



# Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2024-2030

JUHA HELTIMO | TEEMU KINNUNEN | KIRSI ÖVERSTI



# Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma

vuosille 2024–2030

JUHA HELTIMO  
TEEMU KINNUNEN  
KIRSI ÖVERSTI

RAPORTTEJA 68 | 2023

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2024–2030

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo, Kirsi Översti

Kansikuvat: Kuopion kaupunki/Vicente Serra, Erkkä Savolainen, Savonlinnan Järvipelastajat ry.,

Pohjois-Savon ELY-keskus, Väylävirasto

ISBN 978-952-398-192-8 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-192-8

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)



# Sisältö

Alkusanat .....	2
<b>1. Suunnittelun lähtökohdat .....</b>	<b>3</b>
Työn tausta ja rajaukset .....	3
Keskeiset työvaiheet ja vuoropuhelu .....	4
<b>2. Liikenneturvallisuustilanne Itä-Suomessa .....</b>	<b>5</b>
Yleiskuva .....	5
Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä eri liikennemuodoissa .....	6
Koetut ongelmat liikenneturvallisuudessa .....	14
Toimintaympäristön haasteet liikenneturvallisuustyölle .....	15
<b>3. Liikenneturvallisuustyön tavoitteet .....</b>	<b>17</b>
Kohti liikenneturvallisuuden nollavisiota .....	17
Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenneturvallisuustyö .....	18
<b>4. Toimenpideohjelma .....</b>	<b>19</b>
Painopistealueet suuntaavat toimintaa .....	19
Toimenpiteet vuosille 2024–2030 .....	19
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvalliset ajonopeudet .....	20
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Pääteetön liikenne .....	21
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Ajoterveys hallussa .....	22
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti pääteillä .....	23
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä .....	24
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Nuorten turvallinen liikkuminen .....	25
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Iäkkäiden turvallinen liikkuminen .....	26
Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Muut toimenpiteet .....	27
Vesiliikenteen turvallisuuden parantaminen .....	28
Maastoliikenteen turvallisuuden parantaminen .....	29
Ilmailun turvallisuuden parantaminen .....	30
<b>5. Liikenneturvallisuustyön toimintamallien kehittäminen Itä-Suomessa .....</b>	<b>31</b>
Yhteistyöllä vaikuttavuutta .....	31
Liikenneturvallisuustyön toimintamallit ja niiden kehittäminen .....	32
<b>6. Liikenneturvallisuustyön seuranta ja vaikuttavuus .....</b>	<b>35</b>
Seuranta .....	35
Vaikuttavuus .....	35
<b>Kuvailulehti .....</b>	<b>38</b>
<b>Presentationsblad .....</b>	<b>39</b>
<b>Documentation page .....</b>	<b>40</b>



# Alkusanat

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tarkoituksena on ohjata kokonaisvaltaisesti Itä-Suomessa tehtävää liikenneturvallisuustyötä vuosien 2024–2030 aikana. Liikenneturvallisuussuunnitelmaa ohjaa valtakunnallinen nolavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma toimeenpanee valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian linjauksia alueen erityispiirteet huomioiden. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on huomioitu valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian tavoin kaikki liikennemuodot: tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne, maastoliikenne ja ilmailu.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta pohjaa kattavaan liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön analyysiin, laajaan työnaikaiseen vuoropuheluun sekä tarkkaan painopistealueiden määrittelyyn. Suunnitelmassa on kuvattu kaikkiaan 115 toimenpidettä, joiden avulla liikenneturvallisuuden suunta pyritään kääntämään tavoitteiden mukaiselle uralle kaikissa liikennemuodoissa.

Suunnitelman tilaajana oli Pohjois-Savon ELY-keskus. Työn laadintaa ohjasi laaja-alainen ohjausryhmä, johon kuuluivat seuraavat henkilöt:

Terhi Nissinen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Kyllikki Komulainen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Tanja Seppänen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Janne Lappalainen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Salla Airaksinen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Juha Korhonen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Olli Meriläinen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Henri Heikura	Pohjois-Savon ELY-keskus
Petri Pahkin	Itä-Suomen poliisilaitos
Seppo Porokka	Itä-Suomen poliisilaitos
Pasi Markkanen	Pohjois-Karjalan pelastuslaitos
Mari Voutilainen	Pohjois-Karjalan pelastuslaitos
Lauri Holappa	Pohjois-Savon pelastuslaitos
Jani Jämsä	Etelä-Savon pelastuslaitos
Tuula Taskinen	Liikenneturva
Erkka Savolainen	Liikenneturva
Eini Karvonen	Liikenneturva
Tomi Rossi	Liikenneturva
Jarmo Tihmala	Joensuun kaupunki
Eija Yli-Halkola	Mikkelin kaupunki
Jani Ahokas	Savonlinnan kaupunki
Hanna Väätäinen	Kuopion kaupunki
Kari Lehtola	AVI
Maija Rekola	Väylävirasto

Lisäksi työn aikana on haastateltu suurta joukkoa tieliikenteen, vesiliikenteen, maastoliikenteen ja ilmailun asiantuntijoita sekä kuntien liikenneturvallisuustyössä mukana olevia henkilöitä.

Työn laadinnasta on vastannut Ramboll Finland Oy, jossa työn projektipäällikkönä ja pääsuunnittelijana on toiminut Juha Heltimo. Työhön ovat osallistuneet sen eri vaiheissa myös Teemu Kinnunen, Kirsi Översti ja Pauliina Järvinen.

# 1. Suunnittelun lähtökohdat

## Työn tausta ja rajaukset

Alueellisen liikenneturvallisuustyön ohjaus ja valtakunnan tason liikenneturvallisuustavoitteiden ja toimenpiteiden jalkauttaminen paikalliselle tasolle on osoitettu pitkälti ELY-keskusten tehtäväksi, toki yhteistyössä muiden alueellisten viranomaistahojen kanssa. Alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien tavoitteena on luoda yleislinjoja ja painotuksia eri toimijoiden liikenneturvallisuustyölle.

Itä-Suomen edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2012 ja se laadittiin vuosille 2012–2014. Tämän jälkeen ei ole laadittu uutta suunnitelmaa, mutta liikenneturvallisuustyön tavoitteita on edistetty monien muiden suunnitelmien ja hankkeiden sekä jatkuvien toimintamallien kautta (esimerkiksi liikennejärjestelmätyö ja -suunnitelmat, liikenneturvallisuustoimija -hanke ja kuntien liikenneturvallisuustyö, kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat, tienpidon ja liikenteen suunnitelmat, väyläverkoston investointi- ja kehittämishankkeet, liikenneturvallisuuteen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät selvitykset).

Nyt laaditun uuden liikenneturvallisuussuunnitelman keskeisenä lähtökohtana on maaliskuussa 2022 valmistuneen valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian toimeenpano Itä-Suomessa alueen erityispiirteet sekä alati muuttuva toimintaympäristö huomioiden. Suunnitelma toimeenpanee ja täsmentää myös Itä-Suomen liikennestrategiaa, jonka keväällä 2023 hyväksytyissä tavoitteissa ja päämäärissä tuodaan esille liikenneturvallisuuden nollavisio.

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma on strateginen asiakirja, joka asettaa raameja ja painotuksia Itä-Suomen alueen eri toimijoiden liikenneturvallisuustyölle tulevana vuosina. Vuosille 2024–2030 laadittu toimenpideohjelma kattaa kaikki liikennemuodot ja korostaa laaja-alaista keinovalikoimaa.



Kuva 1. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnassa on huomioitu liikenneturvallisuustyön kaikki osa-alueet.



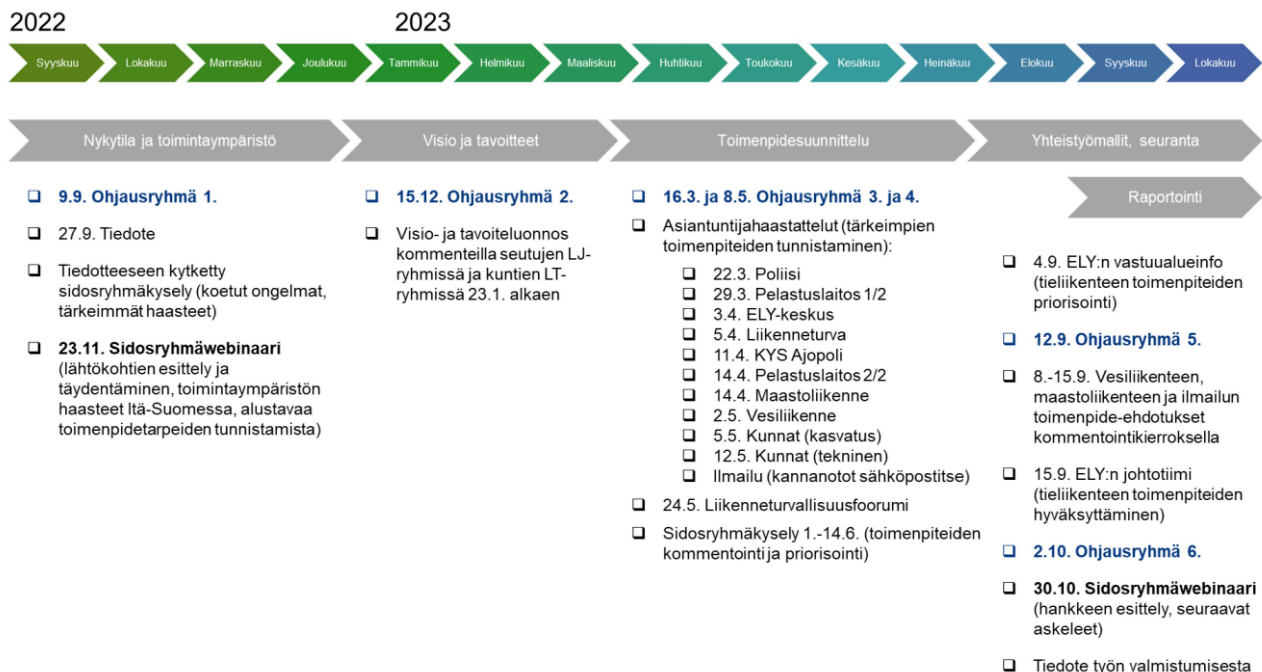
# Keskeiset työvaiheet ja vuoropuhelu

Työn aikana tehdyt nykytilanteen analyysit sisälsivät katsauksen liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiin toimintaympäristön muutoksiin, liikenneturvallisuuden nykytilaan ja erityispiirteisiin eri liikennemuodoissa sekä liikenneturvallisuustyön (mm. yhteistyömallit) kehittämistarpeisiin. Liikenneturvallisuustilanteen tarkasteluissa päähuomio on ollut kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa. Tähän loppuraporttiin (Luku 2.) on kiteytetty vain pieni osa tehdyistä nykytilavaiheen tarkasteluista.

Nykytilan kuvauksen pohjalta alueen liikenneturvallisuustyölle asetettiin pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio sekä käytännön työtä ohjaavat tavoitteet ja painopistealueet (Luku 3.). Vision ja tavoitteiden lähtökohdat tulivat valtakunnallisesta liikenneturvallisuusstrategiasta, mutta painopistealueiden määrittelyssä korostui enemmän nykytilan analyysien ja käydyn vuoropuhelun kautta esille nousseet ongelmat.

Toimenpiteiden suunnittelussa keskityttiin ensisijaisesti niihin toimenpiteisiin, jotka ovat alueellisten toimijoiden kautta edistettävissä (Luku 4.). Suunnittelu kattoi kaikki liikennemuodot ja sitä kohdensi edellä mainittu painopistealueiden määrittely. Suunnittelun painopiste oli liikenneturvallisuushaasteiden takia tieliikenteen turvallisuuden parantamisessa. Liikenneturvallisuustyön toimintamalleihin liittyviä toimenpiteitä tarkasteltiin omana kokonaisuutena (Luku 5.).

Liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin laajaan vuoropuheluun pohjautuen ja sen eri työvaiheisiin on osallistuttu useita satoja sidosryhmien edustajia. Hankkeen ohjausryhmänä toimi laajennettu Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmä, joka kokoontui kaikkiaan kuusi kertaa. Ohjausryhmässä tehtiin keskeiset päätökset mm. toimenpiteiden muotoilun ja priorisoinnin osalta. Ohjausryhmän kokousten välillä pidettiin myös useampia pienemmän ryhmän kokouksia. Sidosryhmävuoropuhelu piti sisällään tiedotusta, kaksi sidosryhmäwebinaaria, asiantuntijahaastatteluita, kyselyitä sekä työn välivaiheiden esittelyä ja niistä keskustelua eri foorumeissa.



Kuva 2. Työvaiheet ja niihin liittyvä vuoropuhelu.

# 2. Liikenneturvallisuustilanne Itä-Suomessa

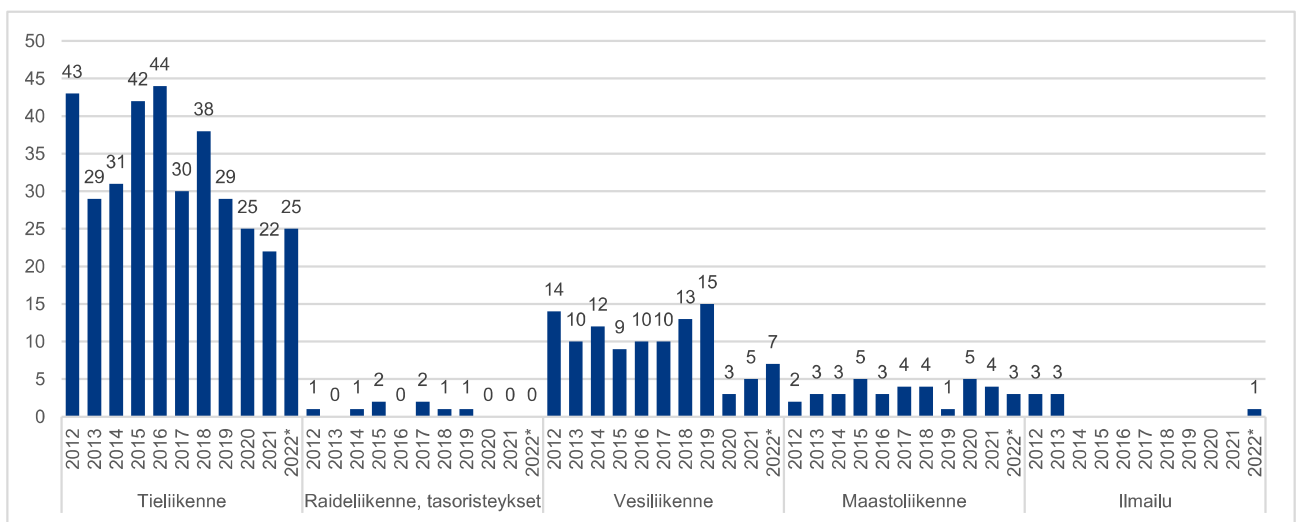
## Yleiskuva

Itä-Suomen liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet ovat tieliikenteessä, jonka piirissä tapahtuu peräti 69 % kaikista alueen liikennekuolemista. Viimeisen viiden vuoden aikana alueen tieliikenteessä on menehtynyt keskimäärin 27 ihmistä vuosittain (2018–2022). Kuolemantapausten lisäksi alueen tieliikenteessä loukkaantuu vuosittain vakavasti lähes 100 henkilöä (2017–2021).

Tieliikenteen turvallisuuden haasteet korostuvat monista eri syistä. Ensinnäkin suurin osa arjen ja vapaa-ajan liikkumisestamme (matkasuoritteesta) kuuluu tieliikenteen piiriin (jalan, pyörällä, sähköpotkulaudalla, mopolla, moottoripyörällä, linja-autolla, henkilöautolla, kuorma-autolla jne.), joten luonnollisesti tämä näkyy myös onnettomuismäärissä. Tieliikenteeseen ja sen eri kulkumuotoihin liittyy myös hieman muita liikennemuotoja enemmän riskintoa. Tieliikenneturvallisuuden haasteita lisäävät myös liikkumisen uudet muodot, kuten viime aikoina erilaiset kevyet sähköiset liikkumisvälineet. Toisaalta ajoneuvojen teknologinen kehitys vaikuttaa ajan myötä myös toiseen suuntaan ja ehkä tieliikenteen osalta enemmän kuin muissa liikennemuodoissa.

### Muissa liikennemuodoissa turvallisuustilanne on selvästi parempi kuin tieliikenteessä:

- **Vesiliikenne** muodostaa toisen merkittävän kokonaisuuden (22 %) ja vuosittain Itä-Suomen alueen vesistöillä tapahtuvassa huviveneliikenteessä menehtyy keskimäärin yhdeksän ihmistä (2018–2022).
- **Maastoliikenteessä** menehtyy vuosittain keskimäärin kolme ihmistä (2018–2022) eli se muodostaa noin kymmenesosan (9 %) liikenteessä Itä-Suomen alueella kuolleista.
- **Harrasteilmailun** osalta ollaan jo melkein nollavisiossa, vaikka yksittäisiä kuolemantapaturmia tapahtuu-kin aika ajoin (Itä-Suomessa viimeisin vuonna 2022).
- **Raideliikenteessä** on tasoristeysonnettomuuksien osalta saavutettu nollavisio useampana vuonna (suurin osa tasoristeysonnettomuuksista luetaan osaksi tieliikenteen onnettomuuksia).



Kuva 3. Itä-Suomessa liikenteessä kuolleet 2012–2022 eri liikennemuodoissa (vuosi 2022\* ennakkotieto). Raideliikenteen tasoristeysonnettomudet ovat suurelta osin päällekkäisiä tieliikenteen onnettomuuksien kanssa. Muista raideliikenteen onnettomuuksista (esim. allejäännit) ei ole saatavissa alueellista tietoa.

# Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä eri liikennemuodoissa

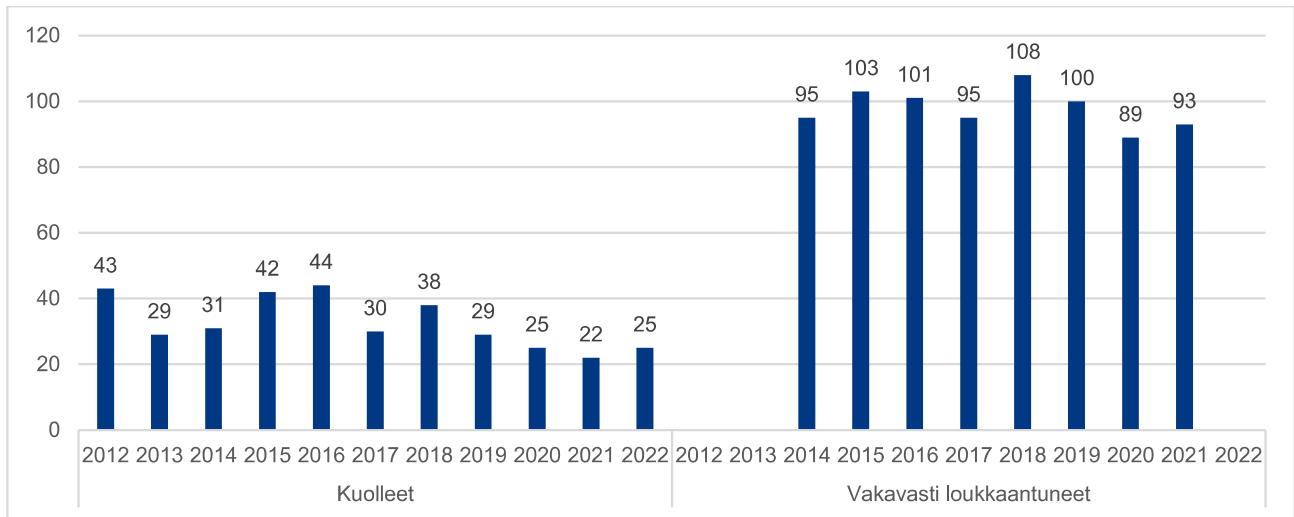
## Tieliikenne

### Onnettomuuskehitys

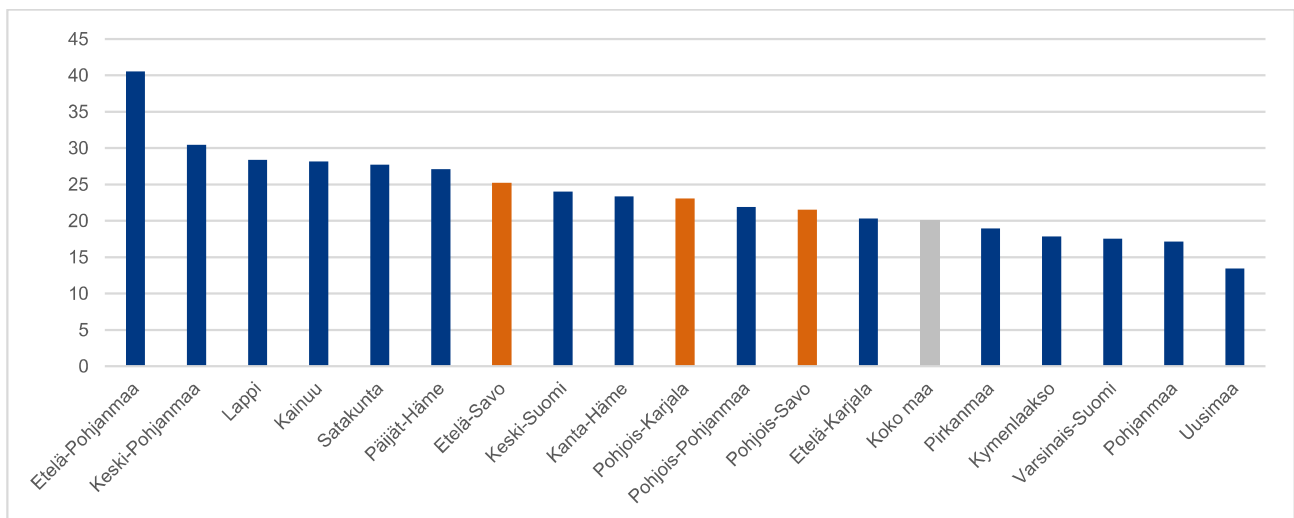
Itä-Suomen alueen tieliikenteessä kuolee vuosittain keskimäärin 27 ihmistä (2018–2022) ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 97 ihmistä (2017–2021). Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut laskusuunnassa jo pitkään, mutta vakavien loukkaantumisten osalta tilanne ei ole yhtä hyvä (Kuva 4.).

Lievempään loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrää ei tiedetä tarkasti. Poliisin tilastoissa lievempiä loukkaantumisia tapahtuu Itä-Suomen alueella vuosittain keskimäärin noin 400, pelastuslaitoksen tilastojen mukaan keskimäärin noin 460 ja Liikennevakuutuskeskuksen tilastojen mukaan jopa noin 1 400.

Valtakunnallisessa asukaslukuun suhteutetussa vertailussa vakavien henkilövahinkojen määrä Itä-Suomessa on hieman korkeampi kuin maassa keskimäärin. Maakunnittain tilanne on paras Pohjois-Savossa ja heikoin Etelä-Savossa (Kuva 5).



Kuva 4. Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Itä-Suomen alueella (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri). Vakavien loukkaantumisten tilastoja on saatavilla vuodesta 2014 alkaen.

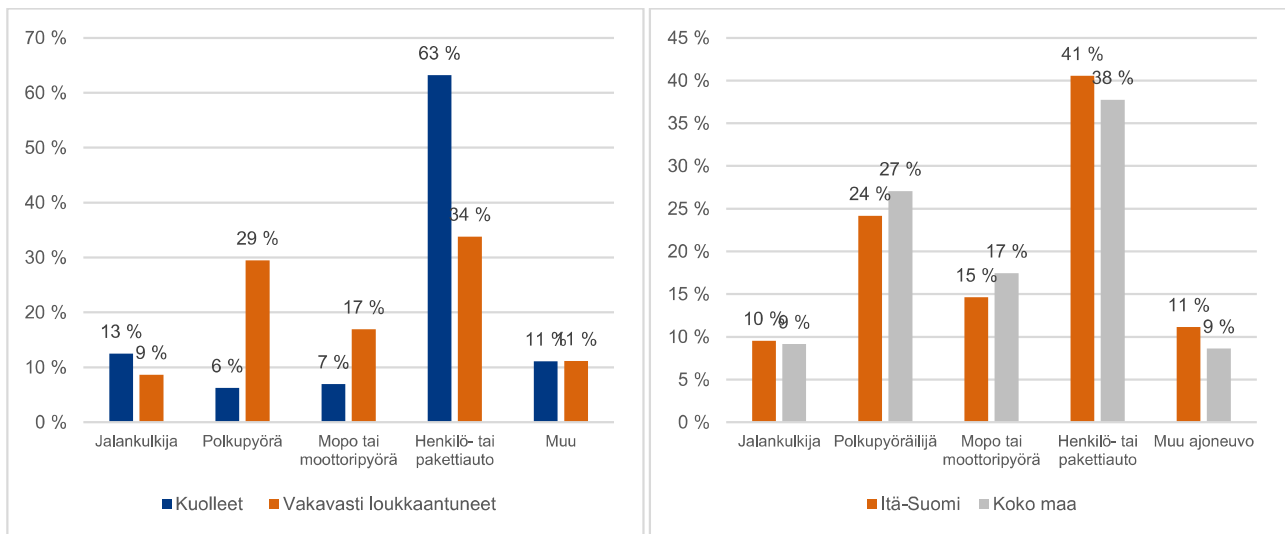


Kuva 5. Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä alueen 100 000 asukasta kohden (keskiarvo 2017–2021) (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

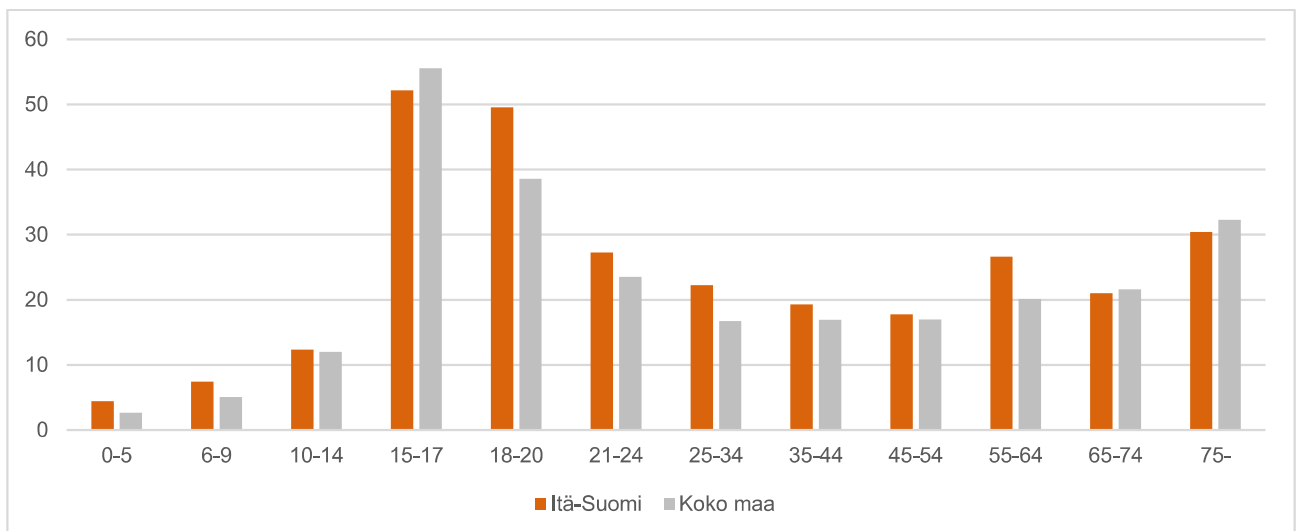
## Onnettomuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet

Tieliikenteessä kuolleista merkittävä osa (63 %) on ollut liikenteessä henkilö- tai pakettiautolla. Vakavasti loukkaantuneissa korostuvat autoilijoiden (34 %) ohella pyöräilijät (29 %) sekä mopoilijat ja moottoripyöräilijät (17 %) (Kuva 6). Vakavien loukkaantumisten huomiointi tarkastelussa antaa liikenneturvallisuuksilanteesta täysin erilaisen kuvan kuin jos tarkasteltaisiin vain kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Vakavat loukkaantumiset keskittyvät enemmän taajamaympäristöön ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet maanteille, etenkin päätiestölle.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna korkein onnettomuusriski on ikäryhmissä 15–17-vuotiaat, 18–20-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat. Koko maahan verrattuna Itä-Suomessa korostuvat erityisesti 18–20-vuotiaat ja 21–24-vuotiaat (Kuva 7.). Maakuntien välillä on kuitenkin selviä eroja eri ikäryhmien onnettomuusriskissä. Esimerkiksi Etelä-Savossa korostuu muihin maakuntiin ja koko maahan nähden erityisesti 15–17-vuotiaiden ikäryhmä, kun taas Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa korostuvat 18–20- ja 21–24-vuotiaiden ikäryhmät. Pohjois-Karjalassa korostuu lisäksi yli 75-vuotiaiden ikäryhmä.

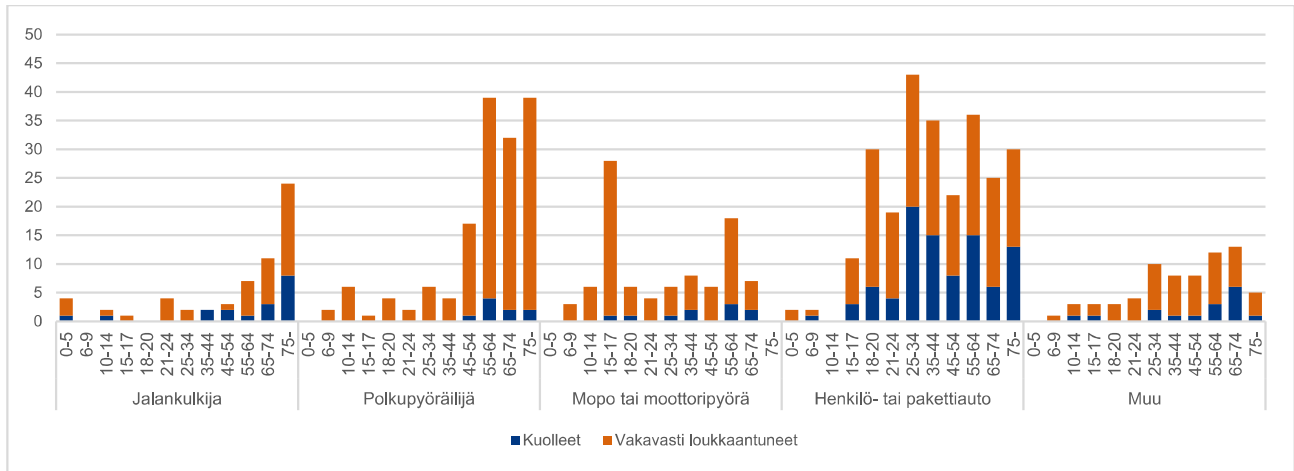


Kuva 6. Itä-Suomen tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet kulkutavoittain (vas.) sekä kaikkien vakavien henkilövahinkojen jakauma kulkutavoittain Itä-Suomessa ja koko maassa (2017–2021, Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).



Kuva 7. Vakavien henkilövahinkojen määrä ikäryhmän 100 000 asukasta kohden (2017–2021, Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

Vakavien henkilövahinkojen kulkutapaprofiili vaihtelee ikäryhmittäin. 15–17-vuotiaiden nuorten haasteet ovat etenkin mopoilussa ja moottoripyöräilyssä ja 21–24-vuotiailla autoilussa. Iäkkäiden ihmisten haasteet liittyvät erityisesti pyöräilyyn ja autoiluun. Myös jalankulkijoiden vakavat tapaturmat painottuvat iäkkäämpään väestöön. Pyöräilleissä tapahtuneet vakavat tapaturmat korostuvat toisaalta ikäryhmässä 10–14-vuotiaat, mutta erityisesti 55-vuotiaiden ikäryhmästä alkaen.



Kuva 8. Vakavat henkilövahingot (kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet) Itä-Suomessa kulutavoittain ja ikäryhmittäin (2017–2021, Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri).

### Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien erityispiirteitä

Itä-Suomen alueella vuosina 2017–2021 tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kolme neljästä on tapahtunut maanteillä eli valtion ylläpitämillä teillä ja neljäsosa kuntien katuverkolla tai yksityisteillä/-alueilla. Pääteiden eli valta- ja kantateiden osuus kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on noin 40 prosenttia. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksissa noin viidennes on tapahtunut taajamissa eli ns. taajamamerkein osoitetuilla alueilla.

Kuolemaan johtaneet tieliikenteen onnettomuudet tapahtuvat pääasiassa linjaosuuksilla (84 %). Kaikkiaan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa selvästi yleisimpiä onnettomuusluokkia ovat yksittäisonnettomuudet (36 %) ja kohtamisonnettomuudet (24 %). Pääteiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista lähes puolet (49 %) on kohtamisonnettomuuksia ja noin joka neljäs (24 %) yksittäisonnettomuuksia. Yhdistieverkolla ja seututeillä korostuvat yksittäisonnettomuudet eli suistumiset ja ulosajot. Yksittäisonnettomuuksien taustalla on hyvin riskikäyttäytymistä, kuten korkeita ajo- tai tilannenopeuksia tai päihteiden käyttöä. Taajamamerkin alueella tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista lähes 60 prosenttia on jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksia (Kuva 9.)

	Pääties	Seututiet	Yhdistiet	Kadut, yksityistiet ym.	Taajamien tiestö (kadut+maantiet)
yksittäisonnettomuus	24 %	46 %	68 %	28 %	21 %
kohtamisonnettomuus	49 %	13 %	9 %	0 %	8 %
ohitusonnettomuus	2 %	4 %	0 %	0 %	0 %
kääntymisonnettomuus	4 %	0 %	0 %	3 %	4 %
risteämisonnettomuus	5 %	17 %	0 %	0 %	4 %
peräänajo-onnettomuus	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %
jalankulkijaonnettomuus	5 %	13 %	14 %	28 %	38 %
polkupyöräonnettomuus	2 %	8 %	5 %	16 %	21 %
mopedionnettomuus	0 %	0 %	0 %	3 %	4 %
hivionnettomuus	2 %	0 %	5 %	0 %	0 %
muu onnettomuus	4 %	0 %	0 %	22 %	0 %
N=	55	24	22	32	24

Kuva 9. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin eri toimintaympäristöissä Itä-Suomen alueella.

## Tutkijalautakuntien havaintoja Itä-Suomessa tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista:

- Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa noin joka neljännellä aiheuttajakuljettajalla on ollut alkoholia veressä (>0,49), huumausaineiden vaikutuksen alaisena on ollut lähes joka kymmenes, samoin muiden ajokykyyn vaikuttaneiden aineiden vaikutuksen alaisena (lukuja ei voi laskea yhteen).
- Vähintään 10 km/h ylinopeutta on ajanut 37 % moottoriajoneuvo-onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista (yksittäisonnettomuuksissa peräti 49 %).
- Yleisimmin moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttavana ns. välittömänä riskitekijänä on ollut ajoneuvon käsittelyvirhe, osallisen havaintovirhe tai osallisen ennakointi- tai arviointivirhe (59 %). Välittömänä riskitekijänä itsemurhien osuus on ollut 16 %, sairauskohtausten 10 % ja nukahtamisen tai vireystilan laskun 7 %.
- Turvavyön käyttäminen olisi voinut pelastaa kymmenen vuoden tarkastelujaksolla jopa 27 henkeä.
- Kuolemaan johtaneissa pyöräilyonnettomuuksista 42 %:ssa onnettomuustyyppinä on ollut risteävät ajo-suunnat. Jalankulkijaonnettomuuksissa yleisimmät onnettomuustyyppit ovat onnettomuus suojatien ulkopuolella (52 %) ja onnettomuus suojatiellä (39 %).
- Havaintovirheet ovat yleisin välitön riskitekijä moottoriajoneuvon kuljettajilla (> 70 %), jotka ovat osallisena kuolemaan johtaneessa jalankulkija-/pyöräilijäonnettomuudessa. Pyöräilijäuhreista puolestaan 47 % ja jalankulkijäuhreista 20 % ei noudattanut onnettomuustilanteessa liikennesääntöjä.

