

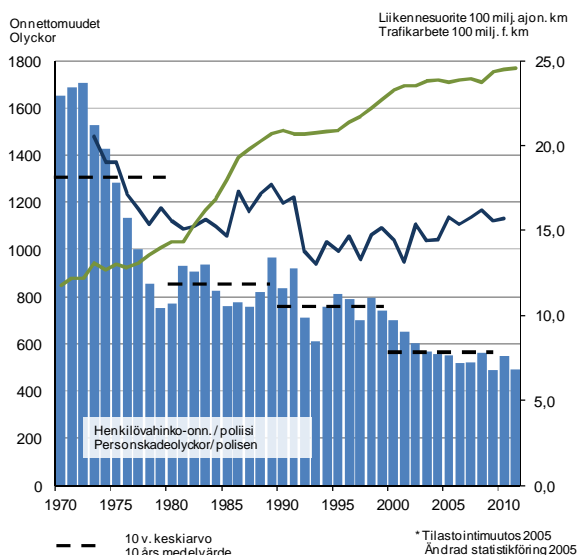
## Liikenneonnettomuudet Helsingissä vuonna 2011

Helsingissä tapahtui ennakkotietojen mukaan 491 poliisin tutkimaan henkilövahinkoihin johtanutta liikenneonnettomuutta vuonna 2011. Näistä kahdeksan johti kuolemaan. Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui 10 % vähemmän kuin vuonna 2010 ja 7 % vähemmän kuin vuosina 2007–2010 keskimäärin. Onnettomuuksissa kuoli 8 ja loukkaantui 605 henkilöä.

Henkilövahinko-onnettomuuksista neljännes oli jalankulkijaonnettomuuksia ja vajaa neljännes polkupyöräonnettomuuksia. Loput olivat moottoriajoneuvo-onnettomuuksia.

Kaikkiaan vuonna 2011 tapahtui ennakkotietojen mukaan 2 835 poliisin tutkimaan liikenneonnettomuutta eli 9 % edellisvuotta vähemmän. Onnettomuuksia tapahtui kuitenkin 10 % enemmän kuin vuosina 2007–2010 keskimäärin.

Omaisuusvahinkojen osalta kattavamman, Liikennevakuutuskeskuksen (VALT) vahinkotilaston mukaan Helsingissä tapahtuu vuosittain hieman vajaat 13 000 onnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on VALT:n tilastossa ollut viime vuosina lievässä kasvussa.



Henkilövahinko-onnettomuudet ja liikennesuorite Helsingissä 1970–2011.

Olyckor med personskador och trafikarbete i Helsingfors 1970–2011.

## Liikenneturvallisuustavoitteet ja niiden seuranta

Kansallisen liikenneturvallisuustyön pitkän aikavälin tavoitteena on ns. nollavisio. Vision mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Määrällisiksi tavoitteiksi on asetettu liikennekuolemien puolittaminen ja loukkaantuneiden määrän vähentäminen neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Vuonna 2010 Suomen tieliikenteessä kuoli 272 ja loukkaantui noin 7 700 henkilöä. Vuonna 2011 tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 292 henkilöä.

Kaupunkisuunnittelun tavoitteena on turvallinen ja toimiva liikenne. Liikenneturvallisuustyön tuloksellisuutta seurataan Helsingissä liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden eli uhrien määrän avulla. Tavoitteeksi on asetettu uhrien määrän puolittaminen vuodesta 2000 vuoteen 2025 mennessä. Vuosina 2000–2011 uhrimäärä on vähentynyt tavoitteen mukaisesti 31 %.

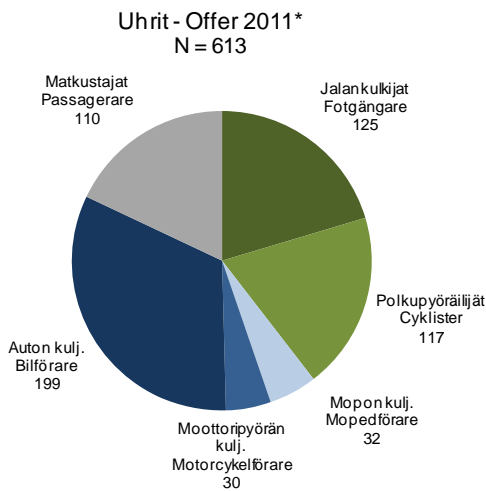
Helsingin kaupungin turvallisuusstrategian (5/2006) yhtenä painopistealueena on liikenneturvallisuus ja tavoitteena erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Tavoitteen seurantamittareita ovat jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksien määrä sekä uhrien määrä 100 000 asukasta kohti ikäryhmittäin.

