

Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Kautiala Christel, Seimelä Katja, Katajisto Petteri ja Kinnunen Teemu, Ramboll Finland Oy		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö *	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen			
Tiivistelmä Aktiivinen kunnan eri hallintokuntien tekemä liikenneturvallisuustyö tavoittaa valtaosan kuntalaisista. Myös kuntien katuverkolla tehtävillä liikenneturvallisuustoimenpiteillä voidaan vaikuttaa onnettomuuksiin ja lieventää niiden seurauksia. Lisäksi niillä voidaan parantaa koettua turvallisuuden tunnetta, viihtyisyyttä ja liikkumismahdollisuuksien tasavertaisuutta. Kunnissa tehtävä liikenneturvallisuustyö on tärkeää valtakunnallistenkin liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisen kannalta. Tämän työn tarkoituksena on ollut kehittää kunnan liikenneturvallisuustyön menetelmiä sekä muiden tahojen kuntien työlle tarjoamia tukimuotoja. Työ pohjautuu aiemmin tehtyyn esiselvitykseen, jossa kartoitettiin kuntien liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita. Tämän työn painopisteiksi valittiin liikenneturvallisuussuunnitelman aikaisten menetelyjen kehittäminen, kunnan liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantajärjestelmän kehittäminen sekä aluetason organisaatioiden kunnille tarjoaman tuen parantaminen. Liikenneturvallisuussuunnitelma palvelee kunnan pitkäjänteistä liikenneturvallisuustyötä välitilinpäätöksen luonteisesti. Tähänastisen toiminnan ja toteutuksen kuvauksen lisäksi kuvataan tuleva tahtotila turvallisen liikkumisen kannalta. Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä tulisi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa varmistaa tai perustaa kuntaan liikenneturvallisuusryhmä, jolla on virallinen asema. Poliittisten päättäjien osallistuminen työhön ja heidän näkemyksiensä hyödyntäminen on ensiarvoisen tärkeää. Samoin hallintokuntien vastuuhenkilöiden nimeäminen on tehtävä heti alussa. Tärkeää on myös kunnan henkilöstön säännöllinen kouluttaminen, josta tässä työssä on laadittu esimerkki. Kunnan liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantajärjestelmää on tässä työssä kehitetty Balanced Scorecard (BSC)-viitekehyksen pohjalle. BSC -mittaristo toimii koordinoinnin apuvälineenä sekä seurannan ja suunnittelun työkaluna. Sen käyttö lisää liikenneturvallisuustyön ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä ja parantaa myös kuntalaisten vaikutusmahdollisuuksia. Kunnan oman liikenneturvallisuustyön lisäksi on tärkeää kehittää aluetasolta kunnille annettavaa tukea. Tässä työssä on laadittu tehtävärunko aluetason organisaatioille kuntien tukemiseksi. Tehtävät perustuvat määriteltyyn tahto-tilaan. Lisäksi työssä on muotoiltu kokonaan uusi alueellisen liikenneturvallisuustyön toimintamalli, joka perustuu erillisen ns. toimijan käyttöön. Toimijan tehtävänä on erityisesti kuntien tukeminen liikenneturvallisuustyössä. Tässä työssä on määritelty toimijan roolia ja tehtäviä. Kuntien liikenneturvallisuustyön edelleen kehittämiseksi raportissa esitetään jatkotoimenpidesuosituksia. Keskeisimpinä voidaan mainita työssä luotujen mallien pilotointi, liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnan ohjeistaminen, onnettomuustietopalvelujen kehittäminen kunnille, hyvien käytäntöjen kokoaminen sekä kuntien liikenneturvallisuustyön Internet-sivuston rakentaminen.			
Avainsanat (asiasanat) Liikenneturvallisuus, liikenneturvallisuustyö kunnissa			
Muut tiedot * yhdessä Tiehallinnon kanssa Yhdyshenkilö/LVM Juha Valtonen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 50/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-736-7
Kokonaissivumäärä 60	Kieli suomi	Hinta 15 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Kautiala Christel, Seimelä Katja, Katajisto Petteri och Kinnunen Teemu, Ramboll Finland Ab	Typ av publikation Rapport		
	Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet *		
	Datum för tillsättandet av organet		
Publikation (även den finska titeln) Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna (Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen)			
Referat Ett aktivt trafiksäkerhetsarbete utfört av kommunens förvaltningar når de flesta kommunbor. Med trafiksäkerhetsåtgärder på gatunätet kan man även påverka olycksmängderna och lindra deras följder. Dessutom kan dessa åtgärder förbättra tryggheten, trivseln och jämnliska trafikeringsmöjligheter. Trafiksäkerhetsarbetet på kommunnivå är även viktigt när det gäller att nå de nationella trafiksäkerhetsmålen. Avsikten med detta arbete har varit att utveckla metoder inom kommunens trafiksäkerhetsarbete samt övriga organisationers stödfunktioner till kommunen. Arbetet grundar sig på en förstudie, där kommunernas trafiksäkerhetsarbete och utvecklingsbehov kartlades. Arbetet fokuserades på utveckling av metoder under utarbetande av trafiksäkerhetsplanen, på utveckling av trafiksäkerhetsarbetets planerings- och uppföljningssystem samt på förbättring av stödet till kommer från organisationer på länsnivå. Trafiksäkerhetsplanen tjänstgör det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet som en slags mellanredovisning. Förutom beskrivning av hittillsvarande verksamhet och åtgärder, beskrivs den tillönskade situationen ur en trafiksäker synvinkel. I samband med uppgörandet av en trafiksäkerhetsplan borde man kontrollera att en trafikssäkerhetsgrupp för kommunen med officiell status finns eller ifall en sådan inte finns, grunda en sådan. Det är viktigt att politiska beslutsfattare deltar i arbetet och att man utnyttjar deras opinioner. Även utnämmandet av ansvarspersoner för förvaltningarnas trafikssäkerhetsarbete bör göras i planens starskede. Regelbunden skolning av kommunens personal är viktigt. Exempel på ett skolningsprogram ingår i detta arbete. Ett planerings- och uppföljningssystem för kommunens trafiksäkerhetsarbete har utvecklats med hjälp av Balanced Scorecard- (BSC) vertyget. BSC-mätssystemet fungerar som hjälpmedel vid koordinering av arbetet och som verktyg vid uppföljning och planering. Dess användning främjar ett utåtriktat trafiksäkerhetsarbete bland beslutsfattare samt förbättrar kommunbornas inflytande. Förutom en utveckling av kommunens eget trafiksäkerhetsarbete är det viktigt att utveckla övriga organisationers stödfunktioner till kommunen. En arbetsstomme för detta ändamål har tagits fram under detta arbete. De olika arbetsuppgifterna baserar sig på en efterstävad tillvaro. Dessutom har en helt ny verksamhetsmodell för trafiksäkerhetsarbete på länsnivå tagits fram, som baserar sig på användning av en skild stödperson. Stödpersonens huvudsakliga uppgift är att stöda kommunerna i deras trafiksäkerhetsarbete. Under arbetets gång har stödpersonens roll och arbetsuppgifter fastställts. För utveckling av kommunernas trafiksäkerhetsarbete föreslås fortsatta åtgärder. De viktigaste är praktiska försök med de modeller och system som har tagit fram, anvisningar för framtagande av en trafiksäkerhetsplan, utveckling av olycksdataservice för kommuner, framtagning av god praxis samt utveckling av internet-sidor för att främja trafiksäkerhetsarbetet.			
Nyckelord Trafiksäkerhet, trafiksäkerhetsarbete i kommuner			
Övriga uppgifter *tillsammans med Vägförvaltningen Kontaktperson vid ministeriet: Juha Valtonen			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 50/2004	ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-736-7	
Sidoantal 60	Språk finska	Pris € 15	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



DESCRIPTION

Date of publication

31 August 2004

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Kautiala Christel, Seimelä Katja, Katajisto Petteri and Kinnunen Teemu, Ramboll Finland Ltd.	Type of publication		
	Report		
	Assigned by	Ministry of Transport and Communications	
	Date when body appointed		
Name of the publication			
Developing road safety work in the municipalities			
Abstract			
<p>An active road safety work done by different branches of administration reaches the majority of inhabitants of the municipality. Road safety measures on the municipal road network lead to fewer accidents and less serious consequences in case of an accident. In addition, they improve the feeling of safety, comfort and equality of mobility. The road safety work in the municipalities is also important for reaching the national targets. The purpose of this study has been to further develop the methods of municipal road safety work and also the support to it provided by other organisations. The study is based on an earlier feasibility study in which the situation and needs for development in the municipal road safety work were surveyed. The focus of this work has been in developing the practises related to the municipal road safety plan, creating a planning and monitoring system for municipal road safety work and improving the means for support by regional organisations.</p> <p>Municipal road safety plan serves the long-term road safety work as an interim audit. The actions and results so far should be described together with the future vision of safe mobility. When the planning process begins, should an official road safety group be established. If it already exists, it should be made sure that it is in working order. The participation of political decision-makers and putting their insights to use is essential. It is also important to name the representatives from each branch of administration right in the beginning. In addition, it is necessary to give the employees road safety training regularly.</p> <p>The planning and monitoring system for municipal road safety work has here been based on the Balanced Scorecard -procedure. It works as a tool for coordination, planning and follow-up of the work. Its use improves the transparency of traffic safety -related decision-making and the inhabitants' possibilities to participate.</p> <p>In addition to development of the road safety work in municipalities it is also important to develop the support to that work given by the regional organisations. In this report a task list for these organisations is described. It is based on a vision of regional road safety work. A totally new operations model for regional road safety work is also developed during this study. It is based on the use of an independent person or organisation (for example a consulting firm) whose work is especially providing support for the municipalities of the region. The role and duties of this person or persons are described in this report.</p> <p>During this and the previous study many development needs have emerged. Some of the most important have been dealt in these studies. However, there are still things to be solved and they are listed in this report as needs for further development. They include testing the models described here in practise, guidelines for drawing up road safety plans, providing traffic accident data services to the municipalities, collecting best practises and establishing a website for municipal road safety work.</p>			
Keywords			
Traffic safety, traffic safety work at municipalities			
Miscellaneous			
* together with Finnish Raod Administration Contact person at the Ministry: Mr Juha Valtonen			
Serial name and number	ISSN	ISBN	
Publications of the Ministry of Transport and Communications 50/2004	1457-7488	951-723-736-7	
Pages, total	Language	Price	Confidence status
60	Finnish	€ 15	Public
Distributed by		Published by	
Edita Publishing Ltd		Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinto tilasivat vuonna 2002 projektin, jonka tarkoituksena oli selvittää kuntien liikenneturvallisuustyön tilaa ja tehdä sen perusteella ehdotuksia kehittämisalueista. Työ valmistui keväällä 2003, ja sen suositusten johdosta käynnistettiin jatkotyö ”Kuntatason liikenneturvallisuustyön kehittäminen”.

Tässä työssä on pyritty kehittämään sekä kuntien omaa liikenneturvallisuustyötä että muiden tahojen kuntien työlle tarjoamia tukimuotoja. Kuntien oman työn kehittämisessä keskeisellä sijalla on ollut Balanced Scorecard (BSC) –mittariston soveltaminen liikenneturvallisuustyöhön. Kunnan liikenneturvallisuustyön tueksi on kehitetty alueellisen liikenneturvallisuustyön toimintamalli, joka perustuu erillisen toimijan käyttöön. Lisäksi on laadittu runkoja alueellisten organisaatioiden toiminnalle kuntiin päin, kuntien henkilöstön koulutukselle sekä internet-sivuille.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Auli Forsberg, pj.	Tiehallinto
Petteri Katajisto	LVM (31.1.2004 asti)
Juha Valtonen	LVM (23.2.2004 alkaen)
Tarja Jääskeläinen	Oulun tiepiiri
Minna Jokelainen	Uudenmaan tiepiiri
Silja Siltala	Suomen Kuntaliitto
Leena Hokkanen	Etelä-Suomen lääninhallitus (31.1.2004 asti)
Sonja Heikkinen	Etelä-Suomen lääninhallitus (1.2.2004 alkaen)
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva, Uusimaa
Antti Kalliomäki	Tuusulan kunta

Lisäksi työtä ovat kommentoineet

Matti Järvinen	Liikenneturva
Heli Lintamo	Liikenneturva (Vaasa)
Markku Järvelä	Vaasan tiepiiri

Työ on tehty Ramboll Finlandissa Tampereella (31.3.2004 asti SCC Viatek Oy), jossa työstä ovat vastanneet Christel Kautiala (projektipäällikkö), Katja Seimelä ja Petteri Katajisto (1.2.2004 alkaen). Työhön on osallistunut myös Teemu Kinnunen Ramboll Finland Oulusta.

Helsingissä elokuussa 2004

Juha Valtonen
Yli-insinööri

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

1	JOHDANTO	11
1.1	Lähtökohdat	11
1.2	Tavoite	11
2	LÄHTÖTILANNE	13
2.1	Liikenneturvallisustyön tilanearvio ja kehittämistarpeet kunnissa	13
2.2	Läänitason työn kehittäminen	13
3	KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN	15
3.1	Liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnan aikaiset menettelyt.....	15
3.2	Kunnan liikenneturvallisustyön suunnittelu ja seuranta	16
3.2.1	Yleistä suunnittelusta ja seurannasta	16
3.2.2	BSC liikenneturvallisustyön työkaluna	17
3.2.3	Kokemuksia ja huomiota BSC:stä.....	18
4	KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TUEN KEHITTÄMINEN	20
4.1	Toimija kunta- ja aluetyön tukena	20
4.1.1	Toimijan rooli ja tehtävät	20
4.1.2	Kokemuksia toimija-mallista.....	22
4.2	Aluetason organisaatioiden tuki kunnille.....	22
4.3	Kuntien internet-sivujen kehittäminen.....	25
5	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	27
5.1	Liikenneturvallisustyö kunnassa	27
5.2	Tuki kunnan liikenneturvallisustyölle.....	28
5.3	Jatkotoimenpidesuosituksset	28

KIRJALLISUUSLUETTELO

LIITTEET

1. Kunnan liikenneturvallisustyön keskeisiä termejä
2. Kuvaus Tuusulan pilottiprojektista
3. Tuusulan liikenneturvallisustyön organisaatio
4. Esimerkki kunnan henkilöstön liikenneturvallisuukskoulutuksen suunnitelmasta
5. Yleiskuvaus Balanced Scorecard -menetelmästä
6. Esimerkki kunnan liikenneturvallisustyön Balanced Scorecard –mittaristosta (Tuusula)
7. Esimerkki BSC -mittareiden määrityksistä ja tietolähteistä (Tuusula)
8. Tuloksia Nivala-Haapajärvi –seutukunnan kokemuksista
9. Kuntien liikenneturvallisustyön internet-sivuston yleismääritys
10. Esimerkki kuntakortista

1 Johdanto

1.1 Lähtökohdat

Kunta- tai seutukuntakohtaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia laaditaan Suomessa vuosittain muutamaankymmeneen kuntaan (kuntia Suomessa oli vuoden 2004 alussa 444). Useimmiten suunnitelmat toteutetaan Tiehallinnon ja kuntien yhteistyönä, ja ne sisältävät liikenneympäristöön kohdistuvien toimenpiteiden lisäksi liikennekasvatuksen, -valistuksen ja tiedotuksen. Liikenneturvallisuussuunnitelmia laadittaessa kuntiin yleensä perustetaan liikenneturvallisuusryhmät, ellei sellaisia ole olemassa. Olemassa olevien ryhmien kokoonpano tarkistetaan. Ryhmillä on vastuu työn jatkuvuudesta sekä seurannan järjestämisestä varsinaisen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeenkin. Eri hallintokuntien aktiivisuudessa liikenneturvallisuustyön suhteen on suuria eroja kuntien välillä.

Kuntien liikenneturvallisuustyön aktiivisuudessa ja liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan ja toteuttamiseen liittyvissä menettelyissä on havaittu olevan parantamisen varaa. Kuntien liikenneturvallisuustyön piirteitä ja työhön liittyviä kehittämiskohteita onkin selvitetty projektissa Liikenneturvallisuustyön tilannearvio ja kehittämistarpeet kunnissa (LVM B22/2003), jonka lyhenne oli TILKKU1. Tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi selvityksen perusteella saatiin:

- Kuntien liikenneturvallisuustyön tukijärjestelmän luominen
- Kuntatason työn kytkeminen paremmin aluetason työhön
- Liikenneturvallisuustyön mittareiden kehittäminen kuntien käyttöön
- Hyvien esimerkkien kokoaminen ja mallikuntaidean kehittäminen
- Internetin käytön hyödyntäminen liikenneturvallisuustyössä
- Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutuksen koordinointi ja järjestäminen (kunnat, lääninhallitus, Tiehallinto, Liikenneturva, poliisi, konsultit, muut)
- Kunnan liikenneturvallisuustyön kytkeminen toimintasuunnitelmaan, talousarvioon ja päätöksentekoon kuntasuunnitelmaa myöten sekä hallintokuntien tavoitteisiin
- Virkamiesten vastuun ottaminen liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja toteuttamisesta
- "Turvallisuusneuvonantaja" -idean kehittäminen

Tämän työn taustalla vaikuttaa myös aluetason liikenneturvallisuustyön kehittämisprojekti "Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusselvitys ja liikenneturvallisuustyön kehittäminen (LÄLLI)", jonka tuloksia käytetään hyväksi.

