

SAVONIA

ammattikorkeakoulu

OPINNÄYTETYÖ - YLEMPI AMMATTIKORKEAKOULUTUTKINTO
TEKNIIKAN JA LIIKENTEEN ALA

ITÄ-SUOMEN LIIKENNETURVALLISUUS- SUUNNITELMAN 2024-2030 SEURANTA- MENETELMÄT

TEKIJÄ Anna-Kaisa Eskelinen

Koulutusala Tekniikan ja liikenteen ala			
Tutkinto-ohjelma Teknologiaosaamisen johtamisen tutkinto-ohjelma			
Työn tekijä(t) Anna-Kaisa Eskelinen			
Työn nimi Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman 2024–2030 seurantamenetelmät			
Päiväys	29.5.2024	Sivumäärä/Liitteet	33
Toimeksiantaja/Yhteistyökumppani(t) Pohjois-Savon ELY-keskus			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Pohjois-Savon ELY-keskus tilasi Ramboll Finland Oy:ltä konsulttityönä Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030. Tässä opinnäytetyössä käsiteltiin Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmaa 2024–2030. Työn tarkoituksena oli laatia seurantamenetelmät Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman 2024–2030 kärkitoimenpiteille. Kärkitoimenpiteitä suunnitelmassa on 54 kpl.</p> <p>Opinnäytetyö koostuu haastattelu-, kirjallisuus- sekä kyselyaineistoista. Kirjallisuussosiossa perehdyttiin sidosryhmien julkaisuihin sekä WHO:n julkaisemaan maailmanlaajuiseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Haastattelut tehtiin liikenneturvallisuustyön sidosryhmien edustajille. Sidosryhmähaastattelut koskivat sidosryhmiä, joiden taholle vastuu on jaettu liikenneturvallisuussuunnitelman kärkitoimenpiteiden osalta. Kärkitoimenpiteiden teemat, joita haastattelut koskivat, olivat turvalliset ajonopeudet, päihteen liikenne, ajoterveys hallussa, turvallisesti kävelen ja pyöräillen, turvallinen nuorten liikkuminen, iäkkäiden turvallinen liikkuminen, maastoliikenteen turvallisuuden parantaminen</p> <p>Työn lopputuloksena todettiin, että on käytännössä mahdotonta seurata kaikkia Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa nostettuja kärkitoimenpiteitä, sillä sidosryhmillä on haasteita oman organisaationsa sisällä seurata toteutuneita toimenpiteitä. Seurantamenetelmät saatiin toteutettua pääosin kärkitoimenpiteiden osalta. Jatkotoimenpiteenä pyritään yhdessä löytämään sidosryhmätyöskentelyllä hankalasti seurattaville kärkitoimenpiteille seurantamenetelmät sekä kehitetään sidosryhmien liikenneturvallisuustyötä eteenpäin. Yksi merkittävimmistä asioista oli, että työssä onnistuttiin selvittämään oikeat henkilöt liikenneturvallisuustyön jatkotoimenpiteisiin.</p>			
Avainsanat Liikenneturvallisuussuunnitelma, nollavisio, KPI keskeiset avainsuoritusindikaattorit			

Field of Study Technology, Communication and Transport	
Degree Programme Degree Programme in Technology Competence Management	
Author(s) Anna-Kaisa Eskelinen	
Title of Thesis Monitoring Methods of the 2024–2030 Traffic Safety Plan for Eastern Finland	
Date 29 May 2024	Pages/Appendices 33
Client Organisation /Partners Centre for Economic Development, Transport and the Environment in North Savo	
<p>Abstract</p> <p>The Centre for Economic Development, Transport and the Environment North Savo has commissioned Ramboll Finland Oy to conduct a consultancy project for the Eastern Finland Traffic Safety Plan 2024–2030. This thesis addresses the Eastern Finland Traffic Safety Plan 2024–2030. The aim of the thesis was to develop monitoring methods for the key measures of the Eastern Finland Traffic Safety Plan 2024–2030. The plan includes 54 key measures.</p> <p>The thesis is composed of interview, literature and survey data. The literature section examined publications from various stakeholders as well as the global traffic safety plan published by the WHO. Interviews were conducted with representatives from different stakeholder groups involved in traffic safety work. These stakeholder interviews focused on groups that have been assigned responsibility for the key measures of the traffic safety plan. The key measure themes covered in the interviews were safe driving speeds, substance-free driving, maintaining driving health, safe walking and cycling, safe mobility for young people, safe mobility for the elderly and improving off-road traffic safety.</p> <p>The final conclusion of the work was that it is practically impossible to monitor all the key measures highlighted in the Eastern Finland Traffic Safety Plan, as stakeholders face challenges within their own organizations in tracking the implemented measures. Monitoring methods were mostly implemented for the key measures. As a follow-up, the aim is to collaboratively find monitoring methods for the key measures that are difficult to track through stakeholder collaboration and to further develop the traffic safety work of the stakeholders. One of the most significant achievements of the project was successfully contacting the right individuals responsible for the key measures, ensuring the continuation of traffic safety efforts.</p>	
<p>Keywords</p> <p>Traffic safety plan, vision zero, Key performance indicator (KPI)</p>	

SISÄLTÖ

1	TUTKIMUKSEN TAUSTA, MENETELMÄT JA TUTKIMUSKYSYMYKSET.....	6
1.1	Kvalitatiivinen tutkimus eli laadullinen tutkimus.....	6
1.2	Tutkimusaineiston haastattelut	6
1.3	Poliisin ohjaus liikenneturvallisuustyössä.....	12
2	LIKENNETURVALLISUUS MAAILMANLAAJUISESTI	13
3	SUOMEN LIKENNETURVALLISUUDEN TILANNE	14
3.1	Suunnittelu ja lähtökohdat.....	14
4	LIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA	15
4.1	Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia	15
4.2	Päätöksenteon on perustuttava tietoon	15
4.3	Eri toimijoiden liikenneosaamista on edistettävä.....	15
4.4	Asenteiden on muututtava liikenteessä.....	16
4.5	Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien tulee olla turvallisia.....	16
4.6	Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta.....	16
4.7	Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.....	17
5	ITÄ-SUOMEN LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2024-2030	18
5.1	Liikenneturvallisuussuunnitelman tarkoitus	18
5.2	Kärkitoimenpiteet.....	18
6	SEURANTAMENETELMÄT.....	25
7	YHTEEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	28
	LÄHTEET	29
	LIITE 1. SEURANTALOMAKE TEKNISELLE TOIMELLE	30
	LIITE 2. SEURANTALOMAKE SIVISTYSTOIMELLE/ 2. ASTEEN OPPILAITOKSILLE	32
	LIITE 3. SEURANTALOMAKE HYVINVOINTIALUEELLE	33

JOHDANTO

Sain opinnäytetyön aiheeni uudelta työnantajaltani Pohjois-Savon ELY-keskukselta. Aloitin työskentelyn liikenneturvallisuusasiantuntijajana 1.2.2024. Opinnäytteen aihe tuli Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikennejärjestelmäyksikön päälliköltä Terhi Nissiseltä. Pohjois-Savon ELY-keskus tilasi Ramboll Finland Oy:ltä Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman 2024–2030, joka on valmistunut loka-kuussa 2023.

Itä-Suomen alueen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030 on strateginen toimintasuunnitelma, jonka tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta koko Itä-Suomen alueella. Laadintaan on osallistunut laaja-alainen joukko eri organisaatioiden henkilöitä, kuten poliisi, liikenneturva, hyvinvointi-alue, eri kunnat ja kaupungit sekä ELY-keskus. Itä-Suomen liikenneturvallisuustilanne on herättänyt huolta viime vuosina, tämän takia tarvitaan kokonaisvaltainen lähestymistapa onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Suunnitelma kattaa kaikki liikennemuodot ja ottaa huomioon eri liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät, kuten liikenneinfrastruktuurin, liikennesääntöjen noudattamisen ja liikennekulttuurin. Liikennemuodot ovat tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne, maastoliikenne ja ilmailu. Suunnitelmassa esitetään konkreettisia toimenpiteitä ja strategioita liikenneturvallisuuden parantamiseksi Itä-Suomen alueella seuraavan vuosikymmenen aikana. Jokaisen toimenpiteen tavoitteena on edistää turvallista, kestävä ja saavutettavaa liikennettä alueella.

Valtakunnallinen nollavisio on liikenneturvallisuussuunnitelman lähtökohtana, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on vähintään puolittunut vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Suomi on sitoutunut EU-maiden kanssa tavoittelemaan edellä mainittua visiota vuoteen 2030 mennessä (Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2024–2030).

Opinnäytetyön aihe Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman 2024–2030 seurantamenetelmät on erittäin tarpeellinen, sillä ELY-keskuksella ei ole ollut laadittuna suunnitelman toimenpiteiden seurantamenetelmiä. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman aikajänne ulottuu vuoteen 2030 asti, joka antaa mahdollisuuden pitkäjänteiselle työlle liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suunnitelman tavoitteena on vähentää vakavia liikenneonnettomuuksia, loukkaantumisia ja kuolemantapauksia merkittävästi sekä luoda turvallisempi liikenneympäristö kaikille alueen asukkaille ja vierailijoille.