Jalankulkuonnettomuuksien määrä on laskeutunut vuosien 2002–2006 keskimäärin 172:stä vuosien 2007–2011 keskimäärin 150 onnettomuuteen vuodessa (-13 %). Polkupyöräonnettomuuksien määrä on kuitenkin vastaavilla jaksoilla kasvanut 149:stä 178:aan (+20 %). Uhrien määrä kaikkiaan on 2000-luvulla vähentynyt kaikissa ikäryhmissä lukuun ottamatta yli 65-vuotiaiden ryhmää.

## Liikenneonnettomuuksien seuraukset

Liikenneonnettomuuksissa kuoli vuonna 2011 Helsingissä 8 henkilöä ja loukkaantui ennakkotietojen mukaan 605. Kuolleiden määrä nousi hieman edellisvuosista, mutta on edelleen 6 % alle vuosien 2007–2010 keskiarvon. Viiden vuoden jaksolla vuosina 2007–2011 liikenteessä kuoli keskimäärin 8 henkilöä vuodessa, kun määrä vuosina 2002–2006 oli 13 henkilöä.

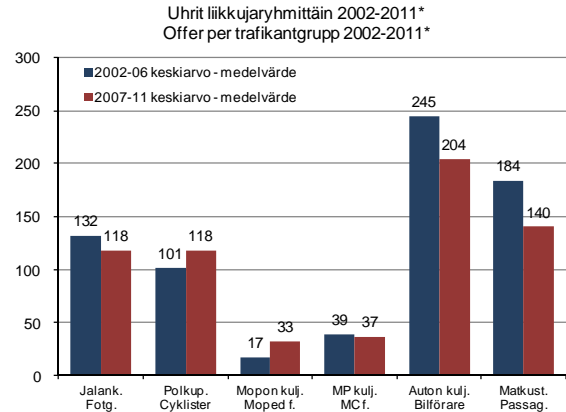
Vuonna 2011 kuolleista 6 oli jalankulkijoita, 1 polkupyöräilijä ja 1 moottoripyöräilijä. Kaikista uhreista jalankulkijoita ja pyöräilijöitä oli molempia noin viidennes. Henkilöautojen kuljettajia oli noin kolmannes ja moottoriajoneuvojen matkustajia vajaa viidennes. Jakauma on viime vuosina pysynyt pääosin samanlaisena. Polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksien osuudet ovat kuitenkin hieman nousseet.



Kuolleet ja loukkaantuneet vuonna 2011 liikkujarahmittain (ennakkotieto).

Dödade och skadade per trafikantgrupp 2011 (preliminär information).

Tarkasteltaessa uhrimääriä viiden vuoden jaksoilla (2002–2006, 2007–2011) jalankulki-jauhrit ovat vähentyneet noin 10 %. Auton kuljettajauhrit ovat vähentyneet noin viidenneksen ja moottoriajoneuvojen matkustajauhrit noin neljänneksen. Moottoripyörrien kuljettajauhrien määrä on pysynyt lähes samana. Polkupyöräilijäuhrien määrä puolestaan on kasvanut vajaan viidenneksen ja mopon kuljettajauhrien määrä on kaksinkertaistunut.

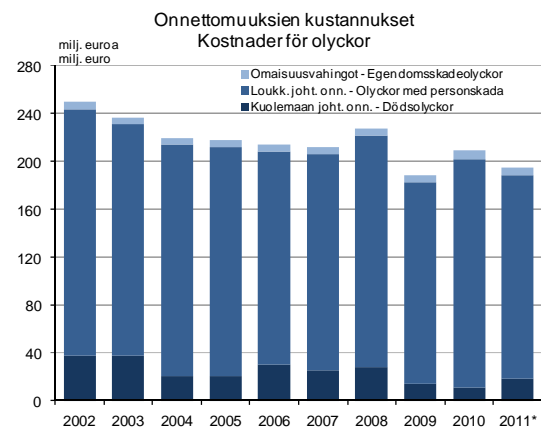


Uhrit vuosina 2002–2011 liikkujaryhmittäin.