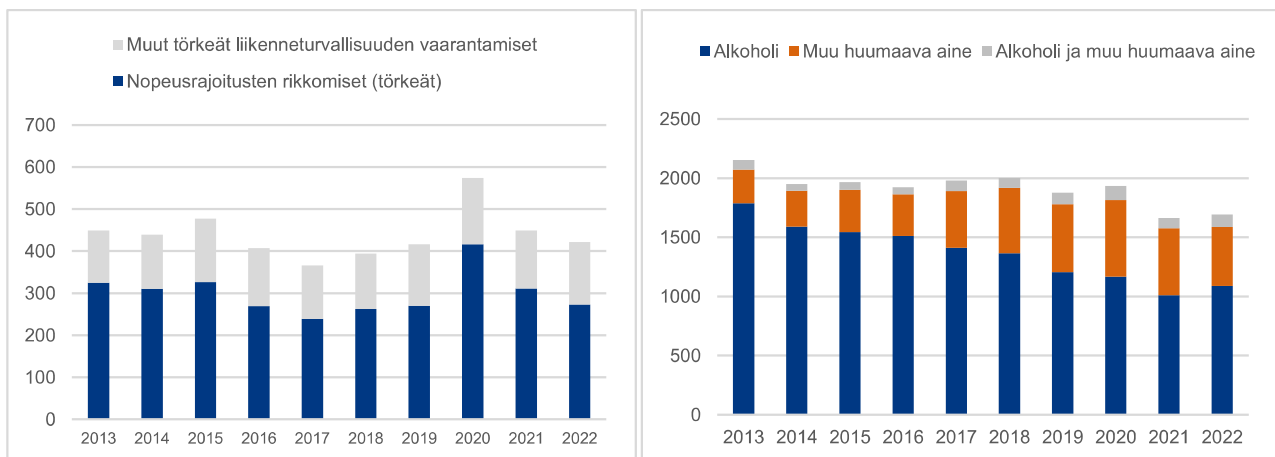
Lähde: Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri. Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 2011–2020.

### Liikenneerikokset

Itä-Suomen alueella viranomaisten tietoon tulee vuosittain keskimäärin 12 500 liikenneerikosta (2017–2021). Liikenneerikoksista suurin osa on liikenneturvallisuuden vaarantamisia (62 %), joista merkittävä osa (69 %) on nopeusrajoitusten rikkomisia. Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osuus liikenneerikoksista on 3–4 % (noin 440 tapausta vuosittain), joista merkittävä osa (68 %) on ollut nopeusrajoitusten rikkomisia.

Rattijuopumukset muodostavat keskimäärin 15 % kaikista liikenneerikoksista. Törkeiden rattijuopumusten osuus kaikista rattijuopumuksista on peräti 45 % (850 tapausta vuodessa). Alkoholitapausten osuus rattijuopumuksista on keskimäärin 65 % ja muiden huumaavien aineiden osuus noin 35 %. Viime vuosina muiden huumaavien aineiden osuus on ollut jopa 40 %.

Nuoret ovat liikenneonnettomuuksien tavoin ylliedustettuina myös liikenneerikostilastoissa. Itä-Suomen alueella 15–20-vuotiaat nuoret muodostavat 19 % kaikista liikenneerikoksiin syyllisiksi epäillyistä (koko maassa 18 %). Törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa nuorten osuus on Itä-Suomen alueella 34 % (koko maassa 33 %). Rattijuopumuksista nuoret muodostavat Itä-Suomessa noin 10 %, kuten myös koko maassa.



Kuva 10. Viranomaisten tietoon tulleet törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset Itä-Suomessa (vas.) sekä viranomaisten tietoon tulleet rattijuopumukset Itä-Suomessa (oik.) (Tilastokeskus)

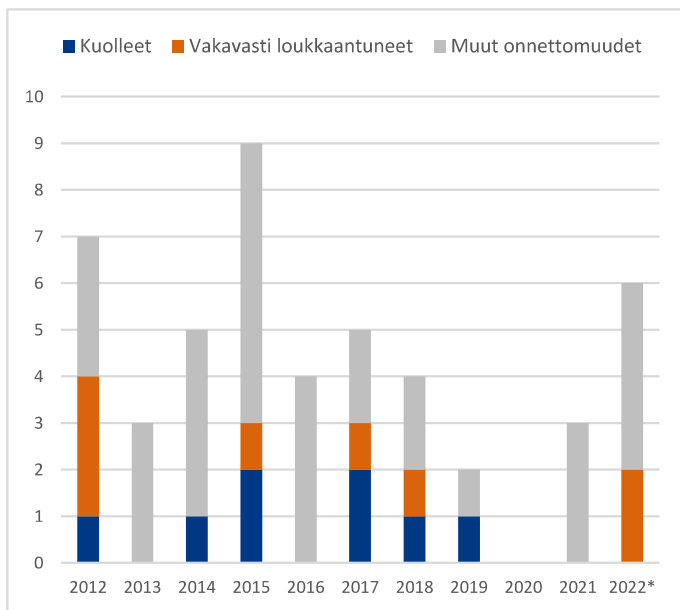
## Raideliikenne

Suomen raideliikenteen turvallisuustaso on hyvä ja matkustajaturvallisuus erinomaisella tasolla. Kuitenkin myös raideliikenteessä on turvallisuushaasteita.

Valtaosa rautateillä tapahtuvista henkilövahingoista johtuu allejäänneistä, joista valtaosa (n. 90 %) on tahallisia. Lukumäärällisesti Suomessa kuolee rautateillä allejäänneissä noin 60 ihmistä vuosittain. Maakuntatason tietoa allejääntien määrästä ei luovuteta.

Toinen merkittävä ihmishengen menetyksiä aiheuttava onnettomuustyyppi ovat tasoristeysonnettomuudet, jotka isolta osin sisältyvät myös tieliikenneonnettomuuksien tilastoihin. Tasoristeysonnettomuuksien määrä on selvästi vähentynyt vuosikymmenten kuluessa, mutta vuosittain niissä menehtyy edelleen keskimäärin neljä ihmistä ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin kolme henkilöä (2018–2022). Tasoristeysonnettomuudet johtuvat suuressa osassa tapauksia moottoriajoneuvon kuljettajan havainnointivirheestä. Onnettomuudet sattuvat yleensä varoituslaitteettomissa risteyksissä.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana Itä-Suomen alueella tasoristeysonnettomuuksissa on menehtynyt yhteensä seitsemän henkilöä ja loukkaantunut vakavasti viisi henkilöä. Kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin Pohjois-Karjalan (69 %) ja Pohjois-Savon (19 %) maakuntien rataverkolla. Kaiken kaikkiaan vakavien tasoristeysonnettomuuksien määrä Itä-Suomessa on vähentynyt merkittävästi.



Tasoristeysonnettomuudet 2010-2021 (tasoristeys.fi)

Kuva 11. Tasoristeysonnettomuudet Itä-Suomen alueella (Väylävirasto) (vuosi 2022\* ennakkotieto).

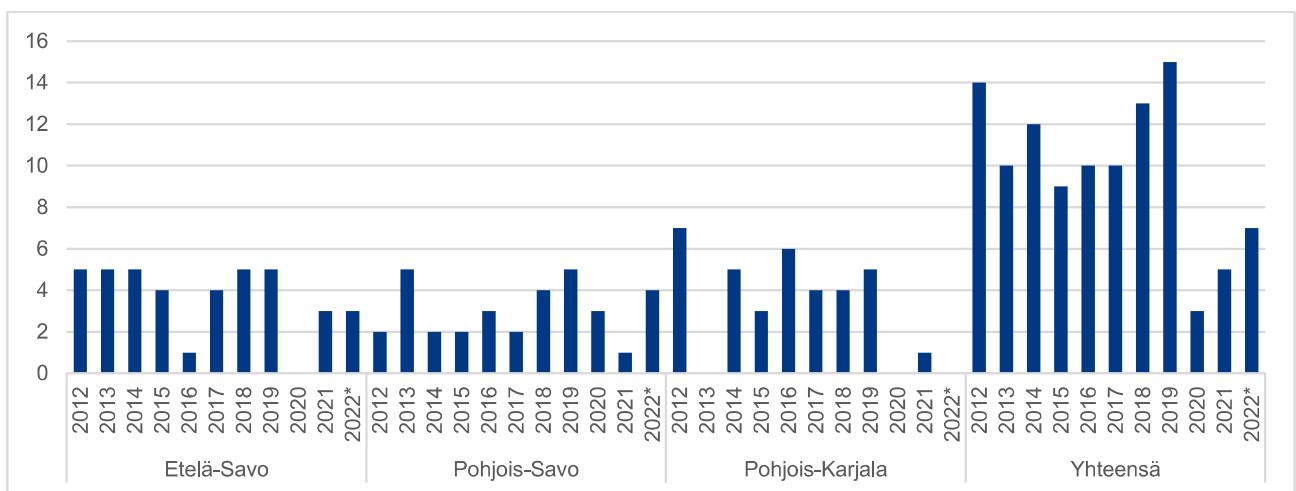
Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistivät vuonna 2017 tasoristeysten parantamisohjelman. Ohjelmaan otetaan mukaan hallinnollisesti sujuvasti toteutettavia ja matalakustanteisia tasoristeysten poisto- ja parannuskohteita eri puolelta Suomen valtion rataverkkoa. Nykyisellään tasoristeysohjelmassa on merkitty poistettavaksi tai parannettavaksi yli 500 tasoristeystä ohjelman aikana. Vuonna 2021 hyväksyttiin 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Suunnitelmassa kohdistetaan tasoristeysturvallisuuden parantamiseen vuosittain 15–20 milj. euroa. Itä-Suomen alueelle kohdentuvat parannushankkeet ja niiden suunnittelutilanne on nähtävissä Väyläviraston tasoristeys -sivulta.

## Vesiliikenne

Vesiliikenneonnettomuudet jakautuvat huviveneilyn, kauppamerenkulun ja muun ammattimaisen vesiliikenteen onnettomuuksiin. Merkittävin osa vesiliikenteen onnettomuuksista tapahtuu huviveneilyn piirissä (Huviveneonnettomuus = osallisena ainoastaan huvi- ja virkistyskäytössä olevia aluksia).

Itä-Suomen alueen vesistöissä tapahtuu vuosittain keskimäärin 217 huviveneonnettomuutta, joissa menehtyy keskimäärin yhdeksän (9) ihmistä. Maakuntien väliset erot kuolemantapausten määrässä ovat varsin pienet.

Yksityiskohtaista maakuntatason tietoa vesiliikenneonnettomuuksiin johtaneista syistä ei valitettavasti ole saatavilla. Valtakunnallisesti noin puolessa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista syytekijäksi on arvioitu jonkinlainen toimintavirhe (52 %) ja reilussa kolmanneksessa (38 %) alkoholi. Selvästi yleisin onnettomuustyyppi on veneen kaatuminen tai kallistuminen (82 %). Hyvin yleinen taustasyy kuolemantapauksille ovat myös sairaskohtaukset. Sekä veneen kaatumisen että sairaskohtauksen sattuessa lähes aina kuolinsyy on hukkuminen. Hukkumisriskiä kasvattaa muun muassa heikko toimintakyky ja uimataito, perussairaudet, kelluntapukineiden käyttämättä jättäminen, päihteet, lasten jättäminen valvomatta ja sääolosuhteet.



Kuva 12. Huviveneonnettomuuksissa kuolleet Itä-Suomen alueella 2012–2022\*

Kuten edellä jo viitattiin, vesiliikenteen onnettomuudet näyttelevät keskeistä roolia myös tapaturmaisissa hukkumisissa. Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton ylläpitämien hukkumistilastojen perusteella Itä-Suomen alueella tapahtui vuosina 2018–2022 yhteensä 133 hukkumistapaturmaa, joista 22 % (29 henkeä) vesiliikenteessä. Etelä-Savon alueella peräti 30 % hukkumisista on tapahtunut vesiliikenteessä (Pohjois-Savo 22 %, Pohjois-Karjala 12 %). Jäihin pudonneet (ml. maastoliikenne) muodostavat myös merkittävän kokonaisuuden eli 23 % (31 henkeä) kaikista hukkumisista. Suurin osa vesiliikenteen hukkumisista voitaisiin välttää oikealla turvallisuusasenteella ja varautumisella, pukemalla pelastusliivit aina vesille lähdeettäessä, olemalla vesillä selvin päin sekä pitämällä huolta omasta toimintakyvystä ja uimataidosta.



Kuva 13. Vuonna 2021 Suomessa tapahtuneet tapaturmaisista hukkumisista toiminnan luonteen mukaan luokiteltuna (Lähde: OTKES, N=165 hukkumista vuonna 2021, koko maa, vesiliikenteen osuus noin 19 %).



## Maastoliikenne

Maastoliikenteellä tarkoitetaan moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikennettä maastossa. Maastoa ovat ne maa-alueet, jotka eivät ole moottoriajoneuvoille tarkoitettuja teitä tai virallisia moottorikelkkareittejä. Maastossa liikkuminen vaatii lähes aina maanomistajan tai maanhaltijan luvan, joskaan omalla maa-alueella liikuttaessa lupaa ei tarvita. Käytännössä maastoliikenne on lähinnä moottorikelkkailua, mönkijällä ajamista tai maastokäyttöön tarkoitetuilla maastomoottoripyörillä kuten enduromoottoripyörillä ajamista maastossa.

Itä-Suomen alueella tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosien 2011–2020 aikana yhteensä 29 kuolemaan johtanutta (kuolleita 31, keskimäärin kolme (3) tapausta vuodessa) maastoliikenteen onnettomuutta.

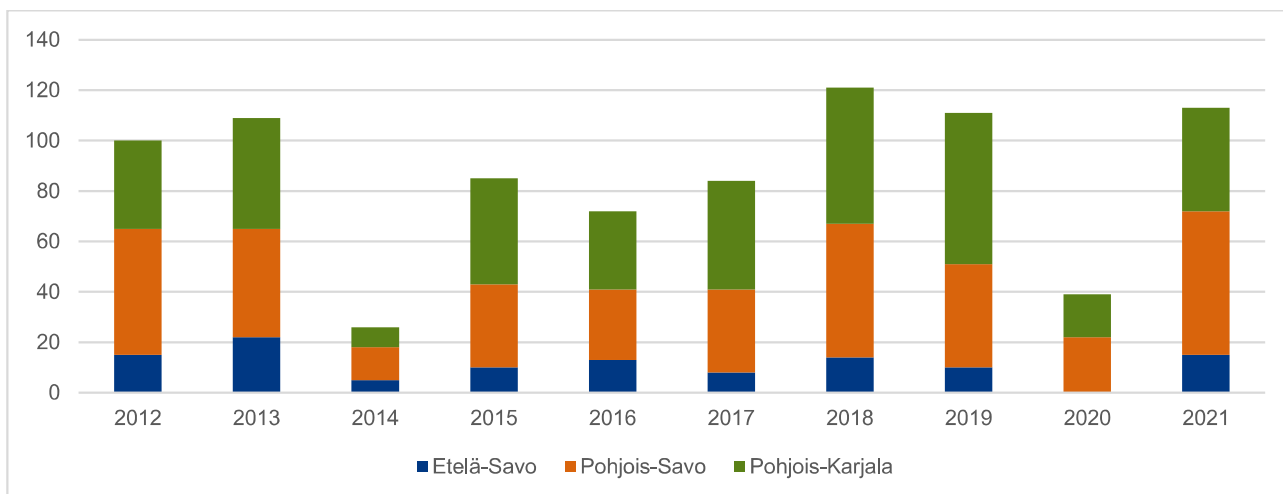
### Tutkijalautakuntien havaintoja Itä-Suomessa tapahtuneista maastoliikenteen onnettomuuksista:

- Tutkituista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 66 % tapahtui jäällä (pääosin hukkumistapaturmia), 17 % maastossa ja 17 % metsä-/yksityistiellä tai piha-alueella.
- Yleisimmät ajoneuvolajit onnettomuuksissa olivat moottorikelkka (62 %), traktori (14 %), tyyppihyväksymätön mönkijä (10 %) ja muu L-luokan kolmi- tai nelipyöräinen ajoneuvo (7 %).
- Alkoholia oli veressä 43 %:lla kuljettajista (mitatut).
- Lähes kaikki tutkitut onnettomuudet olivat yksittäisonnettomuuksia (ei muita osapuolia). Muualla kuin jäällä tapahtuneissa onnettomuuksissa kelkalla ajetaan tyyppillisesti kaarteessa ulos ja törmätään puuhun tai muuhun esteeseen.
- Mönkijäonnettomuuksissa yleisin onnettomuustyyppi on kaatuminen. Kypärän käytössä on paljon puutteita, mistä kertoo myös sairaalatilastoissa näkyvä suuri pään vammojen osuus.

Lähde: Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri. Liikennevakuutuskeskus, Onnettomuustietoinstituutti OTI. Kuolemaan johtaneet maastoliikenteen onnettomuudet vuosina 2011–2020.

Maastoliikenteen onnettomuuksien tarkemman tarkastelun haasteena on tilastointiin liittyvät haasteet. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tiedetään hyvin, mutta muiden onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden kokonaismäärää on erittäin vaikea hahmottaa. Tilastoja on useita ja niiden määrittäminen ja rajaukset mm. ajoneuvoluokkien, tapahtumapaikkojen ja väylätyyppien osalta ovat erilaisia. Tilastoja keräävät nykyisin mm. poliisi, pelastuslaitokset ja Liikennevakuutuskeskus. Tilastoista kattavin on Liikennevakuutuskeskuksen tilasto, joka sisältää onnettomuudet, joista on maksettu vakuutuskorvauksia.

Liikennevakuutuskeskuksen tilastoihin kirjautuu Itä-Suomen alueella vuosittain keskimäärin 94 moottorikelkkaonnettomuutta (Kuva 14.). Onnettomuuksista 46 % on tapahtunut Pohjois-Karjalassa, 44 % Pohjois-Savossa ja 10 % Etelä-Savossa (2017–2021). Onnettomuuksista 87 % tapahtui tammi-maaliskuussa. Viikonpäivien osalta onnettomuudet keskittyvät viikonloppuihin (pe-su 70 %).



