



Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2016

Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kihniö, Parkano

MIKKO LAUTALA | JUHA HELTIMO



Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2016

Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kihniö, Parkano

MIKKO LAUTALA
JUHA HELTIMO

RAPORTEJA 23 | 2016

**LUOTEIS-PIRKANMAAN VIISAAN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA 2016
HÄMEENKYRÖ, IKAALINEN, KIHNIÖ, PARKANO**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy

Kuvat: Linea Konsultit Oy

Kartat: Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12, © Karttakeskus, L4356, Väestötieto © Tilastokeskus 3/2015

Painopaikka: Juvenes Print

ISBN 978-952-314-418-7 (painettu)

ISBN 978-952-314-419-4 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-419-4

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelman tavoitteena on edistää kokonaisvaltaisella tavalla nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuushakuisempaa liikkumiskulttuuria. Suunnittelua on ohjannut EU-tason liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio tukeutuu näkemykseen, että puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita. Liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi tarvitaan useita keinoja ja sen myötä monen osapuolen välistä yhteistyötä. Mikään taho ei ole yksin vastuussa liikenneturvallisuudesta, vaan se on päämäärä, jonka saavuttamiseksi jokainen ihminen voi tehdä jotain.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetaan tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen toimenpideohjelma. Toimenpiteiden suunnittelu on kohdennettu tavoitevaiheessa valituille painopistealueille. Suunnitelmaan sisältyy toimenpide-ehdotuksia yhteistyötä, liikennekasvatusta ja viestintää, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteita koskien. Suunnitelman toteuttamisen vastuu kuuluu toimenpiteen luonteesta riippuen kuntasektorille, Pirkanmaan ELY-keskukselle, Liikenneturvalle, poliisille tai muille paikallisille sidosryhmille.

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja arkkiliikunnan edistäminen ovat kustannustehokasta toimintaa. Liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä, mutta tuo kunnille ja koko yhteiskunnalle myös merkittäviä kustannussäästöjä. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain seudun kunnille noin neljän miljoonan euron laskennalliset kustannukset. Liikenneturvallisuuden parantuminen suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti tarkoittaisi karkeastikin arvioiden miljoonaluokan säästöjä kuntasektorille. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena on koetun liikenneturvallisuuden parantuminen, joka vaikuttaa keskeisesti ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta käynnistyi maaliskuussa 2015 ja sen laatiminen on ollut laajan yhteistyön tulos. Suunnitelman aika tehtiin mm. kattavat asukas- ja koulukyselyt, joihin kumpaankin tuli erittäin paljon vastauksia. Suunnitelman laadintaan on osallistunut kuntien eri toimialojen edustajia sekä liikenteen asiantuntijoita. Työn ohjausryhmätyöskentelyssä ja maastokäynneillä ovat olleet mukana:

Suvi Vainio	Pirkanmaan ELY-keskus
Jyrki Kärk	Pirkanmaan ELY-keskus
Satu Hyötylä	Hämeenkyrön kunta
Satu Rask	Ikaalisten kaupunki
Johanna Kujansuu	Kihniön kunta (1.11.2015 asti)
Satu Alajärvi	Kihniön kunta (1.11.2015 alkaen)
Pekka Mikkola	Parkanon kaupunki
Mika Toropainen	Parkanon kaupunki
Tero Halmela	Sisä-Suomen poliisilaitos
Marko Nieminen	Liikenneturva

Työn laatimisesta ovat vastanneet Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä ja Juha Heltimo Strafica Oy:stä. Ohjausryhmätyöskentelyn ohella työn aikana on haastateltu laajasti eri hallintokuntien edustajia kunnista. Haastatteluilta on ollut ratkaiseva rooli etenkin liikennekasvatukseen liittyvien linjausten ja toimenpiteesistysten viimeistelyssä.

Tampereella huhtikuussa 2016

Sisältö

Esipuhe	4
Kiireiselle lukijalle	6
1. Johdanto.....	8
1.1 Lähtökohtana liikenneturvallisuuden nollavisio.....	8
1.2 Riskitekijät liikenneonnettomuuksissa.....	9
1.3 Viisaita liikkumisvalintoja	10
1.4 Yhteistyöstä voimaa.....	11
1.5 Liikenneturvallisuuden arvo	13
2. Liikenneturvallisuus Luoteis-Pirkanmaalla	15
2.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus	15
2.2 Liikenneonnettomuudet.....	17
2.3 Koetut liikenneturvallisuusongelmat.....	22
2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila	30
3. Visio, tavoitteet ja painotukset	34
3.1 Liikenneturvallisuusvisio ja pitkän aikavälin linjaukset.....	34
3.2 Tavoitteet ja painopistealueet vuoteen 2025.....	35
4. Toimenpiteet.....	37
4.1 Liikenneturvallisuustyön perusasiat kuntoon	37
4.2 Tietoisien riskinoton vähentäminen	40
4.3 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen	43
4.4 Eroon onnettomuuskasaamista ja riskiliittymistä	46
4.5 Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen	48
4.6 Työmatkojen turvallisuuden parantaminen	51
4.7 Iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien turvaaminen	52
5. Suunnitelman vaikuttavuus	54
6. Jatko-toimenpiteet	56
6.1 Suunnitelman jalkauttaminen.....	56
6.2 Suunnitelman seuranta.....	56
Liitteet.....	58

Liite 1. Kuntakohtaiset nykytilakortit

Liite 2. Liikenneturvallisuustyön toimintaesimerkkejä eri hallintokunnissa

Liite 3. Kuntakohtaiset lähivuosien toimenpidekortit

Liite 4. Nopeusrajoituspolitiikka

Muut erillisesti raportoidut lopputuotteet:

- Nykyiset taajamien nopeusrajoitukset, nopeusrajoitusten muutosesitykset ja nykyiset kevyen liikenteen väylät kunnittain.
- Liikennenympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkona ja karttoina.

Kiireiselle lukijalle

Luku 1. JOHDANTO

Tässä luvussa esitellään liikenneturvallisuustyön kokonaisvaltaisuutta ja sen taustalla olevia valtakunnallisia linjauksia, kuvataan eri osapuolten tehtäviä sekä perustellaan monen eri toimijan yhteistyön tarvetta. Luvussa kerrotaan myös kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustalla olevista riskitekijöistä ja liikenneonnettomuuksista aiheutuvista kustannuksista.

Luku 2. LIIKENNETURVALLISUUS LUOTEIS-PIRKANMAALLA

Luvussa on kuvattu Luoteis-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuuden nykytilaa ja sen kehittämistarpeita niin onnettomuustilastojen kuin asukkaiden ja sidosryhmien näkökulmasta tarkasteltuna. Onnettomuusanalyysien ohella luvussa esitellään mm. asukaskyselyn, koulukyselyn ja päättäjäkyselyn tuloksia. Yhteenveto seudun liikenneturvallisuustilanteesta on esitetty tämän luvun lopussa. Kuntakohtaiset liikenneturvallisuustilanteen nykytilan kuvaukset löytyvät kuntakortteina liitteestä 1.

Luku 3. VISIO, TAVOITTEET JA PAINOTUKSET

Tämä luku sisältää Luoteis-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustyölle asetetun liikenneturvallisuusvision, visiota tukevat määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä tavoitteita tukevat ja toimenpidesuunnittelua kohdentavat painopistealueet. Tavoitteista ja painopistealueista johdettu seurantamittaristo on esitetty luvussa 6.

Luku 4. TOIMENPITEET

Luvussa kuvataan kunkin painopistealueen pääsisältö sekä avataan paikallisten toimijoiden käsissä olevia työkaluja ongelman ratkaisuun. Lähivuosien toimenpide-ehdotukset löytyvät kuntakohtaisista toimenpidekortteista liitteestä 3. Liitteessä 4 on esitetty nopeusrajoitussuunnitelman pohjana ollut nopeusrajoituspolitiikka. Liikenneympäristön parannusten pitkän aikavälin toimenpidelista ja -kartoja sekä nykytilan karttoja pyörätieverkosta ja nopeusrajoituksista ei ole sisällytetty painettuun loppuraporttiin, vaan aineistot löytyvät Pirkanmaan ELY-keskuksesta ja kunkin kunnan teknisestä toimistosta.

Luku 5. SUUNNITELMAN VAIKUTTAVUUS

Luku sisältää pohdiskelun laaditun suunnitelman realistisuudesta suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuessaan tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta kattavan vaikutustenarvioinnin tekeminen on vaikeaa. Luvussa on kuitenkin tutkijalautakuntien aineistojen pohjalta esitetty arvioita erilaisista mahdollisuuksista vähentää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Luku 6. JATKOTOIMENPITEET

Tässä luvussa kuvataan seudun ja kuntien liikenneturvallisuustyön ensiaskleet sekä liikenneturvallisuustyön seurannan sisältö ja mittaristo.

Taulukko 1. Liikenneturvallisuussuunnitelman sisältämien toimenpide-ehdotusten toteutusvastuun jakautuminen toimijoittain.

	KUNTASEKTORI						SIDOSRYHMÄT			
	SIV	SO	TE	VA	TYÖ	TEK	ELY	POL	LT	JÄR
1. Liikenneturvallisuustyön perusasiat kuntoon										
Moniammatillista yhteistyötä										
Osaava ja motivoitunut henkilöstö										
Näkyvää viestintää										
Laadukasta liikenteen ja maankäytön suunnittelua										
2. Tietoisien riskinoton vähentäminen										
Rattijuoppoudesta eroon										
Ylinopeudet kuriin										
Tarkkaavaisuutta liikenteeseen										
Turvalliset laajamittaisesti käyttöön										
3. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen										
Suojatiet nimensä veroisiksi										
Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle										
Resursseja jalankulku- ja pyöräiteiden ylläpitoon										
4. Eroon onnettomuskasaumista ja riskiliittymistä										
Riskiliittymien parantaminen, nopeusrajoituspolitiikka										
Tiedottaminen vaaranpaikoista (esim. kasaumat)										
5. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen										
Koulujen liikennekasvatus suunnitelmalliseksi ja jatkuvaksi										
Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatuksessa										
Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön										
Turvallisesti mopolla ja mopoautolla										
6. Työmatkojen turvallisuuden parantaminen										
7. Iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien turvaaminen										
Huolehditaan ikäihmisten ajokunnosta										
Turvallisesti kävellen ja pyörällä										

SIV = Varhaiskasvatus, sivistystoimi, koulut, päiväkodit

SO = Sosiaalipalvelut (mielenterveys- ja päihdetyö, vanhus- ja vammaispalvelut)

TE = Terveyspalvelut (neuvolat, kouluterveydenhoito, terveyskeskus, työterveyspalvelut, jne.)

VA = Vapaa-aikatoimi, liikuntapalvelut, nuorisopalvelut

TYÖ = Työsuojelu, työterveyshoito, työnantajat

TEK = Kaavoitus, liikennesuunnittelu, kadunpito

ELY = Pirkanmaan ELY-keskus

LT = Liikenneturva

JÄR = vanhus- ja vammaisneuvostot, paikalliset seurakunnat ja järjestöt

1. Johdanto

1.1 Lähtökohtana liikenneturvallisuuden nollavisio

Turvallisuus on liikkumisen perusarvo – kaikissa liikennemuodoissa pyritään pitkällä tähtäimellä siihen, että kuolemaan johtavia onnettomuuksia ei tapahdu. Tieliikenteen turvallisuustyötä on vuodesta 2001 lähtien ohjannut niin sanottu tieliikenteen turvallisuusvisio: **Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.** Visio nostaa ihmisten hengen ja terveyden ensisijaisiksi arvoiksi. Visio tukeutuu näkemykseen, että puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita. Liikenneturvallisuusvisio velvoittaa sekä yhteiskuntaa että liikkujaa itseään.

- Yhteiskunnan vastuu jakaantuu mm. lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä liikennejärjestelyistä, ajoneuvoturvallisuudesta ja liikennekasvatuksesta vastaavien tahojen kesken. Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä sekä valvoa yhteisten pelisääntöjen toteutumista.
- Tärkein liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä on liikkuja itse. Ihmisten käyttäytyminen ja valinnat sekä niiden taustalla olevat tekijät määräävät pitkälle liikenneturvallisuudenkin parantumisen vauhdin. Tavoitteena on turvallisuushakuinen, vastuullinen liikennekulttuuri, jossa nykyistä paremmin korostuu muiden elämän kunnioittaminen ja sääntöjen noudattaminen.



1.2 Riskitekijät liikenneonnettomuuksissa

Liikenneonnettomuudet ovat lähes aina yllättäviä ja satunnaisia tapahtumia, monien riskitekijöiden summa ja erilaisten yhteensattumien muodostamia tapahtumaketjuja. Yksittäisen onnettomuuden satunnaisuudesta huolimatta onnettomuuksien taustalta voidaan löytää erilaisia selittäviä tekijöitä, joihin on mahdollista vaikuttaa erilaisin toimenpitein. Onnettomuuksia tuskin koskaan voidaan kokonaan välttää, mutta niiden todennäköisyyteen ja seurauksiin voidaan vaikuttaa.

Onnettomuuksien taustalla olevat keskeiset riskitekijät voidaan ryhmitellä karkeasti kolmeen toisiinsa kytköksissä olevaan tekijään: ihmisen toiminta, liikenneympäristö ja ajoneuvo. Perusmuuttujien ohella onnettomuusriskiin vaikuttavat monet olosuhteisiin ja liikennetilanteeseen liittyvät tekijät kuten vallitsevat sää-, keli- ja valaistusolosuhteet, liikennemäärä, liikenteen koostumus ja vallitseva kulkumuotojakauma. Laajasti tarkasteltuna liikenneonnettomuuksien taustalla vaikuttavat myös esimerkiksi lainsäädäntö, väestön ikärakenne, väestön hyvinvointi ja taloustilanne.

Lähes kaikissa tieliikenteen onnettomuuksissa liikkujan inhimillinen toiminta on yhtenä onnettomuuden syntyyn ja sen seurauksiin vaikuttavana tekijänä. Useimmiten onnettomuuksien syynä ovat kuljettajan tai liikkujan erilaiset toiminta- tai havainnointivirheet, mutta valitettavan paljon esiintyy myös tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten ylinopeuksia, rattijuoppoutta, väsyneenä ajamista ja turvalaitteiden käyttämättömyyttä. Liikenneympäristön ja ajoneuvon rooli liikenneonnettomuuksien synnyssä ja niiden seurauksissa on pitkälti kytköksissä liikkujan toimintaan. Liikenneympäristön ratkaisuiden ja ajoneuvojen turvatekniikan tehtävänä on helpottaa ja tukea tiellä liikkujien turvallista toimintaa, jopa sallia pienet virheet. Viime kädessä tiellä liikkujien omat valinnat ratkaisevat sen, miten suurin hyöty teknisistä ratkaisuista on.

Pirkanmaalla joka kolmas kuolemaan johtaneen onnettomuuden pääaiheuttaja ajoi yli 20 km/h ylinopeutta ja joka neljäs jopa yli 30 km/h ylinopeutta

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustoja ja syitä selvitettiin analysoimalla tutkijalautakuntien raportteja koko Pirkanmaan maakunnan alueelta vuosilta 2004–2013. Tutkittuja moottoriajoneuvo-onnettomuuksia oli yhteensä 205 kpl (227 kuollutta) ja jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia yhteensä 52 kpl (53 kuollutta).

- Moottoriajoneuvo-onnettomuuksista suurin osa oli tieltä suistumisia (40 %) ja kohtaamisonnettomuuksia (39 %).
- Onnettomuuksien pääaiheuttajista 23 %:lla oli veressään alkoholia yli 1,20 promillea. Rattijuoppoja oli pääaiheuttajista kaikkiaan 29 %.
- Onnettomuuksien pääaiheuttajista 43 % ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta, kolmannes yli 20 km/h ylinopeutta ja joka neljäs yli 30 km/h ylinopeutta.
- Menehtyneistä 43 % ei käyttänyt turvavyötä; **käyttämällä turvavyötä 29 henkilöä olisi voinut pelastua.**
- Vammautuneista 68 % käytti turvavyötä; **turvavyö pelasti kuolemalta 26 henkilöä.**
- 30 % kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtui itsemurhasta, sairaskohtauksesta tai nukahtamisesta.
- Menehtyneistä jalankulkijoista 54 % ja pyöräilijöistä 62 % ei noudattanut liikennesääntöjä.
- Hämärällä tai pimeällä menehtyi 17 jalankulkijaa, joista **heijastinta käyttämällä viisi henkilöä olisi selvinnyt hengissä.**
- Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneistä 13 pyöräilijästä yksi käytti kypärää; **käyttämällä kypärää kolme henkilöä olisi voinut pelastua.**

1.3 Viisaita liikkumisvalintoja

Liikkuminen paikasta toiseen kuuluu normaaliin arkielämään ja eripituisia matkoja kertyy päivässä useita: kuljemme kouluun, töihin, kauppaan, kaverin luokse ja harrastuksiin. Vuoden aikana teemme keskimäärin tuhat matkaa ja niiden yhteydessä teemme lukuisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja päätöksiä: mitä reittiä kuljemme, mihin aikaan matkustamme, millä välineellä liikumme, millainen on ajotapamme, noudatammeko liikennesäännöistä ja käytämmekö turvalaitteita. **Jokaisella liikkumista koskevalla päätöksellämme on vaikutus sekä omaan että muiden kulkijoiden onnettomuusriskiin, ja myös omaan ja toisten kokemaan turvallisuuteen tai turvattomuuteen.**

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen edellyttää kokonaisvaltaista liikkumisvalintojen tarkastelua ja niihin vaikuttamista. Turvallinen ja vastuullisiin liikkumisvalintoihin houkutteleva elinympäristö ja liikennepalvelut muodostavat perustan ihmisten toiminnalle ja päätöksille. Tekniset ratkaisut eivät kuitenkaan yksin riitä, sillä viime kädessä liikkumisen valintoja ohjaavat monet asenteisiin, arvostuksiin, tottumuksiin, tietoihin ja taitoihin liittyvät tekijät. Yksi suurimmista haasteista on saada ihmiset arvioimaan ja pohtimaan omia liikkumisvalintojaan ja liikennekäyttäytymistään erilaisissa tilanteissa. Mitä fiksumpia päivittäiset valintamme ovat, sitä terveempiä olemme ja sitä viihtyisämpiä ja turvallisempia ovat asuinympäristömme.

Lisää matkoja kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä

Merkittävä osa liikenteen aiheuttamista haitoista – myös liikenneonnettomuuksista ja koetusta turvattomuudesta – aiheutuu moottoriajoneuvoliikenteestä ja etenkin henkilöautoliikenteestä. Monen kulkutavan, etenkin jalankulun ja pyöräilyn, liikenneturvallisuustilanne (riski ja koettu turvallisuus) on suoraan kytköksissä henkilöautoliikenteen määrään. Myös henkilöautoilun turvallisuustaso riippuu liikenteen määrästä ja koostumuksesta sekä tietenkin ajonopeuksista ja niiden vaihtelusta. Liikenteen määrän kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa, ja onnettomuuksien määrä kasvaa.

Liikenneturvallisuuden parantamisen keskeisenä reunaehtona onkin lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta päivittäisessä liikkumisessa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa liikenneturvallisuuden ohella väestöryhmien tasa-arvoa sekä elinympäristön terveellisyyttä, liikuntamahdollisuuksia ja viihtyisyyttä. Kestävään liikkumisen perustuvat yhdyskunnat koetaan myös turvallisemmiksi kuin vahvasti yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat.



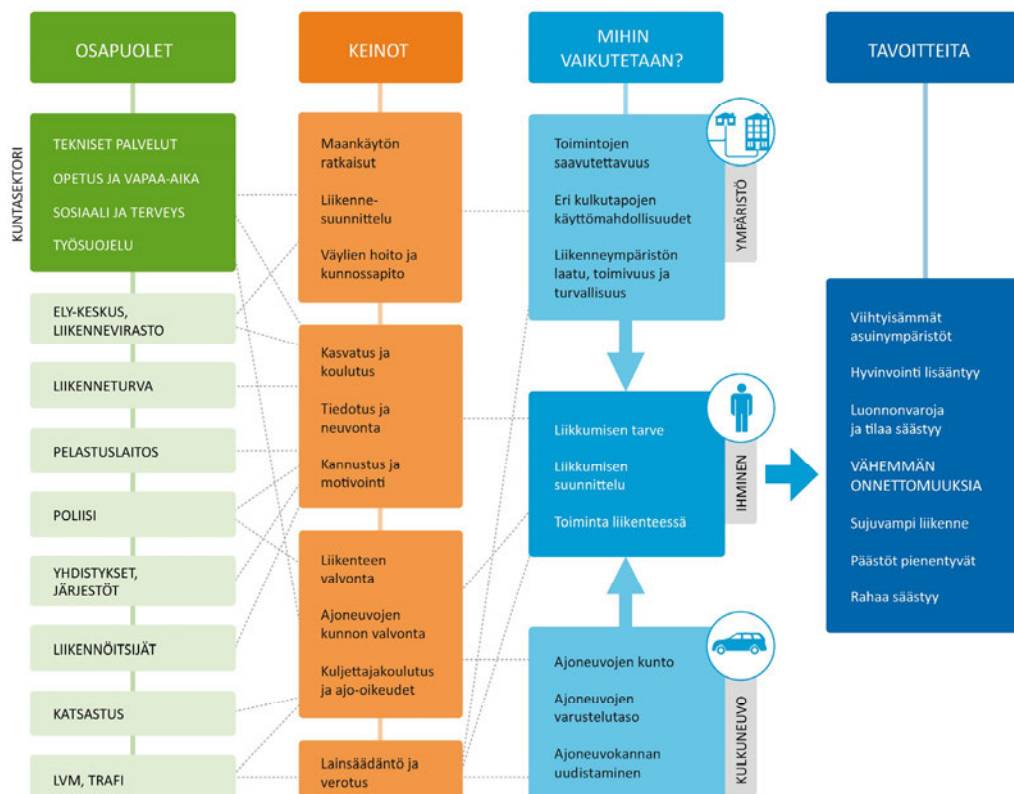
1.4 Yhteistyöstä voimaa

Liikenneonnettomuuksien syiden moninaisuudesta johtuen liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvitaan useita erilaisia keinoja ja sen myötä monen osapuolen välistä yhteistyötä. Olennaista on ymmärtää, ettei mikään taho ole yksin vastuussa liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuuden parantaminen on yhteinen päämäärä, jonka saavuttamiseksi tarvitaan jokaisen panosta. Paras tulos saavutetaan kun ongelmia ratkotaan yhdessä ja useiden samaan suuntaan vaikuttavien toimenpiteiden kokonaisuuksina. Seuraavassa on kuvattu lyhyesti liikenneturvallisuustyön avainosapuolten roolia.

Kunnat

Liikenneturvallisuuden edistäminen on keskeinen osa kunnan perustehtävää, kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä. Kunnan tehtävänä on tarjota jokaiselle kuntalaiselle edellytykset tehdä vastuullisia ja turvallisia liikkumisvalintoja. Merkittävänä työnantajana kuntien tulee myös huolehtia työntekijöidensä hyvinvoinnista ja työturvallisuudesta. Kullakin kunnan toimialalla on omat tehtävänsä ja mahdollisuutensa edistää asukkaidensa turvallisia liikkumisen valintoja.

- **Kunnan eri toimialat yhdessä vastaavat liikennekasvatus- ja tiedotustyöstä.** Lähtökohdat liikennekasvatus- ja tiedotustyölle ovat kunnassa hyvät, sillä kunnan palveluiden ja tiedotuskanavien kautta on mahdollista tavoittaa lähes kaikki ikäryhmät. Kuntien apuna liikennekasvatustyössä ovat mm. Liikenneturva, poliisi, paikalliset järjestöt ja yhdistykset.
- **Kunnan teknisten ja ympäristöpalvelujen tehtävänä on turvata terveyttä, hyvinvointia ja turvallisuutta edistävä elinympäristö** niin kunnan asukkaille kuin muutoin kunnan alueella liikkuville henkilöille. Turvallista liikkumista tukevat liikenneympäristön ratkaisut ja joukkoliikennepalvelut syntyvät mm. kunnan, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä.



Kuva 1. Liikenneturvallisuustyön osapuolet.

Pirkanmaan ELY-keskus

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa maanteiden hoidosta ja ylläpidosta, kehittämisestä sekä osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskus voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen maankäytön suunnittelusta aina tiellä liikkujan olosuhteisiin. Liikenneturvallisuuskulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa myös tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävä liikkuminen edistäminen ovat tärkeä osa Pirkanmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien valintaperusteita. Liikennekasvatustyötä sekä pienempiä liikenneympäristöön kohdistuvia turvallisuustoimia (esim. suojateiden parannuksia, nopeusrajoitustarkistuksia jne.) ohjataan seudullisilla ja kunnallisilla liikenneturvallisuussuunnitelmilla, joita ELY-keskus laatii yhdessä alueen kuntien kanssa.

Liikenneturva

Liikenneturva on liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa toimiva julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuustyön keskusjärjestönä. Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen lisäämiseen yhteiskunnassa. Paikallisella tasolla Liikenneturvan roolina on tarjota kunnille ja järjestöille työkaluja ja tietopohjaa vastuullisen ja turvallisuushakuisen liikkumisen edistämiseksi niiden omassa toiminnassa. Elinikäinen liikennekasvatus konkretisoituu Liikenneturvan paikallisten toimipisteiden kouluttaessa kunnan eri henkilöstöryhmiä liikenneturvallisuustyöhön. Kunnan henkilöstön ohella räätälöityä koulutusta saavat myös koululaiskuljettajat, liikennepuistojen työntekijät, kodinhoitajat, maahanmuuttajat ja lukuisat muut asiasta innostuneet ryhmät. Liikenneturvan palvelut ovat pääsääntöisesti ilmaisia.

Poliisi

Poliisilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpidossa liikennettä valvovana viranomaisena. Poliisin tehtäviin paikallisessa liikenneturvallisuustyössä kuuluvat mm. liikenteen valvonta ja ohjaus, tiedottaminen, ennaltaehkäisevä kasvatus- ja valistustyö päiväkodeissa, kouluissa, oppilaitoksissa ja muissa yhteisöissä, paikallisiin tapahtumiin ja tempauksiin osallistuminen, liikenneonnettomuuksien tutkinta ja tilastointi, liikenneympäristön ongelmista tiedottaminen tienpitäjille sekä lausuntojen antaminen liikenteenohjauspäätöksistä. Pääsääntöisesti liikenteen valvonta painottuu nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Liikenteen valvonnalla on liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ensiarvoinen merkitys. Liikenteen valvonta ehkäisee liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Valvonnalla tuetaan myös tavallisia kuljettajia, jotta he noudattavat liikenteen sääntöjä arjessaan.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitokset ovat laaja-alaisia turvallisuuden osaajia, joilla on keskeinen rooli paikallisten turvallisuuspalvelujen tuottamisessa ja suunnittelussa. Pelastustoimen keskeisiä tehtäviä ovat onnettomuuksien ennaltaehkäisy, valistus- ja neuvontatehtävät, pelastustoiminta onnettomuustilanteissa ja väestönsuojelu. Monilla alueilla liikenneonnettomuudet muodostavat valtaosan pelastuslaitoksen pelastustehtävistä. Palomiesten tehtävinä on mm. estää lisävahinkojen syntyminen, irrottaa onnettomuusautossa mahdollisesti puristuksissa olevat henkilöt, tehdä onnettomuusauto vaarattomaksi ja avustaa sairaankuljettajia. Tieliikennepelastaminen on pelastustoimen, poliisin ja sairaankuljetuksen yhteistoimintaa.

Paikalliset liikenteen harjoittajat ja etujärjestöt

Paikallisella tasolla toimii useita yksityisen tai kolmannen sektorin liikennealan asiantuntijatahoja, joiden osaamisen ja paikallistuntemuksen hyödyntäminen liikenneturvallisuustyössä on erittäin tärkeää. Paikallisilla liikenteen harjoittajilla ja etujärjestöillä on oman toimintansa tai edustamansa kohderyhmän kautta usein jopa viranomaisia parempaa tietoa alueen liikenneturvallisuusongelmista. Monille toimijoista liikenneturvalli-

suuden edistäminen kuuluu itse toimenkuvaan. Keskeisiä toimijoita ovat mm. autokoulut, katsastusyrietykset, liikenteen harjoittajat, auto- ja kuljetusalan paikallisjärjestöt, pyöräilyseurat, jne.

Järjestöt ja yhdistykset

Yhteistyö erilaisten järjestöjen ja yhdistysten kanssa on kunnalle ja muille viranomaisille voimavara, joka ei ole läheskään täysimääräisesti käytössä paikallisessa liikenneturvallisuustyössä. Kunnan aktiivinen yhteistyö kolmannen sektorin toimijoiden kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön laajuutta sekä paljon kaivattuja lisäresursseja etenkin erilaisiin näkyvyytempausten ja -kampanjoiden järjestämiseen. Paikallistoimijoiden ottaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön edesauttaa myös liikenneturvallisuustoimien hyväksyttävyyttä. Kuntien liikenneturvallisuustyön näkökulmasta keskeisiä toimijoita (mm. järjestävät tempauksia tai osallistuvat toimintaan, tarjoavat koulutusta ja aineistoja, jne.) ovat mm. vanhempainliitto ja -yhdistykset, Mannerheimin Lastensuojeluliitto, 4H-järjestöt, seurakunnat, SPR, Lions Club, kylä- ja asukasyhdistykset, eläkeläisjärjestöt, vammaisjärjestöt, urheiluseurat ja -järjestöt, metsästysseurat, jne.

1.5 Liikenneturvallisuuden arvo

Päivittäin liikenteeseen lähtiessämme emme ajattele joutuvamme liikenneonnettomuuteen. Kuitenkin joka päivä kymmenien suomalaisten matka keskeytyy jonkinasteiseen liikennetapaturmaan. Onnettomuuksien seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua. Monille liikenneonnettomuudessa saatu vamma aiheuttaa pysyvän invaliditeetin tai muun elinikäisen haitan. Onnettomuudet vaikuttavat aina myös muihin kuin niiden varsinaiseen uhriin.

Henkisen ahdingon ja inhimillisen kärsimyksen lisäksi liikenneonnettomuudet tai niiden pelko synnyttää monissa turvattomuuden tunnetta. Turvattomuus on psyykinen kokemus, joka ilmenee pelkoina, psykosomaattisena oirehdintana ja huolestuneisuutena. Kyse on merkittävästä hyvinvointiin vaikuttavasta tekijästä. Liikenteeseen ja liikennetapaturmiin liittyvät pelot vaikuttavat ihmisten elämänlaatuun, elinympäristöjen viihtyisyyteen kuin päivittäisiin liikkumisvalintoihin. Tavoitteena on, että ihmiset uskaltaisivat tehdä päivittäiset matkansa pelkäämättä kulkutavasta riippumatta.

Inhimillisellä kärsimyksellä, surulla, pelolla ja kivulla ei ole hintaa, mutta liikenneonnettomuudet ovat aidosti myös kansantaloudellinen ongelma. Vakavan onnettomuuden hinta voi nousta kymmeneen, jopa satoihin tuhansiin euroihin. Onnettomuuskustannukset sisältävät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset. Onnettomuuksista aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuseriä:

- palo- ja pelastustoimen menot,
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta,
- toimeentulotuen tarpeen lisäys uhrien tulonmenetysten ja menolisäysten takia,
- sosiaalihuollon menot invalidisoituneille,
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen,
- kunnan verotulon alentuminen onnettomuusuhrien ansiotulonmenetyksen takia,
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi, jne.

Liikenneonnettomuuksien kustannukset jakautuvat usean tahon maksettavaksi. Suurin maksajaryhmä ovat vakuutusyhtiöt pakollisen liikennevakuutuksen nojalla. Koska yksittäiset henkilöt maksavat suurimman osan liikennevakuutusmaksuista ja sen lisäksi onnettomuuteen syyllinen osapuoli vastaa omista omaisuusvahingoistaan, voidaan yksittäisiä henkilöitä pitää suurimpina maksajina. Kuntien ja valtion osuudet onnettomuuskustannuksista muodostuvat pääasiassa niiden ylläpitämässä laitoksissa aiheutuvista pakollisen liikennevakuutuksen ulkopuolelle jäävistä kustannuksista. Kuntien kustannukset kohdistuvat erityisesti terveydenhuoltoon ja sosiaaliturvaan. **Kuntien osuus onnettomuuskustannuksista on 15–20 %.** Muita suuria maksajaryhmiä ovat Kela ja työnantajat.

Esimerkkejä kuntakohtaisista todellisista onnettomuuskustannuksista

Liikenneonnettomuuksien kuntakohtaisia kustannuksia on tarkasteltu Suomessa myös yksikkökustannuslaskelmia tarkemmalla tasolla todellisiin tapahtuneisiin onnettomuuksiin perustuen. Seuraavassa on esitetty esimerkkitapauksia Mäntsälän kunnan tilinpäätöstiedoista (Valmixa Oy 2007):

Lapsi invalidisoituu 75 prosenttisesti polkupyöräonnettomuudessa

- palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu 1 860 e
- perushoitokäynnit, 4 krt 384 e
- erikoissairaanhoidon, 40 pv. 30 720 e
- kuntoutus, 1 v. 53 290 e
- invakuljetukset koulukäynnin aikoina, 10 v. (nykyarvo) 84 353 e
- omaishoidon tuki eliniän ajan, 43 v, (nykyarvo) 53 636 e
- **yhteensä 224 243 e**

Nuori kuljettaja kuolee

- palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu 1 860 e
- palo- ja pelastustoimen raivauspalvelu 7 440 e
- verotulon menetys, 45 v. (nykyarvo) 94 608 e
- kaiteen korjaus 15 000 e
- välilliset menetykset (yleishallinto yms.) 9461 e
- **yhteensä 124 649 e**

lääkäri jalankulkija invalidisoituu

- palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu 1 860 e
- perushoitokäynnit, 4 krt 384 e
- erikoissairaanhoidon, 20 pv. 15 360 e
- omaishoidon tuki, 5 v. (nykyarvo) 11 722 e
- **yhteensä 29 326 e**

Perheen huoltaja kuolee nokkakolarissa

- palo- ja pelastustoimen kuljetuspalvelu 1 860 e
- palo- ja pelastustoimen raivauspalvelu 7 440 e
- toimeentulotuki, 15 v. (nykyarvo) 31 910 e
- lasten päivähoidon, 2 lasta 15 884 e
- verotulon menetys, 30 v. (nykyarvo) 78 955 e
- välilliset menetykset 47 376 e
- **yhteensä 183 525 e.**

Liikenneonnettomuuksista vuosittain jättimäiset kustannukset Luoteis-Pirkanmaan kunnille!

Luoteis-Pirkanmaalla tapahtuu keskimäärin 42 henkilövahinkoon johtavaa ja 149 omaisuusvahinkoon johtavaa onnettomuutta vuodessa (keskiarvo 2010–2014). Suomessa käytössä olevan onnettomuus-kustannusmallin mukaan tieliikenneonnettomuuksien laskennalliset yksikkökustannukset ovat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa noin 2,9 miljoonaa euroa, henkilövahinko-onnettomuuksissa noin 598 800 euroa ja omaisuusvahinko-onnettomuuksissa noin 3 200 euroa. Onnettomuuksien laskennalliset vuositason onnettomuuskustannukset ovat koko seudulla **26 miljoonaa euroa, joista kuntien osuus on noin 4 miljoonaa euroa vuodessa (Hämeenkyrö 1,7 M€, Ikaalinen 1,4 M€, Kihniö 0,1 M€, Parkano 1,2 M€).**

2. Liikenneturvallisuus Luoteis-Pirkanmaalla

2.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Hämeenkyrössä väestö jatkaa kasvuaan, muualla väki vähenee

Suunnittelualueen muodostavat Luoteis-Pirkanmaan seutukuntaan kuuluvat Ikaalisten kaupunki, Kihniön kunta ja Parkanon kaupunki sekä Tampereen seutukuntaan kuuluva Hämeenkyrön kunta. Suunnittelualue sijaitsee Tampereelta luoteeseen siten, että lähimpänä Tamperetta sijaitsevasta Hämeenkyröstä on Tampereelle noin 40 km ja suunnittelualueen pohjoispäästä Kihniön keskustasta noin 110 km.

