavoin ja ylivoimainen enemmistö vastaajista (43 kpl) pitää seudullista yhteistyötä tarpeellisena. Yhteistyöalueen sopivaksi kooksi mainittiin noin maakunnan kattava alue tai muuten luonteva kuntaryhmä. Yhteistyöltä odotetaan tietoa, ideoita ja esimerkkejä oman työn tueksi sekä yhteisiä järjestelyjä kuntien raja-alueiden liikenneturvallisuudesta huolehtimiseksi. Esimerkkejä seudullisesta liikenneturvallisuustoiminnasta on esitetty liitteessä 3.

Liikenneturvallisuustyön asema ja sen parantaminen

Kuntakyselyn mukaan tehokasta liikenneturvallisuustyötä rajoittaa eniten ajan ja rahoituksen puute sekä vastaajista noin neljänneksen mielestä myös arvostuksen puute (kuva 8). Muutamia mainintoja sai myös oman tietotaidon puute, ongelmat hallintokuntien välisessä yhteistyössä sekä johdon tuen puute. Myös ELY-keskukselta odotetaan muutaman vastaajan mukaan enemmän tukea itse toimintaan tai toimenpiteiden rahoitukseen.

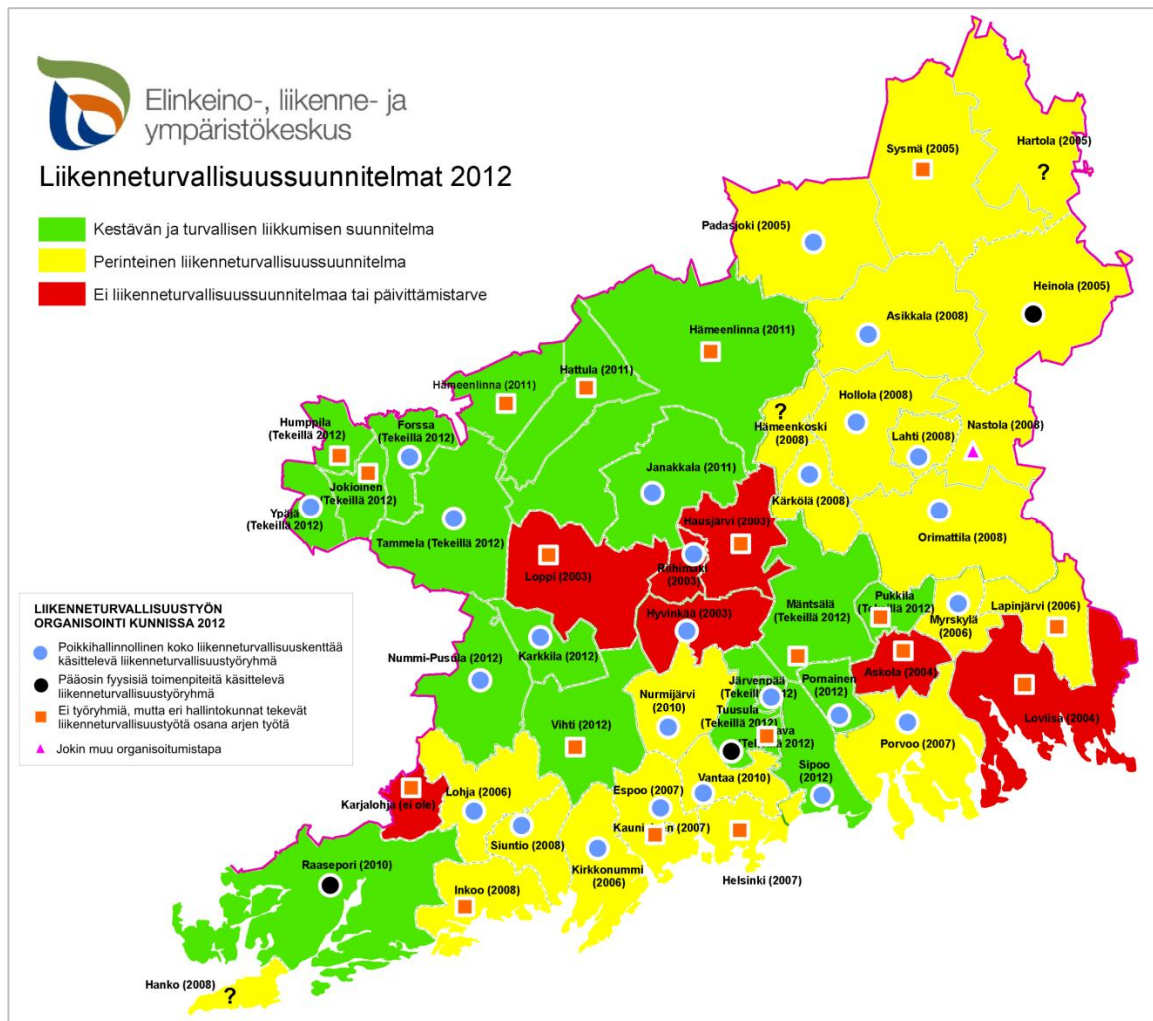


Kuva 8. Mitkä seuraavista asioista rajoittavat tehokasta liikenneturvallisuustoimintaa kunnassanne?

Vastaajien mielestä liikenneturvallisuusasiat huomioidaan varsin hyvin kaavoissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa: yli neljä viidestä vastaajasta oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuusasiat huomioidaan vähintään kohtalaisesti. Näin siitä huolimatta että varsinaisia liikenneturvallisuusauditointeja tehdään vähän. Useissa vastauksissa kerrottiin, että turvallisuusasioiden huomioon ottaminen sisältyy kaavoittajien, liikennesuunnittelijoiden ja konsulttien ammattitaitoon ja välittyy sitä kautta suunnitelmiin.

Yksi tärkeimmistä keinoista, joilla liikenneturvallisuustyön asemaa voitaisiin kyselyyn vastanneiden mielestä parantaa, on päättäjien liikenneonnettomuuksia koskevan kustannustietoisuuden parantaminen. Kuitenkaan yli puolessa kunnista liikenneonnettomuuksien kustannuksista ei ole jaettu tietoa päättäjille lainkaan ja vain joka kymmenennessä kunnassa tiedottaminen on säännöllistä.

Muiksi keinoiksi liikenneturvallisuustyön aseman parantamiseksi mainittiin päällikkötason edustajien saaminen liikenneturvallisuustyöryhmiin, määrärahojen osoittaminen liikenneturvallisuustyölle sekä liikenneturvallisuustiedon lisääminen ja onnettomuustilastojen esittely eri hallintokunnissa.



Kuva 9. Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuus ja kuntien nykyisen liikenneturvallisuustyön organisointi vuonna 2012.

ELY-keskuksen rooli ja liikenneturvallisuussuunnitelman sisältö

Yleisin kuntakyselyssä Uudenmaan ELY-keskuksen suuntaan esitetty toive on suunniteltujen liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen ELY-keskuksen hallinnoimalla tieverkolla. Rahaa toivotaan myös kuntien liikenneturvallisuustoimintaan tai konsulttiavun kustannuksiin. ELY-keskuksen toivotaan perehtyvän nykyistä paremmin kuntien liikenneturvallisuustilanteeseen ja suunnitelmiin jalkautumalla useammin kuntiin. Myös kuntakohtaisten liikenneturvallisuusyhteyshenkilöiden nimeämistä ehdotettiin. Näin ELY-keskus voisi ymmärtää paremmin kuntien tilanteen ja toiveet hankkeiden priorisoinnin suhteen.

Lisäksi toivotaan ELY-keskuksen edustajan osallistumista liikenneturvallisuustyöryhmiin ja kuntien yhteishankkeiden vetämiseen. Tiedonsaanti ELY-keskuksesta koetaan hankalaksi ja lupakäytännöt byrokraattisiksi, joten muutama vastaaja toivoi enemmän neuvontaa liikenneturvallisuusasioissa. Muita tiedonvälitykseen liittyviä tarpeita ovat tilastotiedon välittäminen, hallintokuntien edustajien kouluttaminen sekä laajempien liikenneturvallisuusseminaarien järjestäminen. ELY-keskuksen internet-sivujen selkeyttämisessä nähtiin paljon parantamisen varaa. ELY-keskuksen toiminnalta toivotaan paikallisten olosuhteiden ja pienten kuntien erityisongelmien parempaa huomioimista sekä tasa-

laatuisten ja kattavien toimintatavien levittämistä ELY-alueelle. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen mainittiin useita kertoja.

Liikenneturvan ja poliisin toiminta

Liikenneturva on tärkein kuntien liikenneturvallisuustyön apu ja tukija. Liikenneturvan ydintehtävänä on edistää liikenneturvallisuutta tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin sekä tutkimuksella. Liikenneturva pyrkii vaikuttamaan kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen parantumiseen yhteiskunnassa.

Liikenneturva luo asiantuntijana toiminnallansa edellytyksiä liikenneturvallisuustyön toteutumiselle kunnissa. Se tarjoaa apua henkilöstön perehdyttämiskoulutuksiin, toimintamalleja ja aineistoja eriikäisten ja eri tienkäyttäjryhmien liikennekasvatukseen ja autoilijoiden jatkokoulutukseen sekä kouluttajia teematilaisuuksiin. Liikenneturva myös pitää kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ajan tasalla valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön tilasta ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutkimusten tuloksista.



Kuva 10. Esimerkki Liikenneturvan kampanjasta.

Poliisin tehtäviin liikenneturvallisuustyössä kuuluu mm. liikenteen valvonta, ennaltaehkäisevä tiedottaminen medioissa sekä kasvatus- ja valistustyö päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa. Poliisin suorittama liikenteen valvonta käsittää monia osa-alueita, kuten ajonopeudet, päihteet, turvalaitteet, raskaan liikenteen valvonta ja liikennesääntöjen noudattaminen. Keinoja liikenteen valvontaan ovat päivittäinen tiellä tapahtuva valvonta, ratsiat, automaattinen kameravalvonta, kameravalvontautot sekä teema-iskut ja kampanjat (kuten rengasratsiat, raskaiden ajoneuvojen kuormien tarkastaminen jne.) Kuntien suuntaan merkittävin yhteistyön taso on lähi- tai koulupoliisitoiminta, jossa nimetty poliisi vastaa tietyn alueen yhteydenpidosta kunnan suuntaan ja osallistumisesta liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Poliisin valvontaresurssien vähäisyys on kaikkien liikenneturvallisuustoimijoiden mielestä yksi merkittävimmistä liikenneturvallisuustyön ongelmista, ja liikenneturvallisuuden kannalta on olennaista, ettei poliisin valvontaresursseja heikennetä organisaatiomuutoksien yhteydessä. Myös poliisin säännöllistä osallistumista lasten ja nuorten parissa tehtävään koulutustustyöhön tarvitaan jatkosakin.

Liikenneturvallisuustyön nykytila

- Liikenneturvallisuus on ELY-keskuksen perustienpidon tärkeimpiä tavoitteita. Liikenneturvallisuus ohjaa tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa.
- Kunnan liikenneturvallisuustyön organisointimalleista suosituin ja yleisin on poikkihallinnollinen työryhmä, joka toimii noin puolessa kunnista.
- Kuntakyselyn mukaan tehokasta liikenneturvallisuustyötä rajoittaa eniten ajan ja rahoituksen puute sekä vastaajista noin neljänneksen mielestä myös arvostuksen puute. Työhön tarvitaan innostuneita tekijöitä, toisinaan myös konsulttiapua.
- ELY-keskukselta toivotaan vetoapua liikenneturvallisuussuunnitteluun ja organisoitumiseen sekä tilastotiedon välittämiseen. Lisäksi paikalliset olosuhteet tulisi ottaa paremmin huomioon.
- ELY-keskuksen viestinnässä ja yhteydenpidossa kuntiin nähtiin parantamisen varaa.
- Seudullista liikenneturvallisuusyhteistyötä pidetään tarpeellisena; toiveena muun muassa käytäntöjen yhtenäistäminen naapurikuntien välillä, suunnitteluyhteistyö, ideointi ja asiantuntemus kuntien oman toiminnan kehittämiseksi.
- Suurimpina huolenaiheina kunnissa pidettiin nuorten ja mopoilijoiden asenteita sekä rattijuopumusta.



Liikenneturvallisuuksilanne

Liikennekuolemien määrä vähentynyt viime vuosina

Liikenneonnettomuuksia on tarkasteltu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta kymmenen vuoden ajalta, vuosilta 2001–2010. Tuona aikana alueella on tapahtunut vuosittain keskimäärin noin 78 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, 2 050 henkilövahinko-onnettomuutta ja 8 120 omaisuusvahinko-onnettomuutta. Vuonna 2011 koko Suomen tieliikenteessä kuolleiden määrä oli 292, mikä oli 7 prosenttia edellisvuotta enemmän. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kuolleiden määrä kasvoi voimakkaammin; vuonna 2011 kuolleita oli 69, mikä oli 35 prosenttia enemmän kuin vuonna 2010. Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli vuonna 2011 yhteensä 1971, mikä on 2 prosenttia enemmän kuin vuonna 2010.

Raskas liikenne on mukana 15 prosentissa maanteiden henkilövahinko-onnettomuuksista ja 36 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Raskas ajoneuvo on harvoin syyllinen osapuoli, vuonna 2011 tehdyn tutkimuksen mukaan ammattiliikenteen onnettomuuksissa ammattikuljettaja oli pääaiheuttajana keskimäärin joka viidennessä onnettomuudessa²⁰. Raskaan kaluston mukanaolo onnettomuudessa aiheuttaa lähes aina henkilövahinkoja ja tekee niistä keskimääräistä vakavampia. Alkoholi on mukana viidessä prosentissa raskaan liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista.

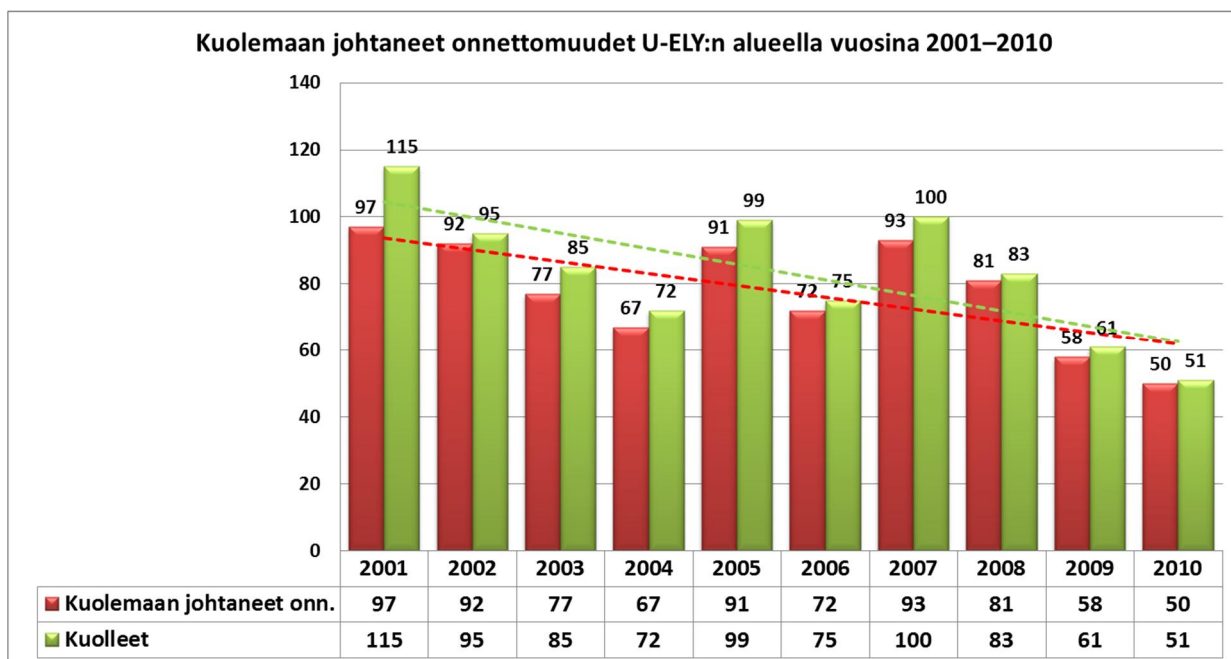
Taulukko 3. Onnettomuuksien kokonaismäärät (lähde: Tilastokeskus).

Maakunta	Onnettomuudet v. 2001–2010			Uhrit v. 2001–2010	
	Omaisuusvahinkoihin johtaneita (noin)	Henkilövahinkoihin johtaneita (noin)	Kuolemaan johtaneita	Loukkaantui (noin)	Kuoli
Uusimaa	60 000	16 000	516	20 700	542 (n. 54/v)
Kanta-Häme	11 700	2 000	120	2 500	137 (n. 14/v)
Päijät-Häme	9 500	2 500	142	3 100	157 (n. 16/v)
Uudenmaan ELY-keskuksen alue	81 200	20 500	778	26 300	836

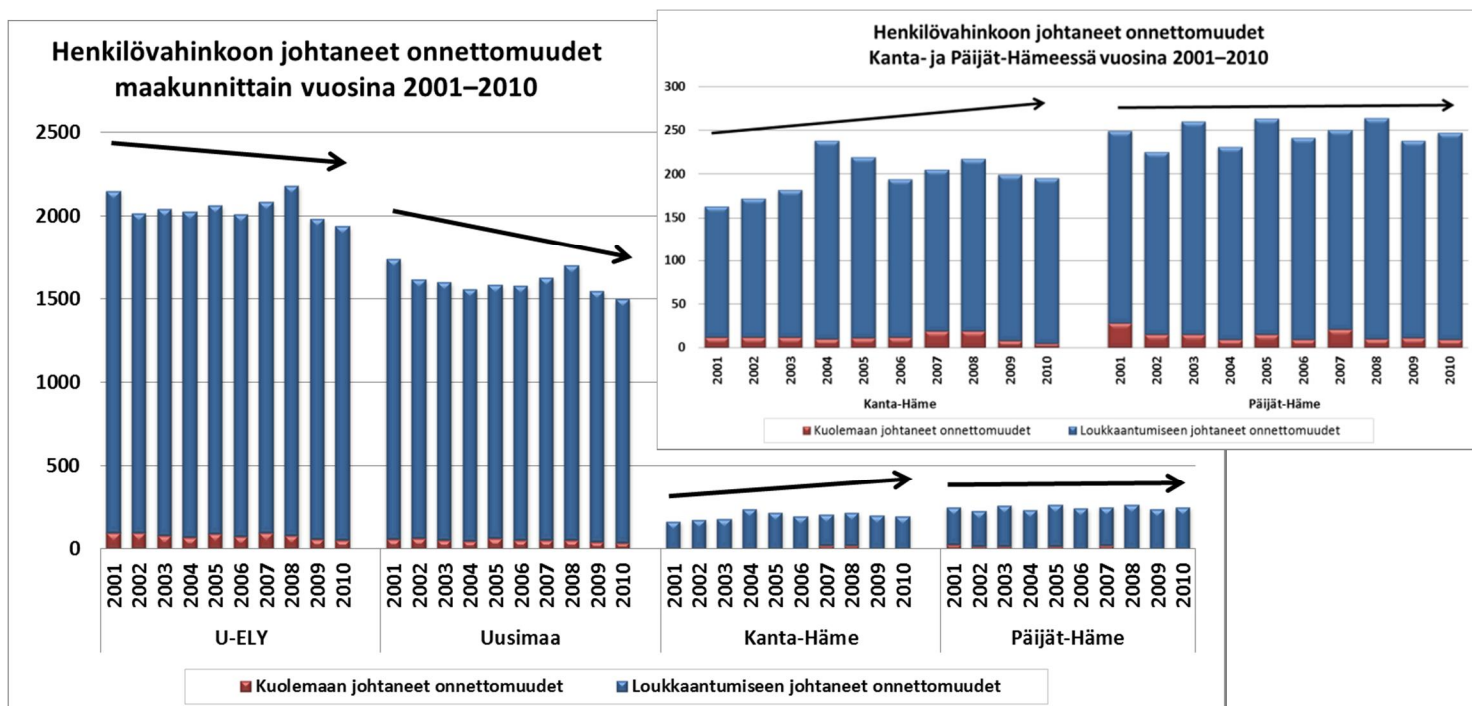
Kymmenen vuoden aikana tilanne on kuitenkin kehittynyt myönteiseen suuntaan. Liikenneonnettomuuksissa vuosittain kuolleiden määrä on laskenut noin puoleen eli sadasta viiteenkymmeneen (kuva 11). Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt yli kymmenellä prosentilla. Kehitys ei ole ollut lineaarista, mutta henkilövahinkojen alenema tällä aikavälillä on kuitenkin selvä sekä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kokonaisuutena että Uudellamaalla. Päijät-Hämeessä henkilövahinkojen määrissä ei ole tapahtunut vähenemistä ja Kanta-Hämeessä onnettomuusmäärät ovat jopa kasvaneet (kuva 12). Väkilukuun suhteutettuna eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vuosina 2001–2010 tapahtui Nummi-Pusulassa, Lapinjärvellä, Hartolassa, Loviisassa ja Padasjoella (liitteessä 2 kunnittainen vertailu). Kunnittaista vertailua tarkastellessa tulee huomioida, että osassa kuntia tieverkolla on tehty merkittäviä muutoksia, joiden johdosta tarkastelujakson alun onnettomuusalttiit kohdat on voitu jo parantaa. Lisäksi osassa kuntia pääväylien läpikululiikenteellä on suuri osuus kunnan onnettomuuksista.

Onnettomuuksien lukumäärien arviointi perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin, jotka antavat hyvän yleiskuvan seudun onnettomuuksien määrästä ja kehityksestä. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa on kuitenkin myös selviä puutteita. Liikennekuolemien osalta tilastot ovat kattavia, mutta kaikki henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ja etenkin omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet eivät päädy tilastoihin. Erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksia puuttuu tilastoista.

²⁰ Trafín julkaisu 10/2011 Ammattiliikenteen kuolonkolarit ja niiden riskitekijät



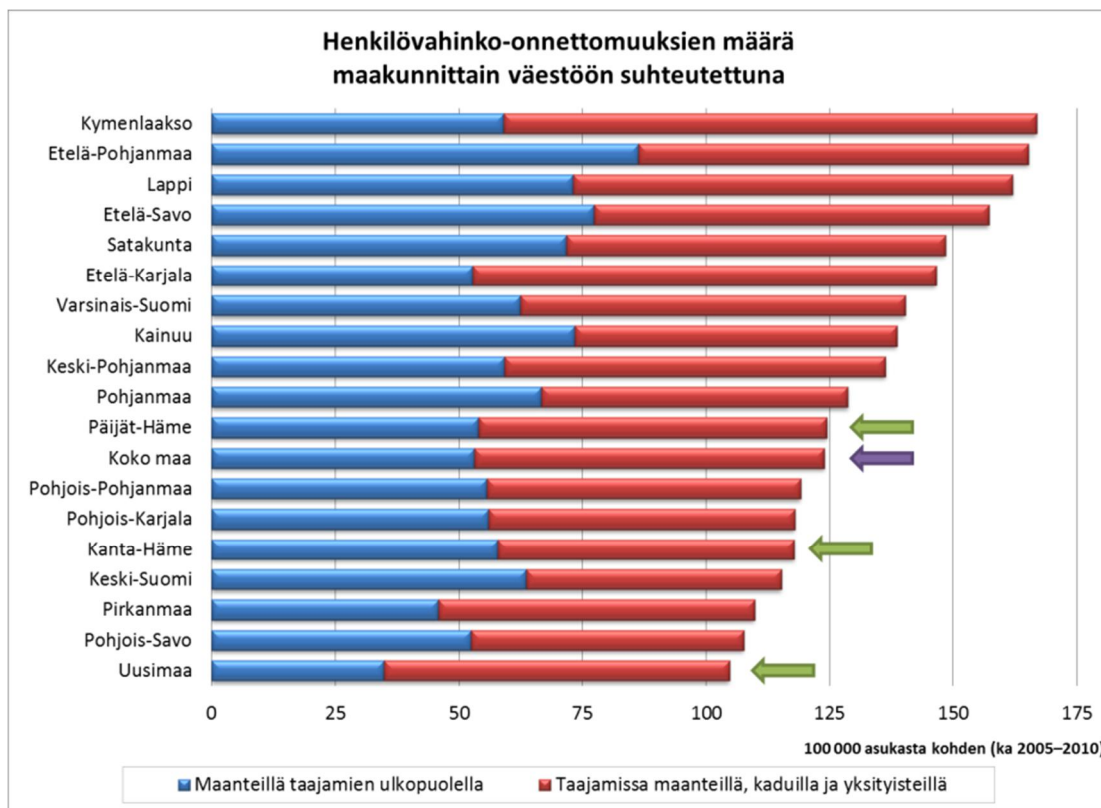
Kuva 11. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys vuosina 2001–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).



