



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

PIRKANMAAN LIKENNETURVALLI- SUUSSUUNNITELMA

PIRKANMAAN LIKENNEJÄR-
JESTELMÄSUUNNITELMAN
ERILLISSELVITYS



D



PIRKANMAAN LIITTO

YHTEENVETO

Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää tiiviin katsauksen maakunnan liikenneturvallisuustilanteeseen ja liikenneturvallisuusyhteistyön haasteisiin. Nykytilan analyysien pohjalta maakunnan liikenneturvallisuustyölle on muodostettu visio ja tavoitteet sekä näitä tukevat maakuntatason kärkitoimenpiteet vuosille 2011–2014. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamallista ja seurannasta. Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu osana Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Pirkanmaan liikenteessä menehtyy vuosittain keskimäärin noin 25 henkeä ja loukkaantuu 640 henkeä. Suuressa osassa liikenneonnettomuuksia taustalla on kuljettajan oma riskikäyttäytyminen, kuten ylinopeudet, rattijuoppous, liikennevalojen noudattamattomuus tai välinpitämättömyys muista kulkijoista. Myös turvalaitteiden käytössä on puutteita, jotka sekä altistavat onnettomuuksille, mutta myös lisäävät onnettomuuksien seurausten vakavuutta. Nuorten liikenneturvallisuustilanne on erityisen heikko. Inhimillisen kärsimyksen ohella onnettomuuksista aiheutuu myös laskettavissa olevia kustannuksia. Pirkanmaalla vuosittaiset onnettomuuskustannukset yhteiskunnalle ovat 330 miljoonaa euroa. (LUKU 2.)

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen, liikkumisen autoistuminen ja väestön ikääntyminen ovat merkittävimpiä liikenneturvallisuustyön toimintaympäristöön liittyviä haasteita. Myös paikallisen liikenneturvallisuustyön aktiivisuudessa ja poikkihallinnollisuuden toteutumisessa on kehitettävää. Ennaltaehkäisevän työn resurssit ovat vähissä ja toiminnan arvostuksessa on parannettavaa. Erityisesti päättäjien sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön tulee lisätä. Myös kuntien eri hallinnonalojen välinen työnjako liikenneturvallisuustyössä kaipaa tarkennusta. (LUKU 2.)

Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön visiona on liikennejärjestelmä, joka on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Kärkitavoitteina on vakavien liikenneonnettomuuksien määrän merkittävä vähentyminen ja turvattomuuden tunteen vähentäminen. Vision ja tavoitteiden mukaisiin pyrkimyksiin päästään, kun liikenteessä käyttäytyään vastuullisesti ja turvallisuushakuisesti, liikenneturvallisuusongelmiin tartutaan poikkihallinnollisesti ja liikenneturvallisuusyhteistyö koordinoidaan tehokkaasti maakuntatasolta paikalliselle tasolle. (LUKU 3.)

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen rajallisilla resursseilla edellyttää keskittymistä toimenpiteisiin, joilla pitkällä aikavälillä voidaan tehokkaimmin puuttua liikenneturvallisuusongelmiin. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vuosille 2011–2014 on ryhmitelty kuuden painopistealueen alle: 1) Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät 2) Erilaisten turvalaitteiden ja -välineiden käyttö yleistyy 3) Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähenee 4) Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuustilanne paranee 5) Nuorten liikenneturvallisuustilanne paranee 6) Lökkäiden liikenneturvallisuustilanne ei heikkene väestön ikääntymisestä huolimatta. Pirkanmaan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä laatii suunnitelmassa esitettyjen kärkitoimenpide-ehdotusten pohjalta kerran vuodessa konkreettisen toimintasuunnitelman asioiden eteenpäinviemiseksi. (LUKU 4.)

Pirkanmaan maakunnallinen liikenneturvallisuustyö on organisoitunut kahdella tasolla. Poikkihallinnollista ja moniammatillista näkökulmaa liikenneturvallisuustyöhön tuo Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumi, johon on kutsuttu laaja-alaisesti sellaisten organisaatioiden edustajia, joilla on mahdollisuus vaikuttaa alueen liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Käytännön toimintaa maakuntatasolla ohjaa ja koordinoi Pirkanmaan ELY-keskuksen vetämä liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä. Työryhmän keskeisiä tehtäviä ovat valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuustyöhön, maakunnan liikenneturvallisuustyön seuranta, seutujen ja kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen. (LUKU 5.)

Paikallinen liikenneturvallisuustyö ehdotetaan organisoitavan seudullisesti kuntaryhmämallin mukaisesti, joka sisältää sekä seudullisen liikenneturvallisuusryhmän että kuntakohtaiset poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusryhmät. Seudullisten ryhmien tehtävänä on koordinoida kuntarajat ylittävää liikenneturvallisuustyötä ja toimia tiedon ja kokemusten vaihdon foorumina. Kunnalliset liikenneturvallisuustyöryhmät suunnittelevat ja toteuttavat paikallisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Toiminnan keskeisiä tavoitteita ovat jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen kunnassa, yhteistyön lisääminen ja vastuun jakaminen eri hallintokuntien välillä ja liikenneturvallisuustyön arvostuksen lisääminen päättäjien keskuudessa. (LUKU 5.)

ESIPUHE

Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää tiiviin katsauksen maakunnan liikenneturvallisuusongelmiin ja liikenneturvallisuusyhteistyöhön. Nykytilan analyysien ja valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta maakunnan liikenneturvallisuustyölle on muodostettu visio ja tavoitteet sekä vuosina 2011–2014 edistettävät maakuntatason kärkitoimenpiteet. Myös liikenneturvallisuusyhteistyön organisointiin ja seurantaan on otettu kantaa.

Maakunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on keskeinen työkalu valtakunnallisten tavoitteiden jalkauttamisessa alueelliselle ja paikalliselle tasolle. Suunnitelma on laadittu osana Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Liikenneturvallisuusnäkökohdat tulevat näin huomioitua myös maakunnallisessa (alueellisessa) ja seudullisessa liikennejärjestelmätyössä.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laajan yhteistyön tulos. Suunnitelman laadintaa on ohjannut Pirkanmaan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä, johon kuuluvat seuraavat henkilöt:

Suvi Vainio	Pirkanmaan ELY-keskus
Heikki Ikonen	Pirkanmaan ELY-keskus
Matti Joki	Liikenneturva
Erkki Alanen	Pirkanmaan Poliisi
Jari Näkki	Pirkanmaan Liikkuva Poliisi
Janne Salonen	Pirkanmaan Liikkuva Poliisi

Työryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnasta on vastannut Strafica Oy, jossa työstä on vastannut DI Juha Heltimo.

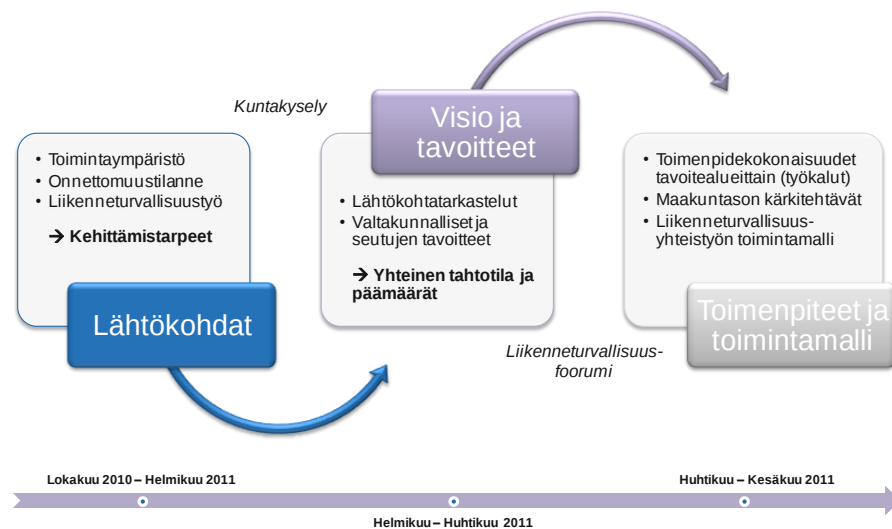
SISÄLTÖ

YHTEENVETO	1
ESIPUHE	3
1. JOHDANTO	5
1.1 Tausta ja tavoitteet	5
1.2 Lähtöaineistot	5
2. NYKYTILAN ANALYYSIT	9
2.1 Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristö	9
2.2 Onnettomuusanalyysit	12
2.3 Onnettomuuskustannukset	22
2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila	22
3. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN VISIO JA TAVOITTEET	26
4. TOIMENPITEET LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI	27
4.1 Lähestymistapa	27
4.2 Painopistealueet ja edistettävät toimenpidekokonaisuudet	27
4.3 Kärkitoimenpiteet Pirkanmaalla vuosina 2011–2014	34
5. LIIKENNETURVALLISUUSYHTEISTYÖN TOIMINTAMALLI	37
5.1 Organisoinnin ja koordinoinnin tarve	37
5.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi Pirkanmaalla	37
5.3 Liikenneturvallisuustyön seuranta	42
LIITTEET	44
1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia	
2. Liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset	
3. Valtakunnallisia liikenneturvallisuustyön painotuksia	
4. Paikallisia liikenneturvallisuustyön painotuksia	
5. Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumin kokoonpano	

1 JOHDANTO

1.1 Tausta ja tavoitteet

Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelmassa on kartoitettu maakunnan alueen liikenneturvallisuusongelmat ja luotu tältä pohjalta yleislinjoja ja painotuksia niin maakunnalliseen, seudulliseen kuin paikalliseenkin liikenneturvallisuustyöhön. Suunnitelmassa on kuvattu myös keinovalikoima ja maakuntatason karkitoimenpidekokonaisuudet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi suunnitelma sisältää kuvauksen maakunnan liikenneturvallisuusyhteistyön nyky- ja tavoitetilasta, eri toimijoiden rooleista ja tehtävistä sekä seurannan periaatteista.



Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaprosessi.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu osana Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jossa tavoitteena on saavuttaa eri osapuolten yhteinen näkemys Pirkanmaan liikennejärjestelmän tavoitetilasta, kehittämisen toimintalinjoista sekä tarvittavista toimenpiteistä. Tehtävänä on tunnistaa erityisesti maakunnan menestymisen asettamat vaatimukset liikennejärjestelmän palvelutasolle ja tarvittaville liikennepalveluille. Lisäksi suunnitelmassa kuvataan toimintamalli, joka osoittaa miten toimijat voivat omilla toimillaan edesauttaa suunnitelman toteutumista.

1.2 Lähtöaineistot

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu onnettomuustilastoihin, kuntakyselyyn, päättäjäkyselyyn, olemassa oleviin suunnitelmiin ja selvityksiin sekä erilaisiin vuorovaikutustilaisuuksiin perustuen (liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän kokoukset, liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiteseminaari 19.1.2011, maakunnan liikenneturvallisuusfoorumi 7.4.2011).

Onnettomuustilastot

Suunnitelman sisältämät onnettomuusanalyysit perustuvat vuosina 2005–2009 Poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista laadittuihin tilastoihin. Onnettomuusanalyysissä on myös hyödynnetty valtakunnan virallista tieliikenneonnettomuustilastoa (Tilastokeskus) ja Liikenneviraston ylläpitämää maanteiden onnettomuustilastoa (maanteiden onnettomuusrekisteri), jotka perustuvat samaan poliisin keräämään aineistoon. Lisäksi onnetto-

muusanalyysseissa on hyödynnetty liikennevakuutuskeskuksen liikenneturvallisuusyksikön (VALT) analysoimia liikennevakuutusyhtiöiden tilastoja.

Poliisin tilastoihin tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ja noin viidennes loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on vaihtelevuutta. Tilastoihin kirjattomista loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa usein kyse on lievestä loukkaantumisesta, joissa vahingot ovat pieniä ja korvauksesta sovitetaan onnettomuuden osallisten kesken, tai pyöräilijöiden kaatumisonnettomuuksista, jotka voivat olla vakavia ja joissa uhri kuljetetaan sairaalahoitoon ilman, että poliisi tulee onnettomuuspaikalle tai saa muutoin tietoa onnettomuudesta. Poliisin tilastojen ulkopuolelle jäävät myös esimerkiksi liukastumis- ja kaatumisonnettomuudet, joita suomalaisille sattuu vuosittain lähes 390 000.

Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilasto perustuu poliisilta kolmesti kuukaudessa toimitettaviin aineistoihin. Tilastokeskus täydentää poliisilta saamia tietoja kuolemansyytilastoista, rikostilastoista, ajoneuvorekisteristä, ajokorttirekisteristä, väestötietojärjestelmästä, Liikennevirastolta, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnilta ja lehdistä saatavalla tiedolla. Kuolintodistusten avulla poistetaan kuolleiden lukumäärästä yllipeitto, joka johtuu liikenteessä sairaskohtauksiin kuolleista (perustuu kansainväliseen sopimukseen).

Kuntakysely

Kunnille suunnatulla Internet-kyselyllä kartoitettiin kunnissa nykyisin tehtävää liikenneturvallisuustyötä ja siihen liittyviä odotuksia/tahtotilaa ja kuntien mielipidettä ja kehittämisohdotuksia nykytilan analyysien perusteella laadittuihin visio- ja tavoite-ehdotuksiin ja mittareihin. Kyselyllä kartoitettiin myös alustavasti kuntien näkemyksiä keinoista, joilla asetettuihin tavoitteisiin voidaan päästä. Kyselyyn saatiin vastaus jokaiselta maakunnan kunnalta.

Päätäjäkysely

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä toteutettiin maakunnan kuntien päätöksentekijöille suunnattu kyselytutkimus liikennejärjestelmän kehittämisen painotuksista. Kyselyyn vastasi 200 valtuuston tai hallituksen jäsentä (vastausprosentti n. 27 %). Vastaajista 57 % oli miehiä ja 38 % naisia (5 % ei vastannut kysymykseen). Kaikista kunnista saatiin vastauksia ja vastaajista 47 % oli Tampereen seudulta.

Kyselyssä liikenneturvallisuutta käsiteltiin yhtenä näkökulmana ja osana laajempaa liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuutta. Päätöksentekijöitä pyydettiin muun muassa arvioimaan erilaisten valtakunnallisten liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvien reunaehtojen merkittävyyttä (asteikko 1-10) Pirkanmaan maakunnan osalta (=millä painoarvolla asia pitää huomioida Pirkanmaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita muodostettaessa). Liikenneturvallisuustyön kehittämisen kannalta tulokset olivat erittäin rohkaisevia. Päätöksentekijöiden mielestä viisi tärkeintä valtakunnallista tavoitetta ovat:

1. Liikennejärjestelmän kehittäminen on pitkäjänteistä ja asiakaslähtöistä (huomioi ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeet) (ka 8,68)
2. Liikennejärjestelmän kehittäminen tukee alueiden (maakunnan eri osien) ja elinkeinojen kehittymistä ja menestystä (ka 8,51)

3. **Tieliikenteen onnettomuuksien määrä vähentyy merkittävästi** (ka 8,41)
4. Maankäytönsuunnittelussa arvioidaan nykyistä paremmin liikenteelliset vaikutukset (liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen) (8,36)
5. Liikennejärjestelmätyö ylittää sektori- ja hallintorajat (8,36)

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ja selvitykset

Suomessa tehtävää liikenneturvallisuustyötä ovat viime vuosina ohjanneet liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatima **valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma** vuosille 2006–2010 ja sen pohjalta muodostettu valtioneuvoston periaatepäätös 9.3.2006 tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Valtakunnallisen tieliikenteenliiketurvallisuussuunnitelman laatiminen vuonna 2011 alkavalle kaudelle (2011–2014) on parhaillaan käynnissä. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikana oli käytettävissä valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistelua varten laadittu tausta-asiakirja sekä lausuntokierrokselle lähetetty liikenneturvallisuussuunnitelman luonnos.

Länsi-Suomen liikenneturvallisuusneuvottelukunnan toimeksiannosta laadittiin vuonna 2002 **Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusselvitys**. Selvityksessä on analysoitu läänin alueen liikenneturvallisuusongelmia, asetettu tavoitteet ja painotukset alueen liikenneturvallisuustyölle sekä määritelty liikenneturvallisuustyön kehittämismahdollisuuksia Länsi-Suomen läänin alueella. Selvityksen keskeisenä lopputuloksena laadittiin myös erittäin kattava ja edistyksellinen liikenneturvallisuustyön seurannan mittaristo.

Pirkanmaan alueella on laadittu useita **seudullisia ja kunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia** (Etelä-Pirkanmaa 2007, Ylä-Pirkanmaa 2007, Luoteis-Pirkanmaa 2004, Kaakkois-Pirkanmaa 2006, Lounais-Pirkanmaa 2008, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi 2010, Tampereen kaupunki 2008) ja Pirkanmaan kaikilla kunnilla on voimassaoleva liikenneturvallisuussuunnitelma. Liikenneturvallisuussuunnitelmiin on kirjattu seudulliset/kunnalliset liikenneturvallisuustyön painotukset sekä konkreettiset toimenpide-ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Myös liikenneturvallisuusyhteistyön organisointiin on otettu kantaa.



Kuva 2. Pirkanmaan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuus.

2 NYKYTILAN ANALYYSIT

2.1 Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristö

Liikenneturvallisuuden kehittymiseen, onnettomuusriskiin ja onnettomuuksien määrään vaikuttavat lukuisat yksittäiset tekijät, joista vain osaan on mahdollista vaikuttaa paikallisen liikenneturvallisuustyön keinoin. Kuvassa 3 on esitetty joitakin liikenneturvallisuustyön toimintaympäristön muutoksia. Tarkemmin toimintaympäristöön liittyviä muutostekijöitä ja niiden kytkeä liikenneturvallisuuteen on käsitelty **liitteessä 1**.



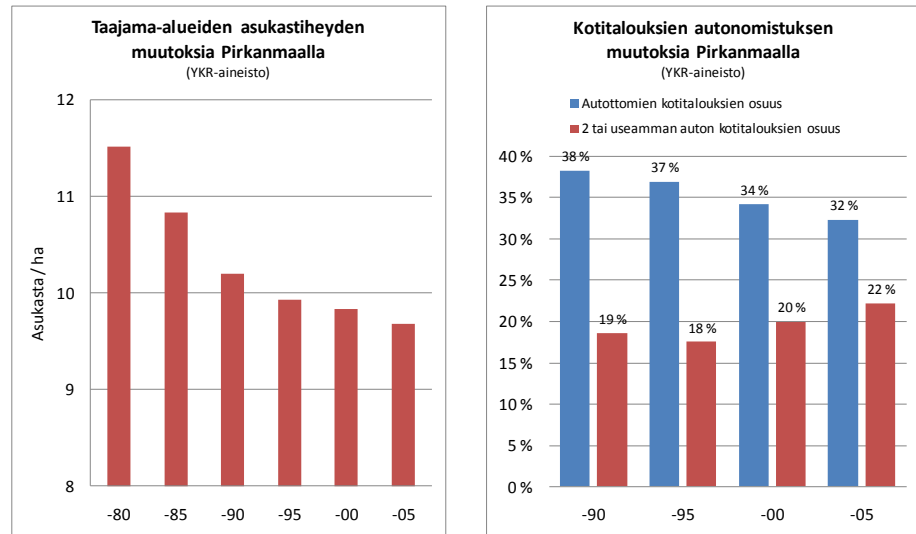
Kuva 3. Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristön haasteita ja mahdollisuuksia.

Pirkanmaalla väestö on keskittynyt erityisesti Tampereen kaupunkiseudulle, jossa myös yhdyskuntarakenteen muutokset ovat selvimminkin nähtävissä. Viime vuosikymmenien kehitystrendejä ovat olleet mm. asutuksen suuntautuminen maaseudun haja-asutusalueilta kaupunkeihin, keskustaajamiin ja kirkonkyläin, taajama-alueiden laajentuminen ja niiden asukastiheyden pientyminen ja taajamien reuna-alueiden sirpaleinen kehittyminen.

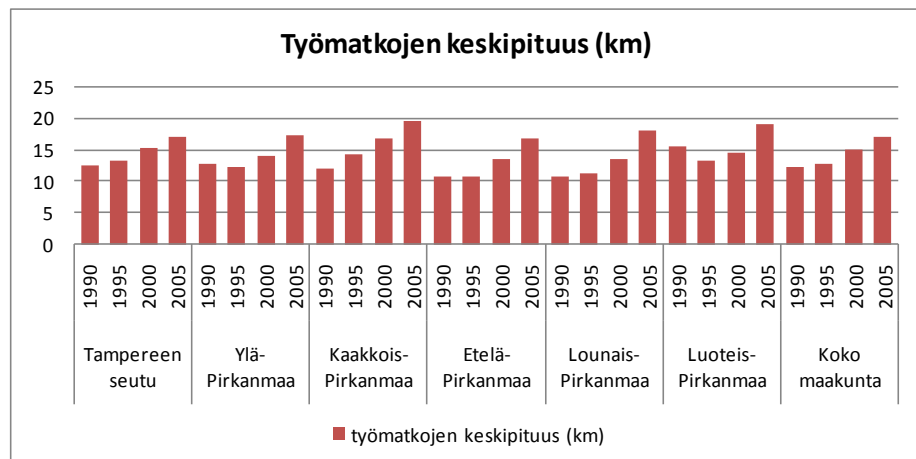
Yhdyskuntarakenteen kehityksen myötä ja suurelta osin siihen liittyen Pirkanmaalla on koskettanut myös kaupan ja palveluverkon rakennemuutos, mikä on näkynyt muun muassa päivittäistavarakaupan keskittymisenä suuriin yksiköihin, lähipalveluiden vähentymisenä ja kouluverkon supistumisena. Palvelurakenteen muutosten myötä osaa maakunnan kuntakeskuksista ja taajama-alueista leimaa jo toiminnallinen yksipuolistuminen. Yhdyskunta- ja palvelurakenteen muutokset ovat vaikuttaneet voimakkaasti myös työssäkäynnin suuntautumiseen sekä työmatkojen pituuksiin, jotka ovat vuosi vuodelta kasvaneet.