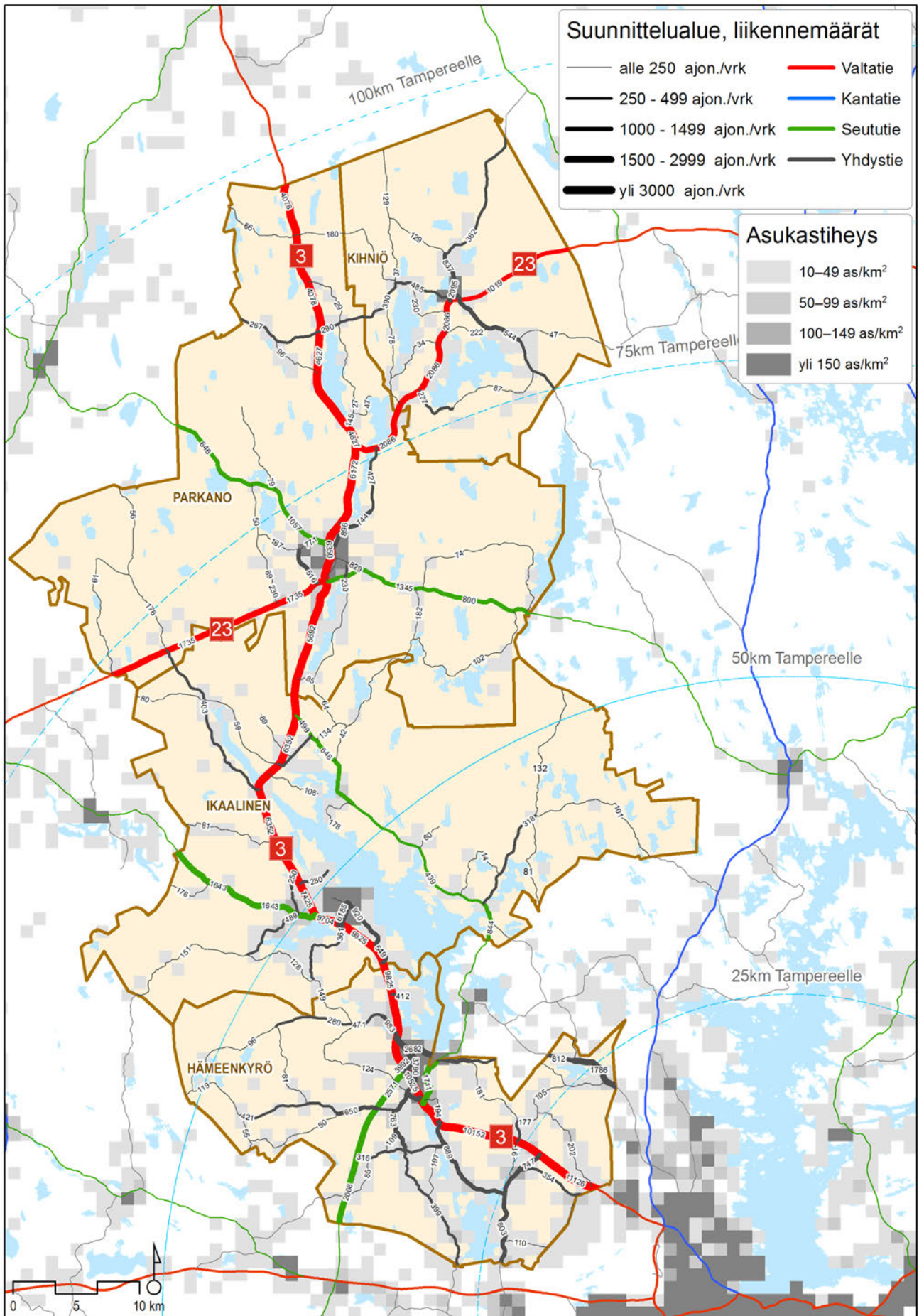
Suunnittelualueen kunnissa asui vuoden 2014 alussa yhteensä 26 796 asukasta (Hämeenkyrö 10 610, Ikaalinen 7 298, Kihniö 2 080, Parkano 6 808). Viimeisen kymmenen vuoden aikana suunnittelualueen väkiluku on vähentynyt noin kolmella prosentilla (700 asukasta). Ainoastaan Hämeenkyrön väestö on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana, +520 asukasta (+5 %). Kaikissa muissa seudun kunnissa väkiluku on vähentynyt 4–12 %. Tilastokeskuksen väestöennusteen perusteella seudun väkiluku on 10 vuoden päästä samalla tasolla kuin nyt, mahdollisesti jopa muutama sata asukasta enemmän. Ennusteen mukaan Hämeenkyrön väkiluku jatkaa kasvuaan noin 700 henkilöllä ja muiden kuntien väkiluku laskee yhteensä saman verran.

Liikennejärjestelmä ja etäisyydet pakottavat pitkälti oman auton käyttöön, lyhyillä matkoilla keskustaluueiden lähellä pyörä oivallinen vaihtoehto

Suunnittelualue on pohjois-eteläsuuntaan pitkä, ja koko Luoteis-Pirkanmaan liikenneverkon ytimen muodostaa valtatie 3 ja sitä täydentävä valtatie 23 (kuva 2). Valtatien 3 liikennemäärä on suunnittelualueella vilkkaimmillaan Hämeenkyrön ja Ylöjärven rajalla, 11 100 ajoneuvoa vuorokaudessa (ajon./vrk). Ikaalisten kohdalla liikennettä on 5 700 – 9 800 ajon./vrk siten, että liikennemäärät pienenevät pohjoista kohti mentäessä. Parkanossa valtatiellä 3 liikennemäärä on Ikaalisten ja Kihniön johtavan valtatie 23 liittymän välillä 5 700 – 6 700 ajon./vrk, mistä pohjoiseen liikennemäärä laskee alle 4 700 ajon./vrk:oon. Valtatie 23 liikennemäärät ovat huomattavasti maltillisemmat: 1 000 – 2 100 ajon./vrk. Alemmalla seutu- ja yhdystieverkolla eniten liikennettä on Hämeenkyrön Kyröskoskella maantiellä 3002 (Häijääntie, Valtakatu) valtatie 3 ja keskustan välillä (4 000 – 6 700 ajon./vrk) sekä Ikaalisissa maantiellä 2595 (Yhdystie) valtatie 3 ja Teollisuustalontien välillä (6 200 ajon./vrk).

Suunnittelualueen poikki pohjois-eteläsuunnassa kulkee Tampere–Seinäjoki-junarata, jonka junavuorot pysähtyvät suunnittelualueella ainoastaan Parkanossa. Matka-aika Tampereelta Parkanoon on noin 40 minuuttia. Junavuoroja kulkee syksyllä 2015 päivässä 8–9 siten, että eniten vuoroja kulkee aamulla ja aamupäivästä Parkanosta Tampereelle ja iltapäivästä ja alkuillasta Tampereelta Parkanon suuntaan. Bussiliikenne tukeutuu voimakkaasta seudun valtavyylään valtatiehen 3. Parkanosta on syksyllä 2015 kahdeksan vuoroa Tampereelle. Ikaalisista ja Hämeenkyröstä bussi kulkee Tampereelle käytännössä kerran tunnista (18 lähtöä päivässä).

Luoteis-Pirkanmaalla on noin 9 400 työpaikkaa ja kunnissa asuvan työllisen työvoiman määrä on noin 10 800. Omassa kunnassaan käy töissä 62 % työllisistä eli pendelöiviä (jossain toisessa kunnassa työssäkäyviä) on 38 %. Eniten pendelöiviä on Hämeenkyrössä (51 %) ja Ikaalisissa (33 %), joiden työmatkat suuntautuvat Tampereen suuntaan.



Kuva 2. Suunnittelualue, liikennemäärät ja asukastiheys.

2.2 Liikenneonnettomuudet

Liikenteessä kolme kuolemaa vuosittain

Luoteis-Pirkanmaan seudulla on tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana (2005–2014) yhteensä 434 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa on menehtynyt 33 ihmistä ja loukkaantunut noin 530 henkilöä. Viimeisen viiden vuoden aikana henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 42 kpl. Onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin kolme henkilöä, loukkaantunut vakavasti kahdeksan henkilöä ja loukkaantunut lievästi 44 henkilöä vuodessa. Loukkaantuneiden määrässä on havaittavissa hienoinen laskusuhdanne, mutta liikennekuolemien määrä on pysynyt vakiona (3–4 kuollut/vuosi). Ennakkotiedon mukaan vuonna 2015 seudulla tapahtui yhdeksän liikennekuolemaa (viisi kohtamisonnettomuutta, neljä jalankulkijaa).

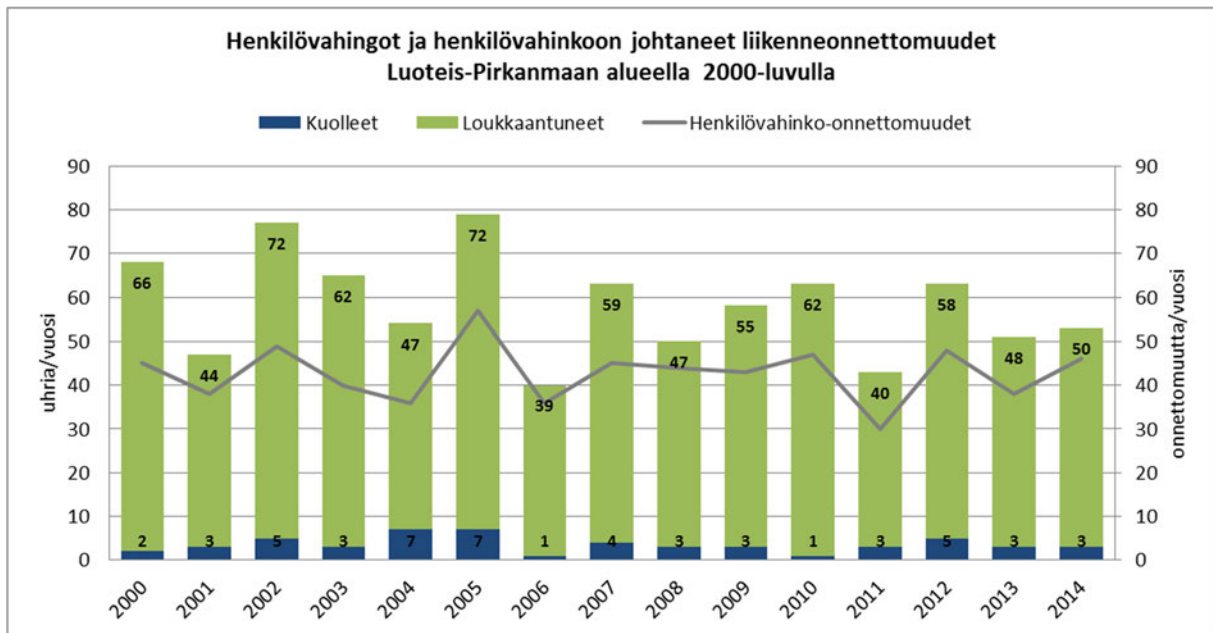
Asukaslukuun suhteutettuna Luoteis-Pirkanmaan seudulla tapahtuu enemmän henkilövahinkoonnettomuuksia kuin maassa keskimäärin. Myös henkilövahinkoonnettomuuksien vakavuusaste (kuol./100 heva-onn.) on selvästi korkeampi kuin maassa keskimäärin. Lukumääräisesti eniten onnettomuuksia tapahtuu valtatiellä 3 (41 % kaikista onnettomuuksista, 36 % henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista ja 71 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista).

Nuoret mopoilijat ja autoilijat riskiryhminä

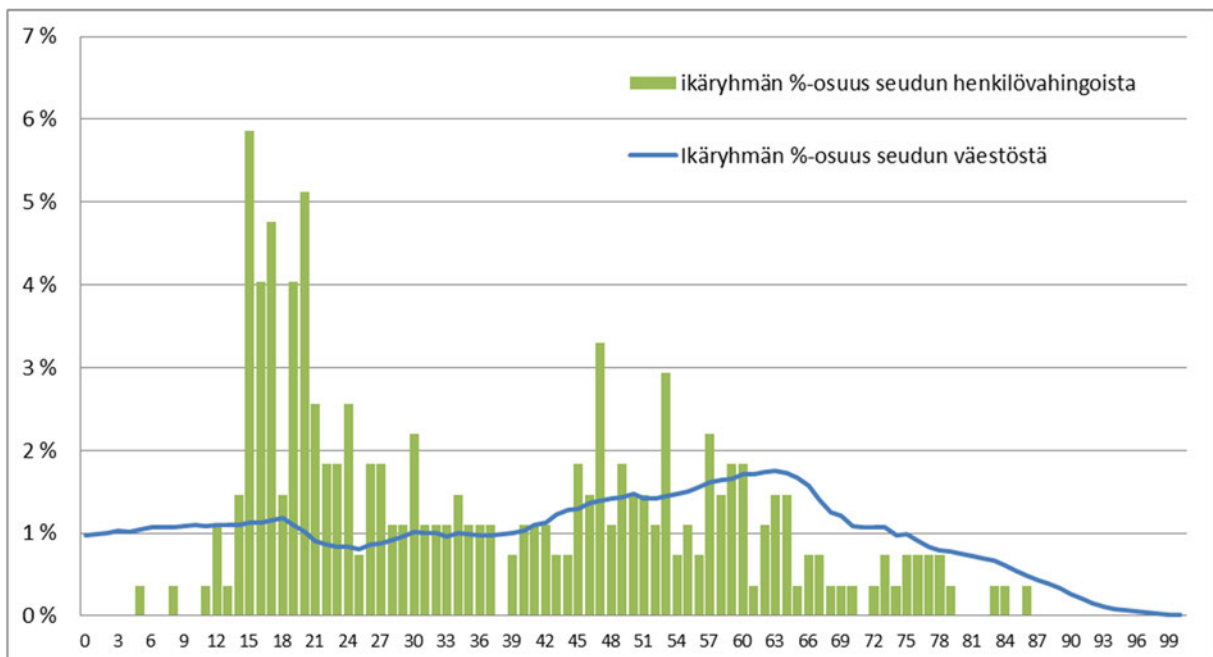
Liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista 56 % on ollut liikenteessä henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana. Mopoilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat uhreista peräti 19 % ja jalankulkijat ja pyöräilijät 8 %. Kuolleista 60 % on ollut liikenteessä henkilöautolla (koko maa 58 %). Vertailussa koko maahan nähden Luoteis-Pirkanmaalla korostuvat lähinnä moottoripyöräonnettomuudet.



Ikäryhmittäin tarkasteltuna 15–17-vuotiaat muodostavat suurimman riskiryhmän (kuva 4). Tämän ikäryhmän osuus henkilövahingoista on 15 %, vaikka he muodostavat vain 3 % seudun väestöstä. 15–17-vuotiaiden onnettomuuksista 63 % tapahtuu mopolla tai moottoripyörällä liikuttaessa. Toinen riskiryhmä on nuoret aikuiset (18–24-vuotiaat), jotka muodostavat 19 % seudun henkilövahingoista ja vain 7 % seudun väestöstä. Tämän ikäryhmän onnettomuuksista 73 % tapahtuu henkilöautolla liikuttaessa. Työkäiset muodostavat 53 % liikenneonnettomuuksien uhreista (51 % väestöstä). Heidän onnettomuusriski on selvästi alhaisempi kuin nuorilla, mutta korkeampi kuin alle 15-vuotiailla lapsilla ja iäkkäillä. Yli 65-vuotiaat muodostavat 9 % liikenneonnettomuuksien uhreista (23 % väestöstä). Iäkkäistä uhreista 67 % on henkilöauton matkustajia tai kuljettajia.



Kuva 3. Liikenteen henkilövahinkojen ja henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys Luoteis-Pirkanmaalla. Kuntakohtaiset tilastot on esitetty liitteen kuntakorteissa (Tilastokeskus).



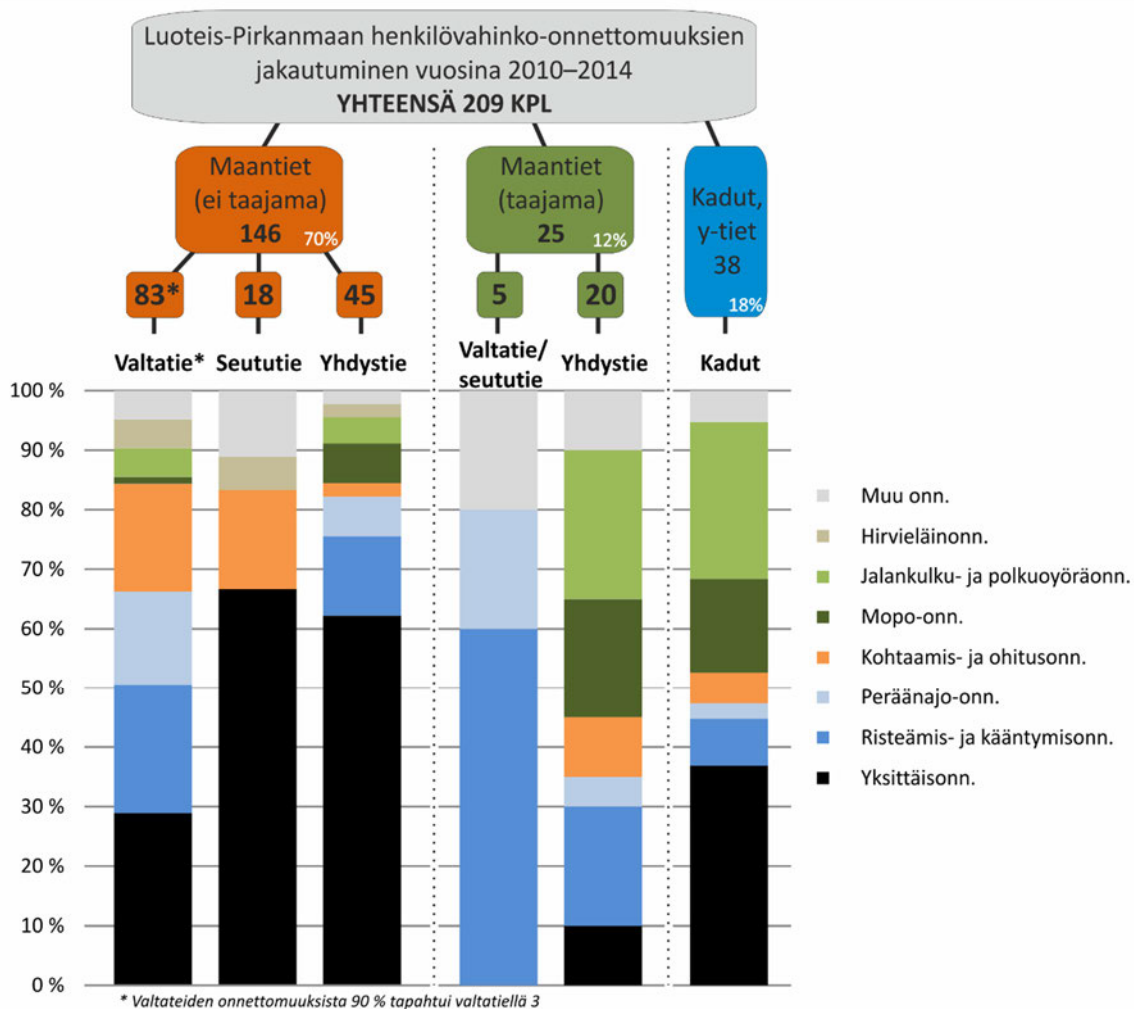
Kuva 4. Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain Luoteis-Pirkanmaan seudulla vuosina 2010–2014 (Tilastokeskus).

Valtateiden ongelmana risteysturvallisuus ja kohtaamisonnettomuudet, alemmalla tieverkolla suistumisonnettomuudet ja taajamissa kevyen liikenteen turvallisuus

Luoteis-Pirkanmaan seudulla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista valtaosa on tapahtunut taajama-alueiden ulkopuolella (76 %, koko maa 46 %) ja vain noin neljännes taajamissa (24 %, koko maa 54 %). Maanteiden osuus henkilövahinko-onnettomuuksissa on noin 80 % (koko maa 52 %). Valtatiellä 3 tapahtuu 36 % seudun henkilövahinko-onnettomuuksista ja 71 % kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista. Valtatien 23 liikenneturvallisuuksitilanne on varsin hyvä eikä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ole tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana.

Tieympäristö ja liikenneolosuhteet vaikuttavat merkittävästi onnettomuusriskiin ja onnettomuuksien vakavuusasteeseen sekä onnettomuuksien erityispiirteisiin. Näin ollen myös liikenneturvallisuuden parannuskeinot vaihtelevat eri toimintaympäristöissä. Toimintaympäristön vaikutusta onnettomuusluokkiin on havainnollistettu kuvassa 5.

Yksittäisonnettomuudet (suistumiset) muodostavat onnettomuusluokista suurimman ryhmän. Henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista yksittäisonnettomuudet muodostavat 28 %. Seutu- ja yhdysteiden henkilövahinko-onnettomuuksista peräti puolet on yksittäisonnettomuuksia. Seuraavaksi yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuuksissa ovat risteämisonnettomuudet (9 %), peräänajo-onnettomuudet (9 %) ja kohtaamisonnettomuudet (8 %). Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa yksittäisonnettomuudet (29 %) ja kohtaamisonnettomuudet (36 %) ovat olleet yleisimmät onnettomuusluokat. Taajama-alueiden henkilövahinko-onnettomuuksista polkupyöräonnettomuudet muodostavat 20 %, moponnettomuudet 14 % ja jalankulkijaonnettomuudet 10 % (yhteensä 44 %).



Kuva 5. Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin eri toimintaympäristöissä.

Valtatiellä 3 suurimmat onnettomuuskausat, katuverkolla ei merkittäviä kasaumia

Maanteiden ja katujen onnettomuuskausamakohdat viestivät aina jostain ongelmasta, joka voi johtua joko liikenneympäristön puutteista, liikennekäyttäytymisen ongelmista tai joissakin tapauksissa sattumasta. Onnettomuusanalyysissä (2010–2014) Luoteis-Pirkanmaan alueelta nousi esille yhteensä 44 onnettomuuskausamaa tai kohtaa, joissa on tapahtunut kuolemaan johtanut onnettomuus. Merkittävänä ongelமாகasaumina voidaan pitää kohtia, joissa on tapahtunut enemmän kuin yksi onnettomuus vuodessa: näitä seudulla on 12 kpl. Kunnittaiset onnettomuuskausamakuvat on esitetty kuntakorteissa liitteessä 1.

Pahimpia yksittäisiä onnettomuuskausamakohkia seudulla vuosina 2010–2014 (12 kpl):

- Hämeenkyrö: Vt 3 / mt 13087 (Vesajärventie) / mt 2761 (Valtakatu) liittymä [8 onn.]
- Hämeenkyrö: Vt 3 / Sepäntie liittymä [7 onn.]
- Hämeenkyrö: Vt 3 / mt 249 (Häijääntie) kiertoliittymä [6 onn.]
- Hämeenkyrö: Vt 3 / Härkikuja kiertoliittymä [6 onn.]
- Hämeenkyrö: Vt 3 / mt 13135 (Ristamäentie) liittymä [6 onn.]
- Hämeenkyrö: Mt 13135 (Ristamäentie) / Sivutie / Eteläntie liittymä [6 onn.]
- Ikaalinen: Vt 3, Patrakkalan kohta [9 onn.]
- Ikaalinen: Vt 3 / mt 261 (Jämijärventie) liittymä [7 onn.]
- Ikaalinen: Mt 13139 (Vanha Tampereentie) / mt 2595 (Yhdystie) liittymä [6 onn.]
- Ikaalinen: Vt 3, 300 m etelään Patrakantien liittymästä [6 onn.]
- Ikaalinen: Mt 2595 (Yhdystie) / Pirkantie / Teollisuustalontien liittymä [6 onn.]
- Parkano: Parkanontie, ydinkeskustan kohta [6 onn.]



Valtatien 3 turvattomuus puhuttaa kaikkia, isot ohikulkutie- ja muut parannukset äärimmäisen tärkeitä koko seudulle



Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan kulkeva valtatie. Se on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista päätieyhteyksistä ja osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T ja E12-verkkoa. Valtatie 3 on tärkeä elinkeinoelämän runkoreitti, jolla liikennemäärät kasvavat ja liikenneturvallisuus heikkenee. Koko valtatie suurimmat liikenneturvallisuusongelmat ovat Tampereen ja Ikaalisten välillä sekä taajamien kohdilla. Liikenteen sujuvuudessa suurimmat puutteet ovat Hämeenkyrössä sekä Ikaalisten ja Parkanon taajama-alueilla. Lisäksi ohitusmahdollisuuksien puute haittaa liikenteen sujuvuutta taajama-alueiden ulkopuolella.

Vuonna 2015 valmistui valtatie kehityskäytäväselvitys ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä. Toimenpiteet on muodostettu palvelutasoanalyysin ja kehittämisvaihtoehtojen kustannustehokkuus- ja vaikuttavuusarvioiden perusteella. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet kohdistuvat keskeisiin palvelutasopuutteisiin. Ne koostuvat kiireellisimmistä kärkihankkeista, joilla parannetaan kuljetusten ja työmatkaliikenteen palvelutasoa ja turvallisuutta sekä pienistä kustannustehokkaista liikenneturvallisuutta parantavista hankkeista. Toimenpiteiden kustannusarvio on 158 miljoonaa euroa. Hankkeen toteuttamisajankohdasta päätetään liikennepoliittisessa selonteossa.

Luoteis-Pirkanmaan alueelle kehityskäytäväselvityksessä on esitetty seuraavat toimenpiteet:

- Hämeenkyrön ohitus (65,4 M€)
- Kyröskosken eritasoliittymä ja ohitustien jatke, vaihe 1 (6,0 M€)
- Keskikaiteet Sikuri–Ikaalinen-ohituskaistoille (4,6 M€)
- Teikangas–Mansoniemi-ohituskaistapari (5,5 M€)
- Alaskylä–Parkano (vt 23) uusi ohituskaista ja tielinjan oikaisu (13,0 M€)
- Lamminkosken ohituskaistapari (5,5 M€)
- lisäksi pienempinä toimina keskikaiteet Sasi–Sarkkila-ohituskaistoille sekä Pentinmaantien, Niementien ja Kuivasjärven liittymien parantaminen.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet poistavat merkittävimmät palvelutasopuutteet. Niiden avulla voidaan nostaa valtatie laatutasoa niin, että kuljetusten toimintavarmuus ja nopeus ovat riittävät ja päivittäinen arkiliikenne on sujuvaa myös kaupunkiseuduilla. Toimenpiteet parantavat merkittävästi valtakunnallisten kuljetusketjujen kustannustehokkuutta sekä ennakoitavuutta Tampereelta pohjoiseen.

Luoteis-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelmassa valtatie 3 parantamistoimenpiteinä on esitetty sekä pieniä ja nopeasti toteutettavia toimia että laajempia investointitarpeita. Pienet toimet – kuten nopeusrajoitus-, liikennemerkki- ja pienet liittymäjärjestelyt – on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, mutta suuremmat investoinnit – kuten ohitustiet ja uudet ohituskaistaosuudet – toteutetaan vasta valtatie kokonaisvaltaisen parantamisen yhteydessä.

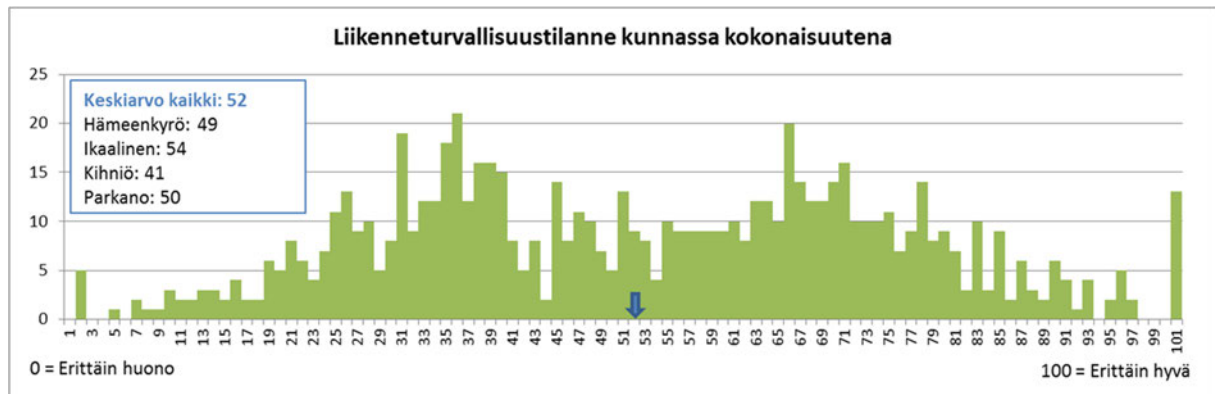
2.3 Koetut liikenneturvallisuusongelmat

Asukaskysely: ylinopeudet kuriin, asenne kuntoon ja panostusta kunnossapitoon!

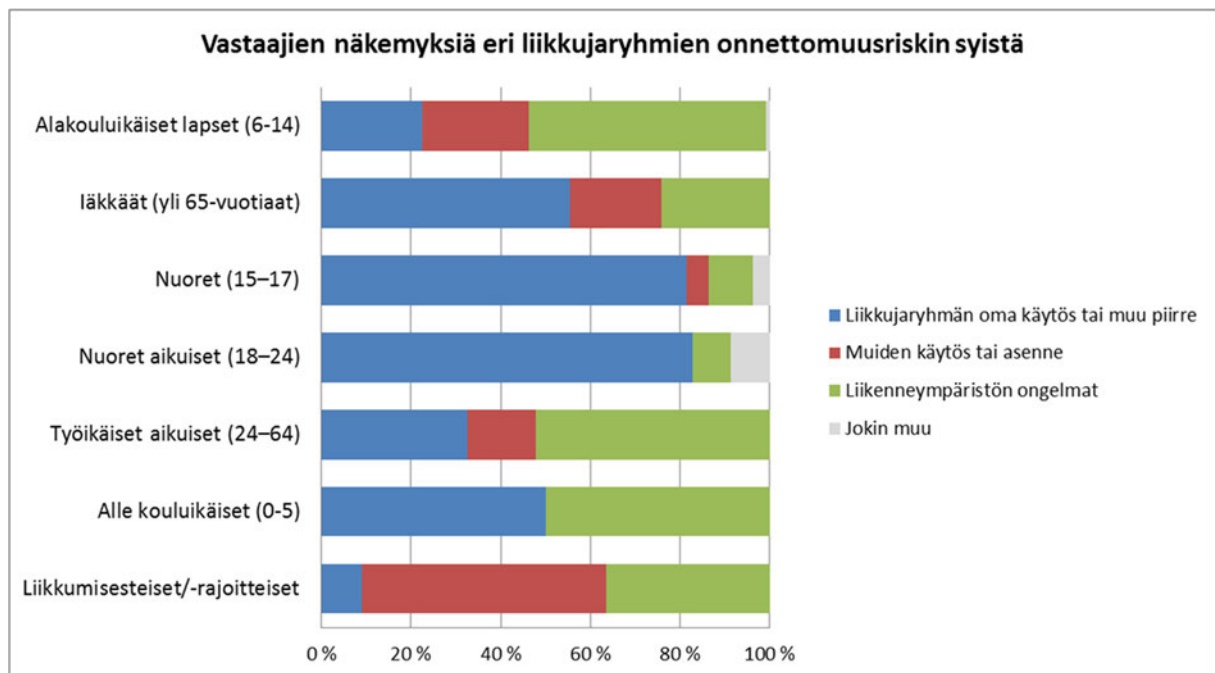
Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä keväällä 2015 toteutettiin laaja asukas- ja sidosryhmäkysely, jossa seudun asukkaita ja alueella työssäkäyviä pyydettiin ottamaan kantaa liikenneturvallisuuden tilaa, liikennekäyttäytymistä ja liikenneympäristön vaaranpaikkoja koskeviin kysymyksiin. Kyselyyn vastasi yhteensä noin 900 henkilöä.

Liikenneturvallisuustilanne saa kohtuullisen arvosanan – lasten turvallisuus huolestuttaa

Seudun liikenneturvallisuustilanne saa vastaajilta tyydyttävän arvosanan. Heikoimman arvosanan asuinkuntansa liikenneturvallisuustilanteelle antavat kihniöläiset ja parhaimman ikaalislaiset (kuva 6). Keskiarvo ei kuitenkaan kerro koko totuutta koetusta turvallisuudesta. Vastaajien joukossa on merkittävän paljon heitä, jotka kokevat liikenneturvallisuustilanteen erittäin huonoksi, mutta myös heitä, jotka kokevat sen erittäin hyväksi. Riskialteimpina liikkujaryhminä vastaajat pitivät alakouluikäisiä. Seuraavaksi korkein onnettomuusriski ajatellaan olevan iäkkäillä ja nuorilla. Alakouluikäisten osalta suurimpien haasteiden koetaan olevan liikenneympäristössä, kun taas esimerkiksi nuorten osalta kyse on heidän omista asenteistaan (kuva 7).



Kuva 6. Koettu liikenneturvallisuustilanne omassa asuin-/työpaikkakunnassa, kaikkien vastausten jakauma.



Kuva 7. Asukkaiden näkemyksiä liikenneturvallisuusongelmista eri ikäryhmissä.

Risikikäyttäytyminen monen vaaratilanteen takana

Kyselyyn vastanneista viidennes kertoi joutuneensa liikenneonnettomuuteen tai vaaratilanteeseen kävellessä tai pyörällä liikkeessä, reilu kolmannes autolla liikkeessä ja noin joka kymmenes mopolla, moottoripyörällä tai mopoautolla liikkeessään. Eniten onnettomuus- tai vaaratilanteita kävelyn ja pyöräilyn osalta toivat esille hämeenkyröläiset, autoilun osalta ikaalislaiset ja mopoilun ja moottoripyöräilyn osalta muu-paikkakuntalaiset.

Taulukko 2. Vastaajien useimmin esille tuomia syitä tai tekijöitä vaara- tai onnettomuustilanteiden taustalla.

