



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma

Toimenpiteet vuosina 2011 - 2014
Tieliikenne
Maastoajoneuvoliikenne

Lapin elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

9/2011

Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma

Toimenpiteet vuosina 2011 - 2014

Tieliikenne
Maastoajoneuvoliikenne

9/2011

Lapin elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

ISBN 978-952-257-414-5 (PDF)

ISSN-L 1799-3865

ISSN 1799-3873 (verkkajulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkajulkaisuna:

<http://www.ely-keskus.fi/lappi/julkaisut>

Taitto: Laura Pöllänen, Sito-Kuopio Oy

Valokuvat: Liikenneturva, Lapin ELY-keskus, poliisi ja pelastuslaitos

Kartat: Lapin liitto

Rovaniemi 2011

Tiivistelmä

Suunnitelma Lapin tie- ja maastoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on laadittu yhteistyössä Lapin ELY-keskuksen, Liikenneturvan, Peräpohjan poliisilaitoksen, Lapin poliisilaitoksen, Liikkuvan poliisin Rovaniemen yksikön, Rovaniemen kaupungin ja Lapin pelastuslaitoksen kanssa. Nämä muodostavat keskinäiseen sopimukseen perustuvan Lapin liikenneturvallisuusryhmän.

Valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut visio: *Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.* Lapin liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet on sovitettu yhteen valtakunnallisen Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatiman suunnitelman Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011 – 2014 kanssa.

Tilastojen mukaan piittaamattomuus liikennesäännöistä on merkittävin taustatekijä Lapissa tapahtuneissa vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan selvitysten mukaan onnettomuuksien taustalta löytyy mm. laiminlyöntejä nopeusrajoitusten noudattamisessa ja turvavyön käyttämisessä sekä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista. Lapille ja koko Pohjois-Suomelle ominaisia muusta maasta poikkeavia piirteitä ovat maastoajoneuvoliikenteen onnettomuuksien ja porokolareiden suuri määrä. Kaikista liikenneonnettomuuksista aiheutuu kustannuksia sekä yhteiskunnalle että osapuolille itselleen. Kunnille liikenneonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset ovat useita miljoonia joka vuosi.

Onnettomuuden aiheuttaneen kuljettajan ajokunto on ollut taustatekijänä joka toisessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa. Rattijuopumus on ollut onnettomuuden syy neljäsosassa kuolonkolareista.

Kuljettajan ylinopeus on ollut taustatekijä yli kolmanneksessa kuolonkolareista. Turvavyön käyttäminen olisi voinut estää vakavien vammojen syntymisen tai

tieliikennekuoleman yli kolmanneksessa kuolonkolareista. Pyöräilykypärän käyttäminen olisi estänyt vakavien vammojen syntymisen ja mahdollisesti kuoleman neljällä seitsemästä kypärättä pyöräilleestä. Nuorten aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 80 %:ssa on esiintynyt ylinopeutta, rattijuopumusta ja turvavyön käyttämättömyyttä. Liikennesäännöistä piittaamaton asenne on ollut taustatekijänä yli neljänneksessä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.

Vuosien 2001 – 2009 aikana kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 20 % tapahtui taajamamerkin vaikutusalueella tai taajaman lähialueella. Kevyen liikenteen onnettomuuksista 54 % on sattunut taajamamerkin vaikutusalueella.

Maastoliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on Lapissa kasvussa. Virallisilla reiteillä tapahtuvat maastoliikenneonnettomuudet kirjataan tieliikenneonnettomuustilastoihin. Nämä tapaukset ovat yhä suurempi osa Lapin tieliikenneonnettomuuksista. Maastoliikenteen reittien valtakunnallista hallinnointia, suunnittelun ohjausta ja onnettomuustilastointia tulee kehittää, jotta onnettomuuksien vähentämiseen voidaan tehokkaasti vaikuttaa.

Vuotuinen porokolarimäärä on Lapissa yhtä suuri kuin koko maan hirvi- ja peurakolarimäärä yhteensä. Porokolareiden vähentämiseksi on laaditun toimenpideselvityksen mukaan paliskuntien omaehtoinen selvitystyö muodostaa perustan toimenpiteiden tehokkaalle suuntaamiselle kolareiden vähentämiseksi.

Lapin nykyinen liikennejärjestelmä perustuu vahvasti maantieyhteyksiin. Matkailun volyymin kasvaminen, kaivostoiminnan laajeneminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen sekä Koillisväylän avautuminen synnyttävät tulevaisuudessa uutta liikennettä, mikä vaatii panostamista liikenneturvallisuuteen myös pidemmällä aikavälillä liikennejärjestelmäsuunnittelun tasolla.

Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitetyt lyhyen aikavälin toimenpiteet kohdistuvat valtakunnallisen suunnitelman tavoin ajokuntoon, liikennekäyttäytymiseen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuuden parantamiseen. Lisäksi toimenpiteitä kohdistetaan maastoajoneuvoliikenne- ja porokolarionnettomuuksien vähentämiseen.

Yhteistyötä liikenneturvallisuuuden parantamiseksi tehdään myös Barentsin alueen maiden kesken. Työhön kuuluu parhaiden käytäntöjen vertailu ja hyödyntäminen, liikenneturvallisuuksongelmien analysointi ja esitysten tekeminen niiden ratkaisemiseksi.

Sisältö

1. Johdanto	7
2. Visiot ja tavoitteet	8
3. Liikenneturvallisuuustyön toimijat ja organisointi.	9
3.1 Liikenneturvallisuuustoimijat	9
3.2 Liikenneturvallisuuustyön alueellinen organisointi	10
4. Liikenneturvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja - työn haasteita	14
4.2 Liikennevahinkojen kustannukset	16
4.3 Lapin erityispiirteet	17
5. Toimenpiteet vuosina 2011 - 2014	21
5.1 Ajokunto	21
5.2 Liikennekäyttäytyminen	23
5.3 Taajamien liikenneturvallisuus	26
5.4 Maanteiden liikenneturvallisuus	27
5.5 Maastoajoneuvoliikenne	28
5.6 Barentsin alueen yhteistyö	29
6. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta	30
Liite: Foorumin kokoonpano	33

Esipuhe

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2011 – 2014 tukee alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman eettinen perusta on ajatus, että kenenkään Lapin teillä liikkuvan ei tarvitse joutua vakavan liikenneonnettomuuden uhriksi. Tavoite on yhtenevä jokaisen liikkujan omien tavoitteiden kanssa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Lapin liikenneturvallisuusryhmässä. Ryhmän jäseniä ovat:

Lapin ELY -keskus: Juha Tapio, Erkki Hulkko
Liikenneturva: Rainer Kinisjärvi, Petri Niska
Lapin poliisilaitos: Arto Pekkala
Peräpohjolan poliisilaitos: Pertti Haapasalo
Liikkuva poliisi: Rauno Pätsi
Rovaniemen kaupunki: Aku Raappana, Lauri Sääskilähti
Lapin pelastuslaitos: Martti Soudunsaari

Lisäksi ryhmä on työssään kuullut useita em. organisaatioiden asiantuntijoita ja hyödyntänyt laajan sidosryhmäverkostonsa Lapin liikenneturvallisuusfoorumin näkemyksiä.

Suunnitelmassa korostetaan yhteistyön ja yhteisiin tavoitteisiin sitoutumisen merkitystä. Haluttu liikenneturvallisuuden taso voidaan saavuttaa vain liikenneturvallisuuden parissa työskentelevien viranomaisten, liikenteen ammattilaisten ja alan järjestöjen toimivalla yhteistyöllä. Erityisesti kuntien panos poikkihallinnollisen toiminnan ylläpitäjänä on tärkeä, kunnissa kasvatetaan tulevaisuuden liikkujat. On olennaista, että jokainen liikkuja tiedostaa vastuunsa omasta ja muiden turvallisuudesta.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on vähentää merkittävästi liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrää alueella. Suunnitelmaan kirjatut tavoitteet ja niiden saavuttamiseksi esitetyt lukuisat toimenpiteet asettavat haasteita kaikille toimijoille. Aivan erityisen haasteen toimenpiteiden toteuttamiselle aiheuttaa valtion taloudellisen tilanteen kiristyminen tulevina vuosina. Infrastruktuurin parantamiseen ja liikennekäyttämisen valvontaan käytettävissä olevien resurssien niukkuus lisää toimijoiden välisen yhteistyön tarvetta entisestään.

Rovaniemellä joulukuussa 2011,

Lapin liikenneturvallisuusryhmä

1. Johdanto

Puutteet tieliikenteen turvallisuudessa aiheuttavat yhteiskunnan näkökulmasta merkittävän kansanterveysongelman. Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain satoja ja loukkaantuu tuhansia ihmisiä. Onnettomuuksien laskennalliset kustannukset ovat noin 2 – 3 miljardia euroa vuodessa. Uhrit ovat yleensä nuoria verrattuna muilla tavoilla menehtyviin. Onnettomuuksien muut vakavat seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua.

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen vuosikymmenen aikana (v. 2000 – 2009) liikennekuolemien määrä on vähentynyt 396:sta 279 kuolleeseen ja loukkaantuneiden määrä 8508:sta 8057:ään. Lapissa vastaavana aikana liikennekuolemien määrä laski 21:stä 9:ään, loukkaantuneiden määrä nousi 342:sta 373:een.

Tieliikennekuolemien määrän laskusta huolimatta Suomen sijoitus kansainvälisessä vertailussa on viime vuosina heikentynyt. Asukaslukuun suhteutettuna Suomi oli vuonna 2009 yhdeksännellä sijalla Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa. Paras maa vertailussa oli Ruotsi, Norja oli viides ja Tanska yhdestoista.

Valtakunnallisessa Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa 2011 – 2014 on esitetty neljä keskeistä toimenpidekokonaisuutta:

- kuljettajan ajokunto
- liikennekäyttäytyminen
- taajamien liikenneturvallisuus
- maanteiden liikenneturvallisuus

Näiden lisäksi alueelliseen suunnitelmaan on sisällytetty maakunnan erityispiirteisiin kuuluvat asiat kuten maastoajoneuvoliikenne, porokolarit sekä Barentsin alueen synnyttämä kansainvälinen liikenne.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetut tavoitteet ja suunnitellut toimenpiteet ovat linjassa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa. Suunnitelma tukee Lapin liikenneturvallisuuden parantamiseksi eri tahoilla tehtävää työtä. Vuotuisen seurannan kautta varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien/liikkujien tarpeissa tapahtuvat muutokset otetaan huomioon ja että resurssit osataan kohdentaa oikein.

2. Visiot ja tavoitteet

Valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuutta koskevan periaatepäätöksen (9.3.2006) mukaan liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämä liikenneturvallisuustyötä ohjaava visio on ollut toiminnan perustana vuodesta 2001 lähtien. Vision mukainen tavoitetila ohjaa pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyötä ja on toiminnan eettinen perusta. Visio on yhtenevä jokaisen liikenteessä liikkuvan ihmisen omien henkilökohtaisten tavoitteiden kanssa.

Nollavision lähtökohtana on, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin kuten liikenteen aikasäästöihin - nopeuden ihannointiin. Visio jakaa vastuuta yhtäältä liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä vastaaville siitä, että liikennejärjestelmä sopeutetaan ihmisen ominaisuuksiin, toisaalta kullekin tienkäyttäjälle edellyttämällä tältä sääntöjen noudattamista ja turvalaitteiden käyttämistä.

Valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011 - 2014 mukaan liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva turvallisuuden parantaminen:

- vuonna 2014 enintään 216 tieliikennekuolemaa (3,9 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 135 tieliikennekuolemaa (2,4 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 5 700 loukkaantunutta (100 loukkaantunutta/100 000 as.)

Lappiin suhteutettuna nämä luvut ovat:

- vuonna 2014 enintään 8 tieliikennekuolemaa (4,4 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 5 tieliikennekuolemaa (2,7 kuolemaa/100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 200 loukkaantunutta (100 loukkaantunutta/100 000 as.)

Vuonna 2010 eo. tunnusluvut olivat koko maassa 5,1 tieliikennekuolemaa/100000 as. ja Lapissa 5,9 tieliikennekuolemaa/100000 as.

Liikenteen turvallisuusvision ja asetettujen määrällisten tavoitteiden avulla pyritään vakavien liikenneturmien jatkuvaan vähenemiseen. Liikenneturvallisuutta parannetaan eri osapuolten toimin ja yhteistyössä. Haastavien turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kaikissa tieliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä turvallisuusnäkökulman priorisointia. Vastuu liikenneturvallisuudesta on yhteinen ja sitä kantamaan on tultava myös kaikkien kansalaisten, yritysten ja yhteisöjen sekä yksilöinä että organisaatioina.

Barentsin alueella toimivat tieviranomaiset ovat sopineet yhteisestä liikenneturvallisuustyön tavoitteesta:

Barentsin alueella matkustaminen ja tavaroiden kuljettaminen helpottuu ja tulee nykyistä turvallisemmaksi.

3. Liikenneturvallisuustyön toimijat ja organisointi

3.1 Liikenneturvallisuustoimijat

Lapin ELY -keskus

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) vastaa maakunnan maanteistä. Liikenneviraston kanssa solmitussa tulossopimuksessa sille on annettu liikenneturvallisuustavoite, jonka mukaan ELY -keskus vähentää tienkäyttäjän riskiä joutua vakavaan liikenneonnettomuuteen. Tavoitteen toteutumista mitataan erityisellä ohjelmalla (Tarva), jolla lasketaan tienpitotoimenpiteiden turvallisuusvaikutuksen luku-arvo. Lapin ELY -keskuksessa toimii liikenne- ja infra-vastuualueen asiantuntijoista koostuva liikenneturvallisuustiimi, jonka tehtävänä on mm liikenneturvallisuustavoitteen toteutumisen edistäminen.

Lapin ELY -keskus on tehnyt vuonna 2010 yhteistyösopimuksen Peräpohjolan poliisilaitoksen, Lapin poliisilaitoksen, Liikkuvan poliisin Pohjois-Suomen tulosyksikön ja Liikenneturvan Oulun aluetoimiston kanssa alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoimisesta ja kehittämisestä. Sopimuskumppanit muodostavat Lapin liikenneturvallisuusryhmän, jota on täydennetty myös kuntatahon edustajalla sekä Lapin pelastuslaitoksen edustajalla. Sopimuksen mukaan Lappiin on muodostettu myös laaja-alainen liikenneturvallisuusfoorumi, jossa on edustettuna eri tavoin liikenneturvallisuutta edistämään kykeneviä Lappilaisia yhteistyötahoja.

Liikenneturva

Liikenneturva on vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jolla on 56 eri aloja edustavaa jäsenyhteisöä. Se toimii läheisessä yhteistyössä näiden ja alan viranomaisten kanssa. Liikenneturvan toiminnasta säädetään lailla ja toimintaa valvoo liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneturva on tieliikenneturvallisuuden valistusorganisaatio. Sen tehtävänä on vaikuttaa ennaltaehkäisevästi ihmisten liikennekäyttäytymiseen tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia. Tutkimustoiminnalla hankitaan taustatietoja oman työn tukemiseksi.

Liikennevalistuksen kohteena ovat tienkäyttäjät, alalla työskentelevät ja päättäjät. Tavoitteena on vaikuttaa ihmisten tietoihin, taitoihin, käyttäytymiseen ja asenteisiin sekä niitä ohjaaviin arvoihin. Tavoitteena on myös lisätä tienkäyttäjien valmiuksia ja tahtoa huolehtia itse omasta turvallisuudestaan. Liikenneturvallisuustyö on luonteeltaan ihmisten suostuttelua ja kovien keinojen perustelua.

Poliisi

Lapin maakunnan alueella toimivat Peräpohjolan ja Lapin poliisilaitokset. Poliisilaitokset sopivat liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tulostavoitteet vuosittain Poliisihallituksen kanssa käytävissä tuloskeskusteluissa ja toteuttavat sovitut asiat omassa valvonta- ja liikenneturvallisuustyössään. Lapin ja Peräpohjolan poliisilaitokset vastaavat omalla alueellaan liikennevalvonnasta ja muusta poliisin liikenneturvallisuustyöstä yhteistyössä liikkuvan poliisin ja muiden paikallisten viranomaisten kanssa.

Liikkuva poliisi on poliisille kuuluvia turvallisuustehtäviä hoitava liikennevalvontaan erikoistunut poliisin valtakunnallinen yksikkö.

Liikkuva poliisi edistää liikenneturvallisuutta valvomalla liikennettä erityisesti pääteillä. Se hoitaa kiireellisiä hälytystehtäviä ja tukee paikallispoliisia järjestyksenpidossa ja rikosten torjunnassa. Maasto- ja vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi liikkuva poliisi valvoo myös moottorikelkkailua ja veneilyä.

Kunnat

Kuntien tehtävänä on huolehtia asukkaidensa hyvinvoinnista alueellaan. Turvallinen liikkuminen on yksi osa kuntalaisten hyvinvointia. Liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan kuntiin perustettujen liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Niiden tehtävänä on aktivoida eri hallintokuntia systemaattiseen liikenneturvallisuustyöhön ja seurata liikenneturvallisuuden tilaa kunnan alueella. Erityisen suuri merkitys on kunnissa tehtävällä liikennekasvatus- ja valitustyöllä, jolla voidaan tavoittaa kuntalaisia eri elämänvaiheissa. Liikenneturvallisuustarpeet otetaan huomioon myös

maankäytön suunnittelussa sekä kuntien vastuulla olevien katujen ja muiden väylien suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa.

Pelastuslaitos

Pelastustoimen tavoitteena on parantaa ihmisten turvallisuutta ja vähentää onnettomuuksia. Tavoitteena on myös, että onnettomuuden uhatessa tai tapahtutua ihmiset pelastetaan, tärkeät toiminnot turvataan ja onnettomuuden seurauksia rajoitetaan tehokkaasti.

Lapin pelastuslaitos ja sen vakinaiset palokunnat ja sopimuspalokunnat huolehtivat pelastustoimen tehtävistä maakunnan alueella.

Muut tahot

Lapin alueelliseen liikenneturvallisuusfoorumiin on kutsuttu edustajat kaikista Lapin kunnista sekä niistä tahoista, joilla on mahdollisuus vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen. Foorumeihin on vuosina 2010 ja 2011 osallistunut noin 40 tahoja (liite 1) ja niistä noin 80 henkilöä.

Lapin maakunta sijaitsee kolmen valtion välissä. Sillä on EU:n ulkorajaa Norjan ja Venäjän suuntaan. Rajavartiosto suorittaa itärajan rajanylityspaikoilla rajatarkastusten yhteydessä ajoneuvojen ja kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastuksia. Lisäksi se suorittaa maastoliikenteen valvontaa muuhun valvontatoimintaan liittyen sekä yhteistoimintana viranomaisten kanssa.



3.2 Liikenneturvallisuusustyön alueellinen organisointi

Lapin liikenneturvallisuusryhmä ja Lapin liikenneturvallisuusfoorumi

Valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011 – 2014 mukaan alueellista liikenneturvallisuusustyötä ohjaa ELY -keskuksen vetämä poikkiallinen liikenneturvallisuusryhmä. Sen tehtävänä on valtakunnallisten tavoitteiden jalkauttaminen alueen liikenneturvallisuusyhteyksiin, kuntien liikenneturvallisuusyhteyksiin ja eri tahojen liikenneturvallisuusyhteyksiin.

Lapin liikenneturvallisuusryhmän muodostavat keskinäisen sopimuksen perusteella Lapin ELY -keskus, Liikenneturva, Liikkuva poliisi, Peräpohjolan poliisilaitos ja Lapin poliisilaitos. Ryhmä on täydentänyt kokoonpanoaan Lapin pelastuslaitoksella ja Rovaniemen kaupungin edustajilla. Lapin liikenneturvallisuusryhmän toimintaa tukee laaja sidosryhmiä edustava Lapin liikenneturvallisuusfoorumi.



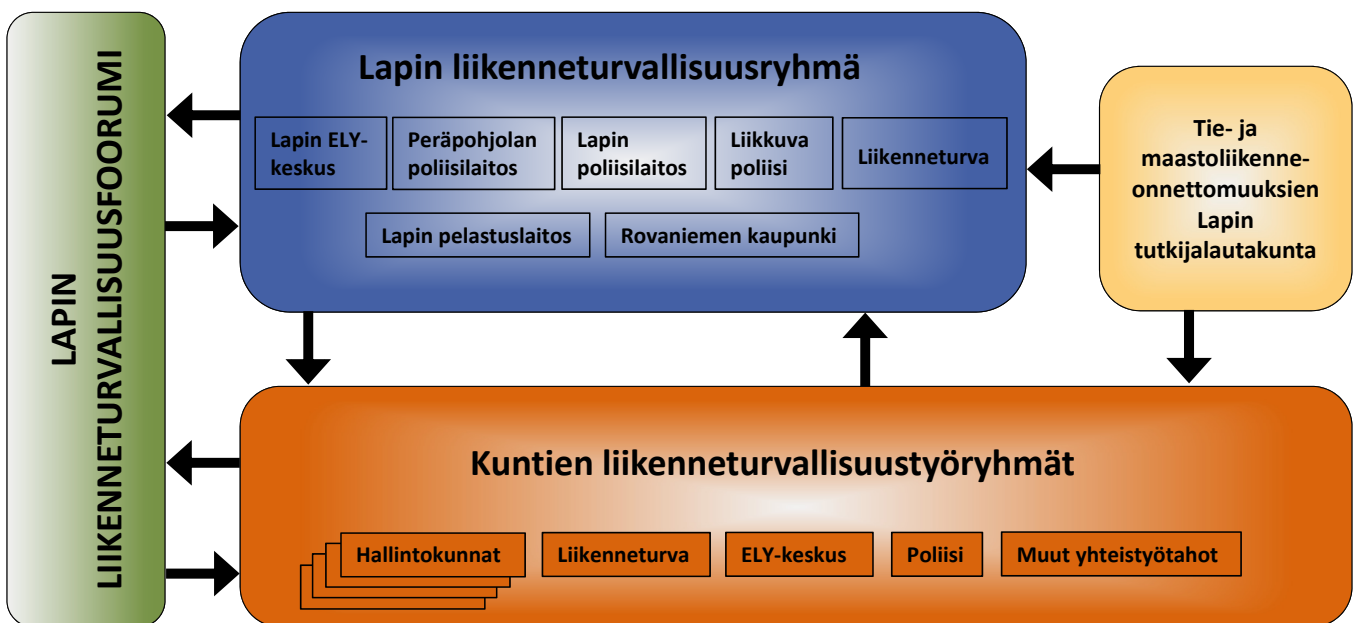
Kuvat 1-2. Pelastuslaitos ja poliisi työssään.

Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vuosittain 3 - 5 kertaa. Pitämässään kokouksissaan se:

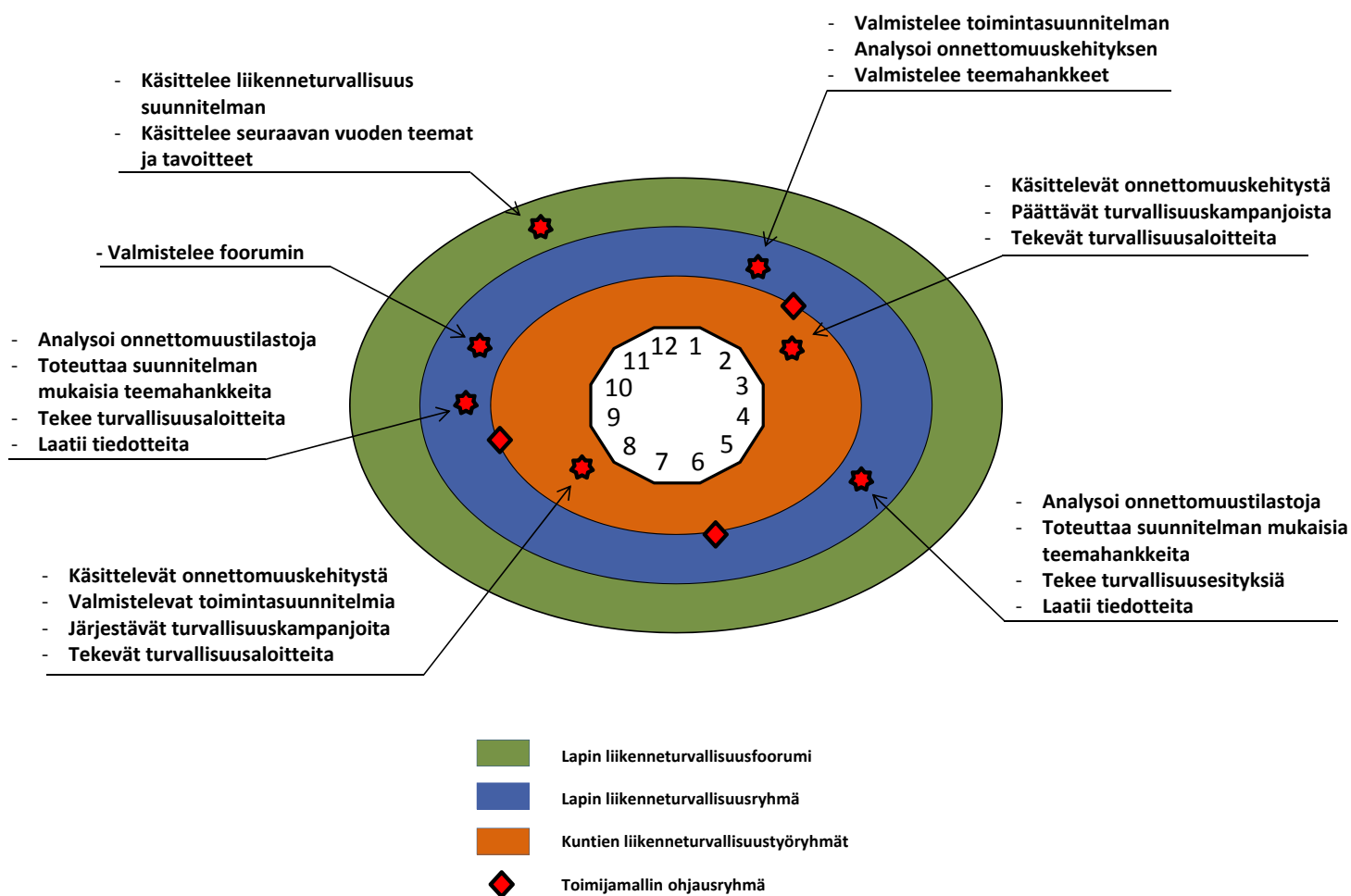
- laatii Lapin alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman yhteistyössä foorumin kanssa
- toteuttaa suunnitelmaan sisältyviä toimia ja toimenpiteitä
- järjestää vuosittain 1 - 2 Lapin liikenneturvallisuusfoorumia
- järjestää tarpeen mukaan muita liikenneturvallisuusseminaareja ja työpajoja
- tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä
- osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön ja kehittää sen toimintamuotoja erityisesti Barentsin alueella
- ideoi ja kokeilee uusia toimintamalleja ja etsii uusia yhteistyötahoja
- edistää liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyväksyttävyyttä.

Liikenneturvallisuusfoorumi:

- tukee Lapin liikenneturvallisuusryhmää alueellisen suunnitelman laatimisessa
- seuraa turvallisuustilanteen kehitystä ja suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamista
- lisää liikenneturvallisuustyön arvostusta ja näkyvyyttä - kukin taho omassa toiminnassaan
- edistää suunniteltujen toimenpiteiden hyväksyttävyyttä
- tekee turvallisuutta parantavia aloitteita
- lisää eri tahojen välistä yhteistyötä.



Kuva 3. Liikenneturvallisuustyön alueellinen organisaatorakenne.



Kuva 4. Liikenneturvallisuustyön vuosikello.

Liikenneonnettomuuksien Lapin tutkijalautakunta

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta edellyttää mm., että kuolemaan johtaneista onnettomuuksista selvitetään niiden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet onnettomuuksien syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien tekijöiden ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Lautakunnassa, jonka asettaa viideksi vuodeksi kerrallaan Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, ovat edustet-

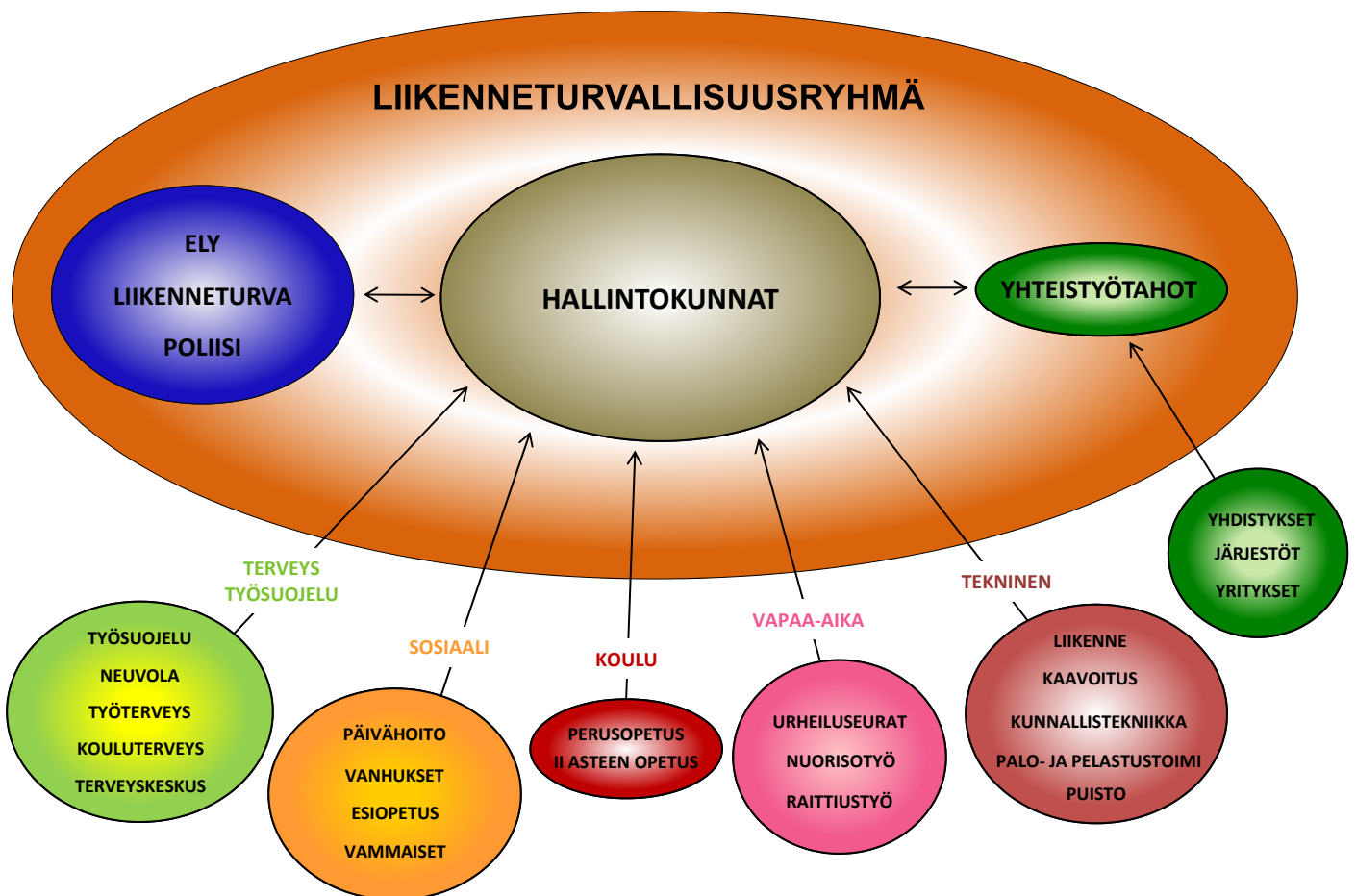
tuina poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon ja käyttäytymistieteen tuntemus. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien Lapin tutkijalautakunta on selvittänyt kaikki kuolemaan johtaneet tie- ja maastoliikenneonnettomuudet sekä joukon muita erityistapauksia. Vuosina 2001- 2010 se on tutkinut 146 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joista 30 on ollut kevyen liikenteen onnettomuutta.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät

Liikenneturvallisuuden perustyö tehdään kuntien omissa poikkihallinnollisissa liikenneturvallisuusryhmissä, jotka tavoittavat Lapissa noin 96 % väestöstä. Neljatoista kuntaa on mukana ns. toimijamallissa, jota Lapin ELY –keskus ja osallistuvat kunnat yhdessä rahoittavat. Toimijamallissa kunnat saavat avukseen koordinaattorin, joka tukee ja edistää kunnissa tehtävää liikenneturvallisuustyötä.

Kuntiin kohdistuva keskeinen odotus on, että jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä sekä ajantasainen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma (KVT – suunnitelma). Tavoiteltavaa on, että jokaisessa kunnassa on myös liikenneympäristösuunnitelma tai toimenpideohjelma liikenneinfrastruktuuriin liittyvien liikenneturvallisuuspuutteiden korjaamiseksi.

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä tulisi olla edustus kunnan kaikista hallintokunnista, ELY -keskuksesta, poliisista, Liikenneturvasta sekä mahdollisuuksien mukaan myös pelastuslaitoksesta ja autokoulusta.



Kuva 5. Periaatekuva kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän muodostamisesta.

4. Liikenneturvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja - työn haasteita

4.1 Tilastoja ja tunnuslukuja

Pohjoismaisessa vertailussa eniten ihmisiä suhteessa asukasmäärään kuolee tieliikenteessä Tanskassa. Suomessa 100 000 asukasta kohti kuoli tieliikenteessä 6,5 ihmistä vuonna 2008, kun vastaava suhdeluku oli Ruotsissa 4,3, Norjassa 5,4 ja Tanskassa 7,4. Lapissa tämä suhdeluku oli 9,2 vuonna 2008 ja 5,9 vuonna 2010.

