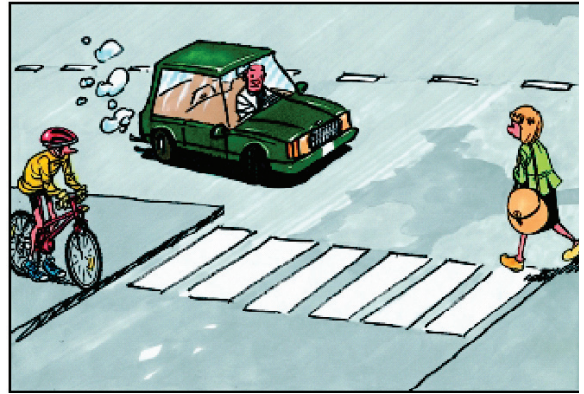


TIETOA LIKENNETURVALLISUUDESTA

JALANKULKIJALLA HEIJASTIN

Viime vuosina on Suomessa kuollut keskimäärin 59 ja loukkaantunut 790 jalankulkijaa vuosittain. Näistä joka viides oli lapsi ja kaksi viidestä yli 64-vuotiaalle. Valtaosa (75%) lapsista loukkaantui tietä ylitettäessään. Lapsille sattui henkilövahinkoja useammin suojatien ulkopuolella kuin suojatiellä, yli 64-vuotiailla tilanne on päinvastainen. Kaikista kuolemantapauksista 28% tapahtui pimeässä tai hämärässä.

! Lähes **40%** pimeässä tapahtuneista **kuolemantapauksista** olisi voitu **välttää käyttämällä heijastinta**



§ Suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille. (267/1981 Tieliikennelaki 32 §)

Jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkuessaan yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta. (954/2002 Tieliikennelaki 42§)

Jalankulkijan on ylitettävä ajorata suojatietä kulkiessa, jos se on lähellä. Muuten ajorata on ylitettävä kohtisuoraan ja yleensä risteuksen vierestä.

Suojatielle tai muuten ajoradalle astuvan jalankulkijan on noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylitettävä ajorata tarpeettomasti viivyttelemättä. (267/1981 Tieliikennelaki 44 §)

Jalankulkija loukkaantui päähän ja jalkaan torstaina iltapäivällä Rovaniemellä Ounasrinteentiellä. Jalankulkija lähti juosten ylittämään tietä suojatien vierestä Lapin liikuntakeskuksen kohdalla.

Hän juoksi oikealta puolen tietä ajoradalle ja törmäsi auton kanssa. (Kalevan verkkoliite 9.1.2003)

Keski-ikäinen nainen kuoli jäätyään rekan alle Ristinaassa perjantaina aamupäivällä. Onnettomuus sattui valtatie 13:lla kirkonkylän kohdalla vähän ennen puoltapäivää.

Silminnäkijöiden mukaan nainen oli jäänyt pysäkillä bussin kyydistä ja lähtenyt ylittämään tietä. Etelän suunnasta tullut rekka törmäsi häneen. (Kalevan verkkoliite 20.12.2002)

POLKUPYÖRÄILIJÄLLÄ KYPÄRÄ

Vuosina 1998-2002 Suomessa kuoli keskimäärin 56 ja loukkaantui 1080 pyöräilijää vuodessa. Puolet (56%) pyöräilijöiden kuolemista tapahtui taajamissa ja loukkaantumisista 88%. Lähes puolet (48%) kuolleista pyöräilijöistä oli yli 64-vuotiaita.

Pyöräilyonnettomuudet tapahtuivat yleensä hyvissä olosuhteissa: päivänvalossa 84% sekä paljaalla ja kuivalla tienpinnalla 73%.

Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien mukaan 53% menehtyneistä pyöräilijöistä kuoli pään alueen vammoihin.

! Niistä liikenneonnettomuuksiin joutuneista pyöräilijöistä, jotka eivät käyttäneet kypärää, olisi **15:llä (37%)** ollut mahdollisuus **selvitä hengissä kypärää käyttämällä**.

(huom! Kypärän käytön suojaavuusvaikutusta arvioitaessa täytyy ottaa huomioon, että tilastoon eivät tule mukaan ne pyöräilijät, jotka ovat pelastuneet kypärän käytön ansiosta.)

§ Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. (954/2002 Tieliikennelaki 90 §)



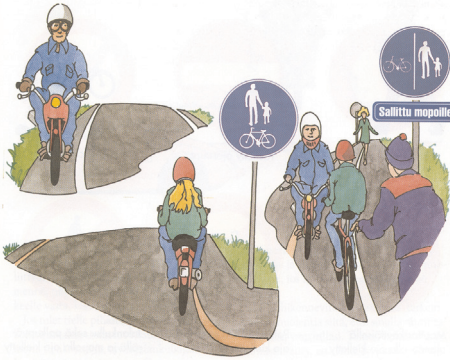
Polkupyöräilijä joutui auton töytäisemäksi Sievintiellä Ylivieskassa maanantaina illalla.

