

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011–2014

Luonnos 21.4.2011

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	3
2.	Turvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja haasteita	5
3.	Tavoitteet.....	10
4.	Pitkän aikavälin strategiset linjaukset	11
5.	Keskeiset toimet 2011–2014.....	14
5.1	AJOKUNTO.....	14
1.	Rattijuopumuksen vähentäminen.....	14
2.	Ajoterveyden arviointi.....	16
5.2	LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	18
3.	Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö	18
4.	Nuorten liikennekäyttämiseen vaikuttaminen	20
5.3	TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN	22
5.	Taajamaliikenteen rauhoittaminen	22
5.4	MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	23
6.	Päätiekuolemien torjunta.....	23
6.	Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta.....	26
6.1	Toimenpiteiden vaikutusten arviointi	26
6.2	Suunnitelman toteuttaminen.....	27
6.3	Seuranta.....	28

1. Johdanto

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio: *Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä*. Vision eettisenä lähtökohtana on se, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin, esimerkiksi liikenteen aikasäästöihin. Visio jakaa vastuuta yhtäältä liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä vastaaville siitä, että liikennejärjestelmä sopeutetaan ihmisen ominaisuuksiin, toisaalta kullekin tienkäyttäjälle edellyttämällä tältä sääntöjen noudattamista ja turvalaitteiden käyttöä.

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

Tieliikenteen turvallisuudelle vuoteen 2010 ulottuva vision välitavoite edellytti, että liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä vähenee alle 250:n. Pitkän aikavälin tavoitteena on edelleen jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä on enintään 100 vuonna 2025.

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen vuosikymmenen aikana (vv. 2000–2009) liikennekuolemien määrä on vähentynyt 396:sta 279 kuolleeseen ja loukkaantuneiden määrä 8508:sta 8057:ään. Ennakkotietojen mukaan vuonna 2010 tieliikenteessä kuoli 270 henkilöä. Siten vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta ei aivan saavutettu.

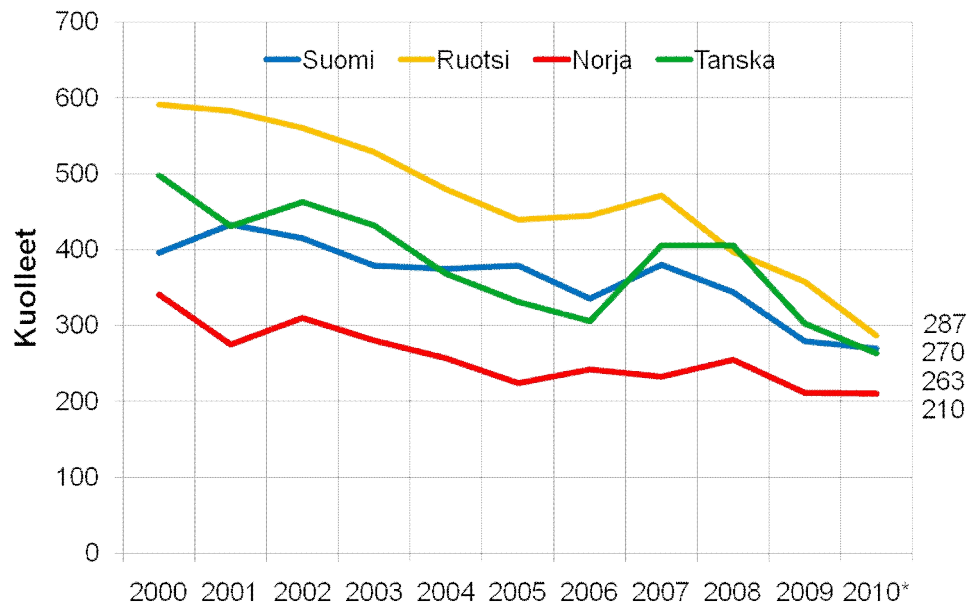
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on myös kansainvälisesti yhteinen tavoite. Suomen tavoitteena on olla viiden parhaan Euroopan maan joukossa. Vaikka Suomessa tieliikennekuolemien määrä on laskenut sekä absoluuttisesti että asukaslukuun suhteutettuna, ero parhaisiin maihin ei ole kaventunut. Sijoituksemme on viime vuosina heikentynyt siten, että asukaslukuun suhteutettuna Suomi oli vuonna 2009 yhdeksännellä sijalla Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa¹ eli enää niukasti kymmenen parhaan maan joukossa.

Eurooppalaisessa vertailussa Suomi jäi Pohjoismaista selvästi Ruotsin (1.) ja Norjan (5.) jälkeen vuonna 2009. Tanska oli 11. Vuonna 2010 Ruotsin liikenneturvallisuuskehitys jatkui edelleen hyvänä. Sen menestyksen on selitetty johtuvan muun muassa nopeusrajoitusten paremmasta noudattamisesta, kohtaamisvapaan tieverkon rakentamisesta, kuntien parantuneesta liikenneympäristöstä ja ajoneuvoturvallisuuden kehittymisestä².

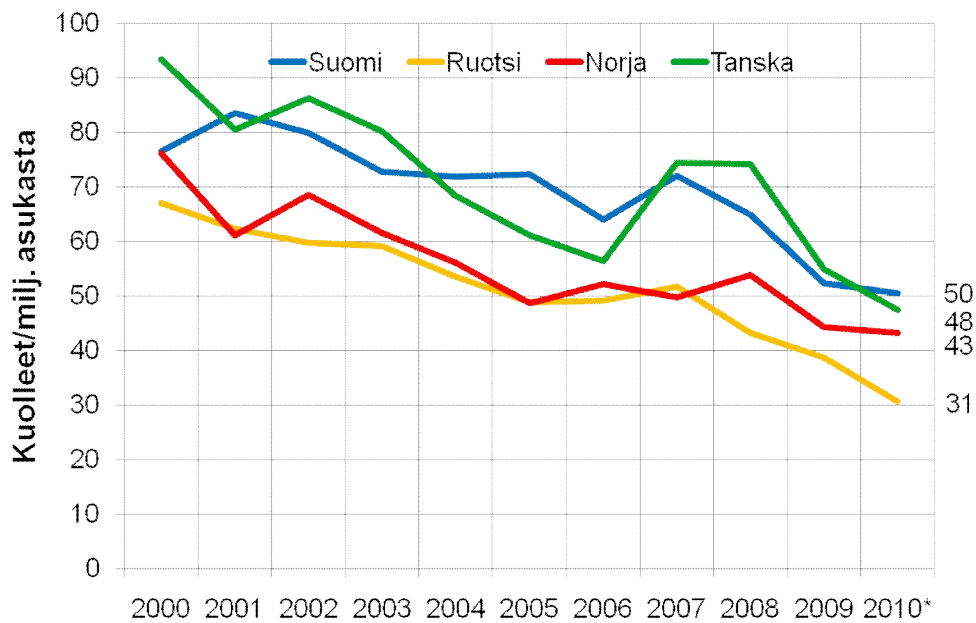
Kuvissa 1 ja 2 on esitetty Pohjoismaiden liikenneturvallisuuskehitys 2000-luvulla. Vuoden 2010 ennakkotietojen perusteella Suomen sijoitus pohjoismaisessa vertailussa on heikentynyt.

¹Road Safety Target in Sight: Making up for lost time, 4th Safety PIN Report. European Transport Safety Council. 2010

²Tieliikenteen turvallisuus. Liikenneturvallisuussuunnitelman 2011–2014 taustaraportti. LVM 35/2010 ja Antalet döda i vägtrafiken det lägsta på nästan 100 år – Sverige klarar EUs halveringsmål. Pressmeddelande 3.1.2011. Trafikverket



Kuva 1. Pohjoismaissa tieliikenteessä kuolleet vuosina 2000 – 2010, vuosi 2010 ennakkotietoja. Lähde: Liikenneturva ja NVF.



Kuva 2. Pohjoismaissa tieliikenteessä kuolleet miljoonaa asukasta kohti vuosina 2000 – 2010, vuosi 2010 ennakkotietoja. Lähde: Liikenneturva ja NVF.

2. Turvallisuuskehityksen pääpiirteitä ja haasteita

Eri-ikäisten tienkäyttäjien väestöön suhteutettua kuoleman- ja loukkaantumisriskiä on havainnollistettu kuvissa 3 ja 4 (vuosien 2006–2009 tilastot). Liikennekuolemien väkilukuun suhteutettu osuus kasvaa tuntuvasti siirryttäessä lapsista nuoriin. Osuus kasvaa selvästi myös keski-ikäisistä iäkkäisiin. Nuorilla 18–20-vuotiailla riski kuolla liikenteessä on noin kolminkertainen ja yli 75-vuotiailla kaksinkertainen keski-ikäisiin verrattuna. Eniten tieliikenteessä kuolla henkilöauton kuljettajana ja matkustajana.

Kuolleet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009									
Ikä	Tienkäyttäjä								
	Yhteensä	JK	PP	Mopo	MP	HA kulj.	HA matk.	Muu	
0-5	0,6	22 %	0 %	0 %	0 %	0 %	78 %	0 %	0 %
6-9	0,9	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %	63 %	13 %	13 %
10-14	1,3	31 %	25 %	19 %	6 %	0 %	19 %	0 %	0 %
15-17	11,0	6 %	3 %	30 %	18 %	2 %	39 %	2 %	2 %
18-20	18,2	4 %	1 %	0 %	4 %	61 %	26 %	4 %	4 %
21-24	9,6	4 %	1 %	0 %	14 %	56 %	22 %	3 %	3 %
25-34	7,1	5 %	3 %	2 %	16 %	46 %	17 %	11 %	11 %
35-44	5,1	8 %	2 %	1 %	16 %	49 %	13 %	10 %	10 %
45-54	5,6	13 %	2 %	0 %	8 %	51 %	13 %	13 %	13 %
55-64	5,4	18 %	13 %	2 %	5 %	42 %	9 %	11 %	11 %
65-74	6,7	22 %	16 %	2 %	1 %	43 %	13 %	4 %	4 %
75-	11,1	30 %	14 %	3 %	0 %	38 %	11 %	3 %	3 %
Yhteensä	6,3	13 %	7 %	4 %	9 %	43 %	17 %	7 %	7 %

Kuva 3. Kuolleet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006-2009									
Ikä	Tienkäyttäjä								
	Yhteensä	JK	PP	Mopo	MP	HA kulj.	HA matk.	Muu	
0-5	23	19 %	5 %	0 %	0 %	0 %	70 %	6 %	6 %
6-9	52	21 %	32 %	1 %	0 %	0 %	42 %	5 %	5 %
10-14	118	12 %	38 %	20 %	3 %	1 %	23 %	4 %	4 %
15-17	654	2 %	5 %	57 %	14 %	1 %	17 %	3 %	3 %
18-20	468	3 %	5 %	2 %	3 %	52 %	29 %	6 %	6 %
21-24	278	4 %	7 %	2 %	9 %	44 %	26 %	8 %	8 %
25-34	181	5 %	8 %	2 %	11 %	46 %	19 %	10 %	10 %
35-44	145	5 %	10 %	2 %	11 %	46 %	15 %	11 %	11 %
45-54	132	7 %	13 %	2 %	10 %	43 %	14 %	12 %	12 %
55-64	107	10 %	15 %	2 %	4 %	41 %	17 %	13 %	13 %
65-74	101	13 %	19 %	2 %	1 %	37 %	21 %	7 %	7 %
75-	92	22 %	18 %	2 %	0 %	35 %	18 %	5 %	5 %
Yhteensä	158	7 %	11 %	11 %	8 %	34 %	20 %	8 %	8 %

Kuva 4. Loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin ikäryhmän 100 000 henkilöä kohden, keskiarvo vuosilta 2006–2009. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Turvallisuuskehitys ikäryhmittäin 2000-luvulla käy ilmi taulukosta 1.

Turvallisuuskehitys	vuosi 2000	2000–2004 (ka/v)	2005–2009 (ka/v)	vuosi 2009
Lapset (0–14-vuotiaat)				
Kuolleet	20	18	11	6
Loukkaantuneet	731	701	593	541
Nuoret (15–24-vuotiaat)				
Kuolleet	67	85	80	74
Loukkaantuneet	2510	2620	2959	3021
Työikäiset (25–64-vuotiaat)				
Kuolleet	203	197	172	130
Loukkaantuneet	4338	4369	4090	3666
Iäkkäät (yli 65-vuotiaat)				
Kuolleet	106	99	81	69
Loukkaantuneet	929	900	874	829
Kaikki ikäryhmät yhteen- sä				
Kuolleet	396	399	344	279
Loukkaantuneet	8508	8590	8516	8057

Taulukko 1. Turvallisuuskehitys ikäryhmittäin 2000-luvulla.

Kuolemat ja loukkaantumiset ovat vähentyneet maanteillä 2000-luvulla. Niillä tapahtuu kaksi kolmasosaa kuolemantapauksista ja noin puolet loukkaantumisista. Noin puolet pääteiden kuolonuhreista menehtyy nokkakolarissa - seuraavaksi eniten heitä kuolee suistumis- ja kääntymisonnettomuuksissa. Muilla maanteillä ihmisiä menehtyy eniten suistumis- ja sitten kohtaamisonnettomuuksissa.

Taajamaliikenteessä kuolleiden määrä on 2000-luvulla vähentynyt, mutta sen osuus kaikista tieliikenteestä kuolleista on kuitenkin noussut. Loukkaantumiset ovat taajamissa 2000-luvulla hieman lisääntyneet.

Noin kolmannes taajamaliikenteen uhreista on kuollut jalankulkijana. Seuraavaksi eniten kuolleita on suistumis- ja risteys-onnettomuuksissa. Taajamissa ihmisiä on loukkaantunut eniten risteävien ajosuuntien ja toiseksi eniten suistumisonnettomuuksissa.

Henkilöautolla matkustavat

Viime vuosikymmenen aikana henkilöautossa matkustavien liikennekuolemat ovat vähentyneet neljänneksellä ja loukkaantumiset 15 prosenttia. Kaikista henkilöautossa kuolleista ja loukkaantuneista noin kolmannes on 15–24-vuotiaita nuoria.

Jalankulkijat ja polkupyöräilijät

2000-luvun aikana jalankulkijoiden liikennekuolemat ovat vähentyneet puolella ja loukkaantumiset kolmanneksella.

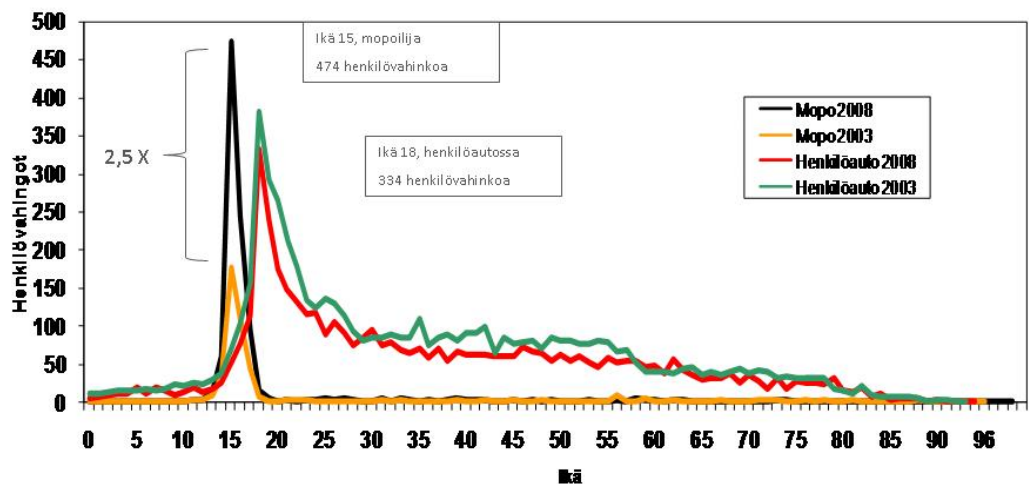
Taajamissa onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti kadunylityksessä. Kuolemista noin kolmannes ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtuu suojateillä. Jalankulkijoina menehtyneistä noin puolet ja loukkaantuneista joka neljäs on yli 64-vuotiaita. Lähes puolet kaikista jalankulkijaonnettomuuksista tapahtuu vuoden pimeimpänä aikana loka-tammikuussa. Tälle ajanjaksolle keskittyvät erityisesti suojateillä tapahtuneet onnettomuudet.

Polkupyöräilijöiden liikennekuolemat ovat 2000-luvulla vähentyneet kolmanneksen ja loukkaantumiset viidenneksellä. Onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamissa ja erityisesti kärkikolmiolisissa risteyksissä. Pääosa kuolemantapauksista on auton ja polkupyörän törmäyksiä. Kuolleista pyöräilijöistä yli puolet on yli 64-vuotiaita.

Mopoilijat ja moottoripyöräilijät

Viime vuosikymmenen aikana mopoilijoiden liikennekuolemien määrä on pysytellyt lähes samalla tasolla, mutta loukkaantumiset ovat 2,5 kertaistuneet (kuva 5). Kehitys on seurannut mopojen määrän kasvua. Yleistä kehitystä nopeammin on kasvanut mopon matkustajana loukkaantuneiden määrä.

Mopoilijoiden kuolemantapauksista kaksi kolmasosaa sattuu taajamien ulkopuolella. Ne ovat yleisimmin kohtaamis- ja risteävien ajosuuntien onnettomuuksia. Kolme neljästä loukkaantumisesta tapahtuu taajamissa, useimmiten risteyksissä. Loukkaantuneista mopoilijoista neljä viidestä on 15–24-vuotiaita nuoria.



Kuva 5. Mopoilijoiden ja henkilöautoilijoiden henkilövahingot iän mukaan vuosina 2003 ja 2008. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Viime vuosikymmenen aikana moottoripyörien määrä on kasvanut 2,5-kertaisesti. Samana aikana moottoripyöräilijöiden liikennekuolemat ovat 2,5-kertaistuneet ja loukkaantumiset 1,5-kertaistuneet. Onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamien ulkopuolella. Uhreista vajaa puolet menehtyy ulosajoissa erityisesti kaarteissa ja neljännes nokkakolareissa. Lähes kolmannes uhreista on nuoria 15–24-vuotiaita.

Raskas liikenne

Raskaan liikenteen eli kuorma-autojen ja linja-autojen onnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut viidenneksellä ja loukkaantuneiden määrä neljänneksellä viime vuosikymmenen aikana.