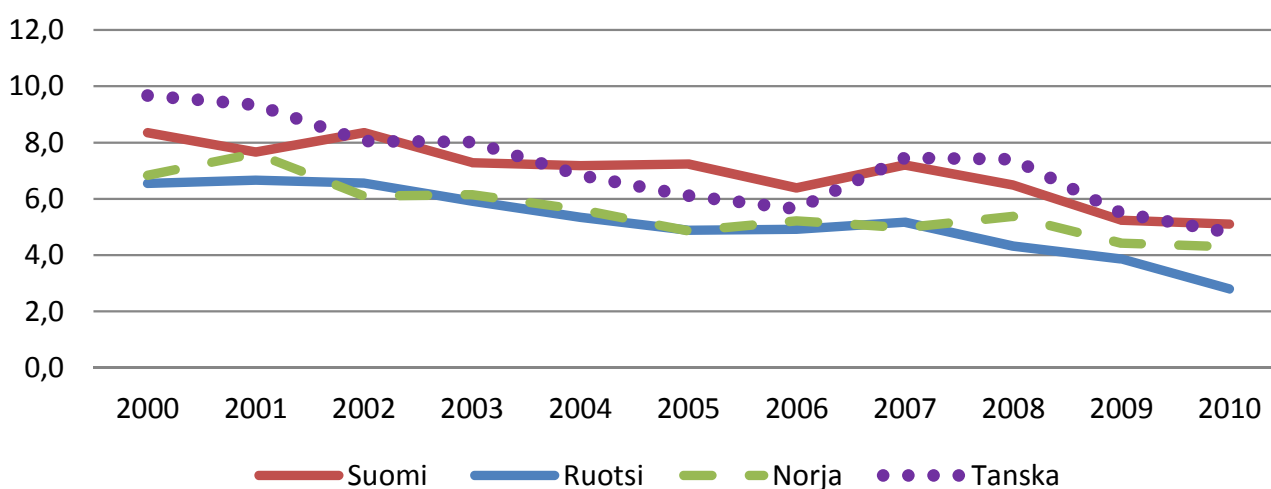
Kuluneen 20 vuoden aikana (1990 -2009) tieliikenteessä kuolleiden määrä on laskenut Suomessa noin 25 %. Vuosina 1990- 1999 koko maan tieliikenteessä kuoli keskimäärin 496 ihmistä vuosittain ja Lapissa keskimäärin 26 ihmistä. Seuraavalla 10-vuotisjaksolla (2000- 2009) vastaavat luvut olivat 372 ihmistä (-75 %) ja 17 ihmistä (-65 %).

Tieliikenteessä loukkaantuneiden lukumäärät eivät ole vuosittain täysin vertailukelpoisia tilastointiperusteiden muuttumisen vuoksi vuoden 2004 jälkeen. Lapin tieliikenteessä loukkaantui vuosina 2005 - 2010 keskimäärin 396 henkilöä vuodessa.

Lapin tieliikenteen turvallisuuden tilastoja ja tunnuslukuja on käsitelty erillisessä selvityksessä vuonna 2010. Selvityksen mukaan Lapissa:

- turvavyön käyttäminen takapenkillä on maan keskiarvoa
- turvavyön käyttäminen taajamassa ja taajaman ulkopuolella etuistuimilla on maan keskiarvoa vähäisempää
- pyöräilykypärän käyttäminen on maan keskiarvoa vähäisempää
- törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on yleisempää kuin muualla maassa
- tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä sekä omaisuusvahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä 100 000 asukasta kohden ovat vuosittain maan keskiarvoa suurempia lähes koko kauden 2000- 2009

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä 100 000 asukasta kohden Pohjoismaissa vuosina 2000-2010



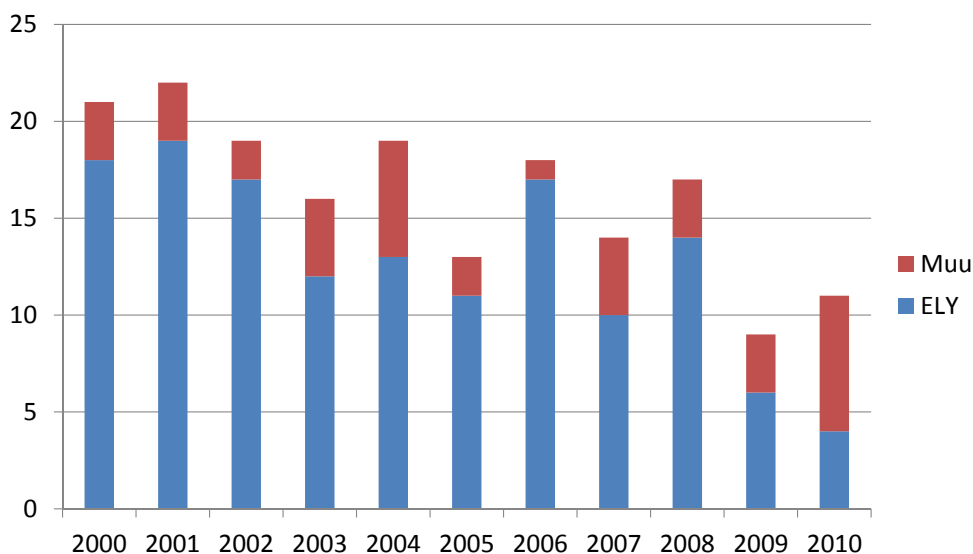
Kuva 6. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä suhteutettuna asukaslukuun Pohjoismaissa vuosina 2000-2010. Huom. Ruotsissa liikennekuolemien tilastointi muuttui vuonna 2010, kun liikenteessä tehtyt itsemurhat jätettiin pois liikennekuolemien määrästä.

Moottorikelkkailu on yleistynyt viime vuosina. Lapissa on virallisia moottorikelkkareittejä 3478 km ja epävirallisia kelkkauria 5066 km (1.6.2011), mikä on arviolta yli kolmannes koko maan vastaavista kilometrimääristä. Rekisteröityjä moottorikelkkoja oli koko maassa 30.9.2011 yhteensä 124 203 kappaletta, jois-

ta Lapissa arviolta neljännes. Myös mönkijämäärät ovat lisääntyneet ja niiden käyttö on siirtynyt myös maanteille sekä muille yleiselle liikenteelle tarkoitetuille väylille. Kehityskulun seurauksena maastoliikenneonnettomuudet näkyvät Lapin tieliikenneonnettomuustilastoissa muuta maata selkeämmin.

Lapin tieliikenteessä vuosina 2000-2010 kuolleet

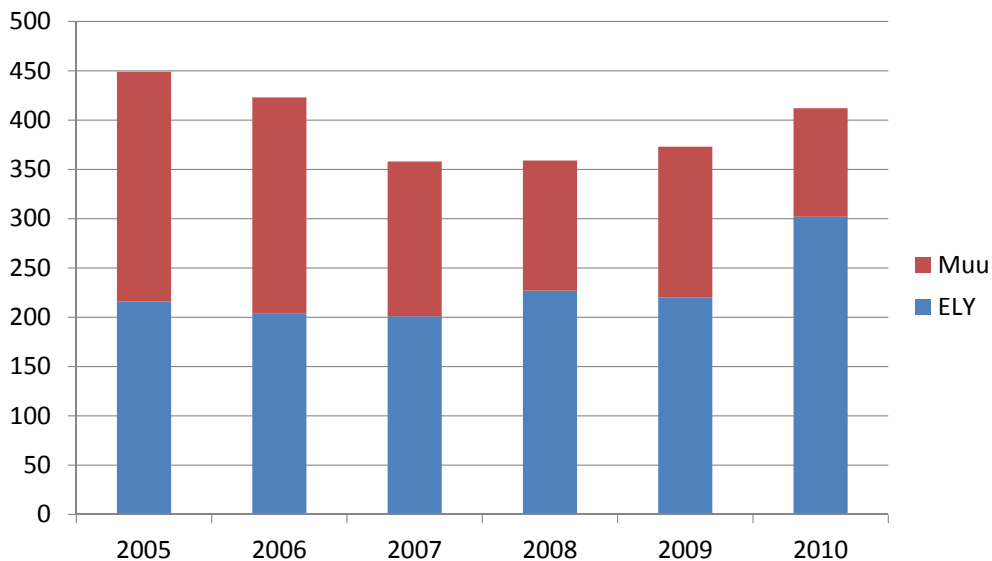
Tienpitäjä Lapin ELY-keskus tai muu



Kuva 7. Lapin tieliikenteessä kuolleet vuosina 2000-2010.

Lapin tieliikenteessä vuosina 2005-2010 loukkaantuneet

Tienpitäjä Lapin ELY-keskus tai muu



Kuva 8. Lapin tieliikenteessä loukkaantuneet vuosina 2005-2010.

4.2 Liikennevahinkojen kustannukset

Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuu mittavia menetyksiä sekä osallisille että yhteiskunnalle. Vaikutuksia voidaan arvioida taloudellisin laskelmin, joskin terveyden tai hengen menetys sekä osallisten ja omaisten henkiset kärsimykset ovat mahdottomia hinnoiteltaviksi. Kunnille liikennevahingoista aiheutuu kustannuksia seuraavista tekijöistä:

- palo- ja pelastustoimen menot uhrien kuljetuksesta ja liikenneväylien raivauksesta
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta
- toimeentulotukien tarpeen lisäys uhrien tulomenetysten ja menolisäysten takia
- sosiaalihuollon menot vammaispalveluiden ja suojatyön järjestelyistä invalidisoituneille
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen
- verotulon alentuminen uhrien määräaikaisen tai pysyvän ansiotulon menetyksen takia
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi

Välillisiä kustannuksia syntyy:

- osuudesta hallinnon yleiskustannuksiin
- palvelukapasiteetin sopeuttamisesta käyttäjämäärän muutokseen
- uhrien ostovoiman alentumisesta ja
- kunnan imagon heikkenemisestä turvallisena asuinympäristönä

Liikennevirasto on määritellyt Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010 -julkaisussaan henkilövahingoille ja eri onnettomuustyypeille seuraavat arvot:

Henkilövahinkojen yksikköarvot:

• kuolema	1,919 M€
• pysyvä vamma	1,079 M€
• vaikea tilapäinen vamma	0,248 M€
• lievä tilapäinen vamma	0,049 M€.

Onnettomuustyyppiokohtaiset yksikköarvot:

• kuolemaan johtanut onnettomuus	2,364 M€
• vammautumiseen johtanut onnettomuus	0,351 M€
• henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin	0,493 M€
• vähäinen ajoneuvovaurio	0,003 M€
• tieliikenneonnettomuus keskimäärin	0,120 M€.

Jos kunnan osuudeksi näistä arvioidaan 20 %, niin vuosien 2000- 2009 aikana kunnille on Lapissa aiheutunut kustannuksia pelkästään liikennekuolemista (168) yhteensä lähes 80 M€.

Liikenteessä vakavasti loukkaantuneen henkilön joutuessa keskussairaalaan syntyvät kustannukset, jotka ovat noin 1200 - 4200 €/hoitovuorokausi. Sairaala laskuttaa tapauksista vakuutusyhtiötä tai kuntaa. Yhden vaikeasti vammautuneen ihmisen hoito- ja kuntoutuskustannukset voivat olla vuodessa luokkaa 30 000 €.

