



Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma

JUHA HELTIMO | MIKKO LAUTALA



Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma

JUHA HELTIMO
MIKKO LAUTALA

RAPORTTEJA 120 | 2013

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo

Kansikuva: Linea Konsultit Oy

Raportin valokuvat: Linea Konsultit Oy

Kartat: ©Karttakeskus L4356, YKR©SYKE & Tilastokeskus

Painopaikka: Kopijyvä Oy

ISBN 978-952-257-928-7 (painettu)

ISBN 978-952-257-929-4 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-929-4

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

Esipuhe

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jalkauttaa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä Etelä-Karjalaan ja Kymenlaaksoon. Suunnitelma täsmentää ja konkretisoi valtakunnallisia toimenpiteitä alueen liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön erityispiirteet huomioiden. Suunnitelmassa kuvataan myös alueellisen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli; eri toimijoiden tehtävät, eri tasoilla toimivien työryhmien tehtävät ja keskinäinen työnjako sekä kytkennät alueen liikennejärjestelmätyöhön.

Liikenneturvallisuussuunnitelman alussa on esitetty johdatus liikenneturvallisuustyön osa-alueisiin, hyötyihin ja avainosapuoliin ongelmien ratkaisemisessa. Tämän jälkeen on kuvattu Kaakkois-Suomen toimintaympäristön erityispiirteitä ja tulevaisuuden näkymiä sekä liikenneturvallisuuden ja liikenneturvallisuusyhteistyön nykytila. Nykytilan analyysien pohjalta ja valtakunnalliset linjaukset huomioiden liikenneturvallisuustyölle on asetettu visio. Käytännön liikenneturvallisuustyötä varten vision henki on kuvattu myös määrällisten onnettomuusvähennämätavoitteiden ja toimintalinjausten muodossa.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen toimenpideohjelma vuosille 2014–2020. Toimenpiteiden suunnittelu on kohdennettu vaikuttavuuden perusteella valituille painopistealueille. Suunnitelmaan sisältyy toimenpide-ehdotuksia mm. liikennekasvatusta ja -tiedotusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteita koskien. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamallista maakuntatasolta kuntatasolle sekä seurannasta. Suunnitelman toteuttamisen vastuu jakautuu toimenpiteen luonteesta riippuen kuntasektorille, Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle, Liikenneturvalle, poliisille tai muille sidosryhmille. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä pyritään osaltaan lisäämään työn laaja-alaisuutta ja vaikuttavuutta.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on kustannustehokasta toimintaa. Liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä ja tuo yhteiskunnalle kaivattuja kustannussäästöjä. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain Kaakkois-Suomen alueella 250 miljoonan euron kustannukset. Liikenneonnettomuuksien vähentyminen suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti tarkoittaisi karkeastikin arvioiden noin 60 miljoonan euron vuosittaisia kustannussäästöjä tavoitevuonna 2020. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena on koetun liikenneturvallisuuden parantuminen, joka vaikuttaa keskeisesti ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin, elinympäristöjen viihtyisyyteen ja liikkumisvalintoihin.

Työn ohjauksesta vastasi Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä, johon kuuluvat:

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| - Jussi Kailasto (pj.) | Kaakkois-Suomen ELY-keskus |
| - Anna-Maija Hinkkanen | Liikenneturva |
| - Jari Strengell | Liikkuva poliisi, Kouvolan yksikkö |
| - Eeva-Maija Koponen | SKAL |

Ohjausryhmätyöskentelyn ohella työn aikana järjestettiin laaja sidosryhmäseminaari, jossa keskusteltiin alueen liikenneturvallisuustilanteesta, liikenneturvallisuustyön painotuksista ja toimenpidetarpeista. Seminaarista saatu palaute huomioitiin suunnitelmaa laadittaessa. Kuntien näkemyksiä liikenneturvallisuustyön ja etenkin yhteistyön kehittämistarpeista kartoitettiin myös erillisellä kuntakyselyllä. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnasta vastasivat Juha Heltimo Strafica Oy:stä ja Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä.

Kouvolassa joulukuussa 2013

Sisältö

Esipuhe	4
1. Yhteinen vastuu – yhteiset hyödyt	6
1.1 Poikkihallinnollinen tehtävä	6
1.2 Laajat hyödyt.....	8
1.3 Liikenneturvallisuustyön osapuolet	9
2. Suunnittelun lähtökohdat	14
2.1 Toimintaympäristö.....	14
2.2 Liikenneturvallisuustilanne Kaakkois-Suomessa	20
3. Visio, tavoitteet ja painotukset	27
3.1 Visio ja tavoitteet	27
3.2 Pitkän aikavälin linjaukset ja lähivuosien painopistealueet	28
4. Toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi	30
4.1 Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon	30
4.2 Viisasta liikkumista pienestä pitäen	40
4.3 Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin	43
4.4 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun liikenneturvallisuuden parantaminen taajamissa	45
4.5 Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen	52
5. Suunnitelman seuranta ja vaikutukset	57
5.1 Suunnitelman seuranta ja edistäminen	57
5.2 Vaikuttavuuden arviointi	59
Lähteet	60
Liitteet	61

1. Yhteinen vastuu – yhteiset hyödyt

1.1 Poikkihallinnollinen tehtävä

Liikenneturvallisuus on hyvin suunnitellun liikenneympäristön ja liikkujien asenteiden yhteistulos – ja molempiin on panostettava nykyistä enemmän

Liikenneonnettomuudet ovat useimmiten monien yhteensattumien muodostamia tapahtumaketjuja, joiden taustalla on liikkujaan itseensä, liikenneympäristöön, ajoneuvoon tai esimerkiksi keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Onnettomuustilastoista tehtyjen tarkempien analyysien kautta tiedetään, että liikkujan oma toiminta tässä monimutkaisessa yhtälössä on hyvin merkittävä. Suurimmassa osassa liikenneonnettomuuksista taustalla on riskikäyttäytymiseen, liikennesääntöjen tuntemukseen tai kuljettajien ajotaitoihin, ajokuntoon tai terveyteen liittyviä tekijöitä.

Tutkijalautakuntien havaintoja Suomen kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuonna 2011 (VALT vuosiraportti 2011):

- Alkoholin vaikutuksen alaisena oli 25 % aiheuttajakuljettajista
- Ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä käytti 10 % aiheuttajakuljettajista, tapausten osuus kasvussa
- Huumeiden vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljetti 5 % aiheuttajakuljettajista
- Noin joka kymmenes (11 %) onnettomuus oli itsemurha
- Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä oli mukana 86 %:ssa onnettomuuksista
- Kuljettajan toimintakyvyn muutos (nukahtaminen, sairauskohtaus tai tajunnan menetys) oli välittömänä riskitekijänä onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista lähes joka viidennellä (17 %)
- Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (esim. ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden) oli läsnä lähes joka toisessa onnettomuudessa (45 %)
- Vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 37 % pääaiheuttajista
- Turvavyön käyttäminen olisi pelastanut kuolemalta eri todennäköisyyksillä 24 henkilöä

Edellä olevat poiminnat osoittavat, että liikenneturvallisuusongelmien ratkominen on huomattavasti laajempi kysymys kuin nopeusrajoituksen alentaminen, liittymien ja suojateiden parantaminen tai töyssyjen ja pyöriteiden rakentaminen, joihin liikenneturvallisuustyö usein yksipuolisesti yhdistetään. Turvalliset liikenneympäristön ratkaisut ovat tärkeitä, mutta niiden mahdollisuudet poistaa nykyisiä ongelmia ovat rajalliset. Liikennejärjestelyiden rinnalle tuleekin nostaa nykyistä vahvemmin kasvatuksellisia ja viestinnällisiä keinoja, joilla tuetaan, motivoidaan ja kannustetaan ihmisiä eri elämänvaiheissaan tekemään turvallisia ja vastuullisia liikkumisen valintoja. Tätä työtä kutsutaan elinikäiseksi liikennekasvatukseksi. Myös ennaltaehkäisevä päihdetyö ja muu terveellisten elintapojen edistämiseen liittyvä toiminta on osa liikenneturvallisuustyötä.

Turvallinen liikenneympäristö kannustaa turvalliseen liikkumiseen

Liikennetilanteet ovat usein monimutkaisia ja vaativat monenlaisia havaintoja ja tilanteen tauotonta arvioimista. Liikenneympäristön ratkaisuilla voidaan kannustaa ja ohjata vastuulliseen ja turvalliseen liikkumiseen sekä pienentää mahdollisen onnettomuuden vakavuutta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusedellytyksenä on looginen, itseohjaava ja sääntöjen noudattamista tukeva liikenneympäristö. Yhtenäiset ratkaisut samantyyppisillä alueilla parantavat tienkäyttäjien edellytyksiä liikenneympäristön oikeaan ymmärtämiseen ja oikeaan toimintaan.

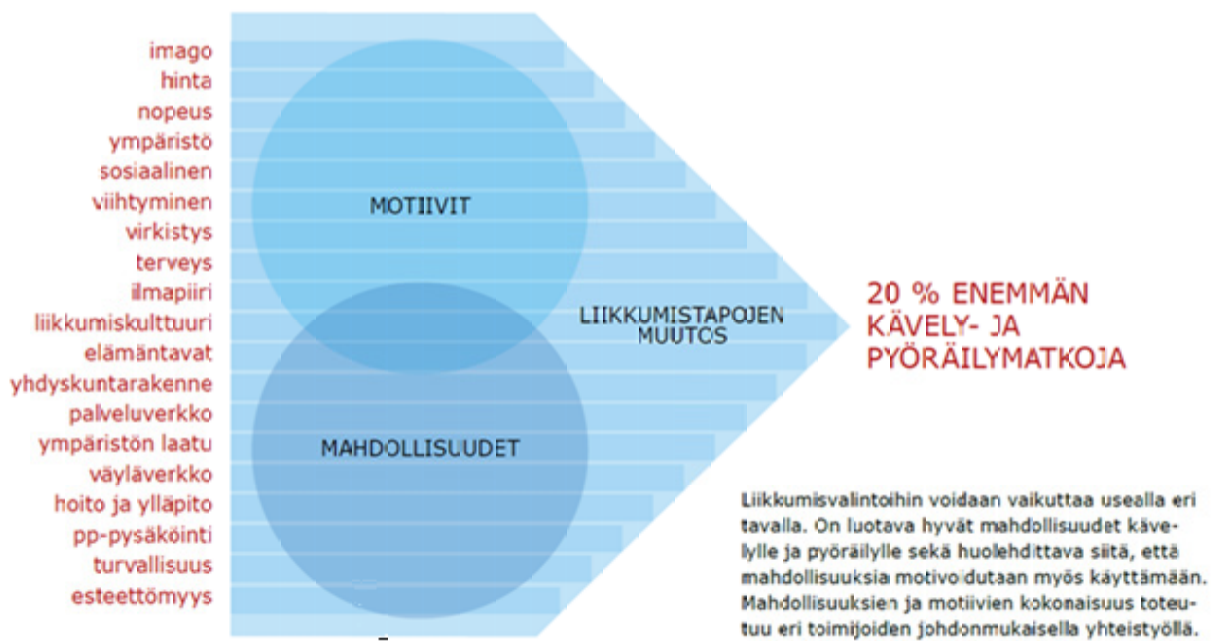
Arkiliikunnan edistäminen tukee liikenneturvallisuustavoitteita

Liikenneturvallisuustilanteeseen, liikenneonnettomuuksien määrään, vakavuuteen ja koettuun turvattomuuteen, vaikuttavat myös liikennemäärien kehitys ja kulkutapajakauma. Liikennemäärien kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa ja pelkästään nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä suuri määrä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Toisin sanoen liikenteen kasvu kumoo osan liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden vaikutuksista. Liikenteen kasvun turvallisuusvaikutukset riippuvat kuitenkin paljon siitä missä ja minkä liikkujaryhmän (ikä ja kulkutavat) osalta liikenne kasvaa, ja miten eri kulkumuotojen välinen työnjako kehittyy. Selvää kuitenkin on, että vallitseva autoistumiskehitys ei edistä liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista, hyvinvointi- ja ympäristötavoitteista puhumattakaan.

Liikenneturvallisuuden parantaminen liikenteen määrään ja kulkumuotojakaumaan vaikuttamalla on vasta viime vuosina nostettu vahvemmin osaksi liikenneturvallisuustyötä. Kyse ei ole kuitenkaan uudesta asiasta. Liikenneturvallisuuden tilaa tarkastellaan usein ns. liikenneturvallisuuskuution avulla, jonka ulottuvuudet ovat altistus, onnettomuusriski ja onnettomuuksien vakavuus. Perinteisessä liikenneturvallisuustyössä pääpaino on ollut kahdessa jälkimmäisessä ulottuvuudessa ja altistukseen (liikkumisen määrä, kulkutapojen välinen työnjako) liittyvät asiat on käsitelty osana toimintaympäristöä.

Liikkumistottumukset ovat liikenneonnettomuuksien tavoin seurausta monen eri tekijän yhteisvaikutuksesta: yhdyskuntarakenteesta, liikennejärjestelyistä, talouskehityksestä, veropolitiikasta, asenteista ja elämäntavoista. Liikkumistottumuksiin vaikuttaminen on näin ollen vähintäänkin yhtä haastava ja poikkihallinnollista yhteistyötä vaativa tehtävä kuin liikennekäyttäytymisen ongelmien ratkominen; tarvitaan arkiliikunnasta tukevaa eheää yhdyskuntarakennetta, riittävän tiheää palveluverkkoa, turvallisia ja houkuttelevia kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia, laadukkaita joukkoliikennepalveluita sekä motiiveihin vaikuttamista.

Suurimmalla osalla ihmisistä olisi jo nykytilanteessa mahdollisuus hienosäätää liikkumistottumuksiaan kestävimiksi. Keskeisenä tavoitteena onkin saada ihmiset miettimään kulkutapavalintojaan ja kokeilemaan vaihtoehtoisia liikkumistapoja. Tavoitteena on muuttaa liikkumistapoja erityisesti niiden ihmisten keskuudessa, jotka nykyisin kulkevat suurimman osan matkoistaan henkilöautolla, ja etenkin niissä tilanteissa, joissa kävely, pyöräily tai joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen ja toimivan vaihtoehdon. On kuitenkin muistettava, että eri kulkutavat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan niitä käytetään monipuolisesti ja tilanteen mukaan. Tavoitteena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely, pyöräily tai joukkoliikenne ainakin osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta.



Kuva 1. Esimerkki kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kehikosta (Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma (2012)).

1.2 Laajat hyödyt

Liikenneturvallisuuden parantaminen tuottaa monia hyötyjä niin yhteiskunnan kuin yksilön näkökulmasta tarkasteltuna. Koettu turvallisuus, ja koettu liikenneturvallisuus tai turvattomuuden tunne liikenteessä yhtenä sen osana, on keskeinen osa ihmisten kokonaishyvintä. Koetun liikenneturvallisuuden parantuminen vaikuttaa keskeisesti niin ihmisten elämänlaatuun, elinympäristöjen viihtyisyyteen kuin liikkumisvalintoihin. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat puolestaan inhimillisiä kärsimyksiä paitsi niiden uhreille myös heidän lähipiirilleen. Monille liikenneonnettomuudessa saatu vamma aiheuttaa pysyvän invaliditeetin tai muun elinikäisen haitan. Inhimillisen kärsimyksen ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle huomattavia taloudellisia kustannuksia, joista kuntien maksettavaksi kohdistuu noin 15–20 %. Onnettomuuksista aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuseriä:

- palo- ja pelastustoimen menot,
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta,
- toimeentulotuen tarpeen lisäys uhrien tulonmenetyksen ja menolisäysten takia,
- sosiaalihuollon menot invalidisoituneille,
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen,
- kunnan verotulon alentuminen onnettomuusuhrien ansiotulonmenetyksen takia,
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi, jne.

Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan tieliikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset (Liikennevirasto 2010) ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 950 euroa. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Onnettomuuskustannukset Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella

Koko Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alue

- Keskimäärin 495 henkilövahinko-onnettomuutta ja 1 577 omaisuusvahinkoa vuodessa
- Onnettomuuskustannukset yhteensä: 249 M€/vuosi
- Kuntien osuus: 37–50 M€/vuosi = 118–158 euroa/asukas/vuosi

Kymenlaakson maakunnan alue:

- Keskimäärin 296 henkilövahinko-onnettomuutta ja 1 060 omaisuusvahinkoa vuodessa
- Onnettomuuskustannukset yhteensä: 149 M€/vuosi
- Kuntien osuus: 22–30 M€/vuosi = 123–163 euroa/asukas/vuosi

Etelä-Karjalan maakunnan alue:

- Keskimäärin 199 henkilövahinko-onnettomuutta ja 517 omaisuusvahinkoa vuodessa
- Onnettomuuskustannukset yhteensä: 100 M€/vuosi
- Kuntien osuus: 15–20 M€/vuosi = 112–149 euroa/asukas/vuosi

Liikenneonnettomuuksien kuntakohtaisia kustannuksia on tarkasteltu Suomessa myös yksikkökustannuslaskelmia tarkemmalla tasolla todellisiin tapahtuneisiin onnettomuuksiin perustuen. Lohjalla, Mäntsälässä ja Siuntiossa määritettiin kuntien vuoden 2004 tilinpäätöstiedoista neljän erilaisen liikenneonnettomuuden kuntakohtaiset onnettomuuskustannukset. Tarkastellut onnettomuustapaukset ja niiden todelliset kustannukset (keskiarvo) olivat (Valmixa Oy 2006):

- koululaisen (10 v.) vakava loukkaantuminen pyöräilyonnettomuudessa (seurauksena liikuntavammasta johtuva 75 % invaliditeetti) => **224 000 €**
- nuoren kuljettajan (20 v.) kuolema ulosajossa kaiteen läpi taajama-alueella => **139 000 €**
- iäkkään (70 v.) vammautuminen jalankulkijana auton töytäisemänä (60 % invaliditeetti) => **30 000 €**
- nelilapsisen perheen huoltajan (35 v.) kuolema nokkakolarissa => **202 000 €**.

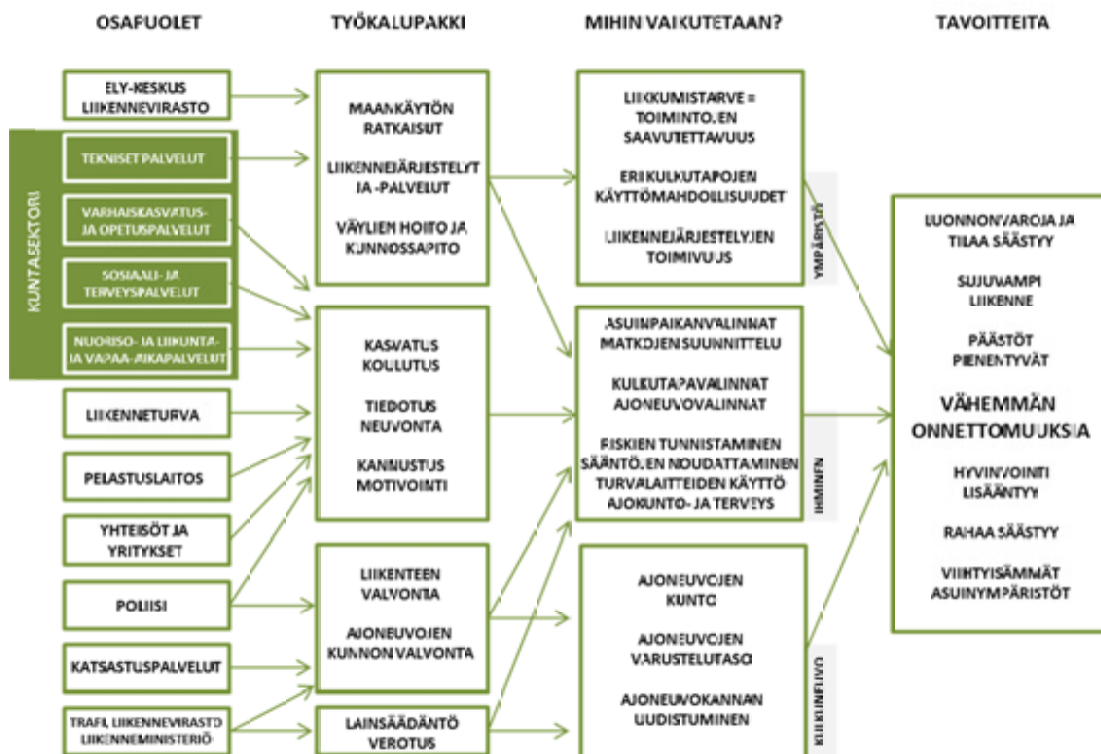
1.3 Liikenneturvallisuustyön osapuolet

Tieliikenteen turvallisuusongelmien ratkominen liikkumistarpeisiin, liikennemääriin, kulkutavan valintoihin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla edellyttää monen eri osapuolen välistä yhteistyötä. Samanaikaisesti tarvitaan niin maankäyttöön, liikenneympäristöön ja kulkuneuvoihin kohdistuvia toimia kuin ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja taitoihin vaikuttamista. Keinovalikoiman moninaisuudesta johtuen liikenneturvallisuuteen vaikuttavien osapuolten joukko on laaja ja koostuu hyvin erilaisista toimijoista.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuuden 0-visio jakaa vastuuta sekä liikennejärjestelmästä vastaaville tahoille että liikkujille itselleen. Yhteiskunnan vastuu jakaantuu lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä liikennejärjestelmästä, ajoneuvoturvallisuudesta ja liikennekasvatuksesta vastaavien tahojen kesken. Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset, tietopohja, osaaminen ja motivaatio turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä. Yksilöiden vastuulla on viime kädessä päättävältä ja vastuunkanto omista liikkumisen valinnoistaan; kulkutavan valinnoista, omasta ja kulkuneuvon kunnosta, liikennesääntöjen noudattamisesta ja tarjolla olevien turvalaitteiden ja -välineiden käyttämisestä. Vain sääntöjä noudattavat ja tietoista riskinottoa välttävät tienkäyttäjät saavat ne turvallisuushyödyt, joihin liikennejärjestelmän kehittämisellä pyritään.

Kunnat – paikallistason avaintoimijoita

Turvallisten ja vastuullisten liikkumisvalintojen edistäminen kuntalaisten keskuudessa ovat merkittävä osa kuntien avaintehtävää eli asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä. Kullakin kunnan toimialalla on omat tehtävänsä ja mahdollisuutensa edistää asukkaidensa viisaita liikkumisen valintoja. Myös eri toimialojen yhteistyö on tarpeen ja monen liikkumiseen liittyvän haasteen osalta luontevaa. Tavoitteena on tarjota jokaiselle kunnan asukkaalle edellytykset, osaaminen ja motivaatio tehdä vastuullisia ja turvallisuuteen tähtäviä liikkumisvalintoja. Yksityisten työnantajien ohella kunnat tarvitaan esimerkinnäyttäjäksi viisaan liikkumisen edistämisessä. Kunnat ovat suuria työnantajia, ja siksi myös kuntatyöntekijöiden liikkumistottumusten muutoksilla on iso vaikutus työmatkojen kulkutapajakaumaan koko maan tasollakin.



Kuva 2. Liikenneturvallisuustyön osapuolet ja sisältö.

Kunnan eri toimialat yhdessä vastaavat liikennekasvatus- ja tiedotustyöstä. Viisaan liikkumisen perusvalmiudet luodaan elinikäisellä liikennekasvatuksella, joka tavoitetilanteessa alkaa jo ennen ihmisen syntymää ja jatkuu katkeamattomana seniori-ikään saakka. Lähtökohdat liikennekasvatustyölle ovat kunnassa hyvät, sillä kunnan palveluiden ja tiedotuskanavien kautta on mahdollista tavoittaa lähes kaikki liikkujaryhmät. Kuntien apuna liikennekasvatustyössä ovat mm. Liikenneturva ja poliisi. Myös aktiivinen yhteistyö paikallisten yritysten ja yhteisöjen kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön laajuutta ja lisäresursseja. Liikenneturvallisuustyössä tyypillisesti mukana olevia sidosryhmiä ovat esimerkiksi liikennöitsijät, katsastustoimistot, autokoulut, eläkeläisjärjestöt, pyöräilyseurat, muut urheiluseurat sekä asukas- ja vanhempainyhdistykset.

Kunnan teknisten- ja ympäristöpalvelujen tehtävänä on turvata terveyttä, hyvinvointia ja turvallisuutta edistävä elinympäristö niin kuntalaisille kuin satunnaisille ohikulkijoille. Kunnan kaavoituksen ja palveluiden suunnittelun kautta määrittäytyä pitkälti se, miten asuminen, peruspalvelut ja muut tärkeät päivittäiset toiminnot sijoittuvat, ja miten turvallisesti ja mielekkäästi liikkuminen eri kulkutavoilla, etenkin kävellen ja pyöräillen, on hoidettavissa. Turvallista ja vastuullista liikkumista tukevat liikenneympäristön ratkaisut ja joukkoliikennepalvelut syntyvät mm. kuntien, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä.

Liikenneturvallisuustyön nykytila Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueen kunnissa

Kunnissa tehtävä päivittäinen liikenneturvallisuustyö on toimivan liikenneturvallisuustyön ydin. Kunnittaisen työn aktiivisuus, laatu ja jatkuvuus henkilöityvät yleensä kunnan liikenneturvallisuustyöryhmään ja erityisesti sen vetäjiin. Aktiivinen ja osaava ryhmä yhdessä ulkopuolisen avustuksen kanssa saa halutessaan pieneläkin vaivannäöllä ja budjetilla tehtyä laadukasta kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Kaakkois-Suomen kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaa ja kehittämistarpeita kartoitettiin työn alkuvaiheessa toteutetulla kuntakyselyllä. Kuntakyselyyn saatiin vastaus yhteensä 47 henkilöltä ja 14 eri kunnasta. Nykytilakartoituksessa hyödynnettiin myös vuonna 2010 toteutettua Kaakkois-Suomen kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaselvitystä (kysely ja puhelinhaastatteluja). Kuntakyselyn ja kartoituksen päätulokset voidaan kiteyttää seuraavasti (osa tiedoista päivitetty ajan tasalle):

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ja liikenneturvallisuustyöryhmät:

- Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat pääsääntöisesti ajan tasalla.
- Liikenneturvallisuustyöryhmä toimii yhdeksässä kunnassa (Kotka, Kouvola, Lappeenranta, Luumäki, Pyhtää, Imatra, Ruokolahti, Rautjärvi, Parikkala). Ryhmien aktiivisuudessa on suuria eroja.
- Imatran seudulla perustettiin vuonna 2011 seudullinen liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka toimintaa koordinoi seudullinen liikenneturvallisuustoimija.

Yhteistyömalliin liittyvä tahtotila (kuntakysely):

- Kuntakyselyyn vastanneista 83 % oli sitä mieltä, että kunnassa pitäisi olla liikenneturvallisuusasioihin keskittyvä yhteistyöryhmä. Vastaajista 73 % kannatti yhtä poikkihallinnollista työryhmää, 15 % liikenneympäristöön ja liikennekasvatukseen liittyvien asioiden eriyttämistä kahteen erilliseen ryhmään ja 5 % yksistään liikennekasvatustyöhön keskittyvää työryhmää.
- Kunnallista liikenneturvallisuustyöryhmää vastustaneet perustelivat kantaansa joko pienellä kuntakoolalla (ryhmä ei tarpeen tai seudullinen ryhmä parempi), liikenneturvallisuustoimijamallin käyttöönotolla (ryhmä ei tarpeen) tai sillä, että liikenneturvallisuuden pitäisi kuulua jokaisen toimialan perustehtäviin riippumatta siitä onko ryhmää vai ei.

- Liikenneturvallisuustoimijamallin (konsultti) käyttöönottamista kannatti 74 % vastaajista. Toimijamallia vastustaneet perustelivat vastausta oman kompetenssin riittävyydellä asiassa ja taloudellisten resursien niukkuudella.

Liikenneturvallisuustyön arvostus ja toimivuus:

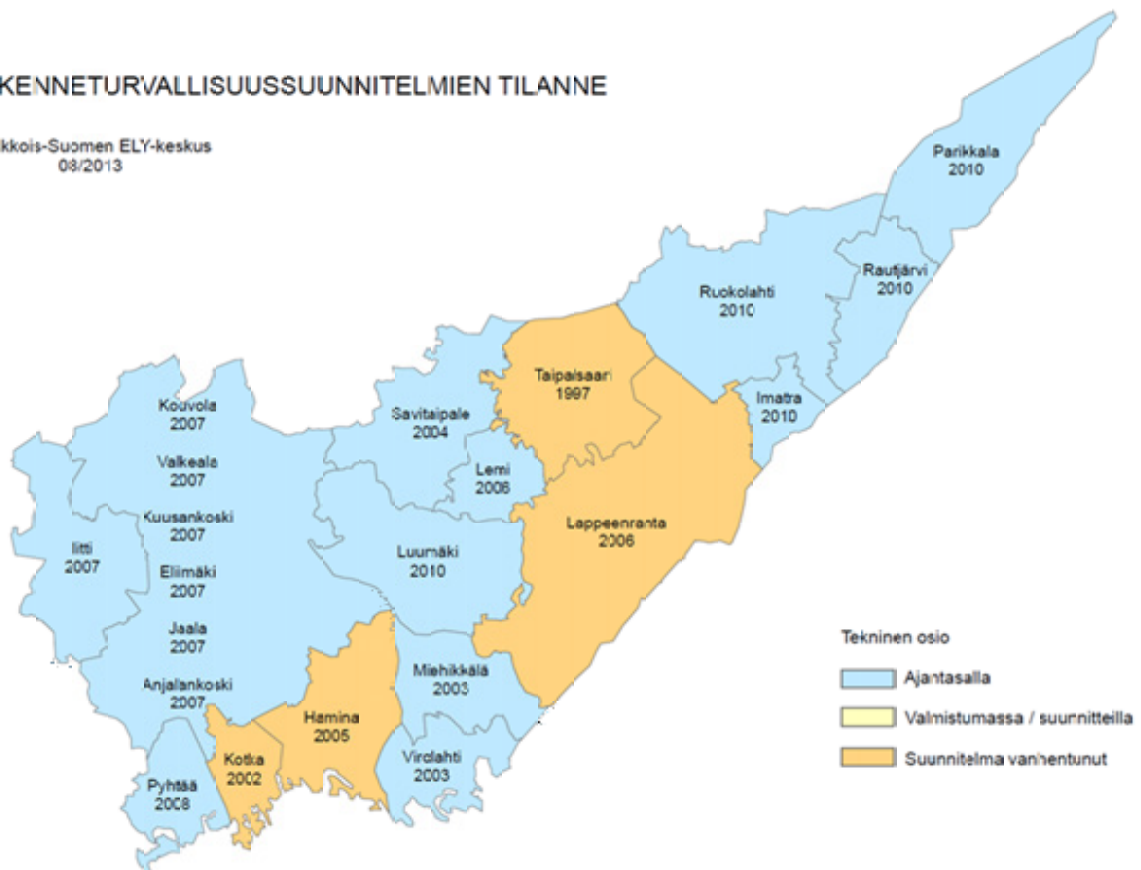
- Kunnissa liikenneturvallisuustyö koetaan tärkeäksi ja työlle nähdään selvä tarkoitus. Mielekkäimmäksi työ koetaan kunnissa, joissa toimii liikenneturvallisuusryhmä.
- Liikenneturvallisuustyölle osoitettu arvostus vaihtelee kunnittain. Kunnissa, joissa liikenneturvallisuustyö on aktiivista ja näkyvää, päättäjien uskotaan olevan mukana liikenneturvallisuustyössä ja ymmärtävän sen merkityksen.
- Kunnissa, joissa liikenneturvallisuustyötä ei ole, tiedostetaan sen puute ja tapahtumien määrä koetaan riittämättömäksi. Lähes kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuusryhmän puuttumisesta huolimatta jonkinlaista liikenneturvallisuusaiheista toimintaa/tapahtumia eri sidosryhmien kanssa.
- Liikenneturvallisuustyöhön koetaan olevan saatavilla riittävästi materiaalia sekä koulutusta.

Keskeisimmät haasteet liikenneturvallisuustyössä:

- Työajan ja rahoituksen puute (on seurausta monesta alla mainitusta).
- Liikennekasvatustehtäviä ei ole kirjattu riittävän selkeästi työtehtäväksi eri hallintokunnissa.
- Liikenneturvallisuustyön vetäjän/koordinoivan henkilön puute ("joku jolla olisi aikaa ja osaamista...").
- Liikenneturvallisuustyölle ei ole asetettu vaatimuksia, tavoitteita tai raportointivelvoitetta.
- Kunnan päätöksentekijöiden (luottamushenkilöt) sekä hallintokuntien johdon/esimiesten työlle osoittaman arvostuksen puute.
- Puutteet hallintokuntien välisessä yhteistyössä (luontevat tavat tehdä yhteistyötä, henkilökemiat, jne.).

LIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMIEN TILANNE

Kaakkois-Suomen ELY-keskus
08/2013



Kuva 3. Liikenneturvallisuussuunnitelmien tilanne Kaakkois-Suomessa.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa maanteiden hoidosta, ylläpidosta, kehittämisestä ja huolehtii osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskus voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen maankäytön suunnittelusta aina tiellä liikkujan olosuhteisiin. Liikenneturvallisuuskulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa myös tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. Talvihoidon 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 ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet. Osana Kaakkois-Suomen ELY-keskusta toimii valtakunnallinen liikennetelematiikkayksikkö, joka vastaa tienvarsiteknologiaan ja liikenteen hallintaan liittyvistä tehtävistä koko maassa.

Liikennekasvatustyötä sekä pienempiä liikenneympäristöön kohdistuvia turvallisuustoimia (esim. suoja-ten liikenneturvallisuuden parantamisia, nopeusrajoitustarkistuksia, näkemäraivauksia jne.) ohjataan seudullisilla ja kunnallisilla liikenneturvallisuussuunnitelmilla, joita ELY-keskus laatii yhdessä kuntien kanssa. Liikenneturvallisuussuunnitelmiin sisältyy myös kestävä liikumisen edistämistoimia.

Liikenneturva

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 eri-ikäisten ja eri tienkäyttäjryhmien liikennekasvatukseen sekä kouluttajia teematilaisuuksiin (esim. liikenneturvallisuusaiheiset vanhempainillat, nuorille ja vanhemmille suunnatut mopotilaisuudet). Tietoiskujen ja uutiskirjeiden kautta Liikenneturva myös pitää kunnan ajan tasalla valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön tilasta ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutkimusten tuloksista.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitokset hoitavat pelastustoimen tehtäviä alueellaan ja ovat paikalla myös useimmissa liikenneonnettomuuksissa. Liikenneonnettomuuksien pelastustehtävien ohella pelastuslaitoksen perustehtäviin kuuluvat onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen sekä kuntien ja kuntalaisten erilaisissa onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen. Tavoitteena on, että kaikki alueen ihmiset ja yhteisöt haluavat ja osaavat ottaa liikenneturvallisuusasiat huomioon omassa toiminnassaan, tunnistavat erilaiset vaaran aiheuttajat, osaavat ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja toimia oikein vaara- ja onnettomuustilanteissa sekä tietävät miten varautua poikkeusoloihin. Pelastuslaitoksen osallistuminen asiantuntijana tai kouluttajana erilaisiin kampanjoihin ja tapahtumiin on yleistä. Pelastuslaitos myös seuraa omalta osaltaan onnettomuuksien määrän kehitystä ja onnettomuuksien syitä (PRONTO-järjestelmä). Tarvittaessa pelastuslaitos tekee esityksiä ja analyyssejä sidosryhmille onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niihin varautumiseksi.

Poliisi

Poliisin tehtäviin liikenneturvallisuustyössä kuuluvat mm. liikenteen valvonta ja ohjaus, tiedottaminen, ennaltaehkäisevä kasvatus- ja valistustyö päiväkodeissa, kouluissa, oppilaitoksissa ja muissa yhteisöissä, paikallisiin tapahtumiin ja tempauksiin osallistuminen, liikenneonnettomuuksien tutkimus ja tilastointi, liikenneympä-

ristön ongelmista tiedottaminen tienpitäjille sekä lausuntojen antaminen liikenteenohjauspäätöksistä. Liikenteen valvonnalla on liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ensiarvoinen merkitys. Liikenteen valvonta ehkäisee liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Valvonnalla tuetaan myös tavallisia kuljettajia, jotta he noudattavat liikenteen sääntöjä arjessaan. Ilman valvontaa sääntöjä noudatetaan heikommin. Tienkäyttäjän tulee kokea, että rikkomuksista voi jäädä kiinni.

Liikenteen valvonta kohdennetaan niihin osa-alueisiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä. Pääsääntöisesti valvonta painottuu nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin (esim. nuoret autoilijat ja mopoilijat). Poliisivalvonnan keinoja ovat mm. normaali poliisin suorittama jokapäiväinen liikenteen valvonta, ratsiat, automaattinen kameravalvonta, kameravalvonta-autot sekä eriteemaiset tehoiskut ja kampanjat. Erittäin merkittävä liikennekäyttäytymiseen vaikuttava valvontakeino on myös ennakoiva tiedottaminen valvontaiskuista.

Liikennevirasto

Liikennevirasto toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Liikennevirasto vastaa valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä, suurten tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta. Liikennevirasto ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ja vastaa mm. elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta tienpidon alueella. Turvallisuuden parantaminen niin tieliikenteen, raideliikenteen kuin vesiliikenteen osalta on liikenneviraston toiminnan keskeinen reunaehto. Keskeisenä tavoitteena on myös vähentää liikenteen ympäristöjalanjälkeä yhteistyössä maankäytöstä ja liikennesuunnittelusta vastaavien tahojen kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto eli Trafi huolehtii tieliikenteen osalta aikaisemman Ajoneuvohallintokeskuksen eli AKE:n tehtävistä. Näitä ovat ajoneuvoliikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen. Trafi muun muassa huolehtii ajoneuvojen rekisteröinnistä ja verotuksesta, kuljettajantutkinnoista, katsastustoiminnan valvonnasta ja ajoneuvoliikenteen tietopalveluista. Myös Trafi osallistuu liikenneturvallisuuskampanjoihin ja liikenneturvallisuutta edistävään tutkimustyöhön.

Tuoreessa Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä (Tieliikenteen turvallisuustoiminnan työnjako. Selvitysmiehen raportti 29/2013) on esitetty ajatus, että Trafi vastaisi jatkossa tieliikenteen turvallisuustoiminnan koordinoinnista. Ehdotuksessa Trafi olisi myös vastuussa suunnitelmallisen ja pitkäjänteisen viestinnän kampanjoinnista ja koordinoinnista yhteistyössä liikenteen hallinnonalan, Liikenneturvan ja muiden tärkeiden alueen toimijoiden kanssa. Liikenneturvan toimintaa keskitettäisiin sen vahvoille osaamisalueille eli viestintään, kampanjointiin, valistukseen ja koulutukseen. Liikenneturvan vahvaa osaamista hyödynnettäisiin myös laajojen kampanjoiden järjestämisessä ja toteuttamisessa.

2. Suunnittelun lähtökohdat

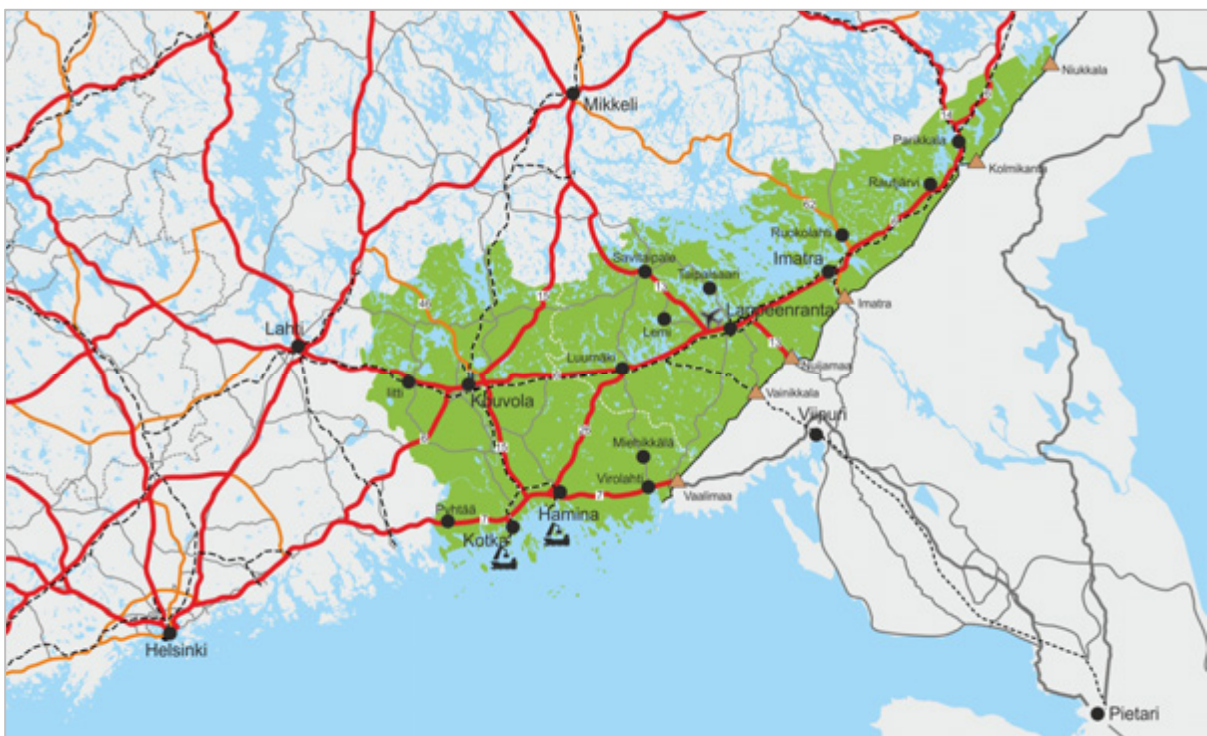
2.1 Toimintaympäristö

Suunnittelualueen yleiskuvaus ja erityispiirteitä

Kaakkois-Suomi käsittää Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakuntien alueet. Etelä-Karjala koostuu yhdeksästä kunnasta ja Kymenlaakso seitsemästä kunnasta. Kaakkois-Suomen asukasluku oli vuoden 2012 lopussa noin 314 000 asukasta eli 6 % koko maan väestöstä. Kymenlaaksossa väestöstä 87 % ja Etelä-Karjalan väestöstä 82 % asuu taajamissa (koko 84 %). Alueen suurimmat kaupungit ovat Kouvola, Kotka, Lappeenranta ja Imatra. Tilastokeskuksen ennusteessa Kaakkois-Suomen kokonaisväkiluvun on arvioitu laskevan kolmella prosentilla eli noin 10 000 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä. Lappeenrannan seudulle ennuste kuitenkin povaa vastaavalla aikajänteellä noin prosentin väestökasvua.

Väestön ikääntyminen ja liikenneturvallisuus

Väestön nopea ikääntyminen on lähitulevaisuudessa koko maata kosettava trendi. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan vuonna 2030 yli 65-vuotiaiden osuus Kaakkois-Suomen väestöstä on noin kolmanneksen (nykyisin 21 %). Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan ja vammat paranevat huonommin. Ikääntyminen tuo mukanaan monia liikkumis- ja reaktiokykyyn vaikuttavia ongelmia. Tavalliset iän karttumiseen liittyvät vaivat eivät kuitenkaan ole este liikenteessä selviytymiselle ja toimintakyvyn heikkenemistä kompensoi vuosien aikana karttunut kokemus ja varovaisuuden lisääntyminen. Ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentävä terveys. Erilaiset sairaudet yleistyvät ja niiden vaatima lääkitys voi vaikuttaa liikenteessä selviytymiseen.



Kuva 4. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimintaympäristö ja päälliikenneverkko.

Kaakkois-Suomi sijaitsee EU:n ja Venäjän välisellä tärkeällä kehityskäytävällä kahden metropolin vaikutuspiirissä, minkä johdosta alueen liikennejärjestelmään kohdistuu monia liikenteellisiä haasteita ja mahdollisuuksia. Valtakunnallisen ja paikallisen liikenteen ohella, alueen pääliikenneverkko palvelee laajasti Suomen vientiteollisuuden tarpeita. Kaakkois-Suomen liikenteellinen erityisasema näkyy paitsi liikenteen määrässä ja liikenteen koostumuksessa, myös liikenneonnettomuustilastoissa.

Suomen ja Venäjän välisen liikenteen kehittämiseen tulevaisuudessa liittyy monia epävarmuustekijöitä. Henkilöliikenteessä viisumivapauden toteutuminen ja toteutumisen aikataulu on niistä keskeisin. Tavaraliikenteessä tärkeimpiä muutostekijöitä ovat talouskehityksen ohella Venäjän liikenneinfrastruktuurin ja erityisesti satamien kehittyminen sekä WTO-jäsenyyden vaikutukset. Myös rajamuodollisuuksiin ja tarkastamiseen liittyvät prosessit ja resurssit asettavat rajoitteita liikkumisen sujuvuudelle ja kasvupotentiaalin täysimääräiselle toteutumiselle. ELY-keskuksen tahtotila on edistää kansainvälisen liikenteen pullonkaulojen poistamista ja edistää kansainvälisen liikenteen ja liikkumisen taloudellisen kasvupotentiaalin toteuttamista.

Tieverkko

Kaakkois-Suomen tieliikenteen runkona toimivat alueen kautta kulkevat päätiet:

- Vt 6 Helsinki – Joensuu – Kajaani
- Vt 7 Helsinki – Vaalimaa
- Vt 12 Rauma – Tampere – Kouvola
- Vt 13 Kokkola – Nuijamaa
- Vt 14 Juva – Parikkala
- Vt 15 Kotka – Mikkeli
- Vt 26 Hamina – Lappeenranta
- Kt 46 Kouvola – Heinola
- Kt 62 Mikkeli – Imatra

Kaakkois-Suomen päätieverkko palvelee sekä EU:n ja Venäjän kuljetus- ja liikennetarpeita että valtakunnallista ja alueellista liikennettä. Valtatie 7 on osa sekä yleiseurooppalaista TEN-verkkoa (Trans European Network) että EU:n tärkeäksi priorisoimaa ns. Pohjolan kolmion liikennejärjestelmää. Myös valtatie 6 Helsingistä Lappeenrantaan sekä Lappeenrannan ja Nuijamaan välinen osuus valtatiellä 13 sisältyvät yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon.

Päätieverkon kapasiteetin käyttöaste ylittää 70 % monin paikoin, etenkin Kymenlaaksossa, mistä aiheutuu ajoittaisia liikenteen sujuvuusongelmia ja liikenneturvallisuusongelmia. Kaakkois-Suomen maantieverkon onnettomuusriski on selvästi korkeampi kuin maassa keskimäärin. Tämä johtuu mm. suurista liikennemääristä, runsaasta raskaasta liikenteestä ja teiden kapeudesta. Pääteiden arkiliikenteestä noin 20 % on raskasta liikennettä (koko maan keskiarvo 12 %). Onnettomuuksia, joissa raskas liikenne on osallisena, on paljon. Sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmat kohdistuvat erityisesti pääteiden yksiajorataisille osuuksille sekä rajayhteyksiin. Rajaliikenteen kasvun myötä liikennemäärät kasvavat tulevaisuudessa etenkin rajaliikennettä välittävillä valtateillä.

Rataverkko

Kaakkois-Suomen rataverkon runko muodostuu alueen läpi kulkevasta Karjalan radasta, joka toimii sekä kaukoliikenneyhteytenä välillä Joensuu–Helsinki että merkittävänä tavaraliikenteen yhteytenä, sekä Kouvola–Pieksämäelle kulkevasta Savon radasta. Karjalan radalta on yhteydet Vainikkalan ja Imatrankosken raja-asemien kautta Venäjälle sekä Kouvola–HaminaKotkan-satamaan. Kaakkois-Suomen rautatieliikenteen keskus on Kouvola, joka on Tampereen ohella Suomen rataverkon tärkein risteysasema ja myös yksi merkittävimpiä matkakeskuksia. Kaakkois-Suomen alueen kautta kulkevaan raideliikenteeseen kohdistuu kasvupaineita niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. Rataverkolla ja ratapihoilla on jo nykyisin suurista liikennemääristä aiheutuvia välityskykyongelmia ja ongelmien arvioidaan lisääntyvän. Liikenteellisesti viikaimmat rataosat ovat Kouvola–Luumäki ja Kouvola–Kotka/Hamina, jotka ovat pääosin kaksiraiteisia rataosia. Välityskykyyn liittyviä ongelmia on ennustettu yksiraiteisille rataosuuksille välillä Luumäki–Vainikkala–valtakunnanraja, Luumäki–Imatra ja Imatra–Imatrankoski–valtakunnanraja. Vainikkalan kautta kulkeva Allegro vie osaltaan rautatien tavaraliikenteen kapasiteettia välillä Pietari–Viipuri.

Raja-asemat, satamat ja lentoasemat

Kaakkois-Suomen alueella sijaitsee neljä kansainvälistä rajanylityspaikkaa: Vaalimaa, Vainikkala, Nuijamaa ja Imatran Pelkola. Lisäksi Parikkalassa toimii tilapäinen rajanylityspaikka, jonka kansainvälistäminen on käynnissä. Vainikkalassa on kansainvälinen raideyhteys, jonka kautta nopea Allegro-junaliikenne käynnistyi 12.12.2010 välillä Helsinki–Pietari. Myös Imatran rajanylityspaikalla on raideyhteys, mutta se ei ole vielä kansainvälinen. Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen kautta kulkee jopa 70–80 % Suomen ja Venäjän välisestä henkilö- ja tavaraliikenteestä ja liikenteen ennustetaan kasvavan voimakkaasti lähitulevaisuudessa. Kaikilla liikenteen rajanylityspaikoilla on jo nyt kapasiteettiongelmia sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Kehittämistarpeita on infrastruktuurin lisäksi viranomaisten toiminnan sujuvoittamisessa.

Vuonna 2011 toimintansa aloittanut HaminaKotka-satama on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama sekä täyden palvelun logistiikka- ja teollisuuskeskus. Sataman kautta kulkevan tavaraliikenteen määrän on ennustettu kasvavan voimakkaasti. Myös sisävesikuljetukset ovat merkittävä osa alueen vesitse kulkevaa tavaraliikennettä. Alueella on useita teollisuuslaitoksia, joilla on omiakin satamia. Saimaan Suomenlahteen yhdistävä Saimaan kanava on tärkein Suomen kanavista. Eniten kanavaa käyttävät metsä- ja kiviteollisuus. Kanavan kautta kulkevan tavaraliikenteen määrä on ollut tasaisessa kasvussa.

Kaakkois-Suomessa sijaitsee kaksi lentoasemaa. Kouvolaan sijaitseva Utin lentoasema on sotilaslentoasema, mutta Lappeenrannan lentoasemalla on kansainvälistä reittiliikennettä. Lappeenrannan lentoaseman toiminta on vilkastunut merkittävästi Air Balticin ja Ryanairin aloitettua lennot Eurooppaan, mutta samalla lentoaseman yksityistämistä myös pohditaan.

Etäisyydet kasvavat – liikkuminen autoistuu

Viime vuosikymmenten yleisenä trendinä Suomessa on ollut autoistumisen kasvu, henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen. Trendi on nähtävissä myös Kaakkois-Suomessa. Yhdyskuntarakenteessa, ja myös kuntarakenteessa, tapahtuneet muutokset selittävät osaltaan liikkumisen murrosta. Erot eri kulkutapojen käytössä ovat suurempia kaupunkiseutujen keskus- ja reuna-alueiden välillä kuin maakuntien tai erikokoisten kaupunkiseutujen välillä. Vielä selkeämpi ero on eri kaupunkirakennevyöhykkeillä asuvien asukkaiden liikkumistottumuksissa. Lähipalveluiden saavutettavuudella ja monipuolisuudella on todettu olevan suora yhteys sekä autonomistusasteeseen että käytettyihin kulkutapoihin. Liikkumisen tarve – kuljettuina kilometreinä – on suurin toisaalta harvaan asutuilla alueilla ja toisaalta suuriksi kasvaneiden kaupunkiseutujen lievealueilla.

Vallitsevia yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen kehitystrendejä Kaakkois-Suomessa:

- Väestö keskittyy yhä selkeämmin Kotka-Haminan, Kouvolan, Lappeenrannan ja Imatran kaupunkiseuduille. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne kuitenkin laajenee ja väljenee.
- Palveluiden ”seudullinen keskittyminen” ja kuntakeskustojen ulkopuolisten taajamien lähipalveluverkon kuihtuminen jatkuu. Osaa taajama-alueista leimaa toiminnallinen yksipuolisuus.
- Autoistuminen leimaa yhä vahvasti liikkumista, vaikka kestävän liikkumisen edistämisesäkin on saavutettu tuloksia seutukeskuksissa: Yhä useampi omistaa auton ja yhä useammassa kotitaloudessa on kaksi autoa tai useampi kuin kaksi autoa (27 %).
- Auton käyttö lyhyillä matkoilla on kasvussa. Kävely ja pyöräily ovat hallitsevassa roolissa vain alle kilometrin matkoilla. Lasten kyydittäminen päiväkotiin, kouluun ja harrastuksiin on hyvin yleistä.
- Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily ovat vähentyneet, huomattavaa on ollut erityisesti lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähentyminen.
- Mopojen, moottoripyörien ja mopoautojen määrä kasvaa: Maanlaajuisesti mopojen määrä on lähes kolminkertaistunut 2000-luvun alusta. Mopon ja mopoauton käyttö on osaltaan vähentänyt 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä.

Ilmastonmuutos

Ilmastonmuutoksen hillintä on liikennepoliitikan keskeisimpiä haasteita Euroopassa. Erilaiset kansainväliset ja kansalliset tavoitteet, sopimukset ja velvoitteet lisäävät jo lähitulevaisuudessa tarvetta kasvihuonekaasupäästöjä vähentäville toimenpiteille. Liikennesektorilla kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää sekä päästöjä pienentämällä että vähentämällä liikennesuoritetta. Ajoneuvojen yksikköpäästöihin vaikuttaminen tapahtuu pääasiassa ajoneuvo- ja moottoritekniikan sekä polttoaineiden kehittymisen kautta. Liikenteen energiatehokkuuteen vaikuttavat myös teiden kunto, liittymien toimivuus, nopeusrajoitukset ja ajotavat. Liikennesuoritteiden pienentämiseen vaikutetaan ennen kaikkea yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehitystä ohjaamalla sekä kestävien kulkutapojen käyttöä lisäävillä toimilla. Monet kasvihuonepäästöjen vähentämiseen liittyvät toimenpiteet vaikuttavat myönteisesti myös liikenneturvallisuuteen.

Ilmastonmuutoksesta aiheutuu lisäksi monia konkreettisia vaikutuksia liikkumisen olosuhteisiin. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat erityisesti sään äkilliset vaihtelut, vaikeat tai vaihtelevat talviolosuhteet sekä erilaisten ääri-ilmiöiden yleistymisen. Ilmastonmuutoksen vaatimat toimenpiteet koskettavat etenkin infrastruktuurin kestävyyttä, liukkaudentorjuntaa ja muuta talvikunnossapitoa sekä erilaisten häiriötilanteiden ennakointia ja hallintaa.



Älyliikenne ja liikenneturvallisuus

Kansallisessa älyliikenteen strategiassa on asetettu tavoite, että vuonna 2020 älyliikenteen avulla tieliikenteessä säästetään vuosittain 50 ihmishenkeä. Älyliikenteellä tarkoitetaan liikenteen sujuvuuden tai turvallisuuden parantamista tieto- ja viestintätekniikkaan hyödyntäen. Pitkällä tähtäimellä tekniikka antaa mahdollisuudet ajotehtävien automatisointiin ja kuljettajan virheiden vaikutusten eliminointiin, esimerkiksi valvomalla ajoneuvojen turvalaitteiden käyttöä, seuraamalla kuljettajan vireyttä, varoittamalla ylinopeudesta tai estämällä ajamisen ajokyvottomana. Tulevaisuuden älyteknologian avulla voidaan myös jakaa tehokkaasti tietoa liikkujien kesken sekä varoittaa ja ohjata kuljettajia oikeisiin valintoihin; esimerkkinä kelin tai liikennetilanteen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset, tasoristeysten varoitusjärjestelmä tai ajoneuvokohtainen opastus. Tulevaisuudessa yleiseurooppalainen hätäviestijärjestelmä (eCall) parantaa omalta osaltaan liikenneturvallisuutta. Ajoneuvotekniikan ja informaatiopalveluiden ohella liikennevalvonta on tärkeä osa-alue, jota tekniikan kehittyminen edesauttaa. Automaattisella tai teknisellä valvonnalla on hyvät valmiudet esimerkiksi seuraavien rikkomusten automaattiseen valvontaan:

- ylinopeudet (sekä pistemäiset että keskinopeudet)
- punaista päin ajaminen
- turvavyön käyttämättömyys
- liian lähellä ajaminen
- joukkoliikennekaistojen väärinkäyttö
- läpiajokiellon rikkominen
- katsastamattomat ajoneuvot
- rekisteröimättömät ajoneuvot
- vakuuttamattomat ajoneuvot
- käyttökiellossa olevat ajoneuvot.

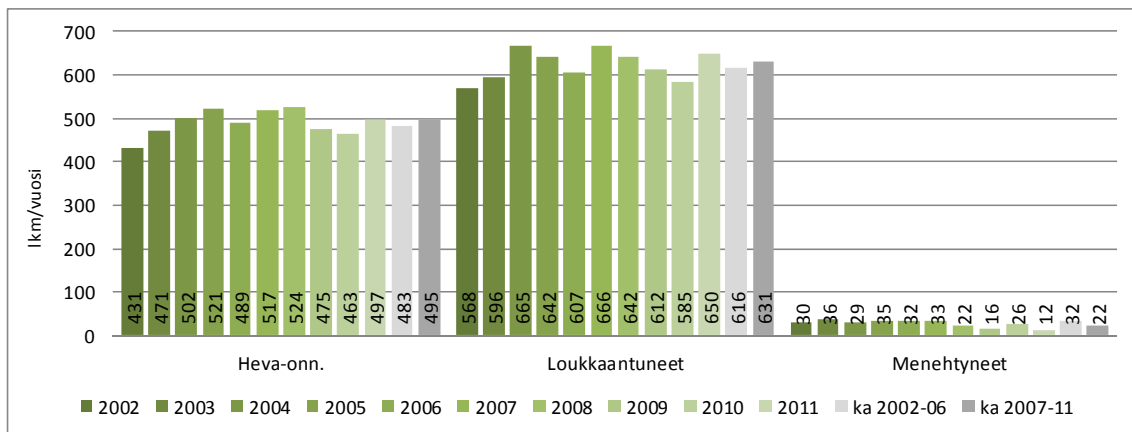
Uuden teknologian turvallisuutta parantava vaikutus ei kuitenkaan ole itsestäänselvyys. Tulevaisuuden haasteena uusille turvajärjestelmille ja -laitteille ovat mm. yksilöiden asenteet: passiivisten turvalaitteiden käyttämättä jättäminen ja aktiivisten turvalaitteiden tuomien hyötyjen ulosmittaus. Liikenneturvallisuuden kannalta haasteita liittyy vielä myös käyttöliittymiin, jolla ajoneuvon kuljettajat hyödyntävät älyliikenteen palveluja liikkuvissa ajoneuvoissa. Erilaisten interaktiivisten ja viestejä antavien laitteiden määrän lisääntyminen autossa vie huomiota helposti pois itse ajotapahtumasta. Kuljettajan toimintaa rajoittavien laitteiden laajamittainen hyväksyttävyyttä edellyttää vielä asenneilmapiirin muutosta sekä tekniikan kehittymistä.



2.2 Liikenneturvallisuuksutilanne Kaakkois-Suomessa

Onnettomuuskehitys ja vertailu muuhun maahan

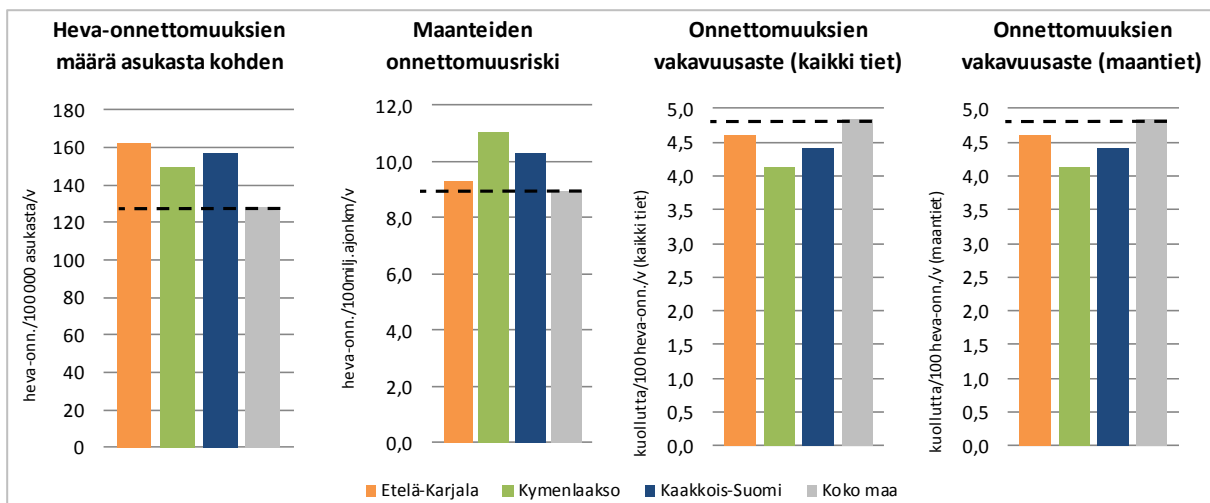
Kaakkois-Suomen alueella tapahtui vuosina 2002–2011 yhteensä 4 890 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa menehtyi 271 ihmistä ja loukkaantui noin 6 230 henkilöä. Tarkastelujakson viimeisen viiden vuoden aikana (2007–2011) tapahtui vuosittain keskimäärin 495 henkilövahinkoonnettomuutta, joissa menehtyi keskimäärin 22 ihmistä ja loukkaantui 631 henkilöä. Loukkaantuneista noin viidesosa on ollut niin sanottuja vakavia loukkaantumisia (pelastuslaitoksen Pronto-aineisto). Henkilövahinkoonnettomuuksien kokonaismäärää ei ole saatu käännettyä valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti laskuun. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on laskenut, mutta se on edelleen suuri.



	Heva-onnettomuudet			Menehtyneet			Loukkaantuneet		
	2002-06	2007-11	2012	2002-06	2007-11	2012	2002-06	2007-11	2012
Kymenlaakso	298	296	292	18	14	15	380	369	377
Etelä-Karjala	184	199	155	14	8	5	235	262	213
Kaakkois-Suomi	483	495	447	32	22	20	616	631	590

Kuva 8. Liikenneonnettomuuksien määrä ja kehitys Kaakkois-Suomessa vuosina 2002–2011.

Asukaslukuun suhteutettuna Kaakkois-Suomessa tapahtuu enemmän henkilövahinkoon johtavia liikenneonnettomuuksia kuin maassa keskimäärin. Maanteiden osalta liikennesuoritteisiin suhteutettuna Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuksutilanne näyttää myös muita maata heikommalta. Onnettomuuksien vakavuusaste on sen sijaan alhaisempi kuin maassa keskimäärin.



Kuva 9. Liikenneturvallisuuksutilaan liittyviä vertailulukuja (keskiarvo) vuosilta 2007–2011.

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011 tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista 45 % tapahtui maanteillä (21 % pääteillä) ja 55 % katuverkolla tai yksityisteillä. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista maanteiden osuus on peräti 78 % (päätiät 45 %). Henkilövahinko-onnettomuuksista taajamamerkin alueella tapahtui reilu puolet (53 %) ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin joka viides (19 %). Onnettomuuksien vakavuusaste taajamien ulkopuolella on lähes viisinkertainen taajama-alueisiin nähden. Taajaman ulkopuolisella alueella onnettomuuksien vakavuusaste on korkein pääteillä. Tuloksia selittävät etupäässä erot ajonopeuksissa eri toimintaympäristöissä sekä raskaan liikenteen määrä.

Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011 tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista yksittäisonnettomuudet muodostavat 27 %, mopo-onnettomuudet 18 %, risteysonnettomuudet 17 % ja polkupyöräonnettomuudet 13 %. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat ovat yksittäisonnettomuudet (28 %) ja kohtaamisonnettomuudet (28 %). Toimintaympäristö vaikuttaa kuitenkin keskeisesti onnettomuusluokkien jakaumaan. Esimerkiksi taajama-alueiden henkilövahinko-onnettomuuksista yli puolet (56 %) tapahtuu mopoilijoille (26 %), pyöräilijöille (21 %) ja jalankulkijoille (9 %). Taajamien ulkopuolella näiden onnettomuusluokkien osuus on ainoastaan 12 %. Henkilövahinko-onnettomuuksien ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautumista eri onnettomuusluokkiin erilaisissa toimintaympäristöissä Kaakkois-Suomen alueella on havainnollistettu kuvissa 11 ja 12. Taulukkoon 1. on koottu tunnuslukuja loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista Kaakkois-Suomessa.

