

20
.....
2012

HLJ 2011

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia



HLJ 2011

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja: Riikka Aaltonen, 040 161 2234
riikka.aaltonen@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit ja muut kuvat / HSL 2012

Kansikuva: HSL / Heli Skippari

Helsinki 2012

Esipuhe

Liikenneturvallisuusstrategia on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkoselvitys, jonka laatimisen tavoitteena on ollut syventää HLJ 2011:ssä esitettyä liikenneturvallisuuden visiota ja kärkitavoitetta sekä konkretisoida tavoitteiden saavuttamisen edellyttämät toimenpiteet. Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiassa on määritelty seudun liikenneturvallisuustyön suuntaviivat vuoteen 2020 asti. Strategia tulee myös toimimaan tärkeänä lähtökohtana seuraavaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ 2015) laadittaessa.

Liikenneturvallisuusstrategiassa liikenneturvallisuutta on käsitelty aiempaa laajempaan liikennejärjestelmätason kysymyksenä, joten kaikissa työvaiheissa on tarkasteltu myös liikkumistarpeisiin ja kulkutavan valintoihin liittyviä näkökulmia. Toimenpideohjelmassa hyödynnetään monipuolista keinovalikoimaa ja esitetään toimenpiteitä liikennejärjestelmän kaikilla HLJ 2011:n kehittämistasoilla.

Työn on teettänyt HSL ja HSL:n edustajana työssä on toiminut Riikka Aaltonen. Liikenneturvallisuusstrategian ovat laatineet Christel Kautiala ja Katja Seimelä Destia Oy:stä sekä Juha Heltimo Strafica Oy:stä. Työhön on osallistunut laaja joukko Helsingin seudun toimijoita ja liikenneturvallisuustyön asiantuntijoita. Työtä on ohjannut HLJ-toimikunnan nimeämä Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIITU). Lisäksi työtä varten perustettiin erillinen projektiryhmä. Työn aikana pidettiin kaksi työpajaa, joissa ideoitiin toimenpideohjelmaa ja pohdittiin liikenneturvallisuusyhteistyön toteuttamista Helsingin seudulla. Työpajoihin osallistui HSL:n, kuntien, ELY-keskuksen, Liikenneturvan, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry:n, Trafín, Liikkuvan poliisin, poliisilaitosten ja pelastuslaitosten edustajia.

Työn ohjausryhmään (LIITU-ryhmään) kuuluivat

- | | |
|-----------------------|---|
| • Outi Janhunen | HSL, puheenjohtaja |
| • Marko Kelkka | Uudenmaan ELY-keskus |
| • Hanna Strömmer | Helsinki |
| • Tuomo Saarinen | Espoo |
| • Lennart Långström | Kauniainen |
| • Timo Väistö | Vantaa |
| • Jari Sillfors | Kerava |
| • Ylva Wahlström | Kirkkonummi |
| • Eva Lodenius | Sipoo |
| • Veli-Pekka Saresma | KUUMA-kunnat |
| • Timo Hovi | KUUMA-kunnat |
| • Erkki Vähätörmä | Uudenmaan liitto |
| • Pekka Höök | Helsingin poliisilaitos |
| • Risto Maksimainen | Liikkuva poliisi |
| • Risto Nikkilä | Liikkuva poliisi |
| • Annukka Luoderanta | Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry |
| • Varpu Tavaststjerna | Liikenneturva |
| • Jonne Virtanen | HSL |
| • Veera Laine | HSL |
| • Riikka Aaltonen | HSL, sihteeri |

Projektiryhmään kuuluivat

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| • Riikka Aaltonen | HSL, puheenjohtaja |
| • Marko Kelkka | Uudenmaan ELY-keskus |
| • Hanna Strömmer | Helsinki |
| • Tuomo Saarinen | Espoo |
| • Timo Väistö | Vantaa |
| • Eva Lodenius | Sipoo |
| • Jukka-Matti Laakso | Tuusula |
| • Risto Nikkilä | Liikkuva poliisi |
| • Risto Maksimainen | Liikkuva poliisi |
| • Varpu Tavaststjerna | Liikenneturva |
| • Mette Granberg | HSL |

Helsingissä kesäkuussa 2012

HSL Helsingin seudun liikenne

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Christel Kautiala, Katja Seimelä, Juha Heltimo			Päivämäärä 15.6.2012
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne, Uudenmaan ELY-keskus, Kuuma-kuntaryhmä			
Tiivistelmä:			
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkoselvityksenä on laadittu liikenneturvallisuuksstrategia koko HLJ 2011 suunnittelualueelle. Suunnittelualueen 14 kuntaa ovat HSL:n jäsenkuntien Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo lisäksi Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti. Liikenneturvallisuusstrategiassa liikenneturvallisuutta on käsitelty aiempaa laajempaan liikennejärjestelmätason kysymyksenä, joten kaikissa työvaiheissa on tarkasteltu myös liikkumistarpeisiin ja kulkutavan valintoihin liittyviä näkökulmia. Epäedulliset yhdyskuntarakenteen kehityssuunnat, liikkumisen autoistuminen ja liikennemäärien kasvu ovat keskeisimpiä liikenneturvallisuuksuustyön haasteita suunnittelualueella. Taajama-alueilla korkeat ajonopeudet sekä aggressiivinen liikkumiskulttuuri ovat keskeinen turvallisuusriski jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Taajamiin keskittyvät myös nopeasti yleistyneen mopoilun onnettomuudet. Pahimmat onnettomuuskasautumat keskittyvät kuitenkin ruuhkaisille pääväylille, joilla peräänajot ovat tyypillisiä etenkin ruuhka-aikaan, huonolla kelillä tai muissa häiriötilanteissa. Oman haasteensa liikenneturvallisuuksuustyöhön tuo liikkujien välinpitämättömyys liikennesäännöistä tai turvalaitteiden käyttämisestä sekä ajokuntoon (raittijuopumus, väsymys ja terveys) liittyvien ongelmien lisääntyminen. Helsingin seudulle asetettiin valtakunnalliseen visioon pohjautuen seuraava liikenneturvallisuuksvisio: ”Helsingin seudun liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.” Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohden kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Konkreettisemmaksi tavoitteeksi asetettiin, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti siten, että vuonna 2020 kuolleiden määrä on vähentynyt puoleen vuodesta 2010 ja loukkaantuneiden määrä on vähentynyt neljänneksen. Liikenneturvallisuuksustavoitteet ovat erittäin kunnianhimoisia, joten niiden saavuttamisessa tulee hyödyntää monipuolista keinovalikoimaa ja useiden toimijoiden yhteistyötä. Liikenneturvallisuuksuustyöllä pyritään luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet, jotta liikenne toimisi joustavasti ja vielä varautumaan mahdollisten onnettomuustilanteiden nopeaan pelastustoimintaan. Olennaisimmat elementit, joihin tässä liikenneturvallisuuksstrategiassa esitetyillä toimenpiteillä vaikutetaan, ovat • yhdyskuntarakenne: liikkumistarpeen minimointi, kestävien kulkutapojen käytön edellytykset, turvalliset yhteydet eri toimintojen välillä • liikenneinfrastruktuuri: ympäri vuoden käytettävissä olevat turvalliset ratkaisut kaikille kulkutavoille • tienkäyttäjät/liikkujat: ymmärrys ja halu valita liikkumistarpeeseen sopivin kulkutapa, tarpeelliset tiedot, taidot ja asenne matkan turvalliseen suorittamiseen • ajoneuvot: ajoneuvojen turvallisuusvarusteet ja kunto • aktiivinen yhteistyö eri toimijoiden välillä: resurssien kohdentaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen. Liikenneturvallisuuksuustyöhön osallistuu lukuisia eri toimijoita maakunnan, seudun ja kunnan tasoilla. Liikenneturvallisuuksyhteistyön tarkoituksena on sovittaa eri toimijoiden toiminta määrätietoiseksi ja tavoitteelliseksi kokonaisuudeksi. Seudullista liikenneturvallisuuksyhteistyötä koordinoi HLJ-toimikunnan nimeämä Helsingin seudun liikenneturvallisuuksuden yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIITU). LIITU-ryhmän tärkeimpiä tehtäviä ovat toimenpideohjelman edistäminen, kuntien välinen tiedonvaihto (hyvien käytäntöjen levittäminen ja yhteisistä toimintatavoista sopiminen), tiedotusyhteistyö sekä liikenneturvallisuuksustilanteen ja strategian toteutumisen seuranta. Tavoitteiden toteutumista seuraamalla nähdään liikenneturvallisuuksuustyön vaikuttavuus eli miten työssä on onnistuttu. Seurannan avuksi on määritelty mittareita. Seurannan tulokset käsitellään LIITU-ryhmässä sekä kuntien organisaatioissa ja päätetään niiden edellyttämistä toimenpiteistä.			
Avainsanat: liikenneturvallisuuks, kestävä liikkuminen			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 20/2012			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: Suomi	Sivuja: 56
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-160-5 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Christel Kautiala, Katja Seimelä, Juha Heltimo			Datum 15.6.2012
Publikationens titel: Trafiksäkerhetsstrategi för Helsingforsregionen			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT, NTM-centralen i Nyland (ELY-centralen), Kommungruppen KUUMA			
Sammandrag:			
En strategi för trafiksäkerheten som täcker hela planeringsområdet inom Helsingforsregionen har utarbetats som en tilläggsutredning till Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2011). De 14 kommuner som ingår i planeringsområdet är, utöver HRT:s medlemskommuner Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kyrkslätt, Kervo och Sibbo, dessutom Träskända, Nurmijärvi, Tusby, Mäntsälä, Borgnäs, Hyvinge och Vichtis. Trafiksäkerheten granskas i strategin ur en bredare synvinkel, på trafiksystemnivå. Därför granskas även mobilitetsbehov och val av färdstätt i alla skeden av arbetet. Ogynnsamma utvecklingstrender i samhällsstrukturen, såsom bilismen och de ökade trafikmängderna, hör till de mest centrala utmaningarna inom trafiksäkerhetsplaneringen. I tätorter utgör höga hastigheter och den aggressiva mobilitetskulturen en väsentlig säkerhetsrisk för fotgängare och cyklister. Olyckor i anslutning till mopedkörning, som snabbt blivit allmän, koncentreras även de till tätorterna. De värsta ansamlingarna av olyckor koncentreras dock till huvudlederna där trängseln är stor. Påkörningskrockar bakifrån är typiska i synnerhet under rusningstid, vid dåligt väglag och andra störningslägen. En alldeles särskild utmaning för trafiksäkerhetsarbetet utgör de resandes likgiltighet för trafikreglerna eller användningen av säkerhetsutrustning samt problem öi anslutning till förarens körskick (rattfylleri, trötthet och sjukdom). Utgående från visionen om utvecklingen på riksnivå formulerades följande vision om trafiksäkerheten i Helsingforsregionen: ”Trafiksystemet i Helsingforsregionen är så säkert för alla grupper av resande att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Alla färdas ansvarsfullt och upplever att det är tryggt att resa.” Visionen är en beskrivning av den gemensamma målbilden mot vilken alla aktörer målmedvetet riktar sin verksamhet. Ett mera konkret mål som ställdes var att antalet omkomna och skadade i trafiken kontinuerligt minskar så att antalet omkomna år 2020 har minskat till hälften i relation till år 2010 och antalet skadade har minskat med en fjärdedel. Målen för trafiksäkerheten är mycket ambitiösa. Ett mångsidigt sortiment av medel och metoder och ett brett samarbete mellan flera aktörer måste därför utnyttjas för att målen ska kunna nås. Trafiksäkerhetsarbetet siktar på att skapa så goda förhållanden som möjligt för att trafiken skall löpa smidigt och dessutom för att beredskapen inför olyckssituationer skall resultera i så snabba räddningsinsatser som möjligt. De viktigaste elementen som påverkas av åtgärderna som framställs i trafiksäkerhetsstrategin är • Samhällsstrukturen: Minimeringen av mobilitetsbehovet, förutsättningarna för utnyttjande av hållbara färdstätt, trygga förbindelser mellan olika funktioner • Infrastrukturen för trafiken: Trygga lösningar, som kan användas året runt och vid alla färdstätt • De som rör sig på vägarna: En förståelse för och en vilja att välja det lämpligaste färdstättet för sitt resebehov, behövliga kunskaper, färdigheter och attityder för att kunna genomföra resan tryggt • Fordon: Säkerhetsutrustning och skick • Ett aktivt samarbete mellan olika aktörer: Allokering av resurser och spridning av god praxis Flera olika aktörer på landskapsnivå samt på det regionala och kommunala planet deltar i trafiksäkerhetsarbetet. Avsikten med trafiksäkerhetsarbetet är att integrera de olika aktörernas verksamhet till en målmedveten helhet. Det regionala trafiksäkerhetssamarbetet koordineras av Helsingforsregionens samarbets- och uppföljningsgrupp för trafiksäkerheten (LIITU), som tillsatts av HLJ-kommittén. Till LIITU-gruppens viktigaste uppgifter hör att främja åtgärdsprogrammet, informationsgången mellan kommunerna (att delge god praxis och komma överens om gemensamma förfaringssätt), informationssamarbetet samt uppföljningen av trafiksäkerhetsläget och strategin. I och med uppföljningen av hur målen har förverkligats kan effekten av trafiksäkerhetsarbetet synliggöras, alltså hur väl arbetet har lyckats. Mätare definierades för uppföljningen. Resultaten av uppföljningen behandlas och besluten om eventuella åtgärder fattas i LIITU-gruppen samt i kommunernas organisationer.			
Nyckelord: Trafiksäkerhet, hållbar mobilitet, hållbart resande			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 20/2012			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: Finska	Sidantal: 56
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-160-5 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Christel Kautiala, Katja Seimelä, Juha Heltimo		Date of publication 15.06.2012	
Title of publication: Helsinki Region Traffic Safety Strategy			
Financed by / Commissioned by: HSL, Uusimaa ELY-Centre, Kuuma- municipalities			
Abstract:			
A traffic safety strategy for the whole HLJ 2011 plan area has been drawn up as a follow-up to the Helsinki Region Transport System Plan (HLJ2011). The 14 municipalities in the plan area include HSL's member municipalities Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava and Siunio, as well as Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää and Vihti. The traffic safety strategy addresses traffic safety as a broader transport system level issue, and thus aspects related to travel needs and modal choice were considered throughout the study. Negative developments in the urban structure, motorization of travel and increasing traffic volumes are the main challenges for traffic safety work in the plan area. In population centers, high driving speed and aggressive driving culture are the key safety risks for pedestrians and cyclists. Moped use has increased in popularity, and also moped accidents are common in population centers. The highest accident rates, however, are found on busy main roads, where rear-end collisions are common in particular during the rush hours, in poor weather and other adverse conditions. Disregard for traffic rules or the use of safety equipment and increasing problems of driving whilst unfit (drunk-driving, fatigue, health issues) pose their own challenges. The following traffic safety vision was adopted for the Helsinki region on the basis of the national vision: "Helsinki region transport system is so safe for all road users that nobody needs to die or be seriously injured in traffic accidents. Road users are responsible and travel is deemed safe." The vision represents the common aspiration on which all parties involved focus their efforts. Reducing road fatalities and injuries was set as a concrete goal. The objective is to halve the number of road fatalities by 2020 from the 2010 levels, and to reduce injuries by a quarter. The traffic safety goals are extremely ambitious, and thus a wide array of measures and cooperation between various parties are needed to achieve them. The aim of traffic safety work is to create as good conditions as possible for flexible flow of traffic, as well as to ensure readiness for rapid rescue response in possible emergency situations. The measures set out in this traffic safety strategy are directed to affect the following essential elements of traffic safety: • Urban structure: Minimizing the need to travel; preconditions for the use of sustainable modes of travel; safe connections between different functions • Transport infrastructure: Safe solutions for all modes of transport usable year-round • Road users: Understanding and willingness to choose the mode of transport that suits one's travel needs; information, skills and attitude needed to travel safely • Vehicles: Vehicle safety equipment and condition • Active cooperation between different parties: Allocation of resources and spreading good practices There are several organizations working to improve traffic safety at provincial, regional and municipal level. The aim of the cooperation on traffic safety is to integrate the activities of the different parties into a purposeful, goal-oriented whole. Regional cooperation on traffic safety is coordinated by Helsinki Region Traffic Safety Cooperation and Monitoring Group (LIITU) appointed by the HLJ Committee. The most important tasks of the LIITU group include promoting the implementation of the program of measures; exchange of information between municipalities (spreading good practices and agreeing on common practices); cooperation on communications; as well as monitoring the traffic safety situation and implementation of the strategy. By monitoring the achievement of the goals, it is possible to track the effectiveness of the traffic safety work, i.e. how successful the work has been. Indicators have been defined to assist the monitoring process. The results of the monitoring are discussed by the LIITU group and municipal organizations to decide on follow up measures.			
Keywords: Traffic safety: sustainable mobility			
Publication series title and number: HSL publications 20/2012			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 56
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-160-5 (pdf)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, tel. +358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto	11
2	Työn lähtökohdat	12
2.1	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011)	12
2.2	Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma	12
2.3	Tavoitteet todeksi, Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014	12
2.4	Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian 2005–2010 toteutuminen	13
3	Liikkumisen ja liikenneturvallisuuden nykytilanne Helsingin seudulla	14
3.1	Toimintaympäristön haasteet liikkumiselle	14
3.1.1	Yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia	14
3.1.2	Liikkuminen ja liikenne Helsingin seudulla	15
3.1.3	Väestön ikääntyminen	17
3.1.4	Teknologian kehitys	17
3.1.5	Lainsäädäntö	18
3.1.6	Ilmastonmuutos	18
3.2	Liikenneturvallisuuden nykytila ja kehitys	19
3.2.1	Lähtöaineistot	19
3.2.2	Onnettomuuskehitys	19
3.2.3	Onnettomuuksissa mukana olleet	21
3.2.4	Tyypillisimmät onnettomuudet	24
3.2.5	Onnettomuuskustannukset	26
3.2.6	Liikennekäyttäytymisen haasteet	26
4	Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	28
4.1	Liikenneturvallisuusvisio	28
4.2	Tavoitteet 2020	28
4.3	Tavoitteista toimenpideohjelmaksi	29
5	Toimenpiteet eri kehittämistasoilla	31
5.1	Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne	31
5.2	Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut	32
5.3	Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely	33
5.4	Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito	35
5.5	Liikenteen infrastruktuuri	36
5.6	Kärkitoimenpiteet	37

6	Helsingin seudun liikenneturvallisuusyhteistyö	38
6.1	Liikenneturvallisuusyhteistyön nykytila	38
6.1.1	Liikenneturvallisuusyhteistyön tarve	38
6.1.2	Kuntien liikenneturvallisuustyön nykytila	38
6.1.3	Päättäjien arvostus kannustaa liikenneturvallisuustyöhön	39
6.1.4	Tahtoa on seudullisen yhteistyön tiivistämiseen	41
6.2	Liikenneturvallisuusyhteistyön tavoitetila	41
6.2.1	Liikenneturvallisuusyhteistyöstä sovitaan eri tasoilla toimivissa ryhmissä	41
6.2.2	Uudenmaan maakunnan liikenneturvallisuusyhteistyö	42
6.2.3	Helsingin seudun liikenneturvallisuusyhteistyö	43
6.2.4	Kuntien liikenneturvallisuustyö	44
7	Strategian seuranta	47
7.1	Seurannan toteuttaminen	47
7.2	Tavoitteiden seurantamittarit	47
8	Mitä liikenneturvallisuusstrategialla voidaan saavuttaa?	50
8.1	Vaikuttavuuden todentaminen on haasteellista	50
8.2	Henkilöautoilun kehitys määrittelee liikenneturvallisuuden suunnan	51
8.3	Pyöräilystä turvallinen tapa liikkua	52
8.4	Myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen kaikilla kehittämistasoilla	52
9	Turvalliset ensiaskeleet	56

1 Johdanto

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiassa on määritelty seudun liikenneturvallisuustyön suuntaviivat vuoteen 2020 asti. Liikenneturvallisuusstrategia on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkoselvitys, jonka laatimisen tavoitteena on ollut syventää HLJ 2011:ssä esitettyä liikenneturvallisuuden visiota ja kärkitavoitetta sekä konkretisoida tavoitteiden saavuttamisen edellyttämät toimenpiteet. Strategia tulee myös toimimaan tärkeänä lähtökohtana seuraavaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ 2015) laadittaessa.

Aikaisemmista liikenneturvallisuusstrategioista poiketen työ on laadittu HLJ 2011 suunnittelualueelle. Suunnittelualueen 14 kuntaa ovat HSL:n jäsenkuntien Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo lisäksi Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää ja Vihti.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on arvioitu vuonna 2005 valmistuneen Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian toteutumista, Helsingin seudun nykyistä liikenneturvallisuustilannetta ja seudun toimintaympäristön muutoksista johtuvia haasteita liikenneturvallisuudelle sekä seudulla tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Arviointien ja valtakunnallisten linjausten pohjalta seudulle on asetettu liikenneturvallisuusvisio ja tavoitteet vuodelle 2020. Liikenneturvallisuusstrategiassa liikenneturvallisuutta on käsitelty aiempaa laajempänä liikennejärjestelmätason kysymyksenä, joten kaikissa työvaiheissa on tarkasteltu myös liikkumistarpeisiin ja kulkutavan valintoihin liittyviä näkökulmia. Toimenpideohjelmassa hyödynnetään monipuolista keinovalikoimaa ja esitetään toimenpiteitä liikennejärjestelmän kaikilla HLJ 2011:n kehittämistasoilla. Liikenneturvallisuusstrategiassa korostetaan fyysisen ympäristön parantamisen ohella liikenneturvallisuusyhteistyön merkitystä sekä elinikäisen liikennekasvatuksen määrätietoista toteuttamista kuntatasolla. Strategiassa on myös kuvattu tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantamenetelmät sekä tarkasteltu suunnitelman vaikutuksia.

Liikenneturvallisuusstrategian on teettänyt HSL ja työn ovat toteuttaneet Destia Oy ja Strafica Oy. Työtä on ohjannut HLJ-toimikunnan nimeämä Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIITU). LIITU-ryhmä vastaa jatkossa liikenneturvallisuusstrategian edistämisestä ja seurannasta.

2 Työn lähtökohdat

2.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011)

Liikenneturvallisuusstrategian keskeisiä lähtökohtia ovat olleet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) tausta-aineistoinen, suunnittelualueella laaditut ja samanaikaisesti käynnissä olevat liikenneturvallisuussuunnitelmat sekä valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma, jolla suunnataan seudun liikennepolitiikkaa ja määritellään liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisperiaatteet sekä lähivuosien kehittämistoimet. Turvallisuus on yksi HLJ 2011:n osavisiosta (”Liikenneturvallisuus, turvallisuuden tunne ja vastuullinen liikkumiskulttuuri paranevat merkittävästi”) ja kärkitavoitteista (”Vakavat henkilövahinko- onnettomuudet vähenevät”).

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämisessä tarpeellisia keinoja on esitetty HLJ 2011:n osaselvityksissä Joukkoliikennestrategia, Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla sekä Liikkumisen ohjaus ja liikkumisen hallinta sekä HSL:n selvityksessä Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia. Liikenneturvallisuusstrategiassa kestävän liikkumisen edistämistoimenpiteet on rajattu selvästi liikenneturvallisuutta parantavien toimien lisäksi liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin sekä yhdyskuntarakenteen eheytymiseen johtaviin toimenpiteisiin. Esimerkiksi hinnoittelun keinoja ei ole käsitelty liikenneturvallisuusstrategiassa.