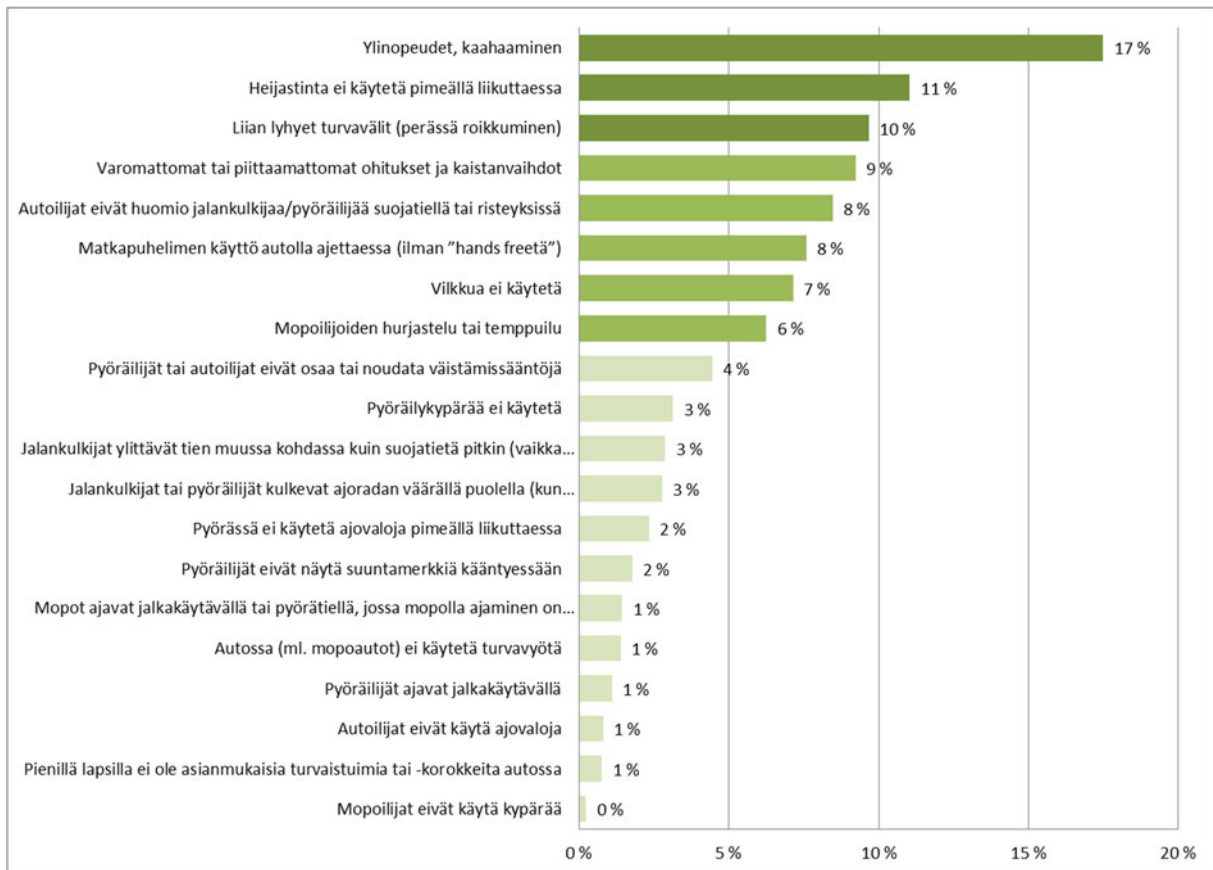
Jalankulkijat ja pyöräilijät	<ul style="list-style-type: none">– Suojatiesääntöjen noudattamattomuus– Pyörätien puuttuminen; kapea piennar ja liian läheltä ajavat autot– Jalankulku- tai pyörätien heikko kunto (kuoppa, halkeama, liukkaus)– Pihasta (pyörätien yli) tulevat autot
Autoilijat	<ul style="list-style-type: none">– Risteysajo: kolmion takaa tullaan eteen, epäselvä etuajo-oikeus, kiertoliittymissä ei käytetä vilkkua tai ajetaan väärään suuntaan– Vaaralliset ohitustilanteet (etenkin valtatiellä 3)– Hirvi- ja peurakolarit tai läheltä piti -tilanteet näiden kanssa– Teiden huono kunto: urat ja kuopat sekä huono talvihoito– Pienillä teillä vastaantulijat ajavat keskellä tietä ja vetävät mutkia suoriksi, kohtaamisonnettomuudet lähellä– Pyöräilijät ja jalankulkijat ylittävät tien varomattomasti, välillä muualta kuin suojatien kohdalta
Mopoilijat ja moottoripyöräilijät	<ul style="list-style-type: none">– Autoilijat huomioivat ja kunnioittavat mopoja heikosti– Kolmion takaa tullaan usein eteen ”isomman oikeudella”– Asfalttivauriot, hiekoitushiekka, liukkaus aiheuttaa vaaratilanteita– Peräänajoja tapahtuu liian lyhyiden turvavälien takia

Ylinopeudet, heijastimen käyttämättömyys ja riskiohitukset suurimpina ongelmina

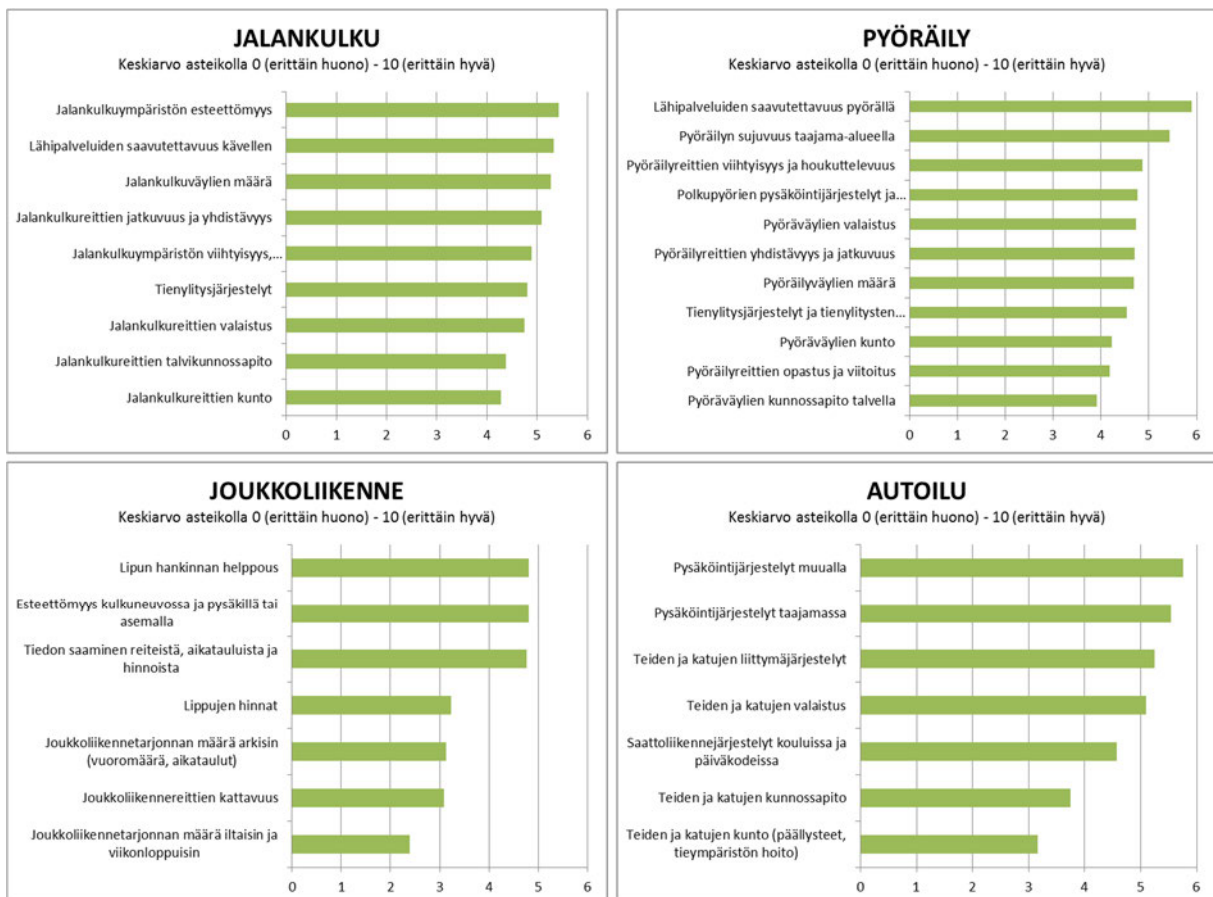
Liikennekäyttäytymisen ongelmia kartoitettiin kysymyksellä, jossa vastaajat saivat kertoa kolme yleisintä ja vakavinta rikkomusta, joihin he päivittäin törmäävät liikenteessä. Ylinopeudet ovat vastaajien mielestä kaikista yleisin ja vakavin liikenne rikkomus seudulla (kuva 8). Seuraavaksi tulevat heijastimen käyttämättömyys, liian lyhyet turvavälit, varomattomat ohitukset ja autoilijoiden suojatiekäyttäytyminen. Mopoilijoiden käytös nousee muita selvemmin esille kihniöläisten vastauksissa. Autoilijoiden suojatiekäyttäytyminen puolestaan korostuu parkanolaisten vastauksissa.

Väylien kunto ja kunnossapito suurin huolenaihe

Luoteis-Pirkanmaalla asuvat ja työssäkäyvät ovat varsin kriittisiä alueen liikenneolosuhteiden nykytilaan. Kokonaisarvosana jää kymmenportaisella asteikolla alle viiden kaikkien kulkumuotojen osalta. Tyytymättömyksiä eri kulkumuotojen välisessä vertailussa ollaan joukkoliikenteen palvelutasoon ja tyytyväisimpiä jalankulun olosuhteisiin (kuva 9). Jalankulun olosuhteiden osalta eniten tyytymättömyyttä on jalankulkureittien kuntoon (päälyste) ja talvikunnossapitoon. Myös tienylitysten turvattomuus nousee esille. Pyöräilyn osalta eniten tyytymättömyyttä aiheuttavat niin ikään väylien talvikunnossapito ja pyöräväylien kuntoon (päälyste), mutta myös pyöräreittien opastuksen ja tienylitysjärjestelyiden turvallisuuspuutteet. Joukkoliikennepalvelut saavat kauttaaltaan heikkoja arvosanoja. Tyytymättömyksiä ollaan joukkoliikennetarjontaan iltaisin ja viikonloppuisin sekä lippujen hintoihin. Autoilun olosuhteiden osalta eniten tyytymättömyyttä aiheuttaa teiden ja katujen kunto ja kunnossapidon taso. Myös koulujen ja päiväkotien saattoliikennejärjestelyissä on parannettavaa.



Kuva 8. Vastaajien näkemys yleisimmistä ja vakavimmista liikennekäyttötymisen ongelmista.



Kuva 9. Asukkaiden tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin eri kulkumuotojen osalta.

Asukkaiden mielestä satoja parantamista vaativia kohteita

Asukaskyselyssä tuotiin esille noin 940 yksittäistä liikenneympäristön ongelmakohtetta. Karttavastauksissa selvimmin esille nousivat vaaralliset ja hankalat liittymät, turvattomat tienylitysjärjestelyt ja kevyen liikenteen väylien puute. Jokainen merkittävä parannusehdotus on käyty läpi yhdessä kunnan ja ELY-keskuksen ja pahimmat ongelmapaikat on lisäksi käyty katselmoimassa maastossa laajan asiantuntijajoukon kanssa. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet on esitetty kunnittain kartalla ja toimenpidelistauksena erillisissä liitemateriaaleissa.

Asukaskyselyssä eniten mainintoja saaneet liikenneympäristön ongelmakohdat:

Hämeenkyrö

- Mt 13135 (Ristamäentie) / Sivutie / Eteläntie liittymä [myös onnettomuuskausauma]
- Ristamäentie, Yhteiskoulun ja leipomon kohta
- Vt 3 / mt 13125 (Parkumäentie) / mt 13135 (Ristamäentie) liittymä [myös onnettomuuskausauma]
- Vt 3 / Härkikuja kiertoliittymä [myös onnettomuuskausauma]
- Vt 3 / mt 276 (Kylmäojantie) / Niementie liittymä
- Vt 3 / mt 13087 (Vesajärventie) / mt 2761 (Valtakatu) liittymä [myös onnettomuuskausauma]
- Mt 2773 (Komintie), Lavajärven kohta
- Vt 3 / Sepäntie liittymä [myös onnettomuuskausauma]

Ikaalinen

- Vt 3, turvattomat liittymät
- Mt 261 (Jämijärventie), Kilvakkalan kohta
- Mt 13139 (Vanha Tampereentie), Sarkkilan kohta
- Mt 2595 (Yhdystie) / mt 13139 (Vanha Tampereentie) liittymä [myös onnettomuuskausauma]
- Silkintie, Oikotien kohta (jkip-reitti)
- Mt 2595 (Yhdystie) / Rinteenmutkatie / Pilvilinnankatu liittymä

Kihniö

- Mt 2790 (Isonniementie) / mt 13353 (Ratikyläntie) liittymä
- Mt 2790 (Kihniöntie), keskustan alueen liittymä-, pysäköinti- ja tienylitysjärjestelyt
- Mt 2790 (Kihniöntie) / Kettukalliontie liittymä (koulun liittymä)
- Vt 23 / mt 13342 (Kuruntie) liittymä

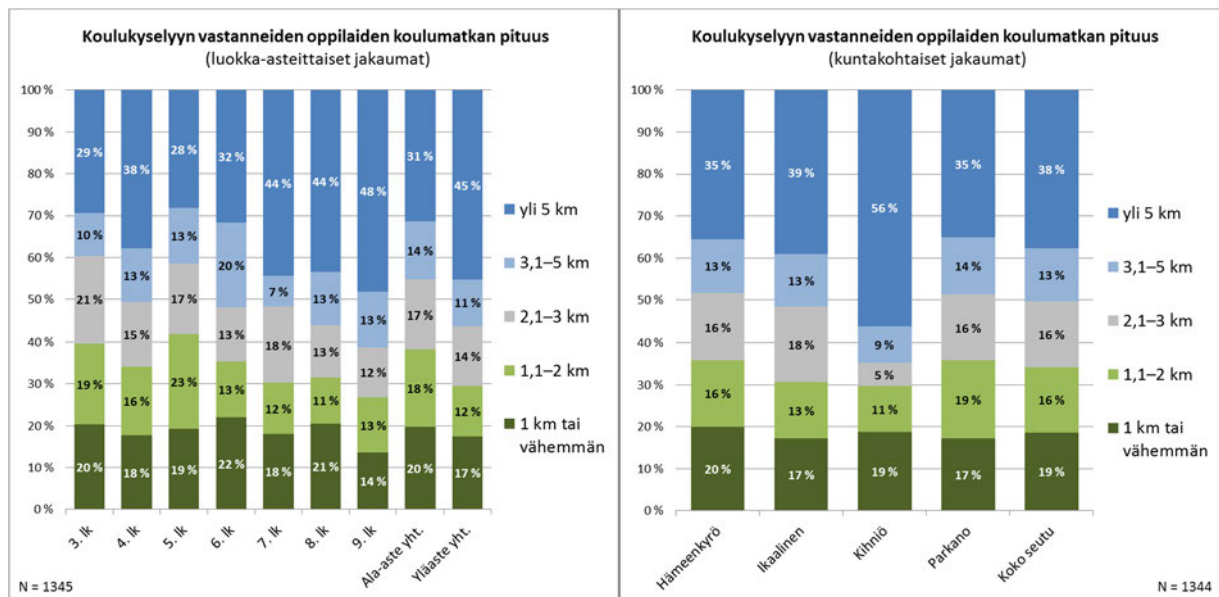
Parkano

- Koulukatu / Koulukuja liittymä
- Parkanontie / Keskuskatu liittymä
- Vt 3 / Keskuskatu liittymä
- Niementie / Kärkkäisenkatu / Rantalankatu liittymä

Koulukysely: Turvavälineiden käytössä petrattavaa ja mopoautot mielletään liian turvallisiksi

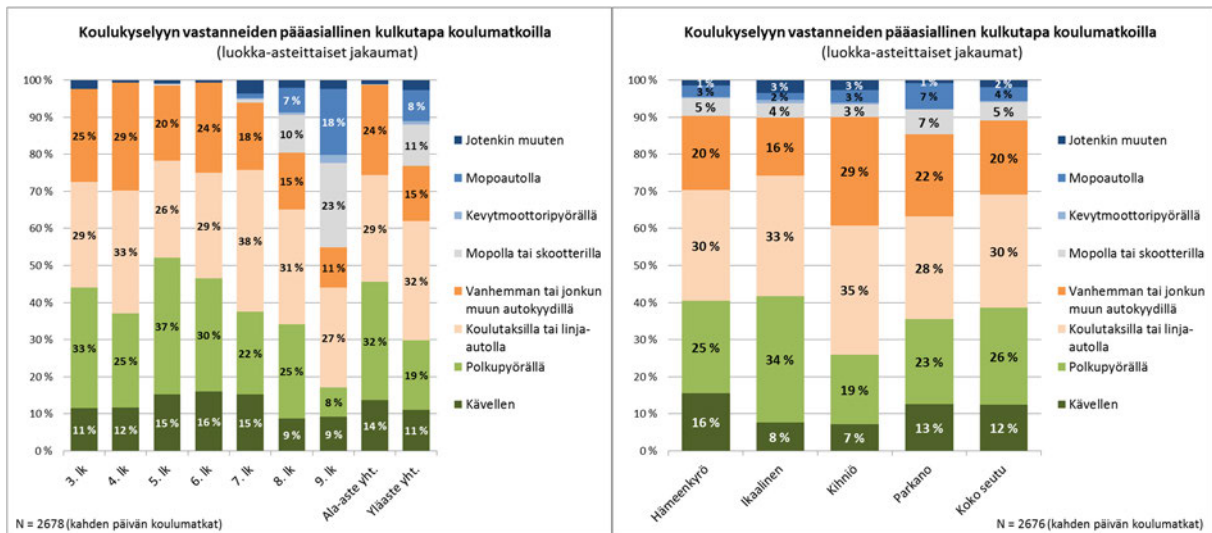
Luoteis-Pirkanmaan alueen liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimiseen liittyvä koulukysely järjestettiin keväällä 2015. Kyselyllä kartoitettiin koululaisten liikkumisen ja liikkumiskäyttäytymisen ominaispiirteitä sekä kokemuksia ja mielipiteitä liikenteestä, liikenneturvallisuudesta, liikenneympäristöstä ja liikenneturvallisuu- den parantamiskeinoista. Kysely toteutettiin samanaikaisesti kaikissa alueen peruskouluissa 3.–9.luokkai- sille. Kyselyyn vastasi yhteensä 1 357 koululaista, mikä on noin 70 % kaikista seudun 3.–9.-luokkalai- sista.

Koulukyselyn perusteella alakoululaisilla on hieman lyhyemmät koulumatkat kuin yläkoululaisilla, mutta ero melko pieni (kuva 10). Koko seudulla alakoululaista 38 %:lla on lyhyt alle 2 km koulumatka. Kihniössä on selvästi muita kuntia pidemmät koulumatkat, kun taas muissa kunnissa tulokset ovat hyvin samansuun- tai- set. Kihniötä lukuun ottamatta noin puolet peruskoululaisista asuu hyvällä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä (alle 3 km) koulustaan.



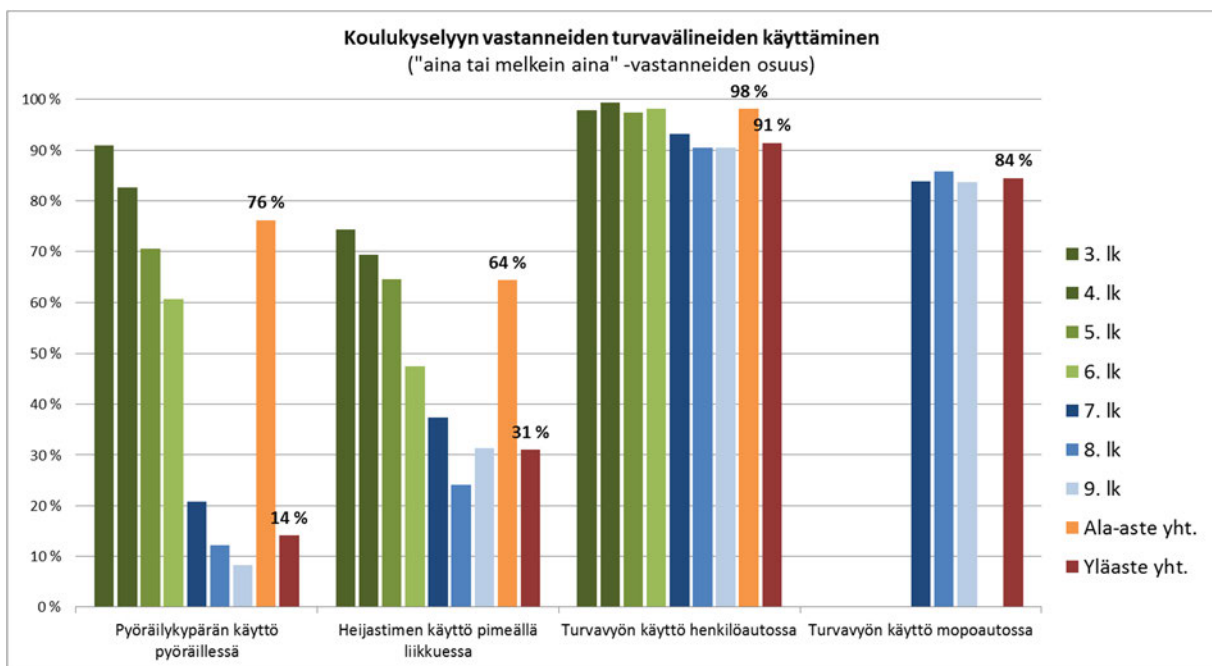
Kuva 10. Luoteis-Pirkanmaan peruskoululaisten koulumatkan pituus luokka-asteittain ja kunnittain (lähde: koulukysely 2015).

Alakoululaisista kävellen kouluun saapuu 14 %, pyörällä 32 %, koulukuljetuksella 29 % ja vanhempien kyydissä 24 % (kuva 11). Ylä-asteella mopo, skootteri ja nykyään myös entistä enemmän mopoauto ottavat yli 20 % kulkumuoto-osuuden koulumatkoista, mikä luonnollisesti näkyy erityisesti 9.-luokkalaisten kulkemi- sessa. Polkupyörän käyttö koulumatkoilla laskee voimakkaasti yläasteelle saavuttaessa. Kunnittaisessa vertailussa erottuu ikaalilaisten runsas pyöräilyn osuus (ja pieni kävelyn osuus) sekä hämeenkyröläisten muuta seutua vilkkaampi pyöräily. Koko seudulla kävellen tai pyörällä koulumatkansa liikkuu 38 %. Huomi- onarvoista on se, että 55 % alakoululaista asuu hyvällä pyöräilyetäisyydellä koulustaan, mutta vain 46 % kulkee koulumatkansa jalan tai pyörällä.



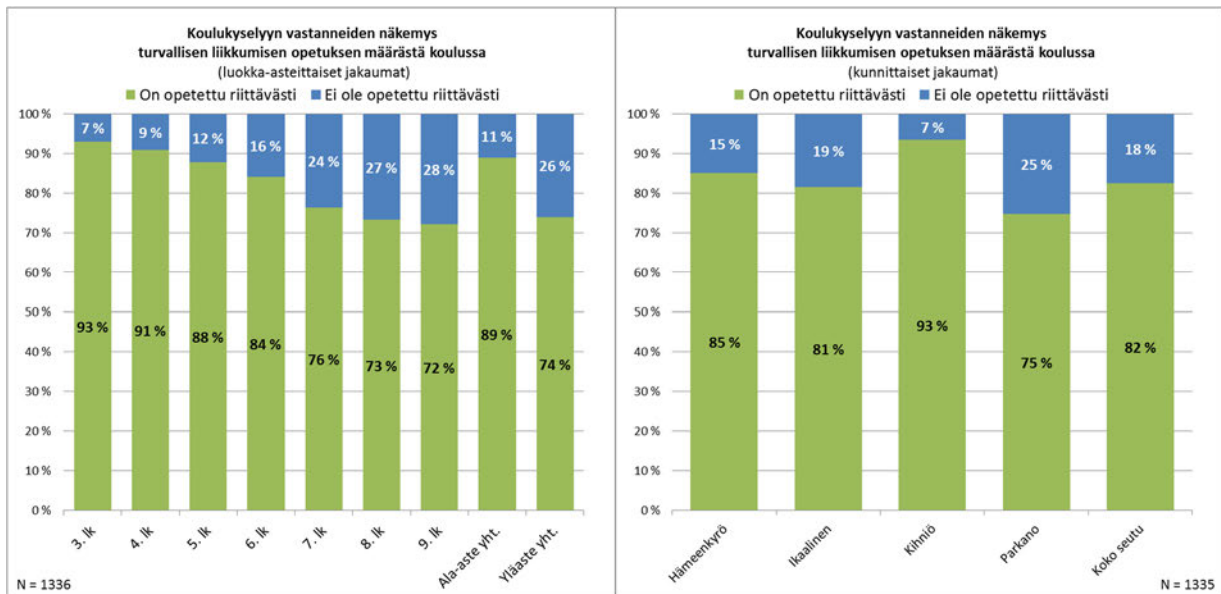
Kuva 11. Luoteis-Pirkanmaan peruskoululaisten pääasiallinen kulkutapa koulumatkoilla luokka-asteittain ja kunnittain (lähde: koulukysely 2015).

Kyselyn perusteella turvavälineiden käyttö laskee erittäin hälyttävästi ikävuosien myötä, erityisesti yläasteelle siirryttäessä (kuva 12). Yläkoululaisista 68 % ei käytä koskaan pyöräilykypärää, 69 % ei käytä usein heijastinta ja vain 60 % käyttää aina mopoautoissa turvavyötä. Alakoululaisista vain 78 % ja yläkoululaisista vain 67 % käyttää aina turvavyötä matkustaessaan henkilöautolla. Myös heijastin tulisi olla automaattinen turvaväline koululaisilla; nyt käyttö laskee merkittävästi iän myötä.



Kuva 12. Luoteis-Pirkanmaan peruskoululaisten turvavälineiden käyttö (lähde: koulukysely 2015).

Kyselyn perusteella nuorimmille alakoululaisille opetetaan riittävästi liikennesääntöjä, mutta mitä vanhemmaksi koululainen tulee, sitä enemmän hän omasta mielestään kaipaava opetusta turvallisessa liikkumisessa (kuva 13). Hälyttävää on myös se, että alakoululaisista 29 % ei ole keskustellut turvallisesta liikkumisesta vanhempiensa kanssa. Puutteellisesta vanhempien ohjeistuksesta huolimatta koulumatkan koetussa turvallisuudessa ei ole ala- ja yläkoululaisten kesken mainittavaa eroa: alakoululaisista 91 % ja yläkoululaisista 93 % pitää koulumatkaansa turvallisena.



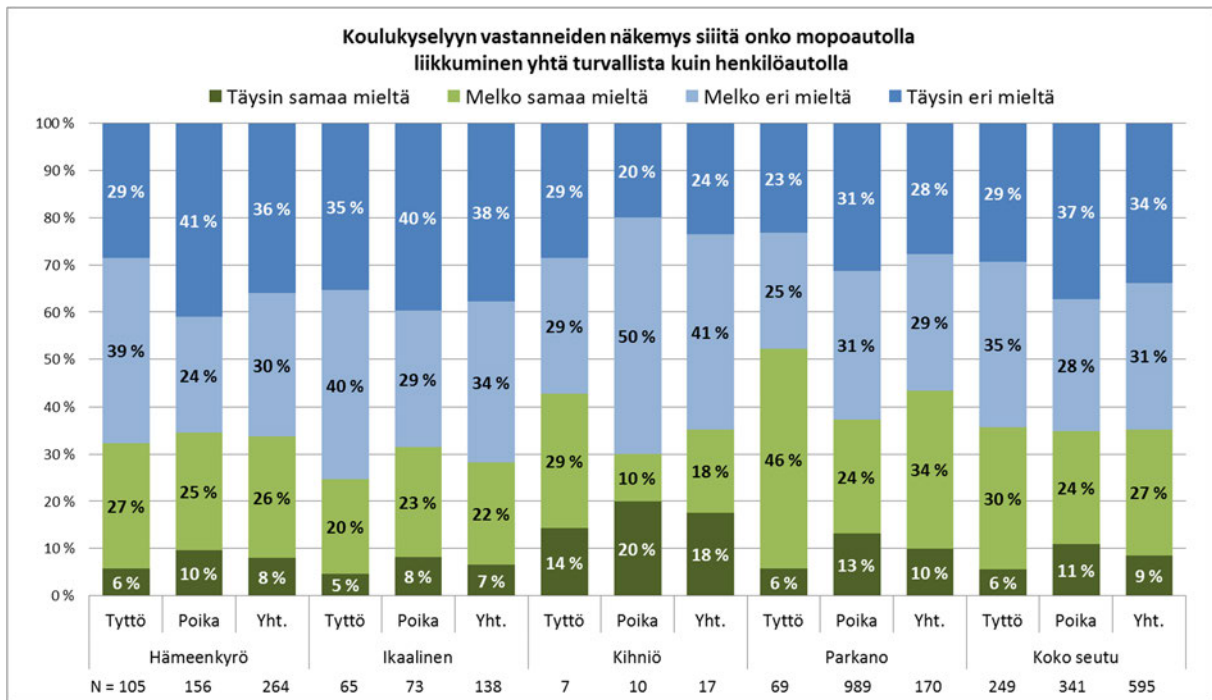
Kuva 13. Luoteis-Pirkanmaan peruskoululaisten mielipide siitä onko turvallisuudesta keskusteltu riittävästi koulussa (lähde: koulukysely 2015).

Mopoliijoiden liikenneonnettomuudet olivat koko Suomessa noin vuoteen 2011 saakka voimakkaassa kasvussa, minkä johdosta koulukyselyn yhtenä tavoitteena oli kartoittaa seudun yläasteelaisten näkemyksiä mopoliijoiden ja myös mopoautoilijoiden liikenneturvallisuudesta. Yläkoululaisista peräti 41 % kertoi omistavansa mopon ja lisäksi 21 % ajaneensa mopolla vaikkei mopoa omista. Mopoauton kertoi omistavansa 10 % yläkoululaisista.

Vastauksia koulukyselyn kysymykseen: ”Nuorille mopoliijoille ja mopoautoilijoille sattuu paljon liikenneonnettomuuksia. Miten tilannetta voisi mielestäsi parantaa?”

- Ajakaa hiljempaa
- Nostetaan nopeuksia niin ei jää muiden jalkoihin
- Mopoille ainakin voisi tehdä lain, minkä mukaan mopolla saa ajaa 65 km/h, jolloin virittäminen ja poliisia pakoon ajot pienenisivät sekä kustannukset pienenisivät mopoliijalle.
- Virittämisen mahdollisuus tehtäisiin vaikeammaksi, vakavemmat rangaistukset
- Enemmän teorialunteja
- Antaa luentoja kyseisestä aiheesta
- Ei esitä kavereille
- Pitäisi olla varovaisempi ja keskittyä liikenteeseen eikä pelleillä
- Eivät leikkisi teiden ritaria
- Nuorten pitäisi ajaa rajoitusten mukaan ja jättää turhat pelleilyt ja esitykset pois liikenteessä
- Olisi omat tiet mopoille ja mopoautoille
- Valmistaa mopoautot vahvemmasta materiaalista
- Mopokortinhintaa alemmaksi, ni kukaa ei ajelis ilma sitä, ja sais sitä koulus koulutust
- Noudattamalla liikennesääntöjä ja käyttämällä suojarusteita, esim. kypärää

Kyselyn perusteella mopoliijoiden suurin liikennekäyttötymisongelma on ylinopeudet, temppeilu muun liikenteen seassa, ajaminen kevyen liikenteen väylillä ja kypärättömän kyyditseminen. Yläkoululaisista 12 % kertoo joutuneensa onnettomuuteen mopolla ja 11 % mopoautolla. Kyselyn hälyttävimpänä tuloksena voidaan pitää sitä, että 36 % yläkoululaisista on täysin samaa tai melko samaa mieltä siitä, että mopoautolla liikkuminen on yhtä turvallista kuin henkilöautolla (kuva 14).



Kuva 14. Luoteis-Pirkanmaan peruskoululaisten näkemys mopoautolla liikkumisen turvallisuudesta (lähde: koulukysely 2015).

Vastauksia koulukyselyn kysymykseen: ”Mopoautolla liikkuminen on mielestäni yhtä turvallista kuin henkilöautolla, perustele halutessasi vastaustasi”

- Koska mopoauto on semmoinen muovilaatikko
- Se muovikoppa jää kakkoseks kaikes
- Mopoautot on todella heikkoja
- Se on vain hentoinen auto
- Liian hidas liikenteeseen
- Se kaatuu helposti
- Mopoauto ei kestä iskuja, kuljettaja kuolee tai loukkaantuu vakavasti
- Autoilijat ei kohtelee mopoautoja hyvin
- Nopeusrajoitukset ovat erilaisia, ja se aiheuttaa haittaa liikenteelle, lisäksi mopoautot kestävät huonommin esim. kolareita
- Turvallisuus riippuu mielestäni täysin kuljettajan ajo- ja havainnointitaidoista. Toki mopoauto on kevyempirakenteinen kuin henkilöauto, joten siinä mielessä se on vaarallisempi kuin henkilöauto
- Mopoauto on yhtä turvallinen mutta se on vaan henkilöautoa pienempi. Mutta neljä pyörää sama asia.
- Koska ne on melkein saman moisia kun henkilöautotkin
- Riippuu täysin kuskista
- Kyllä mautotkin kestää jonku verran
- Yhtä turvallista se on jos ajaa turvallisesti

2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila

Kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaa kartoitettiin työn aikana eri hallintokunnille suunnatulla kyselyllä, koulujen rehtoreille suunnatulla kyselyllä sekä kuntakohtaisesti pidetyissä keskustelutilaisuuksissa. Lisäksi päätöksentekijöiden näkemyksiä liikenneturvallisuustyöstä kartoitettiin erillisellä kuntien luottamushenkilöille suunnatulla kyselyllä. Alla on esitetty kartoituksen keskeisiä havaintoja:

Liikenneturvallisuustyön koordinointi

- Seudun kunnissa ei ole säännöllisesti kokoontuvia liikenneturvallisuustyöryhmiä. Liikenneturvallisuustyöryhmien perustamiseen suhtaudutaan kuitenkin positiivisesti ja yhteistyön koordinoinnin tarve tiedostetaan. Mahdollisuuksien mukaan tavoitteena tulisi olla jo olemassa olevien poikkihallinnollisten työryhmien hyödyntäminen.

Liikenneturvallisuus toimintaa ohjaavissa strategioissa

- Hyvinvointikertomus nähdään luontevaksi paikaksi käsitellä myös liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtävää työtä. Liikenneturvallisuusasioita voidaan käsitellä myös muissa poikkihallinnollisissa, etenkin eri ikäryhmien hyvinvoinnin edistämiseen tähtäävissä, strategioissa.
- Esi- ja perusopetuksen opetussuunnitelmien valtakunnallisten perusteiden sekä varhaiskasvatuksen valtakunnallisten perusteiden uudistus tarjoavat mahdollisuuden liikennekasvatuksen aseman vahvistamiselle osana päivähoiton arkea. Liikenneturvallisuusasiat voidaan sisällyttää myös koulu- ja opiskeluterveydenhuollon suunnitelmaan.

Osaamisen kehittäminen

- Eri henkilöstöryhmille (neuvola- ja kouluterveydenhoitajat, päivähoitajat, opettajat, nuorisotyöntekijät, vanhusten parissa työskentelevät, jne.) ei ole järjestetty perehdytystä liikenneturvallisuustyöhön, mutta sellaiset ovat erittäin tervetulleita. Kolmannen sektorin toimijoiden huomioiminen näiden tilaisuuksien järjestämisessä koettiin tärkeäksi. Näin edistetään yhteistyötä ja yhteisvastuuta.