Kuva 12. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien kehitys maakunnittain vuosina 2001–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

Kun henkilövahinko-onnettomuuksien määrät suhteutetaan väestöön, tapahtuu Uudellamaalla vähiten onnettomuuksia ja Kanta- ja Päijät-Hämeessä keskimäärin saman verran kuin koko Suomessa (kuva 13). Kanta- ja Päijät-Hämeessä noin puolet henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtuu taajamien ulkopuolella maanteillä ja puolet taajamien sisällä maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä. Uudellamaalla taajamien ulkopuolisten maanteiden osuus henkilövahinko-onnettomuuksista on vain noin kolmannes (vähiten koko Suomessa). Niin Uudellamaalla kuin koko Uudenmaan ELY-keskuksen alueellakin johtavat henkilövahinko-onnettomuudet muuta maata harvemmin kuolemaan. Kaikkein vähiten kuolemia tapahtuu väestöön suhteutettuna Uudenmaan henkilövahinko-

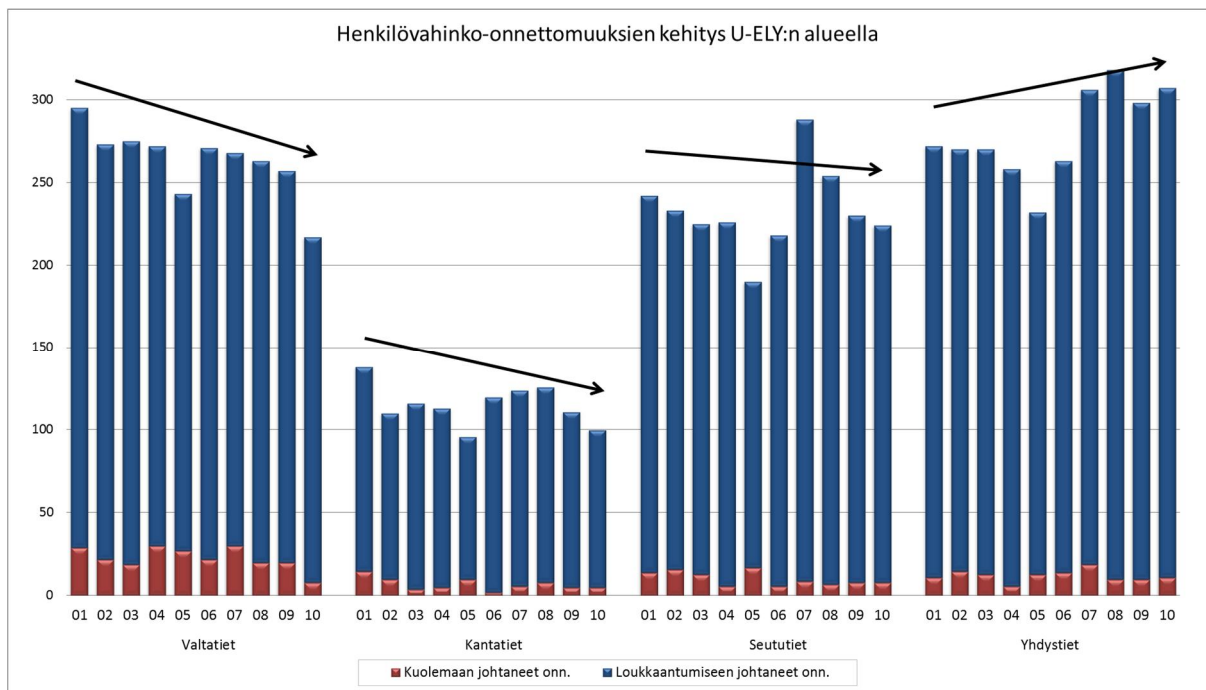
onnettomuuksissa, mutta sekä Kanta- että Päijät-Hämeessä liikennekuolemia tapahtuu väestöön suhteutettuna maakuntien keskiarvoa enemmän. Toisin sanoen erot Uudenmaan ELY-keskuksen maakuntien välillä ovat suuria ja henkilövahinko-onnettomuudet ovat etenkin Kanta-Hämeessä keskimääräistä vakavampia.



Kuva 13. Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu maakunnittain (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

Pääteiden onnettomuudet vähentyneet

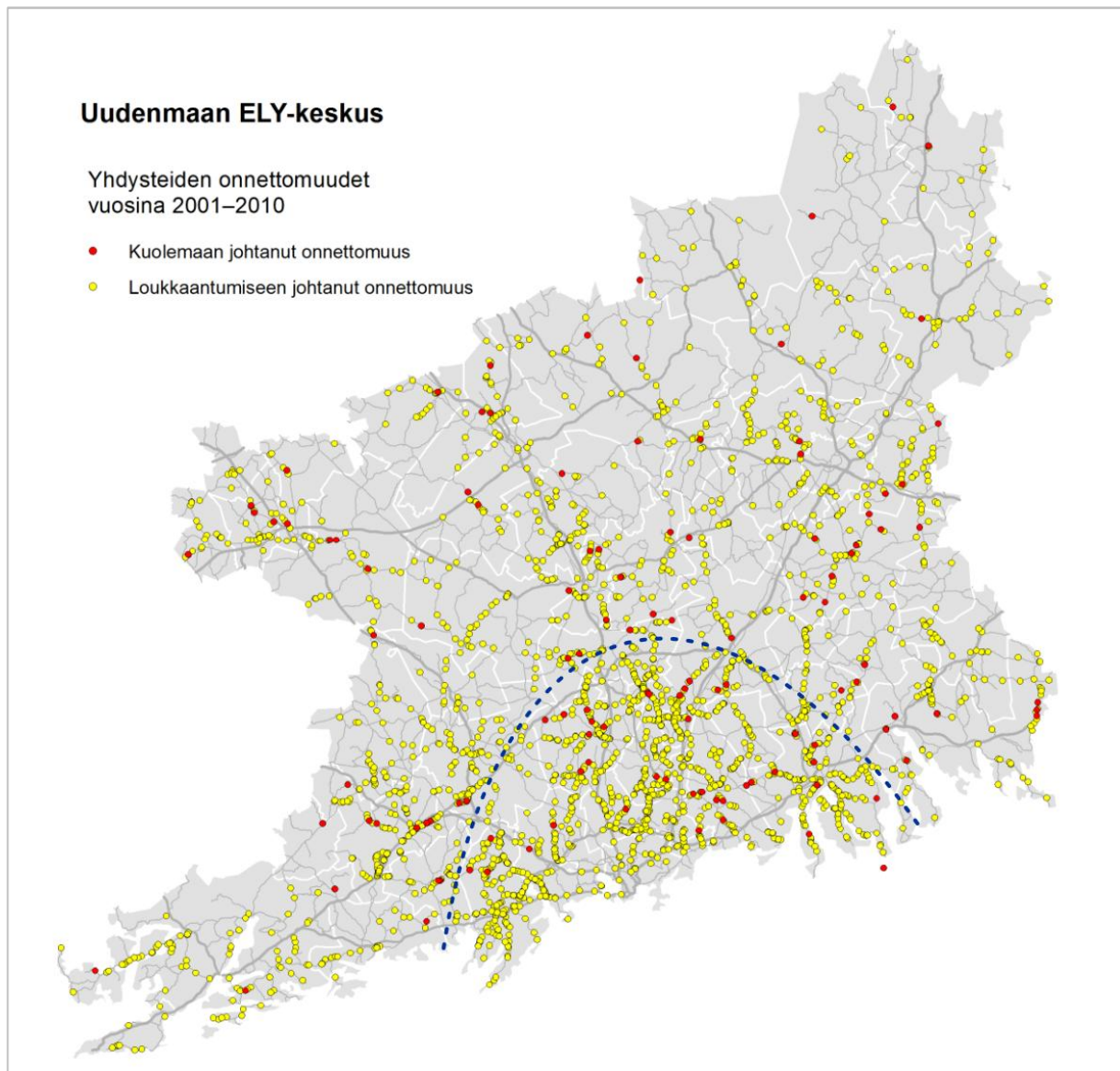
Kymmenen vuoden tarkastelujaksolla Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikennekuolemista 69 prosenttia (575 kuolemaa) tapahtui maanteillä. Maanteiden liikennekuolemista puolestaan yhdeksän prosenttia tapahtui taajamissa. Tieluokittain tarkasteltuna liikennekuolemista 44 prosenttia sijoittui valta-teille, 13 prosenttia kantateille, 20 prosenttia seututeille ja 23 prosenttia yhdysteille. Äkkiseltään valta-teiden osuus vaikuttaa huolestuttavalta, mutta valtateiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on kuitenkin selvästi vähentynyt tarkastelujakson aikana. Osasyynä valtateiden henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemään lienee pääteille toteutetut suurinvestoinnit. Myös kantateillä henkilöva-hinko-onnettomuuksien määrät ovat hiljalleen pienentyneet ja seututeillä ne ovat pysyneet suunnilleen ennallaan. Huolenaiheeksi nousevat yhdystiet, joilla onnettomuusluvut ovat selvässä kasvussa (kuva 14).



Kuva 14. Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteiden henkilövahinko-onnettomuksien kehitys tieluokittain (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

Yhdysteiden onnettomuudet sijoittuvat alueellisesti Keski-Uudellemaalle sekä Kirkkonummen ja Porvoon tuntumaan; alueille jossa liikennesuoritteet ovat kasvaneet huomattavasti viimeisen kymmenen vuoden aikana (kuva 15). Toiminnallisesti yhdysteiden onnettomuudet kasautuvat Helsingistä säteittäisesti lähtevien pääväylien syöttöliikennettä palveleville yhdystieosuuksille. Syöttöliikenteen edelleen lisääntyessä yhdystiet kuormittuvat ja onnettomuusalttius kasvaa. Yhdysteiden onnettomuksista kohtaamisonnettomuudet ovat tarkastelujakson aikana vähentyneet, mutta samaan aikaan mo-po-onnettomuudet ovat vastaavasti lisääntyneet.

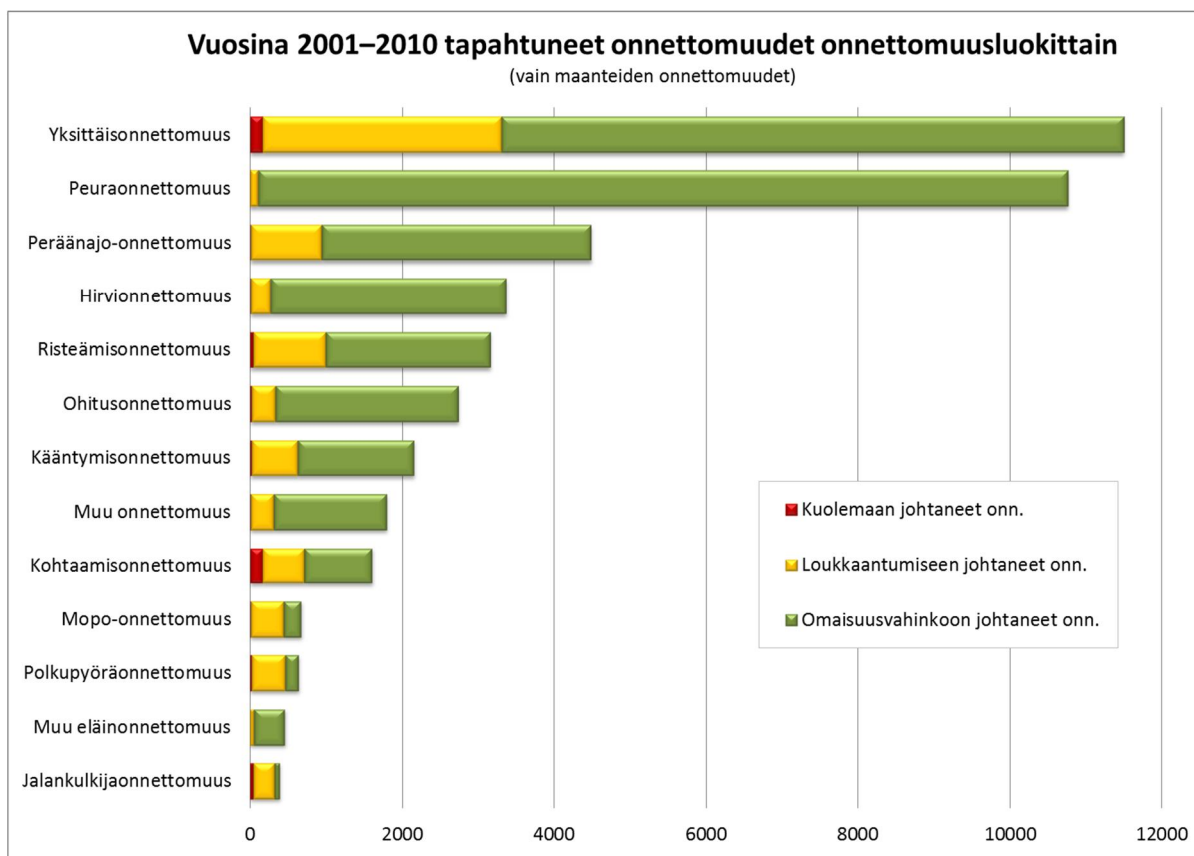




Kuva 15. Uudenmaan ELY-keskuksen yhdysteiden henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet ongelmana

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteillä tapahtuu lukumääräisesti eniten yksittäisonnettomuuksia ja toiseksi eniten peuraonnettomuuksia (kuva 16). Yksittäisonnettomuuksissa tapahtuu eniten henkilövahinkoja, peuraonnettomuudet sen sijaan aiheuttavat pääasiassa omaisuusvahinkoja. Maanteiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista suurin osa on yksittäisonnettomuuksia ja kohtaamisonnettomuuksia (kuva 17). Kolmanneksi suurin ryhmä maantiekuolemisissa on jalankulkijaonnettomuudet. Etenkin pääteillä (valta- ja kantateillä) kohtaamisonnettomuuksien osuus korostuu: niitä on kuolemaan johtaneista onnettomuuksista peräti 37 prosenttia.

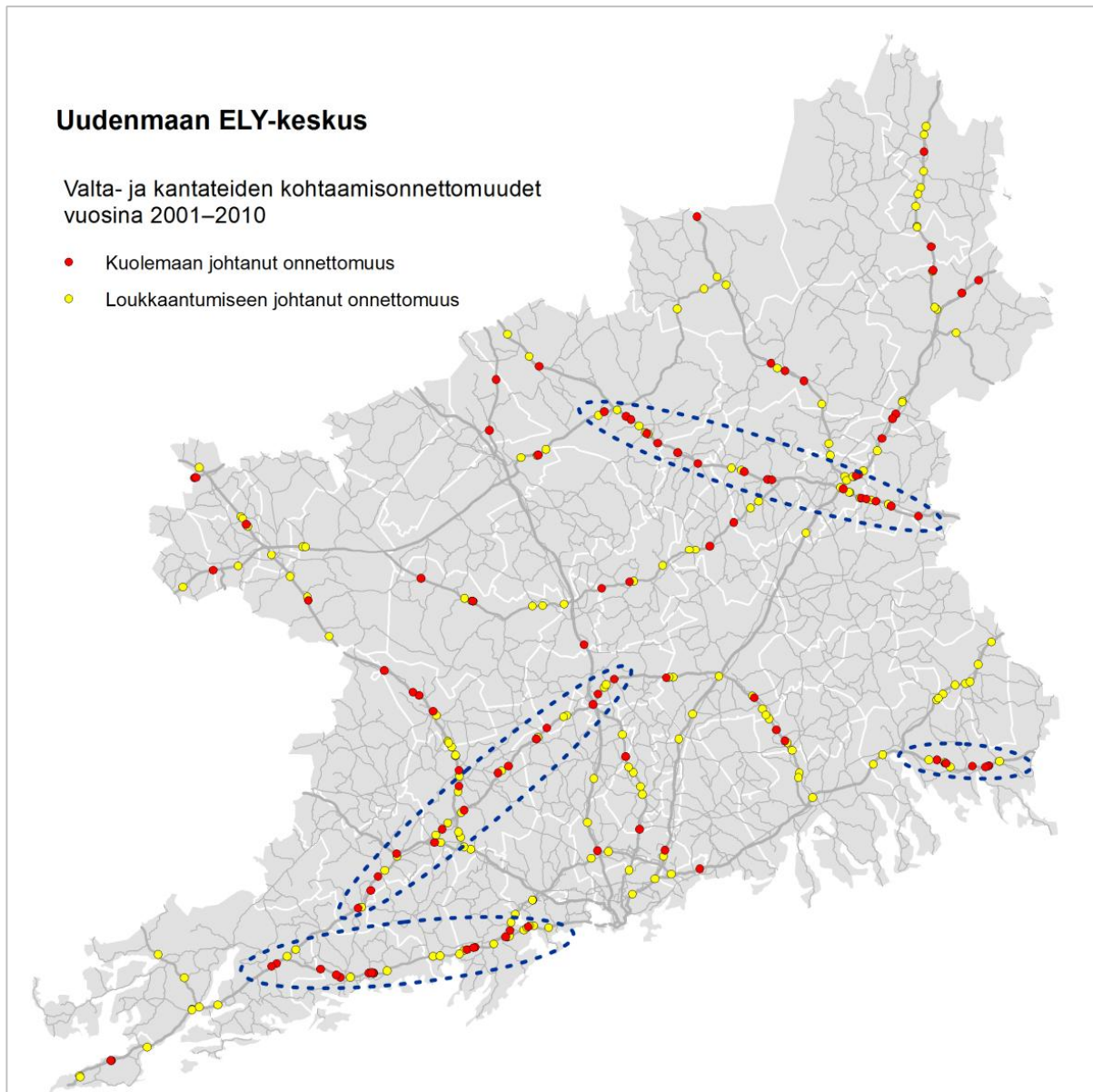


Kuva 16. Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).



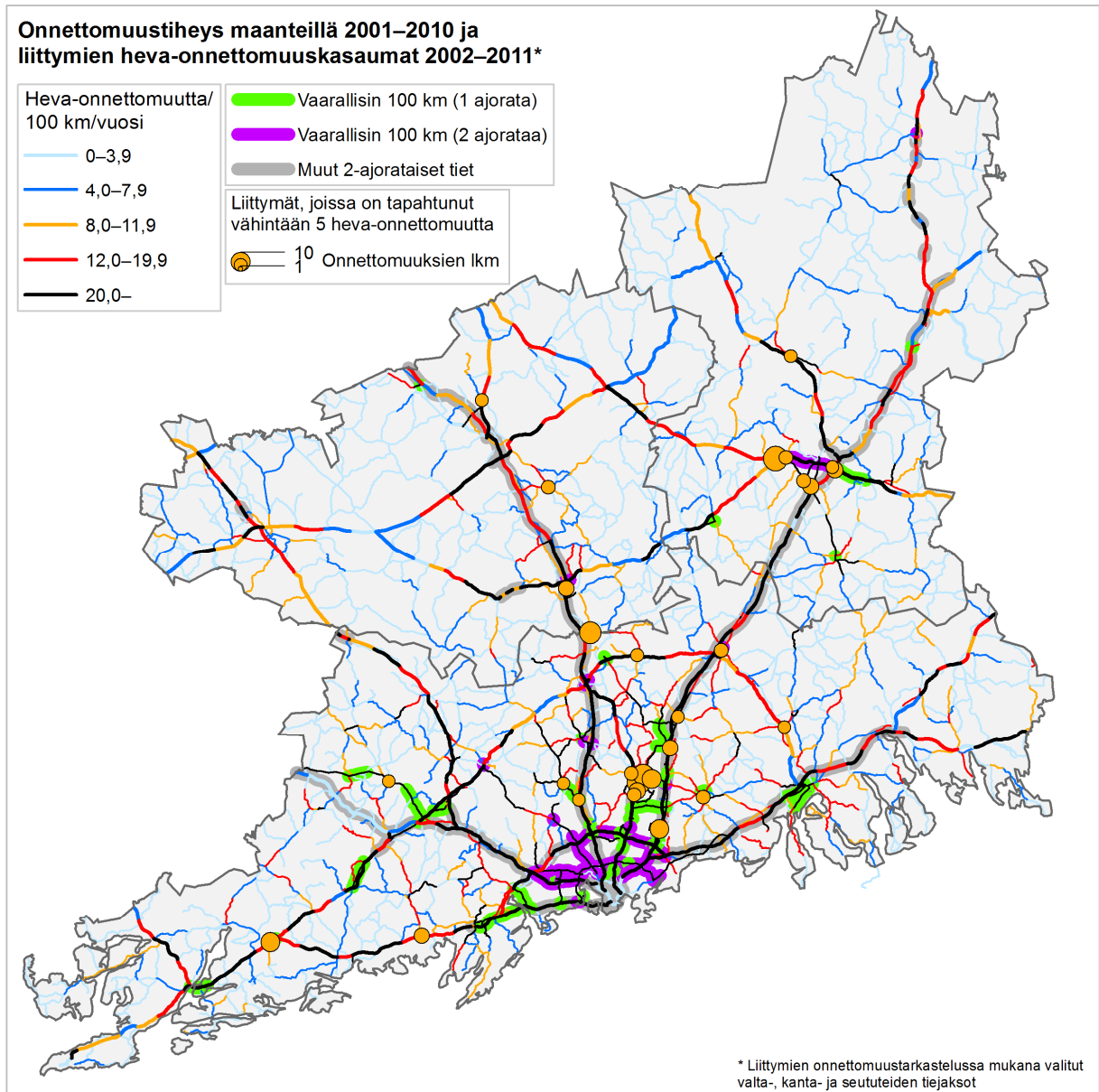
Kuva 17. Maanteiden kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

Uudenmaan ELY-keskuksen valta- ja kantateiden kohtaamisonnettomuuksien keskittymät löytyvät kantatieltä 51, valtatieltä 25 väliltä Lohja–Hyvinkää, valtatieltä 12 väliltä Tuulos–Nastola ja valtatieltä 7 Koskenkylän itäpuolelta (kuva 18). Kantatien 51 välin Kirkkonummi–Kivenlahti ja valtatie 7 osalta teiden kunnostustyöt ovat parhaillaan käynnissä.



Kuva 18. Uudenmaan ELY-keskuksen valta- ja kantateiden kohtaamisonnettomuudet vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

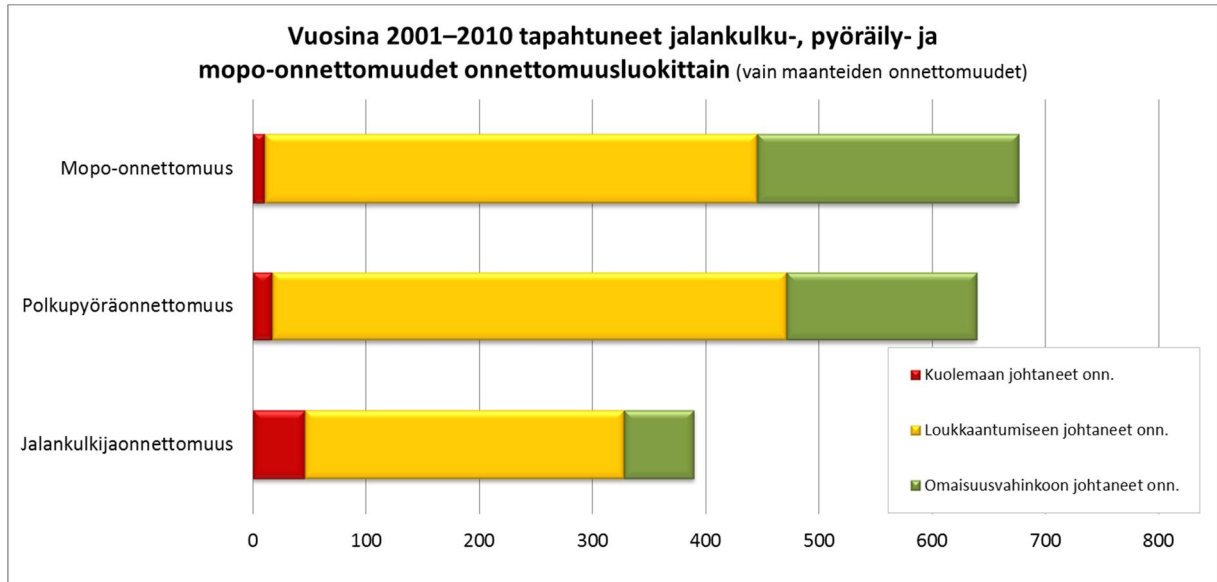
Maanteiden onnettomuusriskiä voidaan mitata suhteuttamalla henkilövahinko-onnettomuuksien määrä tiekilometreihin (ns. onnettomuustiheys, onnettomuutta / 100km / vuosi). Onnettomuustiheydellä mitattuna Uudenmaan ELY-keskuksen alueen turvattomimmat maantiet sekä henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat liittymät on esitetty kuvassa 19. Vaarallisimmat tiejaksot ja liittymät on esitetty yksityiskohtaisemmin liitteissä 5 ja 6.