Kuva 14. Liikennevakuutuksesta korvatut moottorikelkkaonnettomuudet Itä-Suomessa (Liikennevakuutuskeskus).

## Ilmailu

### Yleis- ja harrasteilmailu

Yleisilmailulla tarkoitetaan kaikkea muuta ilmailua kuin kaupallista ilmakuljetusta ja lentotyötä. Harrasteilmailulla tarkoitetaan purje-, moottoripurje-, ultrakevyt-, autogiro- ja kuumailmapallolentämistä, riippu- ja varjoliitämistä sekä laskuvarjourheilua.

Yleis- ja harrasteilmailussa sattuvien kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä vaihtelee vuositasolla ja vaihtelut onnettomuuksien määrässä voivat olla suuria. Kaiken kaikkiaan kuolemaan johtaneiden määrä on kuitenkin pieni ja turvallisuus on kehittynyt selkeästi parempaan suuntaan. Harrasteilmailun onnettomuuksissa on pääosin kyse joko hallinnan menetys -tilanteista tai kiitotieltä suistumisista. Sairaskohtauksilla on merkittävä rooli monessa onnettomuudessa. Usein myötävaikuttavana tekijänä ovat myös sääolosuhteet.

**Itä-Suomen alueella yleis- ja harrasteilmailussa on tapahtunut vuosina 2012–2022 yhteensä neljä kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa on menehtynyt seitsemän henkilöä:**

- Vuonna 2012 tapahtui pienkoneen onnettomuus Kontiolahdella (yksi uhri) ja ultrakevytlentokoneen onnettomuus Rääkkylässä (kaksi uhria)
- Vuonna 2013 tapahtui pienkoneen onnettomuus Kuopion Vehmersalmella (kolme uhria)
- Vuonna 2022 tapahtui moottoroidun varjoliitimen onnettomuus Rautavaaralla (yksi uhri)

Yleis- ja harrasteilmailussa lentäjiltä vaaditaan lentolupakirja (pl. riippu- ja varjoliito sekä laskuvarjourheilu), jonka Liikenne- ja viestintävirasto myöntää vaatimukset täyttävälle henkilölle. Lupakirja edellyttää koulutuksen suorittamista, jonka tavoitteena on antaa riittävät valmiudet turvalliseen lentoharrastukseen. Luvanhallintaprosessien kautta Liikenne- ja viestintävirasto samalla valvoo, että organisaatioiden henkilöstö tai yksityiset ilmailijat täyttävät heitä mahdollisesti koskevat pätevyysvaatimukset. Harrastelupakirjaan tähtäävä koulutus suoritetaan usein kerhotoiminnan puitteissa. Vaikka koulutuksen sisältö on erikseen määritelty ja velvoittava, käytännön toteutuksessa on kuitenkin eroja koulutusorganisaatioiden välillä (Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, LVM 2022).

Alueelliset harrasteilmailun kerhot ovat turvallisuustyössä avainasemassa. Järjestöt sekä kerhot ovat viime vuosina tehneet pitkäjänteistä työtä turvallisuuskulttuurin edistämiseksi ja järjestäytyneen ilmailutoiminnan piirissä turvallisuuskulttuuri on Suomessa hyvällä tasolla. Järjestäytyneen toiminnan piirissä toiminta on yhteisöllistä, jolloin asenteet ja hyvät käytännöt leviävät uusille jäsenille heidän aloittaessaan harrastuksen järjestäytyneen toiminnan piirissä. Kerhoissa jäsenten on myös helppo seurata toistensa toimintaa ja jäsenillä on sosiaalinen paine turvallisuussääntöjen noudattamiseen (Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, LVM 2022).

### Miehittämätön ilmailu

Miehittämätön ilmailu on voimakkaasti kasvava ilmailun osa-alue. Miehittämättömien ilma-alusten ja erityisesti multikopterien (drone) käyttö on lisääntynyt huomattavasti sekä harrastuskäytössä että kaupallisessa toiminnassa viimeisten kymmenen vuoden aikana. Toiminnasta miehittämättömillä ilma-aluksilla ei ole aiheutunut onnettomuuksia. Ne ovat kuitenkin viime vuosina aiheuttaneet useita vaaratilanteeksi tai vakavaksi vaaratilanteeksi luokiteltuja läheltä piti -tilanteita toisten ilma-alusten kanssa (Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, LVM 2022).

Järjestäytyneen toiminnan piirissä kerhojen omat säännöt, turvallisuusohjeet ja toimintakulttuuri ovat olleet tehokkaita turvallisuuden ylläpitämisessä. Miehittämättömään ilmailuun liittyvänä keskeisenä riskinä on tällä hetkellä tunnistettu puutteellinen tietämys sääntelystä ja sen turvalliseen toimintaan liittyvistä velvoitteista. Lisäksi on tunnistettu vaikeudet miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun yhteensovittamisessa ja niiden saamisessa toisilleen näkyväksi (Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, LVM 2022).

## Koetut ongelmat liikenneturvallisuudessa

Onnettomuuksien määrän vähentämisen lisäksi myös koetun turvattomuuden vähentäminen on tärkeä tavoite liikenneturvallisuustyössä. Koettu liikenneturvallisuus vaikuttaa keskeisesti mm. kulkutavan valintoihin (mm. kävely ja pyöräily) sekä elinympäristön viihtyisyyteen (laatuun). Tavoitteena on, että ihmiset voisivat kulkumuodosta ja muista erityispiirteistään riippumatta tehdä matkansa pelkäämättä.

Itä-Suomen osalta koettua turvallisuutta ja huolenaiheita liikenteessä selvitettiin työn alussa toteutetulla kyselyllä (Kuvat 15. ja 16). Kyselyssä ei tehty rajauksia eri liikennemuotojen suhteen, mutta lähes kaikki vastaukset liittyivät tieliikenteeseen. Eniten huolta alueella kannetaan pyöräilijöiden, jalankulkijoiden, nuorten ja ikäihmisten turvallisuudesta. Suurimmaksi haasteeksi ja turvattomuutta aiheuttavaksi tekijäksi liikenteessä nostettiin teiden kunto (päällysteet), ylinopeudet ja tienlylyksiin liittyvien väistämissääntöjen noudattaminen tai tunteminen.

Vesiliikenteen osalta sidosryhmäkysely nosti esille mm. kokemattomat huviveneilijät, sääntötuntemuksen heikkouden, korkeat ajonopeudet satama-alueilla tai matkailukeskusten lähellä, häiritsevän kaahailun ja piittaamattoman toiminnan (etenkin vesijetit), ruoriuoppouden (liian korkea promilleraja). Maastoliikenteen osalta nousi puolestaan esille hurjastelu, kokemattomat kuskit sekä kelkkailu reittien ulkopuolella ja siitä aiheutuva häiriö ja vaaratilanteet.



Kuva 15. Sidosryhmäkyselyn perusteella tärkeimpiä liikenneturvallisuustyön kohderyhmiä Itä-Suomessa.



Kuva 16. Sidosryhmäkyselyn perusteella keskeisiä liikenneturvallisuushaasteita Itä-Suomessa.

# Toimintaympäristön haasteet liikenneturvallisuukselle

Liikenteen toimintaympäristössä eletään suurten ja nopeiden murrosten aikaa. Muutoksia tapahtuu globaalilla, kansallisella ja alueellisella tasolla (Kuvat 17 ja 18). Toimintaympäristön muutosten ennakoimisesta ja niiden merkityksen ja seurausten arvioinnista liikenteeseen ja liikennejärjestelmien kehittämiseen on tullut yhä haastavampaa. Myös maailmanlaajuinen kehitys vaikuttaa yhä enemmän suomalaiseen yhteiskuntaan.

Liikennesektorilla on otettava huomioon kansainväliset päätökset ja säännöt sekä tunnistettava niiden rinnalla valtakunnalliset ja alueelliset kehityskulut. Liikenneturvallisuuksien näkökulmasta keskeisimpiä ovat muutokset liikkumisen ja kuljetusten määrässä ja suuntautumisessa sekä käytetyissä liikenne- ja kulkumuodoissa (onnettomuuksille altistuminen, onnettomuusriski) ja ajo- ja kulkuneuvoissa.

Valtakunnallisella tasolla liikenneturvallisuuksien vaikuttavat keskeisesti monet yhteiskunnalliset muutostekijät, joista keskeisimpänä väestörakenne (esim. ikärakenne, monikulttuurisuus) sekä erilaiset sosiaaliset ja terveydelliset haasteet (esim. mielenterveys- ja päihdeongelmat). Liikenneturvallisuuksia edistäviä toimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla. Valtakunnallisella ja alueellisella tasolla oleellisia muutostekijöitä ovat myös liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitustaso, liikennettä koskevat lainsäädännön uudistukset sekä uusien/tulevien suunniteluohjeiden jalkautuminen.

Ilmastonmuutos (päästötavoitteet, sopeutuminen)	Digitalisaatio (digitaalisen teknologian käyttö palveluissa ja vuorovaikutuksessa)	Jakamis- ja alustatalous (omistamisen sijaan tavaroita jaetaan, lainataan tai vuokrataan)	Yhteisöllisen kehittämisen yleistyminen	Vastuullinen ja ympäristötietoinen kuluttajuus	Terveys- ja hyvinvointitrendit
Liikkumattomuus, epäterveelliset elämäntavat	Hyvinvoinnin polarisaatio	Pandemiat ja epidemiat	Energiakriisi	Energiajärjestelmän uudistuminen	Palveluiden digitalisoituminen (verkkokauppa, terveyspalvelut ym.)
Työnteon rakenteet ja sisällöt muuttuvat	Etätöskentely, hybridityö	Väestön alueellinen keskittyminen ja kaupungistuminen	Monipaikkainen asuminen	Maahanmuuton kasvu mm. erilaisten konfliktien myötä	Matkailualan kasvu ja uudet trendit
Ajoneuvoteknologian kehitys, automatisaatio	Liikennepolttoaineiden kehitys, liikenteen sähköistyminen	Älykäs infrastruktuuri ja ajoneuvot	Palveluistuva liikennejärjestelmä, uudenlaiset liikenteen ja liikkumisen palvelut	Citylogistiikan kehittyminen	Mikroliikkumisen vallankumous

Kuva 17. Keskeisiä globaaleja liikkumiseen ja liikenneturvallisuuksien vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia.

Ilmastonmuutokseen liittyvä kansallinen säättely	Liikenteen hinnoittelu ja päästötavoitteet	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	Väestön ikääntyminen	Väestön monimuotoistuminen	Alueellinen ja väestöryhmittäinen hyvinvointierojen kasvu
Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen uudet rakenteet	Liikkumattomuuden kasvu kaikissa ikäryhmissä	Nuorten henkisen pahoinvoinnin kasvu	Huumeiden käytön kasvu	Aluerakenteen keskittyminen ja kaupungistuminen	Kaupunkiseutujen välisten yhteyksien korostuminen
Maaseudun tulevaisuus ja rooli	Kansallisen energiajärjestelmän uudistuminen	Biotalouden ja clean tech -tuotteiden kysyntä (mm. puun ja puuperäisten tuotteiden kysynnän kasvu)	Raideliikenteen roolin vahvistuminen	Haja-asutusalueen ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen ratkaisumallit	Autoistuva liikkuminen, kiihtyvä autoistuminen
Autokannan korkea keski-ikä	Kaupunkien pienlogistiikan kasvu	Mikroliikkumisen suosion kasvu	Perusväylänpidon rahoitustason riittämättömyys	Väyläinfrastruktuurin korjausvelan kasvu	Liikennettä koskevan lainsäädännön uudistukset ja uudet suunnitteluohjeet

Kuva 18. Keskeisiä kansallisia liikkumiseen ja liikenneturvallisuuksien vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia.

Erityisesti Itä-Suomen kannalta keskeisiä toimintaympäristön haasteita täsmennettiin työn alkuvaiheessa pidetyssä sidosryhmäwebinaarissa. Tilaisuudessa käytiin aluksi läpi globaaleja ja kansallisia toimintaympäristön haasteita ja tämän jälkeen ryhmätöissä pohdittiin itäsuomalaisia erityispiirteitä. Alla olevassa kuvassa on esitetty yhteenveto keskusteluissa esille nostetuista teemoista.

Negatiivinen väestökehitys	Keskimääräistä iäkkäämpi väestö	Taajamien taantuminen	Kouluverkon keskittyminen	Bio- ja metsätalouden kehitys ja vaikutus puukuljetuksiin	Maatalouden tulevaisuus
Matkailuelinkeinon liittyvät trendit ja mahdollisuudet	Venäjäjyhteistyön lakkaamisen vaikutukset	Nuorten pahoinvoinnin lisääntyminen	Huumeiden käytön yleistymisen	Alemman ja yksityisen tieverkon korjausvelka	Rautatieliikenteen heikko kapasiteetti
Yhä isommat ja raskaammat kalustot (rekat)	Joukkoliikennepalveluiden jatkuva heikentyminen	Vaihtoehdot omalle autolle vähissä	Taksilain negatiiviset vaikutukset	Kotitalouksien korkea autonomistusaste	Keskimääräistä vanhempi ajoneuvokanta
Runsas kesä- ja vapaa-ajanasutus sekä liikenteen kausivaihtelu	Vesistörikas alue	Maastoliikenteen iso rooli talviaikana	Autokeskeinen liikennepolitiikka ja -kulttuuri	Kestävien kulkumuotojen osuus laskusuunnassa	Tienpidon rahoituksen heikkous (valtio)

Kuva 19. Työn aikana pidetyn sidosryhmäwebinaarin ryhmätöissä tunnistettuja Itä-Suomen kannalta keskeisimpiä toimintaympäristön muutoksia.

# 3. Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

## Kohti liikenneturvallisuuden nollavisiota

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tieliikenteen osalta Suomi on myös sitoutunut muiden EU-maiden kanssa tavoittelemaan kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämistä puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

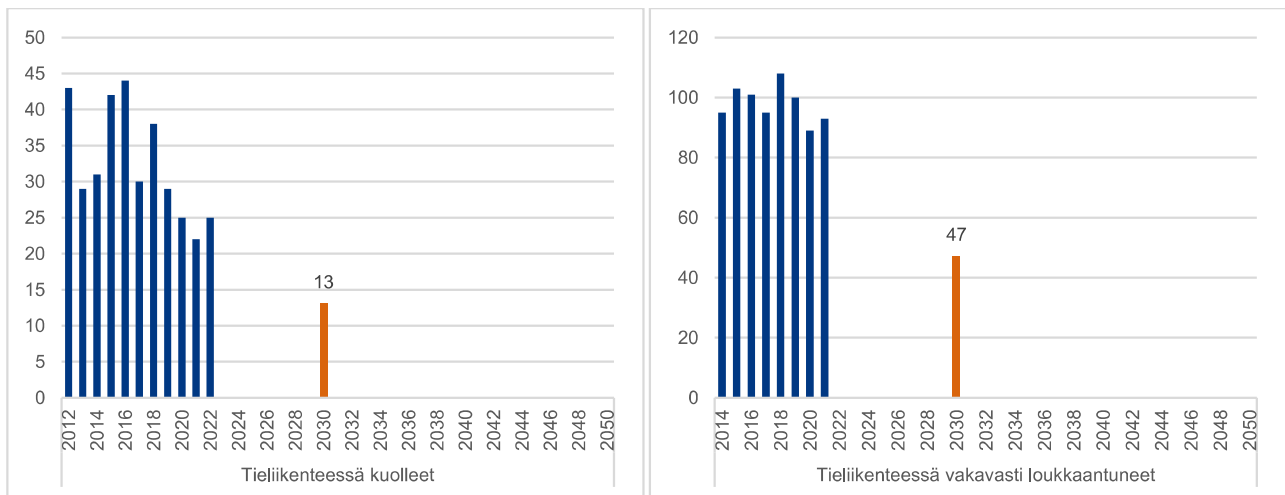
Valtakunnallinen liikenneturvallisuusvisio ja tieliikennettä koskevat välitavoitteet ohjaavat myös Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä kohti vuoden 2050 nollavisiota.

### Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön visio

- Kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

### Määrälliset tavoitteet Itä-Suomessa

- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti.
- Viimeistään vuoteen 2050 mennessä liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrässä on päästy nollassoon kaikissa liikennemuodoissa.
- Vuoteen 2030 mennessä tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on vähintään puolittunut vuoden 2020 tasosta (valtakunnallinen välitavoite) (Kuva 17.).



Kuva 20. Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Itä-Suomessa sekä vakavien henkilövahinkojen vähentämisen välitavoite 2030.

### Mikä ihmeen nollavisio?

Puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita. Liikenneturvallisuustilanne on suoraan ja epäsuorasti kytköksissä ihmisten hyvinvointiin ja terveyteen. Nollavision taustalla on ajatus, että ihmishenkien ja terveyden menetykset eivät ole hyväksyttäviä tai korvattavissa. Nollavisio perustuu ajatukseen siitä, että jokaisella on oikeus turvalliseen liikkumiseen, ja että liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tehtävä järjestelmällisiä toimia kaikilla liikennejärjestelmän tasoilla. Koska ihminen on taipuvainen tekemään virheitä ja sietää huonosti onnettomuuksien seurauksia, on liikennejärjestelmää – liikkumisen olosuhteita ja liikkujien toimintaa liikenteessä – pystyttävä kehittämään niin, että virheet eivät johda vakaviin seurauksiin.

# Kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenneturvallisuustyö

Suurimmalla osalla päivittäisistä liikkumisvalinnoistamme on samanaikaisesti vaikutuksia terveyteen, turvallisuuteen, ympäristöön ja esimerkiksi talouteen (mm. liikkumisen kustannukset, liikkumattomuuden kustannukset, päästöistä aiheutuvat haitat ja niiden hoito, onnettomuuskustannukset). Monet vaikutuksista linkittyvät lisäksi toisiinsa ja voidaan ajatella osaksi ihmisten ja koko yhteiskunnan hyvinvoinnin edistämisen tavoitetta. Yhteiskunnalliset vaikutukset syntyvät yksilötasolla tehtyjen valintojen summana (Kuva 21.)