Dödade och skadade per trafikantgrupp åren 2002–2011.

Helsingissä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutui vuonna 2011 yhteensä 195 miljoonan euron yhteiskunnalliset kustannukset. Vuosina 2007–2011 onnettomuuksien kustannukset ovat keskimäärin olleet 206 milj. euroa vuodessa. Kustannuksista pääosa (87 %) syntyy loukkaantumisonnettomuuksista. Liikenneonnettomuuksien kustannuksista 15–20 % kohdistuu kuntatalouteen. Helsingissä tämä vastaa noin 30–40 miljoonaa euroa vuodessa.

Kustannusarvio perustuu liikenneviraston hyväksymiin onnettomuuksien yksikkökustannuksiin, joissa on huomioitu sekä yhteiskunnalle aiheutuvat taloudelliset menetykset että hyvinvoinnin menetys.



Onnettomuuskustannukset vuosina 2000–2011 (vuoden 2010 hintatasossa).

Kostnader för olyckor åren 2000–2011 (enligt prisnivån 2010).

## Onnettomuuspaikat

Helsingin pahimmat onnettomuuspaikat sijaitsevat pääasiassa Kehä I:n liittymissä ja ydinkeskustassa pääasiassa Mannerheimintie ja muiden pääkatujen risteyksissä. Kaikkiaan risteyksissä tai liikennepaikoissa tapahtui keskimäärin 64 % onnettomuuksista vuosina 2007–2011.

Kehä I:n liittymät Lahdenväylän, Latokartanontien, Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän kanssa ovat pitkään muodostaneet pahimpien onnettomuuspaikkojen listakärjen. Näissä liittymissä tapahtui vuosina 2009–2011 yhteensä 183 liikenneonnettomuutta, joista henkilövahinko-onnettomuuksia oli 36 eli 20 %. Kaikki tapaukset olivat moottoriajoneuvojen välisiä. Vuosina 2009–2011 näissä neljässä liikennepaikassa tapahtui 54 % kaikista Helsingin liikennepaikoissa tapahtuneista onnettomuuksista. Kaikista Helsingissä sattuneista onnettomuuksista osuus on kuitenkin vain 2,2 %.

Risteysten osalta pahimmat onnettomuuspaikat ovat vaihdelleet enemmän eri vuosina. Pahimmista risteyksistä Mannerheimintien, Kaivokadun ja Simonkadun risteys on ollut listan kärjessä useita vuosia. Viidessä pahimmassa risteyksessä tapahtui vuosina 2009–2011 yhteensä 130 onnettomuutta, joista 24 eli 19 % oli henkilövahinkoja. Määrä on 2,7 % kaikista risteyksissä sattuneista onnettomuuksista.

LIIKENNEPAIKKA	IND5 keskim. 2009-11	IND5-aste
1 Lahdenväylä - Kehä I	6,7	1,7
2 Hämeenlinnanväylä - Kehä I	6,4	1,4
3 Itäväylä - Kehä I - Meripellontie	4,9	2,3
4 Tuusulanväylä - Kehä I	4,9	1,0
5 Kehä I - Pakilantie	4,0	1,1
6 Kehä I - Latokartanontie	3,9	1,5
7 Kehä I - Myllypurontie	3,8	2,0
8 Kehä I - Malminkaari - Savelantie	3,5	1,4
9 Vihdintie - Kehä I	3,5	1,0
10 Itäväylä - Turunlinnantie - Marjanielementie	3,2	1,8
11 Nordenskiöldin aukio	3,1	2,6
<b>RISTEYS</b>		
1 Mannerheimintie - Helsinginkatu - Runeberginkatu	3,6	2,3
2 Mechelininkatu - Pohjoinen Rautatiekatu	3,4	3,0
3 Mannerheimintie - Kaivokatu - Simonkatu	2,9	2,9
4 Mäkelänkatu - Sturenkatu	2,6	1,6
5 Viikintie - Viilarintie	2,5	4,3
6 Mannerheimintie - Karamzininkatu	2,4	2,2
7 Mannerheimintie - Pohjoisesplanadi - Lönnrotinkatu	2,4	2,5
8 Sörmäisten rantatie - Vilhonvuorenkatu	2,4	1,5
9 Simonkatu - Yrjönkatu	2,3	4,8
10 Vihdintie - Malminkartanontie - Konalantie	2,3	1,6
11 Topeliuksenkatu - Tukholmankatu	2,3	2,5

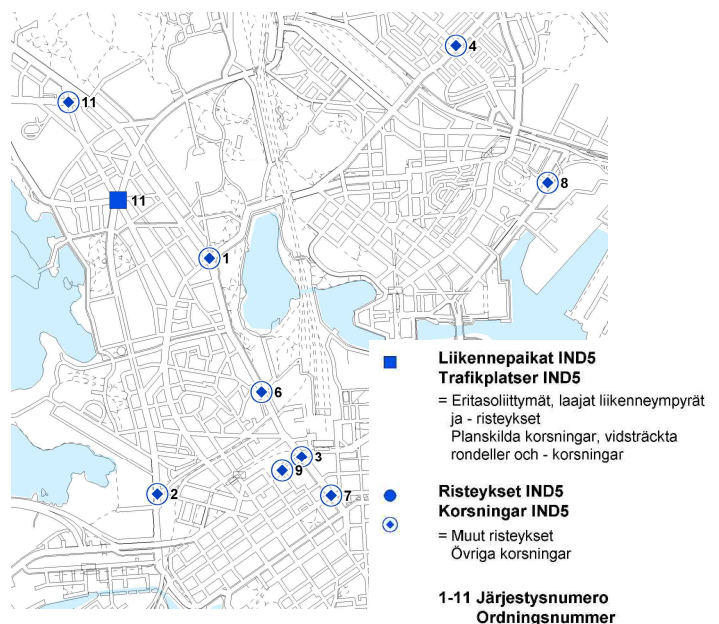
Helsingissä seurataan risteysten ja liikennepaikkojen onnettomuusalttiutta ns. IND5-luvulla. Luku lasketaan kolmelta vuodelta ja siinä otetaan huomioon erikseen henkilövahinko-onnettomuudet (paino 1) ja omaisuusvahingot (paino 0,2). IND5-asteessa IND5-luku on suhteutettu risteysten liikennemäärään (10 milj. ajoneuvoa vuodessa), jolloin risteys on helpompi vertailla keskenään.

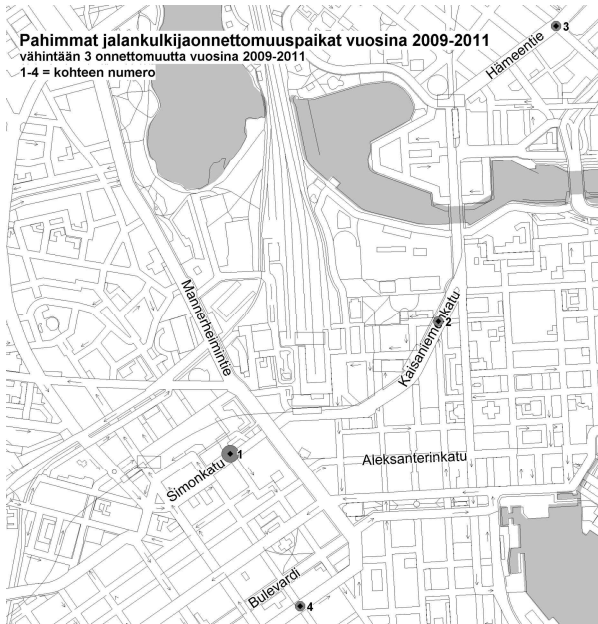
Jalankulkijaonnettomuudet ovat 2000-luvulla vähentyneet noin 40 % 1990-lukuun verrattuna. Vuosina 2007–2011 tapahtui keskimäärin 150 jalankulkijaonnettomuutta vuodessa, joista 93 kantakaupungissa ja 57 esikaupunkialueilla.

