



Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma





Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

HELSINGIN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHIT- TÄMISOHJELMA

ESIPUHE

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa (LIIKE) on tarkasteltu liikkumisen ja liikenteen kokonaisuutta strategisella, koko kaupungin tasolla. Keväällä 2014 valmistuneessa ohjelmassa asetettiin Helsingin liikkumisen tavoitteet ja päätettiin toimintalinjauksista. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma on yksi liikkumisen kehittämisohjelman osastrategia, joka pyrkii osaltaan toteuttamaan liikkumisen kehittämisohjelmassa asetettuja tavoitteita ja toimintalinjauksia.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman laatimisen tavoitteena on ollut parantaa liikenneturvallisuustyön koordinoitua, vahvistaa yhteisiä käytäntöjä, edistää eri osapuolten ja hallintokuntien sitoutumista sekä määritellä toteuttamiskelpoisia toimenpiteitä lähivuosille.

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman laatimisesta on vastannut kaupunkisuunnitteluvirasto. Ohjelmaa laadittaessa järjestettiin työpajoja, joiden aiheina olivat liikenneturvallisuuden nykytilanne, tavoitteet ja toimenpiteet. Työpajoihin osallistui edustajia kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelusta ja asemakaavoituksesta, rakennusvirastosta, HKL:stä, Starasta, opetusvirastosta, varhaiskasvatusvirastosta, nuorisosiainkeskuksesta, sosiaali- ja terveystieteiden virastosta, kaupunginkansliasta, pelastuslaitokselta, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksestä ja Helsingin poliisilaitokselta. Aukkaille järjestettiin kansalaistyöpaja Laiturilla. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman blogiin laadittiin kirjoituksia, joita oli mahdollisuus kommentoida.

Työn ohjausryhmään kuuluivat

Ville Lehmuskoski	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto, pj.
Pekka Henttonen	rakennusvirasto, palveluosasto
Pekka Höök	Helsingin poliisilaitos
Matti Koskinen	kaupunginkanslia, turvallisuus- ja valmiusyksikkö
Kirsi Verkka	opetusvirasto
Pirkko Excell	sosiaali- ja terveystieteiden virasto
Heikki Salmikivi	kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluosasto
Tuomas Hakala	kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto
Sonja Heikkinen	Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Riikka Aaltonen	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
Matti Kivelä	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto
Katariina Baarman	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto
Hanna Strömmer	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto, projektipäällikkö

Työn projektiryhmään kuuluivat

Hanna Strömmer	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennejärjestelmätoimisto, pj.
Jesse Aavameri	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennejärjestelmätoimisto
Maija Rekola	kaupunkisuunnitteluvirasto, aluesuunnitteluosasto
Heikki Palomäki	kaupunkisuunnitteluvirasto, projektitoimisto
Pekka Nikulainen	kaupunkisuunnitteluvirasto, projektitoimisto
Maarit Savolainen	kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennejärjestelmätoimisto
Satu Lehtinen	Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmasta pyydettiin lausuntoja kaupungin hallintokunnilta, liikennealan viranomaistahoilta ja muilta sidosryhmiltä. Pidennettyyn määräaikaan 3.3.2015 mennessä lausunnon ohjelmasta jättivät opetusvirasto, nuorisosiainkeskus, pelastuslaitos, kiinteistöviraston tilakeskus, rakennusvirasto, sosiaali- ja terveystieteiden virasto, ympäristökeskus, Helsingin poliisilaitos, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry, Liikenneturva, Uudenmaan ELY-keskus, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL) ja Enemmistö ry:ltä. Lausunnot olivat pääosin myönteisiä ja niiden pohjalta luonnokseen tehtiin pienimuotoisia korjauksia.

Konsulttina työssä ja ryhmien sihteerinä toimivat DI Christel Kautiala, Destia Oy, Hanna Puolimatka, Destia Oy, Hanna Reihe, Ramboll Finland Oy, Terhi Svenns, Ramboll Finland Oy, Eija Yli-Halkola, Destia Oy, sekä taittajana Mervi Koivula, Destia Oy.

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

Sammandrag

1. Liikenneturvallisuuustyöllä turvallista kaupunkia ja hyvinvoivia kaupunkilaisia	6
2. Liikenneturvallisuuden nykytila ja haasteet	7
3. Liikenneturvallisuuustyön tavoitteet ja painopisteet.....	10
4. Kehittämisohjelman toimenpiteet	14
5. Kehittämisohjelman vaikuttavuus	29
6. Kehittämisohjelman seuranta ja mittarit.....	31

TIIVISTELMÄ

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämishojelman lähtökohtina ovat olleet valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma "Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014" sekä Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia (HSL 20/2012). Näissä ohjelmissa on linjattu Suomen ja Helsingin seudun liikenneturvallisuustavoitteet sekä esitetty liikenneturvallisuustyön painopisteet.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa korkean tason tavoitteet ja toimintalinjaukset on viety kaupungin tasolle. Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiaa mukaillen Helsingin kaupungin liikenneturvallisuustyön visioksi on asetettu: "Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi". Määrälliset tavoitteet ovat valtakunnallisten tavoitteiden mukaiset: tavoitteena on, että Helsingin tieliikenteessä kuolee enintään 4 henkilöä ja loukkaantuu enintään 490 henkilöä vuonna 2020.

Helsingissä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutui vuosina 2007–2011 kustannuksia keskimäärin 206 miljoonaa euroa vuodessa, joista kaupungin talouteen kohdistui noin 30–40 miljoonaa euroa vuosittain.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa tulee hyödyntää monipuolista keinovalikoimaa ja useiden toimijoiden yhteistyötä. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet turvalliseen ja sujuvaan liikkumiseen sekä varautumaan mahdollisten onnettomuustilanteiden nopeaan pelastustoimintaan. Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma vaikuttaa erityisesti seuraaviin osatekijöihin.

- Liikenneinfrastruktuuri: ympäri vuoden käytettävissä olevat turvalliset ratkaisut kaikille kulkutavoille.
- Tienkäyttäjät/liikkujat: ymmärrys ja halu valita liikkumistarpeeseen sopivin kulkutapa, tarpeelliset tiedot, taidot ja asenne matkan turvalliseen suorittamiseen.
- Koordinointi ja aktiivinen yhteistyö eri toimijoiden välillä: resurssien kohdentaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen.

Vision ja määrällisten tavoitteiden konkretisoimiseksi liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa on asetettu neljä painopistettä, joihin liikenneturvallisuustyö pääasiassa keskittyy. Painopisteille on määritetty osatavoitteet, toimenpiteet sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantatapa. Painopisteet ovat 1) lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen, 2) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja ikäihmiset), 3) nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen sekä 4) yhteistyön, koordinointi ja viestintä.

Kaupungin eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyön ja -resurssien vaikuttavuuden tehostamiseksi esitetään nimettäväksi liikenneturvallisuustyön kokonaisuuden koordinointivastuu sopivalle hallintokunnalle. Koordinointivastuu ei edellytä uutta henkilöresurssia, mutta vastuun hoitamiseen on allokoitava olemassa olevia resursseja. Koordinointia ja yhteistyötä tehostamalla voidaan säästää kaupungin taloudellisia ja henkilöresursseja, jotka voidaan kohdistaa tehokkaammin liikenneturvallisuustyöhön ja -toimenpiteisiin.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteita seurataan mittareilla, jotka kuvaavat eri näkökulmista liikenneturvallisuustyön edistymistä suhteessa tavoitteisiin. Vastuu tavoitteiden ja toimenpiteiden seurannasta on koordinointivastuullisella hallintokunnalla.

SAMMANFATTNING

Programmet för utveckling av trafiksäkerheten i Helsingfors utgår från den nationella säkerhetsplanen för vägtrafiken, "Säkerhetsplan för vägtrafiken till slutet av år 2014 – Från mål till verklighet", samt Trafiksäkerhetsstrategin för Helsingforsregionen (HRT 20/2012). I dessa program drar man upp linjerna för trafiksäkerhetsmålen i Finland och Helsingforsregionen samt anger prioriteringsområden för trafiksäkerhetsarbetet.

I programmet för utveckling av trafiksäkerheten i Helsingfors har målen på hög nivå och linjedragningarna för verksamheten ställts på stadsnivå. Analogt med trafiksäkerhetsstrategin för Helsingforsregionen har man för Helsingfors stads trafiksäkerhetsarbete antagit visionen att "trafiksyste- met i Helsingfors är så säkert för alla grupper av resande att ingen behöver dö eller skadas allvar- ligt i trafiken. Alla färdas ansvarsfullt och upplever att det är tryggt att resa". De kvantitativa målen följer de nationella: målsättningen är att det dör högst fyra och skadas högst 490 personer i vägtra- fiken i Helsingfors 2020.

Åren 2007–2011 orsakade trafikolyckorna i Helsingfors kostnader på i genomsnitt 206 miljoner euro om året. Av kostnaderna från trafikolyckorna allokeras 15–20 % till kommunekonomin. Helsingfors stad vållas således kostnader på 30–40 miljoner euro om året.

För att uppnå målen för trafiksäkerheten bör man utnyttja ett mångsidigt urval av medel och meto- der samt samarbete mellan flera aktörer. Med trafiksäkerhetsarbetet strävar man efter att skapa så goda förhållanden för trygg och smidig mobilitet som möjligt, samt beredskap för snabb räddnings- verksamhet vid eventuella olycksituationer. Särskilt följande delfaktorer påverkas av programmet för utveckling av trafiksäkerheten i Helsingfors.

- Trafikens infrastruktur: sådana trygga lösningar för alla färdstätt som kan användas året om.
- Trafikant grupper: förståelse för och vilja att välja det lämpligaste färdstättet för behovet, nödvändiga kunskaper, färdigheter och attityder för att färdas tryggt.
- Koordinering och aktivt samarbete mellan olika aktörer: allokering av resurser och spridning av god praxis.

För att konkretisera visionen och de kvantitativa målen har man i programmet för utveckling av trafiksäkerheten ställt fyra prioriteringsområden som man huvudsakligen koncentrerar sig på inom trafiksäkerhetsarbetet. För prioriteringsområdena har man fastställt delmål, åtgärder samt metoder för uppföljning av realiserandet av målen och åtgärderna. Prioriteringsområdena är 1) trygg och ansvars- full mobilitet för barn och ungdomar, 2) säkerhet av fotgängare och cyklister samt rörlighet på egen hand (i synnerhet för barn och äldre personer), 3) utvecklande av systemet för hastighetsbegräns- ningar samt 4) kommunikation och utveckling av samarbete.