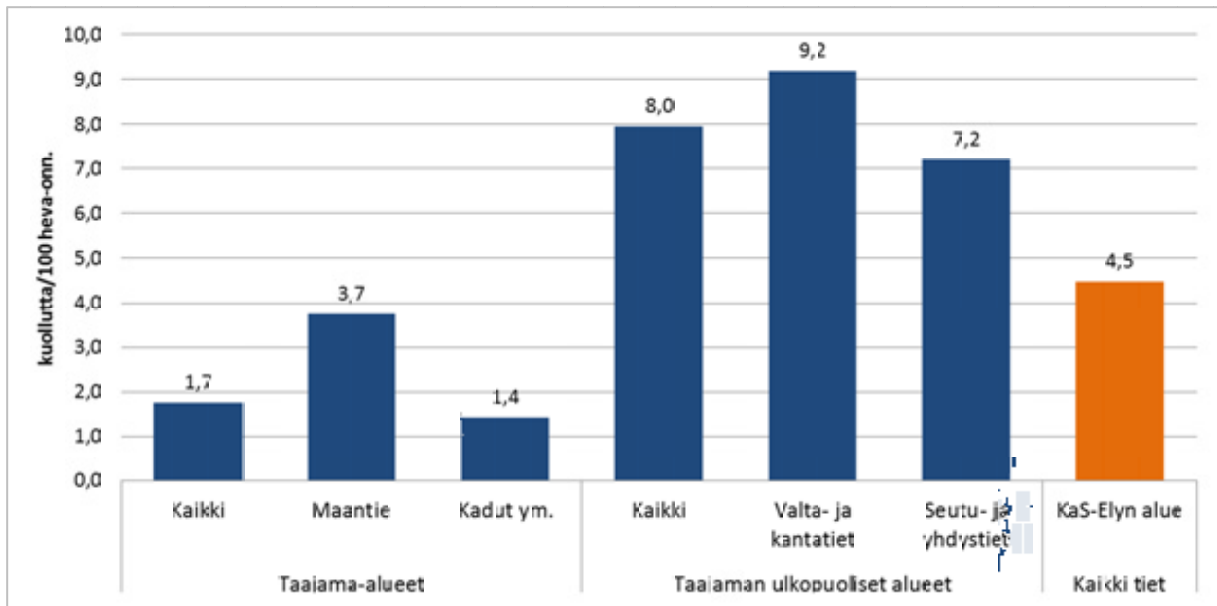
Taulukko 1. Tunnuslukuja vakavuudeltaan erilaisiin henkilövahinko-onnettomuuksiin Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011.

Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet		Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	
• Maanteiden osuus:	48 %	• Maanteiden osuus:	78 %
• Pääteiden osuus:	23 %	• Pääteiden osuus:	45 %
• Taajama-alueiden osuus:	55 %	• Taajama-alueiden osuus:	19 %
• Raskas liikenne osallisena:	9 %	• Raskas liikenne osallisena:	39 %
• Alkoholionnettomuuksien osuus:	10 %	• Alkoholionnettomuuksien osuus:	23 %
• Nopeusrajoitus 60 km/h tai enemmän:	46 %	• Nopeusrajoitus 60 km/h tai enemmän:	82 %
• Yleisimmät onnettomuusluokat		• Yleisimmät onnettomuusluokat	
<i>Yksittäisonnettomuudet:</i>	27 %	<i>Yksittäisonnettomuudet:</i>	28 %
<i>Mopo-onnettomuudet:</i>	18 %	<i>Kohtaamisonnettomuudet:</i>	28 %
• Autoilijoiden osuus:	52 %	• Autoilijoiden osuus:	59 %
• Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus:	17 %	• Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus:	14 %
• Mopoilijoiden osuus:	17 %	• Mopoilijoiden osuus:	3 %
• Nuorten (15–24-vuotiaiden) osuus:	38 %	• Nuorten (15–24-vuotiaiden) osuus:	23 %

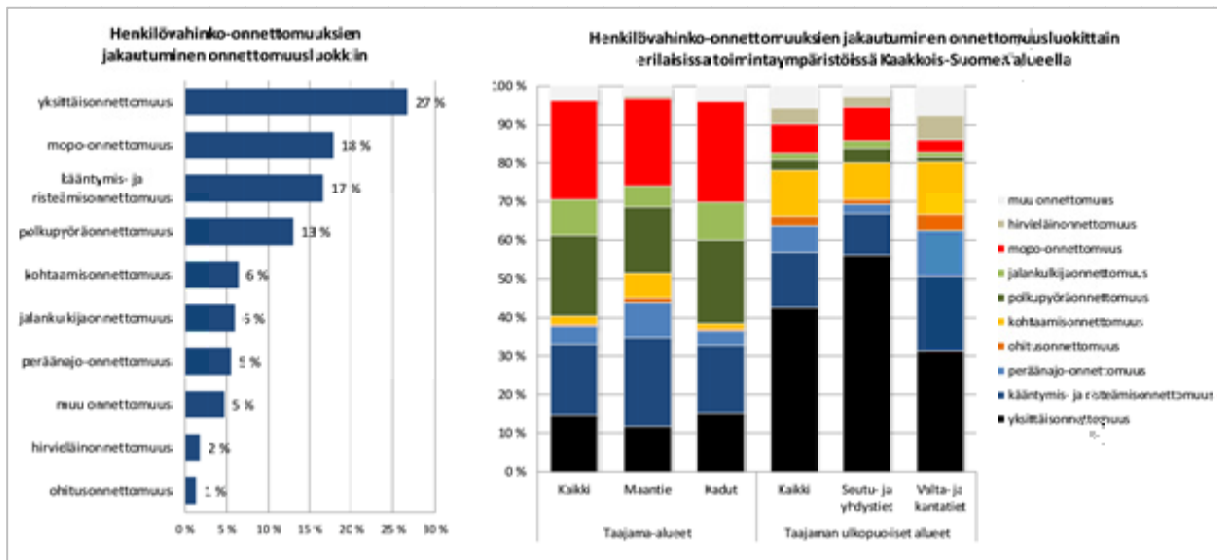
Lähde: Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet 2007–2011, Tilastokeskuksen tielikenneonnettomuustilastot ja onnettomuusrekisteriaineisto.

Yksittäisonnettomuuksien taustalla usein kuljettajan omaan toimintaan liittyviä tekijöitä

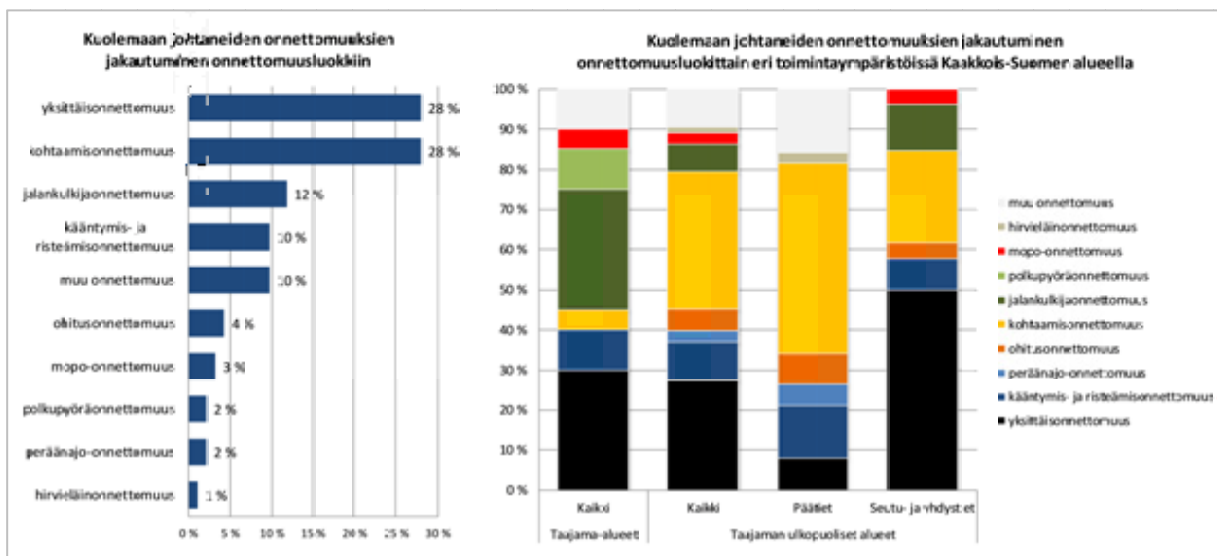
Yksittäisonnettomuudet, joista valtaosa on tieltä suistumisia, korostuvat henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa lähes toimintaympäristöstä riippumatta. Onnettomuuksien taustalla on usein tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten korkeita ajonopeuksia (tilannenopeudet), päihteiden käyttöä ja väsyneenä ajamista. Taustalta löytyy myös kuljettajan terveydentilaan (esim. sairaskohtaukset) sekä keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Yksittäisonnettomuuksien vakavuusaste on usein muita onnettomuusluokkia korkeampi, mitä edellä mainittujen riskikäytöstekijöiden lisäksi selittävät mm. turvavyön käytön laiminlyönnit. Kaakkois-Suomessa yksittäisonnettomuudet muodostavat reilun neljänneksen henkilövahinko-onnettomuuksista. Yksittäisonnettomuudet korostuvat taajamien ulkopuolisilla alueilla, etenkin seutu- ja yhdysteillä, jossa ne muodostavat jopa yli puolet onnettomuuksista. Joka neljännessä (25 %) henkilövahinkoon johtaneissa yksittäisonnettomuuksissa kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (keskimäärin osuus 10 %). Tutkijalautakuntien analyysien mukaan vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 45 % yksittäisonnettomuuksien kuljettajista.



Kuva 10. Henkilövahinko-onnettomuuksien vakaavuusaste eri toimintaympäristöissä Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011.



Kuva 11. Onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuksissa eri toimintaympäristöissä Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011.

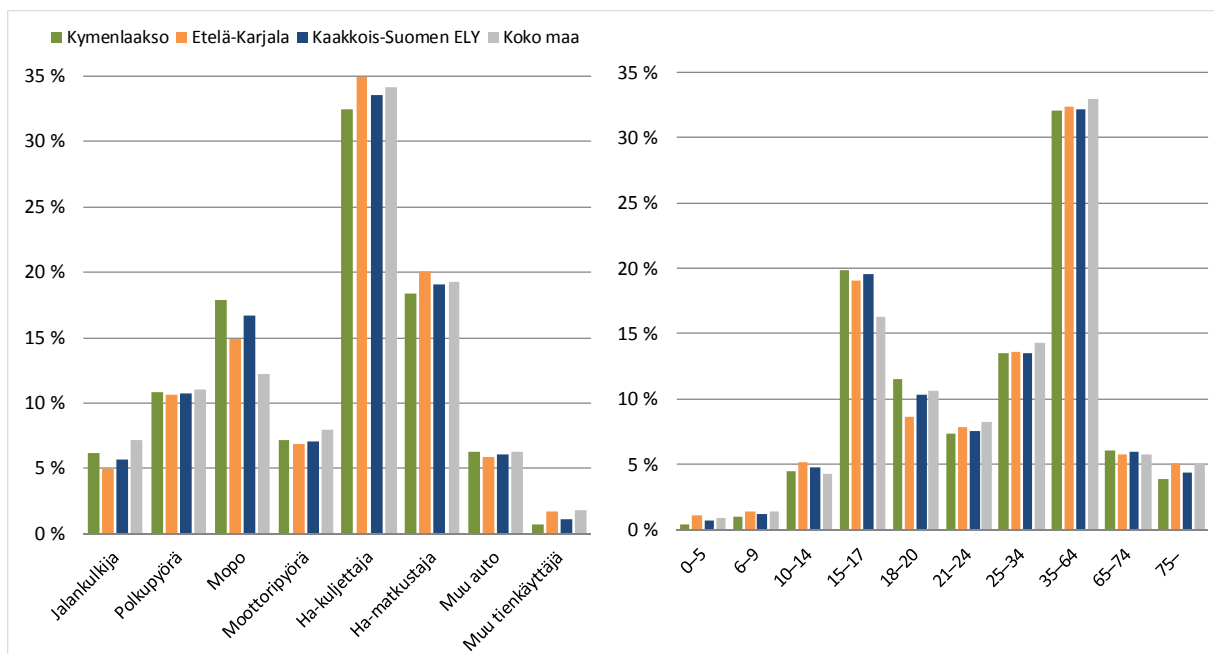


Kuva 12. Onnettomuusluokat kuolemaan johtaneissa onnettomuksissa eri toimintaympäristöissä Kaakkois-Suomessa vuosina 2007–2011.

Liikenneonnettomuuksien osalliset

Kaakkois-Suomen liikenteessä vuosina 2007–2011 kuolleista ja loukkaantuneista keskimäärin noin joka toinen (53 %) oli henkilöauton kuljettaja tai matkustaja. Tämä on samaa tasoa kuin maassa keskimäärin. Etelä-Karjalassa henkilöautoilijoiden onnettomuudet korostuvat enemmän kuin Kymenlaaksossa. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus Kaakkois-Suomen liikenneonnettomuuksien uhreista oli hieman alle viidenneksen (17 %), samoin kuin mopoilijoiden. Kävelijöiden osuus uhreista on hieman alhaisempi kuin maassa keskimäärin ja pyöräilijöiden osuus samalla tasolla kuin maassa keskimäärin. Mopoilijaonnettomuudet sen sijaan korostuvat selvästi koko maahan nähden. Ongelma näyttäisi olevan Kymenlaaksossa, jossa mopo-onnettomuuksien uhrit muodostavat 18 % kaikista liikenneonnettomuuksien uhreista (koko maassa 12 %).

Mopo-onnettomuuksista pääosa tapahtuu 15–17-vuotiaille. Onnettomuuksien taustalla on usein riskikäyttäytymistä ja kokemattomuutta. Tutkijalautakuntien selvitysten mukaan valtaosa mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksista on kuljettajan itsensä aiheuttamia, useimmiten jonkinlaisen riskikäyttäytymisen seurauksena. Onnettomuuksille altistavat kokemattomuus, sääntöjen puutteellinen tunteminen tai piittaamattomuus säännöistä, riskien otto ja näyttämisen halu. Kun nämä tekijät yhdistetään suhteelliseen kovaan nopeuteen, seurauksena on törmäyksiä risteyksissä, suistumisia ja kaatumisia sekä peräänajoja.



Kuva 13. Kaakkois-Suomessa ja koko maassa vuosina 2007–2011 kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen liikkujaryhmittäin (vas.) ja ikäryhmittäin (oik.).

Mopoautoille tapahtuu mopoja useammin onnettomuuksia – kokonaismäärät pieniä

Mopojen ohella myös mopoautojen ja niillä ajettujen onnettomuuksien määrä on ollut kasvussa. Koko maassa on yhteensä reilut 5 000 mopoautoa. Mopojen määrä on siis lähes satakertainen mopoautojen määrään verrattuna. Vuositasolla mopoautoilla ajetaan noin 90 onnettomuutta koko maassa. Mopoautojen onnettomuudet ovat lisääntyneet huomattavasti voimakkaammin kuin mopoautojen lukumäärä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín mukaan noin joka kymmenes mopoauto on ollut onnettomuudessa. Mopoilla vastaava luku on yksi viidestäkymmenestä ja henkilöautoilla yksi onnettomuus 42 autoa kohden. Henkilövahinkoon johtaneet mopoauto-onnettomuudet eivät vielä toistaiseksi näy kuntatason onnettomuustilastoissa, mutta tilannetta on syytä pitää silmällä. Muiden Euroopan maiden kehitykseen pohjaten mopoautojen määrän ei oleteta kasvavan lähitulevaisuudessa suuresti.

Liikenneturvallisuuksien tilanne ja onnettomuuksien piirteet ja jakauma kulkutavoittain vaihtelevat suuresti eri ikäryhmissä. Liikenneturvallisuuksien tilanteeseen vaikuttavat niin liikkumisen määrä, käytettävät kulkutavat kuin liikennetaidot ja kokemus. Eri ikäryhmien onnettomuusriskiä voidaan verrata suhteuttamalla uhrien (kuolleiden ja loukkaantuneiden) määrä kunkin ikäryhmän asukasmäärään (Taulukko 2.).

Eri ikäryhmien liikenneturvallisuuksien tilanteesta voidaan tehdä muun muassa seuraavia havaintoja:

- Alle kouluikäisten lasten onnettomuusriski on muihin ikäryhmiin nähden varsin alhainen. Onnettomuuksista pääosa tapahtuu henkilöauton matkustajana.
- Iän myötä ja elinpiirin laajetessa mukaan astuvat jalankulkijana ja pyöräilijänä tapahtuvat onnettomuudet. Jalankulkijoina 6-9-vuotiaalla on selvästi muihin ikäryhmiin nähden korkeampi onnettomuusriski.
- Pyöräilijöinä puolestaan 10–14-vuotiaiden onnettomuusriski on muihin ikäryhmiin nähden selvästi korkeampi. Kaikista Kaakkois-Suomen pyöräilijäonnettomuuksista 10–14-vuotiaat muodostavat reilun neljänneksen.
- 15–17-vuotiailla nuorilla onnettomuusriski on selvästi korkein. Ikäryhmä muodostaa noin viidenneksen liikenneonnettomuuksien uhreista, mutta ikäryhmän osuus väestöstä on vain 4 %. Nuorten onnettomuuksista 79 % tapahtuu mopolla tai moottoripyörällä liikuttaessa.
- Nuorten aikuisten, 18–24-vuotiaiden, onnettomuusriski on niin ikään moninkertainen väestön keskiarvoon nähden. Nuorten aikuisten onnettomuuksista pääosa tapahtuu henkilöautolla liikuttaessa ja tämän ikäryhmän edustaja on uhrina joka neljännessä henkilöauto-onnettomuudessa.
- Työikäiset aikuiset, 25–64-vuotiaat, muodostavat hieman yli puolet väestöstämme ja siten myös liikenteessä liikkuvien enemmistön. Liikenneonnettomuuksien uhreista työikäisten ryhmä muodostaa noin puolet. Liikenneonnettomuuksien uhreista noin 60 % on henkilöauton kuljettajia tai matkustajia, mikä heijastelee myös tämän ikäryhmän pääasiallista kulkutapajakaumaa. Työikäisten onnettomuusriski on selvästi alhaisempi kuin nuorilla, mutta korkeampi kuin lapsilla ja iäkkäillä.
- Iäkkäät muodostavat noin 10 % liikenneonnettomuuksien uhreista. Yli 65-vuotiaiden onnettomuusriski jää alle väestön keskiarvon.
- Jalankulkijoina iäkkäillä on muihin ikäryhmiin nähden korkeampi onnettomuusriski. Onnettomuuksien vakavuusaste on iäkkäillä korkeampi kuin nuoremmilla ikäryhmillä.

Taulukko 2. Onnettomuusriski sekä uhrien jakautuminen kulkutavoittain eri ikäryhmissä Kaakkois-Suomessa.

	KUOLLEIDEN JA LOUKKAANTUNEIDEN MÄÄRÄN JAKAUMA KULKUTAVOITTAIN ERI IKÄRYHMISSÄ								Uhrimäärä	
	RISKILUKU*	Jalankulkija	Pyöräilijä	Mopo	Moottori- pyörä	Henkilöauto kuljettaja	Henkilöauto matkustaja	Muu	N	%
0-5	1,3	35 %	0 %	0 %	0 %	0 %	65 %	0 %	23	1 %
6-9	3,1	32 %	37 %	0 %	0 %	0 %	29 %	3 %	38	1 %
10-14	9,2	8 %	49 %	19 %	3 %	0 %	19 %	3 %	156	5 %
15-17	56,6	1 %	5 %	69 %	10 %	1 %	12 %	2 %	641	20 %
18-20	31,2	2 %	5 %	3 %	2 %	50 %	34 %	4 %	338	10 %
21-24	19,0	5 %	4 %	3 %	9 %	45 %	25 %	9 %	248	8 %
25-34	13,3	4 %	4 %	3 %	7 %	50 %	21 %	11 %	444	14 %
35-64	7,8	5 %	11 %	4 %	10 %	44 %	15 %	12 %	1057	32 %
65-74	5,7	13 %	22 %	2 %	1 %	41 %	17 %	4 %	196	6 %
75-	4,6	22 %	16 %	0 %	1 %	35 %	22 %	5 %	144	4 %
Kaikki	10,4	6 %	11 %	17 %	7 %	34 %	19 %	7 %	3285	100 %

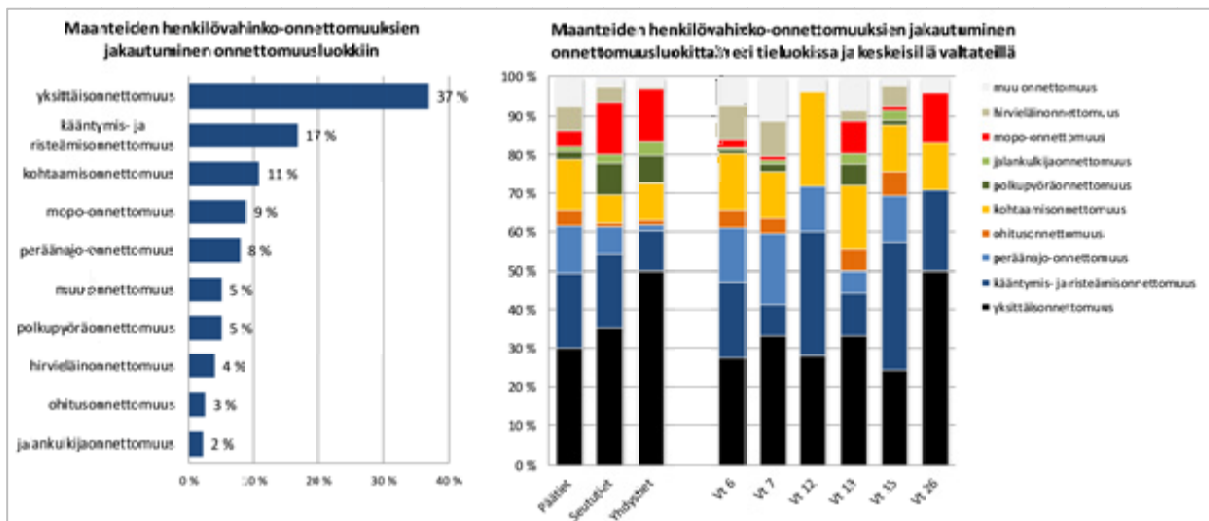
Riskiluku = kuolleet ja loukkaantuneet ikäryhmän 1000 henkilöä kohden (keskiarvo 2007-2011)

xx = Korkeimman onnettomuusriskin ikäryhmä kyseisellä kulkutavalla liikuttaessa

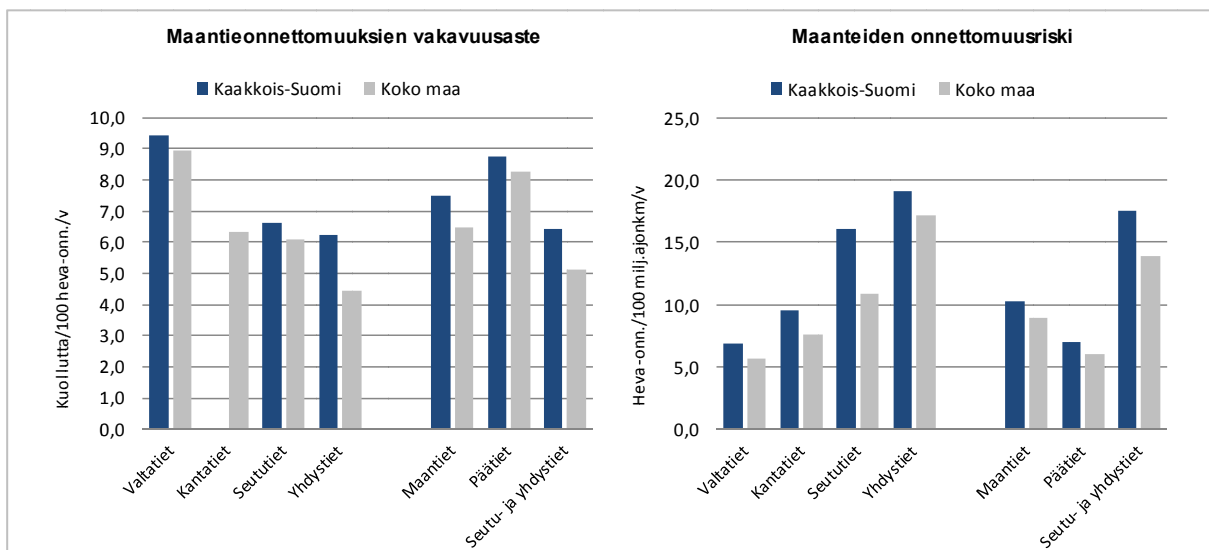
Kaakkois-Suomen maanteiden liikenneturvallisuustilanne muuta maata heikompi

Kaakkois-Suomen maanteillä tapahtui vuosien 2007–2011 aikana yhteensä 1 056 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa menehtyi 79 henkeä ja loukkaantui noin 1 400 henkilöä. Maanteiden liikenneonnettomuudet muodostavat noin 45 % kaikista alueella tapahtuneista henkilövahinkoonnettomuuksista ja 78 % kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin puolet on tapahtunut pääteillä. Maanteiden henkilövahinkoonnettomuuksissa yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuudet (37 %). Risteämis- ja kääntymisonnettomuudet muodostavat onnettomuuksista noin viidenneksen. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kohtaamisonnettomuudet muodostavat 36 % (valtatiellä 47 %) ja yksittäisonnettomuudet 24 %.

Kaakkois-Suomen maanteiden onnettomuusriski on selvästi korkeampi kuin Suomen maanteillä keskimäärin. Myös onnettomuuksien vakavuusaste maanteillä on keskimääräistä korkeampi. Tuloksia selittää liikenteen koostumukseen liittyvät tekijät kuten, raskaan liikenteen ja kansainvälisen liikenteen suuri määrä, sekä pääteiden ominaisuuksiin liittyvät tekijät. Noin joka kymmenennen kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettaja on ollut ulkomaalainen. Raskas liikenne on puolestaan ollut osallisena 40 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.



Kuva 14. Onnettomuusluokat henkilövahinkoon johtaneissa maanteiden liikenneonnettomuuksissa Kaakkois-Suomessa 2007–2011.



Kuva 15. Maanteiden henkilövahinkoonnettomuuksien vakavuusaste (vas.) ja onnettomuusriski (oik.) Kaakkois-Suomessa ja koko maassa, keskiarvo vuosilta 2009–2011.

Liikennekäyttäytyminen

Liikennekäyttäytyminen on merkittävin yksittäinen tekijä liikenneonnettomuuksien taustalla. Valtakunnallisesti on arvioitu, että jopa puoleen liikennekuolemista liittyy merkittävää riskinottoa, kuten suuria ylinopeuksia, päihteitä ja turvavälineiden käyttämättömyyttä. Tietoiseen tai tiedostamattomaan liikennesääntöjen laiminlyömiseen ja sen myötä oman ja muiden liikkujien onnettomuusriskin nostamiseen syyllistyvät tietoisesti tai tiedostamattaan kaikki liikkujaryhmät. Liikennekäyttäytymiseen liittyvät riskit korostuvat myös Kaakkois-Suomessa tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien taustalla. Alla olevaan laatikkoon on poimittu eri lähteistä liikennekäyttäytymiseen liittyviä tunnuslukuja Kaakkois-Suomen alueelta.

Tutkijalautakuntien analyysieja Kaakkois-Suomessa vuosina 2002–2011 tapahtuneista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista:

- Rattijuoppojen osuus kaikista onnettomuuksien pääaiheuttajista oli 29 % (yhteenajon pääaiheuttajista 21 % ja yksittäisonnettomuuksien kuljettajista 41 %).
- Lääkkeiden tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljetti 15 % aiheuttajakuljettajista.
- Onnettomuuden tapahtuessa vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 39 % pääaiheuttajakuljettajista (yhteenajon pääaiheuttajista 34 %, yksittäisonnettomuuksien kuljettajista 45 %).
- Nukahtaminen tai vireystilan lasku oli välittömänä riskitekijänä 7 %:ssa onnettomuuksista.
- Henkilöautossa kuolleista turvavyötä ei käyttänyt 43 %. Turvavyön käyttö olisi eri todennäköisyyksillä pelastanut 31 henkeä.
- Henkilöautossa vammautuneista turvavyötä ei käyttänyt 36 %. Turvavyön käyttö olisi eri todennäköisyyksillä estänyt 38 henkilön vammautumisen tai lieventänyt vammoja.
- Hämärällä tai pimeällä menehtyi 17 jalankulkijaa, joista 13 (77 %) ei käyttänyt heijastinta. Heijastinta käyttämällä heistä kahdeksan (62 %) olisi eri todennäköisyyksillä selvinnyt hengissä.
- Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneistä 19 pyöräilijästä kahdella (11 %) oli kypärä käytössä ja asianmukaisesti kiinnitettynä. Kuolleista 17 henkilöllä ei ollut kypärää päässään. Kypärää käyttämällä heistä seitsemän (41 %) olisi eri todennäköisyyksillä voinut pelastua.
- Menehtyneistä jalankulkijoista 72 % ja pyöräilijöistä 53 % ei noudattanut liikennesääntöjä.

Rattijuoppojen määrä (Poliisin liikennevalvonnan tuloksia 2012):

- Asukaslukuun suhteutettuna Kaakkois-Suomessa jää enemmän kiinni rattijuoppoja kuin maassa keskimäärin.
- Rattijuoppojen osuus liikennevirrassa oli vuonna 2012 Kymenlaaksossa 0,11 % ja Etelä-Karjalassa 0,16 % (koko maassa 0,11 %). Maistissa ajaneiden osuus liikennevirrassa oli Kymenlaaksossa 0,82 % ja Etelä-Karjalassa 1,0 % (koko maassa 0,55 %).

Turvallitteiden käyttö (Liikenneturvan tarkkailut):

- Turvavyön käyttöaste etupenkillä taajamissa: Kymenlaakso 95 %, Etelä-Karjala 92 %, koko maa 90 % (2012)
- Turvavyön käyttöaste etupenkillä taajamien ulkopuolella: Kymenlaakso 98 %, Etelä-Karjala 97 %, koko maa 94 % (2012)
- Pyöräilykypärän käyttöaste: Kymenlaakso 28 %, Etelä-Karjala 31 %, koko maa 44 % (2013)
- Heijastimen käyttöaste taajamissa pimeään aikaan: Kymenlaakso 56 %, Etelä-Karjala 48 %, koko maa 51 % (2012).
- Polkupyörän valojen käyttö pimeään aikaan: Kymenlaakso 29 %, Etelä-Karjala 33 %, koko maa 46 % (2011).

3. Visio, tavoitteet ja painotukset

3.1 Visio ja tavoitteet

Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohden kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö on vuodesta 2001 alkaen perustunut tieliikenteen turvallisuusvisioon: ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmaan on kirjattu valtakunnalliseen visioon pohjautuen ja kestävästä liikkumisen edistäminen huomioiden seuraava visio:

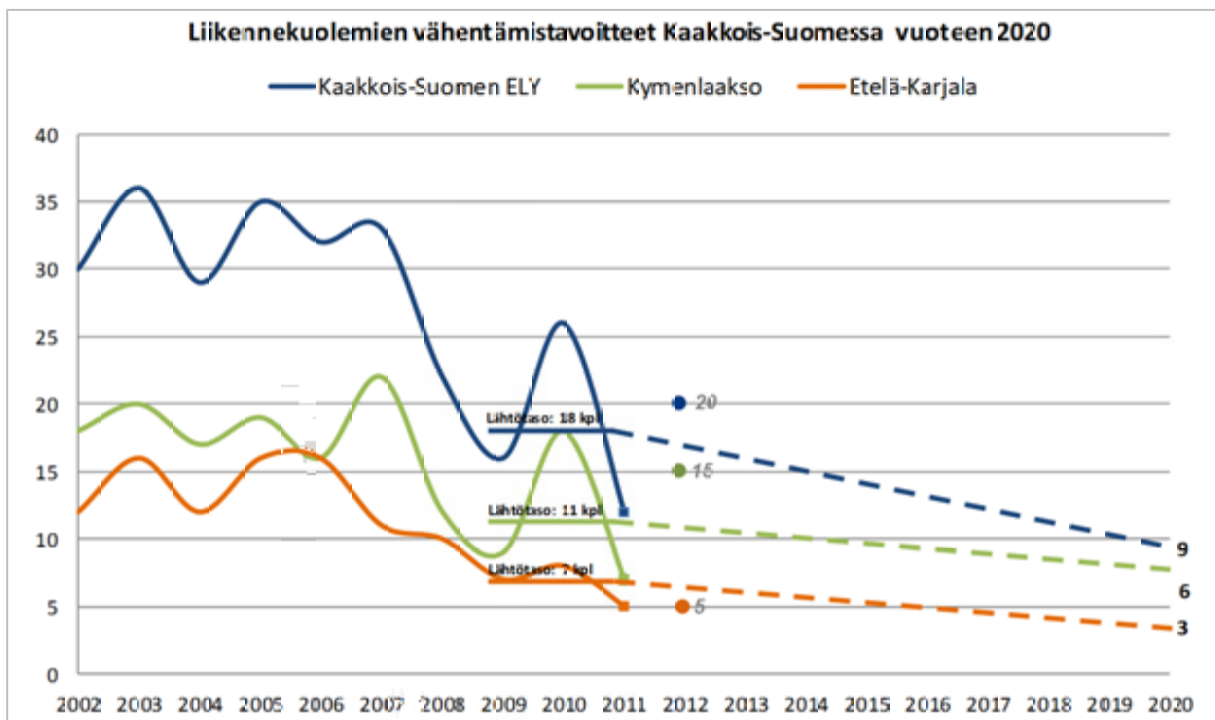
Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuden nollavisio:

- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Liikkuminen on vastuullista ja turvallisuushakuista.

