

# Kuntakannustinmenettelyn yhteenvedo ja arviointi



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Petteri Katajisto, Ramboll Finland Oy		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kuntakannustinmenettelyn yhteenveto ja arviointi			
Tiivistelmä <p>Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 1998 kuntakannustimen nimellä tunnetun menettelyn, jonka tarkoituksena on ollut kuntien liikenneturvallisuustyön kannustaminen ja aktivoiminen. Ensimmäiset kuntakannustinhankkeet käynnistyivät keväällä 1999. Vuoden 2005 loppuun mennessä kuntakannustinhankkeita oli ollut yhteensä 73, ja niissä oli ollut mukana noin 135 kuntaa.</p> <p>Suurin osa kannustinhankkeista on ollut kokonaisvaltaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, mutta mukaan on mahtunut myös tutkimus- ja kehittämishankkeita. Hankkeiden valinta on suoritettu siten, että läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnat tai -työryhmät ovat tehneet lääninsä hakemusten perusteella esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle, joka on tehnyt lopullisen päätöksen ns. kannustinrahan myöntämisestä.</p> <p>Kuntakannustinmenettelyn käynnistämiseksi alkuperäisenä ajatuksena oli tarjota kunnille ns. ”porkkanarahaa”. Tarkoitus oli palkita kuntia, jotka olivat tehneet aktiivisesti liikenneturvallisuustyötä osallistumalla ministeriön rahalla näiden kuntien esittämiin hankkeisiin. Aktiivisten kuntien palkitsemisen tavoitteena oli myös passiivisten kuntien aktivointi ja motivointi toimintansa organisoimiseksi. Lisäksi haluttiin saada lääninhallitusten roolia liikenneturvallisuustyön kentässä vahvemmaksi ja selkeämmäksi.</p> <p>Kuntakannustinmenettelyn voidaan katsoa onnistuneen kohtalaisen hyvin niiden tavoitteiden saavuttamisessa, mitkä sille menettelyä käynnistettäessä asetettiin. Kuntien liikenneturvallisuustyötä on aktivoitu ja läänien roolia liikenneturvallisuustyön alueella on lisätty.</p> <p>Kannustinmenettelyn suurimpana saavutuksena voidaan pitää ajantasaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yleistymistä ja erityisesti niiden koulutus-, valistus- ja tiedotusosion painoarvon nousua. Tämän saavutuksen käänköpuolella tosin on kehittämishankkeiden vähäisyys, mikä on vastoin kannustinmenettelyn alkuperäisiä tavoitteita.</p> <p>Kannustinmenettelyn voidaan sanoa olleen tarpeellinen ja hyödyllinen paikallisen ja alueellisen liikenneturvallisuustyön kehittymisen kannalta. Menettelyn uudistaminen on kuitenkin tarpeen, koska se on ollut käynnissä jo vuodesta 1999 alkaen melko muuttumattomana. Keskeistä uudistamisessa on hankkeiden kehittämispainotteisuuden lisääminen ja mahdollisesti uusien menetelmien luominen kuntien liikenneturvallisuustyön perustoiminnan tukemiseen.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Liikenneturvallisuus, liikenneturvallisuustyö kunnissa			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Juha Valtonen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 92/2005		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-482-6 (painotuote) 952-201-483-4 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 40	Kieli suomi	Hinta 8 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Petteri Katajisto, Ramboll Finland Ab		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Stimulerande av kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Sammandrag och utvärdering av arbetet 1999–2004			
Referat Kommunikationsministeriet påbörjade hösten 1998 en metod, vars mål var att stimulera och aktivera kommunernas trafiksäkerhetsarbete. De första understödda projekten påbörjades våren 1999 och i slutet av år 2005 har sammanlagt 73 projekt genomförts och cirka 135 kommuner har deltagit i dessa. Största delen av projekten har varit övergripande trafiksäkerhetsplaner för kommunerna, men även utvecklingsprojekt har funnits bland dessa. Valet av projekten har gjorts enligt följande: Länets trafiksäkerhetsdelegation eller – arbetsgrupp har efter kommunernas ansökan gjort förslag till Kommunikationsministeriet, som har gjort det slutliga beslutet. Metodens mål var ursprungligen att aktivera kommunernas trafiksäkerhetsarbete genom att erbjuda dem ekonomiskt stöd till sådana projekt som kommunerna föreslår. Genom att belöna de aktiva kommunerna ville man även få de passiva kommunerna aktiverade och motiverade till att organisera sin verksamhet. Dessutom ville man stärka och klargöra länsstyrelsernas roll inom trafiksäkerhetsarbetet. Metoden har uppfyllts skapligt i jämförelse med de mål som uppsatts för metoden. Kommunernas trafiksäkerhetsarbete har aktiverats och länen roll i trafiksäkerhetsarbetet har ökat. De viktigaste resultaten är att tidsenliga trafiksäkerhetsplaner har blivit allmännare och särskilt vikten av deras uppfostrings- och upplysningsdel har ökat. Det negativa är att utvecklingsprojekten har varit få, som strider emot de ursprungliga målen. Metod kan anses ha varit nyttigt och behövlig vid utvecklingen av lokalt och regional trafiksäkerhetsarbete. En förnyelse av metoden är dock nödvändig, ty den har varit oförändrad i användning från år 1999. De viktigaste förnyelserna gäller ökandet av utvecklingsprojekten samt möjligen skapandet av nya metoder att stöda kommunernas basarbete inom trafiksäkerheten.			
Nyckelord Trafiksäkerhet, trafiksäkerhetsarbete i kommuner			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Juha Valtonen.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 92/2005		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-482-6 (trycksak) 952-201-483-4 (nätpublikation)
Sidoantal 40	Språk finska	Pris 8 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Petteri Katajisto, Ramboll Finland Ltd.		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Supporting traffic safety work in municipalities. Summary of the projects 1999–2004			
Abstract <p>Ministry of Transport and communications launched in 1998 a group of projects aiming to activate municipalities in their traffic safety work. The first projects started in 1999. In the end of year 2005 73 projects had been carried out. The amount of municipalities participated was about 135.</p> <p>Majority of the projects have been municipal traffic safety plans, but there have also been several research &amp; development projects. The final decision concerning the projects chosen each year has been done in the MoTC based on the opinions of the regional traffic safety committees who have carried out the preliminary evaluation of the applications.</p> <p>The original idea on the background of this project was to activate municipal traffic safety work by offering financial support to municipal traffic safety development projects. To achieve this support the municipality had to show at least some kind of interest in traffic safety work (existence of a traffic safety group etc). Another goal was to make the role of regional governments in the field of traffic safety clearer and stronger.</p> <p>The project has reached its goals quite well. Traffic safety work in municipalities has become more active and the role of the regional governments has been strengthened.</p> <p>The biggest achievement of this project is however the increase in the amount of up-to date municipal traffic safety plans. Especially the education and information parts have become better and gained more weight. On the other hand, the amount of real R&amp;D -projects has been smaller than expected which is against the original ideas of the project.</p> <p>The project has been useful and there has been clear need for it. However, it is now time to make improvements in it, because it has been practically unchanged since 1999. To find ways to increase the amount of real R&amp;D-projects and create new methods to support the basic traffic safety work in municipalities is essential.</p>			
Keywords Traffic safety, traffic safety work at municipalities			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Juha Valtonen			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 92/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-482-6 (printed version) 952-201-483-4 (electronic version)
Pages, total 40	Language Finnish	Price €8	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

## ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 1998 kuntakannustimen nimellä tunnetun menettelyn, jonka tarkoituksena on ollut kuntien liikenneturvallisuustyön kannustaminen ja aktivoiminen. Ensimmäiset kuntakannustinhankkeet käynnistyivät keväällä 1999. Vuoden 2005 loppuun mennessä kuntakannustinhankkeita oli ollut yhteensä 73, ja niissä oli ollut mukana yhteensä noin 135 kuntaa.

Suurin osa kannustinhankkeista on ollut kokonaisvaltaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, mutta mukaan on mahtunut myös tutkimus- ja kehittämishankkeita. Hankkeiden valinta on suoritettu siten, että läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnat tai -työryhmät ovat tehneet lääninsä hakemusten perusteella esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle, joka on tehnyt lopullisen päätöksen ns. kannustinrahan myöntämisestä.

Vuonna 2004 liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti kuntakannustinmenettelyn yhteenveto- ja arviointihankkeen, jonka perusteella on tarkoitus suunnitella ministeriön alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön tukitoimintaa jatkossa. Tässä raportissa esitetään lyhyt yhteenveto kuntakannustin-hankekokonaisuudesta vuosina 1999-2005, minkä lisäksi arvioidaan kannustinmenettelyn tavoitteiden toteutumista ja vaikutuksia. Raportissa esitetään lisäksi arviointiin pohjautuvia vaihtoehtoisia ehdotuksia kannustinmenettelyn jatkokehittämiselle. Esitetyt ehdotukset on tarkoitettu liikenne- ja viestintäministeriössä tehtävän valmistelun tausta-aineistoksi. Lopullisen vaihtoehtojen määrittelyn ja päätöksen kuntakannustinmenettelyn jatkosta tekee liikenne- ja viestintäministeriö.

Yhteenveto- ja arviointihankkeen on toteuttanut Ramboll Finland Oy Tampereella, missä työstä on vastannut projektipäällikkö Petteri Katajisto.