1.2 Tavoite

Työn tavoitteena oli sekä kuntien omaan liikenneturvallisuustyöhön liittyvien menettelyjen että muiden tahojen kuntien työlle tarjoaman tuen kehittäminen. Lisäksi tavoitteena oli kuntien ja aluetason työn yhteensovittaminen.

Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen jakautui kahteen osaan. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikaisten menettelyjen kehittämisessä tavoitteena oli erityisesti kehittää suunnittelunaikaisia toimintamuotoja ja päätöksentekijöiden sitouttamista liikenneturvallisuuden edistämiseen sekä työn jatkuvuuden turvaamiseen. Liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantamenetelmien kehittämisessä tavoitteena oli ensisijaisesti selvittää Balanced Scorecard (BSC) –viitekehyksen soveltuvuutta ja hyödyllisyyttä kuntatason työssä työkaluna, ja laatia yleisluontoinen, kuntatasolle soveltuva BSC –mittariston prototyyppi sekä ohjeet sen soveltamiseksi ja muokkaamiseksi osana kuntien liikenneturvallisuustyön suunnittelua ja seurantaa.

Kunnan liikenneturvallisuustyön tuen kehittämisosassa tavoitteena oli selvittää millaista tukea kunnille tulisi tarjota ja miten eri organisaatiot voisivat tätä tukea yhteistyössä järjestää. Kunnan liikenneturvallisuustyöhön liittyville keskeisille asioille muotoiltiin tahtotilat, joiden perusteella määriteltiin aluetason organisaatioiden olennaisimpia tehtäviä.

2 LÄHTÖTILANNE

2.1 Liikenneturvallisuustyön tilanearvio ja kehittämistarpeet kunnissa

Kuntien liikenneturvallisuustyön tilaa selvitettiin "Liikenneturvallisuustyön tilanearvio ja kehittämistarpeet kunnissa" -projektin aikana vuosina 2002-2003. Keskeiset johtopäätökset koskivat liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimista, liikenneturvallisuusryhmiä ja niiden työn jatkuvuutta sekä liikenneturvallisuustyön tuen tarvetta ja sen järjestämistä.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimista koskeva keskeinen havainto oli, että seutukunta-kohtaisten suunnitelmien laatimista kannattaa harkita etenkin pienissä ja keskisuurissa kunnissa mm. rajallisten resurssien vuoksi ja siksi, että kunnat tekevät muillakin aloilla jo paljon yhteistyötä. Seutukunta-kohtaisista suunnitelmista huolimatta on tärkeää perustaa jokaiseen kuntaan oma liikenneturvallisuusryhmä huolehtimaan oman kunnan työn ohjauksesta. Seutukuntaryhmät koordinoivat alueen liikenneturvallisuustyötä yleisemmällä tasolla.

Liikenneturvallisuusryhmän olemassaolon ja kokoontumistiheyden havaittiin olevan tärkeimmät kunnan liikenneturvallisuustyön aktiivisuuteen ja jatkuvuuteen vaikuttava tekijä. Liikenneturvallisuusryhmän säännöllisellä toiminnalla ja kunnan päätöksentekijöiden positiivisella suhtautumisella liikenneturvallisuustyöhön näyttää myös olevan yhteys.

Myös ryhmän kokoonpano on oleellinen kysymys. Ryhmään pitäisi saada joka hallintokunnasta motivoitunut edustaja. Henkilökohtainen kiinnostus asiaan on ryhmän jäseniä valittaessa tärkeämpi kuin virka-asema. Eduksi on, jos johtavat virkamiehet ovat kiinnostuneita liikenneturvallisuudesta ja sen eteen tehtävästä työstä, ja haluavat osallistua ryhmien toimintaan.

Liikenneturvallisuustyön pitkäjänteisyyden ja jatkuvuuden kannalta havaittiin tärkeäksi työn kytkeminen kunnan kuntasuunnitelmaan ja talousarvioon. Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat ja sen tarvitsemat resurssit tulisi hyväksyttävä kunnanhallituksessa ja lautakunnissa vuosittain.

Kunnan liikenneturvallisuustyön tukeminen ulkopuolelta ja sen tärkeydestä muistuttaminen havaittiin tärkeäksi, koska kuntatyössä liikenneturvallisuus kilpailee monen muun asian kanssa rajallisista henkilöresursseista. Tällä hetkellä kuntien työ riippuu pitkälti kunnan liikenneturvallisuusyhteyshenkilön aktiivisuudesta ja jaksamisesta, eikä ulkopuolisten tahojen tuelle ole olemassa mitään järjestelmää, vaan tukea annetaan lähinnä kunnille, jotka ovat laatimassa suunnitelmaa tai muuten osaavat pyytää tukea.

2.2 Läänitason työn kehittäminen

Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunnan toimeksiannosta tehtiin vuonna 2002 selvitys "Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuus selvitys ja liikenneturvallisuustyön kehittäminen". Työn taustalla oli Länsi-Suomen läänin muuta maata heikompi turvallisuustilanne ja sen huolestuttava kehitys.

Länsi-Suomen läänin projektissa liikenneturvallisuustoiminnan kehittämisen lähtökohtana oli eri toimenpiteiden toteuttamisen tehostaminen ja toimenpiteiden välisen tarkoituksenmukaisen tasapainon etsiminen. Siksi pyrittiin ensisijaisesti liikenneturvallisuustyön koordinoimiseen, suunnitteluun ja seurannan kehittämiseen sekä työn eri tasojen (valtakunnallinen taso, läänin taso ja maakuntataso) välisten kytkentöjen parantamiseen.

Työssä tehtiin esitys liikenneturvallisuustyön uudeksi toimintamalliksi, joka koskee erityisesti Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunnan ja liikenneturvallisuuden alueellisten yhteistyöryhmien rooli- ja tehtäväjakoa. Toimintamallissa sovellettiin Balanced Scorecard –menetelmää, jonka avulla pyrittiin kuvaamaan läänin liikenneturvallisuustoimintaa kokonaisvaltaisesti. Balanced Scorecard –mittaristo voidaan käyttää sekä läänin liikenneturvallisuussuunnitelman että sen seuranta- ja raportointijärjestelmän viitekehyksenä. Ennen mittariston käyttöä on ollut kuitenkin tarpeen kehittää mm. mittariston raportointijärjestelmä, määrittellä mittariston suhte organisaatioiden johtamisjärjestelmiin sekä luoda käytännöt mittariston ylläpitämiseksi.

Länsi-Suomen läänin lisäksi myös Oulun läänissä on käynnistetty läänin tason liikenneturvallisuustyön kehittämisprojekti. Työn tavoitteena on Oulun läänin liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan työn kehittäminen määrittelemällä uusi, Balanced Scorecard –menetelmää mukaileva malli liikenneturvallisuustyön ohjaamiseksi. Työn aikana kehitetään liikenneturvallisuustyölle eri organisaatioiden tavoitteita yhdistävä ja yhdenmukaistava mittaristo. Lisäksi selvitetään eri vaihtoehdot läänitason liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi.

3 Kunnan liikenneturvallisuustyön kehittäminen

3.1 Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikaiset menettelyt

Suunnitelman laatimisen aikaisia menettelyjä on analysoitu tämän työn kanssa rinnakkain tehdyssä Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelmassa, joka on toiminut pilottihankkeena. Myös Nivalan-Haapajärven seudulle samanaikaisesti tehdyssä työssä on testattu tässä projektissa kehitettyjä malleja.

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa laadittaessa määritellään kunnan liikenneturvallisuustyön suuntaviivoja vuosiksi eteenpäin. Suunnitelman tekeminen on myös vaihe, jolloin eri hallintokuntien edustajat ja sidosryhmät on tarpeen saada koottua yhteen liikenneturvallisuusryhmän muodostamiseksi tai päivittämiseksi.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien sisältö voi vaihdella alueittain, myös eri konsulteilla on erilaisia tapoja tehdä työtä. Suunnitelman laatimisprosessia ei ole tuotteistettu, eikä ehkä ole syytäkään ohjeistaa sitä liian tiukasti, koska kaikki kunnat ovat erilaisia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan alkaessa on tärkeää antaa arvo kunnassa tehdyille liikenneturvallisuustyölle. Suunnitelman laatiminen ja sen tarve ei tarkoita sitä, ett-eikö kunnassa olisi osattu tehdä jo aiemminkin hyvää työtä liikenneturvallisuuden eteen. Suunnitelma on ennemminkin yksi vaihe normaalissa pitkäjänteisessä liikenneturvallisuustyössä ja se toimii välitilinpäätöksen luonteisesti. Lähtötilanne ja jo tehty liikenneturvallisuustyö on kartoitettava suunnitelman laadintaprosessin aluksi. Tämä käsittelee myös edellisen suunnitelman ja sen toteutumisen kirjaamisen uuteen suunnitelmara-porttiin, jossa kuvataan myös tuleva tahtotila.

Suunnitelman laadinnan alkuvaiheessa tehtäväksi tulee myös liikenneturvallisuusryhmän ja hallintokuntaryhmien perustaminen tai niiden kokoonpanon tarkistaminen. Seutukuntakohtaisten suunnitelmien yhteydessä perustetaan usein myös seutukunnan yhteistyöryhmä. Ryhmien perustaminen tulisi tehdä heti suunnitelman laadinnan alkaessa. Ryhmä olisi myös nimitettävä kunkin kunnan käytännöistä riippuen siten, että sillä olisi virallinen asema. Jos ryhmän nimeäminen ei onnistu heti, olisi tällaisissakin tapauksissa kuitenkin tärkeää saada nimettyä kunnan yhdyshenkilö ja eri hallintokuntien vastuuhenkilöt mahdollisimman nopeasti. (Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä esiin-tyviä termejä on selitetty liitteenä 1 olevassa ”sanastossa”).

Kunnassa tehtävä työ on tärkeä osa liikenneturvallisuustyön ketjussa, jonka tavoitteet määritellään valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Vaikka kuntatasolla kamppaillaankin osin erilaisten ja eritasoisten ongelmien ja toimenpiteiden kanssa kuin valtakunnan tason liikenneturvallisuustyössä, on tärkeää, että valtakunnalliset tavoitteet ja painopisteet huomioidaan myös kunnallisissa suunnitelmissa. Tätä kautta ne siirtyvät konkreettisesti toteutettaviksi ja vaikuttavat tavoitteiden saavuttamiseen. Kulloinkin voimassaolevan valtakunnallisen suunnitelman tunnettuuteen kunnissa on kiinnitettävä huomiota. Vastuu tässä asiassa on sekä kunnilla että lääneillä, mutta myös valtakunnan tasolla toimivilla organisaatioilla, kuten liikenne- ja viestintäministeriöllä, Tiehallinnolla ja Liikenneturvalla. Vastaavasti on yhtä tärkeää, että alueellisen ja paikallisen tason työ ja

sen vaatimukset otetaan huomioon valtakunnallisessa liikenneturvallisuustyön suunnittelussa.

Kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnassa ja jatkuvassa eri hallintokuntien ja sidosryhmien liikenneturvallisuustyössä erittäin hyödyllinen apuväline on Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Tämä vuonna 1999 julkaistu opas ei ole suoranaisesti opas liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen, mutta se antaa hyvän kokonaiskuvan ongelmakentästä ja työn kehittämismahdollisuuksista. Kokemusten mukaan opas ei ole kunnissa niin tunnettu kuin olisi syytä olettaa. Sen löytämistä internetistä ei myöskään ole tehty riittävän helpoksi.

Suunnitelman laatimisen aikaisia menettelyjä, joiden kehittäminen on myös katsottu tärkeäksi, ovat kunnan poliittisten päättäjien sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön ja –suunnitelmaan sekä liikenneturvallisuustyöhön osallistuvien eri hallintokuntien edustajien perehdyttäminen liikenneturvallisuustyön toimintaympäristöön.

Tuusula on noin 30.000 asukkaan voimakaskasvuinen kunta, jossa päätöksentekijät sitoutetaan työhön ottamalla heidät mukaan ohjausryhmään. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeen Tuusulan kunnan liikenneturvallisuustyön koordinoitua ja seurattavaa varten perustetaan liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustus kunnan eri hallintokunnista. Nykyisin Tuusulassa toimiva teknisen lautakunnan liikenneturvallisuustyöryhmä jatkaa toimintaansa valmistelemalla tekniselle lautakunnalle esitettäviä liikenneympäristöä koskevia toimenpiteitä teknisen toimen, liikenneturvallisuusryhmän esitysten tai asukkaiden aloitteiden pohjalta (liitteet 2 ja 3). Nivala-Haapajärvi -alueella työhön otetaan mukaan hallintokuntien päälliköt, lautakunnat ja kenttätyöntekijöitä jo aloituskouksessa tai aloitusseminaarissa.

Suunnitelman laadinnan aikana tulisi jo pitää silmällä sen toteuttamisvaihetta ja toteuttamisen edellytyksiä. Suunnitelman toteuttaminen olisikin hyvä sisällyttää kuntien toimintasuunnitelmiin ja kuntastrategioihin. Tätä kautta myös liikenneturvallisuustoimien ja –työn resurssitarve tulee huomioiduksi.

Kunnan henkilöstön suunnitelmallinen liikenneturvallisuuskoulutus ja perehdyttäminen edesauttaa heitä motivoitumaan myös liikenneturvallisuustyöhön ja ottamaan sen luontevaksi osaksi omaa toimintaa. Koulutus ja perehdyttäminen on hyvä suunnitella jopa muutamana vuodeltä tähtäimellä eteenpäin, jolloin kokonaisuus hahmottuu helpommin. Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä koulutuksen suunnittelu on luontevinta. Liitteenä 4 on esimerkki kunnan henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutuksen suunnitelmasta.

3.2 Kunnan liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta

3.2.1 Yleistä suunnittelusta ja seurannasta

Kunnan liikenneturvallisuustyön suuntaviivoja suunnitellaan mm. liikenneturvallisuussuunnitelmia laadittaessa. Niitä ei kuitenkaan laadita vuosittain, vaan kunnasta riippuen noin 5-10 vuoden välein. Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi työtä on kuitenkin tarpeen suunnitella ja seurata huomattavasti tiheämmin ja

jatkuvammin. Muutokset liikenneturvalliisuustilanteessa ja sen kehityksessä, uudet tutkimustulokset, lainsäädännön muutokset ja valtakunnallisten liikenneturvalliisuustyön suuntaviivojen muutokset aiheuttavat myös kunnallisessa työssä päivitys- ja suunnittelutarpeita.

Hallintokuntien toimintasuunnitelmiakaan ei ole tarkoituksenmukaista laatia kovin pitkälle tulevaisuuteen, vaan lyhyemmäksi ajaksi (suositeltavaa olisi laatia toimintasuunnitelmat vuosittain) kerrallaan. Näin ne pysyvät paremmin ajantasaisina, ja liikenneturvalliisuustyö muodostuu toisinaan tapahtuvista suuremmista ponnistuksista enemmän jatkuvaksi, jokapäiväiseen työhön liittyväksi toiminnaksi. Edellä mainittu Opas kuntien liikenneturvalliisuustyöhön on toimiva apuväline hallintokuntien liikenneturvalliisuustyön suunnitteluun.

Kunnan liikenneturvalliisuustyön suunnitteluun tulee kytkeä tiiviisti myös seuranta. Tehdyn työn, sen vaikutusten ja liikenneturvalliisuustilanteen seuranta muodostaa tärkeän perustan työn jatkuvuudelle ja suunnittelulle. Ilman seurantatietoja tulevia toimenpiteitä on vaikeaa tai jopa mahdotonta suunnitella ja kohdentaa oikeisiin ongelmiin siten, että työ olisi tehokasta ja vaikuttavaa. Seurannan taso on kuitenkin mitoitettava käytettävissä oleviin resursseihin nähden sopivaksi.