Terveyttä ja ympäristöä tukevat liikkumisvalinnat tuottavat usein myönteisiä vaikutuksia myös liikenneturvallisuuteen, ja kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen nähdäänkin kansainvälisestikin yhdeksi liikenneturvallisuustyön peruspilareista. Tosin vaikutus voi myös olla päinvastainen, jos yhteiskunnat toimet eivät riittävästi tue kestävien liikkumisvalintojen houkuttelevuutta (määrä/osuus) ja turvallisuutta (riskit). Sanotaankin, että liikennejärjestelmä ei voi olla kestävä, jos se ei ole turvallinen ihmisille (onnettomuudet, turvallisuuden tunne).

Liikennejärjestelmäsunnittelussa puhutaan nykyään ns. plussavisiosta, jossa yhdistyvät turvallisuusvaikutusten, terveysvaikutusten ja ympäristövaikutusten ”nollavisiot”: liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden kohentumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä. Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä sekä valvoa yhteisten pelisääntöjen toteutumista.

Parhailaan päivityksessä olevassa Itä-Suomen liikennestrategiassa turvallisen ja kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen on keskeinen lähtökohta. Vuonna 2022 hyväksytyissä tavoitteissa todetaan mm. seuraavaa:

- Edistämme päästöttömän liikenteen edellytyksiä alueellamme.
- Edistämme kestävä yhdyskuntarakennetta liikkumis- ja kuljetustarpeiden vähentämiseksi.
- Vähennämme riskiä joutua onnettomuuteen eri liikkumismuodoilla.
- Kehitämme turvallista liikkumiskulttuuria ja vastuullista liikennekäyttäytymistä.
- Parannamme liikkujaryhmien yhdenvertaisuutta.
- Parannamme liikkumisympäristön esteettömyyttä ja palveluiden saavutettavuutta.



Kuva 21. Ihmisten liikkumisvalinnat keskiöön! Liikenneturvallisuus on yksi päivittäisten liikkumisvalintojen ja liikennejärjestelmän vaikutuslottuvuuksista.

# 4. Toimenpideohjelma

## Painopistealueet suuntaavat toimintaa

Itä-Suomen alueella tehtävälle liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet ovat haastavia ja niiden saavuttamiseksi tarvitaan monenlaisia ja usean eri toimijan samanaikaisia toimenpiteitä. Nollavision saavuttamiseksi on tehtävä systemaattista työtä, joka kohdentuu erityisesti niihin teemoihin, joiden vaikuttavuus on suurin.

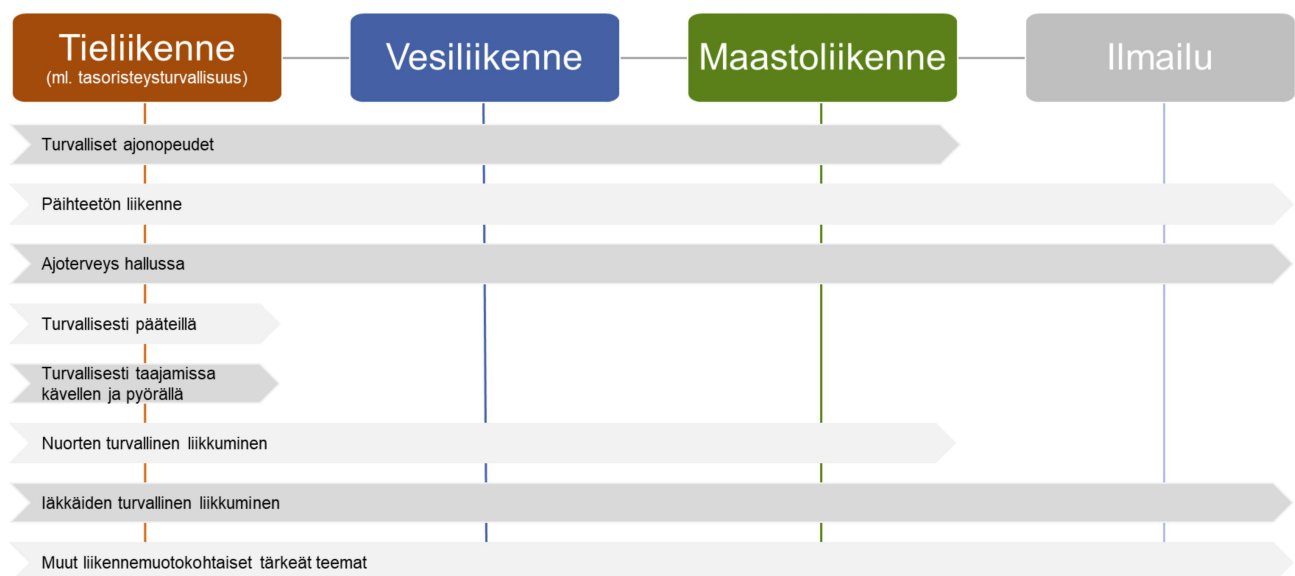
Itä-Suomen liikenneturvallisuustyölle on asetettu seitsemän painopistealuetta, jotka nostavat esille kolme keskeistä riskitekijää alueen liikenteessä, kaksi keskeistä liikkumisen toimintaympäristöä (tieliikenne) sekä kaksi erityishuomiota ja tukea vaativaa liikkujaryhmää (Kuva 22.). Painopistealueiden määrittely perustuu onnettomuusanalyysiin sekä työnaikaiseen vuoropuheluun. Tieliikenteen heikompi liikenneturvallisuustilanne muihin liikennemuotoihin nähden on ollut keskeinen painopistealueita määrittävä tekijä. Moni teemoista on kuitenkin yhteisiä kaikille liikennemuodoille, kuten esimerkiksi liikenteen päihteettömyys ja ajoterveyteen liittyvät asiat. Lisäksi kussakin liikennemuodossa on omia liikennemuotokohtaisia toimenpidetarpeita.

## Toimenpiteet vuosille 2024–2030

Vuosille 2024–2030 laadittu toimenpideohjelma kattaa kaikki liikennemuodot ja korostaa laaja-alaista keinovalikkoa. Toimenpiteiden vastuutahoissa korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä pyritään hyvään vaikuttavuuteen.

Toimenpideohjelma keskittyy niihin toimenpiteisiin, jotka ovat alueellisten toimijoiden kautta edistettävissä. Tieliikenteen osalta toimenpiteet on jaoteltu painopistealueittain. Raideliikennettä tarkastellaan osana tieliikenteen turvallisuuden kokonaisuutta. Vesiliikenteen, maastoliikenteen ja ilmailun turvallisuuden parantamista tarkastellaan omina kokonaisuuksinaan. Lisäksi on tuotu esille kannanottoja valtakunnantason liikennepolitiikkaan.

Toimenpiteet on jaettu kärkitoimenpiteisiin ja muihin tärkeisiin toimenpiteisiin. Jaottelu perustuu sidosryhmäkyselyn tuloksiin ja niiden pohjalta tehtyyn asiantuntija-arviointiin. Kukin taho edistää sille toimenpideohjelmassa osoitettuja toimenpiteitä resurssien puitteissa. Osin tämä tapahtuu nykyisen hyvän toiminnan jatkamisen kautta, osin nykyisen toiminnan uudelleen suuntaamisen kautta.



Kuva 22. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman painopistealueet.



# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvalliset ajonopeudet

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Edistetään alhaisempien (20–40 km/h) nopeusrajoitusten toteutumista ympäristöissä, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai näihin rinnastettavia kulkijoita.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Poliisi toteuttaa näkyvää ja näkymätöntä ajonopeuksien valvontaa sekä tehostaa liikenteen valvontaan ja kampanjoihin liittyvää ennen–jälkeen-viestintää.  
*Vastuu: Poliisi*
- Edistetään automaattisen nopeusvalvontajärjestelmän laajentumista maantieverkolla sekä kuntien katuverkolla. Lisätään etenkin kuntien tietämystä mahdollisuuksista automaattivalvonnasta katuverkolla.  
*Vastuu: ELY-keskus, Kunnat, Poliisi, Väylävirasto, Fintraffic*
- Kiinteitä ja siirrettäviä nopeusnäyttötäuluja hyödynnetään liikenteen rauhoittamisessa, ajonopeuksien seurannassa ja kuntalaisviestinnässä. Kuntia kannustetaan hankkimaan omia nopeusnäyttötäuluja.  
*Vastuu: ELY, Kunnat*
- Tarkistetaan maanteiden nopeusrajoitukset uuden valtakunnallisen nopeusrajoitusohjeen mukaisiksi. Väylävirasto päivittää ohjeen vuosien 2023–2024 aikana.  
*Vastuu: ELY-keskus, (Kunnat)*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Lasketaan nopeusrajoituksia hirvi- ja peurakolareiden kannalta riskialtteimmilla tiejaksoilla tai käytetään enimmäisnopeussuositus -liikennemerkkiä.  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Edistetään muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä vilkasliikenteisillä moottoritie-/moottoriliikennetiejaksoilla.  
*Vastuu: ELY-keskus, Väylävirasto*
- Edistetään etenkin isojen/pitkäaikaisten työmaakohtien alhaisia ajonopeuksia hidasteratkaisuilla, nopeusnäytöillä, tiedotuksella ja tarvittaessa valvonnalla.  
*Vastuu: ELY, Kunnat, Urakoitsijat, Poliisi*
- Lisätään viranomaisten välistä yhteistyötä ajonopeuksiin liittyvässä perusteluviestinnässä.  
*Vastuu: Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva, ELY-keskus*
- Tiedotetaan viranomaisyhteistyönä onnettomuuspaikan ohittamiseen liittyvistä turvallisista toimintamalleista (mm. ajonopeuksista).  
*Vastuu: Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva, ELY*

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Päihdeetön liikenne

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Yläkouluissa, toiseen asteen oppilaitoksissa ja nuorisotyössä otetaan käyttöön ehkäisevää päihdetyötä sekä liikennekasvatusta yhdistäviä toimintamalleja.  
*Vastuu: Koulut, oppilaitokset, Hyvinvointialueet, Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva*
- Poliisi toteuttaa säännöllistä rattijuopumusten valvontaa kiinnijäämisriskin nostamiseksi ja tehostaa valvontaan ja kampanjoihin liittyvää ennen–jälkeen -viestintää.  
*Vastuu: Poliisi*
- Toteutetaan säännöllistä viestintää ja kampanjointia kielteisen suhtautumisen ylläpitämiseksi koskien päihtyneenä ajamista.  
*Vastuu: Poliisi, Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva*
- Uusimääräisen pienentämiseksi kehitetään kiinnijääneiden hoitoon ohjauksen prosesseja, terveydenhuollon seuranta- ja ilmoitusmenettelyjä ajokortin omaavien päihdesairaiden osalta, ajokieltoikäntäjä sekä edistetään alkolukkojen käyttöä.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, LVM, STM, Poliisihallitus*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Sisällytetään rattijuopumusteema ehkäisevän mielenterveys- ja päihdetyön sekä terveysneuvonnan ja elintapaohjauksen eri toteutusmuotoihin ja materiaaleihin.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Päihdeklinit, Järjestöt ja yhdistykset, Liikenneturva*
- Haja-asutusalueilla ja taajamien reuna-alueilla kehitetään kutsuohjattuja kyyti-/taksipalveluita sekä lisätään nykyisten palveluiden tunnettuutta.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, liikennöitsijät, operaattorit (esim. Matkahuolto), ELY-keskus*
- Varmistetaan rattijuopumusten ennaltaehkäisyyn liittyvien teemojen näkyvyys hyvinvointisuunnitelmissa sekä mielenterveys- ja päihdetyön strategioissa.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet*
- Tarjotaan nuorten huoltajille vinkkejä ja työkaluja päihdeisiin ja liikenteeseen liittyvien aiheiden käsittelyyn.  
*Vastuu: Koulut ja oppilaitokset, Nuorisopalvelut, Liikenneturva*
- Kehitetään kaupunkiseutujen sisäisiä ja niiden välisiä joukkoliikenteen palveluita sekä lisätään nykyisten palveluiden tunnettuutta (erit. illat ja viikonloput).  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Kutsutaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiin ehkäisevän mielenterveys- ja päihdetyön parissa työskenteleviä paikallisia toimijoita (esim. EPT-yhdyshenkilö).  
*Vastuu: Kunnat*

### Valtakunnallinen kannanotto:

- Itä-Suomen alueen tieliikenteen turvallisuuden edistäjät kannattavat valtakunnallisia toimia alkolukon käytön yleistämiseksi sekä promillerajan laskemiseksi (0,5 --> 0,2 ) kuten Ruotsissa, Norjassa ja Virossa.

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Ajoterveys hallussa

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Tarjotaan ajoterveyteen liittyviin kysymyksiin ja yhteydenottoihin kynnyksetön toimintaprosessi ja selkeä ohjeistus, miten kansalainen voi tuoda esiin huolensa läheisensä ajoterveydestä.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Poliisi, KYS Ajopoli, Liikenneturva, Kunnat*
- Tarjotaan iäkkäiden omaisille ja läheisille tietoa ajoterveysaiheen käsittelyyn ja puheeksi ottamiseen.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, Järjestöt*
- Poliisi toteuttaa ajoterveyden valvontaa osana muuta liikennevalvontaa (ajo-oikeuden lupavalvontaa).  
*Vastuu: Poliisi*
- Lisätään ammattikuljettajien tietoisuutta oman työterveytensä ja ajovireytensä ylläpitämisestä.  
*Vastuu: KYS Ajopoli, Työnantajat, Linja-autoliitto, SKAL, Taksiliitto, Liikenneturva*
- Laajennetaan ajoterveydenarviointiin erikoistuneen poliklinikan KYS Ajopolin toimintaa sekä lisätään sen tunnettuutta sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisten keskuudessa.  
*Vastuu: KYS Ajopoli, Hyvinvointialueet*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Järjestetään ikäihmisille, vammaisille henkilöille sekä muille riskiryhmille ajoterveysasioihin liittyviä tietois-kuja ja teematilaisuuksia.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, Järjestöt*
- Järjestetään ajoterveysaiheeseen liittyviä koulutuksia terveydenhuollon ammattilaisille sekä muille ajoter-veysaiheen ja riskiryhmien parissa työskenteleville.  
*Vastuu: KYS Ajopoli, Hyvinvointialueet, Liikenneturva*
- Kehitetään ennaltaehkäisevää ajoterveyden kuntoutusta niille ammattikuljettajille, joilla on useita tervey- dellisiä riskitekijöitä.  
*Vastuu: KYS Ajopoli, Työterveyshuolto*
- Kehitetään koulu- ja opiskelijaterveydenhuoltoon uusia testimenetelmiä ajoterveyden arviointiin tarkkaa- vaisuuden, keskittymiskyvyn ja havainnoinnin ongelmiin (esim. kuljetus- tai logistiikka-alasta kiinnostuneet nuoret).  
*Vastuu: KYS Ajopoli, Savon ammattiopisto*
- Varmistetaan ajoterveyteen ja ajokuntoon liittyvien teemojen näkyvyys hyvinvointisuunnitelmissa sekä mielenterveys- ja päihdetyön strategioissa.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet*
- Haja-asutusalueilla ja taajamien reuna-alueilla kehitetään kutsuohjatuttuja kyyti-/taksipalveluita sekä lisä- tään nykyisten palveluiden tunnettuutta.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, operaattorit (esim. Matkahuolto)*
- Kehitetään kaupunkiseutujen sisäisiä ja niiden välisiä joukkoliikenteen palveluita sekä lisätään nykyisten palveluiden tunnettuutta (erit. illat ja viikonloput).  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti pääteillä

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Lisätään keskikaiteellisen päätieverkoston määrää (2+1 ja 1+1 keskikaidetiet) osana laajempia kehittämishankkeita.  
*Vastuu: ELY-keskus, Väylävirasto*
- Kartoitetaan onnettomuusriskin kannalta vaarallisimmat liittymät Itä-Suomen päätiestöllä ja arvioidaan niiden kehittämistarpeet.  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Tarkistetaan pääteiden riista-aitojen ja hirvivaroitusalueiden ajantasaisuus sekä edistetään tievarsialueiden puuston raivauksia ja hirvinauhojen käyttöä.  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Tarkistetaan valta- ja kantateiden nopeusrajoitukset uuden valtakunnallisen nopeusrajoitusohjeen mukaisiksi. Väylävirasto päivittää ohjeen vuosien 2023–2024 aikana.  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Edistetään automaattisen nopeusvalvontajärjestelmän laajentumista etenkin kantateilla (valtateilla tilanne on jo varsin hyvä).  
*Vastuu: Poliisi, Väylävirasto, Fintraffic, ELY-keskus*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Varmistetaan tieympäristön törmäysturvallisuus (esteiden poistaminen tai suojaaminen, luiskien muotoilu, portaalien suojaus, reunakaiteet).  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Jatketaan työtä pääteiden yksityistieliittymien ja maatalousliittymien määrän vähentämiseksi.  
*Vastuu: ELY-keskus*
- Tarkistetaan ympärivuotisesti ylläpidettävien levähdys- ja taukopaikkojen riittävyys raskaan liikenteen taukotarpeiden, poliisin tienvarsivalvonnan sekä tieliikenteen pelastustoiminnan (pelastushelikopterien laskeutumismahdollisuudet) näkökulmasta.  
*Vastuu: ELY-keskus, Kuljetusalan etujärjestöt, Poliisi, Pelastuslaitos, FinnHEMS Oy*
- Lisätään viranomaisyhteistyötä loma- ja sesonkiajan liikenneturvallisuusviestinnässä (turvallinen päätieliikenne).  
*Vastuu: Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva, ELY-keskus*

