

## 9.4 Liikenneturvallisuus

### Arviointiasetelma

Arvioinnin kohteena on läänin liikenneturvallisuustilanne, lääninhallituksen kunnille antaman liikenneturvallisuustyön tuki sekä kuntien liikenneturvallisuustyön tila. Liikenne- ja viestintäministeriö on rajannut arviointikohteen ja määritellyt arviointikriteerit.

Arvioitavat tavoitteet on määritelty valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta<sup>1</sup>. Vuonna 1997 tehdystä periaatepäätöksessä tavoitteeksi asetettiin, että liikennekuolemien vuotuinen määrä jäisi vuonna 2005 alle 250. Viime vuoden valtioneuvosto tarkisti asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tämän valtakunnallisen tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että Länsi-Suomessa liikennekuolemien määrä on enintään 83 kyseisenä vuonna.

Valtioneuvosto asetti myös ensimmäistä kertaa pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision. Sen mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman<sup>2</sup> toteuttamiseksi ja asetetun liikenneturvallisuustavoitteen 2001-2005 saavuttamiseksi valtioneuvosto on painottanut tarvittavissa toimenpiteissä useita toiminnan osa-alueita. Alueellista liikenneturvallisuustyötä koskevia toimenpiteitä ovat seuraavat: 1) kunnat asettavat tavoitteeksi ajantasaisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen ja sen toteuttamisen eri sektoreiden yhteistyönä, 2) liikenneturvallisuuden pitää olla ensisijainen tavoite liikennesuunnittelussa ja osa kuntien laatu- ja suunnittelujärjestelmiä, 3) lääninhallitusten tehtävänä on motivoida ja tukea kuntien työtä. Yhtenä toimenpiteenä on lisätä poliisin panostusta liikennevalvontaan niin, että se vastaa 1990-luvun alun tasoa.

Valtioneuvoston asettaman liikenneturvallisuustavoitteen pohjalta on alueellisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa asetettu henkilövahinko-onnettomuuksien, niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden vähenemistavoitteet. Liikenneturvallisuustyön painopistealueet noudattelevat pääosin valtakunnallisen suunnitelman painopistejakoa. Kaikilla neljällä läänin osa-alueella on hiukan erilaiset painopisteet johtuen alueiden erityispiirteistä, liikenneverkosta ja tapahtuneista onnettomuuksista. Liikenneturvallisuuden arvostamista ja taajamien turvallisuuden parantamista on painotettu kaikkialla läänissä. Arviointikysymykset ja arviointikriteerit on esitetty seuraavassa taulukossa.

Pääasiallisena arviointiaineistona on käytetty Tilastokeskuksen ja Liikenneturvan tieliikenneonnettomuuksia koskevia vuosittaisia julkaisuja<sup>3</sup> sekä tiehallinnon<sup>4</sup> ja poliisin<sup>5</sup> ylläpitämiä rekisterejä. Vuoden 2001 henkilövahinko-onnettomuuksista, niissä loukkaantuneista ja kuolleista on ollut käytettävissä ennakkotiedot. Lisäksi on hyödynnetty Tampereen palveluyksikön ja Turun toimipisteen kunnille tehtyjä kyselyjä sekä lääninhallituksen omia tietoja. Lisäksi käytettävissä on ollut VTT:n tutkimusraportti Länsi-Suomen läänin maakuntien liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelmista<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001.

<sup>2</sup> Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005.

<sup>3</sup> Tieliikenneonnettomuudet 1999, 2000. Liikenne ja matkailu. Tilastokeskus ja Liikenneturva.

<sup>4</sup> Tiehallinnon onnettomuusrekisteri.

<sup>5</sup> Poliisin tulostietojärjestelmä.

<sup>6</sup> Länsi-Suomen läänin maakuntien liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelma. VTT rakennus- ja yhdyskuntatekniikka. Tutkimusraportti RTE4397/01.