Viime vuosina on aloitettu toiminnan seuraaminen mittareiden avulla monella eri sektorilla kunnissa. Siksi seurantaa ja mittareita osataan kaivata myös liikenneturvalliisuustyössä.

3.2.2 BSC liikenneturvalliisuustyön työkaluna

Tässä työssä suunnittelu- ja seurantamenetelmien kehittämisessä keskeisellä sijalla on ollut Balanced Scorecard (BSC) -viitekehyksen kehittäminen ja sen soveltuvuuden testaaminen kuntien liikenneturvalliisuustyön työkaluksi. Kuntien liikenneturvalliisuustyön yhtenäiset suunnittelu- ja seurantatyökalut mahdollistaisivat eri kuntien toiminnan vertailun ja vertaisoppimisen sekä yhteistyön. Mittariston käyttö lisäisi myös kuntien liikenneturvalliisuustyön läpinäkyvyyttä, mikä motivoisi kuntien liikenneturvalliisuustyötä sekä parantaisi kuntalaisten osallistumismahdollisuuksia.

BSC –mittaristo on nykyisin käytössä johtamisen ja strategisen suunnittelun työvälineenä varsin monessa organisaatiossa eri aloilla. Liitteenä 5 on tiivistetty yleiskuvaus BSC -menetelmästä.

Liikenneturvalliisuustyön suunnittelun työkaluna BSC toimii siten, että sen avulla määritellään liikenneturvalliisuustyön osa-alueet (mittariston näkökulmat) ja niille strategiset tavoitteet. Tavoitteiden perusteella johdetaan niiden toteutumisen kannalta tärkeät strategiset menestystekijät, jotka ovat liikenneturvalliisuustyön vaikuttavuuden kannalta tärkeitä. Näiden pohjalta voidaan työstää toimintasuunnitelmat liikenneturvalliisuuden parantamiseksi esimerkiksi hallintokunnittain.

Liikenneturvalliisuustyön seurannan työkalun BSC:stä tekevät ensisijaisesti siihen kuuluvat mittarit. Mittarien määrittäminen on oleellinen osa BSC–menetelmää. Niiden avulla kuvataan suunnitteluvaiheessa määriteltyjen menestystekijöiden toteutumista. Mittareiden seuranta antaa kuvan toiminnan tuloksellisuudesta ja siitä, onko työssä keskitytty tärkeisiin asioihin.

BSC on siis sekä suunnittelun että seurannan työkalu. Nämä kaksi toimintoa liittyvät varsin kiinteästi toisiinsa, eikä niitä ole mielekästä erottaa erilliseksi suunnittelu- ja erilliseksi seurantatyökaluksi. Suunnitteluvaiheessa tehdyt valinnat määrittelevät sen, millä mittareilla toimintaa on mielekästä seurata. Toisaalta mittareiden antama kuva toimii seuraavan kauden suunnittelun lähtötietona.

Tässä työssä laadittu kunnan liikenneturvallisuustyön BSC –mittaristo on liitteenä 6. Mittariston keskellä on liikenneturvallisuustyön valtakunnallinen visio, jonka mukaan toimitaan myös alue- ja paikallistasoilla. Mittaristossa on neljä eri näkökulmaa kunnan liikenneturvallisuustyöhön:

- Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus
- Tienpito ja yhdyskuntarakenne
- Viestintä, valvonta ja pelastus
- Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen

Liitteenä 6 olevassa BSC-mittaristossa (Tuusulassa laadittu malli) on esitetty tavoitteiden ja menestystekijöiden perusvalikoima, jonka on tarkoitus olla kaikissa kunnissa yhteinen. Kuntakohtaisten lisätavoitteiden asettaminen on mahdollista ja suotavaa.

Vaikuttavuus-näkökulmassa tavoitteena ovat liikenneturvallisuustyön vaikutukset onnettomuuksien vähentymiseen ja niiden seurauksiin sekä koettu liikenneturvallisuus, joka voi olla eri asia kuin tilastojen mukainen turvallisuus. *Tienpidon ja yhdyskuntarakenteen* kannalta tavoitteet ja menestystekijät liittyvät infrastruktuurin ominaisuuksiin, liikkumistarpeeseen ja kulkumuotovalintaan. Kaikkiin näihin on pyrittävä vaikuttamaan, jos liikenneturvallisuutta halutaan tehokkaasti parantaa liikenneturvallisuusvision mukaisesti. *Viestintä, valvonta ja pelastus* –näkökulmasta tavoitteet ja menestystekijät liittyvät sekä tienkäyttäjien tietoihin ja asenteisiin että liikenteen valvonnan tasoon.

Liikenneturvallisuustyön uudistumisesta tilanteen mukaan ja kehittämisestä on myös huolehdittava. Sen on oltava organisoitua ja jatkuvaa. Päätöksentekijöiden on oltava tietoisia liikenneturvallisuustilanteesta ja –toimenpiteistä. Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin varmistaa sen huomioon ottamisen. Näin tulisi ensisijaisesti tehdä kunnan omassa toiminnassa, mutta edellyttää myös kunnassa toimivissa yrityksissä.

Liitteenä olevassa BSC-kaaviossa on esitetty myös tavoitteiden ja menestystekijöiden toteutumisen seurantaan tarkoitettujen mittareiden perusvalikoima. Tästä valikoimasta voidaan kunnassa valita ne mittarit, joiden seuraaminen on aiheellista. Esimerkki mittareiden määrittämisestä ja tietolähteistä (Tuusulan malli) on liitteenä 7.

3.2.3 Kokemuksia ja huomiota BSC:stä

BSC:hen perustuvaa suunnittelu- ja seurantatyökalua on toistaiseksi kokeiltu seuraavien seutukuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä:

- Viitasaaren seutu (neljä kuntaa)
- Äänekosken seutu (neljä kuntaa)

- Karhukunnat (Porin ympäryskunnat, seitsemän kuntaa)
- Joutsan seutu.(neljä kuntaa)

Koska kyseiset suunnitelmat ovat tätä kirjoitettaessa varsin tuoreita, ei kokemuksia BSC:n käytöstä seurannassa vielä ole. Sen sijaan BSC:stä suunnittelutyökaluna on saatu ensikokemukset.

Tuusulassa liikenneturvallisuustyöryhmä valitsi itselleen 18 mittaria, joita seurataan tulevaisuudessa (liite 6). Lähtökohtana on, että kunta itse pystyy tuottamaan kohtuullisin resurssein tai pyytämään muilta organisaatioilta olemassa olevien mittareiden arvot. Mittareiden määritykset ja tietolähteet (liite 7) on tärkeätä määritellä, jotta arvot ovat vertailukelpoisia vuodesta toiseen. Osa mittareista on sellaisia, ettei niitä suoraan voi verrata muiden kuntien arvoihin. Heijastimen ja pyöräilykypärän käyttö ovat esimerkkejä siitä. Tuusulassa on sovittu, että 6-7 luokan oppilaat laskevat käyttöä tietyllä viikolla aina samoissa paikoissa. Tällöin arvoja voidaan verrata eri paikkojen kesken sekä seurata turvavälineiden käytön kehitystä vuodesta toiseen.

BSC:tä sovellettaessa on muistettava, että mittarit eivät ole itsetarkoitus eivätkä ne saa muodostua liian hallitseviksi. Mittariston todellinen tarkoitus on toimia työ- ja apuvälineenä helpottamassa kunnan liikenneturvallisuustyöhön osallistuvien työtä. Mitattaviksi asioiksi on valittava kunkin kunnan tilanteen ja työskentelyn kannalta keskeiset asiat. Toiminnan on oltava sisältäpäin ja todellisista tarpeista lähtevää, eikä ulkoapäin asetettujen irrallisten tavoitteiden sanelemaa.

4 Kunnan liikenneturvallisuustyön tuen kehittäminen

4.1 Toimija kunta- ja aluetyön tukena

4.1.1 Toimijan rooli ja tehtävät

Tässä työssä on kehitetty alueellisen liikenneturvallisuustyön toimintamalli, joka perustuu siihen, että aluetason yhteistyöelimen (läänin neuvottelukunta tai alueellinen ryhmä) ja kuntien välillä on erillinen nimetty ”toimija”, jonka tehtävänä on erityisesti huolehtia kuntien työn tukemisesta, kuntien tilanteen seuraamisesta ja tiedonkulusta.

Toimintamalli ei tuo oleellisesti uutta siihen, kenellä on vastuu alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoitavasta toteuttamisesta. Koordinoitavastuun on oltava viranomaistaholla, joka tässä tapauksessa on perinteisesti ollut lääninhallitus apunaan läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunta, sen työjaosto ja/tai alueelliset ryhmät. Myös Tiehallinto on viranomaisorganisaationa aktiivisesti mukana ja osallistuu vahvasti koordinointiin. Näiden tahojen lisäksi keskeisiä alueelliseen työhön osallistuvia organisaatioita ovat mm. Liikenneturva, poliisi, yksityiset konsultit sekä alueesta riippuen myös maakuntaliitot, alueelliset ympäristökeskukset jne.

Toimijalla voidaan tarkoitaa yksittäisen henkilön lisäksi jotain organisaatiota, jossa useampi henkilö suorittaa toimijalle kuuluvia tehtäviä. Periaatteessa toimijana voi olla joko koordinoiva viranomaistaho tai joku muu liikenneturvallisuustyössä mukana oleva organisaatio, mutta toimija voi olla myös tehtävään näiden ulkopuolelta hankittu konsultti. Siihen, missä organisaatiossa toimijan on järkevintä sijaita, vaikuttaa sekin, mitä tehtäviä toimijan hoidettavaksi annetaan. Toimijan mahdollisia tehtäviä on lueteltu jäljempänä.

Maantieteellisesti toimijan alueena voi olla koko lääni, sen osa-alue tai maakunta. Tämä riippuu kussakin läänissä käytettävästä organisaatiosta ja läänin laajuudesta.

Toimijan työn ei ole tarkoitus olla päällekkäistä läänien liikenneturvallisuusyhdyshenkilöiden tekemän työn kanssa. Toimijan tarkoitus on tehdä liikenneturvallisuustyöstä koordinoitumpaa, poistaa päällekkäisyyksiä ja helpottaa läänien ja muiden aluetason organisaatioiden työtaakkaa. Tärkeintä on, että toimijaan perustuva toimintamalli mahdollistaa aiempaa suuremman panostuksen nimenomaan kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen. Periaatteessa toimija voi olla lääninhallitus tai joku läänin liikenneturvallisuusyhdyshenkilöistä. Tällöin on kuitenkin kiinnitettävä erityishuomiota töiden resursointiin siten, että kyseinen taho tai henkilö todella voi keskittyä rooliinsa toimijana ja kuntien työn tukijana.

Toimijan tehtäviä voivat olla:

1. Kuntien työn tukeminen

- koulutuksen organisointi (tilaisuuksien järjestäminen, sisällön ideointi)
- tukimateriaalin tuottaminen
- yleinen tiedottaminen: mitä tekeillä, teemat

2. Kuntien tilanteen seuraaminen

- kunnissa tehtävän työn määrä ja sisältö
- liikenneturvallisuusryhmien toiminta
- kuntien ongelmat
- liikenneturvallisuustyössä passiiviset kunnat
- kuntakorttien ylläpitäminen

3. Alueellisten yhteistyöryhmien välinen tiedonsiirto

- kokouksiin osallistuminen, sihteerinä toimiminen
- hyvistä käytännöistä informoiminen
- tiedotus neuvottelukunnalle ja kuntiin

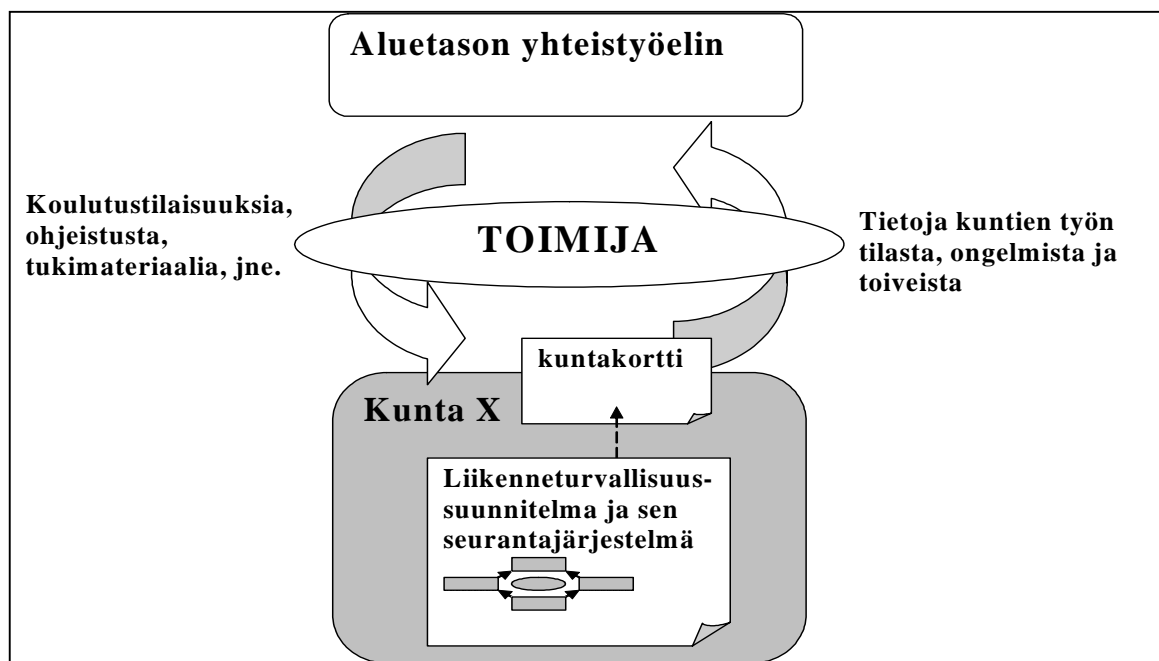
4. Yleisen kehityksen seuraaminen ja aktiivinen kehitystyö

- ”mitä valtakunnassa tekeillä”: kehitystyöt, liikenneturvallisuustilanne, asenteiden muutokset
- ”mitä läänin alueella tekeillä”: tiepiirien ja muiden tahojen projektit
- uusien projektien ideointi
- tarpeellisten selvitysten ideointi, työn rahoituksen neuvottelu, tilaaminen

5. BSC-mittariston ylläpito

- raportointityökalujen käyttö ja ylläpito
- kuntakorttien ylläpito

6. Raportointi läänin neuvottelukunnalle



Kuva 1. Kaavio toimijan roolista ja suhteesta kuntiin ja aluetason organisaatioon.

4.1.2 Kokemuksia toimija-mallista

Toimijan roolia on pilotoitu Nivalan-Haapajärven seutukunnassa, mistä tarkempi selostus on liitteenä 8. Pilotoinnin tavoitteena oli arvioida työpanoksia ja tehtäviä, joita ulkopuoliselle toimijalle voidaan siirtää sekä kuinka paljon aikaa ja kustannuksia tuki-malli edellyttää. Kokeilua valmisteltiin loppuvuodesta 2003 ja varsinaista tukitoimintaa on pilotoitu tammikuusta 2004 alkaen.

Kokeilun aikana tuli esiin, että tukitoiminta voidaan räätälöidä hyvin alueen tarpeisiin. Nivala – Haapajärven seutukunnassa on viisi varsin eri tavoin toiminutta kuntaa, joiden kunkin tarpeisiin mallia voidaan soveltaa. Hankkeen aikana todettiin, että tukitoiminnan laajuutta voi muunnella kuntien ja aluetason toimijoiden (Tiehallinto, Liikenneturva ja lääninhallitus) tarpeiden mukaisesti. Tärkeä työmäärään vaikuttava tekijä on kuntien oma aktiivisuus. Toimija ei pysty yksin luomaan liikenneturvallisuuksia alueelle. Toiminta vaatii tietoa toimijan roolista sekä halua toiminnan kehittämiseen niin kuntapuolelta kuin aluetason toimijoilta.

Tehokkainta tukitoiminta on, kun sitä antaa organisaatioiden ulkopuolinen taho. Tällöin voidaan verrata tilannetta laajemmin läänin toimintaympäristöön. Ulkopuolinen toimija pystyy tarjoamaan aluetason toimijoiden tarvitsemia palveluita heidän tarvitsemassaan muodossa.

Työn aktivointi kunnissa, verkostojen kokoaminen ja tietyt pienet tehtävät edellyttävät noin 2-3 työpäivän työpanosta/kunta. Kustannuksien kannalta on merkittävää tukitoiminnan ulottaminen kokouksiin. Toimiminen kokouksissa tuo tuen lähemmäksi kuntia ja mallin konkreettisemmaksi, mutta vie toisaalta huomattavasti aikaa.