Helsingissä 16.12.2005

Juha Valtonen  
Yli-insinööri

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESIPUHE .....</b>	<b>7</b>
<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>10</b>
1.1 Tausta ja tavoitteet .....	10
1.2 Työmenetelmät .....	10
<b>2 KUNTAKANNUSTINMENETTELYN TARKOITUS JA TAVOITTEET .....</b>	<b>12</b>
2.1 Liikenne- ja viestintäministeriön kuntakannustinmenettelylle asettamat tavoitteet .....	12
2.2 Kuntakannustinhankkeiden sisällön määrittely .....	12
2.3 Käytännön järjestelyihin liittyneet rajoitteet.....	12
<b>3 KUNTAKANNUSTINHANKKEET 1999-2005 .....</b>	<b>14</b>
3.1 Kuntakannustinrahan haku- ja myöntämisprosessi.....	14
3.2 Hankkeiden aihepiirit.....	14
3.3 Hankkeiden ja kannustinrahan alueellinen jakautuminen.....	15
<b>4 KUNTAKANNUSTINMENETTELYN ARVIOINTI .....</b>	<b>17</b>
4.1 Yleistä arvioinnista .....	17
4.2 Tavoitteet ja niiden toteutuminen .....	17
4.3 Vaikuttavuus .....	18
4.3.1 Vaikutukset kuntien liikenneturvallisuustyöhön .....	18
4.3.2 Vaikutukset organisaatioiden yhteistyöhön .....	19
4.4 Menettelyn toimivuus käytännössä.....	19
4.5 Paikallisen liikenneturvallisuustyön tukeminen jatkossa.....	21
<b>5 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET .....</b>	<b>24</b>
5.1 Kuntakannustinmenettelyn onnistuminen.....	24
5.2 Ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi.....	24

## LIITTEET

1. Taulukot hankkeista 1999-2005
2. Luettelo haastatelluista henkilöistä

# 1 Johdanto

## 1.1 Tausta ja tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) käynnisti syksyllä 1998 kuntakannustimen nimellä tunnetun menettelyn, jonka tarkoituksena on ollut kuntien liikenneturvallisuustyön kannustaminen ja aktivoiminen. Käytännössä kannustinmenettely on toteutettu siten, että LVM on osallistunut yhtenä rahoittajana kuntien itse tai yhdessä yhteistyökumppaniensa kanssa ideoimiin liikenneturvallisuusprojekteihin. Kuntakannustinhankkeisiin on vuosien 1999-2005 välillä osallistunut noin 135 kuntaa. Hankkeita on ollut kaikkiaan 73.

Valtaosa kuntakannustinhankkeista on ollut kuntien tai kuntaryhmien liikenneturvallisuus-suunnitelmia, mutta mukaan on mahtunut myös joitakin tutkimus- ja kehittämishankkeita. Kunnat hakivat ministeriön kannustinrahaa menettelyn alkuaikoina hyvinkin aktiivisesti, mutta parin viime vuoden aikana aktiivisuus on ollut laskemaan päin.

Kuntakannustin-hankekokonaisuus on parhaillaan käynnissä seitsemättä vuotta. Kannustinmenettelyn vaikuttavuuden sekä alue- ja paikallistason liikenneturvallisuustyötä tekevien tahojen odotuksien ja mielipiteiden kartoittaminen on tullut ajankohtaiseksi.

Tämän selvityksen tavoitteena on ollut vetää yhteen ja arvioida kuntakannustin-hankekokonaisuuden puitteissa tapahtunut toiminta ja sen vaikuttavuus sekä lisätä ymmärrystä siitä, miten liikenne- ja viestintäministeriön tulisi osallistua kunnallisen ja alueellisen liikenneturvallisuustyön tukemiseen ja kehittämiseen tästä eteenpäin. Lisäksi tavoitteena on arvioida kuntakannustin-hankekokonaisuudelle sitä käynnistettäessä asetettujen tavoitteiden toteutumista sekä kuntakannustimen prosessin ja siihen liittyvän yhteistyön toimivuutta eri osapuolien välillä.

Ensisijaisesti on pyritty arvioimaan kuntakannustimen vaikuttavuutta kokonaisuutena kunta- ja aluetason liikenneturvallisuustyössä. Yksittäisten projektien vaikutuksia ja onnistumista ei ole tämän selvityksen puitteissa arvioitu.

## 1.2 Työmenetelmät

Kuntakannustin-menettelyyn kuuluneista hankkeista on tehty yhteenveto kokoamalla hankkeiden perustiedot sopimuksista ja vuosien 1999, 2000 ja 2001 osalta tehdyistä yhteenvetoraporteista. Yhteenveto esitetään luvussa 3, minkä lisäksi taulukot hankkeista tekijöineen ja kustannuksineen ovat liitteenä 1.

Arviointiosuus on tehty pääasiassa haastatteleamalla kuntakannustinhankkeissa mukana olleita henkilöitä seuraavista ryhmistä:

- tiepiirien liikenneturvallisuusinsinöörit ja –asiantuntijat
- Liikenneturvan alue- ja yhteyspäälliköt
- lääninhallitusten liikenneturvallisuusyhdyshenkilöt
- kuntien edustajat.

Liikenneturvan ja lääninhallitusten edustajia haastateltiin ryhmähaastatteluina. Tiepiirien edustajat haastateltiin alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen puhelinhaastatteluina aikataulusyistä. Myös kuntien edustajat haastateltiin puhelimitse. Haastattelut tehtiin ajalla 23.2.2005 – 30.3.2005, ja niihin osallistui yhteensä 18 henkilöä. Haastateltujen henkilöiden luettelo on liitteenä 2.

Haastattelut analysoitiin ja niistä muodostettiin tässä raportissa esitettävä arvio kuntakannustinmenettelyn vaikutuksista ja onnistumisesta. Käytössä on ollut myös arvioijan oma kokemus kuntakannustinmenettelystä ja liikenneturvallisuuustyöstä yleisesti.

Ennen arviointityön aloittamista kuntakannustinmenettelyn alkuperäiset tavoitteet varmistettiin liikenne- ja viestintäministeriöstä.



## **2 Kuntakannustinmenettelyn tarkoitus ja tavoitteet**

### **2.1 Liikenne- ja viestintäministeriön kuntakannustinmenettelylle asettamat tavoitteet**

Kuntakannustinmenettelyn käynnistämiseksi alkuperäisenä ajatuksena oli tarjota kunnille ns. ”porkkanarahaa”. Tarkoitus oli palkita kuntia, jotka olivat tehneet aktiivisesti liikenneturvallisuustyötä osallistumalla liikenneministeriön rahalla näiden kuntien esittämiin hankkeisiin. Aktiivisten kuntien palkitsemisen tavoitteena oli myös passiivisten kuntien aktivointi ja motivointi toimintansa organisoimiseksi.

Toinen kuntakannustinmenettelyn tavoite liittyi siihen, että läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnat sidottiin mukaan kannustinrahan myöntämisprosessiin. Tarkoituksena oli antaa lääneille rooli, jotta lääninhallitusten henkilöstö aktivoituisi liikenneturvallisuusasioissa, minkä lisäksi heillä olisi mahdollisuus lisätä tietämystään liikenneturvallisuudesta toimiessaan hankkeissa yhdessä tiepiirien, Liikenneturvan ja konsulttien asiantuntijoiden kanssa.

### **2.2 Kuntakannustinhankkeiden sisällön määrittely**

Aluksi kuntakannustinhankkeiksi pyrittiin saamaan varsinaisia tutkimuksia. Tätä varten vuosittain määriteltiin 4-5 aihetta, joista erityisesti toivottiin hanke-ehdotuksia. Myös liikenneturvallisuussuunnitelmat olivat kuitenkin alusta asti näissä mukana. Hankeaiheiden määrittelyssä otettiin lisäksi huomioon valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman painopisteet ja ajankohtaiset aiheet.

Varsinaisten tutkimushankkeiden osuus kuntakannustinhankkeista on jäänyt varsin pieneksi. Muutamia tutkimushankkeita on hyväksytty, mutta niiden käynnistyminen on peruuntunut tai ne ovat jääneet tuloksiltaan odotuksia vähäisemmiksi. Ongelmana lienee se, että kuntatasolla toteutettavia tutkimushankkeita on melko hankala muodostaa. Lähinnä kyseeseen voisivat tulla ennen-jälkeen –tyyppiset vaikutusselvitykset.

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat olleet kuntakannustinhankkeista selvästi yleisimpiä. Pääsääntöisesti niiden kohdalla on vaadittu tiepiirin rahallista osallistumista sekä kunnan omaa panostusta vähintään henkilötyön ja sitoutumisen muodossa. Käytännössä kunnat ovat osallistuneet lähes kaikkien suunnitelmien rahoitukseen.

### **2.3 Käytännön järjestelyihin liittyneet rajoitteet**

Liikenne- ja viestintäministeriön ainoa keino käyttää rahaa kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen oli varata siihen osa tutkimus- ja kehittämisvaroista. Varat otettiin liikenneturvallisuusyksikön T&K –kehyksestä. Tutkimusrahan käytön rajoituksia on, että sitä ei saa käyttää materiaalihankintoihin eikä rakentamiseen. Sillä ei myöskään saa maksaa toisen viranomaistahon henkilötyötä. Tästä syystä hankkeet ovat voineet olla ainoastaan konsultin tai tutkimuslaitoksen tekemiä tutkimus-, kehitys- tai suunnitteluhankkeita. Lisäksi tutkimusrahan käyttöä on LVM:n taholta valvottava, mistä syystä menettelyn alkuvuosina hankkeeseen

palkattiin ulkopuolinen koordinaattori. Joissakin tapauksissa rajanveto siitä, mille hankkeelle rahaa voidaan myöntää, on ollut hankalaa. Koska virkatyöstä ei saa maksaa, ei esimerkiksi kunnan palkkalistoilla oleva opiskelija tai graduntekijä voi saada rahoitusta. Myöskään heijastinhankintoihin tms. toimintaan rahaa ei voi käyttää. Ongelmana on ollut myös se, että koska tutkimusrahaa ei voitu antaa lääninhallitusten jaettavaksi, aiheutui kuntakannustinhankkeiden päätöksistä, sopimuksista ja seurannasta ylimääräistä paperityötä myös liikenne- ja viestintäministeriössä.

### 3 Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

#### 3.1 Kuntakannustinrahan haku- ja myöntämisprosessi

Kuntakannustinrahan haku- ja myöntämisprosessi on pysynyt menettelyn kestäessä pääpiirteissään muuttumattomana. Eri vaiheet aikatauluineen ovat olleet seuraavanlaiset:

- 1) liikenne- ja viestintäministeriön kirje lähtee lääninhallituksille mahdollisuudesta hakea kuntakannustinrahaa (syys-lokakuu)
- 2) läänit tiedottavat alueensa kunnille (lokakuu)
- 3) kunnat laativat hakemuksensa työohjelmineen ja lähettävät ne lääninhallitukseen (marraskuu)
- 4) läänien liikenneturvallisuusneuvottelukunnat tai –työryhmät käsittelevät alueensa hakemukset ja tekevät niiden pohjalta ehdotuksen liikenne- ja viestintäministeriölle (marras-joulukuu)
- 5) liikenne- ja viestintäministeriö käsittelee lääneistä saapuneet ehdotukset ja valitsee niiden pohjalta hankkeet, joille myönnetään kuntakannustinrahaa (tammi-helmikuu)
- 6) kunnat käynnistävät hankkeet päätöksen saatuaan (helmi-huhtikuu).

Edellä mainitusta aikataulu on ohjeellinen, ja siitä on saatettu poiketa eri vuosina jonkin verran. Liikenne- ja viestintäministeriön päätökset ovat yleensä tulleet helmikuussa, ja joskus ne on tehty vasta maaliskuussa. Käytännössä päätöstä on harvoin voitu tehdä ennen tammikuun loppua, koska valtion budjetin on oltava vahvistettu ennen kuin määrärahoja voidaan ryhtyä jakamaan.

Hankkeiden käynnistämisessä myönteisen päätöksen jälkeen on noudatettu erilaisia aikatauluja. Periaatteessa hankkeita on ministeriön taholta toivottu käynnistettäväksi mahdollisimman pian, mutta joinakin vuosina osa hankkeista on saattanut käynnistyä vasta kesällä tai syksyllä.

#### 3.2 Hankkeiden aihepiirit

Kuntakannustinmenettelyn puitteissa on toteutettu kaikkiaan 73 hanketta vuosina 1999-2005. Hankkeissa on ollut mukana noin 135 kuntaa eri puolilta Suomea.

Ylivoimaisesti suurin osa kuntakannustinmenettelyyn kuuluneista hankkeista (53) on ollut yhden tai useamman kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmia. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta suunnitelmat on toteutettu ns. kokonaisvaltaisina suunnitelmina, eli niissä on huomioitu sekä liikenneympäristön parantaminen että ns. koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminnan suunnittelu.

Seudulliset liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat kuntakannustinmenettelyn kuluessa yleistyneet. Seudullisissa suunnitelmissa on mukana kaksi tai useampia kuntia. Varsinkin pienten kuntien ollessa kyseessä on usein ollut järkevää laatia suunnitelma seudullisena. Liikenneturvallisuussuunnitelmista seudullisia on ollut 21 kpl.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien lisäksi on toteutettu eri tyyppisiä ja -sisältöisiä hankkeita:

- koululaisten turvallisuuteen keskittyneet hankkeet (Muhos, Nurmijärvi, Kangasala, Tampere)
- menetelmä koulumatkojen turvallisuuden arviointiin (KOULULIITU, Kuusamo)
- porrastettujen nopeusrajoitusten ja niiden edullisten tukitoimien vaikutus selvitys (Kouvola)
- liikenteen ilmapiiritutkimus (Imatra)

- kevyen liikenteen verkon kehittämisselvitys (Raahe)
- Liikenneturvallisuuden palautejärjestelmä (Lempäälä)
- kunnan liikenneturvallisuustyön käytännön ohjeiden laatiminen (Kajaani)
- seutukunnallisen liikenneturvallisuustyön organisointi (Oulun seutu)
- Erityisliikennepuiston suunnittelu (Masku)
- Ihannekylä ikääntyville –projekti (Ristijärvi)
- Toimija-hankkeen käynnistäminen (Kainuun kunnat)
- turvallisen moottorikelkkailun kehittämissuunnitelma (Kuusamo)

Osa edellä mainituista hankkeista on saavuttanut valtakunnallista mielenkiintoa ja niistä on ollut hyötyä laajemminkin kuin vain yhden kunnan liikenneturvallisuustyössä. Tällaisia hankkeita ovat erityisesti olleet KOULULIITU, jonka pohjalta kehitettiin jatkotyönä ympäri Suomen käytössä oleva menetelmä koulumatkojen turvallisuuden arviointiin sekä liikenneturvallisuustyön käytännön ohjeet.

### 3.3 Hankkeiden ja kannustinrahan alueellinen jakautuminen

Hankkeiden lukumäärän perusteella Etelä-, Länsi- ja Itä-Suomen läänit ovat hyötäneet kuntakannustinmenettelystä eniten. Länsi-Suomen lääni on vuosina 1999-2005 saanut eniten hankkeita, mutta kolme eteläisintä läänää ovat lähes tasoissa (taulukko 1). Oulun läänin saamien hankkeiden määrä on selvästi pienempi. Lapin läänissä kuntakannustinhankkeet ovat jääneet vähäisiksi.

*Taulukko 1. Kuntakannustinhankkeiden lukumäärät lääneittäin 1999-2005.*

<b>Lääni</b>	<b>Vuosi</b>							
	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Yhteensä</b>
Etelä-Suomi	3	3	3	3	3	2	2	<b>19</b>
Länsi-Suomi	3	4	4	2	2	3	2	<b>20</b>
Itä-Suomi	3	2	3	3	3	3	2	<b>19</b>
Oulu	2	2	1	1	2	2	2	<b>12</b>
Lappi	1	-	1	-	-	-	1	<b>3</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>73</b>

Myönnetyn kannustinrahan määriä tarkasteltaessa huomataan, että eniten kannustinrahaa on saanut Länsi-Suomen lääni (taulukko 2). Seuraavaksi eniten rahaa on mennyt Etelä-Suomen, Itä-Suomen ja Oulun läänien kuntiin. Vähiten rahaa on myönnetty Lapin hankkeille.

Vuosien 2001 ja 2002 välillä kannustinrahan kokonaismäärässä tapahtui muutos. Vuonna 2002 myönnetty määrä oli vain noin 2/3 kahtena edellisestä vuonna myönnetystä. Syynä rahamäärän laskuun oli liikenneturvallisuuden tutkimusrahojen kokonaismäärän alentaminen, mikä näkyi myös kuntakannustinhankkeisiin käytettävissä olevan määrän pienenemisenä.

Suhteessa asukasluvuun kuntakannustinmenettelystä on eniten hyötynyt Itä-Suomen lääni, joka on saanut lähes kaksi kertaa niin suuren osan kannustinrahasta (21 %) kuin sen osuus läänien yhteenlasketusta asukasluvusta (11 %). Myös Oulun lääni on saanut selvästi suuremman osuuden kannustinrahasta (15 %), kuin osuus asukkaista (9 %). Länsi-Suomen ja Lapin läänien osuudet kannustinrahasta (33 % ja 3 %) osuvat melko lähelle niiden osuuksia asukasluvusta. tällä tavalla

vertailtuna vain Etelä-Suomen lääni on saanut selvästi pienemmän osuuden (28 %) kannustinrahoista kuin mitä on sen osuus asukkaista (41 %).

*Taulukko 2. Kuntakannustinrahan määrät (€) lääneittäin 1999-2004.*

<b>Lääni</b>	<b>Vuosi</b>							
	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Yhteensä</b>
Etelä-Suomi	33 600	33 700	38 600	26 000	24 800	19 500	17 000	<b>193 200</b>
Länsi-Suomi	50 400	47 100	42 200	25 200	22 000	19 000	14 000	<b>219 900</b>
Itä-Suomi	24 800	25 200	19 400	21 800	22 800	15 000	12 000	<b>141 000</b>
Oulu	27 100	16 800	11 800	10 100	14 000	17 000	12 000	<b>108 800</b>
Lappi	7 600	-	13 500	-	-	-	3 000	<b>24 100</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>143 500</b>	<b>122 800</b>	<b>125 500</b>	<b>83 100</b>	<b>83 600</b>	<b>70 500</b>	<b>58 000</b>	<b>687 000</b>

*Taulukko 3. Kannustinrahan keskimääräinen määrä hanketta kohden (€).*

Etelä-Suomen lääni	10 200
Länsi-Suomen lääni	11 000
Itä-Suomen lääni	7 400
Oulun lääni	9 100
Lapin lääni	8 000
<b>Kaikki yhteensä</b>	<b>9 400</b>

Kannustinrahan määrä hanketta kohden on ollut suurin Länsi-Suomen läänin hankkeissa ja pienin Itä-Suomessa. Tämä voi johtua osittain läänien neuvottelukuntien erilaisista strategioista ja painotuksista niiden valitessa liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotettavia hankkeita, mutta myös hankkeiden koosta. Länsi-Suomen alueella on esimerkiksi toteutettu selvästi enemmän kustannuksiltaan suurempia seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia kuin Itä-Suomessa.

## 4 Kuntakannustinmenettelyn arviointi

### 4.1 Yleistä arvioinnista

Kuntakannustinmenettelyä, sen tavoitteiden saavuttamista ja vaikuttavuutta on pyritty tässä työssä arvioimaan kokonaisuutena. Tarkoitus ei ole ollut arvioida yksittäisten hankkeiden onnistumista tai tuloksia eikä yksittäisten henkilöiden tai tahojen toimintaa kuntakannustinmenettelyyn liittyen. Tämän työn puitteissa ei ole ollut mahdollista paneutua yksittäisten kuntakannustinmenettelyn puitteissa toteutettujen hankkeiden sisältöön tai tuloksiin.

Arviointi on suoritettu haastattelemalla yhteensä 18 henkilöä kunnista, tiepiireistä, lääninhallituksista ja Liikenneturvasta (liite 2). Kaikki haastatellut ovat osallistuneet yhden tai useamman kuntakannustinhankkeen toimintaan. Lisäksi arvioinnin tekijän oma tietämys kuntakannustinmenettelystä on ollut käytössä arvioinnin aikana. Tässä luvussa esitettävät arviot ja näkökulmat perustuvat kuitenkin yksinomaan haastatteluihin ja niissä esille tulleisiin asioihin.

### 4.2 Tavoitteet ja niiden toteutuminen

Kuntakannustinhankkeisiin osallistuneet tahot ovat enimmäkseen ymmärtäneet kuntakannustinmenettelyn päätavoitteet samalla tavalla. Kuntien kannustaminen ja innostaminen liikenneturvallisuustyön tekemiseen on ollut selvästi tärkein tavoite. Lääninhallitusten roolin vahvistaminen ei ollut kaikille yhtä selvä tavoite, varsinkaan kun tavoitteita ei ollut kirjoitettu auki missään vaiheessa.

Osalle haastatelluista tuntui vieraalta ajatus, että kuntien kannustaminen olisi alkuperäisen suunnitelman mukaan tapahtunut aktiivisten kuntien palkitsemisen ja sen aikaansaaman esimerkin kautta. Ainakaan tämä ei ole käytännössä kovin hyvin toteutunut, koska haastatellut olivat suurelta osin sitä mieltä, että kannustinraha on enimmäkseen käytetty passiivisten kuntien aktivoimiseen. Kuntakannustinrahaa ei siis ole mielletty palkinnoksi, vaan työvälineeksi niiden kuntien hankkeiden edistämiseen, joilta puuttuu resursseja tai osaamista viedä niitä itse eteenpäin.

Läänien roolin kehittymisestä oltiin montaa mieltä. Jotkut näkivät läänin roolin kehittyneen liikenneturvallisuustyössä kuntakannustinmenettelyn aikana. Toisaalta oltiin myös sitä mieltä, ettei läänien näkyvyys liikenneturvallisuustyössä ole vielä riittävällä tasolla. Sitä, mikä on itse kuntakannustinmenettelyn aikaansaama vaikutus, on vaikeaa eritellä.

Epärealistisena pidettiin myös kannustinmenettelyn alkaessa tavoiteltua tutkimushankkeiden suurta osuutta hankkeista. Enimmäkseen kannustinraha on käytetty liikenneturvallisuus-suunnitelmiin. Kuntatasolla on ollut vaikea kehittää varsinaisia tutkimuksia, vaikka kannustinhankkeiden joukosta löytyykin esimerkkejä myös sellaisista. Lisäksi voimakas tarve saada kuntiin ajantasaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia on todennäköisesti ohjannut hankkeiden valintoja.

## 4.3 Vaikuttavuus

### 4.3.1 Vaikutukset kuntien liikenneturvallisuustyöhön

Haastateltujen mielestä ainakin osa kuntakannustinmenettelyn puitteissa toteutetuista hankkeista olisi jäänyt joko kokonaan tai osittain toteutumatta ilman kannustinrahaa. Joidenkin hankkeiden kohdalla kannustinrahan saamatta jääminen olisi vähintään lykännyt hanketta eteenpäin. Yleisimmin olisi vaikutus kohdistunut liikenneturvallisuussuunnitelmien ns. koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelmiin (KVT), joihin ei olisi panostettu siinä laajuudessa kuin kannustinhankkeissa.

Kuntakannustinmenettelyn suurimpana vaikutuksena voidaankin kenties pitää sitä, että sen puitteissa on saatu suureen määrään kuntia ajantasaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat, jotka ovat sisältäneet kattavat ja huolella laaditut KVT-osuudet. Verrattuna aiempaan on KVT-osuuden painoarvo kasvanut, ja ainakin osittain siihen on voinut vaikuttaa kuntakannustinhankkeissa edellytetty liikenneturvallisuussuunnitelmien kokonaisvaltaisuus. Suurempana syynä toki lienee se, että liikenneympäristön parantamiseen käytettävissä olevat resurssit ovat vähentyneet, jolloin liikenneturvallisuuden parantamiseksi on etsittävä muitakin keinoja. KVT-puolen ohella kannustinrahan ansiosta on hankkeissa saatettu saada enemmän syvyyttä myös muihin suunnitelman osa-alueisiin.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen ja erityisesti eri hallinnonalojen yhteistyönä tehtävä ja toteutettava KVT-suunnitelma jo itsessään aktivoivat kunnan liikenneturvallisuustyötä ainakin laadinnan aikana. Suunnitelmien yhteydessä myös hieman passiivisempiin kuntiin on saatu perustettua liikenneturvallisuusryhmät ja usein myös hallintokuntakohtaiset ryhmät, joiden kautta liikenneturvallisuustyötä toteutetaan. Ryhmien aktiivisuuden säilyttäminen myös suunnitteluhankkeen jälkeen on ollut ongelma. Joissakin kunnissa toiminta on pysynyt aktiivisena, mutta toisissa se on hiipunut ajan tai riittävän innostuksen puutteen vuoksi.

Kuntakannustinmenettelyn puitteissa on toteutettu melko paljon seudullisia liikenneturvallisuussuunnitelmia. Usein näissä on ollut mukana liikenneturvallisuustyön näkökulmasta eri tasoisia kuntia, jolloin hanke on toiminut oppimistilaisuutena niille kunnille, joilla ei ole ollut aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

Kannustinmenettely itsessään on myös ollut osasyynä seudullisten suunnitelmien yleistymiseen. Osa lääneistä on suosinut hankkeiden valinnoissa seudullisia hankkeita mm. sillä perusteella, että niiden avulla saadaan useisiin kuntiin kerralla ajantasaiset suunnitelmat. Seudullisiin suunnitelmiin on yleensä saatu vedettyä mukaan myös sellaisia kuntia, jotka muutoin eivät olisi suunnitelmaa tehneet. Seudullisen yhteistyön kehittäminen on nähty myös muilla tavoin kannattavana.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien ja –ryhmien lisääntymisen ohella kuntakannustinmenettelyllä on ollut muitakin merkittäviä vaikutuksia. Kannustinhankkeiden puitteissa on toteutettu myös liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeää menetelmällistä kehitystyötä. Tästä ovat esimerkkinä mm. toimija-malliin liittyvät kokeilut, koulumatkojen turvallisuuden arviointimenetelmä sekä liikenneturvallisuustyön ohjeiden laatiminen. Kaikilla on valtakunnallista merkitystä.

Liikenne- ja viestintäministeriön osallistumisen vaikutuksesta on vaikea esittää arvioita. Osa haastatelluista arvioi, että LVM:n mukana olo kunnan liikenneturvallisuushankkeessa on voinut lisätä hankkeen painoarvoa ja kiinnostavuutta kunnan päättäjien keskuudessa. Lisäksi sillä on

ollut ainakin joidenkin hankkeiden osalta tiedotuksellista painoarvoa. Kovin tarkkoja arvioita on kuitenkin vaikea esittää. Joka tapauksessa ministeriön rahoitus on nähty selvänä signaalina kuntien liikenneturvallisuustyön tärkeydestä.

LVM:n mukana olosta on myös seurannut tiettyjä vaatimuksia mm. organisaatioiden yhteistyön ja työn raportoinnin suhteen, mikä osaltaan on vaikuttanut siihen, että hankkeet on pääsääntöisesti otettu tosissaan. Toimenpiteiden toteutumisen tai liikenneturvallisuustyön aktiivisuuden säilymisen osalta ei voida nähdä eroja kannustinhankkeiden ja muiden vastaavanlaisten hankkeiden välillä.

#### **4.3.2 Vaikutukset organisaatioiden yhteistyöhön**

Haastatelluista varsin monet olivat sitä mieltä, että yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa on parantunut viime vuosina sekä aluetason organisaatioiden kesken että niiden ja kuntien välillä. Kuntakannustinmenettelyn merkitystä tässä kehityksessä on vaikea tarkasti arvioida, mutta kannustinmenettelyn periaatteissa on korostettu yhteistyön merkitystä ja rahan myöntämiselle on asetettu tiettyjä edellytyksiä aluetason organisaatioiden osallistumiseen liittyen.

Aluetason organisaatiot (lääninhallitukset, tiepiirit ja Liikenneturva) ovat huomanneet, että kaikkien yhteinen tavoite on kuntien aktivoiminen liikenneturvallisuustyöhön. Joillakin alueilla nämä tahot tekevät yhdessä kuntakäyntejä, joilla on nimenomaan tarkoituksena innostaa kuntia. Kuntakannustinhankkeiden yhteydessä eri tahot ovat tulleet toisilleen aiempaa tutummiksi, mikä on saattanut osaltaan edistää tällaisen yhteistoiminnan syntyä. Kaikille aluetason organisaatioille kuntakannustinhankkeet ovat myös tarjonneet hyvän tilaisuuden tehdä omaa toimintaansa tunnetummaksi kuntien keskuudessa.

Pääsääntöisesti läänien rooli liikenneturvallisuusasioissa on kuntiin päin selkeytynyt, vaikka läänien kesken onkin vielä eroja siinä, miten liikenneturvallisuusasioiden hoito on järjestetty. Paljon riippuu myös yksittäisten henkilöiden aktiivisuudesta.

Yksittäisenä vaikutuksena voidaan mainita paikallispoliisin liikenneturvallisuus-asiatuntemuksen lisääntyminen. Tähän on vaikuttanut mukanaolo mm. liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnassa.

#### **4.4 Menettelyn toimivuus käytännössä**

Kuntakannustinmenettelyn käytännön toteutuksessa on ollut haastateltujen mielestä jonkin verran puutteita, vaikka kuntakannustinjärjestelmä kokonaisuutena onkin ollut hyvä asia. Puutteet liittyvät pääasiassa aikatauluun, rahan määrään ja käyttörajoituksiin sekä hankkeiden läpivientiin käytännössä.

##### *Aikataulu*

Aikataulullisesti kuntakannustinmenettely ei sovi parhaalla mahdollisella tavalla kuntien vuotuisen taloussuunnittelurytmiin. Siinä vaiheessa, kun kuntakannustinrahan hakumahdollisuudesta ja –menettelyistä kertovat kirjeet saapuvat kuntiin syksyllä, on kuntien täytynyt jo yleensä lyödä lukkoon omat seuraavan vuoden talousarviossa. Mahdolliseen hankkeeseen on siis osattava varata rahaa jo hyvissä ajoin kesällä tai alkusyksystä, vaikka ministeriön päätöksestä ei vielä ole tietoa. Kuntien kannalta nykyistä parempi käytäntö olisi, että kuntakannustinpäätökset tulisivat ministeriöstä viimeistään edellisen vuoden loppukesästä.



Tällöin ne tietysti jouduttaisiin antamaan ehdollisena, koska seuraavan vuoden budjetti vahvistetaan vasta tammikuussa.

Aikataulullinen ongelma syntyy myös siitä, että kuntakannustinhankkeina tehtävät liikenneturvallisuussuunnitelmat on useimmiten käynnistettävä keväällä päätösten varmistuttua. Suunnitelmien tärkeänä osana on yleensä koululaiskysely, ja kesälomat aiheuttavat aikataulupaineita. Liikenneturvallisuussuunnitelmien laatiminen olisi parasta käynnistää syksyllä koulujen alkamisen aikoihin, jolloin lomakausi ei häiritse työtä.

Monien haastateltujen mielestä kuntakannustinrahaa koskeva päätös viipyy usein liikenne- ja viestintäministeriössä liian kauan sen jälkeen, kun läänit ovat lähettäneet omat ehdotuksensa käynnistettävistä hankkeista ministeriöön. Päätöstä ei voi tehdä, ennen kuin valtion budjetti on vahvistettu ja ministeriön tutkimus- ja kehittämisrahat jaettu, mutta yleensä tämä tapahtuu tammikuun loppuun mennessä, joten päätös olisi mahdollista saada heti helmikuun alussa. Monena vuonna päätös on viipynyt helmi–maaliskuun vaihteen tienoille.

### *Rahoituksen määrä*

Kuntakannustinmenettelyllä jaettavan rahoituksen määrästä haastateltujen mielipiteet vaihtelivat laidasta laitaan. Jotkut olivat sitä mieltä, että kokonaissummakin on niin vähäinen, että koko menettelyn järkevyyttä on syytä harkita. Kannustinmenettelyn vaatimiin rutiineihin kuitenkin kuluu tietty määrä työaikaa ja vaivaa riippumatta rahan määrästä.

Enemmistö oli kuitenkin sillä kannalla, että kannustinmenettelyn olemassaolo on merkki ministeriön paikalliselle liikenneturvallisuustyölle osoittamasta arvostuksesta, eikä tämä arvostus ole riippuvainen jaettavan rahamäärän suuruudesta. Monet totesivat, että varsinkin pienille kunnille hyvin vähäiseltäkin tuntuva summa voi olla erittäin merkittävä liikenneturvallisuushankkeen käynnistämisen kannalta. Rahaa toki voisi olla jaossa enemmänkin, mutta nykyinenkin määrä on parempi kuin ei mitään. Käytettävissä olevan rahamäärän pienuus tosin voi rajata pois kunnianhimoisimmat hankeideat jo alkuvaiheessa, eikä niitä edes lähetetä lääneihin käsiteltäviksi.

Kuntakannustinmenettelyn alkuvaiheessa lääneille oli omat kannustinrahakiintiöt. Näistä kuitenkin luovuttiin parin ensimmäisen vuoden jälkeen. Tätä muutosta pidettiin pääasiassa hyvänä, sillä hankkeiden paremmuus ja hyödyllisyys on katsottu tärkeämmäksi kannustinrahan myöntökriteeriksi kuin liian tiukka alueellinen tasapuolisuus. Käytännössä alueellista tasapuolisuutta on ministeriössä pyritty noudattamaan kiintiöistä luopumisen jälkeenkin, mutta sen ei ole annettu estää parhaiden hanke-ehdotusten toteutumista.

### *Kannustinrahan jakomenettely ja hankkeista päättäminen*

Eräs kannustinrahan myöntämismenettelyihin liittyvä ongelma on ollut se, että myönnettävän rahan määrä voi muuttua ministeriössä siitä, mitä läänin neuvottelukunta on esittänyt. Tämä voi vaikeuttaa hankkeen toteuttamista, jos rahaa myönnetäänkin selvästi vähemmän kuin on ennakoitu. Tämän ongelman korjaaminen vaatisi mahdollisesti yhtenäisempiä pelisääntöjä toisaalta läänien kesken ja toisaalta läänien ja ministeriön välillä.

Jotkut pitivät ongelmallisena myös sitä, ettei ministeriön kannustinrahaa voi käyttää rakentamiseen, rakentamissuunnitteluun tai hankintoihin. Tämä johtuu siitä, että kyseinen rahoitus tulee ministeriön tutkimus- ja kehittämismäärärahasta. Kaikki eivät kuitenkaan pitäneet

tarpeellisena tai hyvänä, että rahan käyttömahdollisuuksia laajennettaisiin. Käytännössä tämä tuskin edes olisi mahdollista, sillä jo nyt T&K –määrärahan käyttäminen liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimiseen on herättänyt kysymyksiä rahan oikeasta käyttötavasta. Rahan käyttäminen hankintoihin tai yksityiskohtaiseen suunnitteluun voisi johtaa liian pienipiirteiseen toimintaan, mikä ei olisi oikeassa suhteessa kuntakannustinmenettelyn tavoitteisiin ja sen vaatimaan työmäärään hakuprosesseineen. Rajatapauksena voisivat ehkä olla erilaiset ”tempaukset”, kampanjat tai kurssit, silloin kun ne kytkeytyvät johonkin kehittämisprojektiin.

Osa haastatelluista oli sitä mieltä, että kuntakannustinhankkeiden sisällössä on painotettu liikaa liikenneturvallisuussuunnitelmiin. Osittain tämä johtuu siitä, että kuntiin on haluttu ajantasaisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, ja läänit ovat painottaneet niitä ehdotuksissaan. Osittain syynä on jo aiempana mainittu vaikeus löytää kuntatasolla toimivia tutkimus- ja kehittämisprojektin aiheita. Kunnianhimoisempia ja innovatiivisempia hankkeita kuitenkin olisi kaivattu, varsinkin kun monissa kunnissa tehdään jo toista tai kolmatta liikenneturvallisuussuunnitelmaa.

Liikenneturvallisuussuunnitelmien osalta sisällössä voisi vieläkin enemmän painottaa muita osaluokkia kuin liikenneympäristön kehittämistä. Tämä sitä huolimatta, että kuntakannustinmenettelyn aikana tähän suuntaan on jo mentykin. Liikenneympäristön puutteet ovat usein kunnan ja Tiehallinnon tiedossa kohtalaisen hyvin, ja konsulttipalkkion käytettävissä olevan rahoituksen voisi käyttää tehokkaammin hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittämisessä.

Merkittävänä puutteena pidettiin sitä, ettei kuntakannustinrahaa saaneille kunnille ole annettu minkäänlaista seuranta- tai raportointivelvollisuutta siitä, miten kannustinrahalla toteutetun suunnitelman tms. toimeenpano on tapahtunut. Kunnan velvollisuudet päättyvät siihen, että ministeriöön toimitetaan kirjallinen suunnitelma- tai tutkimusraportti tehdystä hankkeesta. Esimerkiksi liikenneturvallisuussuunnitelmissa esitettyjen toimien tai toimenpideohjelmien toteutumisasteista ei ole mitään seurantatietoa olemassa. Edes jonkinasteinen seuranta- ja raportointivelvollisuus voisi terävöittää sekä suunnitelmien laadintaa että niiden toimeenpanoa.

### *Hankkeiden ohjaus*

Varsinkin liikenneturvallisuussuunnitelmien vetovastuu on usein ollut voimakkaasti tiepiirillä. Tämä on siinä mielessä positiivinen asia, että tiepiireissä on liikenneturvallisuusalan asiantuntemusta, mitä ei välttämättä löydy kaikista kunnista. Kuitenkin hankkeen toteuttamisessa vaikeimmat osiot ovat kunnan vastuulla, erityisesti KVT-suunnitelma. toteutumisen varmistamiseksi tulisi jo hankkeen aikana pyrkiä sitouttamaan kunnan päättäjiä toimenpiteiden taakse. Tämä ei ehkä onnistu, jos koetaan, että kyseessä on ”Tielaitoksen suunnitelma”.