Yhdyskuntarakenteen ominaisuudet ja niissä tapahtuneet muutokset vaikuttavat kaikki osaltaan siihen, millainen pirkanmaalaisten liikkumisen profiili tänä päivänä on. Viime vuosina kehitys on kulkenut yhä enemmän autoistuvaan suuntaan, mikä on ollut havaittavissa niin liikkumisen tunnusluvuissa kuin maakunnan autokannan kehityksessä ja kotitalouksien autoistumisessa. Autottomien kotitalouksien määrä on jatkuvasti laskenut, vastaavasti kahden tai useamman auton kotitalouksien määrä on kasvanut. Vuonna

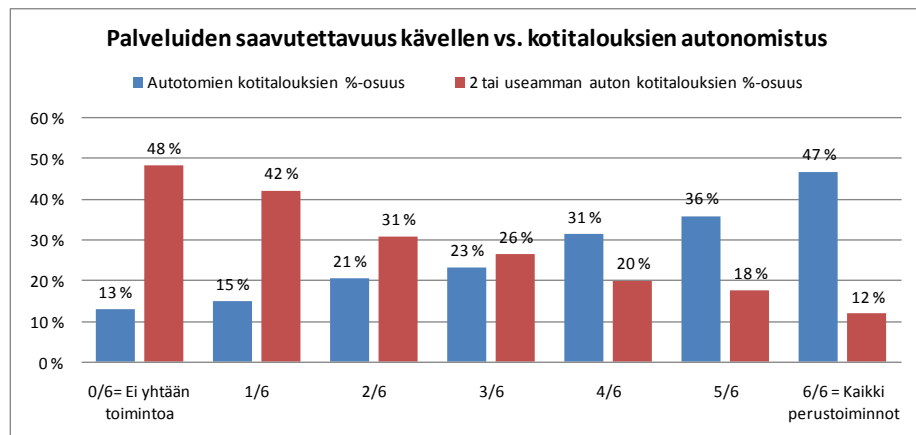
2005 joka neljännellä pirkanmaalaisella kotitaloudella oli käytössään kaksi tai useampi auto.



Kuva 4. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen (vas.) ja autoistumiskehitys (oik.) Pirkanmaalla (YKR-aineisto).



Kuva 5. Työmatkojen keskipituuden muutoksia Pirkanmaalla (YKR-aineisto).

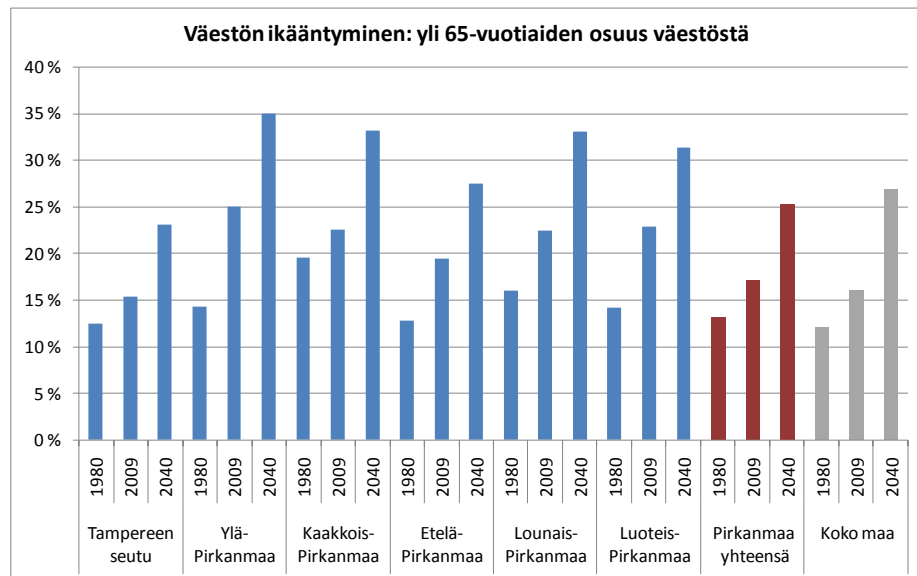


Kuva 6. Lähipalveluiden saavutettavuuden ja autonomistuksen välinen yhteys (YKR-aineisto ja Rakennus- ja huoneistorekisteriaineisto (RHR)).

Väestön nopea ikääntyminen lähitulevaisuudessa on koko maata koskettava trendi, mutta erityisesti se koskettaa väestöltään väheneviä kuntia ja seutu-

ja. Tampereen kaupunkiseudulla ja erityisesti ympäristökunnissa positiivinen väestökehitys ja muuttoliike pitävät väestön ikärakenteen muutoksen hillitympänä ja ennusteissa yli 65-vuotiaiden osuus onkin selvästi alle maakunnan ja koko maan keskiarvon.

Vuonna 2009 yli 65-vuotiaiden osuus Pirkanmaan väestöstä oli 17 % ja ennusteiden mukaan vuonna 2040 iäkkäiden osuus on jo 25 %. Pirkanmaan onnettomuustilastoissa iäkkäät eivät toistaiseksi vielä korostu. On kuitenkin mahdollista, että ikääntymisen edetessä myös liikenneturvallisuusongelmat lisääntyvät.



Kuva 7. Väestön ikääntyminen Pirkanmaalla ja Suomessa.

Yhteenveto

Alla on esitetty yhteenveto keskeisimmistä Pirkanmaan liikenneturvallisuustyössä huomioitavista toimintaympäristön muutoksista:

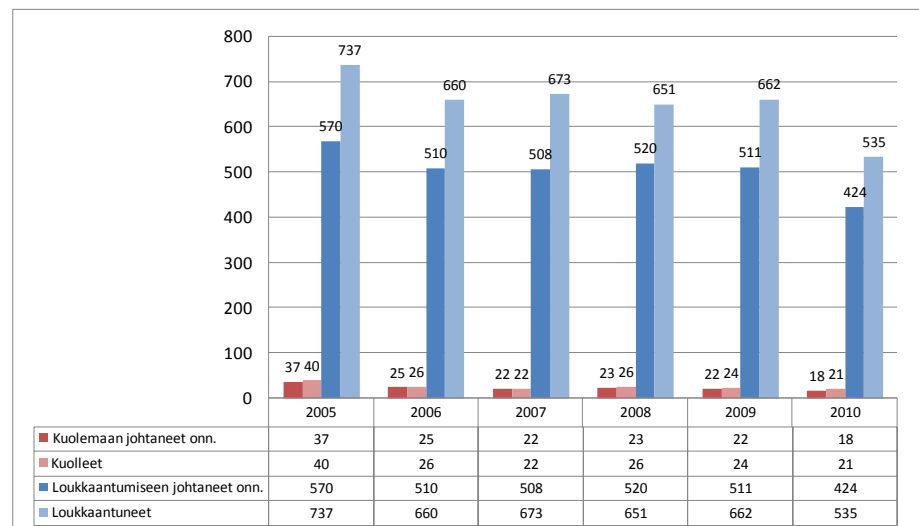
- Pirkanmaan ja etenkin Tampereen kaupunkiseudun positiivinen väestökehitys luo hyvät edellytykset liikenneturvallisuuden ja kestävä liikku-
misen edistämiseksi, mikäli kasvu suunnataan liikenteellisten vaikutus-
ten kannalta järkevästi.
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja palveluverkossa tapahtuvat
muutokset uhkaavat lisätä pirkanmaalaisten autoriippuvaisuutta ja yh-
teiskunnan järjestämien kuljetusten tarvetta.
- Väestön ikääntymisen myötä korostuu entisestään tarve sovittaa yhteen
iäkkäiden itsenäisiin liikkumismahdollisuuksiin ja turvalliseen liikkumi-
seen kohdistuvia vaatimuksia.
- Tieto-, viestintä- ja mittausteknologian nopea kehitys ja sen soveltami-
nen ajoneuvotekniikan, liikenteen ohjauksen ja tiedotuksen sekä val-
vonnan alueilla avaa lähitulevaisuudessa uusia mahdollisuuksia paran-
taa liikenteen turvallisuutta. Teknologian turvallisuutta parantava vaiku-
tus ei kuitenkaan ole itsestäänselvyys sillä tulevaisuudessa liikkujien vä-
linpitämättömyys ja lisääntynyt riskinotto saattavat kasvaa.
- Ilmastonmuutoksen hillinnän merkitys yhdyskuntien kehittämistä oh-
jaavana tekijänä kasvaa jatkuvasti. Liikenneturvallisuus- ja ilmastotavoit-
teet tukevat toisiaan ja tavoitteita edistävät keinot ovat suurelta osin
yhteneviä.

2.2 Onnettomuusanalyysit

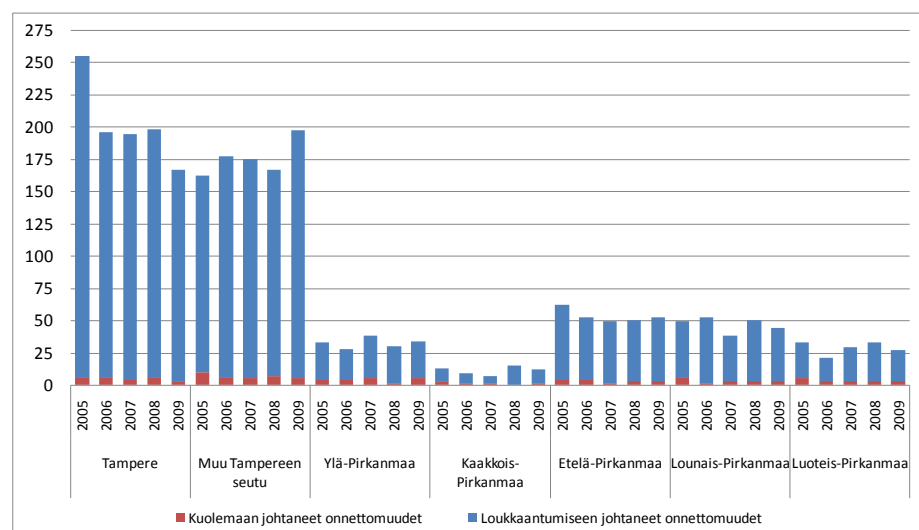
Onnettomuustilanne yleisesti

Pirkanmaalla tapahtui vuosien 2005–2009 aikana yhteensä 2 748 poliisin tilastoimaa henkilövahinko-onnettomuutta (keskimäärin noin 550 onnettomuutta vuodessa). Onnettomuuksissa kuoli 138 henkeä ja loukkaantui 3 383 henkeä. Omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia (tilastoinnin luotettavuus heikko) tapahtui tarkasteluvuosien aika lähes 13 648 kpl. Hieman yli puolet (55 %) henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui taajamissa. Maanteillä henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui 52 %. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista maanteillä tapahtui peräti 70 %.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on viime vuosina ollut hienoisessa laskussa (osin lamasta johtuvan liikennemäärien vähenemisen vaikutusta). Seutujen välillä onnettomuuskehityksessä on kuitenkin havaittavissa selviä eroja. Maanteiden osalta erityisesti valtateiden liikenneonnettomuuksien määrä on ollut selvässä laskussa, toisaalta seutu- ja yhdysteiden onnettomuusmäärät ovat kasvaneet.



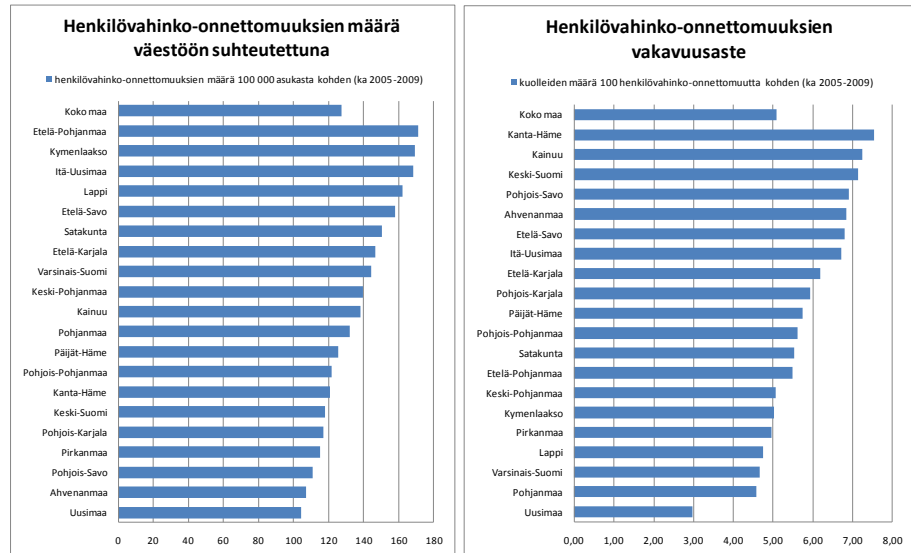
Kuva 8. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet Pirkanmaalla vuosina 2005–2010 (tähän päivitetty myös vuosi 2010) (Tilastokeskus).



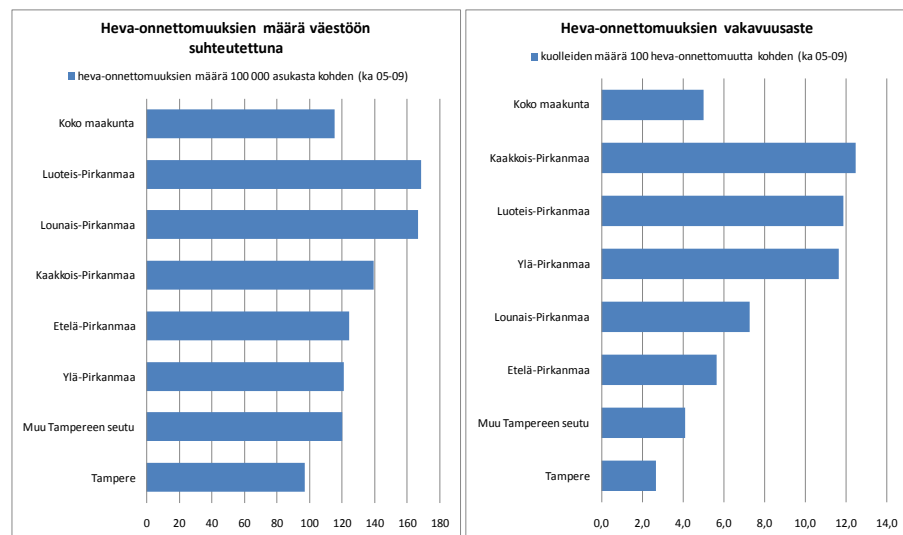
Kuva 9. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet seuduittain vuosina 2005–2009 (Tilastokeskus).

Suhteutettaessa henkilövahinko-onnettomuuksien määrää väestökokoon, jää Pirkanmaa selvästi alle maan keskiarvon. Myös onnettomuuksien vakavuusaste on alle maan keskiarvon.

Seuduittain tarkasteltuna riskitarkastelussa yli maakunnan keskitason nousevat Luoteis-, Lounais- ja Kaakkois-Pirkanmaa. Onnettomuuksien vakavuusaste on puolestaan maakunnan keskitaso korkeampi Kaakkois-, Luoteis- ja Ylä-Pirkanmaalla.

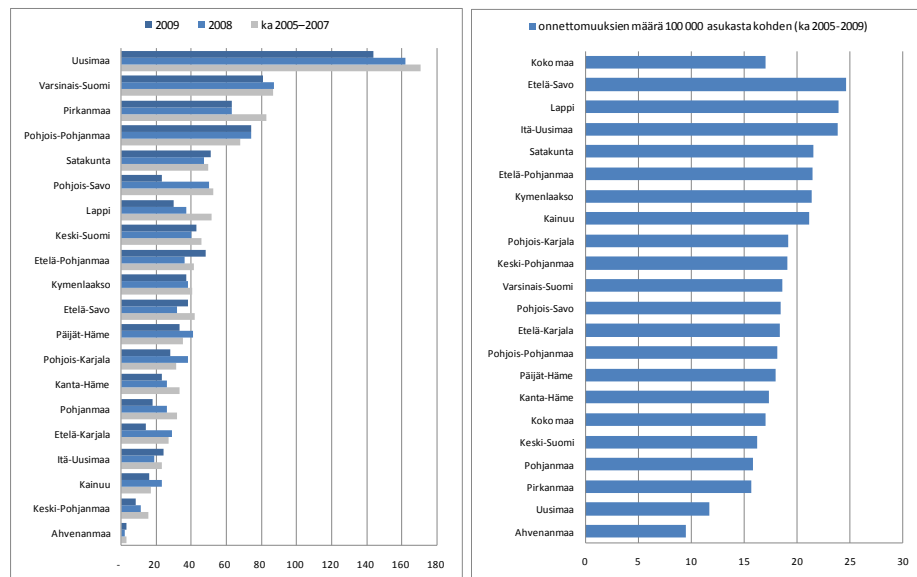


Kuva 10. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä väestökokoon suhteutettuna sekä henkilövahinko-onnettomuuksien vakavuusaste maakunnittain.



Kuva 11. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä väestökokoon suhteutettuna sekä henkilövahinko-onnettomuuksien vakavuusaste alueittain.

Henkilövahinkoon johtaneita alkoholionnettomuuksia tapahtuu Pirkanmaalla keskimäärin 75 kpl vuodessa. Alkoholionnettomuuksien osuus henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista on noin 14 prosenttia, mikä on hie- man alle maan keskiarvon. Asukasmäärään suhteutettuna alkoholionnetto- muuksia tapahtuu Pirkanmaalla kuitenkin jo selvästi alle koko maan keskiar- von (luku Manner-Suomen alhaisin).



Kuva 12. Henkilövahinkoon johtaneet alkoholionnettomuudet maakunnittain (vas.) ja alkoholionnettomuuksien määrä suhteessa väestöön (oik.).

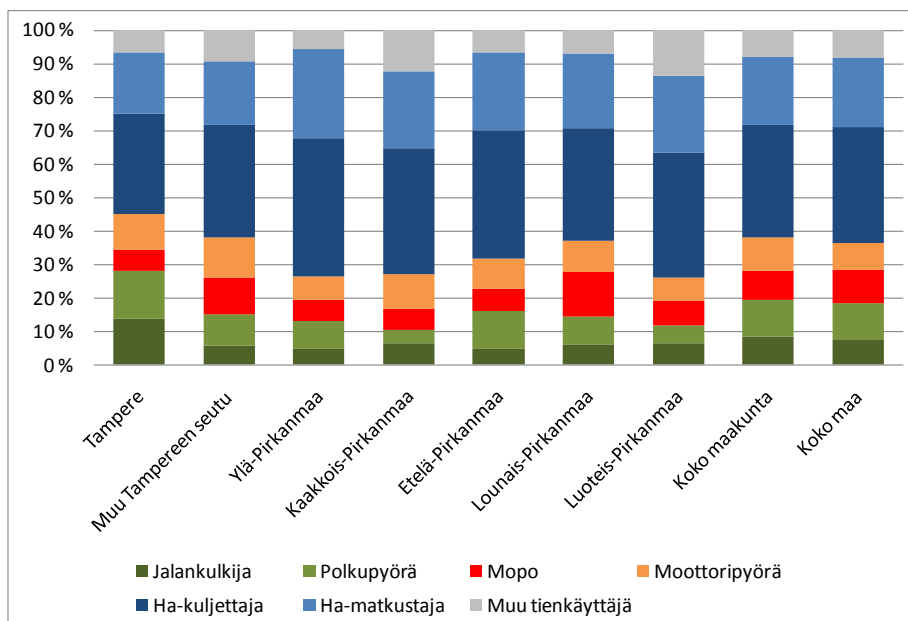
Onnettomuuksien jakautuminen tienkäyttäjä- ja ikäryhmittäin

Vuosina 2005–2009 Pirkanmaan liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista keskimäärin noin joka toinen (54 %) oli henkilöauton kuljettaja tai matkustaja. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus onnettomuuksista oli hieman alle viidenneksen (19 %) ja mopoilijoiden noin kymmenen (9 %).

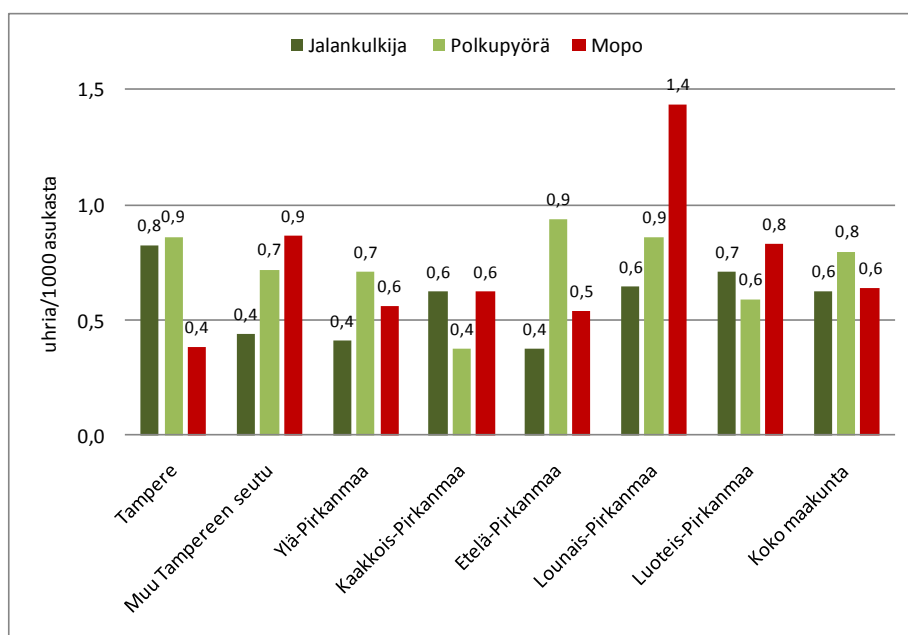
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus onnettomuuksista on samalla tasolla kuin maassa keskimäärin, mutta alueiden välillä on havaittavissa eroja. Kävelyn ja pyöräilyn heikko liikenneturvallisuustilanne korostuu erityisesti Tampereella, tarkasteltiin sitten kevyen liikenteen onnettomuuksien suhteellista osuutta tai kevyen liikenteen onnettomuuksien määrää suhteessa väestöön. Kävelyn ja pyöräilyn onnettomuudet korostuvat erityisesti alle 15-vuotiaiden ja yli 65-vuotiaiden ikäryhmissä.