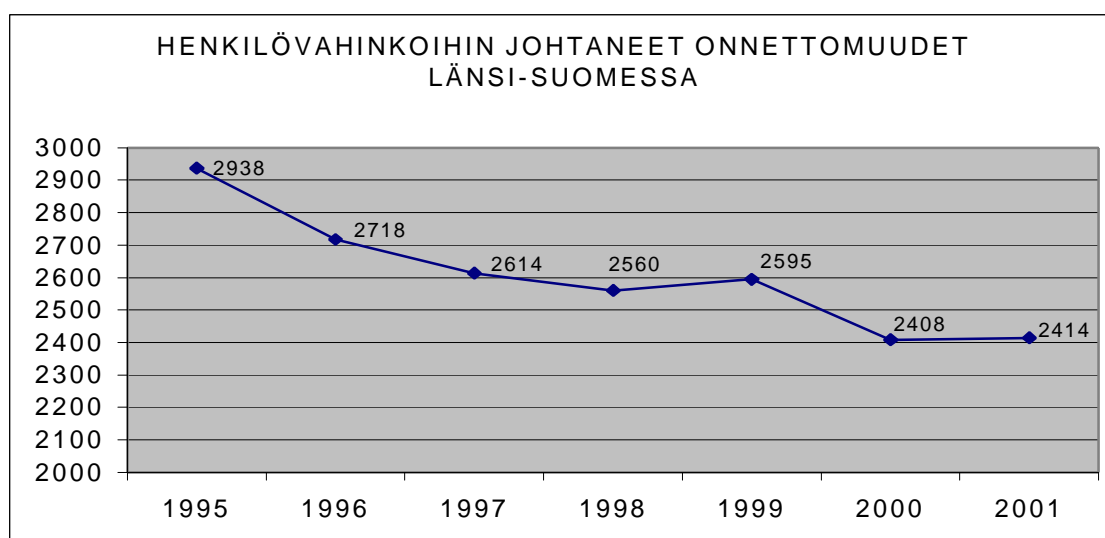
Arviointikysymykset	Arviointikriteerit (indikaattorit)
1) Läänin liikenneturvallisuuksien tilanne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys vuodesta 1995 lähtien</li> <li>• liikenteessä kuolleet / 100 000 asukasta vuosina 1999, 2000 ja 2001</li> <li>• liikenteessä loukkaantuneet / 100 000 asukasta vuosina 1999, 2000 ja 2001</li> <li>• henkilövahinko-onnettomuuksien osuus yleisillä teillä /kaduilla ja kaavateillä vuosina 1998, 1999 ja 2000</li> <li>• rattijuopumukset vuosilta 1999, 2000 ja 2001</li> </ul>
2) Läänin liikenneturvallisuuksien tuki kunnille	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lääninhallituksen eri sektoreiden järjestämät tilaisuudet</li> <li>• muut liikenneturvallisuuksien liittyvät palvelut</li> </ul>
3) Kuntien liikenneturvallisuuksien tila	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ajanmukaisten liikenneturvallisuuksien suunnitelmien määrä</li> <li>• liikenneturvallisuuksien ryhmien määrä</li> <li>• poliisin liikenneturvallisuuksien määrä ja muutos vuosina 1999, 2000 ja 2001</li> </ul>

## Arviointitulokset

### Läänin liikenneturvallisuuksien tilanne

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet aina viime vuoteen saakka (kuva 1). Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan viime vuonna onnettomuuksia kirjattiin kaikkiaan 2414, mikä on kuusi enemmän kuin edellisellä vuonna. Vuosina 1995-2000 tapahtui yhteensä 901 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Niiden osuus koko maan kuolemaan johtaneista onnettomuuksista oli lähellä 40 prosenttia. Vastaava luku loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osalta pysyi noin 37 prosentissa.