Visioon tueksi tarvitaan konkreettisia lähiajan tavoitteita, joiden avulla pystytään seuraamaan toiminnan vaikuttavuutta ja oikeasuuntaisuutta. Valtakunnallisena tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä sekä vähentää loukkaantumisten määrää neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020. Kaakkois-Suomessa on noudatettu valtakunnallisia linjauksia niin koko alueella kuin maakuntatasolla.

Liikenneonnettomuuksien vähenemätavoitteet Kaakkois-Suomessa vuoteen 2020:

- **Liikennekuolemien määrä puolitetaan:** vuonna 2020 korkeintaan 9 kuollutta vuodessa (toteuma vuosina 2009–2011 keskimäärin 18 vuodessa) (Kuva 16.).
- **Vakavasti loukkaantuneiden määrä puolitetaan:** vuonna 2020 korkeintaan 79 vakavasti loukkaantunutta vuodessa (toteuma vuosina 2009–2011 keskimäärin 158 vuodessa).
- **Kaikkien loukkaantuneiden määrä vähenee neljänneksen:** vuonna 2020 korkeintaan 462 loukkaantunutta vuodessa (toteuma vuosina 2009–2011 keskimäärin 616 vuodessa).



Kuva 16. Liikennekuolemien määrän vähentämistavoitteet Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella vuoteen 2020.

3.2 Pitkän aikavälin linjaukset ja lähivuosien painopistealueet

Kaakkois-Suomen alueen liikenneturvallisuustyölle asetetut onnettomuuksien määrän vähentämistä koskevat tavoitteet ovat haastavia ja niiden saavuttamiseksi tarvitaan monenlaisia ja usean eri toimijan samanaikaisia toimenpiteitä. Toiminnan suuntaamiseksi tarvitaan sekä pitkän aikavälin linjauksia että lähivuosille kohdennettuja painotuksia.

Kaakkois-Suomen alueen liikenneturvallisuustyön pitkän aikavälin linjausten lähtökohtana ovat olleet valtakunnallisessa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa kuvatut linjaukset. Linjauksissa on myös huomioitu muut ajankohtaiset liikenneturvallisuustyötä koskevat strategiat, kuten Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn strategia ja toimenpideohjelma 2020 sekä Kansallinen älyliikenteen strategia.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön linjaukset Kaakkois-Suomessa:

TURVALLISET JA VASTUULLISET LIKKUMISEN VALINNAT

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja.
- Säännöllisellä ja ajankohtaisella viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään ihmisten liikenneturvallisuustietämystä sekä vaikutetaan yleiseen mielipiteeseen.
- Uskottavalla liikenteen valvonnalla ylläpidetään korkeaa kiinnijäämisriskiä. Valvontaa kohdistetaan nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin.
- Eri ikä- ja liikkujaryhmien parissa työskentelevien osaamisesta ja motivaatioista liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan koulutuksin ja tietoiskuin.
- Kuljetusalan yrityksiä kannustetaan kehittämään omaa turvallisuuspolitiikkaansa ja ottamaan käyttöön omia kuljetuspalvelujaan koskevat turvallisuusperiaatteet ja -käytännöt.

TURVALLINEN JA TOIMIVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Maankäytön ratkaisuilla hillitään matkapituuksien kasvua. Eri kulkumuotojen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoissa ja palveluverkkosuunnitelmissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa.
- Liikenneympäristön ratkaisut ovat esteettömiä sekä ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen kulkutavasta riippumatta.
- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita sekä joukkoliikennepalveluja kehitetään siten, että näiden kulkutapojen käyttö koetaan helpoksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi.
- Älyliikenteen ja liikenteen hallinnan mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti.
- Suunnitteluperiaatteita ja suunnitelmien auditointimenettelyjä uudistetaan turvallisuuden ja kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta.

YHTEISTYÖTÄ JA VASTUUNKANTOA

- Liikenneturvallisuustyötä tehdään laajassa yhteistyössä ja koordinoitusti. Paikallisten toimijoiden resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti.
- Kunnissa turvallisen ja vastuullisen liikkumisen edistäminen on integroitu eri toimialojen tavoitteisiin, arjen toimintatapoihin ja toimintaresursseihin.
- Liikenneturvallisuustyö kytketään seudulliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön. Paikallisessa liikenneturvallisuustyössä tuetaan toimintamallia, jossa hallintokunnat yhteistyössä laativat liikenneturvallisuussuunnitelman, joka kattaa turvallista ja kestävää liikkumista koskevat fyysiset sekä liikennekasvatus- ja tiedotustoimenpiteet.

Varsinainen toimenpiteiden suunnittelu kohdistetaan vaikuttavuuden perusteella kohdennetuille painopistealueille. Painopisteiden valinnan lähtökohtana ovat olleet liikenneonnettomuuksista tehty nykytila-analyysi, alueen toimintaympäristön erityispiirteet sekä valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä (2012) esitetyt painotukset.

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuustyön painopistealueet vuoteen 2020:

1. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN PERUSTA KUNTOON

- Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi
- Päätäjät mukaan liikenneturvallisuustalkoisiin
- Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä
- Turvallisen liikkumisen edellytykset lähtökohdaksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa

2. VIISASTA LIIKKUMISTA PIENESTÄ PITÄEN

3. AJOKUNTO JA -TERVEYS TARKEMPAAN SYNNIIN

- Päihdekuljettajista ja rattinukkumateista eroon
- Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta

4. KÄVELYN, PYÖRÄILYN JA MOPOILUN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

- Ajonopeudet turvalliselle tasolle
- Turvallisesti tien yli
- Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden laatuun
- Turvallisesti mopolla

5. PÄÄTEIDEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

- Kohtamisonnettomuuksien määrän vähentäminen
- Pääteiden riskiliittymien ja onnettomuuskaaumien määrän vähentäminen
- Kasvavan kansainvälisen liikenteen turvallisuuden varmistaminen



4. Toimenpideohjelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi

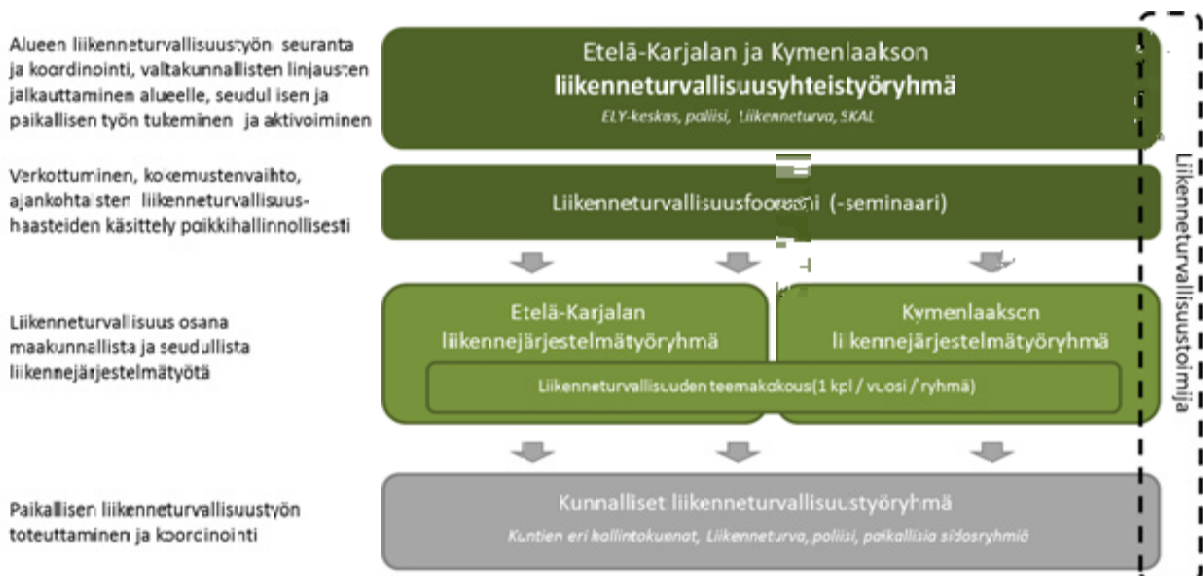
4.1 Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon

Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi

Liikenneturvallisuuden parantaminen on yleisesti tärkeänä pidetty ja hyväksytty tavoite. Haasteena on tavoitteen toteuttamisen jakautuminen monelle toimijalle, ja viime kädessä liikkujalle itselleen: turvallisten ja vastuullisten liikkumisvalintojen edistäminen kuuluu kaikille, mutta ei kuitenkaan ole kenenkään yksittäisen tahon vastuulla. Liikenneympäristöön liittyvien kehittämistarpeiden osalta vastuuongelma ei ole niin monimutkainen kuin se on liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyvien toimenpiteiden edistämisen osalta. Kun liikenneympäristössä havaitaan ongelmia, ovat vastuutahot ja ratkaisukeinot usein helposti löydettävissä. Haasteet liittyvät pikemminkin investointien rahoitukseen ja toimenpiteiden priorisointiin. Liikennekasvatus- ja tiedotustyössä vastuuta jakavien joukko moninkertaistuu ja keinovalikoima on erittäin laaja.

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen kokonaisvaltaisesti eri toimijoiden käytössä olevaa keinovalikoimaa hyödyntäen edellyttää koordinoitua yhteistyötä eli eri toimijoiden vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista sekä erilaisten toimenpiteiden toteutuksen synkronointia. Näin lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä, vähennetään päällekkäistä työtä, saadaan vähäiset resurssit kohdennettua ja tehokkaaseen käyttöön ja helpotetaan käytännön toimenpiteiden toteutusta. Yhteistyöllä on usein myös osapuolia motivoiva vaikutus. Yhteistyön koordinoitua tarvitaan niin paikallisella, seudullisella kuin maakunnallisellakin tasolla. Lisäksi on olemassa koko ELY-keskuksen aluetta koskevia linjaus- ja yhteistyötarpeita.

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuustyö ehdotetaan organisoitavan siten, että koko ELY-keskuksen tasolla koordinoinnista vastaa ELY-keskuksen vetämä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä. Poikkihallinnollista liikenneturvallisuustyötä ja vuorovaikutusta tukemaan perustetaan Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi. Maakunta- ja seutasolla liikenneturvallisuustyö ehdotetaan sisällytettävän osaksi jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä maakunnallisten liikennejärjestelmätyöryhmien kautta. Paikallistason toiminnan koordinoinnin lähtökohtana ovat kunnalliset poikkihallinnolliset liikenneturvallisuustyöryhmät. Lisäksi ELY-keskuksen alueella otetaan laajamittaisemmin käyttöön ns. liikenneturvallisuus-toimijamalli.



Kuva 17. Periaatekuva liikenneturvallisuustyön toimintamallista Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella.

Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusyön koordinoitavastuu on ELY-keskuksen vetämällä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyöryhmällä. ELY-keskuksen lisäksi yhteistyöryhmässä on edustus Liikenneturvasta, poliisista ja SKAL:sta. Vuoden 2014 aikana yhteistyöryhmän kokoonpanoa laajennetaan kuntaedustajilla molemmista maakunnista. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän tehtävänä on edistää ja koordinoita Kaakkois-Suomessa tehtävää liikenneturvallisuusyötä nyt laaditun liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden ja painotusten pohjalta. Työryhmän tehtävänä on myös seurata liikenneturvallisuuden ja siihen vaikuttavien tekijöiden kehitystä alueella sekä tukea seutujen ja kuntien liikenneturvallisuusyötä. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä toimii myös Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumin koollekutsujana ja tilaisuuksien valmistelijana sekä maakuntien liikenneturvallisuuden teemakokousten valmistelijana. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä kokoontuu 3–4 kertaa vuodessa. Yhteistyöryhmän kokousten ja muun toiminnan valmistelu ulkoistetaan jatkossa liikenneturvallisuustoimijalle.

Liikenneturvallisuusfoorumi

Kaakkois-Suomen poikkihallinnollista liikenneturvallisuusyhteistyötä ja -keskustelua tukee Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi (seminaari), joka kutsutaan koolle Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyöryhmän toimesta kerran vuodessa. ELY-keskus toimii tilaisuuden koolle kutsujana ja isäntänä. Foorumin tavoitteena on asiantuntijoiden verkottuminen, tiedon ja hyvien käytäntöjen levittäminen, liikenneturvallisuusaiheiden näkyvyys, eri toimijoiden liikenneturvallisuusyön aktivointi ja tukeminen sekä ELY-keskuksen toiminnasta tiedottaminen.

Foorumitapaamisissa käsitellään ajankohtaisia liikenneturvallisuusasioita ja toimintaympäristön muutokseen liittyviä teemoja sekä keskustellaan liikenneturvallisuusyön haasteista, painopisteistä ja yhteistyöstä. Foorumiin kutsutaan laajasti päättäjiä, keskeisiä liikenneturvallisuusyötä tekeviä tahoja sekä tiedotusvälineiden edustajia. Seminaarin teemat vaihtelevat vuosittain, joten myös seminaariin kutsuttavien asiantuntijoiden joukko voi vaihdella. Liikenneturvallisuusfoorumin kokoontuminen järjestetään ensimmäisen kerran keväällä 2014. Tällöin teemana on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman esittely ja päättäjien sitouttaminen liikenneturvallisuusyöhön.

Verkostoitumista Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenneturvallisuuspäiviltä Hämeenlinnasta (2013).



Liikenneturvallisuustyön kytkeminen liikennejärjestelmätyöhön

Liikenneturvallisuus on keskeinen tavoitealue myös liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Kaakkois-Suomessa laaditaan parhaillaan koko alueen kattavaa liikennestrategiaa (valmistuu toukokuussa 2014), johon nyt laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma linjauksineen ja toimenpiteineen sulautetaan. Liikenneturvallisuuden parantaminen on keskeinen painopistealue myös maakuntien strategioissa. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyö on parhaillaan käynnissä ja Kymenlaakson liikennestrategia valmistui vuonna 2011. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien edistämisestä ja toimenpiteiden jalkauttamisesta seututasolle sekä liikennejärjestelmän tilan seurannasta vastaavat maakuntaliittojen vetämät maakunnalliset liikennejärjestelmätyöryhmät.

Jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä tehdään lisäksi kaupunkiseuduilla erilaisten teemaryhmien kautta. Seudullisessa työssä korostuvat maakunnallista liikennejärjestelmätyötä vahvemmin liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen liittyvät kysymykset, seudullisten joukkoliikennepalveluiden kehittäminen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Liikenneturvallisuuden osalta seututason avainkysymyksiä ovat taajama-alueiden liikenneturvallisuuden parantaminen, kuntien liikenneturvallisuustyön aktivointi (elinikäinen liikennekasvatus) sekä liikenneturvallisuustyön ja kestävä liikunnan edistämisen (liikkumisen ohjaus) yhteensovittaminen. Seudullista liikennejärjestelmätyötä koordinoidaan maakunnallisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä.

Liikenneturvallisuusasioiden käsittely osana maakuntien ja seutujen liikennejärjestelmätyötä varmistetaan jatkossa kerran vuodessa järjestettävillä liikenneturvallisuuden teemakokouksilla. Kokousten valmistelusta vastaavat Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä (ELY, poliisi, Liikenneturva, SKAL) ja liikenneturvallisuustoimija. Myös liikennejärjestelmätyöryhmien koordinaattorikonsultteja kuullaan valmistelun yhteydessä. Teemakokoukset ajoitetaan keväeseen, jolloin tuoreet onnettomuustilastot ovat saatavissa ja seurannan tulokset käytettävissä. Kokousten sisältö jaetaan kahteen osaan: maakuntatason liikenneturvallisuuskysymyksiin, kuten pääteihin ja rajaliikenteeseen liittyviin liikenneturvallisuusasioihin, ja seutujen liikenneturvallisuuskysymyksiin.

Liikenneturvallisuustyön organisointi kunnissa

Paikallisen liikenneturvallisuustyön tavoitteena on, että toiminta tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää, että eri kunnan eri toimialat sekä keskeiset sidosryhmät ovat kattavasti mukana liikenneturvallisuustyössä ja ottavat liikenneturvallisuuden huomioon omassa toiminnassaan. Aktiivisten kuntalaisten ja paikallistoimijoiden ottaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön kannattaa, sillä ns. ruohokuuritaso toiminnalla on suuri merkitys paikallisen ilmapiirin ja yhteisvastuullisen liikennekäyttäytymisen luomisessa. Kaakkois-Suomessa lähtökohtana on valtakunnallinen tavoitetilä, jossa kuntien liikenneturvallisuustyön koordinointi toteutetaan poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä ohjataan ja koordinoidaan paikallisen tason liikenneturvallisuustyötä, jonka perustana on ajantasainen liikenneturvallisuussuunnitelma.

Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanon perustan muodostavat kunnan eri toimialojen, Liikenneturvan ja paikallisen poliisin edustajat. Työryhmään voidaan kutsua myös paikallisia sidosryhmiä, jotka parhaimmillaan tuovat toimintaan tärkeitä resursseja ja verkostoja. Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnan perustan muodostavat 2–4 kertaa vuodessa pidettävät kokoukset. Kokoukset on tarkoitettu toimijoiden väliseen tiedonvaihtoon sekä konkreettisten toimenpiteiden suunnitteluun ja tehtävienjakoon.

Liikenneturvallisuustoimijamallin käytön laajentaminen

Kaakkois-Suomessa on tavoitteena laajentaa liikenneturvallisuustoimijamallin käyttöä siten, että lähivuosina kaikki alueen kunnat olisivat toimijamallin piirissä esimerkiksi maakunnallisten toimijoiden ja/tai koko Kaakkois-Suomen alueen kattavan toimijatyön kautta. Vastaavia maakunnallisia tai tätä laajempia liikenneturvallisuustoimijamalleja on jo käytössä Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella, Lapin ELY-keskuksen alu-

eella ja Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella. Lisäksi liikenneturvallisuustoimijamalli on käytössä useilla seuduilla ja kunnissa eri puolella Suomea. Kaakkois-Suomessa liikenneturvallisuustoimijamalli on tällä hetkellä käytössä Imatran seudulla (neljä kuntaa).

Liikenneturvallisuustoimijan tehtävänä on tukea ja aktivoida Kaakkois-Suomen kuntien liikenneturvallisuustyötä sekä lisätä seudullista ja maakunnallista yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Liikenneturvallisuustoimijalla voidaan nähdä kaksi toimintatasoa: alueellinen ja paikallinen taso. Alueellisella tasolla liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin kuuluu Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän toiminnan tukeminen sekä alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumisen edistäminen ja liikenneturvallisuustilanteen seuranta. Kunta- ja seututasolla liikenneturvallisuustoimijan tärkein tehtävä on kannustaa, opastaa ja aktivoida kuntia käytännön liikenneturvallisuustyössä. Kuntien tukemisen toimintamuotoja ovat mm. erilaisten tapahtumien, tempausten ja koulutusten järjestäminen, tiedottaminen ja yhteydenpito eri toimijoiden kesken sekä käytännön tuki kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille.

Paikallisuus ja toiminnan konkreettisuus motivoi kuntatyössä

Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävänä on edistää vastuullista ja turvallista arkiliikkumista vauvasta-vaariin-periaatteella kuntalaisten ja kunnan työntekijöiden keskuudessa. Työryhmätoiminnan merkittävimpiä etuja on liikennekasvatustyön pitäminen aktiivisena ja ajantasaisena kunnan eri toimialoilla, säännöllinen ja suunnitelmallinen toiminta, selkeämpi vastuunjako ja toimien vaikuttavuuden arviointi. Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnassa on tärkeää keskittyä konkreettiseen paikallistason toiminnan suunnitteluun; liikennekasvatuksen rutiinien kehittämiseen eri toimialoilla, alueen järjestöjen ja yhteisöjen aktivoimiseen liikenneturvallisuustyössä sekä liikenneturvallisuusasioiden näkyväksi tekemiseen mediassa ja tapahtumissa.

Jääkö liikennekasvatus liikenneympäristökysymysten jalkoihin?

Ihannetilanteessa liikenneturvallisuustyöryhmässä keskustellaan koko liikenneturvallisuustyön kentästä, eli niin liikenneympäristöön, valvontaan kuin liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyvistä toimenpiteistä. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että tasapainon löytäminen teemojen välille voi joskus olla vaikeaa ja liikenneympäristöön liittyvät ongelmat ovat saaneet hallitsevan roolin. Tämä on puolestaan johtanut siihen, että liikennekasvatukseen liittyvät toiminta ei ole saanut sen edellyttämää painoarvoa ja etenkin kunnan eri toimialojen ja muiden liikennekasvatuksesta vastuullisten henkilöiden motivaatio osallistua työryhmän toimintaan on laskenut. Hyväksi toimintamalliksi on osoittautunut se, että liikenneturvallisuustyöryhmän päätehtäväksi asetetaan liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyvien tehtävien edistäminen. Liikenneympäristöön liittyviä asioita voidaan sivuta kokouksissa, mutta niistä ei tehdä kokoontumisten pääasiaa. Liikenneympäristöön liittyviä kysymyksiä voidaan tarkastella myös teemakokouksissa.

Entä jos liikenneturvallisuustyöryhmää ei haluta perustaa?

Joissakin kunnissa erillisen liikenneturvallisuusasioihin keskittyvän työryhmän perustaminen koetaan raskaaksi. Mikäli kunnassa ei haluta perustaa liikenneturvallisuustyöryhmää, on liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyvien toimenpiteiden edistäminen mahdollista ottaa osaksi jotakin olemassa olevaa poikkihallinnollista työryhmää. Hyviä vaihtoehtoja ovat esimerkiksi hyvinvointityöryhmät ja turvallisuustyöryhmät. Näihin toimintamalleihin liittyy kuitenkin seuraavia kysymyksiä:

- Saavatko liikenneturvallisuusasiat kokouksissa riittävän painoarvon? Käsitelläänkö asiaa keran vuodessa vai joka kokouksessa?
- Ovatko hyvinvointi-/turvallisuustyöryhmien jäsenet motivoituneita (tai oikeita henkilöitä) paneutumaan liikennekasvatustoimien edistämiseen konkreettisella tasolla?
- Voidaanko avainsidosryhmät Liikenneturva ja poliisi (ja liikenneturvallisuustoimija) kutsua näiden ryhmien kokouksiin silloin kun liikenneturvallisuusasioita käsitellään?
- Miten kunnan eri toimialojen ja liikenneturvallisuustoimijan välinen vuoropuhelu hoidetaan?

Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuustoimijan/-toimijoiden tehtäväkenttää aluetasolla ja kunnissa:

Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuuSyhteistyöryhmän toiminnan tukeminen

- Toimija osallistuu aina kokouksiin ja auttaa kokousten ja tilaisuuksien (foorumitapaamiset, LJS-teemakokoukset) suunnittelussa ja valmistelussa, toimii kokousten ja tilaisuuksien sihteerinä.
- Seuraa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuSuunnitelman toteutumista (mittarit).
- Avustaa tiedotteiden laatimisessa sekä liikenneturvallisuuSuunnitelman toimenpiteiden jalkauttamisessa kuntiin (hyvien käytäntöjen jakaminen).
- Tukee Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuSasiantuntijoiden työtä (liikenneympäristön toimenpiteisiin liittyvien aineistojen valmistelut, vaikutustarkastelut, toimenpidetarkastelut).

Kuntien ja seutujen liikenneturvallisuuStyön tukeminen:

- Auttaa kuntien/seutujen liikenneturvallisuuStyöryhmiä (jos on) kokousten suunnittelussa ja kokouksissa sovittujen asioiden edistämisessä.
- Edistää eri hallintokuntien tietämystä ja osaamista liikenneturvallisuuStyössä sekä hallintokuntien välisellä yhteistyöllä liikenneturvallisuuStyössä.
- Avustaa eri hallintokuntia sisällyttämään liikenneturvallisuuStavoitteita ja -tehtäviä toimintaa ohjaaviin strategioihin ja suunnitelmiin (→ osaksi hallintokuntien arjen työtä).
- Avustaa kuntia liikennekasvatus- ja tiedotustoiminnan suunnittelussa, liikenneturvallisuuSmateriaalien hankinnoissa, henkilöstökoulutusten ja tempausten järjestelyissä.
- Välittää kunnille tietoa ajankohtaisista asioista, hyvistä käytännöistä ja toimintatavoista.
- Seuraa seutujen ja kuntien liikenneturvallisuuStilanteen kehitystä.
- Avustaa liikenneturvallisuuSteen liittyvän tiedotuksen sisällön suunnittelussa ja toteutuksessa.
- Toimii asiantuntija-apuna ja keskustelukumppanina liikenneympäristön liikenneturvallisuuSparannuksia koskevassa suunnittelussa ja kaavoitusasioissa (auditoinnit).

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen oman toiminnan kehittäminen

LiikenneturvallisuuS on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen perustienpidon tärkeimpiä tavoitteita. ELY-keskus edistää liikenneturvallisuuStta sekä tienpidon toimilla että tekemällä yhteistyötä mm. Liikenneturvan, poliisin ja kuntien kanssa. LiikenneturvallisuuSnäkökulma on keskeinen kaikessa ELY-keskuksen toiminnassa: se otetaan huomioon niin maankäytön ohjauksessa, liikennejärjestelmän suunnittelussa, tiestön hoidossa, sen kunnon ylläpitämisessä kuin investointipäätöksissäkin. Myös ELY-keskuksen toimintaa rajavat taloudelliset ja henkilötyöresurssit. Tämä vaikuttaa niin hankkeiden toteuttamiseen kuin mahdollisuuksiin osallistua paikallistason toimintaan.

ELY-keskuksen liikenneturvallisuuStyö painottuu sen vastuulla olevan liikenneympäristön turvallisuuden kehittämiseen. Viime vuosina liikenneturvallisuuSten parantamisessa ovat korostuneet pienet ja kustannustehokkaat toimet, joita suunnitellaan ja ohjelmoidaan kuntien ja seutujen liikenneturvallisuuSuunnitelmissa. Pienten liikenneturvallisuuStoimien toteuttamista pyritään enenevässä määrin sisällyttämään myös osaksi väylien hoitoa ja ylläpitoa.

Maanteiden turvallisuuden parantamistoimien lisäksi kasvatus- valistus- ja tiedotustyöhön osallistumista pidetään tärkeänä ja sitä tuetaan resurssien puitteissa mm. osallistumalla kuntien ja seutujen liikenneturvallisuuSuunnitelmien laadintaan sekä tukemalla kuntatyötä palvelevaa liikenneturvallisuuStoimijamallia.

Taulukko 3. Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Liikenneturvallisuustoimijamallin laajentaminen - Liikenneturvallisuustoimijan käyttöönotto Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän tarpeisiin (2014) - Etelä-Karjalan liikenneturvallisuustoimijan käyttöönotto (Imatran toimijamallin laajentaminen) (2014) - Kymenlaakson liikenneturvallisuustoimijan valmistelu (2014) ja käyttöönotto (2015)	2014–15	ELY, Kunnat
Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän kokoonpanoa laajennetaan kuntaedustuksella (1–2 kuntaedustajaa)	2014	Litu-yhteistyöryhmä, litu-toimija
Ensimmäinen liikenneturvallisuusfoorumin kokoontuminen: teemana liikenneturvallisuustyön hyödyt ja päätöksentekijöiden rooli	2014 (kevät)	Litu-yhteistyöryhmä, litu-toimija
Ensimmäiset maakunnalliset liikenneturvallisuuden teemapalaverit	2014 (kevät)	Litu-yhteistyöryhmä, litu-toimija
ELY-keskuksen (ja ELY:n vetämälle yhteistyöryhmälle) liikenneturvallisuustyölle varataan vuosittain rahalliset resurssit	Jatkuvaa	ELY
ELY-keskus ja kunnat laativat/päivittävät liikenneturvallisuussuunnitelmia jatkuvana prosessina siten, ettei toimialueella ole yhtään vanhentunutta liikenneturvallisuussuunnitelmaa: - vanhentuneena suunnitelmana pidetään maaseutukunnissa yli 10 vuotta ja kaupunkikunnissa yli 6 vuotta	Jatkuvaa	ELY, Kunnat
Kuntien/seutujen liikenneturvallisuussuunnitelmien seuranta ja toteutumista parannetaan: - suunnitelmiin kirjataan seurantakokous kaksi vuotta suunnitelman valmistumisesta - suunnitelmiin hankintaan sisällytetään 1–2 vuoden seurantatyö, jonka aikana varmistetaan liikenneturvallisuustyön käynnistyminen	Jatkuvaa	ELY, Kunnat
ELY-keskus kehittää hankintatoimintaansa siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä parannustoimenpiteitä	Jatkuvaa	ELY
Lisätään ELY-keskuksen eri vastuualueiden välistä vuorovaikutusta kaikissa suunnitteluvaiheissa (erityisesti L- ja Y-vastuualueet)	Jatkuvaa	ELY
Terävöitetään ELY-keskuksen sisäistä tiedonvälitystä liikenneturvallisuusasioissa ja varmistetaan, että liikenneturvallisuus on sisällytetty käytössä oleviin toimintamalleihin	Jatkuvaa	ELY
Varmistetaan, että tienpito- ja liikenneturvallisuustyötä tekevilla tahoilla on kootusti käytettävissä kaikki tarvittava ajantasainen ylläpito- ja suunnittelutieto (mm. suunnittelu- ja toteutussopimukset)	Jatkuvaa	ELY
Kehitetään ELY-keskukseen saapuvien nopeusrajoitus-, liikenneturvallisuus- ja joukkoliikennealoitteiden käsittelyä	Jatkuvaa	ELY
Alueurakan, urakoitsijan ja ELY-keskuksen välistä tiedonvaihtoa ja vuoropuhelua sekä toimenpidetarpeiden ja tehtyjen toimenpiteiden raportointia parannetaan	Jatkuvaa	ELY
Lisätään tutkijalautakunta-aineistojen käyttöä alueellisessa liikenneturvallisuustyössä ja sen seurannassa	Jatkuvaa	ELY, VALT

Päätäjät mukaan liikenneturvallisuustalkoisiin

Suomella on pitkät perinteet menestyksekkäästä liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuuden parantumiseksi on tarvittu runsaasti turvallisuusmyönteisiä päättäjiä ja päätöksiä niin valtakunnantasolla kuin kunnissa. Muun muassa vuosikymmenien aikana tehty lainsäädäntötyö on luonut pohjan sille, että liikenne on tänä päivänä moninkertaisesti turvallisempi kuin edellisinä vuosikymmeninä. Myös tulevaisuudessa liikenneturvallisuus paranee vain jos turvallisuusnäkökulmille löytyy vahvoja puolestapuhujia.

Eduskunnassa ja valtion liikennehallinnonalalla tehtävät päätökset lainsäädäntöä, suunnitteluperiaatteita sekä liikenneturvallisuustyön rahoitusta koskien ovat keskeinen lähtökohta liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiselle maakunnissa, seuduilla ja kunnissa. Paikallisen liikenneturvallisuustyön toteutuminen on kuitenkin kiinni kuntien päätöksentekijöistä, joiden vallassa ja vastuulla on luoda edellytyksiä, arvopohjaa ja kannustavaa henkistä ilmapiiriä paikalliselle liikenneturvallisuustyölle.

Sitoutuakseen liikenneturvallisuustyöhön päätöksentekijät tarvitsevat tietoa päätöstensä tueksi. Päätöksentekijöille eri alueilla tehtyjen kyselyiden perusteella (mm. Helsingin seudulla, Hämeenlinnan seudulla) jopa noin puolet päättäjistä kokee tekevänsä päätöksiä hieman tai aivan liian puutteellisilla tiedoilla. Lisää tietoa kaivataan eri liikkujaryhmien turvallisuudesta ja riskeistä, eri toimialojen tehtävistä, onnettomuuksista (turvattomimmat paikat, tyypillisimmät onnettomuudet), liikennenympäristön parantamistoimenpiteisiin liittyvistä periaateratkaisuista ja eri toimenpidevaihtoehtojen turvallisuusvaikutuksista. Yleisimmin lisätietoja toivottiin asiantuntijaesityksinä ja vierailuina sekä valtuusto/lautakunta-alustuksina, jolloin tilaisuudessa olisi mahdollisuus myös kysyä asiantuntijalta tarkennuksia. Päätöksentekijöitä voidaan myös haastaa nykyistä enemmän itse toimimaan esimerkkinä.

Käytännön työn kannalta on tärkeää, että liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat saadaan nivottua kattavasti eri toimijoiden arjen työhön ja rutiineihin. Liikennekasvatus- ja ympäristöasiat sisältävät liikenneturvallisuuksuunnitelmat sekä poikkihallinnolliset liikenneturvallisuustyöryhmät ovat tässä keskeinen työkalu. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että liikenneturvallisuuksuunnitelmille on vaikea saada sellaista painoarvoa, että poikkihallinnollisuus ja etenkin liikennekasvatustyöhön liittyvät tehtävät automaattisesti toteutuivat eri toimialoilla. Liikenneturvallisuuteen liittyvien tavoitteiden ja tehtävien sisällyttäminen läpäisyperiaatteella kunnan muihin strategioihin ja viime kädessä eri toimialojen käytännöntyön sisältöä ja toimintaresursseja ohjaaviin asiakirjoihin on vähintään yhtä tärkeää kuin liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatiminen ja liikenneturvallisuustyöryhmien perustaminen. Tässä työssä päätöksentekijät ovat keskeisessä roolissa. Liikenneturvallisuuteen ja arkiliikkumiseen liittyviä mittareita ja edistämistoimia voidaan luontevasti liittää esimerkiksi osaksi kunnan hyvinvointisuunnitelmaa ja edelleen hyvinvointikertomusta ja valtuustolle vuosittain tehtävää hyvinvointiselontekoa.