Mopo-onnettomuuksien määrä ja osuus liikenneonnettomuuksista on kasvanut tasaisesti vuodesta 2005 alkaen. Vuonna 2008 mopo-onnettomuuksien osuus oli jo 12 % ja vuonna 2009 13 %. On myös huomattava, että monet lievät onnettomuudet eivät tule tilastoihin, joten todellisuudessa onnettomuuksia sattuu tilastoissa ilmoitettuja määriä enemmän. Alueiden välisessä vertailussa mopoilun ongelmat näyttäisivät korostuvan erityisesti Tampereen ympäristökunnissa ja Lounais-Pirkanmaalla. Mopo-onnettomuuksia tapahtuu pääasiassa 15–17-vuotiaille nuorille. Mopo-onnettomuuksista valtaosassa toisena osapuolena on auto.

Mopo-onnettomuuksien määrän kasvu on valtakunnallinen ilmiö. Taustalla on ennen kaikkea mopoilijoiden määrän kasvu. Viime vuosina onnettomuuksien määrä on kuitenkin lisääntynyt mopojen määrän kasvua nopeammin. Tutkimusten mukaan moposta on tullut vaarallisin ajoneuvo kilometriä kohti. Riski joutua mopolla vakavaan liikenneonnettomuuteen on yli kymmenkertainen henkilöautoon verrattuna. Valtaosa mopoilun onnettomuuksista on mopoilijan itsensä aiheuttamia (mopon virittäminen ja ylinopeudet, humalassa ajaminen, varomattomuus, piittaamattomuus säännöistä, jne.). Valpautta ja varovaisuutta vaaditaan kuitenkin entistä enemmän myös autoilijoilta, etenkin kun mopoliikenne on taajama-alueilla enenevässä määrin siirtymässä ajoradalla.



Kuva 13. Tieliikenteessä vuosina 2005–2009 kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen liikkujaryhmittäin.

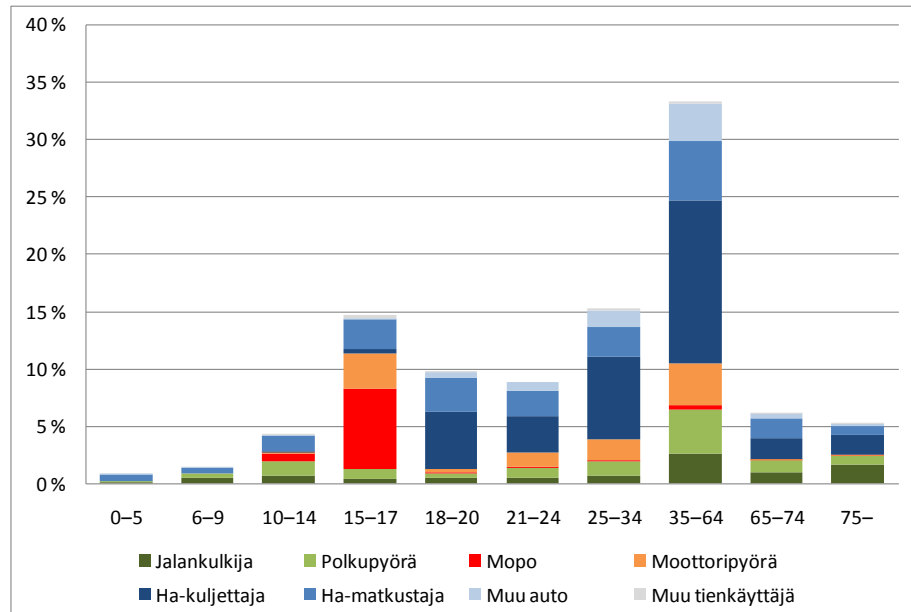


Kuva 14. Onnettomuuksissa vuosina 2005–2009 kuolleet ja loukkaantuneet jalankulkijat, pyöräilijät ja mopoilijat asukasluukuun suhteutettuna.

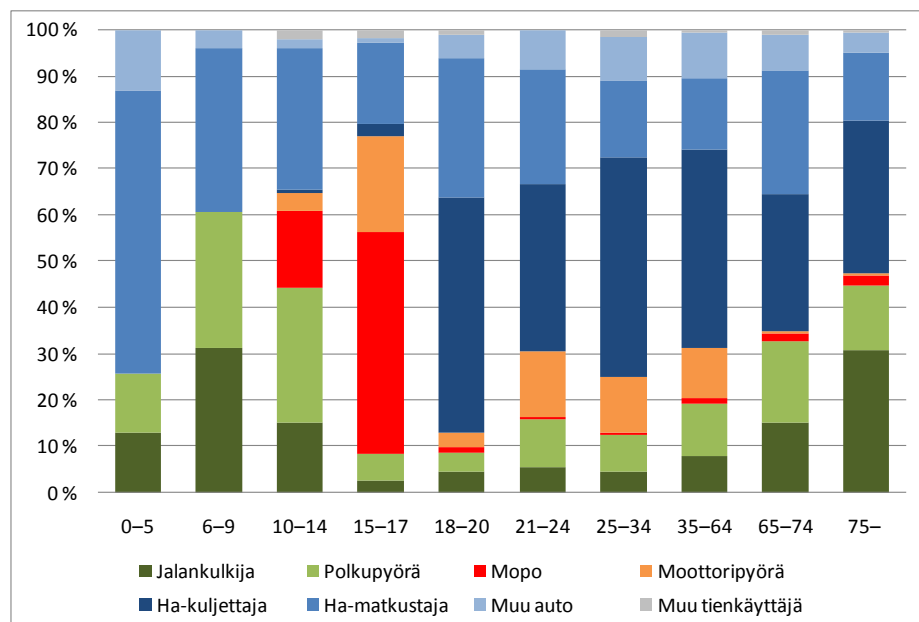
Ikäryhmittäin tarkasteltuna ja ikäryhmän kokoon suhteutettuna selvästi eniten onnettomuuksia tapahtuu nuorille, 15–24-vuotiaille. Tämän ikäryhmän edustaja on ollut mukana joka neljännessä vuosina 2005–2009 tapahtuneessa liikenneonnettomuudessa Pirkanmaalla. Erityisesti tilastoista nousevat esille 15-vuotiaat (mopo-onnettomuudet) sekä 18–19-vuotiaat (mopo- ja auto-onnettomuudet).

Yli 65-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksien osallisista on 11 prosenttia ja selvästi alle tämän ikäryhmän väestöosuuden (17 %). Iäkkäille sattuneista onnettomuuksista valtaosa on ollut auto-onnettomuuksia, mutta myös kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksien osuus on merkittävä. On kuitenkin huo-

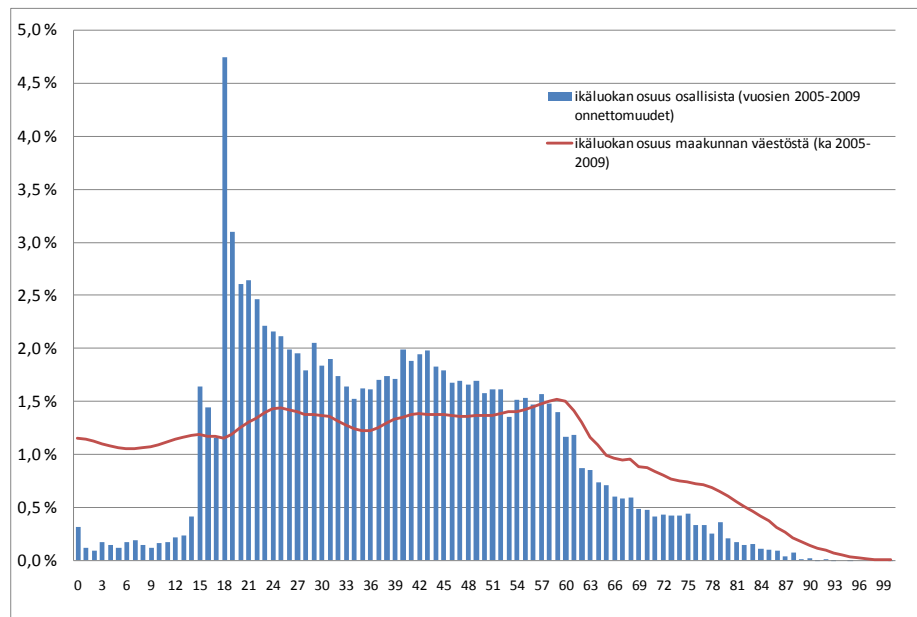
mattava, että onnettomuusaineistoista puuttuu lähes kaikki liukastumistapaturmat.



Kuva 15. Tieliikenteessä vuosina 2005–2009 kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen ikäryhmittäin.



Kuva 16. Tieliikenteessä vuosina 2005–2009 kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen eri tienkäyttäjryhmiin eri ikäryhmissä.

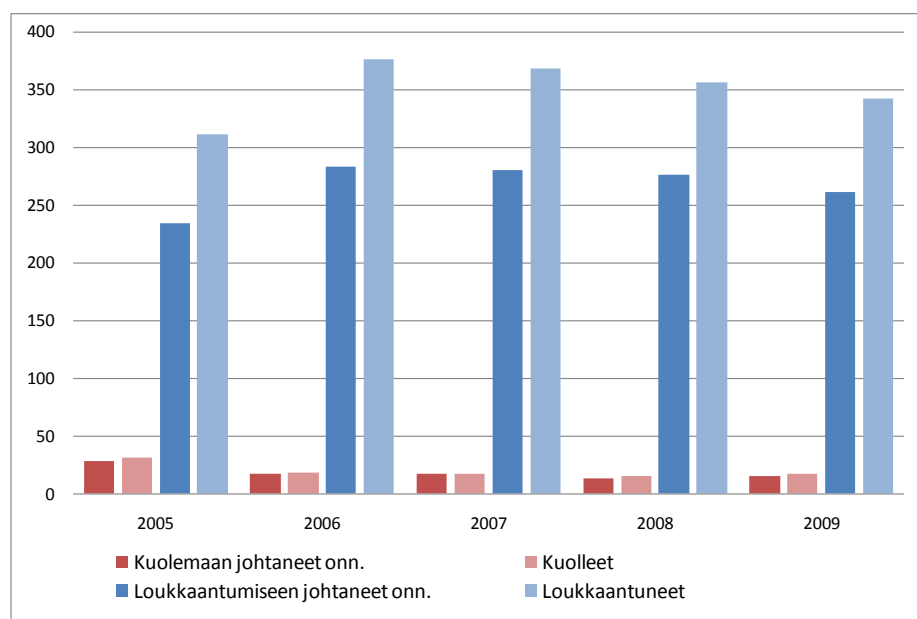


Kuva 17. Pirkanmaalla vuosina 2005–2009 tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien osallisten ikäjakauma.

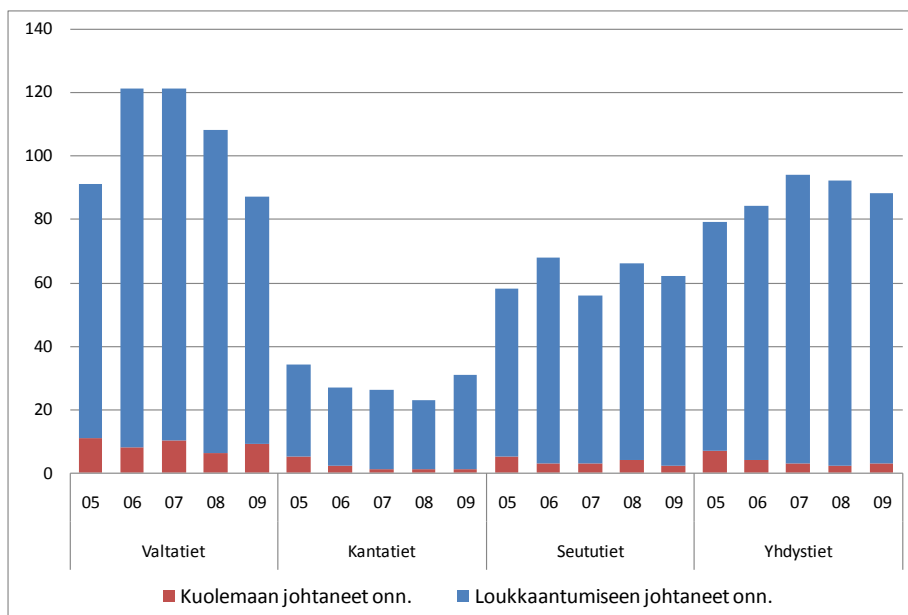
Maanteiden liikenneturvallisuustilanne

Pirkanmaan henkilövahinko-onnettomuuksista noin puolet (52 %) tapahtuu maanteillä. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista maanteillä tapahtuu noin 70 prosenttia. Vuosien 2005–2009 aikana Pirkanmaan maanteillä tapahtui yhteensä 1 424 henkilövahinkoon (keskimäärin 285 vuodessa) johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 90 henkeä ja loukkaantui 1 334 henkeä.

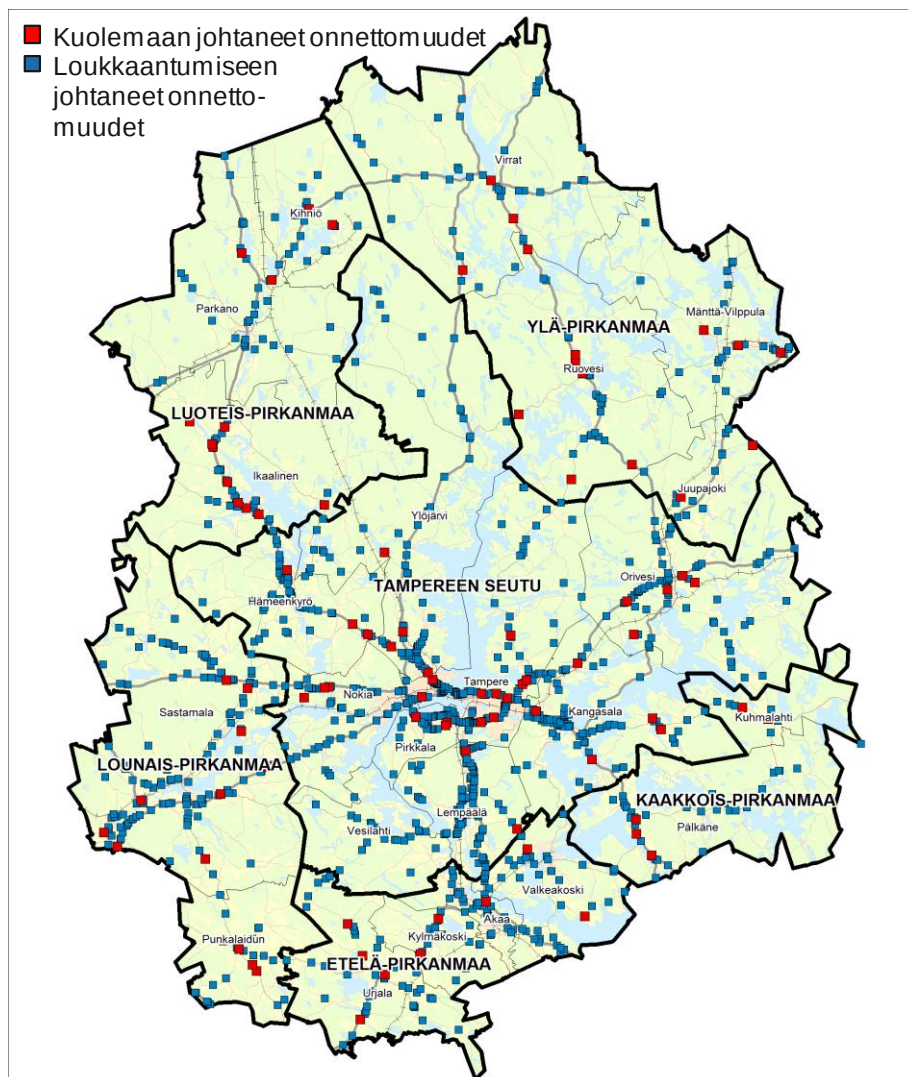
Raskas liikenne on ollut osallisena 13 % henkilövahinkoon johtaneista maanteiden onnettomuuksista ja noin joka kolmannessa kohtaamisonnettomuudessa. Alkoholi on ollut mukana 14 % henkilövahinkoon johtaneista maanteiden onnettomuuksista. Useimmiten näissä kyseessä on ollut yksittäisonnettomuus eli tieltä suistuminen.



Kuva 18. Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys Pirkanmaan maanteillä vuosina 2005–2009.



Kuva 19. Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys maanteillä tieluokittain.

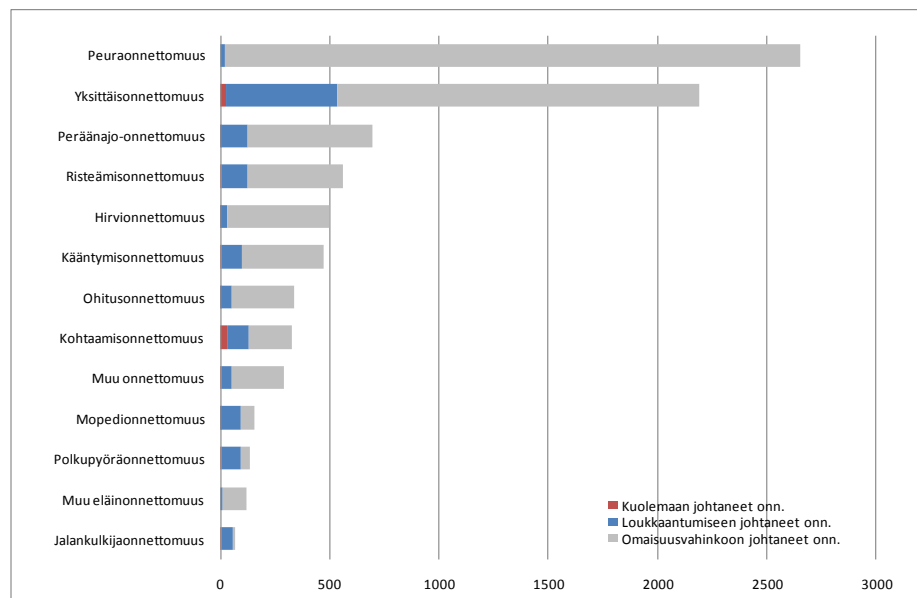


Kuva 20. Maanteillä vuosina 2005–2009 tapahtuneiden onnettomuuksien tapahtumapaikat.

Maanteiden henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa selvästi yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuus (38 %). Yksittäisonnettomuuksien taustalla ovat usein kuljettajakäyttäytymiseen liittyvät riskit, kuten ylinopeus, alkoholi tai huumeet. Yksittäisonnettomuudet myös tapahtuvat tyypillisesti illan ja yön aikana, viikonloppuisin ja kesäisin. Alempiasteisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista yksittäisonnettomuudet muodostavat noin 40 %. Valtateiden henkilövahinko-onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksien osuus on niin ikään noin 40 prosenttia (43 %).

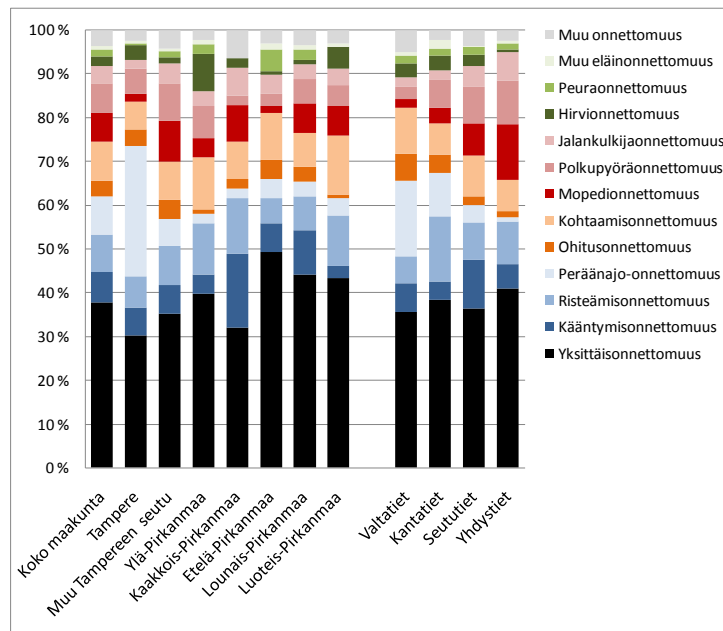
Seuraavaksi yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusluokkia ovat peräänajo- (9 %), risteämis- (9 %) ja kohtaamisonnettomuudet (9 %). Koko maakuntaa tarkasteltaessa kohtaamisonnettomuudet korostuvat erityisesti valtateillä samoin kuin peräänajo-onnettomuudet. Risteämisonnettomuudet korostuvat puolestaan kantateillä.

Mikäli maanteiden onnettomuusluokkien tarkasteluun otetaan mukaan myös omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet, nousee yleisimmäksi onnettomuusluokaksi peuraonnettomuudet (31 %). Hirvieläinonnettomuudet (erityisesti peura) painottuvat erityisesti Etelä- ja Lounais-Pirkanmaan tieverkolle.



Kuva 21. Pirkanmaan maanteillä vuosina 2005–2009 tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin.

Hirvieläinonnettomuuksien määrä on aina suorassa suhteessa hirvien ja peurojen määrään. Hirvi- ja peurakantojen säätely onkin tärkein ja vaikuttavin yksittäinen toimenpide hirvieläinonnettomuuksien vähentämiseksi. Viime vuosina ongelmaan on puututtu myös tieympäristöjen kasvillisuuden raivauksilla ja nopeusrajoitusten alentamisella. Lisäksi viranomaistahot tiedottavat asiasta aina keväisin ja syksyisin.



Kuva 22. Pirkanmaan maanteillä vuosina 2005–2009 tapahtuneiden henkilö-
vahinko-onnettomuuksien jakautuminen seuduittain ja tieluokittain.



Kuva 23. Pirkanmaan maanteillä vuosina 2005–2009 tapahtuneiden hirvi- ja
peuraonnettomuuksien sijoittuminen.

Rautateiden tasoristeysturvallisuus

Turvalliset rautateiden tasoristeysjärjestelyt ovat keskeinen osa tieliikenteen turvallisuutta. Pirkanmaan rataverkolla on noin 170 tasoristeystä, joista pääosa sijaitsee rataosilla: Toijala-Valkeakoski, Tampere-Kokemäki, Niinisalo-Parkano, Parkano-Kihniö ja Orivesi-Haapamäki.

Vuosina 2006–2010 Pirkanmaan maakunnan alueella tapahtui yhteensä 12 tasoristeys-onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja muut lähinnä ai-neellisiin vahinkoihin. Onnettomuuksista kuusi tapahtui rataosalla Orivesi-Haapamäki ja kolme rataosalla Vilppu-Mänttä.

Tasoristeysten turvallisuuteen heikentävästi vaikuttaviksi tekijöiksi on todet-tu useita seikkoja, mutta useimmiten syynä on autoilijoiden liikennekäyttäy-tyminen. Vaaratilanteita aiheuttavat esimerkiksi autoilijoiden liian suuret lä-hestymisnopeudet ja jopa tietoinen riskinotto. Tasoristeys-onnettomuuksia sattuu useimmiten autoilijalle, joka ajaa tutussa ympäristössä, päiväsaikaan, hyvällä kelillä ja selvin päin. Vaara vielä lisääntyy, jos maasto asettaa näke-mäesteitä ja odotustasanteet puuttuvat.

Liikennekäyttäytyminen

Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaan Pirkanmaan alueen suurimmat liikennekäyttäytymisen ongelmat liittyvät ylinopeuksiin sekä eri-laisten turvavälineiden käytön puutteisiin (pyöräilykypärä, hands free -laite, heijastin). Onnettomuustilastojen perusteella keskeiseksi ongelma-alueeksi voidaan myös nostaa rattijuopumustapaukset.

Yhteenveto

Alla olevassa taulukossa on esitetty yhteenveto keskeisimmistä onnetto-muusanalyysin esille nostamista havainnoista.

- Pirkanmaan liikenteessä menehtyy vuosittain noin 25 henkeä ja louk-kaantuu 640 henkeä. Viime vuosina liikennekuolemien ja henkilövahin-ko-onnettomuuksien määrä on ollut hienoisessa laskussa.
- Noin puolet henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu maanteillä ja kuolemaan johtaneista noin 70 prosenttia.
- Yksittäisonnettomuudet ovat selvästi yleisin onnettomuusluokka – taus-talla useimmiten riskikäyttäytyminen.
- Henkilövahinkoon johtaneita alkoholionnettomuuksia tapahtuu keski-määrin 75 kpl vuodessa.
- Nuorten liikenneturvallisuus on erityisen heikko, neljäsosa liikenneon-nettomuuksien osallisista on 15–24-vuotiaita.
- Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus-ongelmat korostuvat Tampe-reella, mopoilun ongelmat Tampereen kehyskunnissa ja Lounais-Pirkanmaalla.
- Hirvieläinonnettomuudet painottuvat Etelä- ja Lounais-Pirkanmaalle.
- Liikennekäyttäytymisen suurimpia ongelmia ovat ylinopeudet ja ratti-juoppous. Turvavälineiden käytössä suurimmat puutteet liittyvät pyöräi-lykypärän ja hands free laitteen käyttöön. Myös heijastimen käytössä on parannettavaa.

2.3 Onnettomuuskustannukset

Liikennevahingoista aiheutuu mittavia menetyksiä yksilöille ja yhteiskunnalle. Inhimillisen kärsimyksen ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu myös laskettavissa olevia kustannuksia. Jokaisesta onnettomuudesta aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuksia kunnille:

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

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia voidaan arvioida vakaavuudeltaan erilaisille onnettomuuksille (kuolemaan johtaneet, loukkaantumiseen johtaneet, omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet) määritettyjen yksikkökustannusten perusteella (ks. liite 1). Yhteiskunnalle aiheutuvis- ta kustannuksista kuntasektorille kohdistuu arvioilta 15–20 %.

Pirkanmaan maakunnan alueella tapahtui vuosina 2005–2009 keskimäärin 26 kuolemaan johtanutta, 524 henkilövahinkoon johtanutta ja 2730 omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. **Tieliikenteen vuotuiset onnettomuuskustannukset Pirkanmaan alueella ovat näin ollen noin 330 miljoonaa euroa, josta kuntien osuus on noin 50–65 miljoonaa euroa.**

- Inhimillisen kärsimyksen ohella onnettomuuksista aiheutuu myös laskettavissa olevia kustannuksia – Pirkanmaalla vuosittaiset onnettomuuskustannukset yhteiskunnalle ovat jopa 330 miljoonaa euroa.

2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila

Maakunnallinen liikenneturvallisuustyö

Pirkanmaan maakunnan alueen liikenneturvallisuusyhteistyössä on tapahtunut viime aikoina useita muutoksia. Vuoden 2004 alussa asetettu Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunta ohjasi läänin alueella tehtävää työtä liikenneturvallisuuden parantamiseksi aina vuoden 2009 loppuun. Tällöin sekä liikenneturvallisuusneuvottelukunta että sen alaisuudessa toimineet neljä alueellista yhteistyöryhmää lakkautettiin valtion aluehallinnon uudistuksen yhteydessä. Vuoden 2010 alusta lähtien Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön alueellisesta koordinoinnista on vastannut Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue.

Vuonna 2010 maakunnallisen liikenneturvallisuustyön toteuttamisen ja seurannan järjestämiseksi Pirkanmaan ELY-keskuksessa päätettiin perustaa kaksi liikenneturvallisuusryhmää: laaja-alainen liikenneturvallisuusfoorumi sekä tämän alaisuudessa toimiva liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä. Näistä liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä aloitti toimintansa vuoden 2010 aikana ja liikenneturvallisuusfoorumi kokoontui ensimmäisen kerran vuoden 2011 keväällä.

Liikenneturvallisuusfoorumiin on kutsuttu laaja-alaisesti sellaisten organisaatioiden edustajia, joilla on mahdollisuus vaikuttaa alueen liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Liikenneturvallisuusfoorumin tehtävinä on mm. seurata Pirkanmaan liikenneturvallisuustilanteen kehitystä, toimenpiteiden toteuttamista ja niiden vaikutuksia, lisätä liikenneturvallisuustyön arvostusta ja näkyvyyttä ja voimistaa eri tahojen välistä yhteistyötä liikenneturvallisuuden saralla. Liikenneturvallisuusfoorumi kokoontuu vuosittain 1-2 kertaa.

Liikenneturvallisuusfoorumin alaisuudessa toimivan maakunnallisen liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän työskentelyä ohjaavat mm. valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma, Tieliikenteen turvallisuus -ohjelma ja siitä annettu valtioneuvoston periaatepäätös sekä nyt laadittava maakunnan liikenneturvallisuussuunnitelma. Yhteistyöryhmässä ovat mukana edustajat Pirkanmaan poliisista, liikkuvasta poliisista, Liikenneturvasta sekä Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä edistää alueen liikenneturvallisuutta käytännön toimenpitein sekä toimii liikenneturvallisuusfoorumin toiminnan koordinaattorina/valmistelijana. Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 3-4 kertaa.

Seudullinen ja kunnallinen liikenneturvallisuustyö

Pirkanmaan alueella on laadittu 2000-luvun aikana useita seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joiden yhteydessä on kehitetty myös kuntien ja seutujen liikenneturvallisuustyötä. Kaikissa suunnitelmissa on ollut lähtökohтана, että paikallinen liikenneturvallisuustyö on koordinoitua ja organisoitu joko kunnallisten ja/tai seudullisen liikenneturvallisuustyöryhmien kautta.

Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä kunnille suunnattu kysely liikenneturvallisuustyön nykytilasta osoitti, että yhteistyön käynnistämisessä tai toimivuudessa on suuria alueittaisia eroja. Osin taustalla on kuntaliitoksiin liittyviä tekijöitä (vanhojen yhteistyörakenteiden purkautuminen) ja osin motivaatioon ja resursseihin liittyviä asioita.

Kyselyn perusteella kunnallinen liikenneturvallisuustyöryhmä toimii enemmän tai vähemmän aktiivisesti yhdeksässä kunnassa (alle puolessa kunnista) ja seudulliseen liikenneturvallisuusyhteistyöhön osallistuu 11 kuntaa (puolet kunnista). Kuntakohtaisissa työryhmissä on pääsääntöisesti edustus kunnan keskeisistä hallintokunnista (esim. tekninen, sosiaali-, terveys-, sivistystoimi). Poliisi, Pelastuslaitos ja Liikenneturva ovat mukana vaihtelevasti. Lisäksi muutamassa kuntaryhmässä on mukana edustajia paikallisista sidosryhmistä. Liikenneturvallisuustyöryhmät kokoontuvat 1-2 kertaa vuodessa tai tätäkin harvemmin.

Eri hallintokuntien välinen yhteistyö toteutuu joko liikenneturvallisuustyöryhmien kautta (kokoukset, tempaukset) tai osana arjen työtä (vaaranpaikkakartoitukset, lausuntomenettelyt). Yhteistyö on suurelta osin ”teknispainotteista”. Yleisimmin yhteistyötä on teknisen toimialan ja sivistystoimialan välillä (koulujen lähialueiden liikennejärjestelyt, kouluteiden turvallisuus) sekä teknisen toimialan ja sosiaalitoimen (vanhukset) välillä (liikkaiden torjunta, esteettömyysasiat).

**Taulukko 1. Kuntakyselyn tuloksia koskien liikenneturvallisuustyön nyky- ta-
voitetilaa.**

	Onko kunnassa litu-ryhmä?	Onko kunta mukana seudullisessa litu-ryhmässä?	Onko kuntien välillä muuta litu- yhteistyötä?	Onko hallintokuntien välillä yhteistyötä?	Ovatko hallintokunnat tietoisia omasta roolistaan?	Liikenneturvallisuustyön organisoinnin tavoitetila
Tampereen seutu						
Hämeenkyrö	K	E	E	K	E	Kunnallinen
Kangasala (+Kuhmalahti)	K	K	E	K	E	Kunnallinen ja seudullinen
Lempäälä	K	K	E	K	E	Kunnallinen
Nokia	K	K	E	K	-	Kunnallinen ja seudullinen
Orivesi	E	K	K	-	E	Seudullinen
Pirkkala	K	K	K	K	K	Kunnallinen ja seudullinen
Pälkäne	E	E	K	E	E	Kunnallinen
Tampere	E	E	E	E	K	Jokin muu
Vesilahti	K	K	E	K	E	Kunnallinen
Ylöjärvi	K	K	E	K	E	Kunnallinen
Ylä-Pirkanmaa						
Juupajoki	E	K	E	K	K	Hallintokuntien seudullinen organisoituminen
Mänttä-Vilppula	E	E	K	E	E	Kunnallinen
Ruovesi	E	E	E	E	K	Seudullinen
Virrat	K	E	E	K	-	Kunnallinen ja seudullinen
Etelä-Pirkanmaa						
Akaa (+Kylmäkoski)	E	K	E	-	K	Seudullinen
Urpala	E	E	E	K	E	Seudullinen
Valkeakoski	E	E	E	E	-	Kunnallinen ja seudullinen
Lounais-Pirkanmaa						
Punkalaidun	K	K	E	K	K	Seudullinen
Sastamala	K	K	E	K	-	Kunnallinen
Luoteis-Pirkanmaa						
Ikaalinen	E	E	E	E	K	Hallinnonalakohtainen organisoituminen
Kihniö	E	E	E	K	E	Kunnallinen ja seudullinen
Parkano	E	K	E	E	E	Seudullinen

K = Kyllä
E = Ei
- = Ei vastausta / En osaa sanoa

Kuntakyselyllä kartoitettiin myös näkemyksiä liikenneturvallisuustyön toimi-
vuudesta ja yhteistyön kompastuskivistä. Suuri osa kyselyyn vastanneista oli
sitä mieltä että kaikki hallintokunnat eivät ole täysin tietoisia omasta roolis-
taan ja tehtävistään liikenneturvallisuustyössä. Ja osin tästä syystä liikenne-
turvallisuustyö on jäänyt lähinnä teknisen toimialan harteille.

Toisaalta kyselyvastauksissa tuotiin vahvasti esille henkilö- ja raharesurssien
puute. Henkilöresurssien, ja myös osaamisen puute, vaivaavat etenkin en-
naltaehkäisevän työn tekemistä. Ajan puute vaikuttaa myös yhteistyöhön ja
motivaatioon. Teknisellä puolella kysymys on lähinnä raharesursseista, sillä
pahimmat ongelmakohteet ja tarvittavat toimenpiteet ovat kyllä tiedossa.
Resurssien lisäksi keskeisenä ongelmana esille tuotiin päätöksentekijöiden
heikko / vaihteleva sitoutuminen liikenneturvallisuustyöhön, etenkin ennal-
taehkäisevän työn osalta.

Varsin yksimielisiä kyselyyn vastanneet olivat myös siitä, että poikkihallinnol-
lista liikenneturvallisuusyhteistyötä tarvitaan ja liikenneturvallisuustyöryh-
mien toiminnan aktivointi on yksi mahdollinen ratkaisu tähän. Osassa kun-
nissa yhteistyön toivotaan rakentuvan tulevaisuudessa sekä kunnallisen että
seudullisen liikenneturvallisuustyöryhmän varaan, osassa kunnallinen tai
seudullinen työryhmä koetaan riittäväksi. Poikkihallinnollisuuden toteutu-
minen seudullisessa yhteistyössä on kuitenkin astetta haastavampaa, sillä
usein kuntien edustajat nimetään tekniseltä toimialalta.

Yhteenveto

Alla olevassa taulukossa on esitetty yhteenveto keskeisimmistä kuntakyselyn esille nostamista liikenneturvallisuustyön kehittämistarpeista.

- Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön toteuttamista ja seuranta varten on perustettu laaja-alainen liikenneturvallisuusfoorumi (2011) sekä tämän alaisuudessa toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä (2010).
- Kunnallisen ja seudullisen tason liikenneturvallisuusyhteistyön organisoitavissa, yhteistyön aktiivisuudessa ja toimivuudessa on suuria alueellisia eroja. Kuntaliitokset ovat osittain sotkeneet yhteistyötä.
- Liikenneturvallisuustyö nähdään monesti yksin teknisen toimialan tehtäväksi – liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta ja hallintokuntien välinen yhteistyö niin ikään enimmäkseen teknispainotteista.
- Ennaltaehkäisevän työn resurssit on kiven alla ja arvostus vähäistä.
- Vähäiset henkilöaikaresurssit koetaan suurimmaksi haasteeksi, joka vaikuttaa myös yhteistyöhalukkuuteen ja motivaatioon.
- Eri hallinnonalojen tietämystä tehtävistään ja roolistaan liikenneturvallisuustyössä pitää lisätä.
- Poikkihallinnollisesti asetettavat tavoitteet ja teemat ovat tärkeitä.
- Päätöksentekijöiden sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön tulisi lisätä.
- Kuntien näkemykset liikenneturvallisuustyön organisoinnin tavoitetilasta eroavat toisistaan – maakunnallisena tavoitetilana on sekä seudullinen että paikallinen organisoituminen.
- Liikenneturvallisuussuunnitelmat nähdään edelleen tärkeinä liikenneturvallisuustyön aktivoijina, mutta myös toiminnan jatkuvuus tulee turvata (ei pöytälaatikkoraportteja).

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN VISIO JA TAVOITTEET

Pirkanmaan liikenneturvallisuuksuustyölle asetettu visio ja tavoitteet on muodostettu Pirkanmaan omista lähtökohdista – huomioiden toimintaympäristön haasteet, liikenneturvallisuuksuuden tilasta tehdyt analyysit, työn aikana käyty laaja vuoropuhelu ja alueella laaditut liikenneturvallisuuksuussuunnitelmat. Maakunnallisen liikenneturvallisuuksuustyön on myös omalta osaltaan pyrittävä toteuttamaan yhteisiä valtakunnallisia päämääriä (liite 2-3).

Liikenneturvallisuuksuustyölle asetettu visio on tahtotilan kuvaus, jolla pyritään kokoamaan eri toimijoiden voimat saman hyväksyttävissä olevan ja innostavan haasteen saavuttamiseen (Minne ja mihin haluamme päästää?). Visio on jaettu kahteen tasoon. Päävisio kuvaa liikennejärjestelmälle asetettavaa liikenneturvallisuuksuuden tavoitetilaa. Osavisiot puolestaan kuvaavat tarkemmin liikenneturvallisuuksuusyhteistyöhön ja toimintatapoihin liittyvää tahtotilaa.

Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikennenympäristö myös koetaan turvalliseksi.

Liikenteessä käyttäytyään vastuullisesti ja turvallisuuksuhakuisesti liikennesääntöjä noudattaen ja toisia liikkujia kunnioittaen.

Liikenneturvallisuuksu-ongelmiin tartutaan poikkihallinnollisesti ja eri toimijoiden käytössä olevia keinoja laajasti hyödyntäen.

Liikenneturvallisuuksuustyö on aktiivista ja tehokkaasti koordinoitua maakuntatasolta paikalliselle tasolle. Toiminta tavoittaa kaikki liikkujaryhmät.

Liikenneturvallisuuksuustyön vaikuttavuudesta viestitään aktiivisesti maakunnan sisällä ja valtakunnallisesti.

Kuva 24. Pirkanmaan liikenneturvallisuuksuustyön visio.

Tavoitteet jäsentävät vision pyrkimyksiä ja suuntaavat käytännön toimenpiteitä liikenneturvallisuuksuuden parantamiseksi. Tavoitteet on jaettu liikenneturvallisuuksuustyön vaikuttavuutta mittaviin kärkitavoitteisiin, toimintaa suuntaaviin ja keskeisiä liikenneturvallisuuksuusongelmia kuvaaviin erityistavoitteisiin ja liikenneturvallisuuksuustyön toimintaympäristöä koskeviin tavoitteisiin.

Kärkitavoitteet

- Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee
- Turvattuuden tunne liikenteessä vähenee

Erityistavoitteet / painotukset

- Yksittäis- ja kohtaamisen onnettomuuksien määrä vähenee
- Kävelyn ja pyöräilyn liikenneonnettomuuksien määrä vähenee
- Nuorten liikenneonnettomuuksien määrä vähenee
- Iäkkäiden liikenneturvallisuuksuustilanne ei heikkene väestön ikääntymisestä huolimatta
- Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät
- Erilaisten turvalaitteiden ja -välineiden käyttö yleisty

Liikenneturvallisuuksuustyön toimintaympäristöön liittyvät tavoitteet

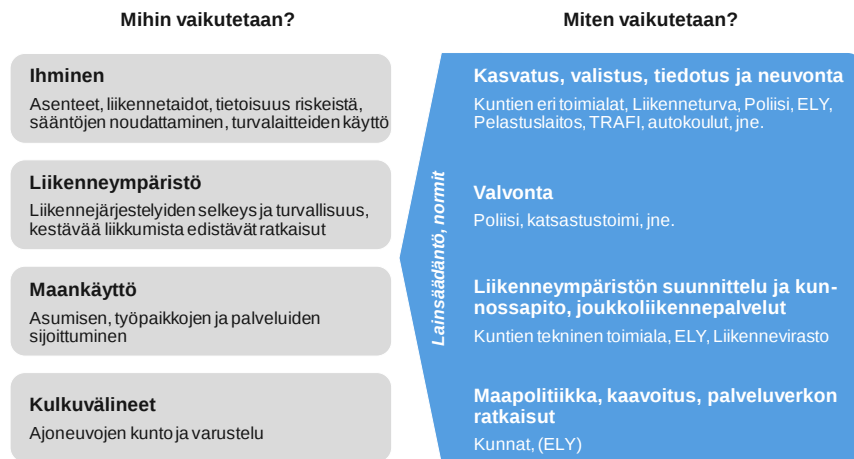
- Maakunnan yhdyskuntarakenne eheyyty ja taajama-alueilla palveluiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä säilyy hyvänä
- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen rooli pirkanmaalaisten arjen liikkumisessa kasvaa

Kuva 25. Liikenneturvallisuuksuustyön kärkitavoitteet ja painotukset.

4 TOIMENPITEET LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

4.1 Lähestymistapa

Liikenneturvallisuuden taso määräytyy liikenneympäristön, ajoneuvon (kunto, turvalaitteet), altistuksen (kulkumuotojakauma ja liikkumisen määrä) ja liikennekäyttäytymisen ja -taitojen (ajotapa ja -taidot, sääntöjen noudattaminen, turvalaitteiden käyttö, jne.) seurauksena. Myös erilaisilla yhteiskunnallisilla tekijöillä on suoria tai epäsuoria vaikutuksia liikenneturvallisuuteen (lainsäädäntö, normit, väestökehitys, talouden kehitys, jne.). Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa keinovalikoima on ryhmitelty kuvan 26 esittämällä tavalla.



Kuva 26. Toimenpiteiden suunnittelukehikko.

Pirkanmaan liikenneturvallisuustyölle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen on vaativa tehtävä ja edellyttää monen eri toimijan samanaikaisia toimenpiteitä sekä kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä liikenneturvallisuusyhteistyötä. Vision sekä asetettujen kärkitavoitteiden saavuttaminen rajallisilla resursseilla edellyttää myös keskittymistä toimenpiteisiin, joilla pitkällä aikavälillä voidaan tehokkaimmin puuttua liikenneturvallisuusongelmiin.

4.2 Painopistealueet ja edistettävät toimenpidekokonaisuudet

Suunnitelmassa on keskitytty sellaisiin ongelma-alueisiin, jotka perustuvat joko suureen kuolleiden lukumäärään tai suureen altistukseen tai niiden yhteisvaikutukseen. Toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi on ryhmitelty kuuden painopistealueen kautta edellisessä luvussa esitettyjen erityistavoitteiden mukaisesti:

1. Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät
2. Erilaisten turvalaitteiden ja -välineiden käyttö yleistyy
3. Yksittäis- ja kohtamisonnettomuuksien määrä vähenee
4. Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuustilanne paranee
5. Nuorten liikenneturvallisuustilanne paranee
6. Iäkkäiden liikenneturvallisuustilanne ei heikkene väestön ikääntymisestä huolimatta

Kussakin painopistealueessa on mahdollista toteuttaa monia toimenpiteitä, jotka tukevat toinen toisiaan ja soveltuvat monen muunkin tieliikenteen turvallisuusongelman torjumiseen. Painopistealueiden ulkopuolelle jää monia yleisiä ongelma-alueita ja yksittäisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Niitä hoidetaan osana alan viranomaisten ja toimijoiden normaalia liikenneturvallisuuksuustyötä.

Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät

Ihmisten käyttäytyminen liikenteessä on yksi keskeisimmistä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. On arvioitu, että jopa puolet liikennekuolemista voitaisiin välttää vastuullisemmalla ja turvallisuushakuisemmalla liikennekäyttäytymisellä, esimerkiksi noudattamalla liikennesääntöjä ja ottamalla paremmin huomioon muut tielläliikkijat. Liikennesääntöjen laiminlyömiseen ja sen myötä oman ja muiden liikenneturvallisuusriskin nostamiseen syyllistyvät yhtä lailla autoilijat, motoristit, mopoilijat, jalankulkijat ja pyöräilijät. Kaikkien tienkäyttäjien on kuitenkin kannettava oma vastuunsa – vain sääntöjä noudattavat ja tietoista riskinottoa välttävät tienkäyttäjät saavat ne turvallisuushyödyt, joihin liikennejärjestelmän kehittämällä pyritään.

Onnettomuustilastojen, liikennekäyttäytymistutkimusten ja esimerkiksi poliisivalvonnan havaintojen perusteella välinpitämättömyys ja itsekkyyks liikenteessä ovat lisääntyneet. Ylinopeuden ajaminen on yleisin liikenneriikkomus. Myös liikennevalojen noudattamatta jättäminen on yleistynyt, niin autoilijoiden kuin jalankulkijoiden keskuudessa. Muita keskeisiä ongelma-alueita ovat autoilijoiden piittaamattomuus jalankulkijoista ja pyöräilijöistä, riskiohikutukset, vilkun käyttämättömyys ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen. Pirkanmaalla tilanne ei juuri eroa koko maan tilanteesta, joskin alueittain on eroja ongelmatyyppien painottumisessa.

Vastuullisen ja turvallisuushakuisen liikennekulttuurin aikaansaamiseksi tarvitaan jatkuvaa, ihmisen koko elinkaaren ja eri kohderyhmät kattavaa kasvatus-, koulutus ja tiedotustyötä eli ihmisten tietoisuuden lisäämistä liikenteen riskeistä ja keinoista niiden hallitsemiseksi. Liikennekäyttäytymiseen voidaan myös vaikuttaa liikenteen valvontaa tehostamalla. Myös liikennejärjestelmän tai käytetyn kulkuneuvon ominaisuudet saattavat altistaa onnettomuuksille. Liikenneympäristön ratkaisujen tulee luoda edellytykset turvallisuushakuiselle liikennekäyttäytymiselle ja suojata erityisesti vastuuntuntoista ja sääntöjä noudattavaa kulkijaa. Kuljettajan käyttäytymistä tukevat ajoneuvotekniset turvallisuusratkaisut kehittyvät koko ajan ja tulevat käyttöön hiljalleen ajoneuvokannan uudistumisen myötä.

Taulukko 2. Edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia liikennesääntöjen laiminlyöntien ja riskikäyttäytymisen vähentämiseksi.

Toiminnan kohde	Toimenpidekokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	- Tietoisuuden lisääminen liikenteen riskeistä eri kulkutavoilla ja riskikäyttäytymisen seurauksista sekä liikennesääntöjen tuntemuksen parantaminen - Tietoisuuden lisääminen kulkuneuvojen huoltoon ja kunnossapitoon liittyvistä liikenneturvallisuusasioista - Liikenteen valvonta (nopeusrajoitukset, liikennevalojen noudattaminen, ohitukset, vilkun käyttö, rattijuopumus, jne.)
Liikennejärjestelmä	Turvallisuushakuista käyttäytymistä tukevat liikenneympäristön ratkaisut (ympäristöä tukevat nopeusrajoitukset, ajonopeuksien hillitseminen rakenteellisin keinoin, liittymäjärjestelyiden selkeys, jne.)
Kulkuvälineet	- Ajoneuvojen kunnan valvonta (esim. virittämisen ehkäisy) - Autokannan uudistumista tukevat keinot - Kuljettajan käyttäytymistä tukevien ajoneuvoteknisten laitteiden yleistymisen: alkolukko, ajonopeuden säätelyjärjestelmä, ajohallinnan vakautusjärjestelmä, jne.

Erilaisten turvalaitteiden ja -välineiden käyttö yleisty

Turvavälineiden ja laitteiden käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Kansainvälisessä vertailussa Suomessa käytetään erilaisia turvalaitteita varsin hyvin – käyttöasteissa ei tosin ole tapahtunut merkittävää kehitystä 2000-luvulla. Seudullisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien mukaan Pirkanmaalla yleisimmät turvavälineiden ja -laitteiden käytön puutteet liittyvät pyöräilykypärän, heijastimen, pyöräilijävalojen ja hands free -laitteiden käyttöön. Myös mopoilijoiden kypärän käytössä on paikoin puutteita. Lisäksi liukuesteiden käyttöä olisi hyvä edistää, etenkin iäkkäiden keskuudessa, liukastumistapaturmien määrän vähentämiseksi.

Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat ovat tutkineet paljon turvavälineiden käytön vaikuttavuutta onnettomuuksien seurauksiin. Turvavyön käytöllä kuolemat vähenisivät puoleen ja loukkaantumiset lievenisivät tai estyisivät kokonaan. Myös pyöräilijöiden kuolemat vähenisivät puoleen, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää. Niin ikään on arvioitu, että lähes puolet pimeällä tai hämärässä tapahtuvista jalankulkijakuolemista voitaisiin välttää, jos ihmiset käyttäisivät heijastinta. Turvavälineiden käytön hyödyistä kertovista tilastoista huolimatta suuri osa liikkujista jättää syystä tai toisesta hyödyntämättä tarjotut ja tarkoituksenmukaiseksi suunnitellut suojat. Useasti perusteluna on luottamus siihen, että onnettomuus ei satu omalle kohdalle. Monen turvalaitteen käyttö myös koetaan hankalaksi tai epämiellyttäväksi. Yleistä on myös se, että turvalaitteiden käytön laiminlyönnit yhdistyvät muihin liikkumisen riskitekijöihin kuten päihtyneenä ajamiseen ja ylinopeuteen.

Turvalaitteet voidaan jakaa aktiivisiin ja passiivisiin turvalaitteisiin. Aktiivisilla turvalaitteilla pyritään estämään onnettomuuden syntymistä. Passiiviset turvalaitteet auttavat puolestaan lieventämään henkilövahinkoja. Turvalaitteiden käyttöä on perinteisesti pyritty lisäämään säännöksillä, valistuksella ja valvonnalla. Nämä toimenpiteet luovat edelleenkin pohjan, josta käyttöä voidaan lähteä lisäämään uusin toimenpitein. Ajoneuvotekniset turvallisuusratkaisut kehittyvät ja tulevat käyttöön hiljalleen ajoneuvokannan uudistumisen myötä.

Taulukko 3. Edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia turvavälineiden ja -laitteiden käytön lisäämiseksi.

Toiminnan kohde	Toimenpidekokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	- Tietoisuuden lisääminen turvavälineiden ja -laitteiden käytön hyödyistä ja käyttämättömyyteen liittyvistä riskeistä - Informointi ja koulutus turvalaitteiden ja esimerkiksi ajoneuvojen uusien teknisten tukijärjestelmien oikeasta ja turvallisesta käytöstä - Liikenteen valvonta (nopeusrajoitukset, liikennevalojen noudattaminen, ohitukset, vilkun käyttö, rattijuopumus, jne.)
Kulkuvälineet	- Ajoneuvojen kunnon valvonta - Autokannan uudistumista tukevat keinot - Ajoneuvojen aktiivisten ja passiivisten turvalaitteiden käytön yleistyminen: turvatyyny, turvaistuimet, turvavyöhälyttimet, ABS-jarrut, ajohallinnan vakautusjärjestelmä, nopeuden säätelyjärjestelmät, törmäystutka, kaistanvaihtotutka, tilanteen mukaan muuntuvat ajovalot, jarrutusavustajat, kaistalla pysymisen tuki, este- ja törmäysvaroitukset, kuljettajan väsymisestä varoittavat laitteet, pimeänäköjärjestelmät, ajosuunnan mukaan säätävät ajovalot ja sokean pisteen tarkkailu, jne.

Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähenee

Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet (suistumisonnettomuudet ja nokka-kolarit) muodostavat noin puolet Pirkanmaan maanteiden henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Molemmissa onnettomuusluokissa onnettomuuksien vakavuusaste on korkea. Maanteiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet muodostavat lähes 70 prosenttia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtuu erityisesti valtateillä (35 %) ja yhdysteillä (34 %). Kohtaamisonnettomuudet korostuvat erityisesti yksiajorataisilla valtateillä (44 %). Raskas liikenne on ollut osallisena kolmanneksessa kohtaamisonnettomuuksia.

Yksittäisonnettomuuksien taustalla ovat usein kuljettajaan liittyvien riskien kasaantuminen ja piittaamattomuus: ylinopeudet, alkoholi, väsyneenä ajaminen, turvavöiden käyttämättömyys, jne. Yksittäisonnettomuuksien taustalta löytyy myös kuljettajat ajokykyyn (terveydentila) sekä keliolosuhteisiin ja liikenneympäristöön liittyviä tekijöitä. Vastaantulijan kaistalle ajautumisen syitä ovat muun muassa kuljettajan huomion hetkellinen herpaantuminen, nukahtaminen, ajohallinnan menettäminen, epäonnistunut ohitusyritys, tekninen vika tai jopa tahallisuus. Myös liukkaas, tien kapeus ja olosuhteisiin nähden suuri ajonopeus lisäävät riskiä joutua vastaantulijan kaistalle. Yksiajoratainen tie on kohtaamisten kannalta sitä ongelmallisempi, mitä suurempi liikennemäärä ja mitä suurempia ovat ajonopeudet.

Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrään ja seurauksiin voidaan vaikuttaa useiden kuljettajiin, liikenneympäristöihin ja ajoneuvoihin kohdistuvien toimenpiteiden avulla. Molempien onnettomuusluokkien kannalta tehokkaita keinoja ovat mm. ajonopeuksiin, liikkaidentorjuntaan sekä kuljettajien asenteisiin ja ajotapoihin kohdistuvat toimet. Myös täristävät tiemerkinnot ovat kustannustehokas keino. Tehokkaimmin kohtaamisonnettomuuksia estää ajosuuntien erottaminen rakenteellisesti toisistaan.

Taulukko 4. Edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksiin määrän vähentämiseksi ja seurausten lieventämiseksi.

Toiminnan kohde	Toimenpidekokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	- Tietoiskut ja valistus riskikäyttäytymisen seurauksista - Kuljettajien ajoharjoittelun/-koulutuksen lisääminen (tilannenopeus, ajoneuvon hallinta eri olosuhteissa) - Kuljettajien terveydentilan/ajokyvyn seurannan tehostaminen - Ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittäminen - Ajantasainen kelitiedottaminen - Ajonopeuksien valvonta
Liikennejärjestelmä	- Ajonopeuksien hillitseminen (nopeusrajoitukset, valvonta, rakenteelliset keinot taajamissa) - Vastakkaisten ajokaistojen erottaminen toisistaan keskikaiteella - Täristävät reuna- ja keskiviivat, leveä keskialuemerkintä - Talvikunnossapidon tehostaminen (täsmähoito, priorisointi) - Reunaympäristöjen pehmentäminen
Kulkuvälineet	Ajoneuvojen turvalaitteet ja kuljettajan tukijärjestelmät: alkolukko, luistonestejärjestelmät, ajonopeuden rajoittimet, turvavyön käytön automatisointi, turvatyyny, kaistalla pysymisen tuki, este- ja törmäysvaroitukset, kuljettajan väsymisestä varoittavat laitteet, jne.

Kävelyn ja pyöräilyn liikenneonnettomuuksien määrä vähenee

Pirkanmaalla kuolee tai loukkaantuu noin 135 kävelijää tai pyöräilijää vuosittain. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus kaikista liikenteen henkilövahingoista on hieman alle viidenneksen (19 %). Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet korostuvat 6-14-vuotiaiden ja yli 65-vuotiaiden ikäryhmissä. Vuosittain tapahtuu lisäksi suuri määrä (koko maassa arviolta 70 000 kaatumistapaturmaa/v), joita ei kuitenkaan tilastoida liikenneonnettomuuksina.

Valtaosa kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksista tapahtuu taajamissa. Jalankulkijoiden onnettomuuksista suuri osa tapahtuu pimeällä tai hämärässä sekä tietä ylittäessä. Pyöräonnettomuuksista valtaosa on pyöräilijöiden yksittäisiä kaatumisia tai törmäyksiä muuhun esteeseen. Vakavista pyöräilyonnettomuuksista suurin osa aiheutuu yhteentörmäyksestä moottoriajoneuvon kanssa. Tapahtumapaikkana on useimmiten risteys. Liikenneympäristössä olevien puutteiden ohella liikennesääntöjen osaamattomuus ja laiminlyönnit (väistämissäännöt, liikennevalojen noudattaminen), turvavälineiden käytön puutteet (heijastin, kypärä, liukuesteet) riskiä joutua onnettomuuteen ja pahentavat onnettomuuksien seurauksia.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on asukkaiden arvostama elinympäristön laatutekijä sekä keskeisimpiä kävelyn ja pyöräilyn käytön houkuttelevuuteen vaikuttavista tekijöistä. Taajama-alueiden liikenteen rauhoittaminen on keskeisimpiä keinoja parantaa jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta. Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan tehokkaasti myös kevyen liikenteen ylityskohtia ja erityiskohteiden lähialueiden liikennejärjestelyin sekä kevyen liikenteen verkkoa täydentämällä. Turvallisten liikennejärjestelyiden ohella yhdyskunnat tulee suunnitella ja rakentaa siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti ja turvallisesti saavutettavissa. Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta voidaan edistää erilaisin tiedottamisen, kasvatuksen, valistuksen ja valvonnan keinoin.

Taulukko 5. Edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Toiminnan kohde	Toimenpidekokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	- Tietoisuuden lisääminen kävelyn ja pyöräilyn liikennesäännöistä, turvavälineistä ja liikkumisen riskitekijöistä - Autoilijoiden tietoisuuden parantaminen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väistämissäännöistä - Kulkureittien turvallisuuskartoitukset - Turvavälineiden käytön ja liikennesääntöjen noudattamisen valvonta
Liikennejärjestelmä	- Liikenteen rauhoittaminen ja ajonopeuksien hillitseminen taajama-alueilla ja taajamien reuna-alueilla (tarvittaessa nopeusrajoitusten tukeminen erilaisilla rakenteellisilla toimenpiteillä) - Kävely- ja pyörätieverkon täydentäminen erityisesti taajama-alueilla - Kävelyn, pyöräilyn, mopon ja autoliikenteen erottelu - Risteämiskohtien/tienylitysten turvallisuuden parantaminen - Laadukkaasta talvihoidosta ja liukkaudentorjunnasta huolehtiminen
Maankäyttö	Maankäyttöratkaisuissa sekä palveluverkon kehittämisessä otetaan huomioon vaikutukset kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen
Kulkuvälineet	Pyörien kuntotarkastukset ja varustelu (valot ja heijastimet)

Nuorten liikenneonnettomuuksien määrä vähenee

Ikäryhmittäin tarkasteltaessa ja ikäryhmän kokoon suhteutettuna eniten henkilövahinkoja liikenteessä sattuu 15–24-vuotiaille nuorille. Pirkanmaalla tämän ikäryhmän edustaja on ollut mukana joka neljännessä liikenneonnettomuudessa. Erityisenä piikkinä tilastoista nousevat esille 15-vuotiaat sekä 18-vuotiaat. Mopo- ja kevytmoottoripyöräonnettomuudet hallitsevat 15–17-vuotiaiden onnettomuustilastoja, auto-onnettomuudet ovat puolestaan 18–24-vuotiaiden ongelmana.

Nuorten liikenneonnettomuuksien taustalla on useimmiten tietoinen riskinotto ja asenteisiin liittyvät tekijät: Asenteet ovat usein riskihakuisia tai riskejä vähätteleviä. Tyypillisiä piirteitä ovat mm. ylinopeudet, alkoholin käyttö, liikennesäännöistä piittaamattomuus ja turvavälineiden ja -laitteiden käyttämättömyys. Myös piittaamattomuus muista tiellä liikkujista korostuu nuorten liikennekäyttäytymisessä sekä tarkasteltaessa liikenneonnettomuuksiin johtaneita syitä.

Nuorten monipuolisella liikennekasvatuksella luodaan heille edellytykset selviytyä liikenteessä, huolehtia terveydestään ja toimia aktiivisina liikenteeseen vaikuttavina kansalaisina. Nuoret eivät kuitenkaan ole yhtenäinen ryhmä ja siksi heidän liikenneasenteisiinsa vaikuttamiseksi on käytettävä erilaisia keinoja ja lähestymistapoja. Nuorten liikenneonnettomuuksien vähentäminen edellyttää myös toimenpiteitä liittyen ajokoulutukseen, valvontaan ja rangaistuskäytäntöihin sekä liikenneympäristön ratkaisuihin. Myös yhdyskunnan rakenteellisilla ratkaisuilla on ratkaiseva merkitys nuorten itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksien turvaamisessa ja edistämisessä.

Taulukko 6. Edistettäviä toimenpidekokonaisuuksia nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Toiminnan kohde	Toimenpidekokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	- Liikennekasvatuksen aseman turvaaminen perusopetuksen ja toisen asteen oppilaitosten opetusohjelmissa - Nuorten tietoisuuden lisääminen liikenteen riskeistä ja riskikäyttäytymisen seurauksista sekä eri kulkutapojen käyttöön liittyvistä terveys- ja ympäristövaikutuksista - Nuorten parissa työskentelevien tietoisuuden ja osaamisen lisääminen nuorten liikenneturvallisuusongelmista, liikennekasvatuksen sisällöistä ja hyvistä toimintamalleista - Nuorten osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksien parantaminen liikumisympäristöjen turvallisuuden arvioinnissa ja -kehittämisessä - Nuorten riskikäyttäytymisen valvonnan tehostaminen (mopon viritäminen, ylinopeudet, turvavälineiden käyttö)
Liikennejärjestelmä	- Koulumatkojen sekä oppilaitosten ja harrastuskohteiden lähialueiden turvalliset liikennejärjestelyt (kevyen liikenteen yhteydet, moporeitit, ajonopeudet, pyörä- ja mopopysäköintijärjestelyt, saattoliikenne) - Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen tukemaan nuorten koulunkäyntiä ja harrastuksia
Maankäyttö	Kouluverkon muutoksia sekä liikunta- ja harrastuspaikkojen sijaintipäätöksiä tehtäessä arvioidaan vaikutukset nuorten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin ja liikenneturvallisuuteen.
Kulkuvälineet	- Ajoneuvojen passiivisten ja aktiivisten turvajärjestelmien käyttöönotto - Mopojen virityksen valvonta

lääkäiden liikenneturvallisuustilanne ei heikkene väestön ikääntymisestä huolimatta

Väestön ikääntyminen on tulevana vuosikymmeninä suuri haaste Pirkanmaan liikennejärjestelmälle ja liikenneturvallisuustyölle. Nykytilanteessa yli 65-vuotiaiden osuus on lähes viidenneksen ja ennusteiden mukaan vuonna 2040 iäkkäiden osuus on jo neljänneksen. Väestön ikääntymisen seurauksena liikenteessä liikkuvien iäkkäiden mm. jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden määrä kasvaa selvästi. Pirkanmaalla iäkkäiden osuus henkilövahinko-onnettomuuksista on noin kymmeneksen ja jää alle iäkkäiden väestöosuuden. Onnettomuuksien uhreista 52 % on ollut henkilöautokuljettajia tai -matkustajia ja 38 % jalankulkijoita tai pyöräilijöitä.

Ikääntyminen heikentää vähitellen ihmisen toimintoja, esimerkiksi reagointi- ja huomiokykyä. Ikä ei kuitenkaan ole ratkaiseva tekijä liikkumisen kannalta, vaan iän myötä tulevat sairaudet. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammutumaan ja vammat paranevat huonommin.

Ikääntyneiden liikkujien määrän kasvaessa korostuu entisestään tarve sovittaa yhteen iäkkäiden itsenäisiin liikkumismahdollisuuksiin ja turvalliseen liikkumiseen kohdistuvia vaatimuksia. Turvallisten ja esteettömien liikenneympäristön ja -palveluiden kehittämisen ohella on tarpeellista, että iäkkäille on tarjolla erilaisia menetelmiä omaehtoisesti tehtävään itsearviointiin sekä koulutusta ja opastusta. Erityisesti kuljettajien terveydentilaan ja ajokuntoon (ajoneuvon hallinta, havainnointikyky) on kiinnitettävä huomiota. Yhdyskunnan rakenteellisilla ratkaisuilla ja eri toimintojen sijoittamisella luodaan perusedellytykset iäkkäiden turvallelle ja esteettömälle liikkumiselle.

Taulukko 7. Keinovalikoima iäkkäiden liikenneturvallisuustilanteen säilyttämiseksi vähintään nykyisellä tasolla.

Toiminnan kohde	Toimenpidetkokonaisuuksia
Ihminen (asenteet, tiedot ja taidot)	• Iäkkäiden tietoisuuden lisääminen ikääntymisen vaikutuksista liikkumiseen ja liikkumisen liittyvistä riskeistä sekä keinoista ennaltaehkäistä tapaturmia • Iäkkäiden parissa työskentelevien (hoitohenkilökunta, omaiset) ja muiden toimijoiden (esim. päättäjät) tietämyksen parantaminen iäkkäiden liikenneturvallisuusongelmista ja ennaltaehkäisevän työn keinoista ja tärkeydestä • Iäkkäiden osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksien parantaminen liikkumisympäristöjen turvallisuuden arvioinnissa ja -kehittämisessä • Iäkkäiden kuljettajien terveydentilan valvonta ja ajokyvyn seuranta
Liikennejärjestelmä	• Liikenteen rauhoittaminen, liittymäjärjestelyiden ja liikenteen ohjauksen selkeys, turvalliset kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen risteämisjärjestelyt • Kävely- ja pyöräteiden verkon täydentäminen ja väylien talvikunnossapidon tehostaminen • Palvelukuljetusten turvallisuudesta huolehtiminen sekä joukkoliikenteen kehittäminen ikäihmisille toimivaksi, turvallisiksi ja esteettömäksi vaihtoehdoksi
Maankäyttö	• Palvelukoti- ja terveyskeskusverkon sekä lähipalveluverkon muutoksia tehtäessä arvioidaan vaikutukset iäkkäiden omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin ja liikenneturvallisuuteen
Kulkuvälineet	• Ajoneuvojen passiivisten ja aktiivisten turvajärjestelmien käyttöönottoaminen ja käytön opastus

4.3 Kärkitoimenpiteet Pirkanmaalla vuosina 2011–2014

Alla olevissa taulukoissa on esitetty Pirkanmaan maakunnan liikenneturvallisuuksuustyön kärkitoimenpiteitä vuosille 2011–2014. Toimenpiteiden edistämisestä vastaavat pääosin maakunnan liikenneturvallisuuksuusyhteistyöryhmä tai sen jäsenet, mutta myös kuntien panosta tarvitaan monien toimenpiteiden eteenpäinviemiseksi. **Pirkanmaan liikenneturvallisuuksuusyhteistyöryhmä laatii näiden toimenpide-ehdotusten pohjalta kerran vuodessa konkreettisen toimintasuunnitelman asioiden eteenpäinviemiseksi.** Esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää virkatyön ja laajan yhteistyön lisäksi riittävä ja pitkäjänteistä sitoutumista toimenpiteiden resursointiin (KVT-työ ja alueelliset liikenneturvallisuuksuusinwestoinnit).

Taulukko 8. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla liikennesääntöjen laiminlyöntien ja riskikäyttäytymisen vähentämiseksi.

Toimenpiteet	Vastuutahot
Liikennekasvatuksen laajempi sisällyttäminen esiopetuksen, peruskoulujen ja toisen asteen oppilaitosten opetusohjelmiin	Liikenneturva, Kunnat
Liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen kohdilla -selvityksen päivittäminen ja täydentäminen liikennekasvatusosioilla (koskee maanteitä)	ELY
Kunnallisten liikenneturvallisuuksusuunnitelmien päivittäminen (sisältäen kvt-toimenpiteet)	Kunnat, ELY
Liikenneturvallisuuksuusyhteistyöryhmän järjestämät liikenneturvallisuuksusaihetset tietoiskut kouluilla (1/vuosi)	Yhteistyöryhmä
Tiedotetaan ylinopeuksien ja muun riskikäyttäytymisen roolista kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa	Yhteistyöryhmä
Koulupoliisitoiminnan aktivointi ja resursointi	Poliisi, Kunnat
Lisätään taajamaliikenteen automaattista valvontaa ja tehostetaan valvontalaitteiston ylläpitoa yhteistoiminnassa tienpitäjän kanssa	Poliisi, ELY, Kunnat
Toteutetaan valtatiellä 9 Tampere-Orivesi pilotti vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän ja poliisin automaattivalvontajärjestelmän integroinnista	Poliisi, ELY, LiVi
Edistetään ajonopeuksien valvontaa myös moottoriteillä	Poliisi
Liikennevalo-ohjelmoinnin tarkastaminen valtatiellä 12 Tampereella (vaukutusta liikennevalojen noudattamiseen ja peräänajoriskiin)	ELY
Lisätään ja kehitetään valvontaan liittyvää tiedottamista	Poliisi
Valvontayhteistyön lisääminen Pirkanmaan poliisin ja Liikkuvan Poliisin välillä	Poliisi
Nopeusrajoitusohjeen käytäntöönpanon edistäminen	ELY, Kunnat
Alkolukon asentaminen alueurakoiden liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin ja työkoneisiin sekä valtion viranomaisten leasing- ja virka-autoihin	ELY

Taulukko 9. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla turvalaitteiden ja välineiden käytön lisäämiseksi.

Toimenpiteet	Vastuutahot
Selvitetään ja valvotaan eri turvavälineiden käyttöä	Liikenneturva, Poliisi, Kunnat
Kampanjoidaan turvalaitteiden käytön lisäämiseksi havaituissa ongelmayhmissä sekä opastetaan niiden käytössä (esim. kausiteemat)	Liikenneturva, Poliisi, Kunnat
Lisätään tiedotusta ja opastusta lasten oikeasta kuljettamisesta autossa	Liikenneturva, Kunnat

Taulukko 10. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähentämiseksi.

Toimenpiteet	Vastuutahot
Lisätään talvitiedotuksen yhteyteen tietoiskuja ajonopeuksista ja niiden sovittamisesta keliolosuhteisiin	Yhteistyöryhmä
Tiedotetaan rattijuopumusonnettomuuksien seuraamuksista (inhimillinen kärsimys, juridiset sanktiot, vahingonkorvausvelvollisuus, jne.)	Yhteistyöryhmä
Muuttuvien nopeusrajoitusten toteuttaminen valtatiellä 3 välillä Lempäälä-Tampere	ELY
Talvihoidon laadunvalvonnan kehittäminen ja tehostaminen	ELY
Leveän keskialuumerkinnän kokeilu valtatiellä 9 (Tampere)	ELY
Vilkasliikenteisten teiden reunakaiteiden kunnostaminen	ELY
Vilkasliikenteisten päätiejaksojen keskikaiteiden toteutuksen edistäminen (erillinen kohdelista)	ELY
Moottoriteliittymien ramppivalinnan opastuksen ja helppouden tarkistaminen (väärään suuntaan ajamisen riskin pienentäminen)	ELY

Taulukko 11. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Toimenpiteet	Vastuutahot
Lisätään jalankulkijoille ja pyöräilijöille suunnattua tiedotusta ja kampanjointia liikennesäännöistä ja omasta vastuullisesta toiminnasta	Yhteistyöryhmä
Tiedotetaan talvisin jalankulkijoita liukuesteiden käytöstä ja pyöräilijöitä nastarenkaiden käytöstä	Liikenneturva, Poliisi
Tiedotetaan syksyisin pyörävalojen ja heijastimen käytöstä	Liikenneturva
Kunnallisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittäminen (kevyen liikenteen turvallisuutta parantavat toimenpiteet)	Kunnat, ELY
Kehitetään kevyen liikenteen väylien kunnossapidon priorisointia (käyttäjämäärät, yhteyden verkollinen merkitys, esim. pääraitit)	ELY, Kunnat
Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä ELY:n jkpp-tarveselvityksen (maantiet) ja liikenneturvallisuussuunnitelmien (katuverkko) mukaisesti	ELY, Kunnat
Varmistetaan, että kävelyn ja pyöräilyn turvalliset liikennejärjestelyt huomioidaan tietyömaiden liikenteenohjaussuunnitelmissa	ELY, Kunnat
Vaikutetaan kuntien maankäytön ratkaisuihin kevyen liikenteen edellytysten varmistamiseksi (lausuntomenettely)	ELY

Taulukko 12. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla *nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.*

Toimenpiteet	Vastuutahot
Liikennekasvatuksen laajempi sisällyttäminen peruskoulujen ja toisen asteen oppilaitosten opetusohjelmiin	Liikenneturva, Kunnat
Asenteiden ja liikennekäyttäytymisen painoarvon kasvattaminen autokouluopetuksessa (myös ammattikiljettajakoulutus)	Poliisi, Auto-koulut
Tarjotaan kouluille ja opettajille toimintamalleja ja aineistoa liikenneturvallisuuden monipuolista käsittelyä varten	Liikenneturva
Opettajien liikenneturvallisuuden täydennyskoulutukset	Liikenneturva
Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän järjestämät liikenneturvallisuusaiheet tietoiskut kouluilla (1/vuosi)	Yhteistyöryhmä
Koulupoliisitoiminnan aktivointi ja resursointi	Poliisi, Kunnat
Tiedotetaan nuoria riskikäyttäytymisen (päihteet, ylinopeudet, turvavälineiden käyttämättömyys, jne.) seurauksista	Yhteistyöryhmä
Lisätään nuorten ja heidän vanhempiansa tietämystä mopoiluun liittyvistä riskitekijöistä sääntörikkomusten seuraamuksista	Liikenneturva, Poliisi
Huolehditaan turvallisista mopoliikenteen reiteistä (yhtenäiset käytännöt mopoilun sallimisesta kevyen liikenteen väylillä, jatkuvuus, opastus). Liikenneviraston tulee päivittää kevyen liikenteen suunnitteluohje tältä osin ja ohjeistaa ELY-keskuksia käymään moporeitit läpi kuntien kanssa.	ELY, Kunnat

Taulukko 13. Kärkitoimenpiteitä Pirkanmaalla *iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi.*

Toimenpiteet	Vastuutahot
Vanhusten parissa työskentelevien liikenneturvallisuuskoulutukset	Liikenneturva
Ikäautoilijoiden kuntokurssit	Liikenneturva
Jatketaan ikäihmisille suunnattua tiedotusta ja kampanjointia liukuesteiden, heijastimen ja pyöräilykypärän käytöstä / Liikenneturva, Kunnat	Yhteistyöryhmä
lääkkäiden esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoitukset	Kunnat, ELY
Liikenteen ja maankäytön suunnitelmien turvallisuus- ja esteettömyysauditoinnit	Kunnat, ELY
Parannetaan kävely- ja pyöräteiden talvihoitoa taajamien keskusta-alueilla ja palvelutalojen yms. läheisyydessä	Kunnat, ELY

5 LIIKENNETURVALLISUUSYHTEISTYÖN TOIMINTAMALLI

5.1 Organisoinnin ja koordinoinnin tarve

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen laaja-alaisella keinovalikoimalla ja eri kohderyhmien tavoittaminen edellyttää monen eri osapuolen välistä yhteistyötä sekä yhteistoiminnan tehokasta koordinointia. Tehokkaan ja selkeän organisoinnin kautta pyritään pitkäjänteiseen, tavoitteelliseen ja suunnitelmalliseen toimintaan, jonka tarkoituksena on liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden, näkyvyyden ja arvostuksen sekä toimenpiteiden hyväksyttävyyden lisääminen. Liikenneturvallisuustyön ”näkyväksi tekeminen” vaikuttaa myös suoraan eri toimijoiden motivaatioon ja sitoutumiseen.

Yhteistyötä tarvitaan niin maakunnallisella, seudullisella kuin paikallisella tasolla. Julkisen sektorin rooli liikenneturvallisuustyössä ja yhteistyön koordinoinnista vastaavana tahona on keskeinen. Julkinen sektori luo mm. lainsäädännöllä, kaavoituksella ja maankäytön suunnittelulla, joukkoliikennepalveluiden kehittämällä, liikenneverkkojen rakentamisella ja kunnossapidolla sekä liikenteen ohjauksella ja valvonnalla puitteet turvalliselle liikkumiselle. Julkisen sektorin rooli ennaltaehkäisevässä työssä on niin ikään keskeinen. Monialaisuuden ja toiminnan kattavuuden varmistamiseksi on kuitenkin tärkeää, että yhteistyössä on myös mukana toimijoita yksityiseltä (katsastustoimistot, autokoulut, liikennöitsijät, jne.) ja kolmannelta sektorilta (etu- ja sidosryhmäjärjestöt, harrastusseurat, jne.).

5.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi Pirkanmaalla

Liikenneturvallisuustyö maakuntatasolla

Pirkanmaan maakunnallinen liikenneturvallisuustyö on organisoitunut kahdella tasolla. Poikkihallinnollista ja moniammatillista näkökulmaa liikenneturvallisuustyöhön tuo **liikenneturvallisuusfoorumi**, johon on kutsuttu laaja-alaisesti sellaisten organisaatioiden edustajia (liite 5), joilla on mahdollisuus vaikuttaa alueen liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Liikenneturvallisuusfoorumi on perustettu ensisijaisesti tiedon ja kokemusten vaihtoon eri toimijoiden ja viranomaistahojen välillä sekä hyvien kotimaisten ja ulkomaisten käytäntöjen levittämiseen. Foorumilla on myös tärkeä ohjaava rooli Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön tavoitteita ja painotuksia asetettaessa sekä liikenneturvallisuustietoisuuden lisäämisessä Pirkanmaan alueella. Liikenneturvallisuusfoorumi kokoontuu vuosittain 1-2 kertaa.

Liikenneturvallisuusfoorumin tehtäviä:

- Tuo poikkihallinnollista ja moniammatillista näkökulmaa maakunnan liikenneturvallisuustyöhön.
- Voimistaa eri tahojen välistä yhteistyötä ja toimii tiedonvaihtokanavana eri toimijoiden välillä: tietoa sidosryhmiltä viranomaisille – tietoa viranomaisilta sidosryhmille – tietoa sidosryhmien välillä – tietoa viranomaisten välillä.
- Edistää liikenneturvallisuustoimenpiteiden hyväksyttävyyttä ja lisää liikenneturvallisuustyön arvostusta ja näkyvyyttä Pirkanmaalla.
- Tuo esille hyviä liikenneturvallisuustyön käytäntöjä.

Käytännön toimintaa maakuntatasolla ohjaa ja koordinoi Pirkanmaan ELY-keskuksen vetämä **liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä**. Yhteistyöryhmässä

ovat mukana edustajat Pirkanmaan poliisista, liikkuvasta poliisista, Liikenneturvasta sekä Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Työryhmän tehtävänä on mm. valtakunnallisten liikenneturvallisuuksustavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuuksuustyöhön, liikenneturvallisuuksuustyön seuranta, seutujen ja kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuuksuustyön yhteensovittaminen. Liikenneturvallisuuksuyhteistyöryhmä toimii myös Pirkanmaan liikenneturvallisuuksufoorumin koollekutsujana ja tilaisuuksien valmistelijana. Työryhmä myös raportoi säännöllisesti toiminnastaan liikenneturvallisuuksufoorumille. Työryhmä kokoontuu 3-4 kertaa vuodessa.

Liikenneturvallisuuksuyhteistyöryhmän tehtäviä:

- Vastaa valtakunnallisten liikenneturvallisuuksustavoitteiden jalkauttamisesta aluetason liikenneturvallisuuksuustyöhön → asettaa maakuntatason tavoitteet ja painopistealueet liikenneturvallisuuksuustyölle.
- Vastaa maakunnallisen liikenneturvallisuuksusuunnitelman laadinnasta ja päivittämisestä (4-5 vuoden välein) ja aktivoi kuntia päivittämään kunnalliset/seudulliset liikenneturvallisuuksusuunnitelmansa.
- Suunnittelee, toteuttaa, priorisoi ja resursoi maakunnallisia tai useamman kunnan yhdessä toteuttamia toimenpiteitä (oma vuosittainen toimintasuunnitelma).
- Järjestää liikenneturvallisuuksuseminaareja ja -työpajoja, liikenneturvallisuuksuteen liittyviä tiedotus- ja muita tilaisuuksia.
- Antaa tietoa päättäjille liikenneturvallisuuksustilanteesta ja tieliikenneonnettomuuksien seuraamuksista.
- Edistää liikenneturvallisuuksutoimenpiteiden hyväksyttävyyttä ja lisää liikenneturvallisuuksuustyön arvostusta ja näkyvyyttä Pirkanmaalla.
- Toimii Pirkanmaan alueella yhteen sovittavana viranomaisena liikenneturvallisuuksuustyössä, voimistaa eri tahojen välistä yhteistyötä.
- Tehostaa liikenneturvallisuuksuteen liittyvien asioiden tiedonkulkua ryhmään osallistuvien organisaatioiden välillä.
- Seuraa maakunnan liikenneturvallisuuksustilanteen kehitystä ja liikenneturvallisuuksutoimenpiteiden etenemistä.
- Edistää liikenneturvallisuuksuuden huomioon ottamista liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja kaavoituksessa (erityisesti maakunta- ja yleiskaavat).
- Tukee kestävän liikkumisen toimenpiteiden edistämistä osana kuntien liikenneturvallisuuksuustyötä ja -suunnitelmia.
- Tukee ja aktivoi seutujen ja kuntien liikenneturvallisuuksuustyötä sekä edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa hyvistä liikenneturvallisuuksuustyön käytännöistä (osallistuu seudullisiin liikenneturvallisuuksuustyöryhmiin).

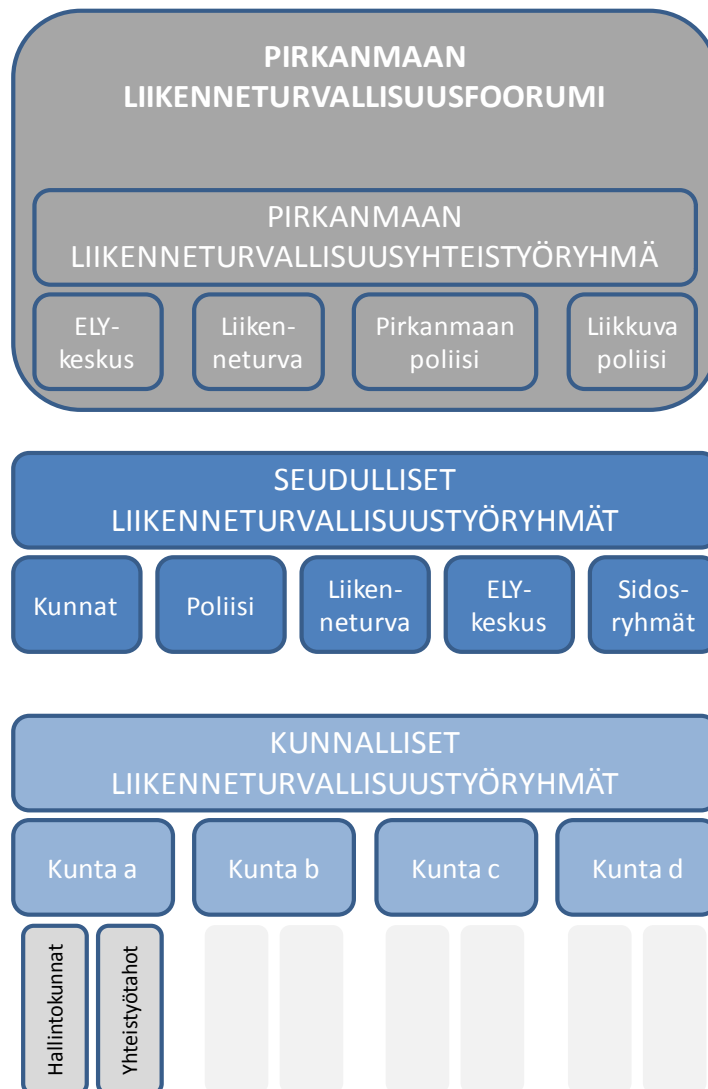
Liikenneturvallisuuksuustyö seuduilla ja kunnissa

Paikallisen liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteena on, että toiminta ja toimenpiteet tavoittavat kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää, että eri hallintokunnat ja keskeiset sidosryhmät ovat riittävän kattavasti mukana liikenneturvallisuuksuustyössä. Paikallinen liikenneturvallisuuksuustyö voidaan koordinoida joko seudullisten tai kunnallisten liikenneturvallisuuksuryhmien kautta tai näiden molempien yhdistelmänä. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmien toiminnan keskeisenä tavoitteena on liikenneturvallisuuksuustyön jatkuvuuden turvaaminen,

käytännön toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus sekä eri hallintokuntien ja kuntien välisen yhteistyön lisääminen.

Lähtökohtana on liikenneturvallisuustyön organisoiminen kunnissa erillisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Mikäli kunnat tekevät liikenneturvallisuustyötä yhteistyössä lähikuntien kanssa, olisi alueelle hyvä perustaa myös erityinen liikenneturvallisuusryhmä koordinoimaan seudullista toimintaa. Myös kuntien eri hallintokunnat voivat tehdä yhteistyötä ja organisoitua hallintokuntakohtaisiksi seuturyhmiksi (hallintokuntaryhmämalli), jotka keskittyvät liikenneturvallisuuden parantamiseen oman hallintokunnan toiminta-alueella koko seutukunnalla. Tämä toimintamalli vaatii kuitenkin toimiakseen merkittävää sitoutumista kunnilta ja hallintokunnilta.

Pirkanmaalla tavoitetilana on liikenneturvallisuustyön organisoiminen seudullisesti ns. kuntaryhmämallin mukaisesti, joka sisältää sekä seudulliset liikenneturvallisuusryhmät että kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät.



Kuva 27. Periaatekaavio liikenneturvallisuustyönorganisoinnista.

Seudullisissa liikenneturvallisuustyöryhmissä on edustus seutujen kunnista ja keskeisistä liikenneturvallisuustyön yhteistyötahoista (Liikenneturva, ELY, Poliisi, muut seudulliset toimijat). Kuntien edustajat toimivat linkkeinä oman kuntansa liikenneturvallisuusryhmään. Seudullisten ryhmien tehtävänä on

koordinoida kuntarajat ylittävää liikenneturvallisuustyötä ja toimia tiedon ja kokemusten vaihdon foorumina. Seuturyhmät toimivat myös alueellisten liikenneturvallisuustoimijoiden (Liikenneturva, ELY, Poliisit) linkkinä paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön (resurssit eivät riitä säännölliseen kuntaryhmien toimintaan osallistumiseen). Seudullisten työryhmien tulisi kokoontua 1-2 kertaa vuodessa.

Seudullisten liikenneturvallisuustyöryhmien tehtäviä:

- Tarkentavat maakunnalliset tavoitteet ja painotukset seudun erityispiirteet ja tarpeet huomioiden.
- Koordinoivat kuntarajat ylittävää liikenneturvallisuustyötä ja toimivat kokemusten ja tiedonvaihdon foorumina
- Järjestävät seudullisia tapahtumia, kampanjoita ja koulutustilaisuuksia.
- Ohjaavat seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaa.
- Seuraavat seudun liikenneturvallisuustilannetta Pirkanmaan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän laatiman seuranta-aineiston kautta.

Kunnallisen liikenneturvallisuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat ja mahdolliset yhteistyötahot. Hallintokuntakohtaisen edustuksen tuli kattaa kaikki keskeiset liikenneturvallisuustyön kohderyhmät (alle kouluikäiset lapset, kouluikäiset lapset, nuoret, iäkkäät, vammaiset). Yhteistyötahoina voivat myös olla esimerkiksi paikallinen Poliisi, Liikenneturva, autokoulut, katsastustoimistot, liikennöitsijät, vanhus- ja vammaisjärjestöt, nuorisofoorumi, metsästysseurat ja muut aktiiviset paikalliset järjestöt/yhdistykset.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien tulisi kokoontua tarpeen mukaan, kuitenkin vähintään kaksi kertaa vuodessa keväällä ja syksyllä liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden turvaamiseksi. Syksyn kokouksessa voidaan sopia seuraavan vuoden painopisteistä, toimenpiteistä ja yhteistyömuodoista. Kevään kokouksessa puolestaan voidaan tarkastella edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurata edellisen vuoden toiminnan toteutumista.

Kunnallisten liikenneturvallisuustyöryhmien tehtäviä:

- Tarkentavat maakunnalliset ja seudulliset tavoitteet ja painotukset kunnan erityispiirteet ja tarpeet huomioiden (esim. hallintokunnittain)
- Vastaavat kunnallisten/seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnasta (seudullisten suunnitelmien ohjaus seuturyhmien kautta).
- Aktivoivat liikenneturvallisuustyön kaikissa kunnan eri hallintokunnissa ja niiden alaisissa toiminnoissa ja sidosryhmissä (vastuun jakaminen).
- Varmistavat kestävän liikkumisen, liikenneturvallisuusasioiden ja eri liikkujaryhmien näkökulman huomioon ottaminen kaikissa kuntien toiminnoissa.
- Suunnittelevat ja toteuttavat paikallisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä: tapahtumia, tempauksia, koulutuksia, valistusta, tiedotteita, jne. (toimintasuunnitelman laatiminen vuosittain).
- Lisäävät liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta kaupungin henkilöstön, päättäjien ja alueella toimivien muiden tahojen keskuudessa.
- Seuraavat kunnan liikenneturvallisuustilannetta (asukaspalautteet, sidosryhmäkeskustelut, aloitteet, media, onnettomuusseuranta).

Käytännön tasolla liikenneturvallisuustyötä tehdään valtaosin hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Kunnan työntekijöiden kouluttaminen on tällöin keskeinen elementti. Koulutuksen tarkoitus on parantaa henkilökunnan liikenneturvallisuustietämystä ja vahvistaa heidän sitoutumistaan liikenneturvallisuustyöhön. Koulutuksen avulla voidaan vaikuttaa myös siihen, ettei uusia resursseja liikenneturvallisuustyöhön tarvita, kun omalla henkilökunnalla on tarpeeksi tietämystä. Koulutusten kautta myös eri hallintokuntien roolit, vastuut ja keinovalikoima liikenneturvallisuustyössä kirkastuvat.

Liikenneturvallisuustyön käytännön toteutuksen kannalta on äärimmäisen tärkeää, että kuntien päätöksentekijöiltä saadaan hyväksyntä toiminnalle. Käytännön työn kannalta on myös tärkeää, että hallintokuntien johto tukee ja kannustaa työntekijöitä liikenneturvallisuustyössä. Hyväksi käytännöksi on osoittautunut liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanon vahvistaminen kunnanhallituksen/-valtuuston/lautakuntien päätöksellä sekä päätöksentekijöille säännöllisesti (kerran vuodessa) suunnatut tietoiskut työryhmän toiminnan etenemistä (esim. liikenneturvallisuustilanne, työryhmän toimintakertomus). Liikenneturvallisuustavoitteet on myös hyvä sisällyttää eri hallinnonalojen ja asiakassegmenttien poikkihallinnollisiin strategioihin (nuorisotyö, päihdetyö, hyvinvoinnin edistäminen, terveyden edistäminen, liikunnan edistäminen, jne.).

- Kuntien liikenneturvallisuustyö aktivoidaan ja seudulliset liikenneturvallisuustyöryhmät perustetaan suunnitelmakauden 2011–2014 aikana.

5.3 Liikenneturvallisuustyön seuranta

Maakunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on usean vuoden aikana keskeinen työkalu Pirkanmaan liikenneturvallisuustyöryhmän ja muiden keskeisten yhteistyötahojen liikenneturvallisuusyhteistyölle. Suunnitelman ja siinä asetettujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista tulee kuitenkin säännöllisesti seurata. Myös suunnitelman laajempi päivittäminen on aika ajoin tarpeen.

Liikenneturvallisuustyön seurannan tavoitteena on tarkastella liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta eli sitä, miten liikenneturvallisuustyössä on onnistuttu. Seurannan kautta varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja tienkäyttäjien tarpeissa tapahtuvat muutokset tulevat riittävästi huomioituksi. Seurannan kautta myös liikenneturvallisuustyö ja niukat resurssit osataan kohdentaa oikein.

Kattava seuranta pitää sisällään ainakin seuraavat osa-alueet:

A. Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus

- tavoitteiden toteutuminen sekä tavoitteiden ajantasaisuus ja sisältö

B. Liikenneturvallisuusyhteistyön toimivuus

- maakunnan/seutujen/kuntien liikenneturvallisuustyön toimivuus
- yhteistyön organisoinnin ja toimintatapojen kehittämistarpeet

C. Toimenpiteiden toteutuminen

- toteutettujen toimenpiteiden kirjaaminen (kaikki toiminta),
- kärkitoimenpiteiden eteneminen ja ajantasaisuus

D. Toimintaympäristön ja käyttäjätarpeiden muutokset

- osana Tampereen seudun ja Pirkanmaan liikennejärjestelmätyön seurantaa: yhdyskuntarakenteen, palveluverkon ja liikkumisen muutokset, väestökehitys, jne.

Tavoitteiden toteutumisen seurantaa varten on laadittu joukko mittareita, joiden seurantavastuu on jaettu liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän jäsenten kesken (taulukko 14).

- Vastuu maakunnallisen liikenneturvallisuustyön seurannasta on Pirkanmaan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmällä.
- Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä kokoaa seurannan tulokset kerran vuodessa ns. seurantakatsaukseen (työryhmän toimintakertomus). Seurantakatsauksen koostamisesta vastaa Pirkanmaan ELY-keskus.
- Seurantakatsaus esitellään Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumille, seudullisille liikenneturvallisuustyöryhmille sekä mahdollisuuksien mukaan myös alueen medialle.

Taulukko 14. Liikenneturvallisuustavoitteiden seurantamittarit ja -vastuu.

Mittari	Tarkkuus	Vastuu	Lähde
K1: Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee			
Onnettomuuksissa kuolleet ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet (kpl)	KU, SE, MA	ELY	TK, LT
Henkilövahinko-onnettomuudet (kpl)	KU, SE, MA	ELY	TK, LT
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet maanteillä (kpl)	MA	ELY	TK
Liikenneonnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta/heva)	MA	ELY	TK
K2: Turvattomuuden tunne liikenteessä vähenee			
Koettu liikenneturvallisuuden tila esim. asteikolla 1-5 (keskiarvo)	KU, SE, MA	ELY, KU	TKTT, LITU
E1: Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät			
Alkoholi-onnettomuuksien määrä (kpl)	MA	ELY	TK
Puhallutuksissa kiinnijääneet / puhallutettujen määrä (%)	MA	LP	LP-valvonta
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennevalojen noudattaminen	TRE	LT	LT:n mittaus
Autoilijoiden liikennevalojen noudattaminen	TRE	LT	LT:n mittaus
Suuntamerkin käyttö	TRE	LT	LT:n mittaus
Ylinopeudet (ylinopeutta ajavien osuus liikennevirrassa, vakiomittauspisteet)	MA	ELY	LAM
Automaattisessa nopeusvalvonnassa sakkoja tai huomautuksia saaneet (kpl)	MA	PP	PP:n tilastoinnit
E2: Erialaisten turvalaitteiden ja -välineiden käyttö yleistyy			
Pyöräilykypärän käyttö	KU, TRE	LT, KU	LT:n mittaus, LITU
Heijastimen käyttö	KU, TRE	LT, KU	LT:n mittaus, LITU
Polkupyörävalojen käyttö (syksyisin)	KU, TRE	LT, KU	LT:n mittaus, LITU
Turvavyön käyttö	KU, TRE	LT, KU	LT:n mittaus, LITU
Hands free -laitteen käyttö	KU, TRE	LT, KU	LT:n mittaus, LITU
E3: Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähenee			
Kuolemaan johtaneet ja henkilövahinkoon johtaneet yksittäisonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
Yksittäisonnettomuuksien osuus henkilövahinko-onnettomuuksista (%)	MA	ELY	TK, LT
Yksittäisonnettomuuksien jakautuminen tieluokittain (kpl, %)	MA	ELY	TK, LT
Alkoholi-/sairaskohtaustapausten osuus heva-yksittäisonnettomuuksissa (%)	MA	ELY	TK, LT
Kuolemaan johtaneet ja henkilövahinkoon johtaneet kohtaamisonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
Kohtaamisonnettomuuksien osuus henkilövahinko-onnettomuuksista (%)	MA	ELY	TK, LT
Kohtaamisonnettomuuksien jakautuminen tieluokittain (kpl, %)	MA	ELY	TK, LT
Raskaan liikenteen osallisuus kohtaamisonnettomuuksissa (%)	MA	ELY	TK, LT
E4: Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuustilanne paranee			
Kävelyn ja pyöräilyn henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (kpl)	SE, MA	ELY	TK, LT
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus liikenneonnettomuuksien uhreista (%)	SE, MA	ELY	TK, LT
Kävelyn ja pyöräilyn henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ikäryhmittäin (%)	SE, MA	ELY	TK, LT
E5: Nuorten liikenneturvallisuustilanne paranee			
alle 15-vuotiaiden liikenneonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
15-17 vuotiaiden liikenneonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
18-24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
15-24-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksien osallisista vs. osuus väestöstä (riski)	MA	ELY	TK, LT
Mopo-onnettomuudet (kpl)	SE, MA	ELY	TK, LT
E6: Iäkkäiden liikenneturvallisuustilanne ei heikkene väestön ikääntymisestä huolimatta			
Yli 65-vuotiaiden liikenneonnettomuudet (kpl)	MA	ELY	TK, LT
Yli 65-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksien osallisista vs. osuus väestöstä (riski)	MA	ELY	TK, LT

Lyhenteiden selitteet:

KU = Kunta, SE = Seutu, MA = Maakunta, TRE = Tampere
 ELY = Pirkanmaan ELY-keskus
 TK = Tilastokeskus
 LT = Liikenneturva
 PP = Pirkanmaan Poliisi
 LP = Liikkuva Poliisi
 TKTT= Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus
 LITU = seutujen/kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat

LIITTEET

Liite 1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia

Liite 2. Liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset

Liite 3. Valtakunnallisia liikenneturvallisuustyön painotuksia

Liite 4. Paikallisia liikenneturvallisuustyön painotuksia

Liite 5. Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumin kokoonpano

Liite 1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia 1/4

Ilmastonmuutos

Ilmastonmuutoksen hillinnän merkitys yhdyskuntien kehittämistä ohjaavana tekijänä kasvaa jatkuvasti, kun kansainväliset tavoitteet ja sopimukset lisäävät tarvetta kasvihuonekaasupäästöjä vähentäville toimenpiteille. Ilmastonmuutoksen hillintä on, liikenneturvallisuuden ohella, tulevaisuuden liikennejärjestelmän suurimmista haasteista. Liikenneturvallisuus- ja ilmastotavoitteet tukevat toisiaan ja tavoitteita edistävät keinot ovat suurelta osin yhteneviä. Molempien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää nykyistä vastuullisempaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä, kestävämpää liikennemiskulttuuria ja yhdyskuntien autoriippuvaisuuden vähentämistä. Yhtälailla molempien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kokonaisvaltaista ajattelua ja toimintatapaa toimenpiteiden suunnitteluun sekä toimijoiden tehokasta yhteistyötä tavoitteiden ja keinojen yhteensovittamiseksi.

Ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumisen näkökulmasta haasteet ovat vähintäänkin yhtä suuret kuin ilmastonmuutoksen hillitse. Ilmastonmuutoksen vaatimat toimenpiteet koskettavat etenkin infrastruktuurin kestävyyttä ja häiriötilanteiden hallintaa sekä tiedottamista häiriöistä ja poikkeusjärjestelyistä. Ilmastonmuutoksen vaikutukset kohdistuvat koko liikennejärjestelmään, mutta niiden merkittävyys vaihtelee liikennemuodoittain. Tutkimusten mukaan liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi varautua ainakin seuraavanlaisiin muutoksiin:

- Keskilämpötilat nousevat, erityisesti talvien lämpötilat kohoavat (lämpötilojen vaihtelu nollan molemmin puolin lisää tiepäällysteisiin kohdistuvaa rasitusta ym.)
- Vuotuinen sademäärä kasvaa, rankkasadetulvien riski kasvaa (penger-sortumat, soratiet, kuivatuksen toimivuus ym.)
- Vesistöjen tulvimisriski kasvaa (sillat ym.)
- Kesät ovat kuivempia ja lämpimämpiä, pohjaveden pinta alenee (soratiet, hoito ja ylläpito)
- Lumipeitteen paksuus vähenee, talven pituus lyhenee, lyhytaikaisten lumisateiden voimakkuus kasvaa (hoito ja ylläpito, tieympäristön valaiseminen, heijastimien ja pyöräilijöiden valojen käyttö)
- Jääteiden ylläpitoedellytykset heikenevät
- Roudan väheneminen (alempi tieverkko, metsäautotiet ym.)
- Liukkaudentorjunnan tarve kasvaa, kun talvet leudontuvat
- Useiden säätekijöiden haitalliset yhdistelmät (sorateiden syyskelirikkoaika yleistyy ja jatkuu ym.)
- Ääri-ilmiöiden todennäköisyys kasvaa (tiedottaminen ja kunnossapito).

Liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollisuus

Liikenneturvallisuustyö on poikkihallinnollista ja koskettaa eri hallinnonaloja. Eri hallinnonaloilla on tehty erilaisia ohjelmia ja strategioita, joissa on kytkentöjä myös liikenneturvallisuuteen: mm. Ilmasto- ja energiapoliittisilla linjauksilla, Sisäisen turvallisuuden ohjelmassa, Valtakunnallinen alkoholi-ohjelma, Terveystieteen edistämisen politiikkaohjelma, Lasten, nuorten ja perheiden hyvinvoinnin edistämisen politiikkaohjelma sekä lapsi- ja nuorisopolitiikan, Opetushallituksen Kestävää kehitystä edistävän kasvatuksen ja koulutuksen strategia, jne.

Liite 1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia 2/4

Väestön kasvu ja yhdyskuntarakenteen muutokset

Väestön alueellaiset muutokset ja muuttoliike vaikuttavat väestön ja työpaikkojen alueellisiin painotuksiin, yhdyskuntarakenteeseen, kulkumuotojakaumaan, liikkumisen suuntautumiseen ja liikennesuoritteeseen. Liikennesuoritteiden määrä ja jakautuminen eri liikennemuotoihin puolestaan vaikuttaa onnettomuus- ja loukkaantumisriskien suuruuden ohella olennaisesti odotettavissa olevien onnettomuuksien sekä niiden seurauksien määrään ja laatuun.

Muuttovoittajakunnissa liikenne tulee lisääntymään autokannan ja autotihyden kasvun ja osaltaan myös työssäkäyntialueiden laajentumisen vuoksi. Muuttotappiollisissa kunnissa liikennesuorite sen sijaan saattaa laskea sekä väkiluvun pienenemisen että väestön ikääntymisen johdosta. Väestön muuttoliike vähentää myös liikkumista vähäliikenteisimmällä tieverkolla. Tutkimusten mukaan hajautuva yhdyskuntarakenne ja sen myötä tapahtuva liikenteen kasvu aiheuttaa liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne.

Myös matkustuskäyttäytymisessä saattaa tapahtua muutoksia väestön keskittyessä kasvukeskuksiin ja työssäkäyntialueiden laajentuessa. Muuttoliike kasvukeskuksiin voi lisätä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kilpailukykyä ja käyttäjämääriä, kun taas ympäryskuntiin suuntautuva muutto pidentää työmatkoja ja usein lisää henkilöauton käyttöä.

Väestörakenteen muutokset

Suomessa elinikä kasvaa ja syntyvyys pienenee, mikä aiheuttaa tuntevan väestömuutoksen. Väestön määrä kääntyy laskuun ja väestö vanhenee. Väestön ikääntymisessä on kyse sekä ikääntyneiden ihmisten määrän kasvusta että eri ikäryhmien suhteellisen koon muutoksesta.

Valtakunnallisesti tarkasteltuna iäkkäiden riski kuolla liikenteessä suhteessa omaan väestöosuuteensa on ikäryhmistä toiseksi suurin nuorten kuljettajien jälkeen. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä usein vakavampia kuin nuoremmilla. Ikääntyminen heikentää myös ihmisen toimintoja, esimerkiksi reagointi- ja huomiokykyä. Yli 65-vuotiaiden joukkoon kuuluu kuitenkin sekä hyvin aktiivisia ja hyväkuntoisia että huonokuntoisia ihmisiä. Väestön ikääntyessä korkeamman onnettomuusasteen ja suuremman loukkaantumisriskin omaavien iäkkäiden kuljettajien määrä liikenteessä lisääntyy joka tapauksessa merkittävästi. On myös arveltu, että tulevaisuudessa suurempi ikääntyneiden autoilijoiden ryhmä saattaa rauhoittaa liikenteen rytmiä.

Maahanmuutto tulee lisääntymään edelleen. Maahanmuuttajat ovat keskittyneet voimakkaasti suuriin kaupunkeihin. Maahanmuutto muuttaa samalla yhteiskuntaa niin, että kulttuurien, arvojen ja tapojen moninaisuus on jatkossa itsestään selvä osa suomalaista elämänmuotoa.

Liite 1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia 3/4

Talouden kehitys ja liikenteen kasvu

Yhdyskuntarakenteen muutosten ohella kansantalouden tila ja kehitys vaikuttavat erittäin vahvasti liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Liikenteen määrän kasvu on liikenneturvallisuudelle aina uhkatekijä, koska onnettomuudelle altistuksen määrä kasvaa. Se edellyttää, että jo nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Selvimmän talouden ja liikenteen kasvun yhteys näkyy voimakkaina nousu- ja laskukausina, jolloin sekä liikennesuorite että -käyttäytyminen muuttuvat. Talouskasvun ja hyvän työllisyystilanteen aikana elinkeinoelämän kuljetustarve lisääntyy ja kansalaisten kulutustarve kasvaa ja osa lisääntyvästä kulutuksesta kohdistuu myös liikennesektorille. Huonon talouskasvun aikana kehitys on päinvastainen. Myös kotitalouksien käytettävissä olevat tulot ja varallisuus kasvavat yleensä talouden kehityksen mukaisesti. Tulon ja varallisuuden kasvu on lisännyt autonomistusta, erityisesti toisen ja kolmannen auton hankintaa, ja autoriippuvaista elämäntapaa.

On kuitenkin tärkeä huomata, että suoritteen ja liikenneonnettomuuksien kehitys eivät kulje aivan käsi kädessä, mistä on esimerkkinä monien kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien olosuhteet, joissa tien tai ajanhetken liikenteen määrällä ei ole paljoa merkitystä tapahtumalle.

Ajoneuvokannan uudistuminen

Samaan aikaan kun ajoneuvokanta on kasvanut huomattavasti, ovat ajoneuvot itsessään kehittyneet paljon, esimerkiksi turvallisuus, ympäristöystävällisyys ja käyttömukavuus. Uudistumisen myötä autokannan rakenne muuttuu siten, että turvatyynyillä, mm. paremman sivutörmäyssuojan tarjoavilla turvakoreilla, luistonestojärjestelmillä, lukkiutumattomilla jarruilla ja muilla sekä aktiivista että passiivista turvallisuutta parantavilla ratkaisuilla varustettujen autojen osuus kasvaa.

Tulevaisuuden auto tarkkailee itseään, kuljettajaa ja ympäristöään, ja tulee aktiivisesti kuljettajaa. Auto havaitsee esimerkiksi edessä ajavat, sivulta lähestyvän kevyen liikenteen ja kuljettajan väsymyksen. Jos kuljettaja ei reagoi riittävän nopeasti liikenteen muuttuviin olosuhteisiin, voi auto tehdä itsenäisiäkin ratkaisuja. Toisaalta uusien autojen suorituskyky on edelleen kasvussa, mikä saattaa vaikuttaa kuljettajien liikennekäyttäytymiseen ja johtaa parantuneen turvallisuuden osittaiseen ulosmittaamiseen suurempina nopeuksina ja aggressiivisena ajotapana.

Samoin vanhemmat autot eivät poistu autokannasta samaan tahtiin, kun uusia tulee tilalle, vaan vanhat autot siirtyvät yleensä nuorille kuljettajille, mikä kasvattaa riskiä. Kuljettajien onnettomuusriski ja heidän käytössään olevien autojen turvallisuus eivät nykytilanteessa kohtaakaan parhaalla mahdollisella tavalla. Korkeimman onnettomuusasteen omaavat nuoret kuljettajat ajavat useimmiten vanhoilla autoilla. Korkean onnettomuusasteen lisäksi suuren loukkaantumisriskin omaavat iäkkäät kuljettajat taas ajavat yleensä hyväkuntoisilla, mutta keskimääräistä hieman pienemmillä autoilla. Keski-ikäiset, joiden onnettomuusaste on alhaisin, ajavat kaikkein turvallisimmilla autoilla.

Liite 1. Liikenneturvallisuuden toimintaympäristön muutoksia 4/4

Teknologian kehitys / Älyliikenne

Tieto-, viestintä- ja mittausteknologian nopea kehitys ja sen soveltaminen ajoneuvotekniikan, liikenteen ohjauksen ja tiedotuksen sekä valvonnan alueilla tuo lähitulevaisuudessa uusia mahdollisuuksia parantaa liikenteen turvallisuutta. Pitkällä tähtäimellä tekniikka antaa mahdollisuudet ajotehtävien automatisointiin ja kuljettajan virheiden vaikutusten eliminointiin. Liikenteen informaatiopalveluissa eli liikenteestä tai liikenneympäristöstä kerättävällä tiedolla sekä sen välittämisestä tienpitäjälle tai liikkujille on niin ikään odotettavissa uusia tieto- ja viestintätekniikan sovelluksia:

- Ajoneuvoteknisistä kuljettajan tukijärjestelmistä ovat pian laajassa käytössä ajovakauden ja -nopeuden hallintajärjestelmät ja turvavyömuistuttimet. Ajoneuvoihin liittyviä tulevaisuuden järjestelmiä ovat mm. kaistalla pysymisen tuki, este- ja törmäysvaroitukset, kuljettajan väsymisestä varoittavat laitteet, pimeänäköjärjestelmät, ajosuunnan mukaan säätyvät ajovalot ja sokean pisteen tarkkailu. Navigointilaitteet voivat puolestaan vähentää väärästä reitinvalinnasta aiheutuvia vaaratilanteita.
- Ajoneuvojen turvalaitteiden lisäksi tehokkaimpina keinoina turvallisuuden parantamiseksi liikenteessä nähdään järjestelmät ja laitteet, joilla hallitaan ajonopeuksia ja rajoitetaan ajamista ajokyvottomänä (esim. alkoholikko).
- Väyläjärjestelmiin liittyviä tekijöitä ovat mm. automaattinen hätäpuhelu eCall, olosuhdetieto anturiajoneuvoilla, ajantasainen liikennetiedotus, muuttuva liikenteen ohjaus, paikalliset varoitukset ja ylinopeusvaroitukset.
- Myös ajoneuvojen ja väyläinfrastruktuurin tiedonvaihto tulee lisääntymään. Älyteknologian avulla voidaan jakaa tehokkaasti tietoa myös liikkujien kesken sekä varoittaa ja ohjata kuljettajia oikeisiin valintoihin; esimerkkinä kelin mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset tai tasoristeystä lähestyvän maantieajoneuvon navigaattori, joka varoittaa lähestyvistä junista. Tulevaisuudessa langattomien tekniikoiden avulla siirrytään liikenteen opastukseen ja tiedotuksessa tienvarren informaatiotauluista ja liikennemerkkeistä ajoneuvokohtaiseen opastukseen. Älykkäitä liikenneteknologian keinoja voidaan hyödyntää myös vaarallisten aineiden kuljetusten seurantajärjestelmien kehittämisessä.
- Myös liikenteen sujuvoittamisella älyliikenteen teknologian keinoin voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Ajantasainen tiedotus parantaa mm. liikenteen turvallisuutta. Henkilöauton kuljettajille voidaan antaa ajantasaista tietoa ruuhkista, kelistä ja säästä internetin kautta ja autoihin. Tehokkaalla häiriön hallinnalla, hyödyntäen älykästä teknologiaa, voidaan vähentää poikkeustilanteiden haittoja.

Teknologian turvallisuutta parantava vaikutus ei kuitenkaan ole itsestäänselvyys sillä tulevaisuudessa liikkujien välinpitämättömyys ja lisääntynyt riskinotto saattavat kasvaa.

Liite2. Liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset

Onnettomuuskustannukset kuvaavat tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia. Niihin lukeutuvat aineelliset vahingot, taloudelliset menetykset ja uhrien aineettoman hyvinvoinnin menetykset. Onnettomuusriskejä alentavat hankkeet vähentävät tai lieventävät onnettomuuksia ja alentavat tieliikenteen onnettomuuskustannuksia.

Yksikköarvot on määritetty henkilövahinkojen tyyppitapauksille ja tilastollisesti tyypillisille yleisten teiden onnettomuustapauksille. Henkilövahingon yksikköarvot määritetään vammatyypeille ominaisten seuraamusten mukaisesti. Vakavuusastejakauma on seuraava: kuolema, pysyvä vamma, tilapäinen vaikea vamma, tilapäinen lievä vamma.

Kuolemaksi luetaan liikenneonnettomuudesta 30 vuorokauden sisällä kuollut uhri. Pysyvällä vammalla tarkoitetaan vakavaa halvausta tai muuta pysyvää vammaa (esimerkiksi raajan menetys). Tilapäisellä vaikealla vammalla tarkoitetaan pitkää hoitoa vaativia vammoja, jotka paranevat. Tilapäisellä lievällä vammalla tarkoitetaan vähällä hoidolla paranevia vammoja.

Onnettomuuskustannukset muodostuvat seuraavista tekijöistä:

- hallinnolliset kulut (tienpitäjä, pelastuslaitos, poliisi ja oikeuslaitos)
- ajoneuvovahingot
- sairaanhoitokulut (vakuutusjärjestelmän ulkopuolelle jäävät kulut)
- tuotannolliset menetykset (yksilön osuus bruttokansantuotteen muodostuksessa; ilman oman kulutuksen osuutta)
- inhimillisen hyvinvoinnin menetys (elämän menetys tai sen laadun pysyvä tai tilapäinen menetys).

Henkilövahinkojen ja erityyppisten onnettomuuksien yksikköarvot (Liikenneviraston ohjeita 21/2010, Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010).

Taulukko 6. Henkilövahinkojen ja eri onnettomuustyyppien yksikköarvot 2010.

Henkilövahinkojen yksikköarvot	Euroa
Kuolema	1 919 000
Pysyvä vamma	1 079 000
Vaikea tilapäinen vamma	248 000
Lievä tilapäinen vamma	49 000
Tilapäinen vamma keskimäärin	148 000
Keskimääräinen (ei kuolemaan johtanut) vamma	241 000
Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot	Euroa
Kuolemaan johtanut onnettomuus	2 364 000
Vammautumiseen johtanut onnettomuus	351 000
Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin	493 000
Omaisuuksivahinko-onnettomuus, vähäisempi ajoneuvovaurio	2 950
Tieliikenneonnettomuus keskimäärin	120 000

Liite3. Valtakunnallisia tavoitteita ja reunaehtoja 1/2

VALTAKUNNALLISEN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN 2011–2014 TAUSTA-ASIAKIRJA

Tausta-asiakirjassa on esitetty seuraavat tapahtuneesta turvallisuuskehityksestä nähtävissä olevat tärkeät painopistealueet:

- **Maanteiden liikenneturvallisuuden parantaminen**
 - kohtaamisonnettomuudet, suistumisonnettomuudet, raskaan liikenteen osallisuus onnettomuuksissa
- **Taajamien liikenneturvallisuus**
 - mopoliikenne, iäkkäät tienkäyttäjät, suistumisonnettomuudet, liittymien turvallisuus, risteävät ajosuunnat (iäkkäät, polkupyörät)
- **Rattijuopumus**
 - rattijuoppojen aiheuttamien tieliikennekuolemien määrä on kasvanut
- **Ylinopeudet**
 - ylinopeutta ajaminen edelleen yleistä (etenkin raskasliikenne) ja kolmasosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtunut ylinopeuden johdosta
- **Turvalaitteiden käyttö**
 - turvalaitteiden käyttöasteen nostamisella voitaisiin säästyä kymmeniltä tieliikenteen uhreilta
- **Moottoripyörät**
 - henkilövahingot kasvaneet 45 % viimeisen kymmenen vuoden aikana
- **Nuorten liikenneturvallisuus**
 - ikäryhmän kokoon nähden nuoret yliedustettuina tilastoissa, heikko liikennekäyttäytyminen (paljon riskinottoa), nuoret autokuskit ja mopoilijat riskiryhmänä
- **Iäkkäiden liikenneturvallisuus**
 - korkea kuolemanriski selvästi koko väestöä korkeampi, iäkkäiden osuus väestöstä tulee edelleen kasvamaan, ongelmana risteävät ajosuunnat ja jalankulkijaonnettomuudet

LIIKENNEVIRASTON PTS 2035

- **Yleistavoitteet ja visio**
 - Meri- ja rautatieliikenteessä tapahdu kuolemaan johtavia tai ympäristöä vahingoittavia onnettomuuksia.
 - Tieliikenteessä vähennetään kuolemien määrää siten, että vuosittain menehtyvien ihmisten lukumäärä on alle sata vuoteen 2025 mennessä.
 - Pitkällä tähtäimellä tieliikenteen turvallisuustyö perustuu vahvasti ns. nollavision periaatteeseen: liikennejärjestelmä tulee suunnitella niin, että ihmisiä ei kuole tai vakavasti loukkaannu liikenteessä.

Liite3. Valtakunnallisia tavoitteita ja reunaehdoja 2/2

- **Onnettomuuksia vähennetään yhteistyössä muiden kanssa:**
 - käyttämällä tehokkaita keinoja vakavimpien onnettomuuksien estämiseen mm. tieliikenteessä vastakkaisten ajosuuntien erottaminen ja uusimalla suunnittelulähtökohtia turvallisuutta painottavaksi
 - edistämällä turvallisuusmyönteistä ja vastuullista asenneilmapiiriä niin yksittäisten liikkujien kuin liikenteessä toimivien yritysten ja organisaatioiden keskuudessa
 - osallistumalla onnettomuuksia ehkäisevien ja niiden seurauksia lieventävien älyliikenteen ratkaisujen kehittämiseen (ml. liikenteen automaattinen valvonta)
 - kehittämällä rautatieliikenteen turvajärjestelmiä ja poistamalla tasoristeyksiä
 - kehittämällä meriliikenteen aluspalveluita ja väylänpidon toimia hyödyntäen uutta teknologiaa
 - edistämällä sellaista alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystä, joka vähentää ajoneuvosuoritetta sekä tukee liikkumisen ja kuljettamisen siirtymistä turvallisiin kulkutapoihin.

LIIKKENEPOLIITTINEN SELONTEKO

Liikenneturvallisuuden tavoitetilaksi vuodelle 2020 on asetettu se, että liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain alle 150 ihmistä ja että turvallisuuden poikkihallinnollinen yhteistyö toimii hyvin. Selonteossa linjataan liikenneturvallisuustyötä mm. seuraavasti:

- Lisätään panostusta turvallisuustyöhön hallituksen kesällä 2006 tekemässä periaatepäätöksessä asetetun liikennekuolemien vähennemistavoitteen saavuttamiseksi.
- Jatketaan tehokkaiden toimenpiteiden toteuttamista keskeisten turvallisuusongelmien torjumiseksi, kuten rattijuopumus, sääntöjen noudattamattomuus, turvalaitteiden käyttämättömyys, ylinopeudet ja suojaamattoman liikenteen turvattomuus.
- Liikenneturvallisuustyössä kiinnitetään erityishuomio ikäihmisten, lasten ja liikuntaesteisten liikkumiseen.
- Vaalikaudella teemahankerahoitusta kohdennetaan muun muassa pääteiden turvallisuuden parantamiseen (keskikaideohjelma).
- Uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti muun muassa lisäämällä liikennevalvontateknologian käyttöä ja mahdollistamalla kuntien osallistuminen valvontatyöhön sekä edistämällä liikenteen turvallisuusjärjestelmien käyttöönottoa.
- Tie- ja liikennelympäristöä koskeviin hankkeisiin liitetään kattava turvallisuuden arviointi.
- Ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa vahvistetaan uudet vaatimukset mopon kuljettamiselle.
- Liikenneturvallisuusalan poikkihallinnollista yhteistyötä tiivistetään ja koordinoitua parannetaan resurssien käytön tehostamiseksi.

Liite 4. Seudullisia tavoitteita 1/2

Alue/seutu	Tavoitteet/painotukset
Tampereen ”ym- päristökuunnat 2010: Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Vesilah- ti, Ylöjärvi	Pitkän aikavälin tavoitteet: - Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen (kuvattu määrällinen vähentämistavoite vuoteen 2025) - Liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun - Ajonopeuksien hillitseminen - Turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen - Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen - Jatkuvan kasvatus-, koulutus- ja tiedotustyön ylläpitäminen tai käynnistäminen Painopistealueet vuosille 2010–2011: - Turvallisen koulumatkan varmistaminen - Turvallinen liikkuminen mopoilla ja mopautoilla - Heijastimen ja pyöräilykypärän ja valojen käytön edistäminen - Liikennejärjestelyiden parantamistoimenpiteiden toteuttamisen aloittaminen
Lounais- Pirkanmaa 2008: Mouhijärvi, Pun- kalaidun, Vam- mala, Äetsä	- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen (kuvattu määrällinen vähentämistavoite vuoteen 2025) - Ajonopeuksien hillitseminen - Turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen, varsinkin nuorten keskuudessa - Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen - Liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun - Jatkuvan kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön ylläpitäminen - Hallintokuntien ja sidosryhmien välisen liikenneturvallisuus-työn parantaminen seudulla; seudullinen yhteistyö - Ikäihmisten turvallisen liikenneympäristön kehittäminen
Ylä-Pirkanmaa 2007: Juupajoki, Kuru, Mänttä, Orivesi, Ruovesi, Vilppula, Virrat	- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen alle maan keskimääräisen tason (asetettu määrällinen vähentämistavoite vuoteen 2015) - Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen - Ajonopeuksien hillitseminen - Turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen - Kasvatus-, valistus ja tiedotustyön arvostuksen lisääminen - Jatkuvan kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön käynnistäminen - Liikennejärjestelyjen toteuttaminen toimenpideohjelman mukaisesti
Kaakkois- Pirkanmaa 2006: Kuhmalahti, Luo- pioinen, Pälkäne, Kangasala (Sa- halahti)	- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen (asetettu määrällinen vähentämistavoite vuoteen 2015) - Liikenneturvallisuustyön organisointi kaikissa hallintokunnissa sekä jatkuvan seudullisen toiminnan käynnistäminen - Turvallisuuden käytön lisääminen, liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden tienkäyttäjien parempi huomioon ottaminen - Turvallisuutta lisäävien liikennejärjestelyiden toteuttaminen - Koulumatkojen, -kyytien ja -ympäristön turvallisuuden parantaminen - Liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun - Liikenneturvallisuustyön arvostuksen lisääminen toiminnassa ja päätöksenteossa - Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen: valmius, laitteet ja hoito

Liite 4. Seudullisia tavoitteita 2/2

Alue/seutu	Tavoitteet/painotukset
Luoteis-Pirkanmaa 2004: Hämeenkyrö, Kihniö, Parkano, Viljakkala	- Liikennekuolemien määrän laskeminen maan keskimääräiselle tasolle tai sen alle (kuvattu tarkka määrällinen vähenemistavoite) - Vuonna 2010 seudulla tapahtuu henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kolmannes nykyistä vähemmän - Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen ja seurausten lieventäminen erityisesti valtiolla 3 - Kanssaliikkujien huomioiminen - Liikennesääntöjen noudattaminen nykyistä parempaa Huom! Lisäksi kunnille kuvattu omat tarkennetut päätavoitteet
Etelä-Pirkanmaa 2007: Akaa, Kylmäkoski, Urjala, Valkeakoski	Suunnitelmassa ei ole asetettu omia tavoitteita vaan viitattu valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan ja Länsi-Suomen läänin suunnitelmaan.
Tampereen kaupunki 2008	ks. kuva alla

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus

Tavoite: Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi

Tavoite: Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi

Viestintä, valvonta ja pelastus

Tavoite: Turvallinen liikennekäyttäytyminen

- tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso
- tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikennesääntöjä ja suotuisa asenne liikenneturvallisuuteen
- korkea liikennesääntöjen rikkojien kokema kiinnijoutumisriski

Tavoite: Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen

- riittävä pelastusvalmius onnettomuusuhreille



Tienpito ja yhdyskuntarakenne

Tavoite: Turvallinen liikenneympäristö

- turvallinen ja looginen liikkumisympäristö
- liikenneväylien hyvä kunto
- turvallisuutta edistävä liikenteen hallinta

Tavoite: Liikkumistarpeen kasvun ehkäisy

- asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen järkevä sijoittelu

Tavoite: Liikkumiseen valitaan kulloiseenkin matkaan tarkoitukseen ja määränpäähän

- turvallisuustavoitteita täyttävä kulkumuoto
- joukkoliikenteen toimintakyvyn ja laadun parantaminen

Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen

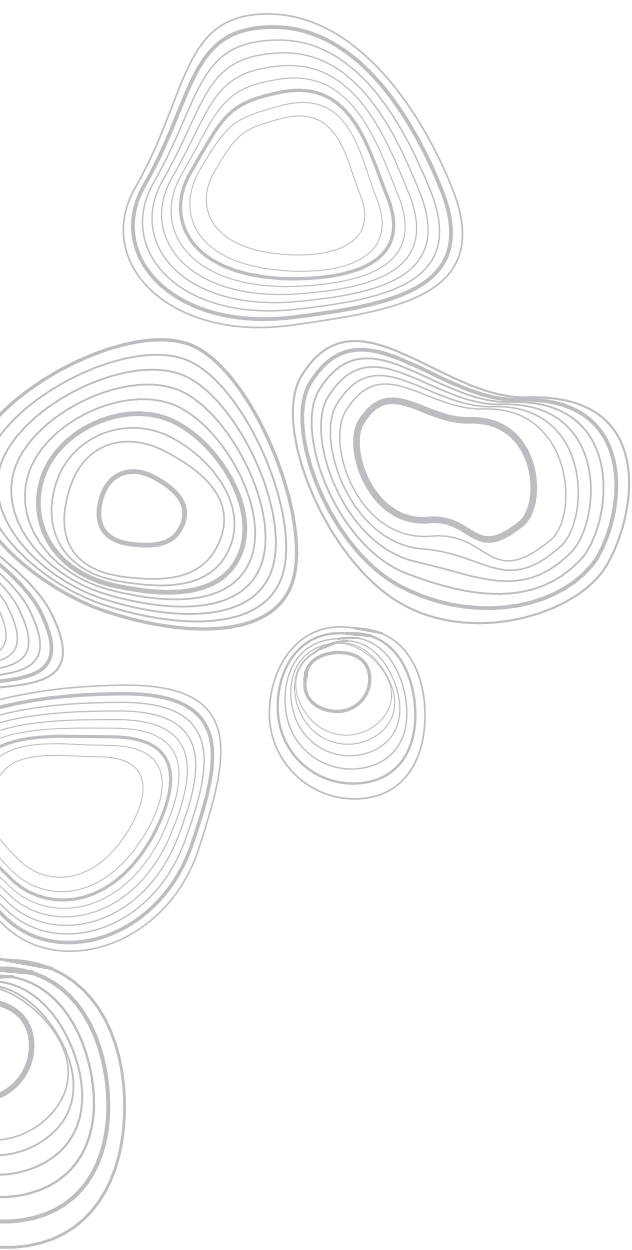
Tavoite: Liikenneturvallisuustyö organisoitu kunnassa sekä -toiminta jatkuvaa ja aktiivista

Tavoite: Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa

Tavoite: Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin

Liite 5. Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumin kokoonpano (tilanne 17.5.2011)

Organisaatio	Varsinainen edustaja
Linja-autoliitto	Aluepäällikkö Tuomo Kojo
Suomen riistakeskus, Pohjois-Häme	Vs. riistapäällikkö Marko Mikkola
Pälkäneen kunta	Tekninen johtaja Hanna-Kaisa Lahtisalmi
Tampereen kaupunki	Suunnittelupäällikkö Ari Vandell
ELY, Y-vastuualue	Ylitarkastaja Pekka Kinanen
Suomen liikenneliitto	Puheenjohtaja Kirsikka Siik
Satakunnan lennosto	Kapteeni Jukka Alamäki
TAO, liikennekoulutus	Koulutuslajohtaja Helena Koskinen
Mänttä-Vilppulan kaupunki	Tekninen johtaja Erkki Viitanen
AVI, peruspalvelut	Sosiaali- ja terveystieteiden johtaja Marjatta Aittolahti
TTY, tiedonhall. ja logistiikka	DI Markus Pöllänen
Pirkanmaan hätäkeskus	Hätäkeskusjohtaja Jouko Rytönen
Tampereen aluepelastuslaitos	Pelastuspäällikkö Esko Kautto
Autoliitto	Kunniapuheenjohtaja Matti J. Mäkelä
Autokoulu City	Arto Grönroos
Rahtarit ry	Jussi Mikkola
SKAL, Sisä-Suomi	Kuljetusyrityksiä, SKAL:n hallituksen jäsen Aimo Pirttijärvi
Hämeen taksiryhmittäjät / Tampereen aluetak- si	Markku Kujanpää
Trafi	Kari Alppivuori
Pirkanmaan liitto	Johanna Järvinen
ELY L, Juha Sammallahdi	Juha Sammallahdi
ELY L, Suvi Vainio	Suvi Vainio



PIRKANMAAN LIITTO

Nalkalankatu 12, PL 76, 33201 Tampere

Puh. (03) 248 1111 (vaihde.), faksi (03) 248 1250

pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi

www.pirkanmaa.fi