Onnettomuuksien väheneminen näkyy jalankulkuonnettomuuksien vaaranpaikoissa: vain neljässä risteyksessä on tapahtunut vähintään kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2009–2011. Pahimpien paikkojen listan risteukset vaihtelevat vuosittain. Simonkadun ja Yrjönkadun risteys on viime vuosina noussut ykkössijalle.

Pahimmat onnettomuuspaikat vuosina 2009–2011 (taulukko ja kuva).

De värsta olycksplatserna åren 2009–2011 (tabell och bild).



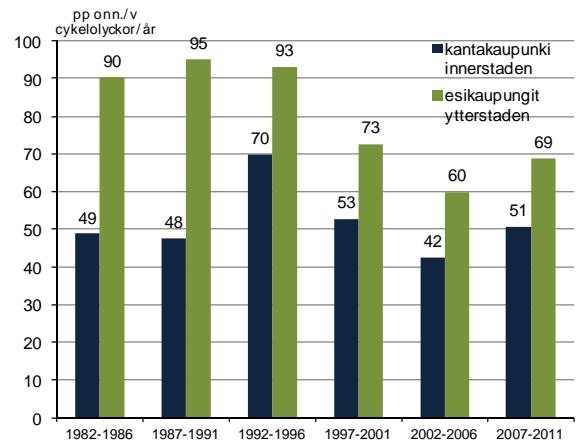


Jalankulkijoiden pahimmat onnettomuuspaikat vuosina 2009–2011.

De värsta olycksplatserna för fotgängare åren 2009–2011.

Polkupyöräonnettomuudet ovat vähentyneet noin neljänneksen 2000-luvulla verrattuna 1990-lukuun. Viime vuosina onnettomuusmäärä on kuitenkin hieman kasvanut. Vuosina 2007–2011 tapahtui vuosittain keskimäärin 185 onnettomuutta, joissa polkupyöräilijä oli osallisena. Näistä 85 tapahtui kantakaupungissa ja 104 esikaupunkialueilla.

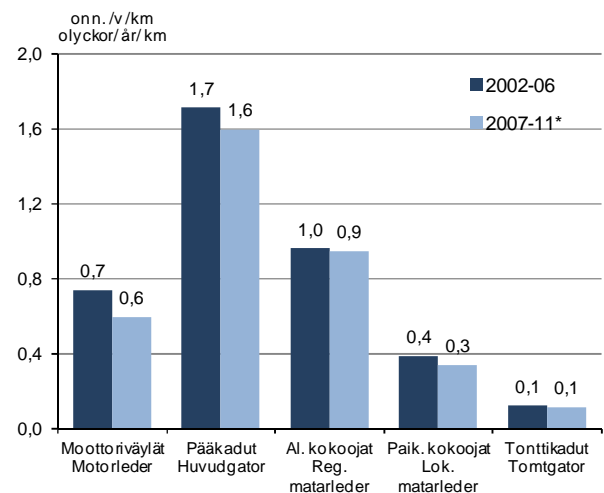
Polkupyöräilijöiden pahimmissa onnettomuuspaikoissa vuosittainen vaihtelu on suurta. Paikkoja, joissa on viimeisten kolmen vuoden aikana tapahtunut kolme tai useampia pyöräonnettomuuksia on Helsingissä 13. Viidessä näistä esiintyy ns. oikealta tulevan pyöräilijän ongelma, jossa oikealle kääntyvä henkilöauto ja kaksisuuntaista pyörätietä liikennevirran kannalta vastasuuntaan ajava pyöräilijä törmäävät toisiinsa. Myös näkemissä on yleensä puutteita näissä kohdissa.



Polkupyörähenkilövahinko-onnettomuudet vuosina 1982–2011.

Cykelolyckor med personskada åren 1982–2011.

Suhteessa katuverkon pituuteen henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu eniten pääkaduilla, joilla on viimeisten viiden vuoden aikana sattunut keskimäärin 1,6 henkilövahinkoa vuodessa kilometriä kohti. Alueellisilla kokoojakaduilla vastaava luku on 0,9 ja moottoriväylillä 0,6. Näiden katuluokkien osuus katuverkon pituudesta on noin 27 % ja onnettomuuksista noin 66 %. Osuuteen vaikuttaa se, että risteysten onnettomuudet tilastoidaan korkeimmalle katuluokalle.



