



HLJ 2011

Helsingin seudun liikenneturvallisuus- strategia



Helsingin seudun liikenneturvallisuus- strategia

Sisällysluettelo

Johdanto	4
----------	---

Liikenneturvallisuuden nykytilanne	6
------------------------------------	---

Liikenneturvallisuusvisio ja -tavoitteet	10
--	----

Toimintalinjaukset	12
--------------------	----

Toimenpideohjelma	14
-------------------	----



Johdanto

Kestävien kulkutapojen käyttö yksityisautoilun sijaan vähentää liikenteen haittoja, parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta. Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiassa liikenneturvallisuutta on käsitelty aiempaa laajemmin ja tarkasteltu kaikissa työvaiheissa myös kestävän liikkumisen ja kulkutapavalintojen kannalta. Toimenpideohjelmassa hyödynnetään monipuolista keinovalikoimaa. Liikenneympäristön parantamisen ohella korostetaan liikenneturvallisuusyhteistyötä ja kansalaisten liikennekasvatusta.

Autoistuminen – mitä se on?

Liikenteen kasvu ja autoilun arvostaminen ovat maanlaajuisia trendejä. Taloudet, joissa ei ole autoa, ovat yhä harvinaisempia. Sen sijaan yhä useammassa perheessä on kaksi autoa tai enemmän. Erityisen voimakkaana autoistuminen näkyy pääkaupunkiseudun kehyskunnissa. Siellä autojen määrä on jopa korkeampi kuin koko maassa keskimäärin, ja kahden tai useamman auton kotitalouksia on kaksinkertainen määrä pääkaupunkiseutuun verrattuna. Autoistumisen takia liikenneturvallisuuden parantamiseksi joudutaan näkemään yhä enemmän vaivaa. Myös moottoripyörien ja mopojen määrä on kasvussa, ja se näkyy liikenneonnettomuuksien lisäksi mm. nuorten arkiliikunnan vähentymisenä.

Vauvasta vaariin liikenteessä

Kun tarkastelee liikenneonnettomuuksia ikäryhmittäin, korostuu erityisesti nuorten heikko liikenneturvallisuus. Helsingin seudulla vuosina 2006–2010 liikenneonnettomuuksissa kuolleista tai loukkaantuneista kolmannes oli 15–24 -vuotiaita nuoria. Selvästi alhaisin liikenneonnettomuusriski on yli 65-vuotiailla. Iäkkäille ihmisille sattuu suhteessa väestöosuuteensa kuitenkin eniten vakavia onnettomuuksia. Elimistö haurastuu iän myötä, jolloin iäkäs ihminen vammautuu helpommin. Vuoteen 2035 mennessä iäkkäiden osuus väestöstä tulee kaksinkertaistumaan, joten ikäihmisten liikenneturvallisuuteen on syytä kiinnittää yhä enemmän huomiota.



Liikenneturvallisuuden nykytilanne

Poliisin tilastojen mukaan vuosina 2007–2011 Helsingin seudun 14 kunnan alueella tapahtui keskimäärin 6 900 tie-liikenneonnettomuutta, joista 23 % johti henkilövahinkoihin. Asukaslukuun suhteutettuna onnettomuuksia sattuu pääkaupunkiseudulla huomattavasti vähemmän ja kehyskunnissa enemmän kuin koko Suomessa keskimäärin.