2.2 Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategian kanssa on samanaikaisesti laadittu Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueelle (Uusimaa, Päijät-Häme ja Kanta-Häme) ja vahvasti ELY-keskuksen omaan toimintaan kytkeytyvää alueellista liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Suunnitelmassa on kuvattu alueen nykyistä liikenneturvallisuustilannetta ja siihen vaikuttavia toimintaympäristökijöitä sekä arvioitu maakunta-, seutu- ja kuntatasolla tehtävän liikenneturvallisuusyhteistyön toimivuutta. Nykytilan kuvauksen perusteella ELY-keskuksen liikenneturvallisuustyölle on luotu pitkän aikavälin visio ja tavoitteet sekä kuvattu konkreettiset toimenpiteet vuosille 2012–2016. Toimenpiteiden lisäksi suunnitelmassa on kuvattu alueellisen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli aina maakuntatasolta paikalliselle tasolle. Samanaikaisesti laaditut suunnitelmat on kytketty toisiinsa erityisesti päätavoitteiden, liikenneturvallisuustyön toimintamallin ja seurannan osalta.

2.3 Tavoitteet todeksi, Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014

Keskeinen lähtökohta seudullista liikenneturvallisuusstrategiaa laadittaessa on ollut helmikuussa 2012 julkistettu valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma, joka sisältää keskeisiä liikenneturvallisuustyön toimenpiteitä vuoteen 2014 ja linjauksia vuoteen 2020. Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet pohjautuvat Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevaan liikenneturvallisuusohjelmaan. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden paraneminen siten, että vuonna 2020 liikennekuolemien määrä on puolittunut ja liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähentynyt neljänneksellä vuoden 2010 tasoon verrattuna. Erityisiksi kohderyhmiksi valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on nostettu nuoret ja iäkkäät. Näiden ryhmien onnettomuusriski on korkea ja tavoitteeksi onkin asetettu, että heidän onnettomuusriskinsä lähenee keskimääräistä tasoa.

Lähivuosien tärkeimmiksi toimenpidekokonaisuuksiksi valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on nostettu ajokuntoon ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävät toimet. Ajokuntoon (rattijuopumuksen vähentämiseen, ajoterveystieteen arviointiin ja väsyneenä ajamisen vähentämiseen) vaikuttavat toimenpiteet aloitetaan ministeriötasolta kehittämällä uusia menetelmiä, yhteistyötapoja ja tekniikoita, lisäämällä ja kehittämällä liikennelääketieteen opetusta sekä kehittämällä valvontaa. Paljon julkista keskustelua on herättänyt ehdotus alentaa rattijuoppouden raja 0,2 promilleen. Seutu- ja kuntatasolla ajokuntoon vaikuttaminen toteutuu käytännössä valtakunnallisesti määriteltävien toimintatapojen mukaisesti sosiaali- ja terveystoimen palveluiden sisällöissä ja poliisin toiminnassa, joten aihetta ei ole tässä liikenneturvallisuusstrategiassa erityisesti käsitelty.

Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuussuunnitelmassa on HLJ 2011:n tavoin linjattu tarve vähentää henkilöautoilun tarvetta ja lisätä kestävien kulkutapojen käyttöä. Tähän tulisi pyrkiä parantamalla maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä, parantamalla jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita, kehittämällä liikkumisen ohjausta ja edistämällä kestävästä liikkumisesta suunnitelmia kuntatasolla ja tukemalla liikennejärjestelmäsuunnittelua seututasolla.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma nostaa ensimmäistä kertaa korostetusti esille alueellisen ja paikallisen poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön keskeisen merkityksen tavoitteiden saavuttamisessa. Pitkän aikavälin linjauksina neuvottelukunta painottaa myös kansalaisten liikkumisasenteisiin ja turvallisuustietoisuuteen vaikuttamista elinikäisen liikennekasvatuksen avulla sekä monipuolisen viestinnän ja yhteisen kampanjoinnin keinoin.

2.4 Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian 2005–2010 toteutuminen

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategiassa vuosille 2005–2010 asetettu liikennekuolemien vähentämistavoite (korkeintaan 15 kuolemaa) saavutettiin. Lähtötilanteessa (vuosina 1998–2003) kuoli keskimäärin 25 ihmistä vuodessa. Sen sijaan loukkaantuneiden määrä pysyi lähes ennallaan (reilut 1100 loukkaantunutta/vuosi) koko suunnittelukauden ja tavoitetta, korkeintaan 700 liikenteessä loukkaantunutta vuonna 2010, ei saavutettu.

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteutumisesta tehtiin kysely Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIITU) jäsenille keväällä 2011. Kyselyn perusteella parhaiten onnistuttiin toteuttamaan liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyön tiivistämistä ja joukkoliikenteen käytön lisäämistä työmatkaliikenteessä (työsuhdematkalipun käyttöönotto). Liikenneturvallisuusstrategia myös käsiteltiin kuntien ja YTV:n päätöksentekokoelmissa.

Suurimmat haasteet toimenpiteiden toteuttamisessa oli muiden kuin kuntien teknisten sektoreiden päätyötä olevat toimet (koulutus, tiedotus ja kampanjointi) sekä toimenpiteiden perustelut ja tiedotus oman organisaation johdolle ja päätöksentekijöille (aito arvostus). Myös kaupungin toimiminen esimerkkinä liikenneturvallisuustyössä (nopeudenseurantajärjestelmät omissa ajoneuvoissa sekä alkolukon vaatiminen kuntien omissa ja tilattujen kuljetusten ajoneuvoissa) jäi vähälle. Kamera-valvonnan osalta lainsäädäntö ei edennyt toivotulla tavalla ja sen laajeneminen jäi siksi vaatimattomaksi.

3 Liikkumisen ja liikenneturvallisuuden nykytilanne Helsingin seudulla

3.1 Toimintaympäristön haasteet liikkumiselle

3.1.1 Yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia

Helsingin seudun 14 kunnan alueella asuu noin 1,34 miljoonaa ihmistä ja on noin 700 000 työpaikkaa. Seudun asukkaista noin 75 % asuu pääkaupunkiseudulla. Seudun suurin työpaikka- ja palvelukeskittymä sijaitsee Helsingin niemellä ja sitä ympäröivässä kantakaupungissa, jossa sijaitsee kolmannes työpaikoista. Seudun työpaikoista noin 80 % sijaitsee Kehä II/III -vyöhykkeen sisäpuolella. HLJ 2011 -suunnitelmassa on varauduttu Helsingin seudun asukas- ja työpaikkamäärien voimakkaaseen kasvuun. Vuodelle 2035 laadituissa ennusteissa väestömäärän on arvioitu kasvavan vuodesta 2008 noin 370 000 asukkaalla eli noin 28 %. Myös seudun työpaikkamäärän on arvioitu kasvavan vuodesta 2008 noin 28 % eli noin 200 000 työpaikalla.

Liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edistämisen kannalta ei ole yhdentekevää, minne tuleva asuminen ja työpaikat sijoittuvat. Seudun yhdyskuntarakenteessa viime vuosikymmeninä tapahtuneet muutokset selittävät osaltaan liikkumistarpeiden ja liikennemäärien kasvua, autoistumista ja kestävien kulkumuotojen edellytysten heikentymistä sekä tästä edelleen seurannutta koetun turvattomuuden, liikenneonnettomuuksien ja liikenteen päästöjen kasvua ja liikenteen ruuhkautumista.

Yleisellä tasolla Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen kehitystrendeihin on viime vuosikymmeninä kuulunut taajama-alueiden laajentuminen ja niiden asukastiheyden pieneneminen eli rakenteen väljentyminen, palveluiden keskittyminen ja lähipalveluverkon supistuminen sekä alueiden toiminnallinen yksipuolistuminen (asumisen, palveluiden ja työpaikkojen maantieteellinen eriytyminen). Seutu on mainittujen kehityskulkujen osalta kuitenkin hyvin heterogeeninen, joskin suunta on sama lähes koko seudulla. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että pääkaupunkiseudulla trendit ovat heikompia ja hitaampia kuin muualla Helsingin seudulla.

Yhdyskuntarakenteen kehityksen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seurantaraportin (HSL:n julkaisuja 21/2010) mukaan Helsingin seudun asuttujen ruutujen asukasmäärällä painotettu asukastiheys on laskenut noin 8 % vuodesta 1990 vuoteen 2008. Pääkaupunkiseudulla tiheyden lasku on ollut selvästi hitaampaa kuin muualla seudulla (PKS 7 %, muu seutu 12 %). Arviot vuoden 2005 jälkeen tehdyistä asemakaavapäätöksistä ovat kuitenkin osoittaneet, että uusi rakentaminen sijoittuu kestävän liikkumisen näkökulmasta keskimäärin myönteisesti. Kestävän liikkumisen edellytykset ovatkin kokonaisuudessaan hieman parantuneet Helsingin seudulla, vaikka yhdyskuntarakenne on hieman väljentynyt. Raideliikenteen voimakkaalla kehittämisellä on ollut tähän myönteinen vaikutus.

Asemakaava- ja raideliikennepäätösten perusteella yhdyskuntarakenteen myönteinen kehitys jatkunee lähivuosina ainakin pääkaupunkiseudulla. Muualla seudulla uudesta asutuksesta osa suuntautuu edelleen kaavoittamattomille taajamien reuna-alueille tai haja-asutusalueille. Liikenneturvallisuuden kannalta maanteiden varsille laajenevat ja harvakseltaan rakentuvat taajamien reuna-alueet muodostavat erittäin suuren ongelman. Asumisvaltaiset väljät rakenteet eivät usein myöskään houkuttele kävelyyn ja pyöräilyyn tai mahdollista järkevää joukkoliikenteen järjestämistä.

3.1.2 Liikkuminen ja liikenne Helsingin seudulla

Liikenteen kasvu ja liikkumisen autoistuminen ovat maanlaajuisia trendejä, joiden taustalla on niin yhdyskuntarakenteeseen, talouden kehitykseen, veropolitiikkaan, elämäntapoihin, arvoihin ja asenteisiin liittyviä tekijöitä. Yleistrendinä koko maassa on, että autottomia talouksia on koko ajan vähemmän ja kahden tai useamman auton talouksia enemmän. Autoistuminen puolestaan heijastuu osaltaan liikennemääriin sekä näkyy liikkumisen autoistumisena.

Liikennemäärien kasvu lisää onnettomuuksille altistumista. Kulikutapajakauma, eri kulkumuotojen välinen työnjako, puolestaan vaikuttaa eri liikkujaryhmien onnettomuusriskiin ja koettuun turvallisuuteen. Liikennemäärissä tapahtuvien muutosten vaikutukset liikenneturvallisuustilanteeseen eivät kuitenkaan aina ole täysin yksiselitteisiä. Selvää kuitenkin on, että liikenteen kasvun takia jo nykyisen liikenneturvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä suuri määrä turvallisuutta parantavia toimia.

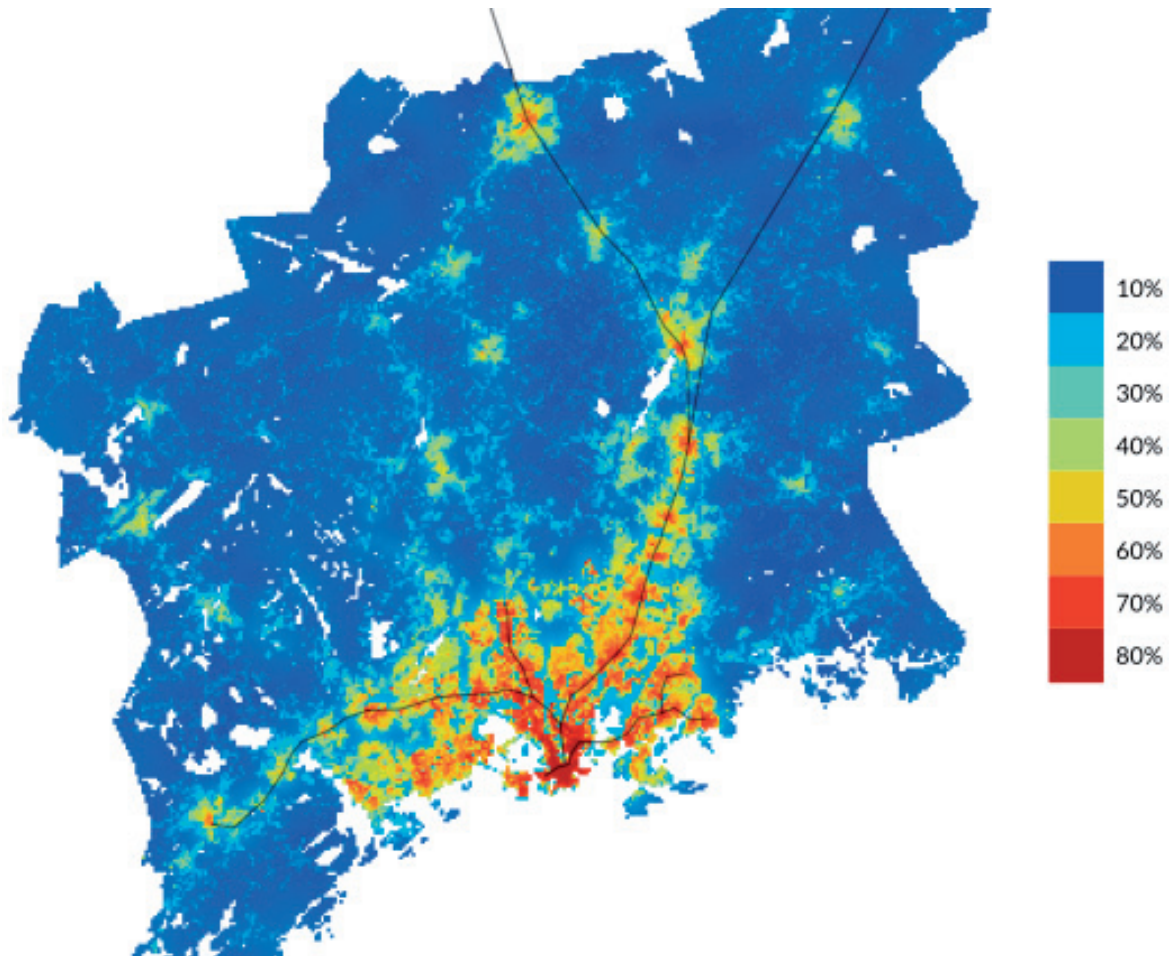
Nykytilanteessa Helsingin seudun kotitalouksista hieman yli 40 prosenttia on autottomia ja noin 15 prosentilla on kaksi tai useampi auto. Erityisen voimakkaana autoistuminen näkyy pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Pääkaupunkiseudulla autonomistusaste on nyt samalla tasolla kuin se oli kymmenen vuotta sitten muun seudun osalta. Muun seudun autonomistusaste on jopa korkeampi kuin koko maassa keskimäärin, ja kahden tai useamman auton kotitalouksien osuus on kaksinkertainen pääkaupunkiseutuun nähden. Henkilöautojen ohella myös moottoripyörien ja mopojen määrät ovat kasvaneet voimakkaasti. Etenkin mopoilun suosion kasvu on näkynyt sekä onnettomuustilastoissa että nuorten arkiliikunnan vähentymisenä. Myös mopoautojen määrä on ollut kasvussa.

Helsingin seudun matkoista tehdään henkilöautolla 43 %, joukkoliikenteellä 22 % ja jalan tai pyörällä 32 %. Työmatkoista noin puolet tehdään kestävillä kulkumuodoilla. Seutu on kuitenkin hyvin heterogeeninen liikkumisen ominaisuuksien osalta (taulukko 1).

Taulukko 1. Liikkuminen pääkaupunkiseudulla (PKS) ja muulla Helsingin seudulla (muu seutu) (YKR 2005, Liikennetutkimus 2008)

	PKS	Muu seutu
Autottomien kotitalouksien osuus (%)	47	32
Kahden tai useamman auton kotitalouksien osuus (%)	11	22
Kodin ja työpaikan välisen matkan keskipituus (km)	13	21
Alle 10 kilometrin pituisten työmatkojen osuus (%)	67	38
Henkilöauton kulkutapaosuus kaikista matkoista (%)	39	57
Henkilöauton kulkutapaosuus koko matkasuoritteesta (%)	55	71
Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista matkoista (%)	33	30
Joukkoliikenteen kulkutapaosuus matkoista (%)	27	9
Joukkoliikenteen osuus moottoriliikennematkoista (%)	41	13
Autoilun osuus alle 3 km matkoista (%)	22	39
Kestävien kulkumuotojen osuus työmatkoilla (%)	54	27
Kestävien kulkumuotojen osuus ostos- ja asiointimatkoilla (%)	61	35

Liikkumisen ominaisuuksien tarkastelu seututasolla tai kunnittain ei anna täsmällistä kuvaa liikkumisen ominaispiirteistä seudun eri osissa. Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä (saavutettavuus) vaikuttavat huomattavasti päivittäiseen liikkumistarpeeseen sekä mahdollisuuksiin käyttää eri kulkutapoja päivittäisillä matkoilla. Tätä asiaa on havainnollistettu kuvassa 1, jossa on esitetty 250x250 m ruuduissa kestävien kulkumuotojen laskennallinen osuus päivittäisistä matkoista. Näin tarkasteltuna pääkaupunkiseudun ohella edukseen erottuvat mm. raideliikenteen vaikutuspiirissä olevat alueet sekä yleisesti taajamat. Toisaalta on hyvä huomata, että myös pääkaupunkiseudulta löytyy erittäin autovaltaisia alueita.



Kuva 1. Kestävien kulkumuotojen laskennallinen osuus päivittäisistä matkoista. (RUUTI2-malli)

Seudun maankäytön kasvun sekä henkilöautotiheyden ja henkilöauton kulkutapaosuuden kasvun on arvioitu lisäävän Helsingin työssäkäyntialueen tieliikennesuoritetta yli 30 % vuoteen 2035 mennessä. Suurimmaksi osaksi liikenteen kasvua selittävät yhdyskuntarakenteen laajentuminen ja siihen liittyvä pendelöinnin kasvu.

Suhteellisesti voimakkaimmin liikkumisen on ennustettu kasvavan Espoon, Vantaan ja Kauniaisten sisäisessä liikenteessä sekä muun seudun ja pääkaupunkiseudun välisessä liikkumisessa. Liikkumisen kasvu vyöhykkeillä, joilla joukkoliikenteen käyttö on jo nykyisin seudun keskiarvoa vähäisempää muodostaa haasteen joukkoliikenteen kulkutapaosuuden säilyttämiselle. Liikenteen

kasvu myös uhkaa entisestään lisätä liikenteen ruuhkautumista ja häiriöherkkyyttä pääkaupunkiseudun kehäteillä ja säteittäisillä väylillä.

3.1.3 Väestön ikääntyminen

Väestön ikääntyminen on valtakunnallinen trendi, joka tulee näkymään monella tavalla lähitulevaisuudessa myös Helsingin seudulla. Tilastokeskuksen mukaan yli 65-vuotiaiden osuus tulee kasvamaan nykyisestä reilusta 10 % reiluun viidennekseen (21 %) vuoteen 2035 mennessä (koko maan ennuste 28 %). Väestön ikääntyessä myös liikenteessä liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Ikä ei kuitenkaan ole ratkaiseva tekijä liikkumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta, vaan iän myötä tulevat sairaudet. Ikääntyminen myös heikentää vähitellen ihmisen toimintoja, esimerkiksi reagointi- ja huomiokykyä. Myös onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla. Väestön ikääntyminen edellyttää panostusta selkeisiin ja esteettömiin liikenneympäristön ratkaisuihin, ikäkuljettajien terveydentilan seurannan kehittämistä, mahdollisuuksia omaehtoisesti tehtäviin itsearviointeihin sekä koulutusta ja opastusta liikkumisen riskien tunnistamiseksi ja välttämiseksi.

3.1.4 Teknologian kehitys

Tieto-, viestintä- ja mittausteknologian nopea kehitys ja sen soveltaminen ajoneuvotekniikan, liikenteen ohjauksen ja tiedotuksen sekä valvonnan alueilla tuo lähitulevaisuudessa uusia mahdollisuuksia parantaa liikenteen turvallisuutta ja lieventää onnettomuuksien seurauksia.

Ajoneuvokannan uudistumisen myötä erilaisilla aktiivista ja passiivista turvallisuutta parantavilla ratkaisuilla varustettujen autojen osuus kasvaa. Pitkällä tähtäimellä tekniikka antaa mahdollisuudet ajotehtävien automatisointiin ja kuljettajan virheiden vaikutusten eliminointiin. Nykyisin yleisesti käytössä olevia ajoneuvojen aktiivista ja passiivista liikenneturvallisuutta lisääviä ratkaisuja ovat mm. ABS-jarrut, turvatyyny, turvavyömuistuttimet, ajovakauden hallintajärjestelmät, vakionopeudensäätimet, navigointilaitteet, peruutustutkat ja katveavustimet ja alkolukot. Tulevaisuuden järjestelmiä ovat puolestaan turvavyön käytön automatisointi, jarrutusavustajat, mukautuvat vakionopeudensäätimet, kaistalla pysymisen tuki, este- ja törmäysvaroitukset/-tutkat, ajosuunnan ja olosuhteiden mukaan säätävät ajovalot ja sokean pisteen tarkkailu, kuljettajan väsymisestä varoittavat laitteet, pimeänäköjärjestelmät ja eCall-järjestelmä.

Tulevaisuuden älyteknologian avulla voidaan myös jakaa tehokkaasti tietoa liikkujien kesken sekä varoittaa ja ohjata kuljettajia oikeisiin valintoihin; esimerkkinä kelin tai liikennetilanteen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset. Ajoneuvotekniikan ja informaatiopalveluiden ohella liikennevalvonta on tärkeä osa-alue, jota tekniikan kehittyminen edesauttaa (valvonnan tehokkuus ja kattavuus).

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. Uuden ajoneuvotekniikan laajamittaisen käyttöönoton esteenä on usein myös hinta, autonomistajien tai yhteiskunnan maksuhalukkuus, poliittinen hyväksyntä sekä erilaiset organisatoriset ja lainsäädännölliset ongelmat. Ajoneuvokannan uudistumisen liikenneturvallisuusvaikutusta hidastaa lisäksi se, että vanhemmat autot eivät poistu autokannasta samaan tahtiin kuin uusia tulee tilalle, vaan vanhat autot siirtyvät yleensä nuorille kuljettajille. Näin ollen korkeimman onnettomuusriskin omaavat nuoret kuljettajat ajavat useimmiten vanhoilla autoilla.

3.1.5 Lainsäädäntö

Liikenneympäristön ratkaisuihin, kulkuneuvojen turvallisuuteen, kuljettajien ajotaitoihin ja -kykyyn, turvalaitteisiin ja niiden käyttöön, yleisesti liikkumisen pelisääntöihin ja rangaistuskäytäntöihin liittyvillä laeilla, asetuksilla ja säädöksillä on aina ollut keskeinen rooli liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian valmistumisen (2005) jälkeen voimaan tulleita keskeisiä laki- ja asetusmuutoksia ovat olleet mm.:

- Turvavyön käyttöpakko kaikkeen autokalustoon, lasten turvalaitteiden käyttömääräyksien tiukennus (5/2006)
- Laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (3/2007)
- Alkolukolaki, alkolukosta pysyvä vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle (7/2008)
- Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (9/2009)
- Laki alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa (8/2011)
- Uusi ajokorttilaki ja -asetus (kokonaisuudessaan voimaan 1/2013, osa muutoksista voimaan 6/2011) koskee mm. säännöksiä kuljettajantutkinnon sisällöstä ja opetuksen määstä, ajokorttien voimassaoloaikoja, ajokorttiluokkia, ajokieltojärjestelmää.
- Lisäksi ajoneuvojen katsastusta ja vaarallisten aineiden kuljettajien ajolupia koskevia laki- ja asetusmuutoksia.