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Ylläpidetään jatkuvaa kaikki tienkäyttäjryhmitä huomioivaa viestintää ja kampanjointia väistämissäntöjen tuntemisen ja noudattamisen parantamiseksi (kaikkien velvollisuus noudattaa sääntöjä).  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva, Pyöräilyseurat*
- Toteutetaan poliisin kanssa yhteistyössä taajamaliikenteen valvontakampanjoita (eritysteemoina väistämissäntöt, ajonopeudet, sähköpotkulautailu).  
*Vastuu: Poliisi, Kunnat, ELY-keskus, Liikenneturva*
- Varmistetaan tienylityskohtien turvalliset järjestelyt (selkeys, havaittavuus, ohjeiden mukaisuus, lainmukaisuus). Lisätään kuntien tietoisuutta turvallisista, ohjeiden ja lainmukaisista, ratkaisuksista.  
*Vastuu: ELY-keskus, Kunnat*
- Panostetaan päiväkotien, koulujen ja liikuntapaikkojen lähiympäristöjen turvallisiin ja houkutteleviin jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin (ml. saattoliikenteen vähentäminen).  
*Vastuu: Kunnat*
- Ylläpidetään jatkuvaa viestintää ja kampanjointia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvavarusteiden (pyörävalot, kypärä, heijastin jne.) käytön edistämiseksi.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva*
- Kunnat edistävät toimivaltansa puitteissa, operaattoreiden kanssa yhteistyössä, sähköpotkulautailun turvallisuutta (ajonopeuksien laskeminen, yöajokiellot, sääntötuntemus, pysäköintipolitiikka, lautojen määrä).  
*Vastuu: Kunnat, Operaattorit*
- Taajamien ja keskusta-alueiden nopeusrajoituspolitiikkaa uudistetaan rohkeasti suojaamattomien liikku-jaryhmien turvallisuus priorisoiden (20-30 km/h + niitä tukevat toimet).  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja niiden turvallisuus huomioidaan kaavoituksessa, palveluverkkojen suunnittelussa ja kohdekohtaisessa suunnittelussa.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Varmistetaan elinikäisen jalankulku- ja pyöräilykasvatuksen (arkiliikkumisen) mallin toteutuminen kuntien ja hyvinvointialueiden palveluiden kautta. Vahvistetaan huoltajien roolia kasvattajana ja roolimallina.  
*Vastuu: Neuvolat, varhaiskasvatus, koulut ja oppilaitokset, harrastusseurat, Liikenneturva*
- Jatketaan kokeiluja tienylityskohtien havaittavuuden parantamiseksi erilaisin teknologisin keinoin (säättyvä valaistus, vilkuttavat huomiovareet/suojatiemerkit, erilaiset projektorivaloratkaisut ym.).  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Varmistetaan liikenneturvallisuustavoitteiden ja -toimenpiteiden näkyminen kävelyn ja/tai pyöräiliikenteen edistämishjelmissä sekä erityisesti pyöräiliikenteen yhteyksien ja tavoiteverkkojen suunnittelussa.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Varmistetaan, että jokaisesta kunnasta löytyy ajantasainen esteettömyyssuunnitelma/-kartoitus.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus*
- Toteutetaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä (pääverkkojen määrittely ja kehittäminen, jalankulku-/pyöräilypainotteisten katujen ja alueiden toteuttaminen, kestävää liikkumista suosiva pysäköintipolitiikka, jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapidon parantaminen jne).  
*Vastuu: Kunnat, ELY*

### Valtakunnallinen kannanotto:

- Itä-Suomen alueen tieliikenteen turvallisuuden edistäjät kannattavat valtakunnallisia toimia sähköpotkulautailun ja polkupyöräilyn promillerajan 0,5 edistämiseksi.

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Nuorten turvallinen liikkuminen

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Hyödynnetään kokemusasiantuntijoita kouluvierailijoina sekä toteutetaan nuorisoa puhuttelevia tapahtumia/kampanjoita.  
*Vastuu: Kunnat, Oppilaitokset, Liikenneturva, Pelastuslaitos*
- Hyödynnetään nuorten käyttämiä sosiaalisen median kanavia liikenneturvallisuusviestinnässä.  
*Vastuu: Kunnat, Oppilaitokset, Liikenneturva*
- Osallistetaan nuoria liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja toteutukseen nuorilta-nuorille -ajatuksella (oppilaskunnat, nuorisovaltuustot, opiskelijajärjestöt).  
*Vastuu: Kunnat, Liikenneturva*
- Kohdennetaan tehostettua valvontaa nuorten vaaralliseen liikennekäyttäytymiseen etenkin kesäiltoina ja -viikonloppuina sekä mm. erilaisissa kokoontumis- ja kiihdytysajoissa.  
*Vastuu: Poliisi*
- Tuetaan huoltajia ja vahvistetaan heidän rooliensa liikennekasvatuksessa neuvolasta alkaen. Kannustetaan huoltajia mukaan liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja toteutukseen.  
*Vastuu: Neuvolat, Varhaiskasvatus, Koulut, Oppilaitokset, Liikenneturva*
- Järjestetään liikennekasvatustyön perehdytyksiä nuorten parissa työskenteleville, kuten yläkoulujen ja toisen asteen opettajille, nuorisotyöntekijöille, seura- ja järjestötoiminnassa mukana oleville. Koulutusten kautta lisätään tietämystä valmiista materiaaleista sekä hyvistä käytänteistä ja toimintamalleista.  
*Vastuu: Kunnat, Koulut, Oppilaitokset, Nuorisopalvelut, Liikenneturva*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Edistetään liikennekasvatuksen vuosikello suunnitelmien käyttöönottoa kouluissa varmistamaan opetuksen toteutuminen.  
*Vastuu: Koulut, Oppilaitokset, Liikenneturva*
- Edistetään kunnissa turvallisuuslähtöistä mopo- ja pyöräpajatoimintaa sekä tehdään kouluille ja nuorisotyölle tutuksi muitakin fiksun mopoilun edistämisen toimintamalleja.  
*Vastuu: Kunnat*
- Lisätään nuorten liikennekasvatukseen ja huoltajaviestintään sähköpotkulautailuun, mönkijöihin sekä kokoontumisajoihin liittyviä sisältöjä.  
*Vastuu: Koulut, Oppilaitokset, Liikenneturva*
- Kytetään liikenneturvallisuusaiheiden käsittely osaksi kuntien ennaltaehkäisevää päihdetyötä, jalkautuvaa nuorisotyötä ja koulunuorisotyötä.  
*Vastuu: Koulut, Oppilaitokset, Hyvinvointialueet, Poliisi, Liikenneturva*
- Liikenneturvallisuuteen liittyviä teemoja käsitellään tarvittaessa myös osana paikallista Ankkuritoimintaa.  
*Vastuu: Poliisi, Kunnat, Hyvinvointialueet*
- Kannustetaan lukioita ja toisen asteen oppilaitoksia yhteistyöhön paikallisten autokoulujen kanssa (esim. mahdolliset ylimääräiset oppitunnit, aiheiden laajempi käsittely).  
*Vastuu: Oppilaitokset, Autokoulut*

### Valtakunnallinen kannanotto:

- Itä-Suomen alueen tieliikenteen turvallisuuden edistäjät kannattavat valtakunnallisia toimia opetuslupa-opettajina toimivien henkilöiden (usein huoltajien) pätevyysvarmistamiseksi ja parantamiseksi.

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: läkkäiden turvallinen liikkuminen

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Järjestetään iäkkäille liikenneturvallisuusaiheisia teematilaisuuksia ja tietoiskuja (ajoterveys, pyöräily, liukastumis- ja kaatumistapaturmat, turvalaitteet jne.).  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Järjestöt, Liikenneturva*
- Tarjotaan iäkkäiden omaisille ja läheisille tietoa ja työkaluja ajoterveysaiheen käsittelyyn ja puheeksi ottamiseen.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, Järjestöt*
- Järjestetään tietoiskuja ja koulutuksia iäkkäiden parissa työskenteleville (osaaminen mm. ikääntymiseen liittyvissä haasteissa ja ajoterveysasioissa).  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva*
- Kutsutaan vanhus- ja vammaisneuvostojen edustus kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiin sekä lisätään niiden roolia liikenneturvallisuustyön suunnittelussa ja toteutuksessa.  
*Vastuu: Kunnat, Vanhus- ja vammaisneuvostot*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Tehostetaan iäkkäille suunnattua viestintää ja kampanjointia pyöräilykypärän, liukuesteiden ja heijastimen käytön edistämiseksi.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva*
- Järjestetään iäkkäitä osallistavia turvallisuuskävelyitä ja esteettömyyskartoituksia.  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet*
- Hyödynnetään ja kehitetään vertaistukeen ja omaehtoiseen toimintaan perustuvia toimintamalleja (esim. Liikenneluotsit).  
*Vastuu: Kunnat, Hyvinvointialueet, Järjestöt, Vanhusneuvostot, Liikenneturva*
- Edistetään Liikenneturvan vierailuja paikallisissa ja alueellisissa vanhus- ja vammaisneuvostoissa.  
*Vastuu: Vanhus- ja vammaisneuvostot, Kunnat, Hyvinvointialueet, Liikenneturva*
- Lisätään ikäihmisten tietämystä mahdollisuuksista oman ajokyvyn arviointiin tai ajovarmuuskoulutuksiin (mm. Autokoulut tarjoavat erilaisia tuotteita).  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Järjestöt, Autokoulut, Liikenneturva*

# Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Muut toimenpiteet

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Edistetään raideliikenteen tasoristeysturvallisuutta Väyläviraston tasoristeysten parantamisohjelman mukaisesti (tasoristeysten poisto- ja parannuskohteita).  
*Vastuu: Väylävirasto*
- Huomioidaan rautateillä liikkumisen turvallisuus koulujen liikennekasvatuksessa (mm. Väyläviraston radalla liikkumisen vaarat -aineisto kasvattajille).  
*Vastuu: Koulut, Oppilaitokset, Nuorisopalvelut*
- Toteutetaan viranomaisyhteistyönä kampanja turvallisista toimintamalleista onnettomuuspaikkaa ohittaessa (vrt. hälytysajoneuvon kohtaaminen).  
*Vastuu: Pelastuslaitos, Liikenneturva, Poliisi, ELY-keskus*
- Pelastuslaitosten kalustoa ja työvälineitä uudistetaan jatkuvasti vastaamaan ajoneuvokannan uudistumisen mukanaan tuomia haasteita.  
*Vastuu: Pelastuslaitos*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Lisätään viestintää koskien uuden ajoneuvotekniikan haasteita (esim. käyttövoimatarrat, sähköisten ajoneuvojen käyttö).  
*Vastuu: Pelastuslaitos*
- Edistetään täydennyskoulutuksen kautta pelastustoimen henkilökunnan ja sopimuspalokuntien osaamista tieliikennepelastamisessa.  
*Vastuu: Pelastuslaitos*
- Tehostetaan ensihoidon ja pelastustoimen henkilöstöjen yhteisharjoittelua tieliikennepelastamisessa.  
*Vastuu: Pelastuslaitos, Hyvinvointialueet*
- Edistetään HALI-järjestelmän käyttöönottoa Itä-Suomen alueella (paikoin jo on).  
*Vastuu: Pelastuslaitos, Poliisi, Kunnat*
- Edistetään täydennyskoulutuksen kautta hälytysajoneuvon kuljettamisen riskien hallintaa ja turvallisuus-kulttuuria.  
*Vastuu: Pelastuslaitos*

### Valtakunnallinen kannanotto:

- Itä-Suomen alueen tieliikenteen turvallisuuden edistäjät toivovat perusväylänpidon rahoituksen nostamista, jotta liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden pienten ja keskisuurten toimenpiteiden toteuttaminen olisi mahdollista. Myös valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian ja Liikenne12 suunnitelman yhteen kytkeä tulee parantaa.



# Vesiliikenteen turvallisuuden parantaminen

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Sisällytetään turvallisen vesillä liikkumisen periaatteet sekä pelastusliivien käytön opettelu osaksi koulujen ja oppilaitosten turvallisuus-/liikennekasvatusta sekä uimaopetusta.  
*Vastuu: Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Meripelastusseuran yhdistykset, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry (SUH)*
- Poliisi kiinnittää vesiliikenteen valvonnassa erityistä huomiota pelastusliivien käyttöön, veneiden kuntoon, kuormitukseen ja varusteisiin sekä kuljettajan kuntoon. Poliisi tarkkailee myös vesialueille asetettuja erityisiä nopeusrajoituksia ja niiden noudattamista.  
*Vastuu: Poliisi*
- Varmistetaan, että vesiliikenteen nopeusrajoitukset ovat selkeästi näkyvillä sekä kartoilla että vesistöalueilla. Pidetään tarvittaessa huolta merkkien näkyvyydestä raivauksin ja ylläpidetään ilmoituskanavaa, jonne voi ilmoittaa peittyvistä merkeistä.  
*Vastuu: Väylävirasto*
- Turvallisuusviestinnässä korostetaan huviveneen päällikön roolia ja vastuuta vesiliikenneturvallisuudesta huolehtimisessa. Päällikkö vastaa muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen, siinä on laissa mainitut tai sen nojalla säädetyt varusteet, varusteet ovat kunnossa sekä matkustavilla henkilöillä on kelluntavälineet puettuina.  
*Vastuu: Meripelastusseuran yhdistykset, Poliisi, Pelastuslaitos, Veneilyseurat*
- Kohdennetaan vesiliikenteen turvallisuusviestintää ja kampanjoita erityisesti ikäihmisille hyödyntäen mm. paikallismediaa sekä vanhusneuvostojen ja eläkeläisjärjestöjen kokoontumisia. Korostetaan myös ajoterveyteen liittyviä kysymyksiä.  
*Vastuu: Poliisi, Meripelastusseuran yhdistykset, Pelastuslaitos*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Varmistetaan, että ammattimaista vuokravenetoimintaa harjoittavat tahot sekä yksityiset veneiden vuokraajat ovat tietoisia vastuistaan koskien vuokrattavan kulkuvälineen kuntoa, riittävää varustusta, vuokraajalle annettavaa perehdytystä.  
*Vastuu: Poliisi, Meripelastusseuran yhdistykset, Pelastuslaitos*
- Hyödynnetään olemassa olevia valtakunnallisia vesi- ja jääturvallisuuskampanjoita sekä koulutusaloja paikallisen toiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa.  
*Vastuu: Meripelastusseuran yhdistykset, Poliisi, Pelastuslaitos, Kunnat*
- Lisätään viranomaisyhteistyötä ja monikanavaisuutta pelastusliivien käyttöön liittyvässä viestinnässä.  
*Vastuu: Meripelastusseuran yhdistykset, Poliisi, Pelastuslaitos, Kunnat*
- Tarkistetaan pelastusrenkaiden kunto ja riittävyys taajama-alueiden vesistöjen rannoilla (mm. tori- ja satama-alueet).  
*Vastuu: Kunnat, Pelastuslaitos*
- Lisätään vesiliikenneteeman näkyvyyttä paikallisissa tapahtumissa (kelluntavälineet, päihteettömyys, uimataito, huviveneen päällikön vastuu jne.).  
*Vastuu: Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Meripelastusseuran yhdistykset*

### Valtakunnallinen kannanotto

- Itä-Suomen alueen vesiliikenteen toimijat ja pelastusviranomaiset tukevat valtakunnallisia toimenpiteitä huviveneilyn promillerajan laskemiseksi 0,5 promilleen (ja sen ulottaminen myös soutuveneisiin) sekä nykyistä tiukempaa sääntelyä pelastusliivien käytön osalta (käyttövelvoite tulisi ulottaa rekisteröityjen veneiden lisäksi rekisteröimättömiin veneisiin).

# Maastoliikenteen turvallisuuden parantaminen

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Otetaan liikenneturvallisuus huomioon mm. moottorikelkkareittien sijainnin ja geometrian suunnittelussa. Pyritään välttämään isoja vesistöjä, jyrkkiä rinteitä, pitkiä suoria sekä tarpeettomia maanteiden ylityksiä. Ohjataan kelkkailijat risteyksissä pysähtymään esim. hidastein.  
*Vastuu: Kunnat (reittisuunnittelusta vastaavat), ELY-keskus, Metsähallitus*
- Rajoitetaan ajonopeuksia alueilla, joissa on paljon muitakin liikkujia (esim. alueelliset rajoitukset asutuksen lähellä).  
*Vastuu: Kunnat (reittisuunnittelusta vastaavat), ELY-keskus, Metsähallitus*
- Lisätään tiedotusta jäällä ajamisen riskeistä ja heikoista jääalueista (huomioiden vapaa-ajankalastajat).  
*Vastuu: Kunnat (reittisuunnittelusta vastaavat), Poliisi, Pelastuslaitokset, Rajavartiolaitos, Metsähallitus, Liikenneturva*
- Edistetään turvallista maastoliikennettä tiedottamalla säännöistä, vastuista ja reittien aukiolosta eri kanavissa ja tapahtumissa sekä parantamalla eri toimijoiden välistä tiedonkulkua. Lisätään myös tietämystä moottorikelkkareittien ja -urien välisestä erosta.  
*Vastuu: Kunnat, Poliisi, Rajavartiolaitos, Metsähallitus, Matkailualueet, Liikenneturva, ELY-keskus*
- Huomioidaan maastoliikenne ja mönkijät yläkoulujen ja toisen asteen oppilaitosten liikennekasvatuksessa ja -tapahtumissa.  
*Vastuu: Koulut, oppilaitokset, Poliisi, Liikenneturva*
- Näkyvän valvonnan kautta ylläpidetään kiinnijäämisriskiä sekä vaikutetaan ajonopeuksiin ja liikenteen päihitteettömyyteen.  
*Vastuu: Poliisi, Rajavartiolaitos, Metsähallitus*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Sitoutetaan kelkkakerhoja ja safaryrittäjiä kampanjoimaan ja viestimään kelkkailun turvallisuudesta.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus, Kelkkakerhot, Safaryrittäjät*
- Otetaan harrastajaryhmät (esim. kelkkakerhot) mukaan valistamaan nuoria maastoliikenteessä (esim. teemapäivissä tai tapahtumissa).  
*Vastuu: Koulut, oppilaitokset, kelkkakerhot*
- Koulujen viestinnän kautta korostetaan huoltajien vastuuta maastoliikenteen turvallisuudessa.  
*Vastuu: Koulut, oppilaitokset, Liikenneturva*
- Varmistetaan tehokkaampi onnettomuuksien pelastustoiminta mm. lisäämällä pelastuspistemerkkejä reittien varsille.  
*Vastuu: Kunnat (reittien ylläpitäjät), Metsähallitus, pelastuslaitokset*
- Alueellisen liikenneturvallisuustyön puitteissa jaetaan tietoa olemassa olevista materiaaleista (ohjeet, säännöt, vastuut jne.). Laaditaan linkki- ja materiaalipaketti moottorikelkka- / maastoliikenneaiheista nettisivua varten.  
*Vastuu: Kunnat, ELY-keskus, Liikenneturvallisuustoimijat*
- Tiedotetaan kelkkasafaryrittäjiä rajoittimien hankkimisen mahdollisuudesta.  
*Vastuu: Kunnat, Metsähallitus*
- Lisätään iäkkäiden tietämystä maastoliikenteen säännöistä, ajoterveysasioista ja ajo-oikeuksista (esim. tilanteessa, jos on menettänyt ajokortin).  
*Vastuu: Kuntien hyvinvointikoordinaattorit, Hyvinvointialueet, Vanhusneuvostot, Poliisi, Liikenneturva*