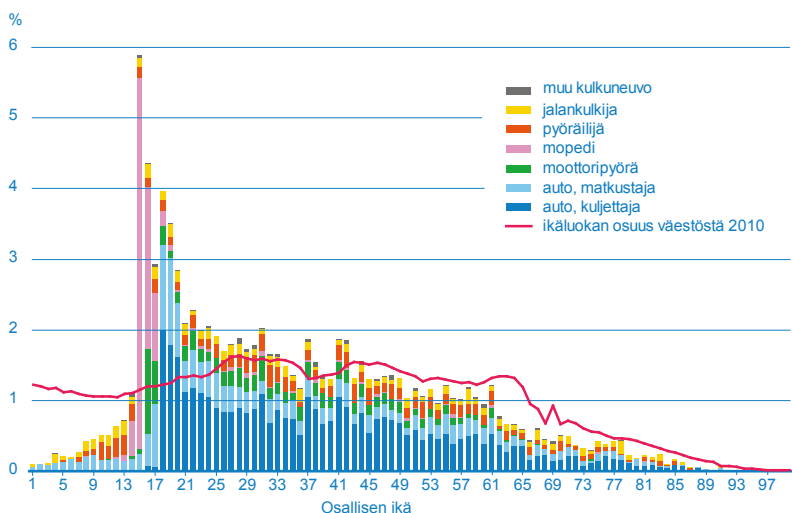
Vuosien 2007–2011 aikana kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa menehtyi keskimäärin 32 ihmistä vuodessa. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yli puolet tapahtui maanteillä, 40 % kaupunkien keskustoissa ja muutama kuntien taajama-alueilla.

Vuosittain loukkaantumiseen johti keskimäärin 1 270 onnettomuutta, joissa loukkaantui keskimäärin 1 670 henkilöä vuodessa. Suuri osa loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tapahtui taajamissa ja pahimmat onnettomuuskasaumat olivat vilkkailla pääväylillä.

Moottoriajoneuvoliikenteessä onnettomuusriski on kehyskunnissa selvästi muuta Suomea korkeampi ja pääkaupunkiseudulla matalampi. Pyöräilijöillä on kaikkialla Suomessa pie-nehkö onnettomuusriski. Erityisesti Helsingin ydinkeskustassa jalankulkijoita on asukaslukuun suhteutettuna enemmän osallisina onnettomuuksissa kuin muualla Suomessa. Kehyskunnissa jalankulku on ainoa kulkumuoto, jossa loukkaantuneita on asukaslukuun suhteutettuna muuta maata vähemmän.

Onnettomuuksien kustannukset

Inhimillisen kärsimyksen lisäksi liikenneonnettomuudet aiheuttavat myös kustannuksia. Helsingin seudulla vuosittaiset onnettomuuskustannukset ovat yhteiskunnalle noin 670 miljoonaa euroa. Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15–20 % eli noin 120 miljoonaa euroa. Liikenneturvallisuustyöhön kohdistetut kustannukset palautuvat useimmiten moninkertaisesti takaisin onnettomuuksien vähentymisen ansiosta.



Kuolleet ja loukkaantuneet iän ja kulkumuodon mukaan koko HLJ-alueella suhteessa ikäluokan kokoon. Henkilövahinkoon johtaneet tieliikenneonnettomuudet 2006–2010.

	Kokonais- kustannukset miljoonaa euroa	Kuntien osuus keskimäärin miljoonaa euroa	Kuntien kustannus euroa/asukas
HLJ-alue	670	117	88
Espoo	74,2	13,0	53
Helsinki	267,3	46,8	80
Hyvinkää	28,1	4,9	108
Järvenpää	26,0	4,5	116
Kauniainen	2,4	0,4	46
Kerava	18,7	3,3	89
Kirkkonummi	21,6	3,8	104
Mäntsälä	17,1	3,0	150
Nurmijärvi	25,2	4,4	111
Pornainen	3,8	0,7	138
Sipoo	15,5	2,7	150
Tuusula	34,7	6,0	163
Vantaa	109,7	19,2	97
Vihti	24,8	4,3	153

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





Liikenneturvallisuusvisio ja -tavoitteet

Liikenneturvallisuusvision mukaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän tulee olla niin turvallinen ja liikkumisen vastuullista, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Kun kuljetaan kohti visiota, tarvitaan konkreettisia tavoitteita ohjaamaan käytännön toimintaa. Helsingin seudun liikenneturvallisuustavoitteet perustuvat valtakunnallisiin linjauksiin ja toimintaympäristön nykytilaan. Onnettomuuksien vähentäminen on asetettu liikenneturvallisuusstrategian päätavoitteeksi ja muut liikenneturvallisuustavoitteet tukevat sitä.