Henkilövahinko-onnettomuudet katuverkon pituutta kohti.

Personskadeolyckor per gatulängd.

## Joukkoliikenteen onnettomuudet Helsingissä

Helsingissä tapahtui vuosittain keskimäärin 301 linja-auto-onnettomuutta vuosina 2007–2011. Vuodessa noin 50 onnettomuutta johti henkilövahinkoon. Kuolemaan johti vuosina 2007–2011 yhteensä 6 linja-auto-onnettomuutta. Näissä kuoli 4 jalankulkijaa, yksi polkupyöräilijä ja yksi henkilöauton kuljettaja. Linja-autojen henkilövahingoista 56 % ja omaisuusvahingoista 72 % tapahtui kanta-kaupungissa.

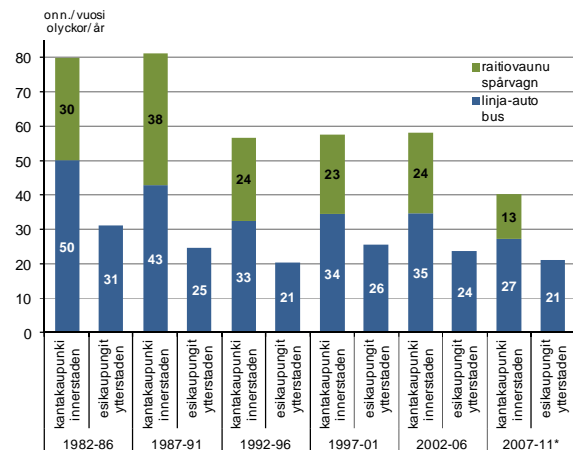
Raitiovaunuonnettomuuksia tapahtui vuosina 2007–2011 keskimäärin 55 vuodessa. Näistä henkilövahinkoon johti 13 tapausta vuodessa. Vuosina 2007–2011 kuolemaan johti 4 raitiovaunuonnettomuutta. Onnettomuuksissa kuolleet neljä henkilöä olivat kaikki jalankulkijoita. HKL kirjaa vuosittain hieman vajaat neljäsataa raitiovaunujen omaisuusvahinkoa.

Joukkoliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä laski 1990-luvulla ja on edelleen laskenut 2000-luvun jälkipuoliskolla. Onnettomuusmäärän lasku painottuu kantakaupunkiin, kun taas esikaupunkialueilla onnettomuusmäärä on ollut samaa suuruusluokkaa 1980-luvulta lähtien.

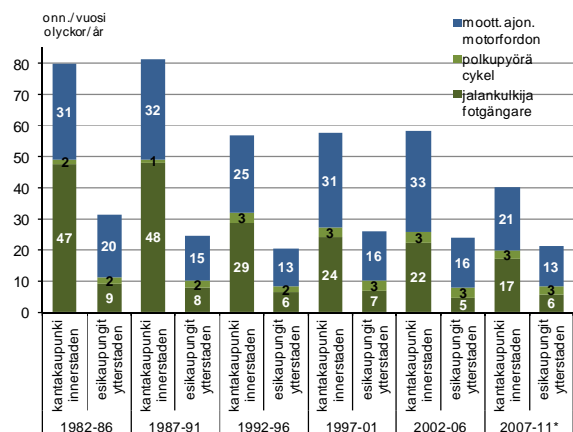
Joukkoliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vastapuolista jalankulkijoiden osuus on laskenut kantakaupungissa noin 60 %:sta 40 %:iin 1980-luvulta 2000-luvulle tultaessa. Esikaupunkialueilla jalankulkijoiden osuus on koko ajan ollut noin 30 % tuntumassa. Jalankulkijoiden osuus vastapuolista on kaikissa linja-auto-onnettomuuksissa 7 % ja raitiovaunuonnettomuuksissa 17 %.

Polkupyöräilijöiden osuus on noussut kantakaupungissa 1980-luvun muutamasta prosentista noin 10 %:iin 1990- ja 2000-luvuilla. Esikaupunkialueilla pyöräilijöiden osuus nousi vastaavana aikana 10 %:sta 17 %:iin. Polkupyöräilijöiden osuus vastapuolista on kaikissa linja-auto-onnettomuuksissa 3 % ja raitiovaunuonnettomuuksissa 1 %.