Kuva 19. Uudenmaan ELY-keskuksen valta- ja kantateiden henkilövahinko-onnettomuustiheys vuosina 2001–2010 sekä henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat tasoliittymät. Liittymien henkilövahinko-onnettomuustarkastelussa mukana kaikki valta- ja kantatiet sekä vilkkaimmat seututiet (KVL > 2500). Tarkastelun ulkopuolelle rajattu Kehä III ja sen sisäpuoliset maantiet sekä moottori- ja moottoriliikenneteiden liittymät. (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

Jalankulkijat turvattomassa asemassa

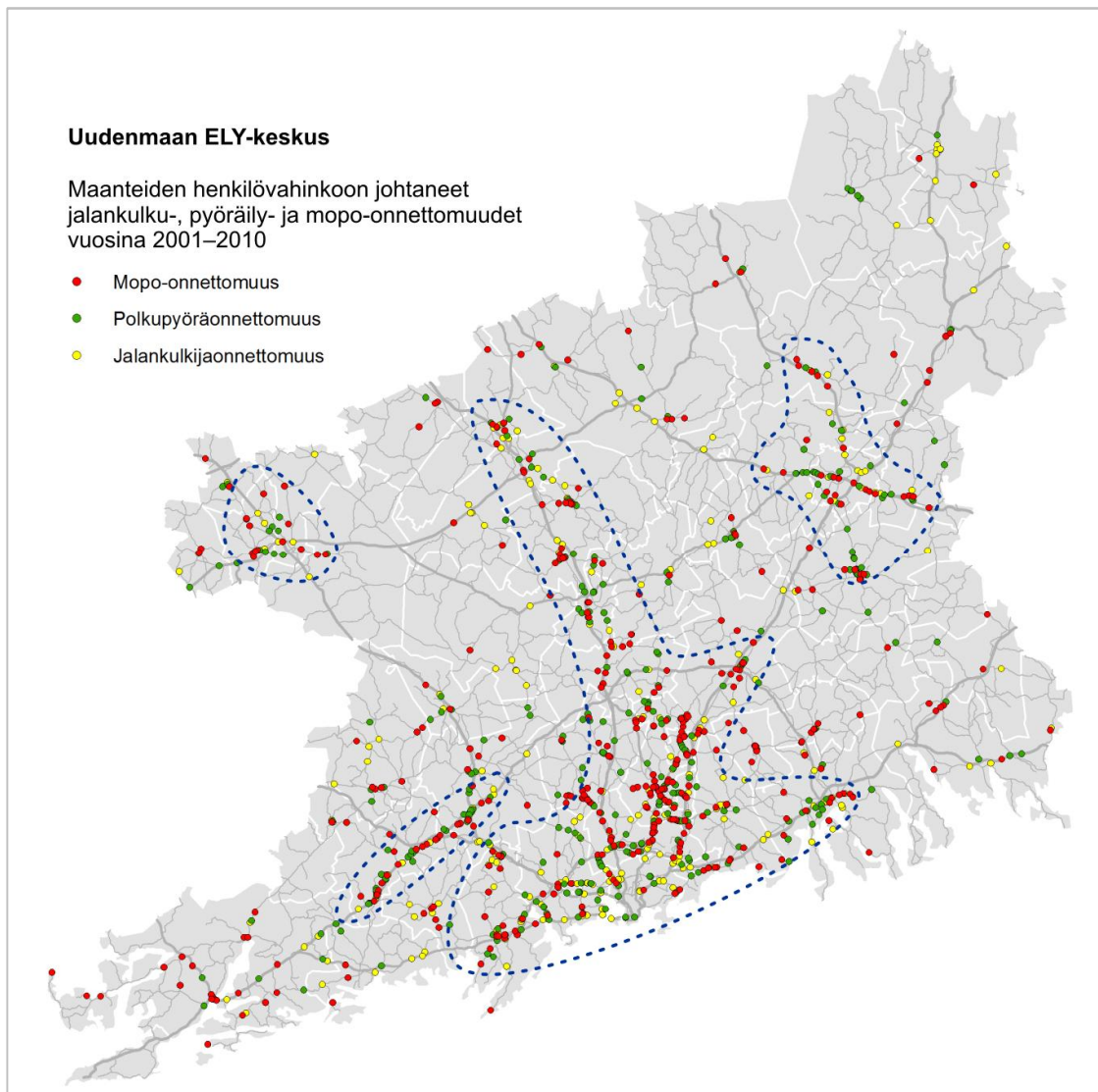
Maanteiden jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksista eniten kuolemantapauksia syntyy jalankulkijaonnettomuuksissa ja eniten henkilövahinkoja polkupyöräonnettomuuksissa. Omaisuusvahinkoja tapahtuu eniten mopo-onnettomuuksissa (kuva 20).



Kuva 20. Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).

Alueellisesti jalankulun, pyöräilyn ja mopoilun henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet paikantuvat pääkaupunkiseudun ympäristöön, Kirkkonummelle, pääradan suuntaiselle vyöhykkeelle sekä Porvooseen (kuva 21). Erityisesti Keski-Uudellamaalla tapahtuu paljon onnettomuuksia. Muina onnettomuuskausina erottuvat Lohja–Nummela-väli valtatiellä 25 sekä Forssan ja Lahden ympäristöt. Taajamissa henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu 42 prosenttia. Niistä 40 prosenttia tapahtuu suojateillä, 40 prosenttia ajoradalla ja 20 prosenttia kevyen liikenteen väylillä. Väestöön suhteutettuna eniten onnettomuuksissa loukkaantuneita on Järvenpäässä, Helsingissä, Lahdessa, Forssassa ja Riihimäellä.



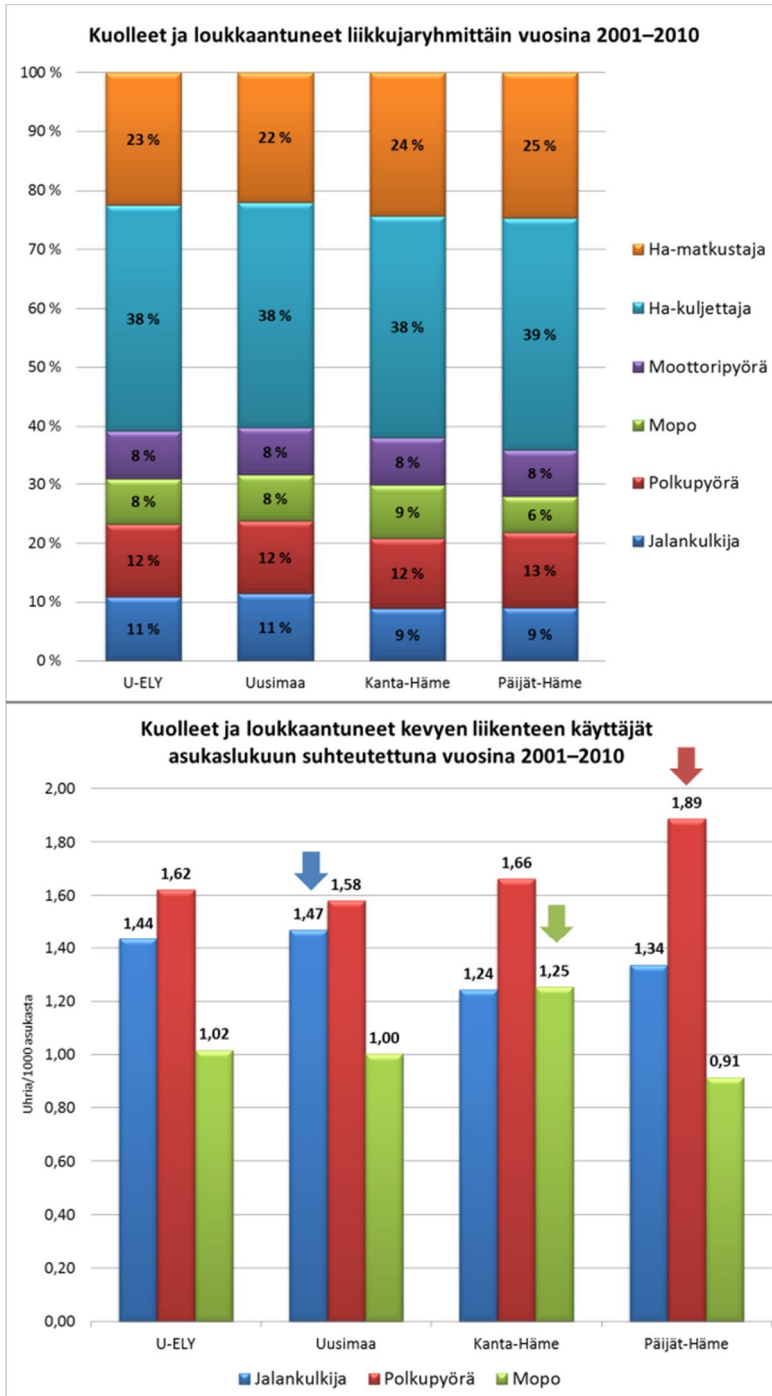


Kuva 21. Uudenmaan ELY-keskuksen maanteiden henkilövahinkoon johtaneet jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuudet vuosina 2001–2010 (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maantiet).



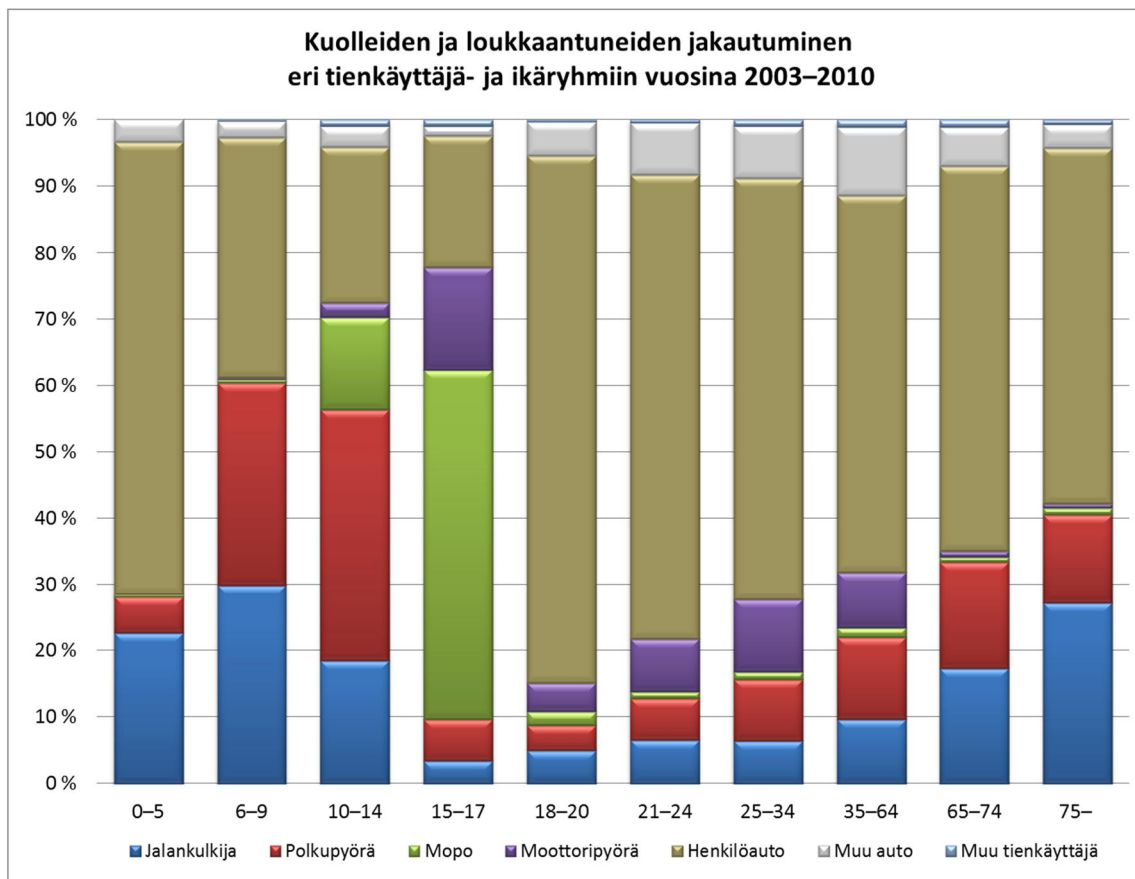
Eri liikkujaryhmien henkilövahinko-onnettomuudet

Eri liikkujaryhmille tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien osuuksien suhteen Uudenmaan ELY-alueen maakunnat olivat hyvin lähellä toisiaan (kuva 22). Yli 60 prosenttia henkilövahingoista tapahtuu henkilöautojen kuljettajille ja matkustajille, noin 15 prosenttia moottoripyörille ja mopoille sekä reilut 20 prosenttia jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Väkilukuun suhteutettuna jalankulun, pyöräilyn ja mopon käyttäjistä jalankulkijoille sattui eniten onnettomuuksia Uudellamaalla, mopoilijoille Kanta-Hämeessä ja polkupyöräilijöille Päijät-Hämeessä.



Kuva 22. Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet vuosina 2001–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

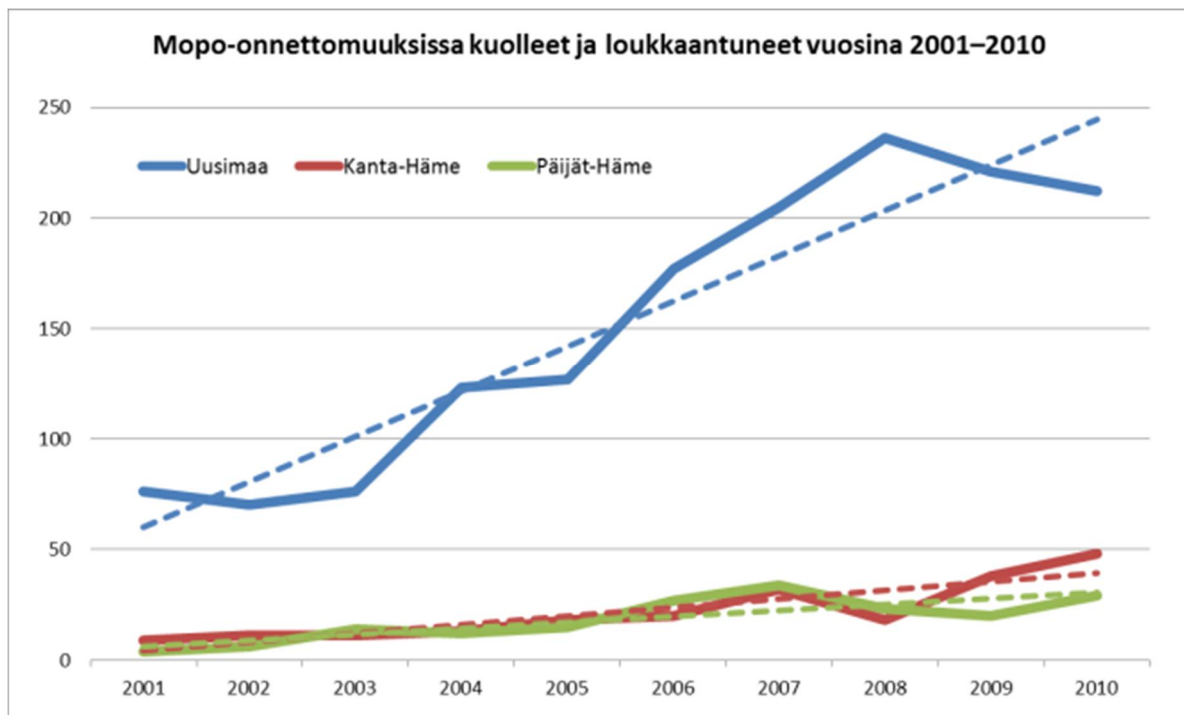
Kuva 23 hahmottaa kuolleiden ja loukkaantuneiden osuuksia eri ikä- ja liikkujaryhmissä. Nuorimmat lapset joutuvat onnettomuuksiin useimmin henkilöauton matkustajina. Itsenäisen liikkumisen lisääntyessä nousevat jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksien osuudet, kunnes 18. ikävuodesta alkaen henkilöauto-onnettomuuksien määrä nousee vallitsevaksi henkilöauton ajokortin hankkimisen myötä. Aikuisiässä jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien osuus alkaa vähitellen kasvaa, ja eläkeikässä niiden osuus onnettomuuksista nousee jo yli kolmannekseen kaikista näille ikäryhmille tapahtuvista onnettomuuksista.



Kuva 23. Uudenmaan ELY-keskuksen alueen kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen eri tienkäyttäjä- ja ikäryhmiin vuosina 2003–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

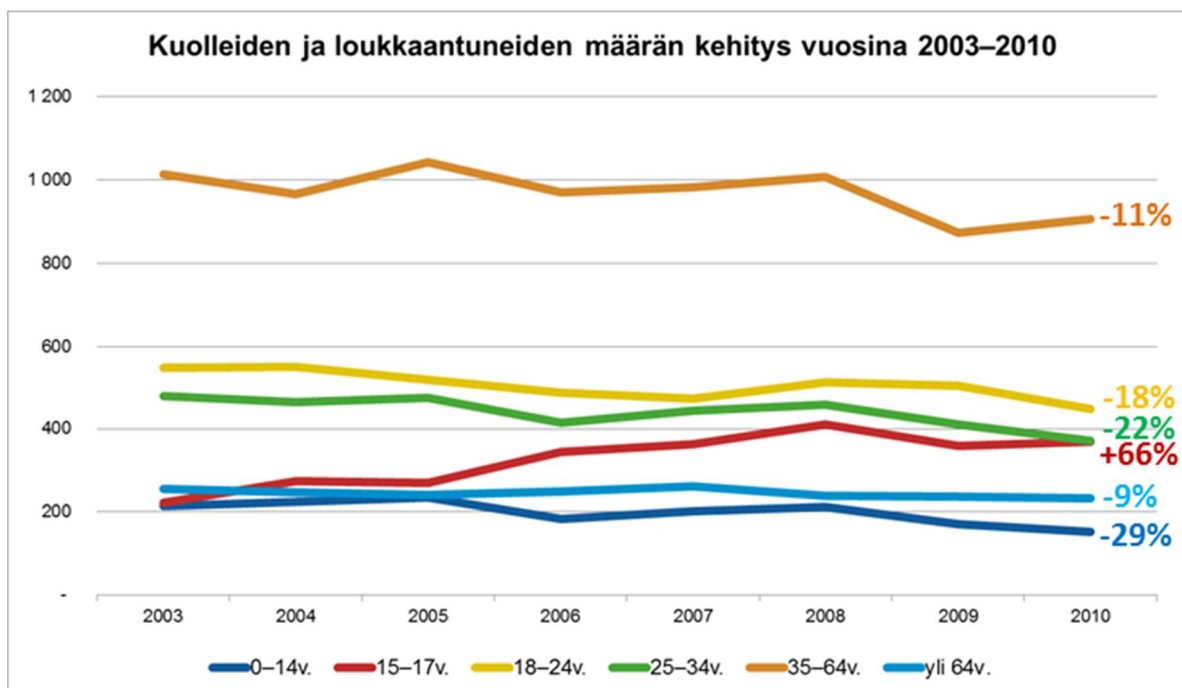
Kokemattomuus liikenteessä näkyy onnettomuusluvuissa

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on yleensä ottaen pienentynyt Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Prosentuaalisesti suurinta vähenemä on viimeisen kymmenen vuoden aikana ollut jalankulkuonnettomuuksissa ja henkilöauto-onnettomuuksissa. Selvän poikkeuksen tekevät mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet. Mopo-onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on moninkertaistunut ja moottoripyöräonnettomuuksienkin määrä puolitoistakertaistunut tarkastelujaksolla. Vuonna 2011 mopo-onnettomuuksissa kuoli ja loukkaantui koko Suomessa yhteensä 1121 henkilöä, joista 283 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (25 prosenttia). Mopo-onnettomuuksien kasvu on prosentuaalisesti suurinta Kanta-Hämeessä. Lukumääräisesti mopo-onnettomuuksia sattuu eniten Uudellamaalla, jossa onnettomuusluvut ovat ainakin hetkellisesti kääntyneet laskuun (kuva 24). Moottoripyörien ja mopojen ensirekisteröinnit olivat huipussaan talouskasvun vuosina 2006 ja 2007, joiden jälkeen ensirekisteröintien määrät ovat laskeneet. Onnettomuustilastot korreloivat rekisteröintien huippuvuosien kanssa etenkin Uudenmaan mopo-onnettomuuksien kohdalla. Vaikka ensirekisteröintien määrä on viime vuosina laskenut myös Kanta- ja Päijät-Hämeessä, ovat onnettomuuksien määrät näillä alueilla lyhyen laskun jälkeen edelleen nousussa.



Kuva 24. Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden onnettomuuksien määrän kehitys maakunnittain vuosina 2003–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

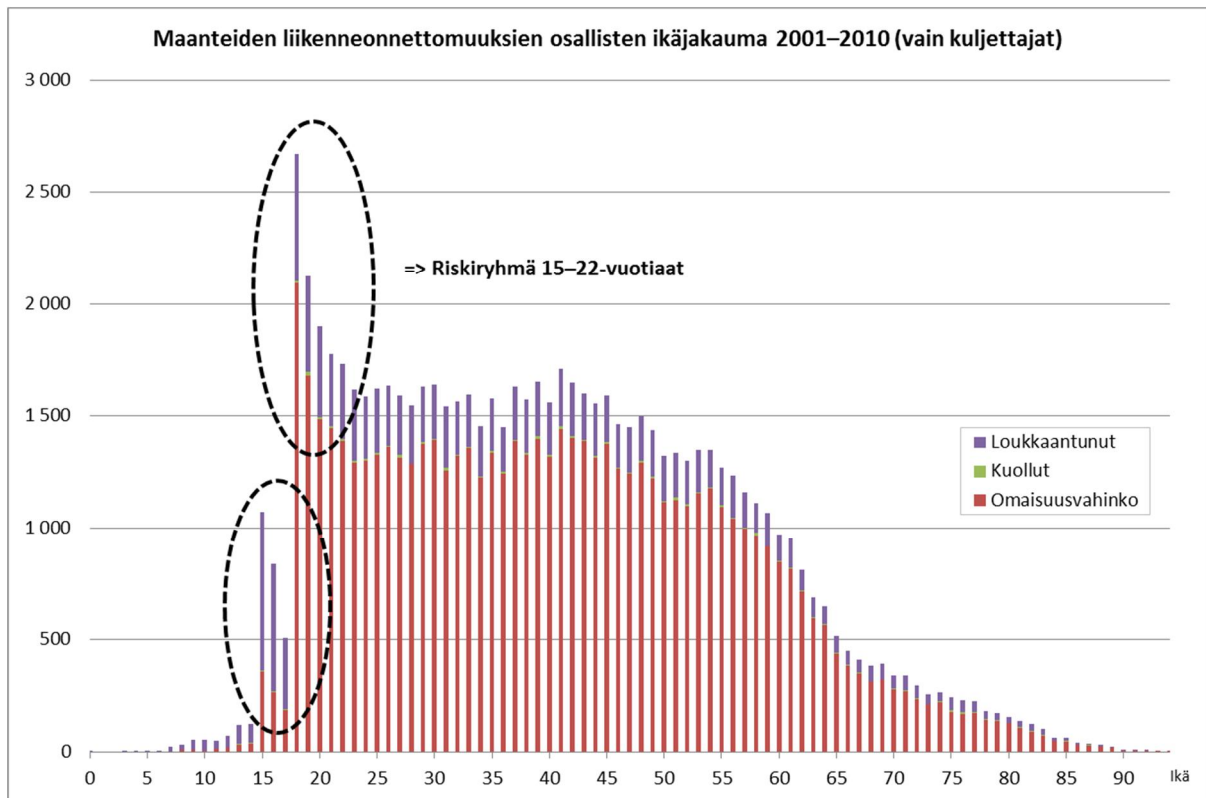
Liikenneonnettomuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät ovat kokonaisuudessaan laskeutuneet kaikissa muissa ikäryhmissä paitsi 15–17-vuotiaiden keskuudessa. Tämän ryhmän onnettomuusluvut ovat nousseet tarkastelujaksolla 66 prosenttia, mikä on huomattava poikkeama muiden ikäryhmien kehityksestä (kuva 25).



Kuva 25. Uudenmaan ELY-keskuksen kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän kehitys vuosina 2003–2010 (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

Osallisena onnettomuudessa olleiden moottoriajoneuvojen kuljettajien ikäjakaumaa tarkasteltaessa erottuvat selvästi mopoilun aloitusikä 15 vuotta sekä henkilöautoilun aloitusikä 18 vuotta. Tilastolliseksi riskiryhmäksi erottautuvat näin 15–22-vuotiaat, joita on neljännnes onnettomuusajoneuvojen kuljettajista (kuva 26).

Tässä ikäryhmässä monet riskit kasaantuvat. Kuljettajat ovat kokemattomia ja onnettomuuksia satuuakin eniten juuri ensimmäisen uuden kulkumuodon käyttöönottovuoden aikana. Lisäksi nuoruusvuosia rasittaa nopean kasvun mukanaan tuoma kömpelyys ja fyysisen ympäristön arviointikyvyn kehittymättömyys. Käsitykset omasta osaamisesta voivat olla liioiteltuja ja näyttämisen halu ohjaa ottamaan liikaa riskejä. Kokemuksen ja iän karttuessa onnettomuusriskit onneksi tasaantuvat.