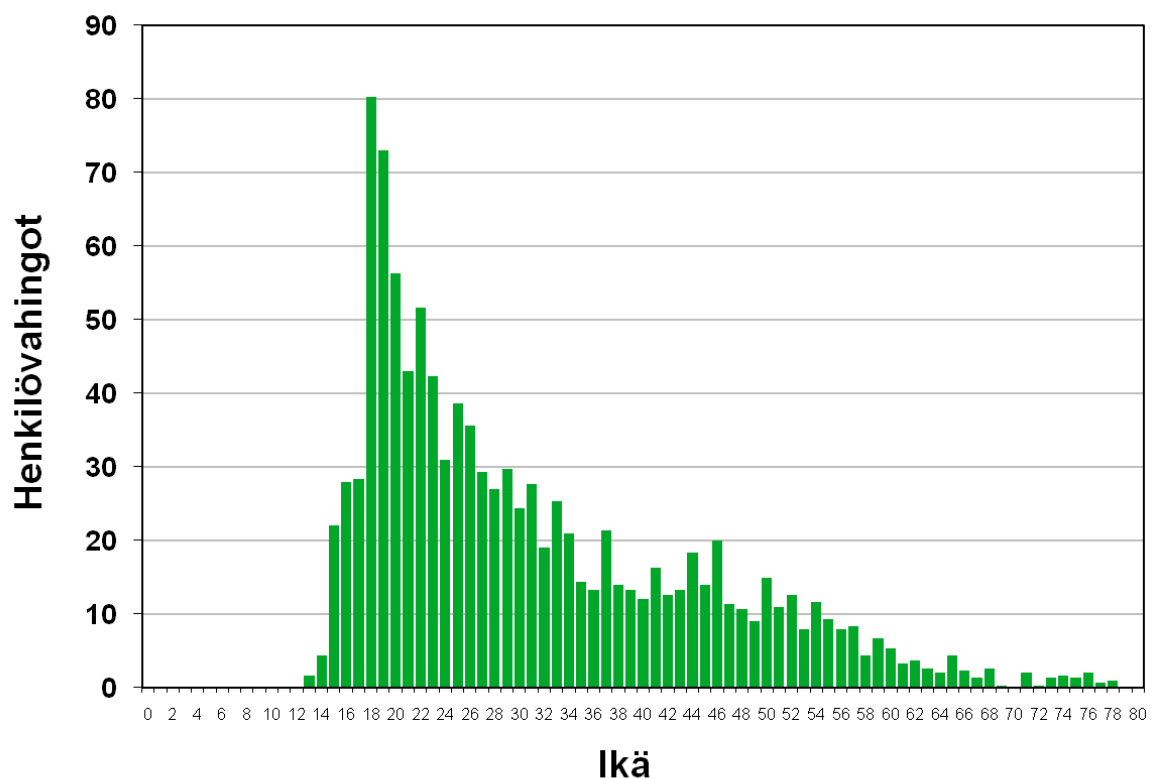
Raskaan liikenteen onnettomuudet ovat suurten massojen johdosta seurauksiltaan usein tuhoisia. Vuosina 2000–2009 raskas ajoneuvo oli mukana noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa. Linja-autojen osuus niissä oli vajaa kymmenesosa. Raskas ajoneuvo on näissä onnettomuuksissa yleensä vastapuolena (noin neljässä onnettomuudessa viidestä).

Jalankulkijan ja pyöräilijän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa raskas ajoneuvo on niin ikään ollut osallisena noin joka neljännessä onnettomuudessa.

Liikennekäyttäytyminen

Viimeksi kuluneen 15–20 vuoden aikana tarkoituksellinen riskinotto liikenteessä on tutkijalautakuntien tutkimien kuolonkolarien riskitekijöiden perusteella pysynyt lähes ennallaan. Rattijuoppojen määrä liikennevirrassa on pysynyt lähes samana. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu eniten nuoria (kuva 6).

Kuolemaan johtavissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa noin joka kolmas pääaiheuttajista ajaa ylinopeutta. Punaista päin ajetaan yhä useammin.³ Turvalaitteiden käytössä on edelleen parantamisen varaa. Niiden käyttö olisi pelastanut vuosittain kymmeniä tieliikenteen uhreja.



Kuva 6. Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa rattijuopon iän mukaan, keskiarvo vuosilta 2007–2009. (Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Turvallisuuskehitykseen liittyviä haasteita

Suomessa kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne on jatkuvasti hajaantunut. Tämä koskee sekä väestömäärältään kasvavia että väheneviä kaupunkiseutuja. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen vaikuttaa osaltaan liikenne- ja kuljetustarpeen ja siten suoritteiden kasvuun. Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaaminen tulee haasteellisemmaksi ja investointien sekä kunnossapidon tarve kasvaa. Maaseudulla asutus on harvaa ja palvelut usein kaukana. Toimivan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteiden turvaa-

³Autoilijoiden liikennevalokäyttäytymisen seuranta. Liikenneturva 2009.

minen harvenevilla alueilla on entistä vaikeampaa. Muun muassa ilmaston muutoksen hillinnän vuoksi maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteen sovittavaa suunnittelua on jatkossa tarpeen edistää määrätietoisesti sekä suunnitteluprosesseja että lainsäädäntöä kehittämällä. Tämä työ palvelee myös liikenneturvallisuuden parantamista.

Henkilöliikennetutkimusten mukaan liikennesuoritteen kasvu on johtunut pääasiassa henkilöautoilun kasvusta. Vapaa-ajan liikkumisen merkitys on kasvanut ja siitä on tullut tärkeä liikkumismuoto työ- ja asiointimatkojen rinnalle. Vapaa ajan liikkumista erityisesti pitkien loma- ja harrastusmatkojen osalta on vaikeampi hallita toimintojen sijoittelulla maankäytön suunnittelun keinoin.

Väestön ikääntyminen on tulevana vuosikymmeninä haaste koko liikennejärjestelmälle. Väestöennusteen mukaan vuonna 2015 joka viides ja vuonna 2030 joka neljäs Suomessa asuva on yli 65-vuotias. Tämän seurauksena liikenteessä liikkuvien iäkkäiden mm. jalan- kulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden määrä kasvaa selvästi. Valtaosa ikääntyneistä on terveitä ja toimintakykyisiä ja keski-ikäen nousun myötä esimerkiksi kokeneiden autoilijoiden määrä liikenteessä kasvaa. Iän myötä ihmisille tulevat sairaudet voivat kuitenkin vaarantaa heidän turvallista liikkumistaan. Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuorilla. Iän myötä elimistö haurastuu, jolloin iäkäs henkilö vammautuu herkästi ja tervehtyminen hidastuu⁴. Ikääntyneiden liikkujien määrän kasvaessa heidän turvallisuuteensa ja liikkumisen esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Elintapoihin liittyvänä uhkana on alkoholin kulutuksen lisääntyminen, mikä aiheuttaa myös liikenneturvallisuusongelmia. Myös huumeiden käytön, lääkkeiden väärinkäytön ja huumekekoilujen mahdollinen lisääntyminen sekä huumeisiin suhtautumisen muuttuminen myönteisemmäksi voidaan nähdä uhkana liikenneturvallisuuden kannalta.

⁴ Kyllä vanha viisas on, vaikei väkevä. Iäkkäiden liikenneturvallisuus. Työryhmän raportti. LVM 59/2008.

3. Tavoitteet

Turvallisuus on liikkumisen perusarvo. Julkinen valta vastaa liikenneympäristöstä ja säätelee liikenteen turvallisuuteen vaikuttavia asioita. Tieliikenteen turvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse liikenteessä kuolla tai loukkaantua vakavasti.

Julkisen vallan velvollisuutena on suojella kaikkia tienkäyttäjiä. Erityisesti halutaan luoda edellytyksiä liikenteessä suojattomimpien kansalaisten kuten lasten, ikääntyneiden ja liikuntarajoitteisten turvalliselle liikkumiselle. Haastavien turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kaikissa tieliikennettä koskevissa linjauksissa ja päätöksissä turvallisuusnäkökulman priorisointia. Tähän vaaditaan poliittista tahtoa ja sitoutumista.

Liikenneturvallisuussuunnitelma 2011–2014 toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitteita ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 216 eli enintään 39 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 135 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5700.

Tavoitteena on siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemien määrä on 54 nykyistä (vuoden 2010 ennakkotieto 270) määrää pienempi ja että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on 135 eli puolet nykyistä vähemmän. Tämä merkitsee keskimäärin 13–14 tieliikennekuolemaa vähemmän vuosittain vuoden 2020 loppuun mennessä.

Asukaslukuun suhteutettuna tavoite merkitsee sitä, että suunnitelmakauden 2011–2014 aikana Suomi saavuttaa johtavan liikenneturvallisuusmaan Ruotsin vuoden 2009 turvallisuustason (39 tieliikennekuolemaa/milj. asukasta).

Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 (ennakkotieto 7 661) ja merkitsee keskimäärin 196 loukkaantumista vähemmän vuosittain.