För att inom stadens olika förvaltningar effektivisera arbetet och resurserna för trafiksäkerheten före- slås att en lämplig förvaltning utses till att handha ansvaret för koordineringen av trafiksäkerhetsar- betet. Koordineringsansvaret kräver inga nya personresurser men existerande resurser måste al- lokeras till skötseln av ansvaret. Genom effektivare koordinering och samarbete kan man spara stadens ekonomiska och personalresurser, som kan effektivare allokeras till arbete och åtgärder för trafiksäkerheten.

Målen för trafiksäkerhetsarbetet kontrolleras med mätare som ur olika perspektiv beskriver hur trafiksäkerhetsarbetet framskrider i relation till målen. Ansvaret för uppföljningen av målen och åtgärderna ligger hos förvaltningen som ansvarar för koordineringen.

1. Liikenneturvallisuustyöllä turvallista kaupunkia ja hyvinvoivia kaupunkilaisia

Helsingin liikenneturvallisuuden pitkäjänteinen parantaminen ja hyvän turvallisuustason ylläpitäminen vaativat kaupungin liikenneturvallisuustyön entistä vaikuttavampaa keskittämistä tehokkaisiin toimenpiteisiin sekä toiminnan koordinoitua tehostamista kaupungin omassa organisaatiossa ja seudullisessa yhteistyössä. Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma on laadittu vastaamaan näihin haasteisiin.

Kehittämisohjelman valtakunnallisen ja seudullisen tason lähtökohtina ovat olleet valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma "Tavoitteet todeksi – Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014" sekä Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia (2012). Näissä ohjelmissa on linjattu Suomen ja Helsingin seudun liikenneturvallisuustavoitteet sekä esitetty liikenneturvallisuustyön painopisteet. Kehittämisohjelman lähtökohtana ovat myös olleet useat valtakunnalliset ja kansainväliset tutkimukset ja liikenneturvallisuusohjelmat.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa korkean tason tavoitteet ja toimintalinjaukset on viety kaupungin tasolle. Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiaa mukaillen Helsingin kaupungin liikenneturvallisuustyön visioksi on asetettu

Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi

Määrälliset tavoitteet noudattavat valtakunnallisia tavoitteita lähtötasona vuosien 2008–2010 keskimääräiset luvut.

Tavoite vuodelle 2020

**Liikenteessä kuolee Helsingissä vuonna 2020 enintään 4 henkilöä
(50 % vähemmän kuin ka. vuosista 2008–2010)**

**Liikenteessä loukkaantuu Helsingissä vuonna 2020 korkeintaan 490 henkilöä
(25 % vähemmän kuin ka. vuosista 2008–2010)**

Turvallisuus on yksi Helsingin kaupunginvaltuuston strategiaohjelman 2013–2016 arvoista. Turvallisuus vaikuttaa voimakkaasti myös kaupungin viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen sekä kaupunkilaisten hyvinvointiin, jotka ovat ohjelmassa keskeisellä sijalla. Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitelmassa on niin ikään sitouduttu tukemaan valtakunnallista sisäisen turvallisuuden tavoitetta, jonka mukaan Suomi on Euroopan turvallisimaa maa, jossa ihmiset ja eri väestöryhmät kokevat yhteiskunnan yhdenvertaisena ja oikeudenmukaisena. Liikkumisen kehittämisohjelma LIIKE:ssä puolestaan on linjattu, että erityisesti keskusta-alueet suunnitellaan ihmisten mittakaavaan ja ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan. Toimintalinjauksena on myös ajonopeuksien laskeminen liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Turvallisuustavoitteiden toteutuminen edellyttää kaupungilta pitkäjänteistä, poikkihallinnollista yhteistyötä myös liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Keskeistä on riittävien resurssien osoittaminen liikenneturvallisuustyön koordinoituihin: koordinoituihin panostaminen näkyy toiminnan tehostumisena ja vaikuttavuuden parantumisena, kun resurssit voidaan kohdentaa parhaisiin toimintamuotoihin ja toimenpiteisiin. Hyvä liikenneturvallisuus lisää kaupungin viihtyisyyttä, parantaa vetovoimaisuutta ja edistää kaupunkilaisten hyvinvointia.

2. Liikenneturvallisuuden nykytila ja haasteet

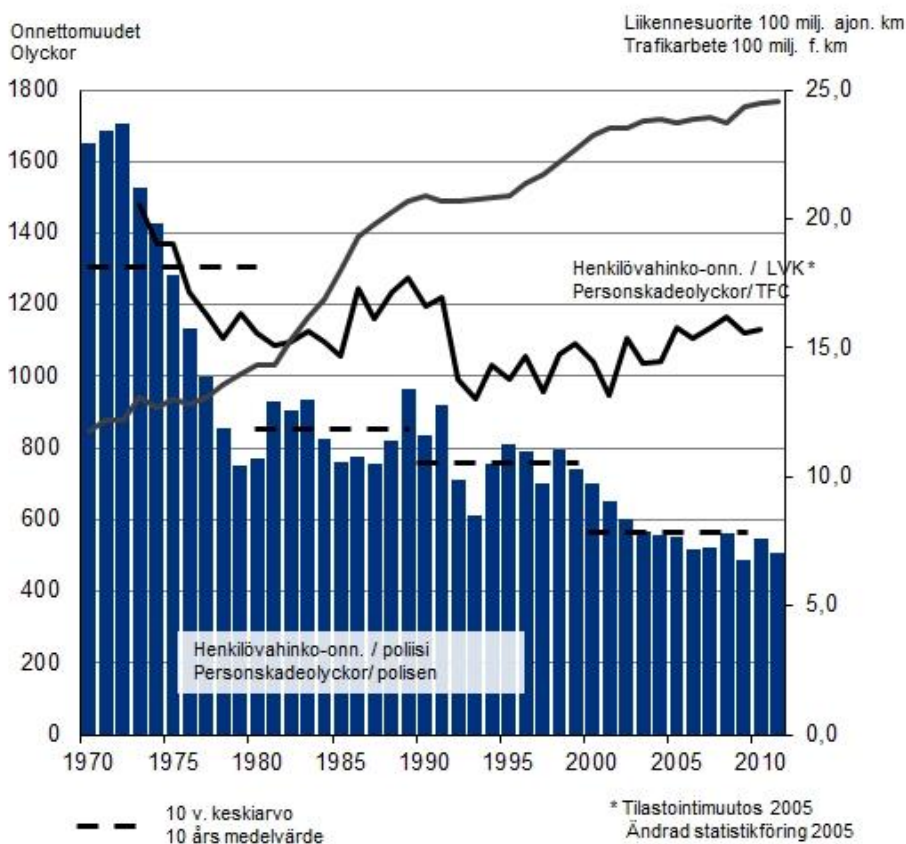
Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiassa (HSL 20/2012) on kuvattu kattavasti seudun liikenneturvallisuuden tilaa ja puutteita. Tämän työn yhteydessä tehty nykytilakatsaus on perustunut olemassa olleisiin Helsingin onnettomuustilastoihin ja muihin jo tehtyihin selvityksiin, kuten Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategiaan. Tässä raportissa on esitetty nykytilakatsauksen keskeisimmät havainnot.

Henkilövahinkoon eli loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ovat Helsingissä pitkällä aikavälillä vähentyneet: 1990-luvulla tapahtui keskimäärin 768 henkilövahinkoa vuosittain, kun 2000-luvulla vastaava luku oli 572 (kuva 1). Vuonna 2011 Helsingissä tapahtui 507 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta ja vuosina 2007–2010 henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin 529 vuodessa.

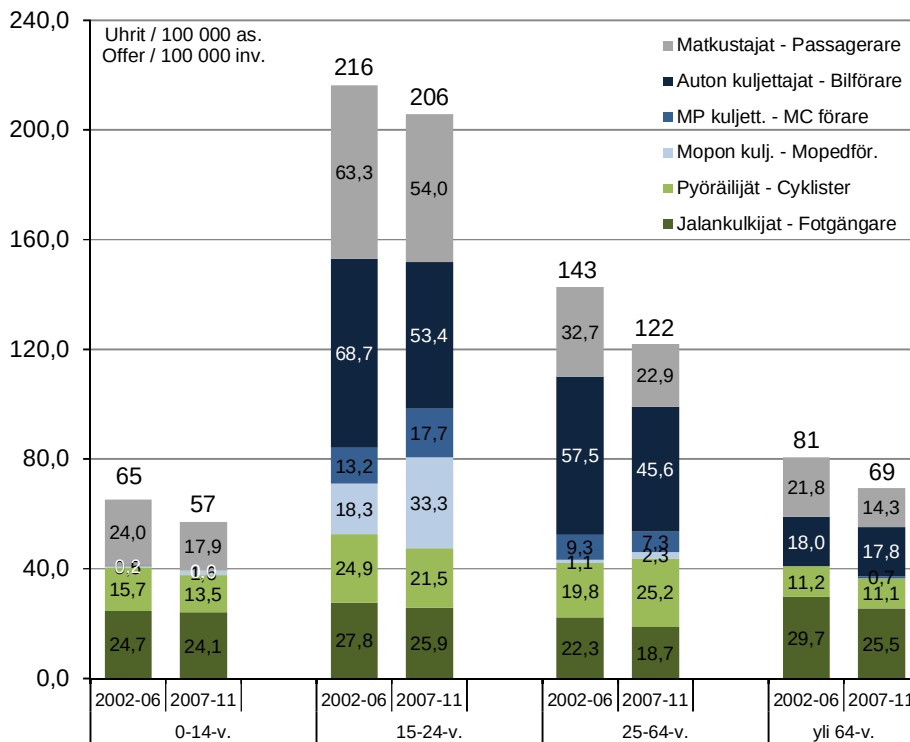
Helsingin liikenteessä kuoli keskimäärin 8 henkeä vuosittain jaksolla 2007–2011. Kuolleista puolet oli jalankulkijoita. Loukkaantuneita oli vastaavalla jaksolla 642 henkeä vuodessa. Näistä viidesosa oli jalankulkijoita ja viidesosa pyöräilijöitä.

Nuorten 15–24-vuotiaiden riski joutua liikenneonnettomuuteen on selvästi suurempi kuin muiden ikäryhmien. Nuorten onnettomuuksissa korostuvat selvästi mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet sekä jonkin verran henkilöauto-onnettomuudet (kuva 2). Myös matkustajauhrien määrä on muita ikäryhmiä suurempi.