Liikenneturvallisuus eri hallintokuntien arjessa

- **Neuvoloissa** liikenneasioita sivutaan jokseenkin säännöllisesti tarkastusten ja perhevalmennuksen yhteydessä. Vanhempien kanssa keskustellaan mm. turvakaukaloista ja -istuinista ja laajemmin eri teemoista 4. ikävuoden tarkastuksessa. Käytössä on erilaisia materiaaleja, kuten julisteita ja Lapsi liikenteessä -aineistoja on yleisesti käytössä. Liikenneturvan materiaalit tunnetaan varsin hyvin.
- **Varhaiskasvatuksessa** liikennekasvatus sisältyy arkiseen toimintaan, leikkeihin, peleihin ja retkiin. Heijastinliivit ovat yleisesti käytössä. Liikenneasiat ovat korostuneesti esillä etenkin esikoululaisten kanssa. Liikenneturvallisuudesta keskustellaan myös lasten vanhempien kanssa, mutta tätä voisi petrata. Liikenneturvan aineistot ovat jääneet osin vieraiksi ja hyödyntämättä. Liikenneympäristön ongelmat liittyvät suurelta osin saattoliikenteeseen ja sen osalta tehdään yhteistyötä teknisen toimen kanssa. Vaikeampi on ollut vaikuttaa vanhempien toimintaan.
- **Koulujen** osalta liikennekasvatustyö toteutuu parhaiten alakouluissa, joskin koulujen välillä on suuria eroja. Aktiivisissa kouluissa liikenneasioita käsitellään säännöllisesti vuoden aikaan liittyviä teemoja esille tuoden. Koululla on myös teemapäiviä (pyöräretkiä, tapahtumia) ja yhteistyötä poliisin kanssa. Myös liikenneturvallisuusviikon viettäminen on monella koululla joka syksyinen perinne. Liikenneturvallisuudesta ja liikkumisen pelisäännöistä keskustellaan myös vanhempainilloissa tai Wilman välityksellä. Koulumatkojen turvallisuuteen liittyvistä asioista voitaisiin keskustella säännöllisemmin.
- **Yläkoulun** puolella liikenneasioiden käsittely on melko vähäistä ja usein liikenneaiheiden kanssa tekemisiin joutuvat ainoastaan ne nuoret, jotka ajavat mopo- ja/tai ajokortin (kouluterveydenhuollossa tehdään kahdeksannella luokalla nuorisoterveystodistus mm. mopo- ja kevarikorttia varten).
- Liikenneturvallisuusasiat ovat keskeisesti esillä myös **koulukuljetusten** järjestelyissä ja ohjeissa. Liikenneturvallisuusongelmat liittyvät usein koulujen saattoliikennejärjestelyiden ja pysäkkien turvallisuuteen (ml. lasten käyttäytyminen pysäkeillä). Kuljettajien osalta toiminta on pääosin moitteetonta, mutta aina silloin tällöin tulee sanomista turvavyön käytöstä ja puhelimen käytöstä ajon aikana.
- **Kouluterveydenhoidossa** liikenneturvallisuusasioista keskustellaan tarkastusten yhteydessä ja Liikenneturvan aineistot jokseenkin tuttuja ja käytössä. Liikenneturvallisuusasioiden käsittely voisi kuitenkin olla nykyistä vahvemmin esillä, etenkin laajojen tarkastusten yhteydessä. Haasteena on kuitenkin rajallinen aika. Liikenneturvallisuusasioita sivutaan myös kolmen vuoden välein tehtävissä kouluyhteisön ja -ympäristön terveellisyyden ja turvallisuuden tarkastuksissa. Lisäksi liikenneasioista keskustellaan moniammatillisissa opiskeluhuoltotyöryhmissä.
- **Nuorisotyön** arjessa liikenneturvallisuusasioihin törmätään jatkuvasti. Asioihin puututaan mahdollisuuksien mukaan, usein suoraan nuorten kanssa keskustellen. Myös vanhempien suuntaan ollaan yhteyksissä, jos jonkun nuoren toiminta liikenteessä sitä edellyttää. Ikaalisissa nuorisotoimen liikenneturvallisuustoiminta on ollut poikkeuksellisen aktiivista (mopokursseja 8. luokkalaisille, liikenneturvallisuusteemailtoja, teema esillä hyvinvointitapahtumassa, nuorisovaltuustossa ja vanhempainilloissa, jne.). Toiminnan tukena käytetään sekä Ehyt ry:n että Liikenneturvan materiaaleja ja kouluttajia.
- **Liikuntapalveluissa** toiminnan pääpaino on luonnollisesti ollut kävelyn ja pyöräilyn (arkiliikunta) edistämiseen liittyvässä toiminnassa eri ikäryhmien parissa. Kokemuksia on etenkin erilaisista pyöräilyyn liittyvistä haastetempauksista, tapahtumista ja kävely- ja pyöräretkistä.
- Työmatkojen ja työasiamatkojen liikenneturvallisuusasioiden käsittely osana kunnan **työsuojelutoimintaa** ja työhyvinvoinnin edistämistä kaipaa vahvistusta. Ensivaiheessa liikkeelle voidaan lähteä tiedotuksellisin keinoin.
- **Vanhus- ja vammaispalveluissa**, vanhusneuvostoissa, vammaisneuvostoissa, järjestöissä ja palvelu-/päiväkeskuksissa liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyviä asioita sivutaan keskusteluissa usein. Liikenneturvan aineistot ja koulutuspalvelut koetaan osin vieraiksi. Esteettömyyselävitysten laatiminen koetaan tarpeelliseksi monessa kunnassa. Liikenneturvallisuusasioiden käsittely vammaisten henkilöiden keskuudessa koetaan tärkeäksi, mutta materiaalit puutteellisiksi.

Päätäjät korostavat liikenneturvallisuusasioiden huomioimista kaavoituksessa sekä elinikäisen liikennekasvatustyön tärkeyttä

Luoteis-Pirkanmaan seudun kuntien luottamushenkilöille toteutettiin työn aikana kysely, jossa kysyttiin heidän näkemyksiä ja mielipiteitä kunnallisesta liikenneturvallisuustyöstä. Alla on esitetty kooste kyselyn keskeisimmistä vastauksista.

Keskeisimmät liikenneturvallisuusongelmat

- Valtatien 3 heikko liikenneturvallisuus, erityisesti liittymät
- Ihmisten välinpitämättömyys ja asenteet liikenteessä
- Pyöräteiden huono kunto tai puuttuminen
- Huonokuntoiset tiet, kunnossapidon ongelmat
- Rattijuopot ja ylinopeudet
- Joukkoliikenteen heikko tila
- Mopopautot muun moottoriliikenteen seassa

Tärkeimmät liikenneturvallisuustyön osa-alueet (kysymys oli valmiiksi strukturoitu)

- Liikkumisen ja liikenneturvallisuuden huomioiminen kaavoituksessa
- Elinikäinen liikennekasvatustyö kunnan palveluissa
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen
- Liikkumisen ja liikenneturvallisuuden huomioiminen palveluverkon suunnittelussa
- Yleinen tiedottaminen liikenneturvallisuusasioista

Omat mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuutta

- Liikenneasioita useammin keskusteltavaksi lautakunnissa ja hallituksissa
- Erilaisten päätösten liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi
- Paikallisten yritysten ja yhdistysten aktivointi liikenneturvallisuustalkoisiin
- Liikenneturvallisuus osaksi kaupunkistrategiaa ja hyvinvointisuunnitelmien painopistealueeksi
- Määrärahojen tasoon vaikuttaminen talousarviota valmisteltaessa ja siitä päätettäessä: yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuustyöhön tulisi varata vuosittainen määräraha

Ideoita kunnan työntekijöiden liikenneturvallisuuden edistämiseen (kunta työnantajana)

- Valistusta, tietoisuutta ja tempauksia
- Kannustimia käyttöön: työsuhdepolkupyörät, työsuhdeliput joukkoliikenteeseen, joustoa työaikoihin, jakamalla heijastimia, kypäröitä, liukuesteitä kenkiin, pyörävaloja, jne.
- Työmatkaliikkuminen käsittelyyn hyvinvointityöryhmässä

Yhteenveto: Liikenneturvallisuuden nykytilanne Luoteis-Pirkanmaalla

Liikenneturvallisuus

- Henkilövahinko-onnettomuuksien kokonaismäärä on selvässä laskussa. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää ei ole onnistuttu vähentämään.
- Asukaslukuun suhteutettuna seudulla tapahtuu enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin maassa keskimäärin. Myös onnettomuuksien vakavuusaste on keskimääräistä korkeampi.
- Henkilövahinko-onnettomuuksista valtaosa tapahtuu taajama-alueiden ulkopuolella, maanteiden osuus henkilövahinko-onnettomuuksissa on noin 80 %.
- Valtatiellä 3 tapahtuu reilu kolmannes seudun henkilövahinko-onnettomuuksista ja noin 70 % kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista.
- Mopoilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat uhreista viidenneksen, mikä on korkeampi kuin maassa keskimäärin. 15–17-vuotiaat ja 18–24-vuotiaat ovat suurimpia riskiryhmiä.
- Valtatiellä 3 on suurimmat onnettomuuskasaumat, katuverkolla ei ole merkittäviä kasaumia.
- Taajamissa ongelmina ovat mopo-, jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet, pääteillä yksittäis- ja kohtausonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla yksittäisonnettomuudet.
- Liikenneonnettomuuksista aiheutuu kunnille vuosittain noin neljän miljoonan euron kustannukset.

Koettu turvallisuus (asukas- ja koulukysely)

- Seudun liikenneturvallisuustilanne saa tyydyttävän arvosanan. Riskialteimpina liikkujaryhminä pidetään alakouluikäisiä, iäkkäitä ja nuoria.
- Pahimmiksi liikennekäyttäytymisen ongelmiksi asukkaat kokevat ylinopeudet, heijastimen käyttämättömyys, liian lyhyet turvavälit, varomattomat ohitukset ja autoilijoiden suojatiekäyttäytymisen.
- Jalankulun ja pyöräilyn osalta tyytymättömyyttä aiheuttavat väylien kunto, talvikunnossapito ja tienylitysten turvattomuus. Joukkoliikennepalvelut saavat kauttaaltaan heikkoja arvosanoja.
- Autoilun olosuhteiden osalta eniten tyytymättömyyttä aiheuttaa teiden ja katujen kunto ja kunnossapidon taso. Myös koulujen ja päiväkotien saattoliikennejärjestelyissä on parannettavaa.
- Turvavälineiden käyttö laskee dramaattisesti ikävuosien myötä. Erityisesti pyöräilykypärän käyttö on todella heikkoa yläkoululaisilla. Hälyttävää on myös halvimmän turvalaitteen – heijastimen – heikko käyttöaste.
- Yläkoululaiset kaipaavat omasta mielestään lisää liikennesääntöjen opetusta: mitä vanhemmaksi oppilas tulee, sitä enemmän kaivataan opetusta.
- Yläkoululaisista yli kolmannes on täysin samaa tai melko samaa mieltä siitä, että mopoautolla liikkuminen on yhtä turvallista kuin henkilöautolla.
- Vastaajista 12 % oli joutunut onnettomuuteen mopolla tai moottoripyörällä ja 11 % mopoautolla.

Kuntien liikenneturvallisuustyö

- Seudun kunnissa ei ole säännöllisesti kokoontuvia liikenneturvallisuustyöryhmiä, mutta yhteistyön koordinoinnin tarve tiedostetaan. Sopivin tapa pitää sopia kuntakohtaisesti.
- Liikenneturvallisuus voidaan ja pitää kytkeä moniin kunnissa laadittaviin strategioihin.
- Liikennekasvatus eri hallintokunnissa on jokseenkin hyvällä mallilla. Parannettavaa tai hienosäädettävää löytyy kuitenkin arjen toimintatavoissa ja toiminnan säännönmukaisuudessa.
- Kunnan eri henkilöstöryhmille ja kolmannen sektorin toimijoille suunnatut liikenneturvallisuustyön perehdyttämistilaisuudet ovat tervetulleita ja auttavat arjen toimintatapojen kehittämisessä.
- Päätäjien mielestä kuntien liikenneturvallisuustyöhön tulisi varata vuosittainen määräraha.

3. Visio, tavoitteet ja painotukset

3.1 Liikenneturvallisuusvisio ja pitkän aikavälin linjaukset

Luoteis-Pirkanmaan seudulle asetetun liikenneturvallisuusvision lähtökohtana on valtakunnallinen visio, joka on kirjattu myös Pirkanmaan maakunnan vuonna 2011 laadittuun liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Vision rinnalle ja sen pyrkimyksiä konkretisoimaan on kuvattu myös pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyön linjaukset. Keskeisenä valtakunnallisena tavoitteena, niin liikenneturvallisuustyössä kuin liikennepolitiikassa laajemminkin, on lisätä kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuutta liikkumisessa. Tämä tavoite tukee myös liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista.

Liikenneturvallisuustyön visio:

**Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Liikkuminen on vastuullista ja se koetaan turvalliseksi.**

Liikenneturvallisuustyön pitkän aikavälin linjaukset:

Vastuullisen ja turvallisen liikkumisen valinnat

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ja -tiedotuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja.
- Säännöllisellä viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään ihmisten tietämystä liikenneturvallisuusasioista sekä tuetaan ihmisten myönteistä suhtautumista liikenteen turvallisuuteen.
- Säännöllisellä liikenteen valvonnalla ylläpidetään korkeaa kiinnijäämisriskiä. Valvontaa kohdistetaan nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin.
- Eri ikä- ja liikkujaryhmien parissa työskentelevien osaamisesta ja motivaatioista liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan koulutuksin ja tietoisuudella.

Turvallinen ja toimiva liikennejärjestelmä

- Eri kulkumuotojen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoituksessa ja palveluverkkosuunnitelmissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa.
- Liikenneympäristön ratkaisut ovat esteettömiä sekä ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen kulkutavasta riippumatta.
- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita sekä joukkoliikennepalveluja kehitetään siten, että näiden kulkutavojen käyttö koetaan helpoksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi.
- Suunnitelmien auditointimenettelyjä kehitetään liikenneturvallisuuden edistämisen näkökulmasta.

Yhteistyötä ja vastuunkantoa

- Liikenneturvallisuustyötä tehdään laajassa yhteistyössä ja koordinoitusti.
- Paikallisten toimijoiden resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti.
- Kunnissa turvallisen ja vastuullisen liikkumisen edistäminen on integroitu eri toimialojen tavoitteisiin, arjen toimintatapoihin ja toimintaresursseihin.

3.2 Tavoitteet ja painopistealueet vuoteen 2025

Valtakunnallisena tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden paraneminen siten, että vuonna 2020 liikennekuolemien määrä on puolittunut ja liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähentynyt neljänneksellä vuoden 2010 tasoon verrattuna. Luoteis-Pirkanmaan seudulle asetetuissa tavoitteissa on huomioitu nykyinen onnettomuuskehitys ja onnettomuuksien tavoitevuodeksi on valittu 2025, johon suunnataan vuoden 2020 valtakunnallisen välitavoitteen kautta. Lähtötasoksi on valittu vuosien 2009–2011 onnettomuuksien keskiarvo. Liikenneonnettomuuksien kokonaismääriä koskevien tavoitteiden lisäksi suunnitelmassa on asetettu seitsemän painopistealuetta, joiden tarkoituksena on kohdentaa lähivuosien liikenneturvallisuustyö kaikista akuuteimpiin haasteisiin.

Liikenneturvallisuustavoitteet vuoteen 2025:

Kukaan ei kuole liikenteessä Luoteis-Pirkanmaan seudulla

- Liikennekuolemien ”nollatasoon” päästään vuonna 2025: liikennekuolemien viiden vuoden keskiarvo on mahdollisimman lähellä nollaa.

Liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti

- Vuonna 2025 liikenteessä loukkaantuu enintään 33 henkilöä (lähtötaso 52).

1. Liikenneturvallisuustyön perusasiat kuntoon

- Moniammatillista yhteistyötä
- Osaava ja motivoitunut henkilöstö
- Näkyvää viestintää
- Laadukasta liikenteen ja maankäytön suunnittelua

2. Tietoisen riskinoton vähentäminen

- Rattijuoppoudesta eroon
- Ylinopeudet kuriin
- Tarkkaavaisuutta liikenteeseen
- Turvalaitteet laajamittaisesti käyttöön

3. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen

- Suojatiet nimensä veroisiksi
- Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle
- Resursseja jalankulku- ja pyöräteiden ylläpitoon

4. Eroon onnettomuskasaumista ja riskiliittymistä

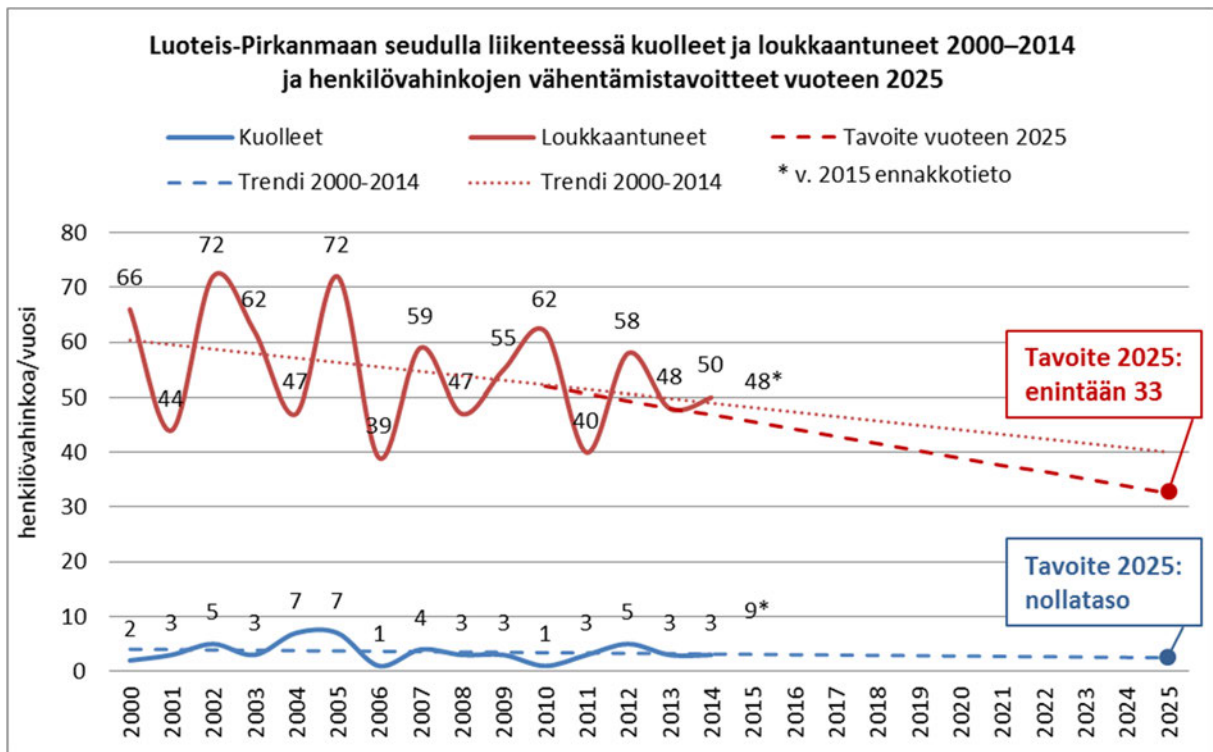
5. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen

- Koulujen liikennekasvatus suunnitelmalliseksi ja jatkuvaksi
- Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatuksessa
- Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön
- Turvallisesti mopolla ja mopoautolla

6. Työmatkojen turvallisuuden parantaminen

7. Iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien turvaaminen

- Huolehditaan ikäihmisten ajokunnosta
- Turvallisesti kävellen ja pyörällä



Kuva 15. Liikennekuolemien ja loukkaantumisten vähentämistavoite Luoteis-Pirkanmaalla vuoteen 2025.



4. Toimenpiteet

4.1 Liikenneturvallisuustyön perusasiat kuntoon

Moniammatillista yhteistyötä

Kunnissa tehtävän liikenneturvallisuustyön tavoitteena on, että toiminta tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää, että kunnan eri toimialat, päättäjät sekä keskeiset sidosryhmät ovat kattavasti mukana liikenneturvallisuustyössä ja ottavat liikenneturvallisuuden huomioon omassa toiminnassaan. Kunnan liikenneturvallisuustyössä on tärkeää keskittyä konkreettiseen paikallistason toiminnan suunnitteluun eli liikennekasvatuksen rutiinien kehittämiseen eri toimialoilla, alueen järjestöjen ja yhteisöjen aktivoimiseen liikennekasvatusuudessa sekä liikenneturvallisuusasioiden näkyväksi tekemiseen mediassa ja paikallisissa tapahtumissa. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisessa liikkeelle kannattaa lähteä hyvästä suunnittelusta (kaavoitus, liikennesuunnitelmat) sekä pienistä kustannustehokkaista toimenpiteistä.

Liikenneturvallisuussuunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan ja tavoitteiston seudun kuntien jatkuvalle liikenneturvallisuustyölle. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että ilman aktiivista asioiden edistämistä hyvätkin suunnitelmat jäävät toteutumatta. Näin siitäkin huolimatta, että liikenneturvallisuuden edistäminen on yleisesti tärkeänä pidetty ja hyväksytty tavoite. Haasteena on toteutusvastuun jakautuminen monelle toimijalle, ja viime kädessä liikkujalle itselleen.

Kunnan liikenneturvallisuustyön koordinoimiseksi ja pitämiseksi aktiivisena suunnitelman valmistumisen jälkeen on useita eri keinoja. Valtakunnallisena ja myös maakunnallisena tavoitteena on liikenneturvallisuustyön edistäminen paikallistasolla poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Liikenneturvallisuustyöryhmien työ on ennen kaikkea koordinoivaa; tavoitteiden asettamista, seuranta ja tehtävien jakamista edelleen yksiköihin ja sidosryhmiin. Työryhmätoiminnan merkittävimpiä etuja on liikenneturvallisuustyön pitäminen aktiivisena ja ajantasaisena kunnan eri toimialoilla, suunnitelmallinen toiminta ja selkeämpi vastuunjako. Liikenneturvallisuustyön koordinoimista voidaan toteuttaa myös osana kunnan hyvinvointityötä, turvallisuustyötä tai erillisten seurantalaverien kautta.

Ratkaisevaa on myös kuntajohdon sitoutuminen ennaltaehkäisevään liikenneturvallisuustyöhön ja sen resursointiin eri toimialoilla. On tärkeää, että liikenneturvallisuuden edistäminen ei jää irralliseksi tavoitteeksi, vaan turvallisuutta edistävät tehtävät nivotaan osaksi kunnan perustoimintaa ja sisällytetään eri toimialojen toimintaa linjaaviin asiakirjoihin.

Liikenneturvallisuustoimija Luoteis-Pirkanmaan kuntien avuksi

Viime vuosina on yleistynyt niin sanottu liikenneturvallisuustoimijamalli. Kyseessä on ulkopuolinen asiantuntija (konsultti), joka tukee, neuvoa ja opastaa kuntia ja kuntien eri hallintokuntia käytännön liikenneturvallisuustyössä eli liikenneturvallisuussuunnitelmien toimeenpanossa. Ulkopuolinen asiantuntijaresurssi on usein tarpeen etenkin liikennekasvatukseen, koulutukseen, tiedotukseen ja seurantaan liittyvien tehtävien aktivoimisen osalta. Seudullisesti tai maakunnallisesti toteutettujen liikenneturvallisuustoimijamallien tarkoituksena on myös lisätä kuntien välistä yhteistyötä ja synergiaa liikenneturvallisuustyön toimissa. Liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin kuuluukin mm. tiedon- ja kokemusten välittäminen eri toimijoiden (ja eri toimintatasojen) välillä. Toimijalla on keskeinen rooli myös ELY-keskuksen ja kuntien välisenä yhdyshenkilönä. Suunnitelman laadinnan aikana Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kihniö, Parkano ja Pirkanmaan ELY-keskus päättivät pilotoida liikenneturvallisuustoimijamallia vuoden verran suunnitelman valmistumisesta.

Osaava ja motivoitunut henkilöstö

Kunnan henkilöstölle säännöllisesti järjestettävät perehdyttämiskoulutukset tai tietoiskut auttavat pysymään ajan hermolla ja sisäistämään liikennekasvatustyön osaksi omaa arjen työnkuvaa. Kunta voi järjestää koulutuksia myös sidosryhmien edustajille (esim. koululaiskuljettajille). Koulutusten tavoitteena on vahvistaa toimijoiden liikennekasvatusosaamista, motivoida liikennekasvatusasioiden käsittelyyn ja aktivoida toimintaan konkreettisten toimintamallien avulla. Koulutusten kautta tutuksi tulevat ko. liikkujaryhmän onnettomuuksien erityispiirteet, liikennesäännöt, turvalaiteasiat, kasvatustyön ja viestinnän sisällöt, arjen toimintatavat sekä erilaiset valmiit materiaalit. Kunnan eri hallintokuntien yksiköiden tehtäväkenttää ja toimintatapoja on havainnollistettu liitteessä 2.

Näkyvää viestintää

Liikenneturvallisuusviestintää kutsutaan monilla eri nimillä: tiedotus, valistus, opastus, tempaukset, kampanjointi ja markkinointi. Toiminnan tavoite on kuitenkin yhteinen eli ihmisten käyttäytymisessä pyritään saamaan aikaan muutoksia, jotka edistävät turvallista käyttäytymistä liikenteessä, ehkäisevät onnettomuuksia tai vähentävät niiden seurauksia. Liikenneturvallisuusviestinnän tavoitteena voi olla lisätä tietoa ja ymmärrystä, vaikuttaa asenteisiin ja käyttäytymiseen tai pitää liikenneturvallisuusasioita esillä, tai kaikkia näitä samanaikaisesti. Osa ei-toivotusta liikennekäyttäytymisestä voi johtua vain tiedon puutteesta, jolloin oikea tieto voi saada tienkäyttäjän muuttamaan käytöstään fiksummaksi. Tyypillisemmin ongelmaikäyttäytyminen on kuitenkin tahallista ja tällöin vaikuttavuutta voidaan hakea mm. sosiaalisen normin vahvistamisen kautta. Lähipiirin ja yhteisön kielteinen asennoituminen on yksi keino vaikuttaa ei-toivottuun käyttäytymiseen.

Hyvin toteutettu viestintä on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä (toistuvaa) sekä ajankohtaisiin teemoihin kohdistuvaa. Kunnan rooli tiedotustoiminnassa, ja erityisesti eri ikäryhmien tavoittamisessa, on erittäin tärkeä. Myös muut liikenneturvallisuusalan toimijat (Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskus) osallistuvat merkittävällä panoksella tiedotustyöhön oman toimintansa lähtökohdista. Kunnassa tiedottamista tarvitaan sekä kunnan organisaation sisällä (kuntatyöntekijät, päättäjät) että ulospäin kuntalaisille.

Erilaisia tiedotuksen tapoja ja kanavia on useita, ja usean viestintäkanavan käyttö kannattaa. Perinteisiä ja edelleen tärkeitä tiedotuksen peruskanavia ovat kuntien Internet-sivut, sosiaalinen media, paikalliset lehdet, paikallislradio ja ilmoitustaulut esimerkiksi kirjastoilla. Eri kohderyhmille suunnattua tietoa on hyvä olla tarjolla myös kuntien eri toimipisteissä, vaikka tehokkaampaa tiedon jakaminen on eri tilaisuuksissa suorassa kanssakäymisessä asiakkaiden kanssa. Viisaan liikkumisen teema kannattaa lisäksi tuoda esille erilaisissa paikallisissa tilaisuuksissa ja tapahtumissa, kuten urheilutapahtumissa, markkinoilla tai eri sidosryhmien omissa tapahtumissa. Näin tavoitetaan samalla kertaa paljon ihmisiä ja usein niitäkin, jotka eivät aktiivisesti hakeudu erilaisiin erikseen järjestettäviin tempauksiin.

Laadukasta liikenteen ja maankäytön suunnittelua

Yhdyskunnan eri toimintojen keskinäinen sijainti vaikuttaa matkojen määrään, matkojen pituuksiin ja käytävissä oleviin kulkutapoihin sekä ylipäänsä mahdollisuuksiin toteuttaa turvallista liikkumisympäristöä. Turvallisen liikenneympäristön rakentamisen lähtökohdat luodaan kuntien kaavoituksessa ja palveluverkossa tehtävillä ratkaisuilla. Kuntien vastuulla on yleis- ja asemakaavoitus. Muita kunnallisia maankäytön ohjauskeinoja, joilla voidaan vaikuttaa rakentamisen ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen, ovat esimerkiksi rakennusjärjestys ja rakennusvalvonta lupamenettelyineen.

Kunnan on tärkeää turvata kaavaprosessiin asiantuntemus ja resurssit myös liikenneturvallisuussuunnittelun osalta. Kaavoitusvaiheessa liikenneturvallisuudesta huolehtiminen on edullisempaa kuin virheiden korjaaminen myöhemmin. Kaavojen ohella toimivista ja turvallisista ratkaisuista pitää huolehtia erilaisten tie- ja katusuunnitelmien yhteydessä sekä rakentamisaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelussa. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisessa yhtenäiset suunnitteluperiaatteet ja kokonaisuuksien suunnittelu on tärkeää. Näin luodaan yhdenmukaista ja ennakoitavaa ympäristöä.

Taulukko 3. Liikenneturvallisuustyön perusasiat kuntoon – TYÖKALUPAKKI.

<p>Moniammatillista yhteistyötä</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Liikenneturvallisuusnäkökulman linkittäminen kunnan muihin strategioihin, suunnitelmiin ja toimintamalleihin – Liikenneturvallisuustyön resursointi eri toimialoilla (päätoimintamallin kytkeminen toiminnan suunnitteluun) – Kunnallisen ja seudullisen liikenneturvallisuustyön organisointi – Liikenneturvallisuustoimijamallin hyödyntäminen toiminnan tukena – Liikenneturvallisuustyön seurannan organisointi kunnassa ja seudulla
<p>Osaava ja motivoitunut henkilöstö</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kunnan eri henkilöstöryhmien ja muiden avaintoimijoiden perehdyttäminen liikenneturvallisuustyön sisältöihin ja toimintamalleihin
<p>Näkyvää viestintää</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kunnan sisäisen liikenneturvallisuusviestinnän suunnittelu (vuosikelloajatus); työntekijöille, virkamiesjohdolle, luottamushenkilöille – Kunnan ulkoisen liikenneturvallisuusviestinnän suunnittelu (vuosikelloajatus); paikallismedia, kunnan nettisivut, sosiaalinen media jne. – Paikalliset ja seudulliset liikenneturvallisuuskampanjat ja tempaukset – Liikenneturvallisuusteeman kytkeminen paikallisiin tapahtumiin
<p>Laadukasta liikenteen ja maankäytön suunnittelua</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Liikennettä, maankäyttöä ja palveluiden järjestämistä koskevien suunnitelmien liikenneturvallisuusarviointimenettelyiden kehittäminen (tätä varten on olemassa oppaita ja erilaisia tarkistuslistoja) – Tie- ja katuverkon jäsentely (yhtenäiset periaatteet): nopeustasot, rakenteelliset ratkaisut, tienlylysratkaisut, liittymätyypit, etuajo-oikeusjärjestelyt, liikennemuotojen erottelu, joukkoliikenne-etuisuudet jne. – Kaduilla ja maanteillä tehtävien töiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvien toimintamallien tarkistaminen (suunnittelu, valvonta, tiedottaminen) – Työmaakohtien liikennejärjestelyiden valvonnan tiukentaminen



4.2 Tietoisen riskinoton vähentäminen

Rattijuoppoudesta eroon

Rattijuopumus on monien mittareiden mukaan vähentynyt, mutta se tekee edelleen pahaa jälkeä. Valtakunnallisesti noin viidesosa kuolemaan johtaneista ja vajaa kymmenes loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista aiheutuu rattijuopumuksesta. Luoteis-Pirkanmaalla kolmannes kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista oli rattijuopon aiheuttama.

Kuljettajalla voi olla puutteellinen ajokunto monista syistä, joista yleisin ongelma on alkoholi. Jo varsin pienet promillemäärät heikentävät kuljettajan kykyä selviytyä liikenteessä. Kun alkoholimäärä kuljettajan veressä lisääntyy, nousee onnettomuusriski nopeasti yli kymmenkertaiseksi selvään kuljettajaan verrattuna. Erityisesti nuorilla kuljettajilla on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla, sillä alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ole vielä automatisoituneet ajokokemuksen myötä. Alkoholin ohella, ja siihen monesti liittyen, ajokuntoon vaikuttavat kuljettajan väsymys, vireystila ja mielentila (masennus, itsetuhoisuus). Valtakunnallisesti lähes puolet kiinniotetuista rattijuopoista on rikoksenuusijoita ja kolmanneksella on päihderiippuvuus.

Rattijuopumusongelmat ovat aina seurausta alkoholin käyttöön ja ajamiseen liittyvien tekijöiden ja niiden taustatekijöiden monimutkaisista vuorovaikutussuhteista. Alkoholin onnettomuuksien vähentäminen on siten mitä suurimmassa määrin poikkihallinnollinen haaste. Valvonnan tulee olla uskottavalla tasolla ja viestinnän lisätä sosiaalista painetta rattijuopumusta vastaan. Yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisella ja kampanjoilla on tärkeä ennalta ehkäisevä merkitys rattijuopumukseen ja niillä on saavutettu myönteistä asenteiden muutosta erityisesti nuorten keskuudessa. Alkolukkojen käyttöä on lisättävä niin vapaaehtoisuuteen kuin terveydentilaan perustuen sekä seuraamuskäytön myötä. Kiinnijääneille pitää antaa mahdollisimman nopeasti hoidollista tukea. Promillerajan laskemisesta on keskusteltu, mutta se ei tavoita varsinaista turvallisuusongelmaa: alkoholin runsasta kulutusta ja käytön hyväksyttävyyttä Suomessa. Jos yleistä kulu- tusta saadaan laskettua, myös rattijuopot vähenevät liikenteessä.

Ylinopeudet kuriin

Ylinopeudet ovat ehkä keskeisimpiä liikenneturvallisuusongelmiamme. Valtakunnallisesti ajonopeuteen liittyviä taustariskejä, kuten ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden, on läsnä noin joka toisessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa. Luoteis-Pirkanmaalla kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa joka neljäs kuski ajoi yli 10 km/h ylinopeutta ja peräti joka viides yli 30 km/h ylinopeutta. Ylinopeudet ovat yleisin asukkaiden esille nostama liikenneturvallisuusongelma ja eniten koettua turvattomuutta aiheuttava tekijä. Ylinopeudet aiheuttavat turvattomuutta erityisesti lapsissa ja heidän vanhemmissaan sekä suojattomissa liikkujaryhmissä eli jalankulkijoissa ja pyöräilijöissä.

Ajonopeus vaikuttaa kuljettajan mahdollisuuksiin välttää vaaratilanteet ja selvitä niistä. Mitä suurempi nopeus on, sitä vakavammat ovat seuraukset onnettomuudessa. Suuri nopeus aiheuttaa myös ajotapavirheitä, jotka liittyvät erityisesti kohtaamis- ja peräänajotilanteisiin. Siellä missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen, ajonopeudet ovat keskeisimpiä turvallisuustekijöitä. Ajonopeudet vaikuttavat myös elinympäristöjen viihtyisyyteen (melu, päästöt, turvattomuus).

Ylinopeusongelmaan ei ole yhtä ratkaisua. Tarvitaan nopeusrajoitusten ja niitä tukevien erilaisten liikennenympäristön ratkaisujen, nopeusvalvonnan sekä kuljettajiin suunnatun tiedotuksen ja asennekasvatuksen yhdistelmää. Myös siirrettävät ja kiinteät nopeusnäyttötaulut on havaittu tehokkaaksi keinoksi alentaa ajonopeuksia. Kuntien nopeusrajoitusmuutosehdotuksia suunniteltaessa noudatettiin valtakunnallisia periaatteita ja ohjeistuksia koskien nopeustasoja ja liikennenympäristön ratkaisuja erilaisissa toimintaympäristöissä. Seudun kuntien nopeusrajoituspolitiikassa on nykyisin eroja etenkin taajamien alhaisempien nopeusrajoitusten ja niitä tukevien keinojen osalta. Pitkän aikavälin tavoitteena on yhtenäistää käytäntöjä.

Tarkkaavaisuutta liikenteeseen

Tarkkaamattomuus on yhä yleisempi ilmiö liikenteessä. Älypuhelimien myötä olemme tavoitettavissa kaiken aikaa ja kaikkialla. Liikenne on kuitenkin väärä paikka reagoida Facebook-päivityksiin, twiitteihin tai pikaviesteihin. Tarkkaamattomuus liikenteessä tarkoittaa huomion kiinnittymistä johonkin muuhun kuin liikkumisen turvalliseen suorittamiseen. Kun tienkäyttäjän kädet, katse tai ajatukset eivät ole liikenteessä, syntyy vaaratilanteita. Tarkkaamattomuuteen liittyvät ongelmat yhdistetään usein autoilijoihin, mutta yhtäläillä matkapuhelimen käyttö vie jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden huomion pois liikennetilanteesta.

Ihmisaivoilla on rajallinen kyky jakaa huomiota kilpailevien tehtävien välillä. Toisen tai molempien tekeminen kärsii väistämättä. Onnettomuus tulee harvoin kello kaulassa ja kuljettajan on oltava valmiina toimimaan yllättävissä tilanteissa. Mitä enemmän kuljettajan huomio on kiinnittynyt muualle, sitä huonommin aivot ovat valmiina rekisteröimään yllättävän tilanteen syntymistä (Liikenneturva).

Nuoret ovat älypuhelimien ja sosiaalisen median suurkuluttajia. Älypuhelimien monipuoliset palvelut ja ympärivuorokautinen käyttö on johtanut siihen, että puhelimen monia toimintoja käytetään myös liikkuesssa. Liikenneturvan vuonna 2013 teettämän tutkimuksen mukaan suurin osa autoilijoista tekee jotain muutakin ajaessaan. Tutkimuksen kyselyyn osallistuneista 15–19-vuotiaista lähes puolet oli ajaessaan lukenut tekstiviestejä tai pikaviestejä, tytöt poikia useammin.

Turvalliset laajamittaisesti käyttöön

Huolimatta siitä, että turvalaitteita käytetään Suomessa varsin hyvin, käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasi liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Eri maissa tehtyjen tutkimusten mukaan turvavyön käytöllä kuolemat vähenisivät jopa puoleen ja loukkaantumiset lieventyisivät tai estyisivät kokonaan. Pyöräilijöiden kuolemat vähenisivät puoleen, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää. Niin ikään on arvioitu, että lähes puolet pimeällä tai hämärässä tapahtuvista jalankulkijakuolemista voitaisiin välttää, jos ihmiset käyttäisivät heijastinta. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Luoteis-Pirkanmaan seudulla tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta turvavyön käyttö olisi tutkijalautakunta-arvioiden mukaan pelastanut kuolemalta neljä henkilöä ja pyöräilykypärän käyttö yhden henkilön.

Tutkittua tietoa turvalaitteiden käytöstä

- Turvavyön käyttö henkilöauton etuistuimella vähentää autossa olevien kuoleman todennäköisyyttä 40–50 %. Takapenkillä vaikutus on 25 %.
- Alle kouluikäisten kuolemat ja loukkaantumiset tapahtuvat yleensä auton kyydissä matkustaessa. Tyypillisiä onnettomuustilanteita ovat nokkakolarit ja peräänajot. Alle 135 cm pitkien lasten on käytettävä autossa painon mukaan määrättyä turvalaitetta.
- Pyöräilijöiden kuolemista valtaosa johtuu pään alueelle kohdistuneen iskun aiheuttamasta aivovammasta. Tutkimusten perusteella pyöräilykypärän käyttö vähentää kuolemanriskiä 73 % ja aivovammariskiä lähes 90 %.
- Autoilija erottaa jalankulkijan heijastimen avulla jopa kolme kertaa kauempaa kuin ilman heijastinta. Ilman heijastinta liikkuvalla jalankulkijalla on arvioitu olevan kymmenkertainen riski joutua onnettomuuteen verrattuna heijastinta käyttävään jalankulkijaan.

Turvalaitteiden (turvavyöiden, pyöräilykypärien, lasten turvaistuinten ja heijastimien) käyttöä voidaan edistää säännöksillä, tiedotuksella, neuvonnalla ja valvonnalla. Turvavyön käytön laiminlyöntien vähentämiseen tarvitaan lisäksi teknisiä keinoja (mm. turvavyömuistuttimet), jotka yleistyvät ajoneuvokannan uudistamisen myötä. Myös turvalaitteiden käytön seurannan tulee olla säännöllistä, jotta voidaan arvioida toimenpiteiden vaikuttavuutta ja hyödyntää tietoa muun muassa tiedotuksessa ja valvonnassa.

Taulukko 4. Tietoisen riskinoton vähentäminen – TYÖKALUPAKKI.

<p>Rattijuoppoudesta eroon</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Liikenneturvallisusteema ennaltaehkäisevään päihdetyöhön – Päihdetyöntekijöiden ja muiden riskiryhmien parissa työskentelevien osaamisen varmistaminen – Päihteisiin liikenteessä liittyvien teemojen käsittely erityisesti 14–17-vuotiaiden keskuudessa kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä – Säännöllinen ja riittävä rattijuopumusvalvonta – Tärisevät tiemerkinnot – Keskikaideratkaisut pääteillä (kohtaamisonnettomuuksien ehkäisy) – Alkolukon käytön edistäminen vapaaehtoisuuden pohjalta kunnan tilaamissa henkilökuljetuksissa – Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)
<p>Ylinopeudet kuriin</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Nopeusrajoitusmuutokset ja niitä tukevat rakenteelliset toimenpiteet – Nopeusnäyttötaulujen käyttö taajama-alueilla (palvelevat myös ajonopeuksien ja liikennemäärien seurantaa) – Automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen – Säännöllinen poliisin suorittama näkyvä ajonopeuksien valvonta – Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)
<p>Tarkkaavaisuutta liikenteeseen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Matkapuhelimen käytön tarkkailut ja tuloksista tiedottaminen – Aiheen käsittely kouluissa lasten ja nuorten kanssa toiminnallisten harjoitteiden kautta (useita valmiita toimintamalleja eri ikäryhmille) – Teemaan liittyvät poliisivetoiset valvontakampanjat (ratsiat) – Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)
<p>Turvalaitteet laajamittaisesti käyttöön</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Tehostetaan turvalaitteisiin liittyvää valistusta kaikissa ikäryhmissä – Seurataan jatkuvasti turvalaitteiden käytössä tapahtuvia muutoksia – Turvalaitteiden käyttämättömyyteen puuttuminen muun liikennevalvonnan yhteydessä (etenkin turvavöiden) – Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)

4.3 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen

Suojatiet nimensä veroisiksi

Tienylitysten turvattomuus on ylinopeuksien ohella merkittävä huolta herättävä asia. Ja usein nämä kaksi asiaa kytkeytyvät toisiinsa. Ylinopeuksien ohella suojateiden turvattomuuden perusteluina mainitaan suoja- tie- ja väistämissäntöjen noudattamattomuus, suojateiden näkemiin ja havaittavuuteen liittyvät puutteet ja tiellä/kadulla kulkevan liikenteen vilkkaus. Autoilijoiden kommenteissa korostuvat usein jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden vaikeudet heijastimien ja pyörävalojen käytön laiminlyöntien takia. Luoteis-Pirkanmaan alueella suojatieonnettomuudet muodostavat 55 % taajama-alueiden jalankulkija- ja pyöräilijä-onnettomuuksista.

Laissa määriteltyjen väistämissäntöjen mukaan jalankulkijan tulee käyttää suojatietä ajotien ylittämiseen, jos sellainen on lähellä. Suojatiellä ajoneuvojen on annettava esteetön kulku jalankulkijalle. Pyörätien jatkeella väistämissäännöt ovat erilaiset kuin suojatiellä. Kaikki eivät tunne tai noudata sääntöjä, ja suojateillä ja pyörätien jatkeilla tapahtuu vuosittain useita henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Rikkeisiin ja huolimattomuuteen syylistyvät niin jalankulkijat, pyöräilijät kuin autoilijat. Suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen on yksi vaarallisimmista jokapäiväisistä liikenneerikkeitä.

Tutkimusten mukaan suojatieonnettomuuksien taustalla on aina niin osallisten toimintaan kuin liikenneympäristöön liittyviä tekijöitä. Näin ollen ongelman ratkaisuun pitää pureutua laaja-alaisesti eri keinoin. Suojateiden turvallisuuden parantaminen edellyttää mm.:

- autoliikenteen ajonopeuksien alentamista,
- suojatien rakenteellisen turvallisuuden ja havaittavuuden parantamista,
- liittymien pyörätiejärjestelyjen havaittavuuden ja yksiselitteisyyden parantamista,
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden parantamista (heijastimet ja pyörävalot),
- autoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden sääntötuntemuksen parantamista ja
- sääntöjen kunnioituksen parantamista ja noudattamisen valvontaa.

Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle

Taajamien turvallisuus on Suomessa onnettomuustilastojen mukaan kehittynyt hyvin, mutta siitä huolimatta asukkaiden turvallisuuden tunne on asukkaille tehtyjen kyselyiden perusteella heikentynyt. Turvattomuutta kokevat erityisesti jalankulkija ja pyöräilijät. Koetun turvattomuuden taustalla on autojen ja mopojen määrän kasvu ja sen myötä myös liikennemäärien jatkuva kasvu. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille yhtenä syynä turvattomuuden tunteeseen on myös se, että autoilijoiden koetaan ajavan ylinopeutta ja noudattavan huonosti suojatiesääntöjä (ks. edellä).

Taajamat ovat liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelun kannalta haastavia toimintaympäristöjä, sillä monimutkaisessa ympäristössä liikkuu samanaikaisesti paljon ominaisuuksiltaan, taidoiltaan ja motiiveiltaan erilaisia kulkijoita. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta kriittistä on suojaamattomien kulkijoiden, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden, suuri määrä. Ulkomaalaisten tutkimuksien (Rosén, Sander 2009) perusteella **jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa yli kaksinkertaisesti törmäysnopeuden kasvaessa 30 km/h:stä 40 km/h:iin. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa edelleen kaksinkertaiseksi törmäysnopeuden kasvaessa 40 km/h:stä 50 km/h:iin.** Näin ollen ajonopeudet ovat keskeisin ja kiistaton turvallisuustekijä ympäristössä, missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen. Taajama-alueiden liikenteen rauhoittaminen parantaa myös koettua turvallisuutta ja elinympäristön viihtyisyyttä.

Liikenteen rauhoittamisen ensisijaisia keinoja ovat ajonopeuksien alentaminen ja liikenteen erottelu. Luoteis-Pirkanmaan seudulla yleisperiaatteena on edistää 30 km/h nopeusrajoitusta taajamakeskustoissa, asuntokaduilla ja tiettyjen erityiskohteiden (esim. koulut) läheisyydessä, ja 40 km/h nopeusrajoitusta muualla taajama-alueilla. Taajamien yleisrajoitus 50 km/h on liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltu vain

niillä taajamien pääväylillä, joilla on vain vähän jalankulku- ja pyöräliikennettä. Samoja periaatteita noudetaan yleisesti myös muualla Suomessa.

Taajama-alueilla usein pelkkä alhainen nopeusrajoitus ei riitä, vaan tarvitaan rakenteellisia hidasteita. Hidasteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta hillitsemällä ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Hidasteet – etenkin suojateiden yhteydessä – ovat kiistatta paras tapa alentaa ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Suomessa käytössä olevia hyväksi havaittuja keinoja ovat mm. ajoradan korotus (töyssi), ajoradan kavenus, suojatien korottaminen, tärinäraidat sekä turvasaarekkeen rakentaminen. Nopeusrajoituksia voidaan tehostaa ajoratamaalauksin. Tutkimuksien mukaan nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:stä 40 km/h:iin alentaa ajoneuvojen nopeuksia noin 2–4 km/h, mutta jos nopeusrajoituksen alentamista tuetaan hidastein, voidaan saavuttaa 5–15 km/h alenema ajoneuvojen nopeuksiin.

Resursseja jalankulku- ja pyöräteiden ylläpitoon

Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla on keskeinen vaikutus kävely- ja pyöräliikenteen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Pahimmillaan väylien kuntoon liittyvät puutteet muodostavat ylitsepääsemättömän esteen kävelylle ja pyöräilylle ja vaikuttavat kulkumuodon valintapäätökseen. Olosuhteiden muodostamat esteet häiritsevät kävelyä ja pyöräilyä huomattavasti herkemmin kuin ajoneuvoliikennettä. Etenkin talvikunnossapidolla on olennainen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen. Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat Suomessa vuosittain tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä.

Kävely- ja pyöräteiden kuntoon, etenkin talvikunnossapitoon, liittyvät ongelmat nousivat esille asukas-kyselyssä. Talvikunnossapidon osalta parannettavaa koetaan olevan lumenpoiston ja liukkauden torjunnan laatutasossa, kattavuudessa ja esimerkiksi hoidon ajoituksessa. Etenkin keskeisimpien yhteyksien toivotaan olevan hoidettuna samassa aikataulussa kuin autoliikenteen väylätkin.

Kevyen liikenteen väylien kunnossapito käsittää väylien hoidon ja ylläpidon. Hoitotoimenpiteisiin kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta ja lumenpoisto talvella sekä hiekoitushiekan poisto ja kasvillisuuden raivaus kesällä. Ylläpitoon kuuluvat puolestaan päällyste- ja routavaurioiden korjaaminen, uudelleenpäällyttäminen sekä rakenteen ja kuivatuksen parantaminen. Jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapidosta vastaavat useat eri tahot – väylän tyypistä riippuen joko kunta, ELY-keskus tai kiinteistöt/tontinomistajat – mikä osaltaan on myös väylien kunnossapitoon liittyvien ongelmien taustalla. Tilanne hankaloituu etenkin taajamien keskusta-alueilla, joissa lyhyelläkin matkalla voi olla useampi kunnossapitaja ja kunnossapidon laatu-taso voi vaihdella suuresti. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tärkeintä on liikkumisolosuhteiden tasalaatuisuus ja yllätyksettömyys. Etenkin talvikunnossapidon osalta luvattuun hoidon tasoon tulee myös voida luottaa.

Keinoja talvihoidon parantamiseksi ovat esimerkiksi lumenpoisto- ja liukkaudentorjuntamenetelmien kehittäminen, hoitovastuiden selkeyttäminen, laatuvaatimusten kehittäminen, eri vastuutahojen talvihoidon laatuvaatimusten yhtenäistäminen ja vastuurajat ylittävien reittien yhtenäinen hyvä hoito (ainakin pääreitit). Liukastumistapaturmia voidaan ennaltaehkäistä myös tiedotuksella ja kannustamalla pitävämpien jalkineiden tai nastarenkaiden käyttöön pyöräillessä talviaikaan. Väylien päällysteiden kunnon parantaminen edellyttää säännöllisiä kuntotarkastuksia ja parannustoimien ohjelmoinnin kehittämistä.

Vinkkejä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen voi sisältyä laajasti myös paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön. Kävelyn ja pyöräilyn – arkiliikunnan – edistämisen tarpeellisuutta voidaan perustella niin liikenneturvallisuuks-, terveys-, ympäristö- kuin tasa-arvosyistä. Tämän johdosta poikkihallinnollinen yhteistyö on luontevaa, mutta myös tarpeellista. Houkuttelevien, esteettömien ja turvallisten kävely- ja pyöräilyolosuhteiden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää ihmisten tietoihin, taitoihin ja asenteisiin vaikuttamista. Alla esimerkkejä erilaisista valmiista toimintamalleista:

Toimintatapoja laajalle yleisölle (usein kunnan ja sidosryhmien yhteistyönä):

- Kävely- ja pyöräilyaiheiset tiedotteet ja artikkelit paikallismediassa
- Kunniamainintojen jakaminen, esim. vuoden pyöräilijän valinta
- Seminaarien, työpajojen tai keskustelutilaisuuksien järjestäminen
- Kriittiset pyöräretket, esteettömyyskartoitukset, turvallisuuskävelyt
- Eriteemaisten pyöräretkien järjestäminen
- Pyöräilykurssit eri ikäryhmille ja esim. maahanmuuttajille
- Pyöränhuolto- ja pyöräntuunaustapahtumat/-kurssit
- Geokätköilyä tai kuvasuunnistusta kävellen ja pyöräillen
- Pyöräilykirpputorit ja huutokaupat; vanhat pyörät ja varusteet kiertoon
- Liikenneturvallisuustempaukset; suojatiekulttuuri, pimeässä näkyminen jne.
- Koko kansan pyöräilytapaukset

Valtakunnallisia teemapäiviä ja muita ideoita työpaikkojen tueksi:

- Kilometrikisa (www.kilometrikisa.fi) ja Askeleet-kampanja (www.steg.fi)
- Valtakunnallinen Pyöräilyviikko (esim. Pyörällä töihin -päivä)
- Valtakunnallinen Liikkujan viikko (esim. Auton vapaapäivä)
- Teema sopii myös Energiansäästöviikolle ja Tapaturmapäivälle
- Muita ideoita: virkistyspäivän kävely- ja pyöräretket, kävelykokoukset, pyöränhuoltotapahtumat, pyörä- ja varuste-esittelyt jne.

Valtakunnallisia teemapäiviä ja muita ideoita koulujen (ja päiväkotien) tueksi:

- Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit (www.poljin.fi, www.liikenneturva.fi)
- Koulujen kilometrikisa (www.kilometrikisa.fi)
- Pyörällä kouluun -päivä (www.pyorallakouluun.fi)
- Autoliiton Fillarimestarikilpailu (www.autoliitto.fi)
- Liikkuva Koulu -hankkeen hyödyntäminen
- Koulujen ja oppilaitosten liikenneturvallisuusviikko
- Muita ideoita: liikenneteemapäivät, koulujen pyöräretket, pyörien kuntotarkastukset, pyöränhuollon opetus, pyörien turvamerkinnot, pyöräilymerkin tai pyöräilyn ajokortin suorittaminen, taitoajoradat, liikennesääntövisat jne.

Taulukko 5. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen – TYÖKALUPAKKI.

<p>Suojatiet nimensä veroisiksi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Taajamien liikenteen rauhoittaminen (nopeusrajoitusten alentaminen, nopeusrajoituksia tukevat rakenteelliset ratkaisut) – Suojatiejärjestelyiden parantaminen (suojateiden kohtien korotukset, kavennukset, keskisaarekkeet, havaittavuuden parantaminen) – Suojatiesääntöjen noudattamisen valvonta – Säännöllinen tiedottaminen ja kampanjointi: sääntötuntemuksen parantaminen, heijastimen ja pyörävalojen käyttö
<p>Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Taajamien liikenteen rauhoittaminen (nopeusrajoitusten alentaminen, nopeusrajoituksia tukevat rakenteelliset ratkaisut) – Nopeusnäyttötaulujen käyttö taajama-alueilla (palvelevat myös ajonopeuksien ja liikennemäärien seurantaa) – Säännöllinen poliisin suorittama näkyvä ajonopeuksien valvonta – Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)
<p>Resursseja jalankulku- ja pyöräiteiden ylläpitoon</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Tarkistetaan kävely- ja pyöräteiden talvihoidon laatuvaatimukset (ml. yhteinäisyys) ja hoitomenetelmät ja listataan kehittämistarpeet – Kehitetään jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnon (päällysteiden kunto, kasvillisuudesta aiheutuvat näkemähaitat, jne.) seurantaa ja korjaustoimenpiteiden ohjelmointia – Lisätään kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä väylien kunnon säilyttämälle ja kohtuullisen päällystekierron edellyttämälle tasolle – Säännöllinen tiedottaminen ja kampanjointi: liukastumisonnettomuudet ja niiden ennaltaehkäisy, väylien talvihoitotaso ja sen perusteet jne.

4.4 Eron onnettomuuskasaamista ja riskiliittymistä

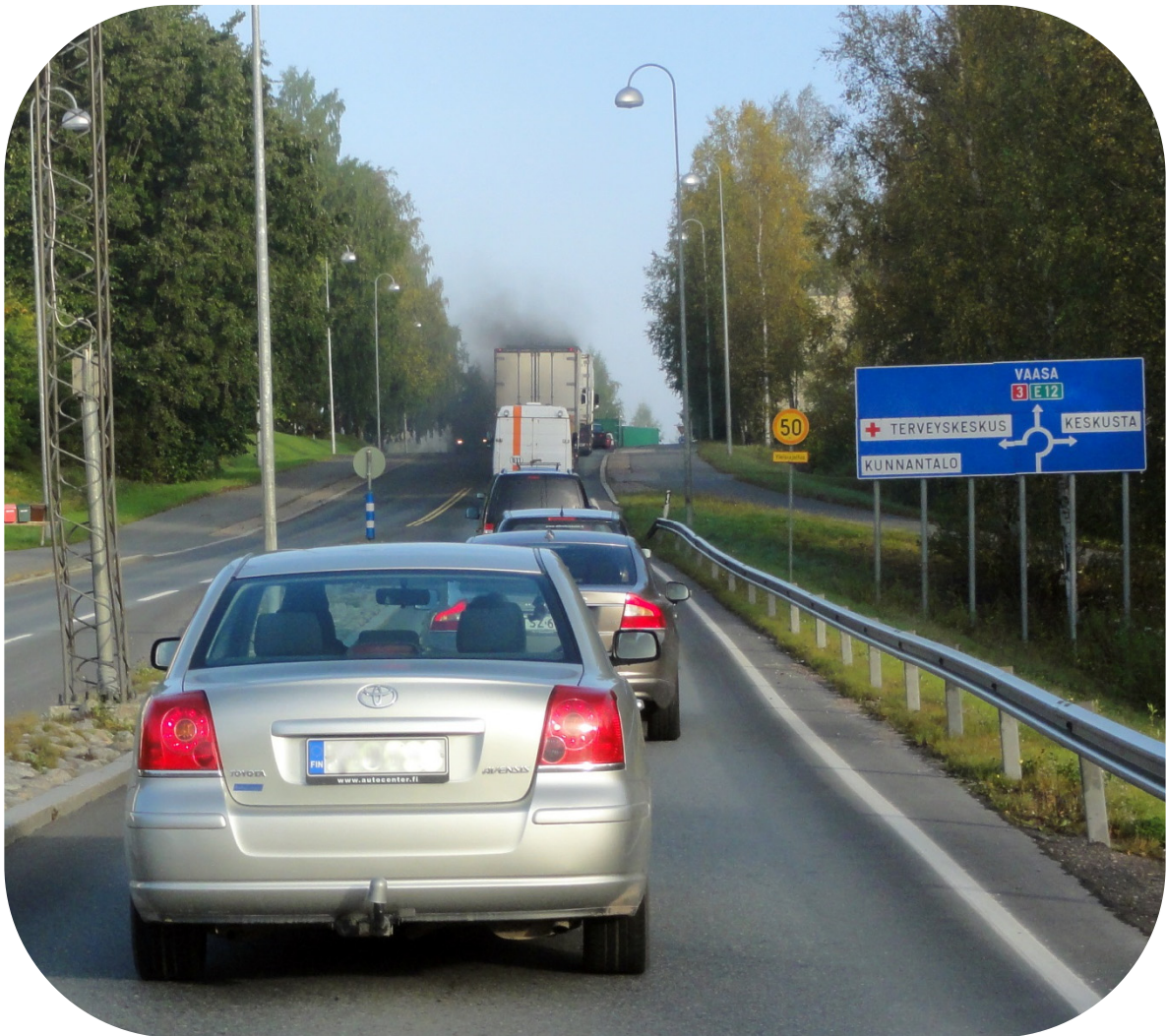
Onnettomuuksien tapahtuminen toistuvasti samoissa paikoissa viestii usein siitä, että liikennejärjestelyiden osalta kaikki ei ole kunnossa, etenkin jos samat kohteet keräävät myös asukaskyselyssä paljon vastauksia. Yleensä – kuten Luoteis-Pirkanmaallakin – onnettomuuskasaumat sijoittuvat pääosin liittymiin. Liikenneturvallisuustoimien kohdentamisella onnettomuuskasaumaliittymiin ja muihin asukkaiden esille nostamiin riskiliittymiin vähennetään merkittävästi onnettomuusmääriä ja -riskiä ja lisätään turvallisuuden tunnetta.

Luoteis-Pirkanmaan seudulla viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneista liikenneonnettomuuksista 16 % on tapahtunut risteys- tai liittymäalueella. Henkilövahinko-onnettomuuksista risteysalueiden onnettomuudet muodostavat noin viidenneksen (22 %) ja taajama-alueilla kolmanneksen (32 %). Suunnitelman laadinnan aikana tehtiin onnettomuuskasaumatarkasteluja, joiden kautta seudulta löytyi yhteensä 44 onnettomuuskasaumaa. Yhteensä näissä kohteissa on tapahtunut 178 liikenneonnettomuutta, joista 51 on henkilövahinko-onnettomuuksia (pahimmat yksittäiset onnettomuuskasaumat on lueteltu sivulla 20). Yksittäiset toimenpiteet riskiliittymien parantamiseksi on esitetty erillisissä liitteissä toimenpidelistana ja -karttoina.

Taulukko 6. Eron onnettomuuskasaamista ja riskiliittymistä – TYÖKALUPAKKI.

Eron onnettomuuskasaamista ja riskiliittymistä

- Liittymäalueiden nopeusrajoitusten tarkistaminen (etenkin pääteiden liittymien osalta)
- Liittymäalueiden ajonopeuksien automaattivalvonta (päätiät)
- Nopeusnäyttötaulujen käyttö taajama-alueilla (palvelevat myös ajonopeuksien ja liikennemäärien seurantaa)
- Liittymäjärjestelyiden parantaminen: kanavoinnit, väistämisvelvollisuudet, liikenteenohjausjärjestelyt, näkemäraivaukset, valaistus, jne.
- Tienylitys- ja suojatiejärjestelyiden parantaminen



Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatuksessa

Huoltajat ovat vastuussa lapsensa kasvattamisesta itsenäiseksi ja turvalliseksi liikkujaksi. Lapselle on opettava oikea tapa kulkea ja lapsen toimintaa on myös seurattava. Huoltajien kannattaa yhdessä lapsen kanssa käydä läpi kulkureitit ja varmistaa, ettei lapsi liiku yksinään sellaisessa ympäristössä, jota hän ei hallitse. Iän karttuessa lapsen itsenäinen liikenneosaaminen kasvaa, mutta kasvatuksen merkitys lapsen turvallisuudelle säilyy läpi koko elämän. Lapsi matkii aikuista liikennekäyttäytymisessä ja oppii vanhemman antamasta mallista. Opettaminen lapsille, ja myös nuorille, onkin suurelta osin roolimallina olemista: liikennesääntöjen noudattamista, turvavyön, heijastimen ja pyöräkympärän kaltaisten turvalaitteiden käyttöä joka-päiväisissä tilanteissa ja oman toiminnan selittämistä.

Liikenneturvan selvityksen (Liikenneturvan selvityksiä 4/2014) perusteella vanhemmat kokevat liikennekasvatuksen tärkeäksi koulun ja kodin yhteiseksi asiaksi. Kyselyyn vastanneista 86 % haluaa lisätä liikennekasvatuksen määrää nykyisestä peruskouluissa. Erityisesti yläkoulujen ja toisen asteen liikennekasvatukseen tulisi kiinnittää huomiota. Vanhempien mielestä sopiva tuntimäärä lukuvuotta kohden olisi 12 tuntia. Vanhemmat toivoisivat koulujen myös testaavan keskeisten liikennesääntöjen osaamista. Kyselyn perusteella kotona annettavassa liikennekasvatuksessa on niin ikään parannettavaa (keskustelu, koulumatkan harjoittelu).

Parhaiten lapset ja nuoret omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun neuvoloissa, päivähoitossa, kouluissa, nuorisotyössä, seuratoiminnassa ja kotona on yhteneväinen turvallisuuteen tähtäävä toimintakulttuuri ja pelisäännöt. Liikenneturvalta on saatavissa monipuolisesti materiaalia ja toimintavinkkejä vanhempien, ohjaajien ja opettajien liikennekasvatustyön tueksi. Aineistoja voidaan hyödyntää kunnan palveluissa vanhempien kanssa käytävässä vuorovaikutuksessa vauvaiästä aikuisuuden kynnykselle.

Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön

Nuoret ja nuoret aikuiset ovat haastava kohderyhmä liikennekasvatuksessa. Yläkouluikäiset ovat alttiita kaveripiiriin vaikutukselle myös liikenteessä ja joukkoon kuuluakseen saattavat tehdä asioita, joita eivät normaalisti tekisi. Tämä näkyy lisääntyneenä riskinottona ja omien taitojen yliarviointina. Koska riski itselle tapahtuvasta onnettomuudesta koetaan vähäiseksi, voi etenkin yläkouluikässä kypärä ja turvavyö jäädä käyttämättä. Perusasteen loppupuolella liikennekasvatuksen sisällöissä vahvistuu yksilön oman toiminnan ohella myös liikenneturvallisuuden yhteisöllinen ja yhteiskunnallinen näkökulma. Perustietoihin ja -taitoihin on edelleen panostettava, mutta myös vastuullisuuden tunteen herättämiseen.

Nuorten liikenneasenteisiin ja -käyttäytymiseen vaikuttamiseen voidaan käyttää erilaisia keinoja ja lähestymistapoja: tietoa ja tosiasioita, omakohtaista kokemista ja tunteisiin vetoamista. Nuorten oma osallisuus ja hyväksyntä liikenneturvallisuustyöhön edesauttavat siinä onnistumista. Liikennekasvatusmenetelmistä nuoria kiinnostavat erityisesti pehmeät eli ihmiseen luottavat ja motivointiin pyrkivät keinot. Rangais- tuksia ja valvontaan perustuvia kovia keinoja ei koeta yhtä tehokkaiksi valistuskeinoiksi. Nuoret pitävät kiinnostavina ja vaikuttavina liikennekasvatusmuotoina etenkin autokoulua sekä liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren kertomusta omasta onnettomuudestaan.

Turvallisesti mopolla ja mopoautolla

Mopot ja mopoautot ovat suosittuja kulkupelejä eritoten nuorten keskuudessa. Mopoiluun liittyvät liikenneturvallisuusongelmat ovat moninaisia. Liikennekasvatuksen merkitys korostuu, sillä onnettomuudet johtuvat usein vaarallisista ajotavoista ja jonkinlaisesta riskikäyttäytymisestä. Tutkijalautakuntien mukaan tyypillisimmät mopoilijan kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat risteysonnettomuuksia tai samaan suuntaan kulkeneen toisen ajoneuvon eteen kääntymisiä. Yleisiä ovat myös tieltä suistumiset ja esteeseen törmäämiset. Onnettomuuksissa riskitekijöinä korostuvat kuljettajan kokemattomuus mopon kuljettajana ja tienkäyttäjänä sekä riskinotto:

- havainnoinnin ja ennakkoinnin puutteet kääntymisen tai risteysajon yhteydessä,
- huomion siirtyminen pois liikenteestä kaveriseurassa ajamisen yhteydessä (ryhmässä ajaminen),
- päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen,

- mopon virittäminen tai mopon heikko kunto,
- kypärän käyttämättömyys tai kypärän hinnan puutteellinen kiinnitys.

Mopoauto-onnettomuuksissa erottuu samoja piirteitä kuin mopo-onnettomuuksissa ja nuorten uusien kuljettajien henkilöautolla ajamissa onnettomuuksissa. Kokemattomilla kuljettajilla on vaikeuksia ajonopeuden säätelyssä erityisesti tilanteissa, joissa ajonopeus on osattava säädellä tieverkolla esiintyvien erilaisten kaarteiden vaatimalla tavalla. Ajotaito joutuu koetukselle, mikä näkyy tieltä suistumisten kasvuna. On hyvä tiedostaa, että mopoauton kolariturvallisuus ei ole niin hyvä kuin henkilöauton.

Taulukko 7. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen – TYÖKALUPAKKI.

<p>Koulujen liikennekasvatus suunnitelmalliseksi ja jatkuvaksi</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Liikennekasvatuksen sisällyttäminen opetussuunnitelmiin, esimerkiksi osaksi monialaisia oppimiskokonaisuuksia – Opettajien (myös päivähoito) perehdyttäminen liikennekasvatustyöhön (sisällöt, materiaalit, toimintamallit) – Kannustetaan päiväkoteja ja kouluja laatimaan vuosikelloja säännöllisen liikennekasvatuksen tueksi – Kannustetaan kouluja liikenneturvallisuussuunnitelmien (tai koulumatkojen vaaranpaikkakartoitusten) laadintaan – Kannustetaan kouluja osallistumaan valtakunnallisiin teemapäiviin ja tempauksiin (osana vuosikellon toteutusta)
<p>Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatuksessa</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Tarjotaan eri kanavien kautta vanhemmille tukea ja opastusta liikennekasvatustehtävään (neuvolat, päivähoito, koulut, kouluterveydenhoito, nuorisotyö, seuratoiminta) – Kannustetaan ja aktivoidaan koti- ja kouluyhdistyksiä lasten liikennekasvatustyöhön, erityisesti tempausten järjestämiseen – Harrastusmatkojen liikenneturvallisuus vahvemmin osaksi seurojen toimintaa ja toimintatapoja
<p>Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa otetaan käyttöön vertaiskasvatuksen menetelmiä ja nuoria osallistavia työskentelytapoja: mm. onnettomuudessa loukkaantuneen kouluvierailut, ryhmäkeskustelut, liikenneprojektit, turvalaitetarkkailut, keskustelutilaisuudet
<p>Turvallisesti mopolla ja mopoautolla</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mopo- ja mopoautoteeman sisällyttäminen yläkoulujen ja toisen asteen oppilaitosten liikennekasvatuksen sisältöihin – Mopoilu- ja mopoautoaiheiset vanhempainillat, Liikenneturvan ja Trafimateriaalien tutuksi tekeminen – Vanhempien vastuun korostaminen mopoilun ja mopoautoilun turvallisuuden edistämiseksi, työkalujen tarjoaminen – Mopoilijoiden ja mopoautoilijoiden riskikäyttäytymiseen kohdistuva valvonta (riskikäyttäytyminen, virittäminen, kypäränkäyttö, turvavyön käyttö, puhallukset jne.)

4.6 Työmatkojen turvallisuuden parantaminen

Työmatkat kävelen, pyöräillen tai autoillen ovat monille työpäivän vaarallisinta aikaa ja työhön liittyvä liikenne on usealla työpaikalla suurin työhön liittyvä riskitekijä. Vuosittain työmatkaliikenteessä sattuu koko maassa noin 18 000 tapaturmaa. Näistä osa on vakavia ja aiheuttavat pitkiä työkyvyttömyysaikoja ja kymmenet turmat aiheuttavat työntekijän menehtymisen. Kunnat työnantajina voivat toimintatavoillaan kannustaa työntekijöitä turvallisiin ja järkeviin liikkumisvalintoihin.