Liikenneturvallisuusstrategian laadinnan aikana keväällä 2012 julkista keskustelua käytiin mm. rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen pituudesta, promillerajan laskemisesta, alkolukon pakollisuudesta rattijuopumukseen syyllistyneille, alkolukon pakollisuudesta ammattiliikenteessä ja kuntien mahdollisuudesta osallistua liikenteen automaattiseen valvontaan.

3.1.6 Ilmastomuutos

Erilaiset kansainväliset ja kansalliset tavoitteet, sopimukset ja velvoitteet lisäävät tarvetta kasvi- huonekaasupäästöjä vähentäville toimenpiteille. Tiukentuvat ilmastotavoitteet tukevat myös liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista ja tavoitteita edistävät keinot ovat monelta osin yhteisiä. Ilmastomuutoksesta aiheutuu myös konkreettisia vaikutuksia liikkumisen olosuhteisiin ja liikenneturvallisuuteen. Etenkin tieliikenne on altis ilmastomuutoksen vaikutuksille. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat erityisesti sään nopeat vaihtelut sekä erilaisten ääri-ilmiöiden yleistyminen. Ilmastomuutoksen vaatimat toimenpiteet koskettavat etenkin infrastruktuurin kestävyttä ja talvihoitoa sekä erilaisten häiriötilanteiden ennakointia ja hallintaa.

Keskeiset toimintaympäristön kehitykseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet tiiviisti.

- Liikkumistarpeiden kasvun ja liikkumisen autoistumisen (liikenteen kasvun) hillitseminen
- Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen kannalta epäsuotuisten yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehityssuuntien hillitseminen
- Seudulla olevan kestävä liikumisen potentiaalin hyödyntäminen asenteisiin vaikuttamalla
- Lasten ja nuorten arkiliikunnan edistäminen ja mopoilun kasvun hillitseminen
- Väestön ikääntymisen mukanaan tuomiin haasteisiin varautuminen
- Uuden älytekniikan käyttöönoton edistäminen
- Liikenneturvallisuustyötä tukevan lainsäädännön edistäminen
- Liikenneturvallisuustyön ja kestävä liikumisen edistämisen (ilmastonmuutos) yhteistyömahdollisuuksien hyödyntäminen
- Ilmastonmuutoksen konkreettisiin vaikutuksiin varautuminen

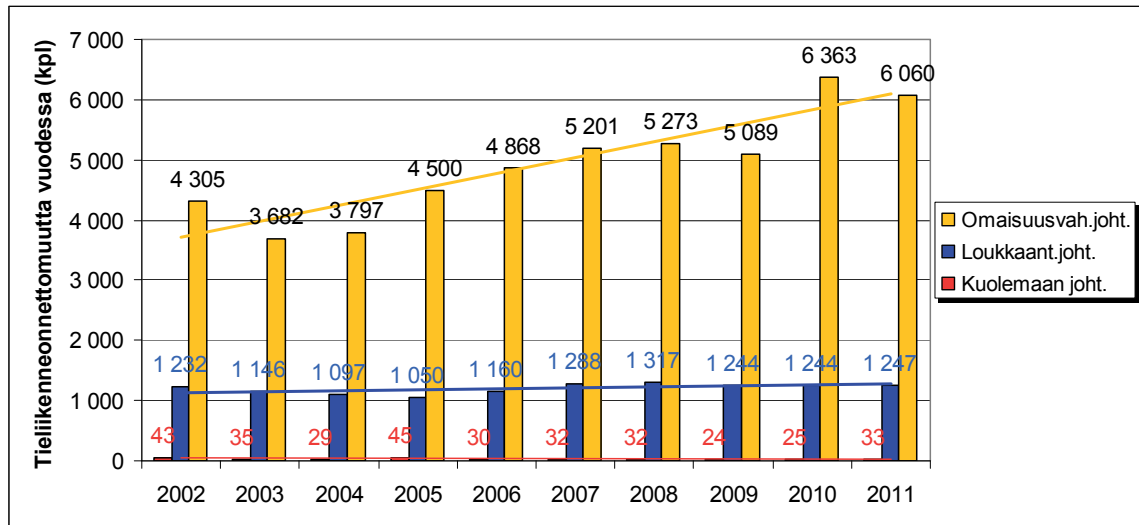
3.2 Liikenneturvallisuuden nykytila ja kehitys

3.2.1 Lähtöaineistot

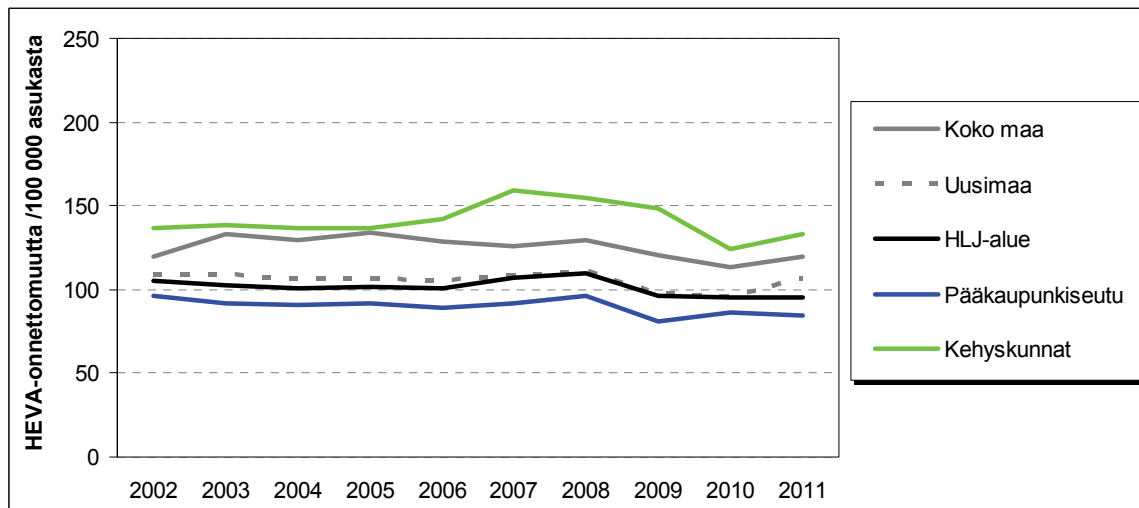
Onnettomuusanalyysissä on tarkasteltu Helsingin seudun 14 kunnan alueella tapahtuneita poliisin tietoon tulleita tieliikenneonnettomuuksia. Onnettomuusmäärien kehitystä on seurattu 10 vuoden ajalta vuosina 2002–2011. Varsinaiset tarkastelut on tehty viiden vuoden aikana tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Poliisin tietoon on arvioitu tulevan kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja noin 20 % henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta on hyödynnetty myös liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusyksikön (VALT) tilastoja tutkijalautakuntien tutkimista onnettomuuksista. Liikennekäyttäytymistä on arvioitu Liikenneministeriön vuonna 1992 käynnistämän ja Liikenneturvan (yhteistyökumppaneineen) vuosittain toteuttaman seuranta-tutkimuksen perusteella.

3.2.2 Onnettomuuskehitys

Helsingin seudulla tapahtui poliisin tilastojen mukaan vuosina 2007–2011 vuosittain keskimäärin 6 900 tieliikenneonnettomuutta, joista 23 % johti henkilövahinkoihin (kuva 2). Suurin osa onnettomuuksista tapahtui pääkaupunkiseudulla (75 % kaikista ja 68 % henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista). Asukaslukuun suhteutettuna onnettomuuksia tapahtuu pääkaupunkiseudulla selvästi vähemmän (-28 %) ja kehyskunnissa enemmän (+18 %) kuin koko Suomessa keskimäärin (kuva 3). Pääkaupunkiseudulla onnettomuusmäärä on asukaslukuun suhteutettuna lievästi pienentynyt 2000-luvulla ja kehyskunnissa säilynyt ennallaan.



Kuva 2. Onnettomuusmäärän kehitys Helsingin seudulla vuosina 2002–2011 onnettomuuden vakavuuden mukaan. (iLiITU-palvelu/Tilastokeskus)



Kuva 3. Vuosina 2002–2011 henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 100 000 henkilöä kohden. (Tieliikenneonnettomuudet, vuosikirjat/Tilastokeskus, vuoden 2011 tiedot ennakkotietoja)

Vuosien 2007–2011 aikana kuolemaan johti keskimäärin 29 onnettomuutta vuodessa ja niissä menehtyi keskimäärin 32 henkilöä. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista reilu puolet tapahtuu maanteillä (27 % pääväylillä ja 24 % haja-asutusalueiden alempiluokkaisilla väylillä), 40 % kaupunkien keskustoissa ja muutamia (6 %) kuntien taajama-alueilla. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on vuosikymmenen aikana vähentynyt kolmanneksella ja Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategiassa 2005 asetettu tavoite saavutettiin. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet eniten pääväylillä ja kaupunkien keskustoissa.

Vuosittain loukkaantumiseen johti keskimäärin 1 270 onnettomuutta, joissa loukkaantui keskimäärin 1 670 henkilöä. Suurin osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kaupunkien (60 %) ja kuntien (7 %) taajamissa. Haja-asutusalueilla tapahtuu noin viidennes ja pääväylillä kuudesosa kaikista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista. Pahimmat onnettomuuskasautumat ovat vilkkailla pääväylillä. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä ei ole laskenut tavoitteiden mukaisesti vaan päinvastoin lisääntynyt noin 13 % 2000-luvulla. Vastaavana

aikana liikennesuorite on kasvanut noin 70 %, joten loukkaantumisriski ajettua kilometriä kohden on selvästi pienentynyt. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä on lisääntynyt kaikissa liikkumisympäristöissä, voimakkaimmin kuntien taajamissa.

Omaisuuksivahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui vuosien 2007–2011 aikana keskimäärin 5 600 kpl vuosittain. Omaisuuksivahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmenen ajan (+63 %). Kasvu keskittyy yksinomaan taajama-alueille, määrä on paikoitellen yli kaksinkertaistunut. Pääväylillä ja haja-asutusalueilla omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on pysytellyt kutakuinkin samana koko vuosikymmenen. Tyypillisiä omaisuusvahinkoon johtavia onnettomuuksia seudulla ovat yksittäisonnettomuudet (17 %), peräänajo- ja ohitus/kaistanvaihto-onnettomuudet (14 %, 12 %) sekä muut onnettomuudet (26 %), joista noin puolet on pysäköintiin liittyviä tapauksia. Omaisuuksivahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tietoon tulon epävarmuuden vuoksi liikenneturvallisuusstrategiassa ei käsitellä tämän syvemmin omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia.

3.2.3 Onnettomuuksissa mukana olleet

Vuosina 2007–2011 Helsingin seudulla on tieliikenneonnettomuuksissa kuollut 158 ja loukkaantunut noin 8 300 henkilöä. Joka toinen kuoli tai loukkaantui henkilöautossa, 36 % kuljettajana ja 18 % matkustajana. Reilu kolmasosa uhreista oli pyöräilijöitä (15 %), jalankulkijoita (12 %) tai mopoilijoita (11 %) ja kymmenesosa moottoripyöräilijöitä.

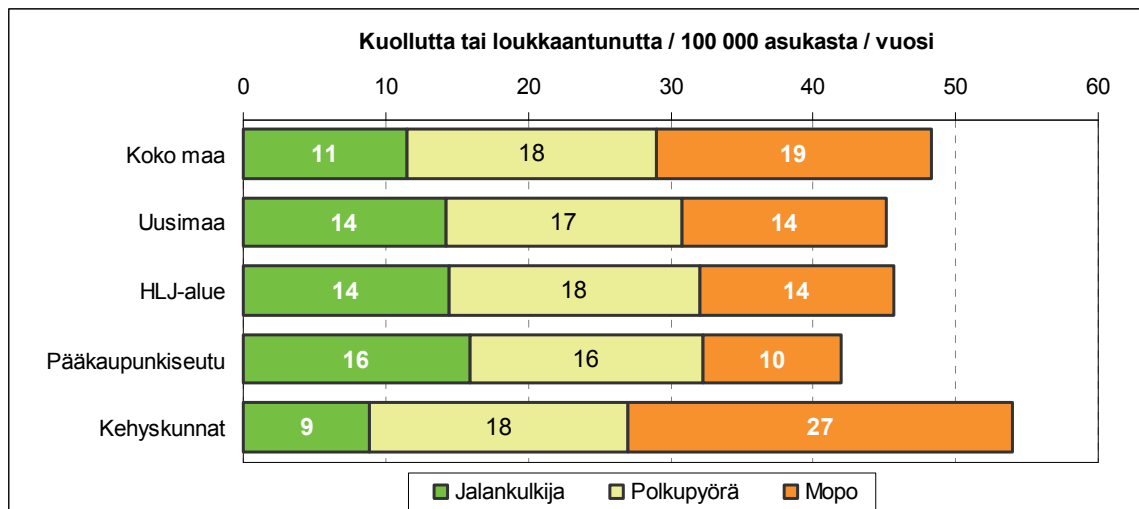
Moottoriajoneuvoliikenteen osapuolilla onnettomuusriski on yleisesti kehyskunnissa selvästi muuta maata korkeampi ja pääkaupunkiseudulla vastaavasti selvästi pienempi. Kuntakohtaisesti onnettomuusriskissä on merkittäviä eroja käytettyjen kulkumuotojen yleisyydestä ja liikkumisympäristön turvallisuudesta johtuen (kuva 4).

Helsingin seudulla liikenteessä kuolee tai loukkaantuu noin 230 pyöräilijää vuosittain poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa. Pyöräilijöillä on sekä pääkaupunkiseudulla että kehyskunnissa suunnilleen yhtä suuri loukkaantumisriski kuin muuallakin Suomessa. Jalankulkijoita kuolee tai loukkaantuu noin 190. Pääkaupunkiseudulla, erityisesti Helsingin ydinkeskustassa, jalankulkijoita on asukaslukuun suhteutettuna selvästi muuta maata enemmän osallisina liikenneonnettomuuksissa (kuvat 4 ja 5). Kehyskunnissa puolestaan jalankulku on ainoa kulkumuoto, jossa loukkaantumisriski alittaa koko maan tason.

	Yhteensä	Jalankulkija	Polkupyörä	Mopo	Moottori- pyörä	Henkilöauto kuljettaja	Henkilöauto matkustaja
Koko maa	162	12	18	18	13	56	32
Uusimaa	134	14	16	14	11	45	24
HLJ-alue	131	14	17	13	11	44	23
Pääkaupunkiseutu	113	16	17	10	9	35	18
Kehyskunnat	195	9	17	25	19	73	38
Helsinki	115	21	20	7	8	32	18
Vantaa	151	11	16	16	13	56	27
Espoo	79	7	10	10	8	27	14
Kauniainen	63	2	14	21	7	14	2
Hyvinkää	173	11	20	15	19	59	38
Järvenpää	179	14	30	32	15	54	29
Kerava	148	12	26	19	16	43	29
Kirkkonummi	150	9	8	21	15	64	21
Mäntsälä	247	9	4	18	19	108	63
Nurmijärvi	183	5	6	24	18	74	41
Pornainen	196	4	4	53	49	66	16
Sipoo	216	10	9	20	24	88	46
Tuusula	255	6	30	52	21	88	41
Vihti	254	8	16	17	24	112	59



Kuva 4. Kuolleet ja loukkaantuneet 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006–2010. (Tieliikenneonnettomuudet, vuosikirjat/Tilastokeskus)



Kuva 5. Kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat, pyöräilijät ja mopoilijat 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2007–2011. (Tieliikenneonnettomuudet, vuosikirjat/Tilastokeskus)

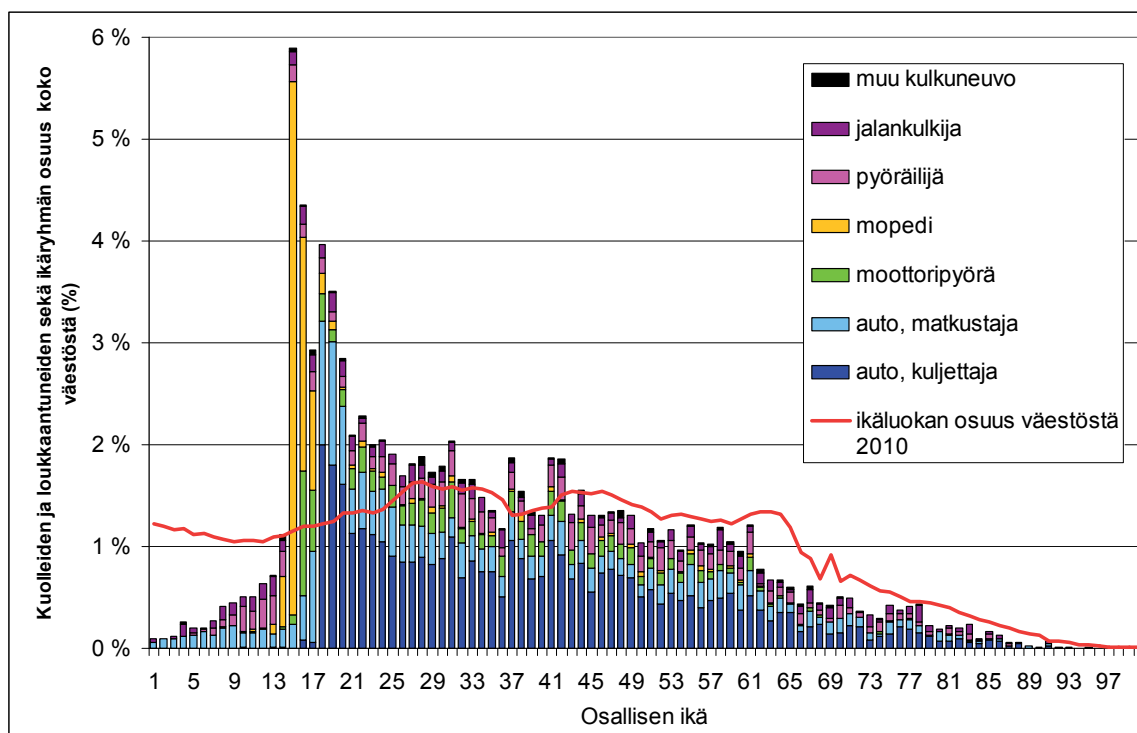
Ikäryhmittäin tarkasteltuna koko maan tavoin myös Helsingin seudulla korostuu nuorten heikko liikenneturvallisuus (kuvat 6 ja 7). Vuosina 2006–2010 kuolleista tai loukkaantuneista kolmannes oli 15–24-vuotiaita nuoria. Vuosittain liikenteessä menehtyy noin 13 nuorta. Onnettomuusriski on 15–17-vuotiailla korkein mopoilijana ja 18–19-vuotiailla autoilijana etenkin kehyskunnissa. Pääkaupunkiseudulla nuorten autoilijoiden onnettomuusriski ei merkittävästi poikkea 25–65-vuotiaiden riskistä. Onnettomuudet ovat jonkin verran painottuneet miesten ongelmaksi. Kaikista kuolleista ja loukkaantuneista miehiä oli 60 %. 15–22-vuotiaiden nuorten onnettomuuksissa miesten osuus on vielä hieman korkeampi (65 %).

Yli 65-vuotiaiden kohdalla onnettomuusriski on selvästi muita ikäryhmiä alhaisempi. Erona nuorempiin yli 65-vuotiaista kuolleista tai loukkaantuneista naisia on lähes yhtä paljon kuin miehiä

(47 %). Vuosina 2006–2010 yli 65-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksissa kuolleista tai loukkaantuneista oli noin 7 %, mikä on vähemmän kuin ikäryhmän koko (12 %). Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu kuitenkin enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille. Riski kasvaa erityisesti yli 75-vuotialla. Iän myötä elimistö haurastuu, jolloin iäkkäs henkilö vammautuu herkästi ja tervehtyminen hidastuu. Iäkkäiden osuus tulee vuoteen 2035 mennessä kaksinkertaistumaan, joten heidän liikkumisensa turvallisuuteen ja esteettömyyteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Ikä	Yht.	Jalankulkija	Polkupyörä	Mopo	Moottoripyörä	Henkilöauto kuljettaja	Henkilöauto matkustaja	Muu
0-6	12	25 %	4 %	0 %	0 %	0 %	69 %	1 %
7-11	42	26 %	31 %	2 %	1 %	1 %	39 %	0 %
12-14	80	18 %	33 %	25 %	1 %	1 %	19 %	3 %
15-17	389	4 %	4 %	64 %	14 %	1 %	12 %	1 %
18-19	315	4 %	3 %	4 %	5 %	51 %	33 %	0 %
20-24	176	5 %	6 %	2 %	8 %	54 %	24 %	1 %
25-29	121	6 %	11 %	1 %	12 %	48 %	20 %	2 %
30-44	113	6 %	12 %	2 %	12 %	52 %	15 %	2 %
45-64	85	8 %	14 %	2 %	9 %	47 %	18 %	2 %
65-	61	18 %	15 %	1 %	1 %	42 %	21 %	2 %
Yht.	105	8 %	11 %	11 %	9 %	40 %	20 %	1 %

Kuva 6. Kuolleet ja loukkaantuneet ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden koko HLJ-alueella, keskiarvo vuosilta 2006–2010. (iLITU-palvelu/Tilastokeskus, ikätietojen puutteellisuuden vuoksi kaavion tiedoista puuttuu osa loukkaantuneista)



Kuva 7. Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet kulkutavan ja ikäryhmän mukaan Helsingin seudulla vuosina 2006–2010. (iLITU-palvelu/Tilastokeskus)

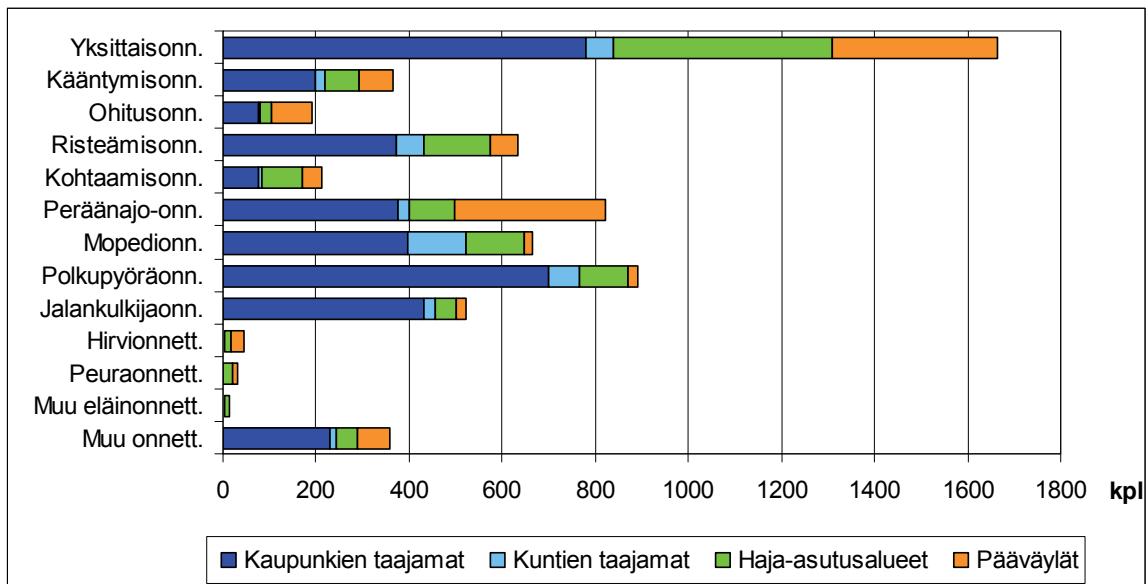
Onnettomuuksissa on ollut osallisena 400 linja-autoa (3 % kaikista osallisista) useimmiten taajama-alueilla (83 %). Linja-autot ovat yleisimmin osallisena peräänajoissa (18 %, 72 kpl), yksit-

täisönnettömyyksissä (16 %, 64 kpl) tai jalankulkijaönnettömyyksissä (14 %, 55 kpl). Linja-autossa olleista on loukkaantunut 98 henkilöä.