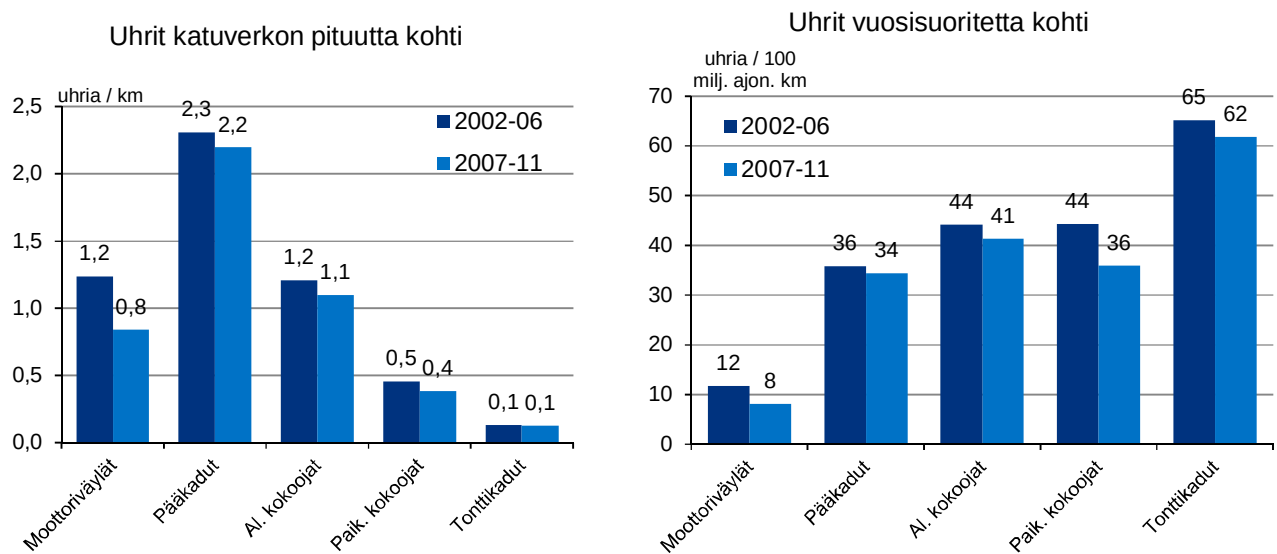
Edellä esitetyt luvut perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenteen onnettomuuksiin. Erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahingot jäävät usein ilmoittamatta.



Kuva 1. Henkilövahinko-onnettomuudet ja liikennesuorite Helsingissä 1970–2011.



Kuva 2. Liikenneonnettomuuksien uhrin (kuolleet ja loukkaantuneet) ikä- ja liikkujaryhmän mukaan.



Kuva 3. Tielikenneonnettomuuksien uhrin Helsingissä katuluokan mukaan (sis. valtion maantiet).

Yhteenveto liikenneonnettomuuksista Helsingissä

- Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet ovat vähentyneet: vuonna 2011 tapahtui 507 henkilövahinkoa, vuosina 2007–2010 keskimäärin 529 henkilövahinkoa vuodessa.
- Liikenteessä on vuosina 2007–2011 kuollut keskimäärin 8 henkeä vuosittain. Näistä puolet on ollut jalankulkijoita. Tarkastelujaksolla on kuollut yksi polkupyöräilijä vuonna 2011 ja edellisen kerran vuonna 2006.
- Liikenteessä vuosina 2007–2011 loukkaantuneista pyöräilijöitä on ollut viides eli keskimäärin 117 loukkaantunutta vuodessa. Määrässä on ollut pientä kasvua viime vuosina. Pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet tulevat harvoin poliisin tietoon.
- Nuorten onnettomuusriski on ikäryhmistä suurin ja korostuu erityisesti mopo-, moottoripyörä- ja henkilöauto-onnettomuuksissa.
- Joukkoliikenteen henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet: näitä on reilut 10 % kaikista henkilövahingoista, mutta vastapuolena on usein jalankulkija.
- Päihdetapausten osuus kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista on ollut laskeva. Vuosina 2007–2011 osuus oli 11 %.

LIIKENNEONNETTOMUUKSIEN KUSTANNUKSET

Helsingissä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutui vuosina 2007–2011 kustannuksia keskimäärin 206 miljoonaa euroa vuodessa. Kuntatalouteen liikenneonnettomuuksien kustannuksista kohdistuu 15–20 %, jotka ovat lähinnä sosiaali- ja terveystoimen menoja. Helsingin kaupungille kohdistuneet liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat 30–40 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannusarvio perustuu Liikenneviraston hyväksymiin onnettomuuksien yksikkökustannuksiin, joissa on huomioitu sekä yhteiskunnalle aiheutuvat taloudelliset menetykset että hyvinvoinnin menetys.

**Helsingin kaupungille liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain
30–40 miljoonaa euron kustannukset.**

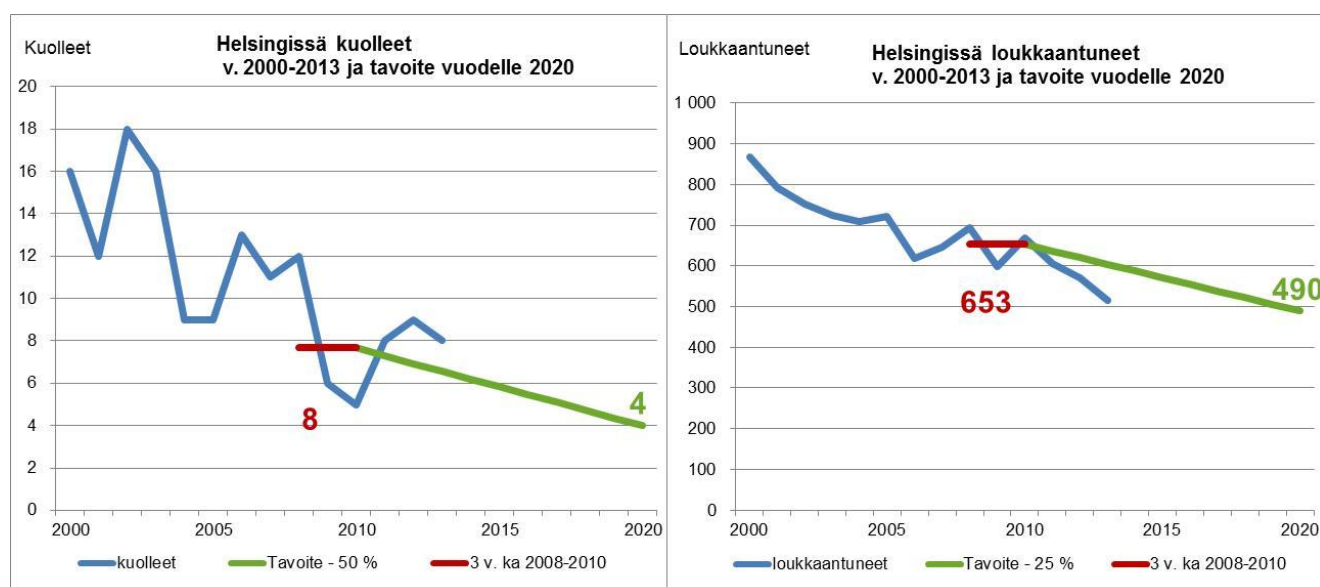
3. Liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja painopisteet

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin vision mukaan liikennejärjestelmä on oltava kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Helsingissä liikenneturvallisuuden määrälliset tavoitteet vuodelle 2020 ovat:

- tieliikenteessä kuolleiden määrä on enintään 4 henkeä vuodessa
- tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 490 henkeä vuodessa.

Tavoitteiden lähtötasona ovat vuosien 2008–2010 keskimääräiset luvut. Määrälliset tavoitteet noudattavat valtakunnallisia tavoitelinjauksia, joissa tavoitteeksi on asetettu liikennekuolemien puolittaminen ja loukkaantuneiden määrän vähentäminen neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

Vision ja määrällisten tavoitteiden konkretisoimiseksi Helsingin kaupungin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma on jaettu neljään painopisteeseen. Kullekin painopisteelle on määritetty osatavoitteet, toimenpiteet sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantatapa.



Kuva 4. Helsingin liikenneturvallisuustyön määrälliset tavoitteet.



Kuva 5. Liikenneonnettomuuden jälkityötä.
(Kuva: Liikenneturva)

Painopiste 1. Lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen

Nuorten ja nuorten aikuisten osuus liikenteessä loukkaantuneista tai kuolleista on suurempi kuin heidän osuutensa väestöstä sekä Helsingissä että Suomessa yleensä. Nuorille 15–17-vuotiaille tyypillisiä ovat mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet, joiden määrä on Helsingissä 2000-luvulla kasvanut selvästi. Juuri ajokortin saaneille 18–19-vuotiaille tyypillisiä ovat puolestaan henkilöauto-onnettomuudet, joissa on usein kuljettajan lisäksi matkustajia mukana. Varhaiset kokemukset liikenteestä muokkaavat tulevaisuuden liikennekäyttäytymistä, minkä vuoksi panostaminen nuorten pitkäjänteiseen liikenneturvallisuustyöhön on perusteltua.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden lasten (alle 15-vuotiaat) määrä on vähentynyt 1970-luvulta lähtien. Lapsiin kohdistuva liikenneturvallisuustyö vaikuttaa kuitenkin pitkäjänteisesti, sillä tulevaisuuden liikkujien käyttäytymismallit muodostetaan jo varhaisessa vaiheessa. Lähiympäristön turvallisuus vaikuttaa myös merkittävästi lasten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin: kun lapset oppivat liikkumaan itsenäisesti kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä, on kynnys siirtyä aikuisiällä yksityisautoilijaksi korkeampi kuin lapsilla, joita vanhemmat ovat säännöllisesti kuljettaneet autolla. Lisäksi kävellen tai pyörällä liikkumalla lapset havainnoivat liikenneympäristöä ja oppivat siitä eri tavalla kuin autossa matkustaessaan.

Painopisteen osatavoitteet ja niiden seuranta

Osatavoite: nuorten (15–24-vuotiaat) riski joutua liikenneonnettomuuksiin ei ole suurempi kuin muiden ikäryhmien

Seuranta: nuorille tapahtuneiden onnettomuuksien määrä suhteessa ikäryhmän kokoon

Osatavoite: lasten ja nuorten liikkuminen on turvallista kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä

Seuranta: lasten liikenneonnettomuuksien määrä, koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä tehtävät kyselyt koulumatkojen turvallisuudesta, pitkän aikavälin seurantaa kehitettävä esim. päiväkot- ja koulumatkojen kulkutapajakaumat tai laajemmat koululaiskyselyt



Kuva 6. Mopoilu on suosittu kulkumuoto nuorten keskuudessa.
(Kuva: Juha Tuomi, Liikenneturva)

Painopiste 2. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja ikäihmiset)

Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat suojaamattomina liikkujaryhminä erityisen huomion kohteena liikenneturvallisuutta parannettaessa. Helsingin liikenteessä kuolleista puolet on jalankulkijoita ja näiden osuus loukkaantuneistakin on viidennes. Erityisesti Helsingin kantakaupungin alueella jalankulkijat joutuvat onnettomuuksien uhreiksi selvästi useammin kuin esikaupunkialueella. Pyöräilijöiden osuus loukkaantuneista on viidennes. Pyöräilymäärien kasvaessa tarvitaan erityistä huomiota järjestelyjen muuntamiseksi nykyaikaisten turvallisuusvaatimusten mukaisiksi. Turvallisilla ja sujuvilla liikennejärjestelyillä sekä riittävällä kunnossapidolla voidaan lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta ja turvallisuutta.