Toimijan mallin muokkaaminen ja sisäistäminen eri organisaatioissa vaatii edelleen kehittämistä. Työ on tehokkainta silloin, kun eri tahoilla on tieto niistä mahdollisuuksista, joita toimija työhön tuo. Tämän takia pilotointia tulisikin jatkaa ja laajentaa erityyppisille alueille, jotta tehtävät ja toimintamalli vakiintuisivat sekä tieto toimija –mallista lisääntyisi.

4.2 Aluetason organisaatioiden tuki kunnille

Tätä työtä edeltäneessä kuntien liikenneturvallisuuksien tilannearviossa havaittiin tuen tarve kuntien työlle. Kuntien tuen tarve voi johtua osaamisen, tiedon tai resurssien puutteesta. Varsinkin henkilöiden ajalliset resurssit muodostuvat yleensä liikenneturvallisuuksien esteeksi, koska henkilöstöllä on paljon samasta ajasta kilpailevia tehtäviä.

Järjestelmällistä ja säännöllistä tukea ei ole toistaiseksi kuntien liikenneturvallisuuksien järjestetty. Aluetason organisaatiot, Tiehallinto, Liikenneturva ja lääninhallitukset tukevat kuntia usein suunnitelmien laadinnan yhteydessä, mutta suunnitelman laatimisvaiheen loppua ja vastuun siirryttyä kokonaan kunnalle toiminta kunnassa voi hiipua hyvästä alusta huolimatta. Aktiivisuuden säilymiseen tarvittavan jälkituen vaatima ajallinen ja rahallinen panostus olisi kuitenkin varsin pientä verrattuna esimerkiksi liikenneturvallisuuksien suunnitelman laatimistyöhön.

Alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoituvastuu on yleensä ollut lääninhallituksissa, joiden johdolla toimivat liikenneturvallisuusneuvottelukunnat tai -ryhmät yhteistyöeliminä. Länsi- ja Itä-Suomen lääneissä käytännön toiminta tapahtuu paljolti myös vanhaan läänijakoon perustuvissa alueellisissa liikenneturvallisuusryhmissä.

Käytännön ongelmana työssä on ollut henkilöresurssien riittämättömyys. Liikenneturvallisuusyhdyshenkilöt lääneissä kykenevät käyttämään työajastaan vain osan liikenneturvallisuustyöhön muiden tehtävien vaatiessa myös aikansa. Koska yhden yhdys henkilön alueella voi kuntien lukumäärä olla hyvin suuri, ei aika useinkaan riitä kuntien työn tukemiseen. Tässä esitetyllä toimija-mallilla pyritään hakemaan parannusta erityisesti tähän ongelmaan.

Aluetason organisaatioiden lisäksi myös liikenne- ja viestintäministeriö tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä. LVM:n tuki kohdistuu erityisesti rahallisiin resursseihin vuonna 1999 käynnistyneen kuntakannustin-hankekokonaisuuden kautta. Kuntakannustinrahoitusta on saanut vuosien 1999-2003 aikana jo lähes sata kuntaa pääasiassa kunnallisten tai seutukunnallisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan. Alueelliset tahot osallistuvat aktiivisesti myös kuntakannustinhankkeisiin, tiepiirit myös rahoittajina.

Tässä työssä on laadittu aluetason organisaatioille tehtävärunko (taulukko 1), jonka avulla ne voivat suunnitella alueensa kuntien liikenneturvallisuustyön tukea. Tehtävärunko muodostuu tahtotiloista ja aluetason toimista, joita niiden toteutumiseksi vaaditaan. Tehtävärunko on jaettu kahteen osaan: suoranaiseen kuntien työn tukemiseen ja aluetason organisaatioiden oman toiminnan ja keskinäisen yhteistyön kehittämiseen.

Tehtävärungossa lueteltujen tehtävien delegoiminen ja tarkempi päättäminen tapahtuu läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnissa tai vastaavissa elimissä.

Taulukko 1. Tehtävärunko aluetason organisaatioille.

A. Kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen

Tarkennettu tahtotila	Aluetason (toimijan) tehtävärunko (koordinaattori valvoo, että tehtävät suoritetaan)
Kunnissa on ajantasainen lt-suunnitelma, joka käsittää sekä liikenneympäristö- että kasvatusosion (max. 8-10 vuotta vanha). Ajantasaisuuden tarve vaihtelee kunnan mukaan. Kasvavissa ja voimakkaasti kehittyvissä kunnissa suunnitelma vanhenee nopeammin.	Laaditaan liikenneturvallisuussuunnitelma (kunta, tiepiiri, Liikenneturva).
Kunnissa (seutukunnissa) on liikenneturvallisuusryhmät jotka kokoontuvat vähintään kaksi kertaa vuodessa koordinoimaan ja seuraamaan työtä.	Kuntien yhdyshenkilöihin (tai suoraan hallintokuntien vastuushenkilöihin) ollaan yhteydessä vähintään kaksi kertaa vuodessa ja selvitetään tilanne: <ul style="list-style-type: none"> • ryhmien toiminta • työn määrä ja sisältö • kunnan lt- ongelmat ja avuntarpeet (keksitään niihin ratkaisuja) • arvioidaan lt- työtä (tavoitteellisuus, tehokkuus).
Kunnan yhdyshenkilö on tietoinen siitä, että työ on tärkeää ja toimijaan voi ottaa yhteyttä kaikissa lt-asioissa.	
Hallintokunnat laativat vuosittaiset toimintasuunnitelmat ja niiden toteutumista seurataan kunnan liikenneturvallisuusryhmässä.	
Hallintokunnissa on valmius liikennekasvatustyöhön ja he ovat motivoituneita jatkuvaan työhön kentällä.	Hallintokuntien koulutus-/ keskustelutilaisuuksiin (esim. läänin eri osastojen järjestämiin) sisällytetään liikenneturvallisuusteema (vähintään joka toinen vuosi/ hallintokunta) tai järjestetään heille lt-seminaarit.
Liikenneturvallisuusmateriaali on helposti kaikkien saatavilla.	Markkinoidaan olemassa olevaa liikenneturvallisuusmateriaalia. Havaitut materiaalin kehittämistarpeet sekä puutteet materiaalien sisällössä tai saatavuudessa välitetään materiaaleista vastaaville tahoille.
Kuntien päätöksentekijöillä on tietoa liikenneturvallisuudesta ja he suhtautuvat myönteisesti lt-työhön.	Päätöksentekijöihin (esim. lautakuntien puheenjohtajiin) ollaan yhteydessä (väh. kerran vaalikaudella) ja heille toimitetaan perusaineistoa liikenneturvallisuudesta ja lt-toimenpiteistä.
Kunnissa on tietoa ajankohtaisista asioista ja heillä on valmius tiedottaa niistä kuntalaisille.	Tiedotetaan kunnille ajankohtaisista aiheista ja tuotetaan heille valmista/ puolivalmista materiaalia, jota kunta voi täydentää omilla tiedoilla.

B. Informaationvaihto aluetasolla ja liikenneturvallisuustyön rekisterin ylläpito

Tarkennettu tahtotila	Aluetason (toimijan) tehtävärunko (koordinaattori valvoo, että tehtävät suoritetaan)
Aluetason liikenneturvallisuustyötä tekevissä organisaatioissa ollaan tietoisia siitä mitä kunnissa tehdään.	Laaditaan alueelle toimintasuunnitelma, jossa tehtävät jaetaan vuosittain sekä koulutussuunnitelma pidemmälle aikavälille.
Aluetason työ on koordinoitua.	Seurataan kuntien It-työtä ja ylläpidetään seurantajärjestelmä johon sisältyy: <ul style="list-style-type: none"> - rekisterin (kuntakorttien) ylläpito - alueen mittariston ylläpito.
Valtakunnan tasolla tiedetään mitä alue- ja paikallistasolla tapahtuu, ja se huomioidaan valtakunnallisessa suunnittelussa.	Tiedotetaan kuntien liikenneturvallisuustilasta ja -työstä läänien neuvottelukunnalle (ja alueellisille yhteistyöryhmille/ työjaoksille), joka / jotka tiedottavat tilanteesta valtakunnalliselle It- asiain neuvottelukunnalle ja toisille kunnille.
Läänin-/ aluetason organisaatiot ovat tietoisia siitä mitä muissa lääneissä/ muilla alueilla tapahtuu.	Läänien/ alueiden toimijat kokoontuvat ja vaihtavat tietoa liikenneturvallisuustyöstä.
Liikenneturvallisuustyö on aktiivista ja sitä kehitetään.	Seurataan yleistä kehitystä ja kehitetään It- työtä mm. <ul style="list-style-type: none"> - ideoimalla tarvittavia selvityksiä - käynnistämällä uusia yhteistyöprojekteja (ideat, rahoitus jne)
Liikenneturvallisuustietous on helposti saatavissa internetistä.	Perustetaan ja ylläpidetään liikenneturvallisuuden nettisivustoa. Huolehditaan jo olemassa olevien sivustojen ajantasaisuudesta ja kehittämisestä käyttäjien tarpeet huomioon ottaen.

4.3 Kuntien internet-sivujen kehittäminen

Työn aikana on todettu, että kuntien liikenneturvallisuustyön internet-sivuille on kysyntää ja tarvetta olemassa. Kunnissa tarvitaan liikenneturvallisuutta ja liikenneturvallisuustyötä koskevaa informaatiota, jonka pitää olla helposti ja nopeasti saatavissa. Liikenneturvallisuus on kuitenkin vain harvalle kunnan työntekijälle pääasiallinen tehtävä, eikä aikaa ole paljoa käytettävissä tiedon etsintään. Ajantasainen ja helppokäyttöinen internet-sivusto edistää liikenneturvallisuuden rakentumista osaksi hallintokuntien työtä.

Liikenneturvallisuustietous on internetissä tällä hetkellä melko hajallaan. Tietoa löytyy mm. liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon, Liikenneturvan, poliisin ja lääninhallitusten sivuilta, sekä monien kuntien omilta sivuilta. Kuntien liikenneturvallisuustyön sivu-

ja laadittaessa onkin otettava huomioon olemassa olevat sivustot ja niiden meneillään olevat kehittämistoimet päällekkäisyyksien välttämiseksi.

Tässä työssä kuntien liikenneturvallisuustyötä palvelevan internet-sivuston kehittämisen lähtökohtana on ollut Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuustyötä varten laadittu sivusto. Kyseisen sivuston on tarkoitus toimia läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunnan ja alueellisten ryhmien työkaluna. Sen pohjalta on mahdollista kehittää erityisesti kuntien tarpeisiin suunnatut sivut laajentamalla läänin sivustoa. Tämän työn puitteissa on laadittu internet-sivujen yleismäärittelyt lähtökohtana käyttäjien oletetut tarpeet (sivuston runko liitteenä 9).

Työn yhteydessä on keskusteltu siitä, keiden tarpeita silmällä pitäen sivustoa tulisi ensisijaisesti suunnitella. Koska lähtökohtana koko työssä on ollut kunnan liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja sen tukeminen, on järkevää ottaa kohderyhmäksi ne henkilöt ja organisaatiot, jotka kunnissa osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö sivustosta olisi hyötyä myös ns. tavalliselle kuntalaiselle ja tienkäyttäjälle. Näiden molempien ryhmien tarvitsemat tiedot ja kiinnostuksenkohteet ovat ainakin osittain samoja.

Liikenneturvallisuustyöhön varatuista resursseista johtuen internet-sivuston tulee olla rakenteeltaan kevyt ja helposti päivitettävä. Linkkejä muihin sivustoihin kannattaa hyödyntää mahdollisimman paljon. Sivuston ajantasaisuudesta ja päivittämisestä huolehtiminen on ajateltu pääasiassa edellisessä luvussa kuvatun toimijan vastuulle, jolloin työmäärä on mitoitettava sen mukaiseksi.

Eräs eniten työtä vaativista osista sivustossa olisi kuntia koskevien tietojen ylläpito. Resurssien salliessa kuntatiedot olisivat ns. kuntakorteissa (malli liitteenä 10). Kuntakorttien kokoamisvastuu olisi toimijalla tai läänin yhdyshenkilöllä, mutta kunnat toimittaisivat tiedot heille. Kuntakorteista on työn kuluessa esitetty kahdenlaisia näkemyksiä. Kuntakorteista on oltu innostuneita kätevinä työvälineinä, mutta toisaalta on epäilty riittääkö keneläkään aikaa niiden päivittämiseen.

Kevyempänä vaihtoehtona voi tulla kyseeseen esimerkiksi yksinkertainen excel-taulukko, johon on koottu kyseisen läänin tai alueen kuntien liikenneturvallisuutta koskevat tiedot kunnittain. Tällainen taulukko on mahdollista laittaa internet-sivuston osaksi.

Kuntien liikenneturvallisuustyön internet-sivujen kautta olisi hyvä olla jossain määrin mahdollisuus keskusteluun ja mielipiteiden vaihtoon eri puolilla maata liikenneturvallisuustyötä tekevien kesken. Varsinaisen keskustelupalstan ylläpito on aikaa vaativaa. Minimissään pitäisi kuitenkin tarjota palautemahdollisuus (palautteisiin pitää myös pystyä kohtuullisessa ajassa vastaamaan) sekä yhteystiedot eri kuntien yhdyshenkilöistä.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

5.1 Liikenneturvallisuustyö kunnassa

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen on keskeinen osa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Siihen on syytä panostaa. Useimmiten kunta, paikallinen tiepiiri ja Liikenneturva ohjaavat suunnitelmaa laativaa konsulttia. Myös lääninhallituksen osallistuminen on tärkeää. Lienee itsestään selvää, että hyvin laadittu suunnitelma edesauttaa liikenneturvallisuustyön sujuvuutta, tuloksellisuutta ja jatkuvuutta.

Suunnitelman laatimisen yhteydessä on paras tilaisuus käynnistää tai tehostaa eri hallintokuntien ja sidosryhmien yhteistyötä, ja tämä tilaisuus kannattaakin käyttää. Suunnitelman laadinnan alkaessa tai muuten kunnan liikenneturvallisuustyötä uudelleen organisoitaessa on syytä selvittää kunnassa aiemmin tehty työ ja antaa arvoa sille. Sellaisen vaikutelman antamista, että aiemmin ei ole tehty oikeita asioita, tulisi välttää. Tehtävät ovat kulloisellekin ajalle tyypillisiä. Lisäksi aiempien suunnitelmien toteutuminen tulisi pääpiirteissään kirjata. Laaditun suunnitelman mahdollisimman perusteellinen toteutuminen tulisi varmistaa kytkemällä se kunnan toimintasuunnitelmaan ja kuntastrategiaan.

Kuten tätä työtä edeltäneessä selvityksessäkin todettiin, liikenneturvallisuusryhmän perustaminen ja sen toiminnan aktiivisuus ovat tärkeitä. Vaikka ryhmän perustaminen veisi aikaa, tulisi pyrkiä nimeämään ainakin yhteyshenkilöt keskeisistä hallintokunnista.

Esiin on tullut myös se, että yhteys liikenneturvallisuustyön eri tasojen välillä ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla. Kunnissa ei välttämättä tiedetä valtakunnallisista suunta- viivoista, eikä valtakunnan tason suunnittelussa osata ottaa tarpeeksi huomioon kuntien työn edellytyksiä ja realiteetteja. Tiedonkulkua on parannettava, ja tässä työssä esitetty alueellisen liikenneturvallisuustyön toimintamalli osaltaan tarjoaakin parannusta tilanteeseen.

Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat poikkeavat toisistaan sisällön ja rakenteen osalta joskus paljonkin. Yleisohjeet suunnitelman laatimiselle voisivat helpottaa kuntien työtä ja hyvien esimerkkien omaksumista toisilta kunnilta. Myös aluetasolla ja valtakunnan tasolla liikenneturvallisuustyötä koordinoiville henkilöille voi aiheuttaa hankaluuksia se, että kuntien suunnitelmat poikkeavat toisistaan joskus melko paljonkin mm. tavoitteiden asettelun suhteen.

Tämän työn puitteissa on myös tarkasteltu poliittisten päättäjien sitouttamista liikenneturvallisuustyöhön suunnitelman laadinnan yhteydessä. Pilottikohteina ovat olleet samanaikaisesti laaditut Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma ja Nivala-Haapajärvi – seutukunnan liikenneturvallisuustyön organisointityö.

Suunnitelman laatimisen lisäksi kunnan liikenneturvallisuustyötä on suunniteltava ja sen toteutumista seurattava säännöllisesti. Suunnittelu ja seuranta kytkeytyvät kiinteästi toisiinsa. BSC-mittaristo on käyttökelpoinen työkalu molempiin tehtäviin. Siitä on saatu positiivisia kokemuksia kunnissa tapahtuvan suunnittelun yhteydessä. Seurannan osalta kokemukset ovat vielä vähäiset.

5.2 Tuki kunnan liikenneturvallisuustyölle

Tarve kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiselle voi johtua sekä osaamisen, tiedon että resurssien puutteesta. Lähimpänä apua on saatavissa aluetason liikenneturvallisuustyötä tekeviltä organisaatioilta, Liikenneturvalta, Tiehallinnolta ja lääninhallituksilta. Tämän tuen saamiseksi nykyistä järjestelmällisemmäksi tässä työssä laadittiin tehtävärunko aluetason organisaatioille. Tehtävät johdettiin kuntien liikenneturvallisuustyön tahtotilojen perusteella. Tahtotilassa kuvattiin se, miten kunnan liikenneturvallisuustyössä tulisi pääpiirteissään toimia.

Projektissa kehitettiin myös uusi toimintamalli alueellisen liikenneturvallisuustyön organisointiin. Malli perustuu siihen, että kuntien ja aluetason välissä on erillinen ns. toimija, jonka tehtävänä on ennen kaikkea avustaa ja tukea kuntien työtä sekä toimia tiedonkuluksista vastaavana henkilönä. Toimijan tehtävien laajuutta ja hänen sijaintiorganisaatiotaan voidaan kunkin alueen tilanteen mukaan muokata.

Lisäksi kuntien työn tukimuotojen kehittämisosiossa laadittiin yleismäärittelyjä kuntien työtä tukevalle internetsivustolle. Tällaiselle sivustolle on olemassa tarve, mutta sen tarkempi suunnittelu edellyttää vielä jatkoselvityksiä. Liikenneturvallisuustietous on internetissä melko hajallaan, ja on vältettävä päällekkäisyyksiä. Koko liikenneturvallisuuskentän internetsivujen tilanne ja sisältö sekä kehittämistarpeet voisi olla hyvä kartoittaa koordinoitusti kerralla.

5.3 Jatkotoimenpidesuosituksukset

Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön kehittäminen on tehtyjen selvitysten perusteella havaittu tärkeäksi, mutta myös varsin monimutkaiseksi tehtäväksi. Erilaisia ongelmia on monia, mutta niiden ratkaisemiseksi on tarjolla toimenpiteitä. Tämän työn tuloksena voidaan olettaa parannusta tapahtuvan seuraavilla tavoilla:

- liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikaisten menettelyjen kehittyminen
 - tehdyn työn arvostus
 - päättäjien sitouttaminen
- kunnan liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta
 - BSC-mittariston käyttöönotto ja edelleen kehittäminen
 - kunnan henkilöstön koulutuksen järjestelmällisyyden paraneminen
- alueellisten organisaatioiden antaman tuen järjestelmällisyyden paraneminen
- toimijaan perustuvan toimintamallin käyttöönotto ja siten myös tiedonkulun paraneminen
- internet-sivuston tarpeiden kartoituksen ja yleismäärittelyn perusteella voidaan jatkaa kuntien liikenneturvallisuustyön sivuston kehittämistä

Aloitettua kehittämistyötä ei kannata jättää tässä vaiheessa kesken, vaan seuraavissa vaiheissa tulisi paneutua entistä konkreettisemmin havaittuihin jatkokehittämiskohteisiin. Seuraavassa on lueteltu jatkotoimenpide-ehdotuksia, jotka perustuvat joko suoraan tämän

työn tuloksiin tai työn aikana muuten havaittuihin tai keskusteluissa esiin tulleisiin ongelmiin. Ehdotuksia ei ole asetettu tärkeysjärjestykseen.

- Seurantaselvitys BSC:n käytöstä liikenneturvallisuustyössä, erityisesti sen toimivuudesta liikenneturvallisuustyön seurannassa
- Toimija-idean pilotointi ja seuranta sekä edelleen kehittäminen
- Liikenneturvallisuussuunnitelmien sisällön yhtenäistäminen, mahdollisesti yleispiirteinen ohje liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan.
- Kuntien liikenneturvallisuustyön huomioon ottaminen valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnassa
- Kuntien liikenneturvallisuustyön oppaan tehokas markkinointi ja sen päivitystarpeiden selvittäminen
- Onnettomuustietopalvelujen tarjoaminen kunnille
- Hyvien käytäntöjen kokoaminen liikenneturvallisuustoimenpiteistä
- Kuntakannustin-hankekokonaisuuden kehittäminen ja uudistaminen siten, että se edistää paikallisen, alueellisen ja valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön yhteensovittamista
- Internet-sivuston kehittäminen ja käyttöönotto.

KIRJALLISUUSLUETTELO

Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005. Liikenne- ja viestintäministeriö 2000. (Saatavilla myös osoitteesta www.mintc.fi).

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneministeriö, Tielaitos, Kuntaliitto ja Liikenneturva 1999. (Saatavilla myös osoitteesta www.liikenneturva.fi).

Liikenneturvallisuustyön tilannearvio ja kehittämistarpeet kunnissa. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 22 / 2003.

Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuusselvitys ja liikenneturvallisuustyön kehittäminen. Länsi-Suomen lääninhallituksen julkaisuja 21/2002.

Liikenneturvan internet-sivut. www.liikenneturva.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivut. www.mintc.fi

Tiehallinnon internet-sivut. www.tiehallinto.fi

Lääninhallitusten internet-sivut. www.laaninhallitus.fi

Kuntaliiton internet-sivut. www.kuntaliitto.fi

Poliisin internet-sivut. www.poliisi.fi

Liite 1:

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KESKEISIÄ TERMEJÄ

Valtakunnan tason liikenneturvallisuustyö

Koko Suomen kattava liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja koordinointi, jota johtaa liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) neuvoa-antavana elimenään liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Työtä ohjaa valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma ja yleensä myös sen pohjalta tehtävävaltionneuvoston periaatepäätös.

Aluetason liikenneturvallisuustyö

Aluetason työllä tarkoitetaan lääneissä ja maakunnissa tapahtuvaa työtä. Työn koordinoivastuu on lääninhallituksilla, joiden apuna yhteistyöeliminä ovat läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnat tai alueelliset yhteistyöryhmät läänistä riippuen.

Paikallistason liikenneturvallisuustyö (kuntatason työ)

Paikallistason työ tapahtuu kunnissa ja niiden eri hallintokunnissa. Työtä koordinoivat ja suunnittelevat kuntien liikenneturvallisuusryhmät ja sitä ohjaa usein kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma. Usein kunnat tekevät myös yhteistyötä liikenneturvallisuuden alalla ja mm. laativat yhdessä seutukunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia.

Liikenneturvallisuusryhmä (tai liikenneturvallisuustyöryhmä)

Kunnan liikenneturvallisuustyötä koordinoiva ryhmä. Mukana kunnan eri hallintokunnat sekä sidosryhmiä kunnasta riippuen. Ryhmän toimintaan voivat osallistua myös Liikenneturva, poliisi ja tiepiiri.

Hallintokuntaryhmä

Hallintokunnan eri sektoreiden edustajista koostuva ryhmä, joka koordinoi toimintaa hallintokunnan sisällä. Puheenjohtajana hallintokunnan vastuuhenkilö.

Sektori

Hallintokunnan osa. Esim. neuvolat voivat olla terveystoimen yksi sektori.

Alueellinen yhteistyöryhmä

Suurissa lääneissä käytetään osana aluetason työtä kuntien ja läänitason välissä alueellisia ryhmiä, jotka koordinoivat ja kehittävät liikenneturvallisuustyötä omalla alueellaan. Alueet koostuvat vanhasta läänistä tai maakunnista.

Seudullinen yhteistyöryhmä (seutukuntaryhmä)

Saman seutukunnan kuntien muodostama ryhmä, jonka tehtävänä on koordinoida ja kehittää koko seutukunnan liikenneturvallisuustyötä yhtenä kokonaisuutena.

(Liikenneturvallisuus)yhdyshenkilö

Kunnan liikenneturvallisuustyön vetäjä, usein liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtaja. Pitää yhteyttä aluetason toimijoihin sekä hallintokuntien vastuuhenkilöihin.

Vastuuhenkilö

Tietyn hallintokunnan edustaja kunnan liikenneturvallisuusryhmässä. Vastaa oman hallintokuntansa toiminnan koordinoinnista.

Toimintasuunnitelma

Hallintokunnan itse tai yhdessä ulkopuolisten tahojen kanssa laatima suunnitelma, jonka perustella hallintokunnan liikenneturvallisuustyö tapahtuu. Aikajänne yleensä 1-2 vuotta.

Tienkäyttäjät

Kaikki eri kulkumuotoja käyttävät liikenteessä liikkuvat.

Toimija

Tässä työssä luodussa toimintamallissa esiintyvä henkilö, joka avustaa kuntien liikenneturvallisuustyötä. Toimii jonkun alueellisen organisaation tai ulkopuolisen tahon palveluksessa.

BSC

Balanced Scorecard. Alun perin yritysjohton työkaluksi kehitetty toimintamalli, joka soveltuu myös liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantatyökaluksi.

Liite 2:

PILOTTIPROJEKTINA TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Tuusula on liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikana toiminut pilottikuntana valtakunnallisen kuntien liikenneturvallisuustyötä kehittävässä projektissa. Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma täydentää vuonna 2001 laadittua Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, KEHYLIä. Liikenneturvallisuussuunnitelmaa varten on selvitetty viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneet onnettomuudet ja kyselyiden avulla asukkaiden vaaralliseksi kokemia paikkoja ja asioita liikenteessä. Näiden sekä valtakunnallisten ja läänitason tavoitteiden perusteella on asetettu liikenneturvallisuustavoitteet ja esitetty parantamiskeinoja. Suunnitelma sisältää liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä, joita voidaan toteuttaa lähinnä lyhyellä aikavälillä. Lisäksi yhteistyössä kunnan eri hallintokuntien kanssa on työstitetty hallintokuntaakohtaiset toimintasuunnitelmat liikenneturvallisuusasioiden huomioonottamiseksi kunkin hallintokunnan työskentelyssä.

Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelman aikana on pyritty kehittämään suunnitelman sisältöä ja menettelytapoja mm. kytkemällä suunnitelma paremmin kunnan päätöksentekoon, kiinnittämällä parempaa huomiota seurantajärjestelmiin ja mittareihin sekä perehdyttämällä eri hallintokuntien henkilökuntaa paremmin liikenneturvallisuustyöhön.

Päätöksentekijät mukana työssä

Tuusulassa päätöksentekijät sitoutettiin työhön ottamalla heidät mukaan ohjausryhmään. Ohjausryhmätyöskentelyn aikana turvallisuusasiat on käyty monipuolisesti läpi koko kuntasektorin kannalta ja toimenpiteiden perusteluihin käytettiin huomattavan paljon enemmän aikaa kuin mitä käytetään virkamiehistä koostuvissa ohjusryhmissä. Tämä on tietysti luonnollista koska päätöksentekijät eivät useinkaan ole liikenneturvallisuuden ammattilaisia.

Työn loppuvaiheessa suunnitelmaa on esitelty tekniselle lautakunnan (5.5.2004) sekä valtuuston jäsenille (14.5.2004), joilla on ollut mahdollisuus vaikuttaa suunnitelman sisältöön. Tilaisuuksissa kävi selväksi, että päätöksentekijät pitävät turvallisuusasioita tärkeänä, ja suunnitelman sisällöstä keskusteltiin vilkkaasti. Yleisesti kuitenkin ajatellaan, että turvallisuusasiat kuuluvat ”muille” tahoille (poliisin valvontaa pitää lisätä, nuoriso pitää saada kuriin jne.), ja mahdollisuuksia itse vaikuttaa turvallisuuteen ei nähdä tai niitä vähätellään.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisen jälkeen Tuusulan kunnan liikenneturvallisuustyön koordinointia ja seurantatyötä varten perustetaan liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustus kunnan eri hallintokunnista. Nykyisin Tuusulassa toimiva teknisen lautakunnan liikenneturvallisuustyöryhmä jatkaa toimintaansa valmistelemalla tekniselle lautakunnalle esitettäviä liikenneympäristöä koskevia toimenpiteitä teknisen toimen, liikenneturvallisuusryhmän esitysten tai asukkaiden aloitteiden pohjalta (liite 3).

Seurantajärjestelmä ja mittarit

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri turvallisuustekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä kehitetty mittaristokokonaisuus.

Tuusulassa liikenneturvallisuustyöryhmä valitsi itselleen 18 mittaria, joita seurataan tulevaisuudessa (liite 6). Lähtökohtana on, että kunta itse pystyy tuottamaan kohtuullisin resurssein tai pyytämään muilta organisaatioilta olemassa olevien mittareiden arvot. Mittareiden määritykset ja tietolähteet (liite 7) on tärkeätä määritellä, jotta arvot ovat vertailukelpoisia vuodesta toiseen. Osa mittareista on sellaisia, ettei niitä suoraan voi verrata muiden kuntien arvoihin. Heijastimen ja pyöräilykypärän käyttö ovat esimerkkejä siitä. Tuusulassa on sovittu, että 6-7 luokan oppilaat suorittavat vuosittain laskennat tietyllä viikolla aina samoissa paikoissa. Tällöin voidaan verrata arvoja eri paikkojen kesken sekä seurata niiden kehitystä vuodesta toiseen.

Henkilöstön perehdyttäminen

Kunnan henkilöstön suunnitelmallinen liikenneturvallisuuskoulutus ja perehdyttäminen edesauttavat heitä motivoitumaan myös liikenneturvallisuustyöhön. Koulutus ja perehdyttäminen on hyvä suunnitella jopa muutaman vuoden tähtäimellä eteenpäin, jolloin kokonaisuus hahmottuu helpommin. Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä koulutuksen suunnittelu on luontevinta. Liitteessä 4 on esimerkki kunnan henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutuksen suunnitelmasta.

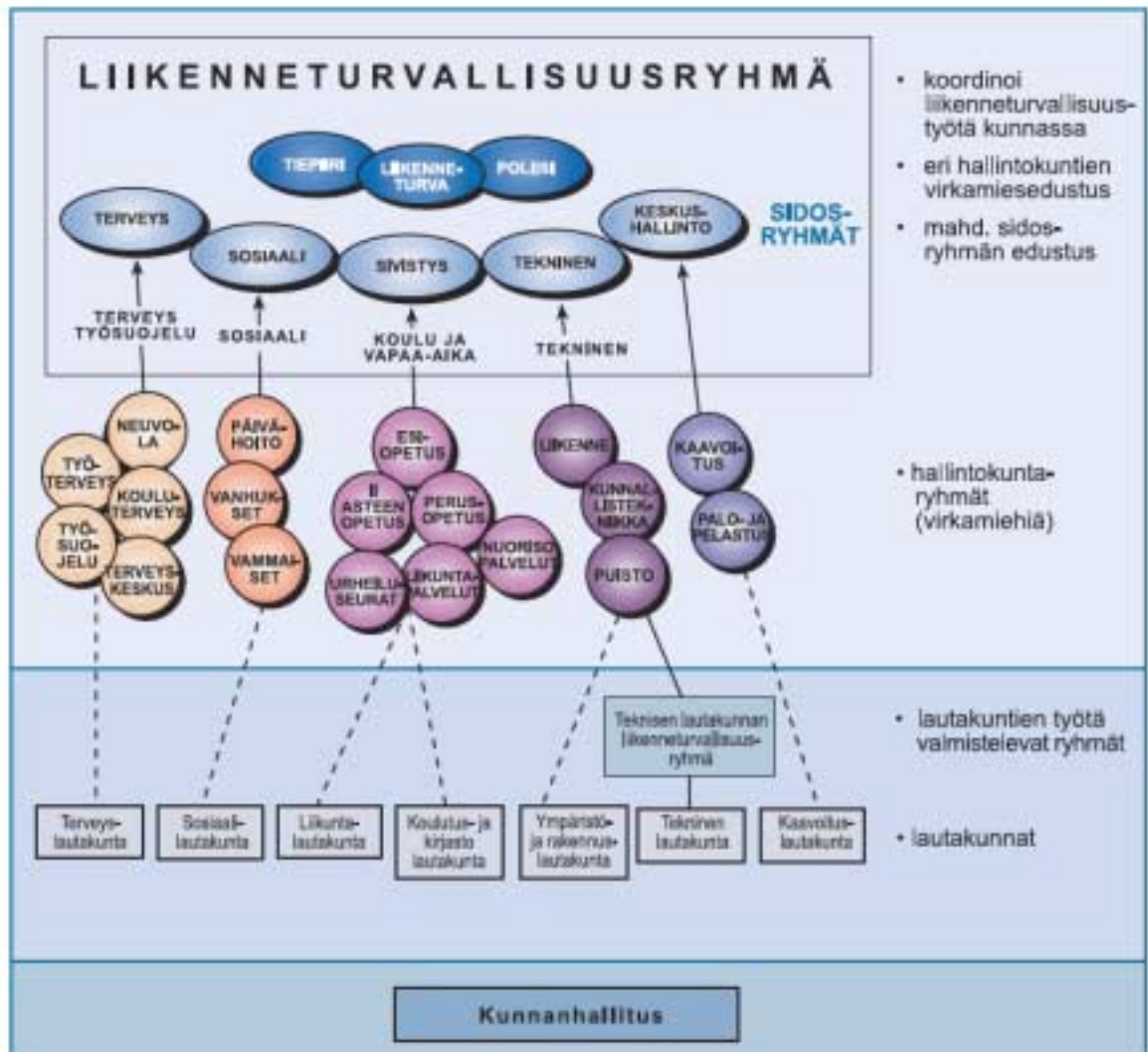
Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana kaavoittajille ja teknisen toimen henkilöstölle on pidetty perehdyttämistilaisuuksia. Myös päiväkodin kautta on liikenneturvallisuutta edistetty lasten ja vanhempien yhteistilaisuudessa. Tilaisuuksissa Liikenneturva on ollut mukana kouluttajana.