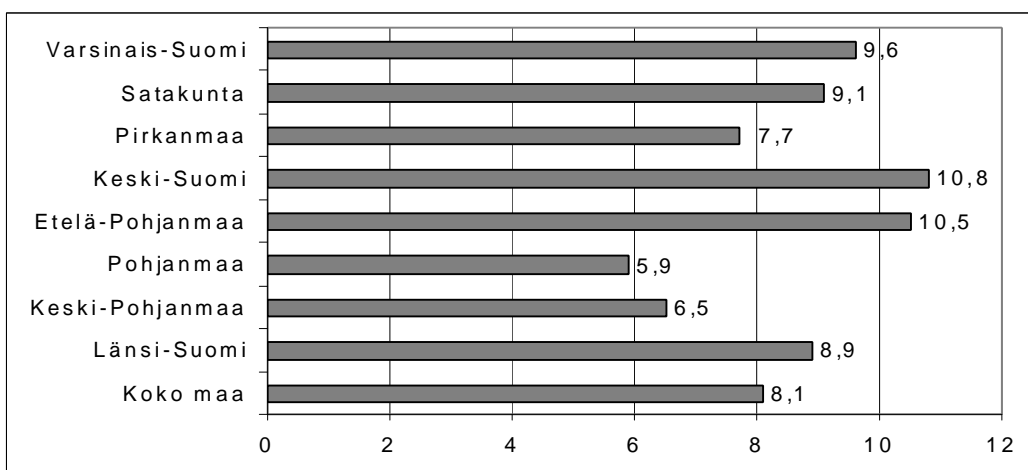
Kuva 1. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet Länsi-Suomen läänissä vuosina 1995 - 2001



Henkilövahinko-onnettomuuksissa kuoli vuonna 2001 ennakkotiedon mukaan 174 henkilöä, mikä on 17 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna. Pirkanmaalla viime vuosi oli erityisen synkkä. Liikennekuolemien määrä kaksinkertaistui. Tieliikennekuolemien määrä on vuodesta 1995 lähtien sahanut 180 – 150 välillä. Kehitys on seurannut koko maan kehitystä.

Kun liikenteessä kuolleitten määrä suhteutetaan asukasluukuun, on Länsi-Suomen läänin tilanne huonompi koko maahan nähden. Synkimmät alueet läänissä ovat Etelä-Pohjanmaa, Satakunta, Keski-Suomi ja Varsinais-Suomi (kuva 2).

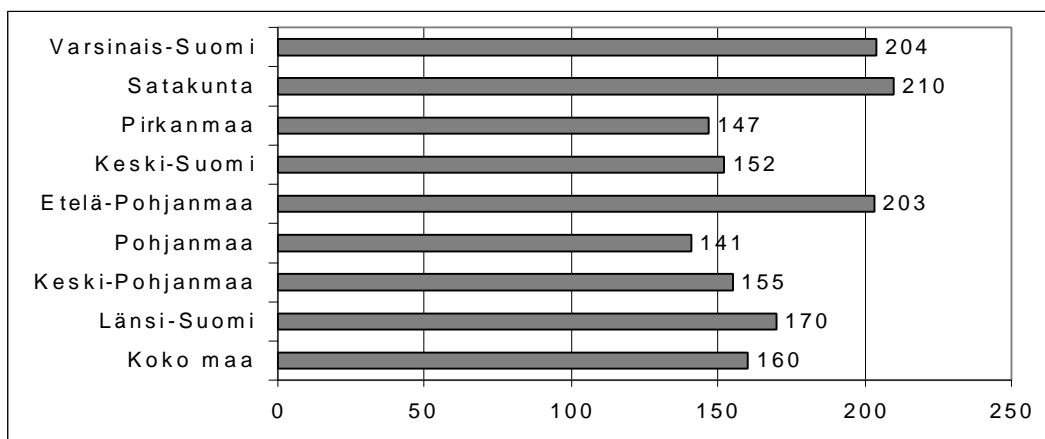
**Kuva 2. Kuolleet 100 000 asukasta kohden Länsi-Suomen läänin maakunnissa (keskiarvo 1999-2001)**



Vuosina 1997–1999 henkilövahinko-onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä pysyi lähes samana. Vuonna 2000 tilanne parani selvästi. Viime vuonna loukkaantuneiden määrä (3116 loukkaantunutta) kääntyi jälleen lievään kasvuun. Kehitys 1990-luvun puoliväin jälkeen on noudattanut koko maan kehitystä.

Kun vastaavasti loukkaantuneiden määrä suhteutetaan asukasluukuun, ovat edelleen Satakunta, Varsinais-Suomi ja Etelä-Pohjanmaa läänin pahimmat maakunnat. Keski-Suomessa sen sijaan loukkaantuneiden määrä oli alle läänin tason (kuva 3).

