



lintu

**KUNTIEN
VALTUUTETTUJEN
MIELIPITEITÄ
LIIKENNETURVALLISUUDESTA**



lintu

**KUNTIEN
VALTUUTETTUJEN
MIELIPITEITÄ
LIIKENNETURVALLISUUDESTA**

LINTU-tutkimusohjelma

Yhteyshenkilö:

Juha Valtonen

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

p. (09)16002

Koordinaattori:

Annu Korhonen

Linea Konsultit Oy

Kaikukatu 3

00530 HELSINKI

p. 09-72064264

ISBN 951-723-742-1

Edita Prima Oy

Helsinki 2004

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Timo Perälä Plaana Oy		Tutkimus	
		Toimeksiantaja	
		Lintu-tutkimusohjelma	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi			
Kuntien valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta			
Tiivistelmä			
<p>Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta ja Suomen liikenneturvallisuusvisiossa asetetaan yhdeksi tavoitteeksi lisätä liikenneturvallisuuden arvostusta päätöksenteossa. Tämän selvityksen tarkoituksena oli selvittää 5 kohdekunnan avulla valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta osana kunnallista päätöksentekoa. Selvitys toteutettiin pääasiassa postikyselyllä loppuvuodesta 2002.</p> <p>Selvityksessä kävi ilmi, että kyselyyn vastanneet valtuutetut eivät ole järin tietoisia liikenneturvallisuustavoitteista ja suunnitelmista. Lisäksi valtuustojen kokouksissa ei liikenneturvallisuutta kovinkaan useasti käsitellä omana asianaan, vaan lähinnä suurempien kokonaisuuksien yhteydessä. Tämän vuoksi liikenneturvallisuus ei useastikaan saa ansaitsemaansa huomiota kunnallisessa päätöksentekoprosessissa. Kyselyyn vastanneet valtuutetut sijoittivat liikennesektorin kehittämisen puolen välin huonommalle puolelle asioiden tärkeysjärjestyksessä kunnan kehittämisen kannalta. Kunnan määrärahoista kamppailee useampi asia ja liikennesektorin kehittäminen ei kuulu ihan kärkipään asioihin.</p> <p>Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä ongelmat kunnan liikenneturvallisuustyössä koskivat rahan ja tietouden puutetta. Myös liikenneturvallisuustyön organisoinnissa oli kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä parannettavan varaa. Parhaiten kuntien liikenneturvallisuustyötä voitaisiin vastauksien perusteella edistää informoimalla, valistamalla ja kouluttamalla päättäjiä. Tietouden lisääntyessä myös liikenneturvallisuuden arvostus paranee.</p> <p>Päättäjien tietouden lisääminen edellyttää entistä paremman liikenneturvallisuustiedon saamista kunnista. Usein kuntien alueen onnettomuustiedot ovat puutteelliset. Varsinkin kevyen liikenteen onnettomuuksista ei tietoa ole riittävästi. Parhaiten tietoutta liikenneturvallisuudesta valtuutetuille työryhmän mielestä voitaisiin viedä mahdollisimman tiivistettynä pakettina kerran vuodessa. Suositeltavaa on myös liikenneturvallisuussuunnitelmien ja niiden seurannan käsittely kuntien valtuustojen kokouksissa.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Liikenneturvallisuus, päätöksenteko, kunta			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero		ISBN	
Lintu-julkaisuja 3/2002		951-723-742-1	
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
40	suomi		julkinen
Jakaja		Kustantaja	
LINTU-tutkimusohjelma		Liikenne- ja viestintäministeriö	

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Timo Perälä Plaana Oy		Undersökning	
		Uppdragsgivare	
		Lintu forskningsprogram	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln)			
Kommunfullmäktiges avsikter av trafiksäkerhet			
Referat			
<p>I statrådets principbeslut och i Finlands trafiksäkerhet vision sätter man som en föremål att förbättra trafiksäkerhets uppskattning i kommunal beslutningen. Den här utredningens mål var att reda ut 5 kommunens kommunfullmäktiges avsikter av trafiksäkerhet som en del i kommunal beslutningen. Utredningen realiserades i slutet av år 2002 huvudsakligen med frågeformulär.</p> <p>Utredningen visade, att kommunfullmäktiges, som svarade i enkäten var inte så medvetna om trafiksäkerhets föremål och -planer. Ytterligare i kommunfullmäktiges möte handlades trafiksäkerhet knappast som en egen sak, utan hellre som en del av större helhet. Därför trafiksäkerhet sällan får uppmärksamhet som den förtjänar i kommunal beslutning. Kommunfullmäktiges, som svarade i enkäten, placerade trafiksektor under mitten i en list av viktiga kommunens utveckling objekt. Många saker kämpar av kommuns pengar och utvecklingen av trafiksektor hör inte till dem viktigaste saker enligt kommunfullmäktig som deltog i utredningen.</p> <p>Enligt svarade kommunfullmäktige de största problem i kommunens trafiksäkerhetsjobb handlar brist på pengar och medveten av trafiksäkerhet. Också i organisering av trafiksäkerhetsjobb finns det någonting att förbättra. Den bästa sätt att utveckla trafiksäkerhetsjobb enligt svarade kommunfullmäktige är att informera och utbilda kommunfullmäktige. Medveten och uppskattningen går hand i hand.</p>			
Nyckelord			
Trafiksäkerhet, beslutning, kommun			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer		ISBN	
LINTU utredningar 3/2003		951-723-742-1	
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
40	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
LINTU forskningsprogram		Kommunikationsministeriet	

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Timo Perälä Plaana Ltd.		Type of publication Research	
		Assigned by LINTU research programme	
		Date when body appointed	
Name of the publication Municipalities decision maker's opinions about traffic safety			
Abstract <p>In the state council's declaration about traffic safety and in Finland's traffic safety vision has been set as a one objective to increase the appreciation of traffic safety in municipal decision making. In this study the aim was to clarify 5 municipalities decision-makers' opinions about traffic safety and it's role in municipal decision making. The study was realised mainly by postal inquiry in the end of year 2002.</p> <p>The study showed that the decision-makers that responded to inquiry weren't quite well informed or aware of traffic safety plans and goals. Furthermore, in the municipal decision-makers' meetings traffic safety is rarely treated as an own matter but rather as a part of bigger picture. This way the traffic safety doesn't get the attention it deserves in municipal decision making. The decision-makers that answered to the inquiry replaced traffic sector below middle in the list of important matters involving the development of municipality. There are several matters that need money and attention in municipality's development and traffic sector is not that highly rated at the moment.</p> <p>The decision-makers that answered to the inquiry considered that the most important obstacles in traffic safety work are the lack of money and knowledge among decision-makers. Also the organisation of traffic safety work in municipalities could have be done better. The best ways to improve traffic safety's appreciation according to them are to give more information about the facts and educate decision-makers. The knowledge and appreciation goes together hand in hand.</p> <p>In order to increase the knowledge of decision-makers in municipalities, more information about the traffic safety is needed. Normally the exact amount of traffic accidents on municipality's roads is not known. Especially the cyclists and pedestrians single accidents are rarely known. According to the work team behind this study, the best way to improve municipalities decision makers knowledge is to provide them a short information package once in a year to in order to let them know what is going on in the municipality's traffic safety and how it has been developing lately. It's also recommended, that traffic safety plans and theirs following is handled in municipal decision-makers' meetings.</p>			
Keywords traffic safety, decision making, municipality			
Miscellaneous			
Serial name and number LINTU Reports 3/2003		ISBN 951-723-742-1	
Pages, total 40	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed by LINTU research programme		Published by Ministry of Transport and Communications	

Alkusanat

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti vuonna 2002 liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimusohjelman (LINTU-ohjelma). Tutkimusohjelmassa käynnistetään vuosittain 5–10 tutkimushanketta. Ensi vaiheessa keskitytään erityisesti valtakunnallisessa liikenneturvallisuus-suunnitelmassa 2002–2005 määriteltyihin pitkän aikavälin painopisteisiin.

Tässä selvityksessä on pyritty kyselyn avulla tutkimaan viiden valitun kunnan valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta ja sen edistämisestä osana kunnallista päätöksentekoprosessia. Selvitykseen valittiin seuraavat kunnat: Pudasjärvi, Oulu, Raahen, Jyväskylä ja Sipoo. Kysely toteutettiin loppuvuodesta 2002. Tätä selvitystä on vetänyt ohjausryhmä, johon kuuluu Petteri Katajisto (LVM), Auli Forsberg (Tiehallinto KH), Silja Siltala (Kuntaliitto) ja Sirpa Rajalin (Liikenneturva). Tutkimuksen tekemisestä on vastannut dipl. ins. Timo Perälä Plaana Oy:stä. Raija Huhtala Tiehallinnosta on kommentoinut raporttia ohjausryhmän ulkopuolisena asiantuntijana.

Sisällysluettelo

Alkusanat	8
1 Johdanto	10
2 Tavoitteet ja toteutus	11
3 Liikenneturvallisuus kohdekunnissa	12
3.1 Liikenneturvallisuussuunnitelmat	12
3.2 Liikenneturvallisuus valtuustojen kokouksissa vuonna 2002	15
4 Valtuustokyselyn tulokset	17
4.1 Valtuutettujen mielipiteet liikennesektorin ja -turvallisuuden arvostuksesta	18
4.2 Valtuutettujen mielipiteet liikenneturvallisuustyön edistämisen mahdollisuuksista	20
4.3 Valtuutettujen mielipiteet liikenneturvallisuuden huolen ja kehittämisen kohteista	22
4.4 Valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta	24
4.5 Valtuutettujen suhtautuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin	26
5 Yhteenvetoa selvityksestä	27
6 Jatkotoimenpiteet	30
Liitteet	31

1 Johdanto

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin yhtenä tärkeimpänä kehittämisalueena on liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen. On todennäköistä, että kuntien poliittisten päätöksentekijöiden sitoutuminen turvallisuustavoitteisiin parantaa suunnitelmien toteutuksen rahoittamisen varmistumisen. Mutta mikä on tällä hetkellä liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden taso valtuutettujen keskuudessa? Tällä selvityksellä pyritään valaisemaan tätä kysymystä. Selvitykseen valittiin eri puolilta maata eri tyyppisiä kuntia.

Valtioneuvosto on tehnyt periaatepäätöksen 18.01.2001 liikenneturvallisuuden parantamisesta, jossa mainitaan muun muassa seuraavaa:

Liikenneturvallisuuden arvostaminen:

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tieliikennepolitiikan ensisijainen tavoite. Viranomaiset sitoutuvat yhteisiin tavoitteisiin ja laativat toimintasuunnitelmansa niiden mukaisesti. Turvallisuustyöhön osallistuvien päättäjien, suunnittelijoiden ja toteuttajien järjestelmällisellä kouluttamisella varmistetaan turvallisuusajattelun toteutuminen käytännön ratkaisuisissa. Liikenneturvallisuustyöhön varataan aiempaa enemmän resursseja niin valtionhallinnossa kuin kunnallishallinnossa.

Kuntien liikenneturvallisuustyöstä:

Paikalliselle tasolle esitettyjen toimien toteuttaminen edellyttää liikenneturvallisuuden arvostusta kuntien päätöksentekijöiden ja suunnittelijoiden keskuudessa. Liikenneturvallisuuden pitää olla ensisijainen tavoite liikennesuunnittelussa ja osa kuntien laatu- ja suunnittelu-järjestelmiä. Kunnat asettavat tavoitteeksi ajantasaisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen ja toteuttamisen eri sektoreiden yhteistyönä. Kuntalaisia aktivoidaan edelleen osallistumaan liikenneturvallisuustyöhön. Kunnat kehittävät yhteistyötä kansalaisjärjestöjen ja kuntalaisten kanssa.

2 Tavoitteet ja toteutus

Käsitteet arvo ja arvostus ovat hankalia käsitellä. Kuitenkin ne vaikuttavat paljon päätöksien tekoon ja asioiden etenemiseen. Yksittäisen asian arvoa kysyttäessä varmaan jokainen pitää liikenneturvallisuuden edistämistä (esimerkiksi kevyen liikenteen alikulun rakentaminen koulun kohdalle) tärkeänä asiana, mutta laitettaessa koko kunnan asioita tärkeysjärjestykseen liikenneturvallisuuden edistämisen asia saattaa yhtäkkiä löytyä listan häntäpäältä. Arvostus toisiin asioihin verrattuna saattaa olla ihan eri asia kuin yksittäisen asian arvo. Niinpä liikenneturvallisuuden arvostusta määritettäessä on liikenneturvallisuutta vertailtava muihin kunnassa tapahtuviin konkreettisiin asioihin.

Selvityksen tavoitteena on saada käsitys kuntien valtuutettujen liikenneturvallisuuden tietämyksestä ja arvostuksesta osana kunnallista päätöksentekoa. Tavoitteena on myös selvittää liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tavoitteisiin sitoutumisen tasoa eri tyyppisissä kunnissa.

Selvityksen tuloksia voidaan käyttää hyväksi uusien liikenneturvallisuuksuunnitelmien tekemisessä realististen tavoitteiden ja suunnitelmien aikaansaamiseksi. Toisaalta tuloksia voidaan käyttää myös valtuutettujen liikenneturvallisuuden arvostuksen kasvattamiseen, mikäli tutkimuksen perusteella siihen on perusteita. Tuloksissa tullaan esittämään keinoja, miten tähän päästään. Tavoitteena on myös selvittää kohdekuntien liikenneturvallisuuden tilannetta ja mitä sen hyväksi kunnassa on viime vuosina tehty.

Tutkimukseen valittiin työryhmän neuvotteluissa viisi kuntaa: Pudasjärvi, Oulu, Raahe, Jyväskylä ja Sipoo. Pudasjärvi edustaa valtatievarrella olevaa muuttotappioalueen kuntaa. Oulu ja Jyväskylä puolestaan ovat kasvavia aluekeskuksia, joissa liikenteen kasvu aiheuttaa päänvaivaa maankäytön ja liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Raahe edustaa keski suurta kuntaa, joka pyrkii vähentämään muuttotappiotaan. Sipoo on puolestaan suuren aluekeskuksen lähellä sijaitseva muuttovoittokunta.

Kuntien liikenneturvallisuuden tilanteesta selvitettiin perustietoja, joiden pohjalta lähdettiin miettimään kyselyä poliittisille päättäjille.

Kunnanvaltuusto on kunnan ylin päättävä elin. Valtuusto vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta. Valtuusto hyväksyy vuosittain seuraavan vuoden talousarvion sekä taloussuunnitelman kolmeksi tai useammaksi vuodeksi eteenpäin. Näissä hyväksytään kunnan toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet. Tämän vuoksi kysely suunnattiin kuntien valtuuston jäsenille, joita viidessä tutkimuskunnassa on yhteensä 237 kpl. Kysely toteutettiin postikyselynä (liite 1) ja karhukierros toteutettiin osittain sähköpostitse, osittain postitse.

3 Liikenneturvallisuus kohdekunnissa

3.1 Liikenneturvallisuussuunnitelmat

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä todetaan mm. seuraavaa kuntien liikenneturvallisuustyöstä:

Kunnat asettavat tavoitteeksi ajantasaisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen ja toteuttamisen eri sektoreiden yhteistyönä.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan kunnissa tulisi olla ajantasaistetut suunnitelmat ja niitä tulisi toteuttaa ja valvoa eri hallinnonalojen yhteistyönä. Selvityksen kohdekunnista tuoreimmat suunnitelmat löytyvät Jyväskylästä, jossa suunnitelmat ovat valmistuneet vuonna 2002. Myös Pudasjärven Kasvatus-, Valistus- ja Tiedotussuunnitelma (KVT-suunnitelma) sekä Sipoon kunnan eteläisen alueen liikeneympäristösuunnitelma ovat valmistuneet lähivuosien aikana. Muissa kaupungeissa uusien suunnitelmien laatiminen tai ainakin päivittäminen alkaa olla ajankohtaista.

Kuntien liikenneonnettomuudet

Viidestä kohdekunnasta kahdesta suurimmasta (Oulu, Jyväskylä) saatiin suoraan kunnalta katualueiden liikenneonnettomuustiedot. Pienemmistä

Taulukko 1. Liikenneturvallisuussuunnitelmien tilanne kohdekunnissa

	Sipoo	Jyväskylä	Raahe	Oulu	Pudasjärvi
Liikeneympäristösuunnitelma	1994, 2001	2002	1994	1982	1993
KVT-suunnitelma	-	2002	1997	1990	1999

Taulukko 2. Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät kohdekunnissa viime vuosina

	Kuolemat		Loukkaantuneet	
	2000	2001	2000	2001
Pudasjärvi (koko kunta)	1	1	18	8
Oulu (kunnan katu- ja tieverkko)	3	2	138	165
Raahe (kunnan katu- ja tieverkko)	1	1	21	15
Jyväskylä (kunnan katu- ja tieverkko)	2	5	115	137
Sipoo (koko kunta)	0	3	39	38

kunnista (Pudasjärvi, Raahes, Sipoo) kunnalta ei katualueiden onnettomuustietoja ollut tiedossa, vaan niitä tiedusteltiin muista lähteistä.

Koko maassa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä liikenteessä on vähentynyt huomattavasti 1990-luvun alun luvuista. Vuoden 2000 jälkeen määrät ovat jälleen olleet kasvussa. Taulukossa 2 on esitetty kohdekuntien viime vuosina liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät. Kuolleiden määrä on pysynyt kunnissa samalla tasolla Jyväskylää ja Sipoota lukuun ottamatta. Loukkaantuneiden määrä on laskenut Pudasjärvellä, Raahessa ja Sipoossa, muualla ne ovat nousseet. Todelliset loukkaantuneiden määrät ovat taulukossa ilmoitettuja suurempia, sillä kaikki onnettomuudet eivät tule poliisin tietoon (erityisesti kevyen liikenteen kaatumistapaturmat).

Liikenneturvallisuuksuunnitelmien tilanne ja toteutuminen

Sipoossa on tehty vuonna 1994 Etelä-Sipoon ja Kullon alueen tieverkko-suunnitelma. Vuonna 2001 valmistui Keski- ja Pohjois-Sipoon tieverkko- ja liikenneturvallisuuksuunnitelma. KVT-suunnitelmaa Sipoossa ei ole tehty. Vuoden 1994 suunnitelmassa pääosa ehdotetuista toimenpiteistä keskittyy yleisille väylille. Kunnan osuus ehdotettuihin hankkeisiin on rahallisesti pieni. Kiireellisiksi ehdotetuista hankkeista (14 kpl) on vain muutama toteutettu kokonaisuudessaan vuoteen 2002 mennessä. Kuntavetoisista hankkeista (4 kpl) on toteutunut yksi hanke (Amiraalitie puuttuvan osuuden rakentaminen). Vuonna 2001 valmistuneessa suunnitelmassa esitetään liikenneturvallisuuksuutta parantavia hankkeita tehtäväksi yhteensä 8,9 miljoonan euron edestä. Kiireellisimmistä hankkeista ei ole vielä toteutettu mitään. Suunnitelma tärkeimmästä (Nikkiläntien kiertoliittymä) hankkeesta on tehty ja yksi pienempi liikenneturvallisuuksutoimenpide on toteutettu (korotettu suojatie koulun kohdalla Martin kyläntiellä).

Jyväskylässä on juuri valmistunut uusi liikenneturvallisuuksuunnitelma (2002). Suunnitelmassa esitetyn toimenpideohjelman kustannukset Jyväskylän kaupungille on arvioitu olevan 3,3 miljoonaa euroa vuosina 2002–2010. Seuraavan kahden vuoden jaksolle on esitetty 1,7 miljoonan euron kustannuksia. Liikenneturvallisuuksutoimenpiteet sisältävät rakentamis- ja parantamistoimenpiteitä sekä liikenteenohjaustoimenpiteitä. Suurin yksittäinen toimenpide ensimmäisellä toteutusjaksolla on Vaajakoskentie rauhoittamisen toteuttaminen esisuunnitelman mukaisesti (0,6 milj. euroa). Varsinaista erillistä KVT-suunnitelmaa ei Jyväskylässä ole, vaan suunnitelman yhteydessä on esitetty eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat liikenneturvallisuuksuustyölle.

Raahen on tehty liikenneturvallisuuksuunnitelma vuonna 1994. Suunnitelman toimenpiteet on esitetty tehtäväksi vuoteen 2002 mennessä. Nopeusrajoitus- ja väistämisvelvollisuusjärjestelyt, moottoriajoneuvo-liikenteen sekä kevyen liikenteen väyläjärjestelyt on toteutettu suurin piirtein suunnitelmassa esitetyllä tavalla. Yksityiskohtaisista suunnitelmassa esitetyistä ratkaisuista on toteutettu tähän mennessä kahdeksan kolmestatoista. Raahen koskeva KVT-suunnitelma on tehty vuonna 1993 ja useampaa alueen kuntaa koskeva vastaava suunnitelma vuonna 1997. Useamman kunnan KVT-suunnitelman painopistealueille on nimetty kuntien hallintokuntien vastuuhenkilöt liikenneturvallisuuksuustyöhön. Jatkuvuutta KVT-työlle on turvattu asettamalla seurantaryhmä, joka kokoontuu 2–3 kertaa vuodessa.

Oulussa liikenneturvallisuuksuunnitelmaa ei ole viimeisen kymmenen vuoden aikana tehty (viimeisin vuonna 1982). Osaliikenneturvallisuuksuunnitelmia on tehty Välivainion (1987) ja Pateniemen suuralueille (1991). Oulun KVT-suunnitelma on tehty vuonna 1990, eikä se ole toiminut ajatellulla tavalla. Ympäristösuunnitelmissa esitetyt hankkeet on aika pitkälti toteutettu.

Pudasjärvellä on tehty yhdessä Oulun tiepiirin kanssa liikenneturvallisuuksuunnitelma vuonna 1993. Suunnitelmassa on esitetty toimenpideohjelma, joka tulisi toteuttaa kolmessa jaksossa (1993–1997, 1998–2005, 2006–). Osayleiskaava-alueelle on suunniteltu liikenneturvallisuuksuutta parantavia toimenpiteitä yhteensä 76,1 miljoonan markan edestä ja haja-asutusalueelle noin 35,5 miljoonan markan edestä. Haja-asutusalueelle suunnitelluista liikenneturvallisuuksuhankkeista on toteutettu noin 15,25 miljoonan markan edestä eli hieman alle puolet. Osayleiskaava-alueelle suunniteltuja hankkeita on toteutunut vähemmän, reilun 10,0 Mmk edestä. Vuonna 1999 valmistunut liikenneturvallisuuksuuden koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma vuosille 2000–2002 sisältää tarkan ohjelman, jota on myös hyvin toteutettu kunnan ja poliisin toiminnassa.

3.2 Liikenneturvallisuus valtuustojen kokouksissa vuonna 2002

Tutkimuskuntien valtuustojen vuoden 2002 pöytäkirjat käytiin lävitse ja niistä etsittiin liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. On muistettava, että valtuustossa käsiteltävät asiat ovat pääsääntöisesti strategisia. Liikenneturvallisuuden asioita käsitellään usein esimerkiksi kaava-asioiden yhteydessä. Operatiiviset asiat käsitellään lautakunnissa sekä kunnanhallituksessa.

Valtuuston kokouksien pöytäkirjojen mukaan liikenneturvallisuutta käsittelevät asiat ovat tulleet esille lähinnä kansalaisten aloitteista. Seuraavassa on esitetty kuntien valtuustojen kokouksissa vuoden 2002 aikana esillä olleita liikenneturvallisuusasioita.

Pudasjärvi

Kunnan päätöksenteossa suurin osa aiheista käsitteli asemakaava- ja poikkeusmuutosasioita. Suurempia usein käsittelyssä olleita asioita olivat kuntien yhteisen pelastustoimen perustamiseen liittyvät asiat sekä kaupunki-nimitykseen liittyvät asiat. Yksistään liikenneturvallisuutta koskevana asiana tuli esille erään yksityistien liittymän siirtäminen liikenneturvallisuuden parantamiseksi kantatiellä 78.

Raahe

Raahen valtuuston kokouksissa liikenneturvallisuus omana asianaan tuli viisi kertaa esille vuoden 2002 valtuuston kokouksissa. Junnilanmäen kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi esitettiin rakennettavaksi uutta väylää. Aloite tehtiin kuntalaisten asiakaspalautteen johdosta (Keskustan valtuustoryhmän aloite 27.02.2002). Lisäksi Mestauskallion liikennejärjestelyjen ja liikenneturvallisuuden parantamisesta tehtiin aloite kesäkuun valtuuston kokouksessa. Kirkko- ja Kirkkolahdenkatujen risteuksen liikenneturvallisuuden parantamisesta tehtiin myös aloite syyskuun kokouksessa. Reiponkatua esitettiin kaksisuuntaiseksi liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi lokakuun kokouksessa. Marraskuun kokouksessa Honganpalon asukasyhdistyksen aloitteesta esitettiin kevyen liikenteen väylän rakentamista ko. alueelle.

Lisäksi Raahen valtuuston jäsenille esiteltiin vuoden 2002 aikana Raahen liikekeskustan maankäytön- ja liikenteen kehittämissuunnitelman loppuraportti.

Sipoo

Sipoon kunnanvaltuuston kokouksissa liikenneturvallisuus tuli esille yhden kerran omana asianaan. Marraskuun kokouksessa esitettiin hidasteiden rakentamista Amiraalintielle. Muuten teknisen ja ympäristötoimen asioita käsitellessä päällimmäisiksi nousivat uusien kaava-alueiden asiat.

Oulu

Oulun kaupunginvaltuuston kokouksissa liikenneturvallisuutta omana asianaan käsiteltiin muutamissa valtuutetun aloitteessa. Aloite 25.2.2002: Liikennevalojen aikaansaaminen Limingantien ja Poikkimaantien risteykseen sekä aloite 26.08.2002: pyörätien rakentaminen Vaalantien varteen Saarelasta Muhokselle päin. Muutoin liikenneturvallisuuden esiintyminen omana asianaan valtuuston kokouksissa oli vähäistä.

Oulun kohdalla käytiin myös läpi kuntalaisten ja kunnan jäsenten tekemät aloitteet. Kuntalaisten palautteissa vuodelta 2001 liikennejärjestelyt ja liikenneturvallisuus oli yksi merkittävimmistä aiheista.

Jyväskylä

Jyväskylän valtuuston kokouksissa liikenneturvallisuus omana asianaan tuli esille yhdessä valtuutetun tekemässä aloitteessa (15.04.2003), joka koski liukastumistapaturmien vähentämistä. Muutoin liikenneturvallisuus liittyi muutamaaan suurempaan asiakokonaisuuteen, kuten esimerkiksi valtatie 4 kehittämissuunnitelman kommentoimiseen tiepiirille.

4 Valtuustokyselyn tulokset

Viiden kunnan valtuustojen jäsenille lähetettiin postitse kysely koskien kunnan liikenneturvallisuutta. Yhteensä kyselyjä lähetettiin 237 kpl, joista palautui 35,0 % eli 83 kpl. Aktiivisin kunta oli Sipoo, josta palautui 41,9 % kyselyistä. Vähiten vastauksia saatiin Jyväskylästä; vastausprosentti kahden karhuamiskierroksen jälkeenkin oli vain 24,1 %. Valtuutetuille lähetetty kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

Kyselyn vastausprosentti jäi yllättävän alhaiseksi. Yhtenä syynä tähän voi olla kyselyn ajoittuminen eduskuntavaaleja edeltävälle ajalle. Useat valtuutetut joko itse pyrkivät eduskuntaan tai ovat muutoin vaalityössä mukana. Onkin todennäköistä, että kyselyyn ovat vastanneet kiireistään huolimatta liikenneturvallisuudesta kiinnostuneet valtuutetut. Vastanneiden valtuutettujen keski-ikä oli 52 vuotta. Naisia heistä oli noin kolmannes. Vanhin kyselyyn vastannut valtuutettu oli 76-vuotias, nuorin 26-vuotias. Aineistosta ei voida tehdä tilastollisesti päteviä tarkasteluja koko maata ajatellen, sillä jo itse otanta on rajattu vain viiteen kuntaan. Tuloksia voidaankin pitää lähinnä suuntaa antavina kuntien valtuutettujen liikenneturvallisuutta koskevista mielipiteistä, yleistyksiä ei voida aineiston pohjalta tehdä.

Taulukko 3. Kyselyn vastausprosentti ja lähetettyjen kyselyjen määrä.

	Jyväskylä	Raahe	Sipoo	Oulu	Pudasjärvi	Yhteensä
Palautettu	14	16	18	23	12	83
Lähetetty	58	43	43	58	35	237
	24,1	37,2	41,9	39,7	34,3	35,0



Kuva 1. Viiden kunnan valtuustojen kyselyyn vastanneiden jäsenten (83 kpl) mielipide kunnan kehittämisen tärkeysjärjestyksestä.

Arvostuksesta:

"Vaikuttamalla asenteisiin (valtuutetut, lautakuntien jäsenet, kunnanhallituksen jäsenet)"

"Informoimalla päätöksen tekijöitä epäkohdista"

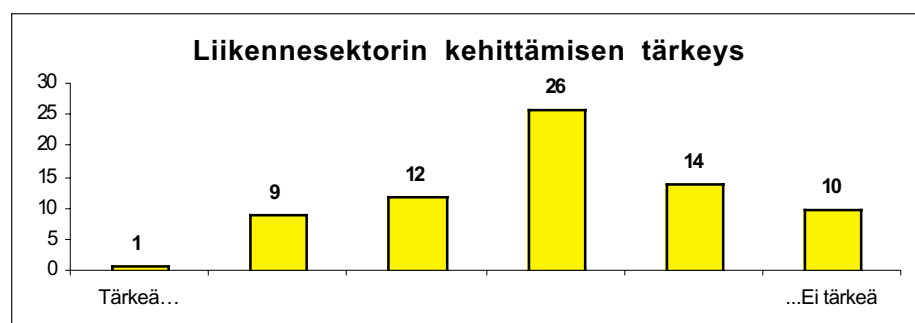
"Korvamerkittyä" rahaa toimintaan ja sen toteuttamiseen."

"Tiedote valtuuston kokouksiin neljännesvuosittain, miten liikenneturvallisuus on kehittynyt"

"Hallitus/valtuusto -seminaari / koulutus, ennen kaikkea tiedotus ja koko väestön ajattelutavan muuttaminen"

4.1 Valtuutettujen mielipiteet liikennesektorin ja -turvallisuuden arvostuksesta

Kuten aikaisemmin jo todettiin, kuntalaisten aloitteet koskevat useimmiten liikenneasioita. Aloitteissa tahdotaan lisää kevyen liikenteen väyliä, hidasteita omalle kadulle, parempia risteysjärjestelyitä jne. Kyselyssä valtuutettuja pyydettiin laittamaan 12 asiaa tärkeysjärjestykseen oman kuntansa kehittämisen kannalta. Yhtenä tärkeysjärjestykseen laitettavana asiana oli liikennesektorin kehittäminen, jonka yhtenä osana on liikenneturvallisuuden kehittäminen.



Kuva 2. Liikennesektorin kehittämisen tärkeys kyselyyn vastanneiden valtuustojen jäsenten mielipiteen mukaan.

Tärkeimmäksi kehittämisen kohteeksi nousi kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä työllisyyden parantaminen. Muiksi tärkeiksi kehittämisen kohteiksi nähtiin vanhustenhuollon sekä elinkeinoelämän kehittäminen. Liikennesektorin (kadunpidon ja liikenteen hoidon) kehittäminen sijoittui kahdentoista asian joukossa yhdeksänneksi.

Liikennesektorin saamat sijoitukset olivat pääasiassa sijoilla 7–8. Ainoastaan yksi vastanneista valtuustojen jäsenistä piti liikennesektorin kehittämistä tärkeimpänä asiana kunnan kehittämisen kannalta (sijat 1–2). Elinkeinoelämän kehittämisen yhtenä tärkeimpänä edellytyksenä ovat hyvät liikenneyhteydet. Tämä on tullut ilmi monista yrityksille suunnatuista kyselyistä.

Valtuutetuilta kysyttiin case-tapauksena, olisivatko he valmiita nipistämään sosiaali- ja terveystaloudelta rahaa kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon, jotta kaatumis- ja liukastumistapaturmien määrä vähentyisi ja näin saataisiin selkeitä säästöjä sosiaali- ja terveystaloudelle. Kyselyyn vastanneista valtuutetuista vain pieni joukko (14 %) olisi ollut valmis esittämään moista ja suurin osa (86 %) ei. Jostain muusta lähteestä oltaisiin valmiita nipistämään rahaa kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon (92 % valtuutetuista), muttei sosiaali- ja terveystaloudelta. Viidennes näistä valtuutetuista ehdotti kunnossapidon lisärahan ottamista muista teknisen puolen määrärahoista.

Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä parhaiten liikenneturvallisuustyön arvostusta voitaisiin parantaa informoimalla päätöksentekijöitä liikenneturvallisuuden tilanteesta ja ongelmista tiukoilla faktoilla ja tätä kautta asenteisiin vaikuttamalla. Valtuutettujen antamat vastaukset liikenneturvallisuustyön arvostuksesta on tarkemmin esitelty liitteessä 2.

Suurimmaksi puutteeksi ja ongelmaksi liikenneturvallisuustyölle kunnissa nousee kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä rahan puute. Miltei joka toisessa (44 %) vastauksessa mainittiin resurssien ja rahan puute ongelmaksi. Useasti nousi myös esille yksinkertaisesti tiedon puute (31 %) ja valtuutettujen huono suhtautuminen liikenneturvallisuustyöhön (27 %). Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen antamat vastaukset liikenneturvallisuustyön ongelmista ja puutteista on tarkemmin esitelty liitteessä 3.

Kunnan valtuutettujen liikenneturvallisuuden arvostuksesta kertoo jotain myös tietämys valtakunnallisista sekä kunnallisista liikenneturvallisuussuunnitelmista, joiden tuntemusta valtuustokyselyn yhteydessä kysyttiin. Valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan ilmoitti perehtyneensä 11 % (9 henkilöä) kyselyyn vastanneista valtuutetuista, 63 % oli siitä kuullut ja 26 % ei ollut kuullut siitä lainkaan. Omien kuntiensä liikenneturvallisuussuunnitelmiin oli tutustunut 28 % kyselyyn vastanneista valtuutetuista. Kolmannes ei ko. suunnitelmia tuntenut.

Ongelmista ja puutteista:

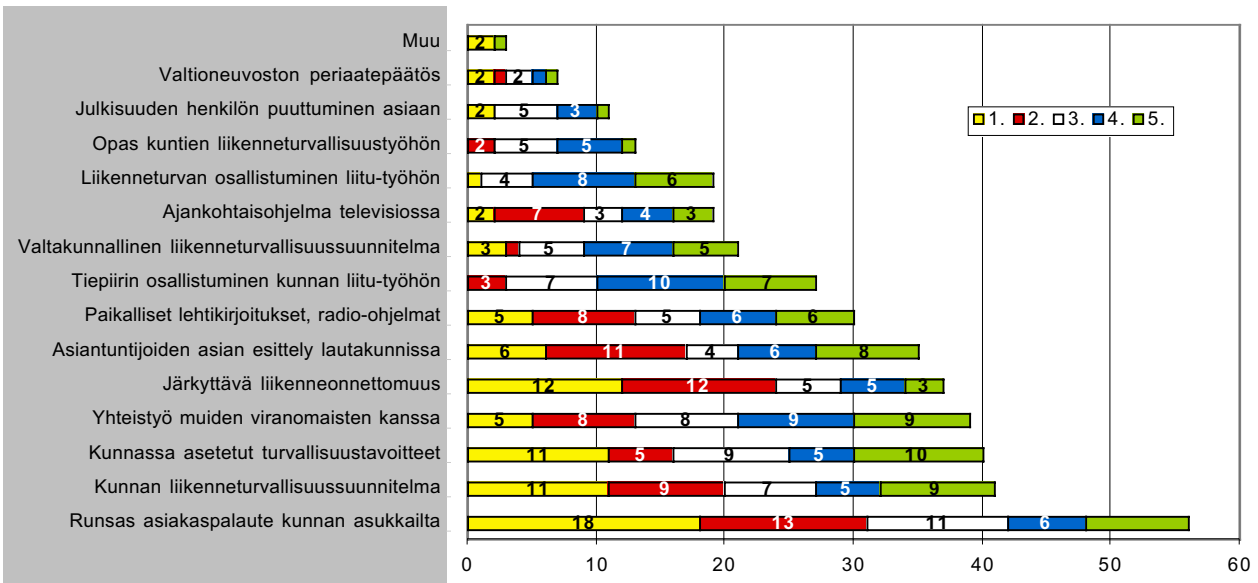
"Ei ole pidetty asiaa kunnalle kuuluvana → tietämättömyys. Päätökset koskevat etupäässä teiden rakentamista/kunnostusta. Liikenneturvallisuus jäänyt taka-alalle keskusteluissa."

"Kukaan ei vakavasti mieli näitä asioita. Rahan puute yleensä ratkaisee, mitä tehdään."

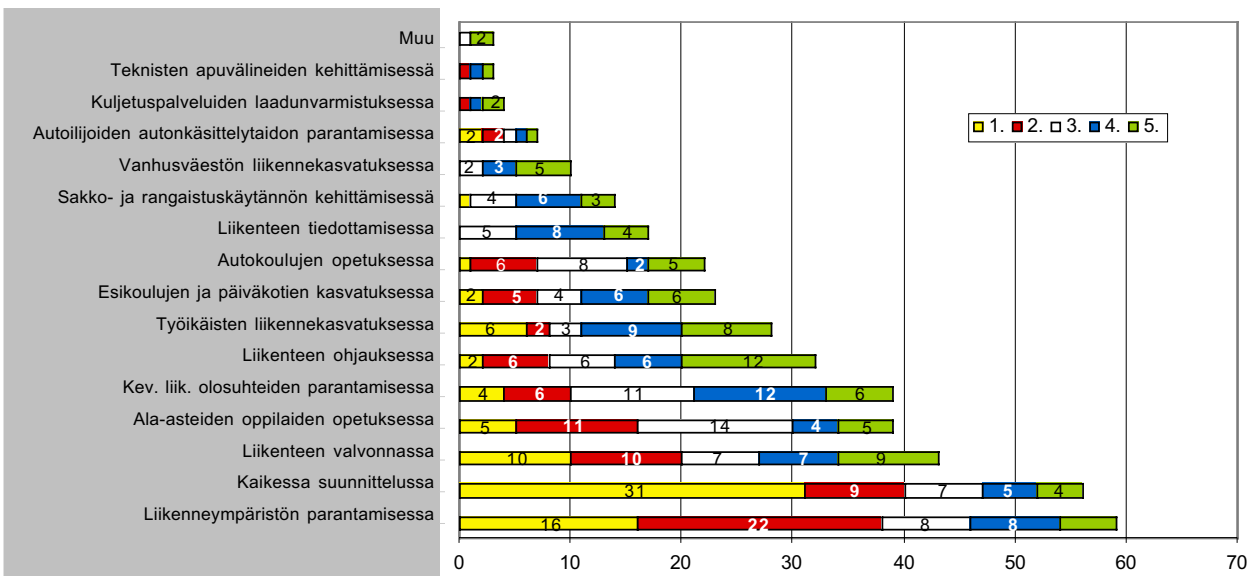
"Liian vähäinen informaatio ja ehdottomasti rahan puute."

"Turvallisuutta ei nähdä tärkeänä. Vasta onnettomuuksien tapahduttua on saatu parannuksia aikaan."

"Asiasta puhutaan liian vähän, kaikilla ei ole tietoa tarpeeksi esimerkiksi suunnitelmista ja toteutuksesta."



Kuva 3. Vastanneiden valtuutettujen mielipide liikenneturvallisuutta parhaiten kunnan päätöksenteossa edistävästä asioista (1=tärkein asia, jne.)



Kuva 4. Liikenneturvallisuuden kehittämisen painopistealueet kunnissa vastanneiden valtuutettujen mielestä (1=tärkein asia, jne.)

4.2 Valtuutettujen mielipiteet liikenneturvallisuuustyön edistämisen mahdollisuuksista

Valtuutetuilta kysyttiin heidän suhtautumistaan liikenneturvallisuuustyön kehittämiseen, sen painopistealueista sekä mielipiteitä liikenneturvallisuuustavoitteista.

4.2.1 Suhtautuminen liikenneturvallisuustyön kehittämiseen

Kyselyyn vastanneiden kunnanvaltuustojen edustajista suurin osa oli sitä mieltä, että poliittisten päättäjien liikenneturvallisuustietoutta tulisi entisestään lisätä kouluttamalla ja tiedottamalla. Vain kolme kyselyyn vastannutta valtuuston edustajaa oli sitä mieltä, ettei lisäinformaatiota valtuustoon tarvita. Miltei puolet valtuutetuista arvioi kunnassa olevan riittävästi resursseja liikenneturvallisuustyön edelleen kehittämiseen. Hieman alle kolmannes vastanneista valtuutetuista oli puolestaan sitä mieltä, etteivät nykyiset resurssit riitä liikenneturvallisuustyön kehittämiseen.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan liikenneturvallisuuden tulisi olla ensisijainen tavoite liikennesuunnittelussa ja osa kunnan laatu- ja suunnittelujärjestelmiä. Suurin osa vastanneista valtuuston jäsenistä oli samaa mieltä. Liikenneturvallisuutta ei oltu kuitenkaan varauksetta valmiita kehittämään liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Osassa valtuutettujen palautteessa tuli nimittäin esille suunnittelu-prosessin hitaus ja suunnitelmien jälkeen jääneisyys kehittyvässä kunnassa.

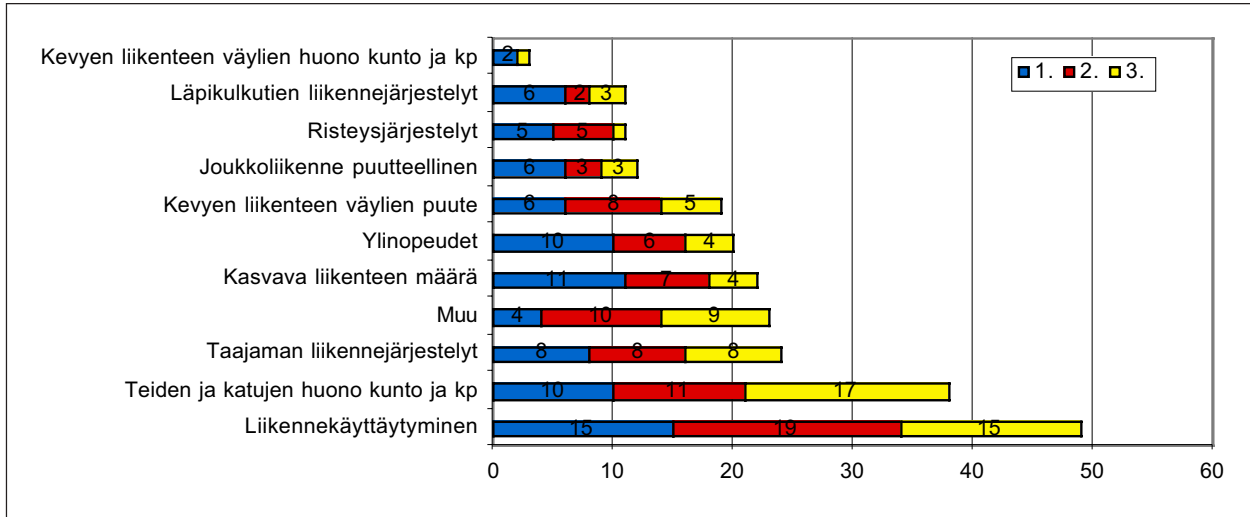
Suurin osa vastanneista valtuutetuista oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuustyötä tulisi tehdä kunnassa jokaisella hallinnonalalla. Kuitenkin lähes poikkeuksetta vastanneiden valtuutettujen mielestä teknisen toimen/viraston tulisi olla liikenneturvallisuustyötä koordinoiva ja seurantaa tekevä taho.

4.2.2 Liikenneturvallisuustyön edistämisen keinot ja painopistealueet

Kuntien valtuustojen jäseniä pyydettiin kyselyssä nimeämään viidentoista vaihtoehdon joukosta viisi tärkeintä asiaa, jotka heidän mielestään parhaiten edistävät liikenneturvallisuusasioiden etenemistä kunnan päätöksenteossa.

Tärkeimpänä asiana kyselyyn vastanneet kunnan valtuutetut nimesivät kuntalaisten palautteen. Kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma ja -tavoitteet tulevat seuraavaksi merkittävimpinä asioina. Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma ja valtioneuvoston periaatepäätös eivät lukeudu merkittävimpiin liikenneturvallisuutta eteenpäin vieviin tekijöihin kuntien päätöksenteossa vastanneiden valtuutettujen mielestä.

Liikenneturvallisuuspainopistealueita kysyttäessä tarjolla oli 16 vaihtoehtoa, joista valtuutetut nimesivät viisi tärkeintä aluetta. Tärkeimmäksi painopistealueeksi nousi kaiken suunnittelun kautta tapahtuva liikenneympäristön parantaminen. Vastauksien jakautuminen on esitetty kuvassa 4.

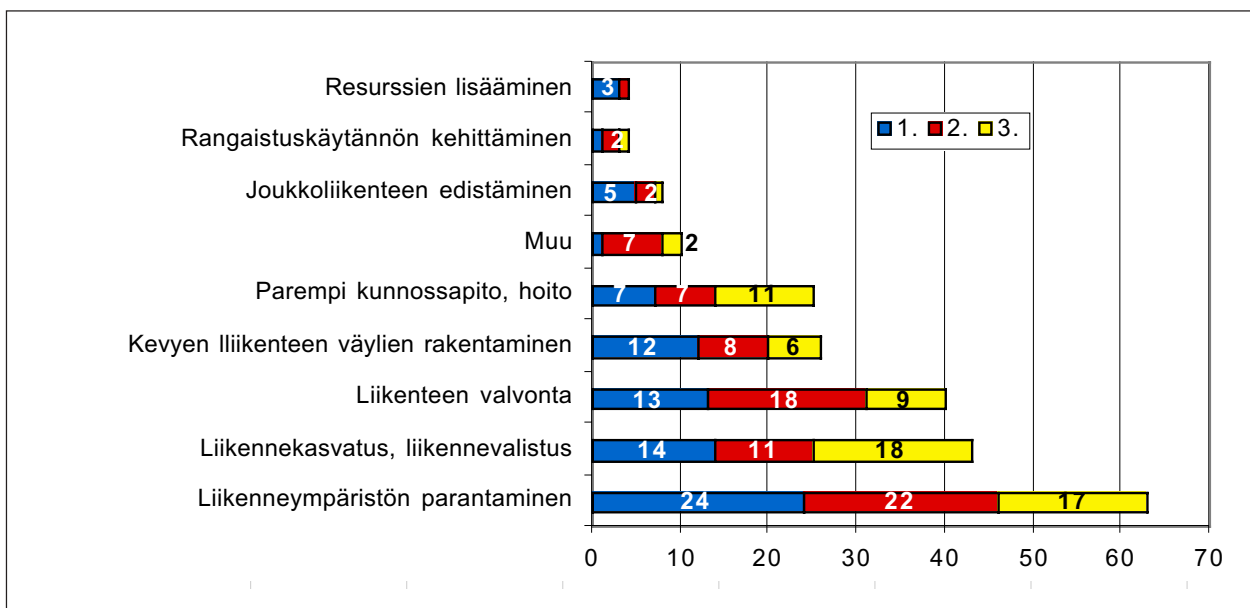


Kuva 5. Kuntien liikenteen huolenaiheet valtuutettujen vastausten mukaan (1=eniten huolta aiheuttava)

4.3 Valtuutettujen mielipiteet liikenneturvallisuuden huolen ja kehittämisen kohteista

Kyselyn yhteydessä valtuutettuja pyydettiin nimeämään seuraavia asioita:

- 1–3 eniten huolta aiheuttavaa tekijää kunnan liikenteessä
- 1–3 tärkeintä kehittämisen kohdetta kunnan liikenteessä
- 1–3 tärkeintä liikenneturvallisuuden kehittämisen keinoa
- 1–3 tärkeintä ryhmää, joiden ehdoilla liikenneympäristöä tulisi suunnitella



Kuva 6. Kuntien liikenneturvallisuuden kehittämisen keinot valtuutettujen vastausten mukaan.

Taulukko 4. Eniten kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mainintoja saaneet liikenteessä huolta aiheuttavat tekijät kunnittain.

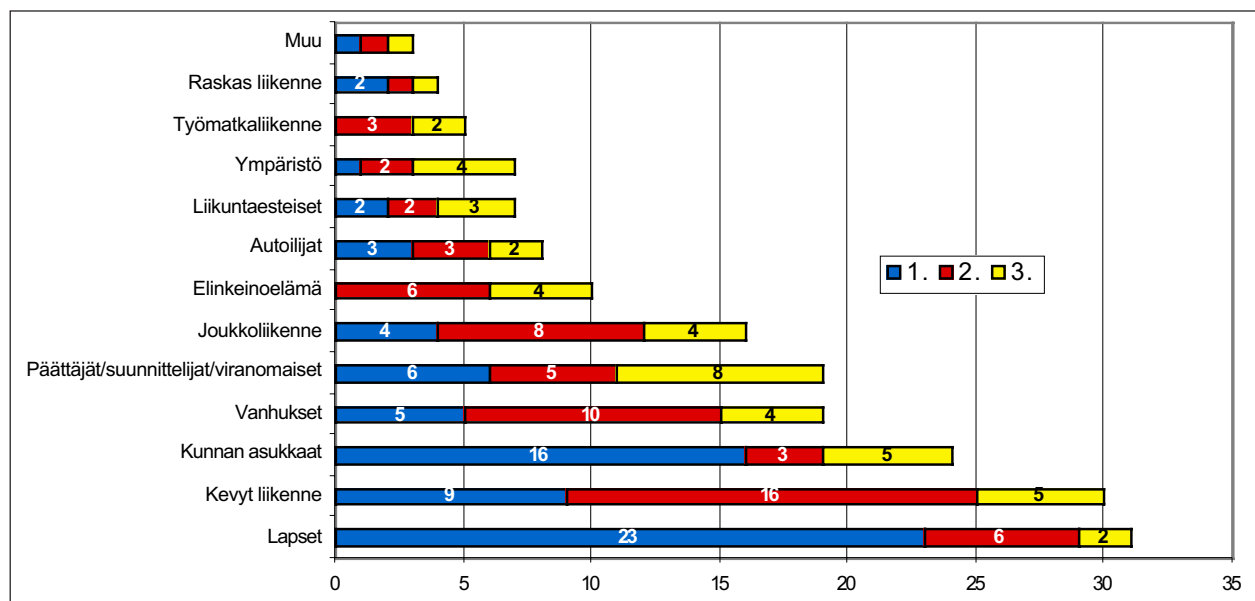
	Pudasjärvi	Oulu	Raahe	Jyväskylä	Sipoo
1. tekijä	Teiden ja katujen huono kunto/kunnossapito	Liikennekäyttäytyminen	Teiden ja katujen huono kunto/kunnossapito	Liikennekäyttäytyminen	Kevyen liikenteen väylien puute
2. tekijä	Liikennekäyttäytyminen	Kasvava liikenteen määrä	Liikennekäyttäytyminen	Teiden ja katujen huono kunto/kunnossapito	Muu (tien ylitykset, mutkaiset tiet)
3. tekijä	Muu (porokolarit)	Joukkoliikenne	Taajaman liikennejärjestelyt	Ylinopeudet	Liikennekäyttäytyminen

Taulukko 5. Tärkeimmät liikenneturvallisuuden kehittämisen keinot kunnittain.

	Pudasjärvi	Oulu	Raahe	Jyväskylä	Sipoo
1. keino	Liikenneympäristön parantaminen	Liikenneympäristön parantaminen	Liikenneympäristön parantaminen	Liikenteen valvonta	Kevyen liikenteen väylien rakentaminen
2. keino	Liikennekasvatus ja -valistus	Liikennekasvatus ja -valistus	Liikennekasvatus ja -valistus	Liikennekasvatus ja -valistus	Liikenteen valvonta
3. keino	Liikenteen valvonta	Liikenteen valvonta	Parempi kunnossapito, hoito	Liikenneympäristön parantaminen	Liikenneympäristön parantaminen

Kuntien liikenteen huolenaiheita kysyttäessä yleinen huoli liikennekäyttäytymisestä nousi esille. Erityisesti pienemmissä kunnissa huolta aiheuttaa tiestön kunto. Suurissa kaupungeissa huoli kohdistuu kasvavan liikennemäärien mukana tuomiin ongelmiin (ruuhkautuminen). Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen ilmoittamat huolenaiheet kuntiensä liikenteessä on koottu kuvaan 5.

Pudasjärvellä valtuutetut olivat huolissaan erityisesti alempiasteisen tiestön huonosta kunnosta sekä porokolareista. Suuremmissa kaupungeissa (Oulu, Jyväskylä) eniten huolta aiheuttaa huono liikennekäyttäytyminen. Tähän kategoriaan on luettu esimerkiksi punaisia päin ajaminen ja yleinen piittaamattomuus liikenteessä. Raahessa liikennekäyttäyty-

**Kuva 7.** Valtuutettujen vastaukset kysymykseen ”kenen ehdoilla liikenneympäristöä tulisi suunnitella?”

misen lisäksi oltiin huolissaan teiden ja katujen huonosta kunnosta ja kunnossapidosta. Myös keskustan taajamajärjestelyt puhuttavat raahealaisia. Sipoossa kevyen liikenteen väylien puute nousi eniten huolta aiheuttavaksi tekijäksi kunnan liikenteessä.

Vastaukset kunnan liikenteen ja liikenneturvallisuuden kehittämisestä osuivat aikalailla samoihin asioihin. Liikenneympäristön parantaminen (risteysjärjestelyt, liikennevalojen lisäys, jne.) nousi vastanneiden valtuutettujen mielestä merkittävimmäksi asiaksi kuntien liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Myös valistusta ja valvontaa lisäämällä uskotaan päästävän parempaan liikenneturvallisuustilanteeseen.

Kunnittain tarkasteltuna samat asiat sijoittuvat listojen kärkipäähän. Sipoossa kevyen liikenteen väylien lisätarve nousi listan kärkeen. Raahessa parempi teiden ja katujen kunnossapito ja hoito nousi myös listan kärkikolmikkoon.

Liikenneympäristöä tulisi suunnitella valtuutettujen mielipiteiden mukaisesti ennen kaikkea lasten ehdoilla. Autoilijoiden ehdoilla ei kovinkaan moni olisi valmis liikenneympäristöä suunnittelemaan.

4.4 Valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta

Valtuutettuja pyydettiin arvioimaan suhtautumistaan liikenneturvallisuutta koskeviin kysymyksiin asteikolla 1–10 (1=täysin eri mieltä, 10=täysin samaa mieltä). Taulukossa 6 on esitetty esitetyt väittämät ja niiden saamat keskiarvot.

Vastanneiden valtuutettujen mukaan liikenneturvallisuustoimien ei katsota haittaavan kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita. Ongelmakuljettajia pidettiin vastanneiden valtuutettujen mielestä pääosin vastuussa onnettomuuksista. Liikenneonnettomuuksia ei hyväksytty luonnolliseksi osaksi liikennejärjestelmää missään kunnassa. Liikenneonnettomuuksien kasvuun suhtauduttiin hieman neutraalimmin, mutta ei kuitenkaan oltu samaa mieltä siitä, että onnettomuudet väistämättömästi lisääntyvät liikenteen kasvun ja autoistumisen myötä. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti kyselyyn vastanneet kuntien valtuustojen jäsenet olivat samaa mieltä liikenneturvallisuuden tärkeydestä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Oulussa, Sipoossa ja Pudasjärvellä vastanneet valtuutetut olivat sitä mieltä, että liikennesuunnittelussa ajetaan vieläkin liikaa yksityisautoilun etuja kevyen liikenteen kustannuksella. Pudasjärvellä ja Sipoossa liikenneturvallisuus nähtiin vastanneiden valtuutettujen mielestä enemmänkin yleisten teiden liikenteen aiheuttamaksi ongelmaksi.

Taulukko 6. Valtuutettujen mielipiteet liikenneturvallisuutta koskeviin väittämiin (vihreä=samaa mieltä, keltainen=neutraali, punainen=eri mieltä).

VÄITTÄMÄ	Pudasjärvi	Oulu	Raahe	Jyväskylä	Sipoo	KA
Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittaavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita	2,4	2,2	2,3	2,9	2,6	2,5
Ns. "ongelmakuljettajat" ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista	7,3	7,0	7,3	5,8	7,5	7,2
Liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava	2,9	3,1	2,8	3,1	3,0	3,1
On väistämätöntä, että liikkumisen ja autoistumisen seurauksena myös liikenneonnettomuuksien määrä kasvaa	4,0	4,1	4,8	3,5	4,0	4,0
Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan	8,9	9,1	9,1	8,4	8,7	8,9
Turvallisuuden tulisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää suunniteltaessa	9,3	8,6	9,0	8,7	9,2	8,9
Liikennesuunnittelussa keskitytään vieläkin liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella	7,8	7,3	6,0	6,5	7,5	7,1
Pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja mopoilijoiden liikenneturvallisuustyössä tulisi painottaa liikkujan omaa vastuuta liikenneympäristön parantamisen sijasta	6,6	5,3	5,6	4,6	5,0	5,3
Liikenneturvallisuus on kuntamme alueella lähinnä yleisten teiden liikenteen aiheuttama ongelma	6,1	4,0	5,6	3,5	6,1	5,0

Taulukko 7. Valtuutettujen mielipiteet liikenteen eri osa-alueiden huomioimiseen nykyiseen verrattuna (vihreä=tulee lisätä, keltainen= neutraali, punainen=tulee vähentää).

LIIKENTEEN OSA-ALUE	Pudasjärvi	Oulu	Raahe	Jyväskylä	Sipoo	KA
Yleinen liikennekasvatus (koulut, päiväkodit, vanhainkodit, työpaikat)	9,3	8,8	7,9	8,3	8,4	8,5
Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen (väylät, alikulut, kunnossapito, pyöräpysäköinti, jne.)	8,5	8,1	7,4	8,1	9,7	8,3
Julkisen liikenteen käytön tukeminen (joukkoliikennetuki, etuisuudet liikenteessä, jne.)	7,3	7,7	5,8	7,5	7,9	7,3
Elinkeinoelämän kuljetusten kehittäminen (sisäinen jakelu-liikenne, terminaaliyhteydet)	7,8	7,9	7,6	6,9	7,3	7,5
Automaattinen liikenteenvalvonta (punaista päin ajaminen, yli-nopeuden valvonta)	8,0	9,0	8,3	8,4	8,1	8,4
Henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä keskusta-alueella	7,1	7,7	6,2	7,4	6,9	7,0
Ajonopeuksien alentaminen ja liikenteen rauhoittaminen	6,1	7,0	5,8	6,6	5,8	6,3

Lisäksi kuntien valtuutettuja pyydettiin arvioimaan asteikolla 1–10 (1=vähentää selkeästi, 10=lisätä selkeästi), kuinka liikenteen eri osa-alueisiin tulisi kiinnittää nykyiseen verrattuna huomiota. Tulokset on esitetty taulukossa 7.

Kaikkia esitettyjä liikenteen osa-alueita tulisi vastanneiden valtuutettujen mukaan kehittää. Voimakkaimmin kehittämistä tarvittaisiin kyselyn mukaan yleisen liikennekasvatuksen, automaattisen liikennevalvonnan sekä kevyen liikenteen olosuhteiden saralla. Sipoossa kyselyyn vastanneet valtuutetut olivat voimakkaasti kevyen liikenteen olo-

Taulukko 8. Valtuutettujen suhtautuminen liikenneturvallisuuštavoitteisiin (vihreä=realistinen tavoite, keltainen= neutraali, punainen= utopistinen tavoite)

LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITE	Pudasjärvi	Oulu	Raahe	Jyväskylä	Sipoo	KA
Kuntanne liikenteessä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien väheneminen 40 % vuoteen 2005 mennessä	7,5	7,7	7,4	8,1	6,1	7,4
Liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden tienkäyttäjien parempi huomioon ottaminen	8,2	8,2	8,0	8,1	6,9	7,9
Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen valmistelussa ja päätöksenteossa	7,9	8,1	8,2	8,1	7,8	8,0
Liikenneturvallisuustyön saaminen systemaattiseksi ja jatkuvaksi eri hallintokunnissa	7,5	8,0	7,6	7,7	6,8	7,6
Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttamisen seurannan käynnistäminen	7,9	7,8	7,8	8,2	6,9	7,7
Suomen liikenneturvallisuuksuvisio on kuntanne kannalta...	8,3	7,8	7,4	7,9	6,1	7,5
Olisitko valmis ottamaan vision lähtökohdaksi tehdessänne kunnassanne liikenneturvallisuuksuuteen vaikuttavia päätöksiä? (1=ei missään tapauksessa 10=ehdottomasti)	9,2	8,8	8,8	8,6	8,6	8,8

suhteiden ja Pudasjärvellä puolestaan yleisen liikennekasvatuksen kehittämisen kannalla. Vähiten kannatusta vastanneiden valtuutettujen keskuudessa sai ajonopeuksien alentaminen ja liikenteen rauhoittaminen. Suurempien kuntien (Oulu, Jyväskylä) vastanneiden valtuutettujen keskuudessa asia sai pienempiin kuntiin verrattuna hieman enemmän kannatusta.

4.5 Valtuutettujen suhtautuminen liikenneturvallisuuštavoitteisiin

Kuntien valtuustojen jäseniä pyydettiin arvioimaan kuntaansa koskevia yleisiä liikenneturvallisuuštavoitteita asteikolla 1–10 (1=täyttä utopiaa, 10=realistinen, hyvä tavoite). Tulokset on esitetty taulukossa 8.

Sipoossa kyselyyn vastanneet valtuutetut olivat muiden kuntien valtuutettuja pessimistisempiä esitettyjen liikenneturvallisuuštavoitteiden realistisuudesta. Muissa kunnissa tavoitteita pidettiin realistisina ja hyvinä. Henkilövahinkoihin johtavien onnettomuuksien vähentämistä 40 %:lla miellettiin esitetyistä tavoitteista niukasti epärealistisimmaksi. Kyselyn yhteydessä esiteltiin Suomen liikenneturvallisuuksuvisio lyhyesti. Vastanneet valtuutetut ovat valmiita ottamaan vision lähtökohdaksi tehdessään kuntansa liikenneturvallisuuksuutta koskevia päätöksiä. Pudasjärven kyselyyn vastanneet valtuutetut pitivät visiota hyvin kunnalleen sopivana lähtökohtana liikenneturvallisuuksuustyölle.

Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen valmistelussa ja päätöksenteossa sai hieman enemmän kannatusta realistisena tavoitteena kuin liikenneturvallisuuksuustyön saaminen systemaattiseksi ja jatkuvaksi.

5 Yhteenvetoa selvityksestä

Seuraavassa on esitetty yhteenvetoa selvityksen tärkeimmistä tuloksista. Yhteenvetoja tehtäessä on syytä muistaa, että ne kuvaavat kohdekuntien kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielipiteitä, eikä yleistettävissä olevia johtopäätöksiä voida tehdä.

Yleinen tilastotietous liikenneonnettomuuksista on varsinkin pienemmissä kunnissa huonoa. Poliittisille päättäjille tietoa liikenneonnettomuuksista tulee lähinnä yksittäistapauksina median kautta.

Tutkimuskunnista kaavateiden liikenneonnettomuuksista saatiin tietoa suoraan kunnista vain Jyväskylästä ja Oulusta. Muista kunnista onnettomuustietoja yritettiin saada poliisin rekisterien avulla, mutta tarkkoja tietoja ei kaikista kunnista loppujen lopuksi saatu. Yleisten teiden liikenneonnettomuudet ovat Tiehallinnon ansiosta hyvin tiedossa, mutta kuntien kaavateiden osalta asia on huonommin hoidettu. Lisäksi kevyen liikenteen onnettomuuksien rekisteröinti on heikkoa. Rekisteröinnin parantamiseksi tehdään jatkuvasti töitä.

Poliittiset päättäjät eivät saa tarpeeksi tietoa liikenneturvallisuustilanteesta ja onnettomuuksien määrästä. Tosin vastanneet valtuutetut myönsivät omissa asenteissakin olevan parantamisen varaa, mutta tietouden puute ei edistä liikenneturvallisuuden arvostuksen parantumista. Tietouden puute todellisesta liikenneturvallisuustilanteesta nimettiin yleisimmin kunnan liikenneturvallisuustyön suurimmaksi ongelmaksi yhdessä rahan puutteen kanssa.

Liikenneturvallisuus ei esiinny useastikaan omana asianaan kunnan poliittisten päättäjien kokouksissa. Valtuustossa käsiteltävät asiat ovat strategisia, eikä esimerkiksi laajojen kaava-asioiden yhteydessä liikenneturvallisuuden mukana oloa välttämättä tiedosteta valtuutettujen keskuudessa.

Viiden tutkimuskunnan vuoden 2002 valtuuston kokouksissa liikenneturvallisuus omana asianaan nousi esille vain muutamassa kokouksessa valtuutettujen omien aloitteiden ansiosta. Kuntalaisten aloitteissa sitä vastoin liikennejärjestelyt ja liikenneturvallisuus puhuttivat eniten. Valtuutettujen mielestä parhaiten liikenneturvallisuusasioiden etenemistä kunnan päätöksenteossa edistää juuri runsas kuntalaisten palaute. Kuntalain 28 §:n mukaan valtuuston tietoon on saatettava vähintään kerran vuodessa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa tehdyt aloitteet ja niiden johdosta suoritettavat toimenpiteet.

Liikennesektorin kehittäminen koko kunnan kehittämisen kannalta sijoittui kyselyyn vastanneiden valtuutettujen arvolistalla puolen välin heikommalle puolelle.

Valtuutetut sijoittivat kunnan kehittämisen kannalta liikennesektorin kehittämisen neljänneksi viimeiseksi kehitettäväksi asiaksi kahdentoista asian joukosta. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä 18.01.2001 liikenneturvallisuuden parantamisesta sanotaan kuntien osalta seuraavaa:

Paikalliselle tasolle esitettyjen toimien toteuttaminen edellyttää liikenneturvallisuuden arvostusta kuntien päätöksentekijöiden ja suunnittelijoiden keskuudessa.

Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen tietous liikenneturvallisuussuunnitelmista oli vähäistä.

Valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan ei moni valtuutettu ollut ehtinyt tutustumaan. Oman kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmaan tutustuneita oli alle kolmannes valtuutetuista. Silti kunnassa asetetut liikenneturvallisuustavoitteet ja -suunnitelmat keräsivät paljon mainintoja liikenneturvallisuustyötä parhaiten kunnan päätöksenteossa edistävinä tekijöinä.

Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä suurimmat ongelmat kuntien liikenneturvallisuustyössä ovat rahan ja tiedon puute. Parhaiten liikenneturvallisuustyön arvostusta voitaisiin lisätä päättäjien tietoutta lisäämällä.

Tutkimuskuntien valtuutetuilta kysyttiin, miten liikenneturvallisuustyön arvostusta ja liikenneturvallisuustyön näkökohtia voitaisiin parhaiten edistää kunnan päätöksenteossa. Yli puolet kysymykseen vastanneista toivoi lisää informaatiota ja raakoja faktoja liikenneturvallisuuden tilanteesta, ongelmista ja kehityssuunnista. Miltei kaikki (84 %) kyselyyn vastanneet valtuutetut olivat sitä mieltä, että päättäjät tarvitsevat lisää tietoutta liikenneturvallisuudesta.

Ongelmiksi ja puutteiksi kunnan liikenneturvallisuustyössä nimettiin samoin tiedon ja määrärahojen puute. Määrärahoja liikenneturvallisuustyöhön on hankala kuntien budjeteista nipistää. Harvempi kyselyyn vastannut valtuutettu on valmis esittämään lisärahoitusta liikenneturvallisuustyöhön vaikkapa sosiaali- ja terveystoimen tai opetustoimen rahoituskehiksestä. Useimpien mielestä raha tulisikin ottaa teknisen puolen omista määrärahoista.

Eniten huolta kuntien liikenteessä aiheuttaa vastanneiden valtuutettujen keskuudessa huono liikennekäyttäytyminen sekä teiden ja katujen huono kunto. Parhaimmiksi liikenneturvallisuuden kehittämisen keinoiksi nähtiin hyvän suunnittelutyön kautta liikenneympäristön parantaminen sekä liikennevalistus- ja kasvatus.

Valtuutetut nimesivät 1–3 merkittävintä keinoa lisätä kunnan liikenneturvallisuutta. Lisäksi eri kysymyksessä pyydettiin nimeämään liikenneturvallisuustyön painopistealueet. Molempien kysymysten vastauksissa merkittävimmäksi keinoksi nousi liikenneympäristön parantaminen.

Liikenneympäristöä tulisi kyselyyn vastanneiden valtuutettujen mielestä suunnitella ensisijaisesti lasten ja muun kevyen liikenteen ehdoilla.

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen esiintyi useassa kunnassa liikenneturvallisuuden parantamisen keinojen kärkipäässä.

Liikenneturvallisuustavoitteet ovat kyselyyn vastanneiden kunnanvaltuutettujen mielestä pääasiassa realistisia.

Kyselyssä esitetyjä liikenneturvallisuustavoitteita pidettiin hyvinä ja realistisina tavoitteina, joihin pääseminen vaatii kuitenkin liikenneturvallisuuden tietouden, arvostuksen ja resurssien lisääntymistä poliittisessa päätöksenteossa.

6 Jatkoimenpiteet

Seuraavassa on esitetty keinoja ja mahdollisia jatkotoimenpiteitä, joilla poliittisten päättäjien tietoutta ja liikenneturvallisuuden arvostusta voidaan parantaa.

1. Poliittisten päättäjien liikenneturvallisuustietouden parantamiseksi toimitetaan vuosittain valtuuston jäsenille tiiviissä muodossa tietoa kunnan liikenneturvallisuus- ja liikenneturvallisuustyön tilanteesta.

Selvitys osoittaa, että kyselyyn vastanneiden valtuutettujen tietous liikenneturvallisuudesta on puutteellista. Valtuutetut itse nimesivät tietouden puutteet yhtenä merkittävimpänä ongelmana ja kehittämisen kohteena liikenneturvallisuustyössä. Tietouden lisääntyessä liikenneturvallisuuden asemaa ja arvostusta poliittisessa päätöksenteossa voidaan saada parannettua.

2. Liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittämistä jatketaan kunnissa.

Valtuustolle pystytään paremmin esittämään tiivistettyä tietoa liikenneturvallisuudesta, kun on tarkkaa tietoa kunnan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista. Turhan useassa kunnassa tietojen kerääminen/hankkiminen ei ole systemaattista, vaan sitä tehdään ainoastaan tarpeen tullen (selvitykset, suunnitelmat).

3. Olisi suositeltavaa, että liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja sen seuranta käsiteltäisiin kunnanvaltuuston kokouksissa.

Liikenneturvallisuutta tulisi säännöllisesti tuoda esille valtuuston kokouksissa, jotta sen olemassa olosta ja merkityksestä oltaisiin tietoisia kunnan päättävissä elimissä. Liikenneturvallisuutta tulee esitellä valtuustolle kokonaisvaltaisena asiana, eikä sysätä vastuuta pelkästään liikennepuolen kontolle. Yksi asia vaikuttaa toiseen. Rahan satsaaminen liikenneturvallisuuteen vähentää kustannuksia suoraan ja välillisesti muilta kuntahallinnon aloilta.

Liitteet

- LIITE 1 Kyselylomakkeet
- LIITE 2 Vastaukset kysymykseen "Miten liikenneturvallisuustyön arvostusta ja liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioon ottamista voidaan mielestänne parhaiten parantaa kuntanne päätöksenteossa?"
- LIITE 3 Vastaukset kysymykseen "Mitkä ovat mielestänne suurimmat ongelmat ja puutteet kuntanne liikenneturvallisuustyössä päätöksenteon osalta?"

LIKENNETURVALLISUUS OSANA KUNNALLISTA PÄÄTÖKSENTEKOA

Kysymykset 1- 4 käsittelevät taustatietojanne:

1. Vastaajan ikä: _____
2. Vastaajan sukupuoli: Mies Nainen
3. Lasten lkm vastaajan taloudessa: _____
4. Asuinpaikka: taajama haja-asutusalue

Kysymykset 5-9 käsittelevät kuntaanne sekä sen liikennettä:

5. Merkitkää seuraavat asiat oman mielipiteenne mukaan tärkeysjärjestykseen kuntanne kehittämisen kannalta (merkitkää: 1 tärkein, 2 toiseksi tärkein, jne.).

- () Ympäristön suojelu (päästöjen vähentäminen, vesistöjen suojelu, yms.)
- () Terveystieteiden parantaminen
- () Elinkeinoelämän kehittäminen
- () Työllisyyden parantaminen
- () Liikennesektorin (kadunpidon ja liikenteen hoidon) kehittäminen
- () Koulutuksen ja opetuksen parantaminen
- () Kulttuuritarjonnan kehittäminen
- () Urheilu- ja liikuntamahdollisuuksien parantaminen
- () Lastenhoidon kehittäminen
- () Vanhustenhoidon kehittäminen
- () Nuorisotyön kehittäminen
- () Matkailun kehittäminen

6. Mitkä asiat huolestuttavat Teitä kuntanne liikenteessä? Mainitkaa 3 eniten huolta aiheuttavaa tekijää.

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

7. Mitkä ovat mielestänne 3 tärkeintä kehittämisen kohdetta kuntanne liikenteessä?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

8. Mitkä ovat mielestänne 3 tärkeintä keinoa lisätä kuntanne liikenneturvallisuutta?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

9. Kenen ehdoilla kuntanne liikenneympäristöä tulisi suunnitella? Nimetkää 3 tärkeintä ryhmää / asiaa.

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

VÄITTÄMILLÄ 10-18 TIEDUSTELEMME MIELIPIDETTÄNNE ERINÄISISTÄ LIKENNETURVALLISUUTEEN LIITTYVISTÄ ASIOISTA.

10. Liikenneturvallisuutta parantavat toimet haittaavat kohtuuttomasti tavallisia autoilijoita

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

11. Ns. "ongelmakuljettajat" ovat pääosin vastuussa onnettomuuksista

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

12. Liikenneonnettomuudet ovat osa liikennejärjestelmää – tavallaan ne ovat hinta, joka liikkumisen vapaudesta on maksettava

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

13. On väistämätöntä, että liikkumisen ja autoistumisen lisääntymisen seurauksena myös liikenneonnettomuuksien määrä kasvaa

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

14. Mielestäni kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia ei saisi tapahtua lainkaan

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

15. Turvallisuuden pitäisi olla tärkein näkökohta liikennejärjestelmää kehittäessä

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

16. Liikennesuunnittelussa keskitytään vieläkin liiaksi autoilun sujuvuuden parantamiseen kevyen liikenteen kustannuksella

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

LIKENNETURVALLISUUS OSANA KUNNALLISTA PÄÄTÖKSENTEKOA

17. Pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja mopoilijoiden liikenneturvallisuustyössä tulisi painottaa liikkujan omaa vastuuta liikenneympäristön parantamisen sijasta

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

18. Liikenneturvallisuus on kuntamme alueella lähinnä yleisten teiden liikenteen aiheuttama ongelma

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

19. TULISIKO SEURAAVIIN KUNTAANNE KOSKEVIIN LIIKENTEEN ERI OSALUEISIIN KIINNITTÄÄ NYKYISTÄ ENEMMÄN VAI VÄHEMMÄN HUOMIOTA?

a) Yleinen liikennekasvatus (koulut, päiväkodit, vanhainkodit, työpaikat)

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

b) Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen (väylät, kunnossapito, pyöräpysäköinti, alikulut, yms.)

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

c) Julkisen liikenteen käytön tukeminen (joukkoliikennetuki, etuisuudet liikenteessä, yms.)

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

d) Elinkeinoelämän kuljetusten kehittäminen (sisäinen jakeluliikenne, terminaaliyhteydet)

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

e) Automaattinen liikenteenvalvonta (punaista päin ajamisen ja ylinopeuden valvonta)

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

f) Henkilöautojen pysäköintipaikkojen määrä keskusta-alueella

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

g) Ajonopeuksien alentaminen ja liikenteen rauhoittaminen

Vähentää selkeästi	Nykytaso sopiva	Lisätä selkeästi
1 2 3 4	5 6 7 8	9 10

Kysymykset 20:stä eteenpäin koskevat liikenneturvallisuussuunnitelmia ja niiden toteuttamista

20. Onko valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma ja sen tavoitteet Teille tutut?

- () Olen perehtynyt siihen
() Olen kuullut siitä
() Ei ole tuttu

21. Onko kuntanne liikenneturvallisuussuunnitelma Teille tuttu?

- () Olen perehtynyt siihen
() Olen kuullut siitä
() Ei ole tuttu
() Sitä ei ole olemassa tai se on vanhentunut

22. Liikenneturvallisuuden tulee olla ensisijainen tavoite liikennesuunnittelussa ja osa kunnan laatu- ja suunnittelujärjestelmiä.

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

23. Kunnan liikenneturvallisuutta tulee kehittää liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitellyllä tavalla.

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

24. Liikenneturvallisuustyötä tulisi tehdä kunnassa jokaisella hallinnonalalla.

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

25. Poliittisten päättäjien liikenneturvallisuustietoutta tulisi entisestään lisätä kouluttamalla ja tiedottamalla.

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

26. Kunnassa ei ole resursseja liikenneturvallisuustyön edelleen kehittämiseen.

Täysin eri mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Täysin samaa mieltä

LIIKENNETURVALLISUUS OSANA KUNNALLISTA PÄÄTÖKSENTEKOA

27. Mikä tekijä mielestänne parhaiten edistää liikenneturvallisuusasioiden etenemistä kuntanne päätöksenteossa? (numeroikaa 5 tärkeintä.).

- () Valtioneuvoston periaatepäätös
 () Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma
 () Rungas asiakaspalaute kunnan asukkailta
 () Julkisuuden henkilön puuttuminen asiaan
 () Lehtikirjoitukset paikallislehdissä, radio-ohjelmat
 () Ajankohtaisohjelma televisiossa
 () Asiantuntijoiden asian esittely lautakunnissa
 () Kunnan laadittava liikenneturvallisuussuunnitelma
 () Järkyttävä liikenneonnettomuus
 () Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa (poliisi jne.)
 () Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön
 () Kunnassa asetetut liikenneturvallisuustavoitteet
 () Tiepiirin osallistuminen kunnan liikenneturvallisuustyöhön
 () Liikenneturvan osallistuminen kunnan liikenneturvallisuustyöhön
 () Muu, mikä? _____

28. Missä asiassa mielestänne pitäisi olla liikenneturvallisuustyön painopiste kunnassanne? (numeroikaa 5 tärkeintä.).

- () Kaikessa suunnittelussa
 () Autokoulujen opetuksessa
 () Liikenteen valvonnassa
 () Autoilijoiden autonkäsittelytaidon parantamisessa
 () Liikenteen ohjauksessa
 () Ala-asteiden oppilaiden opetuksessa
 () Liikenneympäristön parantamisessa
 () Kevyen liikenteen olosuhteiden parantamisessa
 () Esikoulujen / päiväkotien lasten kasvatuksessa
 () Liikenteen tiedottamisessa
 () Sakko- ja rangaistuskäytäntöjen kehittämisessä
 () Kuljetuspalvelujen laadunvarmistuksessa
 () Teknisten apuvälineiden kehittämisessä kuljettajille
 () Vanhusväestön liikennekasvatuksessa
 () Työikäisten liikennekasvatuksessa
 () Muu, missä? _____

29. Mitä mieltä olette seuraavista liikenneturvallisuustavoitteista?

- a) Kuntanne tieliikenteessä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien väheneminen nykyisestä 40 % vuoteen 2005 mennessä.

Täysin utopiaa Realistinen, hyvä tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- b) Liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden tienkäyttäjien parempi huomioon ottaminen

Täysin utopiaa Realistinen, hyvä tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- c) Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen valmistelussa ja päätöksenteossa

Täysin utopiaa Realistinen, hyvä tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- d) Liikenneturvallisuustyön saaminen systemaattiseksi ja jatkuvaksi eri hallintokunnissa

Täysin utopiaa Realistinen, hyvä tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- e) Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisen seurannan käynnistäminen

Täysin utopiaa Realistinen, hyvä tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- f) Suomen liikenneturvallisuusvision mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Onko tämä visio kuntanne kannalta...

Täysin utopiaa Realistinen tavoite
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

- g) Olisitteko valmis ottamaan vision lähtökohdaksi tehdessänne kunnassanne liikenneturvallisuuden vaikuttavia päätöksiä?

En missään tapauksessa Ehdottomasti
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

30. Yhdestä jalankulkijan tai pyöräilijän kaatumistapaturmasta arvioidaan aiheutuvan 6000 euron kustannukset yhteiskunnalle. Kevyen liikenteen väylien paremmalla kunnossapidon tasolla saataisiin kaatumistapaturmien määrä vähenemään. Olisitteko valmis esittämään kevyen liikenteen väylien kunnossapidon määrärahojen korottamista...

- a) terveydenhuollon määrärahoista?

() Kyllä () En

- b) muualta?

() Kyllä () En

LIKENNETURVALLISUUS OSANA KUNNALLISTA PÄÄTÖKSENTEKOA

Jos muualta, niin mistä? _____

**31. Tarvitaanko kunnassanne liikenneturvallisuu-
suustyön seurantaa ja valvontaa? Jos tar-
vitaan, niin miten se tulisi järjestää ja or-
ganisoida?**

a) Liikenneturvallisuu-
suustyö ei tarvitse erityistä seu-
rantaa ja valvontaa.

Täysin eri mieltä Täysin samaa
mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

b) Liikenneturvallisuu-
suustyön valvomiseen ja seu-
rantaan tulisi varata lisää henkilöresursseja.

Täysin eri mieltä Täysin samaa
mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

c) Perustamalla eri hallintokuntien ja sidosryhmien edustajista liikenneturvallisuu-
suustyöryhmä, joka
kokoontuu säännöllisesti.

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

d) Perustamalla hallintokuntiin omat liikenneturval-
lisuu-
suustyöryhmät, jotka raportoivat toimintaansa
säännöllisesti kunnan liikenneturvallisuu-
suustyö-
ryhmälle.

Täysin eri mieltä Täysin samaa mieltä
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

e) Kenelle/mille taholle liikenneturvallisuu-
suustyön
seuranta- ja koordinoituvastuu mielestänne
kuuluu kunnassa?

**32. Miten liikenneturvallisuu-
suustyön arvostusta ja liikenneturvallisuu-
suskäyttökohtien huomioon ottamista
voitaisiin mielestänne parhaiten parantaa kuntanne päätöksenteossa?**

**33. Mitkä ovat mielestänne suurimmat ongelmat ja puutteet kuntanne liikenneturvallisuu-
suustyössä pää-
töksenteon osalta?**

**34. Olisiko liikenneturvallisuu-
suusasioissa yhteistyö naapurikuntien kanssa tarpeen?**

KIITOS VAIVANNÄÖSTÄNNE JA VASTAUKSISTANNE!

**Muita ideoita tai ajatuksia kuntanne liikenneturvallisuu-
suudesta:**

VASTAUKSET KYSYMYKSEEN: "Miten liikenneturvallisuustyön arvostusta ja liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioon ottamista voidaan mielestänne parhaiten parantaa kuntanne päätöksenteossa?"

Lisää tietoa, valistusta, koulutusta, jne. (27 kpl)

- Suunnitelmat ja toteutusnäkökohdat päättäjien tietoon, eri näkökohtien ja turvallisuus ym. asioiden selvittäminen ja vastuun kantaminen toinen toisistamme
- Järjestämällä tiedotustilaisuuksia
- Koulutusta ja valistusta johtaville henkilöille
- Hallitus/valtuusto - seminaari / koulutus, ennen kaikkea tiedotus ja koko väestön ajattelutavan muuttaminen
- Perehtymällä riskitekijöihin
- Näkökohdat otetaan huomioon, kun annetaan faktat ja keinot. Ei turhia työryhmiä ja löpinöitä.
- Tuomalla asiaa enemmän esille
- Olevat ongelmat tiedostamalla
- Koulutuksella
- Tiedottaminen, seminaarin avulla
- Lisää valistusta, esitelmiä, yms.
- Asiasta tulisi järjestää luottamusmiesseseminaari kuntien valtuustokauden alussa
- Lisäämällä tiedotusta
- Lyhyillä tietoiskuilla asiasta
- Pitäisi olla paremmin esillä
- Tuomalla asiaa enemmän esille
- Informaatio, keskustelua
- Lisää tietoa
- Koulutuksella, tiedottamalla
- Tiedottamalla
- Tiedote valtuuston kokouksiin neljännesvuosittain miten liikenneturvallisuus on kehittynyt
- Eletään liikaa mutua tuntumalla ja tätä päivää
- Realististen tosiasioiden esille tuominen
- Jos siitä edes joskus puhuttaisiin päätettävissä elimissä tavallisten ihmisten "näkövinkkelistä" - ei sosiaalianttojen
- Konkretialla ja realismilla
- Laajempi ongelmien tunnustaminen
- Julkisella tiedotuksella, aloitteilla, viranomaiskirjeillä

Liikenneturvallisuustyön organisointi, suunnittelun parantaminen, jne. (11 kpl)

- Kokonaisseuranta nimenomaan tekniselle osastolle
- Että se olisi kokonaisvaltaisesti mukana päätöksenteossa
- Ottamalla asia kuntastrategiaan
- Yli hallintokuntien yhteistyöryhmä mukana virkamiehiä ja luottamushenkilöitä
- Otetaan liikenneturvallisuustyö kunnan tavoitteisiin ja korjataan tavoitteet vuosittain toimintasuunnitelmassa
- Aktiivisempi osallistuminen suunnitteluun ja myös lausuntokierros jo olevista väylistä. Asiakaskysely ongelmien kartoittamiseen
- Viranomaisyhteistyöllä
- Liikenneturvallisuus huomioidaan kaikessa maankäytön suunnittelussa
- Tehdyt ohjelmat otettaisiin todesta päätöksenteossa ja soveltamisessa. Tehdään sitovia päätöksiä
- Kuunneltaisiin enemmän alueen asukkaista
- Jonkin verran kevyen liikenteen väylien suunnittelussa, muuten heikosti

- Antaa lisää päätäntävaltaa kunnalle kaikissa tieasioissa kunnan alueella

Lisää resursseja (7 kpl)

- Työryhmillä
- Lisää voimavaroja
- Perustettaisiin työryhmä, joka seuraisi missä onnettomuudet sattuu, syy ja paikka. Työryhmä pyytäisi asiantuntijalausuntoja ja esittäisi näkemyksensä kunnan virkamiehille ja luottamushenkilöille
- Pitäisi olla enemmän varoja, jotta kunta pystyisi konkreettisiin parannuksiin nopeammalla aikataululla
- Suuntaamalla lisää resursseja
- "Korvamerkittyä rahaa" toimintaan ja sen toteuttamiseen
- Toteuttamalla välttämättömänä pidetyt hankkeet
- Puuhahenkilöt tulisi palkita näyttävästi kerran vuodessa

Muut keinot (8 kpl)

- Vaikuttamalla asenteisiin (valtuutetut, lautakuntien jäsenet, kunnanhallituksen jäsenet)
- Johtavien virkamiesten näkyvä sitoutuminen, sama koskee myös poliitikkoja
- Autoilijat ovat hyvin itsekkäitä, heidän käyttäytymiseen vaikuttaa parhaiten kiellot ja selkeät ohjeet
- Kuten edellä, ottamalla visioksi
- Tuskin mitenkään
- Joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten parantamalla
- Vaihtuvat nopeusrajoitukset (telematiikka), siirtyminen kunnalliseen kameravalvontaan
- Asennemuutoksin

VASTAUKSET KYSYMYKSEEN: "Mitkä ovat mielestänne suurimmat ongelmat ja puutteet kuntanne liikenneturvallisuus työssä päätöksenteon osalta?"

Rahan ja resurssien puute (24 kpl)

- Taloudellisen liikkumavaran niukkuus tuntuu tukahduttaneen keskustelun myös tällä saralla
- Rahan puute (12 kpl)
- Määrärahat
- Resurssien rajallisuus
- Ajan puute
- Kukaan ei vakavasti mieti näitä asioita. Rahan puute yleensä ratkaisee mitä tehdään
- Ei riittävästi resursseja, valmistelutyö ontuu ja asioita ei saada päätettäväksi
- Resurssien puute
- Taloudellisten resurssien niukkuus
- Velkainen kunta
- Kireä talous, laaja kunta
- Taloudelliset resurssit eivät riitä. Valtio satsaa liian vähän Sipoon alueella, vaikka liikenne on kasvanut kovasti

Tiedon puute (15 kpl)

- Asiasta puhutaan liian vähän, kaikilla ei ole tietoa tarpeeksi esim. suunnitelmista ja toteutuksesta
- Liikenneturvallisuusasiat ovat olleet liian vähän esillä
- Tiedon puute (4 kpl)
- Ei ole pidetty asiaa kunnalle kuuluvana -> tietämättömyys. Päätökset koskevat etupäässä teiden rakentamista/kunnostusta. Liikenneturvallisuus jäänyt taka-alalle keskusteluissa
- Henkilöautoilulle perustuva yhteiskuntasuunnittelu
- Liian vähäinen informaatio
- Tiedon ja turvallisuussuunnitelmien puute
- Valtuustoon tulee harvoin näitä asioita
- Liian vähän tietoa ja faktaa
- Siitä ei puhuta
- Kaikki pienet yksityiskohdat eivät tule lautakuntien/valtuuston tietoon, vaikka niillä olisi suurikin merkitys
- Mitään ei käsitellä valtuustossa, mikä on tärkein päättävä elin!

Asenteet ja arvostuksen puute (13 kpl)

- Arvostuksen puute
- Asenteet (2 kpl)
- Päätäjien asenteet
- Virkahenkilöiden ylimielisyys
- Kuntalaisten asenteet! Ammattiautoilijoiden asenteet!
- Luutuneet ennakkoluulot, liian suuri yksityisautoilijoiden ymmärtäminen, lasten ja kevyen liikenteen huono huomioiminen
- Turvallisuutta ei nähdä tärkeänä. Vasta onnettomuuksien tapahduttua on saatu parannuksia aikaan
- Yleinen holtittomuus, piittaamattomuus
- Asiaa ei pidetä esillä, ei ole pitkäjänteisyyttä. ei ole kenenkään vastuulla
- Liikenneturvallisuuden merkitystä ei sisäistetä

- Työn vähäinen arvostus. Julkisuus tuottaa kaikessa tulosta!
- Johtavien viranhaltijoiden suhtautuminen asiaan

Liikenneturvallisuustyön huono organisointi (10 kpl)

- Asioiden valmisteluun keskittyminen
- Ei keskitettyä yhteistyötä
- Päätökseen tuodaan valmiit suunnitelmat, joita on vaikea muuttaa. Kummallisia normeja ja mitoituksia suunnittelun perustoina
- Tielaitoksen päätökset liikenneväylien toteutuksissa (autoilijoiden ehdoilla, muista viis)
- Suurten valtateiden ja niiden hoidossa ei tarpeeksi oteta kunnan näkökohtia huomioon
- Pieni ryhmä tekee suunnitelmat ja monen vuoden päästä niitä toteutetaan, kun kerran suunnitelma on tehty. Suunnitelman on vain aika ajanut ohi 4-6 vuodessa ja moni asia on muuttunut.
- Turvallisuutta ei ole täsmällisesti kokonaisvaltaisesti ajateltu
- Hajanaista
- Ei ole todellista liikenteen suunnitteluryhmää, toimenpiteet suoritetaan sattumanvaraisesti
- Kokonaisvastuu? Kenellä?

LINTU on liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen rahoittama liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma vuosille 2002-2005.

LINTU-ohjelman julkaisusarjassa ovat tähän mennessä ilmestyneet seuraavat raportit:

- 1/2003 Liikenteen kameravalvontaan liitetyn haltijavastuun toteuttamisvaihtoehtojen vertailua.
- 2/2003 Näkemyksiä liikenneturvallisuusvisiosta ja liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen kahdessa esimerkkiorganisaatiossa.
- 3/2003 Kuntien valtuutettujen mielipiteitä liikenneturvallisuudesta.