1 TUTKIMUKSEN TAUSTA, MENETELMÄT JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Opinnäytetyön tavoitteena on laatia seurantamenetelmät Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman 2024–2030 kärkitoimenpiteille. Kärkitoimenpiteitä suunnitelmassa on kaikkiaan 54 kpl. Muita tärkeitä toimenpiteitä liikenneturvallisuussuunnitelmassa on mainittu 115 kpl. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman seitsemän painopistealuetta ovat 1. turvalliset ajonopeudet, 2. päihteetön liikenne, 3. ajoterveys hallussa, 4. turvallisesti pääteillä, 5. turvallisesti taajamissa kävellen ja pyöräillen, 6. nuorten turvallinen liikkuminen, 7. iäkkäiden turvallinen liikkuminen.

Seurantamenetelmiä laadittaessa on keskusteltu eri sidosryhmien kanssa, jotka ovat olleet mukana Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisessa. Seurantamenetelmistä on keskusteltu myös kuntien edustajien kanssa, joille kärkitoimenpiteiden toteuttaminen kuuluu.

Pohjois-Savon ELY-keskus tekee aktiivista yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa edistääkseen liikenneturvallisuustyötä. Merkittävimmät sidosryhmät ovat eri kuntien edustajat liikenneturvallisuustyöryhmissä, poliisin edustajat, pelastuslaitosten edustajat, Liikenneturva sekä hyvinvointialueet.

1.1 Kvalitatiivinen tutkimus eli laadullinen tutkimus

Seurantamenetelmiä laadittaessa on käytetty erilaisia tutkimusmenetelmiä. Tutkimusaineistot ovat olleet eri organisaatioiden julkaisemia raportteja, suunnitelmia, tutkimuksia ja selvityksiä sekä käytä keskusteluja eri sidosryhmien henkilöiden kanssa. Keskustelut ovat perustuneet kysymysten esittämiseen tietojen keräämiseksi. Haastattelut ovat auttaneet ymmärtämään eri organisaatioiden toimintamalleja liikenneturvallisuustyön suhteen. Tutkimusta tehdessä on lähetetty myös sähköpostikyselyjä.

1.2 Tutkimusaineiston haastattelut

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma ulottuu kolmessa eri maakunnassa 44 kunnan alueelle sekä kolmelle hyvinvointialueelle. Sidosryhmiä on vastuutettu eri kärkitoimenpiteillä liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Keskusteluja on käyty Poliisin, Liikenneturvan, hyvinvointialueen edustajien kanssa sekä kaupunkien teknisen toimen edustajien kanssa. Kirjekysely on lähetetty myös Viron sekä Norjan liikennevirastoihin. Virosta ei tullut vastausta, mutta Norjan liikennevirastosta kysymyksiin vastasi Sigurd Løtveit.

Norja on jo pitkään johtanut pohjoismaita liikenneturvallisuuden suhteen, kun verrataan tieliikenteessä kuolleitten määriä suhteessa asukaslukuun. Pohjoismaista Norja on vertailukelpoisin maa liikennekäyttäytymisen ja väestön osalta. Tunnistamalla osa-alueita, joissa Suomen tilanne on Norjaa heikompi, voidaan samalla tunnistaa Suomen tieliikenteen turvallisuustyön kehityskohteita. (Suomen ja Norjan tieliikenteen turvallisuuden ja siihen liittyvien tekijöiden vertailu s. 12). Opinnäytetyössä on haastateltu Norjan liikenneviraston asiantuntijoita sähköpostikyselyllä.

Norjan liikennevirastoon lähetetty kysymyspatteristo sisälsi 13 kpl kysymyksiä. Kysymykset ja vastaukset olivat seuraavanlaiset:

1. Kuinka valvotte Norjan liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutumista?

Liikenneturvallisuuden kansallinen toimenpidesuunnitelma 2022–2025 sisältää 179 toimenpidettä, joista eri osapuolilla ja organisaatioilla liikenneturvallisuustyössä on vastuu toteuttaa. Toimenpidesuunnitelma sisältää myös erilaisia mittareita (KPI), joiden tavoitteet on saavutettava vuoteen 2026 mennessä tai ne koskevat ajanjaksoa 2022–2025 kokonaisuutena. Kahden vuoden välein valmistellaan raportti Liikenne- ja viestintäministeriölle, joka osoittaa 179 toimenpiteen toteutumistilanteen toimintasuunnitelmassa. Norjan Tiehallinto osallistuu 91:een näistä 179 toimenpiteestä, joko yksin tai yhteistyössä muiden osapuolten ja organisaatioiden kanssa. Tiehallinnon sisällä näiden 91 toimenpiteen edistymistä seurataan raportoinnin kautta johdolle kolme kertaa vuodessa. Joka vuosi valmistellaan myös raportti Liikenne- ja viestintäministeriölle, joka osoittaa edistymisen mittaritavoitteisiin suunnitelmassa. Tässä raportissa osoitetaan myös edistysaskel tason suhteen Kansallisen liikennesuunnitelman kunnianhimon vähentämiseen ihmishenkien menetysten ja vakavien vammojen osalta.

2. Kuinka sidosryhmien tekemää liikenneturvallisuustyötä voidaan seurata?

Meillä ei ole erillistä arviointia Norjan eri sidosryhmien välisestä yhteistyöstä.

3. Mitkä ovat keskeiset avainsuorituskykymittarit (KPI:t)?

Kansallisen liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman 2022–2025 mittarit ovat seuraavat:

Vuoteen 2026 mennessä:

- 72 % ajoneuvoista tulee noudattaa nopeusrajoituksia
- 0,1 % liikenteessä aiheutuneista onnettomuuksista on alkoholin aiheuttamina niin, että kuljettajan alkoholipitoisuus on yli 0,02 %
- 0,4 % liikenneonnettomuuksista liittyy huumeita käyttäneisiin kuljettajiin, joiden käyttö ylittää rikosoikeudellisen rangaistuskynnyksen

- 98,5 % kaikkien muiden paitsi raskaiden ajoneuvojen kuljettajista ja etupenkillä istuvista matkustajista tulee käyttää turvavöitä
 - 95 % kaikista raskaan kaluston kuljettajista tulee käyttää turvavöitä.
 - 75 % kaikista 1–3 vuotiaista lapsista tulee olla turvaistuimessa selkä menosuuntaan päin
 - 85 % kaikista 1–8 vuotiaista lapsista tulee olla asianmukaisessa turvaistuimessa.
 - Toimenpidesuunnitelman aikana 2022–2025 tulee olla vähintään kaksi vuotta ilman, että 0–14-vuotiaita lapsia kuolee liikenteessä. Samana aikana vuosittainen keskiarvo ei saa ylittää 15. lasta, jotka kuolevat tai loukkaantuvat vakavasti liikenteessä
 - Toimenpidesuunnitelman aikana 2022–2025-vuotiaiden 18- ja 19-vuotiaiden kuljettajien keskimääräinen riski kuolla tai loukkaantua vakavasti tulee olla 25 prosenttia alhaisempi kuin vuosien 2018 ja 2019 keskiarvo
 - Toimenpidesuunnitelman aikana 2022–2025 ikäryhmien +75 riski kuolla tai loukkaantua vakavasti tulee olla 25 % alhaisempi kuin vuosien 2018 ja 2019 keskiarvo (ajokilometriä kohti)
 - Jalankulkijoilla, jotka kuuluvat ikäryhmään 75+, tulee olla 25 % alhaisempi onnettomuus kuin vuosien 2018 ja 2019 keskiarvo (kävellyt kilometriä kohti).
 - Pyöräilijöillä tulee olla 25 prosenttia alhaisempi kuin vuosien 2018 ja 2019 keskiarvo (pyöräilty kilometriä kohti)
 - 75 % pyöräilijöistä tulee käyttää kypärää.
 - 53 % jalankulkijoista tulee käyttää heijastinta
 - Vähintään 200 kuntaa tulee olla määritelty Liikenneturvalliseksi kunnaksi.
 - Mahdollisimman monta maakuntaa tulee olla määritelty Liikenneturvalliseksi maakunnaksi
- Näistä tärkein KPI (suorituskyvyn avainindikaattori) on nopeusrajoituksen noudattaminen

4. Miten muiden liikenneonnettomuuksien kuin kuolemantapausten ja vaikeasti vammautuneiden seuranta toteutetaan?

Viralliset tilastot tieliikenneonnettomuuksista sisältävät myös lievästi loukkaantuneet poliisin raportoimissa onnettomuuksissa. Kuitenkin merkittävä haaste on aliraportointi ja tämä koskee erityisesti lievästi loukkaantuneita. Pyöräilyonnettomuuksissa myös vakavien loukkaantumisten aliraportointi on merkittävää. Norjassa on tällä hetkellä käynnissä useita hankkeita, joissa tarkastellaan mahdollisuutta käyttää terveydenhoitopalvelujen tietoja kokonaisvaltaisemman kuvan saamiseksi tieliikenneonnettomuuksista johtuneista vammoista.

Käynnissä on myös mielenkiintoinen yhteistyö Norjan tiehallinnon ja kolmen suuren autojen pelastuspalvelualan toimijan välillä. Tarkoitus on luoda kartta, joka näyttää, että missä tapahtuvat onnettomuudet, joissa aineellisia vahinkoja sattuu. Tämä voisi olla tärkeä täydennys nykyiseen yleiskuvaamme siitä, missä poliisin raportoimat henkilövahinko-onnettomuudet tapahtuvat.

5. Kuinka seurataan poliisin liikenneturvallisuustyötä?

Poliisin seurantamenetelmät liikenneturvallisuustyössä määritellään erillisissä Norjan poliisihallituksen ohjeissa.

6. Minkälaista liikennettä valvotaan? Sisältyvätkö siihen raideliikenne ja vesiliikenne?

”Vision zero” -tavoite liikennejärjestelmästä, jossa kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti, koskee koko liikennealaa, ei pelkästään maantieliikennettä. Toisin sanoen se koskee myös raideliikennettä, ilmailua ja meriliikennettä. Onnettomuustilannetta seurataan myös näillä aloilla, mutta haasteet eivät ole yhtä suuria kuin maantieliikenteessä. Norjassa on otettu käyttöön myös ”vision zero” -tavoite harrastusveneiden onnettomuuksien kuolemaan johtavien ja vakavien vammojen osalta. Tämä laajennetaan nyt myös kaupallisiin aluksiin (kalastusalukset jne.). Pyritään luomaan riittävän hyvää tilastollista perustaa voidakseen seurata kehitystä suhteessa harrastusveneiden/kaupallisten alusten ”vision zero” -tavoitteeseen.

7. Kuinka lapsille järjestettävien liikennekerhojen ja koulujen liikennekasvatusta seurataan?

Tietojen mukaan Opetushallitus ei toteuta erityistä valvontaa liikennekasvatuksesta koulujärjestelmässä. Norjassa Liikenneturvallisuusneuvosto (Trygg Trafikk) vastaa erityisesti siitä, että liikennekasvatusta ja tietoa liikenneturvallisuudesta tarjotaan osana koordinoitua toimintaa liikenneonnettomuuksien torjumiseksi. He osallistuvat sekä lastentarhanopettajien että koulunopettajien koulutukseen ja tarjoavat ohjausmateriaalia käytettäväksi päiväkodeissa ja kouluissa. Lisäksi he valvovat, kuinka paljon valmisteltua ohjausmateriaalia käytetään käytännössä.

8. Kuinka ammattikuljettajien ajokuntoa valvotaan, vai valvotaanko sitä ollenkaan? Milloin henkilö luokitellaan ikääntyneeksi (Onko se 65-vuotiaana)?

Norjan ammattikuljettajat ovat samojen ajotuntien ja lepoaikojen vaatimusten alaisia kuin EU:ssa. Vaatimukset ovat myös samat, kun kyse on ammatillisen pätevyyden ylläpitämisestä ja viisivuotisesta säännöllisestä koulutukseen osallistumisesta. Tilastojemme mukaan liikenteen riski kasvaa jyrkästi noin 75 vuoden iästä alkaen. Liikenneturvallisuustyössä viittaamme siksi usein ikäryhmään 75+, joita kutsutaan vanhuksiksi.

9. Onko Norjassa muuta koulutusta ajotaitojen ylläpitoon kuin autokoulut?

Norjan maanteiden ja teiden hallinto järjestää vapaaehtoisia kursseja ikääntyneille kuljettajille, Kuljettaja 65+. Kurssi keskittyy liikenteen haasteisiin, jotka ovat yleisiä ikääntyneiden kuljettajien keskuudessa. Kurssi tarjotaan kaikille 70-vuotiaille ajokortin haltijoille. Tavoitteena on, että 20 prosenttia näistä valitsee osallistua kurssille.

10. Millaista viestintää liikenneturvallisuudesta käydään koululaitosten, eläkeläisjärjestöjen ja kaupunkien kanssa?

Norjassa on yleisesti ottaen tiivis ja hyvin toimiva yhteistyö eri tahojen ja organisaatioiden välillä liikenneturvallisuustyössä. Työ, joka valmistaa kansallisen tieliikenneturvallisuussuunnitelman, on hyvä esimerkki siitä. Vuosien 2022–2025 toimintasuunnitelmassa 10 valtion osapuolta, kaikki lääninhallinnot, 7 suurinta kaupunkikuntaa ja 20 etujärjestöä ovat sitoutuneet toteuttamaan toimenpiteitä. Esimerkiksi Norjan Eläkeläisliitto sitoutuu toteuttamaan toimenpiteen numero 71: ”Norjan Eläkeläisliitto järjestää ja pitää tieliikenneturvallisuuskursseja vanhemmille jalankulkijoille, perustuen Liikenteen ja viestinnän viraston laatimiin materiaaleihin. Liikenteen ja viestinnän virasto varmistaa, että olemassa olevat kurssimateriaalit päivitetään ja sopeutetaan ammatillisten ja teknisten sisältöjen näkökulmasta.” Norjassa on kaksi ajokoulujen etujärjestöä (Trafikkforum ja NorgesTrafikkskoleforbud), jotka molemmat osallistuvat tieliikenneturvallisuussuunnitelmaan. Tämän lisäksi Norjan maanteiden ja teiden hallinnolla on hyvä vuoropuhelu kahden etujärjestön kanssa ammattiasioissa koskien kuljettajakoulutusta. Useissa toisen asteen oppilaitoksissa on mahdollista valita ”Liikenne” valinnaisaineeksi. Aineessa korostetaan tieliikenneturvallisuutta. Tilastojen mukaan lukuvuonna 2023/2024 lähes 10 prosenttia oppilaista valitsi tämän aineen. Trygg Trafikk (Norjan Liikenneturvallisuusneuvosto) tarjoaa kouluille opetusohjelman valinnaisaineeseen. Lisäksi he laativat suunnitelman opettajien taitojen kehittämiseksi, jotka opettavat tätä ainetta. Norjan Liikenneturvallisuusneuvosto on myös laatinut kurssin, jota tarjotaan koulutuslaitoksille varhaiskasvatuksen opettajakoulutukseen.

11. Kuinka jalankulkijoiden ylityspaikkojen näkyvyyttä on toteutettu?

Tarve toimenpiteisiin kansallisen maantieverkon jalankulkijoiden osalta on äskettäin rekisteröity. Rekisteröinnissä on erityinen painotus jalankulkijoiden ylityspaikoissa, joissa valaistus on riittämätön. Toimenpiteiden priorisointi selkiytyy Norjan maanteiden ja teiden hallinnon kuusivuotisessa toimintaohjelmassa 2025–2030 ja vuosittaisessa budjetissa.

12. Kuinka sähköpotkulautojen turvallisuus on otettu huomioon liikennekäyttäytymisessä? (Ottaen huomioon ikärajoitukset, nopeusrajoitukset ja veren alkoholipitoisuudet)

Kansallisia säännöksiä ja määräyksiä on otettu käyttöön kahdesti. Ensimmäinen otettiin käyttöön toukokuussa 2021:

- Sähköpotkulaudalla ajaminen useamman kuin yhden henkilön osalta on kielletty
- Nopeusrajoitus 6 km/h, kun ohitetaan jalankulkijoita

Vuonna 2022 sähköpotkulaudat määriteltiin "pieniksi sähkömoottoriajoneuvoiksi" ja seuraavat säännöt otettiin käyttöön:

- Veren alkoholiraja 0,2
- Ikäraja sähköpotkulaudan käytölle asetettiin 12 vuoteen
- Pakollinen kypärän käyttö 12–15-vuotiaille

1. tammikuuta 2023 alkaen sähköpotkulaudoille tuli myös pakolliseksi vastuuvakuutus.

Lisäksi sähköpotkulautojen on noudatettava seuraavia vaatimuksia Pienien sähkömoottoriajoneuvojen asetuksen ja vaatimusten mukaan:

- Enintään rakenteellinen nopeus 20 km/h.
- Enimmäispaino 70 kg akun kanssa.
- Enimmäisleveys 85 cm.
- Enimmäispituus 120 cm.
- Istuimen järjestelyä ei sallita.
- Sähköpotkulaudassa on oltava valmistajan nimi, tyyppi ja valmistusnumerot.
- Sen on oltava järjestelmä, joka mahdollistaa turvallisen, tehokkaan ja nopean pysähtymisen.
- Punaiset heijastimet on oltava näkyvissä takana, ajon aikana pimeässä, myös valo, jota voidaan nähdä selvästi 300 metrin etäisyydeltä keltaisella tai valkoisella valolla edessä ja punaisella takana.
- Sähköpotkulaudassa on oltava merkkikello tai torvi.
- Sähköjärjestelmän on täytettävä turvallisuusvaatimukset.

Kunnat voivat ottaa käyttöön paikallisia rajoituksia sähköpotkulautojen vuokraamiseen. Oslossa seuraavat rajoitukset otettiin käyttöön 10. syyskuuta 2021:

- Vuokrausta ei sallita yöllä (klo 23–05).
- Yhteensä enintään 8 000 sähköpotkulautaa vuokrattavissa Oslossa, jaettuna alueisiin

13. Onko Norjassa koulutusta tai valvontaa niille henkilöille, jotka ovat menettäneet ajokorttinsa alkoholiperusteisista syistä?

Tämä on alue, josta Norjassa tarvitsemme oppia siitä, mitä muissa Pohjoismaissa tehdään. On harkittu alkometrin käytön vaatimuksen käyttöönottoa yhdessä kurssien/asenteidenmuutos-työn kanssa vaihtoehtona ajokortin takavarikoimiselle niille, jotka on pidätetty ajamisesta alkoholin vaikutuksen alaisena. Kuitenkaan hyväksyntää ei ole vielä annettu, eikä tällaisen järjestelmän käyttöönotolle Norjassa ole tällä hetkellä viitteitä tulevana vuosina. Kriminalomsorgen

(Rikosseuraamusvirasto) on toteuttanut "Ohjelma humalassa ajamista vastaan" vuodesta 2008 lähtien. Tämä on rankaiseva toimenpide ihmisille, jotka muuten olisivat tuomittu ehdottomaan vankeuteen huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisesta. Ohjelma kestää kymmenen kuukautta ja sen tavoitteena on lisätä tietoisuutta omasta käyttäytymisestä ja sen seurauksista sekä estää tulevia huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisia. Kuitenkin tämän menetelmän käyttö on vähentynyt.

Haastattelussa kävi ilmi, että tärkein seurantamenetelmä kaikissa liikenneonnettomuuksissa on virallisten tilastojen kerääminen ja analysointi. Haastattelulla ei sinänsä ollut toivottua arvoa tiedonsaannin suhteen seurantamenetelmien osalta. Haastattelu kuitenkin vahvisti sen, että Norja on Suomea edellä liikenneturvallisuusasioiden suhteen. Norjan lainsäädäntö on edellä Suomea huomattavasti mikrolikenteessä pienien sähkömoottoriajoneuvojen osalta. Lainsäädännössä on määritelty mm. turvavälineiden käytöstä sähköpotkulautailussa, että kypärän pakollinen käyttö koskee 12–15-vuotiaita sekä maassa on otettu käyttöön promilleraja myös sähköpotkulautojen käyttäjille.

1.3 Poliisin ohjaus liikenneturvallisuustyössä

Poliisin toimintaa ohjaa sisäministeriö. Sisäministeriö on julkaissut poliisin liikenneturvallisuustyön strategisen ohjauksen ja tulosohtauksen vahvistamiseksi Poliisin liikennevalvonnan ja turvallisuuden ohjelman vuosille 2021–2030. Ohjelmassa sisäministeriö velvoittaa Poliisihallituksen toimeenpanemaan ohjelman liikenneturvallisuustyötä koskevat tavoitteet. Tämän veloitteen takia Poliisihallitus on laatinut Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2022–2030 (Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2022–2030).

Suunnitelmassa linjataan liikennevalvonnan lisäksi myös kaikkea muuta liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa toimintaa poliisitoiminnan eri sektoreilla (Poliisihallituksen julkaisusarja, Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2021–2030 s.14). Poliisin liikenneturvallisuustyön toimeenpano- ja kehittämissuunnitelma 2022–2030 on tarkoitettu poliisityön raamiksi pitkäjänteiseen työskentelyyn, joka vaikuttaa osaltaan tulosohtausprosessiin, vuosittaiseen teemavalvontasuunnitelmaan ja muuhun poliisin yksikössä suunniteltavaan ja toteutettavaan liikenneturvallisuustyöhön (Poliisihallituksen julkaisusarja, Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2021–2030 s. 11).

Poliisihallituksen julkaisussa on nostettu esille poliisin sisäisen valvonnan ja tarkastuksen osalta, että liikenneturvallisuustyöhön liittyvä tarkastuskohde olisi esimerkiksi ajoterveyttä ja huumavien aineiden väärinkäyttäjää koskevien tietojen siirtyminen lupahallintoon ja se, miten varmistetaan, että kaikissa ajoterveyden valvontaa edellyttävissä tapauksissa tiedot siirtyvät lupahallintoon. (Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2021–2030-työryhmä)

2 LIIKENNETURVALLISUUS MAAILMANLAAJUISESTI

Maailman terveysjärjestö WHO (World Health Organisation) on yhdessä YK:n kanssa laatinut maailman laajuisen liikenneturvallisuuksuunnitelman Global Plan Decade Of Action For Road Safety 2021-2030. Maailman terveysjärjestö on merkittävä toimija liikenneturvallisuuden edistämässä maailmanlaajuisesti. WHO pyrkii vähentämään liikenneonnettomuuksien aiheuttamia kuolemia ja loukkaantumisia sekä parantamaan liikenneturvallisuutta eri puolilla maailmaa. WHO:n toimet liikenneturvallisuuden parantamiseksi sisältävät muun muassa:

Tiedonkeruu ja tutkimus: WHO kerää tietoa liikenneonnettomuuksista ja niiden syistä sekä tutkii tehokkaita tapoja ehkäistä niitä.

Suositukset ja ohjeistukset: WHO antaa suosituksia ja ohjeistuksia jäsenmaille liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kuten nopeusrajoitusten asettamisesta, alkoholin ja huumeiden käytön estämisestä liikenteessä sekä kypärä- ja turvavyökäytännöistä.

Kampanjat ja koulutus: WHO edistää liikenneturvallisuutta järjestämällä tiedotuskampanjoita ja tarjoamalla koulutusta eri kohderyhmille, kuten kuljettajille, jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille.

Yhteistyö muiden tahojen kanssa: WHO tekee yhteistyötä muiden kansainvälisten ja kansallisten toimijoiden kanssa, kuten hallitusten, kansalaisjärjestöjen ja yritysten, liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

WHO:n rooli liikenneturvallisuuden edistämässä on tärkeä, sillä liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansanterveydellinen ongelma, joka aiheuttaa vuosittain miljoonia kuolemia ja loukkaantumisia maailmanlaajuisesti. Maailman terveysjärjestön liikenneturvallisuuksuunnitelmassa kerrotaan, että tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat 1,3 miljoonaa ehkäistävissä olevaa kuolemaa ja arviolta 50 miljoonaa loukkaantumista vuosittain. (Global Plan Decade Of Action For Road Safety 2021-2030, WHO, YK)

3 SUOMEN LIIKENNETURVALLISUUDEN TILANNE

3.1 Suunnittelu ja lähtökohdat

Suomen liikenneturvallisuuksustilanne on ollut pitkään hyvä, mutta se on silti jatkuvasti kehityksen kohde. Vuosittain liikenteessä sattuu edelleen onnettomuuksia, ja tavoitteena onkin vähentää niiden määrää entisestään.

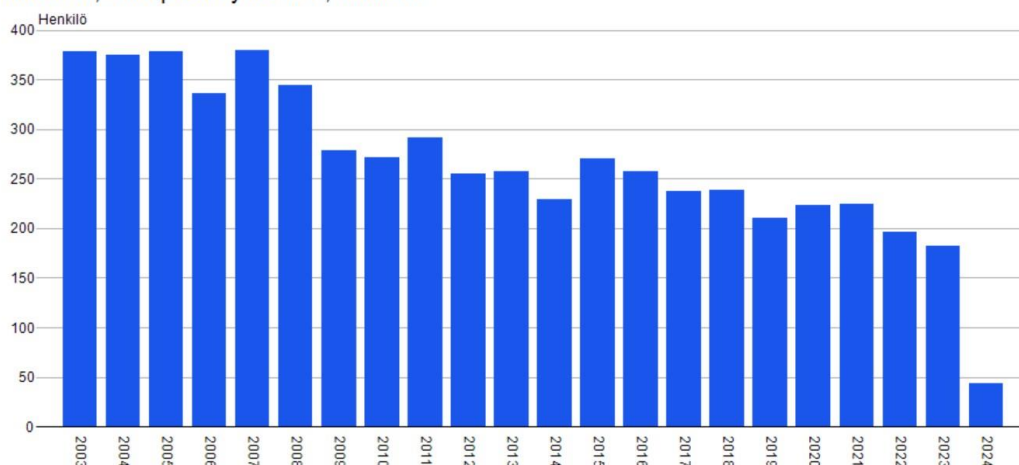
Liikenneturvallisuuustyössä Suomessa panostetaan monipuolisesti eri osa-alueisiin. Tähän kuuluu muun muassa tiestön kunnossapito, liikennevalvonta, kuljettajien koulutus ja valistus sekä teknologian hyödyntäminen liikenteen turvallisuuden parantamisessa. Esimerkiksi älykkäät liikennejärjestelmät ja automaatio voivat tulevaisuudessa merkittävästi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Liikenneturvallisuuden strategiana Suomessa pyritään jatkuvasti kehittämään liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti. Tähän sisältyy muun muassa tavoitteiden asettamista, liikenneturvallisuutta koskevan tiedon keräämistä ja analysointia sekä erilaisten toimenpiteiden suunnittelua ja toteuttamista.

Yksi keskeinen osa liikenneturvallisuuustyötä on myös ihmisten asenteiden ja käyttäytymisen muuttaminen. Tähän pyritään muun muassa liikennekasvatuksen ja -valistuksen avulla, jotta kuljettajat olisivat entistä tietoisempia liikenteen riskeistä ja osaisivat toimia turvallisemmin.

Yhteenvedona voidaan todeta, että Suomessa on vahva sitoutuminen liikenneturvallisuuden parantamiseen, ja strategiana on monipuolinen lähestymistapa, joka kattaa niin infrastruktuurin kehittämisen, valvonnan, koulutuksen kuin tiedonkeruun ja tiedottamisenkin.

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet muuttujina Vuosi. KOKO MAA, Yhteensä, Yhteensä, Sukupuolet yhteensä, Kuolleet.



Kuva 1. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on lähes puolittunut 20 vuodessa. (Tilastokeskus).

4 LIIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA

Liikenne ja viestintäministeriö on julkaissut Suomen valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 (Rekola M, Kolinen L, Asikainen E, Heliste L, Immonen E, Starck M, Ahokas M, Suomento J, Johansson S. 2022)

Suomi on sitoutunut muiden EU-maiden kanssa vuonna 2017 solmittuun Vallettan julistukseen. Julistuksessa Liikenneturvallisuusstrategia pohjautuu nollavisioon. Suomen liikenneturvallisuusstrategiassa on kaikkiaan seitsemän linjausta:

4.1 Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Linjauksessa korostetaan tarvetta monitasoiseen lähestymistapaan liikenneturvallisuustyössä, joka ulottuu valtakunnallisista toimenpiteistä alueelliseen ja yksilötasoon asti. Lisäksi linjauksessa painotetaan, että liikenneturvallisuuden edistäminen ei rajoitu pelkästään liikennepoliittisiin ratkaisuihin tai lainsäädäntöön, vaan siihen liittyy myös mielenterveys- ja päihdetyö. Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat hallinnonalojen välinen yhteistyö kaikilla tasoilla, ennaltaehkäisevän mielenterveystyön tukeminen tiiviin poikkihallinnollisen yhteistyön avulla sekä itsemurhien ehkäisy tie- ja raideliikenteessä integroimalla se osaksi muita julkisen hallinnon strategioita. Näiden toimenpiteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuuden tilaa ja arvostusta yhteiskunnassa, tiivistää viranomaisten välistä yhteistyötä sekä lisätä ihmisten kokemaa turvallisuuden tunnetta liikenteessä.

4.2 Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Tavoitteena on hyödyntää enemmän ja syvällisemmin tietoa liikenneturvallisuudesta päätöksenteossa ja toimeenpanossa kaikilla tasoilla. Lisäksi linjauksessa korostetaan tarvetta parantaa tietopohjaa ja tiedonkulkua eri toimijoiden välillä. Linjauksen tavoitteena on mahdollistaa liikenneturvallisuuden nykytilan seuranta ja kehittäminen tilastoituun tietoon perustuen. Tämä edellyttää ajantasaisia ja luotettavia tilastoja, jotka palvelevat liikenneturvallisuuden edistämistyötä. Linjauksessa mainitaan myös tarve kehittää tilastoja kokonaisvaltaisesti esimerkiksi pyöräilijöiden turvallisuuden osalta sekä varmistaa tietojen sujuva liikkuminen eri viranomaisten välillä. Merkittävimmät toimenpiteet sisältävät vakavien loukkaantumisten seurannan vakiinnuttamisen, tieliikenteessä ajoterveyden valvonnan parantamisen, tieliikenteen tilastoinnin kehittämisen, vesiliikenteen turvallisuuskampanjoiden suunnittamisen alueellisesti ja erityisryhmille sekä miehittämättömien ilma-alusten sijaintitietojen saatavuuden ja jakamisen edistämisen.

4.3 Eri toimijoiden liikenneosaamista on edistettävä

Turvallinen liikkuminen edellyttää tietoisuutta liikennesäännöistä, taitoa liikennevälineiden käytöstä ja hallinnasta sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä omasta ja muiden näkökulmasta.

Uusien ilmiöiden ja muutosten tulisi heijastua laajemmin liikennekasvatukseen ja kertaluontoisiin koulutuksiin. Lisäksi linjauksessa korostetaan tarvetta huolehtia osaamisen ja taitojen kehittämisestä viranomaisten ja ammattien parissa. Linjauksen tavoitteena on varmistaa, että riittävä tieto ja taidot mahdollistavat turvallisen liikkumisen mikä edistää liikenneturvallisuutta. Erilaisten ja eri-ikäisten liikujaryhmien liikenneosaamista pyritään vahvistamaan kokonaisvaltaisesti, samoin viranomaisten osaamista. Liikennekasvatus nähdään elinikäisenä prosessina. Merkittävimmät toimenpiteet sisältävät liikennekasvatuksen huomioimisen toisen asteen opetussuunnitelmissa ja tutkintojen perusteissa sekä poliisin henkilöstön osaamisen kehittämisen rattijuopumuksesta epäiltyjen ohjauksessa matalan kynnyksen palveluihin tai arviointeihin.

4.4 Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikenneonnettomuuksien taustalla vaikuttavat yleensä asenteet, jotka voivat vaikuttaa yksittäisen ihmisen käyttäytymiseen enemmän kuin tieto. Esimerkkejä asenteiden vaikutuksesta ovat omien taitojen yliarvioiminen, päihteiden käyttö, ylinopeus sekä turvavyön käyttämättä jättäminen. Asenteisiin vaikuttavat koko ihmisen elinympäristö, mutta asenteet eivät välttämättä ole pysyviä. Asenteisiin voidaan vaikuttaa mm. liikennekasvatuksella ja liikenneturvallisuuden viestinnällä eri ikäryhmille. Merkittävimmät toimenpiteet sisältävät yleisen kielteisen suhtautumisen päihtyneenä ajamiseen ylläpitämisen ja vahvistamisen, laajan valtakunnallisen rattijuopumuksen torjumiseen tähtäävän kampanjan käynnistämisen sekä turvallisuusviestinnän kohdistamisen erityisesti ikääntyville miehille ajoterveyteen liittyen. Lisäksi pyritään vahvistamaan vesiliikenteen turvallisuusviestinnän rahoituspohjaa.

4.5 Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien tulee olla turvallisia

Turvallisen liikennejärjestelmän tulee hyväksyä ihmisten tekemät virheet ja sen eri osien on suunniteltava siten, että yhden alueen pettäessä toinen kompensoi sen. Turvallisen liikennejärjestelmän olennaisia osia on ovat turvalliset liikennevälineet, turvallinen liikenneympäristö sekä turvavälineet. Linjauksen tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmisten aiheuttamat inhimilliset virheet eivät johda ihmishenkien menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin ja, että liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen kaikille käyttäjäryhmille. Merkittävimmät toimenpiteet sisältävät nopeusrajoitukset ohjeen päivittämisen ja ajonopeuksien rauhoittamisen erityisesti alueilla, joilla on kävely- ja pyöräilyliikennettä sekä koulujen ja päiväkotien läheisyydessä. Lisäksi jatketaan väyläviraston tasoristeysohjelmää ja suomen ilmailuliiton laatiman turvallisuuden hallintajärjestelmän käyttöönottoa.

4.6 Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Teknologinen kehitys parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Useat osa-alueet ovat kehittyneet teknologiateollisuudessa. Turvallisuusjärjestelmät kuten automaattiset hätäjarrutusjärjestelmät, kais-tavahti- ja törmäysvaroitin järjestelmät sekä ajoneuvojen vakausjärjestelmät ovat teknologisia inno-vaatioita, jotka voivat havaita vaaratilanteita ja auttaa kuljettajaa välttämään onnettomuuksia. Nyky-päivän älykkäät liikennejärjestelmät tarjoavat reaaliaikaista liikennetietoa ja liikenteen hallintaa, joka vähentää ruuhkia, parantaa liikenteen sujuvuutta ja näin myös vähentää onnettomuuksien riskiä.

Liikenteen automaatio, kuten nopeuden ylittäminen tai väsymyksestä johtuvaa huomioon herpaantumista, automaatio vähentää inhimillisten virheiden aiheuttamia onnettomuuksia liikenteessä.

4.7 Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

Lainsäädännön rooli turvallisuuden edistämisessä on merkittävä liikenteessä. Liikenneturvallisuuteen liittyvät keskeiset säännöt ja reunaehtojen määritelmät ovat lainsäädännössä ja viranomais määräyksissä, vaikka viime vuosina on uudistettu tieliikennelakia ja vesiliikennelakia, lainsäädännön kehittämistä on jatkettava turvallisuuden parantamiseksi tulevaisuudessa. Tavoitteena on, että liikenneturvallisuuteen liittyvät lainsäädäntö tukee turvallisuutta kaikkien liikkujien kannalta. Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat muutostarpeiden selvittäminen ajoterveyden edistämiseksi sekä vesiliikenteen promillerajan laskemiseen sekä pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan määrittelyssä. (Rekola M, Kolinen L, Asikainen E, Heliste L, Immonen E, Starck M, Ahokas M, Suomento J, Johansson S, Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3, PDF tiedosto, Noudettu osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

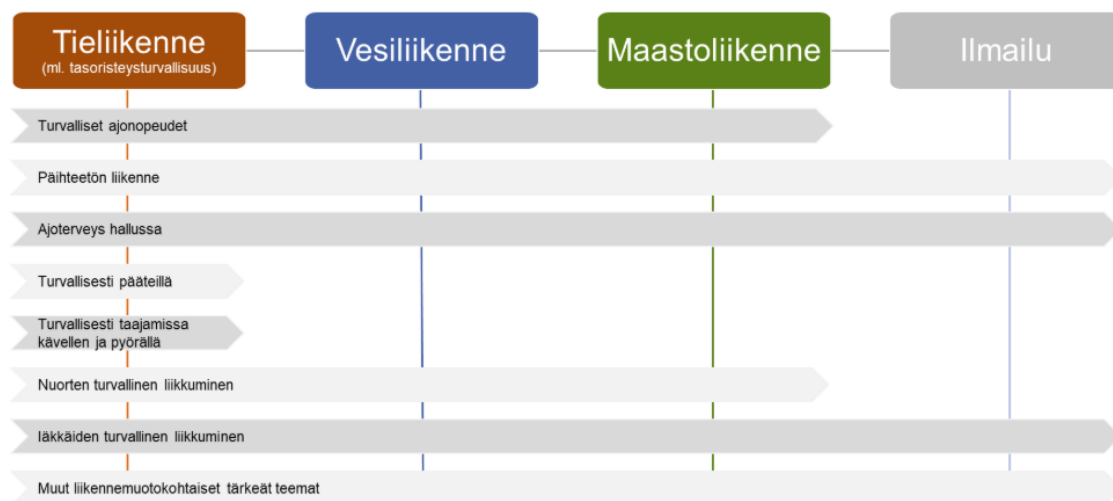
Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 mukaisesti strategian toteutumisen seuranta varten perustetaan seurantaryhmä, joka kokoontuu vähintään puolivuositain. Ryhmän tehtävänä on tarkastella strategian toimenpiteiden edistymistä ja niiden vaikutuksia. Mikäli todetaan, että tavoiteltuja vaikutuksia ei saavuteta, ryhmä voi tehdä muutoksia toimenpideohjelmaan. Strategian päivitystarpeita arvioidaan myös liikennejärjestelmänalyysin yhteydessä, jonka tavoitteena on mahdollistaa strategian toteutumisen seuranta. Seurantaryhmä järjestää liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuosittain liikenneturvallisuusfoorumin, jossa esitellään strategian toimeenpanon edistymistä ja keskustellaan ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista. (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 11/2023)

5 ITÄ-SUOMEN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2024-2030

5.1 Liikenneturvallisuuksuunnitelman tarkoitus

Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman tarkoituksena on ohjata kokonaisvaltaisesti Itä-Suomen alueella liikenneturvallisuuksuustyötä.

5.2 Kärkitoimenpiteet



Kuva 1. Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelman painopistealueet (Heltimo J, Kinnunen T, Översti K, 2023)

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvalliset ajonopeudet**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

Pyritään edistämään, että katualueilla, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä sekä näihin rinnastettavia liikkuja alennetaan nopeatrajoituksia 20–40 kilometriin tunnissa.	Kunnat, ELY-keskus
Poliisi toteuttaa ajonopeuksien valvontaa, josta tiedotetaan etukäteen sekä päivittäistä näkymätöntä nopeatrajoitusta. Poliisi myös tehostaa liikenteen valvontaan ja kampanjoihin liittyvää ennen–jälkeen-viestintää. Haastatteluissa syntyneitä kommentteja: <i>Perusvalvontaa, jota tehdään päivittäin.</i>	Poliisi
Edistetään automaattisen nopeatrajoitusjärjestelmän laajentamista sekä maantie- että katuverkoilla. Lisätään erityisesti kuntien tietämystä katuverkon automaattivalvontamahdollisuuksista.	ELY-keskus, Kunnat, Poliisi, Väylävirasto, Fintraffic
Hyödynnetään kiinteitä ja siirrettäviä nopeatrajoituslaitteita liikenteen rauhoittamisessa, ajonopeuksien seurannassa ja kuntalaisviestinnässä. Kannustetaan kuntia hankkimaan omia nopeatrajoituslaitteita.	ELY, Kunnat
Maanteiden nopeatrajoitukset tarkistetaan Väyläviraston päivittämien valtakunnallisten nopeatrajoitusohjeiden mukaisiksi. Väyläviraston ohje valmistuu vuosien 2024–2025 aikana.	Väylävirasto, ELY

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Päihteetön liikenne**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

Ehkäisevää päihdetyötä otetaan käyttöön yhdessä liikennekasvatusta edistävien toimintamallien kanssa yläkouluissa, toisen asteen oppilaitoksissa sekä nuoristyössä.	Koulut, oppilaitokset, Hyvinvointialueet, Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva
Rattijuopumusten kiinnijäämisriskin nostamiseksi Poliisi toteuttaa päivittäistä rattijuopumusvalvontaa sekä tehostaa viestintää kampanjoihin ja valvontaan liittyen.	Poliisi
Yhteistyönä tehdään kampanjoita sekä panostetaan viestintään kielteisen suhtautumisen ylläpitämiseksi koskien päihtyneenä ajamista.	Poliisi, Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva
Kiinnijääneiden uusimisriskin vähentämiseksi kehitetään hoitoon ohjaamisen prosesseja, terveydenhuollon seuranta- ja ilmoitusmenettelyjä ajokortin omaaville päihdesairaille, ajokieltoja koskevia käytäntöjä sekä alkolukkojen käyttöä.	Hyvinvointialueet, LVM, STM, Poliisihallitus

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Ajoterveys hallussa**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

Tarjotaan kynnyksetön toimintaprosessi ja selkeä ohjeistus ajoterveyteen liittyvien kysymysten ja yhteydenottojen käsittelemiseksi sekä ohje siitä, miten kansalainen voi tuoda esiin huolensa läheisensä ajoterveydestä. Haastatteluissa syntyneitä kommentteja: <i>Hyvinvointialueen ja Liikenneturvan yhteinen toimintaprosessi. Tulisi tehdä useamman hva:n yhteistyönä.</i>	Hyvinvointialueet, Poliisi, KYS Ajopoli, Liikenneturva, Kunnat
Jaetaan tietoa ajoterveyteen liittyen ja puheeksi ottamiseen iäkkäiden omaisille ja läheisille. Haastatteluissa syntyneitä kommentteja: <i>Hyvinvointialueilla tulisi laatia ohje.</i>	Hyvinvointialueet, Kunnat, Liikenneturva, Järjestöt
Muun liikennevalvonnan yhteydessä Poliisi toteuttaa ajoterveyden valvontaa (ajo-oikeuden lupavalvontaa).	Poliisi
Ammattikuljettajien tietoisuutta lisätään ajovireytensä ylläpitämiseksi ja oman työterveytensä osalta.	KYS Ajopoli, Työnantajat, Linja-autoliitto, SKAL, Taksiliitto, Liikenneturva
Laajennetaan ajoterveydenarvointiin erikoistuneen poliklinikan KYS Ajopolin toimintaa sekä lisätään sen tunnettuutta sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisten keskuudessa.	KYS Ajopoli, Hyvinvointialueet

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti pääteillä**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

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

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti taajamissa kävelen ja pyörällä

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

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Nuorten turvallinen liikkuminen

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

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Iäkkäiden turvallinen liikkuminen**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

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

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Muut toimenpiteet**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

Edistetään raideliikenteen tasoristeysturvallisuutta Väyläviraston tasoristeysten parantamisohjelman mukaisesti (tasoristeysten poisto- ja parannuskohteita).	Väylävirasto
Huomioidaan rautateillä liikkumisen turvallisuus koulujen liikennekasvatuksessa (mm. Väyläviraston radalla liikkumisen vaarat -aineisto kasvattajille).	Koulut, Oppilaitokset, Nuorisopalvelut
Toteutetaan viranomaisyhteistyönä kampanja turvallisista toimintamalleista onnettomuuspaikkaa ohittaessa (vrt. hälytysajoneuvon kohtaaminen).	Pelastuslaitos, Liikenneturva, Poliisi, ELY-keskus
Pelastuslaitosten kalustoa ja työvälineitä uudistetaan jatkuvasti vastaamaan ajoneuvokannan uudistumisen mukanaan tuomia haasteita. Haastatteluissa syntyneitä kommentteja: <i>Pelastuslaitos esitti toiveena, että ELY ja pelastuslaitos pitäisivät vuosittain kahdenkeskisiä toimintapalavereita liikenneturvallisuustoimenpiteiden osalta.</i>	Pelastuslaitos

Vesiliikenteen turvallisuuden parantaminen**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

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

Maastoliikenteen turvallisuuden parantaminen**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

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

Ilmailun turvallisuuden parantaminen**Kärkitoimenpide****Vastuutaho**

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

6 SEURANTAMENETELMÄT

Työn edetessä ja sidosryhmiä haastatellessa on käynyt ilmi, että kaikkiin 54 kpl kärkitoimenpiteitä on käytännössä mahdotonta seurata, sillä organisaatiotahot, joille on toimenpiteitä vastuutettu ei ole riittävää omaa seurantaa. Organisaatioista puuttuu kirjauksia tehdyistä toimenpiteistä, joilla voisi organisaation sisäisesti toimenpiteitä seurata.

Lopullisena tavoitteena on ollut laatia seurantamenetelmä, jokaiselle osa-alueelle niin, että toimenpiteitä seurataan vähintään joka 2. vuosi.

Turvalliset ajonopeudet:

Pyritään edistämään, että katualueilla, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä sekä näihin rinnastettavia liikkuja alennetaan nopeusrajoituksia 20–40 kilometriin tunnissa.

Kuntakohtaisissa liikenneturvallisuustyöryhmissä konsultti kerää vuoden alussa edellisen vuoden toteutuneet alennetut nopeusrajoitukset Excel taulukkoon.

Poliisi toteuttaa ajonopeuksien valvontaa, josta tiedotetaan etukäteen sekä päivittäistä näkymätöntä nopeusvalvontaa. Poliisi myös tehostaa liikenteen valvontaan ja kampanjointiin liittyvää ennen-jälkeen viestintää. Vastuu: Poliisi

Poliisin suoriteseuranta tuntien mukaan ja, että kuinka paljon on seuraamuksia aiheutunut seurannasta. Teeman jälkeen laadittu tiedote, joka lähetetään myös Elylle.

Edistetään automaattisen nopeusvalvontajärjestelmän laajentumista maantieverkolla sekä kuntien katuverkolla. Lisätään etenkin kuntien tietämystä mahdollisuuksista automaattivalvonnasta katuverkolla. Vastuu: ELY-keskus, Kunnat, Poliisi, Väylävirasto, Fintraffic

Liikenneturvallisuussuunnitelmia laadittaessa ELY-keskus kerää kuntakohtaiset automaattinopeusvalvonta aloitteet ja toimittaa koostettuna Fintraffic Tie Oy:lle, mikäli ELY-keskus sekä poliisi pitävät automaattivalvontapisteitä aiheellisina.

Päihitteön liikenne:

Poliisi toteuttaa säännöllistä rattijuopumusten valvontaa kiinnijäämisriskin nostamiseksi ja tehostaa valvontaan ja kampanjoihin liittyvää ennen-jälkeen-viestintää.

Vastuu: Poliisi

Teeman jälkeen laadittu tiedote poliisin toimesta, joka lähetetään myös ELY-keskukselle. Muutokset ovat seurattavissa vuosittain.

Ehkäisevää päihdetyötä otetaan käyttöön yhdessä liikennekasvatusta edistävien toimintamallien kanssa yläkouluissa, toisen asteen oppilaitoksissa sekä nuorisotyössä.

Vastuu: Koulut, oppilaitokset, Hyvinvointialueet, Kunnat, Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva

Sivistystoimenjohtajille lähetettävä seurantalomake perusopetukseen ja lukioihin. Seurantalomake 2. asteen alueiden keskeisimmille oppilaitoksille.

Kiinnijääneiden uusimisriskin vähentämiseksi kehitetään hoitoon ohjaamisen prosesseja, terveydenhuollon seuranta- ja ilmoitusmenettelyjä ajokortin omaaville päihdesairaille, ajokieltoja koskevia käytäntöjä sekä alkolukkojen käyttöä.

Vastuu: Hyvinvointialueet, LVM, STM, Poliisihallitus

Hyvinvointialueelle lähetettävä seurantalomake.

Turvallisesti taajamissa kävellen ja pyörällä:

Sähköpotkulautailun turvallisuutta edistetään kunnissa yhteistyössä operaattoreiden kanssa (ajonopeuksien laskeminen, yö ajokiellot, sääntötuntemus, pysäköintipolitiikka, autojen määrä).

Vastuu: Kunnat, Operaattorit

Kerätty Kuopion, Joensuun, Mikkelin ja Varkauden kaupungeilta lähtötiedot. Verrataan tietoja kahden vuoden välein, kuinka ajonopeudet, pysäköintikieltoalueet ovat muuttuneet ja, että onko tullut muita rajoituksia sähköpotkualautojen käyttöön. Jatkotoimenpiteenä on, että Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan hyvinvointialueet ottavat THL:n 2023 julkaiseman tapaturma muulla liikkumisvälineellä koodin V00.8 käyttöönsä sähköpotkulautatapaturmien osalta. Tavoitteena tämän osalta on, että ELY-keskus pystyy seuraamaan onnettomuuksien kehitystä määrällisesti tiedostaen kuntakohtaiset sääntömuutokset.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen: Turvallisesti pääteillä

Itä-Suomen päätiestöllä kartoitetaan onnettomuusriskien riskien kannalta vaarallisimmat liittymät sekä arvioidaan niiden kehittämistarpeet.

Vastuu: ELY-keskus

Toteutetaan kartoitus ja lisäksi tarkasteluja yhteistyössä Väyläviraston tieturvallisuusdirektiivin toimeenpanon yhteydessä.

Nuorten turvallinen liikkuminen:

Osallistetaan nuoria liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja toteutukseen nuorilta-nuorille-ajatuksella (oppilaskunnat, nuorisovaltuustot, opiskelijajärjestöt).

Vastuu: Kunnat, Liikenneturva

Koostettu seurantalomake yhdessä muiden teknistä toimea koskevien karkitoimenpiteiden kanssa. Kootaan tieto lomakkeista ELY-keskuksen Excel taulukkoon.

Iäkkäiden turvallinen liikkuminen:

Kutsutaan vanhus- ja vammaisneuvostojen edustus kuntien liikenneturvallisuustyöryhmiin sekä lisätään niiden roolia liikenneturvallisuustyön suunnittelussa ja toteutuksessa.

Vastuu: Kunnat, Vanhus- ja vammaisneuvosto

Seurataan kuntakohtaisissa liikenneturvallisuustyöryhmissä, että onko ryhmissä mukana Vanhus- ja vammaisneuvoston jäseniä. Kootaan tieto Excel taulukkoon.

Ilmailun turvallisuuden parantaminen:

Harrasteilmailun lennonopettajien tieto- ja taitotasoa kehitetään säännöllisesti järjestettävillä vapaaehtoisilla kertauskoulutuksilla. Vastuu: Harrasteilmailun koulutusorganisaatiot ja ilmailukerhot, Traficom, LVM

Kysely harrasteilmailun koulutusorganisaatioille, että onko kärkitoimenpide toteutunut. Tieto kerätään Excel taulukkoon.

7 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Työn aikana saatiin paljon merkittävää tietoa eri organisaatioiden tavoista toimia liikenneturvallisuuden parissa. Liikenneturvallisuustyön edistäminen ja yli valtakunnallinen nollavision tavoittelu tarvitsee kaikkien osa-alueiden niin poliisin kuin varhaiskasvatuksenkin työpanosta liikenneturvallisuuden parissa.

Liikennemuodot ovat vuosien saatossa kehittyneet ja näin ollen liikennetapaturmatkin ovat muuttuneet uusien liikennemuotojen vallatessa liikennejärjestelmää.

Norjaan suunnatun haastattelun yhteenvetona voi todeta, että Norja on myös mikroliikkumisen liikenneturvallisuuden osalta edelläkävijä, sillä Norjassa on jo muutama vuosi sitten otettu käyttöön sellaisia sääntöjä sähköpotkulautailun osalta, jotka ovat vasta vuonna 2024 tulossa Suomen lainsäädäntöön.

Yksi uusi merkittävä liikennemuoto liikennetapaturmien osalta on sähköpotkulaudat. Kyseiset laitteet ovat aiheuttaneet lukuisia vakavia tapaturmia, mutta tapaturmien todellinen määrä on jäänyt keräämättä, koska tarvittavia työkaluja ei ole ollut. Työtä laadittaessa on saatu uutta tietoa Terveiden ja hyvinvoinnin laitokselta. Vuonna 2023 on tullut käyttöön uusi koodi, jota käytetään sähköpotkulautaannettomuuksissa. Jatkotoimenpiteenä onkin, että Pohjois-Savon ELY:n alueella toimivat kolme hyvinvointialuetta ottavat käyttöönsä uuden koodiston.

Hyvinvointialueet aloittivat toimintansa 1.1.2023. Aikaisemmin liikenneturvallisuustyöryhmiin ja liikenneturvallisuustyöhön on osallistunut kuntien sotealueen henkilöstöä. Hyvinvointialueiden aloitettua toimintansa ei ole ollut selvillä hyvinvointialueiden henkilöstön työnajako liikenneturvallisuusasioiden suhteen. Työn aikana yksi tärkeimpiä asioita on, että on saatu kartutettua uusia sidosryhmän jäseniä etenkin hyvinvointialueiden ja oppilaitosten osalta liikenneturvallisuustyöhön mukaan.

Työssä saatiin laadittua liitteenä olevat seurantalomakkeet kaupungeille, kunnille sekä hyvinvointi alueille. Lisäksi Poliisille vastuulla olevien karkitoimenpiteiden seurannan osalta sovittiin, että Itä-Suomen Poliisilaitos toimittaa jatkossa Pohjois-Savon ELY-keskukselle teeman jälkeen tiedotteen.

Kaikki nämä edellä mainitut tiedot kerätään lopulta Excel taulukoihin, joissa on selkeä seurata maakunta ja kunta kohtaisesti toteutuneita karkitoimenpiteitä.

LÄHTEET

Global Plan Decade Of For Road Safety 2021–2030, WHO YK, PDF tiedosto, Noudettu osoitteesta https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true [viitattu 12.5.2024]

Heltimo J., Kinnunen T., Översti K., (2023.) Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2024–2030, Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 68/2023, PDF tiedosto. Noudettu soitteesta <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/188134/Raportteja%2068%202023.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [viitattu 17.3.2024].

Kautto H., Katajisto T., (2022) Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma 2021–2030, Poliisihallituksen julkaisusarja 1/2022, PDF tiedosto, Noudettu <https://poliisi.fi/documents/25235045/42553324/31953587+Poliisin+liikennevalvonnan+ja+-turvallisuuden+toiminta-+ja+kehitta%CC%88missuunnitelma+2022-2030+Suomi.pdf/98b4eeb8-eadf-3e76-b431-c60e8e9121bb/31953587+Poliisin+liikennevalvonnan+ja+-turvallisuuden+toiminta-+ja+kehitta%CC%88missuunnitelma+2022-2030+Suomi.pdf?t=1657099136426> [viitattu 3.5.2024]

Pöllänen M., Utriainen R., Sjögren J., (2023) Suomen ja Norjan tieliikenteen turvallisuuden ja siihen liittyvien tekijöiden vertailu, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 11/2023, PDF tiedosto, Noudettu osoitteesta <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen%20ja%20Norjan%20tieliikenteen%20turvallisuuden%20ja%20siihen%20liittyvien%20tekij%C3%B6iden%20vertailu.pdf> [viitattu 26.4.2024].

Rekola M., Kolinen L., Asikainen E., Heliste L., Immonen E., Starck M., Ahokas M., Suomento J. & Johansson S. (2022.) Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3, PDF tiedosto, Noudettu osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 20.4.2024].

Tilastokeskus, Noudettu osoitteesta https://pxweb2.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__ton/statfin_ton_pxt_12qh.px/chart/chartViewColumn/ [viitattu 29.5.2024].

LIITE 1. SEURANTALOMAKE TEKNISELLE TOIMELLE



SEURANTALOMAKE TEKNISELLE TOIMELLE

TOIMENPIDE

TOTEUTUNUT

EDISTETÄÄN
LÄHIVUOSINA

Ylläpidetään jatkuvaa kaikki tienkäyttäjärühmät huomioivaa viestintää ja kampanjointia väistämissääntöjen tuntemisen ja noudattamisen parantamiseksi.		
Varmistetaan tienylityskohtien turvalliset järjestelyt (selkeys, havaittavuus, ohjeiden mukaisuus, lainmukaisuus). Lisätään kuntien tietoisuutta turvallisista, ohjeiden ja lainmukaisista, ratkaisuksista.		
Panostetaan päiväkotien, koulujen ja liikuntapaikkojen lähiympäristöjen turvallisiin ja houkutteleviin jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin (ml. saattoliikenteen vähentäminen).		
Ylläpidetään jatkuvaa viestintää ja kampanjointia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvavarusteiden (pyörävalot, kypärä, heijastin jne.) käytön edistämiseksi.		
Taajamien ja keskusta-alueiden nopeusrajoituspolitiikkaa uudistetaan rohkeasti suojaamattomien liikkujaryhmien turvallisuus priorisoiden (20-30 km/h + niitä tukevat toimet).		
Edistetään alhaisempien (20–40 km/h) nopeusrajoitusten toteutumista ympäristöissä, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai näihin rinnastettavia kuljijoita.		
Otetaan liikenneturvallisuus huomioon mm. moottorikelkkareittien sijainnin ja geometrian suunnittelussa. Pyritään välttämään isoja vesistöjä, jyrkkiä rinteitä, pitkiä suoria sekä tarpeettomia maanteiden ylityksiä. Ohjataan kelkkailijat ris-teyksissä pysähtymään esim. hidastein.		

**TOIMENPIDE****TOTEUTUNUT****EDISTETÄÄN
LÄHIVUOSINA**

Kutsutaan vanhus- ja vammaisneuvostojen edustus kuntien liikenneturvallisuuksuystyöryhmiin sekä lisätään niiden roolia liikenneturvallisuuksuystyön suunnittelussa ja toteutuksessa.		
Rajoitetaan moottorikelkköjen ajonopeuksia alueilla, joissa on paljon muitakin liikkujia (esim. alueelliset rajoitukset asutuksen lähellä).		
Edistetään turvallista maastoliikennettä tiedottamalla säännöistä, vastuista ja reittien aukiolosta eri kanavissa ja tapahtumissa sekä parantamalla eri toimijöiden välistä tiedonkulkua. Lisätään myös tietämystä moottorikelkkareittien ja -urien välisestä erosta.		

LIITE 2. SEURANTALOMAKE SIVISTYSTOIMELLE/ 2. ASTEEN OPPILAITOKSILLE

**Seurantalomake sivistystoimenjohtajille / 2. asteen oppilaitoksille**

TOIMENPIDE	TOTEUTUNUT	EDISTETÄÄN LÄHIVUOSINA
Yläkouluissa, toiseen asteen oppilaitoksissa ja nuorisotyössä otetaan käyttöön ehkäisevää päihdetyötä sekä liikennekasvatusta yhdistäviä toimintamalleja.		
Hyödynnetään kokemusasiantuntijoita kouluvierailijoina sekä toteutetaan nuorisoa puhuttelevia tapahtumia/kampanjoita.		
Hyödynnetään nuorten käyttämiä sosiaalisen median kanavia liikenneturvallisuuksiviestinnässä.		
Osallistetaan nuoria liikenneturvallisuuksien suunnitteluun ja toteutukseen nuorilta-nuorille-ajatuksella.		
Tuetaan huoltajia ja vahvistetaan heidän rooliansa liikennekasvatuksessa neuvolasta alkaen. Kannustetaan huoltajia mukaan liikenneturvallisuuksien suunnitteluun ja toteutukseen.		
Järjestetään liikennekasvatustyön perehdytyksiä nuorten parissa työskenteleville, kuten yläkoulujen ja toisen asteen opettajille, nuorisotyöntekijöille, seura- ja järjestötoiminnassa mukana oleville. Koulutusten kautta lisätään tietämystä valmiista materiaaleista sekä hyvistä käytänteistä ja toimintamalleista.		
Huomioidaan maastoliikenne ja mönkijät yläkoulujen ja toisen asteen oppilaitosten liikennekasvatuksessa ja -tapahtumissa.		

LIITE 3. SEURANTALOMAKE HYVINVOINTIALUEELLE



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Seurantalomake hyvinvointialueen vanhustenhoidon henkilöstölle**Toimenpide****Toteutunut****Edistetään
lähivuosina**

Järjestetään iäkkäille liikenneturvallisuus-aiheisia teematilaisuuksia ja tietoiskuja (ajoterveys, pyöräily, liukastumis- ja kaatumistapaturmat, turvalaitteet jne.).		
Tarjotaan iäkkäiden omaisille ja läheisille tietoa ja työkaluja ajoterveysaiheen käsittelyyn ja puheeksi ottamiseen.		
Järjestetään tietoiskuja ja koulutuksia iäkkäiden parissa työskenteleville (osaaminen mm. ikääntymiseen liittyvissä haasteissa ja ajoterveysasioissa).		