Taulukko 4. Päättäjät mukaan liikenneturvallisuustalkoisiin: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä osallistuu aktiivisesti valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön kehittämiseen (kannanottoja, pilottihankkeita, jne.)	Jatkuvaa	ELY, Liikenneturva, poliisi, SKAL
Lisätään päättäjille suunnattua tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä ja sen hyödyistä: - Laaditaan päättäjille vuosittain tietoiskuja liikenneturvallisuustilanteesta ja kustannuksista - Uusille päättäjille laaditaan joka neljäs vuosi tietoisku liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollisuudesta ja kunnan tehtävistä	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, ELY
Kutsutaan päättäjät mukaan Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen järjestämiin liikenneturvallisuusseminaareihin (foorumitapaaminen 2014)	Jatkuvaa	ELY, Liikenneturva
Päättäjävurorvaikutuksen lisääminen liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadintavaiheessa	Jatkuvaa	ELY, kunnat
Liikenneturvallisuuksuunnitelmien esittely kunnanhallituksella ja keskeisillä lautakunnilla (kullekin lautakunnalle räätälöidyt esittelyt sitouttavat paremmin)	Jatkuvaa	Kunnat
Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitetyt linjaukset, eri toimialoja koskevat jatkotoimenpiteet (kvt-toimet) ja mittarit sisällytetään soveltuvin osin kunnan muihin strategioihin, esim.: - Hyvinvointisuunnitelma-/strategia → hyvinvointikertomus - Turvallisuuksuunnitelma	Jatkuvaa	Kunnat (ko. toimialat)
Haastetaan päättäjiä mukaan valtakunnallisiin viisaan liikkumisen tempauksiin ja teemapäiviin	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva

Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä

Ihmisten liikennetaidot ja tietoisuus riskeistä, fyysiset kyvyt, liikkumistottumukset, tyypilliset kulutavat ja liikkumisen motiivit ovat erilaisia eri elämänvaiheissa. Siten myös riskit liikenteessä, tapahtuneet onnettomuudet sekä niiden syyt ja seuraukset ovat erilaisia. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen tieto- ja arvope- rusta luodaan säännöllisellä ja kaikki liikkujaryhmät kattavalla liikennekasvatustyöllä. Hyvät tavat opitaan lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän valintojamme ja käyttäytymistämme. Kunnan tehtävänä, yhteistyössä alueellisten asiantuntijatahojen kanssa, on huolehtia henkilöstönsä osaamisesta liikennekasvatustyössä, tarjota asukkailleen kulloinkin tärkeää ja ajantasaista tietoa liikenneturvallisuuteen ja liikkumiseen liittyvistä asioista sekä tukea muita toimijoita, esimerkiksi lasten vanhempia sekä järjestöjä, liikennekasvatustyössä.

Osaava ja motivoitunut henkilöstö on kaiken perusta

Kunnissa ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuustyötä ja liikkumisvalintoihin vaikuttamista tehdään käytännön tasolla jokapäiväisessä virkamiestyössä sekä suorassa kanssakäymisessä asukkaiden kanssa; neuvoloissa, päiväkodeissa, kouluissa, kouluterveydenhoidossa, nuorisotaloissa, iäkkäiden kuntoutuksessa, terveyskeskuksissa, palvelutaloissa, jne. Liikennekasvatustyön sisällöt ja toteutustavat vaihtelevat ikäryhmittäin ja myös toimintamallit ja materiaalit uudistuvat jatkuvasti. Kunnan henkilöstölle säännöllisesti järjestettävät täydennyskoulutukset/tietoiskut auttavat pysymään ajanhermolla ja sisäistämään liikennekasvatustyön osaksi omaa arjen työnkuvaa. Koulutusten tavoitteena on vahvistaa toimijoiden liikennekasvatusosaamista, motivoida liikennekasvatusasioiden käsittelyyn ja aktivoida toimintaan konkreettisten toimintamallien avulla. Koulutukset räätälöidään aina kohderyhmän mukaan ja niiden kautta tutuksi tulevat niin ko. ryhmän onnettomuuksien erityispiirteet, liikennesäännöt, turvalaiteasiat, kasvatustyön sisällöt ja arjen toimintatavat sekä erilaiset valmiit materiaalit. Kun henkilökunta on omaksunut liikennekasvatustyön tavoitteet, sisällöt ja toimintatavat, on huomattavasti helpompi välittää viisaan liikkumisen sanomaa eteenpäin kuntalaisten kanssa toimiessa. Kunta voi järjestää koulutuksia/tietoiskuja myös sidosryhmien edustajille.

Tehdään turvallisesta ja vastuullisesta liikkumisesta näkyvää

Ihmiset liikkuvat usein vanhojen tottumustensa ja rutiinien ohjaamana. Liikkumistottumusten muuttamisen suurimpana haasteena, oli sitten kyse kulutavan valinnasta tai liikennesääntöjen noudattamisesta tai turvavälineiden käytöstä, on usein se, että ihmiset eivät tule ajatelleeksi tekemiinsä ratkaisuihin tai valintoihin liittyviä seurauksia tai riskejä. Oivalluksen, ja myöhemmin muutoksen, syntyyn johtavalle ajattelulle voidaan antaa herätteitä jakamalla riittävästi tietoa liikkumisen vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista, liikkumisen riskeistä eri vuodenaikoina ja eri kulutavoilla, liikennesääntöjen rikkomusten vaikutuksista, nykyisistä liikenneturvallisuusongelmista ja vaaranpaikoista. Myös yleisen keskustelun herättäminen yksilöiden vastuusta ja mahdollisuuksista vaikuttaa turvallisuuteen, ympäristöön ja terveyteen, on tärkeää.

Tiedotustyötä tekevät lukuisat eri tahot, mutta julkisen sektorin toimijoilla (Liikennevirasto, Trafi, ELY, kunnat, Liikenneturva, poliisi) on siinä luonnollisesti keskeinen rooli. Hyvä tiedottaminen on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä, ajantasaista ja eri liikkujaryhmien erityisongelmat huomioon ottavaa. Tiedotuksen sisältöä voidaan jäsentää valtakunnallisiin, alueellisiin ja paikallisiin liikenneturvallisuusteemoihin. Lisäksi voidaan erikseen puhua ulkoisesta ja organisaatioiden sisäisestä tiedotuksesta. Ulkoisen tiedotuksen kohde-ryhmänä ovat kansalaiset, asukkaat tai esimerkiksi eri tienkäyttäjärühmät, kun taas sisäisessä tiedotuksessa korostuvat ”oman väen” liikkumisen turvallisuus ja organisaation toiminnan kehittäminen.

Erilaisia tiedotuksen tapoja ja kanavia on useita, ja usean viestintäkanavan käyttö kannattaa. Alueellisen ja paikallisen tiedotuksen peruskanavia ovat eri toimijoiden Internet-sivut, sosiaalinen media, paikalliset lehdet ja radio. Tietoa on hyvä olla tarjolla myös kuntien eri toimipisteissä, vaikka tehokkaampaa tiedon jakaminen on suorassa kanssakäymisessä asiakkaiden kanssa. Liikenneturvallisuusteeman esille tuominen erilaisissa yleisötapahtumissa on tehokas keino tavoittaa samalla kertaa paljon ihmisiä, ja usein niitäkin, jotka eivät aktiivisesti hakeudu erikseen järjestettäviin tempauksiin.

Taulukko 5. Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
<p>Järjestetään säännöllisesti eri ikäryhmien parissa työskentelevälle kuntien henkilöstölle sekä järjestöille (toiminnan vetäjät) liikennekasvatustyön perehdyttämiskoulutuksia. Esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Päivähoidon ja esiopetuksen henkilöstö + kerhotoimintaa järjestävät - Opettajien täydennyskoulutukset, rehtorikokousten tietoiskut, opettajailtapäivät, jne. - Nuoriso- ja vapaa-aikatoimen henkilöstö + seurat ja yhdistykset - Neuvola- ja kouluterveydenhoitohenkilöstö - läkkäiden parissa työskentelevän henkilöstö + järjestöt - Päihdetyötä ja ennaltaehkäisevää päihdetyötä tekevät 	Jatkuvaa	Kunnat, järjestöt, Liikenneturva
<p>Huolehditaan eri liikkujaryhmien liikennetaitojen ylläpidosta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koululaiskuljettajille suunnatut koulutustilaisuudet - Ikäautoilijoille suunnatut kuntokurssit - läkkäille suunnatut Pysy pystyssä -tilaisuudet - Avaimet arkipyöräilyyn kurssit/teematilaisuudet - EAK/REAK-kouluttajakurssit (autoilijat, motoristit, raskas liikenne) - Taloudellisen ajotavan koulutukset 	Jatkuvaa	Kunnat, järjestöt, yritykset, autokoulut, Liikenneturva
<p>Kaakkois-Suomen ELY-keskus kehittää liikenneturvallisuuksivujensa sisältöä siten, että sieltä löytyy (linkityksinä) mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kuntien ja seutujen liikenneturvallisuuksusuunnitelmat - Kootusti tietoa alueen liikenneturvallisuuksustilanteesta - Keskeiset liikenneympäristön suunnitteluohteistukset 	Jatkuvaa	ELY
<p>Kunnat kehittävät omia www-sivujaan siten, että sieltä löytyy selkeästi oma kokonaisuus liikenneturvallisuuksusta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kunnan liikenneturvallisuuksusuunnitelma - tietoa kunnan liikenneturvallisuuksustilanteesta - vinkkejä liikenneturvallisuuksutyöhön eri ikäryhmissä (toimintamalleja ja aineistoja) 	Jatkuvaa	Kunnat
<p>Lisätään säännöllistä tiedottamista liikenneturvallisuuksuteen ja viisaaseen liikkumiseen liittyvistä ajankohtaisista asioista. Huolehditaan, että tiedottaminen on tarpeen vaatiessa alueellista. Esimerkki vuositiedotuksen muodostamisen rungoksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valtakunnalliset teemapäivät; esim. Pyöräilyviikko (kevät), Liikkujan viikko (syksy), Energiansäästöviikko (syksy), Tapaturmapäivä (pe 13.päivä), Ehkäisevän päihdetyön viikko, Vanhusten viikko ja päivä, jne. - Vuodenajan mukaan suunnattavia teemoja; liukastumiset, pimeässä näkyminen, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuus, päihdeasiat, ajonopeudet, turvalliset tieylitykset, lapset liikenteessä (kytketty osin edellisiin) - Seurannan tuloksia; onnettomuuskehitys ja -paikat, valvonnan, turvalaitetarkkailujen ja liikennekäyttämisen seurannan tuloksia (kytketty osin edellisiin) 	Jatkuvaa	Kunnat, ELY, Liikenneturva, Poliisi, järjestöt
<p>Tuodaan liikenneturvallisuuksusteemaa säännöllisesti esille paikallisissa yleisötapahtumissa (valitaan kulloinkin sopivat tapahtumat, teema ja toteutustapa tapahtumakohtainen)</p>	Jatkuvaa	Kunnat, järjestöt, (Liikenneturva)

Turvallisen liikkumisen edellytykset lähtökohdaksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa

Kaavoituksella määritettävä maankäyttö ja palvelurakenne, eli missä mikäkin toiminto sijaitsee, vaikuttavat olennaisesti matkojen pituuksiin, käytettävissä oleviin kulkutapoihin ja mahdollisuuksiin luoda turvallista liikkumisympäristöä. Mitä lähempänä arkipäiväisten tarpeiden täyttämiseksi vaadittavat palvelut ovat asuin-alueita, sitä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi saadaan kävely, pyöräily ja joukkoliikenne yksityisauton korvaavana liikennemuotona. Toimintojen sijainnin lisäksi kaavoituksen yhteydessä tehdään monia yksityiskohtaisia ratkaisuja koskien eri kulkumuotojen keskinäistä priorisointia, liikennemuotojen erottelua, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ja niiden laatua, joukkoliikennejärjestelyjä, liittymäjärjestelyjä, teiden ja katujen hierarkiaa, pysäköinninjärjestämistä, jne. Oman haasteena on huolehtia kaavoissa esitettyjen ratkaisujen toteutumisesta. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset ratkaisut (esim. alikulkukäytävät) ovat monesti kustannussyistä karsintalistan kärjessä. Ongelmia voi aiheutua myös toteutusjärjestyksestä: vaikka kaavassa on varaus asianmukaisiin liikenneyhteyksiin, maankäyttö on saattanut toteutua ennen liikennejärjestelyjä.

Kaavojen ohella toimivista ja turvallisista ratkaisuista pitää huolehtia erilaisten tie- ja katusuunnitelmien yhteydessä. Suunnitelmissa esiintyy valitettavan usein liikenneturvallisuuden näkökulmasta huonoja ratkaisuja ja puutteita useista eri syistä: kiireelliset suunnitteluajataulut, suunnittelijoiden kokemattomuus, riittämättömän maastossa käynti, huomion kiinnittäminen vain yhteen liikennemuotoon (usein autoliikenteeseen), kompromissiratkaisut, vuoropuheluun liittyvät puutteet tai suunnitteluohjeisiin perehtymättömyys. Oma suunnitelmakokonaisuutena on rakentamisaikaisen liikennejärjestelyiden suunnittelu. Etenkin kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta työnaikaiset järjestelyt ovat usein retuperällä. Kunnilla ja ELY-keskuksella on väylänpitäjinä velvollisuus huolehtia myös työnaikaisen liikennejärjestelyiden laatua.

Taulukko 6. Turvallisen liikkumisen edellytykset lähtökohdaksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Palveluverkon muutoksia tehtäessä (esim. koulun lakkauttaminen) arvioidaan vaikutukset liikkumiseen ja kuljetustarpeisiin	Jatkuvaa	Kunnat
Hyödynnetään vyöhyke- ja saavutettavuustarkasteluita strategisten maankäytönsuunnitelmien (rakennemallit, yleiskaavoitus) laadinnassa	Jatkuvaa	Kunnat, (ELY)
Kaavojen vaikutustenarvioinnissa tuodaan esille vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja kestäväen liikkumisen edellytyksiin - Arvioinnissa hyödynnetään olemassa olevia tarkistuslistoja (omat oppaat olemassa kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden huomioimisesta kaavoituksessa)	Jatkuvaa	Kunnat, (ELY)
Huolehditaan tie- ja katusuunnitelmien liikenneturvallisuustarkistuksista ja varmistetaan suunnitelmien mukaisten ratkaisujen toteutuminen	Jatkuvaa	Kunnat, ELY
Tarkistetaan kaduilla ja maanteillä tehtävien töiden (työnaikaisen liikennejärjestelyjen) ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit (suunnittelu, valvonta, tiedottaminen, laiminlyöntien sanktiointi)	2014–	Kunnat, ELY
Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen oman toiminnan kehittäminen: - Vaikutetaan kaupallisten palvelujen sijainnin ohjaukseen osallistamalla maankäytön suunnitteluun ja valvomalla kaavojen noudattamista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisilla menettelytavoilla - Osallistutaan vyöhyketarkasteluiden valtakunnalliseen kehitystyöhön ja käyttöönottoon ja tuetaan kuntia niiden hyödyntämisessä - Huolehditaan koulutuksen, tietopankin, ohjeiden pilotoinnin avulla siitä, että oma henkilöstö tuntee maankäytön suunnittelun tueksi laaditut julkaisut ja muistilistat - Viedään muistilistoja aktiivisesti kuntien viranhaltijoiden tietoon sekä edellytetään niissä esitettyjen kysymysten käsittelemistä kaavatöiden yhteydessä - Liikenneturvallisuustarkistuksen vakiinnuttaminen ELY-keskuksen suunnitteluprosesseihin (yhteistyö muiden ELY-keskusten kanssa) - Työnaikaisen liikennejärjestelyiden tarkistamisen ulkoistaminen ulkopuoliselle taholle ja sakotuskäytäntöjen tehostaminen.	Jatkuvaa	ELY, (Liikennevirasto)

4.2 Viisasta liikkumista pienestä pitäen

Liikenne aiheuttaa suurimman osan lasten ja nuorten tapaturmaisista kuolemista ja on toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella alle täysi-ikäiset muodostavat reilun neljänneksen ja nuoret aikuiset (18–24-vuotiaat) noin viidenneksen kaikista liikenneonnettomuuksien uhreista.

Alle kouluikäisten lasten liikenneonnettomuuksista suurin osa tapahtuu auton kyydissä matkustettaessa. Kouluikäisiä alle 15-vuotiaita lapsia kuolee ja loukkaantuu erityisesti jalankulkijoina ja polkupyöräilijoinä sekä edelleen myös henkilöautoissa matkustajina.

- Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemusten ja taitojen puutteeseen.
- Lapset eivät tiedosta riskejä ja heidän havainnointitaidot eivät ole vielä kehittyneet huomaamaan liikenteen moninaisuutta.
- Lapsen käyttäytyminen on usein impulsiivista ja keskittyminen liikenteeseen herpaantuu helposti. Nämä riskit korostuvat lapsen elinpiirin laajetessa ja itsenäisen liikkumisen määrän lisääntyessä.
- Myös aikuisten vääränlaiset käyttäytymismallit liikenteessä voivat olla riskitekijöitä lapsille, jotka oppivat turvalliseen liikkumiseen vähitellen aikuisista mallia ottaen.

15–17-vuotiaiden ikäryhmässä liikenneonnettomuudet tapahtuvat mopolla, moottoripyörällä tai autonmatkustajana liikuttaessa ja 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä auton kuljettajana tai matkustajana liikuttaessa. Onnettomuusriski muuhun väestöön nähden on poikkeuksellisen korkea 15–24-vuotiaiden ikäryhmässä, joka muodostaa 37 % uhreista, mutta vain 11 % alueen väestöstä.

- Nuorille on tyypillistä omien ajotaitojen yliarviointi ja tavallista suurempi riskinotto – on sitten kyse moposta, moottoripyörästä, mopo-autosta tai henkilöautosta. Myös sosiaalinen paine vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Turvallisuudesta piittaamaton ajotapa näkyy etenkin nuorten kuolonkolareissa.
- Tutkijalautakuntien mukaan yli 70 % henkilöautolla ajetuista kuolonkolareista kysymys on ollut tahallista riskinotosta: on ajettu yli 20 km/h ylinopeutta, alkoholia on ollut veressä yli rangaistavuuden rajan, turvalaitteita ei ole käytetty tai on ajettu ilman ajo-oikeutta.
- Mopo-onnettomuuksien taustalla on samanlaisia tekijöitä: mopon virittämistä, liian korkeita tilannopeuksia, kypärän käyttämättömyyttä ja päihteiden käyttöä.

Liikenneturvallisuusasioiden rinnalle ovat viime vuosina yhä enemmän nousseet lasten ja nuorten liikkumattomuuden mukanaan tuomat ongelmat, joilla on kytköksiä myös liikenneturvallisuuteen. Lisääntynyt autoilu ja lasten kускаaminen paikasta toiseen on vähentänyt lasten itsenäistä liikkumista ja arkiliikunnan määrää. Mopoilun yleistyminen on vähentänyt nuorten arkiliikunnan jo hälyttävän alhaiselle tasolle, puhumattakaan mopoilun mukanaan tuomista liikenneturvallisuusongelmista. Omin voimin liikkumisen vähentymisen myötä myöskään kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Lasten ja nuorten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, on tärkeää niin liikenneturvallisuuden kuin heidän terveytensä vuoksi.

Vastuullisiksi liikkujiksi oppiakseen ja ylipäänsä liikenteessä selviytyäkseen lapset ja nuoret kaipaavat säännöllistä kunkin ikäryhmän tarpeisiin räätälöityä liikennekasvatusta sekä aikuisten esimerkinantoa. Kodin ja vanhempien rooli lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on luonnollisesti merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös tietämys liikenteen riskeistä saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös kunnan eri toiminnot, neuvola, päivähoito, koulu ja harrastustoiminta. Kuntasektorilla on merkittävä rooli liikennekasvatustyössä osana arjen työtä neuvolasta kouluihin, mutta vähintäänkin yhtä tärkeää on tukea lasten ja nuorten vanhempia ja muita yhteisöjä liikennekasvatustehtävässä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun päivähoitossa, kouluissa ja kotona on yhteneväinen toimintakulttuuri ja pelisäännöt.

Kouluissa erityishaasteena on liikennekasvatuksen turvaaminen integroimalla se koulun arkeen ja osaksi perusopetusta kaikilla vuosiluokilla. Nykyisin liikennekasvatuksen osuus opetuksessa vähenee selvästi siirryttäessä peruskoulun vuosiluokilla ylöspäin. Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa liikennekasvatuksen tavoitteet toteutuvat hyvin satunnaisesti. Liikenneturvan kehittämä liikennekasvatuksen vuosikello on käyttökelpoinen ja helppo työkalu liikennekasvatuksen sisällyttämiseksi opetukseen kouluaineesta riippumatta. Vuosikellon lähtökohtana on se, että liikennekasvatusta on jokaisella vuosiluokalla vähintään neljä tuntia lukuvuodessa ja ajankohtaisia liikenneasioita käsitellään eri vuodenaikoina. Vuosikelloon perustuva toimintamalli sopii myös päivähoitoon. Parhaassa tapauksessa liikennekasvatuksen vuosikello laaditaan opettajien ja oppilaiden yhteistyönä, mikä sitouttaa osapuolia.



Taulukko 7. Viisasta liikkumista pienestä pitäen: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Turvataan liikennekasvatuksen asema ja henkilöstön koulutusmahdollisuudet toimialakohtaisissa strategioissa ja suunnitelmissa: varhaiskasvatus- ja opetussuunnitelmissa, nuorisotyön strategioissa, jne.	Jatkuvaa	Kunnat
Huolehditaan lasten ja nuorten parissa työskentelevän henkilöstön riittävästä liikennekasvatusosaamisesta (ks. edellä)	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva
Tarjotaan lasten ja nuorten vanhemmille tukea ja neuvoja liikennekasvatustehtävässä (herkkyysvaiheet): <ul style="list-style-type: none"> - <u>neuvolat</u>: valmista materiaalia (esim. Lapsen turvallinen kuljettaminen autossa), keskustelut vuositarkastuksissa ja perhevalmennuksessa, jne. - <u>päivähoito</u>: valmista materiaalia (esim. Lapsi liikenteessä), keskustelut hoitosopimusta tehtäessä ja teemavanhempainilloissa - <u>koulut</u>: valmista materiaalia etenkin 1.–3. luokan oppilaiden, mopoliijan, yläasteelle siirtyvän vanhemmille, teemavanhempainillat - <u>kouluterveydenhoito</u>: valmista materiaalia, keskustelut käynneillä, joilla huoltaja mukana 	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva
Aktivoidaan koti- ja koulu-yhdistyksiä lasten liikennekasvatustyöhön, erityisesti erilaisten tapahtumien ja tempausten järjestämiseen	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva
Kannustetaan päiväkoteja ja kouluja laatimaan liikennekasvatuksen vuosikelloja jatkuvan liikenneturvallisuustyön tueksi	Jatkuvaa	Kunta, Liikenneturva
Kannustetaan kouluja liikenneturvallisuussuunnitelmien (tai koulumatkojen vaaranpaikkakartoitusten) laadintaan	Jatkuvaa	Kunnat, koulu- ja kotiyhdistykset, Liikenneturva, ELY
Kannustetaan kouluja osallistumaan valtakunnallisiin teemapäiviin ja tempauksiin, esimerkiksi toimintavinkkejä tarjoamalla: <ul style="list-style-type: none"> - Pyöräilyviikko ja pyörällä kouluun päivä (kevät) - Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko (syksy) 	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, järjestöt
Otetaan käyttöön vertaiskasvatuksen menetelmiä ja nuoria osallistavia työskentelytapoja: <ul style="list-style-type: none"> - todellisiin esimerkkeihin perustuvia tietoiskuja (mm. Menossa mukana -vierailut, Jarmon pitkä matka ja Elämää täysillä -videot) - nuorten vetämät draamatyöpajat, ryhmäkeskustelut, liikenneprojektit, turvalaitetarkkailut - kannustetaan nuoria osallistumaan valtakunnallisiin liikenneturvallisuusprojekteihin (esim. Päätä itse!) - järjestetään ideointitilaisuuksia nuorisoforumien/oppilaskuntien kanssa nuorten omista keinoista liikenneturvallisuustyössä 	Jatkuvaa	Koulut, Nuorisotyö, Liikenneturva
Järjestetään säännöllisesti moporatsioita (mopojen katsastus + tietoisku kuljettajille)	Jatkuvaa	Poliisi, Koulut
Sisällytetään liikenneturvallisuusteema kuntien ennaltaehkäisevään päihdetyöhön (esim. Ehkäisevän päihdetyön teemaviikolla)	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva
Seurataan lasten ja nuorten liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä ja erityispiirteitä Kaakkois-Suomen alueella, tiedotetaan asiasta	Jatkuvaa	ELY, Liikenneturva

4.3 Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin

Päihdekuljettajista ja rattinukkkumateista eroon

Kuljettajalla voi olla puutteellinen ajokunto monista syistä. Yleisin ongelma on alkoholi. Jo varsin pienet promillemäärät heikentävät kuljettajan kykyä selviytyä liikenteessä. Kun alkoholimäärä kuljettajan veressä lisääntyy, nousee onnettomuusriski nopeasti yli kymmenkertaiseksi selvään kuljettajaan verrattuna. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista liikenteessä kuolleista on korkeampi kuin maassa keskimäärin. Rattijuoppoja kaikista kuoleman johtaneiden onnettomuuksien pääaiheuttajista on Kaakkois-Suomen alueella noin 29 % (koko maassa n. 25 %).

Alkoholin ohella, ja siihen monesti liittyen, ajokuntoon vaikuttavat kuljettajan vireys- ja mielentila. Väsymykseen ja vireystilan laskuun liittyviä yleisimpiä syitä ovat uniapnea ja narkolepsia. Muita syitä ovat mm. alkoholin ja lääkeaineiden käyttö, valvominen tai epäsäännölliset työajat. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella tapahtuneissa kuolonkolareissa väsymys tai vireystilan lasku on mainittu välittömänä riskinä 7 % tapauksista.

Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta

Kuljettajien terveydentilalla ja ajokyvyllä on niin ikään tärkeä merkitys turvallisen liikkumisen kannalta ja asian merkitys korostuu entisestään väestön ikääntyessä ja ikäkuljettajien määrän kasvaessa. Yhä suurempi osa kuolonkolareista johtuu sairaskohtauksista ja riskikuljettajia arvellaan olevan tuhansia. Koko maan osalta tietoon tulleiden sairaskohtausten määrä on kaksinkertaistunut viimeksi kuluneen kymmenen vuoden aikana ja jopa joka neljännen kuolonkolarin taustalla on kuljettajan sairaus. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa sairauskohaus tai tajunnan menetys on ollut välittömänä riskinä noin joka kymmenennessä onnettomuudessa (9 %).

Päävastuu riskikuljettajien seulomisessa on lääkäreillä. Heillä on velvollisuus ilmoittaa poliisille, jos potilaan terveydentila haittaa pysyvästi ajokykyä. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntejä kuitenkin tapahtuu. Ongelmia liittyy myös ajoterveyden testausmenetelmiin, jotka ovat hyvin vahvasti näkökykyä painottavia. Tutkijalautakuntien tilastoista ei kuitenkaan löydy kovinkaan montaa tapausta, joissa näköön liittyvät tekijät olisivat olleet välittömänä syynä onnettomuuteen. Sosiaali- ja terveysministeriö on jo tehostanut ikäautoilijoiden terveystarkastuksia. Uudet määräykset ja ohjeistukset ovat olleet voimassa vuoden 2013 alusta. Uusien määräysten tavoite on ollut löytää aiempaa paremmin henkilöt, joiden ajokyky on heikentynyt.

Valtakunnan tasolla vireillä olevia ajokunnon ja -terveyden edistämisen toimia:

- Tieliikennelain muutos koskien valvontaviranomaisten mahdollisuutta puuttua päihtyneiden kuljettajien toimintaan
- Rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksien pidentäminen ja kuljettajatutkimuksen uusinta pitkään ajokieltoon määrättyjen kuljettajien ajo-oikeuden palauttamiseksi
- Alle 25-vuotiaiden rattijuopumuksesta epäiltyjen päihdetilanteen kartoituksen käynnistäminen
- Kehitetään menettely koskien ajokorttikokelaiden päihteiden käytön selvittämistä lääkärintarkastuksen yhteydessä
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukon käytön edistäminen lainsäädännöllisin keinoin
- Alkolukon pakollisuus kaikissa julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä
- Alkolukko pakolliseksi varusteeksi uusiin ajoneuvoihin (EU-tasolle vaikuttamista)
- Rattijuopumuksen promillerajan laskeminen 0,5 → 0,2
- Ajoterveyden arviointijärjestelmän kehittäminen ja ajoterveyden arviointi osaksi kuljetusalan työturvallisuutta ja työterveyshuoltoa
- Liikennelääketieteen opetus lääkäreiden peruskoulutuksessa kartoitetaan ja kartoituksen tulokset huomioon lääketieteen lisensiaatin tutkinnon opetustavoitteita kehitettäessä
- Tutkimushankkeita: iäkkäiden ajoterveyden arviointi, lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimivuus

Taulukko 8. Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Alkoholiongelmien ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöönottoa sosiaali- ja terveyssektorilla	Jatkuvaa	Kunnat
Varmistetaan perehdyttämiskoulutuksin riskiryhmien parissa työskentelevien osaaminen ajokuntoon ja -terveyteen liittyvissä asioissa: - päihdetyötä ja ennaltaehkäisevää päihdetyötä tekevien sekä koulutustilaisuudet/tietoiskut - ikäihmisten parissa työskentelevien koulutustilaisuudet/tietoiskut	Jatkuvaa	Kunnat, Järjestöt, Liikenneturva
Jatketaan päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja seuraamusten käsittelyä yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa: - Poliisiin vierailut oppilaitoksissa - Selvä peli -koulutukset (Ehyt ry) - Liikenneturvallisuus Ehkäisevän päihdetyön -viikon teemana - Teeman käsittely vanhempainilloissa yläkouluissa ja lukioissa	Jatkuvaa	Koulut, Liikenneturva, Poliisi
Jaetaan kuljetusryttäjille tietoa väsyneenä ajamisen vaaroista	Jatkuvaa	ELY, SKAL, Liikenneturva
Huolehditaan säännöllisestä ja riittävästä rattijuopumusvalvonnasta	Jatkuvaa	Poliisi
Valvotaan kotimaisten ja ulkomaisten kuorma- ja linja-autojen kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista	Jatkuvaa	Poliisi
Edistetään alkolukon käyttöä - kuntien tilaamissa kuljetuksissa (kaikissa) - alueurakoiden käyttämissä ajoneuvoissa ja työkoneissa - ELY-keskuksen leasing- ja virka-autoissa - alueella toimivissa kuljetusyrityksissä	Jatkuvaa	Kunnat, ELY, SKAL
Ikääntymisen ja lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn tiedotetaan - kuntien terveyspalveluiden kautta - eläkeläisjärjestöjen kautta - ottamalla asia esille ikääntyneille järjestettävissä tilaisuuksissa	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, järjestöt
Järjestetään ikäautoilijoiden kuntokursseja ja toteutetaan vapaaehtoisia ajoharjoittelumahdollisuuksia ajotaidon edistämiseksi	Jatkuvaa	Kunnat, Autokoulut, Liikenneturva, Poliisi
ELY-keskus lisää tärkeitä keski- ja reunaviivoja väsymyksestä aiheutuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi	2014–	ELY
Tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen): - päihdeonnettomuuksien määrä Kaakkois-Suomessa - rattijuopumusonnettomuuksien seuraamukset - kuljettajien väsymykseen liittyvät riskit, väsyneenä ajamisen tunnistaminen ja toimintatavat, väsyneenä ajamisen kieltävät säädökset - poliisin valvontaan ja sen tuloksiin liittyvä tiedottaminen	Jatkuvaa	Kuntien litu-ryhmät, Liikenneturva, Poliisi, ELY

4.4 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun liikenneturvallisuuden parantaminen taajamissa

Ajonepeudet turvalliselle tasolle

Ajonepeus on yksi merkittävimmistä onnettomuusriskeihin (havainnointiin, ajoneuvon hallintaan, pysähtymismahdollisuuteen, jne.) ja onnettomuuksien seurauksiin (kuljettajan tai uhrin selviämismahdollisuudet) vaikuttavista tekijöistä. Nopeusrajoitusten alentaminen on myös tehokas keino edistää kaikille viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Siellä missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen, ajonepeudet ovat keskeinen turvallisuustekijä. Nopeuksien laskusta on hyötyä myös autoilun turvallisuudelle. Pidempi reaktioaika ehkäisee onnettomuuksia ja alhaisempi törmäysnopeus lieventää niiden seurauksia. Nopeuden laskiessa kuljettajalle jää enemmän aikaa liikennetilanteiden, liikenteen ohjauksen ja ympäristön havainnointiin ja hallintaan.



- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueen kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa (2007–2011) ajonopeuteen liittyviä taustariskejä on ollut läsnä noin joka kolmannessa onnettomuudessa. Pääaiheuttajakuljettajista ylinopeutta (vähintään 10 km/h) ajoi 39 %. Noin joka kolmannessa tapauksessa kuljettaja ajoi 20 km/h ja joka neljännessä yli 30 km/h.
- Ylinopeudet ovat yleisin asukkaiden esille nostama liikenneturvallisuusongelma ja eniten koettua turvallisuutta aiheuttava tekijä (kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat). Ylinopeudet aiheuttavat turvallisuutta erityisesti lapsissa ja heidän vanhemmissaan, iäkkäissä, jalankulkijoissa ja pyöräilijöissä.
- Liikenneturvan valtakunnallisen kyselytutkimuksen (2012) mukaan lähes kaikki kuljettajat myöntävät ajaneensa ylinopeutta, ja huomattavaa ylinopeuttaa ainakin silloin tällöin ilmoittaa ajavansa jopa joka neljäs suomalainen. Ihmisten suhtautuminen ylinopeuden ajamiseen on kaksijakoista. Suurten ylinopeuksien riskit tiedostetaan ja nopeusvalvontaa kannatetaan, mutta samaan aikaan huomattavan moni kuljettaja katsoo, ettei oma ylinopeus ole paheksuttavaa. Lähes puolet on sitä mieltä, että liikenteen rytmin noudattaminen on tärkeämpää kuin nopeusrajoitusten mukaan ajaminen.

Ylinopeusongelmaan ei ole yhtä ratkaisua. Tarvitaan nopeusrajoitusten ja niitä tukevien erilaisten liikenneympäristön ratkaisujen, nopeusvalvonnan sekä kuljettajiin suunnatun tiedotuksen ja asennekasvatuksen yhdistelmää. Myös siirrettävät ja kiinteät nopeusnäyttötäulut on havaittu tehokkaaksi keinoksi alentaa ajonopeuksia.

Taulukko 9. Ajonopeudet turvalliselle tasolle: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Jatketaan taajamien nopeusrajoitusten muutoksia olemassa olevan käytännön mukaisesti: - taajamien keskustoissa ja asuinalueilla tavoitteena 30 km/h - muualla taajamassa (pää- ja kokoojakaduilla) 40 km/h - päiväkotien ja koulujen kohdalla paikasta riippuen 30–40 km/h	Jatkuvaa	Kunnat, ELY
Laajennetaan nopeusnäyttötäulujen käyttöä: - siirrettävien nopeusnäyttötäulujen hankkiminen kunnissa - nopeusnäyttötäulujen käyttö tietyömaakohteissa	Jatkuvaa	Kunnat, ELY
Lisätään automaattista kameranvalvontaa: - Vt 6 välillä Koskenkylä–Kouvola, ulottuu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle (automaattivalvonnan ykköskohde) - Vt 6 välillä Ruokolahti–Parikkala - Vt 13 välillä Lappeenranta–Mikkeli, ulottuu Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle - Vt 15 Hyväntuulentie Kotkassa - Kt 62 välillä vt 6 – Virtutjoki - Mt 364 välillä Korja–Kouvola - Mt 370 välillä Kouvola–Heparo - Myllykoskentie Kouvola (katuverkon osuus taajamaan tultaessa) - Lappeenrannan keskustan pääkadut (Helsingintie, Valtakatu, Lauritsalantie ja Muukontie)	2014–	ELY, Kunnat, (Poliisi)
Huolehditaan liikenteen valvonnan määrällisen ja laadullisen tason säilymisestä tulevista organisaatiomuutoksista riippumatta	Jatkuvaa	Poliisi
Säännöllinen tiedottaminen (keskustelun herättäminen): - ajonopeuksien vaikutus onnettomuus- ja kuolemanriskiin, ylinopeuksien rooli liikennekuolemista, ajonopeuksien soveltaminen olosuhteisiin, nopeusvalvonta ja sen tulokset	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Poliisi, ELY

Turvallisesti tien yli

Laissa määriteltyjen väistämissääntöjen mukaan jalankulkijan tulee käyttää suojatietä ajotien ylittämiseen jos sellainen on lähellä. Suojatiellä ajoneuvojen on annettava esteetön kulku jalankulkijalle. Pyörätien jatkeella väistämissäännöt ovat erilaiset kuin suojatiellä, ja väistämismääräykset riippuu siitä, missä pyörätien jatke sijaitsee. Kaikki eivät tunne tai noudata sääntöjä, ja suojateilla ja pyörätien jatkeilla tapahtuu vuosittain useita henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Rikkeisiin ja huolimattomuuteen syyllistyvät niin jalankulkijat, pyöräilijät kuin autoilijat. Suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen on yksi vaarallisimmista jokapäiväisistä liikenneonnettomuuksista.

- Kaakkois-Suomessa taajama-alueilla vuosina 2007–2011 tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista jalankulkija- ja polkupyöräilijäonnettomuuksista 47 % tapahtui suojateilla. Jalankulkijaonnettomuuksista suojateilla tapahtuu 43 % ja polkupyöräonnettomuuksista 50 %. Taajamien ulkopuolella suojatieonnettomuudet muodostavat noin yhdeksän prosenttia jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksista.
- Kaikista jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksista 43 % ja suojatieonnettomuuksista 47 % ajoittuu pimeään vuodenaikaan syys-tammikuulle. Merkittävä osa suojatieonnettomuuksista johtuu siitä, että autoilija ei ole nähnyt pimeässä kulkevaa jalankulkijaa.
- Tienylitysten turvattuus on ylinopeuksien ohella eniten asukkaiden keskuudessa huolta herättävä asia (kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmat). Ja usein nämä kaksi asiaa kytkeytyvät toisiinsa. Ylinopeuksien ohella suojateiden turvattuuden perusteluina mainitaan suojatie- ja väistämissääntöjen noudattamattomuus, suojateiden näkemiin ja havaittavuuteen liittyvät puutteet ja tiellä/kadulla kulkevan liikenteen viikkaus. Autoilijoiden kommentoissa korostuvat puolestaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden vaikeudet heijastimien ja pyörävalojen käytön laiminlyöntien takia.

Tutkimusten mukaan suojatieonnettomuuksien taustalla on aina niin osallisten toimintaan kuin liikennenympäristöön liittyviä tekijöitä. Näin ollen ongelman ratkaisuun pitää pureutua laaja-alaisesti eri keinoin. Suojateiden turvallisuuden parantaminen edellyttää mm.:

- auto liikenteen ajonopeuksien alentamista (ks. edellä),
- suojatien rakenteellisen turvallisuuden ja havaittavuuden parantamista,
- pyörätiejärjestelyjen havaittavuuden ja yksiselitteisyyden parantamista,
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden parantamista (heijastimet ja pyörävalot),
- autoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden sääntötuntemuksen parantamista,
- sääntöjen kunnioituksen parantamista ja noudattamisen valvontaa.

Suojateiden turvallisuutta voidaan parantaa myös osana kunnallista pysäköinninvalvontaa. Esimerkiksi Helsingin pysäköinnintarkastajat ovat elokuussa koulujen alkaessa tempausluontoisesti valvoneet pysäköintiä koskevan suojatiesääntöjen noudattamista. Tehostetulla valvonnalla pyritään muistuttamaan autoilijoita pysäköintisääntöjen merkityksestä ja tätä kautta parantamaan liikenneturvallisuutta. Liian lähelle suojateita pysäköidyt autot heikentävät tietä ylittävien näkyvyyttä.

Taulukko 10. Turvallisesti tien yli: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
ELY-keskus osallistuu aktiivisesti valtakunnallisten suunnitteluohjeiden (kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohje, nopeusrajoitusohje) laatimistyöhön ja välittää tietoa uusista ohjeista kuntiin	Jatkuvaa	ELY
Suojatiejärjestelyiden kehittämistarpeet kartoitetaan ja ohjelmoidaan kuntien/seutujen liikenneturvallisuuksuunnitelmissa - Kaakkois-Suomen ELY-keskus huomio liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitetyt priorisoinnit omassa ohjelmoinnissaan	Jatkuvaa	Kunnat, ELY
ELY käy läpi maanteiden suojateiden poistamistarpeet (nykyisen ohjeistuksen vastaiset suojatiet 60 km/h nopeusrajoitusalueella)	2014–	ELY, (Kunnat)
ELY-keskuksen ja kunnan tiemestarit käyvät vuosittain läpi koulujen kohtien ajoratamaalaukset, liikennemerkkien kunnan ja keskeisten suojateiden näkemät	Jatkuvaa	ELY, Kunnat
Valvotaan tempausluonteisesti jalankulkijoiden liikennevalojen noudattamista, jalankulkijoiden ja autoilijoiden suojatiekäyttäytymistä sekä autojen pysäköintiä suojateiden kohdilla	Jatkuvaa	Poliisi, sidosryhmät
Säännöllinen tiedottaminen ja tempaukset liittyen: - väistämis- ja suojatiesääntöihin ja ajonopeuksiin ja kuolemanriskiin - heijastimen käyttöön, pyörävalojen käyttöön, suojateiden kunnioittaminen ja liikennevalojen noudattaminen - seurantaan (suojatieonnettomuudet, riskikäyttäytyminen)	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, poliisi, järjestöt



Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden laatuun

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi on panostettava entistä enemmän nykyisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien laatuun parantamiseen. Suurin potentiaali kävelyn ja pyöräilyyn on kaupunkiseutujen ja kuntien taajama-alueilla sekä niiden lievealueilla. Taajama-alueiden kevyen liikenteen verkostot ovat jo nykyisellään varsin kattavia, mutta jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatuun ja yksityiskohtien toimivuuteen ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota. On myös huomattava, että kävely ja pyöräily ovat kaksi erillistä ja toisistaan huomattavasti poikkeavaa kulkutapaa, eikä niitä voi liikennesuunnittelussakaan niputtaa yhteen ”kevyeksi liikenteeksi”. Olosuhteet on luotava sellaisiksi, että asukkaat kokevat kävelyn ja pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi ja turvalliseksi matkantekotavaksi.

Kunnossapito kuntoon

Kävely- ja pyöräteiden kunto on monin paikoin vaarallisen huono ja korjaustoimet hitaita. Asukkaille suunnatuissa liikenneturvallisuuskyselyissä kevyen liikenteen väylien kuntoon liittyvät ongelmat (talvikunnossapito, väylien päällysteen kunto) ovat kärjessä heti ylinopeuksien ja turvattomaksi koettujen tienylitysten jälkeen. Etenkin talvikunnossapidolla on olennainen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen. Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat Suomessa vuosittain tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä.

Kevyen liikenteen väylien kunnossapito käsittää väylien hoidon ja ylläpidon. Hoitotoimenpiteisiin kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta ja lumenpoisto talvella sekä hiekoitushiekan poisto ja kasvillisuuden raivaus kesällä. Ylläpitoon kuuluvat puolestaan päällyste- ja routavaurioiden korjaaminen, uudelleenpäällyttäminen sekä rakenteen ja kuivatuksen parantaminen. Kunnossapidosta vastaavat useat eri tahot – väylän tyypistä riippuen joko kunta, ELY-keskus tai kiinteistöt/tontinomistajat – mikä osaltaan on myös väylien kunnossapitoon liittyvien ongelmien taustalla. Tilanne hankaloituu etenkin taajamien keskusta-alueilla, joissa lyhyelläkin matkalla voi olla useampi kunnossapitaja ja kunnossapidon laatu voi vaihdella suuresti.

Keinoja talvihoidon parantamiseksi ovat esimerkiksi lumenpoisto- ja liukkaudentorjuntamenetelmien kehittäminen, hoitovastuiden selkeyttäminen, laatuvaatimusten kehittäminen, eri vastuutahojen talvihoidon laatuvaatimusten yhtenäistäminen ja vastuurajat ylittävien reittien yhtenäinen hyvä hoito (pääreitit). Liukastumistapaturmia voidaan ennaltaehkäistä myös tiedotuksella ja kannustamalla pitävempien jalkineiden, liukasteiden käyttöön tai nastarenkaiden käyttöön pyöräillessä talviaikaan. Väylien päällysteiden kunnan parantaminen edellyttää säännöllisiä kuntotarkastuksia ja parannustoimien ohjelmoinnin kehittämistä.



Pyöräily turvalliseksi ja sujuvaksi laatua parantamalla

Tanskalaisten ja hollantilaisten kaupunkien kokemukset osoittavat, että pyöräilyn suosio kasvaa vain, jos pyörä on helppo, käytännöllinen ja turvalliseksi koettu tapa tehdä arjen matkoja. Jos nykyisiä automattoja halutaan korvata pyörämatkoilla, pyörän tulee olla myös nopeudeltaan riittävän kilpailukykyinen vaihtoehto. Väylien kunnossapidon ohella, pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi, tarvitaan laajasti nykyistä toimivampia liikennetkaisuja ja harkitumpia yksityiskohtia. Erityisesti kaupunkimaisilla alueilla monet ratkaisut ovat pyöräilijöille hankalia, epäselviä ja vaarallisia, esimerkkeinä risteysjärjestelyt, pyörätien päättymiskohdat, alikulut ja reunakivet. Myös kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen samoille väylille aiheuttaa monin paikoin sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Pyöräily sujuisi usein juoheammin ja turvallisemmin ajoradalla muiden ajoneuvojen tapaan kuin jalankulkijoiden seassa reunakiviä väistellen ja autoilijoillekin vaikeasti tulkittavia väistämissääntöjä noudattaen.

Ensivaiheessa olisi nostettava tärkeimpiä pyöräilyvirtoja palvelevien pääreittien tasoa (laatukäytävät). Paikallisella tasolla on oleellista suunnitella maankäyttöön hyvin kytkeytyvä, katkeamaton ja tärkeimpiä pyöräilyvirtoja hyvin palveleva tavoitteellinen pyöräilyn pääverkko. Reitistö voi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää myös viihtyisiä tienvarsien ulkopuolisia reittejä. Pääreiteillä huolehditaan myös hoidon, kunnossapidon ja opastuksen korkeasta laatutasosta.

Taulukko 11. Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden laatuun: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Tarkistetaan kävely- ja pyöräteiden talvihoidon laatuvaatimukset (ml. yhtenäisyys) ja hoitomenetelmät ja listataan kehittämistarpeet	2014–15	Kunnat, ELY
Kehitetään jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnon (päällysteiden kunto, kasvillisuudesta aiheutuvat näkemähaitat, jne.) seurantaa ja korjaustoimenpiteiden ohjelmointia	2014–15	Kunnat, ELY
Selvitetään miltä osin kunnossapitokäytännöistä olisi perusteltua sopia jo tilaajien välillä ja miten varmistetaan riittävä yhteistoiminta urakoitsijoiden välillä	2014–15	ELY, Kunnat
Määritetään seudullisina tai maakunnallisina selvityksinä pyöräilyn laatukäytävät ja pääreitit sekä ohjelmoidaan tarvittavat toimenpiteet (yhteistarpeet, pääverkon laatutason parantaminen)	2014–	ELY, Kunnat
Toteutetaan ja laajennetaan jalankulkupainotteisia keskusta-alueita.	2014–	Kunnat, (ELY)
ELY-keskuksen linjauksia oma toimintaa koskien: <ul style="list-style-type: none"> - Lisätään kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä väylien kunnon säilyttävälle ja kohtuullisen päällystekierron edellyttämälle tasolle - Kehitetään hankintatoimintaa siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä väylien parannustoimenpiteitä - Selvitetään erilaisten aurausterien käyttöä sekä jalankulkijoita (karheus) että pyöräilijöitä (tasaisuus) mahdollisimman hyvin palvelevan aurauksjärjestelmän aikaansaamiseksi - Nostetaan viikkaimpien bussipysäkkien ja pysäkkiyhteyksien talvihoidon tasoa 	2014–	ELY (yhteistyö muiden ELYjen kanssa)
Säännöllinen tiedottaminen ja tempaukset: <ul style="list-style-type: none"> - Taajama-alueilla toteutetaan kriittisiä kävelyretkiä ja esteettömyyskävelyitä yhdessä vanhusjärjestöjen kanssa - Jalankulku- ja pyöräilyväylillä tarjottavasta talvihoitotasosta ja sen perusteista tiedotetaan asukkaille - Tiedottaminen ja kampanjointi liukastumisonnettomuuksista ja niiden ennaltaehkäisystä - Liikenneturvan Pysy pystyssä -tilaisuudet 	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, ELY, järjestöt

Turvallisesti mopolla

Mopojen määrä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana monin paikoin jopa 2–3-kertaiseksi vuosituhatteen vaihteeseen verrattuna. Samaan aikaan mopoilijoiden aiheuttamien henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kasvu on ollut suhteellisesti jopa kaksinkertaisesti mopojen määrän kasvua suurempaa. Mopo- ja kevytmoottoripyöräonnettomuuksista valtaosa tapahtuu 15–16-vuotiaille nuorille. Ensimmäinen vuosi mopokortin saamisen jälkeen on tutkimusten mukaan mopoilijoille erityisen onnettomuusaltista aikaa. Tuona aikana tyttöjen onnettomuuksista tapahtuu yli 75 % ja poikien onnettomuuksista jopa 90 %. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella mopo-onnettomuuksien uhrin muodostavat 17 % (koko maa 12 %) kaikista liikenneonnettomuuksien uhreista. Uhreista yli 80 % on 15–17-vuotiaita. Henkilövahinkoon johtaneista mopo-onnettomuuksista yli 80 % on tapahtunut taajama-alueilla. Onnettomuuksista noin 70 % on tapahtunut ajoradalla, joista reilu puolet risteysalueella.

Mopoiiluun liittyvät liikenneturvallisuusongelmat ovat moninaisia. Tutkijalautakuntien mukaan tyypillisimmät mopoilijan kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat risteysonnettomuuksia tai samaan suuntaan kulkeneen toisen ajoneuvon eteen kääntymisiä. Yleisiä ovat myös tieltä suistumiset ja esteeseen törmäykset. Onnettomuuksissa riskitekijöinä korostuvat kuljettajan kokemattomuus mopon kuljettajana ja tienkäyttäjänä sekä riskinotto:

- havainnoinnin ja ennakkoinnin puutteet kääntymisen tai risteysajon yhteydessä
- huomion siirtyminen pois liikenteestä kaveriseurassa ajamisen yhteydessä, ryhmässä ajaminen
- päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen
- mopon virittäminen tai mopojen heikko kunto
- kypärän käyttämättömyys tai kypärän hihnan puutteellinen kiinnitys.

Mopo-onnettomuuksien määrän kasvun taustalla on myös liikennejärjestelyihin liittyviä seikkoja. Mopojen määrän moninkertaistuminen on herättänyt keskustelua mopon paikasta liikenneympäristössä. Kevyen liikenteen väylillä kulkiessaan mopot aiheuttavat koettua turvattomuutta jalankulkijoissa ja pyöräilijöissä. Ajoradalla kulkiessaan negatiivista palautetta tulee autoilijoilta, eivätkä mopoilijat itsekään aina viihdy autojen seassa. Liikennevirastolta valmistui alkuvuodesta 2013 uusi ohje mopon paikasta liikenneympäristössä. Ohjeessa on esitetty aikaisempaa selkeämpi linjaus siitä, että mopon paikka liikenteessä on ensisijaisesti ajoradalla, varsinkin taajamaympäristössä. Ohjeet ovat suosituksia, joita tulisi mahdollisuuksien mukaan noudattaa. Mopoilijalle, jalankulkijalle ja pyöräilijälle on tärkeää, että toiminnallisesti yhtenäisillä seuduilla käytetään samanlaisia ratkaisuja samanlaisissa paikoissa.

Taulukko 12. Turvallisesti mopolla: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Laaditaan kuntakohtaisia tai seudullisia suunnitelmia mopojen siirtämisestä kevyen liikenteen väyliltä ajoradalle (sis. opastus- ja viitoitus-suunnittelun) (uuden ohjeen mukaisesti)	2014–	Kunnat, ELY, Poliisi
Yläkouluissa järjestetään vuosittain mopoiluaiheinen vanhempainilta 7.-luokkalaisten vanhemmille (voi olla yläkoulujen yhteinen)	Jatkuvaa	Koulut, Liikenneturva, Poliisi
Yläkouluissa, lukioissa ja ammattikouluissa toteutetaan kerran vuodessa moporatsia (mopojen katsastus ja tietoisuus kuljettajille)	Jatkuvaa	Poliisi, koulut
Säännöllinen tiedottaminen ja tempaukset: - Autoilijoille suunnattu tiedottaminen mopoilijoista liikenteessä ja autoilijan vastuista ja velvollisuuksista - Vanhempien mopotietouden lisääminen (mm. Trafien ja Liikenneturvan mopoaiheiset Internet -sivut ja muu aineisto) - Tiedottaminen moporeiteistä (etenkin muutoksista)	Jatkuvaa	Kuntien litu-ryhmät, Liikenneturva, ELY

4.5 Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen

Kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentäminen

Kohtaamisonnettomuudet muodostavat noin kolmanneksen (28 %) Kaakkois-Suomessa tapahtuneista kuolonkolareista. Kuolemaan johtaneista kohtaamisonnettomuuksista noin 70 % on tapahtunut valtateillä, ja niiden osuus kaikista valtateiden kuolonkolareista on noin puolet. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut valtatiellä 6. Vuosien 2007–2011 aikana Kaakkois-Suomen pääteiden kohtaamisonnettomuuksissa menettänyt keskimäärin viisi henkeä vuodessa.

Ajonopeus on suurin riskitekijä vakavissa kohtaamisonnettomuuksissa. Tutkimusten mukaan pääosa kuolemaan johtaneista kohtaamisonnettomuuksista tapahtuu teillä, joiden nopeusrajoitus oli vähintään 80 km/h. Lisäksi noin kolmannes onnettomuuksien pääosallisista aiheuttajista ajaa ylinopeutta, tavallisimmin ylinopeutta oli 10–20 km/h. Tyypillisiä muita syitä kohtaamisonnettomuuksien taustalla ovat muun muassa kuljettajan huomion hetkellinen herpaantuminen, nukahtaminen, ajohallinnan menettäminen, epäonnistunut ohitusyritys, tekninen vika tai jopa tahallisuus (itsemurhat). Myös liukkaus, tien kapeus ja olosuhteisiin nähden suuri ajonopeus lisäävät riskiä joutua vastaantulijan kaistalle. Yksiajorataiset päätiet ovat kohtaamisten kannalta sitä ongelmallisempia, mitä suurempia ovat liikennemäärät ja ajonopeudet.

Ajosuuntien rakenteellinen erottelu keskikaiteilla on ainoa toimenpide, jolla voidaan huomattavasti tai lähes kokonaan vähentää kuolemaan johtaneita kohtaamisonnettomuuksia. Kaakkois-Suomen alueelta on tunnistettu ne päätieosuudet, joilla keskikaiteen toteutus olisi tarpeen ja mahdollista. Teiden varustaminen keskikaiteilla on kuitenkin kallista ja siksi mahdotonta toteuttaa heti tai koko päätieverkolla. Kohtaamisonnettomuuksia voidaan vähentää myös halvemmilla ratkaisuilla. Tärisevillä keskiviivoilla ja leveillä ja tärisevillä keskialuemerkinnoilla on tutkimusten mukaan mahdollista vähentää kuolemaan johtaneita kohtaamisonnettomuuksia 10–20 %. Keliolosuhteista johtuvia kohtaamisonnettomuuksia voidaan vähentää oikein ajoitetulla liukkauden torjunnalla, ajantasaisella kelitiedotuksella ja muuttuvilla nopeusrajoituksilla. Myös pääteiden ajonopeuksien laskeminen muulloinkin kuin huonolla säällä parantaisi liikenneturvallisuutta. Käytännössä kahden nykyaikaisen henkilöauton ajonopeudet eivät saisi ylittää 70 km/h, jotta törmäävissä ajoneuvoissa olevilla ihmisillä olisi mahdollisuuksia selvitä hengissä törmäyksestä. Pääteiden nopeusrajoitusten laskemista tälle tasolle tai edes 80 km/h ei ainakaan toistaiseksi pidetä hyväksyttävänä ratkaisuna.



Taulukko 13. Kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentäminen: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
---	---------	-------------

LISÄ- JA OHITUSKAISTAOSUUDET (kartta nykytilanteesta ja kohteista liitteenä 3)

Vt 6 Utin kohta: leveäkaistatien rakentaminen	2014–2020	ELY
Vt 6 Taavetti–Lappeenranta: keskikaiteellinen 2+2-tiejakso	2014–2020	ELY
Vt 12 Keltti–Tillola: 2+2-tiejakso	2014–2020	ELY
Vt 15 Hyväntuulentie: keskikaide nykyiselle 2+2-tiejaksolle	2014–2020	ELY
Vt 26 Hamina–Taavetti 1. vaihe: 2+1-ohituskaistat (2 kpl)	2014–2020	ELY

TÄRISTÄVÄT REUNA- JA KESKIMERKINNÄT, LEVEÄT KESKIMERKINNÄT JA AJORATAMERKINNÄT (kartta nykytilanteesta ja kohteista liitteenä 3)

Täristävien reuna- ja/tai keskimerkintöjen lisääminen vilkkaimmille tieosuuksille: - Vt 13 välillä Imatra–Nuijamaa - Vt 15 Hyväntuulentie Kotkassa - Kt 62 välillä Imatra–Svetogorsk	2014–	ELY
Leveän keskimerkinnän lisääminen: - Vt 6 välillä Koskenkylä–Kouvola, ulottuu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle - Vt 6 välillä Tillola–Utti	2014–	ELY
Ajoratamerkintöjen lisääminen: - Mt 377 välillä Savitaipale–Tuohikotti (ykköskohde) - Mt 363 välillä Jaala–Vierumäki, ulottuu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle - Mt 368 välillä Valkeala–Mäntyharju, ulottuu Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle	2014–	ELY

NOPEUSRAJOITUKSET

Nopeusrajoitusten ja pienten liikenteenohjaustoimien tarkistaminen turvattomimmista liittymistä	2014–	ELY
Liittymien pistemäisten talvinopeusrajoitusten lisääminen (ensimmäisenä vaiheena selvitetään potentiaaliset kohteet)	2014–	ELY
Vaihtuvan nopeusrajoituksen rakentaminen (kartta nykytilanteesta ja kohteista liitteenä 3): - Vt 6 välillä Koskenkylä–Kouvola, ulottuu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle - Vt 12 Kouvola–Lahti, ulottuu Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle - Mt 370 välillä Kouvola–Valkeala - Nykyisen valtatie 6 välin Selkäharju–vt 13 vaihtuvan nopeusrajoitusjakson jatkaminen valtatie 13 liittymästä Joutsenon suuntaan (muutama vaihtuva merkki riittää)	2014–	ELY

PÄÄTEIDEN TALVIKUNNOSSAPITO

Talvikunnossapidon yhtenäistäminen ja kehittäminen urakka-alueiden kesken (vuonna 2013 käynnistyneen esiselityksen mukaisesti)	2014–	ELY
Alemman tieverkon yleisnopeusrajoituksella merkittyjen teidän nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 70 km/h - ensimmäisenä vaiheena muutamien pidempien tiejaksojen valinta	2014–	ELY

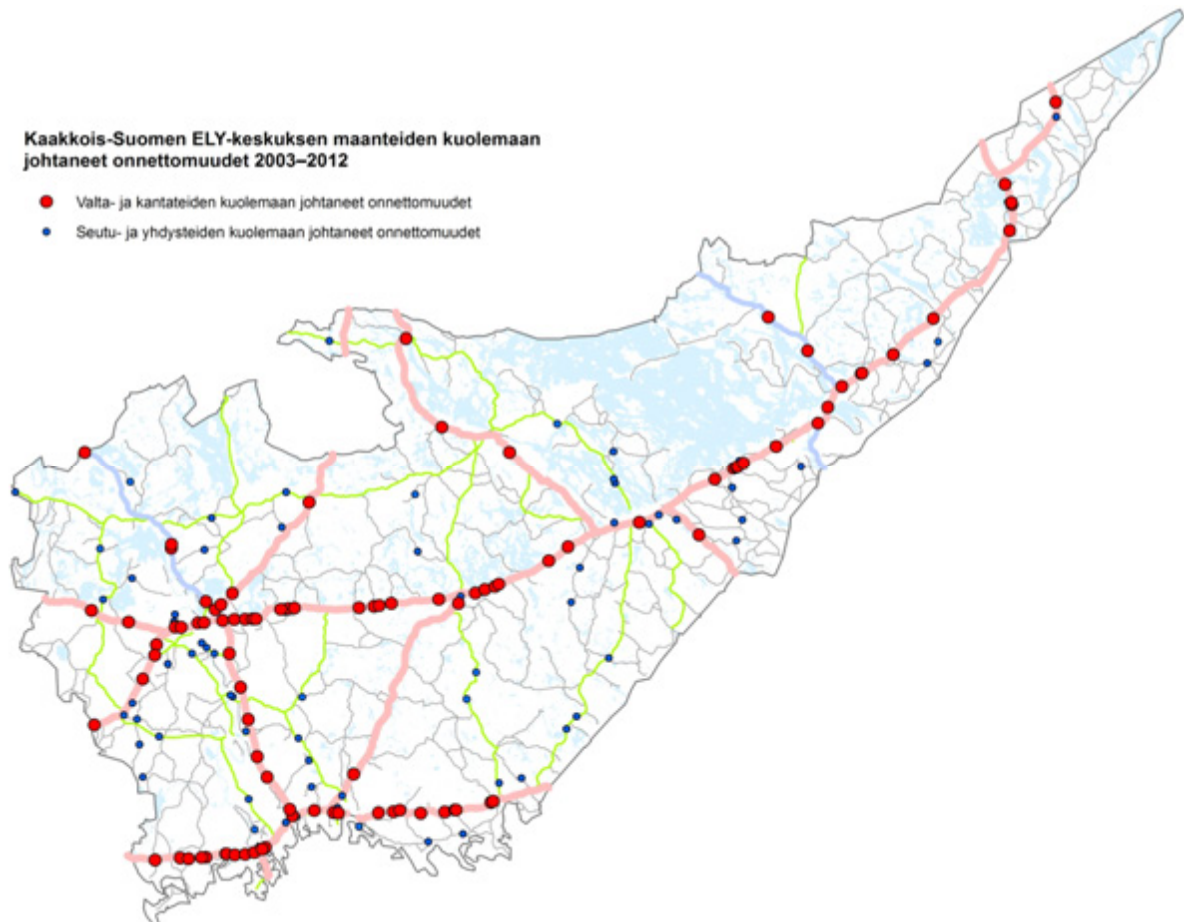
Pääteiden riskiliittymien ja onnettomuuskasaumien määrän vähentäminen

Autoliikenteen onnettomuuksista suurin osa tapahtuu risteyksissä tai risteysalueilla. Myös asukaspalautteet autoliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta koskien kohdistuvat enimmäkseen liittymäjärjestelyihin tai tienyli-tyksiin. Liikenneturvallisuustoimien kohdentamisella onnettomuuskasaumaliittymiin ja muihin asukkaiden esille nostamiin riskiliittymiin vähennetään merkittävästi onnettomuusmääriä ja -riskiä sekä lisätään turvallisuuden tunnetta. Turvallisten ja selkeiden liittymäjärjestelyjen tarve korostuu tulevaisuudessa entisestään, kun väestö ikääntyy ja iäkkäiden autoilijoiden määrä lisääntyy. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen turvatoimimmat liittymät on määritetty helmikuussa 2012 valmistuneessa selvityksessä. Kaikki merkittävimmät liittymissä sijaitsevat onnettomuuskasaumat sijoittuvat Kouvolan lähistölle päätieverkolle (Liite 2).

Etenkin suunnittelutarpeiden ohjelmoinnissa tulee pistemäisten ongelmakohtien rinnalla huomioida myös verkkotason ongelmat. Onnettomuusasteen ja -tiheyden perusteella pystytään määrittämään turvatoimimpia yhteysvälejä ja yhdessä onnettomuuskasaumien kanssa kohdistamaan toimenpiteitä niihin kohteisiin, joissa saavutetaan suurimmat turvallisuushyödyt (Liitteet 1-2).

Taulukko 14. Pääteiden riskiliittymien ja onnettomuuskasaumien määrän vähentäminen: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Pahimpien liittymien havaittavuuden parantaminen ajoratamaalauksin, portaalein ja/tai opastustauluin: - Vt 6 välillä Luumäki–Ansari (ykköskohde)	2014–	ELY
Perustienpidon kärkihankekorien laatiminen olemassa olevan liittymäselvityksen pohjalta - 50 000 – 300 000 euron hankkeet, ensimmäinen vaihe korin hankkeiden ja suunnittelutarpeiden määrittäminen	2014–	ELY



Kuva 17. Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet Kaakkois-Suomen maanteillä vuosina 2003–2012.