Ohjausryhmät kootaan usein kunnan ja yhteistyötahojen viranhaltijoista ym., joiden toimintaa asia koskee. Niiden kokoonpanossa ei oteta riittävästi huomioon toteutusvaiheen vaatimuksia. Pitäisi huolehtia siitä, että työn heti alkaessa sitä ohjaamaan valituilla on riittävä valtuutus laatia suunnitelma, joka tullaan myös toteuttamaan. Ryhmät on myös nimettävä riittävän virallisesti. Valitettavan usein hyvä suunnitelma jää ainakin osittain toteutumatta siksi, että mukana ei ole niitä henkilöitä, jotka viime kädessä päättävät rahoituksesta.

## **4.5 Paikallisen liikenneturvallisuustyön tukeminen jatkossa**

Haastateltujen keskuudessa vallitsi varsin suuri yksimielisyys siitä, että paikallinen liikenneturvallisuustyö tarvitsee jatkossakin tukea ministeriötasolta. Ministeriöltä saatava tuki

nähtiin ennen kaikkea merkinä paikallisen liikenneturvallisuustyön arvostuksesta ja tärkeydestä. Tuen määrällä ei ollut tähän asiaan kovin suurta merkitystä.

Siitä, miten tuki tulisi järjestää ja minkälaista sen tulisi olla, olikin huomattavasti enemmän erilaisia mielipiteitä. Keskeisimmät kysymykset ovat seuraavat:

- annetaanko tuki ministeriöstä suoraan kunnille vaiko lääneille
- mihin tukirahaa voi käyttää
- minkä tyyppisiä hankkeita tulisi tukea
- pitääkö palkita aktiivisia kuntia vai kannustaa passiivisia
- kytketäänkö tuki valtakunnallisiin linjauksiin.

Enemmistö piti hyvänä nykyistä mallia, jossa ministeriön kannustinraha myönnetään suoraan kunnille kuntien esittämiin hankkeisiin. Jonkin verran tosin toivottiin, että läänien rooli korostuisi entisestään jatkossa. Rahat voisi esimerkiksi myöntää lääneille, joka jakaisi ne parhaiksi katsomiinsa hankkeisiin. Kyseeseen voisivat tulla myös läänivetoiset alueelliset hankkeet, jotka kattaisivat laajemman alueen kuin yksi tai muutama kunta. Käytännössä tämä ei ehkä ole mahdollista niiden sääntöjen puitteissa, jotka koskevat ministeriön rahoitusta. Myös sellainen vaihtoehto esitettiin, että kuntakannustinrahan sijasta ministeriö voisi rahoittaa lisäresurssien hankintaa lääninhallitusten liikenneturvallisuustyöhön. Tämä ehdotus ei kuitenkaan saanut kovin laajaa kannatusta. Ongelmana olisi mm. sen varmistaminen, että tuo resurssi todella pysyy liikenneturvallisuuskäytössä. Lisäksi tässäkin tapauksessa esteeksi tulisi T&K-raham käyttöä koskevat määräykset.

Rahan käyttökohteisiin toivottiin melko laajasti jonkinasteista laajentamista. Nyt rahaa on käytännössä voinut käyttää vain tutkija- ja konsulttipalkkioiden maksamiseen. Mahdollisuutta käyttää ministeriön rahaa varsinaiseen rakentamiseen ei juurikaan pidetty tarpeellisena tai hyvänä, mutta usein toivottiin, että sitä voisi käyttää esimerkiksi kampanjointiin tai koulutukseen.

Kuten aiempanakin on tullut esille, kaivataan jatkossa aiempaa kunnianhimoisempia hanke-ehdotuksia. Jatkossa tulisi saada selvästi enemmän innovatiivisia, kokeilevia kehittämishankkeita käyntiin. Myös alueellisia ja paikallisia koulutushankkeita toivottiin.

Eräs keino saada aiempaa enemmän kehittämishankkeiden tyyppisiä ehdotuksia voisi olla, että ministeriö määritteli kannustinrahan määrät etukäteen hanketyypeittäin. Hankkeen vaativuuden ja innovatiivisuuden kasvaessa kasvaisi myös maksimirahamäärä, joka on mahdollista saada.

Liikenneturvallisuussuunnitelmiakaan ei haluttu kuitenkaan sulkea kokonaan pois kuntakannustinmenettelyn piiristä, vaikka kehittämispainotteisempaa otetta kaivataankin. Niiden sisältöön tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota ja pyrkiä entistä enemmän painottamaan KVT-osuutta. Liikenneympäristöpuolta tulisi myös kehittää mm. siirtymällä nykyisestä melko pistemäisestä ongelmakohtetarkastelusta tarkastelemaan matkaketjujen ja reittien turvallisuutta. Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä pitäisi tehdä pienimuotoinen järjestelmätason tarkastelu, koska turvallisuus ei ole muusta liikennejärjestelmän kehittämisestä irrallinen asia.

Seudullisuutta tulisi myös kannustaa. Itä-Suomessa ja Lapissa seudullisia liikenneturvallisuusprojekteja ei vielä ole tehty yhtä aktiivisesti kuin muissa lääneissä. Seutukuntayhteistyö on yleistymässä muillakin aloilla, ja siitä seuraa merkittäviä synergiaetuja.

Suuri osuus kuntakannustinrahasta on tähän asti käytetty tukemaan liikenneturvallisuustyössä hieman passiivisempia kuntia ja niiden hankkeita. Tämä on jossain määrin ristiriidassa sen alkuperäisen tavoitteen kanssa, jonka mukaan olisi pitänyt palkita aktiivisia kuntia ja sitä kautta muodostaa positiivisia esimerkkejä niille, jotka eivät ole saaneet liikenneturvallisuustyötä käyntiin. Tätä ei kuitenkaan pidetty erityisen suurena ongelmana, sillä työn käynnistäminen mahdollisimman monessa kunnassa on katsottu tärkeäksi. Lisäksi passiivisuuden syy löytyy melko usein resurssipulasta eikä siitä etteikö turvallisuutta arvostettaisi.

Jatkossa on kuitenkin syytä miettiä, pitäisikö linjaa tässä suhteessa hieman muuttaa. Tämä liittyy myös haluun saada aikaan enemmän kehittämispainotteisia hankkeita. Edelleenkin on paljon kuntia, joissa liikenneturvallisuustyö ei ole lähtenyt kunnolla käyntiin. Näitä kuntia ei missään tapauksessa pidä unohtaa, mutta on pohdittava, voidaanko niille tarjota apua esimerkiksi nyt kokeiluvaiheessa olevan ns. toimija-mallin avulla. Tärkeää olisi edelleenkin luoda hyviä esimerkkejä liikenneturvallisuustyön toteuttamiseksi kunnissa ja tiedottaa niistä aktiivisemmin.

Tuen kytkeminen valtakunnallisiin linjauksiin herätti myös vaihtelevia mielipiteitä. Toisaalta kuntien liikenneturvallisuustyökin pitäisi saada palvelemaan valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamista, mikä puoltaisi sitä, että tuen myöntäminen jollain tavoin kytketään esimerkiksi valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman painopisteisiin tai toimenpiteisiin. Tosiasia kuitenkin on myös se, että kuntatasolla liikenneturvallisuusongelmat poikkeavat joskus täysin valtakunnan tasolla keskustelussa olevista ongelma-alueista.

Hieman yllättäen haastatteluissa erityisesti kuntien edustajat olivat sillä kannalla, että valtakunnallisia linjoja voisi enemmänkin tuoda kuntien työhön ja että valtakunnallista liikenneturvallisuussuunnitelmaa pitäisi jalkauttaa paikallistasolle. Väkisin ei kuitenkaan pidä pyrkiä näitä linjauksia kuntien liikenneturvallisuustoimintaan tuoda, vaan esimerkiksi sopivien valtakunnallisen suunnitelman toimenpiteisiin liittyvien pilottihankkeiden kautta. Kuntien omat tarpeet ja ongelmat ovat kuitenkin ensisijaisia ja ne on otettava huomioon.

Seuraavassa on lueteltu muita haastatteluissa esille nousseita asioita, jotka on kannustinmenettelyn mahdollista jatkoa suunniteltaessa otettava huomioon:

- seuranta- ja raportointivelvoitteen käyttöönotto (mihin valtion rahoja on käytetty?)
- on havaittu tarvetta konsulttien toiminnan yhdenmukaistamiseksi erityisesti liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä
- Liikenneturvan ja konsulttien keskinäinen työnjako kaipaa selventämistä.

## 5 Yhteenveto ja johtopäätökset

### 5.1 Kuntakannustinmenettelyn onnistuminen

Kuntakannustinmenettelyn voidaan katsoa onnistuneen kohtalaisen hyvin niiden tavoitteiden saavuttamisessa, mitkä sille menettelyä käynnistettäessä asetettiin. Kuntien liikenneturvallisuustyötä on aktivoitu ja läänien roolia liikenneturvallisuustyön alueella on lisätty.

Siinä mielessä ei ole aivan täysin onnistuttu, että kuntien aktivointia ei ole pääsääntöisesti toteutettu aktiivisten kuntien palkitsemisen kautta. Suurta ongelmaa tässä ei kuitenkaan ole, sillä valittu käytäntö on osoittautunut kentän tarpeiden mukaiseksi.

