



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment



Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuussuunnitelma

Juha Heltimo, projektipäällikkö, Strafica Oy





Tausta

- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistui vuoden 2013 lopussa
- Suunnitelman laadintaa ohjasi Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson liikenneturvallisuustyöryhmä:
 - Jussi Kailasto Kaakkois-Suomen ELY-keskus
 - Anna-Maija Hinkkanen Liikenneturva
 - Jari Strengell Kaakkois-Suomen poliisilaitos
 - Eeva-Maija Koponen Kaakkois-Suomen kuljetusyrittäjät ry
- Suunnitelman laadinnasta vastasivat Strafica Oy ja Linea Konsultit Oy





Suunnitelman pääsisältö

- Suunnitelma täsmentää ja konkretisoi valtakunnallisia toimenpiteitä alueen liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön erityispiirteet huomioiden
- Suunnitelmassa on kuvattu:
 - Alueellisen liikenneturvallisuustyön osapuolet
 - Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuustilanne ja siihen vaikuttavat toimintaympäristötekijät
 - Pitkän aikavälin visio ja tavoitteet sekä käytännön työtä ohjaavat painotukset/kärkitehtävät
 - Toimenpiteet kärkitehtäväalueittain vuosille 2014–2020
 - Seurantamittarit
 - Alueellisen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Suunnitelmaraportti

”Käsikirjamainen teos kokonaisvaltaiseen alueelliseen liikenneturvallisuustyöhön”

Taustoitusaosa:

- Luku 1: Yhteinen vastuu – yhteiset hyödyt
 - Liikenneturvallisuustyön sisältö, osapuolet ja hyödyt
- Luku 2: Lähtökohdat Kaakkois-Suomessa
 - Suunnittelualue, liikkuminen ja liikenneturvallisuus

Suunnitelmaosio:

- Luku 3: Visio, tavoitteet ja painopisteet
- Luku 4: Toimenpideohjelma 2014-2020
- Luku 5: Suunnitelman seuranta ja vaikutukset





Lähtökohtia: Liikenneturvallisuuustilanne

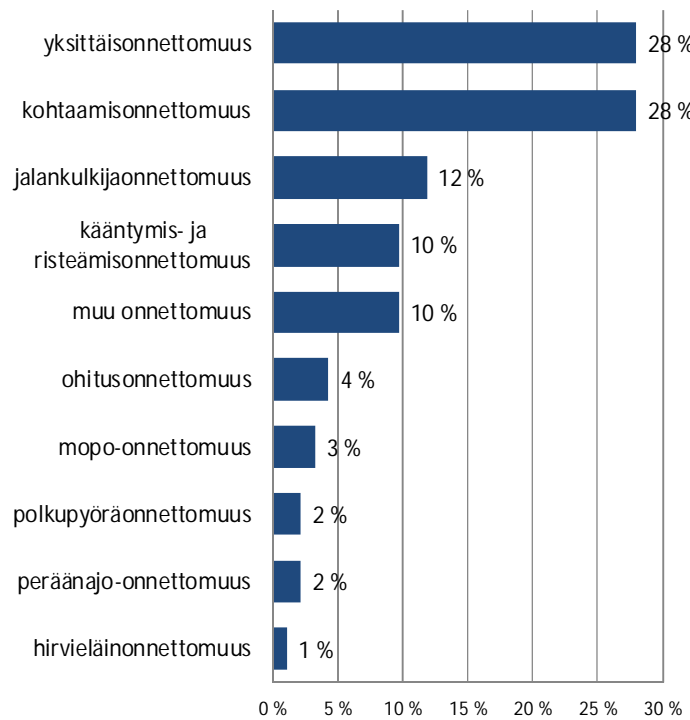
- 2000-luvulla Kaakkois-Suomen liikenteessä on menehtynyt 372 ihmistä, viime vuosina noin 20 henkeä vuosittain (21 vuonna 2013)
- Liikenteessä loukkaantuu poliisin tietojen mukaan vuosittain noin 580 henkilöä, joista viidennes ns. vakavia loukkaantumisia
- Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 75 % tapahtuu maanteillä (40 % pääteillä), noin joka viides taajama-alueilla
- Raskas liikenne osallisena reilussa kolmanneksessa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, pääteiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa raskas liikenne osallisena yli 60 %:ssa
- 15-17-vuotiaiden onnettomuusriski erittäin korkea, myös 18-24-vuotiailla selvästi keskimääräistä korkeampi onnettomuusriski
- Taajamissa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuudessa paljon parannettavaa (tienylitykset, ylinopeudet, käytös)
- Alkoholi, väsymys, sairaskohtaukset tai ylinopeudet monen liikenneonnettomuuden taustalla
- Turvavyö, pyöräilykypärä ja heijastin säästäisi vuosittain usean ihmisen hengen