4.3 Lapin erityispiirteet

Liikenneturvallisuus on osa kansalaisten perusturvallisuutta ja yksi tärkeimmistä liikennejärjestelmän laatua kuvaavista tekijöistä. Imagolla, johon sisältyy turvallisen liikkumisen tunne, on merkitystä Lapille matkailumaakuntana. Tietoisuus siitä, että Lapissa on turvallista liikkua sekä maanteilla että maastossa on omiaan lisäämään matkailun vetovoimaa sekä kotimaassa että ulkomailla. Maastoliikenne on olennainen ja kasvava osa talvimatkailun palvelutarjontaa.

Lapin tieverkko on harva ja matkat pitkiä. Oman auton käyttö on usein välttämätöntä julkisten kulkuneuvojen puuttumisen vuoksi pitkälle vanhuusiikään saakka.



Kuva 9. Pelastustöitä voi vaikeuttaa ankara pakkanen.



Kuva 10. Pelastushelikopteri Aslak on säästänyt monessa tapauksessa onnettomuuden uhrin hengen.

Maastoliikenteen suorite on Lapissa suurempaa kuin muualla maassa. Tämä näkyy selkeästi myös onnettomuustilastoissa. Lakisääteisestä liikennevaikutuksesta korvatut moottorikelkkavahingot ovat kaksinkertaistuneet vuodesta 2000 vuoteen 2009. Niiden määrä on Lapissa noin 250 korvattua vahinkoa vuosittain, mikä on yli neljännes (27 %) koko maan luvuista. Mönkijöiden määrän lisääntyminen tulee myös näkymään lähivuosina onnettomuustilastoissa nykyistä enemmän.

Porokolari on Pohjois-Suomelle tyypillinen eläinonnettomuus. Kolareiden nykyisestä 3000 tapauksesta vuodessa laadittiin vuosien 2009 ja 2010 aikana perusteellinen toimenpideselvitys. Keskeinen rooli ja vastuu selvityksessä on esitetty yksittäisille paliskunnille, joiden odotetaan laativan suunnitelmat porokolareiden vähentämiseksi omilla alueillaan. Suunnitelma on kirjattu myös ELY -keskuksen ja Paliskuntain yhdistyksen väliseen tulossopimukseen. Suunnitelmissa tulisi selvittää kolareiden paikat, ajankohdat ja osapuolet. Näiden tietojen perusteella toimenpiteitä voidaan suunnata nykyistä tehokkaammin.



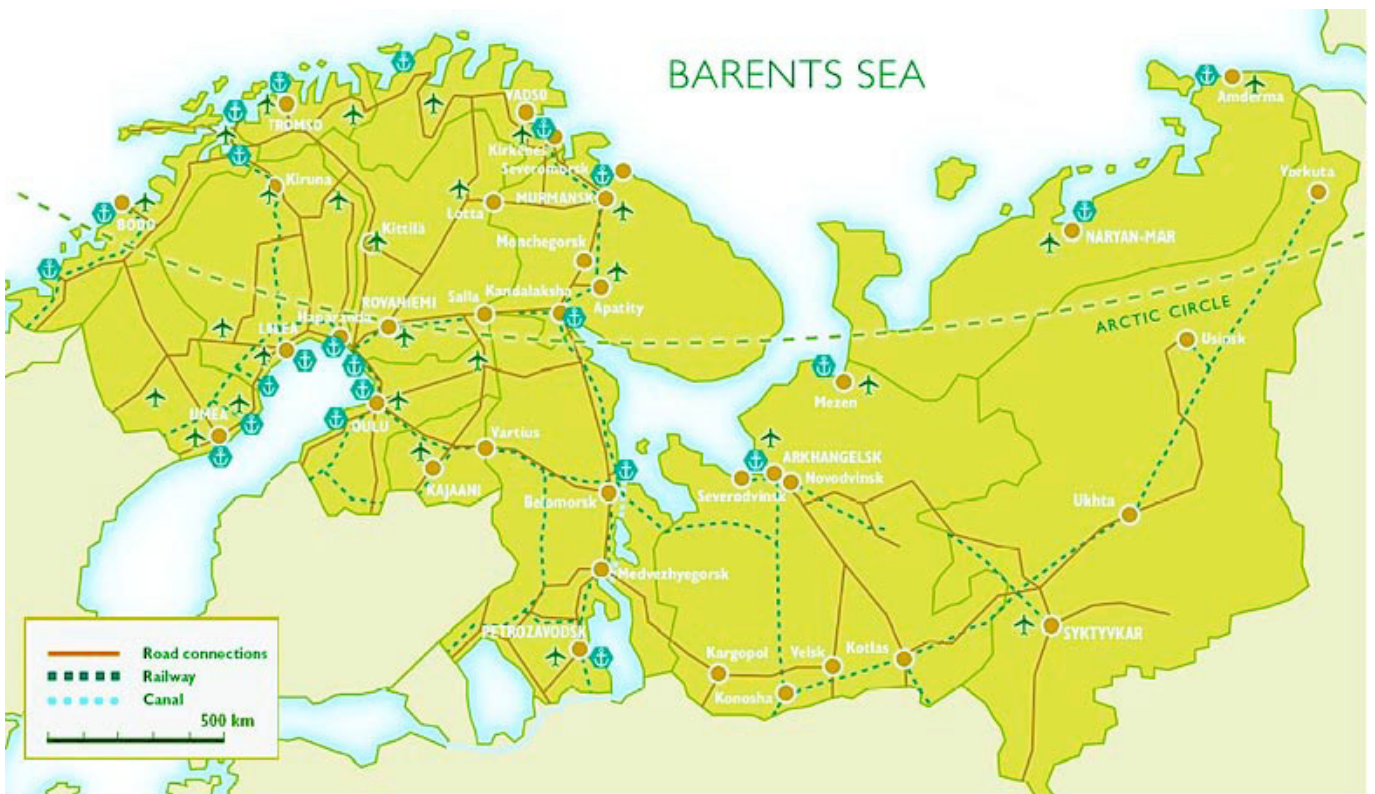
Kuva 11. Porokolaririskistä varoitetaan poronhoitoalueen ulkoreunoilla suurilla varoitustauluilla ja taajamista poistuttaessa kuvan mukaisilla toistotauluilla.



Kuva 12. Porokolareita sattuu eniten syyskesällä ja marras-joulukuussa.

Toimivat sidosryhmäsuhteet, alueella osaaminen sekä yhteistyö oppilaitosten, viranomaisten ja yritysten ja yhteisöjen kesken antaa hyvät mahdollisuudet innovatiivisuuden lisäämiseen liikenneturvallisuustyössä. Lappiin on jo syntynyt kokonaan uusia verkostoituneeseen toimintamalliin perustuvia yhteistyöryhmiä, joissa liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista on mahdollista edistää. Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmähanke on ottanut tavoitteekseen matkailuelinkeinon häiriöttömän toiminnan varmistamisen. Hanke perustuu alan organisaatioiden väliseen yhteistyöhön ja verkottumiseen ja sitä kautta on mahdollista laajentaa liikenneturvallisuustyön toimintakenttää matkailualalle. Lisäksi Lapin aluehallintoviraston koordinoima Alueellisen sisäisen turvallisuuden yhteistyöhanke antaa mahdollisuuksia vaikuttaa liikenneturvallisuuteen nykyistä laajemmassa verkostossa.

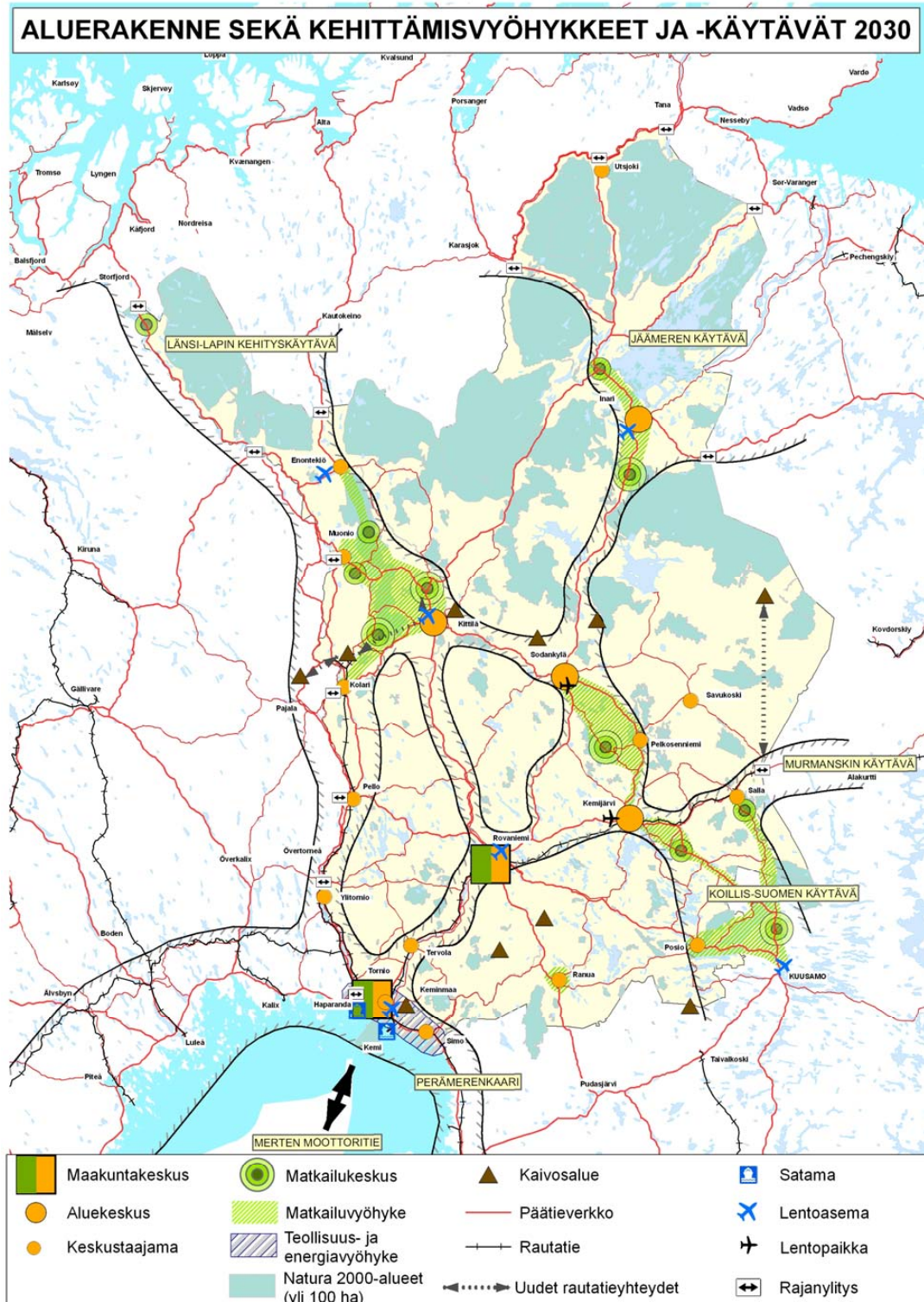
Barentsin alueella on neljän valtion välillä 23 rajanylityspaikkaa, joiden kautta kulkee päivittäin lähes 30 000 ajoneuvoa. Maiden välillä on liikenneturvallisuudessa huomattavia eroja. Erilaiset liikennekulttuurit kohtaavat kaiken aikaa ja aiheuttavat vaaratilanteita.