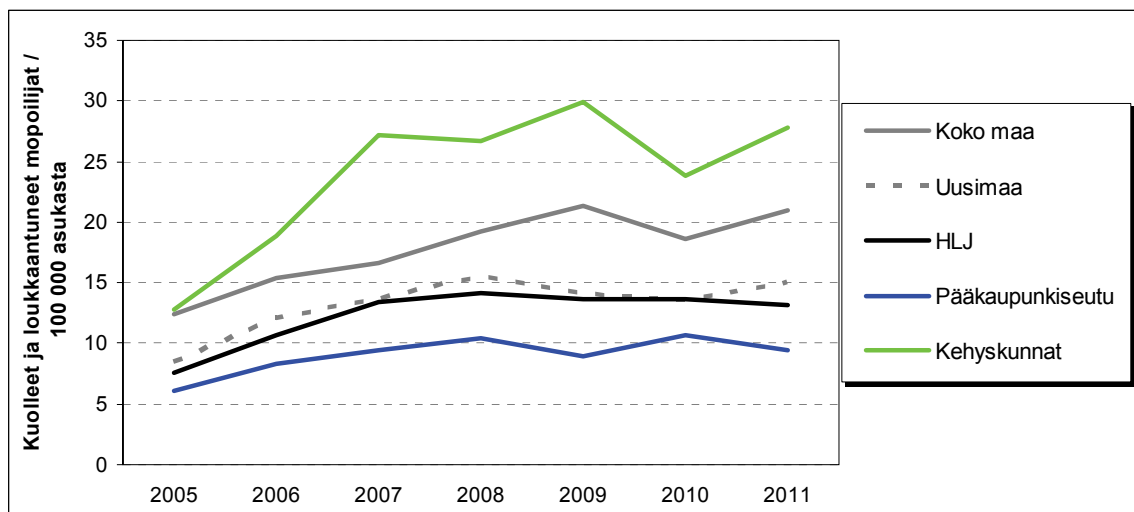
3.2.4 Tyypillisimmät önnettömyudet

Helsingin seudulla vuosina 2006–2010 tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista önnettömyyksistä kolmasosa oli jalankulkija-, polkupyörä- tai mopo-önnettömyyksiä (kuva 8). Jalankulkija-, polkupyörä- ja mopo-önnettömyudet keskittyvät taajamiin. 84 % kaikista henkilövahinkoihin johtaneista jalankulkija-, polkupyörä- ja mopo-önnettömyyksistä tapahtui taajamissa ja taajamien kaikista henkilövahinkoon johtaneista önnettömyyksistä 43 % oli jalankulku, polkupyörä- tai mopo-önnettömyyksiä. Önnettömyyspaikan nopeusrajoitus on taajamapainotteisuuden vuoksi yleensä 50 km/h tai vähemmän (78 %). Taajamissa jalankulku, polkupyörä- ja erityisesti mopo-önnettömyudet ovat lisääntyneet voimakkaasti kymmenen vuoden ajan kun taas haja-alueilla önnettömyysmäärä on säilynyt ennallaan.

Mopoiuönnettömyudet ovat erityisesti kehyskuntien taajamissa yleisiä (kuva 5). Lähes puolet (44 %) kaikista Helsingin seudun mopoiijoista loukkaantuu kehyskunnissa ja kolme neljästä mopokuolemasta on tapahtunut kehyskunnissa. Önnettömyyksissä kuolleiden tai loukkaantuneiden mopoiijoiden määrä on myös kasvanut kehyskunnissa muuta maata nopeammin (kuva 9). Mopoiuönnettömyyksiön yleistyminen liittyy mopojen määrän lisääntymiseen. Tilastojen perusteella önnettömyysmäärä on kuitenkin kasvanut mopojen lukumäärää hitaammin. Samanaikaisesti myös mopo-autot ovat yleistyneet. Mopo-autot luokitellaan nelipyöräisiksi muiksi ajoneuvoiksi eikä niillä tapahtuneita önnettömyyksiä sisällytetä mopo-önnettömyystillastoihin.



Kuva 8. Henkilövahinkoon vuosina 2006–2010 johtaneiden önnettömyyksiön luokat koko seudulla erilaisten ympäristöjen mukaisesti. (iLiITU-palvelu/Tilastokeskus)



Kuva 9. Kuolleet ja loukkaantuneet mopoliijat 100 000 henkilöä kohden. (Tielikenneonnettomuudet, vuosikirjat/Tilastokeskus)

Jalankulkija-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet tapahtuvat yleisesti kadun ylityskohdissa. Puolet jalankulkijaonnettomuuksista tapahtui suojateilla. Liittymissä tapahtui 78 % pyöräilyonnettomuuksista ja 66 % mopoilonnettomuuksista. Vastapuolena oli yleisimmin henkilöauto (81 % muista osallisista). Joka kymmenennessä jalankulkijaonnettomuudessa vastapuolena oli linja-auto ja joka kymmenennessä pyöräilyonnettomuudessa mopo. Jalankulkuonnettomuudet tapahtuvat vuoden pimeimpänä aikana loka-tammikuussa (44 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista jalankulkijaonnettomuuksista), pyöräily- ja mopoilonnettomuudet luonnollisesti kesäkaudella toukokuussa (70 %, 76 %).

Neljäsosa kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. Niistä puolet tapahtuu taajamissa, 28 % haja-asutusalueilla ja 21 % pääväylillä. Taajamien onnettomuuksista yli puolet tapahtuu nopeusrajoituksen ollessa 30-40 km/h. Yksittäisonnettomuudet ovat varsinkin moottoripyöräilijöille tyypillisiä. Moottoripyöräilijöiden onnettomuuksista 36 % oli yksittäisonnettomuuksia ja kaikista yksittäisonnettomuuksista 14 % tapahtui moottoripyöräilijöille. Linja-autoille tapahtuneista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia oli joka kuudes. Yksittäisonnettomuuksien kokonaismäärä on Helsingin seudulla laskujohteinen. Ainoastaan haja-alueilla määrä on hieman kasvanut. Yksittäisonnettomuuksien taustalla on usein ylinopeus, väsymys tai päihteiden käyttö. Samat syyt voivat johtaa myös kohtaamisonnettomuuteen. Kohtaamisonnettomuuksia Helsingin seudulla tapahtuu varsin vähän (3 %) lähinnä muuta maata laajemmin toteutetun ajosuuntien erottelun ansiosta.

Kaupunkiliikenteessä tyypillisiä ovat peräänajo-onnettomuudet (13 %) ja risteämisonnettomuudet (10 %). Peräänajo-onnettomuudet tapahtuvat yleensä ruuhka-aikana (50 %), pääväylillä (39 %) tai liikennevalo-ohjatuissa liittymissä (30 %). Pääväylillä tapahtuneissa peräänajoissa on usein huono sää (22 %). Peräänajo-onnettomuuksien määrä on kasvanut vuosikymmenen ajan ja kasvu painottuu pääväylille. Peräänajoissa on usein runsaasti osallisia. Kaikista henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa mukana olleista henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista joka neljäs (24 %) on ollut osallisena peräänajo-onnettomuudessa, linja-autoista joka viides (18 %).

Risteämisonnettomuuksien tapahtumapaikka on useimmiten taajamassa (75 %). Liittymässä on yleensä kärkikolmio (48 %) tai liikennevalo-ohjaus (25 %) ja nopeusrajoitus on 40-60 km/h (78 %).

Haja-asutusalueiden risteämisonnettomuuksissa on usein huono sää (24 %). Risteämisonnettomuuksien määrä on pysytellyt samalla tasolla koko vuosikymmenen.

3.2.5 Onnettomuuskustannukset

Inhimillisen kärsimyksen ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu myös laskettavissa olevia kustannuksia. Liikenneviraston onnettomuushinnoittelun mukaiset liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset (vuoden 2010 hintataso) ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 950 euroa.

Helsingin seudulla vuosittaiset onnettomuuskustannukset yhteiskunnalle ovat 670 miljoonaa euroa (taulukko 2). Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15–20 % eli noin 120 miljoonaa euroa mm. erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina sekä sairaspotilaista tai työkyvyttömyydestä aiheutuvina verotulojen menetyksinä. Liikenneturvallisuustyöhön ja ympäristön parantamiseen kohdistetut kustannukset palautuvat yleensä moninkertaisesti takaisin kunnalle onnettomuuksien vähentymisestä aiheutuvana onnettomuuskustannusten alentumisena.

Taulukko 2. Vuosien 2006–2010 aikana tapahtuneiden tieliikenneonnettomuuksien vuosikustannukset sekä kuntien laskennallinen osuus.

	Kokonaiskustannukset	Kuntien osuus keskimäärin	Kuntien kustannus €/asukas
HLJ-alue	670 000 000 €	117 000 000 €	88 €
Espoo	74 200 000 €	13 000 000 €	53 €
Helsinki	267 300 000 €	46 800 000 €	80 €
Hyvinkää	28 100 000 €	4 900 000 €	108 €
Järvenpää	26 000 000 €	4 500 000 €	116 €
Kauniainen	2 400 000 €	400 000 €	46 €
Kerava	18 700 000 €	3 300 000 €	98 €
Kirkkonummi	21 600 000 €	3 800 000 €	104 €
Mäntsälä	17 100 000 €	3 000 000 €	150 €
Nurmijärvi	25 200 000 €	4 400 000 €	111 €
Pornainen	3 800 000 €	700 000 €	138 €
Sipoo	15 500 000 €	2 700 000 €	150 €
Tuusula	34 700 000 €	6 000 000 €	163 €
Vantaa	109 700 000 €	19 200 000 €	97 €
Vihti	24 800 000 €	4 300 000 €	153 €

3.2.6 Liikennekäyttäytymisen haasteet

Tutkijalautakuntien tutkimien vuosina 2001–2010 kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien (233 onnettomuutta) taustalla oli usein inhimillisiä tekijöitä tai tietoista riskinottoa (75 %). Sairauskohtaus, itsemurha tai nukahtaminen oli välitön riski kolmasosassa onnettomuuksista (31 %). Lisäksi ylinopeus (yli 10 km/h), turvalaitteiden käyttämättömyys ja/tai päihteet olivat mukana lähes joka toisessa onnettomuudessa (44 %). Riskinotto oli yleisempää yksittäisonnettomuuksiin joutuneilla kuin useamman osapuolen onnettomuuksissa. Riskinotto näyttäisi vuosikymmenen aikana hie-

man lisääntyneen, mutta Helsingin seudulla riskinottoa on edelleen muuhun maahan verrattuna selvästi vähemmän. Useamman osapuolen onnettomuuksissa kakkososallisilla riskinotto oli erittäin harvinaista ja liittyi lähinnä turvavyön käyttämättömyyteen.

Liikennekäyttäytymisen seurantatutkimuksen 2010 perusteella turvavälineiden käyttö Helsingin seudulla poikkeaa muusta Suomesta. Pyöräilykypärän käytössä Helsingin seudulla, etenkin pääkaupunkiseudulla, ollaan selvästi muuta maata edellä. Seudulla kypärää käyttää jo lähes puolet pyöräilijöistä (koko maa 33 %). Heijastimen käytön suhteen tilanne on puolestaan heikompi eli taajamassa heijastinta käyttää Helsingin seudun jalankulkijoista vain joka kolmas (koko maa 44 %). Molempien käyttö on yleistynyt tasaisesti koko 2000-luvun. Liikennevalojen noudattamattomuus on sen sijaan lisääntynyt ja varsinkin pääkaupunkiseudulla liikennevaloja noudatetaan heikommin kuin muualla Suomessa. Jalankulkijoista liikennevaloja noudatti Helsingissä 55 % ja Vantaalla 78 % koko maan keskiarvon ollessa 85 %. Autoilijoiden liikennevalojen noudattamisen osalta paikallista tietoa ei ole käytettävissä. Koko maassa osuus vaiheista, jolloin on ajettu päin punaista oli 27 %, mikä on selvästi edellisiä vuosia enemmän (n. 20 %).

Alkoholin käytön osalta vaikuttaisi, että Helsingin seudulla alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on muuta maata yleisempää, mutta siitä aiheutuu kuitenkin vähemmän onnettomuuksia kuin muualla. Vuosina 2007–2011 tapahtuneissa kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista oli alkoholia tai muita päihteitä mukana 7 %:ssa, mikä on vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (8,5 %). Tutkijalautakuntien tutkimista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista vuosina 2001–2010 Helsingin seudulla rattijuoppoja oli yksittäisonnettomuuksissa 26 % ja yhteentörmäyssonnettomuuksien ykkösosallisista 17 % (koko maa 44 % ja 16 %). Liikennekäyttäytymisen seurantatutkimuksessa vuonna 2010 Uudellamaalla löydettiin liikennevirrasta rattijuoppoja 0,21 % ja alkoholia nauttineita 0,76 % (koko maa 0,14 % ja 0,65 %).

Liikenneturvallisuuden kannalta merkittävimmät haasteet tiiviisti.

- Liikenneturvallisuustason nostaminen liikenteen kasvusta (autoistumisesta ja mopoilun lisääntymisestä) huolimatta.
- Korkeat ajonopeudet taajamien pääväylillä sekä aggressiivinen liikkumiskulttuuri ovat keskeinen turvallisuusriski jalankulkijoille ja pyöräilijöille.
- Mopoilonnettomuuksien määrä on yli kolminkertaistunut 2000-luvulla mopoilun yleistyessä. Onnettomuudet keskittyvät taajama-alueille.
- Nuorten liikenneturvallisuustilanne on muita ikäryhmiä selvästi heikompi: Etenkin kehyskunnissa 15–17-vuotiaat mopoilijat ja 18–19-vuotiaat autoilijat ovat usein osallisina onnettomuuksissa.
- Pääkaupunkiseudun ruuhkaisten pääväylien korkea onnettomuusriski ja häiriöherkkyys muuttuvissa olosuhteissa. Pahimmat onnettomuuskasautumat ovat pääväylillä.
- Turvalaitteiden käyttämättömyys ja välinpitämättömyys liikennesäännöistä.
- Ajokuntoon (raittijuopumus, väsymys ja terveys) liittyvien ongelmien lisääntyminen.
- Tieliikenneonnettomuudet ja niistä aiheutuvat kuolemat, loukkaantumiset sekä omaisuusvahingot johtavat valtavaan hyvinvoinnin menetyksiin ja vuosittain noin 670 miljoonan euron yhteiskunnallisiin kustannuksiin.

4 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

4.1 Liikenneturvallisuusvisio

Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö on vuodesta 2001 alkaen perustunut tieliikenteen turvallisuusvisioon. Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohden kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Helmikuussa 2012 hyväksytty valtakunnallinen visio kuuluu: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Helsingin seudulle asetettiin valtakunnalliseen visioon pohjautuen seuraava liikenneturvallisuusvisio:

Helsingin seudun liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.

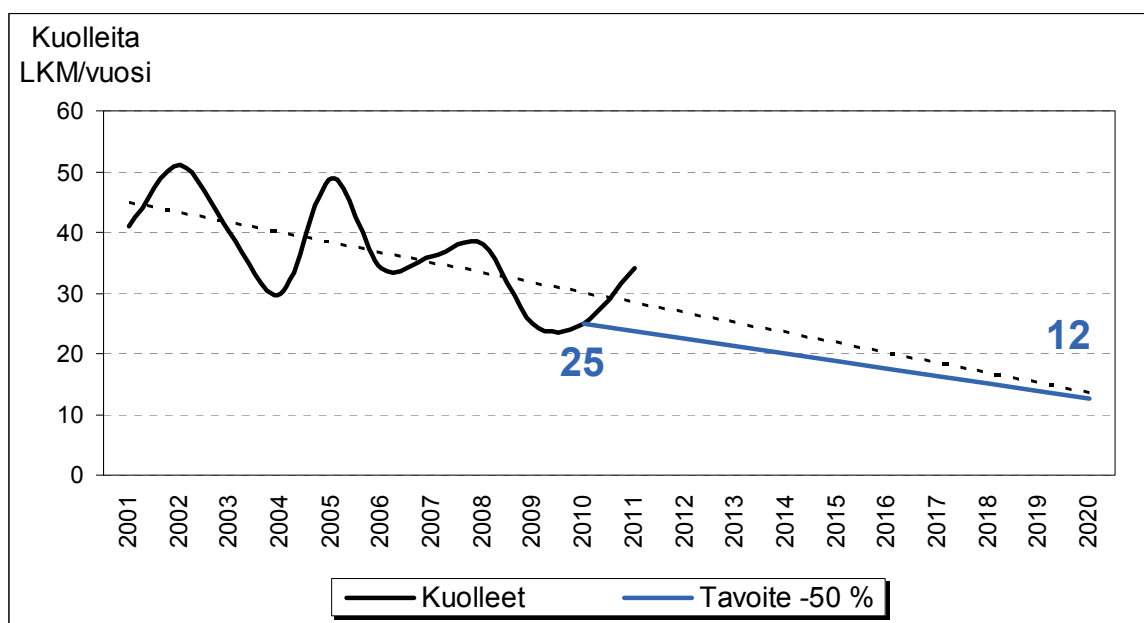
4.2 Tavoitteet 2020

Etäistä visiota kohti kuljettaessa liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan konkreettisia lähiajan tavoitteita kohdentamaan käytännön toimintaa. Helsingin seudulle asetetut tavoitteet perustuvat valtakunnallisiin linjauksiin sekä liikenneturvallisuuden ja toimintaympäristön nykytilan analyysiin. Liikenneturvallisuusstrategiassa onnettomuuksien vähentäminen on asetettu päätavoitteeksi ja sen tueksi on määriteltä muita liikenneturvallisuustavoitteita.

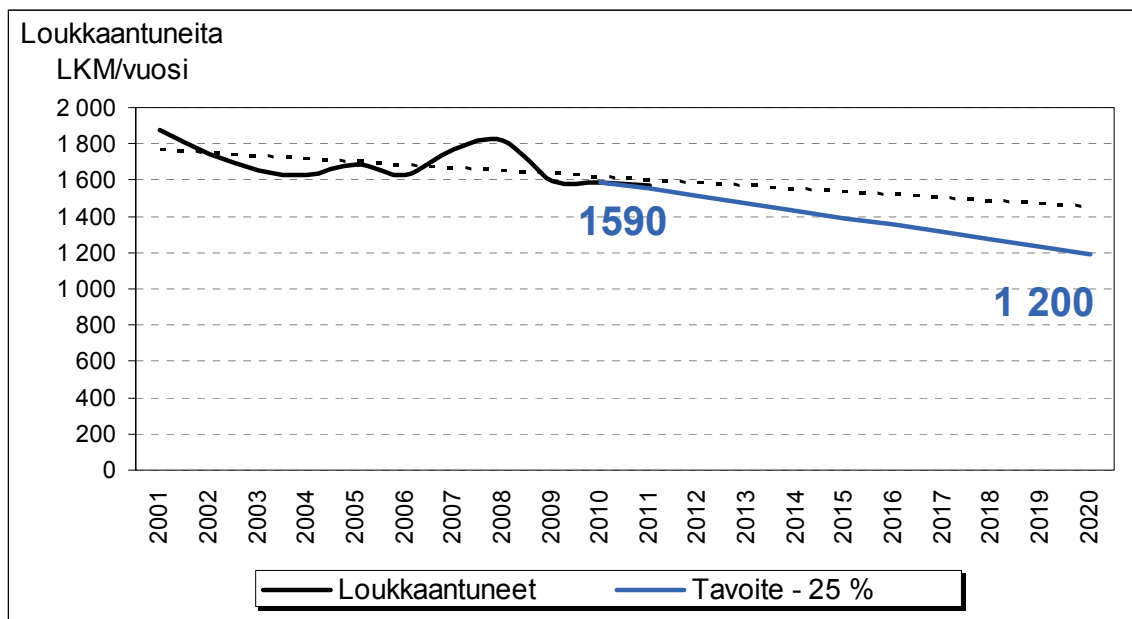
Onnettomuuksien vähentämistavoite:

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti

- Liikenteessä kuolee Helsingin seudulla vuonna 2020 enintään 12 henkilöä (50 % vähemmän kuin vuonna 2010). Vuonna 2010 kuoli 25 ihmistä. (kuva 10)
- Liikenteessä loukkaantuu Helsingin seudulla vuonna 2020 korkeintaan 1 200 henkilöä (25 % vähemmän kuin vuonna 2010). Vuonna 2010 loukkaantui 1590 ihmistä. (kuva 11)



Kuva 10. Helsingin seudulla tieliikenteessä kuolleet vuosina 2001–2011 ja tavoite vuodelle 2020.



Kuva 11. Helsingin seudulla tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2001–2011 ja tavoite vuodelle 2020.

Muut liikenneturvallisuuštavoitteet:

- Seudun yhdyskuntarakenne eheytyy
- Toimintojen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla paranee
- Kestävien kulkumuotojen osuus arjen matkoista kasvaa
- Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee alhaisen nopeusrajoituksen alueilla
- Pahimpien onnettomuuskasaumien määrä vähenee
- Liikkuminen koetaan kaikilla kulkutavoilla turvalliseksi
- Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät
- Ajoneuvojen kuntotaso ja turvallisuusvarustelu paranee
- Onnettomuusuhrien auttaminen on korkeatasoista

Liikenneturvallisuuštavoitteiden toteutumista seurataan vuosittain mittareilla. Seurantamenetelmä ja käytettävät mittarit on esitelty luvussa 7.

4.3 Tavoitteista toimenpideohjelmaksi

Liikenneturvallisuuštavoitteet ovat erittäin kunnianhimoisia, joten niiden saavuttamisessa tulee hyödyntää monipuolista keinovalikoimaa ja useiden toimijoiden yhteistyötä. Keinovalikoimaan sisältyvät yhdyskuntarakenteen ratkaisuihin vaikuttaminen, kestävästä liikkumisesta tukevat liikennejärjestelmäratkaisut, liikenneympäristön liikenneturvallisuuspuutteiden korjaaminen, liikenneväylien kunnossapito, liikenteen valvonta sekä liikkumisen ohjaus ja liikennekasvatus, koulutus, tiedotus ja markkinointi.

Toimenpideohjelma on koottu HLJ 2011:n kehittämistasojen mukaisesti viiden teeman alle. Teemojen sisään nostettujen toimenpiteiden muodostamista ovat ohjanneet edellä kuvattujen tavoitteiden lisäksi kehittämistasoille määritellyt toimintalinjaukset (kuva 12 ja luku 5). Toimintalinjauksiin on kiteytetty kullekin kehittämistasolle sisältyvän liikenneturvallisuustyön tavoiteltava lopputulos tai tahtotila, jota viranomaisien ja muiden toimijoiden tulee työssään tavoitella. Toimenpideohjelmaan on nostettu vain tärkeimmät seudullisesti toteutettavat toimenpiteet. Näiden ulkopuolelle

jää paljon tärkeitä toimenpiteitä, joita toteutetaan kuntatasolla ja osana normaalia viranomaistoimintaa. Toimintalinjaukset ohjaavat erityisesti toimenpideohjelman ulkopuolelle jäävää työtä.