# Ilmailun turvallisuuden parantaminen

## TOIMENPIDE-EHDOTUKSET VUOSILLE 2024–2030

### Kärkitoimenpiteet

- Harrasteilmailun lennonopettajien tieto- ja taitotasoa kehitetään säännöllisesti järjestettävillä vapaaehtoisilla kertauskoulutuksilla.  
*Vastuu: Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot ja ilmailukerhot, Traficom, LVM*
- Sisällytetään harrasteilmailun lentolupakirjoja suorittavien henkilöiden koulutukseen nykyistä enemmän asenteisiin ja käyttäytymiseen liittyvää oppimateriaalia.  
*Vastuu: Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot, Traficom*
- Jatketaan Suomen Ilmailuliiton laatiman turvallisuuden hallintajärjestelmän eli SMS:n (Safety Management System) jalkauttamista ilmailukerhoihin. Ilmailukerholta edellytetään turvallisuusvastaavan tehtävän muodostamista ja turvallisuusvastaavien kouluttamista.  
*Vastuu: Suomen Ilmailuliitto ry, Alueelliset ilmailukerhot*
- Jaetaan tietoa miehittämättömien ilma-alusten turvallisesta käytöstä eri käyttäjäryhmille. Tuotetaan monipuolista koulutus- ja kampanjamateriaalia, josta viedään tietoa toimijoiden viestintäkanavien lisäksi myös uusien miehittämättömien ilma-alusten oston yhteyteen sekä kouluihin.  
*Vastuu: Traficom, Suomen Ilmailuliitto ry, Poliisihallitus, Opetushallitus*

### Muut tärkeät toimenpidekokonaisuudet

- Tuetaan harraste- ja miehittämättömän ilmailun yhteisöllisyyttä kansallisen riskienhallintatyön kautta, sidosryhmätilaisuuksilla sekä muilla tapahtumilla. Kerhotoiminnan edistäminen tukee harrastajien tietoisuutta säännöistä ja säätelystä ("villin toiminnan" karsiminen).  
*Vastuu: Traficom, Suomen Ilmailuliitto, Suomen moottorilentäjien liitto, Finavia, Puolustusvoimat, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Alueelliset ilmailukerhot*
- Lisätään harrasteilmailijoiden (erityisesti yli 50-vuotiaat) tietämystä ilmailuterveydestä ja sen ylläpidosta sekä tarjotaan läheisille ja ilmailuyhteisöille työkaluja aiheen puheeksi ottoon.  
*Vastuu: Hyvinvointialueet, Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot ja ilmailukerhot*
- Edistetään sääolosuhteita, lentoesteitä ja muiden miehittämättömien ilma-alusten sijaintia koskevien tietojen saatavuutta ja jakamista. Selvitetään mahdollisuudet täydentää Itä-Suomen sääasemaverkkoa (esim. Lieksan itäosan ja Kiteen lentokentän osalta parantaisivat nykyisiä aukkopaiikkoja säähavainnoissa).  
*Vastuu: LVM, Ilmatieteen laitos, Traficom, Fintraffic*
- Parannetaan ilmailulääkäreiden tietämystä ja taitoja monisairaiden, iäkkäiden lentäjien terveydentilan arvioinnista.  
*Vastuu: Traficom, Hyvinvointialueet*

# 5. Liikenneturvallisuustyön toimintamallien kehittäminen Itä-Suomessa

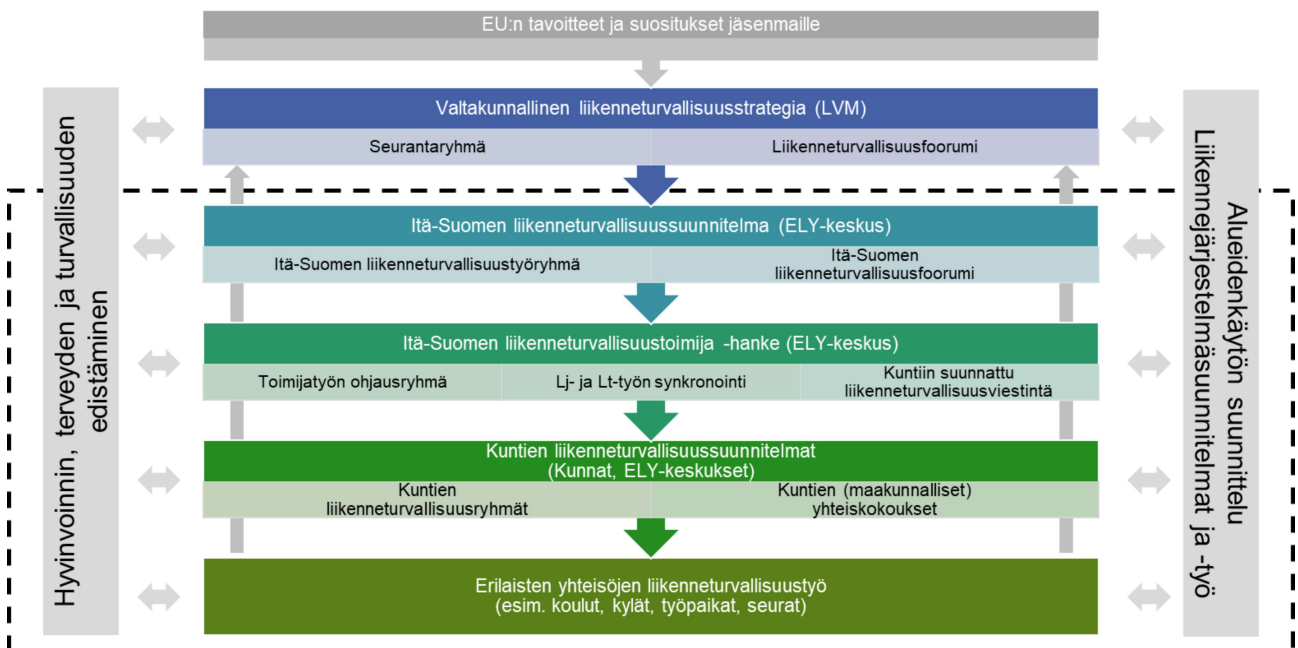
## Yhteistyöllä vaikuttavuutta

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen kokonaisvaltaisesti, eri toimijoiden käytössä olevia työkaluja hyödyntäen, edellyttää yhteistyötä ja vastuuden jakamista. Liikenneturvallisuustyön haaste, mutta myös vahvuus, on se, että liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa työtä tekevät hyvin monet julkisen, yksityisen sekä vapaaehtoissektorin toimijat. Yhdessä tekeminen on käytännössä ainut tapa tehdä vaikuttavaa liikenneturvallisuustyötä.

Yhteistyö on tiedon- ja kokemuksen vaihtoa, eri osapuolten vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista, mutta myös vastuuden tunnistamista ja vastuun jakamista kaikille niille toimijoille, joiden työkalupakkia tarvitaan liikenneturvallisuushaasteiden ratkomisessa. Yhteistyön kautta lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä (koordinointi) ja vähennetään päällekkäistä työtä sekä saadaan niukat aika- ja raharesurssit kohdennettua tehokkaasti. Parhaimmillaan yhteistyöllä on myös osapuolia motivoiva ja ammattitaitoa lisäävä vaikutus.

Suomessa liikenneturvallisuustyötä tehdään valtakunnallisella, alueiden, kuntien ja erilaisten yhteisöjen ja organisaatioiden tasolla. Isossa kuvassa liikenneturvallisuustyö on osa ihmisten hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämistä. Liikenneturvallisuustyö on myös keskeinen osa alueidenkäytön suunnittelua sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä eli liikennejärjestelmätyötä ja -suunnittelua.

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ja -strategiat ovat työkaluja liikenneturvallisuustyön suuntaamiseksi ja kohdentamiseksi sekä ”jaetun vastuun” konkretisoimiseksi niin valtakunnallisessa, alueellisessa kuin paikallisessa liikenneturvallisuustyössä. Julkisella sektorilla on tyypillisesti myös keskeinen rooli koordinoida eri tasoilla tehtävää yhteistoimintaa, ylläpitää liikenneturvallisuustyön tilannekuvaa ja edistää laadittujen suunnitelmien toteutumista.



Kuva 23. Liikenneturvallisuustyön hierarkkinen rakenne ja itäsuomalaisia erityispiirteitä.

# Liikenneturvallisuustyön toimintamallit ja niiden kehittäminen

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöstä vastaavat merkittävimmät toimijat ovat: Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), alueen kunnat ja kaupungit, hyvinvointialueet (sote), Liikenneturva, poliisi ja pelastuslaitokset. Liikenneturvallisuustyötä tehdään myös lukuisissa pienemmissä yhteisöissä kuten kouluissa ja oppilaitoksissa, vanhus- ja vammaisneuvostoissa, autokouluissa, kuljetusyrityksissä, harrasteseuroissa jne.

Itä-Suomessa liikenneturvallisuustyön alueellisesta koordinoinnista sekä Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman edistämisestä ja seurannasta vastaa Pohjois-Savon ELY-keskuksen vetämä Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmä. Paikallista liikenneturvallisuustyötä ohjataan ja suunnitellaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä, joiden toimintaa tuetaan Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hankkeella (Kuva 22.).

Seuraavissa luvuissa on esitelty seikkaperäisemmin keskeisimpiä liikenneturvallisuustyön toimintamalleja Itä-Suomessa ja niihin liittyviä kehittämis ehdotuksia.

## Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmä

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen johdolla Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmässä. ELY-keskuksen edustajien lisäksi työryhmässä on edustajat Itä-Suomen poliisilaitoksesta, hyvinvointialueiden pelastuslaitoksista, Liikenneturvan aluetoimipisteistä, aluehallintovirastosta ja joistakin kaupungeista. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu vuosittain kolme 3–4 kertaa.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta mm. vaikuttamalla poliittisiin päätöksentekijöihin, viranomaisiin, järjestöihin ja yksittäisiin tienkäyttäjiin. Työryhmä edistää viranomaisten välistä tiedonvaihtoa ja koordinoi viranomaisyhteistyötä mm. liikenneturvallisuusviestinnässä sekä liikenneturvallisuustyön ja liikennejärjestelmätöiden välillä. Työryhmä vastaa myös Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden edistämisestä ja seurannasta. Laajempaa vuoropuhelua varten työryhmä kutsuu kerran vuodessa koolle Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumin.

### Toiminnan kehittäminen

- Täydennetään työryhmän kokoonpanoa vuoden 2024 alusta alkaen hyvinvointialueiden edustuksella (sote) ja KYS Ajopolin edustuksella.
- Selvitetään muiden liikennemuotojen (erit. vesiliikenne, maastoliikenne) edustuksen tarve.
- Teemoitetaan kokouksia jatkossa siten, että tieliikenteen teemojen ohella myös muut liikennemuodot (erit. vesiliikenne, maastoliikenne) saavat painoarvoa.
- Kehitetään vuosittaista Itä-Suomen liikenneturvallisuuskatsausta vastaamaan laadittua liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja sen tavoitteita (mittaristo, painopistealueet).

## Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi

Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi kutsutaan koolle kerran vuodessa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmän toimesta. Liikenneturvallisuusfoorumi on laajasti eri sidosryhmiä koolle kutsuva tapahtuma, jonka tavoitteena on edistää eri toimijoiden välistä kokemusten vaihtoa ja verkostoitumista. Foorumissa kuullaan myös asiantuntijapuheenvuoroja ajankohtaisista teemoista ja liikenneturvallisuuden ilmiöistä.

### Toiminnan kehittäminen

- Sisällytetään jatkossa ohjelmaan tai ennakoaineistoon lyhyt katsaus Itä-Suomen liikenneturvallisuustilanteeseen eri liikennemuodot huomioiden.
- Huomioidaan foorumin ohjelmassa mahdollisuuksien mukaan kaikki liikennemuodot ja liikenneturvallisuussuunnitelman eri painopistealueet (pääteemat voivat vaihdella vuosittain).

## Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hanke

Liikenneturvallisuustoimijahanke on perustettu tukemaan erityisesti kuntien liikenneturvallisuustyötä ja sen kehittämistä. Toimijahankkeen avulla pyritään lisäämään myös seudullista ja maakunnallista yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Uudelle toimintakaudelle 2024 alkaen Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueelle on määritetty kolme toimijan toiminta-alueita (Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala). Toimijahankkeessa ovat mukana lähes kaikki kunnat.

Toimijatyötä ohjaa erillinen 3–4 kertaa vuodessa kokoontuva liikenneturvallisuustoimijan ohjausryhmä, jota vetää Pohjois-Savon ELY-keskus. Liikenneturvallisuustoimijat toimivat vuorollaan ohjausryhmän sihteerinä (asialistat, muistiot). Liikenneturvallisuustoimijatyö on myös kytketty osaksi seudullista liikennejärjestelmätyötä, jolla on myös työtä ohjaava vaikutus (It-tyon ja Ij-työn yhteiskokous, seudulliset Ij-työryhmien teemakokoukset).

Liikenneturvallisuustoimijoiden tehtävänä on tukea ja aktivoida kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiä, kunnan eri toimialojen edustajia sekä paikallisia sidosryhmiä käytännön liikenneturvallisuustyössä. Toimijoilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuustyöryhmien koolle kutumisessa, kokousten valmistelussa ja vuosittaisen toimintasuunnitelman laatimisessa ja toiminnan seurannassa.

Liikenneturvallisuustoimijan rooli korostuu etenkin liikennekasvatukseen ja viestintään liittyvien toimenpiteiden ideoinnissa ja edistämässä. Tapahtumiin ja kampanjoihin liittyvän suunnittelun ohella liikenneturvallisuustoimijat tukevat kuntien osaamista ja viestintää mm. ajankohtaiskirjein, viestintä-/some-materiaalein, Teams-tietoiskuin ja erilaisin toimintavinkkiaineistoin. Toimijahankkeen kautta ylläpidetään myös itatoimija.fi-sivustoa sekä toimijahankkeen Teams-kanavaa ja somekanavia. Liikenneturvallisuustoimijan asiantuntemusta ja resurssia voidaan hyödyntää myös pienimuotoisiin liikenneympäristön auditointeihin ja kartoituksiin, selvityksiin, aloitteiden käsittelyyn jne. Toimija on tukena myös liikenneturvallisuustyön seurannassa (tilastot, kunnassa toteutunut toiminta, kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman seuranta).

### Toiminnan kehittäminen

- Selkeytetään Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijatyön ohjausryhmän ja Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmän keskinäistä työnjakoa (käsiteltävät aiheet, kokoonpano).
- Vuoden ensimmäinen toimijatyön ohjausryhmä toteutetaan ”työpajatyypisesti”, jossa ideoidaan käynnistävän vuoden toimintaa.
- Kehitetään seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien liikenneturvallisuusteemakokousten toteutusmallia (ajoitus vuodenvaihteeseen, riittävän kattava teeman käsittely).
- Otetaan käyttöön maakunnallinen toimintamalli liikenneturvallisuustyöryhmien puheenjohtajien/yhdyshenkilöiden kokoontumiselle (Teams-tapaaminen, työryhmien toiminnan arviointi ja kehittäminen).
- Otetaan koko Itä-Suomen alueelle käyttöön yhtenäinen menettely maakunta- ja kuntakohtaiselle vuosikatsaukselle / toiminnan koonnille (alueen yhteiset toimet, kuntakohtainen toiminta, tilastot jne.).

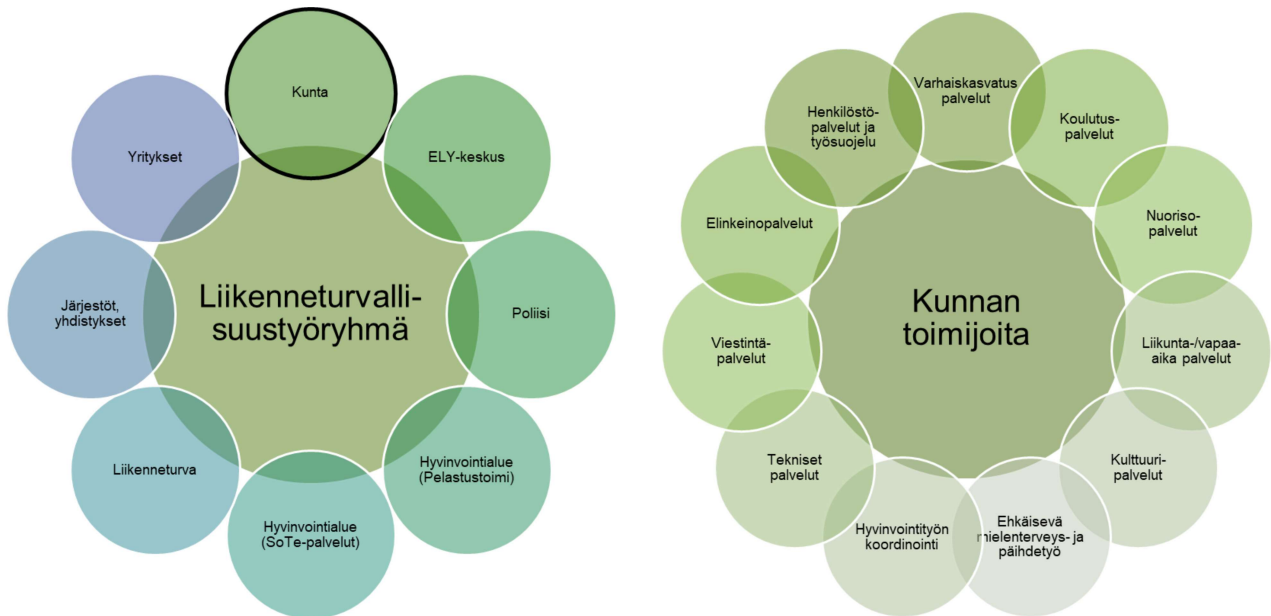
### Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät

Kunnissa liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja koordinointi kuuluu poikkihallinnollisille liikenneturvallisuustyöryhmille, jollainen löytyy lähes jokaisesta Itä-Suomen kunnasta (joillakin kunnilla on myös yhteinen työryhmä). Kunnallisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta edistetään käytännön liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelua sekä kuntien sisäistä, mutta myös kuntien ja sidosryhmien välistä yhteistyötä ja kokemusten vaihtoa. Työryhmät kokoontuvat liikenneturvallisuustoimijan tukemana pääosin kaksi kertaa vuodessa.