Kannustinmenettelyn suurimpana saavutuksena voidaan pitää ajantasaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yleistymistä ja erityisesti niiden koulutus-, valistus- ja tiedotusosion painoarvon nousua. Tämän saavutuksen käänköpuolella tosin on kehittämishankkeiden vähäisyys, mikä on vastoin kannustinmenettelyn alkuperäisiä tavoitteita.

Vaikka kehittämishankkeita ei käynnistynytäkään siinä määrin kuin toivottiin, löytyy niiden joukosta hyviä ja valtakunnallista merkittävyyttä omaavia projekteja, kuten aiemmin tässä raportissa on mainittu.

Kuntakannustinmenettelyn kaltainen järjestelmä on ollut tarpeellinen myös siinä mielessä, että valtakunnan tason ja paikallistason liikenneturvallisuustoiminnan välille tarvitaan linkkejä. Koska kunnilla on laaja itsehallinto ja mahdollisuus valita itse toimintansa painopisteitä, on liikenne- ja viestintäministeriöllä oltava jonkinlainen kanava valtakunnallisten tavoitteiden ja linjausten viemiseksi ruohonjuuritason työhön. Liikenneturvallisuustilanteeseen vaikuttavasta työstä tehdään kuitenkin suuri osa paikallisesti.

Kokonaisuutena voidaan sanoa, että kuntakannustinmenettely on ollut hyödyllinen ja tarpeellinen kuntien liikenneturvallisuustyön aktivoimisen ja kehittämisen kannalta. Se on myös pääasiassa toiminut varsin hyvin, vaikka joitakin puutteita käytännön toteutuksen suhteen toki on ollut havaittavissa. Kannustinmenettely on tätä arviointia tehtäessä käynnissä seitsemättä vuotta, joten jatkoa on kuitenkin syytä puntaroida huolellisesti. Arvioinnissa esiin nostetut puutteet ja kehittämisehdotukset on otettava huomioon mahdollisesta jatkosta päätettäessä.

### 5.2 Ehdotuksia jatkotoimenpiteiksi

Arviointityön perusteella voidaan todeta varsin selkeästi, että jatkossakin on tarvetta liikenne- ja viestintäministeriön taholta tulevalle paikallisen liikenneturvallisuustoiminnan tuelle. Tuen on oltava rahallista, kuten tähänkin asti. Käytännön toteutuksen suhteen arvioinnin perusteella voidaan tuoda käsittelyyn seuraavia vaihtoehtoisia ratkaisumalleja:

1. Liikenneturvallisuustyön tukirahoitus ohjataan lääneille, jotka päättävät aiempaa itsenäisemmin käynnistettävistä hankkeista. Läänit voivat käyttää rahan myös läänikohtaiseen ja –vetoiseen hankkeeseen.
2. Kannustinmenettely jatkuu pääpiirteissään nykyisen kaltaisena, eli käynnistettävistä hankkeista päättää lopullisesti ministeriö. Hankkeiden valintaperusteisiin tehdään täsmennyksiä, jotta saadaan enemmän kehittämispainotteisia hankkeita.

3. Luovutaan nykyisen kaltaisesta kannustinmenettelystä ja panostetaan ns. toimija-mallin kehittämiseen ja sen tarjoamaan kuntien liikenneturvallisuustyön tukijärjestelmään.
4. Vaihtoehtojen 2 ja 3 yhdistelmä. Kannustinrahaa ohjataan etupäässä kehittämiss-hankkeisiin, joilla on mielellään laajempaa merkitystä. Perustoimintaa tuetaan toimija-mallin kautta.

Näiden ”perusvaihtoehtojen” lisäksi on mahdollista löytää muitakin ratkaisumalleja, joko kokonaan uusia tai tässä esitettyjen variaatioita.

Ottamatta kantaa eri vaihtoehtojen teknisiin toteuttamismahdollisuuksiin tämän hetkisessä tilanteessa parhaimmilla vaihtoehdoilta vaikuttavat numerot 2 ja 4. Käytännössä ministeriön on syytä olla aktiivinen osapuoli menettelyn toteutuksessa eikä vain rahan lähde. Tästä syystä vaihtoehto, jossa rahaa ja menettelyä hallinnoivat läänit ei tunnu tarkoituksenmukaiselta. Pelkkään toimija-malliin perustuva ratkaisu ei taas ehkä ole vielä tällä hetkellä valmis käyttöön otettavaksi. Toimija-mallin jo käynnissä olevia pilottiprojekteja on kuitenkin syytä tarkkailla siitäkin näkökulmasta, että voisiko malli muodostaa pohjan kuntien tukijärjestelmälle tulevaisuudessa.

Jo tässä vaiheessa lienee kuitenkin mahdollista kokeilla vaihtoehdon 4 mukaista menettelyä, jossa pyritään ohjaamaan varsinaiset kuntakannustinvarat aiempaa suuremmassa määrin kehittämishankkeisiin, joilla on mielellään merkitystä laajemmin kuin yhden kunnan tai seudun alueella. Tämän lisäksi tuetaan käynnissä olevia ja pyritään saamaan aikaan uusia toimija-mallin tai vastaavia kokeiluja, jossa kuntien liikenneturvallisuustyön perustoimintaa tuetaan ja aktivoidaan muulla tavoin. Liikenneturvallisuussuunnitelmia ei tarvitse kokonaan sulkea pois tässäkään vaihtoehdossa, mutta voisi olla tarpeen vaatia niiltä todellista pyrkimystä kehittää suunnitelmien laadinta- ja toteuttamismalleja ja –menetelmiä eteenpäin.

Seuraavassa on lueteltu kannustinmenettelyyn liittyviä muita muutosehdotuksia:

1. **Aikataulu:** Jos mahdollista, seuraavan vuoden kannustinhankkeista olisi hyvä saada päätös jo edellisen vuoden kesällä, jolloin hankkeet ehtivät paremmin kuntien taloussuunnitelmiin. Vähintäänkin päätösten viipymistä ministeriössä tulisi vähentää minimiin, eli viimeistään päätökset sen vuoden tammikuussa, jolloin raha tulee käyttöä.
2. **Hankkeiden valintaperusteet:** LVM voisi laatia ”hankekatgorioita”, joihin kuuluvat hanketyypit ja niiden maksimikannustinrahamäärät määritellään. Tämä annetaan tiedoksi myös kunnille ja lääneille. Tarkoituksena lisätä innovatiivisempien (mutta kuitenkin käytäntöön liittyvien) kehittämishankkeiden määrää. Tässä yhteydessä huolehditaan myös siitä, että pienten kuntien pienillä hankkeillakin on mahdollisuus tulla valituksi.
3. **Pelissäännöt läänien ja ministeriön välille:** Läänien olisi hyvä yhdenmukaistaa niitä periaatteita, joiden perusteella ehdotukset käytettävistä hankkeista tehdään. Tarkoituksena tällä olisi ennen kaikkea parantaa myönnettävän rahamäärän ennakoitavuutta.
4. **Seuranta- ja raportointivelvoite:** Kannustinrahan saaneille kunnille tulee antaa velvollisuus myös seurata ja raportoida kannustinrahoitusta saaneen hankkeen toteutuminen tai toteutumattomuus perusteluineen. Seurannan ja raportoinnin ei tarvitse kuitenkaan olla yksityiskohtiin menevää.

5. **Rahan käyttömahdollisuudet:** Ministeriö selvittää, mihin tarkoituksiin kehittämisrahaa on mahdollista sääntöjen puitteissa käyttää. Jos on mahdollisuus laajentaa käyttötarkoitusta nykyiseen verrattuna, punnitaan erikseen mikä on tarkoituksenmukaista.
6. **Valtakunnallisten linjojen kytkentä:** Pyritään kytkemään valtakunnallisia linjauksia, tavoitteita ja toimenpiteitä kuntien liikenneturvallisuustoimintaan esimerkiksi pilottiprojektien muodossa. Tämä otetaan huomioon myös hankkeiden valintaperusteita määritettäessä (kohta 2). Kuntien erilliskysymykset ja olosuhteet on kuitenkin otettava huomioon.
7. **Hankkeiden ohjaus ja sen ohjeistaminen:** Kannustinhankkeiden ohjauksen organisointiin ja hankkeiden vetovastuuseen kiinnitetään enemmän huomiota. Tarvittaessa voidaan tehdä erillinen ohje. Tarkoituksena on, että hankkeet olisivat nimenomaan kuntien hankkeita, mikä on ollut kannustinmenettelyn alkuperäinen tarkoitus.

## LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

<b>VUOSI 1999: Yhteensä 12 hanketta, joissa mukana 15 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Hyvinkää	Martin alueen kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma	Esisuunnittelijat Oy	10 100 (8 400)
Kouvola	Kouvolan keskustan ja asuntoalueiden 30 ja 40 km/h nopeusrajoitusten vaikutus selvitys	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	30 300 (16 800)
Imatra	Liikenteen ilmapiiritutkimus	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	15 800 (8 400)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Tampere	Tampereen kaupungin koulujen liikenneturvallisuuksuunnitelma	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	33 700 (16 800)
Vaasa	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy) ja Talentek Oy	47 600 (16 800)
Jämsän seutu (Jämsä, Jämsänkoski, Korpilahti, Kuhmoinen)	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma neljän kunnan alueelle	Tielaitoksen konsultointi (nyk. Tielikelaitos)	66 500 (16 800)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Mikkelin mlk.	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma	Tielaitoksen konsultointi (nyk. Tielikelaitos)	33 300 (8 400)
Tuusniemi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma	LT-Kuopio Oy	31 600 (6 300)
Varkaus	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma	Insinööritoimisto Väylä Oy	38 700 (10 100)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Kuusamo	Menetelmän (KOULULIITU) kehittäminen koulumatkojen turvallisuuden arviointiin	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	19 700 (10 300)
Raahen kaupunki	Suunnitelma kevyen liikenteen liikenneverkon parantamiseksi ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi kantakaupungin alueella	Raahen kaupunki	21 900 (16 800)
<i><b>Lapin lääni</b></i>			
Tornio	Liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma	Tornion kaupunki	15 200 (7 600)



## LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

<b>VUOSI 2000: Yhteensä 11 hanketta, joissa mukana 19 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Hämeenlinnan seutu (Hämeenlinna, Hattula, Hauho, Janakkala, Kalvola, Lammi, Renko, Tuulos)	Hämeenlinnan seudun kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	50 500 (11 800)
Nurmijärvi	Liikenneturvallisuusselvitys, koululaisten liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenneturvallisuustyön kehittäminen kunnassa	SCC Viatek Oy	32 000 (11 800)
Rautjärvi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Insinööritoimisto Väylä Oy	35 300 (10 100)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Hankasalmi ja Laukaa	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Insinööritoimisto Väylä Oy	39 600 (13 500)
Lempäälä	Liikenneturvallisuuden palautejärjestelmän kehittäminen	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	16 800 (12 600)
Pedersöre	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	27 800 (8 400)
Pori	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	33 300 (12 600)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Iisalmi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tielaitoksen konsultointi (Tieliikelaitos)	52 200 (12 600)
Savonlinna	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy, (nyk. Ramboll Finland Oy)	31 600 (12 600)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Muhos	Turvallinen koulutie -hanke	Liikennekonsultointi Esko Hämäläinen	10 400 (8 400)
Taivalkoski	Liikenneturvallisuuden koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma	Taivalkosken kunta	13 500 (8 400)

## LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

<b>VUOSI 2001: Yhteensä 12 hanketta, joissa mukana 22 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Forssan seutu (Forssa, Jokioinen, Tammela, Ypäjä ja Humppila)	Forssan seudun kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	42 000 (11 800)
Valkeala	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	32 800 (10 000)
Kotka	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	28 600 (16 800)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Loimaa	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	14 800 (7 600)
Lappajärvi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Talentek Oy ja Lappajärven kunta	8 800 (7 600)
Saarijärven seutu (Saarijärvi, Kannonkoski, Karstula ja Kyyjärvi)	Saarijärven seudun kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	59 800 (13 500)
Jyväskylä ja Muurame	Kahden kunnan kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy)	42 100 (13 500)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Maaninka	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	LT-Kuopio	18 800 (4 700)
Vehmersalmi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Insinööritoimisto Väylä Oy	20 900 (4 700)
Sonkajärvi ja Vieremä	Kahden kunnan kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Insinööritoimisto Väylä Oy	32 700 (10 000)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Kajaani	Kunnan liikennekasvatustyön käytännön ohjeet	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy)	15 200 (11 800)
<i><b>Lapin lääni</b></i>			
Rovaniemen kaupunki ja maalaiskunta	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Liidea Oy	40 200 (13 500)

## LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

<b>VUOSI 2002: Yhteensä 9 hanketta, joissa mukana 21 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Miehikkälä ja Virolahti	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy)	35 800 (9 700)
Hyvinkään – Riihimäen seutu (Hyvinkää, Riihimäki, Hausjärvi ja Loppi)	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	42 000 (11 300)
Jaala	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	12 600 (5 000)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Porin seutu (Harjavalta, Nakkila, Luvia, Ulvila, Noormarkku, Pomarkku, Kullaa)	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy)	50 000 (12 600)
Viitasaari, Kinnula ja Pihtipudas	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy (nyk. Ramboll Finland Oy)	50 000 (12 600)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Pielavesi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos ja Aidem Oy	28 000 (6 700)
Juva	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	LT-Kuopio	20 000 (6 700)
Joensuu	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma ja liikenneturvallisuuden laatu järjestelmän kehittäminen	Insinööritoimisto Väylä Oy	33 000 (8 400)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Kiiminki	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	54 700 (10 100)

**LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005**

<b>VUOSI 2003: Yhteensä 10 hanketta, joissa mukana 23 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Loviisa ja Ruotsinpyhtää	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Esisuunnittelijat Oy ja Strafica Oy	37 000 (8 400)
Savitaipale ja Suomenniemi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	30 000 (8 400)
Lohja	Keskustan liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja kehittäminen	LT-Konsultit Oy	32 000 (8 000)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Luoteis-Pirkanmaa (Hämeenkyrö, Parkano, Kihniö ja Viljakkala)	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	40 000 (15 000)
Kangasala	Koululaisten liikenneturvallisuuden parantamishanke (Omin jaloin kouluun – hanke)	Tampereen teknillinen yliopisto	??? (7 000)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Kiuruvesi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	36 000 (9 000)
Hirvensalmi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	29 800 (6 800)
Nilsjä	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos ja Aidem Oy	28 000 (7 000)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Paltamo	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SCC Viatek Oy	33 600 (8 000)
Oulun seutukunta (Oulu, Hailuoto, Haukipudas, Kempele, Kiiminki, Muhos, Liminka, Tyrnävä ja Oulunsalo)	Seutukunnallisen liikenneturvallisuustyön organisointisuunnitelman laadinta	Liidea Oy	17 000 (6 000)

**LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005**

<b>VUOSI 2004: Yhteensä 10 hanketta, joissa mukana 23 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Pohjois-Päijät-Häme (Heinola, Hartola, Padasjoki ja Sysmä)	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	45 000 (12 000)
Hamina	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	32 000 (7 500)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Närpiö, Kaskinen ja Kristiinankaupunki	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Talentek Oy	(9 000)
Masku	Erityisliikennepuiston rakentaminen	Maskun kunta	5 000 (5000)
Kaustinen	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Talentek Oy	24 000 (5000)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Kangasniemi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Suunnittelukeskus	20 500 (5 000)
Karttula	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SITO-Kuopio	23 000 (5 000)
Kontiolahti	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SITO-Kuopio	25 000 (5 000)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Oulun seutu	Liikenneturvallisuusyhteistyötä koskevan pilotin käynnistäminen	Oulun seutukunta	12 000 (12 000)
Ristijärvi	Ihannekylä ikääntyville –projekti	Oulun yliopisto	15 000 (5000)

## LIITE 1. Kuntakannustinhankkeet 1999-2005

<b>VUOSI 2005: Yhteensä 9 hanketta, joissa mukana 32 kuntaa</b>			
<b>Kunta tai kuntaryhmä</b>	<b>Hanke</b>	<b>Tekijä(t)</b>	<b>Kustannus € (suluissa kannustinrahan määrä)</b>
<i><b>Etelä-Suomen lääni</b></i>			
Lappeenranta ja kumppanit (Lemi, Joutseno ja Ylämaa)	Kokonaisvaltainen seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma	Sito-Kuopio Oy	27 500 (12 000)
Forssan seudun kunnat (Forssa, Humpkala, Jokioinen, Tammela, Ypäjä)	Liikenneturvallisuusseminaari ja tienkäyttäjäkysely	Tieliikelaitos	11 250 (5 000)
<i><b>Länsi-Suomen lääni</b></i>			
Härmänmaan kunnat (Alahärmä, Kauhava, Lapua ja Ylihärmä)	Kokonaisvaltainen seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma		(8 000)
Kaakkois-Pirkanmaa (Kangasala, Kuhmalampi, Luopioinen ja Pälkäne)	Kokonaisvaltainen seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma	Ramboll Finland Oy	45 000 (6 000)
<i><b>Itä-Suomen lääni</b></i>			
Suonenjoki	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	Tieliikelaitos	23 450 (6 000)
Eno ja Polvijärvi	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuussuunnitelma	SITO-Kuopio	30 950 (6 000)
<i><b>Oulun lääni</b></i>			
Kainuun kunnat (Suomussalmi, Kajaani, Kuhmo, Hyrynsalmi, Paltamo, Puolanka, Ristijärvi, Sotkamo, Vaala ja Vuolijoki)	Liikenneturvallisuustoimija-mallin käynnistäminen	Ramboll Finland Oy	22 800 (8 000)
Kuusamo	Turvallisen moottorikelkkailun kehittämissuunnitelma	Plaana Oy	22 000 (4 000)
<i><b>Lapin lääni</b></i>			
Simo	Koulukeskuksen liikennesuunnitelma	Suunnittelukeskus Oy	6 300 (3 000)

## **Liite 2. Työssä haastatellut henkilöt**

Anneli Tanttua Liikenne- ja viestintäministeriö

### **Kunnat**

Erkki Pekkarinen	Imatra
Martti Varis	Joensuu
Markku Setälä	Pori
Mervi Kilpeläinen	Paltamo
Lauri Säskilähti	Rovaniemi

### **Tiepiirit**

Pasi Pirtala	Keski-Suomi
Minna Jokelainen	Uusimaa
Kyllikki Komulainen	Savo-Karjala
Kjell Lind	Vaasa (sähköpostitse)
Heino Heikkinen	Oulu (sähköpostitse)
Tarja Jääskeläinen	Oulu (sähköpostitse)

### **Liikenneturva**

Reijo Tarkiainen	Mikkeli
Leena Piippa	Jyväskylä
Varpu Tavaststjerna	Helsinki
Matti Joki	Tampere

### **Lääninhallitukset**

Rauni Malinen	Länsi-Suomi
Heikki Hirttiö	Lappi
Sonja Heikkinen	Etelä-Suomi