Kuva 13. Lappi osana Barentsin aluetta. Kuva: Lapin liitto.

Kaivostoiminnan laajentuminen, matkailun volyymin kasvaminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen ja Koillisväylän avautuminen uusine rautatieyhteyksineen lisäävät tulevaisuudessa kuljetuksia ja liikennettä sekä liikenneturvallisuusriskejä. Liiken-

neturvallisuussuunnitelman toimenpiteet ajoittuvat vuosille 2011 - 2014, mutta samalla varaudutaan em. kehitykseen erityisesti maankäytön suunnittelun eri tasoilla sekä maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä.



Kuva 14. Maakuntasuunnitelmassa esitetty Lapin aluerakenne sekä kehittämissvyöhykkeet ja -käytävät 2030. Lähde: Lapin maakuntasuunnitelma 2030.

5. Toimenpiteet vuosina 2011 - 2014

Valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma on ajoitettu vuosille 2011 - 2014 ja siinä on esitetty neljä keskeistä toimenpidekokonaisuutta, jotka ovat:

- ajokunto
- liikennekäyttäytyminen
- taajamien liikenneturvallisuus
- maanteiden liikenneturvallisuus

Valtakunnallisessa suunnitelmaluonnoksessa (21.4.2011) on esitetty yhteensä 11 suunnitelmaa tukevaa linjausta sekä 22 yksittäistä toimenpide-esitystä vastuineen ja etenemismalleineen.. Alueella toteuttamiskelpoiset toimenpiteet on koottu ja vastuutettu valtakunnallisesta suunnitelmasta kohdissa 5.1 - 5.4 kuvatulla tavalla. Lapin alueelle muusta maasta poikkeavat ominaiset toimenpiteet on käsitelty kohdissa 5.5. ja 5.6.

Suunnitelmassa on esitetty 44 yksittäistä toimenpidettä. Liikenneturvallisuusfoorumissa 15.11.2011 tehtiin palautekysely, jossa osallistujat antoivat kullekin toimenpide-esitykselle painoarvon 1 – 5 (1= kohtuullisen tärkeä ... 5= erittäin tärkeä). Jäljempänä kunkin toimenpide-esityksen perässä on esitetty keskiarvo niistä painoarvoluvuista, jotka saatiin kyselyyn vastanneilta.



Kuvat 15-17. Poliisin valvontaa tiellä ja maastossa.

5.1 Ajokunto

Päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisen vähentäminen

Vuosien 2001- 2009 aikana on Lapissa kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettaja ollut alkoholin vaikutuksen alainen (> 0,5 promillea) 24 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Ongelman poistamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Pyritään vaikuttamaan siihen, että rattijuopumusvalvontaan käytettävissä olevat resurssit eivät vähene. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä ja Lapin liikenneturvallisuusfoorumi (4,5).
- Edistetään alkolukon käyttöönottamista. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, Lapin liikenneturvallisuusfoorumi ja ammattiliikenteen harjoittajat (3,4).
- Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin. Vastuutahoja ovat Lapin aluehallintovirasto, kunnat, poliisi, sosiaali- ja terveystoimi (3,5).
- Lisätään/edistetään ajoneuvojen takavarikointia toistuvissa rattijuopumustapauksissa. Vastuutahoja ovat poliisi, syyttäjänvirasto ja tuomioistuimien (3,2).
- Panostetaan syrjäytymisen ennalta ehkäisyyn. Vastuutaho on Lapin aluehallintoviraston (AVI) koordinoima Alueellisen sisäisen turvallisuuden yhteistyöryhmä (3,1).
- Lisätään tiedotusta ja valistusta rattijuopumuksen vähentämiseksi (ns. nollatoleranssi). Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, kunnat, koulut, oppilaitokset, varuskunnat (3,7).

Ajoterveyden ja -vireyden arviointi

Väestön ikääntyessä terveydellä on tärkeä merkitys iäkkäiden turvallisessa liikkumisessa. Lapin tutkijalautakunta on joutunut selvittämään useita onnettomuuksia, joissa osapuolena on iäkäs kuljettaja tai jalankulkija.

Vuosien 2001 -2009 aikana on Lapissa kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettajan ajovireys tai terveydentila ollut yksi taustatekijä 49 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.

Lappiin Etelä-Suomesta omalla autolla matkaava joutuu ajamaan päivän aikana jopa yli 10 tuntia ollakseen perillä matkailukeskuksessa. Tutkimusten mukaan 16 tunnin valveaolo vastaa ajovireydessä 0,5 promillen humalatilaa. Pitkälle ajomatkalle lähdeettäessä tulee varautua moniin seikkoihin kuten taukoihin, riittävään ravintoon sekä yllätyksiin keli- ja sääolosuhteissa.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Edistetään lääkärin ilmoitusvelvollisuuden käytännön toimivuutta ja poliisin käytäntöä määrätä iäkäs henkilö väliaikaiseen ajokieltoon ajokyvyn ilmeisen heikentymisen vuoksi siihen saakka, kunnes hän on suorittanut ajokokeen hyväksyttävästi. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, poliisi ja lääkärit (4,4).
- Lisätään ammattikuljettajien tietoisuutta oman työterveytensä ja ajovireytensä ylläpitämisestä. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, työnantajat, työterveyshuolto, Lapin liikenneyritykset ry, Linja-autoliiton Lapin osasto, Suomen taksiliiton Lapin alueyhdistys ry (3,7).
- Lisätään valistusta ajovireyden merkityksestä erityisesti pitkiä matkoja ajettaessa. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, matkailuyritykset, Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä -hanke (3,6).



Kuvat 18-19. Iäkäs kuljettaja voi olla myös liikennettä rauhoittava osapuoli. Kuvat: Liikenneturva.

5.2 Liikennekäyttäytyminen

Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttäminen

Liikenteen automaattisten mittauspisteiden (LAM-piste) nopeustietojen mukaan ylinopeutta (> 10 km/t) ajaneitten osuus vaihtelee eri mittauspisteissä 7 - 14 %:n välillä.

Vuosien 2001- 2009 aikana on aiheuttajakuljettajan ylinopeus (vähintään 10 km/h ylinopeutta) ollut yksi taustatekijä 34 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa.

Turvavöiden käyttöaste takapenkillä on Lapissa 87% ja koko maassa keskimäärin 87 %. Lapissa taajamissa ja taajamien ulkopuolella turvavöiden käyttöaste on etupenkeillä vähäisempää kuin koko maassa keskimäärin.

Turvavyön käyttäminen olisi voinut estää vakavien vammojen syntymisen tai tieliikennekuoleman 37 %:lla vuosina 2001 - 2009 henkilö- tai pakettiautoissa vammautuneista tai kuolleista turvavyöttömistä henkilöistä.

Pyöräilykypärän käyttöaste on Lapissa noin 26 %, kun se koko maassa on keskimäärin 37 %.

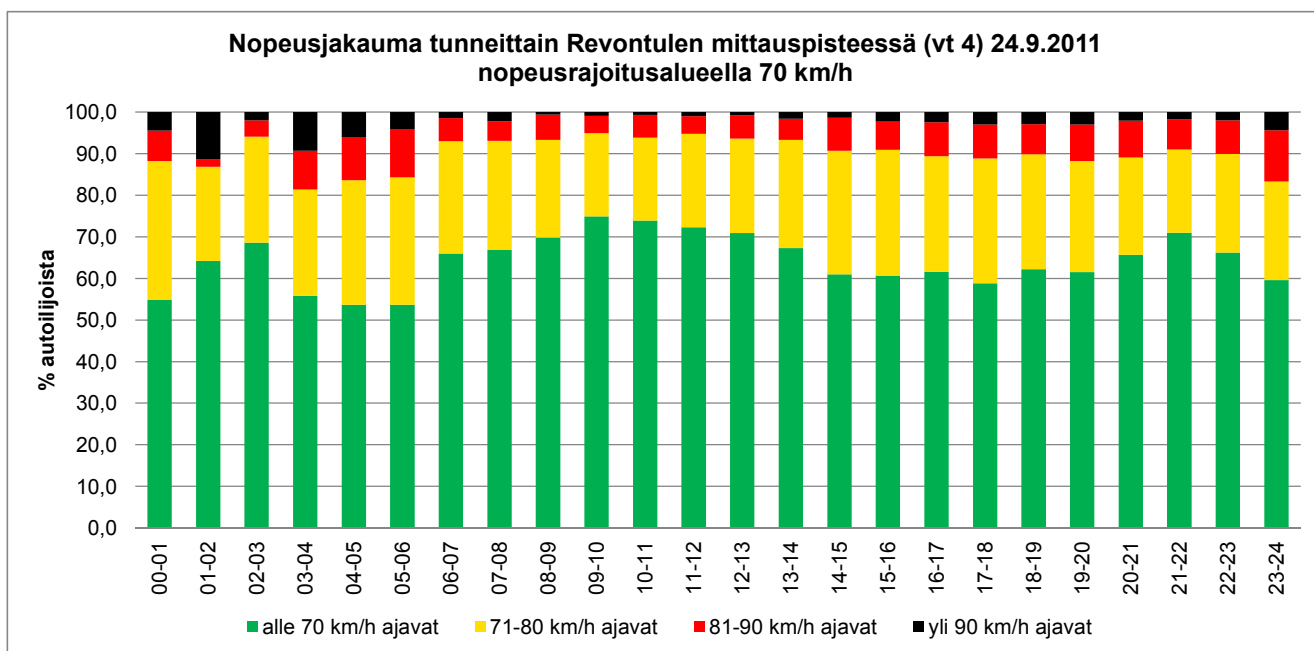
Vuosien 2001 - 2009 aikana kypärän käyttäminen olisi estänyt vakavien vammojen syntymisen ja mahdollisesti myös kuoleman neljällä seitsemästä kypärättä pyöräilleestä onnettomuuden uhrista.