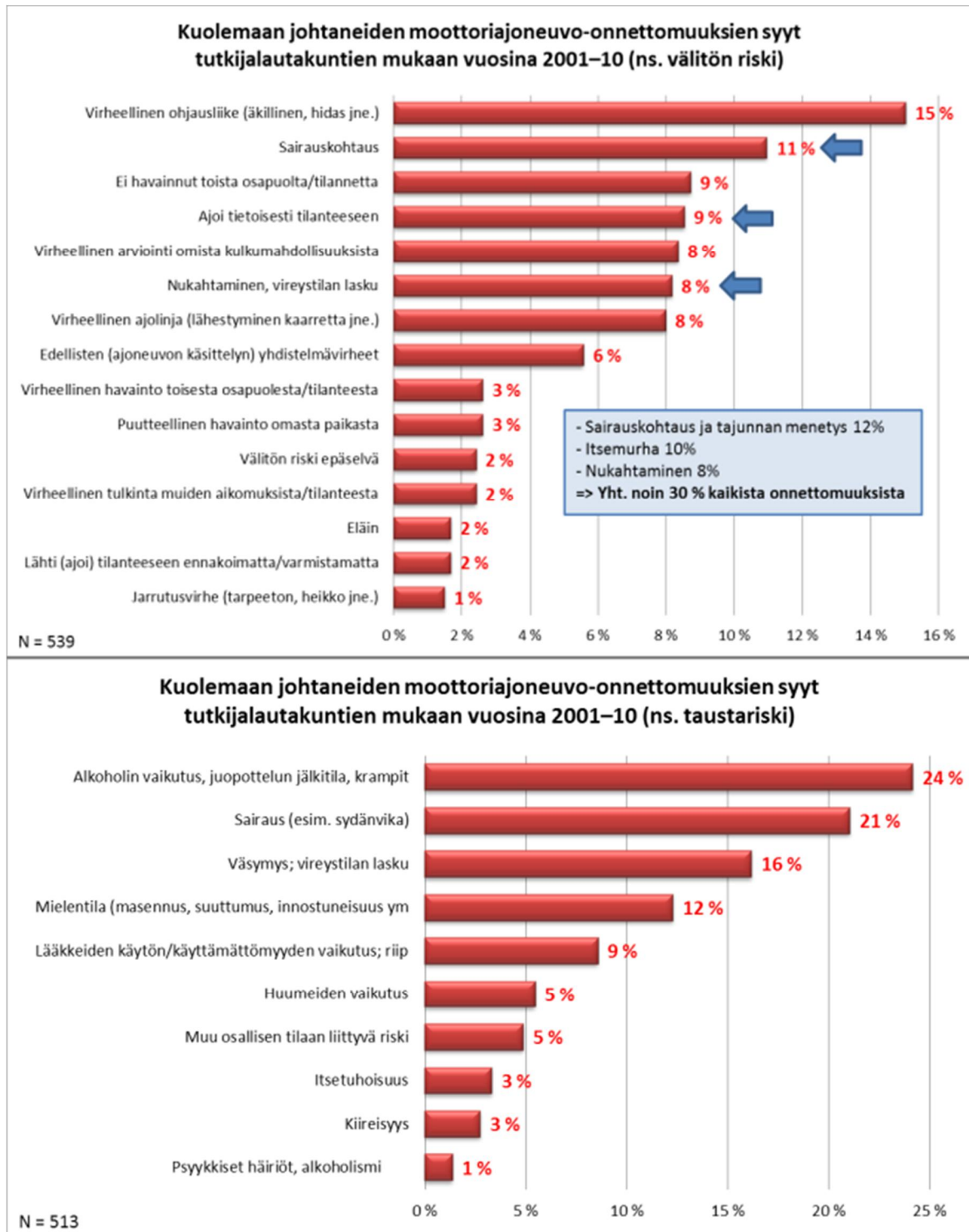


Kuva 26. Maanteiden onnettomuuksien osallisten ikäjakauma vuosina 2001–2010, vain kuljettajat (lähde: Liikenneviraston onnettomuusrekisteri, vain maanteiden onnettomuudet).

Kaikkiaan onnettomuustilanteen kehitys nuorten ja mopoilijoiden ryhmissä muodostavat silmiinpistävän poikkeuksen muuten laskevissa onnettomuusluvuissa. Nuorten yliedustus onnettomuustilastoissa kertoo myös muiden kuin fyysiseen liikenneympäristöön kohdistuvien turvallisuustoimenpiteiden tarpeesta.

Päihteisiin ja terveydentilaan liittyvät riskit yleisiä

Huomattava osa onnettomuuksista liittyy suoraan tai välillisesti kuljettajan ottamiin riskeihin tai muihin hänen keskittymiskykyään haittaaviin tekijöihin. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuneista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista lähes 30 prosentissa on välittömänä riskinä sairauskohtaus, tajunnan menetys tai itsemurha. Lisäksi suuressa osassa onnettomuuksia on taustatariskinä vaikuttamassa alkoholin käyttöön liittyvät ongelmat, psyykkiset häiriöt, sairaus, väsymys, kiire, itsetuhoisuus, huumeet tai lääkkeet (kuva 27).



Kuva 27. Kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien syyt tutkijalautakuntien mukaan vuosina 2001–2010 (lähde: Liikennevakuutuskeskus).

Väestöön suhteutettuna Uudellamaalla tapahtuu varsin vähän sekä henkilövahinko- onnettomuuksia että alkoholionnettomuuksia. Myös Kanta-Häme sijoittuu vertailussa koko maan keskiarvon alapuolelle. Sen sijaan Päijät-Hämeessä sekä väestöön suhteutetut henkilövahinko- onnettomuuksien määrä että rattijuopumusten määrä ovat maan keskitasoa korkeammat (kuva 28). Absoluuttisia määriä tarkasteltaessa henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet ovat laske- neet kaikissa kolmessa maakunnassa viimeisen viiden vuoden aikana.



Kuva 28. Alkoholionnettomuuksien vertailu maakunnittain (lähde: Tilastokeskus, kaikki onnettomuudet).

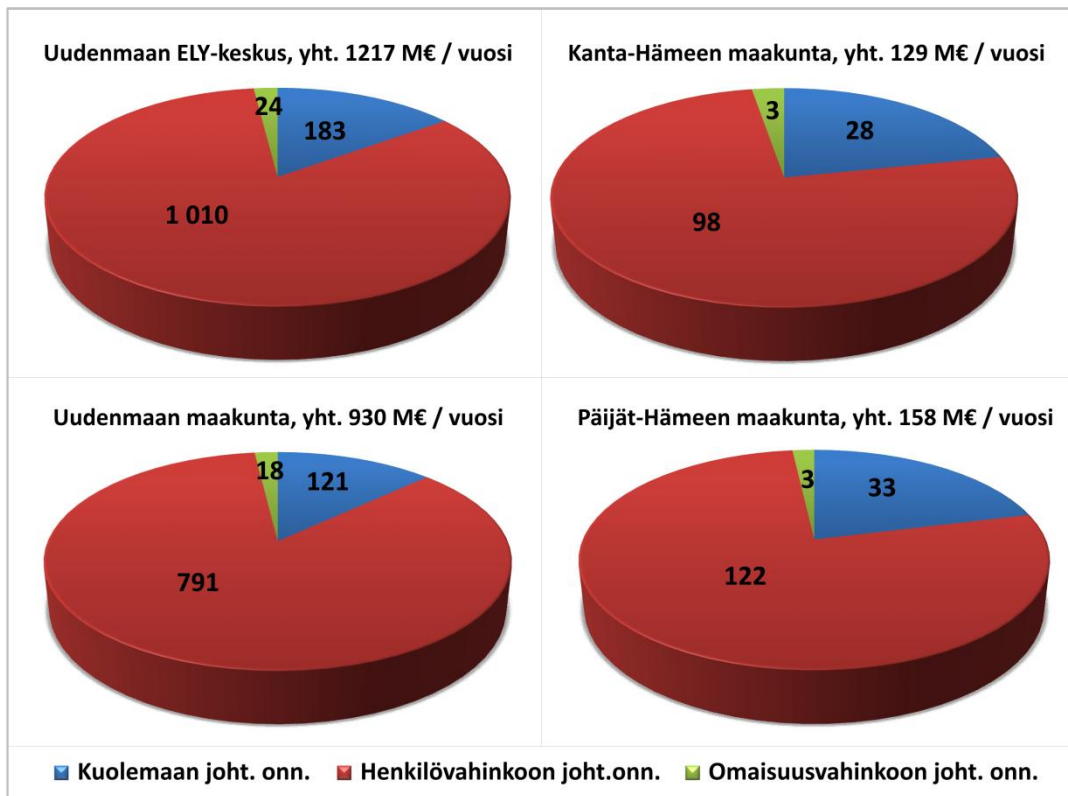
Onnettomuuksista miljardikustannukset vuosittain

Liikenneonnettomuuksista aiheutuu surun ja kärsimyksen lisäksi merkittävät taloudelliset kustannukset niin yksilölle kuin yhteiskunnallekin. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Tieliikenteen onnettomuuskustannuksia voidaan arvioida karkealla tasolla onnettomuuksien yksikkökustannusten perusteella. Nykyisin liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa keskimäärin 2 364 000 €, henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 493 000 € ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 2 950 €²¹.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen tieliikenteen vuotuiset laskennalliset onnettomuuskustannukset ovat noin 1,2 miljardia euroa (Uusimaa 930, Päijät-Häme 158 ja Kanta-Häme 129 miljoonaa euroa, kuva 29). Vastaavalla tavalla laskettuna esimerkiksi Pirkanmaan alueen vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat 330 miljoonaa euroa. Kustannuksista valtaosa (83 prosenttia) aiheutuu henkilövahinko- onnettomuuksista. Kuntien osuus Uudenmaan ELY-keskuksen alueen onnettomuuskustannuksista on noin 15–20 prosenttia, eli noin 180–240 miljoonaa euroa vuodessa. Kuntakohtaiset kustannukset kohdistuvat suurelta osin sosiaali- ja terveystaloudelle.

²¹ Tieliikenteen ajokustannusten laskenta, Liikenneviraston ohjeita 22/2010



Kuva 29. Uudenmaan ELY-keskuksen maakuntien laskennalliset onnettomuuskustannukset.



Liikenneturvallisuuksitilanne

- Liikennemäärät ovat kasvaneet viimeisen 10 vuoden aikana eniten pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä ja etenkin Keski-Uudellamaalla, mikä näkyy Keski-Uudenmaan heikkona liikenneturvallisuuksitilanteena.
- Liikennekuolemien määrä on puolittunut Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kymmenessä vuodessa. ELY-alueen liikennekuolemista noin kaksi kolmannesta tapahtuu maanteillä ja maantiekuolemista joka kymmenes taajamissa.
- Henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet valta- ja kantateillä, mutta lisääntyneet yhdysteillä.
- Väestöön suhteutettuna Uudellamaalla tapahtuu vähän liikennekuolemia, mutta sekä Kanta- että Päijät-Hämeessä liikennekuolemia tapahtuu maakuntien keskiarvoa enemmän.
- Väkilukuun suhteutettuna jalankulkijoille sattui eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia Uudellamaalla, mopoilijoille Kanta-Hämeessä ja polkupyöräilijöille Päijät-Hämeessä. Väestöön suhteutettuna eniten jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneita on Järvenpäässä, Helsingissä, Lahdessa, Forssassa, Riihimäellä ja Keravalla (liite 2).
- Nuorten onnettomuudet ovat lisääntyneet, muiden ikäryhmien laskeneet. Eniten henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia tapahtuu 15-vuotiaille kuljettajille, 15–22-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuudet kattavat neljänneksen kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista.
- Mopo-onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on viimeisen vuosikymmenen aikana moninkertaistunut ja moottoripyöräonnettomuuksienkin määrä puolitoistakertaistunut. Vuonna 2011 mopo-onnettomuuksissa kuoli ja loukkaantui koko Suomessa yhteensä 1121 henkilöä, joista 283 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (25 prosenttia).
- Jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja henkilöautossa matkustaneiden vakavat onnettomuudet ovat vähentyneet.
- Kevyen liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä ja vakavuus kasvavat selvästi iän myötä. Jalankulkijoita ja polkupyöräilijöitä kuolee eniten yli 64-vuotiaiden ikäryhmässä.
- Maanteiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista suurin osa on yksittäisonnettomuuksia ja kohtaamisonnettomuuksia. Kuolonkolareista 30 prosentissa taustalla on sairaskohtaus, tajunnan menetys tai itsemurha. Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien määrä on kuitenkin vähentynyt.
- Yleisimmät onnettomuustyyppit maanteillä ovat yksittäis- ja peuraonnettomuus. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet maanteillä ovat useimmiten yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksia.
- Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella yli miljardin euron laskennalliset kustannukset.

Liikenneturvallisuustyön visio ja tavoitteet

Valtakunnalliset tavoitteet

Valtioneuvosto on hyväksynyt pitkällä aikavälillä Suomelle vision, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Vuonna 2012 valmistuneessa valtakunnallisessa *Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014* -strategiassa on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2020 liikennekuolemia tapahtuu enintään 136. Tämä kunnianhimoinen tavoite tarkoittaa kuolleiden määrän puolittamista vuoteen 2010 verrattuna. Valtakunnallisessa suunnitelmassa tavoitteiden saavuttaminen on jaettu neljään painopistealueeseen ja niiden osatavoitteisiin seuraavasti:

Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen
- Ajoterveystarkastus
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen

Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavälineiden käyttö
- Nuorten liikennekäyttäytyminen

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä

Uudenmaan ELY-keskuksen visio ja tavoitteet 2020

Uudenmaan ELY-keskuksen turvallisuusvisio ja onnettomuuksien vähenemätavoitteet ovat valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaiset. Vision ja onnettomuuksien vähenemätavoitteiden lisäksi on asetettu painopistealueet tavoitteiden saavuttamiseksi. Painopistealueet on muodostettu suunnittelualueen omista lähtökohdista huomioiden alueen ominaispiirteet, toimintaympäristö, onnettomuusanalyysi, asiantuntijanäkemykset, nykyinen liikenneturvallisuustyön tila ja kuntien näkemykset. Asetetuille tavoitteille on laadittu mittarit, joiden perusteella tavoitteita seurataan.

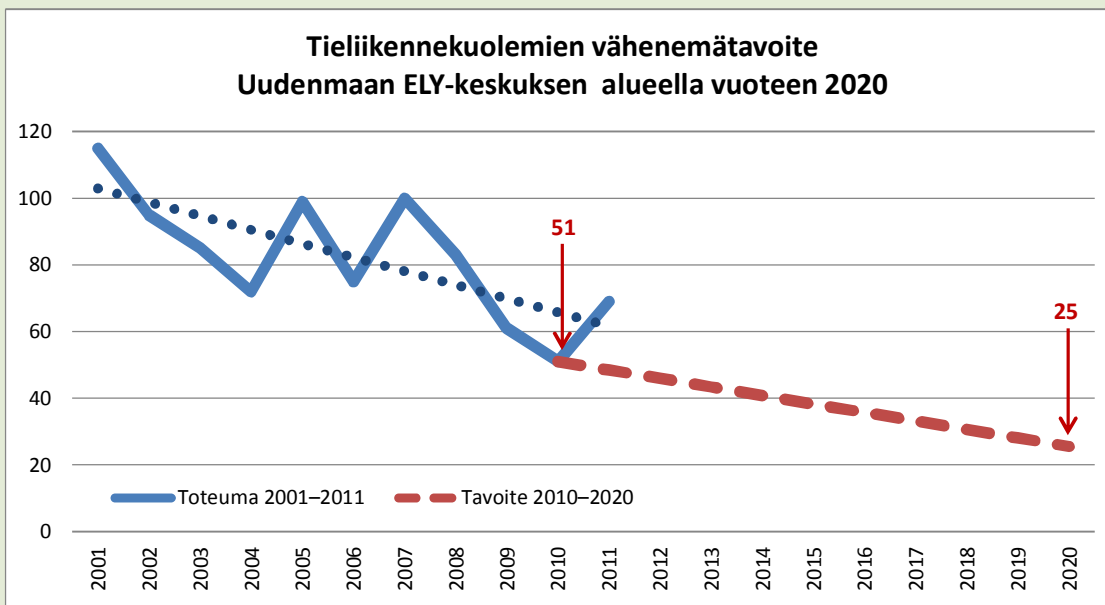
Vuonna 2010 Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikenneonnettomuuksissa menehtyi yhteensä 51 henkilöä ja loukkaantui noin 2 430 henkilöä. Tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä saadaan puolitettua 51:stä 25:een ja loukkaantumiset saadaan vähenemään neljänneksellä 2 430:stä 1 820:een.

UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN VISIO:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.

ONNETTOMUUKSIEN VÄHENEMÄTAVOITTEET VUOTEEN 2020:

Tieliikennekuolemien puolittaminen (51:stä 25:een) ja loukkaantumisten vähentäminen neljänneksellä (2 430:stä 1 820:een) vuoteen 2020 mennessä.



TOIMINNAN PAINOPISTEALUEET VUOTEEN 2020:

Liikennekäyttäytyminen

- Liikennekäyttäytymisen parantaminen ja turvavälineiden käytön lisääminen; erityispainopisteenä lapset, nuoret mopoilijat ja autoilijat

Liikenneympäristö

- Taajamien ja niiden lähialueiden rauhoittaminen, nopeustasojen alentaminen ja tien ylitysten turvaaminen; erityispainopisteenä koulureitit sekä jalankulku ja pyöräily
- Vilkkaimpien pääteiden yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Alempiasteisen tieverkon moottoriajoneuvo-onnettomuuksien vähentäminen

Liikenneturvallisuustoiminta

- Kestävän liikkumisen näkökulman sekä maankäytön ja liikennesuunnittelun vuorovaikutuksen lisääminen kaikissa suunnitteluvaiheissa
- Kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja aktivoiminen
- ELY-keskuksen sisäisen liikenneturvallisuustyön monipuolinen kehittäminen
- Eri osapuolten laaja-alainen yhteistyö sekä toimintaan sitoutuminen tavoitteiden saavuttamiseksi

Liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli

Yhteistyö tuo tehokkuutta

Tieliikenteen turvallisuusongelmien ratkominen edellyttää monen eri osapuolen välistä yhteistyötä sekä toiminnan koordinoitua. Tavoitteena on pitkäjänteinen toiminta, jonka myötä liikenneturvallisuusasioiden näkyvyys ja arvostus lisääntyvät sekä erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden hyväksyttävyyden paranee. Yhteistyö eri osapuolten välillä tulee olla suunnitelmallista ja sen toteutumista tulee seurata vuosittain. Keskeistä on myös eri sidosryhmien välinen tiedonvaihto. Yhteistyö helpottaa koordinoitua toteutettavien liikenneympäristöä parantavien toimenpiteiden suhteen niin alueellisesti kuin eri toteuttajatahojenkin välillä.

Yhteistyötä tarvitaan niin paikallisella, seudullisella kuin maakunnallisellakin tasolla. Lisäksi on olemassa koko ELY-alueella koskevia linjaus- ja yhteistyötarpeita. Uudenmaan ELY-keskuksen ja Liikenneturvan rooli liikenneturvallisuustietämyksen jakamisessa on keskeinen kaikilla yhteistyötasoilla.

Liikenneturvallisuusyhteistyön tulisi tavoittaa kaikki asukkaat, joten työn perusta on kunnissa. Tuloksellisen liikenneturvallisuusyhteistyön esteenä ei kunnissa useinkaan ole tahtotila tai aiheen arvostuksen puute, vaan resurssien niukkuus niin rahan kuin henkilötyöajankin suhteen. Resurssipulaa voi helpottaa sopivasti mitoitettu alueellinen yhteistyö, jonka avulla osa kasvatus- ja valistus- ja tiedotustoimista voidaan toteuttaa usean kunnan alueella yhteisvoimin. Yhteistyön tavoitteena on myös osaamisen kehittäminen sekä hyvien kokemusten ja käytäntöjen jakaminen, jolloin liikenneturvallisuusyhteistyön paikalliseen kehittämiseen saadaan uutta sisältöä. Hyviä kokemuksia on saatu esimerkiksi seudullisen tai maakunnallisen liikenneturvallisuusyhteistyön (ulkopuolinen konsultti tai hanke) käyttämisestä kuntien liikenneturvallisuuden vastuuhenkilöiden apuna ja tukena.

Yhteistyö eri tasoilla tulee suunnitella tarkoituksenmukaiseksi siten, että se tehostaa niukkojen resurssien käyttöä eikä syö niitä kuntatason toiminnasta. Päällekkäistä toimintaa ja suunnittelua tulee välttää ja ajoissa tehty koordinoitua säästää voimavaroja. Toiminnan tehokkuutta tulee arvioida myös yksittäisen kunnan näkökulmasta.

Myös ELY-keskuksen toimintaa rajaavat taloudelliset ja henkilötyöresurssit. Tämä vaikuttaa niin hankkeiden toteuttamiseen kuin mahdollisuuksiin osallistua paikallistason toimintaan. Kunnilta on tullut runsaasti toiveita ELY-keskuksen jalkautumisesta kuntiin ja osallistumisesta ainakin harvakseltaan myös kuntien liikenneturvallisuusyhteistyöryhmien kokouksiin. Tätä toimintaa rajoittaa valitettavasti henkilötyöresurssien vähäisyys. Resurssinäkökulmasta osallistuminen seudullisten ryhmien kokouksiin esimerkiksi vuosittain on helpommin toteutettavissa.

ELY-keskuksen liikenneturvallisuusyhteistyön tahtotila

”ELY-keskus on aktiivinen toimija maakuntien liikenneturvallisuusyhteisryhmissä ja vastaa joka toinen vuosi järjestettävästä liikenneturvallisuusseminaarista. ELY-keskus osallistuu seudullisten yhteistyöryhmien kokouksiin kerran vuodessa. ELY-keskus vastaa yhdessä kuntien kanssa kunnittaiten ja seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnasta. ELY-keskus ilmoittaa kuntiin liikenneturvallisuusyhteistyöasioiden yhteyshenkilön, johon kunnat voivat aina tarvittaessa olla yhteydessä.”

Liikenneturvallisuustyö maakunnissa

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ollut jo vuosia toimivat maakunnalliset liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmät; Kanta- ja Päijät-Hämeen yhteistyöryhmä ja Uudenmaan yhteistyöryhmä (APILA). Liikenneturva organisoii kuntien liikenneturvallisuustyön hyvistä kokemuksista Näin meillä -seminaarin joka toinen vuosi Uudellamaalla ja joka toinen vuosi Kanta- ja Päijät-Hämeessä.

Vakiintuneita ja hyväksi havaittuja toimintamalleja ei ole tarpeen muuttaa, mutta toimintaa olisi tarpeen terävöittää ja saada toimintaan osallistuvien tahojen osallistumisaktiivisuus nousemaan. Uutena maakunnallisena liikenneturvallisuustyön muotona esitetään ELY-keskuksen vastuulla joka toinen vuosi järjestettävää liikenneturvallisuusseminääriä.

Liikenneturvallisuusseminääri

Lyhyt kuvaus:

Seminaarissa käsitellään yleisellä tasolla ajankohtaisia liikenneturvallisuusasioita ja toimintaympäristön muutokseen liittyviä teemoja. Vuosittain pidettävä liikenneturvallisuusseminääri kokoaa laaja-alaisesti yhteen tahot, joilla on mahdollisuus vaikuttaa Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Seminaarin teemat vaihtelevat vuosittain, joten myös seminaariin kutsuttavien asiantuntijoiden joukko voi vaihdella. Liikenneturvallisuusseminääri järjestetään ensimmäisen kerran vuonna 2013.

Vastuut:

ELY-keskus vastaa seminaarin järjestämisestä, maakuntien yhteistyöryhmät avustavat sisällön suunnittelussa.

Toiminnan tavoite:

Tavoitteena on asiantuntijoiden verkottuminen, tiedon ja hyvien käytäntöjen levittäminen, liikenneturvallisuusaiheiden näkyvyys, pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön ja aluetason toiminnan tukeminen sekä ELY-keskuksen toiminnasta tiedottaminen.

Osallistujat:

Kunnat, ELY, Liikenneturva, poliisi, maakuntien liitot, HSL, kuljetusyrittäjäjärjestöt (SKAL, Taksiliitto, PLL, LAL), vanhus- ja vammaisjärjestöt, liikenne- ja liikenneturvallisuusjärjestöt, nuorisojärjestöt ja tutkijalautakunnat.

Näin meillä -seminääri

Lyhyt kuvaus:

Näin meillä -seminääri kokoaa laaja-alaisesti yhteen kuntatason liikenneturvallisuusryhmien edustajia sekä ne organisaatiot, joilla on mahdollisuus vaikuttaa kunnan ja maakunnan liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Seminaarin tavoitteena on ennen kaikkea tukea kuntien ja seutujen liikenneturvallisuustyön tekemistä. Seminaari järjestetään joka toinen vuosi Uudellamaalla ja Kanta- ja Päijät-Hämeessä. Näin meille -seminääri järjestettiin 14.11.2012 Kanta- ja Päijät-Hämeessä.

Vastuut:

Liikenneturva vastaa seminaarin järjestämisestä, maakuntien yhteistyöryhmät avustavat sisällön suunnittelussa.

Toiminnan tavoite:

Tavoitteena on pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön sekä seutu- ja kuntatason toiminnan tukeminen ja aktivoiminen, asiantuntijoiden verkottuminen, tiedon ja hyvien käytäntöjen levittäminen ja liikenneturvallisuusaiheiden näkyvyys.

Osallistajat:

Kuntien ja seutujen liikenneturvallisuusryhmien jäsenet, muut liikenneturvallisuustyön osapuolet, Liikenneturva ja ELY-keskus

Maakuntien liikenneturvallisuusyhteistyöryhmät

Lyhyt kuvaus:

Viranomaistahojen ja Liikenneturvan edustajista koostuva tiivis ryhmä tukee ja seuraa maakuntien liikenneturvallisuustyötä. Kanta- ja Päijät-Hämeen yhteistyöryhmä ja Uudenmaan yhteistyöryhmä (APILA) kokoontuvat molemmat säännöllisesti noin 3-4 kertaa vuodessa. Ryhmien sihteeriyö sekä tarvittavien tietojen ja toiminnan valmistelu on jatkossa tarkoitus antaa soveltuvin osin konsultin vastuulle. ELY-keskus vastaa konsulttityön hankinnasta.