HLJ 2011:n kehittämistasot	Liikenneturvallisuuden parantamisen toimintalinjaukset
Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maakäyttö	Maankäytön ratkaisulla hillitään matkapituuksien kasvua sekä tuetaan palveluiden turvallista saavutettavuutta erityisesti kestävillä kulkutavoilla.
Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut	Seudun joukkoliikennejärjestelmää sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään siten, että kestävät liikkumisvalinnat koetaan helpoiksi, houkutteleviksi ja turvallisiksi.
Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely	Lisätään seudun asukkaiden sekä seudulla toimivien yritysten ja yhteisöjen tietoisuutta ja osaamista kestävästä ja turvallisesta liikkumisesta ja tästä saatavista hyödyistä.
Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito	Liikenteen valvonnan, älyliikenteen ja viranomaisyhteistyön keinoin tuetaan turvallista liikennekäyttämistä.
Liikenteen infrastruktuuri	Liikennenympäristön ratkaisut ovat esteettömiä, turvallisia ja ohjaavat sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen.

Kuva 12. HLJ 2011:n kehittämistasot ja liikenneturvallisuuden parantamisen toimintalinjaukset.

Toimenpideohjelmaa on käsitelty kahdessa työpajassa, joista ensimmäisessä keskityttiin toimenpiteiden ideoimiseen eri kehittämistasoilla ja toisessa mietittiin toimenpide-ehdotuksen sisältöä tarkemmin ja toteutuksen vastuutahoja. Lisäksi toimenpidekokonaisuudet olivat esillä päättäjäkyselyssä, jossa päättäjät saivat ilmaista näkemyksensä eri toimenpidekokonaisuuksien tärkeydestä (luku 6.1.3).

Päättäjien näkemysten, työpajoissa käytyjen keskustelujen, toimenpiteiden vaikuttavuuden sekä asiantuntija-arvioiden avulla toimenpideohjelmasta on nostettu muutamia kärkitoimenpiteitä, joiden toteuttaminen aloitetaan vuosina 2012–2013. Muut toimenpiteet on ajateltu toteutettavaksi tai käynnistettäväksi vuoteen 2020 mennessä. Toimenpideohjelman toteuttamista edistetään ja seurataan HLJ toimikunnan asettamassa liikenneturvallisuuden seuranta- ja yhteistyöryhmässä (LIITU). LIITU-ryhmällä on näin ollen edistämismvastuu kaikkien toimenpideohjelmassa esitettyjen toimenpiteiden kohdalla. Tämän lisäksi toimenpideohjelmassa on esitetty myös muita vastuutahoja, joilla on omaan toimintaansa liittyen mahdollisuus osallistua kyseisen toimenpiteen edistämiseen ja edelleen käytäntöön viemiseen.

Varsinaisen toimenpideohjelman lisäksi olennaista on myös seudun liikenneturvallisuusyhteistyön kehittäminen eli ns. liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli. Erilaisten ryhmien tehtäviä ja ryhmien keskinäistä työnjakoa on käsitelty luvussa 6.

5 Toimenpiteet eri kehittämistasoilla

5.1 Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne

Toimintalinjaukset

- **Maankäytön ratkaisuilla hillitään matkapituuksien kasvua sekä tuetaan palveluiden hyvää saavutettavuutta erityisesti kestäväillä kulkutavoilla.**
- Uusia alueita toteutettaessa pyritään toiminnallisesti monipuolisiin, toiminnoiltaan sekoittuneisiin, ratkaisuihin.
- Varmistetaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut eri kaavatasoilla.
- Lisätään liikkumiseen kohdistuvien vaikutusten painoarvoa palveluverkkoja koskevissa päätöksissä.

Toimenpiteet vuoteen 2020 mennessä

- **Tiivistetään kuntien sisäistä maankäytön, liikenteen ja kunnallistekniikan suunnittelun yhteistyötä** etenkin merkittävimmissä kaavahankkeissa. Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut
- **Kehitetään kaava-auditointien ohjeistusta** (auditoinnin ajoitus, liikennesuunnitelmien sisältövaateet, auditoinnin tulosten raportointi, jne.) **ja auditointia tukevia työkaluja** (tarkistuslistat, vyöhyketarkastelut, työkalut palveluverkon vaikutusten arvioimiseksi, jne.). Vastuu: YM, kuntien kaikki hallinnonalat, ELY, HSL
- **Toteutetaan pilottiprojekti liikkumisen ja liikenneturvallisuuden tietoiskujen viemisestä kuntien kaavoituskatsauksiin** (esim. uusien kaavoitettavien alueiden edullisuus kestävän ja turvallisen liikkumisen näkökulmasta, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapa- ja saavutettavuuskartat, asuinpaikan merkitys arjen liikkumisvalintoihin, jne.). Vastuu: pilottikunta, HSL
- **Muodostetaan seudullinen näkemys hajarakentamiseen liittyvistä poikkeuslupakäytännöistä** ja lisätään poikkeuslupan myöntämisen yhteydessä annettavaa informaatiota rakentajalle (tavoitteena hillitä henkilöautoiluun tukeutuvaa hajarakentamista). Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, YM, ELY
- **Hyödynnetään maankäyttösopimuksiin liittyvät mahdollisuudet** edistää alueiden toteuttamista toiminnallisina kokonaisuuksina ja lähialueen palveluihin kytkeytyen sekä varmistaa kaavojen tavoitteellisten ratkaisujen toteutuminen. Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut
- **Sisällytetään seudulle ja kuntiin määriteltävät pääpyöräilyreitit (tavoiteverkot) varuksena kuntien kaavoihin.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut

5.2 Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

Toimintalinjaukset

- **Seudun joukkoliikennejärjestelmää sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään siten, että kestävät liikkumisvalinnat koetaan helpoiksi, houkutteleviksi ja turvallisiksi.**
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksiä sekä polkupyörien ja autojen liityntäpysäköintipalveluita kehittämällä kasvatetaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja kilpailukykyä pitkämatkaisessa työmatkaliikenteessä. Turvallisista liityntäyhteyksistä kaikilla kulkumuodoilla joukkoliikenteen terminaaleihin huolehditaan.
- Keskustojen jalankulkupainotteisilla alueilla kiinnitetään erityistä huomioita liikenteen rauhoittamiseen, tienylitysten turvallisuuteen ja esteettömyyteen.
- Taajamien pyöräilyverkoston epäjatkuvuudet poistetaan ja seudullinen pääpyöräilyverkko ja pyöräilyn laatukäytävät toteutetaan.
- Parannetaan mopoilun liikenneturvallisuutta erityisesti taajama-alueilla.

Toimenpiteet vuoteen 2020 mennessä

Jalankulun turvallisuus

- **Laaditaan käytännönläheinen kooste hyvistä suojatiekäytännöistä ja toteutusperiaatteista seudun eri toimintaympäristöissä** (kaupunkikeskustat, muut keskustat, muu taajama-ympäristö sekä haja-alueet). Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY
- **Määritellään seudun taajamiin jalankulkupainotteiset alueet ja sovitaan näiden liikennejärjestelyihin liittyvät periaatteet** (liikenteen rauhoittaminen, eri kulkumuotojen erottelu, esteettömyys). Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY, YM, LVM, Liikennevirasto

Pyöräilyn turvallisuus

- **Toteutetaan seudulle määritellyt pyöräilyn laatukäytävät ja yhtenäiset pääpyöräilyreitit.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY
- **Laaditaan kunnittain pyöräilyn tavoiteverkko- ja kehittämissuunnitelmia.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY

Mopoilun turvallisuus

- **Sovitaan valtakunnallisen selvityksen perusteella seudullinen periaate mopon paikasta ja laaditaan kunnittain suunnitelmat moporeiteistä.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, Liikennevirasto, ELY

Joukkoliikenteen turvallisuus

- **Painotetaan turvallisuutta lisääviä laatuvaatimuksia joukkoliikenteen ja julkisten kuljetuspalveluiden kilpailuttamisessa ja hankinnassa** (ajoneuvon varusteisiin ja kuljettajien koulutukseen liittyvät minimivaatimukset ja mahdollisuus lisäpisteisiin) Vastuu: HSL, ELY, kuntien kaikki hallinnonalat
- **Kehitetään joukkoliikennehenkilökunnan turvallisuuskoulutusta.** Vastuu: HSL, ELY, Trafi, koulutuksen järjestäjät, liikennöitsijät
- **Lisätään yhteistyötä ja tiedonkulkua joukkoliikenteen turvallisuuden vaikuttavien toimijoiden välillä.** Vastuu: HSL, ELY, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, liikennöitsijät, VR, Paikallisliikenneliitto, Linja-autoliitto
- **Joukkoliikennematkustajien, kuljettajien ja muun henkilökunnan turvallisuuden tunnetta mitataan säännöllisesti.** Vastuu: HSL, ELY, liikennöitsijät
- **Selvitetään joukkoliikenteen turvallisuutta koskevan lainsäädännön päällekkäisyydet ja epäselvyydet** sekä esitetään korjaavia toimenpiteitä. Vastuu: LVM, HSL, ELY, Paikallisliikenneliitto, VR, Liikennevirasto

5.3 Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Toimintalinjaukset

- **Seudulla liikkuvien motivaatiota turvallisiin ja turvallisuutta edistäviin liikkumisvalintoihin lisätään tiedollisen ohjauksen keinoin sekä erilaisia liikkumispalveluita kehittämällä ja koordinoimalla.**
- Päätöksentekijöiden sitoutumista kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseen lisätään.
- Liikenneturvallisuustyötä eri liikkujaryhmien parissa tekevien osaamisesta, motivaatiosta ja resursseista huolehditaan.
- Kuntalaisten osallisuutta ja sen vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä edistetään.
- Vähennetään tienkäyttäjien tietoista riskinottoa (ajokunto, ylinopeus, turvalaitteiden käyttämättömyys).

Toimenpiteet vuoteen 2020 mennessä

Yhteistyö ja osaaminen

- **Perustetaan jokaiseen kuntaan tarpeen mukaan liikenneturvallisuustyöryhmä tai -ryhmiä ja huolehditaan työryhmien toiminnan aktiivisuudesta.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, HSL/LIITU-ryhmä
- **Vakiinnutetaan liikennekasvatukseen liittyvät tehtävät osaksi kuntien eri hallintokuntien toimintaa.** Määritellään tehtävät ja täydennyskoulutustarpeet toiminnan sisältöä ohjaavissa asiakirjoissa. Vastuu: kuntien kaikki hallinnonalat, Liikenneturva
- **Hyödynnetään liikennealan ammattilaisten ja muiden paikallisten sidosryhmien osaamista ja resursseja liikennekasvatuksessa.** Vastuu: kuntien kaikki hallinnonalat

Päätöksentekijöiden sitoutumisen lisääminen ja toimenpiteiden toteutumisen edistäminen:

- **Tiedotetaan kuntapäättäjiä** (valtuusto, lautakunnat) **valtuustokausittain seudun ja kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja -ongelmista sekä onnettomuuskustannuksista.** Vastuu: kuntien liikenneturvallisuusryhmä tai liikenneturvallisuusyhdyshenkilö, Liikenneturva, HSL/LIITU-ryhmä
- **Hyväksytetään laadittavat kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat kuntien/kaupunkien valtuustossa** ja viedään suunnitelmat tiedoksi myös lautakuntiin poikkihallinnollisen sitoutumisen lisäämiseksi ja toteuttamista varten. Vastuu: kuntien liikenneturvallisuusryhmä tai liikenneturvallisuusyhdyshenkilö

Liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen sisällön kehittäminen

- **Sisällytetään liikkumisen ohjauksen näkökulma ja toimenpiteet kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY
- **Edistetään koulujen liikkumissuunnitelmien laatimista.** Näkökulmaa laajennetaan perinteisistä koulujen liikenneturvallisuussuunnitelmista viisaisiin liikkumisvalintoihin. Vastuu: kuntien koulutus- ja sivistyspalvelut, Liikenneturva, HELY, HSL, Liikennevirasto, Motiva
- **Päivitetään ”Pääkaupunkiseudun ympäristö- ja liikennekansio peruskoulun 7.-9.luokille” -aineisto ja toteutustapa sekä tiedotetaan seudun kouluille käytettävissä olevasta materiaalista.** Vastuu: Liikenneturva, HELY, kuntien koulutus- ja sivistyspalvelut

- **Kehitetään ja otetaan käyttöön nuorten vertaiskasvatukseen menetelmiä** (vapaaehtoiset nuoret mukaan toimintaan, Nuorten akatemian viisaan liikkumisen lähettiläät, jne.). Vastuu: Liikenneturva, Liikennevirasto, kuntien koulutus- ja sivistyspalvelut, kuntien nuorisopalvelut, koulut, yhdistykset
- **Lisätään lasten ja nuorten vanhemmille suunnattuja tietoiskuja ja viestintää viisaan liikkumisen eri teemoista** olemassa olevia kanavia hyödyntäen (vanhempainillat, kirjeet kotiin, kouluun tutustumiskäynnit, vanhempainyhdistysten toiminta, jne.). Vastuu: kuntien koulutus- ja sivistyspalvelut, koulut, Liikenneturva, Liikennevirasto, Motiva
- **Turvataan yläkouluille suunnattujen vuosittaisten mopokoulutusten säilyminen.** Järjestetään myös mopoiheisia vanhempainiltoja. Vastuu: poliisi, Liikenneturva, kuntien koulutus- ja sivistyspalvelut, kuntien nuorisopalvelut, vanhempainyhdistykset, Ehyt ry., HELY
- **Yritysten työturvallisuussuunnitelmiin sisällytetään liikenneturvallisuusnäkökulma.** Vastuu: Yritykset, Liikenneturva
- **Edistetään työpaikkojen, erityisesti kuntaorganisaatioiden, liikkumisen ohjauksen suunnitelmien laatimista.** Vastuu: kuntien kaikki hallinnonalat, HSL ja muut liikkumisen ohjauksen toimijat
- **HSL toteuttaa www-sivuilleen seudun uusille asukkaille sekä asuinpaikkaa seudun sisällä vaihtaville suunnatun liikkumisen infosivuston.** Vastuu: HSL

Ajokuntoon vaikuttaminen

- **Kehitetään sosiaali- ja terveystoimen mahdollisuuksia vaikuttaa ajokuntoon** (varhainen puuttuminen ja kokonaisvaltainen näkemys potilaan tilasta, toimenpidemahdollisuuksia eri aloilla: päihdetyö, mielenterveystyö, omalääkäri, työterveystarkastukset, yhteistyö apteekkien kanssa). Vastuu: STM, LVM, Trafi, Liikenneturva, kuntien sosiaali- ja terveyspalvelut
- **Tarjotaan ikäautoilijoille koulutusta ja valmiuksia ajokyvyn itsearviointiin.** Vastuu: kuntien sosiaali- ja terveyspalvelut, Liikenneturva
- **Kehitetään sosiaali- ja terveystoimen sekä poliisin välistä yhteistyötä riskikuljettajien karsimiseksi (riskipistejärjestelmä).** Vastuu: kuntien sosiaali- ja terveyspalvelut, poliisi

Tiedotuksen kehittäminen

- **Lisätään liikenneturvallisuuden ja kestävä liikkumisen (viisaan liikkumisen) myönteistä näkyvyyttä** (säännöllisyys) kaikissa seudun medioissa, paikallisuus huomioiden. Vastuu: HSL, Liikenneturva, ELY
- **Parannetaan turvallisuuteen liittyvää joukkoliikenteen matkustajaviestintää.** Vastuu: HSL, ELY, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, muut viranomaiset, liikennöitsijät

5.4 Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Toimintalinjaukset

- **Liikenteen valvonnan, älyliikenteen ja viranomaisyhteistyön keinoin tuetaan turvallista liikennekäyttämistä.**
- Eri toimijoiden yhteistyötä liikenteen valvonnan tason ja laajuuden turvaamiseksi kehitetään.
- Uusien älyliikenteen ratkaisujen käyttöönottoa ajantasaisen keli- ja liikenneinformaation tarjoamiseksi edistetään.
- Liikenteen ohjauksen, tiedottamisen ja viranomaisyhteistyön toimintamalleja liikenteen häiriötilanteissa kehitetään.
- Liikenneväylien kunnossapidon taso pidetään korkeana.

Toimenpiteet vuoteen 2020 mennessä

Liikenteen valvonta

- **Säilytetään liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit vähintään nykyisellä tasolla.** Vastuu: poliisi, SM
- **Edistetään automaattista liikenteen valvontaa edistävän lainsäädännön toteutumista** sekä sovitaan yhteistyömalleista ja -mahdollisuuksista väylänpitäjien osallistumiseksi kameravalvonnan toteuttamiseen. Vastuu: poliisi, Liikennevirasto, LVM, HSL, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut
- **Laajennetaan ja täydennetään ajonopeuksien ja liikennevalojen noudattamista sekä luvatonta linja-autokaistalla ajoa valvovien kameroiden verkkoa sekä rekisteritunnistuslaitteiden määrää.** Vastuu: poliisi, Liikennevirasto, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut
- **Parannetaan satamista/satamiin saapuvan raskaan liikenteen valvontamahdollisuuksia rakentamalla valvontapisteitä.** Vastuu: ELY, poliisi

Viranomaisyhteistyö liikenteen häiriötilanteissa

- **Selvitetään liikenteen tiedottamisen ja häiriönhallinnan toimintamallit sekä tutkitaan viranomaisten tilannekuvan kehittämistarpeet häiriötilanteissa.** Vastuu: ELY, Liikennevirasto, poliisi, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, HSL/Häiriöpäivystys

Kunnossapito

- **Laaditaan selvitys pyöräilyn laatukäytävien yhtenäisen talvihoidon laatutason toteuttamisesta.** Vastuu: HSL/KÄPSE, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY
- **Tarkistetaan kaduilla ja maanteilla tehtävien töiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit seudun kunnissa.** Etenkin jalankulkuun ja pyöräilyyn vaikuttavia työmaakohteita valvotaan tiukasti. Viivästyksiset ja poikkeamat hyväksytyistä työmaasuunnitelmista sanktioidaan. Vastuu: ELY, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut

5.5 Liikenteen infrastruktuuri

Toimintalinjaukset

- **Liikenneympäristön ratkaisut ovat esteettömiä, turvallisia ja ohjaavat sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen.**
- Liikenneympäristön selkeyttä ja johdonmukaisuutta parannetaan liikenneverkkojen jäsentelyä kehittämällä sekä liikkumisvyöhykeajattelun kautta.
- Tie- ja katusuunnitelmien sekä muiden toteutusta ohjaavien tarkempien suunnitelmien liikenneturvallisuusauditointoja kehitetään.
- Kaikista vaikuttavimpien ja kustannustehokkaimpien liikenneturvallisuustoimenpiteiden resursointi varmistetaan.

Toimenpiteet vuoteen 2020 mennessä

- **Laaditaan seudun taajamia koskeva yhtenäinen nopeusrajoituspolitiikka** ja määritellään yleisperiaatteet erilaisiin toimintaympäristöihin soveltuvista nopeusrajoitusta tukevista toimenpiteistä. Vastuu: HSL/LIITU-ryhmä, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY, poliisi
- **Laaditaan pääkaupunkiseudun pääväylille yhtenäinen nopeusrajoituksia koskeva politiikka**, jossa otetaan huomioon sekä kiinteät että muuttuvat nopeusrajoitukset. Vastuu: ELY, Liikennevirasto, poliisi
- **Hyödynnetään sidosryhmien** (pyöräilyjärjestöt, asukasyhdistykset, koulut, jne.) **osaaaminen ja kiinnostus tie- ja katusuunnitelmien suunnittelussa sekä liikenneympäristön ongelmakohtien auditoinnissa** (kartoitukset, kriittiset kävely- ja pyöräretket). Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY, sidosryhmät
- **Huolehditaan tie- ja katusuunnitelmien riittävästä auditoinnista (eri näkökulmat) sekä varmistetaan suunnitelmien mukaisten ratkaisujen toteuttaminen.** Vastuu: kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY
- **Edistetään aktiivisesti liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavimpien ja kustannustehokkaimpien pienten ja keskisuurten hankkeiden toteutusta.** Vastuu: HSL, kuntien tekniset- ja ympäristöpalvelut, ELY, Liikennevirasto

5.6 Kärkitoimenpiteet

Vuosien 2012–2013 aikana LIITU-ryhmässä edistettäviä toimenpiteitä ja päävastuutaho

- **Kehitetään kaava-auditointien ohjeistusta** (auditoinnin ajoitus, liikennesuunnitelmien sisältövaateet, auditoinnin tulosten raportointi, jne.) **ja auditointia tukevia työkaluja** (tarkistuslistat, vyöhyketarkastelut, työkalut palveluverkon vaikutusten arvioimiseksi, jne.). Päävastuu: kunnat
- **Toteutetaan pilottiprojekti liikkumisen ja liikenneturvallisuuden tietoiskujen viemisestä kuntien kaavoituskatsauksiin** (esim. uusien kaavoitettavien alueiden edullisuus kestävän liikkumisen näkökulmasta, joukkoliikenteen ja pyöräilyn kulutapa- ja saavutettavuuskartat, asuinpaikan merkitys arjen liikkumisvalintoihin, jne.). Päävastuu: pilottikunta
- **Laaditaan käytännönläheinen kooste hyvistä suojatiekäytännöistä ja toteutusperiaatteista seudun eri toimintaympäristöissä** (kaupunkikeskustat, muut keskustat, muu taajama-ympäristö sekä haja-alueet). Päävastuu: kunnat ja ELY
- **Laaditaan selvitys pyöräilyn laatuikäytävien yhtenäisen talvihoidon laatutason toteuttamisesta.** Päävastuu: HSL/KÄPSE
- **Sovitaan valtakunnallisen selvityksen perusteella seudullinen periaate mopon paikasta ja laaditaan kunnittain suunnitelmat moporeiteistä.** Päävastuu: kunnat
- **Laaditaan seudun taajamia koskeva yhtenäinen nopeusrajoituspolitiikka** ja määritellään yleisperiaatteet erilaisiin toimintaympäristöihin soveltuvista nopeusrajoitusta tukevista toimenpiteistä. Päävastuu: kunnat ja ELY
- **Laaditaan pääkaupunkiseudun pääväylille yhtenäinen nopeusrajoituksia koskeva politiikka**, jossa otetaan huomioon sekä kiinteät että muuttuvat nopeusrajoitukset. Päävastuu: ELY
- **Selvitetään liikenteen tiedottamisen ja häiriönhallinnan toimintamallit sekä tutkitaan viranomaisten tilannekuvan kehittämistarpeet häiriötilanteissa.** Päävastuu: ELY

Jatkuvaluonteisen toiminnan käynnistäminen vuosien 2012–2013 aikana ja päävastuutaho

- **Vakiinnutetaan liikennekasvatukseen liittyvät tehtävät osaksi kuntien eri hallintokuntien toimintaa.** Määritellään tehtävät ja täydennyskoulutustarpeet toiminnan sisältöä ohjaavissa asiakirjoissa. Päävastuu: kunnat
- **Tiedotetaan kuntapäättäjiä** (valtuusto, lautakunnat) **valtuustokausittain seudun ja kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja -ongelmista sekä onnettomuuskustannuksista.** Päävastuu: kuntien liikenneturvallisuusryhmä tai liikenneturvallisuusyhdyshenkilö
- **Lisätään liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen (viisaan liikkumisen) myönteistä näkyvyyttä** (säännöllisyys) kaikissa seudun medioissa, paikallisuus huomioiden. Päävastuu: HSL
- **Säilytetään liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit vähintään nykyisellä tasolla.** Päävastuu: poliisi

6 Helsingin seudun liikenneturvallisuusyhteistyö

6.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön nykytila

6.1.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön tarve

Liikenneturvallisuustyö perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun ja erilaisten toimenpiteiden yhteisvaikutukseen. Usein liikenneturvallisuustyöksi mielletään vain fyysisen ympäristön parantaminen tai poliisin toteuttama liikennevalvonta. Näiden lisäksi liikenneturvallisuustyötä on myös liikkujien asenteisiin, osaamiseen ja toimintaan vaikuttaminen tiedotuksen, kasvatuksen ja koulutuksen keinoin. Tiedotus-, kasvatus- ja koulutustoiminnassa onnistumisessa keskeistä on liikkujien tavoittaminen, mikä puolestaan edellyttää runsasta toimijajoukkoa. Liikenneturvallisuustyöhön osallistuvatkin kaikki kuntien eri hallintokunnat ja seudun julkiset organisaatiot sekä lukuisat yksityiset toimijat ja kolmannella sektorilla toimivat järjestöt, seurat ja yhdistykset.