Työryhmätoiminnan merkittävimpiä etuja ovat liikenneturvallisuustyön pitäminen aktiivisena ja ajantasaisena kunnan eri toimialoilla. Tavoitteena on, että työryhmissä käsitellään koko liikenneturvallisuustyön kenttää, eli keskustellaan niin liikennekasvatukseen ja viestintään, liikenteen valvontaan kuin liikenneympäristöönkin liittyvistä toimenpidetarpeista. Liikenneturvallisuusryhmän toiminta on ennen kaikkea koordinoivaa; tavoitteiden asettamista,

konkreettisten toimien suunnittelua, yhteistyöstä sopimista, tehtävien jakamista edelleen yksiköihin ja sidosryhmiin, liikenneturvallisuuksustilanteen ja toiminnan seuranta.

Liikenneturvallisuuksuryhmän kokoonpanon perustan muodostavat tyypillisesti kunnan eri toimialojen, Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen (hyvinvointialue) ja ELY-keskuksen edustajat. Kokoonpanot vaihtelevat kunnittain suuresti mm. kunnan koon mukaan. Kunnan palveluista liikenneturvallisuuksuryhmiin osallistuu tyypillisesti mm. varhaiskasvatuksen, koulujen, koulukuljetusten, nuoriso- ja liikuntapalveluiden, hyvinvointityön, työsuojelun, henkilöstöpalveluiden, viestinnän ja teknisen toimialan edustajia. Lisäksi joissakin työryhmissä on mukana luottamushenkilöitä sekä vanhus- ja vammaisneuvostot ja nuorisovaltuustot. Sote-palveluiden edustajat kuntien työryhmissä (ennen hyvinvointialueuudistusta) ovat tyypillisesti olleet vanhuspalveluista (palveluohjaus, kotihoito, palvelukeskukset ym.) ja/tai vammaispalveluista, koulu-/opiskeluterveydenhoidosta tai ehkäisevästä päihdetyöstä.



Kuva 24. Liikenneturvallisuuksuryhmän perusrakenne sekä kuntapuolen mahdollisia edustajia työryhmissä. Työryhmän kokoonpano on aina kuntakohtainen ja siihen vaikuttaa mm. kunnan koko ja organisaatorakenne.

## Toiminnan kehittäminen

- Varmistetaan hyvinvointialueen (sote + pelastustoimi), vanhus- ja vammaisneuvoston, hyvinvointityön (esim. hyvinvointikoordinaattori) edustus työryhmissä. Perehdytetään tarvittaessa uudet jäsenet.
- Parannetaan työryhmien osallistumisaktiivisuutta mm. varahenkilöjärjestelyin, kokouskäytäntöjä uudistamalla sekä kertaamalla säännöllisesti työryhmien ja jäsenten tehtävät.
- Järjestetään vuosittain kuntien liikenneturvallisuuksuryhmien yhteiskokous (maakunnittain) (Teams) (kuntien hyvät käytännöt + poliisin ja pelastustoimen ajankohtaiset + liikenneturvallisuuksuskatsaus).
- Huomioidaan kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämishjelmat/-työ liikenneturvallisuuksuryhmien kokouksissa (etenkin jos kunnalla on suunnitelma).
- Kehitetään kuntatason liikenneturvallisuuksuviestintää (monikanavaisuus, jatkuvuus, paikallisuus, viestinnän yhdyshenkilöiden nimeäminen) toimijan avustuksella.
- Otetaan kuntalaiset vahvemmin mukaan paikallisen liikenneturvallisuuksutyön suunnitteluun ja toteutukseen.
- Viedään liikenneturvallisuuksusisältöä (tieto ryhmästä ja lt-suunnitelmasta, tilastoja, toimenpiteitä) hyvinvointikertomuksiin ja -suunnitelmiin.
- Kytetään kuntien päätöksentekijöitä nykyistä vahvemmin liikenneturvallisuuksutyöhön.

# 6. Liikenneturvallisuustyön seuranta ja vaikuttavuus

## Seuranta

Seurannan tarkoituksena on arvioida Itä-Suomen alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä ja sen vaikuttavuutta. Seurannan kautta varmistetaan, että tehty työ on oikeansuuntaista ja toimenpiteet vaikuttavat odotetulla tavalla. Voidaan puhua eräänlaisesta vuosittaisesta tilannekuvan laadinnasta ja toiminnan laadunvarmistuksesta: Mitä on tehty, onnistuiko toimenpide tai toiminta, muuttuivatko asiat siihen suuntaan mihin toivottiin, pitääkö tehdä korjausliikkeitä, mitä seuraavaksi tehdään?

### Seurannassa voidaan nähdä kolme osa-aluetta:

1. Liikenneturvallisuustilanne Itä-Suomessa ja maakunnissa (mittaristo)
2. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden eteneminen/toteutuminen
3. Liikenneturvallisuustyön toimivuus (mm. yhteistyö eri tasoilla, kuntien liikenneturvallisuustyö, toimijatyo)

Itä-Suomen tasolla liikenneturvallisuustyön vuosittaisesta seurannasta vastaa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmä. Seurannan tuloksista laaditaan vuosittain myös Itä-Suomen liikenneturvallisuuskatsaus, josta tehdään media tiedote (aiempien vuosien tapaan). Seurannan tuloksista ja muista liikenneturvallisuuteen liittyvistä ajankohtaisista aiheista ja ilmiöistä keskustellaan lisäksi Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumissa.

Kunnissa seurantavastuu kuuluu kuntien liikenneturvallisuustyöryhmille ja liikenneturvallisuustoimijoille. Kuntatason seurantaa kehitetään tulevana vuosina osana Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija-hanketta.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden seuranta varten on laadittu seurantamittaristo, johon on koottu liikenneturvallisuustilannetta kuvaavia mittareita. Mittarit on jaettu päätavoitteita kuvaaviin mittareihin ja painopistealueista johdettuihin mittareihin (Taulukko 1.).

## Vaikuttavuus

Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia parantuneena liikenneturvallisuutena on usein vaikea nähdä. Onnettomuusmäärien kehitykseen vaikuttavat useat toimenpiteet sekä yhteiskunnan ja toimintaympäristön muutokset yhdessä. Suuri osa toimenpiteistä on myös luonteeltaan tai ominaisuuksiltaan sellaisia, ettei niille voida, ainakaan etukäteen, arvioida onnettomuuksien määrään, turvallisuuden tunteeseen tai liikennekäyttäytymisen muutokseen liittyvää numeraalista vaikutusta.

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää monipuolisesti liikenneturvallisuustyön eri osa-alueisiin liittyviä toimenpiteitä. Suunnitelma toteuttaa valtakunnallista liikenneturvallisuusstrategiaa alueelliset erityispiirteet huomioiden. Painopistealueille esitetyt toimenpiteet perustuvat kattavaan liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön analyysiin sekä asiantuntijoiden näkemyksiin keskeisimmistä haasteista.

Liikenneturvallisuussuunnitelma asettaa tavoitteet liikenteen turvallisuuden parantamiseksi Itä-Suomessa sekä antaa suuntaviivat niiden saavuttamiseksi. Kuitenkin suunnitelman todelliset vaikutukset tulevat esiin vasta, kun nämä suunnitelman linjaukset muutetaan käytännön toimenpiteiksi ja toiminnaksi. Tämä korostaa suunnitelman seurannan tärkeyttä sekä niiden tahojen roolia, jotka vastaavat näiden toimenpiteiden edistämisestä. Suunnitelman toteuttamista tukee myös organisoitu ja järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö alueilla ja kunnissa.



### **Päämittarit (kaikki liikennemuodot)**

- Tieliikenteessä kuolleet (Tilastokeskus) ja vakavasti loukkaantuneet (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
- Tasoristeysonnettomuuksissa kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet (Tilastokeskus, Väylävirasto)
- Vesiliikenteessä kuolleet (huviveneonnettomuudet) (Tilastokeskus)
- Vesiliikenteessä hukkuneet (Tilastokeskus, SUH)
- Maastoliikenteessä kuolleet (OTI, Pronto, Poliisi)
- Siviili- ja harrasteilmailussa kuolleet (Traficom)

### **Maakuntien välistä vertailua varten**

- Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä 100 000 asukasta kohden
- Tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä ikäryhmittäin 100 000 asukasta kohden
- Maanteillä liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden liikennesuoritteeseen suhteutettuna

### **Turvalliset ajonopeudet**

- Nopeusrajoitusta noudattavien osuus maanteillä (ELY:n nopeusnäytöt, Lam-pisteet)
- Taajama-alueiden ajonopeuksien kehitys (mittaustapa sovittava)
- Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset (nopeusrajoitusrikkomusten osuus) (Tilastokeskus)
- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa kuljettajan käyttämä ylinopeus vähintään 10 km/h (OTI)

### **Päihteetön liikenne**

- Rattijuopumusten määrä (törkeiden osuus, eri aineiden osuus) (Tilastokeskus)
- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa kuljettaja päihteiden vaikutuksen alaisena (OTI)

### **Ajoterveys haltuun**

- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä sairaskohtaus (OTI)
- Kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa välittömänä riskitekijänä itsemurha (OTI)

### **Turvallisesti pääteillä**

- Kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä valta- ja kantateillä (Tilastokeskus)
- Kohtaamisonnettomuuksien, yksittäisonnettomuuksien ja risteysalueiden onnettomuuksien määrä (Väylävirasto)

### **Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä**

- Taajama-alueiden tieliikenteessä kuolleiden määrä (Tilastokeskus)
- Taajama-alueiden tieliikenteessä kuolleiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä (Tilastokeskus)
- Taajama-alueiden ajonopeuksien kehitys (mittaustapa sovittava)
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvalaitteiden käyttöasteet (heijastin, kypärä, pyörävalot, turvavyö) (Liikenneturva)

### **Nuorten turvallinen liikkuminen (15–17, 18–20, 21–24-vuotiaat)**

- Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet nuoret (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
- Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain nuorten ikäryhmissä (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
- Nuorten osuus (törkeistä) liikennerikoksista ja rattijuopumuksista (Tilastokeskus)

### **lääkäiden turvallinen liikkuminen (65–74, 75-vuotiaat)**

- Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet ikäihmiset (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)
- Vakavat henkilövahingot kulkutavoittain eri ikäryhmissä (Tilastokeskus, Hoitoilmoitusrekisteri)

### **Muut mittarit (toimintaympäristö)**

- Kestävien kulkumuotojen osuus matkoista (HLT, seudulliset liikkumiskyselyt, koulumatkakyselyt)
- Ajoneuvokannan keski-ikä (Tilastokeskus)
- Ajokortillisten 17-vuotiaiden määrä ja yli 64-vuotiaiden määrä (Tilastokeskus)



# Kuvailulehti

**Julkaisusarjan nimi ja numero:** Raportteja 68 / 2023

**Vastuualue:** Liikenne ja infrastruktuuri

**Tekijät:** Juha Heltimo, Teemu Kinnunen, Kirsi Översti

**Julkaisun nimi:** Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2024–2030

## Tiivistelmä:

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma suuntaa Itä-Suomessa eri toimijoiden taholla tehtävää liikenneturvallisuuksuustyötä tulevina vuosina. Suunnitelmassa on huomioitu kaikki liikennemuodot: tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne, maastoliikenne ja ilmailu.

Liikenneturvallisuussuunnitelma toimeenpanee valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian linjauksia alueen erityispiirteet huomioon ottaen. Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtökohtana on valtakunnallinen nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta pohjaa kattavaan liikenneturvallisuustilanteen ja toimintaympäristön analyysiin, laajaan työnaikaiseen vuoropuheluun sekä tarkkaan painopistealueiden määrittelyyn. Suunnitelmassa on kuvattu kaikkiaan 115 toimenpidettä, joiden avulla liikenneturvallisuuden suunta pyritään kääntämään tavoitteiden mukaiselle uralle kaikissa liikennemuodoissa.

Vuosille 2024–2030 laadittu toimenpideohjelma kattaa kaikki liikennemuodot ja korostaa laaja-alaista keinovalikoiden käyttöä. Toimenpideohjelma keskittyy niihin toimenpiteisiin, jotka ovat alueellisten toimijoiden kautta edistettävissä. Toimenpiteiden vastuutahoissa korostuu eri tahojen yhteistyö ja yhteistoiminta. Suunnitelma sisältää myös yhteistyöhön ja liikenneturvallisuuksuustyön seurantaan liittyviä toimenpide-ehdotuksia.

**Asiasanat:** Liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, viestintä, ennaltaehkäisy, yhteistyö, tieliikenne, vesiliikenne, maastoliikenne, raideliikenne, ilmailu

ISBN (PDF) 978-952-398-192-8

ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-192-8

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Sivumäärä:** 40

**Kieli:** Suomi

**Painotalo:**

**Kustantaja /Julkaisija:** Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

**Kustannuspaikka ja -aika:** Kuopio, 15.11.2023

# Presentationsblad

**Publikationens serie och nummer:** Rapporter 68 /2023

**Ansvarsområde:** Trafik och infrastruktur

**Författare:** Juha Heltimo, Teemu Kinnunen, Kirsi Översti

**Publikationens titel:** Trafiksäkerhetsplan för Östra Finland 2024–2030

**Sammandrag:**

Trafiksäkerhetsplanen för Östra Finland kommer att vägleda trafiksäkerhetsarbetet för de olika aktörerna i Östra Finland under de kommande åren. I planen beaktas alla trafikslag: vägtrafik, järnvägstrafik, sjötrafik, terrängtrafik och luftfart.

Trafiksäkerhetsplanen verkställer riktlinjerna i den nationella trafiksäkerhetsstrategin med hänsyn till regionens särdrag. Utgångspunkten för trafiksäkerhetsplanen är den nationella nollvisionen, enligt vilken ingen bör dö eller allvarligt skadas i trafiken oavsett trafikslag fram till år 2050.

Utarbetningen av trafiksäkerhetsplanen grundar sig på en omfattande analys av trafiksäkerhetsläget och verksamhetsmiljön, omfattande dialog under arbetet och noggrann definition av prioriterade områden. I planen beskrivs sammanlagt 115 åtgärder, med vilka man försöker få trafiksäkerhetsutvecklingen på rätt spår för alla trafikslag. Åtgärdsprogrammet för åren 2024–2030 omfattar alla trafikslag och betonar ett brett utbud av åtgärder. Åtgärdsprogrammet fokuserar på de åtgärder som kan främjas genom regionala aktörer. Samarbetet och samverkan mellan olika parter betonas i genomförandet av åtgärderna. Planen innehåller också förslag till åtgärder för samarbete och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet.

**Nyckelord (enligt Allärs):** Trafiksäkerhet, trafikutbildning, kommunikation, förebyggande, samarbete, vägtrafik, järnvägstrafik, sjötrafik, terrängtrafik och luftfart.

ISBN (PDF) 978-952-398-192-8

ISSN (webbpublikation): 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-192-8

**Julkaisun osoite:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Språk:** Finska

**Sidantal:** 40

**Utgivare / Förläggare:** Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax

**Förläggningsort och datum:** Kuopio, 15.11.2023

# Documentation page

**Publication serie and number:** Reports 68 / 2023

**Publication serie and number:** Transport and Infrastructure

**Author(s):** Juha Heltimo, Teemu Kinnunen, Kirsi Översti

**Title of publication:** Traffic Safety Plan for Eastern Finland 2024-2030

**Abstract:**

The Traffic Safety Plan for Eastern Finland directs traffic safety efforts by various stakeholders in Eastern Finland in the coming years. The plan encompasses all modes of transportation, including road traffic, rail traffic, water traffic, off-road traffic, and aviation.

The Traffic Safety Plan implements the guidelines of the national traffic safety strategy while considering the region's specific characteristics. The starting point of the Traffic Safety Plan is the national Vision Zero, which aims to ensure that no one, regardless of the mode of transportation, should be killed or seriously injured in traffic by the year 2050.

The development of the Traffic Safety Plan is based on a comprehensive analysis of the traffic safety situation and the operating environment, extensive dialogue during the planning process, and a precise definition of priority areas. The plan outlines a total of 115 measures aimed at aligning traffic safety with the desired direction in all modes of transportation.

The action program for the years 2024-2030 covers all modes of transportation and emphasizes a wide range of measures. The program focuses on actions that can be promoted through regional stakeholders, highlighting the importance of cooperation and collaboration among different parties responsible for the measures. The plan also includes proposals for measures related to cooperation and monitoring of traffic safety efforts.

**Keywords:** Traffic safety, traffic safety education, communication, prevention, cooperation, road transport, water transport, off-road transport, rail transport, aviation

ISBN (PDF) 978-952-398-192-8

ISSN (online): 2242-2854

URN:ISBN:978-952-398-192-8

**Distributor:** [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

**Language:** Finnish

**Number of pages:** 40

**Publisher:** Centre for Economic Development, Transport and the Environment in North Savo

**Place of publication and date:** Kuopio, 15.11.2023

**RAPORTEJA 68 | 2023**  
**ITÄ-SUOMEN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA**  
**VUOSILLE 2024-2030**

**Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-398-192-8 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-398-192-8**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**