Linja-auto-onnettomuuksista 64 % ja raitiovaunuonnettomuuksista 80 % tapahtuu risteyksissä. Nopeusrajoituksen mukaan tarkasteltuna joukkoliikenteen onnettomuuksista noin neljäsosa tapahtuu 30 km/h:n, reilu kolmannes 40 km/h:n ja viidennes 50 km/h:n alueella.



Linja-autojen ja raitiovaunujen henkilövahinko-onnettomuudet Helsingissä vuosina 1982–2011. Bus- och spårvagnsolyckor med personskador i Helsingfors åren 1982–2011.



Linja-autojen ja raitiovaunujen henkilövahinko-onnettomuudet vastapuolen mukaan vuosina 1982–2011.

Bus- och spårvagnsolyckor med personskador enligt motparten åren 1982–2011.



## Liikenneonnettomuuksien tilastointi

Helsingin kaupungin liikenneonnettomuusrekisterin tiedot perustuvat poliisin rikosten esitutkintarekisterin (PATJA) onnettomuusaineistoon. Tämän esitteen tiedot on saatu Helsingin onnettomuusrekisteristä.

Muita Helsinkiä koskevia liikenneonnettomuuksien tilastoaineistoja ovat Helsingin liikenne- ja erityispoliisin rekisteri ja Liikennevakuutuskeskuksen vahinkotilastot. Helsingin poliisin rekisteriin sisältyvät PATJA-tapausten lisäksi onnettomuudet, jotka on ilmoitettu vain hälytyskeskukseen. Liikennevakuutuskeskuksen alaisen Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) tilastot perustuvat liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tietoihin sekä liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista saatuihin tietoihin.

Aineistovertailujen perusteella PATJA-rekisterin on todettu kattavan kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja reilun viidennesen henkilövahinko-onnettomuuksista. Erityisen puutteellista tietoa on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksien osalta. Onnettomuuksien kokonaismäärän kehityksestä parhaan kuvan antaa VALT:n tilasto, joka sisältää kattavimmin omaisuusvahingot.

## Trafikolyckor i Helsingfors år 2011

År 2011 inträffade i Helsingfors sammanlagt 491 olyckor med personskador. Antalet olyckor var 10 % lägre än år 2010 och 7 % lägre än medeltalet för åren 2007–10. I olyckorna skadades 605 och dog 8 personer år 2011. Antalet dödade var litet högre än förra året. Överhuvudtaget har antalet dödade sjunkit under 2000-talet: åren 2002–2006 dog i medeltal 13 person årligen i trafiken, medan medeltalet för perioden 2007–2011 var 8.

Av de som omkom i trafiken år 2011 var sex fotgängare, en cyklist och en motorcyklist. Ser man till alla dödade och skadade i trafikolyckor så är andelen både fotgängare och cyklister cirka en femtedel. En tredjedel är bilförare och en knapp femtedel passagerare. Under de senaste åren har fördelningen för det mesta hållit sig lik.

I kollektivtrafiken under perioden 2007–2011 inträffade det årligen cirka 300 personskadeolyckor med bus och 55 olyckor med spårvagn inblandad. Sammanlagt 10 människor omkom i olyckor - 8 fotgängare, en cyklist och en bilförare. Alla personskador med spårvagn och 56 % av busolyckor med personskada hände i innerstaden.

Antalet personskadeolyckor i kollektivtrafiken har sjunkit sedan 1990-talet. Minskningen har hänt huvudsakligen i innerstaden medan antalen i ytterstaden har varit på lika nivå sedan 1980-talet. Av motparten i olyckor har andelen fotgängare sjunkit från cirka 60 % till 40 % i innerstaden, medan andelen i ytterstaden har bestått vid cirka 30 %. Andelen cyklister har ökat en aning till 10 % i innerstaden och 17 % i ytterstaden.

I Helsingfors har det ställts som mål att antalet dödade och skadade i trafiken ska halveras från 2000 till 2025. Under perioden 2000–2011 har antalet offer minskat med 31 %. Samhällets årliga olyckskostnader har i medeltal varit 206 milj. euro åren 2007–2011 av vilket cirka 30–40 milj. euro är kommunens kostnader.