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

4. Pitkän aikavälin strategiset linjaukset

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä. Se edellyttää koko tieliikennejärjestelmän kehittämistä. Tavoitteen asettelua ohjaava turvallisuusvisio jakaa vastuuta sekä järjestelmälle että tienkäyttäjille itselleen. Järjestelmän vastuu jakaantuu lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä tiestöstä, ajoneuvoturvallisuudesta ja valistuksesta vastaavien tahojen kesken. Tienkäyttäjiltä edellytetään sääntöjen noudattamista ja omasta turvallisuudestaan huolehtimista.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma kokoaa eri toimenpiteet kokonaisuudeksi, jolla voidaan toteuttaa tuloksellisesti usean eri toimijan yhteistyötä. Se antaa myös yhtenäisen perustan toiminnan tuloksellisuuden arvioinnille. Suunnitelmaan kootaan sellaiset toimenpiteet, joita tarvitaan normaalin perustoiminnan lisäksi määräaikaisten tavoitteiden saavuttamiseksi muuttuvissa tilanteissa. Näin turvataan tieliikenteen turvallisuuden pitkäjänteinen ja jatkuva parantaminen.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen pitkällä aikavälillä edellyttää, että se otetaan kattavasti huomioon kaikilla liikennehallinnon sektoreilla. Yhteisiä tarpeita ja keinoja on löydettävissä mm. älyliikenteen strategian, liikenteen ilmastopoliittisen ohjelman, joukko-liikenteen kehittämisen ja esteettömyysohjelman kanssa. Liikenteen määrään, kulkutapoihin ja liikkumisen helppouteen vaikuttavat liikennepoliittiset toimenpiteet ovat tärkeitä myös liikkumisen turvallisuuden kannalta.

Älyliikenteen mahdollisuudet ovat mittavat. Älyliikenteen avulla voidaan hallita ajonopeuksia ja rajoittaa ajamista ajokyvottomänä. Kuljettajan toimintaa tukevilla ja ohjaavilla järjestelmillä voidaan puolestaan estää onnettomuuksia ja lieventää niiden aiheuttamia vammoja. Ajantasaisen liikenneinformaation avulla voidaan kuljettajaa sekä varoittaa että ohjata oikeisiin valintoihin. Ajoneuvojen uusien teknisten tukijärjestelmien oikeaa ja turvallista käyttöä voidaan edistää informaatiolla ja käyttökoulutuksella.

Tavoiteltu turvallisuuden jatkuva parantaminen edellyttää, että liikennealan ratkaisujen rinnalla myös muilla yhteiskuntapolitiikan aloilla turvallisuuskäsitteitä ja sen vaatimukset otetaan huomioon ihmisten liikkumista koskevista linjauksista ja päätöksistä. Poikkihallinnollisuuden toteuttamiseksi tulee eri hallinnonalojen ohjelmat tältä osin koordinoita ja noudattaa niiden käytäntöön panossa yhdessä tekemisen periaatetta.

Tärkeitä yhteistyön hallinnonaloja ovat ympäristö-, sosiaali- ja terveys-, poliisi ja oikeus- sekä opetushallinto. Synergiamahdollisuuksia on sekä valtakunnan että alue- ja paikallistason toiminnassa. Kuntien merkitys paikallisessa liikenneturvallisuustyössä on ratkaisevan tärkeä.

Onnettomuuksien aiheuttamat kustannukset ja inhimilliset menetykset rasittavat yhteiskunnan ja sen kansalaisten hyvinvointia. Tämän vuoksi liikenteen turvallisuutta edistettäessä tulee korostaa ennalta ehkäisevien toimenpiteiden osuutta.

Tehokkaiden keinojen käyttöön saaminen edellyttää, että niiden merkitys ymmärretään ja hyväksytään. Siksi kansalaisille tulee tarjota riittävästi tietoja ratkaisujen perusteista ja mahdollisuus itse vaikuttaa tehtäviin päätöksiin. Tienkäyttäjien omatoimisuuden ja vapaaehtoisen työn aktivoimiseksi tarvitaan yhteistyötä kansalaisjärjestöjen kanssa.

Liikenneturvallisuudella on yhtymäkohtia työturvallisuuteen ja turvallisuusjohtamiseen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien kehittäminen ja tällaisten järjestelmien käytön edistäminen luo puitteita tehokkaille ja vaikuttaville liikenneturvallisuustoimenpiteille ja tavoitteiden saavuttamiselle niin julkisella kuin yksityiselläkin sektorilla.

Keskeiset liikenneturvallisuussuunnitelmaa tukevat linjaukset

- Parannetaan maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä ja toteutetaan valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävien sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantavien yhdyskuntarakenteiden aikaansaamiseksi. Edistetään kestävästä liikkumisesta suunnitelmia kuntatasolla ja tuetaan liikennejärjestelmäsuunnittelua seututasolla.
- Liikkumistottumuksiin ja kulkumuodon valintaan pyritään vaikuttamaan myös kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikennettä edistämällä ja niiden olosuhteita parantamalla⁵ sekä liikkumisen ohjausta kehittämällä. Yhteiskunnan kustantamien kuljetuspalveluiden yhdistämismahdollisuuksia hyödynnetään.
- Turvallisuuskäytännöt ja –tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitteluperiaatteita uudistetaan turvallisuuden näkökulmasta. Tieliikennettä koskevien hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen liitetään kattava turvallisuuden arviointi, joka viime kädessä ohjaa hankkeiden valintaa ja sisältöä. Liikennehallinnon virastojen tulostavoitteista kehitetään liikenneturvallisuustavoitteita painottaen.
- Toteutetaan kansallista älyliikenteen strategiaa. Liikenneturvallisuuden kannalta kärkehankkeita ovat tieliikenteen automaattivalvonta ja ajoneuvojen turvajärjestelmät, esimerkiksi eCALL-hätäviestijärjestelmä, alkolukko ja tasoristeysten varoitustajärjestelmä.
- Veropolitiikalla nopeutetaan autokannan uudistumista turvallisemmaksi ja vähäpäästöisemmäksi. Liikenteen hinnoittelujärjestelmiä (mm. verotus, ajoneuvoliikenteen käyttömaksut, pysäköintimaksut, joukkoliikenteen tariffit) tarkastellaan kokonaisuutena, jonka avulla vaikutetaan liikennemääriin ja kulkutapajakaumaan. Tämä parantaa sekä liikenneturvallisuutta että vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä.
- Elinikäisellä liikennekasvatuksella kansalaisille tarjotaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta, suhtautua liikenteeseen turvallisuushakuisesti sekä vaikuttaa itse liikennejärjestelmän kehittämiseen.
- Turvallisuus- ja ympäristötietoisuutta kehitetään monipuolisen viestinnän ja yhteisen kampanjoinnin avulla. Viestinnän ja kampanjoinnin toimintaresurssit turvataan ja sen vaikuttavuutta arvioidaan. Liikenneturvallisuuden vapaaehtoistyötä edistetään.
- Liikennehallinnon virastojen ja valtion aluehallinnon roolit ja vastuut sekä yhteistyömallit tieliikenteen turvallisuusasioiden käsittelyssä selkiytetään. Kunnille luodaan suositus toimintamallista, jolla niiden liikenneturvallisuustyö voidaan sovittaa valtakunnallisen suunnitelman linjauksiin ja painotuksiin.
- Onnettomuustilastointia kehitetään siten, että myös vakavat loukkaantumiset voidaan tilastoida ja asettaa niiden määrän vähentämiselle tavoite. Kuntien liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeän onnettomuustietoaineiston saatavuutta parannetaan tavoitteena tiedon helppo ja luotettava saatavuus kaikille tarvitsijoille. Tutkijalautakuntien onnettomuuksien tutkimista suunnataan myös vakaviin loukkaantumisiin.

⁵Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009–2015. LVM 19/2009; Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020, luonnos 9.12.2010. LVM

- Kuljetusalan yrityksiä kannustetaan profiloitumaan liikenneturvallisuuden päämäärätietoiseen kehittämiseen ottamalla käyttöön vapaaehtoisia liikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja linjaamalla kuljetuspalvelujaan koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvät toimintaperiaatteensa. Periaatteet koskisivat mm. kuljetusten ja liikenteen suunnittelua, aikataulusuunnittelua, ajo- ja lepoaikojen sekä nopeusrajoitusten noudattamista. Vastaavasti kuljetuksia tilaavat tahot voivat profiloitua liikenneturvallisuudessa edellyttämällä tilaamaltaan kuljetuspalvelukokonaisuudelta vastuullista toimintaa. Liikenneturvallisuusnäkökohtien ohella yritykset ja palveluja tilaavat tahot voivat samalla tavalla painottaa toiminnassaan myös mm. ympäristö-, energiatehokkuus- ja työturvallisuusnäkökohtia.
- Liikenneturvallisuussuunnitelman pitkän aikavälin strategista luonnetta kehitetään ja liikenneturvallisuustoimintaa tehostetaan. Liikenneturvallisuussuunnitelman arvioinnin ja kehittämisen tueksi laaditaan indikaattoreita, jotka kuvaavat monipuolisesti turvallisuuden ja poikkihallinnollisen toiminnan edistymistä. Vuosittain seurattaville muuttujille asetetaan pitkän aikavälin tavoitteet, joiden avulla liikenneturvallisuustyössä voidaan siirtyä tavoitejohtamiseen. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavista parannuksista päätetään yhteisesti vuosittain. Indikaattorijärjestelmä rakennetaan vuoden 2012 loppuun mennessä.

5. Keskeiset toimet 2011–2014

5.1 AJOKUNTO

1. Rattijuopumuksen vähentäminen

Joka neljäs tieliikenteen uhri menehtyy rattijuopumusonnettomuudessa. Niissä kuolee yleensä sekä rattijuoppo itse että kyydissä olleet matkustajat. Nuorten osuus on suuri. Liikennevirrassa joka 700. autoilija on rattijuoppo. Kiinnijääneistä rattijuopoista runsas puolet on ollut alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus.

A) Alkolukko säädetään pakolliseksi rattijuopumuksesta. Lisäksi alkolukko säädetään pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä.