Koulusektorilla laaditaan parhaillaan uutta opetussuunnitelmaa ja liikenneturvallisuus on otettu siihen mukaan uutena aihekokonaisuutena. Opettajien perehdyttäminen järjestetään syksyllä, kun opetussuunnitelma otetaan käyttöön.

Terveystoimi on myös järjestämässä omalla henkilökunnalla liikenneturvallisuuskoulutusta, jossa motivoidaan henkilökuntaa kertomaan asiakkaille onnettomuuksien ehkäisykeinoista ja turvavälineiden käytöstä sekä opastetaan toimimaan esimerkiksi liikenteessä työmatkoilla ja vapaa-aikana.

Liite 3:

TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI



Liite 4:**KUNTIEN HENKILÖKUNNAN KOULUTUSSUUNNITELMA 2004-2006**

(ESIMERKKI, SEUDULLINEN SUUNNITELMA)

Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö / Yhteyshenkilö
Pidä pelivaraa kurssi	Turvallisen ja joustavan ajamisen periaatteet ja kokeilu käytännössä	1. Autoa työssään käyttävät (kotisairaanhoido ja ruokapalvelu, tekninen toimi, johtajat,...)	Syys-lokakuu 2004	Kunta A: Kunta B: Kunta C:
	Turvallinen liikkuminen työssä ja vapaa-aikana	2. Muut kunnan työntekijät	Syys-lokakuu 2005-2006	Kunta D:
Taloudellisen ajon kurssi	Taloudellisen ajamisen periaatteet	1. Henkilöt, jotka käyttävät kunnan omistamia autoja (kotipalvelu?, tekninen toimi?,...)	2005	Kunta A: Kunta B:
		2. Autoa työssään käyttävät	2005	Kunta C:
		3. Muut kunnan työntekijät	2006	Kunta D:
TIETURVA 1 ja 2	Turvallisuuden lisääminen liikenteen seassa tehtävässä työssä	Teknisen toimen maastotyöntekijät Työnjohtajat Tien siistijät	Jatkuvaa tarpeen mukaan	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:
Liikenne-turvallisuus-tietoiskut kunnan sisäisessä viestinnässä	Henkilöstön liikenneturvallisuus-tietämyksen lisääminen Ajankohtaiset uutiset	Koko henkilökunta	Silloin tällöin (4-6 krt / vuosi)	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:

KUNTIEN HENKILÖKUNNAN KOULUTUSSUUNNITELMA 2004-2006

Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö / Yhteyshenkilö
Päivähoitajien koulutus	Turvallisen liikkumisen periaatteet jalankulkijan ja matkustajan näkökulmasta Liikenneturvallisuus leikeissä, peleissä, askarteluissa, toiminnassa Vanhempiin vaikuttamisen keinot	Perhepäivähoitajat Päiväkotien henkilökunta Vanhemmat	3/2004 vanhempainilta 2006	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:
Vanhus- ja vammaistyön henkilökunnan koulutus	Vanhusten ja vammaisten tukeminen itsenäiseen ja turvalliseen liikkumiseen	Itsenäisesti liikkuvien vanhusten ja vammaisten kanssa työtä tekevät henkilöt (sosiaalitoimen henkilökunta, palvelutalo, toimintakeskus, työpaja...)	2005	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:
Terveystoimen henkilökunnan koulutus	Vanhempien opastaminen lasten turvalliseen liikkumiseen Turvavälineet ja päihteet liikenteessä Erialaisten sairauksien, lääkkeiden ja iän vaikutus liikkumiseen	Neuvolan terveydenhoitajat Kouluterveydenhoitajat ja työterveyshoitajat Terveyskeskuksen lääkärit ja terveydenhoitajat	Syksy 2005	Johtava hoitaja

KUNTIEN HENKILÖKUNNAN KOULUTUSSUUNNITELMA 2004-2006

Koulutus	Tavoite, sisältö	Kohderyhmät	Ajankohta	Vastuuhenkilö / Yhteyshenkilö
Opettajien koulutus	Turvallisen liikkumisen periaatteet kevyen liikenteen kulkijan näkökulmasta Esimerkkivaikuttamisen keinot ja mahdollisuudet	Esiopettajat Vanhemmat	Kevät 2005	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:
	Turvallisen liikkumisen periaatteet kevyen liikenteen kulkijan ja mopoilijoiden näkökulmasta Liikenneturvallisuus eri oppiaineiden yhteydessä Nuoret kuljettajat liikenteessä	Peruskoulujen opettajat Kunta An lukion opettajat	Kevät 2005	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:
Nuoriso- ja vapaa-aika- toimen henkilökunta	Turvallinen liikkuminen vapaa-aikana Harrastajien erityisongelmat (rullaluistelu, moottorikelkkailu, mopoilu,...) Esimerkkivaikuttamisen keinot ja mahdollisuudet	Nuoriso- ja vapaa- aikatoimen henkilökunta Kerhojen ja urheilukoulujen vetäjät Seurojen yhdyshenkilöt	Syksy 2004	Kunta A: Kunta B: Kunta C: Kunta D:

Liite 5:

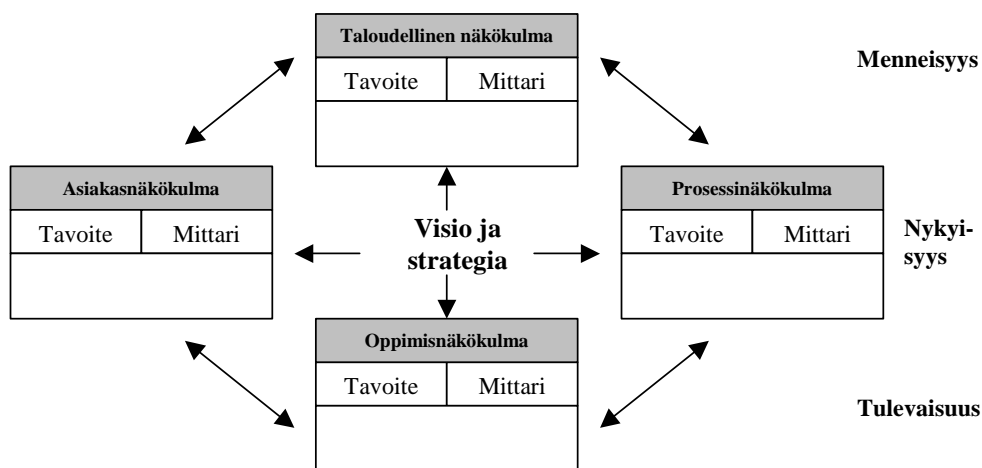
MITTARIT OSANA ORGANISAATION JOHTAMISTA – YLEISKUVAUS BSC-MENETELMÄSTÄ

Mittaaminen on kiinteä ja tärkeä osa mitä tahansa johtamista. Kun mittaamisen avulla johdetaan ja ohjataan organisaation toimintaa, puhutaan suorituskyvyn mittaamisesta. ”Sitä saat mitä mitaat” on paljon käytetty sanonta. Se perustuu laajalti totena pidettyyn väittämään siitä, että ihmisten käyttäytymiseen voidaan vaikuttaa mittaamalla jotakin asiaa, johon hän voi vaikuttaa.

Suorituskyvyn mittaus muun muassa:

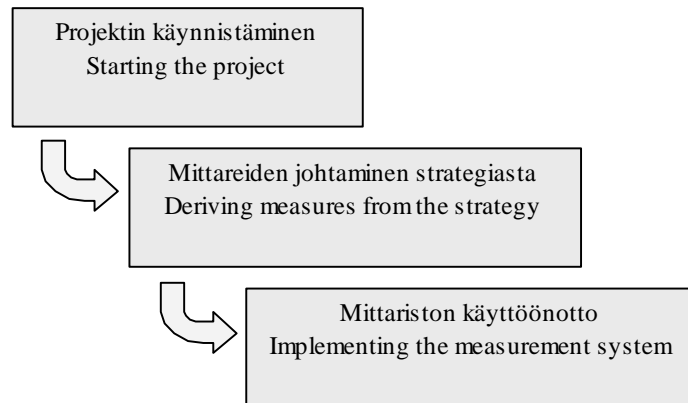
- motivoi
- korostaa mitattavan asian arvoa
- ohjaa tekemään oikeita asioita
- selkiinntää tavoitteita
- aiheuttaa kilpailua
- luo edellytyksiä palkitsemiselle, esimerkiksi tulospalkkaukselle.

Nykyisin on vallalla käsitys, että paras tapa organisaation suorituskyvyn mittaukseen on jonkin tasapainotetun ja kokonaisvaltaisen mittariston käyttäminen. Näillä mittaristoilla pyritään laaja-alaisuuteen ja mittarit pyritään valitsemaan siten, että niiden avulla suunnataan organisaation toiminta strategiaan liittyvien tavoitteiden saavuttamiseen. Käytännössä suurta suosiota ovat saavuttaneet muutamat vakiintuneet mittaristomallit, joita kutsutaan yleisesti **tasapainotetuiksi mittaristoiksi**. Tunnetuin näistä lienee Kaplanin ja Nortonin kehittänyt Tasapainotettu mittaristo (Balanced Scorecard).



Kuva 1. Balanced Scorecard

Suorituskykymittariston rakentaminen



Kuva 2. Suorituskykymittariston rakentamisen päävaiheet

Rakennusprojektin käynnistäminen

Mittariston rakentamisprojektin käynnistämisessä on joitakin keskeisiä asioita, joita kannattaa pohtia ennen varsinaisen mittariston rakentamistyön aloittamista:

- *Projektipäällikkö.* Projektille on syytä valita henkilö, joka on vastuussa projektin läpiviennistä.
- *Projektiryhmä.* Kannattaa miettiä kuinka suuri projektiryhmä osallistuu mittariston rakentamiseen. Jos rakentamiseen osallistuu useita henkilöitä eri organisaatiotasoilta, mittariston hyväksyminen ja sen tarkoituksen ymmärtäminen on todennäköisempää. Ryhmään kannattaa ottaa mukaan henkilöitä, joiden työtä mittaaminen jatkossa koskee.
- *Tavoitteen asettaminen ja visio valmiista mittaristosta.* Alussa on syytä tehdä kaikille selväksi, millaista mittaristoa ollaan tekemässä ja mikä on sen tarkoitus.

Mittareiden johtaminen strategiasta

Tässä esitetään lyhyesti vaiheet, joiden avulla tarkoituksenmukaiset mittarit valitaan:

1. *Muodostetaan yhteinen käsitys visiosta ja strategiasta.* Koska mittarit pyritään valitsemaan siten, että ne kertovat vision ja strategian toteutumisen kannalta keskeisistä asioista, projektiryhmällä on oltava yhteisymmärrys siitä, mitä visio ja strategia ovat.
2. *Määritetään strategian toteutumisen kannalta tärkeät menestystekijät.* Keskeistä on, että ei valita pelkästään taloudellisia menestystekijöitä. Tasapainotetun mittariston mallin mukaan 2–3 menestystekijää tulisi valita neljästä eri näkökulmasta – taloudellisesta, asiakkaan, sisäisten prosessien sekä oppimisen ja innovatiivisuuden näkökulmista.

3. *Valitaan kullekin menestystekijälle sopiva mittari.* Yhtä menestystekijää voidaan usein mitata monella eri mittarilla. Ei ole olemassa täydellistä mittaria, vaan mittarin ominaisuudet ovat aina kompromisseja.
4. *Tarkistetaan kokonaisuuden mielekkyys.* Kun mittariston kaikki mittarit on valittu, on syytä katsoa kokonaisuutta ja pohtia, onko jokin tärkeä asia unohtunut tai onko jokin menestystekijä saanut liikaa painoarvoa?

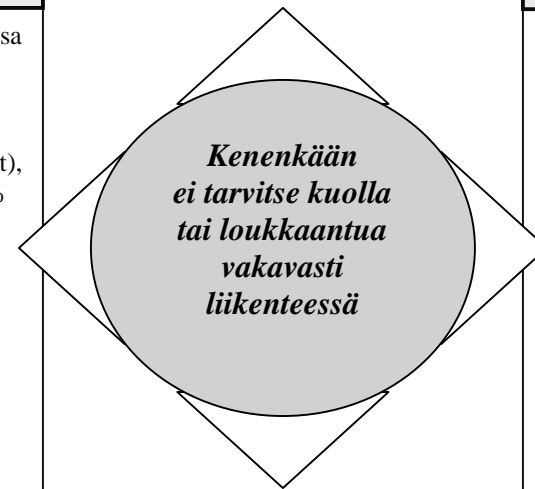
Mittariston käyttöönotto

1. *Rakennetaan menetelmä, jolla data kerätään ja käsitellään.* Tietoteknisillä välineillä mittaridatan kerääminen ja lukuarvojen laskeminen voidaan joissain tapauksissa useimmiten automatisoida. Jos valmista järjestelmää ei ole tarjolla, voidaan yksinkertaista taulukkolaskentaa käyttää tähän tarkoitukseen. Jossain tapauksissa on järjestettävä datan kerääminen ja sen siirtäminen tietojärjestelmään.
2. *Sovitaan mittariston käyttöperiaatteet.* Näitä käsitellään yksityiskohtaisemmin seuraavassa luvussa.
3. *Luodaan menetelmä, jolla mittaustulokset raportoidaan.* Viimeaikoina ovat yleistyneet intraneteissä toimivat mittariston raportointisivut, joilla on helppo esittää ja ylläpitää graafeja ja muuta informaatiota. Yksinkertaisempi vaihtoehto on laittaa mittaustulokset näkyviin ilmoitustaululle. Pääasia on, että asianomaiset henkilöt pääsevät tarvittaessa katsomaan mittaustuloksia.
4. *Luodaan menetelmä, jolla tarkastetaan, että mittarit toimivat ja ovat linjassa tavoitteiden kanssa.* Organisaation strategiat ja tavoitteet muuttuvat ajan myötä, ja tällöin on syytä tarkastaa mittariston toimivuus.
5. *Henkilöstön kouluttaminen.* Erityisesti mittariston ylläpitoon osallistuvat henkilöt tulisi kouluttaa huolellisesti. Myös muu henkilöstö tulisi kouluttaa mittariston tehokkaan käytön varmistamiseksi.