Omatoimisella liikkumisella tarkoitetaan erityisesti lasten ja ikäihmisten liikkumista itsenäisesti. Mahdollisuus omatoimiseen liikkumiseen vaikuttaa suoraan lasten ja ikäihmisten elämänlaatuun ja terveyteen: liikkuminen oman kodin ulkopuolella on tärkeää niin henkisen kuin fyysisenkin terveyden näkökulmasta. Puutteet liikkumisen turvallisuudessa voivat rajoittaa omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksia ja siten lisätä kuljetus- ja saattoliikenteen tarvetta. Erityisesti ikäihmisten liikkumismahdollisuuksiin vaikuttaa merkittävästi myös ympäristön esteettömyys.

Turvalaitteiden käyttö on osa liikennekäyttäytymistä. Turvallisuushakuinen liikkuja käyttää tarvittavia suositeltuja varusteita ja laitteita oman ja muiden turvallisuuden lisäämiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta oleellisia turvalaitteita ovat heijastin, pyörän valot ja pyöräilykypärä.

Painopisteen osatavoitteet ja niiden seuranta
Osatavoite: turvallinen ja esteetön lähiympäristö Seuranta: jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien määrä, suojateillä tapahtuvien onnettomuuksien määrä, liikenneturvallisuusnäkökulmasta tarkastettujen suunnitelmien osuus
Osatavoite: suojatiet ovat turvallisia Seuranta: suojatieonnettomuuksien määrä, väistämisvelvollisuutta noudattavien osuus suojateillä
Osatavoite: hyvät jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä liikkumisen edellytykset Seuranta: liikennebarometrin, pyöräilybarometrin ja joukkoliikenteen asiakastytyväisyyskyselyn tulokset, liukastumisten määrä, pitkän aikavälin seurantaa kehitettävä, esim. kohderyhmille kyse-ly turvattomista ja pelottavista asioista liikenteessä
Osatavoite: korkea turvalaitteiden käyttöaste Seuranta: turvalaitteiden käyttöasteen seuranta liikennetutkimusten yhteydessä

Painopiste 3. Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen

Ajonopeudet vaikuttavat onnettomuuksien todennäköisyyteen ja niiden seurauksiin. Kaupunkiympäristöön sopivat matalammat ajonopeudet parantavat kuljettajan mahdollisuuksia tehdä havaintoja ympäristöstä ja reagoida erilaisiin liikennetilanteisiin. Jarrutusmatkat ovat lyhyemmät kuin korkeammilla maantienopeuksilla. Onnettomuuden sattuessa matala törmäysnopeus lieventää henkilövahinkojen seurauksia. Nopeusjärjestelmän kehittämisellä luodaan yhtenäinen verkko, jossa eri nopeustasot on suhteutettu ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kadun toiminnalliseen asemaan. Nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan liikenneympäristön toimenpiteillä ja valvonnalla.

Painopisteen osatavoitteet ja niiden seuranta
Osatavoite: katujen ja väylien nopeustaso on ympäröivän kaupungin ja siellä liikkuvien ihmisten mittakaavassa Seuranta: katujen ja väylien ajonopeuksien seurantatiedot, henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä

Painopiste 4. Yhteistyö, koordinointi ja viestintä

Eri tahojen välinen yhteistyö, työn koordinointi sekä oikea-aikainen ja oikein suunnattu viestintä ovat avainasemassa liikenneturvallisuustyössä. Monet eri yhdistykset, hallintokunnat ja sidosryhmät tekevät arvokasta liikenneturvallisuustyötä, mutta toimijoiden keskinäinen yhteistyö on usein vähäistä. Työ koetaan hajanaiseksi, mikä heikentää sen vaikuttavuutta. Yhteistyöllä ja koko kaupungin liikenneturvallisuustyön koordinoinnilla voidaankin tehostaa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja luoda uusia yhteistyömuotoja.

Liikenneturvallisuusviestinnässä sisällön lisäksi tärkeitä ovat ajankohta, kohderyhmä ja viestintäväline. Viestinnällä pyritään vaikuttamaan kohderyhmän käyttäytymiseen ja asenteisiin ja muokkaamaan niitä turvallisuushakuisemmiksi. Tehokas viestintä edellyttää viestintäkeinojen ja -välineiden sovittamista kohderyhmään. Helsingin kaupungilla ja muilla liikenneturvallisuustyötä tekevillä tahoilla on valmiina monia viestintään liittyviä verkostoja ja toimintatapoja, joita voidaan hyödyntää nykyistä kattavammin. Uudet viestintämahdollisuudet on otettava käyttöön.

Asukkailla on ajatuksia ja kokemuksia lähiympäristönsä liikenteellisistä ongelmista, mikä kannattaa hyödyntää liikenneturvallisuustyössä. Asukkaiden kanssa tehtävän yhteistyön kautta voidaan myös tiedottaa ja ohjeistaa, ja siten pyrkiä vaikuttamaan liikennekäyttäytymiseen.

Painopisteen osatavoitteet ja niiden seuranta

Osatavoite: toimiva yhteistyö kaupungin eri hallintokuntien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien välillä

Seuranta: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toteutumisen seuranta

Osatavoite: tehokas liikenneturvallisuusviestintä

Seuranta: kampanjoiden vaikuttavuuden arvioinnit

Osatavoite: vuorovaikutteinen yhteistyö asukkaiden kanssa

Seuranta: liikennebarometrin arvio asukastyytyväisyydestä, asukaspalautteet



Kuva 7. Sinä teet suojatien -kampanjan avaus 2.4.2014 Kampissa.
(Kuva: Kaisa Tanskanen, Liikenneturva)

4. Kehittämishajelman toimenpiteet

Painopiste 1: Lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen

Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen ja -valvonnan kehittäminen

Nuoriin kohdistuvan liikennekasvatuksen tehostaminen

Järjestetään vuosittainen nuorten liikenneturvallisuuden teemaviikko, jonka aikana erilaisilla tapahtumilla ja tiedotuksella aktivoidaan perheitä ja kolmatta sektoria toimimaan, pidetään kouluissa teematunteja sekä pyritään saamaan enemmän näkyvyyttä mediassa. Teemaviikon aikana poliisin valvontateemana on nuorten liikenneturvallisuus, erityisesti mopojen ja moottoripyörien kunto ja liikennekäyttäytyminen. Myös henkilöautolla liikkuvien nuorten aikuisten turvallisuuteen kiinnitetään huomiota, jolloin korostuvat kuljettajan liikennekäyttäytyminen (muun muassa ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, päihteet). Tapahtumajärjestelyissä, tiedotuksessa ja koulutuksessa hyödynnetään lisäksi kolmannen sektorin resursseja ja valmiita materiaaleja. Nuorten omia ryhmiä pyritään myös aktivoimaan teemaviikon suunnitteluun.

Turvallisen liikennekäyttäytymisen tietojen ja taitojen opiskelua tulisi vahvistaa kouluissa. Liikkuminen ja liikenneturvallisuus ovat teemana monialaisissa oppimiskokonaisuuksissa.

Varhaisen puuttumisen mallin kehittäminen

Laaditaan varhaisen puuttumisen malli nuorten liikennetrikkomuksiin. Tähän voivat liittyä esimerkiksi poliisin yhteistyö nuorisotoimen kanssa, rikehuomautukset ja riittävät rangaistukset sekä pohdinta rangaistustapojen muuttamisesta. Tavoitteena on kiinnittää huomiota nuoren liikennekäyttäytymiseen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jolloin käyttäytymistä on mahdollista muuttaa oikeaan suuntaan. Esimerkiksi rangaistustapoja muuttamalla voitaisiin vaikuttaa syvempään oppimiseen. Tällöin mopolla rikkeen tehnyt, voisi joutua suorittamaan lisäoppitunteja mopokoulussa sakorangaistuksen sijaan. Autolla rikkeen tehnyt voisi puolestaan joutua uudelleen kirjallisiin ja ajokokeeseen tai lisäajotunteihin rikkeestä riippuen.

Lasten ja nuorten parissa toimivien täydennyskoulutuksen kehittäminen

Järjestetään opettajille säännöllisesti liikenneturvallisuuskoulutusta opettajien virkaehtosopimuksen mukaisen kouluttautumisen (ns. veso-päivien) yhteydessä tai järjestämällä täydennyskoulutusta. Opettajien liikennekoulutuskeinoja kehitetään jatkuvana prosessina. Tietoisuuden lisäämisellä pyritään myös vaikuttamaan tulevaisuudessa opetussuunnitelmien sisältöön.

Järjestetään täydennyskoulutusta nuorisoasiainkeskuksen ja varhaiskasvatuksen henkilökunnalle.

Parannetaan lasten ja nuorten kykyä toimia liikenteessä

Laaditaan tarveselvitys toisen liikennekaupungin perustamisesta Itä-Helsinkiin.

Aikataulu

Liikenneturvallisuuden teemaviikoista luodaan jatkuva käytäntö. Ensimmäinen teemaviikko järjestetään syksyllä 2015.

Varhaisen puuttumisen mallia kehitetään pitkäjänteisenä jatkuvana työnä.

Opettajien liikenneturvallisuuskoulutus on jatkuvaa työtä. Nuorisoasiainkeskuksen ja varhaiskasvatuksen kanssa aloitetaan koulutuksen järjestelyt ja ensimmäiset koulutukset pidetään vuonna 2016.

Tarveselvitys liikennekaupungista laaditaan 2017.

Vastuutahot

- Opetusvirasto: liikenneturvallisuuden huomioiminen opetussuunnitelman päivityksessä, opettajien täydennyskoulutus, osallistuminen liikenneturvallisuuden teemaviikkoon, yhteistyö poliisin, vanhempien ja järjestöjen kanssa
- Nuorisoasiainkeskus: liikenneturvallisuuden teemaviikkoon osallistuminen yhteistyössä muiden hallintokuntien, nuorisoryhmien, vanhempien ja poliisin kanssa, viestintä ja tapahtumat, liikennekaupungin tarveselvitys
- Sosiaali- ja terveysvirasto: osallistuminen teemaviikon suunnitteluun (nuorisopuoli)
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys: viestintä, koulutus ja tapahtumat
- Liikenneturva: yhteistyökumppani täydennyskoulutuksen suunnittelussa ja toteuttamisessa, koulutusaineistot, tapahtumat
- Kaupunkisuunnitteluvirasto: osallistuminen varhaisen puuttumisen mallin kehittämiseen vaikuttamalla lainsäädäntöön
- Poliisi: liikennevalvonnan suunnittelu ja toteuttaminen, tiedotus



Kuva 8. Fillarimestarin SM-finaali kokoaa eri koulujen parhaat kisailijat yhteen vuosittain. (Kuva: Autoliitto)

Mopoilun turvallisuuden parantaminen

Mopon paikan määrittäminen liikenneverkolla

Määritetään kansallisen suunnitteluohjeen soveltamisperiaatteet Helsingissä.