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

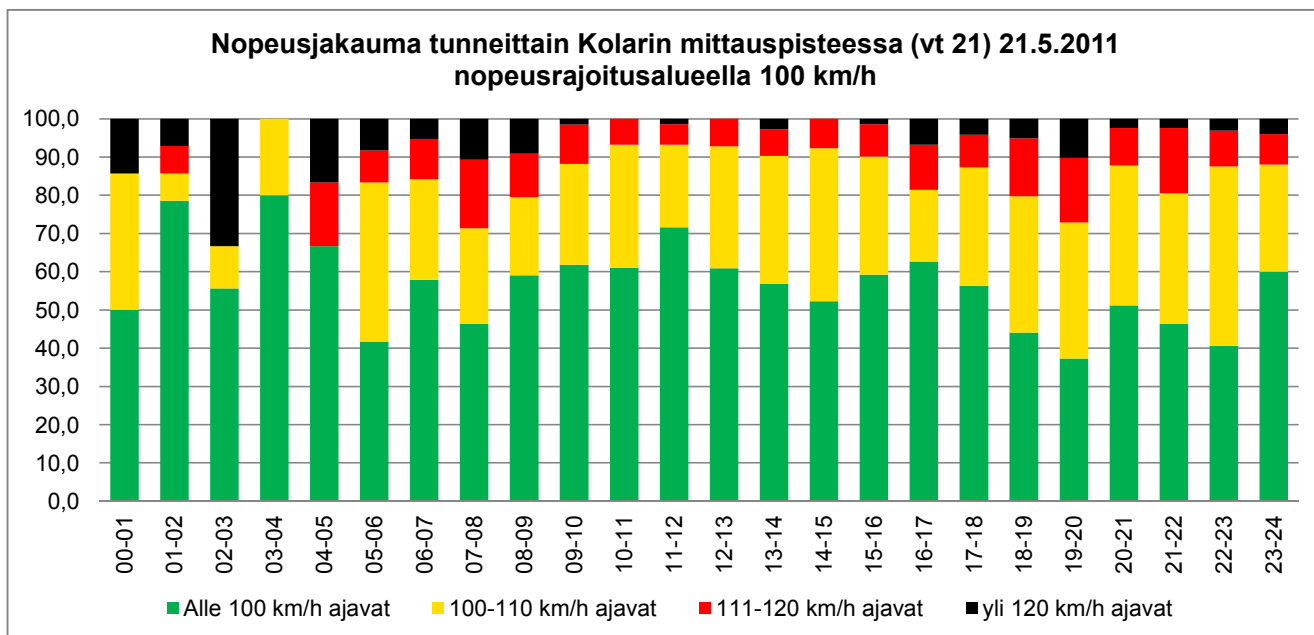
- Lisätään yhteistyötä liikenteen automaattisten mittauspisteiden (LAM-pisteet) ja kameravalvonnan tuloksien analysoimisessa sekä valvonnan kohdentamisessa. Vastuutahoja ovat Lapin ELY-keskus ja poliisi (3,3).
- Lisätään tietämystä turvalaitteiden suojaavasta vaikutuksesta ja niiden oikeasta käyttötavasta. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, kuntien liikenneturvallisuusryhmät, koulut, varuskunnat (3,8).
- Puututaan liikennevalvonnassa aktiivisesti turvalaitteiden käyttämättömyyteen. Vastuutaho on poliisi (4,0).
- Ajokieltoon määräämistä toistuvissa liikenne-rikkomuksissa hyödynnetään täysimääräisesti. Vastuutaho on poliisi (3,7).



Kuvat 20-21. Pyöräilykypärän ja turvavyön käyttöön on kiinnitettävä huomiota . Kuvat: Liikenneturva.



Kuva 22. Nopeusjakauma Revontulen mittauspisteeltä 24.9.2011.



Kuva 23. Nopeusjakauma Kolarin mittauspisteeltä 21.5.2011.

Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Nuorten aiheuttamissa vakavissa onnettomuuksissa taustalla on usein tietoinen riskinotto kuten alkoholin käyttö, ylinopeudella ajaminen, turvavöiden käyttämättömyys.

Vuosien 2001 -2009 aikana 18 -24 vuotiaan kuljettajan henkilö- tai pakettiautolla aiheuttamista kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 80 %:ssa (20/25) on esiintynyt

- ylinopeutta (vähintään 10 km/t) ja/tai
- rattijuopumusta (vähintään 0.5 promillea) ja/tai
- kuljettajan tai matkustajan turvavyön käyttämättömyyttä.



Kuvat 24-26. Mopojen virittäminen on suuri riski. Mopojen paikka liikenteessä on yleensä ajoradalla ja vähemmän kevyen liikenteen väylillä. Kuvat: Liikenneturva.

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Järjestetään oppilaitoksissa ja varuskunnissa tilaisuuksia, joissa liikenneonnettomuuksissa vammautuneet nuoret kertovat onnettomuuksista ja niiden seuraamuksista. Vastuutahoja ovat poliisi, Liikenneturva, varuskunnat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (3,9).
- Motivoidaan nuorisoa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen ja korostetaan 15 vuoden rikosoikeudellista vastuikää. Vastuutahoja ovat poliisi, Liikenneturva ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,1).
- Jatketaan ja tehostetaan puhuttelumenettelyä poliisin ajokieltoasian käsittelyssä tavoitteena varhainen puuttuminen ongelmiin. Vastuutaho on poliisi (3,9).
- Panostetaan nuorten syrjäytymisen ennalta ehkäisyyn. Vastuutaho on Lapin aluehallintoviraston (AVI) koordinoima Alueellisen sisäisen turvallisuuden yhteistyöryhmä (3,5).
- Lisätään yläasteikäisten pyöräilykypärän käyttöä. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, koulut, vanhemmat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (3,6).

5.3 Taajamien liikenneturvallisuus

Onnettomuuksien määrä taajamissa on pysynyt samalla tasolla pitkään. Tieliikennekuolemien määrä taajamissa vaihtelee vuosittain ja on ollut 2-3 tapausta/vuosi. Näistä suurin osa tapahtuu risteyksissä ja osapuolina ovat olleet enenevässä määrin iäkkäät tienkäyttäjät.

Vuosien 2001- 2009 aikana on kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista tapahtunut taajamamerkin vaikutusalueella 8 % ja taajaman lähialueella 12 %. Muut onnettomuudet (80 %) ovat tapahtuneet haja-asutusalueella.

Vuosien 2001- 2009 aikana kuolemaan johtaneista kevyen liikenteen onnettomuuksista (pois lukien pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet) on tapahtunut taajamamerkin vaikutusalueella 54 %. Muut onnettomuudet (46 %) ovat tapahtuneet haja-asutusalueella.



Kuva 27. Esimerkki taajaman onnistuneesta liikennejärjestelystä.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Otetaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavat asiat nykyistä paremmin huomioon maankäytön ja väylien suunnittelussa mm. kehittämällä suunnitelmien liikenneturvallisuusauditointia. Vastuutahoja ovat kunnat ja Lapin ELY -keskus (4,0).
- Parannetaan liittymäjärjestelyitä onnettomuusalttiissa liittymissä rakentamalla kiertoliittymiä tai liikennevaloja rauhoittamaan liikennettä. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (4,0).
- Parannetaan liittymä- ja risteysalueratkaisuja näkemien ja odotustasanteiden osalta. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja liittymien omistajat (3,8).
- Parannetaan ja selkeytetään suojatiejärjestelyitä ja käytetään rakenteellisia keinoja ajonopeuksien hillitsemiseen. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja kunnat (3,6).
- Selvitetään keinoja hillitä nopeuksia niillä kevyen liikenteen väylillä, jotka ovat monikäyttöväyliä ja joilla liikkuu myös iäkkäitä. Vastuutaho on Lapin liikenneturvallisuusryhmä (3,2).
- Tehostetaan taajamaliikenteen nopeusvalvontaa automaattisten siirrettävien kameravalvontayksiköiden määrää lisäämällä ja nykyisen yksikön käyttöä lisäämällä. Vastuutahoja ovat poliisi, Lapin ELY -keskus ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät.
- Tehostetaan kevyen liikenteen valvontaa. Vastuutahoja ovat poliisi ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät (2,8).
- Lisätään kuntapäätäjien tietoisuutta liikenneonnettomuuksien kunnille aiheuttamista kustannuksista. Vastuutahoja ovat kuntien liikenneturvallisuusryhmät, ELY -keskus ja Liikenneturva (3,6).

5.4 Maanteiden liikenneturvallisuus

Tieliikennekuolemista suurin osa tapahtuu maanteillä kohtaus- ja suistumisonnettomuuksissa. Kohtausonnettomuudet sijoittuvat pääteille ja suistumisonnettomuudet seutu- ja yhdysteille. Suistumistapauksiin liittyy usein liian suuri tilanopeus ja alkoholi.

Vuosien 2001- 2009 aikana on Lapissa kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajakuljettajan piittaamaton asenne ollut taustatekijänä 29 %:ssa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista.



Kuva 28. Lapin maanteiden liikennettä.

Ongelman korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Parannetaan liittymä- ja risteysalueratkaisuja näkemien ja odotustasanteiden osalta. Vastuutahoja ovat ELY -keskus, kunnat ja liittymien omistajat (3,7).
- Edistetään yhteistyössä eri osapuolten kanssa pääteiden keskikaideohjelman toteuttamista ja ko. hankkeiden suuntaamista Perämerentielle välille Oulu - Kemi. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, Lapin liitto ja kunnat (4,0).
- Kehitetään ja tehostetaan talvihoidon laatua ja laadunvalvontaa. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus, kunnat ja Lapin liikenneturvallisuusryhmä (4,1).
- Ylläpidetään sujuvaa ja turvallista liikkumista tukevaa nopeusrajoitusjärjestelmää. Vastuutahoja ovat ELY -keskus, kunnat ja poliisi (3,5).
- Lisätään automaattista nopeudenvälvontää rakentamalla uusia valvontajaksoja valtatielle 21 välille Tornio – Pello sekä kantatielle 79 välille Kittilä - Levi. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja poliisi (3,0).
- Suunnitellaan siirrettävää automaattista nopeudenvälvontää yhteistyössä tehtyjen analysointien perusteella. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja poliisi (3,2).
- Rakennetaan kevyen liikenteen väyliä alueille, joilla niiden liikenneturvallisuusvaikutukset ovat suurimmat. Vastuutaho on ELY -keskus (3,9).
- Lisätään teiden suoja-alueiden raivaamista eläinonnettomuuksien vähentämiseksi. Vastuutahoja ovat Lapin ELY -keskus ja Metsähallitus (3,9).
- Parannetaan mopon turvallisuutta kevyen liikenteen väylien suunnittelussa ja uudelleen merkitsemisessä. vastuutahoja ovat ELY-keskus ja kunnat (3,4).

5.5 Maastoajoneuvoliikenne

Lapissa on kuollut ja loukkaantunut viime vuosina yhä enemmän moottorikelkkailijoita ja mönkijöiden kuljettajia. Vakavat maastoliikenneonnettomuudet sattuvat usein reittien ja urien ulkopuolella ja alkoholin vaikutuksen alaisena.

Tutkijalautakunta on selvittänyt vuosien 2008- 2010 aikana 12 kuolemaan johtanutta maastoliikenneonnettomuutta.

Lakisääteisestä liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista ei löydy muuttujaa maastoliikenteelle. Kyseisen tyyppisissä tapauksissa on vuosien 2005-2009 aikana henkilövahinkoja sattunut yhteensä 489 eli keskimäärin 98 vuodessa. Niiden määrä on kasvanut vuosittain noin 10 %.

Maakunnan eri organisaatioissa - ELY-keskus, poliisi, Liikenneturva, sairaalat, moottorikelkkatehdas - on osaamista pitkältä ajalta etenkin onnettomuuksien syistä ja seuraamuksista tutkijalautakunnan tekemien lukuisten selvitysten vuoksi. Maastoajoneuvoliikenteen hallinnointia, ohjausta ja onnettomuustilastointia tulee kehittää jo suunnitelmakaudella uudelta pohjalta. Lapin ELY -keskus, varautuu uuteen valtakunnalliseen koordinaattorin rooliin mikäli sille osoitetaan siihen tarvittavat resurssit.