**Kuva 3. Loukkaantuneet 100 000 asukasta kohden Länsi-Suomen läänin maakunnissa (keskiarvo 1999–2001)**



VTT:n vuonna 2001 tekemässä tutkimuksessa on selvitetty Länsi-Suomen läänin maakuntien liikenneturvallisuustasoa suhteuttamalla kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä autojen määrään ja yleisten teiden liikennesuoritteeseen. Myös tämä riskitarkastelu osoitti, että Varsinais-Suomen, Satakunnan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen liikenneturvallisuuden taso on heikompi kuin keskimäärin läänissä ja koko maassa.

Runsas 50 prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu yleisillä teillä (taulukko 1). Etelä-Pohjanmaalla asutus on levinnyt nauhamaisesti haja-asutusalueiden teiden varsille, mikä on aiheuttanut hyvin suuren liittymätiheyden ja sen myötä turvallisuusongelmia. Yhdyskuntarakenteen hajoaminen pitkin pääteiden varsia on ongelma myös Keski-Suomessa. Maakunnan läpi kulkee kaksi merkittävää päätieta, joissa liikkuu paljon pitkämatkalaista liikennettä ja raskasta liikennettä.

**Taulukko 1. Henkilövahinko-onnettomuuksien osuus (%) yleisillä teillä / kaduilla ja kaavateillä Länsi-Suomen maakunnissa**

Maakunta	1998		1999		2000		1998–2000 (k.a.)	
	Yl.tiet / kadut, kaavatiet %		yl.tiet / kadut, kaavatiet %		yl.tiet / kadut, kaavatiet %		yl.tiet / kadut, kaavatiet %	
Varsinais-Suomi	50	50	55	45	52	48	52	48
Satakunta	50	50	55	45	46	54	50	50
Pirkanmaa	40	60	44	56	41	59	42	58
Keski-Suomi	71	29	73	27	68	32	70	30
Etelä-Pohjanmaa	62	38	66	34	63	37	63	37
Pohjanmaa	51	49	56	44	51	49	52	48
Keski-Pohjanmaa	51	49	62	38	52	48	55	45
Länsi-Suomi	52	48	57	43	52	48	53	47

Kolmen viimeisen vuoden aikana rattijuopumusten määrä on hiukan lisääntynyt läänissä. Tapauksia kirjattiin vuonna 2001 yhteensä 7 616. Maakunnista Pirkanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla on kiinnijääneiden rattijuoppojen määrä lisääntynyt eniten.

**Taulukko 2. Rattijuopumukset Länsi-Suomen läänissä maakunnissa vuosina 1999-2001**

	Vuosi 1999	Vuosi 2000	Vuosi 2001	%-ero 1999-2000	%-ero 2000-2001
Pirkanmaa	1 578	1 606	1 732	1,8	7,8
Keski-Suomi	1 258	1 268	1 275	0,8	0,6
Pohjanmaa	539	514	502	-4,6	-2,3
Etelä-Pohjanmaa	890	907	840	1,9	-7,4
Keski-Pohjanmaa	273	285	305	4,4	7,0
Varsinais-Suomi	1 895	1 953	1 912	3,1	-2,1
Satakunta	999	1 075	1 050	7,6	-2,3
Länsi-Suomi	7 432	7 608	7 616	2,4	0,1

Liikkuva poliisi on useana vuotena peräkkäin lisännyt rattijuopumusvalvontaa mm. puhaluksia lisäämällä. Tämä näkyy kiinnijääneiden rattijuoppojen määrän lisäyksenä. Vuosittaiset rattijuopopotkimukset osoittavat, että Länsi-Suomen läänissä liikennevirrassa esiintyvien rattijuoppojen määrä on vähentynyt. Vuonna 1999 rattijuoppojen määrä 10 000 kuljettaja kohden oli 16, kun viime vuonna vastaava luku oli 12.

## **Läänin liikenneturvallisuustyön tuki kunnille**

Liikenneturvallisuustyö ei ainakaan toistaiseksi kuulu lääninhallitusten lakisääteisiin tehtäviin. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta on esitetty, että selvitetään mahdollisuudet sisällyttää liikenneturvallisuustyö lakisääteisten tehtävien joukkoon. Lääninhallituksella ei myöskään ole käytettävissä erillistä rahaa liikenneturvallisuustyöhön.

Länsi-Suomen lääninhallitusten yhteydessä toimii koko lääniä koskeva liikenneturvallisuusneuvottelukunta sekä neljä alueellista liikenneturvallisuustyöryhmää. Alueellisissa työryhmissä on edustus lääninhallituksen eri osastoilta sekä merkittävimmistä liikenneturvallisuustyötä tekeviltä tahoilta. Alueelliset työryhmät ovat tukeneet kuntien liikenneturvallisuustyötä järjestämällä erilaisia tilaisuuksia. Viime vuonna poikkeuksellisesti tilaisuuksia ei ollut. Tämä johtuu siitä, että liikenneosastolla alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittäminen on vienyt suuren osan työajasta.

Aikaisempina vuosina pidetyissä tilaisuuksissa on ollut kaksi käytäntöä. Pirkanmaalla, Satakunnassa ja Varsinais-Suomessa on pidetty maakunnallisia seminaareja. Vaasan palveluyksikkö on järjestänyt tilaisuudet erikseen suomenkielisille ja ruotsinkielisille kunnille. Keski-Suomessa tilaisuuksiin on kutsuttu 2-3 seutukuntaa kerrallaan. Seminaarien sisältö on rakennettu siten, että asiat koskettavat eri hallintokuntien edustajia. Tiehallinto ja Liikenneturva ovat olleet lääninhallituksen läheisiä yhteistyötahoja.

Kaikki läänin kunnat ovat nimenneet liikenneturvallisuuden yhdyshenkilön. Heidän kautta liikenneosasto pitää yhteyttä kuntiin. Liikenneosasto on järjestänyt yhdyshenkilöille myös informaatiotilaisuuksia. Tällöin ohjelmassa ovat olleet esillä lähinnä eri tahojen ajankohtaiset asiat (Liikenneturva, Tiehallinto).

Vuosittaisen liikenneturvallisuuspalkinnon jakamisen ovat ottaneet ohjelmaansa Keski-Suomen, Pirkanmaan ja Vaasan alueelliset palveluyksiköt. Palkinnon tavoitteena on ollut huomioida esimerkillistä liikenneturvallisuustyötä. Palkinnon saaja voi olla kunta, kylätoimikunta, yritys, koulu, yksityinen henkilö tai muu taho.

Keski-Suomessa on saatu hyviä kokemuksia kuntatilaisuuksista, joissa on käsitelty koulu- ja laisten liikenneturvallisuutta. Ne on tarkoitettu koululaisia kuljettaville taksiautoilijoille ja linja-autoyrittäjille sekä oppilaiden vanhemmille ja koulukuljetuksia järjestäville kunnan virkamiehille.

Sosiaali- ja terveystieteiden osasto on järjestänyt Vaasassa liikenneturvallisuuteen liittyvän koulutustilaisuuden terveydenedistämisen yhdyshenkilöille ja ehkäisevän päihdetyön yhdyshenkilöille. Kokemukset ovat olleet myönteisiä.

## **Kuntien liikenneturvallisuustyön tila**

Läänin 89 (43 %) kunnassa on tehty tai tekeillä liikenneturvallisuussuunnitelma. Aikaisemmin kunnassa laadittiin erillinen liikenneympäristösuunnitelma ja erillinen liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma. Usein tehtiin pelkästään liikenneympäristösuunnitelma. Nykyisin liikenneturvallisuutta tarkastellaan kokonaisuutena ja erillisten suunnitelmien sijaan laaditaan yksi kokonaisuunnitelma. Tämä edesauttaa kaikkia hallintokuntia ottamaan vastuuta liikenneturvallisuustyöstä. Länsi-Suomen läänin 89 suunnitelmasta noin kaksi kolmasosaa on uudenmallisia suunnitelmia. Tarkastelussa ovat olleet mukana vuodesta 1990 lähtien valmistuneet suunnitelmat.

Suhteellisesti eniten (56 % kunnista) suunnitelmia ovat tehneet Keski-Suomen kunnat. Kaikki suunnitelmat on laadittu vuoden 1997 jälkeen. Liikenneturvallisuussuunnitelmat on pääsääntöisesti laadittu useamman kunnan yhteistyönä. Keski-Suomessa on asetettu tavoitteeksi, että vuoden 2003 loppuun mennessä kaikissa kunnissa on ajanmukainen liikenneturvallisuussuunnitelma.

Pohjanmaan maakunnissa on 24 (42 % kunnista) kunnalla liikenneturvallisuussuunnitelma. Pirkanmaan kaikki 8 (28 %) suunnitelmaa ovat valmistuneet vuoden 1998 jälkeen. Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa on lähes puolella kunnista suunnitelma (40 kpl). Joukossa on neljäsosa 1990-luvun alkupuolella valmistuneita suunnitelmia

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt kunnille vuodesta 1999 lähtien ns. kannustinrahaa liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettuihin hankkeisiin. Tällä rahoituksella on ollut tärkeä merkitys kunnille. Länsi-Suomen läänistä 17 kuntaa on saanut rahoitusta liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan.

Kuntien poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmiä on perustettu 49 kuntaan. Luku voi olla hieman korkeampikin, sillä kaikista kunnista ei ollut tietoa käytettävissä. Mukana ovat kaikki ryhmät riippumatta siitä toimivatko ne vai eivät. Monessa kunnassa toiminta on hiipunut tai ei ole lähtenyt käyntiin toivotulla tavalla. Työryhmä on Pirkanmaan palveluyksikön tekemän kyselyn mukaan maakunnan 11 kuntaan on nimetty liikenneturvallisuustyöryhmä. Turun toimipisteen tekemän kartoituksen mukaan työryhmä on 13 Varsinais-Suomen ja Satakunnan kunnassa. Keski-Suomessa toimii 12 ja Pohjanmaan maakunnissa 13 ryhmää.

Paikallispoliisin työajasta yhä vähemmän jää liikenneturvallisuustyöhön. Viimeisen kolmen vuoden aikana liikenneturvallisuustyön määrän osuus on pudonnut 3,7 prosentista 2,5 prosenttiin. Poliisin tulostietojärjestelmästä saadut luvut eivät ole täysin luotettavia, koska työajan erittelyssä on ollut puutteita.

Liikkuvan poliisin työajasta 68 prosenttia on liikennevalvontaa.

### **Johtopäätökset**

- ✓ Liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys on pysähtynyt. Varsinais-Suomi, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Suomi ovat liikenneturvallisuudeltaan läänin vaarallisimmat maakunnat.
- ✓ Kunnat ovat viime vuosina aktivoituneet liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan, mutta suunnitelmien määrä on läänissä edelleen alhainen. Suunnitelman olemassaolo ei ole välttämätön edellytys aktiiviselle liikenneturvallisuustyölle, eikä se takaa sitä. Se antaa kuitenkin työhön tavoitteellisuutta ja luo pohjaa pitkäjänteiselle liikenneturvallisuustyölle.
- ✓ Kuntien liikenneturvallisuustyössä hallinnonalojen välinen yhteistyö on vielä vähäistä.

## Suosituks

- ⇒ Kunnat laativat liikenneturvallisuussuunnitelman. Etenkin pienten kuntien on järkevää laatia suunnitelma usean kunnan yhteistyönä.
- ⇒ Kunnat tehostavat hallintokuntien ja sidosryhmien välistä yhteistyötä tavoitteellisen ja systemaattisen liikenneturvallisuustyön edistämiseksi.
- ⇒ Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa kannustinrahoituksen myöntämistä kuntien liikenneturvallisuussuunnitteluun

### Arviointiryhmä

Eskelinen Jukka, terveydenhuollontarkastaja, Vaasan alueellinen palveluyksikkö

Hirsiaho Aimo, lääninsosiaalitarastaja, Jyväskylän alueellinen palveluyksikkö

Jääskeläinen Antti, lääninoikeuslääkäri, Turun toimipaikka

Lehto Juha, komisario, Turun toimipaikka

Malinen Rauni, liikennesuunnittelija (teemavastaava), Jyväskylän alueellinen palveluyksikkö