Määritetään moporeitit suunnitteluohjeen soveltamisperiaatteiden pohjalta ja suunnitellaan niiden toteuttaminen. Suunnittelussa otetaan huomioon jatkuvuus katu- ja maantieverkon rajapinnassa sekä kuntarajojen yli. Reittien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota erilaisten ajoneuvojen ja -taitojen aiheuttamiin vaatimuksiin erillisten moporeittien ja ajorataa hyödyntävien reittien yhtymäkohdissa: näiden kohtien tulee olla selkeitä ja turvallisia. Myös ulkoilureittien roolia verkossa tarkastellaan.

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Suunnitellaan mopoilijoiden ajoradan toimintakonsepti yhdessä nuorten kanssa. Tarjotaan ajoharjoittelurata mopoilijoille vaihtuvalta projektialueelta.

Aikataulu

Kansallisen suunnitteluohjeen soveltamisperiaatteet Helsingissä määritetään vuonna 2016. Moporeittien jatkuvuustarkistukset tehdään vuonna 2017.

Käynnistetään vuorovaikutus ajoharjoitteluradan toimintaperiaatteista ja käytännöistä vuonna 2015. Osoitetaan suunnitelman mukainen alue soveltuvalta projektialueelta vuonna 2016.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: suunnitteluperiaatteiden määrittäminen, toteuttamisen suunnittelu
- ELY: yhteistyö katuverkon ja maantieverkon rajapinnassa
- Rakennusvirasto: yhteistyö kaupunkisuunnitteluviraston kanssa ja reittien toteuttaminen
- Nuorisoasiainkeskus: yhteistyö suunnittelussa, toiminta ajoharjoitteluradalla yhteistyössä nuorisoyhteisöjen kanssa
- Kaupunginkanslia: paikan osoittaminen ajoharjoitteluradalle kulloinkin sopivalta projektialueelta
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys: mopokoulun järjestäminen, koulujen liikennekasvatus



Kuva 9. Mopon paikkaa liikenneverkolla määritellään uuden suunnitteluohjeen mukaisesti
(Kuva: Juha Tuomi, Liikenneturva)

Nuorison liikkumisen ohjaus

Nuorten kanssa käytävän vuorovaikutuksen edistäminen

Otetaan käyttöön nykyaikaisia viestinnän keinoja, kuten sosiaalista mediaa, videoita, pelejä sekä osallistavia menetelmiä, joilla nuoret on mahdollista tavoittaa aiempaa tehokkaammin. Uusien viestintäkeinojen käyttöönotolla pyritään vaikuttamaan aiempaa tehokkaammin nuorten liikkumistottumuksiin sekä ohjaamaan nuoria tekemään yhä useammat matkan kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kouluille tehtävän liikkumisen ohjauksen laajentaminen

Turvallista ja vastuullista liikkumista edistetään laatimalla koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuus-suunnitelmia. Tällä hetkellä HSL:n tavoitteena on teettää 10 koulun liikkumissuunnitelmaa vuosittain. Erityisesti vuorovaikutteisten suunnittelumenetelmien avulla lapsia ja nuoria ohjataan liikkumaan turvallisesti ja kestäväillä kulkutavoilla. Liikkumissuunnitelmien laatimisessa onkin tärkeää, että kohderyhmä (esim. koulun oppilaat ja henkilökunta) osallistuu suunnitelman laatimiseen ja sitoutuu tämän kautta muuttamaan liikkumistottumuksiaan.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen

Parannetaan joukkoliikenteen palvelutarjontaa yhteistyössä HSL:n kanssa. Pitkällä aikavälillä esitetään lastenlipun ikärajan nostamista 20 vuoteen Helsingin seudun joukkoliikenteessä. Edullisemmalla lipun hinnalla kannustetaan lapsia ja nuoria liikkumaan joukkoliikenteellä ja pyritään vähentämään omalla autolla tehtäviä matkoja mahdollisesta henkilöauton ajokortin hankkimisesta huolimatta.

Aikataulu

Toimenpiteet ovat jatkuvaa toimintaa, jota laajennetaan ja tehostetaan.

Vastuutahot

- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys, Liikenneturva ja nuorisoasiainkeskus: viestintä ja koulutus
- HSL: liikkumisen ohjaus yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa
- Opetusvirasto: liikennekasvatus



Kuva 10. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistetään koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuus-suunnitelmien avulla. (Kuva: Seppo Laakso, Helsingin kaupunki)

Suojateiden turvallisuuden parantaminen

Suojateiden suunnitteluohjeet

Laaditaan ohjeistus katuverkon suojateiden suunnittelulle ja tarkennetaan kansalliset suojateiden suunnitteluperiaatteet kaupunkiympäristöön ja kaupungin tarpeisiin. Suojateiden suunnittelusta on laadittu kansallisia ohjeita, mutta erityisesti Helsingin kaupungin katuverkolle ei ohjeistusta ole sovellettu järjestelmällisesti.

Tarvearviointi ja suunnittelu

Valo-ohjaamattomien, yli yhden ajokaistan ylittävien suojateiden tarve ja laatu arvioidaan ja niille suunnitellaan parantamistoimenpiteet. Toimenpide kohdistuu erityisesti pää- ja kokoojakatuihin ja muihin vilkkaisiin tienylityskohtiin. Parantamistoimenpiteet voivat kohdistua esimerkiksi valaistuksen lisäämiseen sekä tiemerkkintöjen havaittavuuden parantamiseen. Mikäli suojatielle ei todeta tarvetta tai sille ei esitetä parantamistoimenpiteitä, tarkastellaan suojatien poistamista vaihtoehtona. Suunnitteluohjeistuksesta poikkeavat ratkaisut on perusteltava.

Käyttäytymiseen vaikuttaminen

Poliisin valvontateemana esitetään vahvistettavaksi väistämisvelvollisuuden ja suojatiesääntöjen noudattamista, joka yhdistetään laajaan tiedotukseen ja koulutukseen. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantamisessa valvonta on keskeisessä asemassa. Valvonnalla pyritään muistuttamaan säännöistä ja niiden noudattamisesta turvallisuuden parantamiseksi. Pyöräilyn väistämissäännöt tunnetaan kaikkien tienkäyttäjien osalta heikosti ja myös suojatiesäännön noudattamisessa on puutteita.

Aikataulu

Suojateiden suunnitteluohjeiden tarkistus ja pää- ja kokoojakatujen suojateiden arviointi käynnistetään vuonna 2015. Suojateiden parannussuunnitelmat laaditaan vuosina 2016–2017.

Valvontateema toteutetaan jatkuvana vuosittain.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: suunnitteluperiaatteet, suunnittelu
- Rakennusvirasto: järjestelyjen toteutus ja valaistuksen suunnittelu
- Stara: kunnossapitovastuu
- Poliisi: valvonta ja tiedotus
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ja Liikenneturva: tiedotus



Kuva 11. Mannerheimintien valo-ohjaamaton suojatie Kivelänkadun kohdalla on herättänyt paljon julkista keskustelua . (Kuva: Google Maps)



Kuva 12. Lapset ylittävät suojatien.
(Kuva: Hannu Miettinen, Liikenneturva)

Turvalliset ja jatkuvat kävely- ja pyöräilyreitit

Ohjeiden määrittäminen

Kaupunki määrittää Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeen (Liikennevirasto 2014) soveltamisperiaatteet omalle katuverkolleen. Toimenpiteen toteuttaminen on jo aloitettu pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden määrittämisen osalta. Periaatteiden määrittämisessä tulee jatkossa huomioida mm. kävelyn ja pyöräilyn erottelu yhteisillä väylillä.

Jatkuvien reittien takaaminen

Laaditaan kävelyreittien yhteysverkon tilannekartoitus kaupungin alueella: kartoitetaan nykyiset reitit ja laaditaan ohjelma niiden kehittämis- ja parantamistoimenpiteille. Lähiympäristöt kartoitetaan kokonaisuuksina ja tarkastelussa otetaan huomioon erityisesti lasten ja iäkkäiden liikkuminen ja liikenneturvallisuus. Kävelyreittien kartoitus ja arviointi kytketään osaksi alueellisia liikenneturvallisuuksuunnitelmia ja kävelyn edistämissuunnitelmia.

Pyöräilyn tavoiteverkko kantakaupunkiin on määritelty ja esikaupunkialueen verkon määrittely on käynnissä. Suunnitelmia laaditaan tavoiteverkon mukaisesti. Talvihoidon kehittämisessä edetään kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston teettämien selvitysten mukaisesti.

Lähiympäristön, koulumatkojen ja saattoliikenteen turvallisuuden takaaminen

Koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuuksuunnitelmien laadinnan yhteydessä jatketaan koulujen ympäristöjen liikenneturvallisuuden kehittämistä. Alueellisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatimisella parannetaan lasten asuinympäristöjä kokonaisuutena.

Koulujen ja päiväkotien saattoliikennejärjestelyjen suunnitteluperiaatteet tarkistetaan. Saattoliikenteelle osoitetut alueet ja käytännöt vaihtelevat nykyisin kohteittain. Saattoliikennejärjestelyt ovat keskeinen osa monien koulujen ja päiväkotien lähiympäristöä ja piha-aluetta. Huonosti suunnitellut saattoliikennejärjestelyt voivat pahimmillaan aiheuttaa turvallisuusriskin sekä lapsille, vanhemmille että henkilökunnalle.

Aikataulu

Kävelyreittien suunnitteluohjeiden tarkistus käynnistetään vuonna 2016. Tilannekartoitukset tehdään alueellisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien ja kävelyn edistämissuunnitelmien laadinnan yhteydessä.

Saattoliikenteen suunnitteluperiaatteet tarkistetaan vuonna 2017.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: suunnitteluperiaatteet ja suunnittelu
- Rakennusvirasto: toteuttaminen, kunnossapito ja ylläpito
- HKL: pysäkkien suunnittelu
- Stara: kunnossapito ja talvihoito
- Suunnittelu yhteistyö kaupunkisuunnitteluvirasto, rakennusvirasto, HKL, ELY, HSL, opetusvirasto, varhaiskasvatusvirasto



Kuva 13. Koulun saattopysäköintipaikka Professorintiellä. Kohteessa on myös kadunylityksen turvaamista varten tehty korotettu suoja- ja liikennevalot.
(Kuva: Hanna Strömmer, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto)



Kuva 14. Turvalliset jalankulku- ja pyöräyhteydet ovat tärkeitä koulujen läheisyydessä.
(Kuva: Liikenneturva, Johanna Kannasmaa)

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kartoitus ja priorisointi

Ohjeiden kehittäminen ja käytännöistä sopiminen

Päivitetään yhtenäiset ohjeet ja sovitaan käytännöistä toimenpiteiden määrittämiseen, suunnitteluun ja ohjelmointiin, jotta liikenneympäristön parantaminen on koordinoitua ja alueellisesti tasapuolista. Kaupunkisuunnitteluvirastolta puuttuvat yhteiset käytännöt ja ohjeet liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnitteluun, priorisointiin ja toteuttamiseen. Päivityksessä otetaan huomioon uusin liikenneturvallisuusalan tieto ja tutkimukset.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden listaaminen

Kaupunkisuunnitteluviraston liikenteen investointilistalle koostetaan havainnollistavaksi liitteeksi liikenneturvallisuustoimenpiteistä kokonaisuus, joka sisältää toimenpiteiden luettelon, rahoituksen ja vaikuttavuusarvion. Liikenneturvallisuustoimenpiteet kootaan olemassa olevista suunnitelmista, priorisoidaan yhtenäisin periaattein sekä päivitetään kustannusarvioiltaan vastaamaan nykytilannetta. Toimenpiteiden kokoaminen yhdeksi kokonaisuudeksi ja priorisoiminen yhtenäisin kriteerein parantaa alueellista tasapuolisuutta. Priorisoinnin perusteita voivat olla esimerkiksi vallitsevat liikenneolosuhteet kuten liikennemäärä, raskaan liikenteen osuus ja nopeusrajoitus sekä turvallisuustilanne tapahtuneiden onnettomuuksien valossa. Priorisoinnin jälkeen laaditaan toimenpiteiden toteuttamisaikataulu. Toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain yhdessä vuotuisen investointiohjelman tarkistuksen kanssa.

Alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnan kehittäminen

Määritetään alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimiseen yhtenäiset periaatteet, jotka sisältävät suunnittelukriteerit, ohjeet ja käytännöt. Myös tämä lisää osaltaan alueellista tasapuolisuutta toimenpiteiden toteuttamisessa sekä sitä, että liikenneympäristöstä luodaan mahdollisimman yhtenäinen kaupunginosasta riippumatta. Alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien ohjeistuksessa huomioidaan asuinalueiden kävelyn ja pyöräilyn kannalta tärkeät reitit päiväkoteihin, kouluihin, joukkoliikenteen pysäkeille sekä muihin erityiskohteisiin.

Aikataulu

Ohjeistuksen päivitys käynnistyy suojatieohjeistuksen laadinnalla vuonna 2015. Vuonna 2016 tarkistetaan kävelyreittien suunnitteluohjeistus ja vuonna 2017 saattoliikenteen ohjeistus. Muun ohjeistuksen päivitystarve arvioidaan vuonna 2016. Alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaperiaatteet laaditaan vuonna 2017.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden lista kootaan vuonna 2016. Priorisointikriteerit kehitetään vuonna 2017.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: suunnitteluperiaatteet ja suunnittelu (suunnitelmien koordinointi, yhtenäistäminen ja toimenpiteiden priorisointi)
- Rakennusvirasto: toimenpiteiden toteuttamisen seuranta ja perustelut
- Kaupunginkanslia: kaupunkitason koordinaatio investointiohjelman valmistelussa

Yhteistyön parantaminen julkisten palveluiden sijoittuspäätöksissä

Varhaisen yhteistyön mallin kehittäminen

Kehitetään yhteistyöprosessia julkisten palvelujen sijoittuspäätöksissä tilakeskuksen, kaupunkisuunnitteluviraston ja muiden ao. hallintokuntien välillä, jotta liikenteelliset vaikutukset ja turvallisuusnäkökulmat tulisivat huomioon otettua sijoittuspäätöksiä tehtäessä. Julkisten palveluiden sijoittamisella on suuri merkitys liikkumiseen, kulkutavan valintaan sekä liikkumisen turvallisuuteen. Esimerkiksi palvelukohteen sijainti vilkkaan pääkadun toisella puolella palvelun käyttäjiin nähden voi aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin. Toisaalta palveluiden keskittäminen joukkoliikenteen solmukohtaan välittömään läheisyyteen saattaa lisätä joukkoliikenteen käyttöä, kun kävelymatka joukkoliikenneasemalta ei muodostu kohtuuttoman pitkäksi. Yhteistyöprosessin tulee toimia sekä uusia toimintoja ja palveluita suunniteltaessa että vanhojen toimintojen ja palvelujen siirtämisessä ja keskittämisessä.

Tietoisuuden lisääminen

Lisätään päättäjien ja virkamiesten tietoisuutta palveluiden sijoittumisen vaikutuksista liikkumiseen, esimerkiksi järjestämällä koulutuksia ja hyödyntämällä kaupungin sisäisiä tiedotuskanavia. Laaditaan liikenteellisten vaikutusten arviointeja palveluverkkosuunnitelmien ja -muutosten yhteydessä.

Aikataulu

Yhteistyöprosessin kehittäminen käynnistetään vuonna 2016.

Vastuutahot

- Yhteistyöprosessi: kaupunkisuunnitteluvirasto (kaavoitus ja liikennesuunnittelu), HSL, tilakeskus, opetusvirasto, varhaiskasvatusvirasto, sosiaali- ja terveystieteiden virasto, muut hallintokunnat

Liikkujien tietoisuuden lisääminen turvallisesta liikkumisesta ja turvalaitteiden vaikutuksista

Tapahtumien järjestäminen

Järjestetään tempauksia erityisesti teemaviikkojen yhteydessä, aiheina esimerkiksi pyörän valot, heijastin ja liukuesteet.

Valvonta

Vahvistetaan poliisin valvontateemana turvalaitteiden käyttöä, ja valvonta yhdistetään laajaan tiedotukseen ja koulutukseen.

Aikataulu

Turvalaitetiedotus on jatkuvaa toimintaa, jota tehostetaan.

Vastuutahot

- Poliisi: valvonta ja tiedotus
- Pyöräkeskus ja Liikenneturva: tiedotus, tempaukset
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys: Tiedotus, tempaukset, edullisten liukuesteiden tarjoaminen

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen ja tukeminen

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen

Arvioidaan kaupungin nopeusrajoitusjärjestelmän (kuva 15) kehittämistarpeet, määritetään nopeusrajoitusten asettamisperiaatteet sekä laaditaan suunnitelma muutettavista nopeusrajoituksista arvioinnin ja periaatteiden pohjalta. Liikenneympäristöön suhteutettu nopeustaso on kaikkein vaikuttavin liikenneturvallisuuskeino. Liian suuri tilannenopeus ja ympäristöön nähden liian korkea nopeusrajoitus ovat yleisimpiä vakavia riskejä aiheuttavia tekijöitä.

Ajonopeuksien ja liikenne rikkomusten valvonnan tehostaminen

Poliisin valvontateemana vahvistetaan ajonopeuksien tai suojatien eteen pysähtymisen valvontaa, ja valvonta yhdistetään laajaan tiedotukseen ja koulutukseen.

Edistetään kuntien mahdollisuutta osallistua automaattiseen liikennevalvontaan

Kaupunki edistää kuntien mahdollisuutta osallistua alueellaan tapahtuvaan automaattiseen liikennevalvontaan poliisin tukena siten, että kunnallisella viranomaisella olisi oikeus suorittaa kameroin liikennevalvontaa sekä ylinopeuksien ja linja-autokaistojen käytön valvontaa ja lähettää postitse ajoneuvon haltijalle niin sanottu ehdollinen rikesakko.

Aikataulu

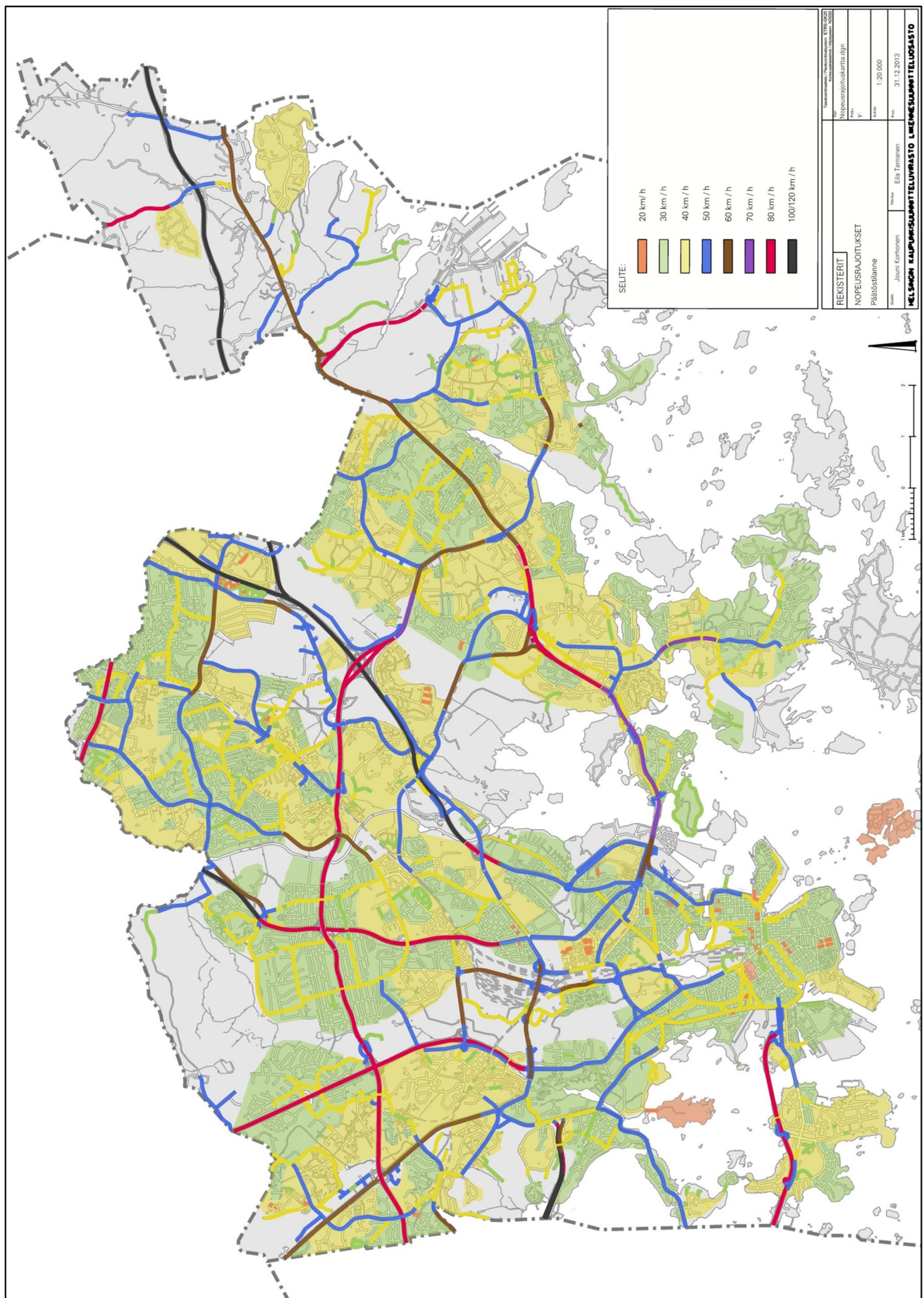
Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen käynnistetään vuonna 2015.