VASTUU: LVM, OM, SM, STM, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafí)

ETENEMINEN:

- LVM:n perustama työryhmä valmistelee alkolukon laajentamista koskevaa lainsäädäntöehdotusta. Työryhmä tekee ehdotuksen vuoden 2011 loppuun mennessä.
- Trafí käynnistää vuoden 2011 aikana alkolukon käyttöönoton vaikutusten seurauksia koskevia selvityksiä.
- Toteutusvaiheessa Trafí kehittää ajoneuvoliikennerekisteriin tarvittavat tiedot välitettäväksi poliisille, varmistaa alkolukon vaatimusten mukaisuuden sekä tukee alkolukon kehittämistä ja käyttöönottoa kokeiluilla, selvityksillä ja kampanjoilla.
- Trafí selvittää alkolukkojen toimintaa ja käytettävyyttä ja sekä alkolukkojen kehittämistarpeita vuoden 2012 loppuun mennessä.
- Rattijuopumukseen syyllistyneille määrättävän alkolukon käytön lisäämisestä ja siihen liittyvistä ajoseuraamuksista kerätään kokemuksia, joiden valossa ratkaistaan kootun tutkimustiedon perusteella rattijuopumuksen promillerajat. (OM, LVM, SM, STM)

B) Kehitetään rattijuopumusvalvontaa ja tehostetaan liikenneraittiuskampanjointia.

VASTUU: Poliisihallitus, Trafí, Liikenneturva, STM, LVM, Liikennevirasto

ETENEMINEN:

- Poliisihallitus ottaa käyttöön siirrettäviä tarkkuusalkometrejä.
- Poliisihallitus kehittää rattijuopuvalvontaan liittyviä menettelyjä ja panostaa kohdennettuun valvontatiedottamiseen ihmisten kokeman kiinnijäämisriskin lisäämiseksi.
- Trafí koordinoi liikenneraittiusviestintää käynnistämällä viranomaisyhteistyön viestinnän tehostamiseksi ja toimivan yhteistyöverkoston luomiseksi viranomaisten ja alan muiden toimijoiden kanssa.

- Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja niiden seuraamusten käsittelyä lisätään erityisesti 14–17-vuotiaille kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä liikenne- ja terveysalan järjestöjen yhteistyönä. (Liikenneturva)

OSATAVOITTEET:

- Poliisihallitus ottaa siirrettäviä tarkkuusalkometrejä käyttöön vuoden 2011 aikana.

C) Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin.

VASTUU: STM, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL), SM, Poliisihallitus

ETENEMINEN:

- Sosiaaliviranomaiset ja poliisi toteuttivat vuonna 2010 yhteistyössä kokeilun, jossa rattijuopumuksesta kiinni jääneelle tarjottiin mahdollisuus keskustella sosiaalityöntekijän kanssa päihdeongelmastaan mahdollisimman pian kiinnijäämisen jälkeen. Kokeilun tulosten pohjalta laaditaan toimintamalli paikallisesti käyttöön otettavaksi. (STM, THL ja Poliisihallitus)
- Alkoholiongelmiin yleistä ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöön ottamista ja levittämistä sosiaali- ja terveydenhuollossa koko maassa. (THL, päihdealan järjestöt ja kunnat)
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden erityistarpeet pyritään ottamaan huomioon nykyistä paremmin päihdeongelmaisten hoito- ja tukipalveluissa sekä siihen liittyvässä koulutuksessa. (THL, päihdealan järjestöt ja kunnat sekä päihdetyön koulutusta antavat oppilaitokset)
- THL ja STM kehittävät menettelyä, jolla uusien ajokorttikokelaisten päihteiden käyttöä voidaan lääkitarkastuksen yhteydessä selvittää.

2. Ajoterveyden arviointi

Väestön ikääntyessä ikäihmisten terveydellä on tärkeä merkitys heidän turvallisen liikkumisensa kannalta. Se edellyttää, että auton kuljettajien monipuolista ajoterveyden arviointia kehitetään ja laajennetaan. Se on erityisen tärkeä osa ammattikuljettajien ja kuljetusalan yrittäjien työturvallisuutta ja työterveyshuoltoa.

A) Ajoterveyden ja ajokunnon arviointia kehitetään.

VASTUU: STM, Työterveyslaitos (TTL), Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL), yliopistot, yliopistosairaalat

ETENEMINEN:

- Vuoden 2011 aikana käynnistetään valtakunnallisen ajoterveyden arviointiverkoston rakentaminen. Verkoston tehtävänä on ajoterveyden arviointimenetelmien kehittäminen, käyttöönotto, koulutus ja konsultointi. Selvitetään myös ajoterveyden arviointikeskuksen perustamistarve. (STM, TTL ja yliopistosairaalat yhteistyössä Suomen Liikennelääketieteen yhdistys ry:n kanssa).
- Ajoterveyden arviointimenetelmien kehittämisessä erityinen huomio kiinnitetään ongelmallisiin ajokykylausuntoihin. Selvitetään, onko tarpeen laatia erilaiset arviointimenetelmät ammattikuljettajien ja muiden kuljettajien ajoterveyden arviointiin (TTL ja yliopistot yhteistyössä Suomen Liikennelääketieteen yhdistys ry:n kanssa).
- Vuoden 2011 aikana liikenneturvallisuuden LINTU-tutkimusohjelmassa toteutetaan iäkkäiden ajoterveyden arviointia koskeva tutkimushanke ja selvitetään lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimivuutta. (LVM, TTL ja STM).

B) Liikennelääketieteen opetus lääkäreiden peruskoulutuksessa kartoitetaan. Yliopistot ottavat kartoituksen tulokset huomioon lääketieteen lisensiaatin tutkinnon opetustavoitteita kehitettäessä.

VASTUU: Yliopistot, OKM, STM ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL)

ETENEMINEN:

- Kartoitetaan liikennelääketieteen opetus lääketieteen koulutusta antavissa yliopistoissa. Arvioidaan samalla liikennelääketieteen opetuksessa käytettävä oppimateriaali ja käynnistetään tarvittaessa oppimateriaalin uudistustyö (OKM ja yliopistot).
- Selvitetään millaisia vaatimuksia ja kehittämistarpeita terveydenhuollon palvelujärjestelmässä on liittyen liikennelääketieteelliseen osaamiseen. (THL ja STM).

C) Ammattikuljettajien työterveyshuoltoa kehitetään

VASTUU: Työterveyslaitos (TTL), STM, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL), Trafi

ETENEMINEN:

- Kehitetään yhteistyössä ammattikuljettajien työterveydenhuoltoa. Eriyistä huomiota kiinnitetään pienten kuljetusyritysten työntekijöiden työterveyshuoltoon (TTL ja STM).
- Työterveyslaitoksella on valmistunut opas ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittämiseksi. Laaditaan suunnitelma oppaan hyödyntämisen tehostamiseksi työterveyshuollossa ja perusterveydenhuollossa. Lisätään työterveyshuollon ammattikuljettajien työterveyshuoltoon ja ajoterveyden arviointiin liittyvää koulutusta (TTL).
- Trafi selvittää vuonna 2013 ajokorttidirektiivin mukanaan tuomien uusien ajokorttivaatimusten vaikutusta ammattikuljettajille.

5.2 LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö

Selvitettäessä liikenneriikkomusten yleisyyttä, autoilijat kertovat eniten syyllistyvänsä nopeusrajoitusten rikkomiseen. Huomattavaa ylinopeutta sanoi ajavansa ainakin silloin tällöin noin joka neljäs autoilija. Yli 10 km/h nopeusrajoituksen ylittäneiden osuudet kesäisin 80 km/h- ja 100 km/h- nopeusrajoitusalueilla ovat 11–13 %. Talvisin vastaavat osuudet ovat 5–6 %.⁶ Liikenneviraston nopeusmittausten mukaan noin 80 % kuorma-autoista ylittää ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen.

Huolimatta siitä, että turvalaitteita käytetään Suomessa varsin hyvin, käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Turvavyön käyttö henkilöauton etuistuimella vähentää autossa olevien kuoleman todennäköisyyttä 40–50 prosenttia. Takapenkillä vaikutus on 25 prosenttia. Käyttämättömyyden syyksi esitetään yleensä käytön unohtaminen. Turvavyön käyttöaste henkilöautossa etuistuimilla on taajamissa 89 % ja taajamien ulkopuolella 95 %. Käyttöaste henkilöauton takaistuimilla on 87 %⁷. Pyöräilijöiden kypärän käyttö on keskimäärin 30 prosenttia. Heijastimia käyttää noin 50 prosenttia jalankulkijoista.

A) Ylinopeuksiin puuttumista tiukennetaan.

VASTUU: Poliisihallitus, LVM

ETENEMINEN:

- Poliisihallitus jatkaa toimenpiteitä nopeusvalvonnan alennetun puuttumisrajan vakiinnuttamiseksi ja arvioi mahdollisuuksia käyttää ajopiirtureihin kirjautuneita nopeuksia nopeusvalvonnassa.
- LVM uudistaa ajokorttiseuraamusjärjestelmää kuljettajien liikennekäyttäytymisen parantamiseksi. Liikenneriikkomukset pisteytetään, mikä luo mahdollisuuden nykyistä hienojakoisempaan rikkomusten vakavuuden arviointiin. Myös lievät ylinopeudet johtaisivat erilaisiin pistearvoihin.

OSATAVOITE:

- Puuttumisrajaohjeen toteutumisen seuranta.

B) Lisätään tietämystä turvalaitteiden (turvavöiden, suojakypärien, lasten turvaistuinten, heijastimien) suojaavasta vaikutuksesta ja niiden oikeasta käytöstä.