Liite 6:
 ESIMERKKI: Kunnan liikenneturvallisuustyön BSC
 (Tuusula)

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi</p> <ul style="list-style-type: none"> Vuonna 2010 enintään 40 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta <p>Tavoite: Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (lkm) Liikenteen turvattomaksi kokeneiden asukkaiden osuus koko väestöstä (%)

Viestintä, valvonta ja pelastus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Turvallinen liikennekäyttäytyminen</p> <ul style="list-style-type: none"> tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikennesääntöjä ja suotuisa asenne liikenneturvallisuuteen korkea liikennesääntöjen rikkojien kokema kiinnijoutumisriski <p>Tavoite: Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> pelastustoiminta riittävän nopea ylläpidetään myös hoitotasosta lääkinnällistä pelastusvalmiutta 	<ul style="list-style-type: none"> Liikennetiedotus- tai koulutustilaisuudet kunnassa (lkm/vuosi) Koulut, joissa 9-luokkalaiset tehneet liikennetarkkailuja (%) Kunnan osto- ja tilausliikenne (mm. koulukyydit), johon on sisällytetty liikenneturvallisuusasiat (% sopimuksista) Heijastimen käyttö (%) Pyöräilykypärän käyttö (%) Kiinnijääneet rattijuopot (lkm/vuosi) Hälytyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytetyn tavoiteajan alittaneiden hälytysten osuus (%)



Tienpito ja yhdyskuntarakenne	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Turvallinen liikenneympäristö</p> <ul style="list-style-type: none"> turvallinen ja looginen liikkumisympäristö liikenneväylien hyvä kunto <p>Tavoite: Liikkumistarpeen oikea suuntaaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen järkevä sijoittelu <p>Tavoite: Liikkumiseen valitaan kulloiseenkin matkaan tarkoitukseen ja määränpähän turvallisuustavoitteiden täyttävä kulkumuoto</p> <ul style="list-style-type: none"> joukkoliikenteen toimintakyvyn ja laadun parantaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vaaralliset liittymät (yli 4 henk.vah.joht.onn./5v.) Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen (% toimenpiteistä) <50 km/h nopeusrajoitusten osuus taajamien tieverkosta (%) Liikennemäärät (ajon./vrk) Asukaskyselyssä tullut palaute kunnossapitotasosta

Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Liikenneturvallisuustyö organisoitu kunnassa sekä -toiminta jatkuvaa ja aktiivista</p> <p>Tavoite: Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa</p> <p>Tavoite: Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen kunnassa toimivien yritysten ja yhteisöjen laatu- ja johtamisjärjestelmiin</p>	<ul style="list-style-type: none"> Kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoontumiset (lkm/vuosi) Toimintasuunnitelman toteutumisen arviointi ja päivittäminen (X/X toimintasuunnitelmista arvioitu ja päivitetty) Yritys- ja yhteisökontaktien määrä, joissa liikenneturvallisuus on ollut esillä (lkm)

Liite 7:

TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN BSC-MITTAREIDEN TIETOLÄHTEET (Alustava, jotkut määriykset vaativat vielä tarkennusta)

Liikenneturvallisuuustyön vaikuttavuus

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (lkm)

- Tilastokeskuksen raportoima poliisin tietoon tullut kuolemaan tai loukkaantumiseen johtanut tapahtuma yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella, jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo
(tavoite: vuonna 2010 enintään 40 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta)

Liikenteen turvattomaksi kokeneiden asukkaiden osuus koko väestöstä (%)

- Kunnan asukaskyselystä (tarkennettava kuntakohtaisesti)

(tavoite: mahdollisimman pieni osuus väestöstä tuntee itsensä turvattomaksi eli vanhukset uskaltavat lähteä asioilleen ja vanhemmat uskaltavat lähettää lapsensa itsenäisesti kouluun)

Viestintä, valvonta ja pelastus

Liikennetiedotus- tai koulutustilaisuudet kunnassa (lkm/vuosi)

- Kunnan, Liikenneturvan tai muun tahon järjestämä tilaisuus, jonka ohjelma (tai osa siitä) tähtää liikenneturvallisuuden parantamiseksi vuoden aikana

Koulut, joissa 9-luokkalaiset tehneet liikennetarkkailuja (%)

- Koulujen lukumäärä, joissa 9-luokkalaiset ovat tehneet liikennetarkkailuja Liikenneturvan ohjeiden mukaisesti vuoden aikana

Kunnan osto- ja tilausliikenne (mm. koulukyydit), johon on sisällytetty liikenneturvallisuusasiat (% sopimuksista)

- Kunnan osto- ja tilausliikenteen sopimusten lukumäärä, johon on sisälletty kohtia myös liikenneturvallisuudesta (esim. kuljettajien velvollisuus osallistua liikenneturvallisuuden koulutuspäivään, kuljettajien vastuu oheiskasvattajana, nopeusrajoitusten noudattaminen...).

Heijastimen käyttö (%)

- Koulujen 6-7luokkalaisten suorittaman vuosittaiseen laskentaan perustuva heijastimen käyttöaste viikolla 35 paikoissa x,y,z

Pyöräilykypärän käyttö (%)

- Koulujen 6-7 luokkalaisten suorittaman vuosittaiseen laskentaan perustuva kypärän käyttöaste viikolla 35 paikoissa x,y,z .

Kiinnijääneet rattijuopot (lkm/vuosi)

- poliisin tilastoista kiinnijääneet rattijuopot, joilla oli alkoholia veressä vähintään 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa vähintään 0,2 mg

Hälytyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytetyn tavoiteajan alittaneiden hälytysten osuus (%)

- pelastustoimen tilastoista hälytyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytetyn tavoiteajan alittaneiden hälytysten osuus kaikista hälytyksistä vuoden aikana (Tavoite: Pelastustoiminta alkaa aina alle 6 minuutissa hälytyksestä I-luokan pelastusalueilla ja alle 10 minuutissa II-luokan alueilla)

Tienpito ja yhdyskuntarakenne

Vaaralliset liittymät (yli 4 henk.vah.joht.onn./5v.)

- poliisin tietoon tulleiden henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tilastoiden perusteella niiden liittymien lukumäärä, joissa on viimeisten viiden vuoden aikana tapahtunut yli 4 onnettomuutta.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen (% toimenpiteistä)

- Tuusulan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2004 esitettyjen toteutettujen fyysisten toimenpiteiden osuus kaikista esitetystä toimenpiteistä (%)

Alle 50 km/h nopeusrajoitusten osuus taajamien tieverkosta (%)

- Niiden väyläkilometrien, joissa nopeusrajoitus on alle 50 km/h osuus kaikista taajamien tieverkkokilometreistä (%)

Liikennemäärät (ajon./vrk)

- Poikkileikkausten x, y z liikennemäärät (ajon./vrk)

Asukaskyselyssä tullut palaute kunnossapitotasosta

- Tuusulan kunnan asukaskyselyssä kunnossapitotasosta annetun arvosanan arvo

Liikenneturvallisuuksuostominnan uudistaminen ja kehittäminen

Kunnan liikenneturvallisuuksryhmän kokoontumiset (lkm/vuosi)

- Tuusulan kunnan liikenneturvallisuuksryhmän kokousten lukumäärä vuosittain

Toimintasuunnitelman toteutumisen arviointi ja päivittäminen

- Hallintokuntien laatimien toimintasuunnitelmien määrä jotka on arvioitu ja päivitetty (% kaikista toimintasuunnitelmista)

Yritys- ja yhteisökontaktien määrä, joissa liikenneturvallisuus on ollut esillä (lkm)

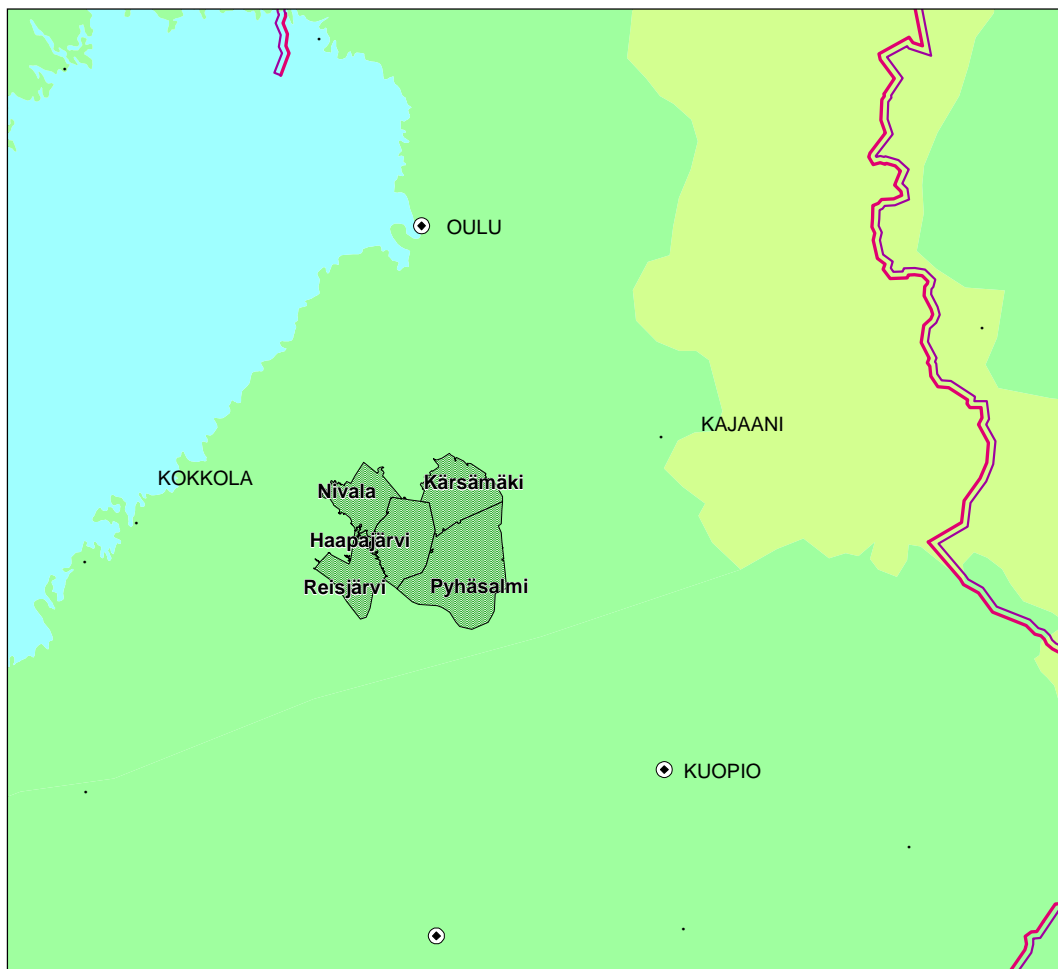
- Yritysten ja yhteisöjen lukumäärä johon kunnan ja yritysten yhteistoiminnassa liikenneturvallisuuks kytkeminen yritysten ja yhteisöjen laatujärjestelmiin on otettu esille (yritysten ja yhteisöjen lkm)

Liite 8.

KOKEMUKSIA KOKEILUSTA NIVALA-HAAPAJÄRVI –SEUTUKUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ

Nykytila

Nivala-Haapajärven seutukunta sijaitsee Oulun läänin eteläosassa. Asukkaita seutukunnassa on noin 32 000 ja pinta-alaa noin 3600 km². Seutukunnan läpi kulkee etelä-pohjoissuunnassa valtatie 4 ja itä-länsi suunnassa valtatiet 27 ja 28. Seutukunta koostuu viidestä kunnasta, jotka tekevät monella alalla tiivistä yhteistyötä, mutta jotka ovat myös hyvin itsenäisiä.



Liikenneturvallisuustyö on alueella ollut läänin tasoon verrattuna keskimääräistä vähemmän aktiivista ja organisoitua. Valtateiden takia myös alueen liikenneturvallisuus on ollut keskimääräistä huonompi. Kärsämäellä valtatie 4 kulkee keskustaajaman läpi ja liikenneturvallisuus on aina ajankohtainen aihe. Kärsämäellä onkin tehty aktiivista ja organisoitua liikenneturvallisuustyötä. Nivalassa ja Pyhäjärvellä on melko uudet liikenneturvallisuussuunnitelmat, joiden toteutus liikennekasvatussuunnitelmien osalta ei ole käynnistynyt. Haapajärven liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui 1999. Kaupungissa tehtiin aluksi aktiivista liikenneturvallisuustyötä, joka kuitenkin henkilömuutosten takia hiipui varsin pian. Reisjärvellä liikenneturvallisuustyö on integroitu kunnan muuhun toimintaan ja perinteisen mallista organisoitua työtä ei ole tehty.

Taulukko: Nivala-Haapajärven seutu ja liikenneturvallisuuustyö alueella

Kunta	Asukkaita	Heva- onn. 98-03	Liikenneympäristö- suunnitelma	Liikennekasvatus- suunnitelma	Liikenneturvallisuu- ryhmä
Haapajärvi	8 100	59	1999	1999	Kokoontui aluksi, mutta ei viime vuosina
Kärsämäki	3 100	33	2003	2001	Kokoontuu säännöllisesti
Nivala	11 000	88	2000	2001	Ei kokoontunut aktiivisesti
Pyhäjärvi	6 400	59	2002	2001	Ei kokoontunut suunnitelman laatimisen jälkeen
Reisjärvi	3 200	28	Ei laadittu	Ei laadittu	Integroitu muuhun työhön

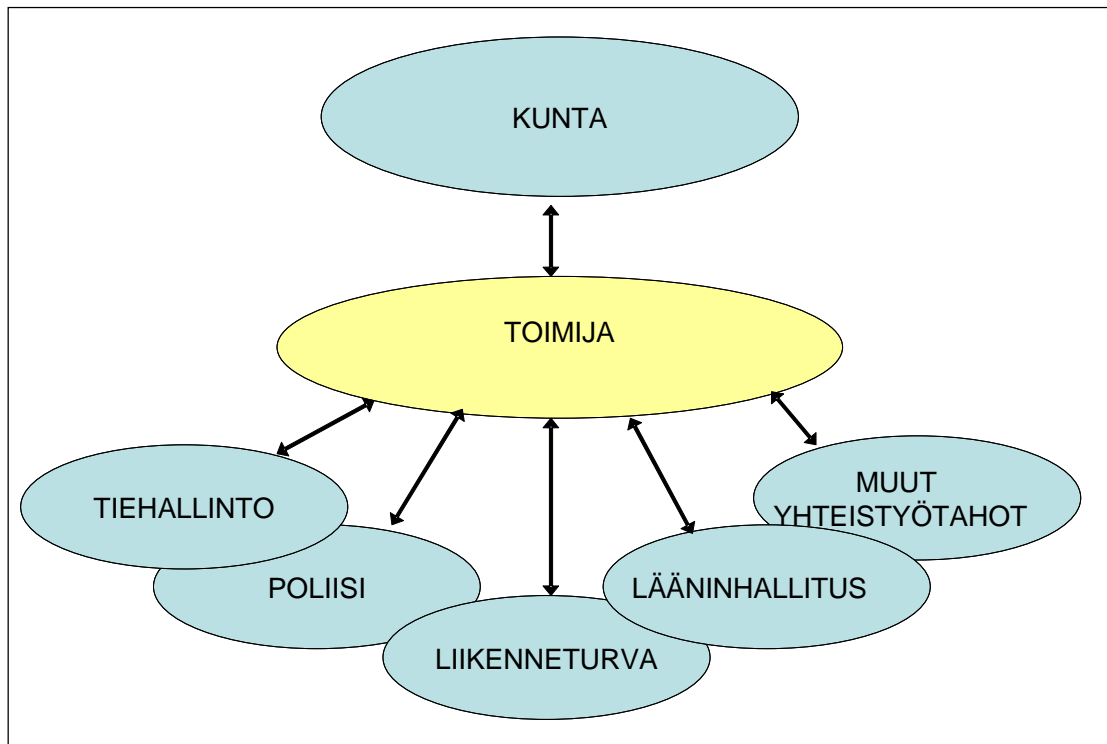
Kokeilun tavoite

Osana TILKKU 2 –hanketta kokeiltiin Liikenneturvallisuuustyön uutena toimintatapana mallia, jossa toimijan avulla aktiivisesti tuettiin seutukunnan ja kuntien liikenneturvallisuuustyötä. Kokeiluun valittiin ennen kaikkea Tiehallinnon ja Liikenneturvan toiveesta Nivala – Haapajärven seutukunta. Kokeilussa pyrittiin aktivoimaan seutukunnan ja kuntien omaa työskentelyä sekä parantamaan aluetason toimijoiden (Tiehallinto, Liikenneturva ja lääninhallitus) ja kuntien välistä yhteistyötä. Kokeilun aikana arvioitiin toimintamallin edellyttämiä työpanoksia sekä hyviä ja huonoja puolia, joita aktiivisesta tukitoiminnasta alueelle on. Tärkeänä tavoitteena oli arvioida, miten voidaan vaikuttaa kuntien liikenneturvallisuuustyöhön ja voidaanko aluetason toimijoiden tehtäviä hoitaa tehokkaammin toimija –mallilla. Pilotointi perustui TILKKU 1 hankkeessa koettuihin liikenneturvallisuuuden kuntatyössä koettuihin ongelmiin. Kuntien kokemina ongelmina nousivat tuossa selvityksessä esiin:

- Resurssien puute
- Tiedon ja osaamisen puute
- Henkilökunnan motivointi
- Päätöksentekijöiden sitouttaminen liikenneturvallisuuustyöhön
- Liikenneturvallisuuussuunnitelmien pitäminen ajan tasalla
- Ei tunneta valtakunnallista liikenneturvallisuuustyötä ja sen tavoitteita
- Ajan puute

Toimija on henkilö tai yritys joka tukee aktiivisesti työtä pitämällä yhteyttä kuntiin ja aluetason toimijoihin, aktivoi kuntien työtä, kartoittaa liikenneturvallisuuustilannetta ja puutteita liikenneturvallisuuustyössä, antaa esityksiä liikenneturvallisuuustoiminnasta alueella, laatii tiedotteita ja organisoii tilaisuuksia. Tarpeen mukaan toimija voi tehdä pieniä liikenneturvallisuuussuunnitelmia ja hoitaa sihteerin tehtäviä. Toimijan tehtäväkuva voidaan sopia tapauskohtaisesti kuntien ja aluetason toimijoiden toiveiden mukaiseksi.