Valvontateema toteutetaan jatkuvana vuosittain.

Kuntien mahdollisuutta osallistua automaattiseen liikennevalvontaan edistetään osana vuonna 2014 käynnistynyttä tieliikennelain kokonaisuudistusta.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: nykytilan kartoitus ja suunnitteluperiaatteiden määrittäminen, suunnittelu
- Yhteistyö nopeusrajoitusjärjestelmän yhteensovittamiseksi katu- ja maantieverkon rajapinnassa: kaupunkisuunnitteluvirasto ja ELY
- Rakennusvirasto: liikenneympäristön muutosten toteuttaminen, yhteistyö kaupunkisuunnitteluviraston kanssa toteutussuunnittelussa
- Poliisi: valvonta ja tiedotus
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ja Liikenneturva: tiedotus
- Yhteistyö kuntien automaattiseen valvontaan osallistumisen mahdollistamiseksi: kaupunkisuunnitteluvirasto, kaupunginkanslia, LVM, VM ja poliisihallitus



Kuva 15. Helsingin nykyinen nopeusrajoitusjärjestelmä.

Ajonopeuksiin vaikuttaminen liikenneympäristön keinoin

Nopeusrajoituksia tukevien toimenpiteiden toteuttaminen

Liikenneympäristön ratkaisut suunnitellaan vastaamaan tarkistettua nopeusrajoitusjärjestelmää, sillä nopeusrajoituksia ei kannata muuttaa, mikäli liikenneympäristö ei tue muutoksia riittävästi. Suunnitellut toimenpiteet toteutetaan samanaikaisesti nopeusrajoitusten muutosten kanssa. Kaupungin katuverkon ja valtion maantieverkon rajapinnassa tehdään yhteistyötä nopeusrajoitusten, viitoituksen ja muiden liikenneympäristön kohteiden osalta.

Lisäksi arvioidaan erityisesti pää- ja kokoojakatujen suunnitteluperiaatteet ja päivitetään tarvittaessa mm. näkemäalueiden sekä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja pysäköinnin järjestelyjen osalta uusimpien liikenneturvallisuustutkimusten ja tuoreimman tietouden pohjalta.

Aikataulu

Nopeusrajoituksia tukevien toimenpiteiden toteuttamistarve ja -aikataulu suunnitellaan nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämisen yhteydessä vuosina 2015–2016. Pää- ja kokoojakatujen suunnitteluperiaatteiden arviointi ja päivitys käynnistetään vuonna 2017.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto: suunnitteluperiaatteiden määrittäminen, puutteiden kartoittaminen ja suunnittelu
- Yhteistyö kaupunkisuunnitteluviraston ja ELY:n välillä, yhteensovittaminen katu- ja maantieverkon rajapinnassa
- Rakennusvirasto: liikenneympäristön muutosten toteuttaminen, yhteistyö kaupunkisuunnitteluviraston kanssa toteutussuunnittelussa



Kuva 16. Hietalahden torin seutua (Mika Lappalainen, Helsingin kaupunki, aineistopankki)

Liikenneturvallisuustyön koordinoinnin järjestäminen

Koordinoinnin järjestäminen

Eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyön ja -avustusten vaikuttavuuden tehostamiseksi nimetään liikenneturvallisuustyön koordinoitivastuu sopivalle hallintokunnalle. Olemassa olevia resursseja allokoidaan koordinoitivastuun hoitamiseen. Koordinointia ja yhteistyötä tehostamalla voidaan säästää taloudellisia ja henkilöresursseja, jotka voidaan kohdistaa tehokkaammin liikenneturvallisuustyöhön ja -toimenpiteisiin.

Koordinoinnin tuki

Koordinaatiovastuullisen tueksi perustetaan liikenneturvallisuusryhmä tai -verkosto. Verkoston tai ryhmän päätarkoituksena on edistää ja koordinoida koko kaupungin kattavaa liikenneturvallisuustyötä paikallisuutta ja alueellista tasapuolisuutta unohtamatta. Verkoston toiminnan motivoimiseksi tulee sen tehtävät, rooli ja resurssit tulee määritellä tarkasti. Kaupungin eri hallintokuntien lisäksi verkostoon kuuluvat mm. poliisi, ELY-keskus ja Liikenneturva sekä paikalliset yhdistykset ja järjestöt kuten Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry.

Perustetaan liikenneturvallisuusfoorumi tiedon välittämiseen ja jakamiseen (ml. Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksen ja Liikenneturvan tietopankin hyödyntäminen).

Nykyisten yhteistyömuotojen hyödyntäminen

Sisällytetään liikenneturvallisuusaihe olemassa oleviin yhteistyömuotoihin, kuten pelastuslaitoksen ja opetusviraston käynnissä olevaan turvallisuusohjelmaan. Suunnitelmien ristiintarkastusten yhteydessä arvioidaan myös liikenneturvallisuusratkaisuja.

Aikataulu

Koordinoitivastuullisesta tahosta sovitaan vuoden 2015 aikana. Tämän jälkeen voidaan perustaa liikenneturvallisuusryhmä tai -verkosto ja määritellä sen tehtävät ja resurssit.

Nykyisten yhteistyömuotojen kehittäminen on jatkuvaa toimintaa.

Vastuutahot

- Kaupunginhallinnon tehtävänä on vahvistaa koordinoitivastuullinen taho ja ohjata resurssien allokointia
- Kaupungin eri hallintokunnat: osallistuminen liikenneturvallisuustyöhön oman roolin puitteissa, yhteistyöprojektit ja henkilöstökoulutukset
- Yhteistyö suunnitelmien ristiintarkastuksissa: kaupunkisuunnitteluvirasto, rakennusvirasto, HKL, HSL, ELY
- Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ja Liikenneturva: henkilöstön koulutus ja tietopankkiai-
neistot
- Seudullisen yhteistyön verkostot

Helsingin imagon luominen turvallisen liikkumisen kaupungiksi

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman poliittinen hyväksyminen

Esitetään, että kaupunkisuunnittelulautakunta esittää ohjelmaa kaupunginhallitukselle käsiteltäväksi. Poliittinen hyväksyntä työlle on tärkeää, koska liikenneturvallisuustyötä tehdään useissa hallintokunnissa ja työn koordinointi tehostaa niukkojen resurssien käyttöä.

Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen ostopalveluihin

Kuljetuspalveluiden tilauksiin sisällytetään liikenneturvallisuuskriteerejä. Kaupunki voi edellyttää esimerkiksi henkilökuljetuksia (mm. koulukuljetukset) suorittavien yritysten kuljettajilta osallistumista tilaajan järjestämiin liikenneturvallisuuskoulutuksiin.

Hallintokuntien liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen

Kehitetään eri hallintokuntien henkilökunnan mahdollisuuksia osallistua liikenneturvallisuuskoulutukseen. Koulutuksen myötä henkilökunta osaa ottaa liikenneturvallisuusasiat huomioon omassa työssään ja asiakkaiden kanssa sekä edistää muun muassa tiedotusta. Esimerkiksi vanhusten parissa työskentelevillä on tärkeä rooli liikenneturvallisuustyössä mm. omatoimisen liikkumisen ylläpidossa ja tapaturmien ehkäisyssä.

Vuorovaikutussuunnitelman laadinta ja uusien vuorovaikutuskeinojen käyttöönotto

Kehitetään liikenneturvallisuuden vuorovaikutuskeinoja ja laaditaan vuorovaikutussuunnitelma. Vuorovaikutuksen tulee olla koordinoitua, ja se tulee suunnata tunnistetuille kohderyhmille. Vuorovaikutus suunnitellaan kohderyhmän mukaan hyödyntäen erilaisia viestimistapoja mukaan lukien sosiaalista mediaa. Myös aiemmasta poikkeavia esitystapoja voidaan hyödyntää. Nuoriin voidaan esimerkiksi pyrkiä vaikuttamaan tunteita herättävällä viestinnällä, kuten aidontuntuksilla onnettomuusrekonstruktioilla tai onnettomuudessa osallisena olleiden pitämällä keskustelutilaisuuksilla.

Asukasvuorovaikutustapojen ja osallistamismenetelmien kehittäminen

Kehitetään asukkaiden kanssa käytävän kahdensuuntaisen vuorovaikutuksen menetelmiä, kuten internetpohjaista tiedonkeruuta ja palautekanavia. Hyödynnetään Laiturin toimintaa ja yhdistystoimintaa. Suunnitteluprosessien asukasvuorovaikutusta yhtenäistetään ja synkronoidaan.

Aikataulu

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma käsitellään poliittisesti kevään 2015 aikana.

Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen ostopalveluihin voidaan ottaa huomioon uusien tarjouskierrosten käynnistyessä. Hallintokuntien liikenneturvallisuuskoulutusten periaatteista ja menettelyistä sovitaan eri hallintokuntien kanssa vuosien 2015–2016 aikana. Koulutukset käynnistetään sovittujen aikataulujen mukaisesti.

Vastuutahot

- Kaupunkisuunnitteluvirasto ja kaupunginkanslia: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman poliittisen käsittelyn ja toteuttamisen edistäminen
- Kaupunginkanslia: asukasvuorovaikutuksen kehittäminen ja yhtenäistäminen yhteistyössä kaupunginkanslian, muiden hallintokuntien, HSL:n, ELY:n ja kaupunginosayhdistysten kanssa

5. Kehittämishojelman vaikuttavuus

Liikenneturvallisuuden kehittymiseen vaikuttavat liikenneturvallisuustyön lisäksi useat muut asiat, kuten esimerkiksi kansantalouden yleinen kehittyminen ja liikennesuoritteiden kasvu. Helsingin liikenneturvallisuustilanteeseen puolestaan vaikuttavat liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi valtakunnallisesti ja seudullisesti toteutettavat toimenpiteet. Valtion toimilla vaikutetaan mm. tieliikenteen automaattivalvonnan toteuttamiseen, ajoneuvojen turvajärjestelmiin, ajoneuvokannan uudistumiseen, ajokunnon seurantaan ja ajoterveyden arviointiin sekä ajokorttiseuraamusjärjestelmään, joka toisi mukanaan liikenneerikkomusten pisteytysjärjestelmän. Erityisesti nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikutetaan turvaamalla liikenneasioiden käsittely perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa osana elinikäistä liikennekasvatusta.