Kasvavan kansainvälisen liikenteen turvallisuuden varmistaminen

Venäjän vaikutus näkyy Kaakkois-Suomen liikenteessä muuta Suomea voimakkaammin. Kasvava itäliikenne nähdään ennen kaikkea merkittävänä kansantaloudellisena mahdollisuutena. Tulevaisuudessa kaakkoiseen Suomeen voi jäädä jopa miljardi euroa venäläismatkailijoiden palvelujen ja tavaroiden ostoina ja koko maahan vielä huomattavasti enemmän. Alue hyötyy myös matkailun kasvattamasta palvelujen ja kaupan monipuolistumisesta ja tarjonnasta. Tämä puolestaan luo uusia työpaikkoja ja kasvattaa kotimaista kilpailukykyä. Myös alueen asukkaat hyötyvät parantuneesta palvelutarjonnasta (Kaakkois-Suomen rajaliikenteen sujuvuuden edellyttämät toimenpiteet).

Kaakkois-Suomen sijaintiedun hyödyntäminen vaatii merkittävää rajanylityspaikkojen ja liikenneyhteyksien kehittämistä. Rajaliikenteen johdosta raskasta liikennettä on paljon, samoin onnettomuuksia, joissa raskas liikenne on osallisena. Ulkomaalaisten kuljettajien osuus liikenneonnettomuuksien osallisista on korkea. Tutkijalautakuntien analyysien mukaan joka kymmenennen kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettaja on ollut ulkomaalainen. Henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista ulkomaalaisten osuus on hieman alle kymmenen prosenttia. Itäliikenteen kasvu on lisännyt myös raskaan liikenteen valvontatarvetta. Valvonnoissa syystä tai toisesta kiinnijääneiden ulkomaalaisten kuljettajien määrä on korkea. Tyypillisimmät kiinnijäämisen syyt ovat kuljettajien päihtyneisyys tai kaluston kuntoon liittyvät puutteet.

Suomella ja Venäjällä on pitkät perinteet liikenneturvallisuuteen liittyvästä yhteistyöstä. Pohjoismaisen ja suomalaisen liikenneturvallisuusosaamisen välittäminen venäläisille liikennealan ammattilaisille ja viranomaisille parantaa liikenneturvallisuutta niin Venäjällä kuin myös Suomessa. Yhteistyöhankkeissa on mm. laadittu venäläisille kuljettajille suunnattuja esitteitä liikenneturvallisuudesta ja turvallisesta ajamisesta (liikennesäännöistä ja ajokulttuurista) Suomen teillä, kehitetty raskaan ajoneuvon kuljettajien koulutusta ja ajoneuvojen kunnon valvontaa ja katsastustoimintaa Venäjän puolella sekä viety Venäjälle suomalaista liikennekasvatustyön osaamista. Yhteistyön jatkaminen on erittäin tärkeää.



Parhaillaan Kaakkois-Suomessa laaditaan rajaliikenteen kuormittavan tiestön liikenneturvallisuuksuunnitelmaa, jonka tavoitteena on rajaliikenteen kokemien ja aiheuttamien ongelmien vähentäminen niin liikenneympäristöön kohdistuvien toimenpitein kuin tiedotuksen keinoin. Liikenneturvallisuuksuunnitelma on osa laajempaa Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävän liikenteen liikenneturvallisuuksuprojektia (ENPI South-East Finland – Russia European Neighbourhood and Partnership Instrument 2007–2013, CBC "Cross-Border Road Traffic Safety" -project), jonka keskiössä on tieliikenneturvallisuuden parantaminen Leningradin alueella Venäjällä ja Kaakkois-Suomessa. Tavoitteena on myös yhdenmukaistaa Suomen ja Venäjän liikennekulttuuria ja tie- ja liikennesuunnittelun periaatteita ja käytäntöjä.

Vuonna 2011 Suomen ja Venäjän liikenneministeriöt käynnistivät Helsinki-Pietari älykäytävän kehittämishankkeen (FITRUS, Finland ITS Russia). Hankkeen ensimmäisen vaiheen tavoitteena on laatia älykäytävän toimintamalli, ns. kehityspolku (Road Map) tarvittavien palvelujen toteuttamiseksi sekä pilottisuunnitelmat ensimmäisten yhteisten toteutusten pohjaksi (Automaattiset sää- ja keliolojen palvelut, Automaattiset häiriöiden hallinta- ja varoituspalvelut, Ajantasaiset liikenteen ja matka-ajan palvelut, Ajantasaiset joukkoliikenteen palvelut).

Taulukko 15. Kasvavan kansainvälisen liikenteen turvallisuuden varmistaminen: Toimenpide-ehdotuksia lähivuosille.

Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Jatketaan Kaakkois-Suomen ja Luoteis-Venäjän välistä liikenneturvallisuuksuuden lähialueyhteistyötä	Jatkuvaa	Liikennevirasto, ELY, Poliisi, Venäjän viranomaiset
Rajaliikenteen kuormittavan tiestön liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpiteiden toteuttaminen	2014-	ELY, Kunnat, poliisi, Liikenneturva
Hyödynnetään älyliikenteen ratkaisuja rajaliikenteen hallinnassa mm. häiriötilanteiden hallinnassa, jonojen ohjaamisessa, rajanylitysten sujuvoittamisessa: - FITRUS-hankkeen pilotit (Helsinki-Pietari älyliikennekäytävän kehittäminen)	2014-	LVM, Liikennevirasto, ELY, Tulli, Venäjän viranomaiset
Raskaan liikenteen valvonta (kuljettajan ja ajoneuvon kunto, ajo- ja lepoaikojen noudattaminen, kuormaus, liikenne- ja kuljetusluvut, ADR/VAK-määräysten noudattaminen, jne.) säilytetään vähintään kohtuullisena	Jatkuvaa	Poliisi
Kehitetään rajaliikenne.fi-sivun tietosisältöä "liikennekasvatuksellisesti" näkökulmasta ja lisätään sivuston markkinointia venäläisille	2014-	LVM, Liikennevirasto, ELY, Tulli
Liikenneturvallisuuksuuden näkökulmasta keskeisiä rajaliikenteen kehittämishankkeita lähivuosina: - Vaalimaan rekkaparkin rakentaminen - Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt - Imatran rajanylityspaikan liikennejärjestelyt - E 18 Koskenkylä–Loviisa–Kotka - Haminan ohitus ja Hamina–Vaalimaa - Vt 6 Taavetti–Lappeenranta - HaminaKotka-sataman tieyhteyksien parantaminen (Vt 15 Hyvännuolentie)		ELY, Liikennevirasto, Kunnat

5. Suunnitelman seuranta ja vaikutukset

5.1 Suunnitelman seuranta ja edistäminen

Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennekäyttäjien ja liikkumistottumusten muutoksina, ja lopulta parantuneena liikenneturvallisuutena, on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuusmääriä ja väestön hyvinvointia kuvaavissa tilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja siihen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Haasteista huolimatta liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumisen – tavoitteiden ja toimenpide-esitysten – jatkuva seuranta on tarpeen. Seurannan kautta varmistetaan, että tehty työ on oikeansuuntaista ja toimenpiteet vaikuttavat toivotulla tavalla.

Liikenneturvallisuussuunnitelman seurantatehtävät voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen: suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden seurantaan ja tavoitteiden eli toimien vaikuttavuuden (vaikutusten) seurantaan. Toimenpiteiden seurannan tavoitteena on paitsi seurata liikenneturvallisuussuunnitelmassa kuvattujen toimenpide-ehdotusten etenemistä ja huolehtia toimenpidelistojen ajantasaisuudesta, myös aktiivisesti edistää toimenpiteiden toteutumista.

Tavoitteiden toteutumisen seurannan lähtökohtana ovat liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetettu liikenneturvallisuusvisio sekä sitä tukevat liikenneonnettomuustavoitteet ja painopistealueet. Mittarit kuvaavat pelkistetyksi eri näkökulmista liikenneturvallisuustyön edistymistä asetettuihin tavoitteisiin. Määrälliset tavoitteet itsessään muodostavat vaikuttavuuden seurannan perustan ("päämittarit"). Muut mittarit on johdettu asetetuista painopistealueista ja ne on jaettu erikseen onnettomuuksien määrää ja riskikäyttäytymistä kuvaaviin mittareihin (Taulukko 16.). Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristöön (mm. yhdyskuntarakenteen kehitys, väestön ikääntyminen, autoistuminen, kulkutapajakaumat, jne.) liittyvää seurantaa tehdään maakunnallisen liikennejärjestelmätyn puitteissa.



Vastuu nyt laaditun liikenneturvallisuuksuunnitelman seurannasta (toimenpiteet ja tavoitteet) kuuluu Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuuksyhteistyöryhmälle. Toimenpiteiden seuranta (toteutuminen ja edistäminen) tehdään työryhmän säännöllisissä kokoontumisissa sekä osana työryhmän jäsenten omaa toimintaa (mm. osallistuminen jatkuvaan liikenneturvallisuuksuustyöhön ja suunnitteluhankkeisiin). Suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden toteutumisen tilanne kootaan kerran vuodessa (alkuvuodesta) kun tilastot ovat valmistuneet. Koonnin laatimisessa avustaa liikenneturvallisuuksuustoimija. Koko seurantakokonaisuus kootaan kerran vuodessa tiedotteen tai muiston muotoon ”Katsaus Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuuksuustyöhön”, joka välitetään kuntiin ja muille alueellisille toimijoille sekä medialle. Seurannan tuloksia on myös hyvä käsitellä osana Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tienpidon ohjelmointia ja toimenpiteiden suunnittelua. Liikenneturvallisuuksuustoimija avustaa myös seurantakatsauksen laadinnassa.

Taulukko 16. Liikenneturvallisuuksuunnitelman seurantamittarit.

PÄÄMITTARIT (uhria tai onnettomuutta / vuosi)	Ka 09-11	2012	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden määrä	18	20	9	TK
Liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä	158	101	79	Pronto
Liikenteessä loukkaantuneiden kokonaismäärä	616	590	462	TK
Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä	478	447	359	TK

PAINOPISTEALUEISTA JOHDETUT ONNETTOMUUSMITTARIT (uhria tai onnettomuutta / vuosi)	Ka 07-11	2012	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden alle 15-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	43 (7 %)	45 (7 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–17-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	128 (20 %)	106 (17 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 18–24-vuotiaiden määrä (%:a kaikista uhreista)	117 (18 %)	112 (18 %)	laskee	TK
Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (%:a kaikista uhreista)	155 (24 %)	123 (20 %)	laskee	TK
Jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (%:a kaikista uhreista)	108 (17 %)	100 (16 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden tai loukkaantuneiden yli 64-vuotiaiden ha-kuljettajien määrä (%:a kaikista uhreista)	26 (4 %)	36 (6 %)	laskee	TK
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden ulkomaalaisten määrä (%:a kaikista uhreista)	40 (6 %)	47 (8 %)	-	OR
Taajama-alueilla tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (%:a kaikista hevaonn.)	264 (56 %)	236 (54 %)	laskee	OR
Taajamissa suojatiellä tapahtuneiden jkpp-hevaonnettomuuksien määrä (%:a kaikista jkpp-onn.)	38 (48 %)	46 (56 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholionnettomuuksien määrä (kulj.alkoh.) (%:a kaikista hevaonn.)	48 (10 %)	45 (10 %)	laskee	OR
Pääteillä tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (%:a kaikista hevaonn.)	101 (21 %)	109 (25 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden kohtausonnettomuuksien määrä pääteillä (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	13 (13%)	15 (14 %)	laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden risteysonnettomuuksien määrä pääteillä (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	30 (30 %)	22 (20 %)	laskee	OR
Päätteiden henkilövahinko-onnettomuudet, joissa raskas ajon. osallisena (%:a kaikista päätteiden hevaonn.)	23 (23%)		laskee	OR

PAINOPISTEALUEISTA JOHDETUT RISKIKÄYTTÄYTYMISTÄ KUVAAVAT MITTARIT	2011	2012	2013	Tavoite 2020	Lähde
Heijastimen käyttöaste taajamissa pimeään aikaan					
- Etelä-Karjala	42 %	48 %		kasvaa	LT
- Kymenlaakso	53 %	56 %		kasvaa	LT
Pyörävalojen käyttöaste pimeään aikaan					
- Etelä-Karjala	29 %			kasvaa	LT
- Kymenlaakso	33 %			kasvaa	LT
Pyöräilykypärän käyttöaste					
- Etelä-Karjala	27 %		31 %	kasvaa	LT
- Kymenlaakso	24 %		28 %	kasvaa	LT
Turvavyön käyttöaste etupenkillä taajamissa					
- Etelä-Karjala	90 %	92 %		kasvaa	LT
- Kymenlaakso	96 %	95 %		kasvaa	LT
Turvavyön käyttöaste etupenkillä taajamien ulkopuolella					
- Etelä-Karjala	95 %	97 %		kasvaa	LT
- Kymenlaakso	97 %	98 %		kasvaa	LT
Rattijuoppojen osuus (BAC ≥ 0,5 ‰) liikennevärrässä					
- Etelä-Karjala			0,16 %	laskee	Poliisi
- Kymenlaakso			0,11 %	laskee	Poliisi

Mittarit, joiden seuranta aloitetaan vuonna 2014:

Keskinopeudet LAM-pisteissä					ELY
Liikennevaloja noudattavien autoilijoiden osuus (seutukeskuksissa)					Kunnat
Liikennevaloja noudattavien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus (seutukeskuksissa)					Kunnat

TK = Tilastokeskus, LT=Liikenneturva, OR=Onnettomuusrekisteri

5.2 Vaikuttavuuden arviointi

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetaan erittäin tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi. Liikennekuolemien määrän tulisi puolittua vuosien 2009–2011 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tämä tarkoittaa, että **vuonna 2020 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella liikenteessä menehtyy korkeintaan 9 henkeä** (vuosina 09-11 keskimäärin 18 kuollutta/v, vuonna 2012 menehtyi 20 henkeä). Liikennekuolemien puolittamistavoite on erittäin haastava. Pelkästään liikennesuoritteiden ennustettu kasvu vuoteen 2020 mennessä nostaa kuolleiden vähenemätavoitteen yhdeksästä kymmeneen (liite 5.)

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty monipuolisesti erilaisia toimenpiteitä ja toimintatapoihin kohdistuvia linjauksia. Toteutuessaan toimenpiteet tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta aukottoman vaikutustenarvioinnin tekeminen on haasteellinen tehtävä. Vaikutustenarviointia vaikeuttaa ensinnäkin se, että kaikkien suunnitelmassa esitettyjen toimenpidetyyppien vaikuttavuudesta (liikennekasvatustyö, yhteistyön lisääminen, suunnitteluperiaatteiden kehittäminen) ei ole tarkkaa tietoa. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksista on olemassa jonkin verran tutkimustietoa, mutta tieto on hajanaista, laadultaan vaihtelevaa ja tuloksiltaan jopa ristiriitaista. Toisekseen suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat esitettyjen toimien ohella monet muut tekijät, kuten talouskasvu, autoistuminen ja ajoneuvokannan uudistuminen, itäliikenteen muutokset, seutujen yhdyskuntarakenteen muutokset ja liikennejärjestelmän kehittyminen (mm. lukuisat päätiehankkeet, raja-asemienjärjestelyt, jne.).

Vaikutustenarvioinnin haasteista huolimatta liitteessä 5. on esitetty erilaisia karkeita laskelmia ja pohdintoja siitä, millaisilla toimenpiteillä asetettuihin tavoitteisiin Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella voitaisiin päästä. Tarkastelut on tehty yksinkertaisuuden vuoksi vain liikennekuolemien osalta. Arvioinnit perustuvat mm. Tarva-laskentoihin, VTT:n tutkimuksiin, LINTU-tutkimuksiin sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien havaintoihin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. 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 liikennekäyttäytymisen merkittävä parantaminen, kestävien liikkumismuotojen tukeminen ja liikenneinfrastruktuurin investointien rahoituksen voimakas lisääminen. Seuraavassa on esitetty poimintoja vaikutusten arvioinnista (Liite 5.).

- Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman ajokuntoon ja liikennekäyttäytymiseen liittyvien toimenpiteiden toteutukseen sisältyy Kaakkois-Suomen osalta noin 1-2 liikennekuoleman vuosittainen vähenemäpotentiaali.
- Mikäli kaikki tienkäyttäjät käyttäisivät laissa määrättyjä turvalaitteita (turvavyö, heijastin, pyöräilykypärä), voisi tutkijalautakuntien analyysien perusteella Kaakkois-Suomessa säästyä 3-5 henkeä vuosittain.
- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella käynnissä oleviin tai vuoteen 2020 mennessä käynnistettäviin pääteiden suuriin kehittämisinvestointeihin (E18, Vt6, Vt12, Vt15, Vt13) sisältyy karkeastikin arvioiden yhteensä 4-6 kuoleman vuosittainen vähenemäpotentiaali.
- Maanteiden nopeusrajoitusten määrätietoisella alentamisella taajama-alueilla (50 km/h → 40 km/h), yksiajorataisilla pääteillä (100 km/h → 80 km/h) ja yleisrajoitusosuuksilla (80 km/h → 70 km/h) voitaisiin saavuttaa kahden liikennekuoleman vähenemä vuodessa.
- Lisäämällä kameravalvontaa kaikille potentiaalisille tiejaksoille Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella vähennettäisiin noin kaksi liikennekuolemaa vuodessa.

Lähteet

Haasteena liikkumattomat lapset ja nuoret. Selvitystyö. Nuori Suomi. 2010.

Henkilöliikennetutkimus (HLT) 2010–11 (www.hlt.fi)

Innostu ja opi liikenteestä. Opas liikennekasvatuksen toteutukseen päiväkodissa. Opinnäytetyö 2012.

Kaakkois-Suomen rajaliikenteen sujuvuuden edellyttämät toimenpiteet. Kaakkois-Suomen ELY -keskus, Kymenlaakson Liitto ja Etelä-Karjalan liitto (2011)

Kaakkois-Suomen kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaselvitys 25.10.2010.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012.

Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvallisuustyö. Tampereen teknillinen yliopisto. Tutkimusraportti 60. Tampere 2006.

Liikenneturvallisuuden analysointi – maanteiden onnettomuudet vuosina 2001–2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2012.

Liikenneturvallisuus. Opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere 2011.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.

Kyllä vanha viisas on, vaikei väkevä läkkäiden liikenneturvallisuus. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 58/2008

Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston selvityksiä 51/2011.

Maanteiden suojatieonnettomuusanalyysi. Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueilla vuosina 2007 – 2011. Raportteja 8/2013.

Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013.

Suojateiden turvallisuus. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU-julkaisu 7A/2007.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. LVM 2012.

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.

Tieliikenteen kasvun hillintä ja liikenneturvallisuus. LINTU-julkaisu 5/2005.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisu 3/2012.

Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU-julkaisu 3/2012

Jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapito, kaatumistapaturmat ja ikääntyvien kotona selviytyminen. Yhteenvetoraportti. Tiehallinnon selvityksiä 4/2001.

VALT-vuosiraportti 2010. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus 2011.

Onnettomuusanalyysien aineistot:

Tieliikenneonnettomuudet 2001–2012. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.

Onnettomuusrekisteri 2007–2011. Liikennevirasto 2012 (Tiira)

Pelastuslaitoksen Pronto-aineisto 2007-2012 (vakavat loukkaantumiset)

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella 2002–2011. Liikennevakuutuskeskus 2011.

Liitteet

Liite 1. Pääteiden onnettomuustiheys ja -aste Kaakkois-Suomessa

Liite 2. Maanteiden onnettomuuskausaliittymät Kaakkois-Suomessa

Liite 3. Toimenpidekarttoja koskien pääteiden parantamista

- Kameravalvonta
- Tärisevät keski- ja reunaviivat
- Ajoinaumat
- Vaihtuvat nopeusrajoitukset

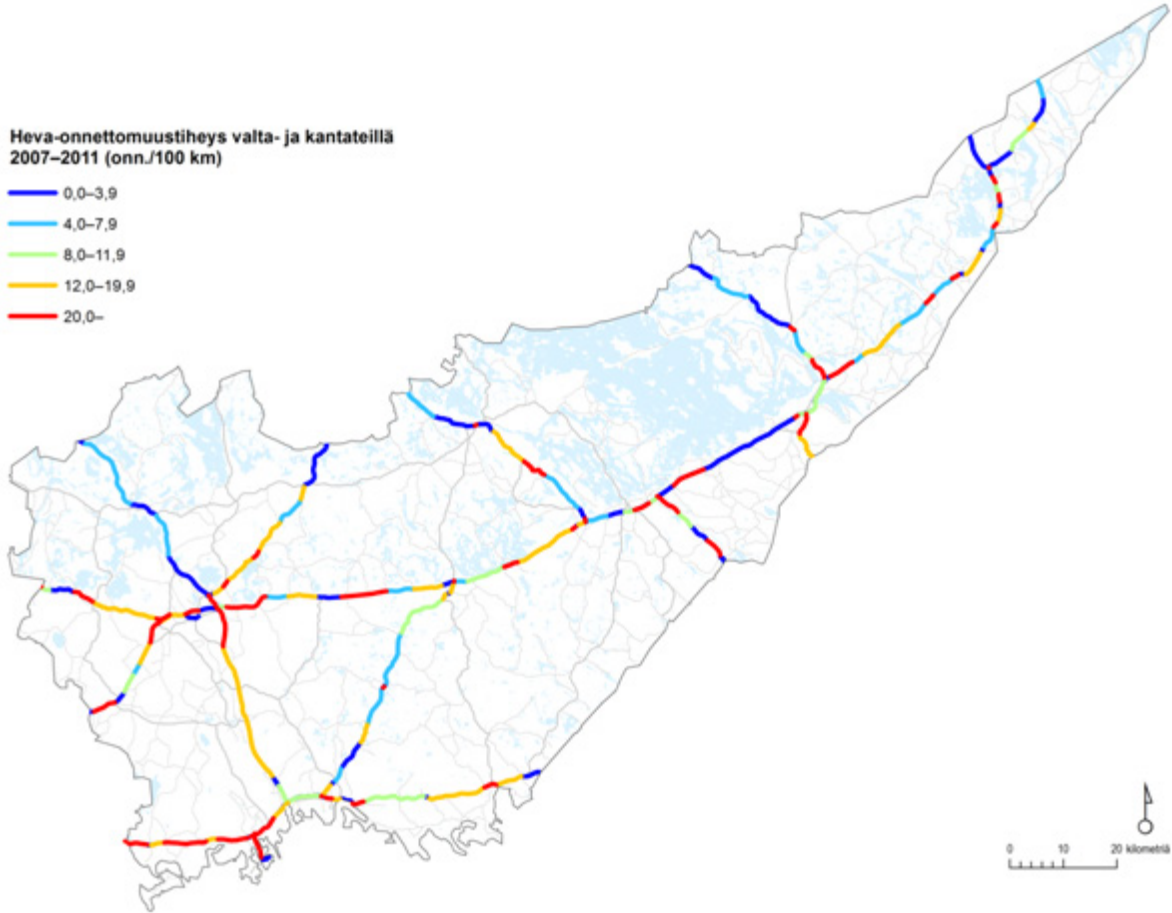
Liite 4. Pääteiden kehittäminen Kaakkois-Suomessa

Liite 5. Vaikutustarkasteluja

LIITE 1. Pääteiden onnettomuustiheys ja -aste Kaakkois-Suomessa.

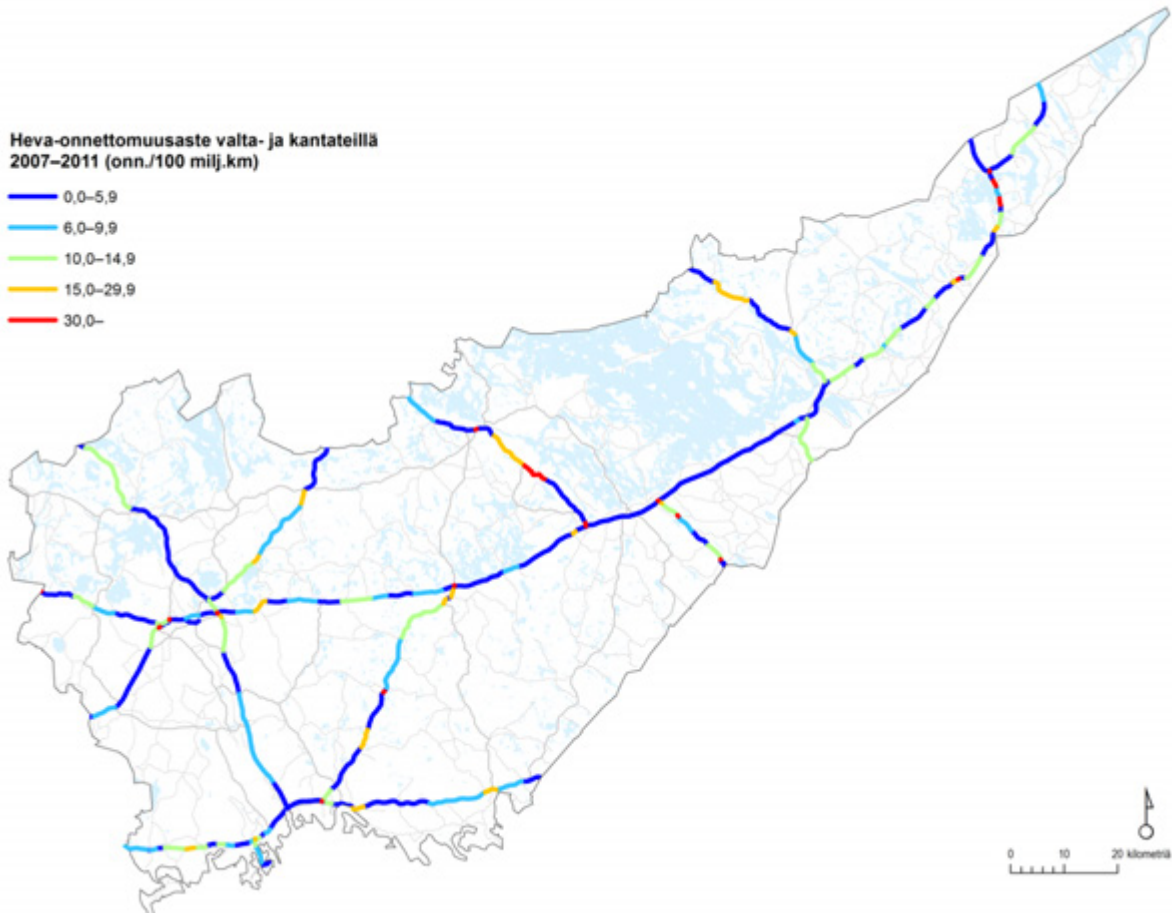
Heva-onnettomuustiheys valta- ja kantateillä
2007–2011 (onn./100 km)

- 0,0–3,9
- 4,0–7,9
- 8,0–11,9
- 12,0–19,9
- 20,0–

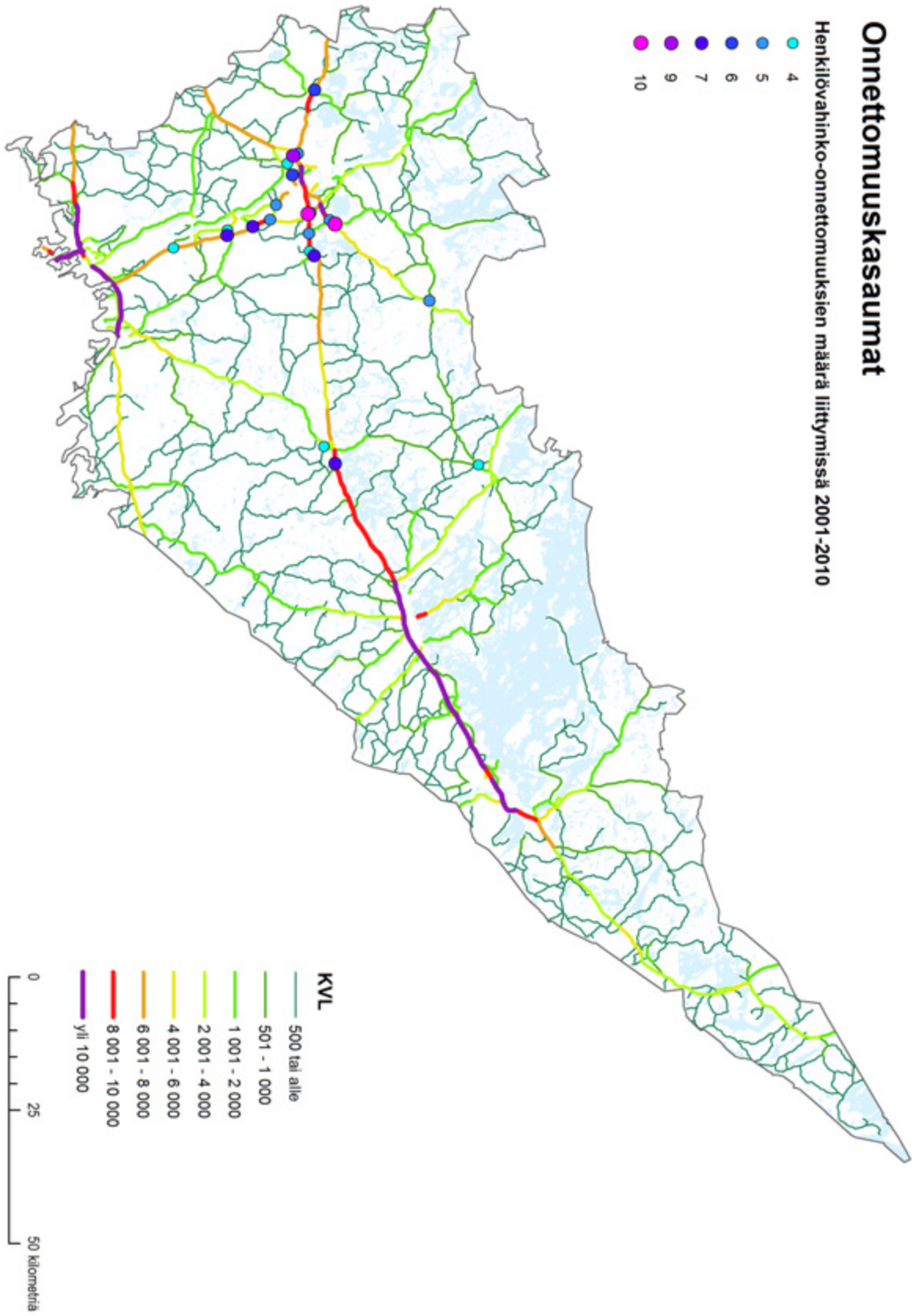


Heva-onnettomuusaste valta- ja kantateillä
2007–2011 (onn./100 milj.km)

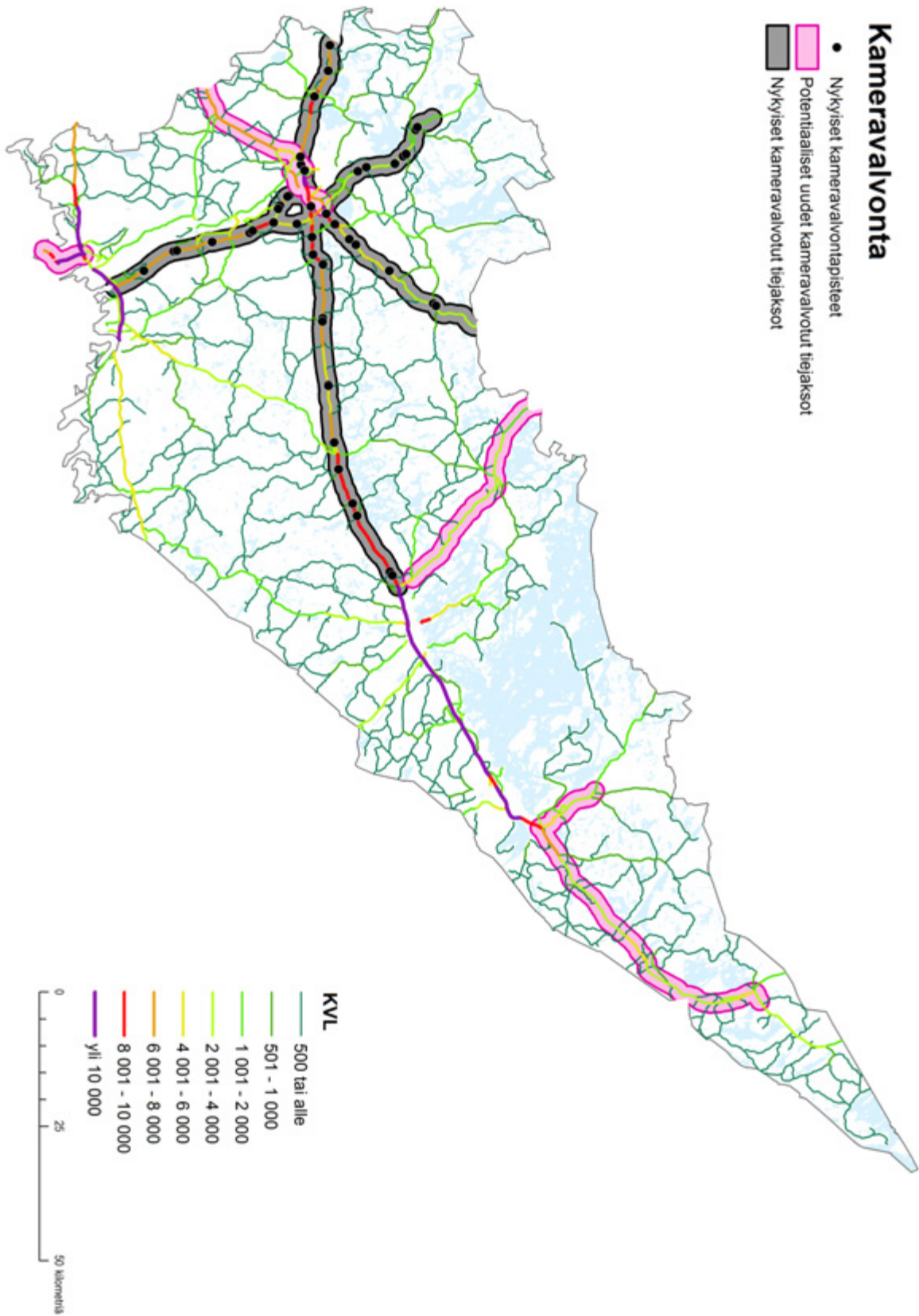
- 0,0–5,9
- 6,0–9,9
- 10,0–14,9
- 15,0–29,9
- 30,0–



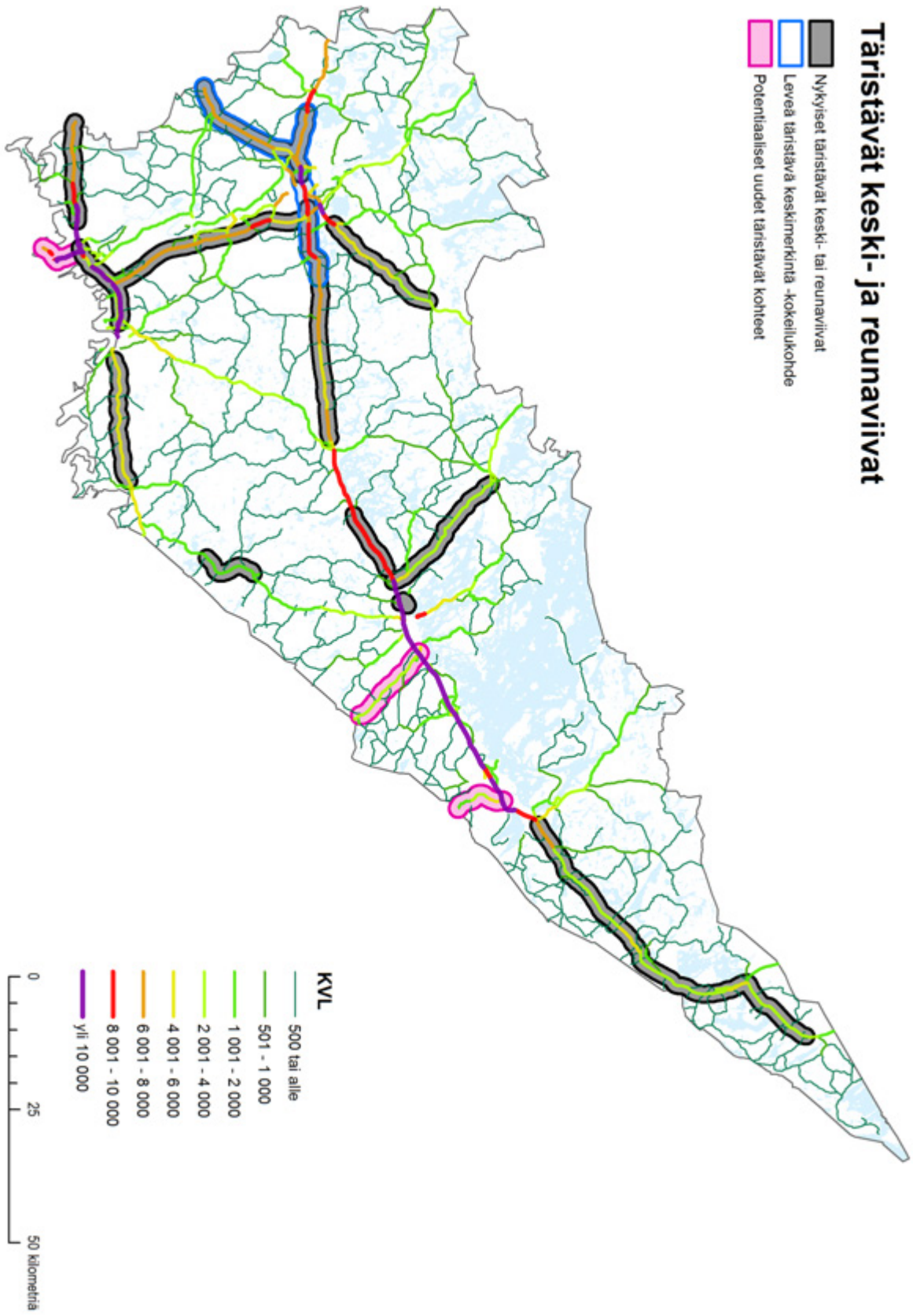
LIITE 2. Maanteiden onnettomuuskasaumaliittymät Kaakkois-Suomessa.



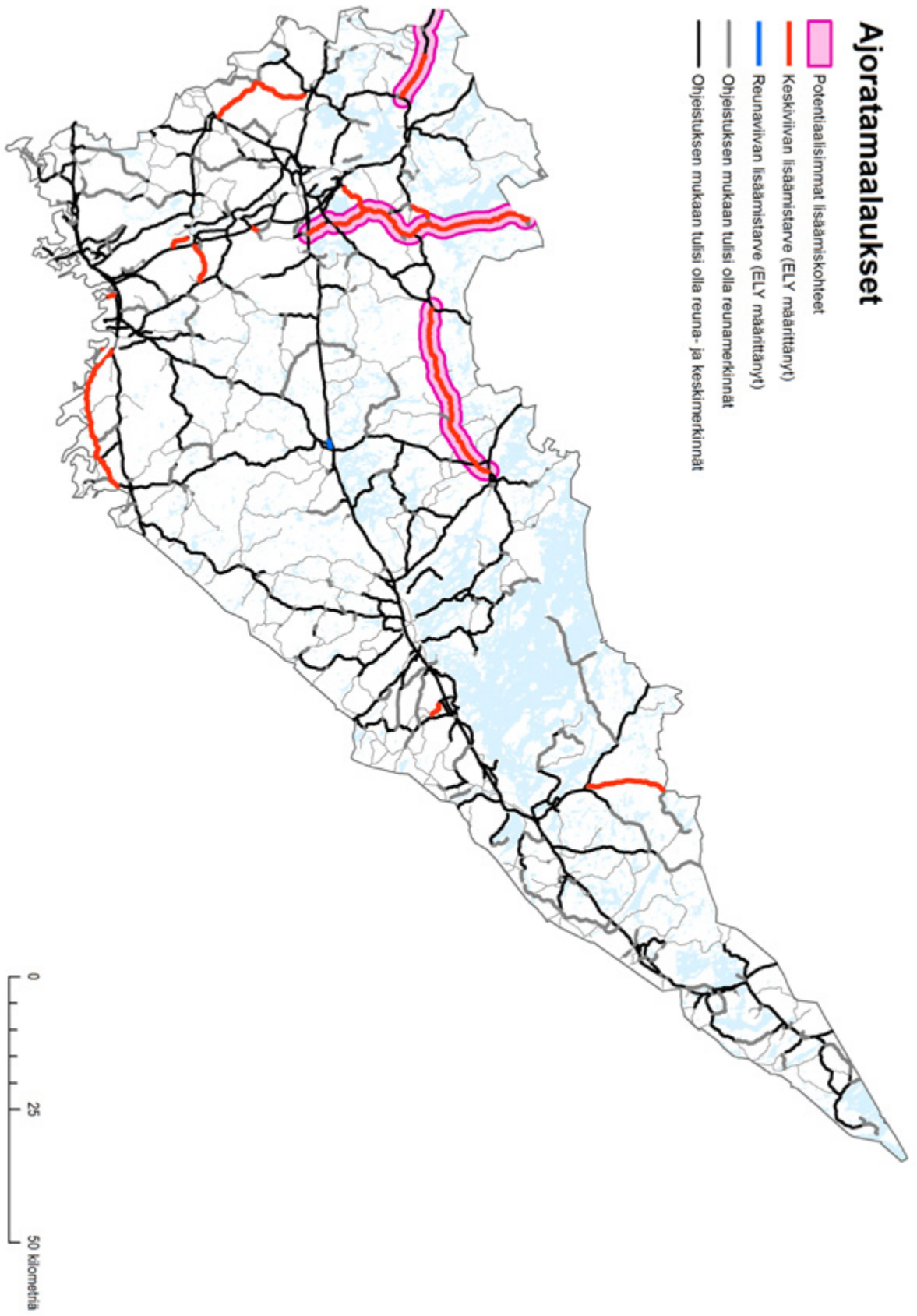
LIITE 3. Toimenpidekarttoja koskien pääteiden parantamista - Kameravalvonta



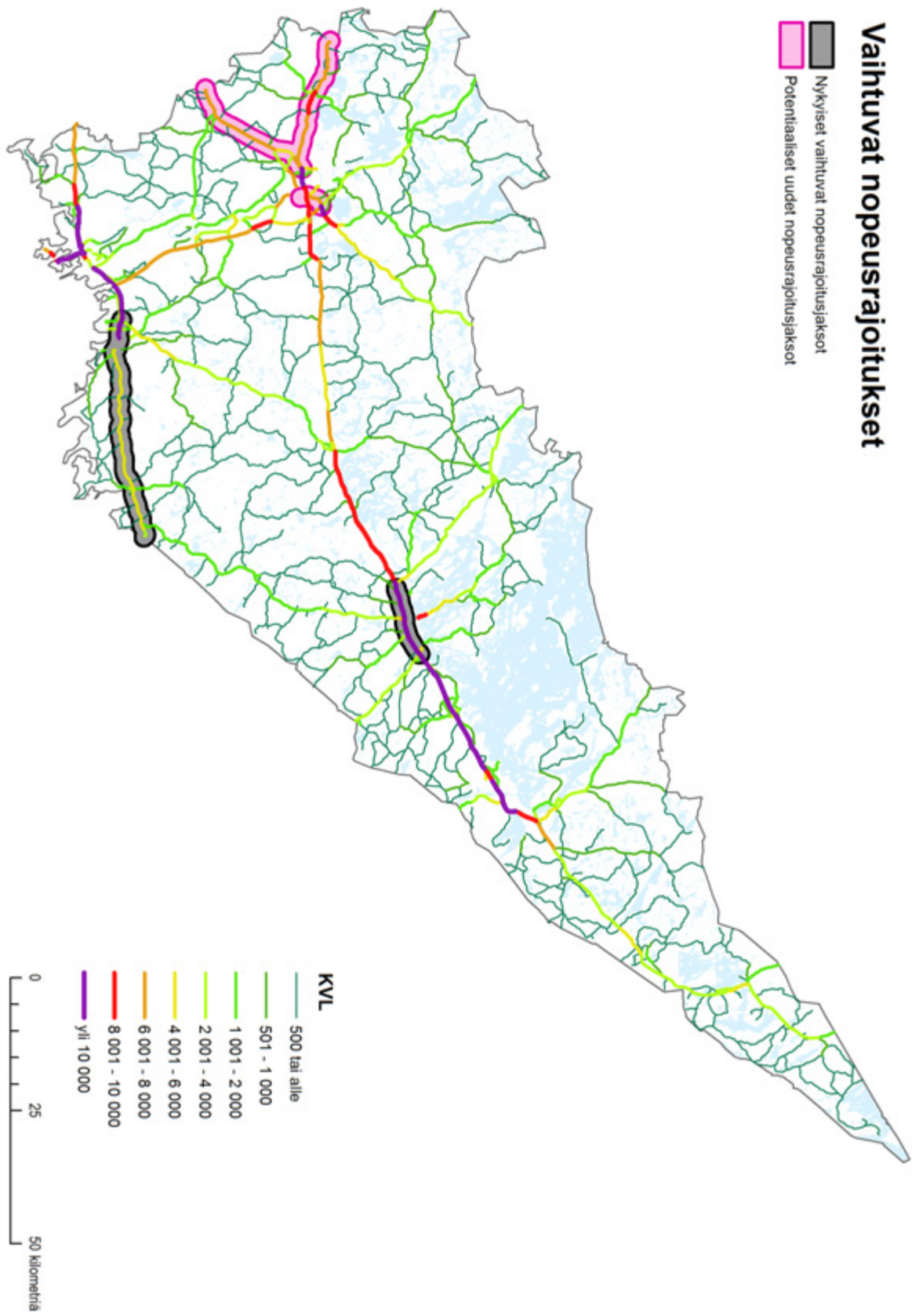
LIITE 3. Toimenpidekarttoja koskien pääteiden parantamista – Tärisevät keski- ja reunaviivat



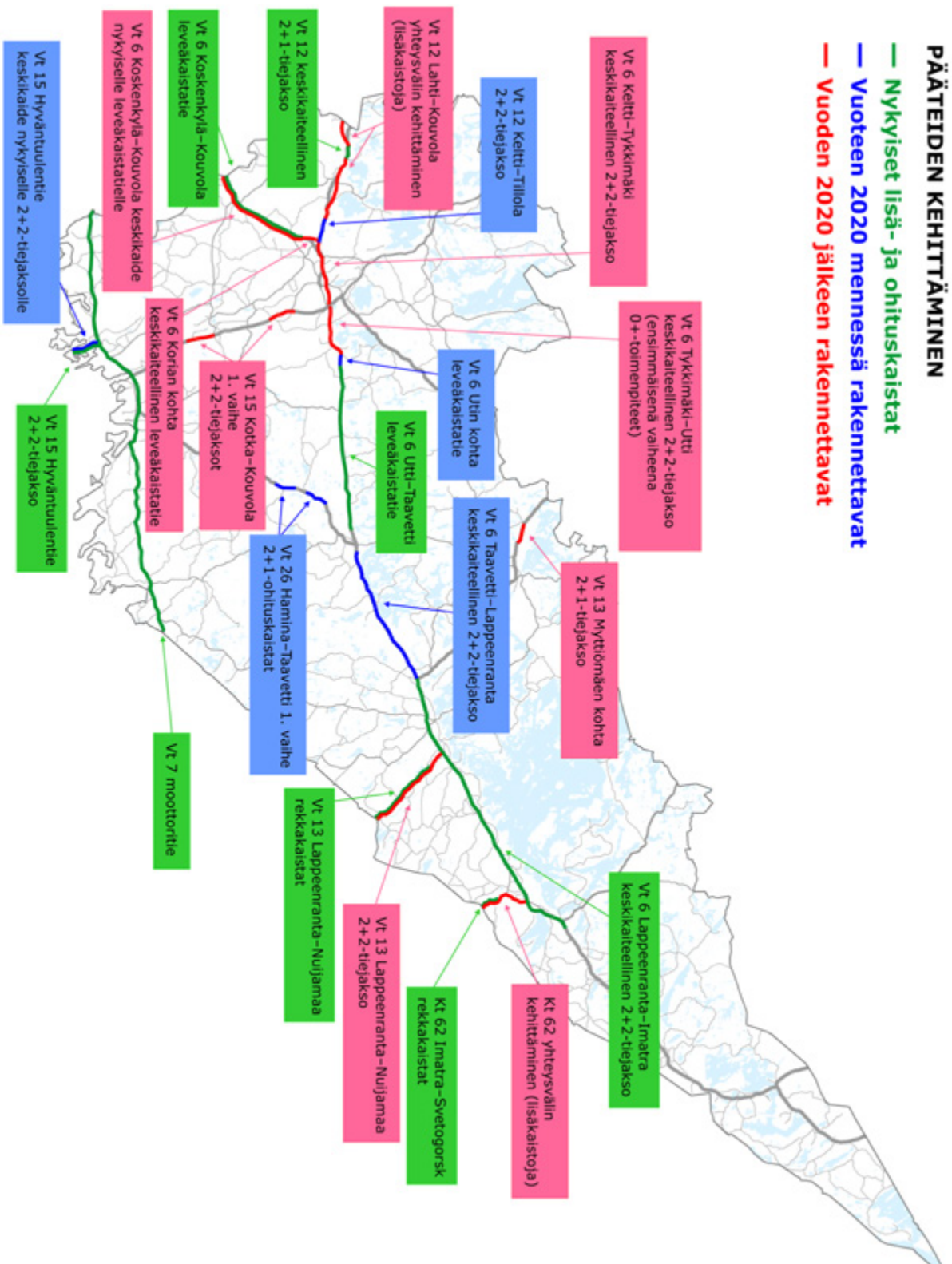
LIITE 3. Toimenpidekarttoja koskien pääteiden parantamista – Ajoratamaalaukset



LIITE 3. Toimenpidekarttoja koskien pääteiden parantamista – Vaihtuvat nopeusrajoitukset



LIITE 4. Pääteiden kehittäminen Kaakkois-Suomessa



LIITE 5. Vaikutustarkasteluja

Liikennesuoritteiden kasvu vuosina 2010–2020 lisää kuolleiden määrää

LINTU-tutkimuksissa on arvioitu, että yhden prosentin kasvu ajoneuvoliikenteen suoritteissa lisää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia puolella prosentilla. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueen liikennesuoritteiden on arvioitu nykytrendillä kasvavan noin 10 % vuoteen 2020 mennessä. Näin ollen liikennesuoritteiden kasvu lisää kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää Kaakkois-Suomen alueella noin viidellä prosentilla. Kuolleiden määrä oli tavoitteena laskea 18:sta 9:ään (vähenemä 9) vuoteen 2020 mennessä. Liikennesuoritteiden kasvun myötä ”todellinen kuolleiden vähenemätarve” olisi 10 kuollutta.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutus Kaakkois-Suomessa

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavien toimenpiteiden vaikutusten yksityiskohtainen arviointi on erittäin haastavaa kokemusperäisen tiedon puuttumisen vuoksi. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttava työ on kokonaisvaltaista, eikä siten yksiselitteisesti mitattavissa onnettomuusvähenemän kautta. Yksittäisen toimenpiteen osuutta kokonaisvaikutuksesta ei ole myöskään mahdollista eritellä jälkikäteen. Pitkäjänteisen liikennekasvatustyön tulokset näkyvät usein vasta vuosien viiveellä.

Suuntaa-antavia arvioita liikennekäyttäytymiseen liittyvien toimenpiteiden vaikuttavuudesta voidaan tehdä valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutustenarvioiteja hyödyntäen. VTT on arvioinut liikenneturvallisuussuunnitelman sisältämien toimenpidekokonaisuuksien liikennekuolemien määrää vähentävää vaikutusta, ja nämä arviot voidaan suhteuttaa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelle liikennesuoritteeseen perustuen (tämä suunnitelma toteuttaa osaltaan valtakunnallista suunnitelmaa). Kaakkois-Suomen tieliikenteen (maatiet ja kadut) osuus koko Suomen liikennesuoritteesta on noin 6 %, joten on yleistetty, että myös alueen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien vähenemän osuus on kuusi prosenttia koko maan onnettomuusvähenemästä. Vähenemäarviota tarkasteltaessa tulee huomioida, että osa toimenpiteiden vaikutuksista on päällekkäisiä ja kaikki arviot ovat suuntaa-antavia.

Valtakunnallisen suunnitelman toimenpiteiden vaikutus kuolleiden vähenemisiin vuonna 2014 Kaakkois-Suomessa (toimenpiteiden vaikutuksiin liittyvien päällekkäisyyksien takia lukuja ei voi laskea yhteen):

Painopistealue: Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen **vähentäminen 0,3 kuolemaa vuodessa**
- Ajoterveyden arviointi **vähentäminen 0,03 kuolemaa vuodessa**
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**

Painopistealue: Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö **vähentäminen 1,0 kuolemaa vuodessa**
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutustenarvioinnin yhteydessä arvioitiin myös monien muiden tehokkaiksi tiedettyjen toimenpiteiden vaikutuksia liikennekuolemien määrään. Toimenpiteiden vaikutusta Kaakkois-Suomessa on arvioitu edellä esitetyillä oletuksilla ja periaatteilla.

- Autokannan uudistuminen **vähentäminen 0,9 kuolemaa vuodessa**
- Autossa toimiva junavaroitussjärjestelmä **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**
- Automaattinen hätäviestijärjestelmä (e-call) **vähentäminen 0,5 kuolemaa vuodessa**
- Uudelle kuljettajalle ajaminen sallittua vain päiväsaikaan, ajokielto klo 22-06 **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**
- Henkilö- ja pakettiautoille tien varressa tehtävien tekn. tarkastusten lisääminen **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**
- Raskaille autoille tien varressa tehtävien teknisten tarkastusten lisääminen **vähentäminen 0,1 kuolemaa vuodessa**

- Yleisrajoitukseksi 70 km/h **vähennemä 0,2 kuolemaa vuodessa**
- Kaikkiin uusiin autoihin turvavyömuistutin **vähennemä 0,1 kuolemaa vuodessa**

Mitä jos kaikki käyttäisivät turvavälineitä ja -laitteita? - Turvalaitteiden käytön vaikutus kuolleiden määrään tutkijalautakuntien raporttien perusteella

Turvalaitteiden käytön vaikutusta kuolleiden määrään on arvioitu tutkijalautakuntien raporttien perusteella. Tarkastelussa on ollut mukana kaikki Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueen tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 2002–2011. Kuolemaan johtaneen onnettomuuden taustalla on aina monia syitä, ja tällä tarkastelulla on haluttu arvioida kunkin alla mainitun yksittäisen turvalaitteen käytön merkitystä tutkijalautakuntien arvioon.

Turvavyön käyttö henkilö- ja pakettiautoissa

KUOLLEET

- Turvavyön käyttö olisi pelastanut kuolemalta varmuudella 12 henkeä
 - Turvavyön käyttö olisi pelastanut kuolemalta todennäköisesti 7 henkeä
 - Turvavyön käyttö olisi pelastanut kuolemalta mahdollisesti 12 henkeä
- >> Turvavyön käyttö olisi eri todennäköisyyksillä pelastanut 31 henkeä (3 henkeä vuodessa)**

VAMMAUTUNEET

- Turvavyön käyttö pelasti kuolemalta varmuudella 26 henkilöä
 - Turvavyön käyttö pelasti kuolemalta todennäköisesti 9 henkilöä
 - Turvavyön käyttö pelasti kuolemalta mahdollisesti 5 henkilöä
- >> Turvavyön käyttö pelasti kuolemalta eri todennäköisyyksillä 40 henkilöä (4 henkilöä vuodessa)**
- Turvavyön käyttö olisi estänyt vammautumisen tai estänyt vammautumisen 38 henkilöllä

Heijastimen ja pyöräilykypärän käyttö

Hämärällä tai pimeällä menehtyi 17 jalankulkijaa, joista 13 ei käyttänyt heijastinta. **Heijastinta käyttämällä heistä kahdeksan olisi eri todennäköisyyksillä selvinnyt hengissä (noin yksi henki vuodessa).**

Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneistä 19 pyöräilijästä kahdella oli kypärä käytössä ja asianmukaisesti kiinnitettynä. Kuolleista 17 henkilöllä ei ollut kypärää päässään. Kypärää käyttämällä heistä seitsemän olisi eri todennäköisyyksillä voinut pelastua **(noin yksi henki vuodessa).**

Esimerkkitarkasteluja erilaisilla maanteihin kohdistuvilla toimenpiteillä saavutettavista onnettomuusvähennemistä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella

Nopeusrajoitusmuutoksia:

- Jos kaikissa taajamissa (73 km) muutettaisiin 50→40 km/h, saavutettaisiin noin 20 % vähennemä kuolemissa: 75 heva-onn. ja 3 kuollutta 2009–2012 => vähennemä 0,6 kuollutta vuodessa.
- Jos kaikki yksiajorataiset päätiet (277 km) muutettaisiin 100→80 km/h, saavutettaisiin noin 10 % vähennemä kuolemissa: 55 heva-onn. ja 9 kuollutta 2009–2012 => vähennemä 0,9 kuollutta vuodessa.
- Jos kaikki alemman tieverkon yleisnopeusrajoituksen alaiset tiet (2 226 km) muutettaisiin 80→70 km/h, saavutettaisiin noin 10 % vähennemä kuolemissa: 99 heva-onn. ja 5 kuollutta 2009–2012 => vähennemä 0,5 kuollutta vuodessa.

Pahimpien liittymien parantaminen:

- ELY-keskuksen liittymäselvityksen viidessä kiireellisimmässä kohteessa tapahtuu yhteensä 1,5 heva-onnettomuutta ja 0,10 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuodessa. Eritasoliittymän rakentaminen kohteisiin vähentäisi heva-onnettomuuksia 40 % (1,5 => 0,9 heva-onn./vuosi) ja kuolemaan johtavia onnettomuuksia 50 % (0,10 => 0,05 kuollutta/vuosi).

Maksimaalinen kameravalvonta:

- ELY-keskuksella on tiedossa 167 km potentiaalisia kameravalvontakohteita. Kyseisillä tiejaksoilla tapahtuu nykyisin yhteensä 20,4 heva-onnettomuutta ja 1,9 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuodessa. Kameravalvonnan toteuttaminen kohteisiin vähentäisi heva-onnettomuuksia 9 % (20,4 => 18,6 heva-onn./vuosi) ja kuolemaan johtavia onnettomuuksia 16 % (1,9 => 1,6 kuollutta/vuosi).

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 120/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Juha Heltimo Mikko Lautala		Julkaisu-aika Joulukuu 2013		
		Kustantaja Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jalkauttaa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä Etelä-Karjalaan ja Kymenlaaksoon. Suunnitelma täsmentää ja konkretisoi valtakunnallisia toimenpiteitä alueen liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön erityispiirteet huomioiden. Suunnitelmassa kuvataan myös alueellisen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on kuvattu laajasti liikenneturvallisuustyön nykytilaa ja haasteita Kaakkois-Suomessa. Nykytilan analyysien pohjalta ja valtakunnalliset linjaukset huomioiden liikenneturvallisuustyölle on asetettu visio, tavoitteet ja painopistealueet. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien osalta tavoitteena on, että vuonna 2020 alueen liikenteessä menehtyy korkeintaan 9 henkeä. Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen toimenpideohjelma vuosille 2014–2020. Suunnitelmaan sisältyy toimenpide-ehdotuksia mm. liikennekasvatusta ja -tiedotusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteita koskien. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä lisätään työn laaja-alaisuutta ja vaikuttavuutta. Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuustyö ehdotetaan organisoitavan siten, että koko ELY-keskuksen tasolla liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja seurannasta vastaa ELY-keskuksen vetämä Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä. Poikkihallinnollista liikenneturvallisuustyötä ja vuorovaikutusta tukemaan perustetaan Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi. Maakunta- ja seututasolla liikenneturvallisuustyö sisällytetään osaksi jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä maakunnallisten liikennejärjestelmätyöryhmien kautta. Paikallistason toiminnan koordinoinnin lähtökohtana ovat kunnalliset poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusyhteistyöryhmät. Lisäksi ELY-keskuksen alueella otetaan laajamittaisesti käyttöön liikenneturvallisuustoimijamalli. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ja toimintatapoihin kohdistuvat linjaukset tukevat toteutuessaan tavoitteiden saavuttamista, mutta niiden saavuttamiseen vaikuttavat myös monet toimintaympäristötekijät, kuten kansantalouden kehitys ja veropoliittikka, itäliikenteen kehittyminen ja ajoneuvokannan uudistuminen. Keinot asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat kuitenkin olemassa. Suurimpia haasteita ovat liikennekäyttämisen merkittävä parantaminen, kestävien liikkumismuotojen tukeminen ja liikenneinfrastruktuurin investointien rahoituksen voimakas lisääminen. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain Kaakkois-Suomen alueella 250 miljoonan euron kustannukset. Liikenneonnettomuuksien vähentyminen suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti tarkoittaisi karkeastikin arvioiden 60 miljoonan euron vuosittaisia kustannussäästöjä tavoitevuonna 2020. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena on koetun liikenneturvallisuuden parantuminen, joka vaikuttaa keskeisesti ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin, elinympäristöjen viihtyisyyteen ja liikkumisvalintoihin.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, jalankulku, pyöräily, kävelytiet, pyörätiet, suojatiet, maankäytön suunnittelu				
ISBN (painettu) 978-952-257-928-7	ISBN (PDF) 978-952-257-929-4	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.elv-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-929-4	Kieli Suomi	Sivumäärä 76
Julkaisun myynti/jakaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri Salpausselänkatu 22, PL 1041, 45101 KOUVOLA, Puhelinvaihe: 0295 029 000				
Kustannuspaikka ja aika Kouvola 2013			Painotalo Kopijyvä Oy	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer

Rapporter 120/2013

Ansvarsområde

Trafik och infrastruktur

Författare

Juha Heltimo
Mikko Lautala

Publiceringsdatum

December 2013

Utgivare | Förläggare

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland

Projektets finansiär | uppdragsgivare

Publikationens titel

Trafiksäkerhetsplan för ELY-centralen i Södra Österbotten
(Kaakkoi-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma)

Sammandrag

Syftet med Sydöstra Finlands ELY-centrals trafiksäkerhetsplan är att förankra målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen i landskapen Södra Karelen och Kymmenedalen. Planen preciserar och konkretiserar de riksomfattande åtgärderna och beaktar särdragen hos regionens trafiksäkerhetssituation och verksamhetsmiljö. I planen beskrivs även verksamhetsmodellen för det regionala trafiksäkerhetssamarbetet.

I trafiksäkerhetsplanen beskrivs utförligt nuläget och utmaningarna beträffande trafiksäkerheten i Sydöstra Finland. Utifrån analys av nuläget och med beaktande av de riksomfattande riktlinjerna har man fastställt visionen, målen och de prioriterade områdena för trafiksäkerhetsarbetet. Beträffande trafikolyckor med dödlig utgång är målet att högst 9 personer omkommer i trafiken i regionen år 2020. För att uppnå målen har ett mångsidigt åtgärdsprogram utarbetats för 2014–2020. Programmet innehåller förslag på åtgärder inom bl.a. trafikfostran och trafikinformation, främjande av trafikmiljön, trafik tillsyn samt planeringsprinciper för trafik och markanvändning. Med nära samarbete och mångsidiga åtgärder ökas arbetets effekter och omfattning.

Sydöstra Finlands trafiksäkerhetsarbete föreslås organiseras på så vis att Södra Karelens och Kymmenedalens samarbetsgrupp för trafiksäkerhet under ledning av ELY-centralen ansvarar för koordineringen och uppföljningen på ELY-centralens område. För att stödja det tväradministrativa trafiksäkerhetsarbetet och växelverkan grundas Sydöstra Finlands trafiksäkerhetsforum. På landskaps- och regionnivå integreras trafiksäkerhetsarbetet som en del i det kontinuerliga trafiksystemarbetet genom trafiksystemarbetsgrupperna i landskapet. Utgångspunkten för koordineringen av den lokala verksamheten är kommunala tväradministrativa trafiksäkerhetsarbetsgrupper. Dessutom tas en trafiksäkerhetsaktörmodell i bruk på ELY-centralens område på bred front.

När de åtgärder och riktlinjer för handlingssätt som föreslås i planen förverkligas stöder de uppnåendet av målen, men uppnåendet av målen påverkas även av flera faktorer i verksamhetsmiljön, såsom samhällsekonomins utveckling och skattepolitiken, utvecklingen av trafiken österut och förnyandet av fordonsbeståndet. Det existerar dock metoder för att uppnå de uppställda målen. De största utmaningarna är att betydligt förbättra trafikbeteendet, stödja hållbara trafikformer och kraftigt öka finansieringen av investeringar i trafikinfrastrukturen.

Trafikolyckor leder årligen till kostnader på 250 miljoner euro i Sydöstra Finland. En minskning av trafikolyckor enligt målen i planen skulle grovt uppskattat innebära inbesparingar på 60 miljoner euro under målåret 2020. Minst lika viktigt är att förbättra den upplevda trafiktryggheten, som centralt påverkar människors levnadskvalitet och välmående, trivseln hos livsmiljöer och hur människor väljer att röra på sig.

Nyckelord (enligt Allärs)

Trafiksäkerhet, trafikfostran, gång, cykling, gångvägar, cykelvägar, skyddsvägar, markanvändningsplanering

ISBN (tryckt)

978-952-257-928-7

ISBN (PDF)

978-952-257-929-4

ISSN-L

2242-2846

ISSN (tryckt)

2242-2846

ISSN (webbpublikation)

2242-2854

WWW

www.elv-centralen.fi/publikationer | www.doria.fi

URN

URN:ISBN:978-952-257-929-4

Språk

Finska

Sidantal

76

Beställningar

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland, Trafik och infrastruktur
Salpausselänkatu 22, PL 1041, 45101 KOUVOLA, Telefonväxel: 0295 029 000

Förläggningsort och datum

Kouvola 2013

Tryckeri

Kopijyvä Ab

RAPORTEJA 120 | 2013

KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUKSEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-928-7 (painettu)

978-952-257-929-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-929-4

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