Liikenneturvallisuusasioista tiedottamalla ja kouluttamalla parannetaan paitsi työntekijöiden ammattitaitoa kunkin omassa tehtävässä, voidaan vaikuttaa myös työntekijöiden omaan turvallisuuteen. Kävelyyn ja pyöräilyyn innostamalla parannetaan henkilöstön hyvinvointia ja työssä jaksamista. Vastuullinen organisaatio kiinnittää toiminnassaan ja valinnoissaan huomiota myös siihen, että työ- ja työmatkaliikenteestä aiheutuu mahdollisimman vähän ympäristöhaittoja.

Työmatkalla tapahtuvien liikennetapaturmien ennaltaehkäisy kuuluu myös kunnan työsuojelutoimintaan. Työturvallisuuslain mukaan jokaisella työnantajalla tulee olla työpaikan turvallisuuden ja terveellisuuden edistämistä ja työkyvyn ylläpitämistä varten ohjelma, joka kattaa työpaikan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristöön liittyvien tekijöiden vaikutukset. Työympäristön vaaroja ja haittoja on jatkuvasti tarkkailtava ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin tapaturmien, terveysvaarojen ja muiden vaaratilanteiden selvittämiseksi ja torjumiseksi.

Työpaikan johto on avainasemassa turvallisuuskulttuurin luomisessa työyhteisöön, mutta viime kädessä talkoisiin tarvitaan koko työyhteisö. Turvallisuuden parantamiseksi on kartoitettava lähtötilanne, asetettava tavoitteet ja suunniteltava toimintatavat tavoitteisiin pääsemiseksi. Tavoitteet ja valitut toimintatavat voidaan kirjata toimintaohjelmaksi, käsikirjaksi tai muuksi kirjalliseksi dokumentiksi. Työn organisoinnilla ja työaika-joustoilla voidaan vähentää sekä väsymyksestä että kiireestä johtuvia riskejä. Työmatkaturvallisuutta voidaan edistää myös jakamalla työntekijöille tietoa ja turvavarusteita sekä järjestämällä aiheeseen liittyviä tempauksia, kampanjoita ja koulutuksia. Työnantaja voi vaikuttaa myös työpaikan lähiympäristön ja piha-alueen liikennejärjestelyihin.

Taulukko 8. Työmatkojen turvallisuuden parantaminen – TYÖKALUPAKKI.

Työmatkojen turvallisuuden parantaminen

- Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen työsuojelun toimenpideohjelmaan
- Työntekijöille tapahtuvien työmatkatapaturmien seuranta
- Työmatkojen liikenneturvallisuuskartoitukset ja -suunnitelmat
- Turvalaitteiden käyttöön liittyvät suositukset työ- ja työasiamatkoilla
- Säännöllinen tiedottaminen ajankohtaisista liikenneturvallisuusteemoista
- Erilaiset kilpailut sekä taloudelliset kannustimet, kuten työsuhdejoukkoliikennelipun, työsuhdepyörän tai pyörähuollon tarjoaminen työntekijöille
- Osallistuminen valtakunnallisiin tempauksiin ja teemapäiviin: Kilometrikisa, Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko, Tapaturmapäivä jne.
- Liikenneteeman sisällyttäminen työterveyshuollon sopimukseen
- Kävelyn ja pyöräilyn kytkeminen henkilöstön tyky-toimintaan
- Aamu- ja iltaruuhkiin kohdistetut liikenteen valvontatempaukset (poliisi) ja muu kampanjointi (esim. kännykän käyttö autolla ajaessa)

4.7 Iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien turvaaminen

Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Yhteiskunnan on huolehdittava siitä, että ikäihmisillä on riittävästi liikkumismahdollisuuksia ja että heidän liikkumisensa on turvallista. Näin voidaan tukea heidän toimeliaisuuttaan ja säilyttää heidän elämänlaatunsa hyvänä. Vanheneminen muuttaa ihmistä: huomiokyky heikkenee, toiminta hidastuu ja pimeällä näkeminen vaikeutuu. Ikäihmisen keho on hauras ja haavoittuva, minkä vuoksi kaatuminen tai onnettomuuteen joutuminen on iäkkäälle kohtalokkaampaa kuin nuoremmille. Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille. Iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Iäkkäiden osuus henkilöautokuljettajina kuolleista on ollut kasvussa. Luoteis-Pirkanmaan seudulla yli 65-vuotiaat muodostavat kahdeksan prosenttia liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista.

Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta

Nykyiset ikäihmiset ovat terveempiä kuin ikäihmiset aiemmissa sukupolvissa. Niinpä autoiluakin jatketaan pitkään ja etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Terve iäkäs autoilija pystyy korvaamaan normaaleja iän tuomia muutoksia ajamalla varman päälle ja välttämällä niitä tilanteita, joissa ajaminen rasittaa tai tuntuu vaikealta. Tilanne voi kuitenkin muuttua sairauden ja sen hoitoon käytettyjen lääkkeiden myötä. Kaikki sairaudet, jotka heikentävät aivo- ja aistitoimintoja tai joihin liittyy mahdollisuus menettää äkillisesti tajunta, voivat vaarantaa liikenneturvallisuuden. Iäkkäillä yleisimpiä näistä sairauksista ovat muistisairaudet, Parkinsonin tauti, aivohalvaus, sydän- ja verisuonitaudit sekä diabetes. Yksittäinen sairaus lääkityksineen ei vielä välttämättä heikennä ajokykyä. Ikäihmisillä on kuitenkin monesti useita sairauksia ja niiden hoitoon monia lääkkeitä. Lääkärin tärkeä tehtävä on arvioida sairauksien, lääkkeiden ja vanhenemisen kokonaisvaikutus autoilun turvallisuuteen.

Oman ajokunnan arviointi, ennakoiva ajotapa ja automaattivaihteinen auto auttavat iäkästä kuljettajaa liikkumaan turvallisesti. Jos terveys ei riitä turvalliseen autoiluun, on autoilusta kuitenkin luovuttava – niin oman kuin muiden tiellä liikkujien turvallisuuden vuoksi. Tietoa ikääntymisestä ja autoilusta sekä sairauksien ja lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn on oltava helposti saatavilla. Tässä kuntien ja esimerkiksi vanhustoneuvostojen rooli on keskeinen. Päävastuu niin sanottujen riskikuljettajien seulomisessa on lääkäreillä. Lääkärillä on velvollisuus ilmoittaa ajokorttiasioita hoitavalle poliisille, jos ajokortin hakijan tai haltijan terveydentila on muuten kuin tilapäisesti heikentynyt niin, ettei hän enää täytä ajokortin edellyttämiä terveysvaatimuksia. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti on kuitenkin valitettavan yleistä.

Turvallisesti kävellen ja pyörällä

Itsenäinen liikkuminen on tärkeä osa ikäihmisten elämisen laatua. Liikkumismahdollisuuksien ei pitä olla yksin henkilöauton varassa, koska kaikki ikäihmiset eivät kykene ajamaan tai halua ajaa omalla autolla. Tämän vuoksi on tärkeää huolehtia turvallisista ja esteettömistä jalankulku- ja pyöräilyolosuhteista sekä joukko- ja palveluliikenteestä. Aktiiviset ihmiset ovat terveempiä kuin passiiviset. Omatoiminen liikkuminen ja asioiden hoito ylläpitävät iäkkäiden fyysistä, henkistä ja sosiaalista toimintakykyä. Mikäli liikkumismahdollisuudet vähenevät, rapautuu niin liikkumiskyky kuin sosiaalinen kanssakäyminenkin helposti. Siksi vanhenevaa väestöä tulee kannustaa ja tukea liikkumaan aktiivisesti.

Etenkin kävely ja pyöräily ovat hyviä liikkumistapoja iäkkäille, koska ne ylläpitävät terveyttä ja parantavat elämänlaatua. Toisaalta, on muistettava, että iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Erityisenä haasteena ovat myös iäkkäiden jalankulkijoiden liukastumiset ja kaatumiset, jotka eivät näy virallisissa onnettomuustilastoissa. THL:n tilastojen mukaan iäkkäiden tapaturmista jopa 80 % on kaatumisia, liukastumisia (tai putoamisia). Kaatuminen on myös tavallisin tapaturmaisen kuoleman syy yli 65-vuotiailla.

Suunnitelman laadinnan aikana tehdyn asukaskyselyn sekä muiden aiheesta tehtyjen tutkimusten perusteella keskeisiä iäkkäiden kokemia liikenneturvallisuus- ja esteettömyysongelmia ovat:

- väylien talvikunnossapito (aurauksen ja hiekoituksen riittävyys ja ajoitus),
- jalankulku- ja pyöräteiden kunto ja esteettömyys (kuopat, halkeamat, kynnykset, reunakivet),
- korkeat ajonopeudet,
- puutteellinen jalankulkijoiden oikeuksien kunnioittaminen, autoilijoiden piittaamattomuus,
- jalankulku- ja pyörätieverkon kattavuus,
- riittämätön määrä levähdyspaikkoja,
- vilkkaiden teiden ylitykset, pitkät keskisaarekkeettomat suojatiet ja
- valaistuksen puutteet (etenkin alikulkukäytävät ja liittymäalueet).

Iäkkäiden kannalta turvallisen liikenneympäristön suunnittelussa parhaita asiantuntijoita ovat iäkkäät itse. Näin ollen kunnan ja eläkeläisjärjestöjen (vanhusneuvostojen) välinen jatkuva vuoropuhelu on tärkeää. Ikäihmisiä voidaan myös kannustaa tekemään omia vaaranpaikkakartoituksia. Kartoituksista saadaan eväitä kuntien liikenneturvallisuus- ja esteettömyyssuunnitelmiin sekä vanhuspoliittisiin ohjelmiin. Kartoituksen toteuttaminen kunnassa sopii hyvin mm. vanhusneuvoston tehtäväkenttään. Ohjeita kartoituksen tekemiseen löytyy mm. Liikenneturvan sivuilta.

Taulukko 9. Iäkkäiden liikkumismahdollisuuksien turvaaminen – TYÖKALUPAKKI.

Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta	<ul style="list-style-type: none">– Järjestetään iäkkäiden parissa työskenteleville (terveyden- ja sairaanhoitajat, kotihoito, palveluneuvojat) perehdyttämiskoulutuksia– Lääkäreiden perehdyttäminen liikennelääketieteeseen; ajoterveyden arviointi osana lääkärin tarkastuksia (kaikissa potilaskontakteissa)– Järjestetään ikäihmisille suunnattuja teematilaisuuksia (ikäautoilijoiden kurssit, pysy pystyssä tilaisuudet, avaimet arkipyöräilyyn, jne.)– Parannetaan ikäihmisten omaisille suunnattua tiedottamista ikääntymiseen liittyvistä liikenneturvallisuuskysymyksistä
Turvallisesti kävellen ja pyörällä	<ul style="list-style-type: none">– Toteutetaan vaaranpaikka- ja esteettömyyskartoituksia yhdessä vanhus- vammaisjärjestöjen kanssa– Huomioidaan esteettömyysasiat liikkeiden sisäänkäynnissä ja sisätiloissa; liikkeenharjoittajille suunnattu tiedotus– Ohjeistetaan rakennusvalvontaa esteettömyysasioissa (lupien myöntämisessä sekä valvonnassa huomioitavat asiat)– <i>Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja taajamaliikenteen rauhoittamiseen liittyviä toimenpiteitä on esitelty luvussa 4.3.</i>

5. Suunnitelman vaikuttavuus

Luoteis-Pirkanmaan seudulle asetetaan tässä suunnitelmassa tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Liikennekuolemien osalta tavoitteena on saavuttaa niin sanottu nollavisio (yhä useammin nollavuosia). 2000-luvulla kuolleiden määrä on vaihdellut 1–7 välillä keskiarvon ollessa 3,5 kuollutta vuodessa. Tavoitteena on myös vähentää loukkaantumisten määrää merkittävästi (enintään 33 loukkaantunutta vuodessa). Asetettuun lähtötasoon nähden loukkaantumisten kokonaismäärän tulisi laskea vuoteen 2025 mennessä noin 20 henkilöllä.

Vaikutusten arvioinnin vaikeus

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty monipuolisesti erilaisia toimenpiteitä ja toimintatapoihin kohdistuvia linjauksia. Toteutuessaan toimenpiteet varmasti tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta aukottoman vaikutusten arvioinnin tekeminen on mahdoton tehtävä. Vaikutusten arviointia vaikeuttaa ensinnäkin se, että kaikkien suunnitelmassa esitettyjen toimenpidetyyppien vaikuttavuudesta (liikennekasvatustyö, tiedotus, uudet toimintatavat, yhteistyön lisääminen, suunnitteluperiaatteiden kehittäminen) ei ole olemassa yksityiskohtaista vaikutustietoa tai yleisesti hyväksyttyä vaikutusten arviointimenetelmää. Toiseen tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden ohella lukuisat muut tekijät, kuten talouskasvu, autoistumisen, yleinen liikenteen kasvu, ajoneuvokannan uudistuminen sekä verotuksen ja liikennelainsäädännön uudistukset, joiden vaikutuksista paikalliselle tasolle ei ole olemassa lainkaan tietoa.

Liikenteen kasvun vaikutus ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Tutkimuksissa on arvioitu, että **yhden prosentin kasvu ajoneuvoliikenteen suoritteessa lisää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia puolella prosentilla**. Keskeinen viesti on se, että kasvava liikenteen määrä lisää onnettomuusriskiä ja sitä kautta väistämättä myös onnettomuuksien määrää. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta asia voidaan myös kääntää toisin päin. Kuinka paljon alueellisten ja paikallisten toimijoiden keinoin (yhdyskuntarakenne, kestävän liikkumisen edistäminen) ajoneuvoliikenteen suoritteiden kasvua voidaan hillitä, jotta edellä mainitut negatiiviset vaikutukset voitaisiin välttää? Yhdyskuntarakenteen ratkaisulla vaikutetaan sekä suoraan että pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edellytyksiin. Tutkimusten mukaan hajautuva yhdyskuntarakenne ja sen myötä tapahtuva liikenteen kasvu aiheuttavat liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne. Kunnilla onkin kaavoituksen kautta merkittävä vastuu alueen liikenneturvallisuuden tulevaisuuden suuntauksista.

Liikenneympäristön parantaminen

Maanteille esitetyille liikenneympäristön parannustoimenpiteille voidaan määritellä laskennallinen vuotuinen onnettomuusvähenemä Tarva MT -ohjelmalla (Turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Ohjelma ottaa huomioon tiekohdan onnettomuushistorian (5 vuotta) sekä keskimääräisen onnettomuusasteen, joiden perusteella ohjelma määrittää nykyisen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja edelleen onnettomuusmäärän ennusteen. Tätä ennustetta korjataan esitettävän toimenpiteen vaikutuskerroimella, jolloin tuloksena saadaan laskennallinen onnettomuusvähenemä. Katuverkon toimenpiteiden osalta vaikutuksia ei voida arvioida yhtä luotettavasti, sillä maantieverkon tapaan käytettävissä ei ole tietoja kohteiden liikennesuoritteesta. Tarvan vaikutuskertoimia ja maanteiden toimenpiteiden vaikutustenarviointia hyödyntäen voidaan kuitenkin tehdä suuntaa antavia tarkasteluja myös katuverkon toimien vaikutuksista.

Tässä suunnitelmassa esitetyillä maanteiden ja katujen liikenneympäristön parannustoimenpiteillä saavutetaan laskennallisesti yhteensä 2,00 vuosittaisen henkilövahinko-onnettomuuden ja 0,25 vuosittaisen liikennekuoleman vähenemä. Vaikutuslaskennassa on ollut mukana kaikki liikenneympäristön hankkeet maanteilla ja kaduilla: yhteensä noin 250 kohdetta. Toimenpiteiden yhteenlaskettu karkea kustannusarvio on noin 9,0 miljoonaa euroa (osasta toimenpiteitä kustannusarvio puuttuu, koska kohde vaatii tarkempia suunnitelmia). Liikenneympäristön parannustoimenpiteillä saavutetaan näin ollen noin 20 % liikennekuolemien vuosittaisesta vähentämistavoitteesta, mikä kertoo siitä, että valtatie 3 isot parannushankkeet ovat seudun turvallisuustilanteen kohentumisen kannalta elintärkeitä. Tulee kuitenkin muistaa, että koetun turvallisuuden osalta esitettyjen liikenneympäristön parannusten vaikutus on merkittävä, sillä suurin osa parannettavista kohteista on noussut myös asukaskyselyssä esille.

Liikennekasvatustyö ja viestintä

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavien toimenpiteiden vaikutusten yksityiskohtainen arviointi on erittäin haastavaa kokemusperäisen, yhteismitallisen ja luotettavan vaikutustiedon puuttumisen vuoksi. Liikennekäyttäytymiseen ja arkiliikunnan edistämiseen vaikuttava työ on kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä, eikä siten yksiselitteisesti mitattavissa onnettomuusvähenemän (tai terveyshyötyjen) kautta. Pitkäjänteisen liikennekasvatus- ja liikkumisenohjaustyön tulokset näkyvät usein vasta vuosien viiveellä eikä yksittäisen toimenpiteen osuutta kokonaisvaikutuksesta ole mahdollista eritellä jälkikäteen.

Liikennekasvatustyön vaikuttavuuden arvioinnissa on loogisinta keskittyä sekä toteutettujen toimenpiteiden että liikennekäyttäytymisen muutosten seurantaan. Kokoamalla järjestelmällisesti liikennekäyttäytymisen seurantatieto voidaan havaita ilmiöitä, jotka ennustavat tai selittävät liikenneonnettomuuksien kokonaisuudessa tapahtuvia muutoksia. Keskeisimpiä turvallisuustasosta indikoivia mittareita ovat mm. ajonopeudet, päihtyneenä tai huumeissa ajamisen yleisyys sekä turvavöiden ja muiden turvavarusteiden käyttöaste. Myös erilaisia muita kuljettajan tilaan liittyvien riskitekijöiden (itsemurhat, sairaskohtaukset, jne.) osuutta vakavissa liikenneonnettomuuksissa on syytä seurata.

Vaikutustenarvioinnin vaikeuksista huolimatta liikennekasvatustyön vaikutuspotentiaalia voidaan haaruroida hyödyntämällä tutkijalautakuntien analyysija Luoteis-Pirkanmaan seudulla tapahtuneista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista. Seuraavassa on esitetty esimerkinomaisesti kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien maksimaalisia vähentämispotentiaaleja Luoteis-Pirkanmaan vuosien 2004–2013 onnettomuushistoriaan perustuen. (huom. tarkastelu on esimerkinomainen ja monet riskitekijät ovat osin päällekkäisiä):

- ...jos itsemurhia ei tapahtuisi liikenteessä, vähentämispotentiaali 0,6 henkeä/vuosi
- ...jos sairaskohtaukset saataisiin karsittua pois liikenteestä, vähentämispotentiaali 0,4 henkeä/vuosi
- ...jos törkeät ylinopeudet (> 20 km/h) saataisiin karsittua pois, vähentämispotentiaali 0,6 henkeä/vuosi
- ...jos kukaan ei ajaisi alkoholin vaikutuksen alaisena, vähentämispotentiaali 1,1 henkeä/vuosi
- ...jos kukaan ei ajaisi lääkkeissä tai huumeissa, vähentämispotentiaali 0,2 henkeä/vuosi
- ...jos jalankulkijat ja pyöräilijät noudattaisivat aina sääntöjä, vähentämispotentiaali 0,2 henkeä/vuosi
- ...jos kaikki autolla liikkuvat käyttäisivät turvavyötä, vähentämispotentiaali 0,4 henkeä/vuosi
- ...**edellä mainittujen – osin päällekkäisten tekijöiden – hyvin karkea liikennekuolemien vähentämispotentiaali on jopa 3–4 henkilöä vuodessa.**

6. Jatkotoimenpiteet

6.1 Suunnitelman jalkauttaminen

Suunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden välitön käynnistäminen. Liikkeelle kannattaa lähteä pienistä, mutta vahvaa perustaa luovista toimenpiteistä. Liikenneturvallisuustyötä ei pidä rakentaa pelkästään liikenneympäristön kehittämisen varaan, vaan toiminnan painopisteen on oltava yhtäläillä tietoisuutta lisäävissä ja turvallista liikennekulttuuria edistävissä toimenpiteissä. Myös järjestelmällisen työn ja suunnitelman aktiivisen seurannan merkitys on erittäin suuri. Seurannan kautta varmistetaan, että tehty työ on oikeansuuntaista ja toimenpiteet vaikuttavat odotetulla tavalla.

Useat suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vaativat resursseja ja sen myötä suunnitelmassa kuntasektorille kohdentuvien toimenpiteiden toteutuminen on viime kädessä kiinni kuntien päätöksentekijöistä. Suunnitelman esittely kunnan päätöksentekokoelimissa lisää päättäjien ymmärrystä liikenneturvallisuustyön kokonaisuudesta, liikenneonnettomuuksien riskitekijöistä sekä tuo itse suunnitelmalle näkyvyyttä ja painoarvoa. Käytännön työn kannalta on tärkeää, että hallintokuntien johto tukee ja kannustaa työntekijöitä liikenneturvallisuustyössä ja siten suunnitelman edistämässä.

Tärkeitä ensiaskeleita Luoteis-Pirkanmaan kunnissa

- Suunnitelman valmistumisesta tiedottaminen asukkaille, kunnan työntekijöille ja johtoryhmille
- Suunnitelman esittely lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa
- Kuntakohtaisten työryhmien perustaminen ja järjestäytyminen (kunnissa erilaisia toimintatapoja)
- Liikenneturvallisuustoimijamallin käyttöönottoaminen (asiantuntijatuki kunnille)
- Kuntakortteihin kirjattujen lähivuosien toimenpiteiden edistäminen
- Liikenneturvallisuussuunnitelman ja tavoitteiden linkittäminen kunnan muihin suunnitelmiin
- Seurannan käynnistäminen ja tuloksista tiedottaminen (ainakin kunnan sisäisesti)
- Seudullisen seurantalaverin järjestäminen

6.2 Suunnitelman seuranta

Liikenneturvallisuussuunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun paikalliselle liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista on hyvä seurata säännöllisesti. Seurantatehtävät voidaan jakaa kahteen pääosa-alueeseen: suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden seurantaan sekä tavoitteiden eli toiminnan vaikuttavuuden (vaikutusten) seurantaan:

- **Toimenpiteiden seurannan tavoitteena** on paitsi seurata liikenneturvallisuussuunnitelmassa kuvattujen toimenpide-ehdotusten etenemistä ja huolehtia toimenpidelistojen ajantasaisuudesta, myös aktiivisesti edistää toimenpiteiden toteutumista. Toimenpiteiden toteutumisen edistäminen ja seuranta muodostavat jatkuvan liikenneturvallisuustyön perustan.
- **Tavoitteiden toteutumisen seurannan** lähtökohtana ovat liikenneturvallisuussuunnitelmassa kuvattut määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet ja valituista painopistealueista johdetut mittarit (kts. seuraavan sivun taulukko).

Toimenpiteiden seurantavastuu kuuluu toimenpiteiden toteutuksesta vastaaville tahoille eli kuntien eri hallintokunnille, ELY-keskukselle, Liikenneturvalle ja Poliisille. Toimenpiteiden edistymistä käydään läpi seudulle keväällä 2016 perustettavan **liikenneturvallisuustoimijan tukemana** vuosittain kuntakohtaisissa ja seudullisissa seurantalaverissa ja tavoitteiden toteutumisen seurannasta vastaa alkuvaiheessa seudun kuntien liikenneturvallisuustoimija. Jotta liikenneturvallisuustyön kokonaisuus pysyy hallinnassa, on se hyvä koota vuosittain toimintakertomukseen tai seurantakatsaukseen, jossa kerrotaan toteutetuista toimista ja tavoitteiden etenemisestä (mittarit), arvioidaan toimintaympäristön muutoksia sekä esitetään suosituksia toiminnan kehittämiseksi.

Taulukko 10. Liikenneturvallisuustyön seurantamittareita.

Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja se koetaan turvalliseksi.					
PÄÄMITTARIT	keskiarvo			tavoite enintään	
	10–14	2015	2016	2025	Lähde
Liikenteessä kuolleiden määrä / vuosi	5	3		0	TK
Liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä / vuosi	7 (2014)			0	TK
Liikenteessä loukkaantuneiden määrä / vuosi	57	48		33	TK
PAINOISTEALUEISTA JOHDETUT ONNETTOMUUSMITTARIT (koko seutu)	keskiarvo			kehityssuunta	
	10–14	2015	2016	2025	Lähde
15-17-vuotiaiden henkilövahinkojen määrä	8	3		laskee	TK
18-24-vuotiaiden henkilövahinkojen määrä	11	6		laskee	TK
yli 64-vuotiaiden henkilövahinkojen määrä	4	6		laskee	TK
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinkojen määrä	4	10		laskee	TK
Mopojen ja moottoripyöräilijöiden henkilövahinkojen määrä	10	8		laskee	TK
Taajama-alueiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä	10	16		laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden suojatienonnettomuuksien määrä	1	3		laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden risteysonnettomuuksien määrä	10	13		laskee	OR
Onnettomuuskasaumien määrä (yli 5 onnettomuuden kasaumat)	9			laskee	OR
Henkilövahinkoon johtaneiden päihdeonnettomuuksien määrä	4	4		laskee	OR
Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneiden työmatkatapaturmien määrä	35			laskee	TVK
PAINOISTEALUEISTA JOHDETUT MUUT MITTARIT (koko seutu)	2014	2015	2016	2025	Lähde
Heijastimen käyttöaste	-			nousee	oma
Pyörävalojen käyttöaste	-			nousee	oma
Pyöräilykypärän käyttöaste	-			nousee	oma
Turvavyön käyttöaste henkilöautossa etuistuimella taajamassa (Pirkanmaa)	94 %	95 %		nousee	LT
Turvavyön käyttöaste henkilöautossa etuistuimella maanteilla (Pirkanmaa)	97 %	98 %		nousee	LT
Liikennerikosten määrä	1 204			laskee	PO
Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen %-osuus	2 % (28 kpl)			laskee	PO
Rattijuopumuksesta kiinnijääneiden määrä	122			laskee	PO
Törkeä rattijuopumus(%-osuus kaikista kiinnijääneistä)	54 % (66 kpl)			laskee	PO
Kännykän käyttö henkilö- tai pakettiautolla ajon aikana	-				oma

TK = Tilastokeskus

LT = Liikenneturva

OR = Liikennevärao, onnettomuusrekisteri

PO = Poliisi

TVK = Tapaturmavakuutuskeskus

oma = Oma tarkkailu (alkuvaiheessa toimija)

Liitteet

Liite 1. Kuntakohtaiset nykytilakortit

Liite 2. Liikenneturvallisuustyön toimintaesimerkkejä eri hallintokunnissa

Liite 3. Kuntakohtaiset lähivuosien toimenpidekortit

Liite 4. Nopeusrajoituspolitiikka

Muut erillisesti raportoidut lopputuotteet (saatavissa Pirkanmaan ELY-keskuksesta ja kunnista):

- Nykyiset taajamien nopeusrajoitukset, nopeusrajoitusten muutosesitykset ja nykyiset kevyen liikenteen väylät kunnittain.
- Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkona ja karttoina.

LIITE 1.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

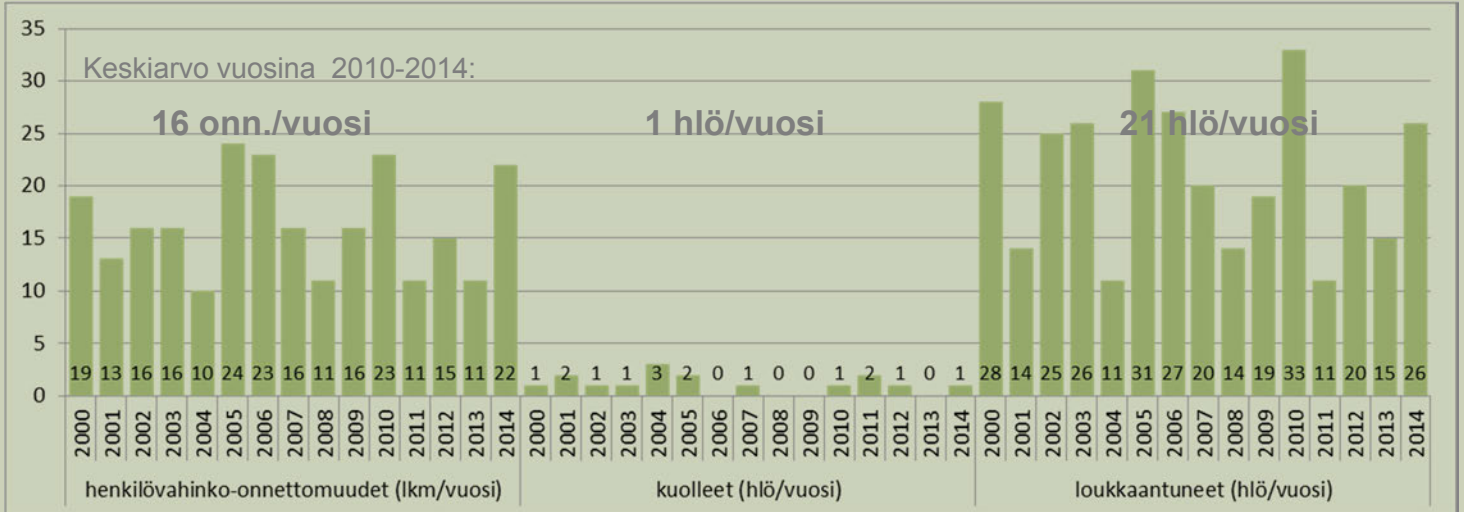
HÄMEENKYRÖ

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuudet Hämeenkyrössä vuosina 2000–2014

Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva



1,7 M€ /v = Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuva kustannus

Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä Hämeenkyrön alueella

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2010–2014, suluisa koko maa, N= 82 onnettomuutta tarkastelujaksolla)

6,1

(4,5)



Onnettomuuksien vakavuusaste
kuollutta/100 hevaonn.

16 %

(36 %)



Jalankulkija-, pyöräilijä- ja mopo-onnettomuudet
%-osuus kaikista

30 %

(54 %)



Taajama-alueiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

39 %

(18 %)



Valtateiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

12 %

(9 %)



Alkoholi-onnettomuudet
%-osuus kaikista

Hämeenkyröläisten näkemyksiä liikenneolosuhteiden ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeista

Lähde: Asukaskysely 2014, eniten palautetta saaneet ongelmakohteet on esitetty kääntöpuolella



- Väylien kunto (päällyste)
- Väylien talvikunnossapito
- Jalankulkureittien valaistus
- Autojen ylinopeudet
- Heijastimen käyttö



- Tarjonta iltaisin ja viikonloppuisin
- Tarjonta arkisin
- Reittien kattavuus
- Lippujen hinnat
- Kulkuneuvojen esteettömyys



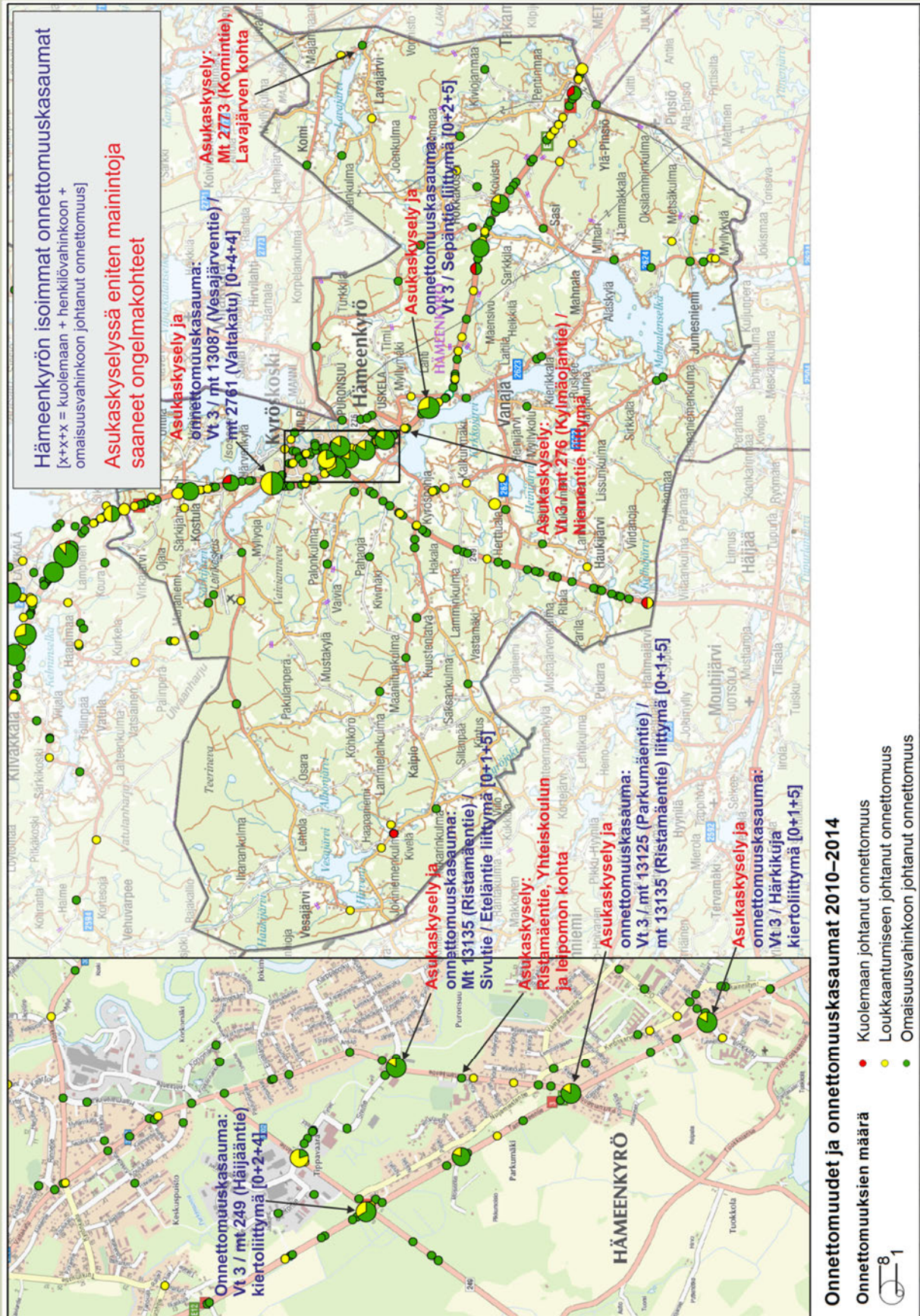
- Väylien talvikunnossapito ja kunto
- Pyöräväylien valaistus
- Reittien opastus ja viitoitus
- Autojen ylinopeudet
- Tienlitysten turvallisuus



- Teiden ja katujen kunto ja kunnossapito
- Saattoliikenteen järjestelyt kouluissa
- Ylinopeudet
- Liian lyhyet turvavälit ja riskiohitukset
- Matkapuhelimen käyttö ajassa

KUNTAKORTTI

LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



LIITE 1.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

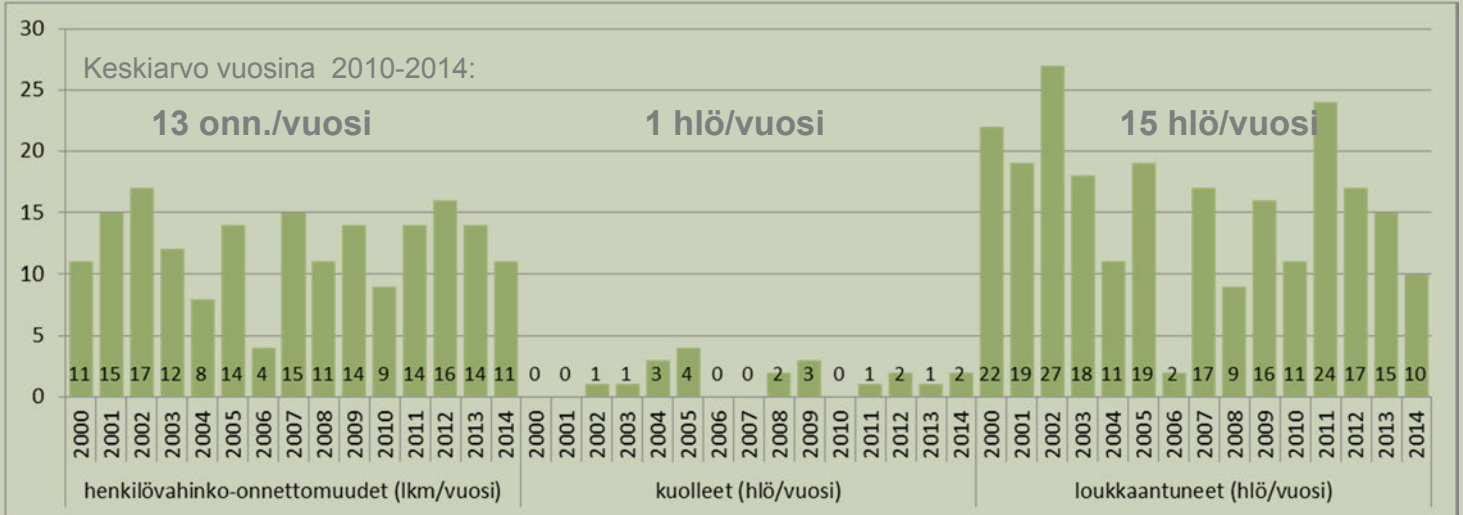
IKAALINEN

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuudet Ikaalisissa vuosina 2000–2014

Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva



1,4 M€ /v = Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuva kustannus

Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä Ikaalisten alueella

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2010–2014, sulussa koko maa), N= 64 onnettomuutta tarkastelujaksolla

9,4

(4,5)



Onnettomuuksien vakavuusaste
kuollutta/100 hevaonn.