Tässä kokeilussa toimijan tehtäviä hoiti Ramboll Finland Oy:n Oulun toimistossa pääasiassa Teemu Kinnunen.



Kuva 1. Toimija -mallin periaate

Kokeilun toteutus

Lähtökohdaksi kokeillulle mallille ideoitiin toimintatapa, jossa eri organisaatioiden päällekkäisiä ja eritasoisia tehtäviä siirrettäisiin liikenneturvallisuusryhmän ulkopuoliselle taholle tehtäväksi. Tämän ns. **toimijan** ensisijaisena tavoitteena oli tukea olemassa olevaa työtä, aktivoida alueen työtä ja mahdollistaa aluetason toimijoiden kattavampi tuki seutukunnan liikenneturvallisuuksuustyölle. Kokeilun aikana kehitettiin alueen liikenneturvallisuuksuustyötä monin tavoin. Työn keskeisenä lähtökohtana oli kuntatason ja seutukuntatason liikenneturvallisuuksuustyön organisoiminen ja aktivoiminen. Tämä ns. toimija-malli ideoitiin TILKKU 1 -hankkeen aikana.

Työn aikana toimijamallin kautta tuettiin seutukunnan liikenneturvallisuuksuustyötä mm. seuraavin tavoin (osa toimenpiteistä on vielä suunnitteluvaiheessa tai toteutus tulossa myöhemmin).

Kuntatyö:

- Kuntaryhmien työn organisoiminen ja aktivoiminen
- Organisoitiin seuranta ja luotiin sille malli kokeiltavaksi ja laajemminkin hyödynnettäväksi (seurantalomake liitteenä)
- Päivitettiin liikenneturvallisuuksuunnitelmia
- Pienien liikenneturvallisuuksuustoimien tehokkaampi ohjaaminen alueelle
- Laadittiin yhteenvedot liikenneturvallisuuksuunnitelmien toteutustilanteesta
- Koulureittien liikenneturvallisuus arvioitiin kaikkiin kuntiin ja arviointiohjelma toimitettiin seutukunnalliseen käyttöön
- Haapajärven liikennekasvatussuunnitelman päivittäminen

Seutukuntatyö:

- Määriteltiin liikenneturvallisuustyön malli alueella
- Järjestettiin koulutus opettajille (suunnitteilla)
- Järjestettiin koulukuljettajien koulutus (syyskuu)
- Järjestettiin kypärän käyttökilpailu (syyskuu)



Kuva 2. Liikenneturvallisuustyön organisaatio alueella

Kokemukset toimija –mallin kokeilusta

Pilotoinnin tavoitteena oli arvioida työpanoksia ja tehtäviä, joita ulkopuoliselle toimijalle voidaan siirtää sekä sitä, kuinka paljon aikaa ja kustannuksia toimija –malli edellyttää. Kokeilua valmisteltiin loppuvuodesta 2003 ja varsinaista tukitoimintaa pilotoitiin tammi-kuusta 2004 kesäkuulle 2004.

Kokeilun aikana tuli esiin, että tuki-toiminta voidaan räätälöidä hyvin alueen tarpeisiin. Nivala – Haapajärven seutukunnassa on viisi varsin eri tavoin toiminutta kuntaa, joiden kunkin tarpeisiin mallia voidaan soveltaa. Hankkeen aikana todettiin, että tukitoiminnan laajuutta voi muunnella kuntien ja aluetason toimijoiden (Tiehallinto, Liikenneturva ja lääninhallitus) tarpeiden mukaisesti. Tärkeä työmäärään vaikuttava tekijä on kuntien oma aktiivisuus.

Tehokkainta tukitoiminta on, kun sitä antaa organisaatioiden ulkopuolinen taho. Tällöin voidaan verrata tilannetta laajemmin läänin toimintaympäristöön. Ulkopuolinen toimija pystyy tarjoamaan aluetason toimijoiden tarvitsemia palveluita heidän tarvitsemassaan muodossa. Ulkopuolisen toimijan avulla vältetään parhaiten päällekkäistä työtä ja voidaan vähentää resurssiongelmia.

Pilotoinnin perusteella voidaan arvioida, että työn aktivointi kunnissa, verkostojen koostaminen, osa liikenneturvallisuusryhmien sihteeritehtävistä ja pienien liikenneturvallisuustoimenpiteiden tarkastelu edellyttävät noin 2-3 työpäivän työpanosta/vuosi/kunta. Työmääräarvio pätee silloin, kun työtä voidaan tehdä samanaikaisesti useampaan kuntaan. Kustannuksien kannalta on merkittävää tukitoiminnan ulottaminen kokouksiin. Toimiminen kokouksissa tuo tuen lähemmäksi kuntia ja mallin konkreettisemmaksi, mut-

ta vie toisaalta huomattavasti aikaa. Tuo 2-3 työpäivän työaika sisältää kuntien liikenneturvallisuustyön aktivoimisen, liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutustilanteen yhteenvedon, koulureittien liikenneturvallisuusarvioinnin, muutamien koulutustapahtumien organisoimisen, sihteeritehtävät kokouksissa ja liikenneturvallisuustyön ja seurannan aktivoimisen.

Järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö kunnissa aktivoitui selvästi ja vuoropuhelu aluetason toimijoiden sekä kuntien välillä lisääntyi. Aktiivisesti toimivien ryhmien kanssa voidaan rakentaa enemmän yhteistä toimintaa ja tuki saavuttaa kunnat tehokkaammin. Seutukunnallisesti pystytään tuottamaan tietyn tyyppistä koulutusta tehokkaammin ja näin yhteistyön ja toimijan avulla voidaan kouluttaa laajempia ryhmiä. Koulutuksen tyyppin mukaan voidaan tarjota koulutusta kolmella eri tasolla.

Esimerkki koulutuslajeista:

	Koulutuslaji
Läänitaso	Liikenneturvallisuusyhdyshenkilöiden koulutus
	Hallintokuntien johtajien koulutus
Seutukunnallinen	Koulunjohtajien koulutus
	Kouluauton kuljettajien koulutus
	Kaavoittajien koulutus
	Lautakuntien johtajien (sivistys ja perusturva) koulutus
Kuntakohtainen koulutus	Henkilökunnan perehdyttävä ja motivoiva koulutus (esim. päivähoiton tai neuvoloiden henkilökunta)
	Teknisten lautakuntien koulutus
	Ennakoivan ajon koulutus kunnan henkilöryhmälle

Ongelmina kokeilussa koettiin työmäärä. 2-3 työpäivää kuntaa kohti on liikaa. Työmäärän tulisi olla 1-2 työpäivää/kunta, jotta tukitoiminta olisi taloudellisesti mielekkäämpää. Myös toimijan asemaa tulisi vahvistaa. Toimija tarvitsee arvostetumman aseman, jotta tukitoiminta olisi mahdollisimman tehokasta. Yhteydenpitoa tulisi edelleen kehittää niin toimijan osalta kuin kunnista ja aluetason toimijoiden puolelta. Toimijan roolia ei kaikilla tahoilla ymmärretty, koska siitä ei kokeilussa tiedotettu riittävästi. Toimija kokeilua pidettiin kuitenkin onnistuneena, koska se täytti asetetut tavoitteet eli kuntien työ aktivoitua, aluetason toimijoiden työtaakka helpottui, yhteydenpito tehostui ja tieto liikenneturvallisuusasioista kunnissa parantui.

Johtopäätökset:

- Mallista on syytä tiedottaa aktiivisesti, jotta toimijan käyttö lisääntyisi
- Toimijan toiminnan tehostamiseksi, on hänen roolistaan viestitettävä riittävästi
- Tiedon kulkua toimijan suuntaan on syytä edelleen kehittää
- Toimijan vastuulle sisällytettäviä tehtäviä on syytä vielä arvioida
- Malli on tehokas tapa aktivoida kuntien työtä
- Seutukunnallisuudella voidaan tehostaa liikenneturvallisuustyötä
- Toimijan avulla voidaan parantaa tietoa liikenneturvallisuusasioista kunnissa
- Toimija helpottaa Tiehallinnon ja Liikenneturvan työmäärää

Liite 9:

KUNTIEN LIIKENNETURVALLISUUSSIVUSTON YLEISMÄÄRITTELY

MAHDOLLISET KÄYTTÄJÄT

- Liikenneturvallisuusyhdyshenkilö
- Liikenneturvallisuusryhmän jäsen
- Hallintokuntaryhmän jäsen
- Kunnan muut työntekijät kaikista hallintokunnista
- Kuntalaiset?

MAHDOLLINEN TARVE, MIKSI HENKILÖ TULEE SIVUILLE

- Ajan tasalla pysyminen
 - Aloitussivulla nopea tietoisuus, ”pikapäivitys”
 - Uusin näkyvissä, vanhemmat tiedot tallessa
- Oman työn kehittäminen: vinkkejä, uusia ideoita ja materiaalia
 - Opas kuntien Liikenneturvallisuustyöhön
 - Kuntien liikenneturvallisuustyön käytännön ohjeet – kalvosarja ja ohjeet
 - Esimerkkejä ja materiaalia Liikenneturvasta
 - Työ muissa kunnissa: linkki/viittaus kuntakorttien toimintasuunnitelmiin
 - Keskustelupalsta? (käyttäjien kokemuksia liitutyöstä, ideoita, työstä saatua palautetta. Jaottelu hallintokunnan mukaan.)
- Koulutus
 - Teoriaa mitä kursseja olemassa, kurssien sisältö, mahdollisuus räätälöintiin
 - Koulutuksen järjestäminen: kurseja järjestävät tahot, yhteyshenkilöt (Liikenneturva, Suomen Liikennevalistus, Autokoululiitto, Motiva, Tiehallinto,...)
- Perustieto liikenneturvallisuudesta
 - Lait ja asetukset: tieliikennelaki ja asetus,..., muutokset (luettelo voimassaolevista säädöksistä ja linkki Finlexiin)
 - Määräykset, normit, ohjeet (tekninen toimi, suunnittelu)
 - Tutkimukset ja selvitykset: LVM:n, YM:n, Tiehallinnon julkaisut
 - Kirjallisuus: Liikenneturvallisuuskäsikirja, Ojalan käsikirjat,...
 - Tilastot: onnettomuudet (luvut, kaaviot, kunnittain, alueittain, koko maa), tilastointi Suomessa tekstinä
 - Liikennesäännöt, erityisesti kevyen liikenteen säännöt: linkki Liikenneturvan sivuille
 - Kansainväliset kokemukset (kokeilut, pilotoinnit, ulkomaiset onnettomuustilastot)
 - Alan terminologia: heva, BSC, yhdyshenkilö jne.

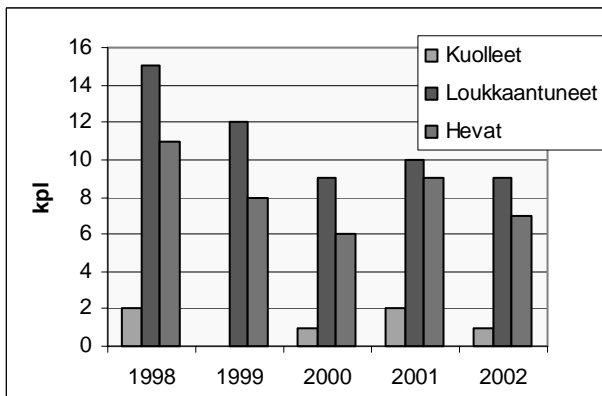
- Hakea tietoa eri organisaatioiden ja alueiden työstä
 - 1) Liikenneturvallisuuden parissa toimivat organisaatiot
lyhyt kuvaus: rooli kokonaisuudessa, tehtävät, toiminta
(* löytyy läänin sivuilta)
 - Liikenne- ja viestintäministeriö
 - Lääninhallitukset *
 - Tiehallinto *
 - Kunnat *
 - poliisi (kihlakunnat, liikkuva) *
 - Liikenneturva *
 - Maakuntaliitot *
 - Ajoneuvohallintokeskus *
 - LVK
 - Autokoululiitto?
 - Kiinteistöyhdistys?
 - Suomen liikennevalistus ry?
 - 2) Oman kunnan/muiden kuntien liikenneturvallisuustyö (=kuntakortti)
 - Liikenneturvallisuusryhmän ja hallintokuntaryhmien jäsenien yhteystiedot
 - Onnettomuustilanne, kehitys
 - Liikenneturvallisuussuunnitelma
 - Työn tavoitteet: määrälliset ja toiminnalliset, vuosittaiset painopisteet/teemat, kunnan BSC
 - Toimintasuunnitelmat
 - Toimenpideohjelma
 - Seuranta/toteuma
 - 3) Seutukunnan liikenneturvallisuustyö
 - Alueellisen yhteistyöryhmän jäsenien yhteystiedot
 - Alueelliset tavoitteet, painopisteet, seuranta/toteuma
 - Alueelliset tapahtumat, yhteiset koulutukset jne.
 - 4) Läänin liikenneturvallisuustyö (=linkki läänin sivulle) ja valtakunnan liikenneturvallisuustyö (=linkki valtakunnan sivulle)
 - Tavoitteet: visio, periaatepäätös ja tavoitteet, BSC
 - Liikenneturvallisuussuunnitelmat
- Linkit
 - Organisaatioiden aloitussivut tai liikenneturvallisuussivut
 - Liikenneturvan linkit
 - Linkit yhteiset koko sivustolle

KUNTATIETOA

- pinta-ala 259 km²
- asukasluku 3051 (v. 2002)
- kunta sijaitsee valtatie 2 ja 9 läheisyydessä. Kantatie 41 kulkee kunnan läpi. Yleisten teiden pituus 126 km. Katuverkkoa on x km. Moottoriajorata tuo liikennettä muualta kuntaan kesäaikaan.

LIKENNETURVALLISUUSTIETOA:

Liikenneonnettomuustilastoja:



Onnettomuuksia /1000 asukasta:

Esimerkkikunta	XX
Maakunta	XX
Suomessa	XX

Suunnitelmat:

Liikenneturvallisuussuunnitelma

- valmistunut v. 1995 (www.esimerkkikunta.fi/liikenneturvallisuus/raportti95)

Liikenneturvallisuustyö ja -ryhmät

Liikenneturvallisuusyhdyshenkilö: Rakennusmestari Matti Maijala, p. (02) 123 4567
matti.maijala@esimerkkikunta.fi

- kunnan oma liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa. Kokoonpano:
 - Maija Meikäläinen, Sosiaalitoimi/päivähoito, puh.03-1111 111, maija.meikalainen@esimerkkikunta.fi
 - Pekka Pekkanen, Vapaa-aikatoimi/nuoriso, puh. 03-1111 112, pekka.pekkanen@esimerkkikunta.fi
 -
 -
- kuuluu esimerkkiseutukunnan alueelliseen työryhmään
 - seutukunnan sosiaalitoimen/vanhuustyön sekä teknisen toimen edustajat tekevät yhteistyötä

Liikenneturvallisuustoiminta v.2003

- painopistealueet turvallisuustyölle ovat v. 2003 "kevytliikenne" ja v. 2004 "iäkkäät liikenteessä"
- peruskoulun opettajille koulutustilaisuus 4.4.2003, vastuhenkilö Ninni Niinen/koulutoimenjohtaja
- osallistuu esimerkkiseutukunnan kypäräkampanjaan v. 21

linkki BSC-mittareihin: www.LIIRA.fi/esimerkkikunta

linkki kunnan liikenneturvallisuuden kotisivuille www.esimerkkikunta.fi/liikenneturvallisuus

PALUU LÄÄNIN LIKENNETURVALLISUUSSIVUSTON ETUSIVULLE