Vastuut:

ELY-keskus vastaa ryhmien koollekutsumisesta. Vastuu toiminnan toteuttamisesta ja kehittämisestä on yhteisesti kaikilla ryhmän jäsenillä.

Toiminnan tavoite:

Yhteistyöryhmien tehtäviin kuuluvat vuosittain laadittavat toimintasuunnitelmat, maakunnan liikenneturvallisuustilanteen ja -työn seuranta, seutujen työn tukeminen ja aktivoiminen, liikenneturvallisuusnäkökulman varmistaminen merkittävässä maakunnallisissa suunnittelu- ja kehittämishankkeissa (esim. liikennejärjestelmäsuunnitelmat, maakuntakaavat), liikenneturvallisuusseminaarien suunnittelu, valtakunnallisten turvallisuustavoitteiden ja linjausten tuominen maakunta- ja aluetasolle. Toiminta on luonteeltaan joustavaa ja tilanteisiin mukautuvaa. Jäsenet voivat osallistua myös kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksiin esimerkiksi suunniteltaessa liikenneturvallisuussuunnitelman päivittämistä.

Osallistajat:

ELY-keskus, poliisi ja Liikenneturva, Uudenmaan yhteistyöryhmään osallistuu myös HSL



Liikenneturvallisuustyö seuduilla ja kunnissa

Paikallisessa liikenneturvallisuustyössä tavoitteena on tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tämä edellyttää, että kunnan eri toiminnot (palvelut, hallintokunnat) ja muut paikalliset toimijat ottavat liikenneturvallisuuden huomioon omassa toiminnassaan. Paikallistason toimintaa on järkevää koordinoita paitsi kuntatasolla, myös seudullisesti.

Asukkaalla tulee olla oikeus turvalliseen asuinympäristöön. Kunnat ja valtio luovat kaavoituksen, liikennejärjestelmäsunnittelun, joukkoliikennepalveluiden kehittämisen, liikenneverkkojen rakentamisen ja kunnossapidon sekä liikenteen ohjauksen, valvonnan ja lainsäädännön keinoin puitteet turvallisuudelle liikkumiselle. Aktiivisten kuntalaisten ja paikallistoimijoiden ottaminen mukaan paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön kannattaa, sillä ns. ruohojuuritason toiminnalla on suuri merkitys paikallisen ilmapiiirin ja yhteisvastaullisen liikennekäyttäytymisen luomisessa.

Kunta- ja seututaso toimintaa voidaan tukea ns. liikenneturvallisuustoimijan avulla. Kyseessä on ulkopuolinen toimija, usein liikennekonsultti, joka avustaa liikenneturvallisuusryhmien toiminnassa, käytännön liikenneturvallisuustyössä ja liikenneturvallisuustilanteen seurannassa. Kunnat vastaavat yhteisesti aiheutuvista kuluista. ELY-keskus selvittää mahdollisuutta tukea kuntien ja seutujen liikenneturvallisuustyötä osallistamalla jatkossa seudullisen toimijan kuluihin. Seuduilla voidaan myös palkata yhteinen asiantuntija tai koordinaattori, jonka tehtäviin voisi kuulua liikenneturvallisuuden ohella myös kestävä liikunnan edistäminen, samaan tapaan kuin joillakin seuduilla on palkattu yhteinen henkilöliikennekoordinaattori.

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät

Kuntatasolla toimivaksi malliksi on todettu poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä, joka vastaa kunnan eri hallintokuntien liikenneturvallisuuteen ja liikkumisen ohjaukseen liittyvästä työstä. Ryhmässä voi olla edustettuna myös kunnan organisaation ulkopuolisia asiantuntijatahoja (poliisi, taksijä ja kuljetusala, järjestöt). Suurissa kaupungeissa ryhmä voidaan jakaa useampaan kokonaisuuteen, esimerkiksi liikenneympäristöä ja maankäyttöä käsittelevään ryhmään sekä liikennekasvatusta, tiedotusta ja koulutusta käsittelevään ryhmään.

Lyhyt kuvaus:

Noin 3–6 kertaa vuodessa kokoontuva kunnan liikenneturvallisuustyötä koordinoiva poikkihallinnollinen työryhmä.

Vastuut:

Ryhmän koollekutsumisvastuu sovitaan kuntakohtaisesti. Usein puheenjohtajana toimii liikenneympäristön kehittämisestä vastuussa olevan toimen edustaja (teknisen toimen tai kaupunkisuunnittelun edustaja). Puheenjohtajan ja sihteerin virkoja on hyvä kierrättää muutaman vuoden välein.

Toiminnan tavoite:

Ryhmän tehtävänä on kunnan liikenneturvallisuustilanteen ja -työn seuranta, eri hallintokuntien työn tukeminen ja yhteisten toimien ideointi ja toteuttaminen sekä liikenneturvallisuusnäkökulman varmistaminen kunnallisissa suunnittelu- ja kehittämishankkeissa, esimerkiksi maankäyttöä ja palveluverkkoa koskevissa suunnitelmissa. Ryhmän vastuulle voidaan osoittaa myös liikenneturvallisuusasioista tiedottaminen kunnan asukkaille, työntekijöille ja päättäjille sekä kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnan ohjaus.

Osallistujat:

Tavoitteena on koota ryhmään kaikki liikenneinfran sekä eri ikä- ja asukasryhmiä koskevien toimintojen tahot eli edustus kaikista kunnan eri hallintokunnista: teknisen toimen, kaavoitustoimen, koulutoimen, nuoriso- ja liikuntatoimen, vanhustyön sekä sosiaali- ja terveystoimen edustus. Lisäksi ryhmissä on usein myös paikallispoliisi ja mahdollisesti myös asukasjärjestöjen ja elinkei-

noelämän edustajia. Liikenneturvan edustaja osallistuu ryhmien toimintaan, mikäli hänet on nimetty ryhmään. Liikenneturvan asiantuntijarooli on tärkeä ryhmän toiminnan ja aktiivisuuden kannalta etenkin ryhmän toimintaa käynnistettäessä. ELY-keskus osallistuu ryhmän kokouksiin 2–3 vuoden välein.

Seudulliset liikenneturvallisuustyöryhmät

Kuntien välistä seudullista yhteistyötä voi toteuttaa monin eri tavoin. Joillakin seuduilla toimii poikkiallinnollinen kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien edustajista koostuva työryhmä. Seudullista liikenneturvallisuustyöryhtyä voidaan hajauttaa tehtäväksi myös eri hallintokuntien tai palvelumuotojen yhteistyöryhmiin, esimerkkinä koulutoimien liikenneturvallisuukskasvatusta edistävä seudullinen yhteistyöryhmä. Liikenneturvallisuuuden edistämistä voidaan jakaa myös jo toiminnassa olevien ryhmien tehtäviin, esim. seudullisen joukkoliikenneryhmän tehtäviin.

Lyhyt kuvaus:

Noin 2–4 kertaa vuodessa kokoontuva seudullinen yhteistyöryhmä.

Vastuut:

Vastuu ryhmän koolle kutumisesta voi kiertää seudun kunnissa.

Toiminnan tavoite:

Ryhmän tehtävänä on seudun liikenneturvallisuuksilanteen ja -työn seuranta, kunnissa tehtävän työn tukeminen, osaamisen ja hyvien toimintamuotojen jakaminen, seudullisten tapahtumien ja toimien ideointi ja toteuttaminen (esim. yhteiset koulutus- ja tiedotustapahtumat) ja seudullisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadinnan ohjaus.

Osallistujat:

Ryhmässä on edustaja kunkin kunnan liikenneturvallisuustyöryhmästä, poliisi ja Liikenneturva. ELY-keskuksen edustaja osallistuu vuosittain yhteen kokoukseen.

Helsingin seudun liikenneturvallisuuksyhteistyö

Helsingin seudulla liikenneturvallisuuksyhteistyötä koordinoidaan, toimenpiteitä suunnitellaan ja seurataan HLJ-toimikunnan asettamassa Helsingin seudun liikenneturvallisuuksuden yhteistyö- ja seurantar ryhmässä (LIITU), jonka kokoonkutsujana toimii HSL. HLJ-toimikunta vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta.

LIITU-ryhmän rooli on seudulliselle työlle tärkeä, joten ryhmän toimintaa on tarve jatkossa tiivistää ja sen tehtäviä tarkistaa. Tavoitteena on aktiivisesti toimiva ryhmä, jonka liikenneturvallisuuksyhteistyö on kokoontumisten välissäkin vireää. Seudullisen yhteistyön ja yhdessä sovittavien toimien jalkauttamisen näkökulmasta kaikkien kuntien osallistuminen työhön on tärkeää. Kaikkien 14 kunnan osallistuminen ryhmän kokouksiin koetaan hankalaksi, joten jatkossakin kunnat nimeävät yhteisiä edustajia kuntaryhmittäin siten, että kullakin HSL:n jäsenkunnalla on LIITU-ryhmässä oma edustaja ja KUUMA-ryhmällä yhteinen. Käsiteltävien asioiden mukaisesti kokouksiin voidaan tarvittaessa kutsua myös muita kuin varsinaisia jäseniä.

Pääkaupunkiseudulla yhteistyö fyysisen liikenneympäristön kehittämiseen liittyen on toiminut jo vuosia ja yhteistyötä on tarkoitus edelleen jatkaa. Pääkaupunkiseudun kehyskuntien, eli Kuuma-kuntien liikenneryhmä on hyvä ja toimiva verkosto, joka jatkaa edelleen toimintaansa virkamiesvetoisesti. Fyysisen ympäristön parantamisen osalta kuntien välistä yhteistyötä on tarve syventää konkreettisiin suunnittelutilanteisiin liittyen. Yhteistyön avulla kunnat saavat tukea toisiltaan esimerkiksi suunnitteluohjeiden soveltamiseen ja seudullisten suunnitteluperiaatteiden muodostamiseen. Kuntien välinen yhteistyö on tarpeellista ja hyödyllistä myös tiedotus- ja kasvatustoimenpiteissä. Kunnat voivat esimerkiksi yhdessä järjestää seudullisia tapahtumia, kampanjoita ja koulutustilaisuuksia tai tiedottaa liiken-

neturvallisuustilanteen kehittymisestä ja muista ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista (vuodenai-
kateemat).

Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmä LIITU

Lyhyt kuvaus:

Noin 2–4 kertaa vuodessa kokoontuva seudullinen yhteistyöryhmä

Vastuut:

HSL vastaa koollekutsumisesta.

Toiminnan tavoite:

Tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta Helsingin seudun 14 kunnan alueella, koordinoida seudullista liikenneturvallisuustyötä ja seurata seudun liikenneturvallisuuden kehitystä.

Osallistujat:

HSL, kunnat (kuntaryhmittäin), Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto sekä asiantuntijajäse-
ninä Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry, Helsingin poliisilaitos ja Liikkuva po-
liisi

Tehtävänä on mm.

- vastata valtakunnallisten ja maakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamisesta Helsingin seudulle
- vastata Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategian laatimisesta, toteuttamisesta ja seu-
rannasta
- seurata liikenneturvallisuuden kehitystä Helsingin seudulla ja laatia seudullisia tietoisuuksia lii-
kenneturvallisuuden kehityksestä
- seurata, tukea ja aktivoida kuntien liikenneturvallisuusryhmien toimintaa
- tukea kestävän liikkumisen toimenpiteiden edistämistä osana kuntien liikenneturvallisuustyötä
ja -suunnitelmia yhteistyössä liikenteen hallinnan ja liikkumisen ohjauksen yhteistyö- ja seu-
rantaryhmän kanssa
- käynnistää ja ohjata erilaisia seudullisia liikenneturvallisuuteen liittyviä suunnitelmia, tutkimuk-
sia ja selvityksiä
- valita tärkeimmät toimenpideohjelmassa esitetyt liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet
ja edistää niiden toteuttamista yhteistyössä muiden vastuutahojen kanssa
- seurata toimenpiteiden toteutumista ja arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia ja riit-
tävyyttä
- ottaa kantaa ja tehdä esityksiä ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista.

LIITU-ryhmä tekee tiivistä yhteistyötä myös muiden HLJ-toimikunnan asettamien yhteistyöryhmien
kanssa. Näitä ovat mm. *Liikenteen hallinnan ja liikkumisen ohjauksen yhteistyö- ja seurantaryhmä*
(LOHA), *Kävelyn ja pyöräilyn yhteistyö- ja seurantaryhmä* (KÄPSE) sekä *Joukkoliikennestrategian*
seurantaryhmä (JOSTRA). Ryhmät toimivat osana seudullista liikennejärjestelmätyötä. Seudulliset
yhteistyöryhmät kokoontuvat HSL:n koolle kutsumana 2-4 kertaa vuodessa. Ryhmien tarkoituksena on
seurata liikenteen ja liikennejärjestelmän kehitystä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökul-
masta sekä erityisesti HLJ 2011:n osastrategioiden toteutumista ja vaikutuksia. Ryhmien toiminta kes-
kittyy turvallisuusnäkökohdat huomioiden kyseisen kulkutavan edistämiseen ja liikkumisen ohjauksen
toimenpiteiden toteuttamiseen. Liikenneturvallisuusnäkökulmasta ryhmien tehtävänä on yhteistyössä
LIITU-ryhmän kanssa tukea kestävän liikkumisen toimenpiteiden, kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden
sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantavien toimenpiteiden edistämistä osana kuntien lii-
kenneturvallisuustyötä ja -suunnitelmia.

Liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli

- Liikenneturvallisuustyön organisoinnin ensisijaisena tavoitteena on saada jokaiseen kuntaan toimiva eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyötä koordinoiva liikenneturvallisuustyöryhmä, joka tekee yhteistyötä lähiseudun kuntien kanssa. ELY-keskuksen suora yhteydenpito yksittäisten kuntien kanssa voisi toteutua 2–3 vuoden välein kuhunkin kuntaan suuntautuvalla kuntavierailulla.
- Toissijaisena tavoitteena on seudullisten liikenneturvallisuusryhmien kokoaminen. Seuduilla voidaan jakaa tietoa toimivista turvallisuustoimista, järjestää yhteisiä tapahtumia ja kampanjoita sekä koordinoida liikenneinfrastruktuurin kehittämistä. ELY-keskuksen tavoitteena on osallistua seudullisen ryhmien kokouksiin kerran vuodessa, poikkeuksena Helsingin seudun LIITU-ryhmä, jossa ELY-keskus on vakituksena jäsenenä.
- Maakuntatasolla yhteistyö tapahtuu Liikenneturvan ja ELY-keskuksen järjestämien seminaarein kautta sekä viranomaisten kesken maakunnallisissa liikenneturvallisuustyöryhmissä.

Maakuntataso

Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen liikenneturvallisuustyön yhteistyöryhmät

Osallistujat: ELY-keskus, poliisi, Liikenneturva ja HSL

Liikenneturvallisuusseminaari

Osallistujat: Kunnat, ELY, Liikenneturva, poliisi, maakuntien liitot, HSL, ja muut sidosryhmät seminaarin teeman mukaisesti

Näin meillä -seminaari

Osallistujat: Kuntien liikenneturvallisuusryhmien jäsenet eli eri hallintokuntien, sidosryhmien edustajat, Liikenneturva ja ELY-keskus

Seutu- ja kuntataso

Seudulliset liikenneturvallisuustyöryhmät (erilaisia organisointimuotoja)

Osallistujat: Edustaja kunkin kunnan liikenneturvallisuustyöryhmästä, poliisi ja Liikenneturva

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät

Osallistujat: Kaikki hallintokunnat (eri ikä- ja asukasryhmiä koskevan toiminnan tahot), paikallispoliisi, mahdollisesti myös asukasjärjestöjen ja elinkeinoelämän edustajat sekä usein myös Liikenneturvan edustaja mahdollisuuksien mukaan

Toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Tieliikenteen turvallisuutta ylläpidetään ja parannetaan jatkuvasti monen eri tahon ja laajan keinovalikoiman avulla. Liikenneympäristöä hoidetaan ja parannetaan, sen kunnossapidon ja investointien toimenpidevalikoimaa uudistetaan sekä suunnittelun prosesseja kehitetään. Eri kulkutavoin liikkuvien osaamiseen ja asenteisiin vaikutetaan koulutuksen ja kampanjoinnin kautta. Lasten ja nuorten liikennekasvatus kouluissa on vakiintunutta. Osaaminen ajoterveysasioissa paranee. Ajoneuvojen turvallisuus paranee ja uusia turva-välineitä kehitetään.

Tässä toimenpideohjelmassa on keskitytty Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla oleviin toimiin. Liikennekäyttämiseen vaikuttavissa toimissa on nostettu esiin myös muiden toimijoiden vastuulla olevia tavoitealueiden kannalta tärkeitä tehtäviä. Liikenneturvallisuutta parannetaan jatkuvasti myös isojen tiehankkeiden myötä, mutta niitä ei ole sisällytetty toimenpideohjelmaan. Isot investoinnit on esitetty liitteessä 3. Tienpidon hoidon ja ylläpidon laajaa tehtäväkenttää, joka osaltaan turvaa päivittäistä liikennettä, ei myöskään ole sisällytetty tähän suunnitelmaan. Toimenpideohjelmassa korostuu sen sijaan ELY-keskuksen toimintatapojen, suunnittelujärjestelmän, tiedottamisen ja yhteistyön kehittäminen. Tienpidon rahoitus on niukka, eikä alueellisiin investointeihin, kuten jalankulun ja pyöräilyn väyliin ja alikulkuihin, taajamien parantamiseen tai mittaviin liittymäjärjestelyihin ole tarvetta vastaavia toteutusmahdollisuuksia. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että niissä toimissa, joita ELY-keskus tekee ja teettää, otetaan liikenneturvallisuusnäkökulma huomioon laaja-alaisesti.

Seuraavien sivujen taulukoissa esitetyt toimenpiteet on jaettu kolmeen ryhmään: liikennekäyttämisen, liikenneympäristön ja ELY-keskuksen toiminnan kehittämiseen. Näiden ryhmien toimenpiteissä painottuvat seuraavat kehittämistarpeet:

Liikennekäyttämiseen ja turvalaitteiden käyttöön liittyvät toimenpiteet

- Kuntien liikenneturvallisuustyön, erityisesti kasvatus- valistus- ja tiedotustyön, tukeminen

Liikenneympäristön turvallisuutta parantavat toimenpiteet

- Taajamien turvallisuuden parantaminen ja ajonopeuksien hillintä
- Pienet ja kustannustehokkaat turvallisuustoimet

ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyötä kehittävät toimenpiteet

- Maankäytön ja liikennesuunnittelun yhteistyön kehittäminen
- Suunnitteluprosessien kehittäminen ja liikenneturvallisuusnäkökulman varmistaminen prosessin eri vaiheissa
- ELY-keskuksen toiminnan ja tiedonkulun kehittäminen

Kehittämistarpeet ja toimenpiteet on tunnistettu nykytilan toimintaympäristö- ja onnettomuusanalyysin, nykyisen liikenneturvallisuustyön tilan, asiantuntija-arvion ja kuntien näkemysten pohjalta. Jokaiselle toimenpiteelle on esitetty kolmiportaisella asteikolla asiantuntija-arvio toimenpiteen vaikuttavuudesta ja toteutettavuudesta (eniten vaikuttava +++, vähiten vaikuttava +). Vaikuttavuuden arvioinnissa on kiinnitetty huomiota toimenpiteen suoriin liikenneturvallisuusvaikutuksiin kokonaisuutena; esimerkiksi liikenneturvallisuusselvityksien laatiminen vaikuttaa vähemmän liikenneturvallisuuteen kuin hidasteen rakentaminen koulun kohdalle. Toteutettavuuden arvioinnissa on huomioitu se, kuinka realistista toimenpiteen toteuttaminen on henkilötöoresurssien, työmäärän ja käytössä olevan rahoituksen puolesta. Kärkitoimenpiteiksi on nostettu vaikuttavuuden ja toteutettavuuden perusteella tärkeimmät vuosina 2013–2015 tehtävät toimenpiteet.

Liikennekäyttämiseen ja turvalaitteiden käyttöön liittyvät toimenpiteet			
ELY-keskuksen kärkitoimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<ul style="list-style-type: none"> ELY-keskus ja kunnat laativat/päivittävät kuntakohtaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia alle 10 vuoden kierrolla, jonka yhteydessä tarvittaessa perustetaan tai aktivoidaan kunnan liikenneturvallisuusryhmä 	Kunnat, ELY	+++	OO
<ul style="list-style-type: none"> Liikennekäyttäytyminen ja turvalaitteiden käyttö nostetaan yhdeksi keskeiseksi teemaksi ELYn liikenneturvallisuusseminaareissa 	ELY, poliisi, Liikenneturva	++	OOO
<ul style="list-style-type: none"> Mopoiiluun liittyvät turvallisuuskysymykset nostetaan esiin kaikessa liikenneturvallisuusyhteistyössä 	ELY, kunnat, poliisi	++	OOO
ELY-keskuksen muut toimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<ul style="list-style-type: none"> Seudullisen tai alueellisen liikenneturvallisuustoimijamallin käyttöönotto: Toimijalla tarkoitetaan ulkopuolista asiantuntijaa, joka avustaa kuntien ja seutujen liikenneturvallisuustyössä sekä kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyössä. ELY-keskus osallistuu toimijan kustannuksiin. 	ELY, kunnat	++	OO
<ul style="list-style-type: none"> Yhteenvetojen laatiminen kuntien liikenneturvallisuustyön käyttöön: <ul style="list-style-type: none"> Onnettomuudet ja niiden kustannusvaikutukset Liikennekäyttämisen tila kunnissa Turvavälineiden käyttö ja tavoitteet niiden käytön lisäämiselle 	ELY, Liikenneturva	+	OOO
<ul style="list-style-type: none"> Alkolukon vaatiminen alueurakoiden käyttämiin ajoneuvoihin ja työkoneisiin (osaksi kilpailutusta) 	ELY	+	OO
Sidosryhmien toimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<ul style="list-style-type: none"> Liikennevalvonnan resurssien lisääminen, esimerkiksi taajamien ja tiheän tienvarsi-asutuksen kohtien valvonnan lisääminen 	Poliisi	+++	O
<ul style="list-style-type: none"> Mopovalistuksen järjestäminen kouluissa ja mopoiiluun liittyvien turvallisuusasioiden markkinointi 	Kunnat, yhteistyötahoina Liikenneturva, poliisi	++	OO
<ul style="list-style-type: none"> Lähipoliisitoiminnan aktivointi ja poliisin näkyvyyden lisääminen kunnissa 	Poliisi	++	O
<ul style="list-style-type: none"> Ikäautoilijan ja -pyöräilijän kuntosuunnitelmien järjestäminen 	Kunnat, Liikenneturva	+	OO
<ul style="list-style-type: none"> Koulujen liikennekasvatussuunnitelmien laatiminen 	Kunnat, Liikenneturva	+	OO

Liikenneympäristön turvallisuutta parantavat toimenpiteet

ELY-keskuksen kärkitoimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<ul style="list-style-type: none"> Nopeusrajoitusten tarkastaminen taajamissa (60/50 → 50/40 km/h) ja muissa asutuskeskitymissä 	ELY, kunnat	+++	ooo
<ul style="list-style-type: none"> Täristävien keski- ja reunaviivojen tekeminen maanteiden päällystystyön yhteydessä aina kun ohjeet sallivat 	ELY	+++	ooo
<ul style="list-style-type: none"> Vilkasliikenteisten teiden kaiteiden rakentaminen ja kunnostaminen 	ELY	+++	ooo
<ul style="list-style-type: none"> Ydintaajamien ja koulujen kohtien nopeusrajoitusten alentaminen (50 → 40/30 km/h) ja nopeusrajoitusmuutoksen tukeminen hidastein 	ELY, kunnat	+++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupunkiseudun sisääntulo- ja kehäteiden nopeusrajoitusten tarkistaminen ja häiriötilanteista tiedottaminen 	ELY	+++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Tienylityskohteiden/suojateiden turvallisuuden parantaminen koulureiteillä ja muissa tärkeissä kohteissa 	ELY, kunnat	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Nykyisten ohjeiden vastaisten vanhojen suojateiden parantamisperiaatteiden kehittäminen sekä parannustoimenpiteiden priorisoitu toteutus 	ELY	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Automaattisten (nykyisten) nopeusvalvontajaksojen täydentäminen 	ELY, poliisi	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Turvattomimpien yhdysteiden nopeusrajoitusten tarkistaminen ja tarvittaessa liikenteen rauhoittaminen rakenteellisin keinoin 	ELY	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Eritasoliittymien turvallisuuden parantaminen pienin toimin (viitoitus, näkemät, saarekkeet, selkeytys) 	ELY	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Leveä keskialuemerkintä -kokeilukohteiden kartoittaminen ja toteuttaminen 	ELY, Liikennevirasto	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> Yhtenäisten käytäntöjen luominen mopon paikasta tieliikenteessä (sis. opastus- ja viitoitussuunnittelun) 	ELY, kunnat, Liikennevirasto poliisi	+	oo
ELY-keskuksen muut toimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<ul style="list-style-type: none"> Automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen päätieverkolla; vt 4, vt 6, Kehä I 	ELY, poliisi	+++	o
<ul style="list-style-type: none"> Kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ajosuuntia erottamalla erityisesti valtateillä 12 ja 25 sekä kantatiellä 51 	ELY	+++	o
<ul style="list-style-type: none"> Automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen taajamiin 	ELY, kunnat, poliisi	+++	o
<ul style="list-style-type: none"> Taajamatiehankkeiden toteuttaminen, erityisesti taajamakeskustojen kohdissa 	ELY	++	o
<ul style="list-style-type: none"> Hirvivaroitusaluiden ja niiden edellyttämien välittömien toimenpiteiden tarkistaminen (suunnitelman laadinta, varoitusmerkit, nopeusrajoitukset) 	ELY	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Taajamien esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoitusten laatiminen erityisesti iäkkäiden näkökulmasta 	ELY, kunnat	++	o
<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen laatuikäväsuunnitelmien laatiminen keskeisiin joukkoliikennekäytäviin ja pienten pyssäkkitoimenpiteiden toteutus 	ELY	+	oo