17 %

(36 %)



Jalankulkija-, pyöräilijä- ja mopo-onnettomuudet
%-osuus kaikista

33 %

(54 %)



Taajama-alueiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

42 %

(18 %)



Valtateiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

9 %

(9 %)



Alkoholi-onnettomuudet
%-osuus kaikista

Ikaalislaisten näkemyksiä liikenneolosuhteiden ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeista

Lähde: Asukaskysely 2014



- Väylien kunto (päällyste)
- Väylien talvikunnossapito
- Autojen ylinopeudet
- Heijastimen käyttö
- Tienylitysten turvallisuus



- Tarjonta iltaisin ja viikonloppuisin
- Tarjonta arkisin
- Reittien kattavuus
- Lippujen hinnat
- Kulkuneuvojen esteettömyys



- Väylien talvikunnossapito
- Väylien kunto (päällyste)
- Reittien opastus ja viitoitus
- Autojen ylinopeudet
- Tienylitysten turvallisuus



- Teiden ja katujen kunto ja kunnossapito
- Saattoliikenteen järjestelyt kouluissa
- Ylinopeudet
- Liian lyhyet turvavälit ja riskiohitukset
- Matkapuhelimen käyttö ajassa

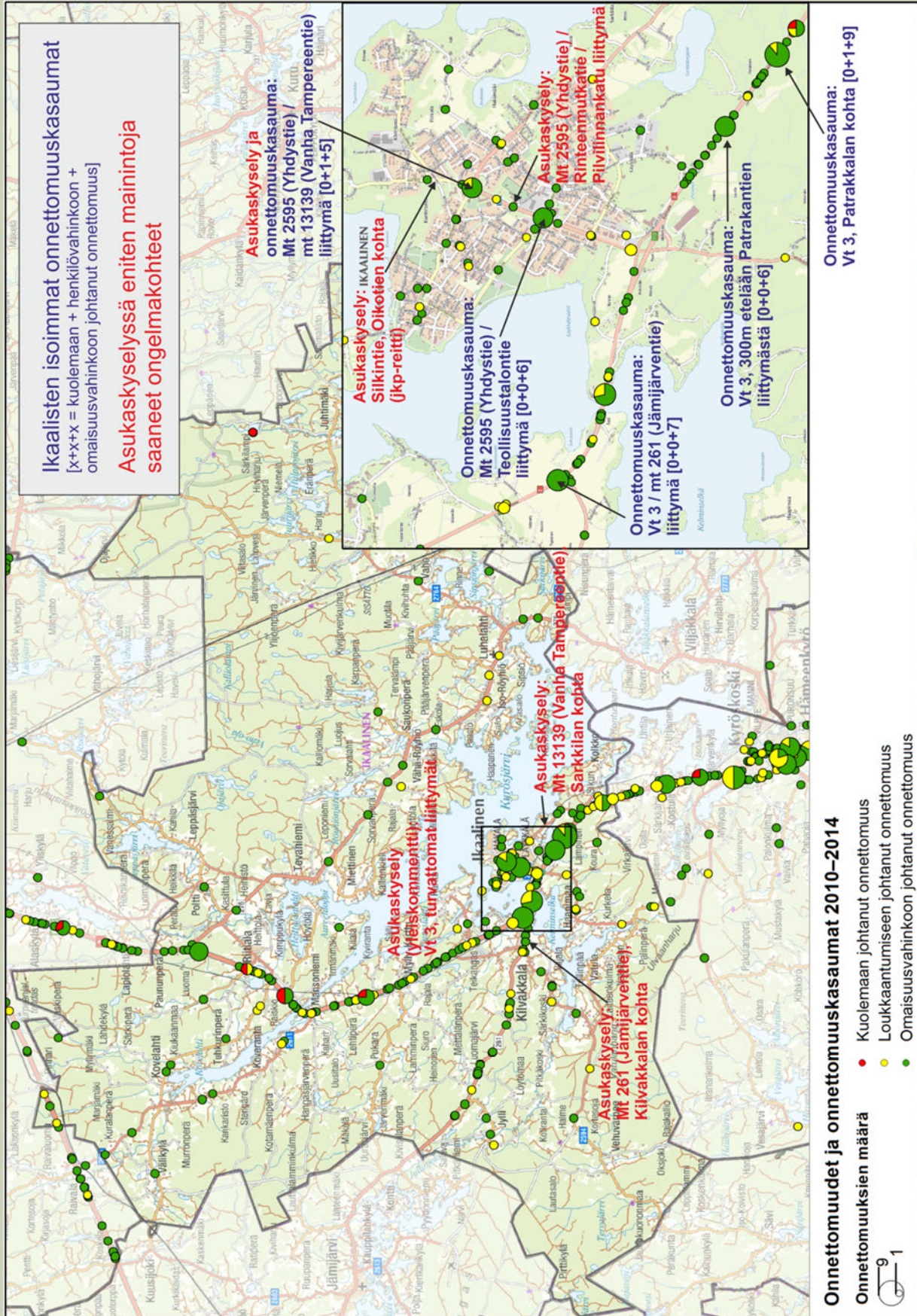
LIITE 1.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

IKAALINEN

KUNTAKORTTI

LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



Onnettomuudet ja onnettomuuskaasumat 2010–2014

- Onnettomuuksien määrä
- Kuolemaan johtanut onnettomuus
 - Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
 - Omiaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

LIITE 1.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

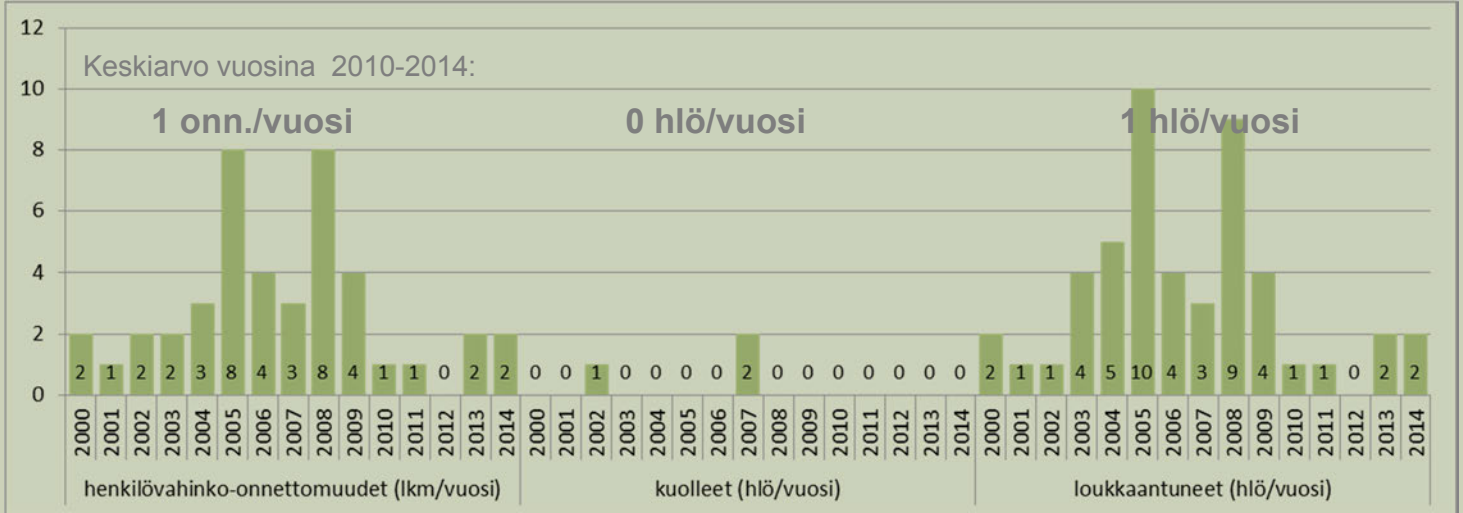
KIHNIÖ

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuudet Kihniössä vuosina 2000–2014

Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva



0,1 M€ /v = Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuva kustannus

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä Kihniön alueella

Lähde: Tilastokeskus (suluissa koko maan keskiarvo 2010-2014, Kihniön osalta keskiarvo 2005-2014, N=29 onnettomuutta)

6,1

(4,5)



Onnettomuuksien vakavuusaste
kuollutta/100 hevaonn.

24 %

(36 %)



Jalankulkija-, pyöräilijä- ja mopo-onnettomuudet
%-osuus kaikista

17 %

(54 %)



Taajama-alueiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

39 %

(18 %)



Valtateiden onnettomuudet
%-osuus kaikista

17 %

(9 %)



Alkoholi-onnettomuudet
%-osuus kaikista

Kihniöläisten näkemyksiä liikenneolosuhteiden ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeista

Lähde: Asukaskysely 2014, eniten palautetta saaneet ongelmakohteet on esitetty kääntöpuolella



- Väylien kunto (päällyste)
- Väylien talvikunnossapito
- Mopojen hurjastelu
- Autojen ylinopeudet
- Tienylitysten turvallisuus



- Tarjonta iltaisin ja viikonloppuisin
- Tarjonta arkisin
- Reittien kattavuus
- Lippujen hinnat
- Lippujen hankinnan vaikeus



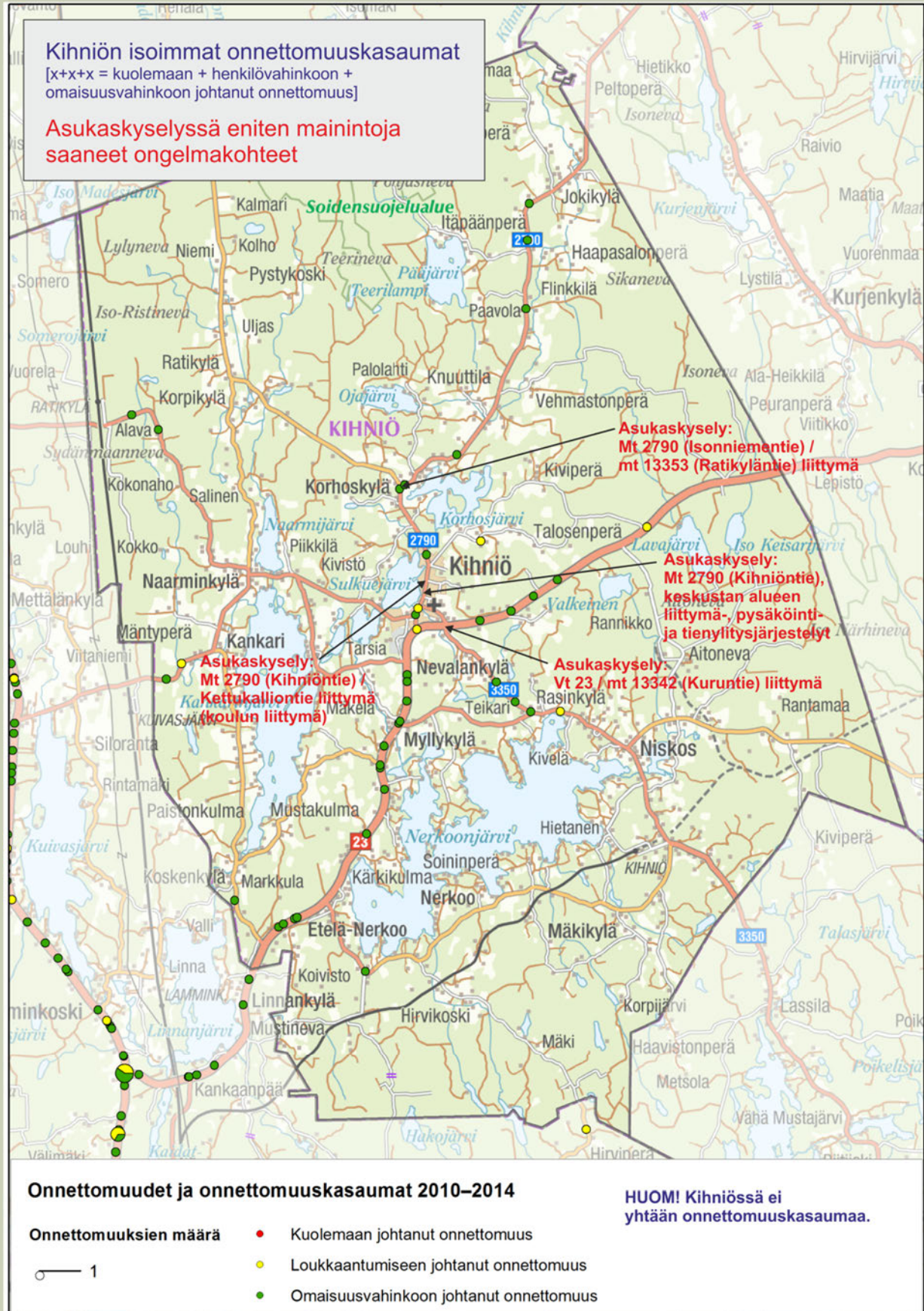
- Pyöriteiden puute
- Väylien talvikunnossapito
- Autojen ylinopeudet
- Tienylitysten turvallisuus



- Teiden ja katujen kunto ja kunnossapito
- Teiden ja katujen valaistus
- Ylinopeudet
- Liian lyhyet turvavälit ja riskiohitukset

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2

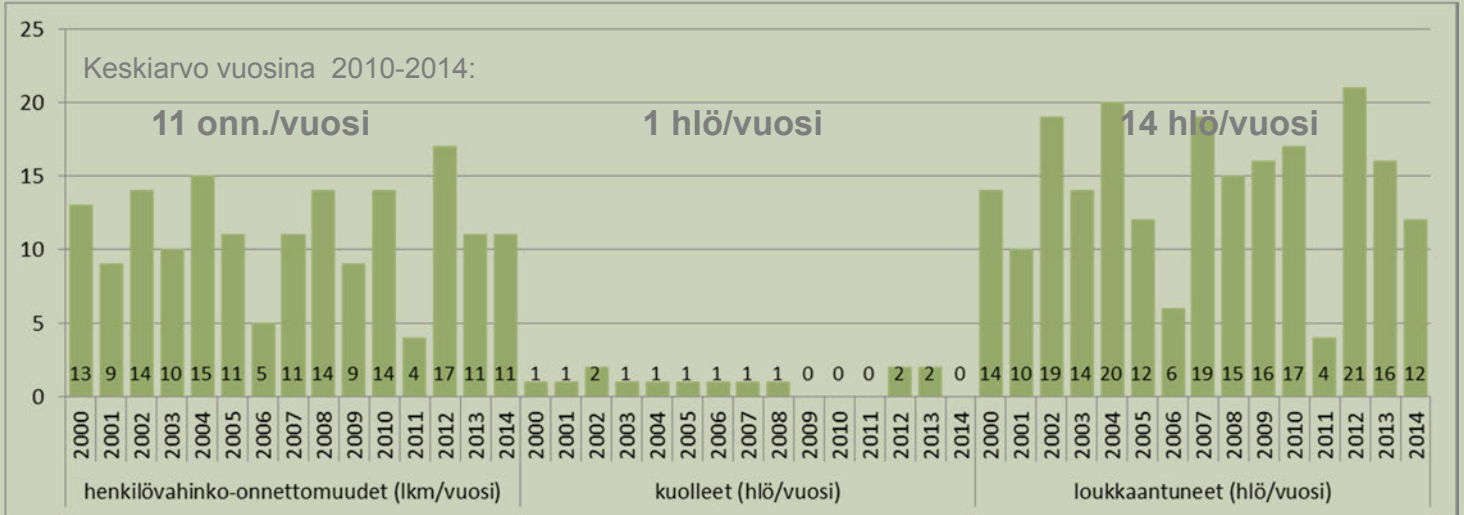


KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuudet Parkanossa vuosina 2000–2014

Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva



1,2 M€ /v = Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuva kustannus

Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä Parkanon alueella

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2010–2014, suluisissa koko maa), N= 57 onnettomuutta tarkastelujaksolla

7,0

(4,5)



Onnettomuuksien
vakavuusaste
kuollutta/100 hevaonn.

16 %

(36 %)



Jalankulkija-, pyöräilijä-
ja mopo-onnettomuudet
%-osuus kaikista

33 %

(54 %)



Taajama-alueiden
onnettomuudet
%-osuus kaikista

47 %

(18 %)



Valtateiden
onnettomuudet
%-osuus kaikista

4 %

(9 %)



Alkoholi-
onnettomuudet
%-osuus kaikista

Parkanolaisten näkemyksiä liikenneolosuhteiden ja liikenneturvallisuuden kehittämistarpeista

Lähde: Asukaskysely 2014, eniten palautetta saaneet ongelma-kohteet on esitetty kääntöpuolella



- Väylien kunto (päällyste)
- Väylien talvikunnossapito
- Autojen ylinopeudet
- Heijastimen käyttö
- Tienylitysten turvallisuus



- Tarjonta iltaisin ja viikonloppuisin
- Tarjonta arkisin
- Reittien kattavuus
- Lippujen hinnat



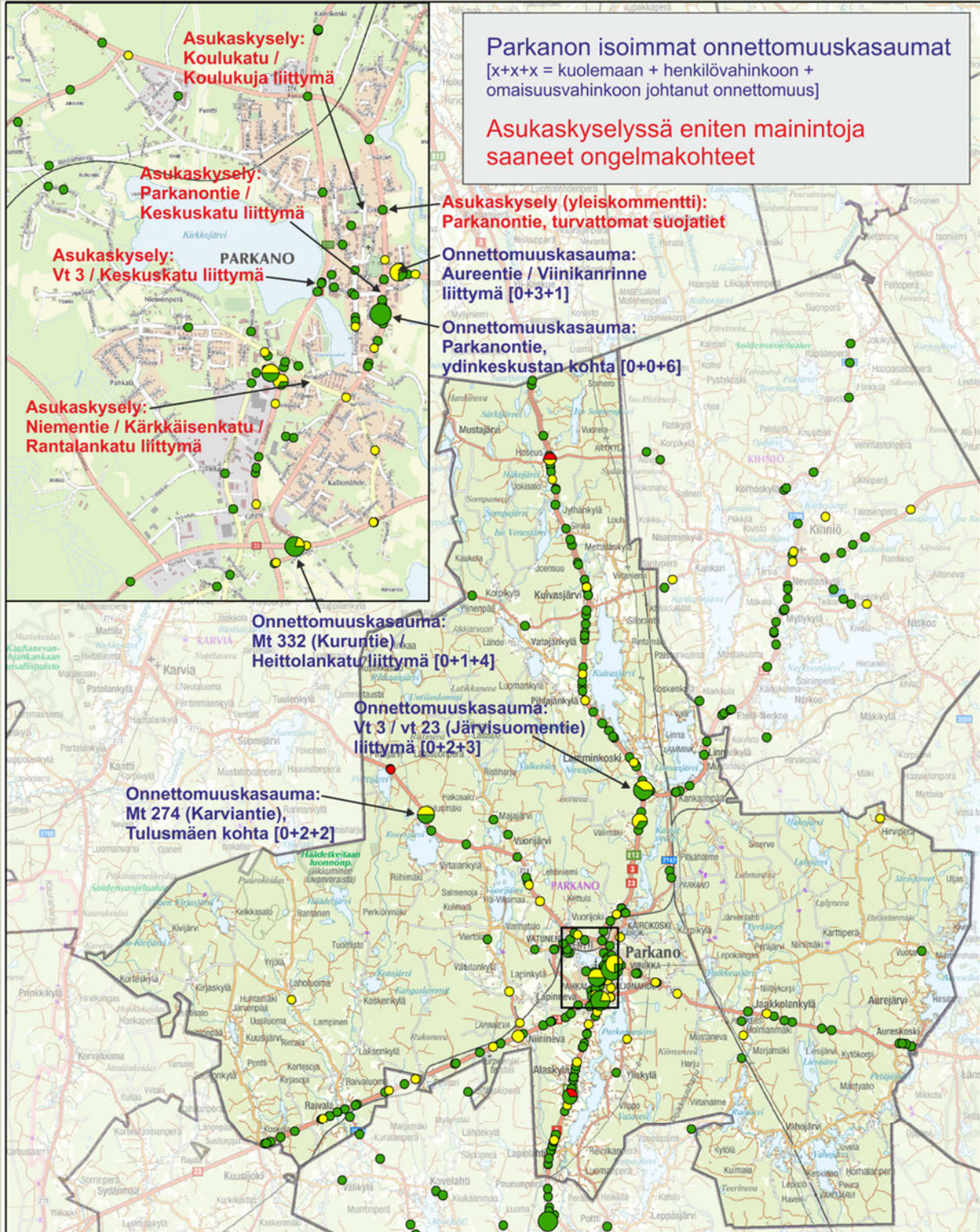
- Väylien talvikunnossapito
- Väylien kunto (päällyste)
- Autojen ylinopeudet
- Tienylitysten turvallisuus



- Teiden ja katujen kunto ja kunnossapito
- Saattoliikenteen järjestelyt kouluissa
- Ylinopeudet
- Liian lyhyet turvavälit ja riskiohitukset
- Matkapuhelimen käyttö ajassa

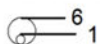
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



Onnettomuudet ja onnettomuuskaasumat 2010–2014

- Onnettomuuksien määrä**
- Kuolemaan johtanut onnettomuus
 - Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
 - Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus



LIITE 2.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN KUNNASSA TOIMINTAESIMERKKEJÄ ERI HALLINTOKUNTIIN

SIVISTYSPALVELUT

VARHAISKASVATUS

- Henkilöstön perehdytys liikenneturvallisuuskasvatuksen sisältöihin ja toimintatapoihin
- Liikennekasvatus varhaiskasvatussuunnitelmassa ja turvallisuusohjeissa
- Liikkumisen pelisääntöjen kirjaaminen osaksi hoitosopimuksia
- Liikenneturvallisuusasioista keskustelu vanhempainilloissa
- Liikennekasvatuksen linkittäminen päivähoiton arkeen vuosikellomallilla
- Liikennekasvatus päivittäisen toiminnan osana: retket, leikit, pelit
- Liikenneaiheiset tapahtumat ja tempaukset, teemapäivät
- Asiantuntijoiden vierailut päiväkodissa
- Turvallisesta päiväkotiympäristöstä huolehtiminen
- Saattoliikenteen turvallisuus; tiedotus, ohjeistus, turvalliset pihajärjestelyt

KOULUT JA OPPILAITOKSET

- Opettajien perehdytys liikenneturvallisuuskasvatuksen sisältöihin ja toimintatapoihin
- Liikennekasvatus koulun opetussuunnitelmassa ja turvallisuusohjeissa
- Liikkumisen pelisääntöjen kirjaaminen koulun järjestyssääntöihin
- Liikenneturvallisuus koulu yhteisön ja opiskelu ympäristön terveellisyyden ja turvallisuuden tarkastuksissa
- Liikennekasvatuksen integroiminen vuosikellomallilla eri oppiaineisiin
- Huoltajien tukeminen liikennekasvatustyössä keskusteluin ja materiaalein
- Liikenneaiheiset tapahtumat ja tempaukset, teemapäivät
- Asiantuntijoiden vierailut oppitunneilla tai vanhempainilloissa
- Koulumatkojen ja koulun lähialueen liikenneturvallisuuskartoitukset
- Saattoliikenteen turvallisuus; tiedotus, ohjeistus, turvalliset pihajärjestelyt
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen koulukuljetusten järjestelyissä
- Koulun liikkumis- tai liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen
- Kouluverkko päätösten liikkumiseen kohdistuvien vaikutusten arviointi



LIITE 2.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN KUNNASSA TOIMINTAESIMERKKEJÄ ERI HALLINTOKUNTIIN

VAPAA-AJAN PALVELUT

NUORISOTYÖ

- Nuorisotyöntekijöiden perehdytys liikennekasvatustyön sisältöihin ja toimintamalleihin
- Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen nuorisotyön strategiaan
- Liikenneturvallisuusteema osaksi ennaltaehkäisevää päihdetyötä
- Monialaisten yhteistyöryhmien hyödyntäminen liikenneturvallisuustyössä
- Huoltajien tukeminen liikennekasvatustyössä keskusteluin ja materiaalein
- Nuorisovaltuuston ja oppilaskuntien hyödyntäminen liikenneturvallisuus-työn ideoinnissa ja toteutuksessa
- Liikenteeseen liittyvät tapahtumat, tempaukset ja toimintaprojektit, teemaillat nuorisotalolla jne.

LIIKUNTAPALVELUT

- Liikunnanohjaajien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön ja erityisesti kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuskysymyksiin
- Tiedottaminen arkiliikunnan terveyshyödyistä ja tapaturmariskeistä
- Kävelyä ja pyöräilyä edistävät tapahtumat ja tempaukset
- Liikuntapaikkojen turvallisista liikennejärjestelyistä huolehtiminen
- Seurojen ja järjestöjen tukeminen liikenneturvallisuustyössä



LIITE 2.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN KUNNASSA TOIMINTAESIMERKKEJÄ ERI HALLINTOKUNTIIN

SOSIAALI- JA TERVEYSPALVELUT 1/2

NEUVOLAT

- Neuvolaterveydenhoitajien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Keskustelut ikäkausitarkastusten ja perhevalmennuksen yhteydessä
- Huoltajien liikennekasvatustyötä tukevien aineistojen jakaminen
- Liikenneturvallisuusmateriaalin esillä pitäminen odotustilassa
- Liikenneturvallisuusteemojen esille tuominen perhekahviloissa

KOULU- JA OPISKELUTERVEYDENHUOLTO

- Kouluterveydenhoitajien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Liikenneturvallisuusasioista keskustelu oppilas- ja opiskelijahuoltotyössä
- Liikenneturvallisuus koulu yhteisön ja opiskelu ympäristön terveellisyys ja turvallisuuden tarkastuksissa
- Keskustelut vuositarkastuksissa ja oppituntivierailuilla
- Kouluterveyskyselyn liikenneturvallisuuskysymysten hyödyntäminen
- Liikenneturvallisuusmateriaalin esillä pitäminen odotustiloissa

TERVEYSKESKUKSET

- Terveys- ja sairaanhoitajien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Lääkäreiden perehdyttäminen liikennelääketieteeseen
- Ajoterveyden arviointi osana lääkärin tarkastuksia
- Tiedottaminen arkiliikunnan terveyshyödyistä ja tapaturmariskeistä
- Liikennetapaturmien seuranta ja tietojen hyödyntäminen toiminnassa
- Liikenneturvallisuusteemoista keskustelu vastaanotoilla
- Liikenneturvallisuusmateriaalin esillä pitäminen odotustiloissa



LIITE 2.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN KUNNASSA TOIMINTAESIMERKKEJÄ ERI HALLINTOKUNTIIN

SOSIAALI- JA TERVEYSPALVELUT 2/2

MIELENTERVEYS- JA PÄIHDETYÖ

- Ajoterveyden arviointi kaikissa potilaskontakteissa
- Potilaiden informointi heidän mahdollisesti heikentyneestä ajokyvystä
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden ajoterveyden arviointi
- Alkolukon käyttö osana päihdehoitoa

TYÖTERVEYSHUOLTO

- Työterveydenhoitajien ja lääkäreiden perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Liikenneteeman sisällyttäminen työterveyshuollon sopimukseen
- Keskustelut arkiliikunnan hyödyistä, mahdollisuuksista ja esteistä
- Työ- ja työasiamatkojen tapaturmariskeistä keskustelu
- Työmatkatapaturmien seuranta (yhteistyössä työsuojelun kanssa)
- Työnantajien kannustaminen erilaisiin tapahtumiin ja tempauksiin
- Liikenneturvallisuusmateriaalin esillä pitäminen tai jakaminen

VANHUSPALVELUT

- Vanhusten parissa toimivien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Iäkkäille ja heidän omaisilleen suunnattu tiedotus ikääntymisen vaikutuksista liikkumisen turvallisuuteen
- Iäkkäille suunnattujen teematilaisuuksien järjestäminen
- Liikenneturvallisuusteemojen käsittely ikäihmisten omissa tapahtumissa
- Vanhusneuvoston ja -järjestöjen osallistaminen liikenneturvallisuustyöhön
- Vaaranpaikka- ja esteettömyyskartoitusten laatiminen
- Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen palveluliikenteen järjestelyissä sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden sijaintia koskevissa päätöksissä

VAMMAISPALVELUT

- Vammaisten parissa toimivien perehdytys liikenneturvallisuustyöhön
- Vammaisten henkilöiden liikkumisen erityispiirteitä esille tuovien tempausten järjestäminen
- Vammaisneuvoston ja -järjestöjen aktivointi liikenneturvallisuustyöhön
- Vaaranpaikka- ja esteettömyyskartoitusten laatiminen esimerkiksi yhteistyössä vanhusneuvoston kanssa
- Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen palveluliikenteen järjestelyissä ja sosiaali- ja terveyspalveluiden sijaintia koskevissa päätöksissä

LIITE 2.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN KUNNASSA TOIMINTAESIMERKKEJÄ ERI HALLINTOKUNTIIN

TEKNISET- JA YMPÄRISTÖPALVELUT

- Henkilöstön osaamisen ylläpito liikennesuunnitteluun, rakennuttamiseen ja ylläpitoon liittyvissä tehtävissä sekä työturvallisuuden liittyen
- Henkilöstön osaamisen ylläpito liikenneturvallisuusasioissa mm. liikenneturvallisuuden, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kaavoitusprosessissa
- Yhtenäisten käytäntöjen määrittäminen mm. nopeusrajoitusjärjestelmän, väistämisvelvollisuuksien, pyörätieverkkojen tai hidastepolitiikan osalta
- Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen huomioiminen katusuunnitelmissa, liikenteen ohjaussuunnitelmissa, paikallisessa liikenne- ja maankäyttöpolitiikassa
- Kaavojen ja muiden maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi
- Liikenneturvallisuuden ja kestävien kulkutapojen huomioiminen rakennusjärjestyksen laadinnassa ja rakennuslupia myönnettäessä
- Liikenneturvallisuussuunnitelmien teettäminen ja toteuttaminen
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen väylien hoidossa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä
- Kuntalaisilta, muilta hallintokunnilta ja luottamushenkilöiltä tuleviin liikennettä koskeviin aloitteisiin vastaaminen
- Yhteistyö kunnan muiden hallintokuntien kanssa ja asiantuntija-avun tarjoaminen liikenneympäristön turvallisuuteen liittyvissä asioissa
- Liikenteeseen liittyvien tutkimusten, mittausten ja selvitysten laatiminen
- Kunnan liikenneturvallisuustilanteen seuranta ja tuloksista tiedottaminen kuntalaisille ja päättäjille
- Tiedottaminen tilapäisistä tai uusista liikenteen järjestelyistä sekä liikennettä koskevista suunnitelmista
- Turvallisuusnäkökulmista huolehtiminen joukkoliikenteen ja pysäkkien suunnittelussa sekä henkilökuljetusten hankinnassa



LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

HÄMEENKYRÖ

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 1/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN

Linkitetään liikenneturvallisuus vahvemmin kunnan muihin suunnitelmiin ja strategioihin

Kunta, eri toimialat

Jatkuvaa

Perustetaan kuntaan poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä (koordinoi ja edistää kunnan liikenneturvallisuustyötä)

Kunta, tekninen

Kevät 2016

Osallistutaan seudulliseen liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen

Kunta, ELY

2016

Seudullisen seurantatilaisuuden järjestäminen

ELY, Kunnat, Liikenneturva

2017 tammikuu

KOULUTUKSET JA PEREHDYTYKSET

Perehdytystilaisuus alakoulun opettajille ja kouluterveydenhoitajille (voidaan myös kytkeä opettajakokoukseen)

Sivistyspalvelut, Liikenneturva

2016 syksy

Perehdytystilaisuus yläkoulun opettajille (ml. Sasky) ja nuorisotyöntekijöille

Sivistyspalvelut, Nuorisopalvelut, Liikenneturva

2016 syksy

Kodinhoidon henkilöstön perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön ja turvallisiin ajotapoihin

Vanhuspalvelut, Liikenneturva

2016 syksy

Järjestetään alle kouluikäisten lasten parissa työskentelevien yhteinen perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön

Päivähoito, Liikenneturva, Sidosryhmät

2016 syksy/
2017 kevät

Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuusseminaari

Kunnat, sidosryhmät

2017 kevät

TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE

Tiedotetaan valmistuneesta suunnitelmasta kunnan päätöksentekijöille

Tekninen toimi

2016 kevät

Päätä itse! Liikenneturvallisuusprojektin markkinointi

Sivistyspalvelut, nuorisopalvelut

2016 Kevät

Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä

Sivistyspalvelut

2016 kevät

Lähetetään seiskaluokkalainen liikenteessä -esite Wilman kautta seiskojen vanhemmille

Sivistyspalvelut

2016 Kevät

Liikenneturvan turvallisesti harrastuksiin aineisto jakoon seuroille ja huoltajille

Liikuntapalvelut

2016 kevät

Tarkkaamattomuus liikenteessä teeman jalkauttaminen ala- ja yläkoululaisten keskuudessa (valmis toimintamateriaali)