Onnettomuuksien vähentämistavoite:

Liikenteessä kuolevien ja loukkaantuvien määrä vähenee jatkuvasti.

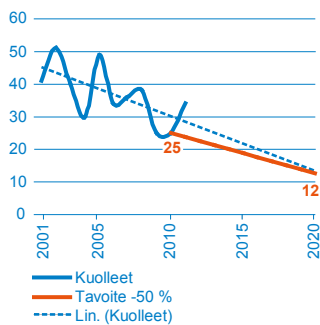
- Liikenteessä kuolee Helsingin seudulla vuonna 2020 enintään 12 henkilöä (50 % vähemmän kuin vuonna 2010).
- Liikenteessä loukkaantuu Helsingin seudulla vuonna 2020 korkeintaan 1 200 henkilöä (25 % vähemmän kuin vuonna 2010).

Muita liikenneturvallisuustavoitteita:

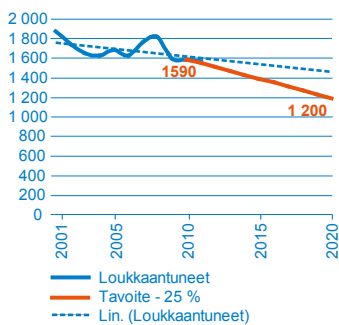
- Liikkuminen koetaan kaikilla kulkumuodoilla turvallisiksi.
- Onnettomuusuhrien auttaminen on korkeatasoista.
- Toimintojen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla paranee.
- Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee alhaisen nopeusrajoituksen alueilla.

Liikenneturvallisuustavoitteet

Kuolleita
LKM/vuosi



Loukkaantuneita
LKM/vuosi



Toimintalinjaukset

Kunnianhimoisten liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa on hyödynnettävä monipuolista keinovalikoimaa ja useiden toimijoiden yhteistyötä. Keinovalikoimaan sisältyvät yhdyskuntarakenteeseen vaikuttaminen, kestävää liikkumista tukevat liikenteen ja maankäytön ratkaisut, liikenneympäristön turvallisuuspuutteiden korjaaminen, väylien kunnossapito, liikenteen valvonta sekä liikkumisen ohjaus ja liikennekasvatus, koulutus, tiedotus ja markkinointi. Toimenpideohjelma on koottu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) kehittämistasojen mukaan viiden teeman alle. Liikenneturvallisuuden toimintalinjauksiin on kiteytetty kul-
lekin kehittämistasolle sisältyvän liikenneturvallisuustyön tavoiteltava lopputulos tai tahtotila, jota viranomaisten ja muiden toimijoiden tulee työssään tavoitella.

Liikenneturvallisuuden parantamisen toimintalinjaukset ovat:

1. Matkapituuksien kasvua hillitään ja palveluiden turvallista saavutettavuutta tuetaan maankäytön ratkaisulla.
2. Seudun joukkoliikennejärjestelmää sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä tehdään kestävästä liikkumismuodoista helppoja, turvallisia ja luotettavia.
3. Lisätään asukkaiden sekä seudulla toimivien yritysten ja yhteisöjen tietoisuutta kestävästä ja turvallisesta liikkumisesta sekä sen hyödyistä.
4. Turvallista liikennekäyttäytymistä tuetaan liikenteen valvonnalla ja yhteistyöllä viranomaisten välillä.
5. Ympäristön ratkaisut ovat esteettömiä, turvallisia ja ohjaavat noudattamaan sääntöjä.



Toimenpideohjelma

Liikenneturvallisuustavoitteiden ja toimintalinjausten pohjalta on muodostettu toimenpiteitä, joita seututasolla toteuttaa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Näiden ulkopuolelle jää paljon tärkeää liikenneturvallisuustyötä, jota toteutetaan kuntatasolla ja osana normaalia viranomaistoimintaa. Toimenpideohjelman toteuttamista edistetään ja seurataan HLJ-toimikunnan asettamassa liikenneturvallisuuden seuranta- ja yhteistyöryhmässä (LIITU).