• Jalankulun ja pyöräilyn väylien kunnossapitoluokituksen laatiminen ja täsmähoitokohteiden määrittäminen	ELY, kunnat	+	oo
• Nopeusnäyttötaulujen käyttöönotto ydintaajamien tie- ja katujaksoilla	ELY, kunnat	+	oo
• Ajonopeuksien selvittäminen taajamissa (kehitysuuntien selvittäminen)	ELY, kunnat	+	oo
• Hirvivaroitusalueiden vuosittaiset näkemäraivaukset	ELY	+	oo
• Nykyisten riista-aitojen kunnan tarkistaminen ja priorisoitu kunnostamissuunnitelma	ELY	+	o
• Talvi- ja kesähoidon kehittäminen ja täsmäkohteiden kartoitus	ELY	+	o
• Kevyen liikenteen laatureittien ja pääpyörätieverkon määrittäminen ja toteuttaminen	ELY, kunnat	+	o
Sidosryhmien toimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
• Koulu- ja päiväkotikohtaisten liikenneympäristösuunnitelmien laatiminen	Kunnat, yhteistyötahona Liikenneturva	++	oo
• Hirvi- ja peurakannan merkittävä vähentäminen	Riistakeskus	++	o

ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyötä kehittävät toimenpiteet			
ELY-keskuksen kärkitoimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<i>Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Liikenneselvitysten ja -suunnittelun roolia pyritään selkeyttämään ja vahvistamaan kaavaohjauksessa. Vaiheessa 1 tavoitteena on ELY-yhteistyönä tehdä ns. prosessikäsi kirja, josta syntyy apuväline maankäytön asiantuntijoille. Vaiheessa 2 on mahdollista tarkastella ohjaavien tahojen yhteistyönä (YM, Kuntaliitto, maakuntien liitot) liikenneselvityksiin liittyviä ohjeistuksia ja niiden toimivuutta. 	ELY	++	ooo
<i>Suunnitteluprosessien kehittäminen</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuustarkistuksen vakiinnuttaminen ELY-keskuksen suunnitteluprosesseihin: Luodaan eri suunnittelutasoja, myös suunnittelusopimuksella tehtäviin suunnitelmiin, varten auditointi- tai tarkastusmenettely 	ELY	+++	oo
<i>Toiminnan ja tiedonkulun kehittäminen</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Kootaan priorisoidut listaukset ELY-keskuksen alueen kiireellisimmistä turvallisuushankkeista toimenpiteityypeittäin, esim.: kevyen liikenteen hankkeista, liittymäkohteista, keskikaidekohteista ja kameravalvonnan laajentamiskohteista. 	ELY	+++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuustyön toimintamallin edistäminen, liikenneturvallisuusseminaarin järjestäminen joka toinen vuosi. 	ELY	+	ooo
ELY-keskuksen muut toimenpiteet	Vastuu	Vaikutus	Toteutettavuus
<i>Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyö</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Kehitetään eri kaavatasoille sopiva kaavojen auditointi- tai muu tarkistusmenettely, jossa kaava arvioidaan liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen näkökulma 	ELY, kunnat	++	o
<ul style="list-style-type: none"> ELY-keskuksen kuntapalavereihin toivotaan paikalle sekä teknisen toimen asiantuntijat sekä maankäytön asiantuntijat. 	ELY, kunnat	+	oo
<i>Suunnitteluprosessien kehittäminen</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Luodaan karttapohjainen tietokanta, johon viedään aluksi kaikki pienet toimenpiteet (tarpeet, suunnitelmat, toteutukset) 	ELY	++	oo
<ul style="list-style-type: none"> Kestävien kulkutapojen edistäminen esisuunnittelutasolta toteutukseen asti 	ELY, kunnat, sidosryhmät	++	o
<ul style="list-style-type: none"> Kootaan kuntien suunnittelu- ja toteutus sopimukset niin, että kaikki sopimukset ovat esisuunnittelun käytössä 	ELY	+	ooo
<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuussuunnitelmien seurannan parantaminen: suunnitelmiin kirjataan seurantakokous 2 vuotta suunnitelman valmistumisesta 	ELY, kunnat	+	ooo
<ul style="list-style-type: none"> Määritetään yhtenäiset periaatteet koulujen kohtien, ydintaajamien ja teiden ylitysten liikenteenrauhottamistoimista 	ELY, kunnat, HSL	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> ELY-keskuksen eri vastuualueiden välisen vuorovaikutuksen ja yhteistyön lisääminen kaikissa suunnitteluvaiheissa (erityisesti L- ja Y-vastuualueet) 	ELY	+	oo

<i>Toiminnan ja tiedonkulun kehittäminen</i>			
<ul style="list-style-type: none"> • Työnaikaisen liikenteenohjauksen parantaminen etenkin suurien investointien yhteydessä 	ELY	++	o
<ul style="list-style-type: none"> • Alueurakoitsijoiden ja ELY-keskuksen välistä vuoropuhelua sekä toimenpidetarpeiden ja tehtyjen toimenpiteiden raportointia parannetaan 	ELY	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> • Luodaan käytäntö, että ELY-keskuksen alueen tiehankkeiden suunnittelun käynnistymisestä tiedotetaan aina muita yksiköitä. Varmistetaan, että tiehankkeiden suunnittelijoilla on käytössä suunnittelualueen kaikki toimenpidetarpeet ELY-keskuksen hankkeista. 	ELY	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> • ELY-keskukseen saapuvien nopeusrajoitus-, liikenneturvallisuus- ja joukkoliikennealoitteiden käsittelyn kehittäminen 	ELY	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> • ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyön tiedottamisen kehittäminen: <ul style="list-style-type: none"> - Vuosittainen asiakaskirje liikenneturvallisuusasioista ja kestävä liikunnan edistämisestä - ELY-keskus nimeää kuntien liikenneturvallisuusyhdyshenkilöt, joiden kautta kunnat voivat olla yhteydessä ELY-keskukseen - Kootaan ELY-keskuksen asiantuntijoiden vastuut ja yhteystiedot tiedoksi sidosryhmille - Vuosittain laadittavien kuntakohtaisten hankekarttojen lähettäminen kuntien lisäksi myös muille liikenneturvallisuustyön yhteistyökumppaneille - ELY-keskuksen internet-sivuja selkeytetään ja liikenneturvallisuutta koskevaa sisältöä kehitetään. 	ELY	+	oo
<ul style="list-style-type: none"> • ELY-keskuksen sisäisen tiedonvälityksen parantaminen liikenneturvallisuusasioissa <ul style="list-style-type: none"> - ELY-keskuksen liikenneturvallisuusvastaava osallistuu ELY-keskuksen muiden yksiköiden kokouksiin aina tarvittaessa - Liikenneturvallisuustiimi aktivoidaan - Liikenneturvallisuusasioista tiedotetaan nykyistä aktiivisemmin sisäisissä infotilaisuuksissa ja L-vastuualueen johtoryhmän kokouksissa 	ELY	+	o
<ul style="list-style-type: none"> • Uusien rahoitusmallien pohtiminen hankkeiden toteutukseen yhdessä kuntien, ELY-keskuksen ja sidosryhmien kanssa 	ELY, kunnat, sidosryhmät	+	o

Liikenneturvallisuuden ja toiminnan seuranta

Tavoitteiden ja toiminnan seuranta

Liikenneturvallisuussuunnitelma on Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyötä ohjaava suunnitelma ja siten myös sen toteutumisen seurannan vastuu on Uudenmaan ELY-keskuksella.

Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia parantuneena liikenneturvallisuutena on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuustilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja onnettomuusmäärien kehitykseen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Yleinen taloudellinen kehitys, liikenne- ja ympäristöpoliittiset ratkaisut ja niiden vaikutus esimerkiksi eri kulkumuotojen liikennesuoritteiden kehittymiseen vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Tästä huolimatta turvallisuustilanteen ja toiminnan seuranta on tarpeen. Seurannan kautta pyritään varmistamaan, että tehty työ on oikeansuuntaista. Seuranta auttaa resursien kohdentamisessa ja liikenneturvallisuustyön suunnittelussa. Seurannan kautta myös varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien tarpeissa tapahtuvat muutokset tulevat riittävästi huomioituksi.

Liikenneturvallisuustyölle asetettujen tavoitteiden seurannan apuvälineeksi on määritelty mittareita. Mittarit kuvaavat pelkistetysti eri näkökulmista liikenneturvallisuustyön edistymistä asetettuihin tavoitteisiin nähden. Seurantamittarit ovat myös työväline laajassa yhteistyössä tehtävää maakunnallista liikenneturvallisuustyötä vuosittain suunniteltaessa. Seurannan tuloksia on hyvä käsitellä myös osana Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ohjelmointia ja toimenpiteiden suunnittelua.

Toiminnan vaikuttavuuden arviointi

Liikennekuolemien puolittamistavoite on erittäin haastava. Pelkästään liikennesuoritteen ennustettu kasvu vuoteen 2020 mennessä nostaa Uudenmaan ELY-keskuksen kuolleiden vähenemätavoitteen 26:sta 29:ään. Liitteessä 3 on esitetty arvioita siitä, millaisilla toimenpiteillä asetettuihin tavoitteisiin Uudenmaan ELY-keskuksen alueella voitaisiin päästä. Liitteessä on käyty läpi yksittäisten toimenpiteiden, kuten nopeusrajoitusten alentamisen, keskikaiteiden rakentamisen ja kameravalvonnan lisäämisen vaikutukset kuolleiden määrään.

Esimerkiksi rakentamalla Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle keskikaidetta 325 km vähennettäisiin noin 2,9 liikennekuolemaa vuodessa. Lisäämällä kameravalvontaa 280 km vähennettäisiin noin 0,8 liikennekuolemaa vuodessa. Turvavälineiden käytön vaikutusta kuolleiden määrään on arvioitu tutkijalautakuntien raporttien perusteella. Esimerkiksi turvavyön käyttäminen olisi pelastanut viimeisen 10 vuoden aikana todennäköisesti 59 henkilöä, heijastimen käyttäminen todennäköisesti kaksi henkilöä ja polkupyöräkypärän käyttäminen todennäköisesti neljä henkilöä. Lisäksi on analysoitu valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden vaikutusten jakaantumista Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle.

Ongelmana analyysissä on se, että ne ovat vain karkeita arvioita eikä yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia pysty useinkaan laskemaan yhteen toimenpiteiden päällekkäisyyksien takia. Yhteenvetona onnettomuuksien vähenemätarkastelusta voidaan kuitenkin todeta, että keinot asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat olemassa. Suurimpia haasteita ovat liikennekäyttäjien merkittävä parantaminen, kestävien liikkumismuotojen tukeminen ja liikenneinfran investointien rahoituksen voimakas lisääminen.

Tavoitteiden seurantamittarit

Onnettomuuksien määrä	
Tavoite	Tavoitteen seurantamittarit
Vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä saadaan puolitettua 51:stä 25:een ja loukkaantumiset saadaan vähenemään neljänneksellä 2 430:stä 1 820:een	Onnettomuuksiin liittyvät mittarit <ul style="list-style-type: none">- Tieliikenteessä kuolleiden lukumäärä <i>Lähde: Tilastokeskus</i>- Tieliikenteessä loukkaantuneiden lukumäärä <i>Lähde: Tilastokeskus</i>

Liikennekäyttäytyminen	
Tavoite	Tavoitteen seurantamittarit
Liikennekäyttäytymisen parantaminen ja turvavälineiden käytön lisääminen	Onnettomuuksiin liittyvät mittarit <ul style="list-style-type: none">- 15–17-vuotiaiden ja 18–21-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista (verrattuna ikäluokan kokoon) <i>Lähde: Tilastokeskus</i>- Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien ja niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä suhteessa mopokorttien ja rekisteröityjen mopojen määriin <i>Lähde: Tilastokeskus, Trafi</i>- Kypärän ja turvavyön käyttö, ylinopeudet ja rattijuopumus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa <i>Lähde: Liikennevakuutuskeskus</i> Muut mittarit <ul style="list-style-type: none">- Pyöräilykypärän, turvavyön ja heijastimen käyttöaste <i>Lähde: Liikenneturva</i>- Keskinopeuden kehitys, ylinopeuksien osuus ja jakauma LAM-pisteissä <i>Lähde: Liikennevirasto</i>- Poliisin liikennevalvontaan käyttämä aika, todetut rattijuopumukset, alkoholitapaukset liikennevirrassa <i>Lähde: Poliisi, THL</i>- Automaattisen nopeusvalvonnan kattama tiepituus, rikesakot ja sakot <i>Lähde: ELY-keskus, poliisi</i>- Autoilijoiden ja jalankulkijoiden liikennevalojen noudattaminen <i>Lähde: Liikenneturva</i>

Liikenneympäristö	
Tavoite	Tavoitteen seurantamittarit
Taajamien ja niiden rahoittaminen, nopeustasojen alentaminen ja teiden ylitysten turvaaminen	<p>Onnettomuuksiin liittyvät mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taajamissa tapahtuneiden heva-onnettomuuksien, kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet eriteltynä <i>Lähde: Tilastokeskus, Liikenneviraston onnettomuusrekisteri</i> - Taajamien onnettomuuksien jakauma eri nopeusrajoitusalueilla <i>Lähde: Tilastokeskus, Liikenneviraston tie- ja onnettomuusrekisteri</i> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taajamien tie- ja katuverkon nopeusrajoitusten osuudet <i>Lähde: Liikenneviraston tierekisteri, digiroad</i> - Toteutettujen alikulkujen ja suojatieparannusten määrä, kustannus <i>Lähde: ELY-keskus</i> - Jalankulun ja pyöräilyn koettu turvallisuus <i>Lähde: Kuntien ja seutujen liikenneturvallisuuksuunnitelmat, Liikenneviraston tyytyväisyystutkimukset</i>
Vilkkaimpien pääteiden yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen	<p>Onnettomuuksiin liittyvät mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pääteillä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien osuus <i>Lähde: Tilastokeskus, Liikenneviraston onnettomuusrekisteri</i> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pääteiden kohtaamisonnettomuuksia ja suistumisia ehkäisevien toimenpiteiden määrä (täristävät merkinnät, keskikaiteet, pehmennetty reuna- ja ympäristö) <i>Lähde: ELY-keskus</i>
Alempiasteiden tieverkon onnettomuuksien vähentäminen	<p>Onnettomuuksiin liittyvät mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alempiasteisen tieverkon onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien osuus <i>Lähde: Tilastokeskus, Liikenneviraston onnettomuusrekisteri</i> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alempiasteisen tieverkon nopeusrajoitusten osuudet <i>Lähde: Liikenneviraston tierekisteri</i>

Liikenneturvallisuustyö	
Tavoite	Tavoitteen seurantamittarit
Kestävän liikkumisen näkökulman ja maankäytön ja liikennesuunnittelun vuorovaikutuksen lisääminen kaikissa suunnitteluvaiheissa	<p>Ei onnettomuuksiin liittyviä mittareita</p> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kaavojen turvallisuustarkastusten määrä <i>Lähde: ELY-keskus</i> - Työmatkojen keskipituus <i>Lähde: Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (YKR), Ympäristö- ja paikkatietopalvelu OIVA</i> - 7–12-vuotiaiden keskietäisyys lähimpään alakouluun <i>Lähde: Rakennus- ja huoneistorekisteri (RHR), Tilastokeskus</i> - Matkojen ja matkasuoritteen kulkutapajakauma <i>Lähde: Valtakunnalliset ja alueelliset henkilöliikennetutkimukset</i> - Joukkoliikenteen vuoromäärä, linja-autoliikenteen km-suorite, tehtyjen joukkoliikennematkojen määrä <i>Lähde: Liikennevirasto, ELY-keskus</i>
Kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja aktivoiminen	<p>Ei onnettomuuksiin liittyviä mittareita</p> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kunnissa ja seuduilla toimivien liikenneturvallisuusryhmien määrä <i>Lähde: ELY-keskus, kunnat</i> - Tehtyjen liikenneturvallisuussuunnitelmien määrä ja vanhentuneiden suunnitelmien määrä <i>Lähde: ELY-keskus</i> - ELY-keskuksen tai maakunnallisten liikenneturvallisuusyhteistyöryhmien kuntavierailujen määrä <i>Lähde: ELY-keskus</i> - Kunnissa pidettyjen turvallisuustapahtumien määrä <i>Lähde: Liikenneturva</i> - Liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnan ja muun liikenneturvallisuustyön tukemisen kustannus <i>Lähde: ELY-keskus</i>
ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyön kehittäminen	<p>Ei onnettomuuksiin liittyviä mittareita</p> <p>Muut mittarit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suunnitelmien liikenneturvallisuusauditointien ja -tarkastusten määrä <i>Lähde: ELY-keskus</i>

Liitteet

Liite 1. Hyviä esimerkkejä kunnittaisesta, kuntarajat ylittävästä ja seudullisesta liikenneturvallisuustoiminnasta (Kirkkonummi, Järvenpää, Etelä-Päijät-Häme ja Porvoo)

Liite 2. Kunnittainen vertailu henkilövahinko-onnettomuuksien ja loukkaantumiseen johtaneiden jalan- kulk-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksien keskimääräisestä vuosittaisesta määrästä suhteutettuna kunnan väestöön (vuodet 2001–2010)

Liite 3. Isot investoinnit ja esimerkkejä erilaisilla toimenpiteillä saavutettavista onnettomuusvähenemisistä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Liite 4. Kuntien täydentäviä näkemyksiä seudun liikenneturvallisuuden tilasta (työpajasta Hämeenlinnasta 15.5.2012)

Liite 5. Uudenmaan ELY-keskuksen henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat tieosat vuosina 2001–2010.

Liite 6. Uudenmaan ELY-keskuksen henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat liittymät 2002–2011.

Liite 1. Hyviä esimerkkejä kunnittaisesta, kuntarajat ylittävästä ja seudullisesta liikenneturvallisuustoiminnasta (Kirkkonummi, Järvenpää, Etelä-Päijät-Häme ja Porvoo).

Kirkkonummen liikenneturvallisuustyöryhmä (liikenneturvallisuustoimija)

Kirkkonummen liikenneturvallisuustyöryhmällä on pitkät perinteet. Työryhmä on perustettu vuonna 1993 ja nykyisessä varsin laajassa poikkihallinnollisessa kokoonpanossa se on toiminut vuodesta 2006. Toimivan työryhmän kulmakivenä on kunnan palkkaama liikenneturvallisuustoimija (konsultti), jonka vastuulla on vuosittain mm. huolehtia kokousten valmistelusta, avustaa tapahtumien ja tempausten järjestelyissä, motivoida ja aktivoida työryhmän toimintaa sekä laatia toimintakertomus ja -suunnitelma.

Työryhmässä ovat edustettuina tekninen, sivistys-, terveys-, koulu- ja liikuntatoimi sekä perusturva. Asiantuntijatahoina toimintaan osallistuvat poliisi ja Liikenneturva ja sidosryhminä Kirkkonummen nuorisofoorumi, vammaisneuvosto ja Upinniemen varuskunta. Työryhmän perustan luovat koko vuodeksi kerralla sovittavat kokoukset: kolme kertaa keväällä ja kaksi kertaa syksyllä. Säännöllinen kokoontuminen on olennaista myös liikenneturvallisuustyön aktiivisuuden ylläpitämiseksi. Työryhmän tehtävänä on edistää, koordinoita ja asettaa tavoitteita kunnan liikenneturvallisuustyölle, lisätä yhteistyön määrää sekä lisätä liikenneturvallisuustyön arvostusta. Ratkaisuja havaittuihin ongelmiin haetaan monipuolisesti kasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksen sekä liikenneympäristön parantamisen ja valvonnan keinoin. Työryhmä käsittelee laaja-alaisesti koko liikenneturvallisuustyön kenttää, mutta pääpaino on kasvatus- valistus- ja tiedotustyön (KVT) suunnittelussa ja koordinoinnissa.

Aktiivinen ja innostunut toimija on etenkin Kirkkonummella koettu erittäin tehokkaaksi keinoksi saada kunnan liikenneturvallisuustyöhön puhtia. Tulevina vuosina työryhmän haasteet ovat tutut: yhteistyön ja tiedottamisen lisääminen, työryhmän motivointi, liikenneturvallisuustietämyksen laajentaminen ja rahoituksen lisääminen.

Järvenpään liikenneturvallisuustyöryhmä (liikenneturvallisuustoimija)

Järvenpään on perustettu liikenneturvallisuustyöryhmä vuonna 2007 liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä. Liikenneturvallisuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat sekä vakituiset tai vierailevat jäsenet keskeisistä sidosryhmistä. Kaupunginhallitus nimeää työryhmän toimikausikseen kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Vuosien 2011 ja 2012 aikana työryhmässä on edustettuna Järvenpään kaupungilta kaupunkikehitys, toimintaympäristöpalvelut, lasten ja nuorten palvelualue, ikääntyneiden ja toimintarajoitteisten palvelualue sekä tekninen lautakunta. Sidosryhmistä edustettuina ovat eläkeläisneuvosto, vammaisneuvosto, nuorisoparlamentti, Järvenpään vanhempainverkosto, Keski-Uudenmaan poliisilaitos, Liikenneturva, Järvenpään taksit ry, AL:n Keski-Uudenmaan osasto, Ajovarma Oy, Kartanonseudun pientaloyhdistys, Rantapuiston asukasyhdistys ja Järvenpään pyöräilijät. Työryhmä kokoontuu noin kuusi kertaa vuoden aikana.

Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävänä on koordinoita, edistää, kehittää, toteuttaa ja seurata kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Ryhmä toimii eräänlaisena liikenneturvallisuusasioiden neuvottelukuntana ja koordinoi kaupungissa tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Laaja-alaisen ryhmän tavoitteena on lisätä toimijoiden välistä yhteistyötä ja laaja-alaisuutta liikenneturvallisuustyössä. Ryhmän toimintaa ovat esim. erilaisiin tapahtumiin osallistuminen, onnettomuusseuranta, toimenpideohjelman ylläpitäminen, aloitteiden käsittely, ajankohtaisiin maankäyttö- ja katusuunnitelmiin tutustuminen ja liikenneturvallisuustiedotus. Lisäksi kokouksissa keskustellaan erilaisista esille tulleista liikenneturvallisuusongelmista ja niiden ratkaisemisesta esim. valvontaa suuntaamalla. Ryhmän kannanotot ja kohteiden priorisointi ohjaavat osaltaan kaupungissa toteutettavia liikenneturvallisuushankkeita.

Ryhmän tukena toimii liikenneturvallisuustoimija (konsultti). Toimijan tehtävänä on suunnitella ryhmän käytännön toimintaa, valmistella kokouksissa käsiteltäviä asioita, toimia kokouksissa sihteerinä ja edistää sovittujen toimien toteuttamista. Lisäksi toimija on huolehtinut aloitteiden ja onnettomuuskehityksen seurannasta ja tiedotteiden laatimisesta. Toimija toimii myös liikenneturvallisuusasiantuntijana ja tiedottaa ryhmälle ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista.

Liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta on enimmäkseen positiivisia kokemuksia. Ryhmän suuri koko asettaa kokouskäytännöille omat haasteensa, mutta useimmiten laaja-alainen edustus on eduksi asioiden monipuoliselle käsittelylle. Suuri toimijajoukko mahdollistaa aktiivisen tapahtumiin osallistumisen sekä omien verkostojensa kautta tehokkaan viestinnän. Vanhempainverkoston kautta on tavoitettu koululaisten vanhempia ja liikenneturvallisuutta on käsitelty vanhempainilloissa. Liikenneturva, poliisi, opetus-, sosiaali- ja terveystoimi ovat olleet vahvasti tukena erilaisten tilaisuuksien järjestämisessä. Kokoontumistiheys mahdollistaa käsiteltävien asioiden käytännönläheisyyden ja esimerkiksi tapahtumien suunnittelun. Toimijan käyttö on koettu hyödylliseksi aktiivisen toiminnan varmistamisessa. Toimijan avulla työryhmän kokoukset ovat hyvin valmisteltuja ja asioita on suurellakin joukolla helppo käsitellä. Lisäksi ulkopuolinen apu auttaa käytännön tehtävien edistämässä. Ilman toimijaa monet hyvät ajatukset ja toimet voisivat hautautua arjen kiireisiin.