Ylivieskalainen mies oli pyöräillyt Sievintien yli suojatietä pitkin, kun liikenneympyrästä tullut ylivieskalaisen naisen ohjaama auto töytäisi hänet kúmoon. Pyöräilijä menetti tajuntansa ja hänet kuljetettiin ensin terveyskeskuksen ja myöhemmin pelastushelikopteri Sepellä Ouluun.

(Kalevan verkkoliite 1.7.2003)

TIETOA LIKENNETURVALLISUUDESTA

MOPOILIJALLA MOPOKORTTI



! Vakavaan liikenneonnettomuuteen joutumisen riski on mopolla ajettaessa yli 10-kertainen henkilöautoiluun verrattuna.

§ Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä malliltaan hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa mopolla. Kuljettajan on huolehdittava, että alle 15-vuotias lapsi käyttää suojakypärää. Mopon ajokortti (M) vaaditaan kaikilta 1.1.1985 jälkeen syntyneiltä mopoilijoilta. Ajokortin lisäksi mopoilijan täytyy tuntea liikennesäännöt ja -merkit. M-luokan ajokortti ei oikeuta kuljettamaan moottorikelkkaa tai traktoria. (Tieliikennelaki ja -asetus)

Viime vuosina Suomessa on kuollut keskimäärin 10 ja loukkaantunut 400 mopoilijaa vuodessa. Suurin osa mopoi-
luonnettomuuksista on mopoilijan itsensä aiheuttamia. Tyypillisesti mopoilijoille sattuu yhteenajoja tasa-arvoisissa risteyksissä, peräänajoja sekä kaarre- että liikenteeseen liittymisonnettomuuksia.

Mopo on ajoneuvoista vaarallisin ajettu kilometrejä kohden tarkasteltuna.

Mopoilija kuoli Evijärvellä eilen illalla hieman ennen kymmentä menetettyään ajoneuvonsa hallinnan. Mopoilijan kyydissä ollut poika selvisi ulosajosta pienillä vammoilla.

16-vuotias evijärveläinen poika kyyditti kaveriaan Kirkkotien pyörätietä pitkin alamäkeen, kun menetti moponsa hallinnan ajettuaan tiessä olevaan kuoppaan. Mopo heittelehti jonkin aikaa, kunnes sen jalokatappi osui kivitykseen, ja pojat lensivät penkkaan. Mopoa ajanut poika löi päänsä koivuun. Hänellä oli kypärä päässä, mutta se lensi pois päästä törmäyksessä. Paikalle hälytetty ambulanssihenkilökunta sai pojan vielä elvytettyä, mutta poika kuoli matkalla sairaalaan.

(Kalevan verkkoliite 16.6.2003)

TÖIHIN HITAASTI KIIRUHTAEN

TYÖLIIKENNE ON ERILAISTA



Liikenne on vilkkainta työmatkojen aikaan aamulla (klo 7-9) ja iltapäivällä (klo 15-17). Tällöin myös onnettomuuksia sattuu eniten.

työliikennetapaturmia tapahtuu eniten jalankulkijoille talvikuu-
kausina, jolloin tiet ovat liukkaista. Lähes puolet jalankulkijoille sattuneista onnettomuuksista johtuu liukkaudesta.

Päivittäisen työmatkan suurimmat ongelmat ovat kiire ja tutuus. Kiire aiheutuu yleensä siitä, että työmatkalle varataan liian vähän aikaa. Päivästä toiseen samana toistuva matka osataan vaikka unissaan.

! Työpäiviä menetetään kolme kertaa enemmän työliikennetapaturmissa kuin työtapaturmissa.

Liikenneturva yrittää saada liikenneturvallisuuden osaksi yritysten turvallisuussuunnitelmia. Torstaina Liikenneturva koulutti 20 yritystä Oulussa.

Valistuksen vaikutuksesta on tuloksiakin. Pohjois-Karjalan Sähkön turvallisuuspäällikkö Kyösti Ikonen kertoi yrityksensä liikenneturvahankkeesta.

"Meillä oli enemmän sattunut työmatkatapaturmia kuin työtapaturmia", Ikonen sanoi. Henkilöstö kävi työmatkan läpi ensimmäistä kertaa ajatuksella, minkä jälkeen osa muutti reittiään turvallisemmaksi. Myös ennakoivan ajotavan koulutusta annettiin.

Tärkeintä oli puuttua kiireeseen ja väsymykseen liikenteessä. Useimmiten kiireen on todettu johtuvan työntekijästä itsestään, mutta on tullut ilmi niitäkin tapauksia, jossa kiire on johtunut työnantajasta.

Pohjois-Karjalan Sähkölle hanke maksoi 30 000-50 000 euroa. "Minusta se oli hyvin pieni raha. Jos yksikin paha onnettomuus on vältetty, hinta on maksettu jo takaisin", Kyösti Ikonen totesi.

(Kalevan verkkoliite 4.4.2003)

Lähteet: Liikenneturva, Tiehallinto, Liikenne- ja viestintäministeriö

Lisätietoja: www.liikenneturva.fi,
www.finlex.fi, www.tiehallinto.fi