Liikenneturvallisuusstrategian kärkitoimenpiteet 2012–2013:

- Sovitaan valtakunnallisen selvityksen perusteella seudullinen periaate mopon paikasta ja laaditaan kunnittain suunnitelmat moporeiteistä.
- Kehitetään kaavojen ja katusuunnitelmien liikenneturvallisuusarviointeja (auditoinnit).
- Laaditaan käytännönläheinen kooste hyvistä suojatiekäytännöistä seudun eri toimintaympäristöissä.
- Laaditaan seudun taajamia koskeva yhtenäinen nopeusrajoituspolitiikka ja määritellään nopeusrajoitusta tukevia toimenpiteitä.
- Laaditaan pääkaupunkiseudun pääväylille yhtenäinen nopeusrajoituksia koskeva politiikka.
- Viedään liikkumisen ja liikenneturvallisuuden tietoiskuja kuntien kaavoituskatsauksiin.
- Selvitetään pyöräilyn laatuikäytävien yhtenäisen talvihoiton laatutason toteuttamista.
- Kehitetään liikenteen tiedottamisen ja häiriönhallinnan toimintamalleja.

Jatkuvana toimintana on tarkoitus vakiinnuttaa liikennekasvatukseen liittyvät tehtävät kunnissa osaksi eri hallintokuntien toimintaa. Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikuttamisen myönteistä näkyvyyttä lisätään seudun medioissa ja liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit säilytetään vähintään nykytasolla. Kuntapäätäjille tiedotetaan valtuustokausittain seudun ja kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja -ongelmista sekä onnettomuuskustannuksista.

Päätöksentekijät mukaan turvallisuustalkoihin

Päätöksentekijöiden sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin kannustaa liikenneturvallisuustyöhön. Arvostuksen tulisi näkyä myös liikenneturvallisuustyöhön osoitetuissa resursseissa. Strategian laatimisen yhteydessä selvitettiin alueen kuntien päätöksentekijöiden näkemyksiä liikenne-

turvallisuusasioista. Tärkeimmiksi parantamiskohteiksi päättäjät nostivat koulumatkojen turvallisuuden parantamisen sekä jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden parantamisen. Vähiten tärkeäksi koettiin taajamien nopeustason alentaminen ja kameravalvonnan toteuttaminen katuverkolle. Päättäjät eivät ole valmiita rajoittamaan henkilöautoilua, vaikka taajamien moottoriajoneuvoliikenteen vähentäminen ja nopeustason laskeminen, jossa valvonta on konkreettinen tukitoimi, lisäävät tehokkaimmin myös koulumatkojen turvallisuutta. Päättäjät tarvitsevat siis lisätietoa erilaisista liikenneturvallisuustoimista ja niiden vaikuttavuudesta.

Liikenneturvallisuusyhteistyö

Liikenneturvallisuustyöhön osallistuu monia eri toimijoita maakunnan, seudun ja kunnan tasoilla. Yhteistyön tarkoituksena on sovittaa eri toimijoiden tekemä työ määrätietoiseksi ja tavoitteelliseksi kokonaisuudeksi. Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIITU) tärkeimpiin tehtäviin kuuluvat toimenpideohjelman edistäminen, hyvien käytäntöjen levittäminen ja tiedotustyö.

Raportti Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiasta (HSL:n julkaisusarja 20/2012) ja muut HLJ-julkaisut ovat saatavissa osoitteesta www.hsl.fi/hlj.



3/12 HLJ-kiteytys

HSL Helsingin seudun liikenne
HRT Helsingforsregionens trafik
HSL Helsinki Region Transport

Opastinsilta 6 A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. /tel. (09) 4766 4444

www.hsl.fi