Ongelmien korjaamiseksi toimitaan seuraavasti:

- Osallistutaan kelkkareittien hallinnoinnin, suunnittelun ja kunnossapidon kehittämiseen. Vastuutaho on Lapin liikenneturvallisuusryhmä (3,7).
- Kehitetään maastoliikenneonnettomuuksien paikantamisjärjestelmää. Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä ja Liikennevakuutuskeskus (3,5).
- Lisätään valistusta ja suunnataan sitä niihin käyttäjäryhmiin, joilla onnettomuusriski on suurin. Korostetaan mm. turvallisen ajonopeuden merkitystä ja säännösteltyjen vesialueiden vaarallisuutta. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, poliisi, vanhemmat ja Kemijoki Oy (3,8).
- Koulutetaan safarioppaita ohjaamaan asiakkaiden toimintaa ja pitämään nopeudet alhaisina. Kaikkiin safarikelkkoihin tulisi asentaa ”kaasurajoitin”. Vastuutahoja ovat Liikenneturva, Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä sekä alan yrittäjät (3,6).
- Lisätään yhteistyötä alueen toimijoiden kesken innovatiivisten turvalaitteiden kehittämiseksi maastoajoneuvoliikenteeseen. (Esim. kehitetään uusi kypärämalli, joka on käyttökelpoinen kaikille maastoajoneuvojen käyttäjille). Vastuutahoja ovat Lapin liikenneturvallisuusryhmä, Lapin yliopisto ja alan yrittäjät (3,3).



Kuva: Liikenneturva.



Kuvat 29-30. Maastoliikenneajoneuvot näkyvät Lapin tieliikenteessä.

Muita Lapin liikenneturvallisuusfoorumissa esillä olleita toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat:

- Toimitaan aktiivisesti sekä maakunta- että kuntatasolla liikenneturvallisuusryhmissä asettamalla niihin pysyvän edustuksen (4,1).
- Järjestetään maakunnan liikenneturvallisuusfoorumi joka vuosi ja sinen hankitaan esitelmien pitäjiä ajankohtaisista liikenneturvallisuusongelmista (4,0).
- Tuetaan kuntien liikenneturvallisuustyötä ns. toimijamallilla (4,0).
- Osallistutaan aktiivisesti Barentsin alueen liikenneturvallisuusyhteistyöhön (3,2).

Foorumissa 15.11.2011 tehdyssä palautekyselyssä esitettiin myös seuraavia toimenpiteitä:

- Kovennetaan rattijuopumukseen syylistyneiden rangaistuksia.
- Veloitetaan työterveyshuoltoa kiinnittämään huomiota henkilön ajokykyyn.
- Edistetään muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöönottoa myös moottoriteiden ulkopuolella esimerkiksi pilottikohteina.
- Suunnataan liikenneturvallisuuden asennekasvatusta myös lasten ja nuorten vanhempiin.
- Otetaan nuoria mukaan liikenneturvallisuuden työryhmiin.
- Panostetaan joukkoliikenteen kehittämiseen.
- Kielletään moottorikelkkailu hiihtokeskustajamissa, jonne suunnataan myös valvontaa.

5.6 Barentsin alueen yhteistyö

Barentsin alueella arvioidaan tapahtuvan suunnitelmakaudella merkittävää taloudellista kehitystä, mikä lisää maiden välistä liikennettä ja samalla onnettomuusriskejä. Barentsin liikenneturvallisuusfoorumin tarkoituksena on kehittää ja toteuttaa liikenneturvallisuustyötä pitkäjänteisesti. Työhön kuuluu alueen liikenneturvallisuusongelmien analysointi, ehdotusten tekeminen niiden ratkaisemiseksi, hankealoitteiden tekeminen ja hankkeiden toteuttaminen sekä tietojen vaihtaminen maiden välillä parhaiden käytäntöjen levittämiseksi.

6. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Lapin tieliikenteessä on kuollut vuosina 2000 - 2009 yhteensä 168 henkilöä, mikä on 4,5 % koko maan tieliikennekuolemien määrästä. Valtakunnallisen suunnitelman arvioidaan toteutuessaan vähentävän yhteensä 55 tieliikennekuolemaa, josta Lapin osuus on luokkaa 2- 3 tieliikennekuolemaa. Tavoite on mahdollista saavuttaa, mutta se edellyttää edellä esitettyjen toimenpiteiden tehokasta ja laajaa toteuttamista sekä ohjaavien tahojen tähän tarkoitukseen mitoittamien resurssien riittävyyttä.

Vaikutusarvioinnin perusteella valtakunnallisessa suunnitelmassa viisi tärkeintä toimenpidekokonaisuutta ovat:

- turvalaitteiden käytön lisääminen
- ajokiellon käyttöönotto toistuvissa rikkomuksissa
- alkoholukon säättäminen pakolliseksi
- automaattivalvonnan lisääminen

Alueilla voidaan vaikuttaa vain osaan näistä tärkeimmistä toimenpiteistä.

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma tukee ja ohjaa Lapin liikenneturvallisuusryhmän sekä Lapin liikenneturvallisuusfoorumissa mukana olevien tahojen toimintaa. Suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja luvussa 5 esitettyjen yksittäisten toimenpiteiden toteutumista seurataan ja niistä raportoidaan vuosittain. Seurannan tavoitteena on tarkastella toimenpiteiden vaikuttavuutta ja toimivuutta. Seurannalla varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien/liikkujien tarpeissa tapahtuvat muutokset otetaan huomioon. Seurannan avulla pyritään kohdistamaan liikenneturvallisuustyön resurssit oikein.

Liikenneturvallisuusfoorumin jäsenet ovat antaneet painoarvot suunnitelmassa esitetyille toimenpiteille. Liikenneturvallisuusryhmän jäsenien organisaatioilla on lisäksi omia mittareita, liikenneturvallisuuden kehittymistä seurataan.



Perusohjeita tienkäyttäjille ja liikkujille:

- Jos ajat, et ota - jos otat, et aja.
- Kiinnitä aina turvavyö - myös takapenkillä.
- Aja aina enintään sallittuja nopeuksia ja sopeuta nopeutesi kelin ja liikenteen mukaan - varaa riittävästi aikaa matkaa varten.
- Vältä riskinottoa - harkitse aina ohittamista
- Tarkkaile liikenneympäristöä - varo myös eläimiä.
- Väsyneenä ja nälkäisenä ajaminen on riski - pidä tarvittaessa tauko ja nauti välipalaa.
- Noudata liikennesääntöjä - liikkeellä on aina muitakin.

Lähteet:

Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset;
Valmixa Oy 2006

Lapin läänin liikenneturvallisuussuunnitelma 2007-
2010; Lapin lääninhallitus 2007

Valtionhallinnon alueellisen liikenneturvallisuustyön
koordinointi Lapissa, Työryhmän loppuraportti; Lapin
lääninhallitus 2009

Lapin tieliikenteen turvallisuuden tilastoja ja tunnus-
lukuja; Lapin ELY -keskus 2011.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011 - 2014,
Luonnos 21.4.2011; LVM/Liikenneturvallisuusasian
neuvottelukunta 2011

Porokolarit ja niiden vähentäminen, Toimenpidesel-
vitys; Lapin ELY -keskus 2011

Barentsin alueen tienpitoviranomaisten välinen yh-
teistyösopimus ja Barentsin liikenneturvallisuusfoo-
rumin säännöt; 2011

Tutkijalautakuntien onnettomuustutkinta-aineisto vuo-
silta 2000 - 2010; LVK/Vakes 2011

Liite: Foorumin kokoonpano

Foorumeihin 2010 ja 2011 osallistuneet organisaatiot ja tahot:

- Lapin ELY-keskus
- Liikenneturva, Helsingin toimisto, Oulun toimisto ja Rovaniemen toimisto
- Lapin poliisilaitos
- Peräpohjolan poliisilaitos
- Liikkuva poliisi, Pohjois-Suomen tulosityksikkö ja Rovaniemen yksikkö
- Lapin aluehallintovirasto (AVI)
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Lapin syyttäjänvirasto
- Pohjois-Suomen Sotilasläänin Esikunta
- Lapin liitto
- Riistakeskus (Lapin riistanhoitopiiri)
- Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos (RKTL)
- Lapin sairaanhoitopiiri, LKS
- Lapin kunnat ja kaupungit; Enontekiö, Inari, Kemi, Kemijärvi, Keminmaa, Kittilä, Kolari, Muonio, Pello, Posio, Ranua, Rovaniemi, Salla, Savukoski, Simo, Sodankylä, Tervola, Tornio, Utsjoki, Ylitornio
- Lapin hätäkeskus
- Metsähallitus
- Paliskuntain yhdistys
- SKAL, Lapin liikenneyrittäjät ry
- Suomen taksiliitto ry, Lapin lääninyhdistys ry
- Lapin moottorikelkkailijat ry
- Kemi-Tornio Rahtarit
- Autoliitto Rovaniemen osasto
- Lapin ammattiopisto (LAO)
- Rovaniemen ammattikorkeakoulu (RAMK)
- Destia Oy
- YIT Oy
- Ramboll Oy
- Carement Oy
- SITO Oy
- A-Katsastus
- Liikennevakuutuskeskus VALT
- Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien Lapin tutkijalautakunta
- Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 9/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Lapin ELY-keskus		Julkaisuaika Joulukuu 2011		
		Julkaisija Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma Toimenpiteet vuosina 2011-2014				
Tiivistelmä				
<p>Lapin liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2011 – 2014 tukee alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman eettinen perusta on ajatus, että kenenkään Lapin teillä liikkuvan ei tarvitse joutua vakavan liikenneonnettomuuden uhriksi. Tavoite on yhtenevä jokaisen liikkujan omien tavoitteiden kanssa.</p> <p>Tilastojen mukaan piittaamattomuus liikennesäännöistä on merkittävin taustatekijä Lapissa tapahtuneissa vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan selvitysten mukaan onnettomuuksien taustalta löytyy mm. laiminlyöntejä nopeusrajoitusten noudattamisessa ja turvavyön käyttämisessä sekä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamista. Lapille ja koko Pohjois-Suomelle ominaisia muusta maasta poikkeavia piirteitä ovat maastoajoneuvoliikenteen onnettomuuksien ja porokolareiden suuri määrä.</p> <p>Lapin liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt lyhyemmän aikavälin toimenpiteet kohdistuvat valtakunnallisen suunnitelman tavoin ajokuntoon, liikennekäyttäytymiseen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lisäksi toimenpiteitä kohdistetaan maastoajoneuvoliikenne- ja porokolarionnettomuuksien vähentämiseen. Yhteistyötä liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään myös Barentsin alueen maiden kesken. Työhön kuuluu parhaiden käytäntöjen vertailu ja hyödyntäminen, liikenneturvallisuusongelmien analysointi ja esitysten tekeminen niiden ratkaisemiseksi.</p> <p>Lapin nykyinen liikennejärjestelmä perustuu vahvasti maantieyhteyksiin. Matkailun volyymin kasvaminen, kaivostoiminnan laajeneminen, energiaa tuottavien voimaloiden rakentaminen sekä Koillisväylän avautuminen synnyttävät tulevaisuudessa uutta liikennettä, mikä vaatii panostamista liikenneturvallisuuteen myös pidemmällä aikavälillä liikennejärjestelmäsuunnittelun tasolla.</p>				
Asiasanat Liikenneturvallisuus, Lappi				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-414-5	ISSN-L 1799-3865	ISSN (painettu)	ISSN (verkojulkaisu) 1799-3873
Kokonaissivumäärä 34	Kieli suomi		Hinta (sis. alv 8%)	
Julkaisun myynti/jakaja				
Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/lappi/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika				

Lapin elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 8060
96101 Rovaniemi
puh. 020 636 0010
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257-414-5 (PDF)

ISSN-L 1799-3865

ISSN 1799-3873 (verkkojulkaisu)