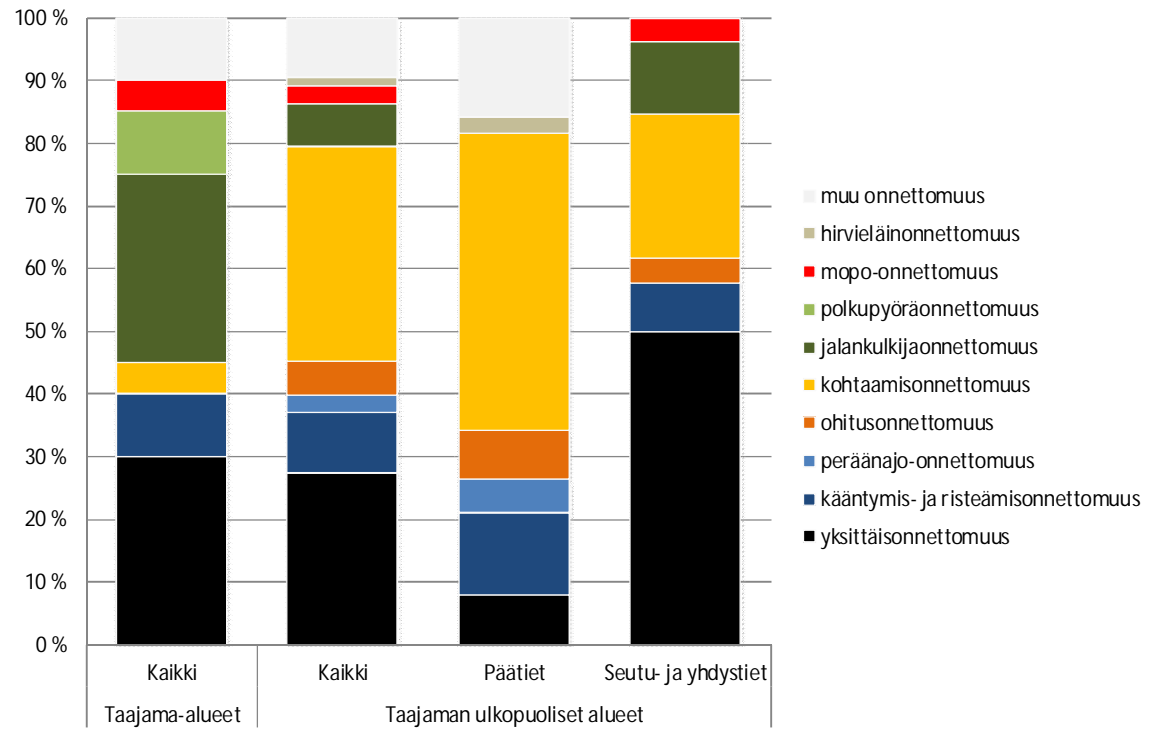
Onnettomuusluokat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa:

Tarkasteluaikaväli 2007-2011

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin



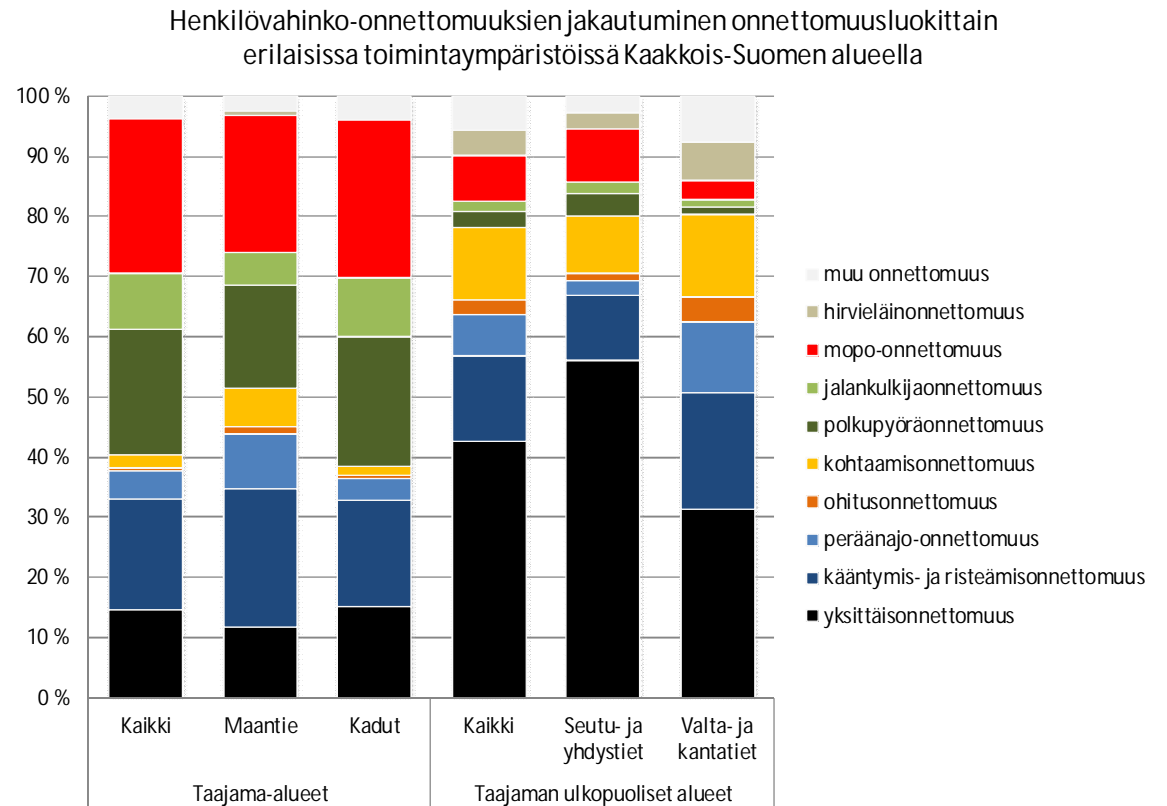
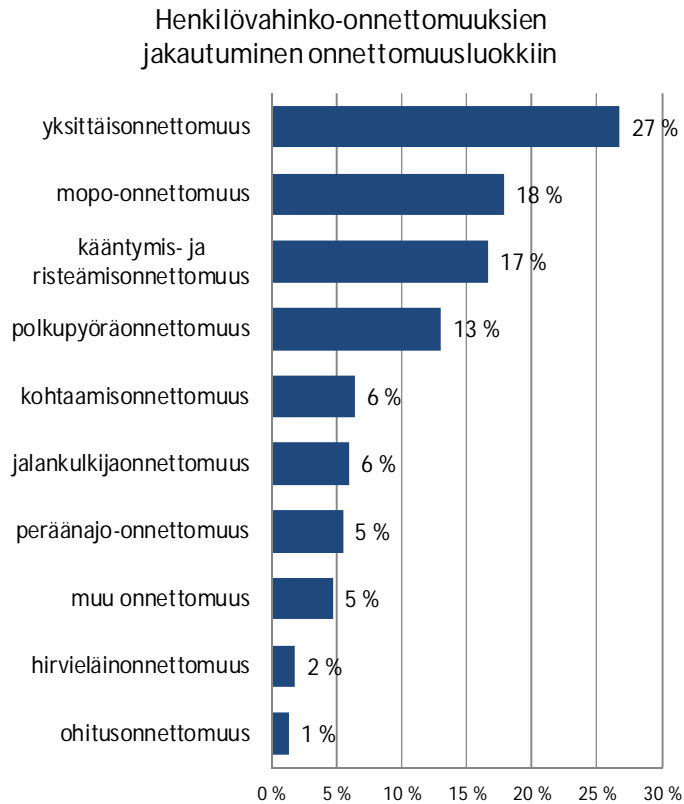
Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokittain eri toimintaympäristöissä Kaakkois-Suomen alueella





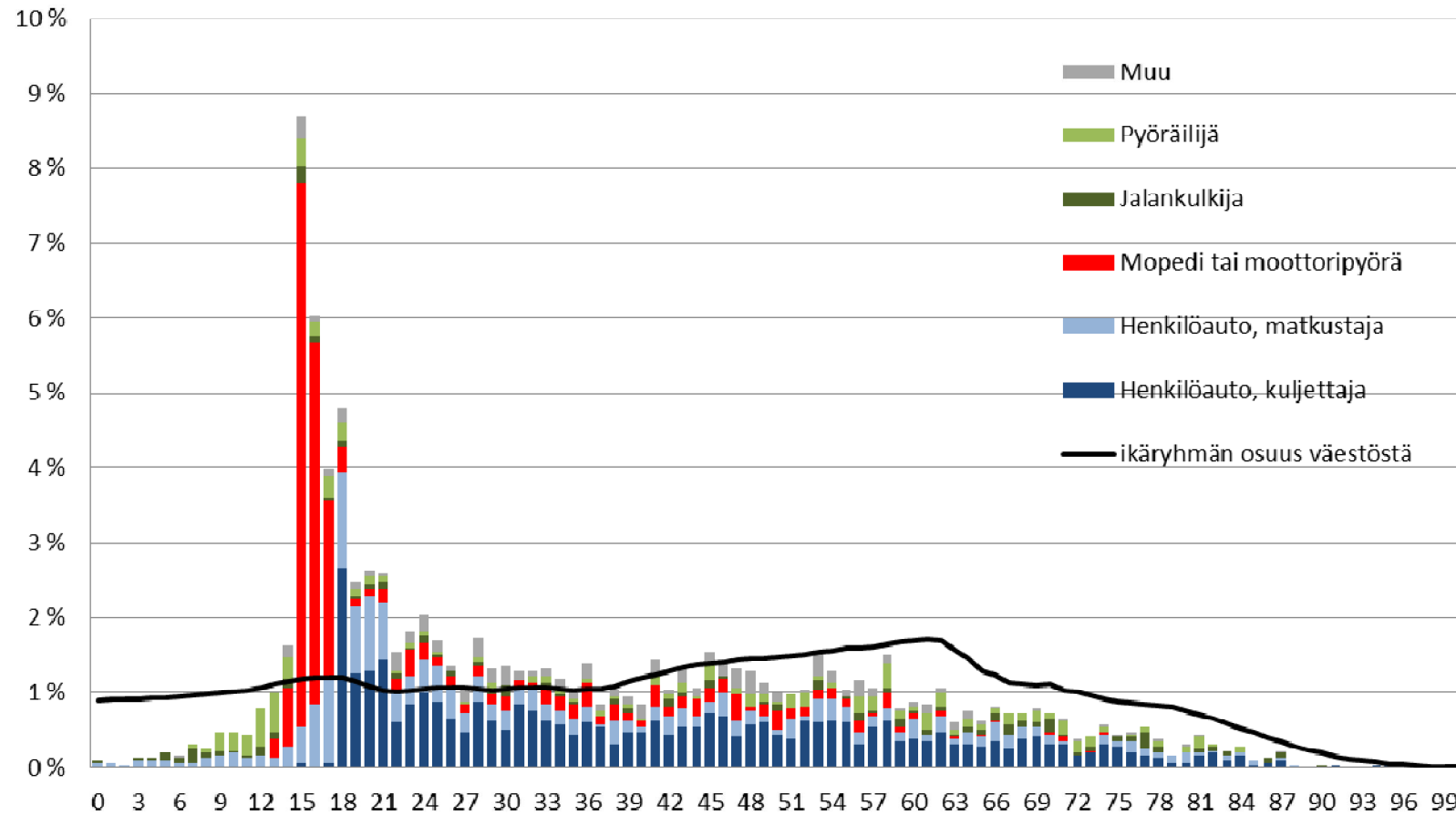
Onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuuksissa:

Tarkasteluaikaväli 2007-2011





Liikenneonnettomuudessa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen ikäryhmittäin ja ikäryhmän väestöosuus (KaS-Ely alue, 2007-2011)





Lähtökohtia: Liikenneturvallisuustyö

- Liikenneturvallisuussuunnitelmat pääsääntöisesti ajan tasalla
- Poikkihallinnollista liikenneturvallisuustyöryhmää pidetään toimivimpana ratkaisuna liikenneturvallisuustyön koordinointiin
- Liikenneturvallisuustyöryhmiä ei ole saatu toimimaan kaikissa kunnissa
- Keskeisimmät koetut haasteet liikenneturvallisuustyössä:
 - Työajan ja rahoituksen puute
 - Liikennekasvatustehtäviä ei ole kirjattu selkeästi työtehtäväksi eri hallintokunnissa
 - Liikenneturvallisuustyön vetäjän/koordinoivan henkilön puute
 - Liikenneturvallisuustyölle ei ole asetettu vaatimuksia, tavoitteita tai raportointivelvoitetta
 - Kunnan päätöksentekijöiden (luottamushenkilöt) sekä hallintokuntien johdon/esimiesten työlle osoittaman arvostuksen puute
 - Puutteet hallintokuntien välisessä yhteistyössä (luontevat tavat tehdä yhteistyötä, henkilökemiat, jne.)



Lähtökohtia: Toimintaympäristö

- Väestön ikääntyminen
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen, kuntaliitokset, palveluverkkojen muutokset
- Työssäkäyntialueiden laajentuminen, pitkämatkaisen työssäkäynnin lisääntyminen
- Elinkeinorakenne, teollisuuden rakennemuutos
- Liikenteen kasvu ja liikkumisen autoistuminen
- Kaakkois-Suomen liikenteellinen erityisasema; Venäjän läheisyys, kansainvälinen liikenne
- Väylänpidon rahoituksen haasteet
- Teknologinen kehitys; älyliikenne ja ajoneuvoteknologia
- Ilmastonmuutos



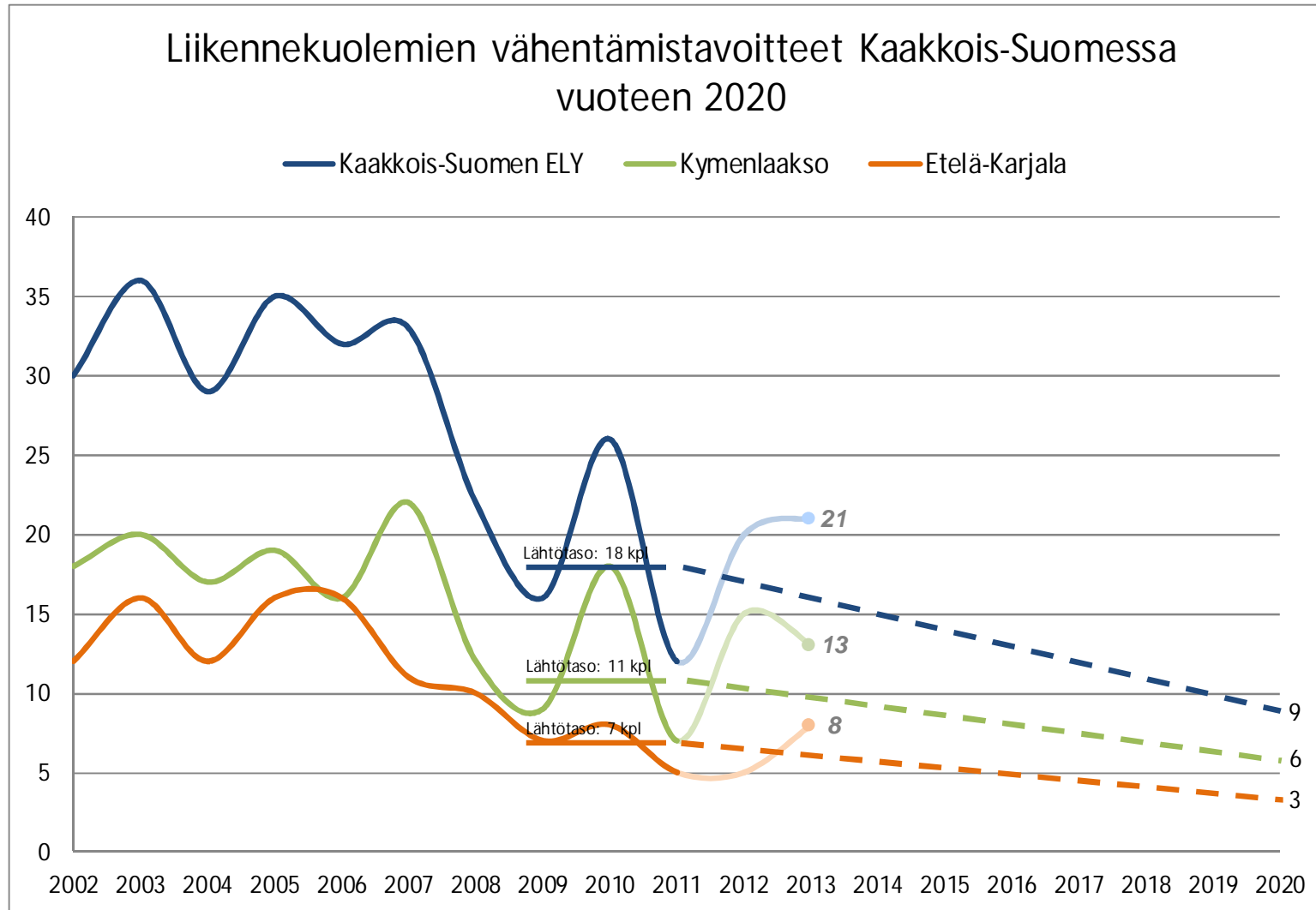
Visio ja tavoitteet

Liikenneturvallisuusvisio

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

Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet vuoteen 2020

- **Liikennekuolemien määrä puolitetaan**
vuonna 2020 korkeintaan 9 kuollutta vuodessa (lähtötaso 18)
- **Vakavasti loukkaantuneiden määrä puolitetaan**
vuonna 2020 korkeintaan 79 vakavasti loukkaantunutta vuodessa (lähtötaso 158)
- **Kaikkien loukkaantuneiden määrä vähenee neljänneksen**
vuonna 2020 korkeintaan 462 loukkaantunutta vuodessa (lähtötaso 616)





Painopistealueet

1. Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon

2. Viisasta liikkumista pienestä pitäen

3. Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin

4. Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuuden parantaminen

5. Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen



Painopistealueiden pääsisältö

1. Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon

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

2. Viisasta liikkumista pienestä pitäen

- Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen turvaaminen

3. Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin

- Päihdekuljettajista ja rattinukkumateista eroon
- Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta

4. Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuuden parantaminen

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

5. Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen

- Kohtaamisonnettomuuksien määrän vähentäminen
- Pääteiden riskiliittymien ja onnettomuuskasauksien määrän vähentäminen
- Kasvavan kansainvälisen liikenteen turvallisuuden varmistaminen



”Kärkitoimia” painopistealueittain

1. Liikenneturvallisuuustyön perusta kuntoon

- Liikenneturvallisuuusyhteistyön toimintamallin jalkauttaminen, ks. seuraava kalvo
- Päättäjille suunnatut tietoiskut, seminaarit, jne.
- Henkilöstökoulutukset, säännöllinen tiedostustoiminta
- Suunnitelmien ja kaavojen auditoinnit, työnaikaisten liikennejärjestelyiden valvonta