VASTUU: Liikenneturva, Poliisihallitus, Trafi

ETENEMINEN:

- Liikenneturva lisää tiedotusta ja opastusta lasten oikeasta kuljettamisesta autossa. Tiedotusta ja opastusta pyöräilykypärän ja heijastimen käytöstä lisätään perheissä, lasten päivähoitossa ja koulujen liikennekasvatuksessa.

⁶Liikennekäyttäytymisen seuranta 2009. Liikenneturva

⁷Liikennekäyttäytymisen seuranta 2009. Liikenneturva

- Poliisi puuttuu liikennevalvonnan yhteydessä aktiivisesti turvavöiden käyttämättömyyteen.
- Liikenneturva selvittää säännöllisesti turvavöiden ja muiden turvalaitteiden käyttöä ja siihen liittyviä puutteita sekä opastaa ja kampanjoi yhdessä muiden toimijoiden kanssa puutteiden korjaamiseksi havaituissa ongelmaryhmissä (nuoret, lasten vanhemmat, iäkkäät).
- Trafi edistää turvalaitteiden käyttöä jakamalla tietoa laitteista auton hankinnan yhteydessä sekä huolehtii turvalaitteiden toimivuuden valvonnasta ja vaatimuksenmukaisuudesta.

OSATAVOITTEET:

- Turvavyönkäyttöaste henkilöautojen etuistuimilla nousee taajamissa samalle tasolle kuin taajamien ulkopuolella ja käyttöaste takaistuimilla nousee samalle tasolle kuin etuistuimilla.
- Pyöräilykypärän ja heijastimen käyttö lisääntyy tutkimusten perustella määritellyissä ongelmaryhmissä.

C) Turvalaitteiden käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.

VASTUU: LVM

ETENEMINEN:

- LVM valmistelee liikenneturvallisuuteen kannustavan rikkomusten pisteytysmallin, jota käytetään apuvälineenä määrättäessä ajokorttiseuraamuksia toistuvien rikkomusten perusteella. Tässä yhteydessä ajokieltoon johtaviin rikkomuksiin lisätään turvalaitteiden käytön laiminlyönti.

4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Nuorten vakavien onnettomuuksien taustalla on useimmiten tietoinen riskinotto kuten kova vauhti ja alkoholi. Niiden seuraukset ovat yleensä vakavia, sillä turvavöitä ei useinkaan käytetä. Nuorten ajamisessa korostuvat omien taitojen yliarviointi, näyttämisen halu ja alttius porukan paineille. Ajotyyliä näkyy halu kilpaila, sääntöjen vähäinen kunnioitus ja muista piittaamattomuus. Valtaosa nuorista ajaa kuitenkin sääntöjen mukaisesti.

A) Osana elinikäistä liikennekasvatusta liikenneasioiden käsittely perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa turvataan opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa ja opettajien täydennyskoulutuksessa.

VASTUU: OKM, Opetushallitus, Liikenneturva ja muut järjestöt

ETENEMINEN:

- Opetushallitus määrittelee opetussuunnitelman ja tutkintojen perusteiden uusimisen yhteydessä tiedot ja taidot, joihin liikennekasvatuksella perusopetuksessa, lukiossa ja ammatillisessa koulutuksessa pyritään. Opetuksen tavoitteena on, että nuoret ymmärtävät ja hallitsevat turvallisen liikennekäyttäytymisen taidot.
- Liikenneturva ja muut järjestöt tarjoavat yhteistyössä opetusviranomaisten kanssa kouluille ja opettajille toimintamalleja ja aineistoa liikenneturvallisuuden monipuolista käsittelyä varten. Opettajat perehdytetään aineistojen käyttöön.

B) Parannetaan nuorten mahdollisuuksia ottaa kantaa ja osallistua turvallisuuden edistämiseen kehittämällä vertaistoimintaa yhteistyössä nuorisojärjestöjen ja kuntien nuorisotyön kanssa.

VASTUU: OKM, Opetushallitus, Liikenneturva, nuorisojärjestöt, kunnat

ETENEMINEN:

- Perehdytään kansainvälisiin toimintamalleihin vuonna 2011.
- Liikenneturva ja nuorisojärjestöt käynnistävät toimenpidekokeiluja vuonna 2012.
- Liikenneturva valmistelee yhdessä koulujen ja nuorisojärjestöjen kanssa toimintamallit vuonna 2013.

C) Rikkomusten seuraamuksena uusille kuljettajille otetaan käyttöön ajoneuvoon asennettavia ajotavan seurantalaitteita ("musta laatikko").

VASTUU: LVM

ETENEMINEN:

- LVM teettää talvella 2011/2012 selvityksen, jossa kartoitetaan tämän hetkiset mahdollisuudet ajotavan seurantaan mukaan lukien vaikutusarviointi (mm. kansalaisille aiheutuvat taloudelliset vaikutukset ja vaikutus valvontaviranomaisten resursseihin).

- LVM tekee esityksen mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kun kartoituksen tulokset ovat selvillä.

D) Poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää puhuttelumenettelyä kehitetään siten, että rikkomukseen syyllistyneen uuden kuljettajan puhutteluun kehitetään yhtenäinen sisältörunko ja mahdollisesti vähimmäiskesto.

VASTUU: Poliisihallitus

ETENEMINEN:

- Poliisihallitus laatii puhuttelurungon kevään 2011 aikana, jolloin siinä voidaan huomioida uuden ehdotetun ajokorttilain tuomat muutokset.

E) Parannetaan mopoilijoiden turvallisuutta.

VASTUU: LVM, Liikenneturva, Trafi

ETENEMINEN:

- LVM ja Trafi seuraavat ajokorttiuudistuksen vaikutuksia mopo-turvallisuuteen.
- Liikenne- ja opetusalan yhteistyönä kampanjoidaan mopoilua koskevia säännöksiä ja riskejä koskevan tietämyksen parantamiseksi nuorten ja heidän vanhempiensa parissa. Erityistä huomiota kiinnitetään mopolla kyydittämiseen. (Liikenneturva)
- Liikenneturva tarjoaa osana koulujen liikennekasvatusta tietämystä ja opastusta mopoilun riskien välttämiseen.
- LVM selvittää toimenpiteitä, joilla mopolla kyydittämisen turvallisuutta voidaan parantaa.

5.3 TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN

Taajamissa tapahtuu yli puolet liikenneonnettomuuksien loukkaantumisista. Niistä valta-osa tapahtuu risteyksissä. Jalankulkijat ovat suurin ryhmä taajamien kuolonuhreista. Heistä puolet menehtyy suojatiellä. Taajamissa moottoriajoneuvojen kuolonkolareissa on tyyppillistä tarkoituksellinen riskinotto.

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

A) Parannetaan ja selkeytetään liittymä- ja suojatiejärjestelyjä ja käytetään rakenteellisia ratkaisuja siten, että ajonopeudet saadaan turvalisiksi myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta.

VASTUU: Liikennevirasto, ELY-keskukset, kunnat, Poliisihallitus

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset ja kunnat jatkavat taajamien nopeusrajoitusohjeen käyttöönottoa. Liikennevirasto tutkii ohjeen päivittämistarpeen.
- Liikennevirasto, ELY-keskukset ja kunnat kokeilevat ja kehittävät ratkaisuja pää- ja kokoojakatujen suojatiejärjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi.
- ELY-keskukset ja kunnat auditoivat suojatiejärjestelyt ja pyöriteiden jatkeiden järjestelyt.
- ELY-keskukset ja kunnat tarkistavat risteys- ja suojatiealueiden kohdennetun valaistuksen riittävyyden.
- Poliisihallitus järjestää tehostettuja taajamaliikenteen valvontajaksia esimerkiksi suojatiesääntöjen noudattamisen parantamiseksi.

B) Kehitetään ja lisätään taajamaliikenteen automaattista valvontaa ja mahdollistetaan kuntien osallistuminen valvontatyöhön.

VASTUU: Poliisihallitus, OM, kunnat, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- Poliisihallitus lisää siirrettävien automaattivalvontayksiköiden määrää.
- Kunnat selvittävät yhdessä Poliisihallituksen kanssa yhteistyömalleja, jotka mahdollistavat kuntien osallistumisen valvontatyöhön.
- Edistetään rikosoikeudelliseen haltijavastuuseen liittyviä menettelyjä ja käytännön toimia liikennevalvonnassa. Valmistelussa tehdään yhteistyötä ministeriöiden kesken (LVM, SM, OM, VM).
- Kunnat ja ELY-keskukset keräävät liikennelaskentojen yhteydessä vertailukelpoista nopeustietoa turvallisuustilanteen tarkasteluja varten.

OSATAVOITTEET:

- Siirrettävien automaattivalvontayksiköiden määrää lisätään vuoteen 2015 mennessä 30 yksikköön nykyisin käytössä olevista 15:stä.

5.4 MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

Tieliikennekuolemista valtaosa tapahtuu maateillä kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksissa. Kohtaamisonnettomuudet keskittyvät kaksikaistaisille päätteille. Niissä ajoneuvon hallinta menetetään herpaantumisen tai huonon ajokelin vuoksi. Suistumisonnettomuuksia sattuu etenkin alemmalla tieverkolla ja niihin liittyy usein liian suuri nopeus ja alkoholi.^{8,9}

Yli puolessa päätteiden kuolonkolareista syyksi on todettu tahallinen riskin ottaminen tai merkittävä piittaamattomuus sääntöjä kohtaan. Muissa liikennekuolemissa inhimillinen virhe on yleensä käynnistänyt tuhoisan tapahtumaketjun.