Sivistyspalvelut, toimija

2016 kevät

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen
liikkumisen suunnitelma

HÄMEENKYRÖ

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 2/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE		
Laaditaan saattoliikenteeseen liittyvä tiivis esite (voi olla koulukohtaisia osioita)	Liikenneturvalli- suustoimija	2016 Syksy
Vanhus- ja vammaisneuvoston yhteinen keskustelu ja ideointitilaisuus	Vanhus- ja vammaispalv.	2016 syksy/ 2017 kevät
Laaditaan vanhustyöntekijöille (ml. kolmasektori) ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista	Liikenneturvalli- suustoimija	2016 syksy
Liikenneturvan Menossa mukana tilaisuudet (8-9 ja toinen aste)	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2016 Syksy
Liikenneturvallisuusteema (lasten kuljettaminen autossa) esille Perheiden päivässä	Päivähoito, Liikenneturva	2016 syksy
Järjestetään vanhusneuvoston avustuksella ikäautoiluun liittyvä teematilaisuus	Vanhuspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy/ 2017 kevät
Liikenneteemapäivän järjestäminen eskari-ikäisille ja ykkösille uuden monitoimikeskuksen pihalla	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2017 syksy
Työliikenteen turvallisuusteema esille Hämeenkyrön Hyvä Työelämä -messuilla	Kunta, Liikenneturva	2017
Vuosittaiset liikenneturvallisuuteen liittyvät tietoiskut esimiestapaamisissa	Liikenneturvalli- suusryhmä	jatkuvaa
Koulujen kannustaminen valtakunnallisiin viisaan liikkumisen teemapäiviin (valmiit toimintamateriaalit)	Liikenneturvalli- suustoimija	2016
VIESTINTÄ JA LIKENNETURVALLISUUSTYÖN NÄKYVYYS		
Laaditaan kunnan Internet-sivuille liikenneturvallisuusosio	Kunta, toimija	2016 Syksy
Hyödynnetään valtakunnalliset teemapäivät ja -viikot asukkaille ja kuntatyöntekijöille suunnatussa tiedotuksessa	Kunta, toimija	Jatkuvaa
Hyödynnetään kunnan Facebook-sivua asukkaille ja muille alueen toimijoille suunnatussa liikenneturvallisuusviestinnässä	Kunta	Jatkuvaa
Järjestetään vuosittain joku ”näkympaus” (esim. heijastinpartio, suojatievalvonta) yhdessä sidosryhmien kanssa	Kunta, sidoryhmät	Jatkuvaa
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehitystä (mittaristo kuvataan suunnitelmassa) ja tiedotetaan tuloksista	Liikenneturvalli- suustoimija	Jatkuvaa

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 3/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISEN KÄRKIKOHTTEET		
Mt 3002 (Häijääntie) / Tippavaarantie / Kyreltie liittymä: - Keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle, tarvittaessa myös heräteraidat molemmista suunnista ennen suojatietä (sis. nopeusrajoituksen alentaminen 60→50 km/h) - Pidemmällä tähtäimellä kiertoliittymän rakentaminen	ELY	2016–2018
Alasentie, Kyröskosken koulun kohta: - Koulun portin kohdan katu- ja piha-alueiden sekä saattoliikenteen jäsentely, edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen (ajoneuvo- ja kevyen liikenteen väylien erottaminen piha-alueista ja erillisen saattolenkin rakentaminen)	Kunta	2016–2018
Härkikuja, S-Marketin ja OP:n kohdan liittymät: - S-marketin puolen kahden kaupan pihaan johtavan suojatien korottaminen - Bussipysäkkien rajaaminen ajoratamaalauksin - Keskiviivan maalaaminen Härkikujalle - Varmistetaan, että Paapanpihan remontin yhteydessä liittymäjärjestelyt Härkikujalle ovat turvalliset - Härkikujan ylittävän suojatien havaittavuuden parantaminen lisäämällä heijastinvarret suojatieliikennemerkkeihin	Kunta	2016–2018
Mt 13135 (Ristamäentie), Yhteiskoulun ja leipomon kohta: - Nopeusrajoituksen alentaminen 40→30 km/h koulun kohdalla. - Heräteraidat molemmin puolin koulun kohtaa, harkittavissa myös hidasteiden rakentaminen koulun kohdalle - Laajentuneen leipomon P-alueen jäsentely erilleen jkp-tiestä ja ajoradasta.	ELY, kunta	2016–2018
Kyrönsarventie, uuden koulukeskuksen kohta: - Hidasteen rakentaminen myös pohjoisen suunnasta koulun kohdalle saavuttaessa	Kunta	2016–2018
Valtatie 3: - Olemassa olevien tiesuunnitelmien toimenpiteiden edistäminen, suunnitelmien toteuttamisvalmiuden ylläpitäminen ja rahoituksen edistäminen	ELY, kunta	2016–2018

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen
liikkumisen suunnitelma

IKAALINEN

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 1/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN

Linkitetään liikenneturvallisuus vahvemmin kaupungin muihin suunnitelmiin ja strategioihin

Kaupunki, eri toimialat

Jatkuvaa

Perustetaan kaupunkiin poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä (koordinoi ja edistää kunnan liikenneturvallisuustyötä)

Kaupunki, tekninen

2016
Kevät

Osallistutaan seudulliseen liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen

Kaupunki, ELY

2016

Seudullisen seurantatilaisuuden järjestäminen

ELY,
Liikenneturva

2017
tammikuu

KOULUTUKSET JA PEREHDYTYKSET

Opettajille suunnattu tietoisuus liikennekasvatusasioista osana OPS-
vesoja

Sivistyspalvelut,
Liikenneturva

2016
Kevät

Nuorisotyöryhmälle ja kolmannen sektori toimijoille tietoisuus
toimintamahdollisuuksista ja uusista kampanjoista

Nuorisopalvelut,
Liikenneturva

2016
Kevät

Alle kouluikäisten lasten parissa työskentelevien yhteinen
perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön

Päivähoito,
Liikenneturva

2016 syksy/
2017 kevät

Kodin hoidon henkilöstön perehdyttämistilaisuus
liikenneturvallisuustyöhön

Vanhuspalvelut,
Liikenneturva

2016 syksy/
2017 kevät

Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu
liikenneturvallisuusseminaari

Kunnat,
sidosryhmät

2017 kevät

TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE

Tiedotetaan valmistuneesta suunnitelmasta kaupungin
päättöksentekijöille

Tekninen toimi

2016
kevät

Päätä itse! Liikenneturvallisuusprojektin markkinointi

Sivistys- ja
nuorisopalvelut

2016
kevät

Tarkkaamattomuus liikenteessä teeman jalkauttaminen ala- ja
yläkouluikäisten keskuudessa (valmis toimintamateriaali)

Sivistyspalvelut,
toimija

2016
kevät

Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje
kouluun tutustumisen yhteydessä

Sivistyspalvelut

2016
kevät

Liikenneturvan turvallisesti harrastuksiin aineisto jakoon
seuroille ja huoltajille

Nuorisopalvelut

2016
kevät

Liikenneturvallisuusteema esille Megamix tapahtumassa

Nuorisopalvelut,
Liikenneturva

2016
kevät

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 2/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE		
Liikenneturvan Menossa mukana tilaisuudet (8-9, toinen aste)	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy
Laaditaan mopoautoiluun liittyvä tiivis esite (erit. vanhemmille)	Liikenneturvalli- suustoimija	2016 syksy
Vanhusneuvostolle suunnattu esittely- ja ideointitilaisuus	Vanhuspalvelut, toimija	2016 syksy
Vammaistyöntekijöiden ja vammaisjärjestöjen kanssa yhteinen ideointitilaisuus	Vanhuspalvelut, toimija	2016 syksy/ 2017 kevät
Laaditaan vanhustyöntekijöille (ml. kolmasektori) ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuuksiasioista	Liikenneturvalli- suustoimija	2016 syksy
Liikenneteemapäivän järjestäminen 0-2 luokkalaisille (esi- ja alkuopetus) urheilukentällä	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy/ 2017 kevät
Liikenneturvallisuus esille ennaltaehkäisevän päihdetyön radalla	Nuorisopalvelut, Liikenneturva	2016 syksy
Liikenneturvallisuusteema esille Perheen päivänä (liikuntahalli)	Päivähoito, Liikenneturva	2016 syksy
Liikenneteemapäivän järjestäminen 3-6 luokkalaisille	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2017
Ikäihmisten liikenneturvallisuuksiasiat esille Senioripäivillä	Vanhuspalvelut, Liikenneturva	2017
Koulujen kannustaminen valtakunnallisiin viisaan liikkumisen teemapäiviin (valmiit toimintamateriaalit)	Liikenneturvalli- suustoimija	2016
VIESTINTÄ JA LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN NÄKYVYYS		
Laaditaan kaupungin Internet-sivuille liikenneturvallisuuksiosio	Kaupunki, toimija	2016 Syksy
Hyödynnetään valtakunnalliset teemapäivät ja -viikot asukkaille ja kuntatyöntekijöille suunnatussa tiedotuksessa	Kaupunki, toimija	Jatkuvaa
Hyödynnetään kaupungin Facebook-sivua, twitteriä ja instagramia liikenneturvallisuuksiviestinnässä	Kaupunki	Jatkuvaa
Järjestetään vuosittain joku ”näkymistempaus” (esim. heijastinpartio, suojatievalvonta) yhdessä sidosryhmien kanssa	Liikenneturval- lisuusryhmä	Jatkuvaa
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuuksitilanteen kehitystä (mittaristo kuvataan suunnitelmassa) ja tiedotetaan tuloksista	Liikenneturvalli- suustoimija	Jatkuvaa

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikuttamisen suunnitelma

IKAALINEN**KUNTAKORTTI
TOIMENPITEET 3/3**

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISEN KÄRKIKOHEET		
Mt 13139 (Vanha Tampereentie) / mt 2595 (Yhdystie) / Silkintie liittymä: - Kiertoliittymä rakentaminen (suunnittelu käynnissä 2016)	ELY, kaupunki	2016–2018
Vt 3 / mt 13259 (Kartuntie) / Harjutie liittymä: - Harjutien liittymähaaran poistaminen (edellyttää tiesuunnitelman)	ELY	2016–2018
Mt 2595 (Yhdystie) / Rinteenmutkatie / Pilvilinnankatu liittymä: - Näkemien parantaminen (puuston raivaus) - Heijastinvarsien lisääminen kaikkiin suojatieliikennemerkkeihin ja merkkien siirtäminen mahdollisimman lähelle ajorataa - Nykyisen kahden suojatien yhdistäminen yhdeksi suojatieksi ja suojatien parantaminen rakentamalla keskisaareke ja/tai hidaste (sis. pysäkkijärjestelyt)	ELY	2016–2018
Vt 3 (Kolmostie) / mt 261 (Jämijärventie) liittymä ja Salminlahti: - Lähistöllä pohjoisen suunnassa sijaitsevan automaattivalvontakameran siirtäminen etelän suuntaan tähän liittymään - Pyöräilijöitä-varoituserkkien lisääminen valtatielle molemmista suunnista	ELY	2016–2018
Mt 261 (Jämijärventie), mt:n 13257 (Teikankaantie) ja mt:n 2594 (Vatulantie) liittymäalue: - STOP-merkkien ja pysäytysviivojen merkitseminen Teikankaantielle ja Vatulantielle - Näkemien parantaminen maantiehaaroissa (puuston raivaus) - Vatulantien nopeusrajoituksen alentaminen 60→40 km/h Jämijärventielle saavuttaessa - Hidasteen rakentaminen Jämijärventielle juuri ennen Teikankaantien liittymää Jämijärven suunnasta saavuttaessa, vähintään heräteraidat - Sivutien liittymäsaarekkeiden rakentaminen Teikankaantielle ja Vatulantielle	ELY	2016–2018
Valtatie 3: - Olemassa olevien tiesuunnitelmien toimenpiteiden edistäminen, suunnitelmien toteuttamisvalmiuden ylläpitäminen ja rahoituksen edistäminen	ELY, kaupunki	2016–2018
Vammais- ja vanhusneuvostojen yhteinen esteettömyyskartoitus	Vanhus- ja vammais- ja tekninen palvelu	2017

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen
liikkumisen suunnitelma

KIHNIÖ

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 1/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN		
Linkitetään liikenneturvallisuus vahvemmin kunnan muihin suunnitelmiin ja strategioihin	Hallintokunnat	Jatkuvaa
Kihniön liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävissä seurantakokouksissa	Hallintokunnat, Liikenneturva	Kevät 2016
Osallistutaan seudulliseen liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen	Kunta, ELY	2016
Seudullisen seurantatilaisuuden järjestäminen	ELY, Kunnat, Liikenneturva	2017 tammikuu
KOULUTUKSET JA PEREHDYTYKSET		
Järjestetään opettajille ja kouluterveydenhoidolle suunnattu liikenneturvallisuustyön tietoisu opettajakokouksen yhteydessä	Koulutoimi, Liikenneturva	2016 kevät
Kodinhoidon henkilöstön perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön ja turvallisiin ajotapoihin	Vanhuspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy
Järjestetään alle kouluikäisten lasten parissa työskentelevien yhteinen perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön	Päivähoito, Liikenneturva, Sidosryhmät	2016 syksy
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuusseminaari	Kunnat, sidosryhmät	2017 kevät
TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE		
Tiedotetaan valmistuneesta suunnitelmasta kunnan päätöksentekijöille	Tekninen toimi	2016 kevät
Päätä itse! Liikenneturvallisuusprojektin markkinointi yhtenäiskoulun 8-9.luokkalaisille	Koulutoimi	2016 kevät
Tarkkaamattomuus liikenteessä teeman jalkauttaminen ala- ja yläkoululaisten keskuudessa (valmis toimintamateriaali)	Koulutoimi	2016 kevät
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä (toukokuun alussa)	Koulutoimi	2016 kevät
Liikenneturvan turvallisesti harrastuksiin aineisto jakoon seuroille ja huoltajille	Liikuntapalvelut	2016 kevät
Liikenneturvan Menossa mukana tilaisuus (luokat 8-9, yksi yhteinen tilaisuus)	Koulutoimi	2016 syksy
Järjestetään yhtenäiskoululla lapsille ja nuorille suunnattu Liikenneturvallisuusteemapäivä (useita toimintarasteja)	Koulutoimi, sidosryhmät	2016 syksy

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

KIHNIÖ

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 2/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE

Lähetetään seiskaluokkalainen liikenteessä -esite sähköpostijakelun kautta seiskojen vanhemmille

Koulutoimi

2016
syksy

Laaditaan vanhustyöntekijöille (ml. kolmasektori) ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista

Liikenneturvalli-
suustoimija

2016
syksy

Järjestetään Eläkeliiton Kihniön yhdistyksen kanssa ikäautoiluun liittyvä teematilaisuus

Liikenneturva,
Eläkeliitto

2016
syksy

Liikenneturvallisuussuunnitelman ja erilaisten toimintamallien esittely vanhusneuvostossa (yhteinen Parkanon kanssa)

Vanhuspalvelut

2016
syksy

Koulujen kannustaminen valtakunnallisiin viisaan liikkumisen teemapäiviin (valmiit toimintamateriaalit)

Liikenneturvalli-
suustoimija

2016

VIESTINTÄ JA LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN NÄKYVYYS

Laaditaan kunnan Internet-sivuille liikenneturvallisuusosio

Kunta, toimija

2016
Syksy

Hyödynnetään valtakunnalliset teemapäivät ja -viikot asukkaille ja kuntatyöntekijöille suunnatussa tiedotuksessa

Kunta, toimija

2016

Hyödynnetään Kihniön yhtenäiskoulun Facebook-sivua lapsille, nuorille ja huoltajille suunnatussa liikenneturvallisuusviestinnässä

Kunta

2016

Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehitystä (mittaristo kuvataan suunnitelmassa) ja tiedotetaan tuloksista

Liikenneturvalli-
suustoimija

2016

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 3/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISEN KÄRKIKOHTTEET

Vt 23, väli vt 3 - mt 13347 (Pyhäniementie), ulottuu Kihniön ja Parkanon alueelle, nopeusrajoituksen yhtenäistäminen koko välillä:

- Nopeusrajoituksen nostaminen 80→100 km/h välillä mt 2742 (Uudenasemantie) - Linnankylä ELY 2016–2018
- Nopeusrajoituksen nostaminen 80→100 km/h välillä mt 13359 (Nerkoontie) - Kärkikulma
- Nopeusrajoituksen alentaminen 100→80 km/h välillä mt 13361 (Myllykyläntie) - mt 13347 (Pyhäniementie)

Mt 2790 (Isonniementie) / mt 13353 (Ratikyläntie) liittymä, Ratikylä:

- Nopeusrajoituksen alentaminen pistemäisesti 80→60 km/h liittymän kohdalla (tarvittaessa myös nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset) ELY 2016–2018
- Nykyisten Mutka-liikennemerkkien korvaaminen Mutkia-liikennemerkeillä molemmista suunnista
- Nykyisten kaarteiden taustamerkkien täydentäminen lisäämällä Kihniön suunnasta saavuttaessa yksi kaarteiden taustamerkki bussipysäkin kohdalle

Vt 23 / mt 13347 (Pyhäniementie) / Salosentie liittymä:

- Sivutien nopeusrajoituksen porrastaminen 80→50 km/h saavuttaessa päätien liittymään, rajoitus ulotetaan ulkoilureitin ylityskohdalle asti ELY, kunta 2016–2018
- Väistämisvelvollisuuden ennakkomerkin ja etäisyyslisäkilven lisääminen sivutielle noin 150–200 m ennen päätien liittymää
- Kärkikolmion lisääminen myös Salosentien haaraan
- Kapean sivutien saarekkeen (liittymätulpan) rakentaminen

LIITE 3.Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen
liikkumisen suunnitelma**PARKANO****KUNTAKORTTI**
TOIMENPITEET 1/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN		
Linkitetään liikenneturvallisuus vahvemmin kaupungin muihin suunnitelmiin ja strategioihin	Kaupunki, eri toimialat	Jatkuvaa
Liikenneturvallisuustyön koordinointi ja toimenpiteiden edistäminen osoitetaan hyvinvointityöryhmän tehtäväksi (teemakokoukset)	Hyvinvointi-koordinaattori	Kevät 2016
Osallistutaan seudulliseen liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen	Kaupunki, ELY	2016
Seudullisen seurantatilaisuuden järjestäminen	ELY, Kunnat, Liikenneturva	2017 tammikuu
KOULUTUKSET JA PEREHDYTYKSET		
Alle kouluikäisten lasten parissa työskentelevien yhteinen perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön	Varhaiskasv., Liikenneturva	2016 syksy
Nuorten parissa työskenteleville perehdyttämistilaisuus (ml. kolmasektori) liikenneturvallisuustyöhön	Sivistyspalvelut, Liikenneturva	2017 kevät
Kodinhoidon henkilöstön perehdyttämistilaisuus liikenneturvallisuustyöhön (kaksi tilaisuutta)	Vanhuspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy/ 2017 kevät
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuusseminaari	Kunnat, sidosryhmät	2017 kevät
TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE		
Tiedotetaan valmistuneesta suunnitelmasta kaupungin päätöksentekijöille	Tekninen toimi	2016 kevät
Päätä itse! Liikenneturvallisuusprojektin markkinointi	Sivistyspalvelut	2016 kevät
Tarkkaamattomuus liikenteessä teeman jalkauttaminen ala- ja yläkoululaisten keskuudessa (valmis toimintamateriaali)	Sivistyspalvelut	2016 kevät
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä	Sivistyspalvelut	2016 kevät
Liikenneturvan Menossa mukana tilaisuudet (8-9, toinen aste)	Sivistyspalvelut	2016 syksy
Keskuskoulun liikenneturvallisuusteemapäivä (mukaan myös Liikenneturva)	Koulu, Liikenneturva	2016 syksy
Liikenneturvallisuussuunnitelman ja erilaisten toimintamallien esittely vanhusneuvostossa (yhteinen Kihniön kanssa)	Vanhuspalvelut	2016 syksy

LIITE 3.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

PARKANO

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 2/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
TILAISUUDET, TAPAHTUMAT JA TIETOISKUT ERI KOHDERYHMILLE		
Liikenneturvallisuusteeman käsittely laajennetussa vammaisneuvoston kokouksessa	Vammaispalv., toimija	2016 syksy
Laaditaan vanhustyöntekijöille (ml. kolmassektori) ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuuksiasioista	Liikenneturvallisuustoimija	2016 syksy
Otetaan Liikenneturvan Sairaudet ja lääkkeet -esite käyttöön (jakoon) ajokorttitarkastuksissa	Terveyspalvelut	2016 kevät
Otetaan liikenneturvallisuusteema esille päivähoiton toiminnallisissa vanhempainilloissa	Päivähoito, Liikenneturva	2016 syksy
Järjestetään ikäautoiluun liittyvä Ikänsä ratissa tilaisuus	Vanhuspalvelut, Liikenneturva	2016 syksy
Koulujen kannustaminen valtakunnallisiin viisaan liikkumisen teemapäiviin (valmiit toimintamateriaalit)	Liikenneturvallisuustoimija	2016
Liikenneturvallisuusteema esille mautonpäivänä	Kaupunki, Liikenneturva	2017 kevät
Liikenneturvallisuusteema harrastus- ja hyvinvointimessuilla	Kaupunki	2017
VIESTINTÄ JA LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN NÄKYVYYS		
Laaditaan kaupungin Internet-sivuille liikenneturvallisuuksiosio	Kaupunki, toimija	2016 Syksy
Hyödynnetään valtakunnalliset teemapäivät ja -viikot asukkaille ja kuntatyöntekijöille suunnatussa tiedotuksessa	Kaupunki, toimija	Jatkuvaa
Hyödynnetään kaupungin Facebook-sivua ja Parkki-lehteä liikenneturvallisuuksiviestinnässä	Kaupunki	Jatkuvaa
Järjestetään vuosittain joku ”näkympaus” (esim. heijastinpartio, suojatievalvonta) yhdessä sidosryhmien kanssa	Hyvinvointityöryhmä	Jatkuvaa
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuuksitilanteen kehitystä (mittaristo kuvataan suunnitelmassa) ja tiedotetaan tuloksista	Liikenneturvallisuustoimija	Jatkuvaa

KUNTAKORTTI

TOIMENPITEET 3/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMISEN KÄRKIKOHTTEET		
Vt 3 / Keskuskatu liittymä:		
- Heijastinvarsien lisääminen suojatien kaikkiin suojatieliikennemerkkitolppiin (4 kpl)		
- Nopeusrajoituksen vaihtumiskohdan (80→60 km/h) siirtäminen pohjoisen suuntaan pohjoisesta tultaessa	ELY	2016–2018
- Valtatien 23 liittymässä sijaitsevan automaattikameran siirtäminen Keskuskadun liittymään		
- Pidemmällä tähtäimellä hidasteiden rakentaminen Keskuskadulle juuri ennen suojateitä tai suojateiden kohdalle		
Parkanontie / Jokikuja liittymä ja Parkanontie / Koulukatu:		
- Suojateiden siirtäminen liittymien eteläpuolelle ja suojateiden lyhentäminen rakentamalla suojateiden molempiin päihin (kevytrakenteiset) odotustilat reunakivellä ajoradasta erotettuna (suojatieliikennemerkkien siirto odotustilan kohdalle aivan ajoradan viereen)	Kaupunki	2016–2018
- Heräteraidat ennen Parkanontien suojatietä pohjoisesta saavuttaessa		
- Väistämisviivan maalaaminen sivutiehaaraan Koulukadulla		
Parkanontie, Aureentiestä pohjoiseen:		
- 40 km/h nopeusrajoituksen jatkaminen Aureentieltä koulun kohdan suojatielle asti	Kaupunki	2016–2018
- Katutilan selvä kaventaminen rakenteellisin toimin (reunakivilinjat, istutukset ja/tai parkkitaskut) ja samalla suojateiden lyhentäminen (keskisaarekkein, kavennuksin ja/tai hidastein)		
Satakunnankatu, kolme nykyistä suojatietä:		
- Suojatien keskisaarekkeen tai hidasteen rakentaminen nykyisten suojateiden kohdalle, kiireellisin kohta kaupungintalon suojatie (yhteensä 3 kpl, toteutettavissa vaiheittain)	Kaupunki	2016–2018
Mt 13332 (Käenmäentie), Ylikoskenkadun ja Kiviniitunkadun kohtien suojatiet:		
- Kiviniitunkadun kohdan suojatien poistaminen		
- Nykyisen Kiviniitunkatua edeltävän suojatien ennakkovaroitusmerkin vaihtaminen pyöräilijöitä-ennakkomeriksi	ELY	2016–2018
- Heräteraidat ennen ensimmäistä suojatietä pohjoisesta saavuttaessa		
- Keskisaarekkeen tai hidasteen rakentaminen Ylikoskenkadun kohdan suojatien kohdalle		
Vammais- ja vanhusneuvostojen yhteinen esteettömyyskartoitus	Vanhus- ja vammais- ja tekninen	2017

LIITE 4.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

NOPEUSRAJOITUSPOLITIikka

	Toimintaympäristö	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	Muut nopeustasoa tukevat toimet
20 km/h	Asuntoalueiden pihakadut Keskustan kävely-painotteiset kadut	<ul style="list-style-type: none">• Kaikille yhteinen katutila, ajorataa ei eroteta jalkakäytävästä normaalilla reunakivellä• Liikenneympäristön tulee antaa selkeä viesti siitä, että vauhti on mukautettu jalankulkijoiden ehtoihin	<ul style="list-style-type: none">• Alhaista nopeustasoa voidaan korostaa katujen muotoilulla, kalusteiden sijoittelulla, päällystemateriaaleilla tai pysäköintijärjestelyillä
30 km/h	Taajamien keskusta-alueiden asunto- ja kauppakadut, keskustojen pääkadut (paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä) Muut asunto- ja tonttikadut (myös asuntoalueiden alemmat kokoojat) Taajama-alueiden erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	<ul style="list-style-type: none">• Selkeästi havainnollisilla suojateilla merkityt tienylityskohdat, harkinnan mukaan rakenteelliset tukitoimet• Kävelyn ja pyöräilyn erottelu omalle väylälle ei välttämätöntä• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötaulut• Kadunvarsipysäköinti katutilaa rajaavana tekijänä
40 km/h	Taajama-keskustojen ulkopuoliset pääkadut ja pääkokoojakadut Taajamien ulkopuolella erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	<ul style="list-style-type: none">• Merkittävimmillä suojateilla on vähintään keskisaareke, ajonopeuksia hillitseviä rakenteellisia toimia tai kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja• Suojateilla keskisaarekkeet aina, jos ylitettäviä kaistoja on useampi kuin kaksi• Erillinen kevyen liikenteen väylä tai ainakin jalkakäytävä• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötaulut
50 km/h	Taajamien sisääntuloväylät ja pääkadut (riippuu mm. maankäytöstä ja liittymistä)	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, muutoin suojateilla pitää olla keskisaareke• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Keskisaarekkeelliset suojatiet, suojatiekohtien kavennukset, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötaulut, automaattinen nopeusvalvonta

LIITE 4.

Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

NOPEUSRAJOITUSPOLITIikka

	Toimintaympäristö	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	Muut nopeustasoa tukevat toimet
60 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät Turvattomat pää- ja seututeiden liittymät	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, uusia suojateitä ei merkitä tasoon• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Turvattomimmissa liittymissä kiertoliittymät (ennen liittymää max 50 km/h) tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät• Suojateiden havaittavuuden parantaminen, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnet• Nopeusnäyttötaulut, automaattinen nopeusvalvonta
70 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät (erityisesti turvattomimmat tiejaksot, jotka nykyisin 80 km/h) Turvattomat yleisnopeusrajoitukset (80 km/h) tiejaksot Turvattomat pääteiden liittymät	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään kanavoidut liittymät pääsuunnalla, sivuteillä turvasaarekkeet• Kiertoliittymät tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät optimaalisin ratkaisu• Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnet, tärisevät reuna- ja keskiviivat• Nopeusnäyttötaulut, automaattinen nopeusvalvonta
80 km/h	Valta- kanta- ja seututeiden linjaosuudet Hyvin varustellut pääteiden liittymäalueet	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa, suojateitä ei merkitä tasoon• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään kanavoidut liittymät, erilliset kääntymiskaistat ja turvasaarekkeet, kiertoliittymät pahimmissa solmukohdissa, joihin eritaso ei sovellu• Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnet erityisesti pistemäisten 80 km/h liittymien kohdilla• Kelin/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset, tärisevät reuna- ja keskiviivat• Automaattinen nopeusvalvonta• Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä• Hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä
100– km/h	Valta- ja kantateiden linjaosuudet Tieosuudet, joilla ajokaistat eroteltu Moottoritiet (120 km/h)	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset eritasossa• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallittu kevyen liikenteen väylällä	<ul style="list-style-type: none">• Kelin-/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset• Automaattinen nopeusvalvonta• Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä, hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 23/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Julkaisuaika Huhtikuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2016				
Tiivistelmä Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma on laadittu yhteistyössä kuntien, ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja poliisin kanssa. Suunnitelman alussa on esitetty kiireiselle lukijalle sivun yhteenveto ja johdatus työn sisältöön. Seudun onnettomuuksiin, asukkaiden ja koululaisten koettuun turvallisuuteen ja liikenneturvallisuustyön nykytilanteeseen on pureuduttu luvussa 2. Vuosina 2010–2014 Luoteis-Pirkanmaan alueella kuoli keskimäärän vuosittain kolme ja loukkaantui 42 henkilöä. Nykytilan analyysien pohjalta sekä valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset huomioiden seudun liikenneturvallisuustyölle asetettiin visio, onnettomuuksien vähenemätavoite ja painopistealueet (luku 3). Tavoitteena on, että vuoteen 2025 mennessä liikennekuolemista päästään nollassa tasoon ja loukkaantuneita on enintään 33 (lähtötaso 52). Seudulla tapahtuvista liikenneonnettomuuksista aiheutuu nykyisin vuosittain noin 26 miljoonan euron kustannukset, joista kuntien osuus on noin 4–5 miljoonaa euroa. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on yhdessä kuntien, ELY-keskuksen ja sidosryhmien kanssa kohdistettu valittuihin painopistealueisiin (luku 4). Suunnitelmaan sisältyy toimenpide-ehdotuksia liittyen yhteistyöhön, liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen, liikenneympäristön parantamiseen, liikenteen valvontaan sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteisiin. Liikenneympäristön turvallisuutta parantavien toimenpiteiden pääpaino on pienehköissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä. Suunnitelman toteuttamisen vastuu jakautuu toimenpiteen luonteesta riippuen kuntasektorille, ELY-keskukselle, Liikenneturvalle, poliisille ja muille sidosryhmille. Suunnitelman vaikutustenarvioinnin perusteella voidaan todeta, että liikenneympäristöön kohdenetut toimet tuottavat merkittäviä onnettomuusvähenemiä, mutta valtatie 3 kokonaisvaltainen parantaminen on ensiarvoisen tärkeää koko seudun turvallisuustilanteen kannalta (luku 5). Asetettujen tavoitteisiin pääseminen edellyttää erittäin suuria panostuksia kaikilla liikenneturvallisuustyön osalualueilla, ja erityisesti liikennekäyttäytymiseen ja yhteistyöhön kohdistuvien toimenpiteiden osalta. Erityisesti liikennekäyttäytymisen muutoksella saavutettaisiin liikenneympäristön toimenpiteisiin nähden moninkertainen hyöty. Seudulla tullaan ottamaan käyttöön keväällä 2016 liikenneturvallisuustoimija, joka yhdessä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa vastaa suunnitelman toteutumisen ja vaikutus seurannasta (luku 6).				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Jalankulku, pyöräily, kevyen liikenteen väylät, kävelytiet, pyörätiet, suojatiet, liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, liikennehallinto, maankäytön suunnittelu				
ISBN (painettu) 978-952-314-418-7	ISBN (PDF) 978-952-314-419-4	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-419-4	Kieli suomi	Sivumäärä 85
Julkaisun myynti/jakaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri Puhelinvaihe: 0295 036 000				
Kustannuspaikka ja aika Tampere, 2016			Painotalo Juvenes Print	

Publikationens serie och nummer Rapporter 23/2016				
Ansvarsområdes Trafik och infrastruktur				
Författare Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Publiceringsdatum April 2016		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland		
		Projektets finansör uppdragsgivare		
Publikationens titel Plan för intelligent och trygg rörlighet i Nordvästra Birkaland (Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2016)				
Sammandrag <p>Planen för intelligent och trygg rörlighet i Nordvästra Birkaland är uppgjord i ett samarbete mellan kommunerna, ELY-centralen, Trafikskyddet och polisen. Planen börjar med ett sammandrag till den jäktade läsaren, samt en introduktion i projektets innehåll. Kapitel 2 fördjupar sig i regionens olyckor, den upplevda tryggheten hos invånare och skolelever samt i trafiksäkerhetsarbetets nuläge.</p> <p>Under åren 2010–2014 dog i genomsnitt 3 personer årligen och 42 personer skadade sig i Nordvästra Birkaland. På basen av en nulägesanalys samt med hänsyn till nationella och regionala linjedragningar fastställdes en vision för trafiksäkerhetsarbetet och en målsättning för minskning av antalet trafikolyckor, samt regionens tyngdpunktsområden (kapitel 3). Målet är att inom år 2025 uppnå en nollnivå av dödsfall i trafiken och att antalet skadade ska uppgå till maximalt 33 personer (utgångsnivå 52). Regionens trafikolyckor orsakar årligen kostnader som uppgår till cirka 26 miljoner euro, varav kommunernas andel utgör cirka 4–5 miljoner euro.</p> <p>De åtgärder som presenteras i planen har i samråd mellan kommunerna, ELY-centralen och olika intressegrupper inriktats på valda tyngdpunktsområden (kapitel 4). Planen innehåller åtgärdsförslag i relation till samarbete, trafikfostran och trafikinformation, till förbättringar i trafikomgivning och trafikövervakning, samt till planeringsprinciperna för trafik och markanvändning. Tyngdpunkten inom förbättrande av trafikomgivningen ligger på förhållandevis små och kostnadseffektiva åtgärder. Ansvaret för att förverkliga planen fördelas enligt åtgärdernas karaktär på kommunsektorn, ELY-centralen, Trafikskyddet, polisen och på övriga intressegrupper.</p> <p>På basen av de konsekvensbedömningar som gjorts för planen kan man konstatera att de åtgärder som inriktar sig på trafikomgivningen ger en betydande minskning i antalet trafikolyckor, medan en övergripande förbättring av riksväg 3 är synnerligen viktig med tanke på säkerhetsläget i hela regionen (kapitel 5). För att kunna uppnå de ställda målen förutsätts synnerligen betydande satsningar inom samtliga delområden av trafiksäkerheten, och särskilt gäller detta trafikbeteendet och de åtgärder som riktar in sig på samarbete. Speciellt i jämförelse med olika åtgärder inom trafikomgivningen skulle förändringar i trafikbeteendet kunna generera en mångfaldig nytta. Under våren 2016 kommer regionen att införa en trafiksäkerhetsaktör i verksamheten som tillsammans med kommunerna och med ELY-centralen ska svara dels för att förverkliga planen, och dels för konsekvensuppföljning (kapitel 6).</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Gång, cykling, lätttrafikleder, gångvägar, cykelvägar, skyddsvägar, trafiksäkerhet, trafikfostran, trafikadministration, markanvändningsplanering				
ISBN (tryckt) 978-952-314-418-7	ISBN (PDF) 978-952-314-419-4	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.elv-keskus.fi/iulkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-419-4	Språk Finska	Sidantal 85
Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland, Trafik och infrastruktur Telefonväxel: 0295 036 000				
Förläggningsort och datum Tammerfors, 2016			Tryckeri Juvenes Print	

RAPORTEJA 23 | 2016

**LUOTEIS-PIRKANMAAN VIISAAN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA 2016
HÄMEENKYRÖ, IKAALINEN, KIHNIÖ, PARKANO**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-418-7 (painettu)

ISBN 978-952-314-419-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-419-4

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi