

---

# Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategia

Tuumailusta tekemiseen



Sito Oulu Oy

Luonnos

27.8.2012

## TIIVISTELMÄ

Oulun seudun kunnat, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus käynnistivät Oulun seutuhallituksen päätöksellä (22.3.2012 § 18) Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian laatimisen. Strategia on suositus kunnille, jotka suunnittelevat ja tarkentavat toimenpiteet kuntansa osalta. Ii ja Utajärvi voivat liittyä mukaan strategian toteuttamiseen. Strategian tavoitevuosi on 2015.

Strategiassa on asetettu kuntien liikenneturvallisuustyölle seuraavat tavoitteet:

- Liikenneturvallisuuskehityksessä saavutetaan oikea suunta. Henkilövahinko- onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden määrä laskee. Turvavälineiden käyttöaste liikenteessä kasvaa ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenee.
- Oulun seudun kuntien tekemä liikenneturvallisuustyö koskettaa kaikkia kunnan asukkaita.
- Liikenneturvallisuustyölle varmistetaan pysyvä asema kuntien eri toimialojen työssä ja tavoitteissa. Strategiakauden aikana siirrytään erillistä toiminnoista pysyviin toimintatapoihin ja poikkitoiminnalliseen työhön.
- Oulun seudun kunnat ja sidosryhmät herättävät keskustelua turvallisesta liikenteestä ja liikennekäyttäytymisestä. Vuorovaikutus kuntalaisten kanssa kehittyy.
- Oulun seudulla on turvallista pyöräillä ja kävellä.
- Oulun seudun kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä toteutetaan kuntien liikenneturvallisuustyötä palvelevaa toimintaa.

Strategian toteuttamiseksi jokaiseen kuntaan perustetaan liikenneturvallisuusryhmä, joka vastaa kunnan toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta. Seudun kunnat nimeävät kuntansa vastuuhenkilöt ja tarkentavat oman toimintasuunnitelmansa vuoden 2013 aikana. Työtä tukee seudun liikenneturvallisuustoimija. Toimintasuunnitelmaa toteutetaan vuodet 2014–2015.

Strategia on jaettu viiteen kehittämisalueeseen, joista kolme käsittelee liikenneturvallisuustoimenpiteitä kuntalaisen eri elämänkaaren vaiheissa. Lisäksi on kaikille ikäryhmille yhteiset liikenneturvallisuustoimenpiteet ja tavoitesuuntautunut kehittämisalue. Tavoitesuuntautuneessa kehittämisalueessa pääpaino on kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden edistämisessä.

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian toteutuksen painopiste on seudun kunnissa. Lisäksi työ voi laajentua koskemaan myös Iin ja Utajärven kuntia. Seudun kuntien liikenneturvallisuuden yhteistoimintaa ohjaa kuntien ja sidosryhmien edustajista muodostuva ohjausryhmä. Ohjausryhmän tehtävänä on seurata vuosittain strategian toteutumista, tukea kuntien toimintasuunnitelmien laatimista ja toteuttaa kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Ohjausryhmälle asioita valmistelee työjaos ja liikenneturvallisuustoimija. Kunkin toimintavuoden yhteistoiminnan osalta laaditaan tarkennettu toimintasuunnitelma.

Liikenneturvallisuustyö on osa Oulun seudun liikennejärjestelmätyötä, josta vastaa liikennejärjestelmätyöryhmä. Työ on sisällytetty osaksi MAPLE-aiesopimusta. Työn edistymistä seurataan myös tätä kautta.

Seudun yhteisiin toimiin varataan 60 000 euroa/vuosi, joka on vuodessa noin 0,25 euroa asukasta kohden. Budjetista noin kaksi kolmasosaa käytetään liikenneturvallisuustoimijan työpanokseen ja yksi kolmasosa tapahtumien ja aineistojen materiaalia, ym. kuluihin. Kuntien rahoitusosuus määräytyy suhteessa niiden asukasluvuun. Lisäksi työtä rahoittavat Pohjois-Pohjanmaan ELY, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Liikennevirasto.

**SISÄLTÖ**

<b>1</b>	<b>LÄHTÖKOHTIA SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIALLE .....</b>	<b>3</b>
1.1	Liikenneturvallisuustyön nykytila ja haasteet .....	3
1.2	Oulun seudun liikenneturvallisuustilanne .....	3
1.3	Strategian rooli, valmistelu ja toteuttaminen .....	5
<b>2</b>	<b>TAVOITTEET JA NÄKÖKULMAT.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>KEHITTÄMISALUEET JA KRIITTISET TOIMENPIDEKOKONAISUUDET .....</b>	<b>9</b>
3.1	Lasten ja nuorten tukeminen turvalliselle polulle .....	10
3.2	Kolhuitta työ- ja opiskelumatkalla.....	12
3.3	Turvallisesti liikkuvat aktiiviset seniorit.....	14
3.4	Ikäryhmille yhteiset asiat.....	15
3.5	Tavoitesuuntautuneet alueet.....	17
<b>4</b>	<b>KUNTIEN YHTEISTOIMINTA, RESURSSIT JA STRATEGIAN SEURANTA.....</b>	<b>18</b>

## 1 Lähtökohtia seudun liikenneturvallisuusstrategialle

### 1.1 Liikenneturvallisuustyön nykytila ja haasteet

Oulun seudun kunnat, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus käynnistivät Oulun seutuhallituksen päätöksellä (22.3.2012 § 18) Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian laatimisen. Strategia on suositus seudun kunnille, jotka suunnittelevat ja tarkentavat toimenpiteet kuntansa osalta.

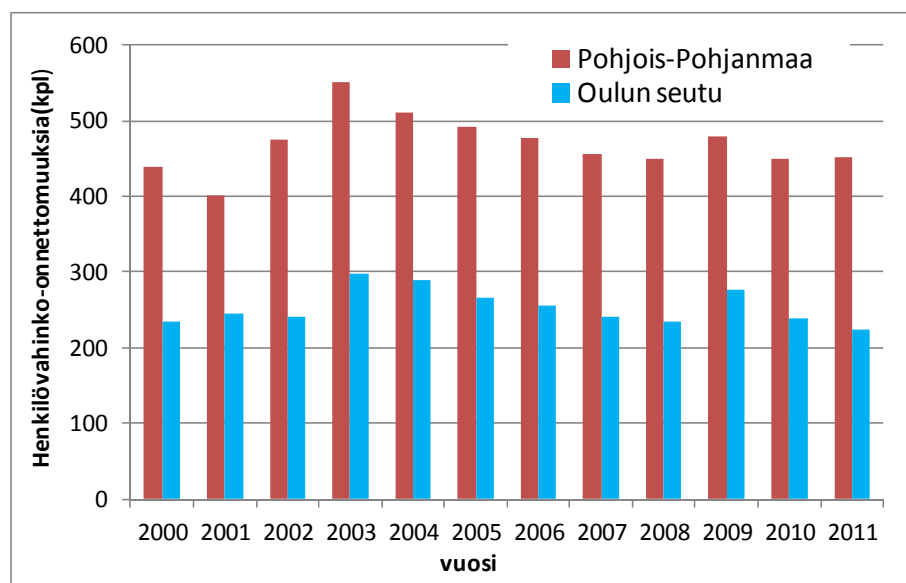
Kuntakohtaista liikenneturvallisuustyötä on tehty Oulun seudun kunnissa jo pitkään. Jokainen seudun kunta on joko yksin tai yhteistyössä toisen kunnan ja sidosryhmien kanssa laatineet kunnalle liikenneturvallisuussuunnitelman. Suunnitelmat käsittävät sekä kasvatus- että liikenneympäristöasiat. Kunnan suunnitelman toteuttamista on ohjannut eri toimialojen edustajista ja sidosryhmistä koostuva kunnan liikenneturvallisuusryhmä.

Seudullisen liikenneturvallisuusyhteistyön tarve tunnistettiin eripuolilla Suomea 2000-luvun alussa. Oulun seudun kunnat käynnistivät seudullisen liikenneturvallisuusyhteistyön vuonna 2004 yhtenä ensimmäisistä seuduista Suomessa. Lähes vuosikymmenen keskeytyksellä jatkunutta liikenneturvallisuustyötä on ohjannut Oulun seudun liikenneturvallisuusryhmä, jossa on ollut edustus seudun tiimeistä ja sidosryhmistä.

Seudullisen liikenneturvallisuustyön toimintaympäristö on muutoksessa. Muun muassa kuntien yhdistyminen, sidosryhmien vähenevät tukiresurssit ja kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien toiminnan hiipuminen osassa kunnista ovat tehneet ajankohtaiseksi uuden tavoitteellisen liikenneturvallisuusstrategian laatimisen Oulun seudulle. Osaltaan työtä ohjaa [valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014](#) ja [Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelma 2011-2014](#).

### 1.2 Oulun seudun liikenneturvallisuustilanne

Oulun seudun kunnissa tapahtuu yli puolet Pohjois-Pohjanmaan maakunnan tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista. Uuden Oulun osuus on noin 40 % kaikista maakunnan henkilövahinko-onnettomuuksista. Oulun seudulla asuu lähes 60 % ja Uudessa Oulussa lähes 45 % Pohjois-Pohjanmaan väestöstä, joten riski loukkaantua on Oulun seudulla pienempi kuin muualla maakunnassa. Joka tapauksessa Oulun seudun rooli on erittäin merkittävä koko maakunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymisen näkökulmasta.



Kuva 1. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet Oulun seudulla ja Pohjois-Pohjanmaalla vuosina 2000–2011 (Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva).

Liikenteen turvallisuustilanne Oulun seudulla ei ole 2000-luvulla kehittynyt toivotulla tavalla. Liian suuret ajonopeudet, välipitämättömyys ja riskikäyttäytyminen, kuten turvavälineiden käyttämättä jättäminen, väsymys ja alkoholi ovat taustalla suuressa osassa onnettomuuksia. Ikäryhmistä nuorten liikenneturvallisuustilanne on erityisen heikko. Liikenteen riskit ja riskiryhmät eivät Oulun seudulla merkittävästi poikkea valtakunnan tilanteesta.

Turvavälineitä käyttämällä voidaan merkittävästi vähentää kuolemia ja vakavia loukkaantumisia liikenteessä. Vaikka sekä heijastimen että pyöräilykypärän käyttöaste ovat Pohjois-Pohjanmaalla kasvaneet vuosikymmenen, käyttää kypärää kuitenkin edelleen alle kolmannes ja heijastinta taajamassa alle puolet liikkujista. Liikenneturvallisuustilanteen merkittävä parantaminen ei välttämättä vaadi kalliita ratkaisuja, vaan muutoksia liikennekäyttäytymisessä ja -ilmapiirissä. Esimerkkinä onnistuneesta liikenneturvallisuuden edistämisestä voidaan esittää Oulun mopo-onnettomuuksien vähentyminen.

## Yhteistyöllä Oulun mopo-onnettomuudet laskuun

### Miksi ja mitä tehtiin?

Oulun seudulla on aiemmin sallittu mopoilu merkittävällä osalla kevyen liikenteen väyliä. Lähtökohtana on ollut mopoilijoiden turvallisuus. Viime vuosina mopojen määrä on kasvanut ja samalla onnettomuuksien määrä, joissa mopot ovat osallisina. Samanaikaisesti katujen nopeusrajoituksia on systemaattisesti laskettu. Nämä tekijät johtivat ratkaisuun, jossa mopoilu siirrettiin Oulun kaupungissa pois kevyen liikenteen väyliltä elokuussa 2010. Useat ympäryskunnat tekivät vastaavan päätöksen.

Muutoksesta tiedotettiin voimakkaasti, jotta autoilijat havahtuisivat muuttuneeseen tilanteeseen. Valittu linja herätti paljon kritiikkiä sekä mopoilijoiden että heidän vanhempiansa suunnasta, ja sitä jouduttiin puolustamaan aktiivisesti kaupungin ja sidosryhmien toimesta.

### Vaikutukset

Mopo-onnettomuuksien määrä on laskenut Oulussa ajosäännön muuttamisen jälkeen. Onnettomuuksien määrä on laskenut sellaisten kaupunkien tasolle, kuten Tampereen, jossa mopolun kevyen liikenteen väylillä ei ole sallittua.

Mopoilijoiden siirtyminen suurena joukkona autoliikenteen sekaan on lisännyt autoilijoiden huomaavaisuutta mopoilijoita kohtaan. Myös mopoilijat ajavat entistä vastuullisemmin autoliikenteen seassa.

### Miten päätös syntyi?

Oulun kaupunki, Poliisi, Liikenneturva ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus tekivät yhdessä päätöksen mopolun siirtämisestä ajoradalle. Toteutukseen liitettiin voimakas tiedottaminen. Päätöstä perusteltiin mediassa ja sen takana oltiin yhdessä. Myönteisten vaikutusten varmistuttua, pidettiin aiheesta tiedotustilaisuus.



(Kuva: Liikenneturva)

### 1.3 Strategian rooli, valmistelu ja toteuttaminen

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategia on valmistelu vuorovaikutuksessa seudun kuntien ja sidosryhmien kanssa. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa on ollut kuntaedustus seudun sivistys-, nuoriso-, hyve- ja teknisen tiimin kautta sekä Oulun ja liikkuvan poliisin, Liikenneturvan, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Oulun seudun edustajat. Toimintamallia työstettiin seudun toimijoille järjestetyssä työpajassa 25.4.2012.

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategia sisältää suosituksia seudun kunnille. Kuitenkin jokainen seudun kunta päättää toimenpiteistään itsenäisesti. Kuntien toimintasuunnitelmissa tavoitellaan konkreettisia ja resurssit huomioiden toteutettavissa olevia toimenpiteitä. Seudun liikenneturvallisuustoimija laatii toimintasuunnitelmat yhdessä kuntien työryhmien kanssa. Lähtökohtana strategian toteuttamiselle on aktiivisesti toimivan liikenneturvallisuusryhmä jokaisessa seudun kunnassa.

Strategia on suunniteltu toteutettavan vuoteen 2016 mennessä seuraavalla tavalla:

#### **Vuosi 2012: Seudun strategian hyväksyminen**

- kuntien lausuntokierros
- seudun liikenneturvallisuusstrategian hyväksyminen
- seudun liikenneturvallisuusryhmän nimeäminen (työn ohjausryhmä)

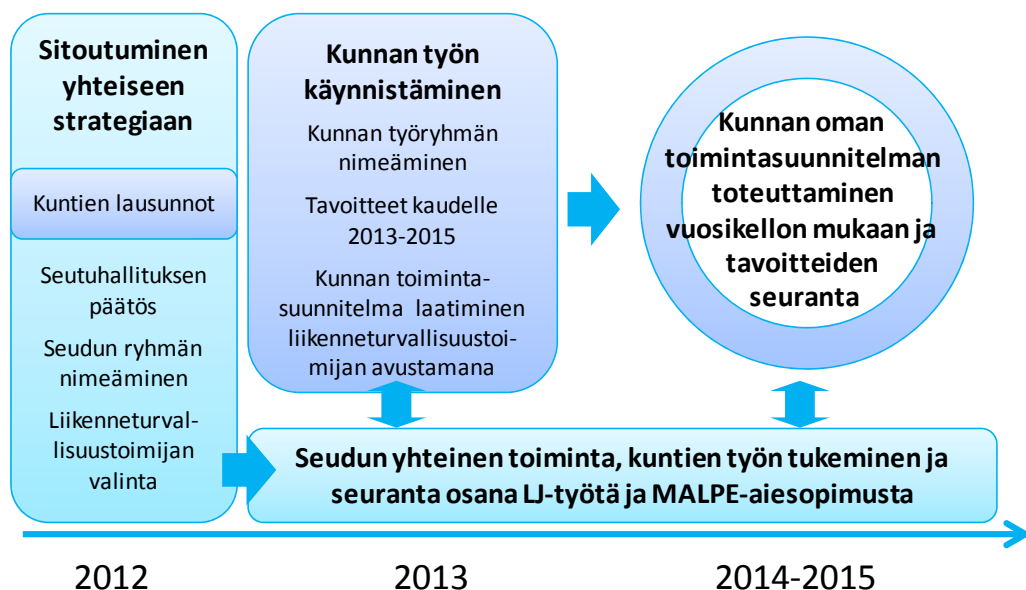
#### **Vuosi 2013: Kuntakohtaiset toimintasuunnitelmat**

- kunnan liikenneturvallisuuden organisointi: eri toimialojen yhteisen liikenneturvallisuusryhmän nimeäminen
- kunnan vuositavoitteet ja toimintasuunnitelman vuosille 2014–2015

#### **Vuodet 2014–2015: Kunnan toimintasuunnitelman toteuttaminen**

- kunnan toimintasuunnitelman toteuttaminen eri toimialoilla yhdessä sidosryhmien kanssa sekä sen etenemisen seuranta
- seudun yhteinen kunnan liikenneturvallisuustyötä tukeva toiminta

Strategian seuranta tehdään seudun tasolla vuosittain. Liikenneturvallisuustyö on osa seudun liikennejärjestelmän kehittämistyötä ja MALPE-aiesopimusta.



Kuva 2. Seudun liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen kunnissa.

## 2 Tavoitteet ja näkökulmat

Suomessa on turvallisuusvisiona ollut vuodesta 2001 lähtien nk. nollavisio, eli ”*Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä*”. Maakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa Pohjois-Pohjanmaasta tavoitellaan vastuullisten liikkujien maakuntaa.

Vaikka turvallinen liikkuminen on yleisesti tärkeänä pidetty ja hyväksyty tavoite, edistämisen haasteena on tavoitteen toteuttamisen jakautuminen monelle kunnan ja yksityisen sektorin toimijalle, ja viime kädessä liikkujalle itselleen. Liikenneturvallisuustyö kuulu kaikille, mutta ei ole kenenkään yksittäisen tahon vastuulla. Tehokkaimmat vaikutusmahdollisuudet, erityisesti asennevaikuttamiseen, eivät ole teknisellä vaan muilla kunnan toimialoilla ja kolmannella sektorilla. Kun yksilön riskin kokemus ja todellinen loukkaantumisen riski eivät aina kohtaa, hyvätkin opit unohtuvat ja liikenneturvallisuuden edistäminen jää muiden tavoitteiden jalkoihin.

### **Liikenneturvallisuusstrategiassa asetetaan seuraavat tavoitteet Oulun seudun kuntien liikenneturvallisuustyölle:**

- Liikenneturvallisuuskehityksessä saavutetaan oikea suunta. Henkilövahinko-onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden määrä laskee. Turvavälineiden käyttöaste liikenteessä kasvaa ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenee.
- Oulun seudun kuntien tekemä liikenneturvallisuustyö koskettaa kaikkia kunnan asukkaita.
- Liikenneturvallisuustyölle varmistetaan pysyvä asema kuntien eri toimialojen työssä ja tavoitteissa. Strategiakauden aikana siirrytään erillistä toiminnoista pysyviin toimintatapoihin ja poikkitoiminnalliseen työhön.
- Oulun seudun kunnat ja sidosryhmät herättävät keskustelua turvallisesta liikenteestä ja liikennekäyttäytymisestä. Vuorovaikutus kuntalaisten kanssa kehittyy.
- Oulun seudulla on turvallista pyöräillä. Kävelyn ja pyöräilyn riskit vähenevät.
- Oulun seudun kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä toteutetaan kuntien liikenneturvallisuustyötä palvelevaa toimintaa.

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian toteuttamisessa tärkeitä näkökulmia ovat:

### **1. Kuntalaisen turvallista liikkumista tuetaan kaikissa elämänvaiheissa**

Ihmisen liikennetaidot ja tietoisuus riskeistä, fyysiset kyvyt ja tyypilliset kulutavat ovat erilaisia eri elämänvaiheissa. Siten myös riskit liikenteessä, tapahtuneet onnettomuudet sekä niiden syyt ja seuraukset ovat erilaisia. Kehittämisalueet ja kriittiset toimenpiteen on muodostettu karkeiden elämänvaiheeryhmien kautta, jotta jokaisen ryhmän erityisominaisuudet ja parhaat mahdollisuudet vaikuttaa ryhmään tulisi huomioida.

### **2. Liikenneturvallisuutta edistetään yhteisöllisesti ja käynnistetään aktiivisesti keskustelua**

Tietojen ja taitojen opettamisen, ohjeistamisen, sanktioinnin ja valvonnan lisäksi liikenneturvallisuuden edistämässä tarvitaan myönteistä henkeä ja laajempaa asennemuutosta. Turvallisuus on pieniä tekoja ja toisesta välittämistä. Avainsanoja ovat yhteisöllisyys ja yhteistyö, myönteinen ”hoksauttaminen”, kolmannen sektorin ja vertaisverkostojen käyttö sekä yritysten ja median haastaminen mukaan. Seudun kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä tulee herättää keskustelua siitä, millaista liikenneympäristöä ja -käyttäytymistä haluamme Oulun seudulla edistää.

### 3. Erillisistä ja eristyneistä toimintatavoista siirrytään verkostotyöhön ja pysyviin toimintamalleihin, jota kunnan liikenneturvallisuusryhmä koordinoi

Arvokasta liikenneturvallisuustyötä tehdään jatkuvasti sekä yksityisellä että kuntasektorilla. Osittain toiminta on jatkuvaa, mutta usein siihen havahdutaan vasta tarpeen tullessa esille joko ”läheltä piti” -tilanteena, loukkaantumisenä tai kuolemana. Strategialla tavoitellaan liikkumisen turvallisuuden edistämistä poikkitoiminnallisesti eri kuntien toimialojen, sidosryhmien ja asukkaiden kanssa. Järjestelmällisen ja kokonaisvaltaisen toimintatavan etuja ovat jatkuva kehittyminen, pysyvät toimintamallit ja rahoitus, ennakkoiva työtapo, kunnan vaikutusmahdollisuuksien käyttäminen kaikissa mahdollisissa vaikutustilanteissa, selkeämpi vastuunjako sekä toimien vaikuttavuuden arviointi. Kunnan työtä koordinoi kunnan liikenneturvallisuusryhmä.

### 4. Turvallisuus tuo säästöjä

Liikenneonnettomuuksien väheneminen merkitsee kunnalle merkittäviä säästöjä. Toimimalla poikkitoiminnallisesti ja yhteistyössä sidosryhmien kanssa saadaan samoilla resursseilla enemmän ja näkyvämmiin aikoihin.

### 5. Oulun seudulla on turvallista kävellä ja pyöräillä

Oulu on jo pitkään ollut Suomen johtava pyöräilykaupunki. Kävely ja pyöräily ovat ympäristön kannalta kestäviä, kaikkia ikäryhmiä koskevia kulkutapoja. Pyöräilyn erityisasema Oulun seudulla on tunnustettu liikenneturvallisuusstrategian laatimisessa. Liikkumisen turvallisuutta edistävin toimenpitein varmistetaan, että kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja ympäristöhyödyt eivät jää saavuttamatta.

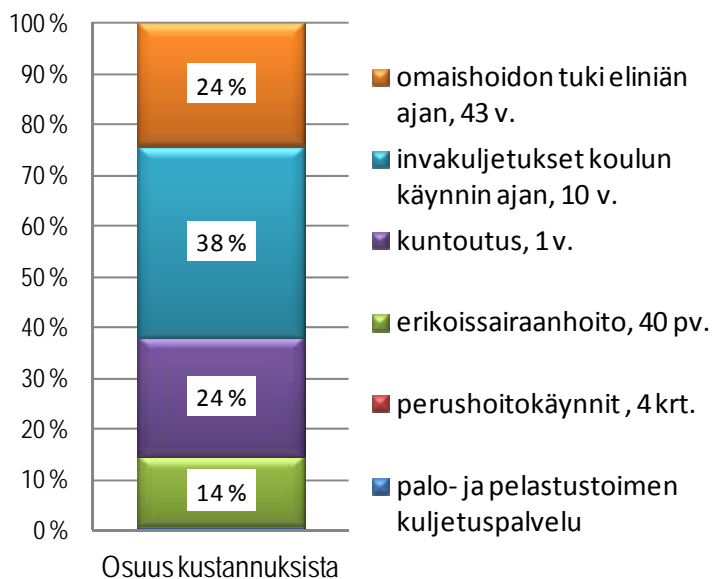
#### Meistä jokainen maksaa 591 euroa vuodessa

Inhimillisten kärsimyksen lisäksi liikenneonnettomuuksista aiheutuu paljon kustannuksia. Jokainen suomalainen maksaa liikenneonnettomuuksien kustannuksista vuosittain keskimäärin 591 euroa. Onnettomuudet aiheuttavat kunnille huomattavia suoria ja välillisiä kustannuksia, jotka kohdistuvat erityisesti terveydenhuoltoon ja sosiaaliturvaan. Monet liikenneonnettomuuksien haitoista ovat pysyviä.

Esimerkki:

Lapsen invalidisoituminen pyöräonnettomuudessa 75 prosenttisesti maksaa noin 225 000 euroa.

Lähde: Valmixa 2007





## Esimerkki yhteistyöstä – Turvaa tenaville -tapahtuma

### Mikä Turvaa tenaville -tapahtuma on?

Turvaa tenaville on Ouluhallissa ja sen ulkoalueella järjestettävä liikennepäivä päiväkotikäisille 5-6-vuotiaille, jonka teemana turvallisuus. Se on rastityyppistä koulutusta, jossa aiheita ovat esimerkiksi turvallinen tien ylitys, liikennemerkkien osaaminen, heijastimen käyttö, pyöräilykypäri, turvallinen toiminta joukkoliikenteessä ja paloturvallisuus. Tapahtumapäivässä mukana on yleensä 1600 - 2000 lasta ja lisäksi noin 300 heidän mukanaan tulevaa aikuista

### Historia

Turvaa Tenaville -tapahtuma on järjestetty Oulussa vuosina 2005, 2007, 2009 ja 2011. Tapahtuma järjestetään joka toinen vuosi ja mukana on kaksi ikäluokkaa kerrallaan. Näin mahdollistetaan systemaattisesti jokaiselle ikäluokalle mahdollisuus päästä mukaan tapahtumaan.

Vuonna 2010 järjestettiin vastaava tapahtuma Oulun ympäristökuntien päivähoitolapsille.

### Miksi ja miten tapahtuma syntyi?

Sidosryhmien, kuten poliisin, pelastuslaitoksen ja Liikenneturvan resurssit eivät riittä kiertämään kaikkia alueen päiväkoteja ja kouluja. Lisäksi esittelymateriaalin kuljettaminen on hankalaa. Sidosryhmien liikennekasvatus on kuitenkin todettu vaikuttavaksi ja sille on paljon kysyntää päiväkotien ja koulujen suunnasta.

Poliisin esityksestä järjestettiin vuonna 2004 keskustelutilaisuus ja koottiin suunnitteluryhmä, johon kuuluivat Poliisi, Oulu-Koillismaan pelastuslaitos, Oulun päivähoito ja perhetyön yksikkö. Voimakkaasti mukaan järjestelyihin tulivat myös Liikenneturva, Oulun kaupungin liikuntavirasto, Oulun seudun ammattiopiston turvallisuusyksikkö, Länsi-Suomen merivartiosto, Hätäkeskuslaitos, Koskilinjat ja pelastushelikopteri Sepe.

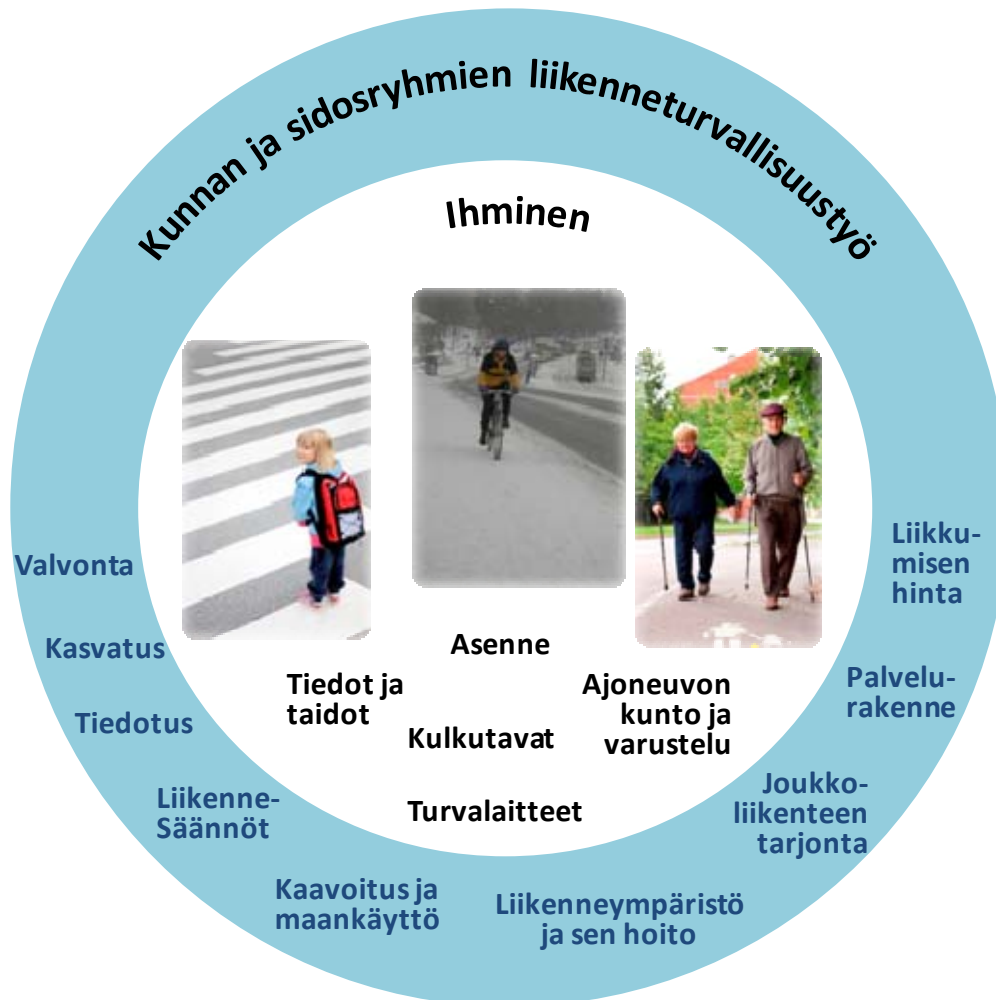
Ensimmäinen tapahtuma järjestettiin vuonna 2005 ja sen jälkeen se on saavuttanut pysyvän aseman Oulun liikenneturvallisuustyössä. Palauke on ollut jatkuvasti hyvää.



(Kuvat: Liikenneturva)

### 3 Kehittämisaalueet ja kriittiset toimenpidekokonaisuudet

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa liikkuja, liikenneympäristö, maankäytön ja palvelurakenteen kautta liikkumistarve ja käytetyt kulkuneuvot. Kunta voi vaikuttaa liikkujan turvallisuuteen monin eri tavoin, mutta liikenneturvallisuuden keskiössä ovat silti liikkujan valinnat.



Kuva 3. Kunnan ja sen sidosryhmien liikenneturvallisuustyö (kuvat: Liikenneturva).

Strategia on jaettu viiteen kehittämisalueeseen, joista kolme käsittelee liikenneturvallisuustoimenpiteitä kuntalaisen eri elämänkaaren vaiheissa. Lisäksi on kaikille ikäryhmille yhteiset liikenneturvallisuustoimenpiteet ja tavoitesuuntautunut kehittämisalue. Tavoitesuuntautuneessa kehittämisalueeksi on valittu kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen.

### 3.1 Lasten ja nuorten tukeminen turvalliselle polulle

Lasten taidot ja fyysiset kyvyt liikenteessä eivät ole aikuisen tasolla, joka tekee ryhmästä haavoittuvan. Lapsen havaintokyky ja motoriikka on kehittymätöntä, havainnointi keskittyy epäolennaisiin asioihin, arviointikyky on puutteellinen, pieni koko estää näkemisen ja lapsen impulsiivisuus ja kyvyttömyys arvioida vaaran merkitystä aiheuttavat vaaratilanteita. Kuitenkin lapsen itsenäiseen liikkumiseen kannustaminen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, on tärkeää jo lasten terveyden vuoksi.

Nuorten ryhmässä puolestaan korostuu kokemattomuus mopon, moottoripyörän ja auton kuljettajana sekä omien taitojen yliarvioiminen, sosiaalinen paine ja tarpeeton riskikäyttäytyminen. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna 15–24-vuotiaille sattuu eniten henkilövahinkoja ja 18–24-vuotiaiden ryhmä on yliedustettuna autolla kuolleiden ryhmässä.

Lasten ja nuorten ikäryhmään kohdistuvassa liikenneturvallisuustyössä korostuvat lapsiperheiden tukeminen liikennekasvatustehtävässä, jotta lapsi ja nuori oppii riittävät tiedot ja taidot liikenteessä selviämiseen sekä riskihakuisten asenteiden muuttaminen. Liikenneympäristön, kuten autojen ajonopeuksien, liittymien suunnittelun sekä hoidon ja kunnossapidon tulee tukea lapsen omaehtoista turvallista liikkumista.

Taulukko 1. Toimenpidekokonaisuudet ja suositukset lähivuosien toimenpiteiksi

Toimenpidekokonaisuudet	Suositus lähivuosien toimenpiteiksi:
<b>1.1 Lapsiperheiden tukeminen liikennekasvatuksessa (tiedot ja taidot)</b>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Varmistetaan ikäryhmän erityisteemoihin kohdistuvalle liikennekasvatukselle riittävä rooli varhaiskasvatus- ja opetussuunnitelmissa.</li> <li>– Jokaiselle päiväkodille ja koululle nimetään liikennekasvatuksen vastuuhenkilö. Vastuuhenkilöt koulutetaan sidosryhmien toimesta ja heille varataan riittävä resurssi verkostomaiseen työhön.</li> <li>– Liikennekasvatus tuodaan varhais- ja perusopetukseen tavanomaisen opetuksen lisäksi teemoilla ja kampanjoilla.</li> <li>– Kunnan neuvolaverkostolle nimetään liikenneturvallisuusyhteyshenkilö.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Koulutus ja motivointi sekä aineistot verkostoille (ts. sirpaletiedon kerääminen kokonaisuuksiksi)</li> <li>– Tukimateriaalit tapahtumiin ja seudullisten tapahtumien organisointi</li> <li>– Turvaa tenaville -tapahtuman organisointi vuosittain kuntien apuna.</li> </ul>
<b>1.2 Perheiden ja yhteisöjen tukeminen asenneilmapiirin luomisessa, joka muuttaa tiedot ja taidot turvaliseksi toiminnaksi liikenteessä (asenne)</b>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kehitetään eri toimialoilla sääntöjä noudattavaa ja yhteisöllistä toisista välittävää asennetta edistäviä toimintatapoja ja -malleja. (esim. nuorisotyön monipuoliset toimintamuodot, liikuntatoimen vaikuttamismahdollisuudet harraste- ja järjestötoimintaan, asukastuvat sekä vanhempien yhteisen sopimisen mallit).</li> <li>– Jokaisen kunnan nuoriso- ja liikuntatoimeen nimetään liikennekasvatuksen vastuuhenkilöt, jotka koulutetaan.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Koulutus ja motivointi sekä aineistot verkostoille (ts. sirpaletiedon kerääminen kokonaisuuksiksi)</li> <li>– Vapaaehtoisen sopimisen mallipohjat (esimerkiksi koululaisten vanhemmille, seuroille ja yhteisöille turvavälineiden käytöstä).</li> <li>– Tukimateriaalit tapahtumiin sekä seudullisten tapahtumien ja kampanjoiden organisointi.</li> <li>– Valvonta</li> </ul>

## Huoltajat mukaan liikenneturvallisuustyöhön – Jäälän koulun liikenneaapinen

### Mikä on liikenneaapinen?

Jäälän koulun liikenneaapinen ja seinäkalenteri tehtiin vuonna 2008. Aapinen sisälsi oman koulumatkan vaaranpaikkakartoituksen ja liikenneturvallisuusteemat ajoitettuna eri vuodenaajoille. Liikenneaapisen osana tehtiin sekä oppilaiden että huoltajien liikenneturvallisuuden huoneentaulu. Liikenneaapinen hyödynsi myös verkkoympäristöä, sillä mukana oli nettilinkkejä sekä lapsille että opettajille. Liikenneaapisen hahmona oli ”Meikä”.

### Miksi?

Vaaranpaikkakartoituksen tekeminen käytännön harjoitteena auttoi sekä oppilaita että huoltajia kiinnittämään huomiota koulumatkan vaaranpaikkoihin sekä omaan liikennekäyttäytymiseen. Liikenneturvallisuusteemojen jaottelu eri vuodenaajoille auttoi käsittelemään ajankohtaista teemoja ja pitämään liikenneturvallisuuden esillä koko vuoden.

Liikenneaapinen ja seinäkalenteri toteutettiin oppilaiden, vanhempien, opettajien, kotikoulutoimikunnan ja Liikenneturvan yhteistyönä. Tärkeää oli sekä kodin että oppilaiden sitouttaminen turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. ”Meikä” hahmona auttoi soveltaman liikennekasvatusta omaan liikkumiseen.

*Meikä liikenteessä*



*Jäälän koulun  
liikenneaapinen*

### 3.2 Kolhuitta työ- ja opiskelumatalla

Työikäiset ja itsenäiset opiskelevat nuoret ovat liikenteen suurkuluttajia. Ryhmä osaa käsitellä ajoneuvoja ja pääosin osaavat myös liikennesäännöt, mutta muistuttamisen tarvetta niissäkin ilmenee. Kokemuksen käänttöpuolena on tarpeeton riskinotto, erityisesti kiireessä. Työikäisten ryhmässä tarvetta onkin positiivisella ”herättelylle”.

Liikenne on monelle työpaikka tai merkittävä osa työajasta käytetään liikkuen. Työikäisten liikkumista kilometreistä yli kolmasosa, jollain ikäryhmistä jopa lähes puolet, syntyy työ-, työasiointi- tai opiskelumatkoilla. Liikenneonnettomuudet vaikuttavat työpanoksen menetyksen kautta työnantajiin ja yhteiskuntaan. Ryhmään voidaan vaikuttaa muun muassa työnantajan kautta työhyvinvointia edistämällä sekä median ja vertaisverkostojen välityksellä.

Ikäryhmällä on suuri merkitys kasvattajina ja esimerkkeinä perheissä, harrastustoiminnassa ja vapaa-ajalla. Liikenneasenteet ja turvavälineiden käyttö opitaan esimerkkioppimisen kautta.

*Taulukko 2. Toimenpidekokonaisuudet ja suositukset lähivuosien toimenpiteiksi.*

Toimenpidekokonaisuudet	Suositus lähivuosien toimenpiteiksi:
<p><b>2.1 Kunta työturvallisuutta ja -hyvinvointia edistävänä työnantajana ja haastajana</b></p>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kunta merkittävänä työnantajana edistää omien työntekijöiden turvallista liikkumista mm. kouluttamalla liikkuvaa työtä tekeviä, tukemalla turvavälineiden hankintaa, huolehtimalla työasiointimatkojen turvallisuudesta ja motivoimalla työntekijöitään turvalliseen ja terveelliseen liikkumiseen. Kulikutapavalintoihin vaikuttaminen on osa motivointia, kuten myös työterveyspalveluiden kautta vaikuttaminen alkoholin ja huumausaineiden käyttöön liikenteessä ja väsyneenä ajamiseen.</li> <li>– Kunta toimii katalysaattorina haastamalla muita yrityksiä, opiskelijayhteisöjä, vakuutusyhtiöitä ja erityisesti kuljetusyrityksiä toimimaan turvallisesti liikenteessä. Myös yritys yhteistyön ja työllistymisen liityntäpinnat käytetään hyväksi.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hyvien seudullisten esimerkkien kokoaminen liikenneturvallisuudesta osana työhyvinvointia</li> <li>– Kampanjat, mediayhteistyö</li> <li>– Koulutukset järjestäminen (työntekijät, vastuuhenkilöt, ylin johto)</li> </ul>
<p><b>2.2 Yhteisöllisen asenneilmapiirin luominen, joka muuttaa tiedot ja taidot turvaliseksi toiminnaksi liikenteessä</b></p>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Turvallista liikkumista ja yhteisöllistä toisista välittävää asennetta edistäviä toimintatapoja ja -malleja kehitetään ja edistetään. Kolmannen sektorin ja järjestötoiminnan aktivointi on tärkeää (mm. harraste- ja järjestötoiminnan tukeminen, asukastuvat).</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Toimintamallien luominen ”vertaisverkostoille” ja harrastetoiminnalle</li> <li>– Kampanjat, positiivinen havahduttaminen, mediayhteistyö</li> <li>– Valvonta</li> </ul>

## Esimerkkejä työikäisten liikenneturvallisuustyöstä

### Työnantajat liikenneturvallisuustoimijoina

Oulun seudulla löytyy useita esimerkkejä, joissa yksityinen tai kunnallinen työnantaja on edistänyt aktiivisesti liikenneturvallisuutta. Oulun kaupungin tekninen keskus on osallistunut työntekijöidensä pyöräilykypärien hankintaan. UPM on kouluttanut henkilökuntaansa. Liikenneturvallisuuden huonetauluja on tehty useimmissa yritysissä.

Yrityskoulutusten tavoitteena on auttaa tunnistamaan työliikenteen vaaratekijöitä, auttaa ymmärtämään vaaratilanteiden kehittymisen syitä, antaa välineitä ja toimintamalleja liikenneturvallisuuden käsittelemiseksi työyhteisössä, kannustaa pitämään huolta omasta terveydestä, ajokunnosta ja ajoturvallisuudesta sekä torjua erityisesti vakavat liikennetapaturmat. Toteutettujen koulutusten osana on ollut työnantajien ja työntekijöiden sitoutuminen yhdessä valittuihin liikenneturvallisuutta edistäviin asioihin.

### Turvallisia päätöksiä perustuen oikeisiin tietoihin

Tietoa turvallisen liikkumisen ratkaisuista tarjotaan asiantuntijoiden ja työntekijöiden lisäksi myös päättäjille. Liikenneturva on kouluttanut useissa Suomen kunnissa myös kuntien luottamushenkilöitä valtuustokokouksen yhteydessä.

### Järjestöt ja seurat toimijoina

Yritysten lisäksi järjestöt ja liikuntaseurat voivat laatia turvallisuusperiaatteet ja -säännöt. Ruotsalainen jalkapalloseura Jönköpings Södra IF:n järjestämien peli- ja harjoittelumatkojen lähtökohtana on liikenneturvallisuus.

Seuran liikenneturvallisuusohjeistuksessa otetaan kantaa sekä ostettujen palveluiden että seuran itse toteuttamien kuljetusten turvallisuuteen. Vaatimuksena on esimerkiksi se, että kuljettajalla on ollut kortti jo jonkun aikaa, hän ei itse pelaa samalla matkalla kuin toimii kuljettajana, ja sekä matkustajat että kuljettajat käyttävät turvavöitä.



(Kuva: Liikenneturva)

### 3.3 Turvallisesti liikkuvat aktiiviset seniorit

Väestön ikääntymisestä johtuen liikenteessä eri kulkutavoin liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa lähivuosina. Yleisesti ikääntyminen heikentää ihmisen reagointi- ja huomiokykyä. Myös liikkumiseen vaikuttavien sairauksien todennäköisyys kasvaa. Liikenneonnettomuuksien vaikutukset ovat kehon haurastumisen vuoksi iäkkäillä vakavampia kuin nuorilla ja vammat paranevat huonommin. Liikkumiseen ja aktiiviseen elämään kannustaminen on kuitenkin iäkkään hyvinvoinnin kannalta erittäin tärkeää.

Seniorien ryhmä on terveydeltään ja liikkumiskyvyiltään heterogeeninen. Aktiivisin seniori-ikä ulottuu keskimäärin 75:den ikävuoden tienoille, jonka jälkeen aktiivisuus alkaa vähentyä. Yksilölliset erot ovat kuitenkin erittäin suuria. Osa iäkkäistä ei halua tunnustaa omia puutteitaan tai omaa vaarallista käyttäytymistä ei tiedosteta. Syynä voi olla esimerkiksi pelko ajokortin menettämisestä.

Palveluverkon ja -rakenteen suunnittelulla vaikutetaan paljon siihen, millä kulkutavoilla ja millaisessa kaupunkiympäristössä iäkkäät liikkuvat. Talvihoidolla on ryhmälle erittäin suuri merkitys. Suomessa kuolleista kävelijöistä ja pyöräilijöistä huomattava osa on iäkkäitä.

*Taulukko 3. Toimenpidekokonaisuudet ja suositukset lähivuosien toimenpiteiksi.*

Toimenpidekokonaisuudet	Suositus lähivuosien toimenpiteiksi:
<b>3.1 Tiedon lisääminen omasta terveydentilasta ja kyvyistä liikkujana sekä asenteisiin vaikuttaminen</b>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kunnan sosiaali- ja terveystalvueluujärjestelmän kautta kohdataan lähes kaikki iäkkäät. Lääkärit ja muu terveydenhuoltohenkilökunta koulutetaan tunnistamaan iäkkäiden liikenneturvallisuuden erityisteemat ja vastuut niihin liittyen.</li> <li>– Kehitetään eri toimialoilla sääntöjä noudattavaa ja yhteisöllistä toisista välittävää asennetta edistäviä toimintatapoja ja -malleja, joissa huomioidaan iäkkäiden liikkumisen erityisteemat. Kolmas sektori ja järjestötoiminnan aktivoidaan mukaan.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Positiiviset esimerkit ja ideat (mm. järjestöille ja asukastuville)</li> <li>– Kampanjat, positiivinen havahduttaminen, mediatyhteistyö</li> <li>– Valvonta</li> </ul>

### Lisää tietoa omista ajotaidoista – Ikäkuskin ajosyyni

#### Mikä on ajosyyni?

Ikäkuskin ajosyyni on liikenneopettajan pitämä koulutus- ja arviointitilaisuus ikäkuljettajalle. Ajosyyni sisältää alkukeskustelun, tietyn reitin ajamisen ja ajon havainnoinnin, kuljettajan itsearvion ja palautekeskustelun.

Ajosyynissä arvioidaan havaintojen suuntaamista (esim. kevyt liikenne risteyksissä), toiminnan ajoitusta, nopeuden sovittamista, takaa tulevan liikenteen seuraamista, sopeutumista muun liikenteen rytmiin ja oman tilan hallintaa kuormittavissa tilanteissa.

#### Miksi järjestää ajosyynejä?

Ajosyynin tarkoituksena on, että liikenneopettaja selvittää kuljettajan ajotaidon vahvuudet ja mahdolliset sen puutteet. Kuljettajan itsearvion ja palautekeskustelun tavoitteena on kannustaa kuljettajaa seuraamaan ja kehittämään ajotaitoaan.

#### Kuka järjestää?

Ajosyynejä on järjestetty useissa Suomen kunnissa. Esimerkiksi asukastupa tai eläkeläisjärjestö voi järjestää tilaisuuden Liikenneturvan avustuksella. 70–80-vuotiaiden on todettu hyötyvän opastavasta koulutusajosta eniten. Osallistujilta kerätty palaute on ollut positiivista.



(Kuva: Liikenneturva)

### 3.4 Ikäryhmille yhteiset asiat

Kaavoituksella määritettävä maankäyttö ja palvelurakenne vaikuttavat olennaisesti matkojen pituuksiin, käytettävissä oleviin kulkutapoihin ja mahdollisuuksiin luoda turvallista liikkumisympäristöä. Liikennesuunnittelulla, hoidolla ja kunnossapidolla varmistetaan sujuva, miellyttävä ja turvallinen liikkuminen.

Kunnalla on merkittävä rooli kuljetus- ja joukkoliikennepalveluiden hankkijana, joka antaa mahdollisuuksia vaikuttaa niiden turvallisuuteen.



Taulukko 4. Toimenpidekokonaisuudet ja suositukset lähivuosien toimenpiteiksi.

Toimenpidekokonaisuudet	Suositus lähivuosien toimenpiteiksi:
<p><b>4.1 Kaavoituksella ja palvelurakenteella sekä liikennejärjestelmätuella ja kunnossapidolla varmistetaan turvalliset liikkumismahdollisuudet</b></p>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kaavoituksella ja palvelurakenteella varmistetaan turvalliset liikkumismahdollisuudet kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä sekä tehdään näistä houkuttelevia kulkutapoja. Kaavoituksessa ja palveluverkon muutoksissa arvioidaan vaikutukset tästä näkökulmasta nykyistä kattavammin.</li> <li>– Liikenneympäristön ja sen hoidon suunnittelussa huomioidaan eri ikäryhmien erityistarpeet ja liikkumispaikat, erityisesti: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lapset ja nuoret: koulureitit ja -kuljetukset, saattoliikenne</li> <li>– Seniorit: kävelykeskustat, lähi- ja terveystalujen sijainti ja reittien talvihoito</li> </ul> </li> <li>– Julkisten palveluiden tarve- ja hankesuunnitteluvaiheessa osallistetaan tulevia käyttäjiä myös pihojen ja liityntöjen suunnittelun osalta.</li> <li>– Luodaan yksinkertaista ja selkeää ajoympäristöä erityisesti risteyksissä. Hillitään ajonopeuksia.</li> <li>– Etsitään innovatiivisia liikennetarkoituksia ja hyödynnetään telematiikan mahdollisuudet liikkumisen turvallisuuden edistämiseksi.</li> <li>– Kuntien tekninen toimi luo vuorovaikutuksessa muiden toimialojen kanssa selkeän toimintamallin, miten vaaranpaikkakartoituksista ja muiden toimialojen havainnoista edetään fyysisen ympäristön rakentamisen tai sen hoidon toimenpiteeksi.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hyvät seudulliset esimerkit ja malliratkaisut</li> <li>– Uudet vuorovaikutuksen toimintamallit</li> <li>– Palveluverkon muutosten vaikutusten arvioinnin kehittäminen</li> <li>– Teemaseminaarit, koulutukset</li> </ul>
<p><b>4.2 Kunta toimii vastuullisena hankkijana</b></p>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sekä kuljetusten että joukkoliikenteen hankinnassa huomioidaan kaluston turvallisuus ja edellytetään yrittäjiltä turvallisuutta edistäviä toimia työnantajana ja palveluyrityksenä (esim. kampanjointi, alkoholun käyttö, työterveystoimenpiteet).</li> <li>– Tarve koulukuljetuksille ratkaistaan ottaen huomioon liikenneturvallisuustekijät (esimerkiksi eLiitu-ohjelmalla). Palvelurakenteen ja asuinalueiden suunnittelussa huomioidaan tavoitteena koulukuljetusten tarpeen minimointi. Koulukuljetusten kilpailuttamisessa ja tilaamisessa huomioidaan liikenneturvallisuustekijät.</li> <li>– Avoimen joukkoliikenteen ja palveluliikenteen kattavuus sekä joukkoliikenteen hinta ovat joukkoliikenteen käytön määrään vaikuttavia tekijöitä, mutta myös esimerkiksi käytön opastuksella ja markkinoinnilla voidaan saavuttaa uusia käyttäjiä. Käytetään monipuolisesti erilaisia joukkoliikenteen käytön edistämisen tapoja ja kohdistetaan niitä valittuihin ryhmiin. Esimerkiksi tarjoamalla iäkkäille mahdollisuuksia tulla toimeen arjessa ilman henkilöautoa, mahdollistetaan autosta luopuminen.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Koulukuljetusten tarjoajien kouluttaminen</li> <li>– Kampanjat, mediayhteistyö</li> <li>– Valvonta</li> </ul>

### 3.5 Tavoitesuuntautuneet alueet

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategiassa on valittu pyöräilyn ja kävelyn turvallisuus asiaksi, jonka edistämiseksi toimitaan erityisesti seudun kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä.

Oulun seutu tunnetaan hyvistä pyöräilymahdollisuuksistaan ja erityisesti aktiivisesta talvipyöräilystä. Kävely ja pyöräily ovat ympäristön kannalta kestäviä, kaikkia ikäryhmiä koskevia kulkutapoja, joiden suosion kasvattaminen on tärkeää. Pyöräilyn määrän kasvattamisen tulee tapahtua kuitenkin turvallisesti. Yhdeksän kymmenestä pyöräilyn loukkaantumisesta ja noin kaksi kolmannesta kuolemantapauksista tapahtuu taajamissa. Erityisesti risteysalueet ovat riskialttiita.

Liikenneturvallisuustilanteen parantamisessa on paljolti kyse liikkujien valinnoista: kulkutavoista ja reiteistä, turvavälineistä sekä käyttäytymisestä liikenteessä. Yleinen keskustelu yksilöiden vastuusta ja mahdollisuuksista vaikuttaa liikenteessä nähdään tärkeäksi tavaksi lisätä liikkumisen turvallisuutta. Keskustelun herättäminen ja sen kautta asenneilmapiirin muuttaminen nähdään yhdeksi merkittäväksi tavaksi edistää pyöräilyn turvallisuutta.

Taulukko 5. Toimenpidekokonaisuudet ja suositukset lähivuosien toimenpiteiksi.

Toimenpidekokonaisuudet	Suositus lähivuosien toimenpiteiksi:
<p><b>5.1 Pyöräilyn ja kävelyn määrä kasvuun turvallisesti</b></p>  <p>(Kuva: Liikenneturva)</p>	<p><i>Kunnat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tuodaan kävely ja pyöräily teemana kaikkien ikäryhmien liikenneturvallisuustyöhön (lisää kohdissa 3.1-3.3)</li> <li>– Luodaan liikenneympäristöä, jossa kävely ja pyöräily on turvallista. Esimerkiksi hillitään ajonopeuksia ja selkeytetään risteysalueita. Vältetään hajakenttämistä, joka tekee turvallisen kävely- ja pyöräilyympäristön toteuttamisen kalliiksi tai jopa mahdottomaksi.</li> <li>– Kehitetään erityisesti Oulun keskustan pyöräpysäköintiä.</li> <li>– Käytetään kunnan tiedotuskanavia pyöräilyn ja kävelyn hyötyjen esille tuomiseksi ja liikenneilmapiirin muuttamiseksi. Kiinnitetään huomioita myös pyöräilyn sääntöihin ja turvavälineisiin.</li> <li>– Pyöräilyverkoston hoidolla ja kunnossapidolla lisätään erityisesti talvipyöräilyn turvallisuutta. Yhdessä pyöräilijöiden kanssa etsitään hoitoon ja kunnossapitoon toimivia ratkaisuja.</li> </ul> <p><i>Liikenneturvallisuustoimijan ja sidosryhmien tuki:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä kasvatetaan pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuutta. Liikenneturvallisuus liitetään aina mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.</li> <li>– Positiiviset esimerkit ja ideat</li> <li>– Kampanjat, positiivinen havahduttaminen, mediatyö</li> <li>– Valvonta</li> </ul>

#### 4 Kuntien yhteistoiminta, resurssit ja strategian seuranta

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian toteutuksen painopiste on seudun kunnissa. Laaja-alainen yhteistyö vaatii kuitenkin koordinoitua. Liikenneturvallisuustyö on osa Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämistyötä, josta vastaa liikennejärjestelmätyöryhmä. Työ on sisällytetty osaksi MALPE-aiesopimusta.

Seudun kuntien liikenneturvallisuuden yhteistoimintaa ohjaa kuntien ja sidosryhmien edustajista muodostuva ohjausryhmä, jonka ehdotetaan muodostuvan seuraavasti:

- Oulun liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtaja
- Yksi edustaja seuraavilta Oulun toimialoilta: sivistys- ja kulttuuri, tekninen, hyvinvointi ja terveys
- Ympäryskuntien liikenneturvallisuusryhmien puheenjohtajat
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustaja
- Pohjois-Pohjanmaan liiton edustaja
- Liikenneturvan edustaja
- Poliisin edustaja
- Palo- ja pelastustoiminedustaja

Ohjausryhmän tehtävänä on seurata vuosittain strategian toteutumista, tukea kuntien toimintasuunnitelmien laatimista ja toteuttaa kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Taulukossa 6 on esitetty vuositeemat ja esimerkkejä toimenpiteistä. Kunkin toimintavuoden osalta laaditaan toimintasuunnitelma. Ohjausryhmä kokoontuu 2-3 kertaa vuodessa. Ohjausryhmälle asioita valmistelee työjaos ja liikenneturvallisuustoimija.

Taulukko 6. Yhteistoiminnan alustavat teemat ja esimerkkejä toimenpiteistä.

Vuosi	Yhteistoiminnan tehtävät
2013	<p><b>Teema: pyöräily</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Liikenneturvallisuustoimija laatii kuntien toimintasuunnitelmat yhdessä seudun kuntien työryhmien kanssa.</li> <li>– Kiinteä yhteistyö median kanssa käynnistetään ja toteutetaan turvallisen pyöräilyn markkinointikampanja.</li> <li>– Oulun seudun päättäjille järjestetään teemafoorumi</li> </ul>
2014	<p><b>Teema: perheet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Luodaan yhteisen sopimisen mallipohjat ja esittelymateriaalit kouluille, liikuntaseuroille ja yhteisöille. Liikenneturvallisuustoimija tukee niiden kokeilua vähintään yhdessä toimipisteessä jokaisessa kunnassa.</li> <li>– Päivähoidon, neuvoloiden ja koulujen yhteyshenkilöverkostojen koulutukset käynnistyvät</li> </ul>
2015	<p><b>Teema: asukkaat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Työnantajille suuntautuva haastekampanja.</li> <li>– Asukastupien koordinaattorien koulutukset ja tupatoimintaan sopivan liikenneturvallisuustyön kehittäminen yhteistyössä.</li> <li>– Seudullisten malliratkaisujen laatimien liikenneympäristön osalta</li> </ul>

Seudun yhteisiin toimiin varataan 60 000 euroa/vuosi, joka on vuodessa noin 0,25 euroa asukasta kohden. Budjetista noin kaksi kolmasosaa käytetään liikenneturvallisuustoimijan työpanokseen ja yksi kolmasosa tapahtumien ja aineistojen materiaalia, ym. kuluihin. Kuntien rahoitusosuus määräytyy suhteessa niiden asukasluukuun. Lisäksi työtä rahoittavat Pohjois-Pohjanmaan ELY, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Liikennevirasto.