Useiden toimijoiden yhteistyön tarkoituksena on sovittaa eri toimijoiden toiminta määrätietoiseksi ja tavoitteelliseksi kokonaisuudeksi. Yhteistyöstä saadaan myös voimaa ja virikkeitä yksittäisen henkilön arjiselta tuntuviin rutiineihin, mikä puolestaan lisää motivaatiota ja innostusta liikenneturvallisuustyöhön. Yhteistyö mahdollistaa hyvien ideoiden kehittelyn ja kierrättämisen muidenkin toimijoiden käyttöön.

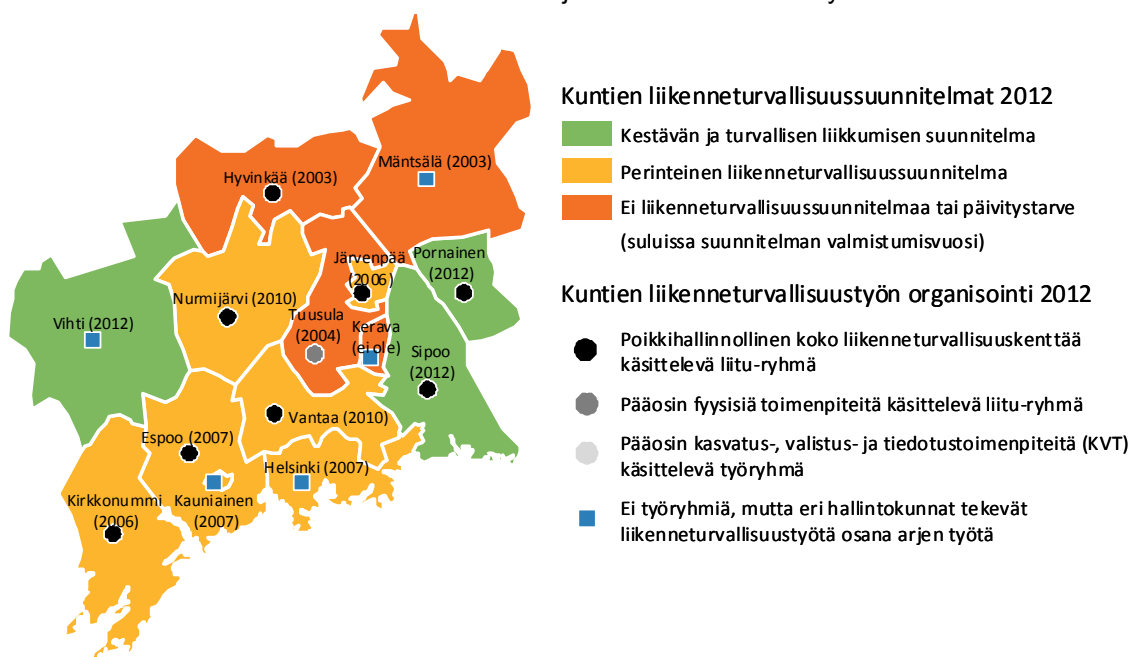
6.1.2 Kuntien liikenneturvallisuustyön nykytila

Kuntien rooli liikenneturvallisuustyössä ja sen koordinoinnissa on hyvin merkittävä. Kunnan eri palvelualueilla on mahdollista toteuttaa toimia, joilla voidaan parantaa kuntalaisten liikenneturvallisuutta niin arjessa kuin vapaa-ajalla. Kunta vastaa osaltaan kaavoituksesta, tie- ja katuverkon suunnittelusta, rakentamisesta sekä liikenneympäristön parantamistoimenpiteistä ja väylien kunnossapidosta. Toisaalta Kuntalain (17.3.1995/365) 1 §:n mukaan kunta pyrkii edistämään asukkaidensa hyvinvointia ja terveyttä. Tämän perusteella kunnan tehtävänä on kouluttaa, kasvattaa, valistaa ja tiedottaa kuntalaisia ja kunnan työntekijöitä liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkuamiseen liittyvistä asioista. Kunnan työntekijät tapaavat kuntalaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja järjestelmälliselle liikenneturvallisuustyölle. Kunnan päättäjien tehtävänä on puolestaan luoda puitteet kunnassa tehtävälle liikenneturvallisuustyölle mm. osoittamalla toiminnalle raha- ja henkilöresursseja.

Kuntien ei tarvitse tehdä liikenneturvallisuustyötä yksin, vaan niillä on apuna laaja asiantuntijaverkosto, johon kuuluvat mm. Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskus ja HSL. Lisäksi aktiivinen yhteistyö yksityisen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön tarvittavia lisäresursseja. Yritysten, autokoulujen, katsastustoiminnan, harrasteseurojen, asukasyhdistysten ja erilaisten järjestöjen rooli etenkin paikallisten tapahtumien ja tempausten toteutuksessa ja tiedotuksen kanavana on jo nykyisin merkittävä.

Helsingin seudun kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaa selvitettiin työn aikana kuntien liikenneturvallisuuden yhdyshenkilöille suunnatulla kyselytutkimuksella (toteutus Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa). Kuntakyselyyn saatiin vastaus jokaisesta suunnittelualueen 14 kunnasta. Kuntakyselyllä kartoitettiin liikenneturvallisuustyön koordinoinnin ja poikikahallinnollisuuden nykytilaa kunnassa ja tähän liittyvää tahtotilaa, seudullisen yhteistyön tarvetta sekä yleisemmin liikenneturvallisuustyöhön liittyviä haasteita ja ongelmia. Kuntakyselyn perusteel-

la kunnallinen liikenneturvallisuustyöryhmä toimii enemmän tai vähemmän aktiivisesti yhdeksässä kunnassa. Muissa kunnissa liikenneturvallisuustyötä ilmoitettiin tehtävän osana arjen työtä. Tosin näistäkin suurin osa ilmoitti tahtotilakseen poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyöryhmän. Joissakin kunnissa on myös halua erottaa liikenneympäristöä koskevat asiat kasvatus-, valistus- ja tiedotustyöstä. Suurimmat haasteet yhteistyön jäsentämisessä toimivaksi kokonaisuudeksi (esim. liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen) liittyvät toisaalta suuriin kuntiin (esim. Helsinki) ja toisaalta pieniin kuntiin (Esim. Kauniainen). Liikenneturvallisuustyön organisointi kunnassa ja kunnallisten liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuus on esitetty kuvassa 13.



Kuva 13. Liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuus ja liikenneturvallisuustyön organisointi seudun kunnissa kuntakyselyn perusteella.

Suurimmaksi haasteeksi kunnallisessa liikenneturvallisuustyössä koetaan henkilöresurssien vähäisyys. Liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollista luonnetta ei myöskään täysin ymmärretä tai ole määritetty kaikilla hallinnonaloilla, mistä johtuen kaikki hallintokunnat eivät koe aiheen koskevan heitä. Osin tästä syystä myös poikkihallinnolliseen sitoutumiseen ja hallintokuntien väliseen toimivaan yhteistyöhön on vaikea päästä ja liikenneturvallisuustyö on jäänyt teknisen toimialan harteille.

6.1.3 Päätäjien arvostus kannustaa liikenneturvallisuustyöhön

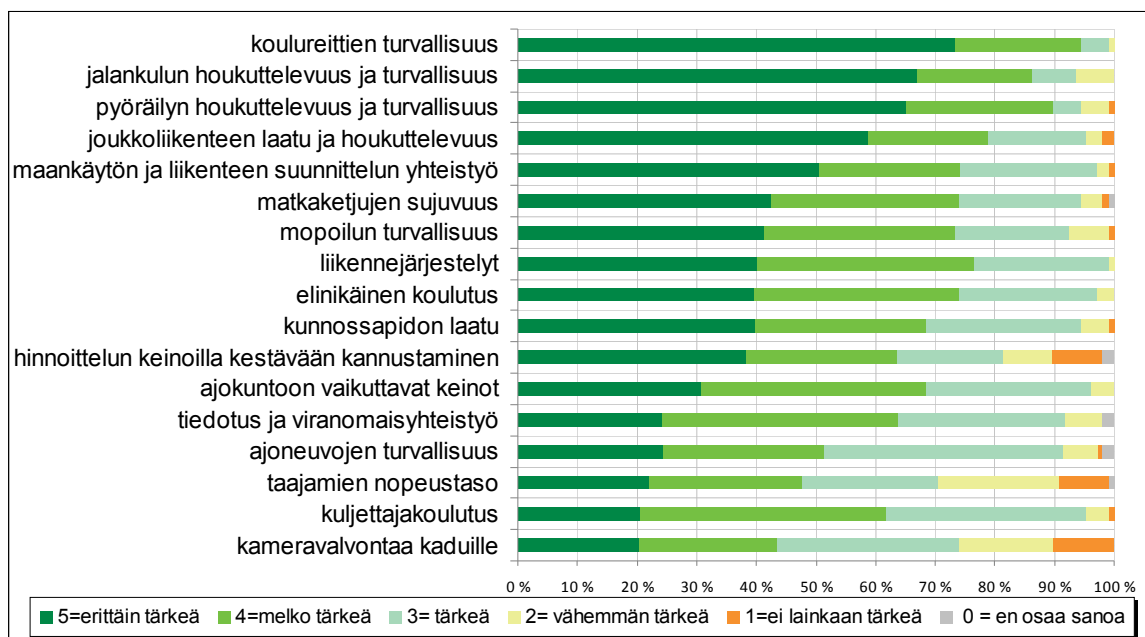
Johtavissa liikenneturvallisuusmaissa (Ruotsi) päätöksentekijät ovat sitoutuneet liikenneturvallisuustavoitteisiin ja ovat aktiivisesti mukana ideoimassa ja toteuttamassa liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Suomessa kuntien virkamiehet kokevat päätöksentekijöiden arvostuksen johtavan vain harvoin konkreettisiin päätöksiin.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä tehdyssä kuntakyselyssä koettiin tarvetta lisätä liikenneturvallisuustyön arvostusta yleensä sekä painoarvoa eri hallintokunnissa. Ehdotettuja keinoja olivat mm. päättäjiin vaikuttaminen resurssien lisäämiseksi (raha- ja henkilöresurssit), henkilöstön kouluttaminen ja kunnan sisäinen tiedottaminen. Päätöksentekijöihin vaikuttamisessa parhaiksi keinoiksi koettiin onnettomuuskustannuksiin/taloudellisiin säästöihin vetoaminen poikkihallinnollisen toiminnan ja eri toimenpiteiden perusteluissa sekä onnettomuustilastojen ja keinovalikoiman havainnollistaminen eri hallintokuntien näkökulmasta (lautakuntiin suunnattua tiedotusta).

Tässä työssä selvitettiin erikseen päätöksentekijöiden näkemyksiä liikenneturvallisuusasioista HSL:n hallitukselle sekä alueen kuntien ja kaupunkien hallituksille ja valtuustoille suunnatulla kyselyllä huhtikuussa 2012. Päättäjäkyselyyn saatiin yhteensä 109 vastausta ja vastauksia saatiin jokaisesta suunnittelualueen kunnasta. Päättäjäkyselyssä selvitettiin päättäjien kokemusta päätöksen teon perusteeksi käytettävissä olevasta liikenneturvallisuustietoudesta, näkemyksiä onnettomuuskustannuksiin sekä tärkeimpänä pidettäviä keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Päättäjäkyselyn perusteella puolet päättäjistä kokee tekevänsä päätöksiä hieman (43 %) tai aivan liian (8 %) puutteellisilla tiedoilla. Lisää tietoa kaivataan eri liikkujaryhmien turvallisuuteen ja riskeihin, onnettomuuksiin (turvattomimmat paikat, tyypillisimmät onnettomuudet), liikenneympäristön parantamistoimenpiteisiin (hyvät periaateratkaisut, toimenpidevaihtoehtojen turvallisuusvaikutukset, suunnittelutilanne, rahoitustilanne) sekä yleensä liikenneturvallisuuteen (valtakunnalliset tutkimukset suhteutettuna paikallisuuteen, lakimuutokset) liittyen. Yleisimmin lisätietoja toivottiin asiantuntijaesityksinä ja vierailuina sekä valtuusto/lautakunta-alustuksina, jolloin tilaisuudessa olisi mahdollisuus myös kysyä asiantuntijalta tarkennuksia. Myös taustamateriaali varsinkin internetmuodossa koettiin hyödylliseksi, vaikka kirjallista tietoa todettiin jo olevan paljon tarjolla ja aikaa perehtymiseen puolestaan rajallisesti.

Viestintä liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista ja niiden vaikutuksesta näyttäisi olevan tarpeen myös päättäjien tärkeinä pitämien liikenneturvallisuuden parantamiskohteiden perusteella. Selkeästi tärkeimmiksi parantamiskohteiksi päättäjäkyselyssä nostettiin koulumatkojen turvallisuuden parantaminen sekä jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden parantaminen (kuva 14). Vähiten tärkeäksi koettiin taajamien nopeustason alentaminen ja kameravalvonnan toteuttaminen myös katuverkolle. Vastauksista kuvastuu, että päättäjät eivät ole valmiita rajoittamaan henkilöautoilua vaikka juuri taajamien moottoriajoneuvoliikenteen vähentäminen ja nopeustason laskeminen (valvonta siinä konkreettinen tukitoimi) lisäävät tehokkaimmin koulumatkojen turvallisuutta. Päättäjien näkemykset toimenpiteiden tärkeydestä on otettu huomioon luvussa 5 esitettyä toimenpideohjelmaa laadittaessa.



Kuva 14. Päättäjien näkemykset liikenneturvallisuustoimenpideryhmien tärkeydestä.

Kunnittain esitetyt onnettomuuskustannukset (taulukko 2, s. 26) olivat monille päätöksentekijöille täysin uusia, joten onnettomuuskustannusten suuruus yllätti useimmat vastaajat. Lähes kaikki vastaajat kokivat, että kustannukset täytyy nostaa esille, niitä pitää pystyä pienentämään ja tarvitaan toimenpiteitä tilanteen korjaamiseksi. Kuntakyselyssä ehdotettu onnettomuuskustannuksiin ja taloudellisiin säästöihin vetoaminen vaikuttaisi näin ollen olevan relevantti keino liikenneturvallisuustoimenpiteiden edistämiseksi.

6.1.4 Tahtoa on seudullisen yhteistyön tiivistämiseen

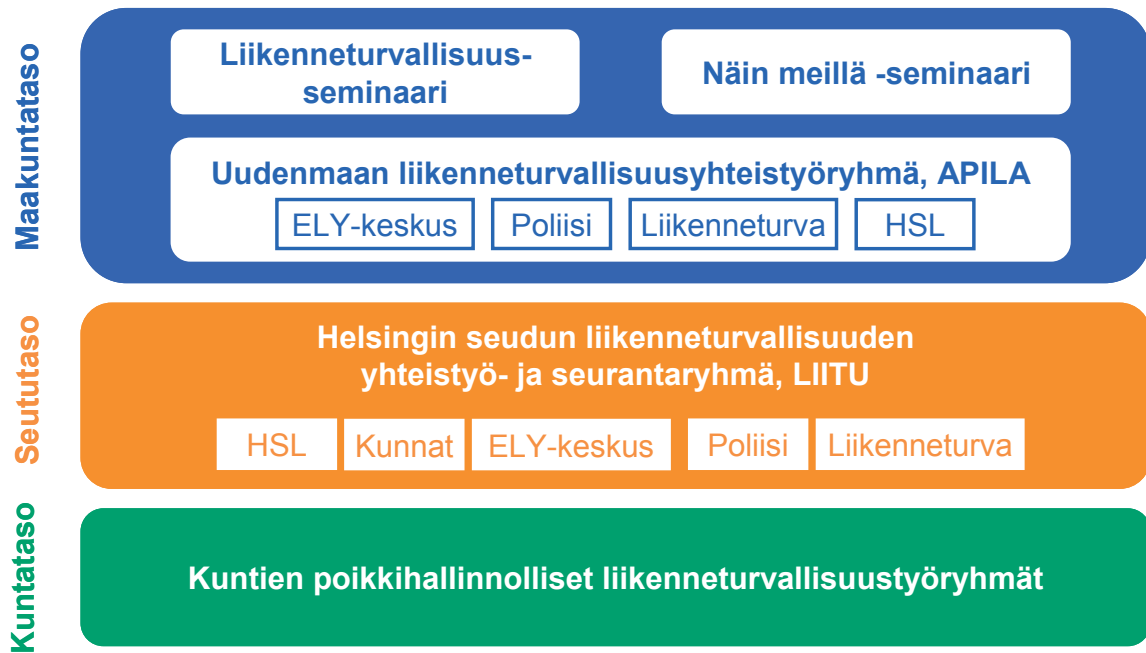
Kuntarajat ylittävä yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa koetaan kuntakyselyn ja työn aikana järjestetyn työpajan perusteella kunnissa tärkeäksi. Maakunnan tasolla liikenneturvallisuustyötä on käytännössä hoitanut liikenneturvallisuustyön yhteistyöryhmä APILA (ks. luku 6.2.2). APILARYHMÄ on toiminut jo vuosia ELYn, Liikenneturvan ja poliisin yhteistyönä ja sen toiminta voi tulevaisuudessakin jatkua nykyisen kaltaisena. Kunnissa kehitettyjen hyvien käytäntöjen tunnetuksi tekemistä varten Liikenneturva on järjestänyt kahdesti maakunnallisen Näin meillä -seminaarin. Tilaisuudet on otettu myönteisesti vastaan ja vastaavia tilaisuuksia toivotaan useamminkin kuin joka toinen vuosi.

HLJ-toimikunta on nimittänyt seudullista liikenneturvallisuusyhteistyötä koordinoimaan Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIITU). Kuntakyselyn perusteella kunnat kokevat LIITU-ryhmän tärkeäksi erityisesti seurannan, kuntien välisen tiedonvaihdon, yhteisen ideoinnin ja seudullisen tiedotuksen näkökulmasta. Ryhmän rooli ja vastuu seudullista liikenneturvallisuustyötä koordinoivana tahona kaipaa kuitenkin vahvistamista. Seudullisen yhteistyöryhmän lisäksi koetaan myös tarvetta käytännön toiminnan toteuttamista ja koordinoitua palvelulle kuntayhteistyölle. Ulkopuolisen tahon (HSL, ELY, Liikenneturva) tukea niin kunta- kuin seututason työssä kaivataan mm. toiminnan aktivointiin (erityisesti käynnistysvaiheessa), seurantaan, hyvien käytäntöjen levittämiseen ja seudulliseen tiedotus- ja markkinointityöhön.

6.2 Liikenneturvallisuusyhteistyön tavoitetilä

6.2.1 Liikenneturvallisuusyhteistyöstä sovitaan eri tasoilla toimivissa ryhmissä

Useiden toimijoiden liikenneturvallisuusyhteistyötä toteutetaan maakuntien ja seutujen tasolla sekä paikallisesti kuntatasolla. Käytännössä yhteistyö toteutetaan erilaisissa yhteistyö-, seuranta- ja työryhmissä. Ryhmien virallisten tapaamisten välissä aktiiviselle toiminnalle olennaista on vapaaehtoinen ja spontaani yhteydenpito konkreettisiin tehtäviin liittyen. Kuvassa 15 on esitetty Helsingin seutua koskevat eri tasoilla toimivat liikenneturvallisuusyhteistyöryhmät. Seuraavissa luvuissa kuvataan eri ryhmien toiminnan tavoitteet ja sisällöt sekä keskinäinen työnjako.



Kuva 15. Liikenneturvallisuustyön yhteistyön toteuttaminen maakunta-, seutu- ja kuntatasolla.

6.2.2 Uudenmaan maakunnan liikenneturvallisuusyhteistyö

Maakunnan tasolla liikenneturvallisuusyhteistyö on luonteeltaan tiedonvaihtoa ja hyvien käytäntöjen jakamista. Uudellamaalla eri toimijat kokoontuvat vuosittain seminaariin jakamaan kokemuksia liikenneturvallisuustyöstä. Jo muutaman kerran kokoontuneen Näin meillä -seminaarin rinnalle käynnistetään Liikenneturvallisuusseminaarin kokoontumiset. Liikenneturvallisuusseminaarin sisältö painottuu liikenneturvallisuusalan yleiseen kehitykseen ja Näin meillä -seminaari kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Maakunnan tasolla toimii myös Liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmä, APILA. Tiivis yhteistyöryhmä seuraa ja tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä sekä myös toteuttaa pienimuotoisia tempauksia eri puolilla maakuntaa.

Liikenneturvallisuusseminaari

- Lyhyt kuvaus: Vuorovuosina Näin meillä -seminaarin kanssa kokoontuva liikenneturvallisuusseminaari kokoaa laaja-alaisesti yhteen organisaatiot, joilla on mahdollisuus vaikuttaa maakunnan liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin.
- Vastuut: ELY vastaa seminaarin koollekutsumisesta, Liikenneturva avustaa järjestämisessä
- Toiminnan tavoite: asiantuntijoiden verkottuminen, tiedon ja hyvien käytäntöjen levittäminen (vaihtuva erityisteema), liikenneturvallisuusaiheiden näkyvyys, pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön ja aluetason toiminnan tukeminen, ELYn jalkautuminen ja toiminnasta tiedottaminen
- Osallistujat: kunnat, ELY, Liikenneturva, poliisi, HSL, Uudenmaanliitto, kuljetusyrittäjät (SKAL, Taksiliitto, PAL, LAL), vanhus- ja vammaisjärjestöt, liikenne/turvallisuusjärjestöt, nuorisojärjestöt, tutkijalautakunnat

Näin meillä -seminaari

- Lyhyt kuvaus: Vuorovuosina liikenneturvallisuusseminaarin kanssa kokoontuva Näin meillä -seminaari kokoaa laaja-alaisesti yhteen kuntatason liikenneturvallisuusryhmien edustajia.
- Vastuut: Liikenneturva vastaa koollekutsumisesta ja järjestämisestä
- Toiminnan tavoite: Pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön ja kuntatason toiminnan tukeminen ja aktivoiminen, asiantuntijoiden verkottuminen, tiedon ja hyvien käytäntöjen levittäminen, liikenneturvallisuusaiheiden näkyvyys
- Osallistujat: Kuntien liikenneturvallisuusryhmien jäsenet eli eri hallintokuntien ja sidosryhmien edustajat

Liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmä, APILA

- Lyhyt kuvaus: Noin 3–4 kertaa vuodessa kokoontuva maakunnallinen viranomaisyhteistyöryhmä, jonka jäsenet voivat osallistua myös kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksiin
- Vastuut: ELY-keskus vastaa koollekutsumisesta
- Toiminnan tavoite: maakunnan liikenneturvallisuustilanteen ja -työn seuranta, seutujen työn tukeminen ja aktivoiminen, liikenneturvallisuusseminaarin valmistelu, valtakunnallisten tavoitteiden ja linjausten tuominen maakunta- ja aluetasolle
- Osallistujat: ELY-keskus, poliisi, Liikenneturva, HSL

6.2.3 Helsingin seudun liikenneturvallisuusyhteistyö

Helsingin seudulla liikenneturvallisuusyhteistyötä koordinoidaan, toimenpiteitä suunnitellaan ja seurataan jo nykyisinkin toimivassa HLJ-toimikunnan asettamassa Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmässä (LIITU), jonka kokoonkutsujana toimii HSL. LIITU-ryhmän rooli on seudulliselle työlle tärkeä, joten ryhmän toimintaa on tarve jatkossa tiivistää ja sen tehtäviä tarkistaa. Myös ryhmän kokoonpanoa on tarkasteltu työn aikana. Tavoitteena on aktiivisesti toimiva ryhmä, jonka liikenneturvallisuusyhteistyö on kokoontumisten välissäkin vireää. Seudullisen yhteistyön ja yhdessä sovittavien toimien jalkauttamisen näkökulmasta kaikkien kuntien osallistuminen työhön on tärkeää. Kaikkien 14 kunnan osallistuminen ryhmän kokouksiin koetaan hankalaksi, joten jatkossakin kunnat nimeävät yhteisiä edustajia kuntaryhmittäin. Käsiteltävien asioiden mukaisesti kokouksiin voidaan tarvittaessa kutsua myös muita kuin varsinaisia jäseniä.