2. Viisasta liikkumista pienestä pitäen

- Liikennekasvatuksen aseman turvaaminen toimialakohtaisissa strategioissa ja suunnitelmissa
- Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä (tietoa, tukea, neuvoja)
- Liikennekasvatustyön kehittäminen neuvoloissa, päivähoitossa, kouluissa, nuorisotyössä
- Järjestöjen ja yhdistysten aktivointi mukaan lasten ja nuorten liikennekasvatustyöhön

3. Ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin

- Riskiryhmien parissa työskentelevien koulutus ajokunto ja -terveysasioissa
- Riittävästä rattijuopumusvalvonnasta huolehtiminen
- Alkolukon käytön edistäminen
- Iäkkäiden ajokunnosta huolehtiminen (tiedotus, ikäautoilijakurssit)
- Tiedotuksen keinoin asioiden esillä pitäminen ja yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen



”Kärkitoimia” painopistealueittain

4. Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuuden parantaminen

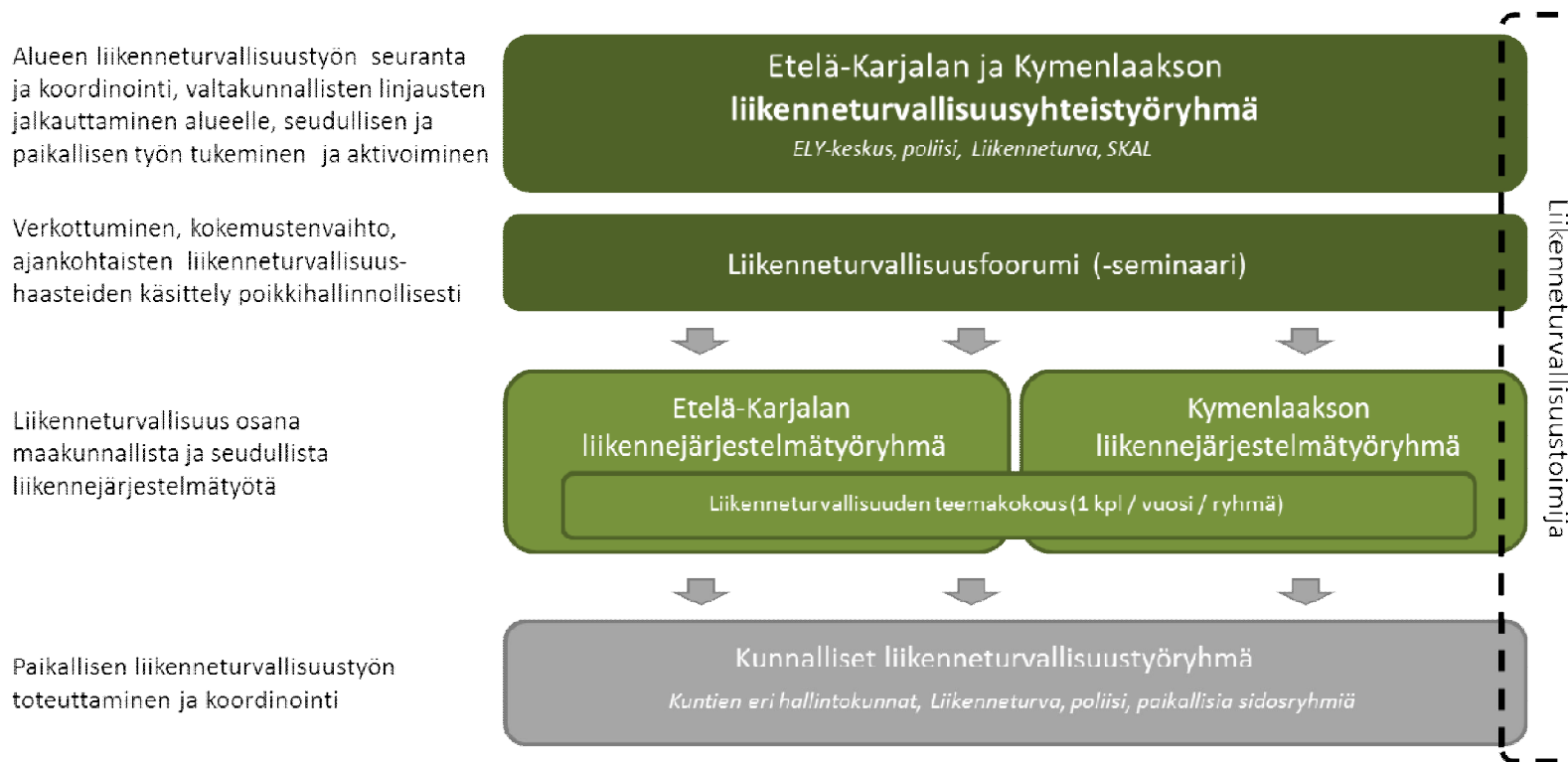
- Taajamien ajonopeuksien hillitseminen
- Liikenteen valvonnan määrällisen tason säilyttäminen riittävän korkeana
- Automaattisen kameravalvonnan lisääminen (ensivaiheessa pääteillä)
- Suojateiden kehittämistarpeiden kartoittaminen uusien ohjeistusten mukaisesti
- Kevyen liikenteen väylien kunnossapidon kehittäminen (laatu, menetelmät, seuranta)
- Pyöräilyn pääverkkojen ja laatukäytävien määrittäminen seuduilla/maakunnissa
- Jalankulkupainotteisten alueiden toteuttaminen taajamakeskustoissa
- Laaditaan kuntakohtaisia/seudullisia suunnitelmia mopon paikasta liikenneympäristössä
- Tiedotuksen keinoin asioiden esillä pitäminen ja yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen (ajonopeudet, väistämissäännöt, turvalaitteiden käyttö, mopoalistus, jne.)

5. Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen

- Lisä- ja ohituskaistaosuuksien rakentaminen, tärisevät merkinnät, vaihtuvien nopeusrajoitusten rakentaminen, talvikunnossapidon kehittäminen
- Pahimpien liittymien havaittavuuden parantaminen, liittymäselvityksen toteutuksen ohjelmointi
- Kaakkois-Suomen ja Luoteis-Venäjän liikenneturvallisuusyhteistyön jatkaminen
- Raskaan liikenteen valvonnan määrän säilyttäminen vähintään nykyisellä tasolla
- Raja-asemille johtavien pääteiden ja muun rajaliikenteen kuormittaman tiestön kehittäminen
- Rajaliikenne.fi -sivuston kehittäminen liikennekasvatuksellisesta näkökulmasta



Liikenneturvallisuustyön toimintamalli Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella:





Tavoitteiden realistisuus?

- Valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman ajokuntoon ja liikennekäyttämiseen liittyvien toimenpiteiden toteutukseen sisältyy Kaakkois-Suomen osalta noin **1-2** liikennekuoleman vuosittainen vähenemäpotentiaali.
- Mikäli kaikki tienkäyttäjät käyttäisivät laissa määrättyjä turvalaitteita, voitaisiin Kaakkois-Suomessa säästyä **3-5** liikennekuolemalta.
- Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella käynnissä oleviin tai vuoteen 2020 mennessä käynnistettäviin pääteiden suuriin kehittämisinvestointeihin sisältyy karkeastikin arvioiden yhteensä **4-6** kuoleman vuosittainen vähenemäpotentiaali.
- Maanteiden nopeusrajoitusten määrätietoisella alentamisella taajama-alueilla (50 km/h → 40 km/h), yksiajorataisilla pääteillä (100 km/h → 80 km/h) ja yleisrajoitusosuuksilla (80 km/h → 70 km/h) voitaisiin saavuttaa **2** liikennekuoleman vähenemä vuodessa.
- Lisäämällä kameravalvontaa kaikille potentiaalisille tiejaksoille alueella vähennettäisiin noin **2** liikennekuolemaa vuodessa.