Yksittäisen onnettomuuden taustalla on useita selittäviä tekijöitä, joihin on mahdollista vaikuttaa. Erilaisten tekijöiden roolia onnettomuuden syntymisessä ei täysin tunneta. Liikenneturvallisuustyöllä pyritään luomaan mahdollisimman hyvät olosuhteet, jotta liikenne toimisi joustavasti ja pelastustoiminta olisi mahdollisimman sujuvaa. Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelma vaikuttaa erityisesti seuraaviin osatekijöihin:

- liikenneinfrastruktuurin osalta pyritään ympäri vuoden käytettävissä oleviin ja kaikkien liikujaryhmien kannalta turvallisiin ratkaisuihin
- tienkäyttäjien osalta vaikutetaan kulkutavan valintaan sekä tarpeellisten tietojen, taitojen ja asenteen luomiseen, jotta matka sujuisi turvallisesti
- koordinointi ja eri toimijoiden aktiivinen yhteistyö edesauttavat resurssien tehokasta kohdentamista ja hyvien käytäntöjen levittämistä.

Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksista on olemassa tutkimustietoa. Toimenpiteiden suunniteltu laajuus ja vaikutusten päällekkäisyydet sekä kohdentaminen heijastuvat saavutettaviin vaikutuksiin, koska eri toimenpiteet voivat liittyä toisiinsa. Optimaalinen ratkaisu on harvoin yksittäinen toimenpide, koska oikeanlaisten toimenpiteiden sopivalla yhdistelmällä kokonaisvaikutus voi olla suurempi kuin yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset erillisinä olisivat. Puutteellisinta tietoa vaikutuksista on erilaisten toiminnallisten ja tietoisuuden lisäämiseen liittyvien toimenpiteiden osalta.

Kehittämissuunnitelman vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on tarkasteltu valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman, Norjan liikennetaloudellisen instituutin liikenneturvallisuuskäsikirjan ja muun pohjoismaisen liikenneturvallisuustietämyksen perusteella. Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset näkyvät välittömästi, toiset mahdollistavat turvallisuuden parantumisen pitkällä aikavälillä. Toimenpiteiden toteuttamisen pääpaino kannattaa suunnata kustannuksiltaan pieniin ja vaikutuksiltaan suurimpiin toimenpiteisiin.

Turvallisuusvaikutusten lisäksi liikenneturvallisuustoimenpiteillä on muitakin positiivisia vaikutuksia. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla lisätään kyseisten kulkutapojen käyttöä, mikä vaikuttaa ihmisten terveyteen ja kestävästi liikkumisen edistämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn turvallinen edistäminen vaatii nykytilanteessa vahvoja liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä, jotta onnettomuusriski ei kasvaisi.

Lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen

Liikkumisen valintoihin, liikennekäyttäytymiseen ja ajokuntoon kohdistuvilla kasvatus- ja tiedotustoimenpiteillä on suuri merkitys liikenneturvallisuuteen ja ne ovat yleensä kustannustehokkaita. Pitkäjänteisen liikennekasvatustyön tulokset näkyvät usein vasta vuosien viiveellä. Poliisin valvon-

nalla, varhaisen puuttumisen avulla ja rangaistustapoja muuttamalla on mahdollista vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen ja liikkumistottumuksien omaksumiseen kriittisessä elämänvaiheessa.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja ikäihmiset)

Suojateiden ja turvallisuuden parantaminen uuden kansallisen ohjeen mukaisesti vähentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisonnettomuuksia ajoneuvoliikenteen kanssa. Esimerkiksi suojateiden rakenteelliset ratkaisut vähentävät henkilövahinkoon johtaneita jalankuljija-onnettomuuksia 10–40 %¹. Jalankulkijoiden turvallisuuden parantamisen kannalta tärkeää on myös suojatiesääntöjen noudattamisen parantaminen poliisin valvonnan ja vuorovaikutuksen avulla.

Turvalliset ja jatkuvat kävely- ja pyöräilyreitit vaikuttavat onnettomuusriskiin ja kulkutapojen valintaan. Kävelyn ja pyöräilyn erottelu vähentää kulkutapojen keskinäisiä konflikteja. Julkisten palveluiden sijoittuspäätöksillä ja kaavoituksella vaikutetaan huomattavasti kaupunkilaisten mahdollisuuksiin liikkua itsenäisesti ja turvallisesti lähiympäristössään.

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen

Nopeusrajoitusten periaatteiden määrittäminen sekä liikenneympäristöön suhteutettu nopeustaso on kaikkein vaikuttavin liikenneturvallisuuskeino. Poliisin liikennevalvonta ja liikenteen automaattivalvonta lisäävät kiinnijäämisriskiä ja vähentävät henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia.

Esimerkkejä nopeusrajoitusjärjestelmän ja sitä tukevan liikenneympäristön kehittämiseen liittyvien toimenpiteiden vaikutuksista².

- Kiertoliittymän rakentaminen vähentää henkilövahinko-onnettomuuksia 60–70 %.³
- Automaattinen nopeusvalvonta vähentää henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 30–50 %.
- Pääkatujen saneeraus vähentää henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 8 %.
- Pysäköintikielto pääkaduilla vähentää henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 20 %.
- Näkemien parantaminen vähentää henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 5 %.

Yhteistyö, koordinointi ja viestintä

Suunnitelma sisältää useita toimenpiteitä, jotka liittyvät nykyisen liikenneturvallisuustyön sisällön kehittämiseen, yhteistyön kehittämiseen ja yhteisistä toimintatavoista sopimiseen. Toimenpiteet eivät siten itsessään vielä vaikuta liikenneturvallisuustilanteeseen. Toimenpiteissä esitetyn ajatuksen vieminen käytäntöön tai toteuttaminen sen sijaan edistää turvallisuutta. Myös toimenpiteiden toteuttamisen laajuus ja kohdentaminen heijastuvat saavutettaviin vaikutuksiin.

Liikenneturvallisuustyön koordinoinnin avulla on mahdollista saada eri tahojen toiminnasta mahdollisimman tehokasta ja vaikuttavaa. Liikenneturvallisuusverkosto tai -ryhmä kytkee eri hallintokunnat liikenneturvallisuustyöhön, mikä tehostaa toimintaa ja luo uusia yhteistyömahdollisuuksia. Yhteistyötä lisäämällä voidaan säästää taloudellisia ja henkilöresursseja. Poliittinen hyväksyntä ja riittävien resurssien varaaminen liikenneturvallisuustyöhön mahdollistavat strategian toteutumisen ja pitkäjänteisen liikenneturvallisuuden edistämisen.

¹ Trafikksikkerhetshåndboken, Transportøkonomisk institutt, Norge.

² Trafikksikkerhetshåndboken, Transportøkonomisk institutt, Norge ja tutkimukset eri Pohjoismaista.

³ Kiertoliittymien onnettomuusselvitys ja suunnittelunäkökohtia, Helsingin kaupunki, 2011.

6. Kehittämishojelman seuranta ja mittarit

Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Vastuu tavoitteiden ja toimenpiteiden seurannasta on koordinoitivastuullisella hallintokunnalla. Seurannan tavoitteena on suunnata liikenneturvallisuustyötä ja sen vaikuttavuutta eli liikenneturvallisuustyön onnistuneisuutta. Seuranta auttaa niukkojen resurssien kohdentamisessa ja liikenneturvallisuustyön jatkosuunnittelussa. Seurannan tulokset käsitellään liikenneturvallisuusryhmässä tai -verkostossa, jossa myös päätetään liikenneturvallisuuden tilan muutosten edellyttämistä toimenpiteistä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteiden toteutuneisuutta seurataan mittareilla, jotka kuvaavat eri näkökulmista liikenneturvallisuustyön edistymistä suhteessa tavoitteisiin. Määrälliset tavoitteet on asetettu vuodelle 2020 ja projektiluonteisten toimenpiteiden alustava aikataulu painottuu vuosille 2015–2018. Kehittämissuunnitelmaa on syytä päivittää tavoitekauden loppuvaiheessa, jos kaupungin kokonaisvaltainen liikenneturvallisuustyö on saanut toiminnalleen selvät puitteet ja kehittämissuunnitelman toimenpiteet ovat edenneet.

Määrällisten tavoitteiden vähentämistavoitteiden seurantamittarit.

Mittari	Lähde
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri
Tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri

Painopiste 1. Lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen.

Mittari	Lähde
Nuorten (15–24-vuotiaat) liikenneonnettomuuksien määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri
Lasten (alle 15 v.) liikenneonnettomuuksien määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri
Koulumatkansa turvallisesti kokevien koululaisten osuus	Koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä tehtävät kyselyt

Painopiste 2. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja nuoret).

Mittari	Lähde
Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri
Suojatieonnettomuuksien määrä	Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri
Väistämisvelvollisuuden noudattaminen suojateilla ja turvalaitteiden käyttö	Liikenneturvan olemassa olevat ja yhteistyössä tehtävät mittaukset
Erittäin tai melko hyvinä pitävien osuus jalan ja pyörällä liikkumisen olosuhteisiin, pyöräilijöiden turvallisuuteen ja joukkoliikenteen toimivuuteen kaikista kyselyyn vastanneista	Helsingin kaupungin liikennebarometri
Liukastumisonnettomuuksien määrä (kaduilla)	Sosiaali- ja terveystoimen tilastot
Turvalaitteiden käyttö	Liikenneturvan olemassa olevat ja yhteistyössä tehtävät mittaukset, Helsingin pyörälaskennat

Painopiste 3. Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen

Mittari	Lähde
Ajonopeuksien jakauma ja ylinopeutta ajavien osuus liikennevirrassa	Helsingin kaupungin ja LAM-pisteiden nopeusmittaukset

Painopiste 4. Yhteistyö, koordinointi ja viestintä

Mittari	Lähde
Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toteutumisaste	Koordinaatiovastuullisen hallintokunnan seuranta
Liikennesuunnittelijoiden yhteydenpito asukkaiden kanssa riittäväksi koettujen asukkaiden osuus	Helsingin kaupungin liikennebarometri

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

- | | |
|--------|---|
| 2015:1 | Liikenneonnettomuudet Helsingissä
2012 ja 2013 |
| 2015:2 | Raideliikenteen verkkoselvitys |
| 2015:3 | Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna
2014 |
| 2015:4 | Helsingin liikkumisen
kehittämisohjelma |

ISSN 0787-9067