Pääkaupunkiseudulla yhteistyö fyysisen liikenneympäristön kehittämiseen liittyen on toiminut jo vuosia ja yhteistyötä on tarkoitus edelleen jatkaa. Kuuma-kuntien liikenneryhmä on hyvä ja toimiva verkosto, joka jatkaa edelleen toimintaansa virkamiesvetoisesti. Fyysisen ympäristön parantamisen osalta kuntien välistä yhteistyötä on tarve syventää konkreettisiin suunnittelutilanteisiin liittyen. Yhteistyön avulla kunnat saavat tukea toisiltaan esimerkiksi suunnitteluohjeiden soveltamiseen ja seudullisten suunnitteluperiaatteiden muodostamiseen. Kuuma-kunnilla on tarkoituksena hankkia yhdessä nopeusnäyttötäuluja, joita voidaan kierrättää eri kunnissa. Kuntien välinen yhteistyö on tarpeellista ja hyödyllistä myös tiedotus- ja kasvatustoimenpiteissä. Kunnat voivat esimerkiksi yhdessä järjestää seudullisia tapahtumia, kampanjoita ja koulutustilaisuuksia tai tiedottaa onnettomuustilanteen kehittymisestä ja muista ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista (vuodenaikateemat).

Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmä, LIITU

- Lyhyt kuvaus: 2–4 kertaa vuodessa kokoontuva seudullinen yhteistyöryhmä
- Vastuut: HSL vastaa koollekutsumisesta
- Toiminnan tavoite: edistää Helsingin seudun (14 kuntaa) liikenneturvallisuutta, koordinoi seudullista liikenneturvallisuustyötä ja seurata seudun liikenneturvallisuuden kehitystä.
- Tehtävänä on mm.
 - vastata valtakunnallisten ja maakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalauttamisesta Helsingin seudulle
 - vastata Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategian laatimisesta, toteuttamisesta ja seurannasta
 - seurata liikenneturvallisuuden kehitystä Helsingin seudulla ja laatia seudullisia tietoiskuja liikenneturvallisuuden kehityksestä
 - seurata, tukea ja aktivoida kuntien liikenneturvallisuusryhmien toimintaa
 - tukea kestävän liikkumisen toimenpiteiden edistämistä osana kuntien liikenneturvallisuustyötä ja -suunnitelmia yhteistyössä liikenteen hallinnan ja liikkumisen ohjauksen yhteistyö- ja seurantaryhmän kanssa
 - käynnistää ja ohjata erilaisia seudullisia liikenneturvallisuuteen liittyviä suunnitelmia, tutkimuksia ja selvityksiä
 - valita tärkeimmät toimenpideohjelmassa esitetyt liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet ja edistää niiden toteuttamista yhteistyössä muiden vastuutahojen kanssa
 - seurata toimenpiteiden toteutumista ja arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia ja riittävyyttä
 - ottaa kantaa ja tehdä esityksiä ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista.
- Osallistujat: HSL, kunnat (kuntaryhmittäin), ELY-keskus, Uudenmaan liitto sekä asiantuntijajäsenenä Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry, Helsingin poliisilaitos, Liikkuva poliisi

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

6.2.4 Kuntien liikenneturvallisuustyö

Kuntien liikenneturvallisuustyössä tavoitteena on tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tämä edellyttää, että kunnan eri toiminnot (palvelut, hallintokunnat) ja muut paikalliset toimijat sisällyttävät liikenneturvallisuusasiat ja liikkumisen ohjauksen omaan toimintaansa. Aktiivisten kuntalaisten ja paikallisten toimijoiden ottaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön kannattaa, sillä ns. ruohojuuritason toi-

minnalla on suuri merkitys paikallisen ilmapiirin ja yhteisvastuullisen liikennekäyttäytymisen luomisessa.

Kuntatasolla toimivaksi havaittu perusmalli liikenneturvallisuustyön organisointiin on ns. poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä, joka vastaa eri hallintokuntien liikenneturvallisuuteen ja liikkumisen ohjaukseen liittyvästä työstä. Joissakin kunnissa on järkevä kokoontua useammassa työryhmässä, esimerkiksi liikenneympäristöön ja maankäyttöön liittyviä liikenneturvallisuusasioita voidaan käsitellä erikseen teknisessä ryhmässä toisen ryhmän keskittyessä liikennekasvatukseen, tiedotukseen ja koulutukseen.

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät

- Lyhyt kuvaus: Noin 3–6 kertaa vuodessa kokoontuva poikkihallinnollinen työryhmä
- Vastuut: ryhmän koollekutsumisvastuu sovitaan kuntakohtaisesti, usein puheenjohtajana teknisen toimen tai kaupunkisuunnittelun edustaja
- Toiminnan tavoite: kunnan liikenneturvallisuustilanteen ja -työn seuranta, eri hallintokuntien työn tukeminen sekä yhteisten toimien ideointi ja toteuttaminen
- Tehtävänä on mm.
 - vastata Helsingin seudun liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamisesta kunnan erityispiirteet ja tarpeet huomioiden
 - vastata kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnasta kestävästä liikkumisen näkökulma huomioiden
 - aktivoida liikenneturvallisuustyötä, jakaa vastuuta eri hallintokunnissa ja huolehtia liikenneturvallisuustyön toteutumisesta (koulutukset, tiedotteet, tapahtumat, tempaukset jne.)
 - varmistaa kestävästä liikkumisesta, liikenneturvallisuusasioiden ja eri liikkujaryhmien näkökulman huomioon ottaminen kaikissa kunnan toiminnoissa
 - huolehtia liikenneturvallisuustoiminnan edellyttämästä budjetoinnista ja varainhankinnasta
 - lisätä liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta kunnan henkilöstön, päättäjien ja alueella toimivien muiden tahojen keskuudessa
 - seurata kunnan liikenneturvallisuustilannetta (asukaspalautteet/aloitteet, sidosryhmäkeskustelut, media, onnettomuusseuranta).
- Osallistujat: kaikki hallintokunnat (eri ikä- ja asukasryhmiä koskevan toiminnan tahot), paikallispoliisi, mahdollisesti myös asukasjärjestöjen ja elinkeinoelämän edustajat, asian-
tuntijajäseneksi voidaan kutsua Liikenneturvan edustaja

Kuntiin on perustettu ja tullaan perustamaan liikenneturvallisuusryhmiä liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä. Ryhmän perustamisen ja toiminnan käynnistämisvaiheen onnistuminen vaikuttaa jatkossakin toiminnan aktiivisuuteen. Kuntien ryhmien toimintaa voidaan tukea seudullisten toimijoiden voimin. Esimerkiksi Uudenmaan ELY-keskus voisi osallistua kuntien kokouksiin liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeen, jotta varmistetaan toiminnan käyntiin lähteminen. Myös APILA-ryhmän edustajat voivat osallistua ryhmien tapaamisiin. LIITU-ryhmän kautta kunnat pysyvät selvillä muiden kuntien liikenneturvallisuustyöstä ja tapaamisissa voidaan myös sopia erilaisista yhdessä toteutettavista toimenpiteistä kuten tiedottamisesta. Kunnissa olisi helppo lisätä paikallista näkemystä seudun yhteisiin tiedotteisiin seudun yleisten liikenneturvallisuusasioiden jatkeeksi.

Liikenneturvallisuusyhteistyö tiiviisti.

- Liikenneturvallisuustyöhön osallistuu lukuisia eri toimijoita maakunnan, seudun ja kunnan tasoilla. Liikenneturvallisuusyhteistyön tarkoituksena on sovittaa eri toimijoiden toiminta määrätietoiseksi ja tavoitteelliseksi kokonaisuudeksi.
- Maakunnan tasolla liikenneturvallisuusyhteistyö on luonteeltaan tiedonvaihtoa ja hyvien käytäntöjen jakamista. Näin meillä -seminaari ja Liikenneturvallisuusseminaari keräävät seudun asiantuntijat koolle vuorovuosina. ELY-keskuksen, poliisin ja Liikenneturvan edustajien muodostama Liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmä (APILA) tukee konkreettisemmin seudun liikenneturvallisuustyötä aktivoimalla kuntien toimintaa ja järjestämällä erilaisia tempauksia.
- Kuntarajat ylittävä yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa koetaan seudun kunnissa erittäin tärkeäksi. Liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIITU) koordinoi seudullista liikenneturvallisuusyhteistyötä. LIITU-ryhmän tärkeimpiä tehtäviä ovat toimenpideohjelman edistäminen, kuntien välinen tiedonvaihto (hyvien käytäntöjen levittäminen ja yhteisistä toimintatavoista sopiminen), tiedotusyhteistyö sekä liikenneturvallisuustilanteen ja strategian toteutumisen seuranta.
- Kunnan sisäisen liikenneturvallisuustyö organisoinnin perusmalli on poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmä vastaa eri hallintokuntien liikenneturvallisuuteen ja liikumisen ohjaukseen liittyvästä työstä. Ryhmän toimintaan kannattaa pyytää hallintokuntien edustajien lisäksi myös muita paikallisia toimijoita.
- Päätöksentekijöiden sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin kannustaa liikenneturvallisuustyöhön. Yleisen arvostuksen tulisi näkyä myös liikenneturvallisuustyöhön osoitetuissa resursseissa.

7 Strategian seuranta

7.1 Seurannan toteuttaminen

Liikenneturvallisuusstrategia on keskeinen liikenneturvallisuustyötä ohjaava dokumentti Helsingin seudulla liikenneturvallisuustyötä tekeville ja etenkin liikenneturvallisuuden seuranta- ja yhteistyöryhmälle (LIITU). Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteiden toteutuminen tulee seurata säännöllisesti. Vastuu sekä tavoitteiden että toimenpiteiden seurannasta on LIITU-ryhmällä.

Tavoitteiden toteutuminen seuraamalla nähdään liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus eli miten työssä on onnistuttu. Liikenneturvallisuustyö on luonteeltaan pitkäjänteistä ja onnettomuuksien syntyyn vaikuttavat useat tekijät yhdessä. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia ei yleensä ole suoraan nähtävissä onnettomuustilastoissa vaan työn tulokset näkyvät vasta pidemmän ajanjakson kuluessa. Seurannan kautta pyritään osoittamaan, että tehty työ on oikeansuuntaista. Seuranta auttaa myös niukkojen resurssien kohdentamisessa ja liikenneturvallisuustyön suunnittelussa. Seurannan kautta myös varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien tarpeissa tapahtuvat muutokset tulevat riittävästi huomioiduksi. Tavoitteiden toteutuminen seurataan ylläpitämällä mittareita (ks. kohta 7.2) esimerkiksi Excel-taulukkona tai myöhemmin iLIITU-palvelussa. Seurannan tulokset käsitellään LIITU-ryhmässä sekä kuntien organisaatioissa ja päätetään niiden edellyttämistä toimenpiteistä.

Liikenneturvallisuusstrategiassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta päätetään LIITU-ryhmässä. Samalla päätetään miten ja keiden toimesta toimenpiteiden toteuttaminen käytännössä hoidetaan. Osa toimenpiteistä on kertaluonteisesti tehtäviä selvityksiä tms. ja osa toimenpiteistä ehdotuksia toimintatapojen pysyväksi muuttamiseksi. LIITU-ryhmä seuraa miten toimenpiteiden toteuttaminen on edennyt ja onnistunut. Käytännössä seuranta toteutetaan keväisin käymällä LIITU-ryhmän kokouksessa läpi, miten edellisen vuoden aikana toimeenpantavaksi päätetyt toimenpiteet ovat käytännössä toteutuneet ja ovatko toimintatapojen muutokset pysyviä. Toimenpiteiden seurannan avulla voidaan päätellä ovatko toimenpide-ehdotukset edelleen ajantasaisia.

7.2 Tavoitteiden seurantamittarit

Liikenneturvallisuustyölle asetettujen tavoitteiden seurannan apuvälineeksi on määritelty mittareita. Mittarit kuvaavat pelkistetyksi eri näkökulmista liikenneturvallisuustyön edistymistä asetettuihin tavoitteisiin nähden. Mittarit on valittu jo nykyisin käytettävissä olevista tiedoista ja ne esitetään seuraavalla sivulla taulukkomuodossa. Taulukkoon on täytetty nykytilannetta kuvaava arvo sekä tavoitetilanne. Myös tiedon lähde on ilmoitettu taulukossa. Mittareiden seurantaa varten tiedot on talletettu Excel-taulukkaan, jonka avulla tulevina vuosina on helppo graafisesti havaita miten tilanne on kehittynyt tavoitteeseen verrattuna. Yhdyskuntarakenteen muutoksiin liittyvien liikenneturvallisuustavoitteiden (Seudun yhdyskuntarakenne eheyytyy, Toimintojen saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee ja Kestävien kulkumuotojen (kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen) osuus arjen liikkumisessa kasvaa) seuranta toteutetaan HLJ 2011:n seurannan kautta.

Onnettomuuksien vähentämistavoite:

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti

- Liikenteessä kuolee Helsingin seudulla vuonna 2020 enintään 12 henkilöä.
- Liikenteessä loukkaantuu Helsingin seudulla vuonna 2020 korkeintaan 1 200 henkilöä.

Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden seurantamittarit:

Mittari	2010	Tavoite 2020	Lähde
Kuolleiden määrä	25	enintään 12	Tilastokeskus
Loukkaantuneiden määrä	1590	enintään 1200	Tilastokeskus

Muut liikenneturvallisuustavoitteet ja niiden seurantamittarit:

Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee alhaisen nopeusrajoituksen alueilla.

Mittari	2010	Tavoite 2020	Lähde
Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla	4	enintään 2	Tilastokeskus/iLITU-palvelu
Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla	497	enintään 370	Tilastokeskus/iLITU-palvelu

Pahimpien onnettomuuskasauksien määrä vähenee.

Mittari	Keskiarvo 2007-2011	Tavoite KA 2016-2020	Lähde
Onnettomuuskasautumien lukumäärä, joissa IND5>1	345	enintään 310	Tilastokeskus/iLITU-palvelu

Liikkuminen koetaan kaikilla kulkutavoilla turvallisiksi.

Mittari	2011	Tavoite 2020	Lähde
Jalankulun koettu turvallisuus	3,6	3,8	LiVi:n tyytyväisyyskyselyt
Pyöräilyn koettu turvallisuus	3,4	3,8	LiVi:n tyytyväisyyskyselyt
Joukkoliikenteen koettu turvallisuus (2011: Metro 3,2, Lähijuna 3,3, Raitiovaunu 3,4, Bussi 3,6)	3,2 – 3,6	3,4-3,8	LiVi:n tyytyväisyyskyselyt, HSL:n kyselyt

Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät.

Mittari	2010	Tavoite 2020	Lähde
Pyöräilykypärän käyttö (Uusimaa)	48 %	60 %	Liikenneturva
Heijastimen käyttö taajamassa (Uusimaa)	36 %	45 %	Liikenneturva
Jalankulkijoiden liikennevalojen noudattaminen (2010: Helsinki 55 %, Vantaa 78%)	55–78 %	60 %-80 %	Liikenneturva
Ylinopeutta (yli 10 km/h) ajavien määrä liikennevirrassa	10,6 %	5,0 %	LiVi/ LAM-pisteet
Alkoholitapaukset liikennevirrassa:			
- alkoholia nauttineet (Uusimaa)	0,76 %	0,35 %	Poliisin seuranta
- rattijuopumukset (Uusimaa)	0,21 %	0,14 %	(Liikenneturva)

Ajoneuvojen kuntotaso ja turvallisuusvarustelu paranee.

Mittari	v. 2011	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä olevien henkilöautojen iän mediaani (Uusimaa)	7,2 vuotta	6,2 vuotta	Trafi

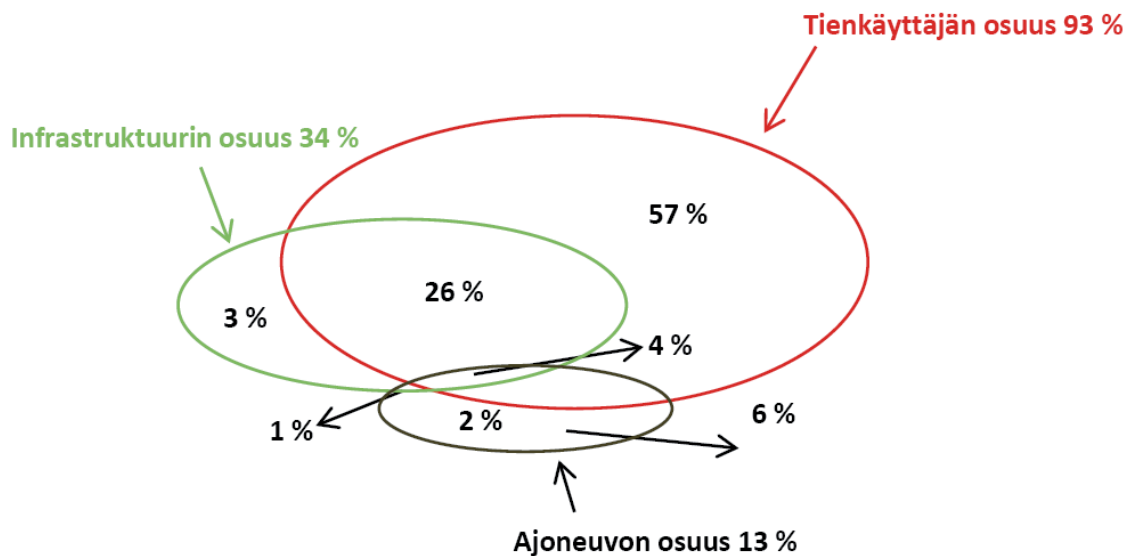
Onnettomuusuhrien auttaminen on korkeatasoista.

Mittari	v. 2011	Tavoite 2020	Lähde
Pelastustoimen kokonaistoimintavalmiusaika (vuoden keskiarvo)			
- Keski-Uusimaa	9 min 21 s	9 min 00 s	Pelastuslaitos
- Helsinki	7 min 55 s	7 min 45 s	
Vähintään hätäensiapukurssin käyneiden kansalaisten määrä (voimassaoleva hätäensiapu-, EA1 tai EA2-todistus, Uusimaa)	101498	110 000	SPR:n Helsingin ja Uudenmaan piirit

8 Mitä liikenneturvallisuusstrategialla voidaan saavuttaa?

8.1 Vaikuttavuuden todentaminen on haasteellista

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden todentaminen on varsin haastava tehtävä. Onnettomuudet ovat kiistattomasti osin satunnaisia, toisaalta ihmisen käyttäytymisen aikaansaannoksia ja osin myös ympäristöstä tai ajoneuvosta johtuvia. Tarkasteltaessa onnettomuuksia liikennejärjestelmän kannalta tutkitaan usein tienkäyttäjien, ajoneuvojen ja liikenteen infrastruktuurin keskinäistä vuorovaikutusta. Onnettomuuksien ajatellaan tällöin syntyvän jonkin toimintahäiriön seurauksena tämän vuorovaikutuksen pettäessä. Tienkäyttäjien rooli koetaan vuorovaikutusketjussa kaikista merkittävimmäksi (kuva 16).



Kuva 16. Arvio tienkäyttäjän, infrastruktuurin ja ajoneuvon vaikutusosuuksista onnettomuuksiin. (Liikenneturvallisuuden analysointi – maanteiden onnettomuudet vuosina 2001–2010, Liikennevi-rasto 2011 (alkuperäinen lähde: The World Road Association PIARC Technical Committee, 2007))

Erilaisten tekijöiden roolia onnettomuuden syntymisessä ei ansiokkaasta tutkijalautakuntatyöstä huolimatta täysin tunnetta, mutta sattuman varaan liikkumisen turvallisuutta ei tule laskea. Yksittäisen onnettomuuden satunnaisuudesta huolimatta voidaan onnettomuuksien taustalta yleisesti löytää selittäviä tekijöitä, joihin on mahdollista vaikuttaa. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet, jotta liikenne toimisi joustavasti ja vielä varautumaan onnettomuustilanteiden nopeaan pelastustoimintaan. Olennaisimmat elementit, joihin tässä liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyillä toimenpiteillä vaikutetaan, ovat

- yhdyskuntarakenne: liikkumistarpeen minimointi, kestävien kulkutapojen käytön edellytykset, turvalliset yhteydet eri toimintojen välillä
- liikenneinfrastruktuuri: ympäri vuoden käytettävissä olevat turvalliset ratkaisut kaikille kulkutavoille
- tienkäyttäjät/liikkujat: ymmärrys ja halu valita liikkumistarpeeseen sopivin kulkutapa, tarpeelliset tiedot, taidot ja asenne matkan turvalliseen suorittamiseen
- ajoneuvot: ajoneuvojen turvallisuusvarusteet ja kunto
- aktiivinen yhteistyö eri toimijoiden välillä: resurssien kohdentaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen.

Strategiassa esitetyt toimenpiteet ovat luonteeltaan selvitystarpeita sekä nykyisen liikenneturvallisuuksien sisällön kehittämiseen, yhteistyön kehittämiseen ja yhteisistä toimintatavoista sopimiseen liittyviä. Toimenpiteet eivät siten itsessään vielä vaikuta liikenneturvallisuuksien tilanteeseen. Toimenpiteissä esitetyn ajatuksen vieminen käytäntöön tai toteuttaminen sen sijaan edistää turvallisuutta. Myös toimenpiteiden toteuttamisen laajuus ja kohdentaminen heijastuvat saavutettaviin vaikutuksiin.

Toimenpiteiden vaikutukset ovat useimmiten monimuotoisia ja kohdistuvat muihinkin asioihin kuin liikenneturvallisuuksiin. Esimerkiksi henkilöautoilun tarpeen väheneminen vaikuttaa myös hiilidioksidipäästöihin ja meluun. Kävelyä ja pyöräilyä edistävillä toimenpiteillä on suoria vaikutuksia myös terveyteen ja siten välillisesti esim. sairaspotilaiden vähentymiseen, työurien pidentymiseen ja odotettavissa olevaan elinikään, mikä puolestaan vaikuttaa ikäihmisten määrään ja heidän liikkumiseensa. Lisäksi panostukset kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen lisäävät koettua turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Strategiassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi alueen liikenneturvallisuuksien tilanteeseen vaikuttaa mm. valtakunnallisesti toteutettavat toimenpiteet. Kansallisessa älyliikenteen strategiassa esitetyt liikenneturvallisuuksien kannalta tärkeimmät kärkihankkeet ovat tieliikenteen automaattivalvonta ja ajoneuvojen turvajärjestelmät sekä tasoristeysten varoitusjärjestelmä. Veropolitiikan keinoin voidaan nopeuttaa vanhimpien ajoneuvojen poistumista liikenteestä ja ajoneuvokannan uudistumiseen. Ministeriötasolla kehitetään ajokuntoon (rattijuopumuksen vähentämiseen, ajoterveyden arviointiin ja väsyneenä ajamisen vähentämiseen) vaikuttavia toimenpiteitä. Nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttöä edistetään uusimalla ajokorttiseuraamusjärjestelmää, joka toisi mukanaan liikennerikkomusten pisteytysjärjestelmän. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikutetaan turvaamalla liikenneasioiden käsittelyä perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa osana elinikäistä liikennekasvatusta. Myös poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää puhuttelumenetystä uusille kuljettajille kehitetään.

8.2 Henkilöautoilun kehitys määrittelee liikenneturvallisuuksien suunnan

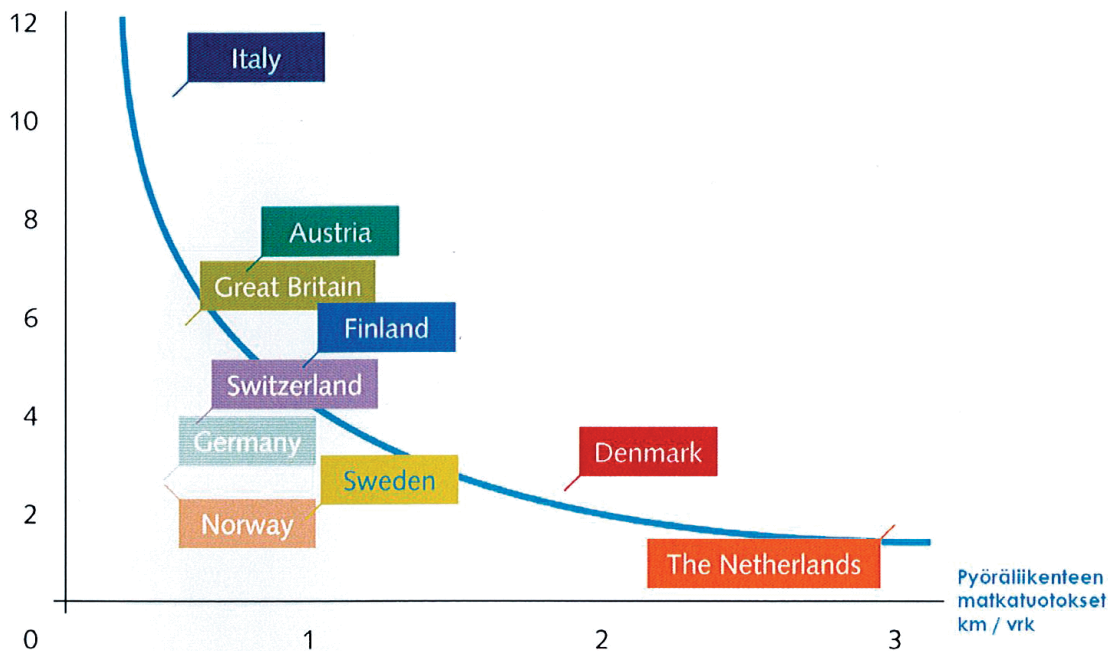
Liikenneturvallisuuksien strategiassa esitetyt onnettomuuksien vähentämistavoitteet ovat valtakunnallisten liikenneturvallisuuksien linjausten mukaisesti erittäin kunnianhimoisia. Tavoitteiden toteutumisen peruslähtökohtana on merkittävä muutos kulkumuotojen välisessä työnjaossa. Käytännössä henkilöautoistumiskehitys on pysäytettävä ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet on saatava nousuun. Tämä on myös HLJ 2011 -suunnitelmassa esitetty tahtotila. Kulkutapaosuuksien muutos edellyttää, että yhdyskuntarakenteen muutokset tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä ja samanaikaisesti on parannettava kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta. Molemmilla onnistuminen vaatii määrätietoista työtä, merkittäviä panostuksia jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin ja joukkoliikenteeseen, tiedotus- ja markkinointitoimia sekä hinnoittelun keinojen käyttöönottoa.

HLJ 2011 -suunnitelmassa on esitetty liikennejärjestelmän kehittämiselle niukka ja tavoitteellinen kehittämispolku sekä tarkasteltu ruuhkamaksun käyttöönottoa molemmissa vaihtoehdoissa. HLJ 2011:n vaikutusten arvioinnissa on todettu, että maanteiden ja katujen liikennesuorite kasvaa kaikissa kehittämisvaihtoehdoissa. Tavoitteellisenkin kehittämispolun sisältämät toimenpiteet ovat siis riittämättömiä henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttämiseksi, mikä johtaa liikenneonnettomuuksien laskennalliseen lisääntymiseen. Ruuhkamaksujen käyttöönotolla olisi merkittävä vaikutus onnettomuusmääriin, mutta se ei yksin riitä liikenneturvallisuuksien tavoitteiden toteutumiseen.

8.3 Pyöräilystä turvallinen tapa liikkua

HLJ 2011:n vaikutusten arvioinnissa todetaan, että kävelyn ja pyöräilyn määrä lisääntyy seudulla asukasmäärien kasvaessa sekä omana kulkutapanaan että osana joukkoliikenteen matkaketjua. Tämän myötä myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilöliikenneonnettomuuksien absoluuttisten määrien odotetaan kasvavan. Kansainvälisten kokemusten perusteella jalankulun ja pyöräilyn onnettomuusmäärät eivät kuitenkaan kasva samassa suhteessa kuin kulkutapaosuus kasvaa ja lopulta onnettomuusmäärä alkaa vähentyä. Pyöräilijöiden onnettomuusriski on pienin niissä maissa, joissa pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin (kuva 17). Tämän syy-seuraus -suhteen taustalla lienee ainakin seuraavia tekijöitä. Ensinnäkin pyöräilijöiden määrän lisääntyminen katukuvassa vaikuttaa kaikkien tienkäyttäjien, ja erityisesti autoilijoiden varovaisuuteen. Voidaan myös ajatella, että autoilijat osaavat huomioida pyöräilijät paremmin myös siksi, että ovat useammin itsekin pyöräilijöitä. Ehkä keskeisin syy kuitenkin on se, että pyöräilijöiden määrän kasvu lisää painetta parantaa pyöräilyn infrastruktuurin laatua.

Onnettomuuksissa kuolleet
pyöräilijät / 100 milj. km



Lähde: Cycling in the Netherlands 2009

Kuva 17. Pyöräilijöiden riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen laskee pyöräilymäärien kasvaessa. (Parhaat Eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä, Verne 2011)

Liikenneturvallisuustavoitteiden toteutuminen edellyttää, että jalankulku- ja pyöräilyverkon turvallisuuden parantamiseen varsinkin taajamissa mutta myös kauttaaltaan työ-, koulu- ja ulkoilureiteillä panostetaan selvästi nykyistä rahoitustasoa mittavammin. Toimenpiteillä tulee tarvittaessa erottaa jalankulku ja pyöräily autoliikenteestä, parantaa tien tai kadun ylityksen turvallisuutta sekä hillitä moottoriajoneuvoliikenteen ajonopeuksia.

8.4 Myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen kaikilla kehittämistasoilla

Strategian liikenneturvallisuusvaikutuksia on tarkasteltu valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman, norjalaisen liikenneturvallisuuskäsikirjan ja Pohjoismaiden muun liikenneturvallisuustietämyksen perusteella. Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyillä toimenpiteillä on yleisesti ottaen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset näkyvät välit-

tömästi, toiset mahdollistavat turvallisuuden parantumisen pitkällä aikavälillä (kuva 18). Toimenpiteiden toteuttamisen pääpaino kannattaa suunnata kustannuksiltaan pieniin ja vaikutuksiltaan suurimpiin toimenpiteisiin.

Suuret vaikutukset lyhyellä aikavälillä	• Taajamissa nopeustason alentaminen ja niitä tukevien toimenpiteiden toteuttaminen • Tienkäyttäjien tietoisuuden lisääminen (turvalaitteiden käytön lisääntyminen) • Päätöksentekijöiden sitoutumisen lisääminen • Liikenteen valvonnan kehittäminen	
Suuret vaikutukset pitkällä aikavälillä	• Kestävään yhdyskuntarakenteeseen tähtäävien menetelmien kehittäminen • Yhteistoiminnan lisääminen • Ajokuntoon vaikuttavat toimenpiteet • Suunnitelmien auditointi • Kestäviä liikkumisvalintoja tukevien menetelmien kehittäminen	• Pienten ja keskisuurten hankkeiden toteuttaminen • Taajamien pääväylien parantamistoimenpiteet
Pienet vaikutukset	• Viranomaisyhteistyö häiriötilanteissa • Kunnossapidon kehittäminen	• Pääpyöräilyverkon toteuttaminen seudulle • Asuntoalueiden liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

Pienet kustannukset

Suuret kustannukset

Kuva 18. Toimenpideryhmien vaikutukset ja kustannukset.

Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenne ja toimintojen sijoittelu vaikuttavat oleellisesti ihmisten liikkumisen määrään, eri kulkutapojen käytön mahdollisuuksiin, liikkumisen turvallisuuteen ja myös liikenteen energiankulutukseen ja kasvihuonepäästöihin. Mitä enemmän hajallaan yhdyskuntarakenne on, sitä enemmän syntyy liikennettä ja siitä aiheutuvia erilaisia haittoja. Liikennemäärien kasvu on puolestaan liikenneturvallisuudelle aina uhkatekijä, koska onnettomuudelle altistumisen määrä kasvaa. Vaihtoehdoton yhdyskuntarakenne nojaa vahvasti yksityisautoiluun, eikä luo juurikaan mahdollisuuksia muille liikkumismuodoille. Autopainotteinen yhdyskuntarakenne on myös turvaton, niin onnettomuuksien kuin turvattomuuden tunteen valossa. Sen sijaan vaihtoehtoja tarjoava yhdyskuntarakenne mahdollistaa myös muut kestävämmät liikkumismuodot turvallisesti päivittäisessä liikkumisessa.

Strategiassa esitetyt maankäyttöön liittyvät toimenpiteet toteutuvat hitaasti, useiden vuosien aikana ja vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on odotettavissa vasta vuosien päästä. Nämä pitkän aikavälin toimenpiteet ovat kuitenkin tarpeellisia, jotta onnettomuuksien väheneminen on myös tulevaisuudessa mahdollista. Kaavojen auditointimenettelyn kehittäminen on yksi kustannustehokkaimmista liikenneturvallisuustoimenpiteistä.

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

Strategiassa esitetyistä tämän kehittämistason toimenpiteistä eniten turvallisuuteen vaikuttavat turvalliset suojatiejärjestelyt ja taajamien jalankulkupainotteisten alueiden toteuttaminen. Liikenteen rauhoittaminen, eri kulkumuotojen erottelu ja esteettömyyden lisääminen parantaa koettua turvallisuutta ja mahdollistaa kaikenikäisten kuntalaisten itsenäisen liikkumisen. Pyöräilyn laatu-

käytävien ja yhtenäisten pääpyöräilyreittien toteuttaminen lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja tuo uusia käyttäjiä. Turvallisuutta parantavien laatuvaatimusten huomioiminen joukkoliikenteen ja julkisten kuljetuspalveluiden kilpailuttamisessa ja hankinnassa nopeuttaa ajoneuvojen turvallisuusvarusteiden yleistymistä ja edistää kuljettajakoulutuksen sisällön kehittymistä.

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Strategiassa esitetyt tämän kehittämistason toimenpiteet ovat pääosin jatkuvaa toimintaa, jonka edellytyksiä ovat liikenneturvallisuustyön hyvä organisointi ja aktiiviset toimijat. Merkittävässä osassa liikenneonnettomuuksista taustalla on liikkujien ajokuntoon liittyvät tekijät, välinpitämättömyys säännöistä, turvalaitteiden käyttämättömyys tai puutteelliset taidot. Liikkumisen valintoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ajokuntoon kohdistuvilla kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimenpiteillä on suuri merkitys liikenneturvallisuuteen ja ne ovat erittäin kustannustehokkaita. Esimerkiksi valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa tähän kehittämistasoon kuuluvilla toimenpiteillä, poliisin valvontatyö mukaan lukien, arvioidaan saavutettavan yli puolet kaikista valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden aiheuttamista liikennekuolemien vähentymisistä.

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Liikenteen valvonnan kautta vaikutetaan moniin turvallisuuden kannalta tärkeisiin seikkoihin kuten tienkäyttäjien käyttäytymiseen sekä liikkumista ja kuljettamista koskeviin valintoihin muutenkin. Valvonnalla on rikkomuksiin puuttumisen ohella erityisesti sääntöjen vastaista toimintaa ennaltaehkäisevä vaikutus, jota voidaan tehostaa valvonnan näkyvyydellä ja tiedottamisella. Tavoitteena on pitää kuljettajien kokema kiinnijoutumisriski korkeana. Automaattinen liikennevalvonta tuo tehokkuutta valvontatyöhön ja mahdollistaa valvonnan kohdentamisen suureen liikkujajoukkoon.

Kunnossapidon laadun parantaminen jalankulun ja pyöräilyn alueilla ja verkoilla vähentää kaatumis- ja yksittäisonnettomuuksia sekä luo edellytykset ympärivuotiseen pyöräilyyn. Myös liikkujien hyvä informointi muuttuvista liikenne- ja keliolosuhteista sekä häiriötilanteista on erittäin vaikuttava toimenpide.

Liikenteen infrastruktuuri

Liikenneturvallisuusvisio perustuu ajatukselle, että ihminen on taipuvainen tekemään virheitä ja sietää huonosti onnettomuuksien seurauksia. Liikennejärjestelmän on myös tuettava toimintakyvyltään rajoittuneita ihmisiä. Liikennejärjestelyjä onkin pystyttävä kehittämään ihmisen tarpeiden ja edellytysten mukaan. Perusedellytyksenä on looginen, itseohjaava ja sääntöjen noudattamista tukeva liikenneympäristö. Liikenneympäristön tulisi olla myös sellainen, että virheet eivät johda vakaviin seurauksiin.

Strategiassa esitetyistä toimenpiteistä vaikuttavimpia ovat taajamien ja seudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikasta sopiminen sekä tie- ja katusuunnitelmien auditoinnit. Ajonopeudet vaikuttavat sekä onnettomuuksien määrään että niiden vakavuuteen. Nopeuksien noustessa onnettomuuden riski kasvaa ja seuraamukset pahenevat jyrkästi. Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen ja henkilövahinko-onnettomuuksien vähentäminen edellyttävät, että alueelle suunniteltujen uusien tieyhteyksien ja parantamishankkeiden lisäksi panostetaan voimakkaasti nykyisen liikenneverkon turvallisuuden parantamiseen. Erityisesti taajamien liittymäjärjestelyt vaikuttavat seudulla yleisiin risteämisonnettomuuksiin. Myös pahimpien onnettomuuskasautumien vähentäminen edellyttää toimenpiteiden kohdistamista kyseisiin onnettomuuskohteisiin.

Liikenneturvallisuusstrategian vaikutukset tiiviisti.

- Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden todentaminen on varsin haastava tehtävä. Onnettomuudet ovat kiistattomasti osin satunnaisia, toisaalta ihmisen käyttäytymisen aikaansaannoksia ja osin myös ympäristöstä tai ajoneuvosta johtuvia. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet, jotta liikenne toimisi joustavasti ja vielä varautumaan onnettomuustilanteiden nopeaan pelastustoimintaan.
- Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutukset ovat useimmiten monimuotoisia ja kohdistuvat muihinkin asioihin kuin liikenneturvallisuuteen (melu, päästöt, koettu turvallisuus, viihtyisyys, terveys jne.). Strategiassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi alueen liikenneturvallisuustilanteeseen vaikuttavat mm. valtakunnallisesti toteutettavat toimenpiteet ja kuntien ruohonjuuritasolla toteuttama liikenneturvallisuustyö.
- Strategiassa esitetyt toimenpiteet ovat luonteeltaan selvitystarpeita, eivätkä siten itsessään vielä vaikuta liikenneturvallisuustilanteeseen. Toimenpiteissä esitetyn ajatuksen vieminen käytäntöön tai toteuttaminen sen sijaan edistää turvallisuutta. Myös toimenpiteiden toteuttamisen laajuus ja kohdentaminen heijastuvat saavutettaviin vaikutuksiin.
- Liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumisen peruslähtökohtana on merkittävä muutos kulkumuotojen välisessä työnjaossa. Käytännössä henkilöautoistumiskehitys on pysäytettävä ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet on saatava nousuun. Kulkutapaosuuksien muutos edellyttää, että yhdyskuntarakenteen muutokset tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä ja samanaikaisesti on parannettava kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta.
- Strategiassa esitettyjen maankäyttöön liittyvien toimenpiteiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on odotettavissa vasta vuosien päästä. Nämä toimenpiteet luovat edellytykset turvalliselle ja kestäväälle liikkumiselle myös tulevaisuudessa.
- Olemassa olevan liikenneympäristön parantamistoimenpiteistä vaikuttavimpia ovat turvalliset suojatiejärjestelyt, taajamien jalankulkupainotteisten alueiden toteuttaminen, taajamien ja seudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikasta sopiminen sekä tie- ja katusuunnitelmien auditoinnit.
- Liikkumisen valintoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ajokuntoon kohdistuvilla kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimenpiteillä sekä valvonnalla on suuri merkitys liikenneturvallisuuteen ja ne ovat erittäin kustannustehokkaita.

9 Turvalliset ensiaskeleet

Helsingin seudulla on jo pitkät perinteet liikenneturvallisuusyhteistyöstä, joten liikenneturvallisuusstrategian valmistuminen ei aiheuta dramaattista muutosta käytäntöihin. Strategian toteuttamisessa korostuu LIITU-ryhmän rooli. LIITU-ryhmän nykyinen toiminta kaipaa järkevöittämistä. Jatkossa toimintaa tulisi suunnata määrätietoisesti toimenpiteiden edistämiseen. LIITU-ryhmän tulee tarttua aktiivisesti toimenpideohjelmaan ja sopia käytännön toteuttamisesta. LIITU-ryhmän tulee laatia vuosittain toimintasuunnitelma, johon valitaan keskeisimmät edistettävät toimenpiteet. Liikenneturvallisuusstrategiassa kärkitoimenpiteiksi nostetut toimenpiteet muodostavat ensimmäisten vuosien toimintasuunnitelman rungon. Jatkossa ryhmän tulee keskittyä toimintasuunnitelman mukaisen toimenpiteiden edistämiseen ja niiden seurantaan.

Yksinkertaisinta toimenpiteiden toteuttaminen ja niihin liittyvästä työnjaosta sopiminen lienee liikenneympäristöön liittyvien projektiluonteisesti toteutettavien selvitysten kohdalla. Selvitystöitä tulee käynnistää nopeasti, jotta mahdollistetaan nykyistä turvallisempien ratkaisujen toteuttaminen jo lähivuosina. Jatkuvaluonteisen toiminnan (maankäytön suunnittelu, liikennekasvatus, tiedottaminen, yhteistyö) kehittäminen on arjen kiireissä selvästi haastavampi tehtävä. Varsinainen toiminta tapahtuu kuntien eri palveluissa (koulut, päiväkodit, kaavoitus jne.), jotka eivät ole suoraan olleet mukana liikenneturvallisuusstrategian laatimisessa. Kehittäminen edellyttääkin monipuolista kanssakäymistä erityisesti kuntien eri hallintokuntien välillä ja LIITU-ryhmän ulkopuolisten toimijoiden suuntaan. LIITU-ryhmän roolina on vuoropuhelun käynnistäminen sekä liikenneturvallisuus- ja kestävä liikunnan näkökulmien esiintuominen. Jatkuvaluonteisen toiminnan kehittämisen ohjaaminen helpottuu, jos kunnissa on liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmien kautta on helppo käynnistää keskusteluyhteys eri hallintokuntien suuntaan ja yhteys säilyy avoimena jatkossakin. LIITU-ryhmän onkin tarkoituksenmukaista aktiivisesti edistää kuntien liikenneturvallisuusryhmien perustamista ja olemassa olevien ryhmien toimintaa.

Jatkuvan liikenneturvallisuustoiminnan kehittäminen etenee varsin pienin askelin ja laajenee aikanaan onnistumisten myötä. Onnistumisia ja hyviä käytäntöjä esitellään muille toimijoille maakunnallisissa seminaareissa. Kärkihankkeiden joukkoon on nostettu seudullisesti tärkeimmät jatkuvaluonteiset toimet. Näiden lisäksi myös muita jatkuvaluonteisia toimenpiteitä kannattaa laittaa vireille heti lähivuosina, jotta toiminnan laajeneminen koko seudulle on mahdollista suunnitelmakauden aikana.

Liikenneturvallisuustyön kompastuskivenä on usein resurssien puute. LIITU-ryhmän ja kuntien liikenneturvallisuusryhmien tehtävänä on sitouttaa päätöksentekijät liikenneturvallisuustyöhön, tarjota tietoa päätöksenteon perustaksi ja turvata liikenneturvallisuustyöhön kohdennettavat resurssit.

LIITU-ryhmän tehtävänä on tavoitteiden ja liikenneturvallisuustilanteen seuranta. Työn aikana on määritelty seurannan tueksi mittareita ja selvitetty lähtötilannetta kuvaavat arvot sekä perustettu alustava seurantataulukko lähdetietoineen. LIITU-ryhmän on syytä käynnistää vuosittain toistuva rutiininomainen seurantamenettely heti vuodesta 2013 alkaen. Mittareiden tiedot tulee selvittää ja päivittää taulukkoon sekä tehdä tilannearvio ja johtopäätökset kehityksen vaatimista toimenpiteistä. Tavoitteiden seurannassa on hyvä muistaa että liikenneturvallisuuskehitys on yleensä aalto- maista eikä välittömiä toimenpiteiden vaikutuksia ole yleensä havaittavissa tilastoista.

Lähdeluettelo

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HLJ 2011. HSL 14/2011.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), Joukkoliikennestrategia. HSL 22/2010.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla. HSL 24/2010.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA. HSL 28/2011.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), Vaikutusten arviointi. HSL 13/2011.

Joukkoliikenteen turvallisuusstrategia 2012-2016. HSL 8/2012.

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

Parhaat Eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämisessä. Verne 2011.

Tavoitteet todeksi, Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö 17.2.2012

Tieliikenneonnettomuudet 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 ja ennakkotiedot 2011. Suomen virallinen tilasto, Tilastokeskus ja Liikenneturva.

Tietilasto 2001. Tiehallinnon selvityksiä 41/2002.

Tietilasto 2010. Liikenneviraston tilastoja 6/2011.

HSL:n julkaisuja 20/2012

ISSN 1798-6184

ISBN 978-952-253-160-5 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki

PL 100, 00077 HSL

puh. (09) 4766 4444

etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik

Semaförbron 6 A, Helsingfors

PB 100 • 00077 HRT

tfn (09) 4766 4444

fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi