

“KUNTIEN LIIKENNE- TURVALLISUUSTYÖN KÄYTÄNNÖN OHJEET”

Ohjeistus kalvosarjan käyttäjille

1. LIIKENNETURVALLISUUS VALTAKUNNALLISELLA TASOLLA

Liikenneturvallisuustyön käynnistäminen kunnissa

- Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain n. 400 henkilöä
=> jos jokaisissa haudojaisissa käy 50 omaista tai läheistä, vuosittain 20 000 suomalaista osallistuu liikenneonnettomuuden uhrin surujuhlaan
- n. 9 000 loukkaantuu liikenneonnettomuuksissa vuosittain
=> läänin vuonna syntyneistä lapsista joka 6. loukkaantuu liikenteessä elämänsä aikana
- joka neljäs 10-14 vuotias kuolleista kuolee liikenteessä
- liikenteessä kuoleminen on 8 kertaa todennäköisempää kuin kuoleminen työpääturmaan
- onnettomuuskustannukset keskimäärin henkilövahinkoon johtanut onnettomuus

TAVOITTEIDEN ASETTELU

Liikenneturvallisuustyön käynnistäminen kunnissa

muuksien vähentämistavoitteet

välin tavoitteet (~ 10 vuotta)
onnettomuuksien vähentämistavoitteet pohjautuvat unnan ja tavoitteisiin sekä onnettomuus-tietoihin.

toteutumista tulee seurata 3-5 vuoden välein ja tarkistaa arviota sekä toimintasuunnitelmaa

välillä tavoitteet (~ 5 vuotta)
välillä tavoitteet (1-4 kpl)
tavoitteet pohjautuvat tilin tilapäisiin toteuttamiseen

toimintasuunnitelmien toteutumista voidaan seurata, tarkkaillaen käytäntöjä ja toimintatavoitteita, ja toteutuneita tapauksia on helpottaa, jos tiedetään lähtötaso (käyttöraaste)

6.1 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ALOITUSVAIHEET JA AIKATAULU, ESIMERKKI

Liikenneturvallisuustyön käynnistäminen kunnissa

TYÖN KÄYNNISTÄMINEN

1. KOKOUS
• Työn käynnistäminen
• tavoitteet
• raportointi ja seuranta

2. KOKOUS
• tilin arvio, seuranta, tiedot ja raportointi
• tavoitteet
• raportointi ja seuranta

3.-4. KOKOUS
• tilin arvio, seuranta, tiedot ja raportointi
• tavoitteet
• raportointi ja seuranta

5. KOKOUS
• raportointi ja seuranta

TOTEUTUS

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN ALOITUSVAIHEET JA AIKATAULU, ESIMERKKI

LIKENNETURVA
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen

KUNTA
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen

LIKENNEKOULOT
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen

KIINTEISTÖT
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen

JÄRJESTÖT JA KERHOT
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen
• liikenneturvavälineiden käytön lisääminen

2002

**“Kuntien liikenneturvallisuustyön
käytännön ohjeet”
Ohjeistus kalvosarjan käyttäjille**

ALKUSANAT

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on asetettu valtioneuvoston periaatepäätöksellä liikennepolitiikan ensisijaiseksi tavoitteeksi. Pitkän aikavälin visio mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Haastavaan tavoitteeseen pääseminen edellyttää aktiivista liikenneturvallisuuustyötä sekä kunnissa että muissa liikenneturvallisuuustyötä tekevissä organisaatioissa sekä laajaa yhteistyötä ja sitoutumista yhteiseen tavoitteeseen.

Kuntien liikenneturvallisuuustyön tehostamisen avuksi on vuonna 1999 laadittu "Opas kuntien liikenneturvallisuuustyöhön". Opas toimii yleiskatsauksena kuntien liikenneturvallisuuustyön muodoista ja mahdollisuuksista sekä toisaalta käsikirjana liikenneturvallisuuustyön aikana. Opas sisältää ohjeita ja esimerkkejä turvallisemman liikennenympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen.

Tässä työssä on ollut tavoitteena laatia kalvosarja avuksi kuntien liikenneturvallisuuustyön käynnistämiseen ja liikenneturvallisuuussuunnitelman laatimiseen liittyvissä käytännön kysymyksissä. Pääpaino on liikenneturvallisuuustyön organisoinnissa. Kalvosarjaa voidaan käyttää esiteltäessä kunnan liikenneturvallisuuussuunnitelman laatimisprosessia. Kalvoilla on kuvattu liikenneturvallisuuustyön organisointimahdollisuudet, liikenneturvallisuuussuunnitelman laatimisen eri työvaiheet sekä suunnitelman laatimisen jälkeen tarpeellinen seuranta ja tiedotus. Kalvosarjan laatiminen toteutettiin Liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamana kuntakannustinhankkeena. Kalvosarjan kanssa on laadittu samanaikaisesti Kajaanin liikenneturvallisuuussuunnitelma, jota on käytetty kalvoilla esimerkkinä.

Suunnittelutyötä ohjaavaan ryhmään ovat kuuluneet:

Raimo Voutilainen (pj)	Kajaanin kaupunki
Annikki Aitoaho	"
Tarja Jääskeläinen	Tiehallinto, Oulun tiepiiri
Rainer Kinisjärvi	Liikenneturva
Tapani Rossi	Oulun lääninhallitus
Leo Oja	"
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö

Konsulttina on toiminut SCC Viatek Länsi-Suomi, jossa työhön ovat osallistuneet FM Teemu Kinnunen, DI Christel Kautiala ja DI Katja Seimelä.

Kajaanissa 11.2.2002

SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat

1	KALVOSARJAN TARKOITUS	9
2	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET JA PERUSTEET (kalvot 1-3)	11
3	KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI (kalvot 4-5)	14
4	KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN SISÄLTÖ (kalvot 6-9)	18
5	LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN TIEDOTUS, SEURANTA JA RAPORTOINTI (kalvot 10-13)	22

1 KALVOSARJAN TARKOITUS

Liikenneturvallisuustyö jakautuu liikenneympäristön parantamiseen tähtäävien fyysisten toimenpiteiden suunnitteluun ja rakentamiseen sekä tienkäyttäjien turvalliseen käyttäytymisen tähtäävään liikennekasvatukseen. Fyysisten toimenpiteiden suunnittelusta on tarjolla useita oppaita, joten tässä kalvosarjassa niitä ei erityisemmin esitellä. Sen sijaan keskitytään hallintokunnissa tapahtuvan liikennekasvatustyön käynnistämiseen liittyviin käytännön kysymyksiin.

Liikenneturvallisuustyön aloittaminen on usein kunnissa hidasta ja siirtyy muiden rutiinitöiden alta tuonnemmaksi. Kalvosarjan avulla on tarkoitus herättää kuulijan mielenkiinto liikenneturvallisuustyön tarpeellisuutta kohtaan ja kertoa kuinka pienetkin asiat vaikuttavat kokonaisuutta parantavasti. Kalvosarja on avuksi erityisesti työn alkuvaiheissa, mutta esimerkeistä voi olla apua myös myöhemmin tulevien vuosien toimintasuunnitelmia laadittaessa. Tavoitteena on ollut kerätä yhteen konkreettisia esimerkkejä liikenneturvallisuustyön sisällystä, joita voidaan soveltaa kunnassa tarpeiden mukaan.

Kalvosarjan tavoitteena on vastata kuulijan kysymyksiin miksi, mitä ja miten?

Kalvosarjaa voidaan käyttää

- perusteltaessa liikenneturvallisuustyön tarvetta ja työn edellyttämiä lisäresursseja,
- esiteltäessä kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisprosessia tai sisältöä,
- sitoutettaessa koko henkilöstö osallistumaan omalla panoksellaan liikenneturvallisuustyöhön ja
- apuna kuntien liikenneturvallisuustyön käynnistämiseen ja liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen liittyvissä käytännön kysymyksissä.

Kohderyhmänä voivat olla päättäjät, luottamushenkilöt tai liikenneturvallisuustyöhön osallistuvat henkilöt. Kohderyhmän mukaan voidaan valita tarkkuustaso, jolla asioita esitellään. Kalvosarjaan kuuluu 13 pääkalvoa, joilla esitellään yleisen tason linjauksia ja toiminnan periaatteita. Täydentävillä alakalvoilla esitetään yksityiskohtaisia esimerkkejä työn sisältömahdollisuuksista. Kalvosarja on jaettu aihealueittain neljään osaan:

- Ensimmäisessä osassa kerrotaan valtakunnallisista tavoitteista, joihin kunnan liikenneturvallisuustyö perustuu, sekä esitetään liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuuksia ja eri organisaatioiden vaikutusmahdollisuuksia. (Kalvot 1-3)
- Toisessa osassa keskitytään liikenneturvallisuustyön käynnistämävaiheeseen liittyviin asioihin, lähinnä työn organisointiin sekä työryhmien ja vastuuhenkilöiden tehtäviin. (Kalvot 4-5)

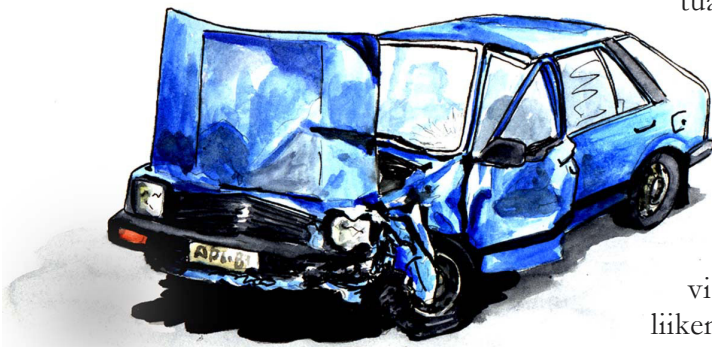
- Kolmannessa osassa käydään läpi liikenneturvallisuustyön eri vaiheiden sisältö. Tässä osassa esitellään eri kuntien suunnitelmista kerättyjä konkreettisia esimerkkejä, mitä työ voi pitää sisällään. (Kalvot 6-9)
- Viimeiseksi käydään läpi suunnitelman tiedotukseen, seurantaan ja raportointiin liittyviä asioita. Tavoitteena on suunnitelman valmistumisen jälkeen saada liikenneturvallisuustyö jatkumaan osana normaaleja päivittäisiä rutiinitöitä. (Kalvot 10-13)

Tässä raportissa annetaan vinkkejä kalvojen käyttäjälle kuhunkin asiakokonaisuuteen olennaisesti liittyvistä asioista, jotka voi tuoda esille kalvoja näytettäessä.

2 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET JA PERUSTEET (kalvot 1-3)

Liikenneturvallisuusvisio

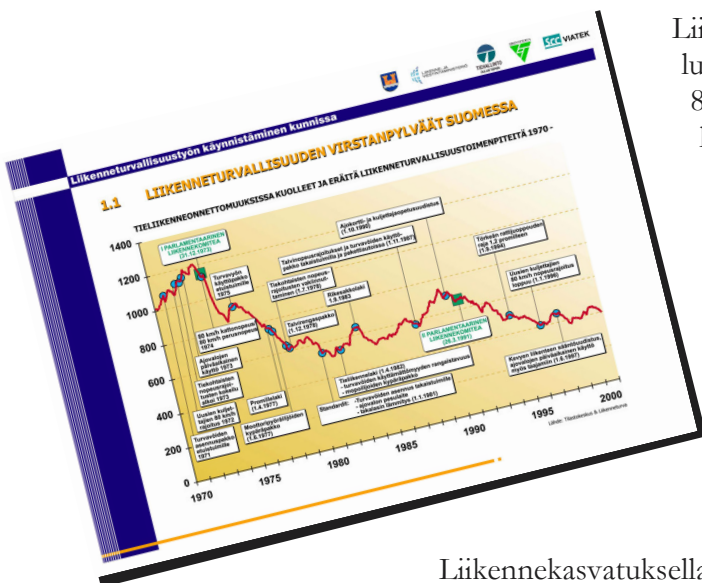
Valtioneuvoston periaatepäätöksellä on vuonna 2001 hyväksytty Suomelle pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuustavoitteena on, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrä on oltava alle 250.



"Kenenkään läheiseni ei tarvitse joutua liikenneonnettomuuden uhriksi"

Nykyisin liikenteessä kuolee noin 400 henkilöä vuodessa ja loukkaantuu 9 000. Noin puolet kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kuntien katuverkolla. Liikenneturvallisuusvisio toteutuminen edellyttääkin kunnilta aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa aktiivisella liikenneturvallisuustyöllä



Liikenneturvallisuustilanne on kehittynyt myönteisesti 70-luvulta lähtien, vaikka liikenteen määrä on kasvanut. 70- ja 80-luvuilla tehtiin paljon valtakunnallisia päätöksiä, joilla liikenneturvallisuutta voitiin merkittävästi parantaa (mm. perusnopeus 80 km/h, turvavyön käyttöpakko ja mo-poliijoiden kypäräpakko). 90-luvulla onnettomuuksien määrän lasku näyttää pysähtyneen ja liikenneturvallisuustyöhön on pyritty etsimään uusia keinoja.

Liikenneturvallisuustavoitteisiin ei päästä ainoastaan liikenneympäristöä parantamalla vaan liikenneturvallisuustyössä fyysisten toimenpiteiden ohella painopisteen tulisi olla liikennekasvatustyössä.

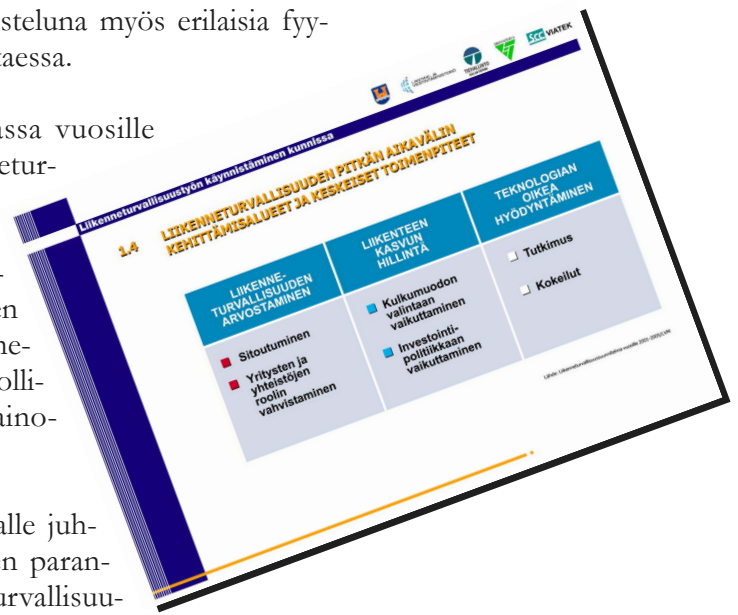
Liikennekasvatuksella pyritään vaikuttamaan tienkäyttäjien asenteisiin ja arvostuksiin sekä muokkaamaan käyttäytymistä liikenneturvallisempaan suuntaan. Liikennekasvatuksessa tulevaisuuden merkitys korostuu ja tärkeimpiä kohderyhmiä ovat lapset ja nuoret. Liikennekasvatuksen rooli korostuu juu-

ri kouluissa ja päiväkodeissa. Nykyisten kuljettajien käyttäytymiseen pyritään vaikuttamaan erilaisten turvalaitteiden käyttöön liittyvin määräyksin ja selvittämällä promillerajan laskemista. Iäkkäiden määrä on voimakkaimmassa kasvussa. Tämän ikäryhmän pysyminen liikenteessä on heidän itsensä kannalta tärkeää, mutta edellyttää heidän kanssaan työskentelevältä henkilökunnalta osaamista neuvonnassa ja ajokunnon arvioinnissa.

Kuljettajien tietoisuutta nopeuden vaikutuksesta mahdollisen onnettomuuden seurauksiin ja törmäysnopeuteen voidaan parantaa mm. tiedottamalla tutkimustuloksista. Törmäysnopeuskäyrää voisi käyttää perusteluna myös erilaisia fyysisiä ajonopeuden rajoittamistoimenpiteitä toteutettaessa.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 keskeisiä tavoitteita on parantaa liikenneturvallisuuden arvostusta mm. sisällyttämällä liikenneturvallisuus osaksi laatujärjestelmiä, parantamalla suunnittelijoiden tietopohjaa ja lisäämällä työhön käytettäviä resursseja. Myös yhteistyöverkoston luominen ja eri organisaatioiden täydellinen sitoutuminen liikenneturvallisuustyöhön parantavat työn tekemisen mahdollisuuksia ja liikenneturvallisuustyö saa enemmän painoarvoa julkisuudessa.

Liikenneturvallisuus arvostetaan usein varsin korkealle juhlapuheissa, mutta käytännössä liikenneturvallisuuden parantaminen jää muiden tarpeiden jalkoihin. Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävillä toimenpiteillä on usein muitakin vaikutuksia, jotka on syytä tuoda esille ja siten auttaa asioiden eteenpäin menoa muillakin perusteilla. Ympäristönäkökohdat ovat olleet viimeaikoina korkealle arvostettuja joten ympäristön huomioonottaminen suunnittelussa on parantunut merkittävästi. Henkilökohtainen mukavuus sekä matkanteon vaivattomuus ja sujuvuus ovat myös hyviä myyntivaltteja, joilla useita toimenpiteitä voidaan perustella. Toimiva ja turvallinen liikennenympäristö asuinalueella parantaa asuinalueen viihtyisyyttä ja arvostusta.



Liikenneturvallisuustyötä tekevät tahot

Liikenneturvallisuustyötä tehdään kaikilla julkishallinnon tasoilla sekä lukuisissa muissa organisaatioissa. Olennaista on havaita, ettei mikään taho ole yksin vastuussa liikenneturvallisuustyöstä vaan liikenneturvallisuuden parantaminen on yhteinen asia.

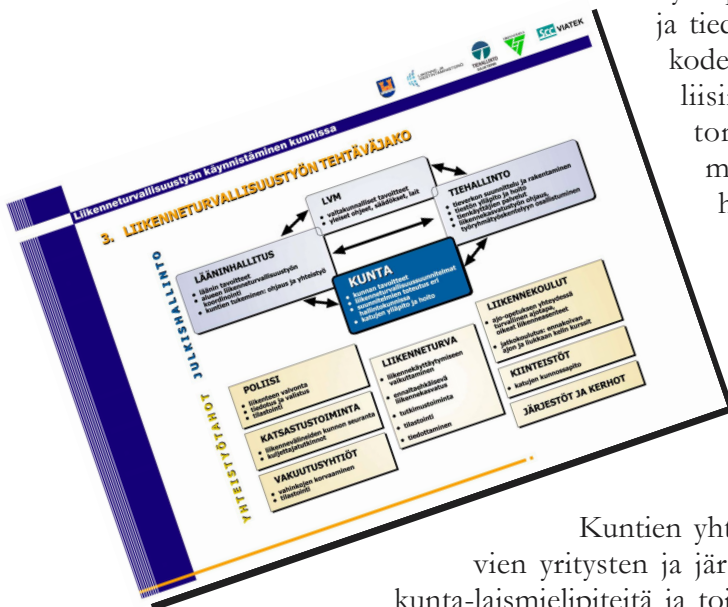
Periaatepäätöksen mukaan liikenneturvallisuuustyöhön tulisi varata aiempaa enemmän resursseja niin valtionhallinnossa kuin kunnallishallinnossakin. Läänin rooli liikenneturvallisuuustyössä on motivoida ja tukea kuntien liikenneturvallisuuustyötä. Kuntien tulee asettaa tavoitteeksi ajantasaisen liikenneturvallisuuussuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen eri sektoreiden yhteistyönä. Liikenneturvallisuuuden tulee myös olla osa kuntien laatu- ja suunnittelujärjestelmiä. Kunnilla, Tiehallinnolla ja kiinteistöillä on myös liikenneverkon ylläpitäjänä vastuu liikenneverkon kunnossapidosta ja hoidosta.

Yhteistyöverkoston voi kuulua hyvin erilaisia organisaatioita paikallisten painotusten mukaan. Liikenneturva on luonnollinen yhteistyötaho liikennekasvatustyössä materiaalin ja koulutusavun tarjoajana. Liikenneturvasta voidaan pyytää edustaja kouluttamaan eri henkilökuntaryhmiä esim. opettajia, päivähoidon henkilökuntaa jne. Myös erilaisten kampanjoiden ja tapahtumien ideoinnissa Liikenneturvalta saa tarpeellista apua. Kunnassa tehdyistä toimenpiteistä ja ideoista voi tiedottaa muiden kuntien liikennesuunnittelijoille esim. Liikenneturvan julkaiseman Liikennevilkku-lehden kautta.

Liikennekasvatuksessa yhteistyötä voi tehdä myös liikennekoulujen kanssa. Liikenneopettajien tietotaitoa voidaan hyödyntää ja pyytää heitä vierailemaan esim. lukioissa ja ammattikouluissa. Tavoitteina on vaikuttaa uusien kuljettajien asenteisiin.

Myös poliisilla on merkittävä rooli liikennekasvatuksessa ja tiedotuksessa. Poliiseja voi pyytää vierailemaan päiväkodeissa, kouluissa ja ikäihmisten kerhoissa. Toisaalta poliisin tehtäviin kuuluu liikenteen valvonta ja onnettomuustilastointi. Onnettomuustilastointia tekevät myös vakuutusyhtiöt. Onnettomuuksien maksumiehenä toimiville vakuutusyhtiöille liikenneonnettomuuksien vähentäminen on erittäin vahvasti intresseissä ja siten he tahollaan pitävät turvallista liikumista ja turvalaitteiden käytön merkitystä esillä. Vakuutusyhtiöillä on erilaisia havaintolaitteita, kuten kolarikelkka, joilla voi messuilla ja tapahtumissa demonstroida turvalaitteiden käytön hyötyjä jarrutusilanteessa.

Kuntien yhteistyöverkoston voi laajentaa paikallisesti merkittävien yritysten ja järjestöjen suuntaan. Sieltä voi tulla esiin arvokkaita kunta-laismielipiteitä ja toisaalta tiettyjen ryhmien esimerkillä voidaan parantaa turvallisuutta. Liikenneturvallisuuksiasiat ja erityisesti työmatkat sekä liikkuminen oman yrityksen lähistöllä voidaan liittää työsuojeluun ja näin laajemminkin vaikuttaa työikäisten turvallisuuteen.



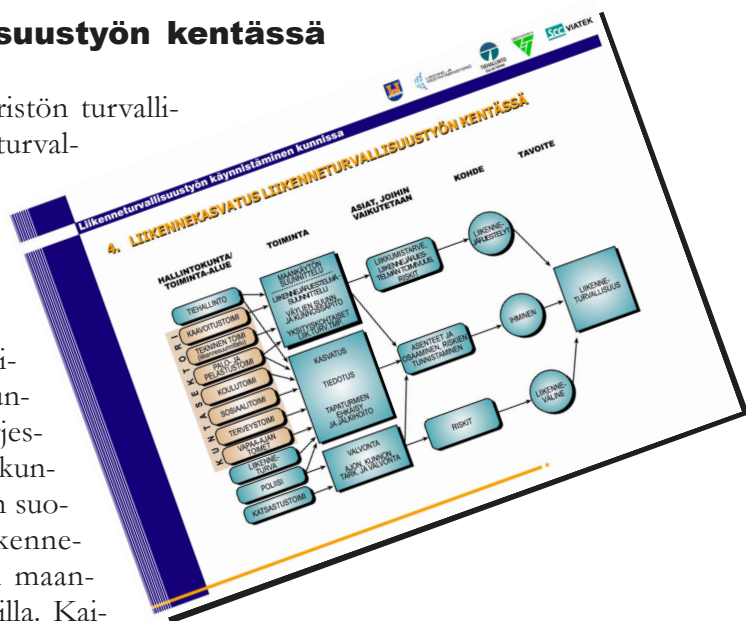
3 KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI (kalvot 4-5)

Liikennekasvatus liikenneturvallisuustyön kentässä

Liikenneturvallisuus muodostuu liikenneympäristön turvallisuudesta, käytössä olevien liikennevälineiden turvallisuudesta sekä tienkäyttäjän tekemistä ratkaisuista ja käyttäytymisestä. Tienkäyttäjällä käsitetään kaikki liikenteessä liikkuvat eli sekä autoilijat, pyöräilijät että jalankulkijat.

Liikenneympäristön turvallisuuteen voidaan vaikuttaa liikkumistarvetta vähentämällä sekä suunnittelemalla ja toteuttamalla toimiva liikennejärjestelmä. Liikenteen kasvun hillintä on eräs valtakunnallisista tavoitteista ja tukee samalla ympäristön suojelun ja kestävän kehityksen periaatteita. Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikutetaan eniten maankäytöllisillä ratkaisuilla ja toimintojen sijoitteluilla. Kaikissa suunnitteluvaiheissa maankäytön suunnittelusta katu- ja tiesuunnitteluun asti tulee tehdä liikenneturvallisuutta parantavia ratkaisuja. Myös liikenneverkon kunnossapito ja hoito vaikuttavat ympäristön toimivuuteen. Liikenneympäristön parantaminen on kunnassa ensisijaisesti teknisen toimen ja kaavoituksen toimintaa. Liikennevälineiden kuntoa valvovat poliisi ja katsastustoimi. Näillä teknisillä keinoilla voidaan luoda käytettävissä olevien taloudellisten resurssien mukaisesti mahdollisimman hyvät puitteet turvallisuudelle liikkumiselle. Viimekädessä turvallisuus on kuitenkin kiinni liikkujan omista ratkaisuista ja tilannearvioista.

Tienkäyttäjän tekemiin ratkaisuihin ja tilanteiden tulkintoihin vaikuttavat lapsesta asti opitut asenteet, liikennesääntöjen tunteminen ja noudattaminen sekä kyky hallita ajoneuvoa. Myös tietoisuus omista rajoitteista ja niiden huomioonottaminen parantavat henkilökohtaista turvallisuutta. Asenteisiin voidaan vaikuttaa useiden hallintokuntien toimialoilla kunnan työntekijöiden kohdatessa kuntalaisia jokapäiväisissä rutiineissa. Pienille lapsille ja heidän vanhemmilleen sekä kouluikäisille suuntautuvaa kasvatusta ja tiedotusta tehdään neuvoloissa, päivähoitossa ja kouluissa. Vapaa-ajan toimi tavoittaa aktiivi-ikäistä väestöä harrastusten parissa. Terveystarkastusten yhteydessä voidaan tuoda esille fyysisen kunnan aiheuttamia rajoituksia ympäristön havainnoinnille, reagoitinopeudelle ja siten liikenteessä liikkumiselle. Hallintokuntien ohella tiedotusta ja kasvatusta tekevät Liikenneturva, poliisi ja Tiehallinto.



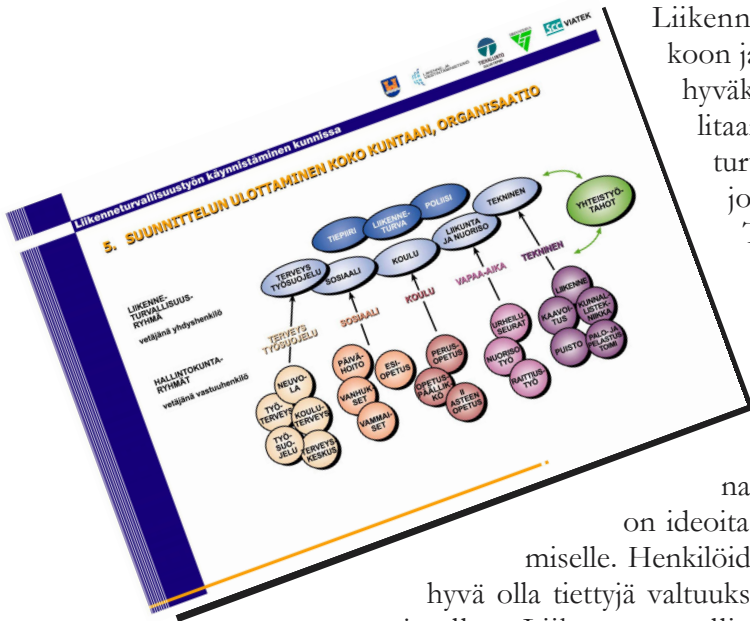
Liikenneturvallisuuksuryhmän perustaminen

Liikenneturvallisuuksuustyön tulee olla hyvin organisoitua ja suunniteltua. Kaikki hallintokunnat on otettava mukaan suunnittelemaan kunnan liikenneturvallisuuksustavoitteita ja toimintaa. Suunnittelun aikana kaikki tahot myös sitoutuvat toimimaan suunnitellulla tavalla tavoitteiden saavuttamiseksi. Hyvin suunniteltu ja toimiva organisaatio tehostaa toimintaa ja säästää resursseja.

Liikenneturvallisuuksuustyötä voidaan organisoida kunnan koon ja tarpeiden mukaan. Monissa kunnissa on havaittu hyväksi perustaa liikenneturvallisuuksuryhmä, johon valitaan edustaja jokaisesta hallintokunnasta. Liikenneturvallisuuksuryhmä voi olla myös seutukuntakohtainen, jolloin yhdestä kunnasta on yleensä yksi edustaja. Työryhmän on helpompi aloittaa toimintansa, kun edustajat nimetään virallisesti esim. kunnan hallituksen tai valtuuston kokouksessa. Virallisen työryhmän työ on kunnassa yleisesti hyväksyttyä ja työntekijöillä on oikeus käyttää työaika liikenneturvallisuuksuustyön suunnitteluun ja ideointiin. Hallintokuntien edustajien valinnassa olennaista on valita aktiivisia henkilöitä, joilla on ideoita ja innostusta työn aloittamiselle ja eteenpäin viemiselle. Henkilöiden asema ei ole ratkaisevaa, mutta edustajilla olisi hyvä olla tiettyjä valtuuksia töiden delegointia ja eri tehtävien priorisointia ajatellen. Liikenneturvallisuuksuryhmän vetäjänä voi toimia esim. kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilö, joka toimii virallisena linkkinä lääninhallituksen suuntaan.

Liikenneturvallisuuksuryhmän tehtävänä on organisoida koko kunnan liikenneturvallisuuksuustyötä ja pitää liikenneturvallisuuksuustyötä esillä päättäjien suuntaan rahoituksesta ja periaatteista päätettäessä. Liikenneturvallisuuksuryhmä myös vastaa liikenneturvallisuuksusuunnitelman laatimisesta ja päivittämisestä ajan tasalle. Ryhmässä päätetään pitkän tähtäimen tavoitteiden asettamisesta ja vuositeemoista sekä huolehditaan toimintasuunnitelmien toteuttamisesta. Myös liikenneturvallisuuksustilanteen kehityksen seuranta ja yleinen liikenneturvallisuuksuasioista tiedottaminen kuuluvat liikenneturvallisuuksuryhmän tehtäviin.

Liikenneturvallisuuksuryhmä kokoontuu liikenneturvallisuuksusuunnitelman laatimisen yhteydessä noin 1-2 kuukauden välein työn etenemisen edellyttämässä aikataulussa. Suunnitelman valmistuttua riittää muutama tapaaminen vuosittain. Syksyllä valmistellaan vuositeemoja ja tavoitteita seuraavalle vuodelle ja keväällä tarkistetaan miten edelliselle vuodelle suunniteltu toiminta ja asetetut tavoitteet ovat toteutuneet. Tarvittaessa voidaan toki kokoontua useamminkin.



Hallintokuntaryhmien perustaminen

Jokaisessa hallintokunnassa muodostetaan oma hallintokuntaryhmä, johon valitaan edustajia kaikilta toiminnan sektoreilta. Hallintokuntaryhmän koko voi vaihdella kunnan koon ja hallintokuntajaon perusteella, mutta olennaista on saada mukaan edustajia "ruohonjuuritasolta". Mukana voi olla toimistohenkilökunnan lisäksi esim. lastenhoitajia, opettajia, terveydenhoitajia, puutarhureita yms. henkilöitä, jotka kohtaavat työssään kuntalaisia ja vievät liikenneturvallisuusviestejä käytännössä eteenpäin. Käytännössä hallintokuntien liikenneturvallisuustyö on sisällytetty usein osaksi olemassa olevia yhteydenpitokanavia esim. neuvolaterveydenhoitajien, päiväkodinjohtajien tai koulunjohtajien säännöllisissä kokoontumisissa yhtenä asiakohtana. Ryhmän vetäjänä toimii hallintokunnan vastuhenkilö, joka on samalla liikenneturvallisuusryhmän jäsen ja toimii näin linkkinä hallintokuntaryhmän ja liikenneturvallisuusryhmän välillä.



Hallintokuntaryhmissä laaditaan vuosittain konkreettinen toimintasuunnitelma omien asiakkaiden liikenneturvallisuusongelmien lähtökohdista. Hallintokunnan sisäisen yhteistyön kehittäminen on myös varsin tärkeää myönteisen toimintailmapiiirin aikaansaamiseksi. Yhteistyötä voidaan kehittää myös naapurikuntien vastaavien hallintokuntien kesken sekä erilaisten yhteistyötahojen suuntiin.

Hallintokuntaryhmän kokoontumisen tapa voi vaihdella virallisesta kokouksesta kahvipöytäkeskusteluihin kunnan koon ja tilanteen mukaan. Koko ryhmän on tarkoituksenmukaista kokoontua joitakin kertoja vuodessa. Jollain tasolla ryhmän sisällä tulisi pitää yhteyttä säännöllisesti palaverien välissä töiden etenemistä seuraten ja ideoita vaihtaen. Tapaamiset voi ajoittaa hiukan ennen liikenneturvallisuusryhmän kokouksia, jolloin asioita voidaan valmistella hallintokunnassa. Lisäksi voidaan kokoontua työpalaveriin toimintasuunnitelmia laadittaessa sekä toiminnan ja kampanjoiden toteutusta suunniteltaessa.

Yhteistyötahojen saaminen mukaan

Liikenneturvallisuusryhmään kuuluu usein edustajia myös tiepiiristä, Liikenneturvasta ja poliisista. Lisäksi liikenneturvallisuusryhmään ja/tai hallintokuntaryhmiin voidaan kutsua paikallisesti merkittäviä asiantuntijoita joko vakituisesti tai vierailemaan johonkin kokoukseen tiettyyn teemaan liittyen. Asiantuntijoita voidaan kutsua esim. lääninhallituksesta, liikennekouluista, suurista yrityksistä tai seudulla toimivista erilaisista kerhoista ja yhdistyksistä. Yhteistyön

Liikenneturvallisuustyön käynnistäminen kunnissa

9.2 ESIMERKKI HALLINTOKUNNAN TOIMINTASUUNNITELMASTA

KOULUTUOMI	TOIMITTEET	KEHOIT	TOTEUTTA
0-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet
1-3 vuorokautta	Liikenneturvallisuuden arvioinnin tekeminen	Arviointi tehdään kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenien ja koulutoumien avulla	Ohjeet

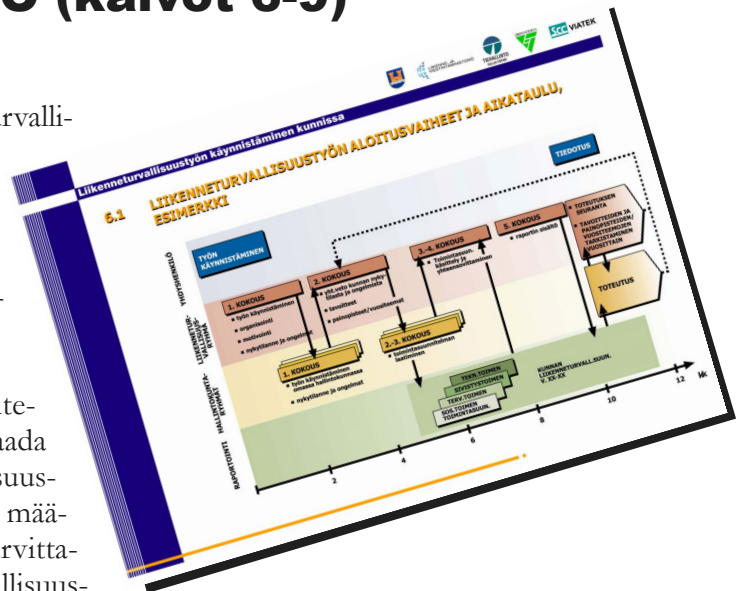
ulottaminen useisiin eri tahoihin nostaa liikenneturvallisuuksien arvostusta ja asemaa sekä parantaa suunnitelmien laatua erilaisten näkemysten ja kehittämissideoiden tullessa esiin. Yritysten saaminen mukaan parantaa myös erilaisten kampanjoiden rahoitusmahdollisuuksia ja lisää kampanjoiden näkyvyyttä.



4 KUNNAN LIIKENNETURVAL- LISUUSTYÖN SISÄLTÖ (kalvot 6-9)

Kunnassa tulisi laatia kokonaisvaltainen liikenneturvalli-
suussuunnitelma noin 5-10 vuoden välein, jossa
määritellään kunnan liikenneturvallisuustyön si-
sältö tuleville vuosille. Suunnitelman tulee sisäl-
tää toinen toistaan tukien sekä fyysisten toimen-
piteiden suunnittelua että liikennekasvatustyön si-
sällön suunnittelua.

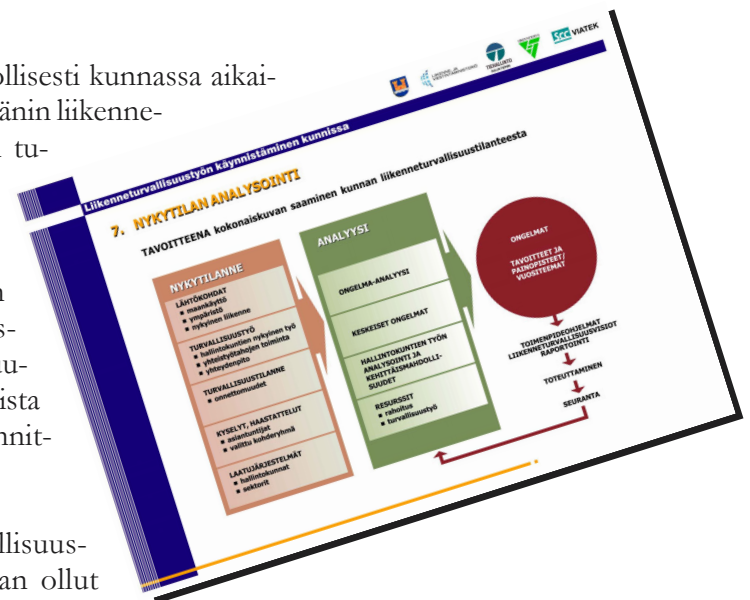
Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen aloite-
taan nykytilanteen selvittämisellä. Tavoitteena on saada
kokonaisvaltainen käsitys kunnan liikenneturvallisuus-
tilanteesta ja ongelmista. Nykytilanteen perusteella mää-
ritellään tavoitteet ja tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitta-
vat toimenpiteet ja toimintamuodot. Liikenneturvallisuus-
suunnitelma pidetään ajan tasalla tarkistamalla tavoitteita
ja laatimalla toimintasuunnitelma vuosittain.



Nykytilan analysointi

Liikenneturvallisuustyön lähtökohtana ovat luonnollisesti kunnassa aikai-
semmin laaditut suunnitelmat sekä valtakunnan ja läänin liikenne-
turvallisuussuunnitelmat, sillä kunnan tavoitteiden tu-
lee olla linjassa laajemman alueen tavoitteiden
kanssa. Tehdyt päätökset tulevasta maankäytöstä
ja liikennejärjestelyistä vaikuttavat tuleviin liiken-
nemääriin sekä siten toimenpiteiden toteuttamisen
priorisointijärjestykseen. Merkittävät rakentamis-
hankkeet voivat myös kuluttaa joinakin vuosina suu-
ren osan teknisiin toimenpiteisiin varatuista resursseista
ja siten vaikuttavat toimenpiteiden ajoituksen suunnit-
teluun.

Kunnissa on jo aikaisemmin tehty liikenneturvallisuus-
työtä monilla tavoilla, vaikka toiminta ei olisikaan ollut
organisoidua ja suunnitelmallista. Tulevan toiminnan suun-
nittelua varten on tarpeellista selvittää, miten työtä on aikaisemmin hoidettu ja
mitä ideoita on jo käytännössä havaittu toimiviksi ja tarpeellisiksi. Myös ole-
massa olevia kontaktiverkostoja on syytä käyttää perustana uusien työryhmien
perustamisessa ja käytännön töiden suunnittelussa. Olemassa olevia toiminta-
muotoja selvitetessä tulee esille työntekijöiden itsensä havaitsemia puutteita
ja kehittämistarpeita, joiden perusteella voidaan suunnitella tulevaa toimintaa
nykyistä paremmaksi.

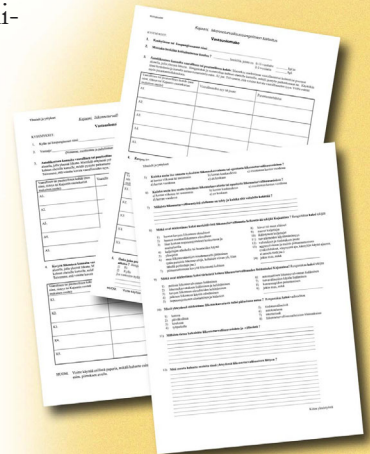




**Esimerkiksi Kajaanin
(36 000 asukasta)
onnettomuuskustannukset
ovat ~ 18 M• /v
(105 Mmk/v)**

Onnettomuuksien analysointi on tärkeä keino liikenneturvallisuustyössä. Onnettomuusanalyysillä pyritään löytämään kunnan liikenteelliset erityispiirteet ja vaaranpaikat, joihin toimenpiteitä tulisi suunnata. Liikennekäyttäytymisessä voi löytyä esim. punaista päin ajamista tai peräänajoja, joita voidaan vähentää liikennevalojen ohjelmointia tarkistamalla. Ohitustilanteisiin liittyviä onnettomuuksia ja öiseen aikaan alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuneita suistumisia voidaan kitkeä tehokkaimmin kasvatuksella. Onnettomuuksien vakavuuksia selvittämällä voidaan löytää paikat, joissa onnettomuuksia tapahtuu usein, mutta yleensä selvittää omaisuusvaurioilla sekä paikat, joissa onnettomuus tapahtuu harvemmin, mutta seuraukset ovat vakavia. Erilaisiin ongelmapaikkoihin voidaan suunnitella parantamistoimenpiteitä ja toimenpiteiden toteutusjärjestystä voidaan suunnitella paremmin, kun tiedetään todelliset syyt. Onnettomuusanalyysillä voidaan selvittää minkä tyyppisiä onnettomuuksia eri tienkäyttäjärhyille sattuu ja näin kohdentaa liikenneturvallisuustyötä. Onnettomuusanalyysillä selviää myös olosuhteiden vaikutus onnettomuusmääriin ja siten esim. kunnossapitoa voidaan tehostaa, jos selviää puutteita on havaittavissa. Hiekoituksessa säästäminen voi koitua lisäkustannukseksi liukastumisonnettomuuksien seurauksia hoidettaessa. Onnettomuusmäärien ja vakavuuksien perusteella voidaan laskea kunnalle aiheutuvia kustannuksia ja toimenpiteiden toteutukselle saadaan taloudellisia perusteluja onnettomuuskustannuksissa saavutettavista säästöistä.

Onnettomuustilastojen tarkastelulla ei voida kuitenkaan selvittää kaikkia kunnan liikenneturvallisuusongelmia. Yleisesti vaaralliseksi tunnetuissa kohdissa liikutaan tavallista tarkkaavaisemmin eikä onnettomuuksia pääse tapahtumaan. Tällaiset paikat vähentävät liikkujan turvallisuuden tunnetta ja heikentävät matkan mukavuutta. Tietoja tienkäyttäjien vaaralliseksi kokemista paikoista sekä näkemyksiä yleisistä liikenteen ongelmista voidaan kerätä kyselyillä ja haastatteluilla. Kyselyiden tavoitteena on saada kuntalaiset mukaan liikenneturvallisuustyöhön. Kyselyillä selvitettävien vaaranpaikkojen ja ilmapiiriongelmiin ohessa varsin tärkeä tavoite onkin saada vastaaja miettimään oman ympäristönsä liikenneturvallisuusasioita, omaa käyttäytymistään ja erityisesti omia asenteitaan. Tehokas tapa on ryhmäkeskustelujen järjestäminen esim. asukasilojen yhteydessä. Kyselyt voidaan



suunnata tarpeen mukaan tietyille kohderyhmille tai antaa mahdollisuus kaikille kuntalaisille kertoa mielipiteensä esim. kirjastossa jaettavilla lomakkeilla tai Internetin kautta. Erilaisia ryhmiä valitsemalla voidaan kerätä tietoja eri tienkäyttäjryhmien liikenteen ongelmista kohtuullisen pienillä otannoilla. Koululaiset kertovat ongelmat jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta, rahtareilta ja bussin kuljettajilta saadaan ammattiautoilijan ja raskaan liikenteen näkökulmia esille, asukasyhdistykset kertovat usein asuinalueiden ongelmista autoilijan ja vapaa-ajan liikkumisen näkökulmasta ja iäkäsneuvostot voivat tuoda esiin liikkumisen esteettömyyden.

Tavoitteiden asettaminen

Nykytilanteen analyysillä selvitetään tärkeimmät ongelmat, joiden parantamiseen panostetaan. Tavoitteiden asettelussa otetaan huomioon sekä määrälliset että toiminnalliset tavoitteet.

Onnettomuuksien vähentämistavoite on kunnissa aina pitkän tähtäimen tavoite ja sen tulee pohjautua läänin ja valtakunnan yleisiin tavoitteisiin. Lähtötilanteena käytetään edellisen 3 tai 5 vuoden onnettomuusmäärien keskiarvoa kunnan onnettomuusmäärien suuren vuosittaisen vaihtelun vuoksi. Vuonna 2001 tavoitteeksi voi asettaa esim. henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien puolittamisen vuoteen 2010 mennessä. Onnettomuuksien määrällisissä tavoitteissa voi olla myös tarkempia painotuksia, kuten kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentäminen tai peräänajojen vähentäminen liikennevalo-ohjatuissa liittymissä, jos onnettomuusanalyysissä nousee jokin erityinen onnettomuustyyppi esille.

Toiminnalliset tavoitteet voivat olla joko pitkälle aikavälille asetettavia tavoitteita tai seuraaville vuosille kohdistettavia vuositeemoja tai painopiste-alueita. Pitkän aikavälin tavoitteet voivat liittyä hitaasti muuttuviin asenteisiin tai turvavälineiden käyttöön. Vuositeemoina voidaan ottaa joku tienkäyttäjryhmä erityiseksi kohderyhmäksi ja pyrkiä vaikuttamaan heidän käyttäytymiseen monilla erilaisilla tavoilla. Toiminnallisten tavoitteiden määrittelyssä kunnalla on mahdollisuus keskittyä paikallisten turvallisuusongelmien parantamiseen omien lähtökohtien ja tarpeiden perusteella ja suunnata resursseja olennaisiin asioihin. Tavoitteiden toteutumisen seuranta helpottaa, jos tavoite on jollain tavalla mitattavissa oleva asia ja eri vuosien mittauksia voidaan verrata keskenään. Esim. turvavälineiden käytöstä voidaan järjestää laskentoja ja asennemuutoksia voidaan seurata mm. kyselyillä.



Toimintamallit ja toimintasuunnitelma

Toimintamalleja esitellessä tulee korostaa, että liikenneturvallisuustyöllä on toimintatapoja yhtä paljon kuin on tekijöitäkin. Jokainen voi tuoda työssään oman persoonallisuutensa esiin ja etsiä toteutustapoja omasta toimintaympäristöstään ja toimintatavoistaan.

- Liikenneturvallisuustyön toimintatavat on hyvä koota kunnan yhtenäiseen toimintasuunnitelmaan
- Toimintasuunnitelmien tulee pohjautua nykytilanteeseen ja laadittuun ongelma-analyysiin
- Toimintasuunnitelmassa sovittujen toimintatapojen tulee olla toteuttamiskelpoisia ja kunnan resurssien mukaisia
- Toimintasuunnitelman tulee perustua yhteisesti sovittuihin vuositeemoihin.
- Hallintokuntakohtaisia esimerkkejä toimintatavoista on koottu eri kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmista ruokkimaan mielikuvitusta, siitä miten liikenneturvallisuustyötä voi esimerkiksi tehdä ja on muissa kunnissa tehty.

Toimintasuunnitelmassa esitetään tavoite, johon pyritään ja keino tavoitteeseen pääsemiseksi. Lisäksi määritellään toiminnalle vastuuhenkilö ja mahdolliset yhteistyötahot. Toimintasuunnitelman tulee olla riittävän yksityiskohtainen ja konkreettinen, jotta se voidaan käytännössä toteuttaa. Esimerkiksi sosiaalitoimen toimintasuunnitelmasta voi löytyä

- kohderyhmä: 3-5 -vuotiaat päiväkodissa
- tavoite: heijastimen käytön lisääminen
- keinot: heijastinaskartelut, heijastimen käytön havainnollistaminen, poliisi- ja sponsorivierailut
- yhteistyötahot: vanhemmat, poliisi
- vastuuhenkilö: lastentarhanopettaja NN

5 LIIKENNETURVALLISUUS-SUUNNITELMAN TIEDOTUS, SEURANTA JA RAPORTOINTI (kalvot 10-13)

Suunnitelma-asiakirja

Liikenneturvallisuustyöstä laaditaan lyhyt suunnitelma-asiakirja. Mallina suunnitelma-asiakirjasta voi toimia esimerkiksi Kajaanin liikennekasvatussuunnitelma.

Esimerkkinä voidaan käyttää myös muiden kuntien internettiin vietyjä raportteja sekä muita julkaisuja, jotka ohjaavat ja neuvovat kuntien liikenneturvallisuustyötä (mm. lääninhallitusten läänikohdattaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat sekä ohje kuntien liikenneturvallisuustyöhön).

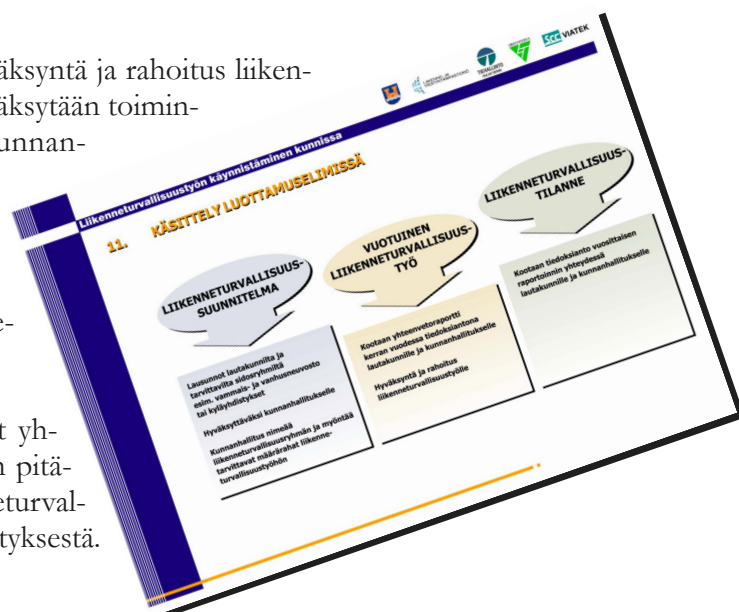
Liikenneturvallisuustyön suunnitelmat voidaan koota yhteen suunnitelma-asiakirjaan, jossa on osiot liikenneympäristön parantamiselle ja liikennekasvatukselle tai erikseen kahteen suunnitelma-asiakirjaan liikenneympäristön parantamisesta ja liikennekasvatuksesta.



Luottamuselinkäsittely

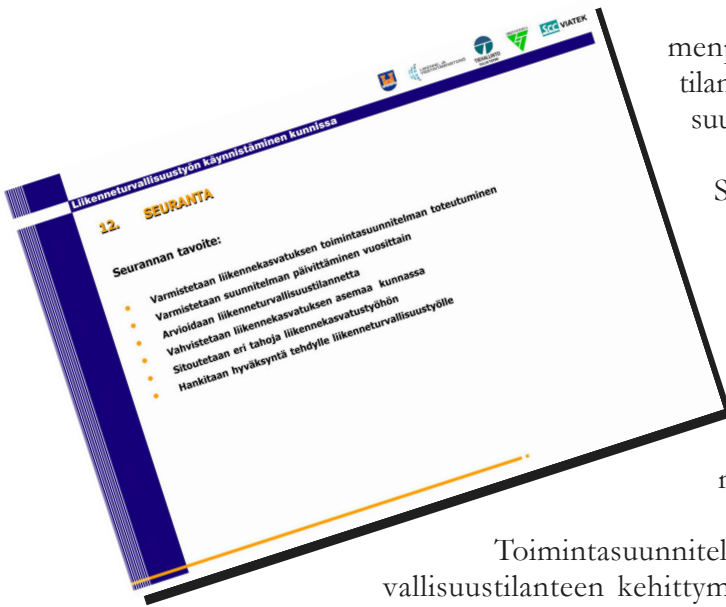
Käsittelyllä luottamuselimissä haetaan yleinen hyväksyntä ja rahoitus liikenneturvallisuustyölle. Luottamuselinkäsittelyssä hyväksytään toimitasuunnitelmat ja liikenneturvallisuusryhmä. Kunnanhallituksella ja lautakunnille tulee myös vuosittain saattaa tiedoksi tehty liikenneturvallisuustyö sekä liikenneturvallisuustilanne. Päätäjien tuki ja tietoisuus kunnan liikenneturvallisuustilanteesta on ensisijaisen tärkeä perusta liikenneturvallisuustyölle.

Käsittelyn tavoitteena on myös sitouttaa päättäjät yhteisten päämäärien taakse. Sitouttamiseen pyritään pitämällä kunnanhallitus ajan tasalla tehdystä liikenneturvallisuustyöstä sekä liikenneturvallisuustilanteen kehityksestä.



Liikenneturvallisuustyön seuranta

Toimivan seurantarjestelmän luominen on tärkeää työn jatkuvuuden vuoksi. Seurantaryhmän tehtävänä on valvoa toimintasuunnitelmassa sovittujen toi-



menpiteiden toteutusta, seurata liikenneturvallisuustilanteen kehitystä ja päivittää sekä muokata toimintasuunnitelmaa tarpeen mukaan.

Seurannan avulla vahvistetaan liikenneturvallisuustyön asemaa kunnassa ja sitoutetaan eri tahoja liikennekasvatustyöhön. Seurannan avulla varmistetaan työn jatkuminen hallintokunnissa. Hallintokuntaryhmien vastuulla on puolestaan se, että liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa. Kuntien henkilökunnan tulee sisäistää liikenneturvallisuusasiat ja toimia esimerkkinä ja opastaa käytännössä.

Toimitasuunnitelman seurannan ohella tulee seurata liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä kunnassa. Onnettomuusseuranta kannattaa tehdä atk-pohjaiseksi, jotta raporttien ja onnettomuuskarttojen laatiminen olisi vaivatonta. Onnettomuuksien seuranta on luontevinta tehdä teknisessä toimessa, joka saa valtaosa liikenneturvallisuuspalautteesta sekä tiedot liikenneonnettomuuksista.

Liikenneturvallisuustyöllä on selkeyden vuoksi hyvä olla yksi seurantaryhmä, joka voi olla sama kuin liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä seuraa niin liikennenympäristöön kohdistuvaa työtä kuin liikennekasvatustakin. Seurantaryhmä voi kokoontua myös pienemmällä koostumuksella riippuen käsiteltävien asioiden luonteesta.

Jos liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu alueellisena usean kunnan suunnitelmana tulee myös toimitasuunnitelman toteutumista olla seuraamassa laajempi alueellinen liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustus kaikista mukana olleista kunnista. Myös tällaisissa tapauksissa on hyvä olla erikseen kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät, joiden tehtävänä on vastata liikenneturvallisuustyön jatkuvuudesta oman kunnan eri hallintokunnissa.

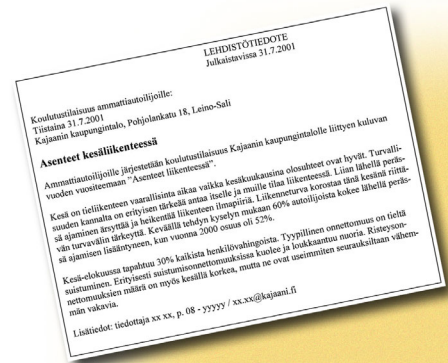
Liikenneturvallisuustyön jatkuvuudesta oman kunnan eri hallintokunnissa.

Tiedottaminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutus edellyttää jatkuvaa tiedottamista ja liikenneturvallisuuskysymysten esillä pitämistä. Liikennekasvatuksessa vastuu tiedottamisesta on kaikilla liikenneturvallisuustyötä tekeillä tahoilla. Liikenneturvallisuusryhmässä voi lisäksi olla tiedotusvastaava, joka vastaa yhteisten asioiden ja tapahtumien tiedottamisesta sekä yhteydenpidosta tiedotusvälineisiin toimitasuunnitelman ja vuositeemojen tiimoilta.



Tiedottamisessa tärkeimpiä keinoja ovat paikalliset lehdet, joihin voi olla vapaasti ja rohkeasti yhteydessä ja toimittaa juttuvinkkejä. Yhteydenpidossa puhelinsoitto on yleensä paras keino. Liikenne on kuntalaisille kiintoisa uutisaihe ja juttujen läpimenokynnys ei ole korkea. Mitään sovittua tiedotusformaattia yhteydenpitoon ei ole syytä luoda, vaan sanallinen kuvaus mielenkiintoisesta aiheesta usein riittää. Myös taustatietojen toimittaminen on jutun teossa usein eduksi. Suunnitelman aloittamisesta ja suunnitelman valmistuttua on hyvä kuitenkin laatia lehdistötiedote. Muita kanavia liikenneturvallisuustyön tiedottamiseen ovat paikalliset radio- ja tv-asetat sekä maakunnan lehdet.



Liikenneturvallisuussuunnitelma tulisi olla internet -sivuilla. Liikenneturvallisuuteen liittyvät suunnitelmat, toimintaan liittyvät aiheet ja linkit, yhteystiedot ja mahdollinen kysymys- ja palautepalsta on mahdollista järjestää internet -sivuille.

Tiedottamisen tavoitteena ja sisältönä on:

- informoida vaikutusmahdollisuuksista
- antaa tietoa työn etenemisestä
- lisätä kuntalaisten tietoisuutta liikenneturvallisuustyöstä
- lisätä tietoisuutta eri hallintokuntien toimenpiteistä
- lisätä tietoisuutta liikenneturvallisuustilanteen kehityksestä
- parantaa liikenneturvallisuustyön yleistä hyväksyntää
- kertoa mistä saa lisätietoa.

LIITTEET

Kalvoluettelo

KALVOSARJA LIIKENNEKASVATUSSUUNNITTELUN KÄYTÄNNÖN OHJEIKSI KUNNISSA (13+33 kalvoa)

• Liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja perusteet

1. Liikenneturvallisuus valtakunnallisella tasolla (1+5 kalvoa)

- 1.1 Liikenneturvallisuuden virstanpylväät Suomessa
- 1.2 Autokannan kehitys suhteessa henkilövahinko-onnettomuuksien määrään
- 1.3 Valtakunnallinen tavoite (onnettomuusvähenemä)
- 1.4 Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin kehittämisalueet ja keskeiset toimenpiteet
- 1.5 Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelma painopistealueittain 2001-2005

2. Liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuudet (1+3 kalvoa)

- 2.1 Liikenneturvallisuuden parantamisella saatavat hyödyt
- 2.2 Ajonopeuden vaikutus törmäysnopeuteen
- 2.3 Nopeuden vaikutus onnettomuusseurauksiin

3. Liikenneturvallisuustyön tehtäväjako (1 kalvo)

4. Liikennekasvatus liikenneturvallisuustyön kentässä (1 kalvo)

• Kunnan liikenneturvallisuustyön organisointi

5. Suunnittelun ulottaminen koko kuntaan, organisaatio (1 + 6 kalvoa)

- 5.1 Liikenneturvallisuusryhmän toiminta
- 5.2 Yhdys henkilön tehtävät
- 5.3 Hallintokuntaryhmän toiminta
- 5.4 Vastuuhenkilön tehtävät
- 5.5 Toiminta yhteistyötahojen kanssa
- 5.6 Ulkopuoliset yhteistyötahot

- **Kunnan liikenneturvallisuuksuustyön sisältö**

- 6. Liikenneturvallisuuksuustyön käynnistäminen (1+1 kalvoa)

- 6.1 Liikenneturvallisuuksuustyön aloitusvaiheet ja aikataulu, esimerkki

- 7. Nykytilan analysointi (1+4 kalvoa)

- 7.1 Työn lähtökohtana käytettävät aikaisemmat suunnitelmat
 - 7.2 Hallintokuntien ja yhteistyötahojen nykyinen liikenneturvallisuuksuustyö
 - 7.3 Onnettomuusanalyysi
 - 7.4 Onnettomuuskustannukset
 - 7.5 Kuntalaiskyselyt ja/tai haastattelut

- 8. Tavoitteiden asettelu (1+ 1kalvo)

- 8.1 Painopistealueet/vuositeemat (1-4 vuodeksi kerrallaan)

- 9. Liikennekasvatustyön toimintamallit (1+9 kalvoa)

- 9.1 Liikenneturvallisuuksuustyön toimintamallit
 - 9.2 Esimerkki hallintokunnan toimintasuunnitelmasta
 - 9.3 Terveystoimen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä
 - 9.4 Sosiaalitoimen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä
 - 9.5 Koulutoimen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä
 - 9.6 Nuoris- ja vapaa-aikatoimen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä
 - 9.7 Teknisen ja kaavoitustoimen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä
 - 9.8 Yhteistyötahojen liikenneturvallisuuksuustyö, esimerkkejä

- **Liikenneturvallisuuksuunnitelman tiedotus, seuranta ja raportointi**

- 10. Suunnitelma-asiakirja liikennekasvatussuunnitelmasta (sisältömalli) (1+1 kalvoa)

- 10.1 Lisätietoja liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimiseen

- 11. Käsittely luottamuselimissä (1 kalvo)

- 12. Seuranta (1+2 kalvoa)

- 12.1 Seurannan osapuolet ja tehtävät
 - 12.2 Raportointi liikenneturvallisuuksuustyön toteutumisesta

- 13. Tiedottaminen kuntalaisille (1+1 kalvoa)

- 13.1 Tiedottamisen sisältö