6. Päätiekuolemien torjunta

A) Tehdään uudentyyppisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeiluja ja käynnistetään päätteiden keskikaideohjelma
Yksiajorataisille päätteille rakennetaan keskikaiteita vaihteittain siten, että kokeilemalla löydetään edullisimmat ja turvallisuuden kannalta hyvät kaideratkaisut. Kokeiluissa voidaan myös yhdistellä keskikaide- ja leveitä keskialueratkaisuja.

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

ETENEMINEN:

- Liikenne- ja viestintäministeriö esittää nelivuotista keskikaideohjelmaa seuraavaan liikennepoliittiseen selonteeseen. Ohjelma käsittää kokeilujen toteuttamista ja seuranta sekä tärkeimpien keskikaidekohteiden toteuttamista.
- Liikennevirasto ja ELY-keskukset kokeilevat ja seuraavat edullisia kaikkien tiekäyttäjryhmien turvallisuutta parantavia keskikaideratkaisuja käyttäen ratkaisuihin hyväksi mahdollisimman pitkälle nykyisiä tierakenteita¹⁰. Leveitä keskialueita kokeillaan sekä kaiteellisiin jaksoihin liitettynä että erillisinä kohteina. Kohteet kokeiluun valitaan lähinnä nykyisiltä leveiltä kaksikaistaisilta päätteiltä, keskikaiteettomilta ohituskaistoilta ja niiden jatkeilta. Liikennevirasto laatii kokeilulle lähemmät periaatteet, valitsee ELY-keskusten kanssa yhdessä ja priorisoi kokeilukohteet sekä seuraa kokeilun turvallisuus- ja liikennevaikutuksia.

Alustavat kokeilukohteet ovat selvillä alkuvuodesta 2011. Kohteet ja alustavat kustannusarviot selvillä vuoden 2011 lopulla.

- ELY-keskukset laativat alustavat toteutussuunnitelmat vuoden 2011 aikana. Lopulliset suunnitelmat ja toteutuskilpailutus vuoden 2011 lopulta alkaen edellyttäen, että keskikaideohjelmaa var-ten on osoitettu erillinen määräraha.
- Liikennevirasto ja ELY-keskukset toteuttavat vuodesta 2012 lähtien tärkeimpiä keskikaidekohteita kokeiluja hyödyntäen ja nii-

⁸Tieliikenteen turvallisuus, taustaraportti, LVM 35/2010

⁹Liikennejärjestelmän kolariväkivalta, Riskit ja niiden vähentäminen autoliikenteessä yksiajorataisilla päätteillä, LINTU-julkaisuja 3/2006

¹⁰Mahdollisuuksia on alustavasti pohdittu LINTU-tutkimusohjelman julkaisussa Keskikaiteen toteutettavuus nykyisille teille, 1/2009.

den rinnalla. Lisäksi Liikennevirasto toteuttaa leveitä keskialueita jo vuodesta 2011 lähtien osin keskikaidekohteisiin liittyvinä jaksoina ja osin itsenäisinä jaksoina.

- Liikennevirasto käynnistää vuonna 2011 tutkimussarjan, joka tähtää suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkon ja päätieverkon kehittämisen yhteen sovittamiseen. Tutkimus tehdään yhteistyössä erikoiskuljetusluvista vastaavan Pirkanmaan ELY-keskuksen ja liikenteenohjaajakoulutuksesta vastaavan Trafín kanssa.

OSATAVOITE:

- Edullisista keskikaideratkaisuista ja keskikaiteellisiin osuuksiin liittyvistä leveistä keskialueista toteutetaan 100+100 kilometrin ko-keilu. Lisäksi yksiajorataisille pääteille toteutetaan yhteensä 50 kilometriä keskikaidetta ja 100 km leveitä keskialueita vuoden 2015 loppuun mennessä.

B) Parannetaan talvihoidon laadunvalvontaa ja ajantasaista liikenneinformaatiota.

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- Liikennevirasto kehittää ja ELY-keskukset toteuttavat talvihoidon laadun valvontaa urakkasopimuksissa edellytetyn laatutason varmistamiseksi.
- Liikennevirasto kiinnittää perusteleavassa liikennetiedotuksessa erityistä huomiota vilkkaiden teiden ajonopeuksiin huonoilla ja erittäin huonoilla talvikeleillä.
- Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää Liikenneviraston ohjauksessa huomiota talvihoidon tason varmistamiseen pääteillä ja perusteleavaan liikennetiedotukseen.

C) Vilkasliikenteisten teiden reunakaiteiden kunnostus

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset korjaavat Liikenneviraston toimintalinjauksen mukaisesti turvallisuusperusteisesti moottoriteiden ja vilkasliikenteisimpien pääteiden vanhoja tiekaiteita korkeimpien nopeusrajoitusten alueilla.

OSATAVOITE:

- Vilkasliikenteisten pääteiden kaiteita korjataan 500–800 km vuoden 2014 loppuun mennessä. Kaiteita on yhteensä yli 4300 km.

D) Moottoriteliittymien selkeyttäminen

VASTUU: Liikennevirasto, ELY-keskukset

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset tarkistavat moottoriteliittymien rampinvalinnan opastuksen ja helppouden sekä kiinnittävät huomiota siihen, että tie ymmärretään moottoritieksi.

- Liikennevirasto organisoii kattavan moottoriteliittymien turvallisuusauditoinnin ja selvittää moottoriteliittymien ohjeistuksen uusimistarpeen.

OSATAVOITE:

- Moottoriteliittymien inventointi tehty ja kiireelliset kohteet korjattu vuoden 2012 loppuun mennessä.

E) Nopeusrajoitukset määritellään tukemaan liikkumisympäristön turvallisuutta.

VASTUU: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

ETENEMINEN:

- ELY-keskukset tarkistavat tienvarren asutuskohteiden nopeusrajoitukset Liikenneviraston (ent. Tiehallinnon) ohjeen 16.12.2009 mukaisiksi ja parantavat kohteiden turvallisuutta kevyen liikenteen väyläratkaisuin ja alikulkujärjestelyin. Rakentamisen ohjausta tuetaan määrätietoisella liittymäpolitiikalla ja kaavoituksen keinoin tavoitteena liittymätiheyden hallinta.
- Liikennevirasto ottaa käyttöön uudet turvallisuutta painottavat suunnittelulähtökohdat.
- Liikennevirasto käynnistää nelihaaraisten tasoliittymien turvallisuuden parantamiskokeiluja (liittyvien suuntien ja pääsuunnan nopeudet).
- LVM, Liikennevirasto ja ELY-keskukset kehittävät entistä turvallisempaa nopeusrajoitusjärjestelmää kokeilujen kautta. Kokeiluja käynnistetään vuoden 2011 aikana.
- Liikennevirasto käynnistää vuoden 2011 aikana yhdessä Poliisihallituksen ja Trafien kanssa älykkään nopeudensäätelyn kokeiluja.

F) Tieliikenteen automaattista valvontaa kehitetään ja lisätään siten, että vuonna 2015 automaattivalvonnan piirissä on yhteensä vähintään 4000 tiekilometriä.

VASTUU: Poliisihallitus, Liikennevirasto, ELY-keskukset, Trafi

ETENEMINEN:

- Liikennevirasto ja Poliisihallitus laativat automaattivalvonnan laajentamista koskevan toimenpideohjelman vuosille 2011-2015.
- Liikennevirasto, ELY-keskukset ja Poliisihallitus toteuttavat laajennusohjelman hyödyntäen matka-ajan valvontaan perustuvia kokeiluista saatuja kokemuksia. Samalla huolehditaan olemassa olevien valvontajaksoiden toimintakunnosta.
- Poliisihallitus lisää siirrettävien automaattivalvontayksiköiden määrää.
- Trafi vastaa ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmien kehittämisestä siten, että ne edistävät automaattisen valvonnan lisäämistä.

6. Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

6.1 Toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu norjalaiseen liikenneturvallisuusalan käsikirjaan¹¹ ja liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimusohjelmassa (LINTU) tehtyyn laskentamenetelmään¹² perustuen. On kuitenkin syytä korostaa, että arvioinnin perusteella esitetyt liikennekuolemien vähenemät ja toimenpiteiden toteutuskustannukset ovat suuntaa-antavia, koska eri toimenpiteiden arvioinnit perustuvat oletuksiin toimenpiteen laajuudesta ja osa suunnitelman toimenpiteistä on sellaisia, ettei niistä ole tutkimuksiin perustuvaa vaikutustietoa.

Tehdyn tarkastelun perusteella liikenneturvallisuussuunnitelman 2011–2014 toimenpiteiden arvioidaan vähentävän tieliikennekuolemia vuonna 2014 noin 40–50 kappaletta. Tässä arviossa on otettu huomioon liikennesuoritteiden kasvuennuste. Kun lisäksi otetaan huomioon autokannan uusiutuminen ja käynnissä olevien suurten tiehankkeiden vaikutus, tieliikenteessä kuolleiden määrä alenisi suunnitelman toimenpiteiden toteutuessa 212–226 ihmiseen vuonna 2014.

Suunnitelmassa esitetty turvallisuustavoite on siten mahdollista saavuttaa. Tämä edellyttää kuitenkin suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden laajaa ja tehokasta toteuttamista. Suunnitelmassa esitettyjen painopistealueiden ja keskeisten toimien lisäksi liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tehdään myös osana tavanomaista mm. teiden kunnossapitoon, liikenteen valvontaan ja valistustyöhön liittyvää perustoimintaa. Tämä perustoiminta parantaa omalta osaltaan edellytyksiä saavuttaa esitetyt turvallisuustavoitteet.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vähentävät tieliikenteen kuolemia vuonna 2014 seuraavasti:

Painopistealue	Kuolemien vähenemä/vuosi
Ajokunto 1. Rattijuopumuksen vähentäminen 2. Ajoterveyden arviointi	12,8 0,5
Liikennekäyttäytyminen 3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö 4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen	16,6 1,6
Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen 5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen	13,5
Maanteiden turvallisuuden parantaminen 6. Päätiekuolemien torjunta	10,1

Taulukko 2. Arvioitujen toimenpiteiden vaikutukset painopistealueittain. Toimenpiteiden päällekkäisyyksien takia toimenpiteiden yhteisvaikutus on yksittäisvaikutusten summaa pienempi.

¹¹Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Second Edition. Emerald Group Publishing Limited.

¹²Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta, LINTU-julkaisuja 1/2005)

Suunnitelman toimenpiteet estävät liikennekuolemia

- moottoriteillä ja muilla kaksiajorataisilla teillä 4 kpl (24 % tietyypin kuolemista),
- yksiajorataisilla pääteillä 18 kpl (18 % tietyypin kuolemista),
- seutu- ja yhdysteillä 10 kpl, (13 % tietyypin kuolemista)
- taajamamerkin alueen kaduilla ja teillä sekä kaikilla yksityisteillä 18 kpl, (21 % tietyypin kuolemista).

Osa suunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä on sellaisia, joiden merkitys painottuu suunnitelmakautta pidemmälle aikavälille. Tällaisia pitkällä aikavälillä vaikuttavia toimenpiteitä ovat mm. tieympäristön parantamiseen, menettelyjen ja suunnittelulähtökohtien kehittämiseen, yhteistyön edistämiseen, kokeiluihin sekä ajoterveyden arvioinnin kehittämiseen liittyvät toimenpiteet. Myös suunnitelmassa esitettävät strategiset linjaukset parantavat toteutuessaan liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä merkittävästi ja pysyvästi.

Esitettyjen toimenpiteiden kustannustietoja ei kaikilta osin ole ollut käytössä eikä kaikkia toimenpiteitä siten ole ollut mahdollista tältä osin arvioida. Arvioiduista toimenpiteistä kustannustehokkaimpia (alle miljoona euroa/vähennetty kuolema) ovat tyypillisesti kampanjointiin ja tiedotukseen, automaattivalvonnan lisäämiseen liittyvät toimenpiteet. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat myös nopeusrajoitusohjeiden käyttöönottoon liittyviä toimenpiteitä sekä pakollinen alkolukko rattijuopumuksesta.

6.2 Suunnitelman toteuttaminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutuksessa on perusteltua keskittyä erityisesti kaikin vaikuttavimpien ja kustannustehokkaimpien toimenpiteiden toteuttamiseen sekä keskeisten pitkällä aikavälillä vaikuttavien toimenpiteiden edistämiseen. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri hallinnonaloilla riittävien voimavarojen osoittamista suunnitelman mukaisen turvallisuustoiminnan toteuttamiseen.

Vaikutusarvioinnin perusteella viisi vaikuttavinta kärkitoimenpidettä (TOP FIVE) ovat:

- Alkolukko säädetään pakolliseksi rattijuopumuksesta,
- Lisätään tietämystä turvalaitteiden (turvavöiden, suojakypärien, lasten turvatuinten, heijastimien) suojaavasta vaikutuksesta ja niiden oikeasta käytöstä,
- Turvalaitteiden käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa,
- Taajamien nopeusrajoitusohjeen käyttöönoton jatkaminen,
- Maanteiden automaattivalvonnan kehittäminen ja lisääminen.

Nämä toimenpiteet kuuluvat tyypillisesti myös kustannustehokkaimpien toimenpiteiden joukkoon. Kun näiden yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset lasketaan yhteen, nämä vähentävät noin 38 tieliikennekuolemaa vuonna 2014. Kustannus on noin 0,3–0,4 miljoonaa euroa/vähennetty kuolema (laskettu niistä toimenpiteistä, joissa kustannusarvio on tiedossa). Tämä on selvästi pienempi kustannus kuin yhden kuoleman laskennallinen hinta (n. 2 milj. euroa).

Näiden toimenpiteiden lisäksi suunnitelmakaudella on syytä painottaa erityisesti seuraavien keskeisten pitkällä (noin 10–30 vuoden) aikavälillä vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamista ja edistämistä:

- Ajoterveyden arvioinnin kehittäminen,
- Älyliikennetarkkailujen kehittäminen ja käyttöönotto (ml. Kansallisen älyliikennestrategian toteuttaminen),
- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen edullisia keskikaideratkaisuja kokeilemalla ja pääteiden keskikaideohjelma käynnistämällä,
- Uusien turvallisuutta painottavien suunnittelulähtökohtien käyttöönotto,

- Entistä turvallisemman nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämiseen liittyvät kokeilut,
- Älykkään nopeudensäätelyn kokeilut.

Vaikka näiden toimenpiteiden vaikutus jää todennäköisesti vähäiseksi tällä suunnitelma-kaudella, ne ovat osia kokonaisuuksista, jotka voivat parantaa turvallisuutta merkittävästi 10-30 vuoden aikavälillä. Näiden toimenpiteiden kustannuksia on yleisesti ottaen vaikea arvioida. Esitetty nelivuotinen uudentyypisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeilun ja pääteiden tärkeimpien keskikaidekohteiden toteuttaminen edellyttäisi erillistä tähän tarkoitukseen korvamerkittyä rahoitusta noin 13–15 milj. euroa vuodessa vuosille 2012–2015.

Koko suunnitelman ja erityisesti yllä mainittujen keskeisten toimenpiteiden toteuttamista varmistetaan tulos- ja toiminnanohjauksella. Tulossopimuksia ja tulostavoitteita kehitetään siten, että niissä otetaan nykyistä painokkaammin huomioon turvallisuustavoitteet ja että ne tukevat parhaalla mahdollisella tavalla yhteisen tekemisen periaatetta. Liikennehallinnossa yhdessä tekemisen periaate merkitsee muun muassa sitä, että Liikennevirasto ja Trafi tekevät yhteisen toimenpideohjelman suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisesta.

Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön merkitys tavoitteiden saavuttamisessa on keskeinen. Alueellista liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY-keskusten vetämä alueellinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuustyöhön, kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen. Ryhmän johdolla laaditaan alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma.

Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma kytketään läpäisyperiaatteella alueelliseen ja seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön ja –suunnitelmaan siten, että liikenneturvallisuuskäsitteet otetaan suunnittelun ja toteutuksen joka vaiheessa huomioon ja että valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisia ja muita alueellisesti ja paikallisesti tärkeitä liikenneturvallisuustoimenpiteitä saadaan toteutettua. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa tulee vaihtoehtoisten suunnitelmien osalta arvioida kunkin todennäköiset vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja ottaa ne keskeisesti huomioon jatko-suunnittelussa ja päätöksenteossa. Toimenpiteet vastuutahoineen ja resurssitarpeineen todetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Monipuolisella viestinnällä tuetaan suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamista ja lisätään niiden tunnettuutta ja vaikuttavuutta. Kukin taho vastaa oman vastuualueensa toimenpiteiden viestinnästä ja niiden perusteluista. Viestintää tehdään valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Parhaaseen vaikuttavuuteen päästään eri toimijoiden tiiviillä yhteistyöllä. Yhteistyötä edistetään liikenneturvallisuusviestinnän koordinoitiryhmän ja verkoston avulla esimerkiksi yhteisellä kampanjoinnilla. Viestinnän vaikuttavuutta arvioidaan säännöllisesti.

6.3 Seuranta

Suunnitelmaan sisältyvien keskeisten toimenpiteiden toteuttamisesta ja tuloksista raportoidaan liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnalle vuosittain.

Tulosta mitataan ja arvioidaan tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamisen sekä liikenneturvallisuutta kuvaavien tunnuslukujen perusteella. Tunnusluvuilla seurataan liikenneturvallisuuden kehitystä muun muassa ikäryhmittäin, tienkäyttäjätyypeittäin ja onnettomuustyypeittäin. Lisäksi tunnuslukujen avulla havainnoidaan liikennekäyttäytymisen muutoksia ja liikennekulttuurin kehittymistä.

Suunnitelman toteutusvastuussa olevien organisaatioiden toimintaa seurataan niille suunnitelmassa vastuutettujen tehtävien etenemisen perusteella.

Vuoden 2012 loppuun mennessä kehitetään liikenneturvallisuutta ja sen kehitystä seuraava indikaattorijärjestelmä. Indikaattorijärjestelmä rakennetaan siten, että se palvelee poikkihallinnollista liikenneturvallisuuden tavoitejohtamista ja mahdollistaa liikenneturvallisuuden ja sen kehityksen arvioinnin vuosittain. Indikaattoreiden arvot pyritään määrittämään ensimmäisen kerran vuoden 2010–2012 tiedoista. Indikaattoreille asetetaan tavoitearvot vuodelle 2020. Yhtenäiset indikaattorit kehitetään myös alueellisen ja paikallisen tason liikenneturvallisuustoimien seurantaan varten.