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuustyöryhmä (liikenneturvallisuustoimija)

Päijät-Hämeessä toimii seudullinen ryhmä sekä kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät. Seudullisessa ryhmässä ovat mukana Asikkala, Hollola, Lahti, Kärkölä, Nastola, Orimattila ja Padasjoki. Asiantuntijatahoina kokouksiin osallistuvat poliisin ja Liikenneturvan edustajat. Ryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa. Myös kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät kokoontuvat kahdesti vuodessa. Ryhmien kokoonpanot vaihtelevat kuntakohtaisesti, mutta useimmissa ryhmissä hallintokunnat on edustettuna kattavasti (tekninen, sivistys-, sosiaali- ja terveys-, sekä nuoriso- ja vapaa-ajan toimi).

Ryhmien toiminnan tukena ja koordinoijana on toiminut jo usean vuoden ajan liikenneturvallisuustoimija (konsultti). Toimijan tehtäviin kuuluu mm. kokousten valmistelu ja sihteerin tehtävät, liikenneturvallisuusasioista tiedottaminen sekä onnettomuustilanteen seuranta alueella.

Porvoon liikenneturvallisuustyöryhmä (ei liikenneturvallisuustoimijaa)

Porvoossa liikenneturvallisuusryhmä on toiminut 90-luvun alkupuolelta lähtien vaihtelevalla intensiteetillä. Työtä tehdään pääasiassa omien työntekijöiden voimin ja resursein. Ryhmässä on edustettuna kuntatekniikka (puheenjohtaja sekä sihteeri), kaupunkikehitys, rakennusvalvonta, sosiaalitoimi, nuoriso-, sivistys- ja liikuntatoimi, vammais- ja vanhusneuvostojen edustajat sekä poliisi. Lisäksi ryhmän toimintaan osallistuu usein Liikenneturvan edustaja. Työstä tiedotetaan säännöllisesti myös ELY-keskukselle.

Vuosittain liikenneturvallisuusryhmällä on kokouksia 4 kpl, ja niissä käsitellään mm. onnettomuuskehitystä, saapuneita aloitteita, alan tutkimuksia ja paikallisia tapahtumia. Lisäksi välitetään tietoa muista liikenneasioihin liittyvistä teemoista, sillä turvallisuutta on hyvä tarkastella yhdyskuntarakenteen ja inhimillisen toiminnan kokonaisuutena. Pääpaino on sisäisen tiedon välittämisessä sekä liikenneturvallisuusnäkökulman esille nostamisessa. Ulkopuolisen toimijan puutteen vuoksi erillisiä, isompia tapahtumia on ollut hankala järjestää, mutta mm. Liikenneturvan ja paikallisen autokoulun avustuksella on vuosittain järjestetty ikäihmisille mm. ajosyynejä tai muuta koulutusta. Yhteistyötä on tehty myös laajemman Turvallinen Porvoo -projektin kanssa, joka käsittelee turvallisuutta laaja-alaisesti. Kouluisa annettavan liikenneopetuksen roolia yritetään monipuolistaa ja vahvistaa, sillä nuoria on vaikea vapaa-ajallaan houkuttaa liikenneturvallisuustapahtumiin. Lisäksi liikenneturvallisuusryhmä tilaa aika ajoin pieniä selvitystöitä esim. konsulteilta tapauskohtaisesti.

Toimintamallin etu on ketteryys, epämuodollisuus ja edullisuus. Yhteydenpito varsinaisten kokousten ulkopuolella on myös luontevaa. Toisaalta resurssien vähyys heikentää toiminnan julkista näkyvyyttä. Malli edellyttää kaikilta ryhmän jäseniltä kiinnostusta asiaan ja erityisesti puheenjohtajalta ja sihteeriltä töiden oikeaa ajoittamista sekä kannustavaa otetta.

Liite 2. Kunnittainen vertailu henkilövahinko-onnettomuuksien ja loukkaantumiseen johtaneiden jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksien keskimääräisestä vuosittaisesta määrästä suhteutettuna kunnan väestöön (vuodet 2001–2010).

Kunta	Heva-onnettomuuksien määrä keskimäärin vuodessa 100 000 asukasta kohden (vuodet 2001–2010)*				Kunta	Jalankulku-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä keskimäärin vuodessa 100 000 asukasta kohden (vuodet 2001–2010)
	Taajamien maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä	Pääteillä (vt+kt) taajamien ulkopuolella	Alemmalla tieverkolla taajamien ulkopuolella	Yhteensä		
Nummi-Pusula	34	15	238	287	Järvenpää	473
Lapinjärvi	31	137	89	256	Helsinki	398
Hartola	38	148	56	242	Lahti	388
Loviisa	64	57	75	196	Forssa	382
Padasjoki	38	107	46	191	Riihimäki	378
Myrskylä	49	0	129	178	Kerava	369
Sysmä	50	39	89	178	Hanko	354
Askola	60	25	89	174	Hyvinkää	353
Mäntsälä	36	65	72	174	Heinola	339
Vihti	53	63	56	173	Tuusula	335
Inkoo	16	105	52	173	Hartola	325
Tuusula	93	30	48	171	Hämeenlinna	314
Kärkölä	49	66	53	168	Porvoo	276
Karkkila	88	52	27	167	Vantaa	270
Humppila	40	115	12	166	Karkkila	263
Asikkala	34	46	81	160	Hattula	249
Siuntio	35	23	101	159	Kärkölä	246
Loppi	18	80	61	159	Lohja	242
Raasepori	66	55	35	155	Raasepori	238
Hämeenkoski	33	66	56	155	Sysmä	228
Sipoo	40	29	84	154	Kauniainen	220
Orimattila	55	15	78	148	Jokioinen	209
Ypäjä	8	50	89	147	Vihti	205
Porvoo	87	18	41	146	Myrskylä	198
Karjalohja	7	0	140	146	Hollola	197
Hanko	115	17	8	140	Orimattila	195
Tammela	11	66	60	137	Nastola	192
Heinola	70	37	29	136	Loviisa	180
Hyvinkää	84	17	29	130	Lapinjärvi	171
Järvenpää	101	4	23	128	Nummi-Pusula	163
Jokioinen	23	59	38	120	Janakkala	161
Nurmijärvi	48	22	48	119	Inkoo	160
Hausjärvi	40	20	59	119	Espoo	160
Nastola	56	30	31	117	Humppila	158
Hattula	47	41	27	114	Sipoo	150
Hämeenlinna	67	32	15	114	Asikkala	140
Janakkala	29	29	53	111	Nurmijärvi	136
Kirkkonummi	41	30	38	108	Kirkkonummi	134
Hollola	27	51	30	108	Mäntsälä	132
Kerava	80	8	19	107	Padasjoki	116
Pornainen	49	0	57	107	Hausjärvi	113
Lohja	59	17	29	106	Loppi	109
Riihimäki	68	20	17	105	Siuntio	100
Lahti	84	12	9	105	Pornainen	99
Pukkila	50	0	55	105	Hämeenkoski	94
Vantaa	66	23	13	102	Pukkila	50
Helsinki	86	4	6	96	Tammela	45
Forssa	65	12	19	95	Askola	41
Kauniainen	62	7	0	68	Ypäjä	39
Espoo	45	9	8	62	Karjalohja	0

* Tilastot suuntaa-antavia, koska ne on kerätty eri lähteistä yhdistelemällä

Top 15 esitetty taustavärillä

Liite 3. Isot investoinnit ja esimerkkejä erilaisilla toimenpiteillä saavutettavista onnettomuusvähennyksistä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Tässä liitteessä on esitetty Uudenmaan ELY-keskuksen alueen isot investoinnit sekä arvioita Uudenmaan ELY-keskuksen onnettomuuksien vähentämätavoitteen saavuttamisesta tienpidon toimenpiteillä, jotka ovat kustannustehokkaita, mutta tuskin nykytilanteessa toteutettavissa. Arviot ovat karkeita ja niitä tulee tulkita ainoastaan suuntaa antavina.

Uudenmaan ELY-keskuksen tavoitteena on vähentää tieliikenteessä kuolleiden määrä nykyisestä 51:stä enintään 25:een vuoteen 2020 mennessä (vähennys 26). ELY-keskuksen perustienpidon toimenpiteillä vähennetään vuosittain keskimäärin noin kuusi henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,5 kuolemaa. Merkittävimmät vähennykset saavutetaan isoilla investoinneilla.

Ajankohtaiset isot investoinnit:

- Kt 51 välillä Kirkkonummi–Kivenlahti (rakenteilla)
- Kehäradan järjestelyt vt:llä 3 (rakenteilla)
- Vt 7 välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka (rakenteilla)
- Kehä I:n parantaminen
 - o Kivikontien eritasoliittymä
 - o Kehä I välillä Espoon raja – Vihdintie
 - o Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä, 1-vaihe
- Kehä III:n parantaminen
 - o Lentoasemantien liittymän alueen parantaminen
 - o Lahdenväylän ja Porvoonväylän välin parantaminen
 - o Vt 7, Kehä III – Porvoo liikenteen hallintajärjestelmä
- Kehä I, Keilaniemen kohta (Espoon kaupungin hanke)
- Isojen yllä nimettyjen hankkeiden lisäksi liikennepoliittisessa selonteossa on mainittu ns. MAL-hankekokonaisuus (pieniä kustannustehokkaita hankkeita, mm. alikulkuja ja kevyen liikenteen väyliä). Helsingin seudulla nämä hankkeet on ohjelmoitu HLJ-yhteistyönä vuosille 2014–2015.

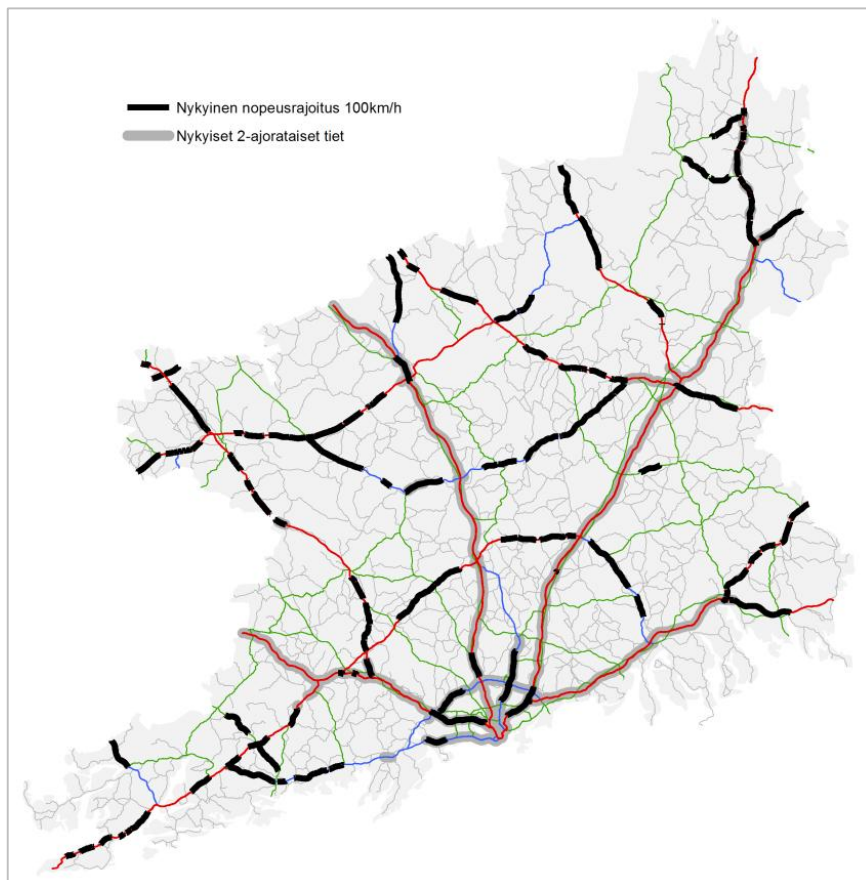
ELY-keskuksen perustienpidon toimenpiteiden lisäksi asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää merkittävän määrän lisätoimenpiteitä. Oheiseen taulukkoon on lisätoimenpiteiden määrää havainnollistamaan kerätty muutamien toimenpiteiden vaikutustietoja. Osassa toimenpiteistä on esitetty potentiaalisia tiejaksoja. Esimerkit ovat osittain päällekkäisiä, joten vähennyksiä ei voi laskea yhteen. Arviot kuolleiden vähennyksistä perustuvat mm. VTT:n tutkimuksiin, norjalaiseen liikenneturvallisuuskäsikirjaan, LINTU-tutkimuksiin, asiantuntija-arvioihin ja onnettomuusanalyysiin. Yhteenveto-
taulukon perässä on esitetty tarkemmat analyysit toimenpiteittäin (osasta esitetty karttakuva potentiaalisista kohteista).

YHTEENVETOTAULUKKO		
Toimenpidetyyppi	Potentiaaliset kohteet tienumerojärjestyksessä, (asiantuntija-arvio)	Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien vähenemä vuodessa
Kohtaamis- onnettomuuksien vähentäminen keskikaitein	- Vt 2, Vihti - Karkkila (22 km) - Vt 5, Heinola (15 km) - Vt 6, Koskenkylä - Elimäki (34 km) - Vt 10, Hämeenlinna - Tuulos (23 km) - Vt 12, Hollola - Tuulos (34 km) - Vt 12, Lahti - Uusikylä (16 km) - Vt 25, Tammisaari - Mäntsälä (129 km) - Kt 50, Kehä III (länsipää) (10 km) - Kt 51, Kirkkonummi - Karjaa (43 km) <u>Yhteensä 326 km</u>	0,28 kuol./vuosi 0,08 kuol./vuosi 0,31 kuol./vuosi 0,22 kuol./vuosi 0,28 kuol./vuosi 0,29 kuol./vuosi 1,03 kuol./vuosi 0,12 kuol./vuosi 0,30 kuol./vuosi <u>Yhteensä 2,91 kuol./vuosi</u>
Automaattisen liikennevalvonnan lisääminen (kameravalvonta)	- Vt 4 (50 km) - Vt 6 (34 km) - Vt 10 (104 km) - Vt 24 (35 km) - Kt 55 (35 km) - Mt 101, Kehä I (24 km) <u>Yhteensä 282 km</u>	0,13 kuol./vuosi 0,11 kuol./vuosi 0,24 kuol./vuosi 0,05 kuol./vuosi 0,07 kuol./vuosi 0,13 kuol./vuosi <u>Yhteensä 0,75 kuol./vuosi</u>
Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h kaikilla yksiajoraitaisilla valta- ja kantatieosuuksilla	Ei eritelty kohteita (yhteensä 570 km)	1,25 kuol./vuosi
Taajamien nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h kaikilla osuuksilla	Ei eritelty kohteita (yhteensä 166 km)	0,40 kuol./vuosi
Yleisnopeusrajoituksen alentaminen 80 => 70 km/h kaikilla osuuksilla	Ei eritelty kohteita	0,50 kuol./vuosi
Kiertoliittymän rakentaminen 15:een turvatomimpaan tasoliittymään	Ei eritelty kohteita	1,65 kuol./vuosi

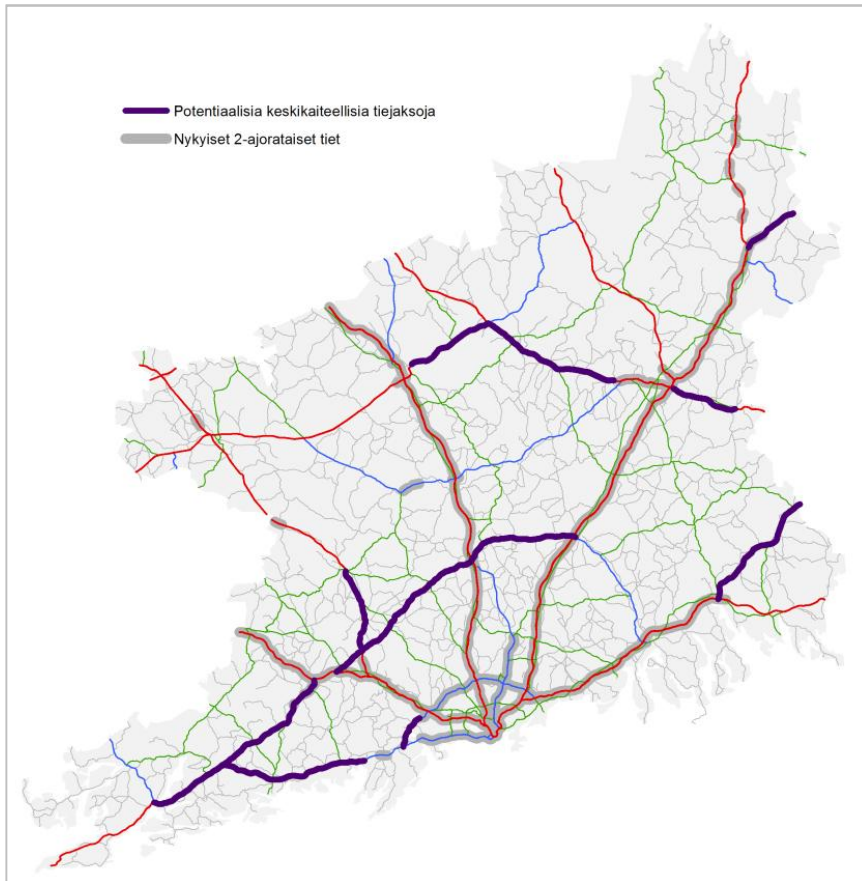
Tarkemmat analyysit:

- ELY-keskuksen alueella on yhdysteitä yhteensä noin 5 825 km ja niillä tapahtuu keskimäärin 85 heva-onnettomuutta ja 5 kuolemaa vuodessa. Yleisrajoituksen alentaminen 80 km/h:sta 70 km/h:iin vähentää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia noin 10 prosenttia => **ELY-keskuksen alueella yleisrajoituksen alentaminen kaikilla osuuksilla 80 km/h:sta 70 km/h:iin tuottaisi laskennallisesti noin 0,50 kuoleman vähenemän vuodessa (toteutuskustannukset pienet, jos tehdään rekisteritietojen perusteella ilman maastotarkastelua).**

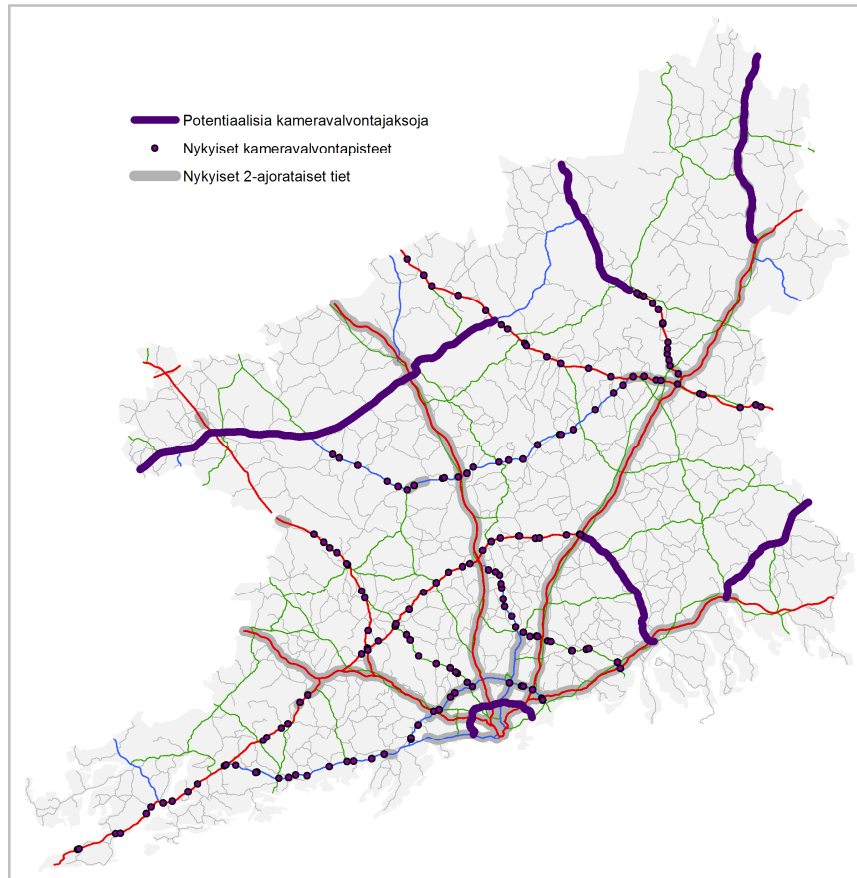
- ELY-keskuksen alueella on taajamissa 50 km/h rajoitusalueita yhteensä noin 166 km ja niillä tapahtuu keskimäärin 39 heva-onnettomuutta ja 2 kuolemaa vuodessa. Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:sta 40 km/h:iin ja nopeusrajoitusta tukevat rakenteelliset toimet vähentävät kuolemaan johtaneita onnettomuuksia noin 20 prosenttia => **ELY-keskuksen alueella taajamissa nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:sta 40 km/h:iin kaikilla osuuksilla tuottaisi laskennallisesti noin 0,40 kuoleman vähenemän vuodessa (toteutuskustannukset erittäin pienet nopeusrajoitusmuutosten osalta, mutta suuret rakenteellisten toimien osalta).**
- ELY-keskuksen alueella on yksiajorataisilla pääteillä (vt+kt) 100 km/h rajoitusalueita yhteensä noin 572 km ja niillä tapahtuu vuodessa keskimäärin 105 heva-onnettomuutta ja 12 kuolemaa. Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h:sta 80 km/h:iin vähentää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia noin 10 prosenttia => **ELY-keskuksen alueella nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h:sta 80 km/h:iin kaikilla osuuksilla tuottaisi laskennallisesti noin 1,25 kuoleman vähenemän vuodessa (toteutuskustannukset erittäin pienet).** Oheisessa kuvassa on esitetty ELY-keskuksen kaikki nykyiset tie, joiden nopeusrajoitus on 100 km/h.



- Pääteiden vakavia onnettomuuksia vähennetään tehokkaasti keskikaiteiden avulla. Vaihtoehtoisina toteuttamiskäsitteitä ovat keskikaiteellinen 2+2-tie, 2+1-ohituskäsitteistö (jatkuva keskikaide) tai keskikaiteellinen 1+1-tieosuus (mikäli tien leveys riittää). Oheiseen kuvaan ja edellä esitettyyn taulukkoon on asiantuntijatyönä valittu **potentiaaliset uudet keskikaiteelliset tiejaksot**. Kyseisillä parannustoimenpiteillä saavutettaisiin vuosittain laskennallisesti **2,90 suuruinen kuolleiden vähenemä**.



- ELY-keskuksen alueelle on tekeillä liittymien tarveselvitys, jossa määritetään alueen onnettomuusalttiimmat liittymät. Jos ei huomioida olemassa olevia liikennevaloliittymiä, 15:ssä onnettomuusaltteimmassa liittymässä on tapahtunut viimeisen 10 vuoden aikana yhteensä 119 henkilövahinko-onnettomuutta ja neljä kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Kiertoliittymän rakentaminen kaikkiin 15 liittymään vähentäisi noin 40 prosenttia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia => **ELY-keskuksen alueella toimenpiteellä saavutettava vähenemä olisi noin 1,65 kuolemaa vuodessa (toteutuskustannukset suuret)**. Onnettomuusalttiimmat liittymät on esitetty liitteessä 6.
- Suomessa automaattisen liikennevalvonnan on todettu vähentävän liikennekuolemia 18–32 prosenttia (Peltola, Rajamäki 2009). ELY-keskuksen alueen yksiajorataisilla valta- ja kanta-teillä, joilla ei vielä ole kameravalvontaa (noin 505 km), tapahtuu keskimäärin noin 8,5 liikennekuolemaa vuodessa (joista noin puolet on kohtaamisonnettomuuksia). Oheiseen kuvaan ja edellä esitettyyn taulukkoon on asiantuntijatyönä valittu **potentiaaliset uudet kameravalvontajaksot**. Kyseisillä parannustoimenpiteillä saavutettaisiin vuosittain laskennallisesti 0,75 suuruinen kuolleiden vähenemä.



Liikennesuoritteen kasvu vuosina 2010–2020 lisää kuolleiden määrää

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen (HSL 28/2010) mukaan Helsingin työssäkäyntialueen liikennesuorite tulee kasvamaan vuodesta 2008 vuoteen 2035 yli 30 prosenttia. Jos kasvu oletetaan tasaiseksi, tarkoittaa se 10 prosentin kasvua vuodesta 2010 vuoteen 2020. Kirjallisuuslähteiden perusteella voidaan karkeasti arvioida, että yhden prosentin kasvu liikennesuoritteessa lisää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia puolella prosentilla (10 prosentin liikennesuoritteen kasvu => 5 prosentin kasvu kuolleiden määrässä) **Kuolleiden määrä oli tavoitteena laskea 51:stä 25:een (vähemmän 26) vuoteen 2020 mennessä. Liikennesuoritteen kasvun myötä todellinen kuolleiden vähentämistarve on 29 kuollutta.**

Valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpiteiden vaikutus Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle

Konkreettisilla toimenpiteillä saavutettujen onnettomuuksien vähentämisen lisäksi onnettomuuksia voidaan vähentää myös kasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksen sekä valvonnan tai laite- ja autojen kehityksen avulla. Seuraavassa on esitetty karkeitä arvioita millaisia vähennyksiä erilaisilla toimenpiteillä voitaisiin saavuttaa Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Arviot perustuvat VTT:n laatimaan *Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio* -selvitykseen. VTT on laatinut arviot koskien koko Suomen onnettomuusvähennyksiä. Uudenmaan ELY-keskuksen osuus koko Suomen liikennesuoritteesta on 29 prosenttia, joten on yleistetty, että myös Uudenmaan ELY-keskuksen alueen onnettomuuksien vähentämisen osuus on 29 prosenttia koko maan onnettomuusvähennyksestä. Vähentämisarvioita tarkastellessa tulee huomioida, että osa toimenpiteiden vaikutuksista on päällekkäisiä ja kaikki arviot ovat vain suuntaa antavia.

Valtakunnallisen suunnitelman toimenpiteiden vaikutus kuolleiden vähenemisiin vuonna 2014 Uudenmaan ELY-keskuksen alueella:

(Toimenpiteiden päällekkäisyyksien takia toimenpiteiden yhteisvaikutus on yksittäisvaikutusten summaa pienempi)

Painopistealue: Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen vähenemä 1,6 kuolemaa vuodessa
- Ajoterveyden arviointi vähenemä 0,1 kuolemaa vuodessa
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen vähenemä 0,5 kuolemaa vuodessa

Painopistealue: Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavälineiden käyttö vähenemä 4,8 kuolemaa vuodessa
- Nuorten liikennekäyttäytyminen vähenemä 0,5 kuolemaa vuodessa

Painopistealue: Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen vähenemä 3,0 kuolemaa vuodessa

Painopistealue: Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä vähenemä 2,7 kuolemaa vuodessa

Turvalaitteiden käytön vaikutus kuolleiden määrään tutkijalautakuntien raporttien perusteella

Turvalaitteiden käytön vaikutusta kuolleiden määrään on arvioitu tutkijalautakuntien raporttien perusteella. Tarkastelussa on ollut mukana kaikki Uudenmaan ELY-keskuksen alueen tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 2001–2010. Kuolemaan johtaneen onnettomuuden taustalla on aina monia syitä, ja tällä tarkastelulla on haluttu arvioida kunkin alla mainitun yksittäisen turvalaitteen käytön merkitystä tutkijalautakuntien arvioon perustuen.

- Vuosina 2001–2010 **turvavyötä** käyttämällä

(tarkastelussa 653 ajoneuvoliikenteen onnettomuuksissa kuollutta)

- 22 autoilijaa olisi varmuudella pelastunut (3 % kaikista tapauksista)
- 37 autoilijaa olisi todennäköisesti pelastunut (6 % kaikista tapauksista)
- 38 autoilijaa olisi mahdollisesti pelastunut (6 % kaikista tapauksista)
- yhteensä 97 autoilijan edellytykset selvitä kolarista olisivat parantuneet (15 % tapauksista)

- Vuosina 2001–2010 **pyöräilykypärää** käyttämällä

(tarkastelussa 56 polkupyöräonnettomuuksissa kuollutta)

- 1 pyöräilijä olisi varmuudella pelastunut (2 % kaikista tapauksista)
- 3 pyöräilijää olisi todennäköisesti pelastunut (5 % kaikista tapauksista)
- 10 pyöräilijää olisi mahdollisesti pelastunut (18 % kaikista tapauksista)
- yhteensä 14 pyöräilijän edellytykset selvitä kolarista olisivat parantuneet (25 % tapauksista)

- Vuosina 2001–2010 **heijastinta** käyttämällä

(tarkastelussa 129 jalankulkijaonnettomuuksissa kuollutta)

- 2 jalankulkijaa olisi todennäköisesti pelastunut (2 % kaikista tapauksista)
- 15 jalankulkijaa olisi mahdollisesti pelastunut (12 % kaikista tapauksista)
- yhteensä 17 jalankulkijan edellytykset selvitä kolarista olisivat parantuneet (13 % tapauksista)

Liite 4. Kuntien täydentäviä näkemyksiä seudun liikenneturvallisuuden tilasta (työpajasta Hämeenlinnasta 15.5.2012)

Vuorovaikutuksen täydentämiseksi pidettiin 15.5.2012 Hämeenlinnassa kuntien liikenneturvallisuuden vastuuhenkilöille ja asiantuntijoille työpaja, johon osallistui 19 kuntien edustajaa sekä 10 viranomais- tahojen edustajaa. Käsitellyt neljä teemaa ja niihin saadut kommentit on esitetty ohessa.

ELY-keskuksen ja kuntien välinen yhteistyö

ELY-keskuksen ja kuntien välisen yhteistyön tärkeimpänä lähtökohtana pidettiin kuntatason aktiivisuutta, jota ei voi korvata millään muulla. Kuitenkin ulkopuolinen tuki voi olla tärkeä elementti kunta-aktiivisuuden luomisessa ja ylläpitämisessä. ELY-keskuksen osallistumista sekä kunta- että seututason toimintaan kaivattiin lisää muodossa tai toisessa, esimerkiksi lisäämällä tiedonvälitystä, osallistamalla teemakokouksiin sekä järjestämällä liikenneturvallisuus- ja Näin meillä -seminaareja.

Maankäyttö ja liikenneturvallisuus

Maankäytön ja liikenneturvallisuuden vuorovaikutusta pidettiin erittäin tärkeänä. Liikenneturvallisuuden ja liikkumistarpeen minimoinnin tulisi olla sisäänrakennettuna kaavoitusprosessiin ja tulla huomioiduksi jo kaavoitustyön alussa. Jälkeenpäin kaavoituksen puutteita joudutaan korjaamaan esimerkiksi hidastein. Onnistumisia kaavoituksessa on tullut etenkin silloin, kun katusuunnittelu ja kaavoitus on tehty rinnan ja vuorovaikutuksessa keskenään. Työpajassa pohdittiin jopa, että ELY-keskus voisi esittää vaatimuksia kunnille kaavoituksen ja katu- ja liikennesuunnittelun vuorovaikutuksen suhteen. Etenkin haja-asutusalueilla ELY-keskuksen rooli voisi olla vahvempi, esimerkkinä koulujen ympäristöjen kaavoitusprosessit.

Turvallinen liikenneympäristö

Turvallisemman liikenneympäristön katsottiin toteutuvan silloin, kun hoidetaan kokonaisuus kuntoon eikä tehdä vain yksittäisiä toimenpiteitä. Siksi tärkeänä pidettiin kunnittaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimista. Yksittäisistä toimenpiteistä nostettiin esiin jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen ja niiden kunnossapito, suojateiden keskisaarekkeet ja koulujen ympäristöjen turvallisuus.

Liikennekäyttäytyminen ja asenteet

Liikennekäyttäytymisen ja asenteiden osalta oltiin huolissaan etenkin nuorista, rattijuopumuksesta sekä turvavälineiden (kypärät, heijastin ja turvavyöt) käytöstä. Osallistajat olivat yksimielisiä mopoilun turvallisuusongelmien vakavuudesta ja keskustelussa etsittiin keinoja vaikuttaa nuorten asenteisiin. Tosin riskejä aiheuttavat asenteiden lisäksi muuta liikennettä alhaisempi nopeustaso, ajajien kokemattomuus sekä mopojen huono kolariturvallisuus. Lisäksi käsiteltiin nuorten pyöräilijöiden liikennesääntöjen osaamista sekä nuorten autoilijoiden turvallisuuskasvatusta. Yhtenä ongelmana nousi esille suhteellisen vähäinen tieto siitä, mitä nuoret itse ajattelevat liikenneturvallisuudesta ja mitkä vaikutuskeinot he kokevat tehokkaiksi ja helposti vastaanotettaviksi.

Liite 5. Uudenmaan ELY-keskuksen henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat tieosat vuosina 2001–2010.

Tie	Tieosa	Pituus	Ajoratojen lukumäärä	Heva-onnettomuustiheys vuodessa 2001–2010*	Henkilövahinko-onnettomuudet 2001–2010 yhteensä	Kuolemaan johtaneet onnettomuudet 2001–2010	Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet 2001–2010
138	1	282	1 ajorata	213	6	0	6
135	1	385	1 ajorata	182	7	0	7
148	2	850	1 ajorata	176	15	1	14
11331	1	68	1 ajorata	147	1	0	1
139	3	626	1 ajorata	144	9	0	9
1142	1	159	1 ajorata	126	2	0	2
21305	135	160	1 ajorata	125	2	0	2
1456	2	2 370	1 ajorata	114	27	0	27
23583	12	95	1 ajorata	105	1	0	1
25	14	1 991	1 ajorata	95	19	1	18
1521	3	1 271	1 ajorata	87	11	0	11
148	1	4 160	1 ajorata	87	36	0	36
23579	1	120	1 ajorata	83	1	0	1
411	1	360	1 ajorata	83	3	0	3
21564	1	125	1 ajorata	80	1	0	1
45	5	1 500	1 ajorata	80	12	1	11
110	4	649	1 ajorata	77	5	0	5
23612	12	130	1 ajorata	77	1	0	1
31010	12	260	1 ajorata	77	2	0	2
51	6	133	1 ajorata	75	1	0	1
21515	23	138	1 ajorata	72	1	0	1
21854	78	280	1 ajorata	71	2	0	2
152	1	7 468	1 ajorata	71	53	4	49
21851	78	430	1 ajorata	70	3	0	3
1130	1	3 581	1 ajorata	64	23	0	23
1371	1	1 095	1 ajorata	64	7	0	7
1311	1	797	1 ajorata	63	5	0	5
114	1	976	1 ajorata	61	6	0	6
25	9	3 688	1 ajorata	60	22	0	22
110	13	6 890	1 ajorata	60	41	6	35
1130	2	1 352	1 ajorata	59	8	0	8
1456	1	2 612	1 ajorata	57	15	0	15
21302	717	353	1 ajorata	57	2	0	2
140	4	3 911	1 ajorata	56	22	0	22
102	1	356	1 ajorata	56	2	0	2
51	8	4 916	1 ajorata	55	27	2	25
1543	1	5 689	1 ajorata	54	31	1	30
21301	67	369	1 ajorata	54	2	0	2
11237	1	3 046	1 ajorata	53	16	2	14
11557	1	783	1 ajorata	51	4	0	4
170	10	5 103	1 ajorata	51	26	1	25
21501	56	199	1 ajorata	50	1	0	1
1421	4	806	1 ajorata	50	4	0	4
51	7	4 853	1 ajorata	49	24	1	23
110	16	3 856	1 ajorata	49	19	2	17
145	3	1 870	1 ajorata	48	9	0	9
132	1	4 797	1 ajorata	48	23	0	23
31030	12	210	1 ajorata	48	1	0	1
296	2	1 930	1 ajorata	47	9	1	8
21865	12	217	1 ajorata	46	1	0	1
11121	1	5 668	1 ajorata	46	26	0	26
21816	78	440	1 ajorata	45	2	0	2
21831	12	220	1 ajorata	45	1	0	1
25	22	1 118	1 ajorata	45	5	0	5
12	224	7 415	1 ajorata	45	33	3	30

Tie	Tieosa	Pituus	Ajoratojen lukumäärä	Heva-onnettomuustiheys vuodessa 2001–2010*	Henkilövahinko-onnettomuudet 2001–2010 yhteensä	Kuolemaan johtaneet onnettomuudet 2001–2010	Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet 2001–2010
4	217	64	2 ajorataa	625	4	0	4
101	3	1 088	2 ajorataa	257	28	0	28
101	8	4 252	2 ajorataa	256	109	2	107
101	5	2 162	2 ajorataa	204	44	2	42
120	5	150	2 ajorataa	200	3	0	3
50	6	7 231	2 ajorataa	184	133	1	132
120	4	560	2 ajorataa	179	10	0	10
148	2	398	2 ajorataa	176	7	0	7
1375	1	739	2 ajorataa	162	12	0	12
120	3	5 569	2 ajorataa	154	86	3	83
170	10	1 064	2 ajorataa	150	16	0	16
101	7	5 498	2 ajorataa	149	82	2	80
45	4	3 428	2 ajorataa	149	51	1	50
120	2	1 685	2 ajorataa	148	25	0	25
101	6	2 699	2 ajorataa	148	40	1	39
12	222	5 924	2 ajorataa	133	79	1	78
148	3	312	2 ajorataa	128	4	0	4
4	103	4 770	2 ajorataa	117	56	4	52
50	7	6 256	2 ajorataa	117	73	3	70
110	6	896	2 ajorataa	112	10	0	10
1371	1	280	2 ajorataa	107	3	0	3
140	12	965	2 ajorataa	104	10	1	9
51	3	698	2 ajorataa	100	7	0	7
12	221	3 105	2 ajorataa	100	31	1	30
170	3	1 722	2 ajorataa	99	17	0	17
101	4	3 288	2 ajorataa	97	32	2	30
110	4	1 488	2 ajorataa	94	14	1	13
140	13	322	2 ajorataa	93	3	0	3
120	8	342	2 ajorataa	88	3	0	3
50	8	3 101	2 ajorataa	87	27	0	27
114	1	580	2 ajorataa	86	5	0	5
50	5	3 734	2 ajorataa	86	32	3	29
145	1	1 070	2 ajorataa	84	9	0	9
25	32	1 217	2 ajorataa	82	10	1	9
110	3	1 468	2 ajorataa	82	12	2	10
1311	1	1 850	2 ajorataa	81	15	0	15
110	5	494	2 ajorataa	81	4	0	4
4	102	4 353	2 ajorataa	80	35	0	35
110	1	1 020	2 ajorataa	78	8	0	8
1	5	6 769	2 ajorataa	78	53	2	51
12	223	4 088	2 ajorataa	78	32	2	30
54	11	1 285	2 ajorataa	78	10	1	9
1	4	3 389	2 ajorataa	77	26	0	26

* Henkilövahinko-onnettomuustiheyden yksikkö: heva-onnettomuutta / 100km / vuosi

Liite 6. Uudenmaan ELY-keskuksen henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat liittymät 2002–2011*.

Tie	Osa	Aet	Liittymä tie vasen	Liittymä tie oikea	Liittymän tyyppi	Liittymän nimi	Kunta	Nopeus- rajoitus	Liittymän KVL	Liittymän KVLRAS	Heva-onn. yhteensä 2002–2011	Kuolemaan johtaneet onn. yhteensä	Kaikki onn. yhteensä
12	221	4361	2955		3-haara	Vt 12 / mt 2955 liittymä	Hollola	70	18 100	1 600	16	1	30
45	4	2869	katu / yksit.	11589	4-haara	Kt 45 / mt 11589 liittymä	Tuusula	50	27 100	1 300	15	1	55
143	1	1955	2850	katu / yksit.	4-haara	Mt 143 / mt 2850 liittymä	Hyvinkää	60	5 800	500	13	1	26
148	1	335	katu / yksit.		3-haara	Mt 148 / katuliittymä	Tuusula	50	8 100	500	12	0	15
25	14	702	katu / yksit.		3-haara	Vt 25 / katuliittymä	Raasepori	60	16 800	2 300	10	0	25
140	5	0	1375	11576	4-haara	Mt 140 / mt 1375 / mt 11576 liittymä	Vantaa	60	13 600	600	10	0	31
148	1	2382	katu / yksit.	11466	4-haara	Mt 148 / mt 11466 liittymä	Tuusula	60	15 300	1 200	10	0	23
45	4	1015		11466	3-haara	Kt 45 / mt 11466 liittymä	Tuusula	70	29 400	1 500	8	0	48
312	1	845	katu / yksit.	katu / yksit.	4-haara	Mt 312 / katuliittymä	Lahti	50	8 600	500	8	0	19
51	11	0	katu / yksit.	115	4-haara	Kt 51 / mt 115 liittymä	Siuntio	80	10 700	500	7	0	21
130	10	1929		2878	3-haara	Mt 130 / mt 2878 liittymä	Riihimäki	60	7 200	300	7	0	16
140	7	5517	145		3-haara	Mt 140 / mt 145 liittymä	Tuusula	60	10 400	300	7	1	16
12	222	0	katu / yksit.	296	4-haara	Vt 12 / mt 296 liittymä	Hollola	70	20 200	2 200	6	0	30
45	4	0		11556	3-haara	Kt 45 / mt 11556 liittymä	Tuusula	70	26 700	1 200	6	0	23
139	3	0	katu / yksit.	11465	4-haara	Mt 139 / mt 11465 liittymä	Tuusula	50	9 600	400	6	0	9
140	12	1457	1471	katu / yksit.	4-haara	Mt 140 / mt 1471 liittymä	Mäntsälä	50	8 500	700	6	1	13
140	21	0	296	296	4-haara	Mt 140 / mt 296 liittymä	Lahti	60	14 800	1 000	6	1	16
148	4	1542	11697	11689	4-haara	Mt 148 / mt 11697 / mt 11689 liittymä	Sipoo	80	8 100	500	6	2	16
290	12	0	292	292	4-haara	Mt 290 / mt 292 liittymä	Janakkala	40	10 700	500	6	0	13
12	224	0		312	3-haara	Vt 12 / mt 312 liittymä	Lahti	100	17 700	1 600	5	0	30
25	34	0	1403	1403	4-haara	Vt 25 / mt 1403 liittymä	Hyvinkää	80	8 400	800	5	0	9
55	3	0	151	1635	4-haara	Kt 55 / mt 151 / mt 1635 liittymä	Askola	60	7 100	600	5	0	7
57	2	1152	3061	3053	4-haara	Kt 57 / mt 3061 / mt 3053 liittymä	Hattula	60	8 100	400	5	0	16
110	14	4115	11157		3-haara	Mt 110 / mt 11157 liittymä	Lohja	80	4 100	300	5	1	7
130	2	3910	21832		3-haara	Mt 130 / mt 21832 liittymä	Vantaa	80	5 100	200	5	0	9
132	2	0	11345	katu / yksit.	4-haara	Mt 132 / mt 11345 liittymä	Nurmijärvi	50	15 600	700	5	0	14
140	9	0	11671	1493	4-haara	Mt 140 / mt 11671 / mt 1493 liittymä	Mäntsälä	80	6 500	400	5	0	11
167	2	0		296	3-haara	Mt 167 / mt 296 liittymä	Lahti	60	16 900	900	5	0	32
313	1	250	14137		3-haara	Mt 313 / mt 14137 liittymä	Asikkala	40	7 000	200	5	0	11

*Huom! Liittymien henkilövahinko-onnettomuustarkastelussa mukana kaikki valta- ja kantatiet sekä vilkkaimmat seututiet (KVL > 2500). Tarkastelun ulkopuolelle rajattu Kehä III ja sen sisäpuoliset maantiet sekä moottori- ja moottoriliikenneteiden liittymät.

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 111/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Marko Kelkka Uudenmaan ELY-keskus Mikko Lautala, Annu Korhonen ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy		Julkaisuaika Marraskuu 2012		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Suunnitelmassa on kuvattu Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen liikenneturvallisuustyön ja liikenneonnettomuuksien nykytilanne. Myös liikenneturvallisuuden toimintaympäristöä ja sen muutostekijöitä on kuvattu tiiviisti. Valtakunnallisten tavoitteiden ja nykytilan analyysien pohjalta asetettiin liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja onnettomuuksien vähenemätavoite vuoteen 2020. Tavoitteiden saavuttamiseksi laadittiin monipuolinen toimenpideohjelma ja muodostettiin mittarit tavoitteiden toteutumisen seuraamiseksi. Vuonna 2012 alueen kunnista noin puolessa liikenneturvallisuustyötä koordinoi poikkihallinnollinen työryhmä. Kunnissa tehokasta liikenneturvallisuustyötä rajoittavat eniten ajan ja rahoituksen puute, osittain myös arvostuksen puute. Seudullista liikenneturvallisuusyhteistyötä pidetään myös tarpeellisena. Liikennekuolemien määrä on puolittunut ELY-keskuksen alueella kymmenessä vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet valta- ja kantateillä, mutta lisääntyneet yhdysteillä. Nuorten onnettomuudet ovat kuitenkin lisääntyneet, ja neljännes kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu 15–22-vuotiaille kuljettajille. Mopo-onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on viimeisen vuosikymmenen aikana moninkertaistunut. Kuolonkolareista 30 prosentissa taustalla on sairaskohtaus, tajunnan menetys tai itsemurha. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet maanteillä ovat useimmiten yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksia. Vuonna 2010 ELY-keskuksen alueen liikenneonnettomuuksissa menehtyi yhteensä 51 henkilöä ja loukkaantui noin 2 430 henkilöä. Tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä saadaan puolitettua ja loukkaantumiset saadaan vähenemään neljänneksellä. Toimenpideohjelma keskittyy Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla oleviin toimiin. Liikennekäyttäytymisen kehittämisen painopiste on kuntien KVT-työn tukemisessa. Liikennenympäristön turvallisuuden parantamisessa korostuvat taajamien turvallisuus, ajonopeuksien hillintä sekä pienet ja kustannustehokkaat turvallisuustoimet. ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyöhön liittyvät toimenpide-ehdotukset sisältävät toimintatapojen, suunnittelujärjestelmän, tiedottamisen ja yhteistyön kehittämistä. Tärkeimmät toimenpiteet on nostettu kärkitehtäviksi. Myös ELY-keskuksen toiminta-alueen liikenneturvallisuustyön toimintamalli on kuvattu.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Jalankulku, pyöräily, kevyen liikenteen väylät, kävelytiet, pyörätiet, suojatiet, liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, liikennehallinto, maankäytön suunnittelu				
ISBN (painettu) 978-952-257-656-9	ISBN (PDF) 978-952-257-657-6	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-657-6	Kieli suomi	Sivumäärä 80
Julkaisun myyntijakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri, Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki Puhelinvaihd: 0295 021 000				
Kustannuspaikka ja aika Helsinki, 2012			Painotalo Kopijyvä Oy, Kouvola	

Publikationens serie och nummer Rapporter 111/2012				
Ansvarsområdes Trafik och infrastruktur				
Författare Marko Kelkka Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland Mikko Lautala, Annu Korhonen och Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy		Publiceringsdatum November 2012		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär uppdragsgivare		
Publikationens titel ELY-centralens trafiksäkerhetsplan i Nyland (Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma)				
Sammandrag I planen beskrivs nuläget på ELY-centralens verksamhetsområde i Nyland i fråga om trafiksäkerhetsarbete och trafikolyckor. Planen innehåller också en kortfattad beskrivning av den miljö, i vilken trafiksäkerhetsverksamhet bedrivs samt förändringsfaktorerna i den. Utgående från de nationella målsättningarna och nulägesanalyserna sattes mål för trafiksäkerhetsarbetet och minskningen av antalet olyckor fram till år 2020. För att nå målen uppgjordes ett mångsidigt åtgärdsprogram och mätare skapades för att göra det möjligt att följa med hur målen förverkligas. I ungefär hälften av kommunerna på området koordinerades trafiksäkerhetsarbetet år 2012 av en tväradministrativ arbetsgrupp. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna begränsas mest av bristen på tid och finansiering, delvis också bristen på uppskattning. Ett regionalt trafiksäkerhetsarbete befinner sig också nödvändigt. Antalet trafikdödsfall har på tio år halverats på ELY-centralens verksamhetsområde. Personskadeolyckorna har minskat på riks- och stamvägar, men ökat på förbindelsevägar. Bland unga har olyckorna ändå ökat och en fjärdedel av alla personskadeolyckor drabbar förare i 15–25-års ålder. Antalet dödade och skadade i mopedolyckor har flerdubblats det senaste årtiondet. I 30 procent av dödsolyckorna har föraren fått ett sjukdomsanfall, förlorat medvetandet eller begått självmord. Landsvägsolyckor med dödlig utgång är ofta singel- eller mötesolyckor. År 2010 förolyckades sammanlagt 51 och skadades ca 2 430 personer i trafikolyckor på ELY-centralens område. Målsättningen är att halvera antalet trafikdöda och minska antalet skadade med en fjärdedel fram till år 2020. Åtgärdsprogrammet fokuserar på åtgärder, vilka ELY-centralen i Nyland ansvarar för. Tyngdpunkten i trafikbeteendefrämjandet ligger i stödandet av kommunernas KVT-arbete. Säkerheten i tätorter, begränsning av hastigheterna samt små och kostnadseffektiva säkerhetsåtgärder har en central roll när det gäller att göra trafikmiljön tryggare. Åtgärdsförslagen i anslutning till ELY-centralens trafiksäkerhetsarbete siktar på en förbättring av arbetsmetoder, planeringssystem, information och samarbete. De viktigaste åtgärderna har lyfts upp till spetsuppgifter. Också modellen för trafiksäkerhetsarbetet på ELY-centralens verksamhetsområde finns beskriven.				
Nyckelord (enligt Allärs) Gång, cykling, lätttrafikleder, gångvägar, cykelvägar, skyddsvägar, trafiksäkerhet, trafikfostran, trafikadministration, markanvändningsplanering				
ISBN (tryckt) 978-952-257-656-9	ISBN (PDF) 978-952-257-657-6	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-657-6		Språk Finska
				Sidantal 80
Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Trafik och infrastruktur, Semaförbron 12 A, 00520 Helsingfors Telefonväxel: 0295 021 000				
Förläggningsort och datum Helsingfors, 2012			Tryckeri Kopijyvä Oy, Kouvola	

RAPORTEJA 111 | 2012

UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-656-9 (painettu)

ISBN 978-952-257-657-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-657-6

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