

**Itä-Suomen
liikennejärjestelmätyn ja liikenneturvallsuustyyn
toimintamallien kuvaus ja arviointi**

Tammikuu 2018

Seppo Lampinen
Janne Rautio

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe	4
1. Työn tausta ja tarkoitus.....	1
2. Työn sisältö ja menetelmät	2
2.1 Asiantuntijahaastattelut.....	2
2.2 Liikenneturvallisuustyön webropol-kysely.....	2
3. Toiminta-alueen yleiskuvaus.....	3
4. Liikennejärjestelmätyö	5
4.1 Liikennejärjestelmätyön tarkoitus ja tavoitteet	5
4.2 Liikennejärjestelmätyön organisointi.....	7
4.3 Liikennejärjestelmätyön sisältö ja ohjaus	9
4.4 Liikennejärjestelmätyön koordinaattorihanke.....	10
5. Liikennejärjestelmätyön arviointi	13
5.1 Arvioinnin suoritustapa.....	13
5.2 Liikennejärjestelmätyön tarkoitus ja tavoitteet	13
5.3 Liikennejärjestelmätyön organisointi.....	15
5.4 Toimintamallien tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus.....	16
5.5 Liikennejärjestelmätyön resursointi.....	18
5.6 Koordinaattorin rooli ja tehtävät	19
5.7 Kytännät liikenneturvallisuustyöhön	20
5.8 Liikennejärjestelmätyön kehittämistarpeet	20
6. Liikenneturvallisuustyö	26
6.1 Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ja tavoitteet	26
6.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi	27
6.3 Liikenneturvallisuustoimijatyön periaatteet Itä-Suomessa	28
6.3.1 Liikenneturvallisuustoimijatyön toimintatavat	28
6.3.2 Toimijatyön tarkoitus	30
6.3.3 Toimijan tehtävät.....	30
6.3.4 Toimijatyöhön varatut resurssit	31
6.4 Liikenneturvallisuustoimija muissa ELY-keskuksissa	31
7. Liikenneturvallisuustyön arviointi	34
7.1 Arviointimenetelmät	34
7.2 Itätoimijan Kuntakysely 2017	34
7.3 Toimijatyön toimintaympäristön ja toiminnan muutokset.....	41
7.4 Toimijatyön organisointi.....	42

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

7.5	Toimijatyön tavoitteet ja sisältö.....	42
7.6	Toimijatyön resursointi.....	42
7.7	Vaikuttavuuden arviointi	43
7.8	Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittäminen.....	43
8.	Johtopäätökset ja suositukset.....	47
Liitteet		51
Liite 1	Liikennejärjestelmätöön haastattelut	
Liite 2	Liikenneturvallisuustyön haastattelut	
Liite 3	Liikenneturvallisuuskyselyn keskeiset tulokset	
Liite 4	Liikenneturvallisuustyön kyselylomake	

Esipuhe

Hämeen ammattikorkeakoulu on tehnyt Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimeksiannosta Itä-Suomen liikennejärjestelmätyn ja liikenneturvallisuustyön kuvauksen ja arvioinnin. Tarkoituksena on ollut kuvata vuonna 2017 käytössä olleet toimintatavat, arvioida niiden tarkoituksenmukaisuutta ja esittää toiminnan kehittämisehdotuksia siltä osin kuin arviointi on ehdotuksille antanut aihetta.

Arviointi on suoritettu tilaajasta riippumattomana asiantuntija-arviona. Pohjois-Savon ELY-keskus on avustanut arvioinnin tekijöitä antamalla käyttöön nykyisiä toimintamalleja koskevaa aineistoa sekä kommentoimalla arvioinnin yhteydessä tehtyjen haastattelujen sekä kyselyn sisältöä.

Toimintamallien kuvauksesta ja arvioinnista ovat Hämeen ammattikorkeakoulussa vastanneet liikennejärjestelmätyn osalta lehtori Seppo Lampinen ja liikenneturvallisuustyön osalta lehtori Janne Rautio.

Pohjois-Savon ELY-keskuksessa hankkeen vastuuhenkilönä on toiminut asiakkuuspäällikkö Terhi Nissinen. ELY-keskuksesta työhön ovat lisäksi osallistuneet liikenneturvallisuusasiantuntija Kyllikki Komulainen, liikennejärjestelmäasiantuntija Janne Lappalainen, yksikön päällikkö Airi Muhonen ja liikenneturvallisuusasiantuntija Esko Tolvanen.

Hämeen ammattikorkeakoulu kiittää kaikkia hankkeen valmisteluun ja toteutukseen osallistuneita Pohjois-Savon ELY-keskuksen asiantuntijoita sekä kaikkia arviointiin osallistuneita liikennejärjestelmätyn ja liikenneturvallisuustyön asiantuntijoita eri organisaatioissa.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

1. Työn tausta ja tarkoitus

Pohjois-Savon ELY-keskus (ennen vuotta 2010 Savo-Karjalan tiepiiri) on kehittänyt toiminta-alueellaan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuustyötä pitkäjänteisesti. Liikenneturvallisuustyön osalta ns. Itätoimija aloitti toimintansa 2005. Liikennejärjestelmätyö käynnistyi tiepiirin ja silloisen Itä-Suomen lääninhallituksen yhteistyönä vuonna 2008.

Tässä työssä kuvataan ja arvioidaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella käytössä olevat Itä-Suomen liikennejärjestelmätyön ja liikenneturvallisuustyön toimintamallit. Työssä dokumentoidaan toimintamallit ja niissä tapahtuneet muutokset sekä arvioidaan toimintamallien hyötyjä eri osapuolten näkökulmasta. Työssä arvioidaan asiakkaiden näkökulmasta mallien vaikuttavuutta sekä nostetaan esiin toimintamallien kehittämiskohteita ja perusteluja yhteistyön, koordinoinnin ja toimintamallien jatkamiselle myös tulevaisuuden organisaatiorakenteissa.

Maakuntauudistus tuo väistämättä muutoksia ainakin liikennejärjestelmätyön toimintamalleihin. Tulevat lakisäätöiset maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat on sovitettava kokonaisuuteen niin, että koko Itä-Suomen yhteisen liikennejärjestelmätyön hyödyt säilyvät.

2. Työn sisältö ja menetelmät

Työ koostuu kahdesta osasta: (1) toimintamallien kuvauksesta ja (2) toimintamallien arvioinnista. Toimintamallien kuvausvaiheessa tehtiin myös mallien alustavaa arviointia, jonka tuloksia hyödynnettiin toimintamallien arviointivaiheessa tehdyissä haastatteluissa ja kyselyissä.

Keskeisinä työmenetelminä on käytetty aiempien selvitysten ja Pohjois-Savon ELY-keskukselta saatujen aineistojen analyysia (toimintamallien alustava kuvaus), haastatteluja sekä webropol-kyselyä. Haastattelujen ja nettikyselyn kysymystenasettelu rakennettiin siten, että tuloksia voidaan verrata mahdollisuuksien mukaan aiempien selvitysten tuloksiin.

2.1 Asiantuntijahaastattelut

Työn aikana haastateltiin lukuisia asiantuntijoita/sidosryhmien edustajia, jotka edustivat liikennejärjestelmätyn ja liikenneturvallisuustyön kaikkia osa-alueita:

- ELY-keskuksen liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuustyöhön osallistuvia asiantuntijoita (lj-työ ja liitu-työ vain toiminnan kuvauksen osalta)
- Liikenneturvallisuustyöhön osallistuvia konsultteja
- Liikennejärjestelmätyn koordinaattoria (kuvauksen osalta)
- Keskeisten sidosryhmien edustajia (Poliisi, Liikenneturva, pelastuslaitos)
- Kuntien ja kaupunkien edustajia
- Maakunnan liittojen edustajia
- Liikenneviraston edustajaa

Haastateltujen henkilöiden nimet on esitetty liitteessä 1.

2.2 Liikenneturvallisuustyön webropol-kysely

Kuntien eri hallintokuntien edustajille suunnattiin webropolilla toteutettu liikenneturvallisuustyön kartoituskysely. Kysely oli avoinna 4.9.-25.9.2017, ja siihen vastasi 213 henkilöä 42 kunnasta. Kyselyn keskeiset tulokset on esitetty liitteessä 3 ja kyselylomake liitteessä 4.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

3. Toiminta-alueen yleiskuvaus

Itä-Suomen liikennejärjestelmätöön ja liikenneturvallisuustyön toiminta-alue koostuu Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakunnista. Tämä on myös Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen toiminta-alue. Vuoden 2017 alusta alkaen toiminta-alueella on 45 kuntaa, jotka muodostavat kahdeksan työssäkäyntialuetta. Alueen asukasluku on noin 560 000.

- Pohjois-Savo 18 kuntaa, noin 250 000 asukasta
- Etelä-Savo 14 kuntaa, noin 150 000 asukasta
- Pohjois-Karjala 13 kuntaa, noin 160 000 asukasta



Kuva 1. Pohjois-Savon ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen toiminta-alue ja seudullisten liikennejärjestelmätöryhmien toiminta-alueet.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liikennejärjestelmätyö

4. Liikennejärjestelmätyö

4.1 Liikennejärjestelmätyön tarkoitus ja tavoitteet

Liikennejärjestelmätyöllä pyritään eri aluetasoilla tapahtuvaan liikennejärjestelmän jatkuvaan kehittämiseen toimintaympäristön muutosten mukaisesti. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön puitteissa tehdään liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat strategisen tason linjaukset, jotka ohjaavat mukana olevien organisaatioiden toimenpiteiden tarkempaa suunnittelua ja toteutusta.¹

Liikennejärjestelmätyön taustalla ovat Itä-Suomen kolmen maakunnan yhteinen liikennestrategia sekä Itä-Suomen kolmen maakunnan alueella laaditut kahdeksan kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Niiden yhtenä keskeisenä tavoitteena on ollut suunnitelmallinen ja tavoitteellinen liikennejärjestelmätyö, jonka tarkoituksena on varmistaa suunnitelmiin liittyvien aiesopimusten toteutuminen, seuranta ja suunnitelmien päivittäminen. Jatkuva seudullinen liikennejärjestelmätyö luo pohjaa kaikelle jatkosuunnittelulle, hankkeiden ohjelmoinnille ja toteutukselle.

Liikennejärjestelmätyön tavoitteita voidaan kuvata seuraavasti:

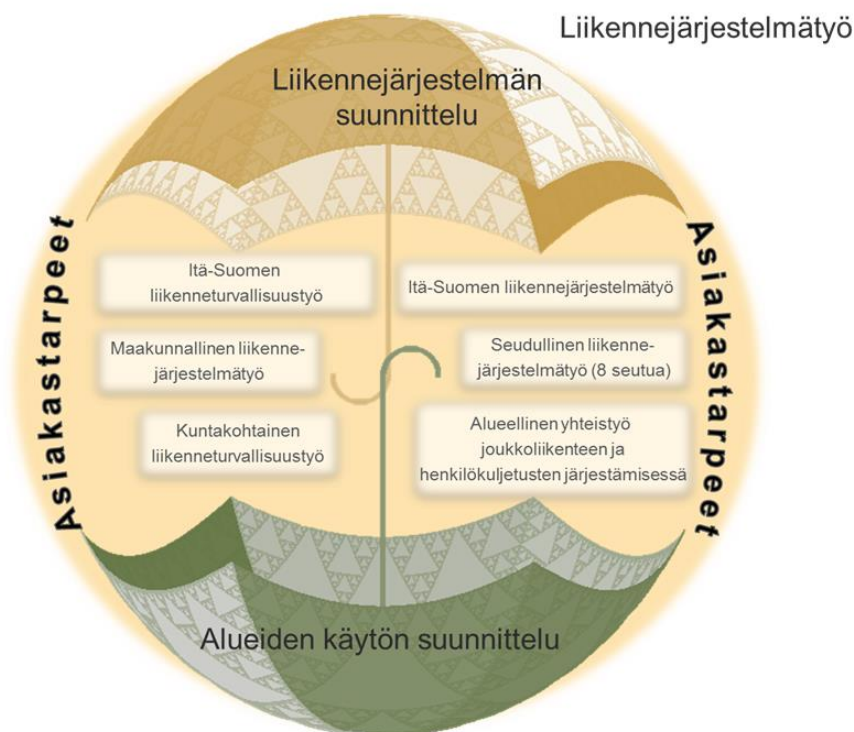
- Liikennejärjestelmäkokonaisuuden Itä-Suomi –tasoinen ja seudullinen hallinta, ymmärtäminen ja yhtenäisyys
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tiiviimpi yhteensovitus
- Liikenteen hallinnonalan strategioiden ja linjausten viestintä ja jalkauttaminen seuduilla ja kunnissa
- Alueen strategioiden toteuttaminen liikennejärjestelmään liittyvin keinoin
- Yhteistyön lisääminen, laajentaminen ja kehittäminen
- Asiakastarpeiden ja niiden tyydyttämiseksi tähtäävien vaikuttavien keinojen löytäminen, priorisointi ja sitoutuminen toteutukseen
- Alueellisen henkilökuljetusten kokonaissuunnittelun edistäminen
- Yhteistyö liikenneturvallisuussuunnittelun kanssa
- Yhteistyön koordinointi väylänpidon parantamiseksi

Liikennejärjestelmätyön asemoitumista suhteessa toisaalta liikennejärjestelmän suunnitteluun ja alueidenkäytön suunnitteluun, toisaalta asiakastarpeisiin on kuvattu seuraavasti:

¹ Raportin arviointiosioissa luvussa 5 kuvataan, miten eri toimijat näkevät liikennejärjestelmätyön tarkoituksen.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kuva 2. Liikennejärjestelmätö liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun kokonaisuudessa.

Jo alkuvaiheessa liikennejärjestelmätöön erääksi keskeiseksi tarkoitukseksi nousi eri toimijoiden keskinäinen vuorovaikutus ja tietojen vaihto sekä eri suunnittelutasojen vuorovaikutus.

Liikennejärjestelmätö voidaan määritellä sen tarkoituksen perusteella esimerkiksi siten, että kestäväällä tavalla toimivan liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen edellyttää kokonaisuuden huomioon ottamista. Vastuu liikennejärjestelmän eri osien ylläpidosta ja kehittämisestä on kuitenkin jakaantunut usealle osapuolelle. Tarvitaan eri tahojen yhteistä suunnittelua, vuorovaikutusta ja osallistumista – liikennejärjestelmätöä. (Tiehallinto 2008²)

Tähän voidaan vielä lisätä, että liikennejärjestelmätöön kuuluu olennaisesti yhteistyö maankäytön suunnittelun, liikenneturvallisuustyön sekä joukko- ja muun henkilöliikenteen suunnittelun kanssa.

² Liikennejärjestelmätöön kehittäminen Tiehallinnossa. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 31/2008. Tiehallinto 2008.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

4.2 Liikennejärjestelmätöön organisointi

Itä-Suomen alueella liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennejärjestelmätöitä tehdään kattavasti Itä-Suomen tasolla sekä maakunta- että seututasolla. ELY-keskus on aktiivisesti mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa kaikilla tasoilla: yli-maakunnallista tasoa koordinoi Pohjois-Savon ELY-keskus, maakunnallista maakuntien liitot ja seudullista keskuskaupungit yhdessä Pohjois-Savon ELY-keskuksen kanssa.

Alueen kaikissa seutukunnissa toimii **seudullinen liikennejärjestelmätöryhmä**. Seudullisten liikennejärjestelmätöryhmien tehtävänä on johtaa seudun liikennejärjestelmätöitä ja edistää Itä-Suomen liikennestrategian ja seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamista. Liikennejärjestelmätöryhmä vastaa aiesopimuksen valmistelusta, toteuttamisesta ja seurannasta sekä suunnittelee ja ohjaa jatkohankkeita.

Seudullisissa liikennejärjestelmätöryhmissä on edustajat kunnista ja Pohjois-Savon ELY-keskuksesta sekä muista, seutukohtaisesti määritellyistä tahoista. Lisäksi kokouksiin voidaan kokouksen teeman mukaan kutsua laajemmin osallistujia. Ryhmät kokoontuvat 3-4 kertaa vuodessa.

Liikennejärjestelmätöön tueksi on palkattu **koordinaattorikonsultti**. Koordinaattorin tehtäviä käsitellään luvussa 4.4.

Itä-Suomen liikennejärjestelmätöryhmä koostuu seudullisten liikennejärjestelmätöryhmien, maakunnan liittojen, Liikenneviraston ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajista. Se kokoontuu noin neljä kertaa vuodessa. Itä-Suomen liikennejärjestelmätöryhmä toimii seudullisten liikennejärjestelmätöryhmien koordinointi- ja yhteistyöelimenä ja vastaa liikennejärjestelmäkoordinaattorihankkeen ohjauksesta.

Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä koostuu Itä-Suomen kolmen maakunnan liiton, Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja Liikenneviraston edustajista. Strategiaryhmän tehtävänä on liikenteeseen liittyvän yhteistyön ja vuorovaikutuksen koordinointi. Se on myös vuorovaikutuskanava valtakunnalliseen liikennejärjestelmätööhön. Ryhmän työskentelyn lähtökohtana ovat Itä-Suomen liikennestrategian linjaukset ja toimintamallit.

Liikennestrategiaryhmän tehtäviin kuuluu

- liikenteellisten kysymysten valmistelu ja yhteisen kannan muodostaminen,
- yhteisten linjausten vieminen maakuntasuunnittelun, valtion aluehallinnon strategiisiin asiakirjoihin sekä toiminta- ja taloussuunnitelmiin,
- Itä-Suomen liikenteellisten asioiden valtakunnallinen koordinointi ja asioiden edistäminen,

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

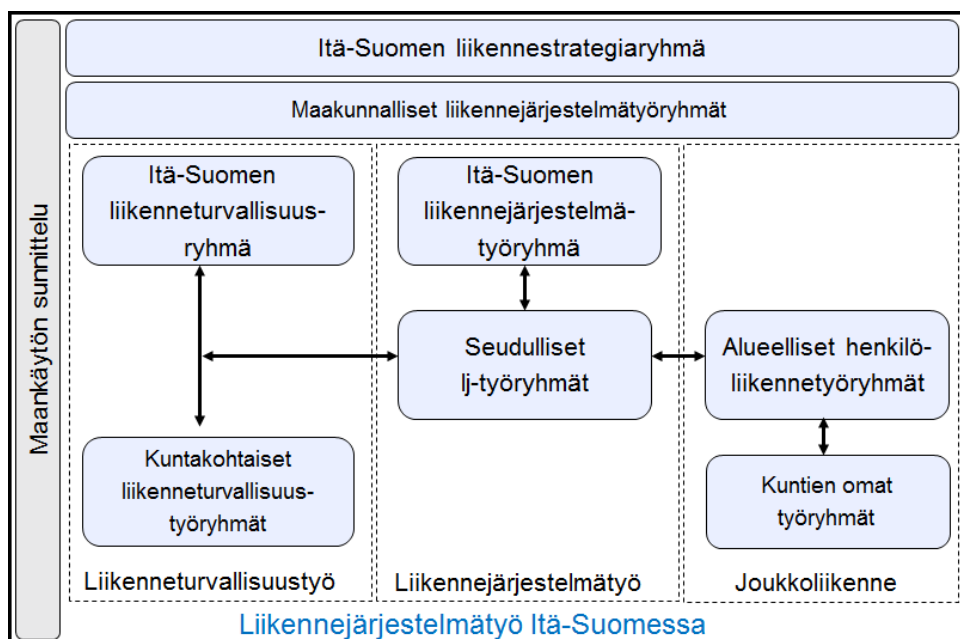
- liikennestrategian toimeenpanon edistäminen ja seuranta sekä keskustelu merkittävistä toimenpiteistä sekä
- toiminta erikseen määriteltävien osastrategioiden ohjausryhmänä (isot linjaavat toimet ja uudet asiat).

Maakunnalliset liikennejärjestelmätyöryhmät toimivat maakunnan liittojen vetovastuulla hieman erilaisista lähtökohdista. Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmän kokousmuistiossa 1/2012 (helmikuu 2012) niiden toimintaa kuvattiin seuraavasti:

Pohjois-Savon liikennejärjestelmätyöryhmä tulee jatkossa keskitty-
mään entistä enemmän maakuntasuunnitteluun liittyvään työhön ja
kokoontuu aikaisemmin harvemmin. Elinkeinoelämä on vahvasti
mukana.

Etelä-Savossa maakunnallinen ryhmä keskittyy jatkossa liiton laki-
sääteisiin tehtäviin. Maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitel-
maa ei laadita, vaan panostetaan Itä-Suomi- ja seututasoihin.

Pohjois-Karjalassa maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä
on yksi maakuntasuunnitelman seurantaryhmistä, ja liikennejärjes-
telmäsuunnitelma on yksi maakuntasuunnitelman strateginen asia-
kirja.



Kuva 3. Itä-Suomen liikennejärjestelmätyön, liikenneturvallisuustyön sekä henkilöliikenteen työryhmien keskinäiset kytkennät.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kaikissa kolmessa maakunnassa keskeisinä piirteinä on liikennejärjestelmätöön kytkentä maakuntasuunnitteluun sekä maakunnallinen edunvalvonta. Kokoonpanoltaan ja työskentelytavoiltaan maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä on pieniä eroja. Yhteistä niille on maakuntahallinnon luottamushenkilöiden ja elinkeinoelämän edustajien osallistuminen työryhmien työskentelyyn.

4.3 Liikennejärjestelmätöön sisältö ja ohjaus

Liikennejärjestelmätöön toimintamallin perustana on liikennejärjestelmätyöryhmien toiminta. Ryhmissä ovat edustettuina keskeiset liikennejärjestelmän kehittämiseen osallistuvat tahot. Työryhmien tehtävänä on seurata liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja aiesopimuksissa määriteltyjen toimenpiteiden toteutumista ja ohjata liikennejärjestelmän kehittämistä asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeiden sekä alueella tehtyjen strategisten linjausten mukaan.

Kahdeksan seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän tasolla tapahtuvan liikennejärjestelmätöön sateenvarjona toimii Itä-Suomen liikennestrategia. Ensimmäinen kolmen maakunnan yhteinen strategia laadittiin vuonna 2011, ja se hyväksyttiin aluekehityslain mukaisesti maakunnissa. Ennen Itä-Suomen liikennestrategian valmistelua kaikissa kolmessa maakunnassa oli eri ajankohtina laadittu maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikennestrategia sovittaa keskenään alueen tavoitteet ja valtakunnalliset tavoitteet. Tarkoituksena on, että strategian tavoitteet ja henki siirtyvät seutujen vuosisuunnitelmiin ja aiesopimuksiin.

Viimeisin Itä-Suomen liikennestrategia hyväksyttiin Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntahallituksissa lokakuussa 2015. Liikennestrategian kärkitoimenpiteet hyväksyttiin vuonna 2017 maakuntien yhteistoiminnan työvaliokunnassa.

Liikennestrategiassa on asetettu päämääräksi, että

- liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista,
- elinkeinoelämän kuljetukset ovat kustannustehokkaita ja
- liikkumistarpeiden tyydyttämiseen on realistisia vaihtoehtoja.

Näitä päämääriä on edelleen täsmennetty elinkeinoelämän kuljetuksia ja ihmisten liikkumista käsitteleviksi tavoitteiksi ja näitä tavoitteita tukeviksi keskeisiksi toimenpiteiksi.

Kaikissa seutukunnissa laadittujen seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamisen tueksi on laadittu aiesopimukset. Aiesopimusten tarkoituksena on konkretisoida seudullinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitouttaa osapuolet sen toteutukseen sekä luoda hyväksyttävyyttä aiesopimuksen mukaisille toimille

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

kunnissa. Sisällöllisesti painopiste on kullakin seudulla tehtävin päätöksin toteutettavissa toimenpiteissä. Tarkoituksena on, että aiesopimukset tehdään kerrallaan noin neljäksi vuodeksi, ja niitä päivitetään tarvittaessa.

Seudullinen liikennejärjestelmätyöryhmien toiminta perustuu vuosisuunnitelmiin. Niissä käsitellään tyypillisesti hyvin tiiviisti toiminnan lähtökohtia, vuoden aikana toteutettavia, aiesopimuksen pohjalta määriteltyjä osatehtäviä, vuorovaiikutusta sekä aikataulua.

Seudullisen liikennejärjestelmätyön rooli korostuu käyttäjälähtöisyyden, palvelutasoajattelun, ympäristötavoitteiden ja niukkenevien resurssien myötä. Selkeä ja tehokas toimintamalli ja monipuolinen keinovalikoima mahdollistavat toiminnan myös niukkenevien resurssien oloissa.

4.4 Liikennejärjestelmätyön koordinaattorihanke

Savo-Karjalan tiepiiri ja Itä-Suomen lääninhallitus käynnistivät vuonna 2008 nelivuotisen "koordinoitihankkeen seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien jatkotöiden koordinoimiseksi ja edistämiseksi". Koordinoititehtävä käsitti Pohjois-Savossa Kuopion ja Varkaus-Pieksämäen sekä Pohjois-Karjalassa Joensuun ja Kiteen kaupunkiseudut. Myöhemmässä vaiheessa kaikkiin seutukuntiin perustettiin Pohjois-Savossa, Pohjois-Karjalassa ja Etelä-Savossa liikennejärjestelmätyöryhmät. Kaikki Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimialueen kaupunkiseudut ovat osallistuneet yhteisin periaattein liikennejärjestelmätyöhön vuodesta 2013 alkaen.

Koordinoititehtävän toimeksianto annettiin konsultille. Sitä rahoittivat aluksi tiepiiri ja lääninhallitus, vuodesta 2009 alkaen myös kunnat. Koordinaattoritehtävä käynnistyi varsinaisesti vuoden 2009 alusta.

Koordinaatiotyön alkuperäisenä tarkoituksena oli varmistaa laadittujen seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien jatkotyöt sekä tukea liikennejärjestelmätyön jatkuvuutta ja jatkuvaa kehittämistä erityisesti em. kaupunkiseuduilla, mutta sitä kautta laajemmin myös koko silloisen Savo-Karjalan tiepiirin alueella. Samalla pyrittiin lisäämään seutujen välistä liikennejärjestelmäyhteistyötä ja hyödyntämään muilta seuduilta saatua hyviä kokemuksia.

Muina koordinaattoritehtävän tavoitteina oli sitouttaa kuntia jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön, kehittää kytkentää maakunnallisen tason liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja aiesopimuksiin sekä tukea seutujen kehittämistä liikennejärjestelmän kehittämisen keinoin.

Koordinaattori on kilpailutettu kolme kertaa. Ensimmäinen konsulttitoimeksianto jatkuvan liikennejärjestelmätyön käynnistysvaiheessa kattoi vuodet 2008-2012.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Viimeisin toimeksianto on kattanut vuodet 2016-2017, ja sitä on jatkettu sopimukseen sisältyvän option pohjalta vuodeksi 2018. Optio mahdollistaa sopimuksen jatkamisen myös vuodeksi 2019.

Konsulttitoimeksiantoa ohjaa Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmä. Liikennejärjestelmätyön koordinaattorina on toiminut alusta alkaen Sito Oy (vuoden 2018 alusta Sitowise Oy).

Koordinaattorin työskentelyn tarkoituksena on tuoda osaamista ja tietämystä liikennejärjestelmätyöhön liittyvien asioiden valmisteluun sekä vapauttaa kuntien ja ELY-keskuksen resursseja muihin tehtäviin. Tavoitteena on myös, että koordinaattorin avulla pystytään käyttämään joustavasti valmiita aineistoja, järjestelmiä ja analysointimenetelmiä.

Koordinaattorin tehtävänä on seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien ja Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmän tukena

- kokousjärjestelyjen, yhteydenpidon ja muiden käytännön asioiden hoitaminen,
- vuosisuunnittelun, aiesopimuksen seurannan ja päivityksen sekä toiminnan raportoinnin tuki,
- jatkotöiden ja projektien ideointi ja konkretisointi, toteutuksen edistäminen sekä ulkopuolisen rahoituksen mahdollisuuksien selvittäminen sekä
- välittää tietoa ja hyviä käytäntöjä seutujen välillä seutujen välisen liikennejärjestelmäyhteistyön edistämiseksi

Lisäksi koordinaattorin tehtäviin kuuluu kansallisen ja kansainvälisen liikennejärjestelmätyön kehittämisen seuranta ja tulosten tuominen seutujen työhön, liikennejärjestelmätyön jatkuva kehittäminen ja tehostaminen, uusien toimintamallien luominen, asiakasvuorovaikutuksen ylläpito ja kehittäminen, tarvittavien taustaselvitysten tekeminen sekä viestinnän valmistelutyöt ja extranet-portaalin ylläpito.

Koordinaattorin tehtävät on rajattu siten, että koordinaattori tekee ainoastaan niitä tehtäviä, jotka on hyväksytty liikennejärjestelmätyöryhmissä tai vastaavissa yhteistyöelimissä. Lisäksi tehtävien tulee liittyä usean organisaation yhteistyöhön tai yhteistyöhön liittyviin hankkeisiin.

Koordinaattorin toimeksiannossa on erikseen mainittu, että tehtävät on kytkettävä liikenneturvallisuustoimijoiden tehtäviin (ks. luku 6), ja että yhteistyön toimivuus tulee varmistaa riittävällä vuorovaikutuksella. Myös kytkentä alueellisten henkilöliikenneryhmien työskentelyyn on varmistettava.

Koordinaattorin kustannukset ovat noin 150.000 € vuodessa. Siitä ELY-keskuksen osuus on kaksi kolmasosaa ja kuntien yhteensä yksi kolmasosa.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Pohjois-Savon ELY-keskus on arvioinut rahoitusosuuksien perusteella koordinaattorin työmäärän jakautumista maakunnittain. Sen mukaan koordinaattorin työstä 35 % kohdistuu Pohjois-Karjalaan, 34 % Pohjois-Savoon ja 31 % Etelä-Savoon.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

5. Liikennejärjestelmätöön arviointi

5.1 Arvioinnin suoritustapa

Arviointi perustuu liikennejärjestelmätöön osallistuvien henkilöiden haastatteluihin. Haastattelut toteutettiin pääsääntöisesti ryhmähaastatteluina kesä-lokuu-kuussa 2017 (seudulliset liikennejärjestelmätöryhmät, Itä-Suomen liikennejärjestelmätöryhmä ja Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä). Lisäksi haastateltiin erikseen Itä-Suomen maakuntien liittojen edustajia sekä Liikenneviraston edustajaa.

Ryhmähaastattelut olivat luonteeltaan puolistrukturoituja haastatteluja, joissa haastateltavien esiin nostamat kysymykset suuntasivat vahvasti haastattelujen kulkua.

Liikennejärjestelmätöön koordinaattorin (konsultin) edustajat eivät olleet läsnä haastatteluissa. Pohjois-Savon ELY-keskuksen asiantuntijat osallistuivat vain Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän haastatteluun.

Koska muutamista seudullisten liikennejärjestelmätöryhmien haastatteluista puuttuivat pienten kuntien edustajat, erälle pienten kuntien edustajille lähetettiin suppea sähköpostikysely, jonka vastauksilla täydennettiin haastattelujen antia.

Haastateltujen asiantuntijoiden nimet on esitetty **liitteessä 1**.

5.2 Liikennejärjestelmätöön tarkoitus ja tavoitteet

Eri toimijoiden edustajat liikennejärjestelmätöön eri aluetasoilta näkevät liikennejärjestelmätöön tarkoituksen varsin yhdenmukaisesti: *tarkoituksena on liikennejärjestelmän kehittämisen yhteensovittaminen eri toimijoiden kesken varmista-
malla tarvittava systemaattinen vuorovaikutus ja tiedonkulku*. Kyse on myös hy-
vien käytäntöjen jakamisesta niukkojen resurssien kohdentamiseksi mahdollisim-
man tarkoituksenmukaisella tavalla.

*”Toiminta antaa selkärankaa ajattelutavalle ja toiminnalle; huo-
maa, että samat asiat koskettavat kaikkia.”*

Kyse on siis myös oppimisesta. Samat tai ainakin samankaltaiset asiat koskettavat kaikkia toimijoita.

Tiedonvaihto nähdään arvokkaana jopa itseisarvoisesti:

*”On sinänsä arvokasta, että jokin merkittävä asia pyöritetään ap-
paraatin läpi.”*

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Tiedonvaihto nähdään kahdensuuntaisena: kyse ei ole vain *top-down* vaan myös *bottom-up* –lähestymistavasta, jossa paikalliset tai seudulliset kysymykset nousevat keskusteluun ylemmällä aluetasolla. Tiedonkulku nähdään myös vaikutuskanavana kuntatasolta ylemmille aluetasoille aina valtakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön sekä vuorovaikutuksena liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun välillä.

Tiedonvaihtoon liittyy myös asioiden käsittelyn ajoitus: on tärkeää, että säännöllinen vuorovaikutus turvaa riittävään tiedonvaihdon ennen päätöksentekoa.

Eri aluetasoilla nousevat luonnollisesti esille erilaiset kysymykset. Eräs haastateltava kuvasi tätä aluetasojen erilaisuutta seuraavasti:

”Seututasolla on yhteys arkeen, maakunnan tasolla yhteys maakunnalliseen suunnitteluun, Itä-Suomen tasolla yhteys valtakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön.”

Kokonaisuutena eri aluetasojen liikennejärjestelmätyössä on eri toimijoiden varsin yhdenmukaisen näkemyksen mukaan kyse Itä-Suomen liikennestrategian toteuttamisesta. Tosin seudullisessa liikennejärjestelmätyössä esiin nousevat kysymykset ovat usein mittakaavaltaan sellaisia, että niiden yhteys kolmen maakunnan yhteiseen strategiaan on melko löyhä. On kuitenkin selvää, että seudullisiin aiesopimuksissa ja vuosisuunnitelmissa esiin nostettavilla teemoilla on yhteys Itä-Suomen liikennestrategiaan.

Painotusten muutokset Itä-Suomen liikennestrategiassa 2010-luvun aikana ovat välittyneet seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön. Yleisen arvion mukaan näkökulma on laajentunut vahvasta väyläpainotteisuudesta koko liikennejärjestelmän kattaviin kysymyksiin.

Liikennejärjestelmätöiden tarkoitus tiivistyy viime kädessä saavutettuihin tuloksiin. Tämä arviointityö keskittyy prosessien toimivuuteen, vaikka myös toiminnan vaikuttavuus oli esillä haastatteluissa. Jos arviointiperusteena käytetään Itä-Suomen liikennestrategian toteutumisen edistämistä, eri toimijat pitävät myös toiminnan tuloksia tyydyttävinä, vaikka myös toiminnan tuloksellisuuden parantamisen tarpeet tunnistetaan.

Tiivistetysti edellä luvussa 4.1 kuvatun liikennejärjestelmätöiden tarkoituksen toteutumista voidaan arvioida seuraavasti:

- Liikennejärjestelmäkokonaisuuden Itä-Suomi –tasoinen ja seudullinen hallinta, ymmärtäminen ja yhtenäisyys: *toteutuu hyvin*
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tiiviimpi yhteensovitus: *toteutuu eri alueilla vaihtelevasti (kehittämistarpeita)*

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

- Liikenteen hallinnonalan strategioiden ja linjausten viestintä ja jalkauttaminen seuduilla ja kunnissa: *yhteys valtakunnantaseeseen suunniteluun melko löyhä*
- Alueen strategioiden toteuttaminen liikennejärjestelmään liittyvin keinoin: *Itä-Suomen liikennestrategiaa toteutetaan eri aluetasojen liikennejärjestelmätöissä³*
- Yhteistyön lisääminen, laajentaminen ja kehittäminen: *toteutuu hyvin*
- Asiakastarpeiden ja niiden tyydyttämiseksi tähtäävien vaikuttavien keinojen löytäminen, priorisointi ja sitoutuminen toteutukseen: *käsitykset onnistumisesta ja myös tavoitetasosta vaihtelevat*
- Alueellisen henkilökuljetusten kokonaissuunnittelun edistäminen: *tämä teema toteutuu ehkä heikoiten eri teemojen kokonaisuudessa*
- Yhteistyö liikenneturvallisuuksuunnittelun kanssa: *käsitykset vaihtelevat, ilmeisiä kehittämistarpeita*
- Yhteistyön koordinointi väylänpidon parantamiseksi: *toteutuu hyvin*

Eräät näistä teemoista nousevat esiin myöhemmin arvioinnissa.

5.3 Liikennejärjestelmätöön organisointi

Liikennejärjestelmätöön organisointia pidetään kokonaisuutena onnistuneena.

”Yhteistyö on järjestelmällistä; tieto kulkee, ja valtakunnan tasokin alkaa olla mukana.”

Liikennejärjestelmätöön organisoitumisessa on kuitenkin **eräitä ongelmakohtia**, jotka on tunnistettu, vaikka selkeitä kehittämissuhteita niiden suhteen ei juuri tullutkaan esille:

- (1) Yhteydet Liikennevirastoon,
 - (2) Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmätöryhmän roolien osittainen päällekkäisyys,
 - (3) pienten kuntien osallistuminen liikennejärjestelmätööhön sekä
 - (4) koordinaattorin ohjaus.
-
- (1) Muutosta parempaan suuntaan on tapahtunut **yhteyksissä Liikennevirastoon**, joka on ottanut aikaisempaa aktiivisemmän roolin Itä-Suomen liikennejärjestelmätöissä. Nimetyt yhteyshenkilöt Liikennevirastossa osallistuvat Itä-Suomen tasolla liikennejärjestelmätööhön ja välittävät mahdollisuuksien mukaan tietoa kumpaan suuntaan.

³ Tässä työssä ei arvioida, kuinka hyvin tai missä määrin Itä-Suomen liikennestrategia on toteutunut, tai miten maakunnalliset strategiat ovat toteutuneet liikennejärjestelmätöön keinoin.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Vuorovaikutuksessa Liikenneviraston kanssa ongelmallisina asia on yhteys rataverkosta vastaaviin asiantuntijoihin. Rata-asioissa ei Liikennevirastossa ole vastaavaa ns. aluevastaavien järjestelmää kuin liikennejärjestelmäsioissa, kun Liikennevirasto vastaa suoraan koko rataverkosta. Suoran kontaktin puuttuessa tiedonkulku ei ole toivotulla tasolla, vaikka Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöstä vastaavat asiantuntijat osaltaan pyrkivätkin välittämään tietoa molempiin suuntiin. On vaikea nähdä, että ongelmaksi koettuun tilanteeseen saataisiin nopeaa muutosta, vaikka tilanne on tunnistettu myös Liikennevirastossa.

Ongelmaksi jää myös – ainakin joidenkin toimijoiden mielestä – se, että Liikenneviraston toimintaan ei pystytä vaikuttamaan. Tässä suhteessa kyse ei kuitenkaan ole Itä-Suomen liikennejärjestelmätyön onnistumisesta, vaan yleisemmin alueellisen ja valtakunnallisen tason suhteista liikennejärjestelmän suunnittelussa. Toisaalta haastatteluissa esitettiin myös kysymys, voisiko Liikennevirastoa hyödyntää jollain tavoin tehokkaammin liikennejärjestelmätyössä.

- (2) Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmätyöryhmän tehtävät kaipaavat selkeyttämistä. Ryhmien työskentelyssä on kyse toisaalta suhteesta strategiatyöhön ja edunvalvontaan, toisaalta suhteesta seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön. Periaatteessa ryhmillä on suhteellisen selkeästi määritellyt roolit, mutta käytännössä näin ei ole. Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmällä ei ole vastaavaa vuosisuunnitelmaa kuin seudullisilla ryhmillä, mikä osaltaan vaikuttaa roolien epäselvyyteen. Roolien epäselvyyteen liittyy myös se, että ryhmien kokoonpanossa on päällekkäisyyttä.
- (3) Pienten kuntien osallistumista liikennejärjestelmätyöhön käsitellään erityisesti luvussa 5.7.
- (4) Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmä toimii tehtävänmäärittelyn mukaan koordinaattorin ohjausryhmänä, mutta tätä roolia ei liikennejärjestelmätyöryhmä ole aktiivisesti ottanut. Koordinaattorin roolia ja tehtäviä käsitellään erikseen luvussa 5.6.

Kehittämisehdotuksia käsitellään luvussa 5.9.

5.4 Toimintamallien tarkoituksenmukaisuus ja vaikuttavuus

Itä-Suomen liikennejärjestelmätyön toimintamallit ovat vuosien mittaan vakiintuneet, ja niitä pidetään yleisesti toimivina. Asiat jalkautuvat Itä-Suomen liikennestrategian tasolta seudullisiin liikennejärjestelmätyöryhmiin, joista ne etenevät käytettävissä olevien resurssien puitteissa konkreettisesti käytäntöön. Varsin yleisen käsityksen mukaan ilman järjestelmällistä liikennejärjestelmätyötä osa asioista olisi jäänyt toteutumatta.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Myös erilaiset tarpeet tulevat hyvin esiin seudullisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä. On luonnollista, että rajalliset taloudelliset ja henkilöresurssit asettavat huomattavia rajoitteita toiminnalle, mutta ne eivät ole esteenä asioiden eteenpäinviemiselle.

Varsinkin pienissä kunnissa asiat etenevät kuntien liikenneturvallisuusryhmien kautta. Tämä vaikuttaa myös pienten kuntien kiinnostukseen osallistua seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön. Kehittämisehdotuksissa luvussa 5.9 käsitellään lähemmin seudullisen liikennejärjestelmätyön ja kunnallisen liikenneturvallisuustyön suhdetta.

Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä ilmenee laajasti tavoite viedä liikennejärjestelmätyön kautta asioita kuntien strategioihin. Kuntien sitoutumisen aiesopimuksiin koetaan parantuneen, ja tämä vahvistaa mahdollisuutta edistää yhteisesti sovittuja toimia. Sitoutumisen arvioidaan ilmenevän vahvemmin lautakuntatasolla, heikommin kunnanhallituksissa ja kunnanvaltuustoissa.

Liikennejärjestelmätyön suhteesta asiakkaisiin – kansalaisiin ja yrityksiin – tuli esiin erilaisia näkemyksiä. Eräissä haastatteluissa kaivattiin vahvempaa kosketuspintaa asiakkaisiin, mutta selkeitä toimintamalleja ei haastatteluissa tullut esille. Tilanteen voi nähdä jonkinasteisena ongelmana siinä tilanteessa, että liikennejärjestelmätyössä tehdään todellisia valintoja edistettävien toimien suhteen. Jos kansalaisille tarjotaan jonkinlaista osallistumismahdollisuutta vasta, kun yksittäinen toimenpide tulee päätöksentekoon, kansalaisten todelliset osallistumis- ja vaikutusmahdollisuudet ovat vähäisemmät.

Jotkut haastateltavat olivat sitä mieltä, että liikennejärjestelmätyössä on ensisijaisesti kyse hallinnon ns. taustatyöstä, jonka ei tarvitsekaan näkyä suoraan asiakkaille. On vaikea tulkita haastattelujen perusteella, pitäisikö tämän taustatyön olla silti jollain tavalla yhteydessä asiakkaisiin. Tilanne on kuitenkin se, että elinkeinoelämä lobbaa itselleen tärkeänä pitämiään toimenpiteitä, mutta kansalaisille ei ole käytössään vastaavia kanavia.

”Hyvä jos asiat tulevat esiin niin, että onnistuminen on laajemmin julkisen hallinnon onnistumista. Palvelujen toimivuus ja kehittyminen on oleellista; suoraa julkisuutta liikennejärjestelmätöille ei tarvita.”

Aiesopimuksia ja vuosisuunnitelmia pidetään toimivana mallina seudullisessa liikennejärjestelmätyössä. Viimeisimpiä aiesopimuksia pidetään yleisesti realistisina. Sen sijaan erilaisia näkemyksiä esitettiin sen suhteen, kuinka vahvasti aiesopimukset ja vuosisuunnitelmat ovat seutujen omia näkemyksiä, ja kuinka vahvasti koordinaattorin näkemys vaikuttaa niiden sisältöön.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Joka tapauksessa aiesopimukset tekevät liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen liittyvät asiat näkyviksi päätöksentekijöille ja antavat selkänöjää valmis-telijoille. Tästä näkökulmasta haastatteluissa tuotiin esille, että uusien luottamus-henkilöiden perehdyttäminen on tärkeää. Siinä voidaan tuoda esille päätöksente-kijöiden liikennejärjestelmätyön tarjoamat vaikutusmahdollisuudet samalla, kun toimintamallit ”myydään” päätöksentekijöille.

Aiesopimukseen sisältyviä liikenneturvallisuusasioita pidettiin yhtenä keskeisenä liikennejärjestelmätyön antina pienille kunnille. Muilta osin esitettiin epäilyjä, että pienten kuntien näkökulmasta sopimusten ja suunnitelmien sisältö ei ehkä ole riittävän merkityksellinen, jotta niillä olisi kiinnostusta osallistua aktiivisesti seu-dullisten liikennejärjestelmätyöryhmien toimintaan. Tämä näkyy erityisesti suu-rimmilla kaupunkiseuduilla, joissa kuntien kokoero ja erilaiset resurssit ja sitä myöten myös oleellisten kysymysten erilaisuus näkyy selvästi pienten kuntien heikossa osallistumisessa.

Yhtenä selvästi heikkona kohtana on henkilöliikennepalvelujen käsittely erillään seudullisesta liikennejärjestelmätyöstä. Henkilöliikennepalvelut ovat kuitenkin oleellinen osa liikennejärjestelmää, ja niiden järjestäminen on usein ongelmallista etenkin pienissä kunnissa. Tässä suhteessa on olemassa selkeä tarve vähintäänkin kiinteämmälle yhteistyölle.

5.5 Liikennejärjestelmätyön resursointi

”Vähäisten resurssien vuoksi pitää olla pysyvä toimintamalli.”

Tämä toteamus tiivistää yleisen näkemyksen käytettävissä olevista resursseista niin henkilöresurssien kuin toimenpiteiden toteuttamismahdollisuuksien osalta. Samalla se tuo esiin liikennejärjestelmätyön yhden keskeisen perustelun. Yleisesti nähdään, että erilaisten intressien ja eri toimijoiden toimenpiteiden yhteensovitta-minen liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä edellyttää yhteistyötä, kun taustalla on kuitenkin tarve niukkojen resurssien mahdollisimman tehokkaa-seen hyödyntämiseen.

Liikennejärjestelmätyö on myös tiedon jakamista. Haastatteluissa tuli usein esille, että erilaisen taustatiedon (tutkimukset ja selvitykset nykytilaan ja tulevaisuuden tarpeisiin liittyen) sekä parhaiden käytäntöjen jakaminen on resurssien tehokkaan käytön kannalta tärkeää ja hyödyllistä. Tähän toivottiin joissain haastatteluissa vielä lisää systemaattisuutta.

Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä on kyse myös koordinaattorille varatuista resursseista. Koordinaattorin työpanoksen määrään ollaan laajasti tyytyväisiä, ja toisaalta varsin yksimielisesti ollaan sitä mieltä, että nykyisenkaltainen seudulli-nen liikennejärjestelmätyö ei olisi mahdollista ilman koordinaattorin panosta.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

”Aktiivinen kunta voi nostaa liikennejärjestelmätyn kautta omaa roolia, kiinni yksittäisistä henkilöistä. Liikennejärjestelmätyö voi toisaalta aktivoida ihmisiä työhön pienissä kunnissa, jos halutaan ja osataan käyttää konsulttia.”

Resurssikysymysten taustalla on myös kuntien ja maakuntien hallinnon tasolla ilmenevä jatkuva muutostilanne, joka vaikuttaa käytännön työskentelyyn myös resursoinnin kautta. Vakiintuneet toimintatavat helpottavat resursointia, kun toiminnassa on jatkuvuutta. Ongelma on luonnollisesti suurin pienten kuntien kohdalla, kun käytännössä ollaan usein siinä tilanteessa, että on valittava, mihin niukoja henkilöresursseja suunnataan.

5.6 Koordinaattorihanke

”Paljon jäisi tekemättä, jos koordinaattoria ei olisi.”

Koordinaattorihanketta ja sen myötä koordinaattorikonsultin toimintaa pidetään yleisesti välttämättömänä systemaattisen työskentelyn varmistamiseksi.

Tiedon välittämistä pidetään yhtenä koordinaattorin keskeisenä tehtävänä. Haastatteluissa tulivat esiin erityisesti toimintaympäristöä, hyviä käytäntöjä ja rahoitusta koskevan tiedon tarpeellisuus. Toiveena on, että relevantti tieto on tarjolla sitä tarvitseville oikea-aikaisesti.

Vaikka koordinaattorin toimintaan ollaan yleisesti tyytyväisiä, haastatteluissa tuotiin esiin selkeitä myös kehittämisohdotuksia. Ne liittyivät koordinaattorin työn arviointiin (mittareiden määrittelyn tarve), tulevaisuussuuntautuneeseen toimintaan kokouksissa (uusia ajatuksia toimintamahdollisuuksista), liikenteen palvelujen käsittelyyn työryhmissä sekä koordinaattorin roolin viemiseen vahvemmin fasilitaattorin roolin suuntaan. Näitä kysymyksiä käsitellään vielä liikennejärjestelmätyn kehittämistarpeiden yhteydessä luvussa 5.9.

5.7 Koordinaattorikonsultin toiminta

Koordinaattorikonsultin toimintaan ollaan lähes yksimielisesti tyytyväisiä. Koordinaattori on hoitanut perustehtävänsä hyvin.

Seudullisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä tuli esiin jossain määrin erilaisia näkemyksiä siitä, kuinka vahva koordinaattorin rooli on ollut seudullisen työn ohjelmoinnissa (aiesopimukset, vuosisuunnitelmat). Kun koordinaattorin ja puheenjohtajien vuorovaikutusta pidetään yleisesti toimivana, kyse saattaa olla siitä, että työryhmän sisällä vuorovaikutus ei ole aina tapahtunut parhaalla mahdollisella tavalla.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Yhtenä keskeisenä kysymyksenä eri aluetasojen välillä tuli esiin toive nostaa vahvemmin asioita seututasolta Itä-Suomen liikennestrategiaryhmään. Tässä koordinaattorille esitettiin aktiivista roolia. Toisaalta voidaan ajatella, että seututasolta asiat nousisivat luontevasti seudullisten ryhmien puheenjohtajien kautta Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmään ja tarvittaessa edelleen strategiaryhmään. Tätä kautta kysymyksen voi nähdä liittyvän myös Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmätyöryhmän väliseen työnjakoon (ks. luku 5.3).

Vaikka koordinaattorin toimintaan ollaan yleisesti tyytyväisiä, haastatteluissa tuotiin esiin selkeitä myös kehittämisehdotuksia. Ne liittyivät koordinaattorin työn arviointiin (mittareiden määrittelyn tarve), tulevaisuussuuntautuneeseen toimintaan kokouksissa (uusia ajatuksia toimintamahdollisuuksista), liikenteen palvelujen käsittelyyn työryhmissä sekä koordinaattorin roolin viemiseen vahvemmin fasilitaattorin roolin suuntaan. Näitä kysymyksiä käsitellään vielä liikennejärjestelmätyön kehittämistarpeiden yhteydessä luvussa 5.9.

5.8 Kytkenät liikenneturvallisuustyöhön

Tässä raportissa kuvataan ja arvioidaan erikseen liikenneturvallisuustyön sisältöä. Sekä liikenneturvallisuustyö että liikennejärjestelmätyö tähtäävät liikennejärjestelmän kehittämiseen niin, että liikennejärjestelmä vastaa mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeisiin. Sen vuoksi oli luontevaa kysyä haastateltavilta, olisiko seudulliset liikennejärjestelmätyöryhmät ja kuntien liikenneturvallisuusryhmät syytä yhdistää jollain sopivalla tavalla. Tästäkin asiasta vallitsi laaja yksimielisyys: ryhmien työn luonnetta ja siihen liittyen myös ryhmien kokoonpanoa pidetään niin erilaisina, että yhdistämiseen ei ole perusteita.

Kunnissa tapahtuva liikenneturvallisuustyö on etenkin pienten kuntien osalta pienen mittakaavan toimenpiteiden edistämistä. Sen nähdään olevan lähellä kunta-laisten arkea. Monet toimenpiteet ovat sen luonteisia, että ne eivät liity suoraan liikennejärjestelmän kehittämiseen, vaan ovat esimerkiksi erilaisia kampanjoita liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toisaalta osin on kysymys vaikuttamisesta suoraan liikennejärjestelmään – vaikka usein sen yksityiskohtiin – joten liikennejärjestelmätyön ja liikenneturvallisuustyön kytkentöjen vahvistamiseen on hyviä perusteita.

Nykyistä tiedonvaihdon tasoa ei pidetä ainakaan kaikilta osin riittävänä. Tässä suhteessa on selviä kehittämistarpeita.

5.9 Liikennejärjestelmätyön kehittämistarpeet

Onko siis kaikki hyvin? On kokonaisuutena, mutta on myös kehittämistarpeita. Haastatteluissa tuli esiin erilaisia kriittisiä kommentteja, esimerkiksi että

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

- *"asiakaspinnan todelliset tarpeet eivät ole esillä toimintamallissa; tosiuskovaisten keskinäistä puuhastelua",*
- *"puhutaan mielellään kaikesta muusta kuin rahasta",*
- *"Elyn paikallistuntemus on puutteellista",*
- *"Liikennejärjestelmätyö on tiepainotteista, vaikka pitäisi puhua liikennejärjestelmästä" tai että*
- *"puhutaan liikaa yleisellä tasolla liikennejärjestelmän kehittämisestä, liian vähän Itä-Suomen asioista".*

Edellä on tuotu esille erilaisia kehittämistarpeita. Joidenkin osalta voidaan määrittellä selkeitä kehittämisehdotuksia, joidenkin osalta on käytävä keskustelua, mikä olisi tarkoituksenmukaisin etenemistapa.

1. Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmäryhmän roolit

Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmäryhmän roolit ovat selkeytymättömiä ja osin päällekkäisiä. Yksi mahdollisuus on, että liikennejärjestelmäryhmä toimisi eräänlaisena neuvottelukuntana nykyistä laajempipohjaisempana ja kokoontuisi nykyistä harvemmin. Laajennettu liikennejärjestelmäryhmä muodostaisi kokoavan näkemyksen seudullisesta liikennejärjestelmätyöstä ja voisi myös evästää seudullista työtä.

Liikennestrategiaryhmä voisi toimia liikennejärjestelmäryhmää suppeampana liikennejärjestelmätyön käytännön johtoryhmänä. Siinä roolissa se olisi myös koordinaattorin ohjausryhmä. Tämä edellyttäisi, että strategiaryhmää laajennettaisiin seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien puheenjohtajilla. Tämä toimintamalli saattaisi myös tukea keskeisten organisaatioiden vuorovaikutusta eri aluetasojen välillä.

Jos liikennestrategiaryhmä halutaan säilyttää nykyisenkaltaisena suhteellisen suppeana liikennestrategian edistämiseen keskittyvänä organisaationa, koordinaattorin johtoryhmän roolin on pysyttävä liikennejärjestelmäryhmällä. Tämä puolestaan edellyttää, että liikennejärjestelmäryhmän roolia kehitetään selkeästi sen tehtävämäärittelyn mukaiseksi: "Itä-Suomen liikennejärjestelmäryhmä toimii seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien koordinointi- ja yhteistyöelimenä ja vastaa liikennejärjestelmäkoordinaattorihankkeen ohjauksesta." Tässä roolissa liikennejärjestelmäryhmän tuskin tarvitsisi kokoontua enempää kuin pari kertaa vuodessa.

Joka tapauksessa olisi nykyisessä organisaatorakenteessa tärkeää, että Itä-Suomen liikennejärjestelmäryhmä laatisi itselleen vuosisuunnitelman tai vastaavan asiakirjan, jossa se linjaisi oman ja ohjaamansa koordinaattorin toiminnan periaatteet.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Jos liikennejärjestelmätystä halutaan tehdä näkyvämmäksi Itä-Suomen tasolla, liikennestrategiaryhmän kannattaisi ottaa harkintaan esimerkiksi vuosittaisen viestintäsuunnitelman laatiminen. Viestinnän keskeisenä kohderyhmänä olisivat poliittiset päättäjät, joille liikennejärjestelmätystön sisältö ja merkitys ei ehkä aina ole kovin selvä. Viestinnän tarkoituksenmukaisen sisällön voi nähdä hyvinkin erilaisena eri aluetasoilla Itä-Suomessa, maakunnissa ja seuduilla aivan vastaavasti kuin liikennejärjestelmätystön painopisteet ja sisällönkin.

Kyse on kuitenkin ennen kaikkea siitä, halutaanko liikennejärjestelmätystön profiilia nostaa kaikilla aluetasoilla ennen Itä-Suomen liikennestrategian seuraavaa päivitystä tai tulevien maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista.

2. Pienten kuntien osallistuminen liikennejärjestelmätystöhön

”Osa asioista on hyvinkin tärkeitä ja osalla asioista ei ole juurikaan merkitystä.”

Kaikkien pienten kuntien osallistumisaktiivisuus seudulliseen liikennejärjestelmätystöhön ei ole sillä tasolla kuin sen toivottaisiin olevan. Syyksi tähän voi esittää resurssipulan, joka on varmasti todellista kaikissa pienissä kunnissa. Kuitenkin se, että useat pienet kunnat osallistuvat aktiivisesti liikennejärjestelmätystöhön, viittaa siihen, että seudullista liikennejärjestelmätystä ei pidetä kaikissa kunnissa tärkeänä. Tämän taustalla voi puolestaan olla se, että varsinkin Kuopion ja Joensuun seuduilla liikennejärjestelmätystössä käsiteltävät asiat painottuvat luonnollisesti näille kaupunkiseuduille. Toisaalta niin aiesopimusten ja vuosisuunnitelmien kuin työryhmän kokousten asialistojen sisältökin on kiinni myös kuntien aktiivisuudesta.

Yhtenä syynä vähäiselle kiinnostukselle voi olla se, että pienten kuntien kannalta kaikkein merkittävimmät asiat – turvallisuus ja henkilöliikenne – kulkevat kunnan liikenneturvallisuusryhmän ja alueellisen henkilöliikenneryhmän kautta. Tähän voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmätystön ja liikenneturvallisuustyön kytkennän vahvistamisella (ks. kohta 3).

3. Liikennejärjestelmätystön ja liikenneturvallisuustyön lähentäminen

Kytkeä kuntien liikenneturvallisuusryhmien ja seudullisen liikennejärjestelmätystöryhmän välillä on perusteltua tiivistää. Yksi mahdollisuus on, että seudullinen liikennejärjestelmätystöryhmä pitää kerran vuodessa seminaarityyppisen kokouksen, johon myös kuntien liikenneturvallisuusryhmät osallistuvat. Tämä tukisi tiedonvaihtoa kumpaankin suuntaan ryhmien välillä.

Seminaarin kytkeminen vuosisuunnitelman valmisteluvaiheeseen vahvistaisi edelleen vuorovaikutusta liikennejärjestelmätystön ja liikenneturvallisuustyön välillä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liikennejärjestelmätöön koordinaattorin toimeksiannossakin mainittuun kytkeään liikenneturvallisuuksiin toimijoiden kanssa on myös syytä kiinnittää huomiota.

4. Tietopohjan vahvistaminen

Liikennejärjestelmän kehittämisen tietopohjan vahvistaminen edellyttää toisaalta tietopohjaan liittyvien toiveiden systemaattista kartoitusta ja toisaalta koordinaattorin työn ohjaamista toivottuun suuntaan. On selvää, että erityisesti liikennejärjestelmän nykytilaan ja muutostrendeihin sekä liikennejärjestelmän ja yhdyslun-tarakenteen/aluerakenteen suhteisiin liittyvät tietotarpeet ovat erilaisia seudullisessa liikennejärjestelmätöössä, maakunnallisessa suunnittelussa ja Itä-Suomen liikennestrategian tasolla. Toisaalta voi perustellusti ajatella, että eri aluetasoilla tarvittavan tietopohjan vahvistaminen myös lisäisi motivaatiota osallistua liikennejärjestelmätööhön.

Tietopohjan vahvistamisen periaatteet voisi kirjata Itä-Suomen liikennejärjestelmäryhmän vuosisuunnitelmaan (ks. kohta 1).

5. Koordinaattorin ohjaus

Koordinaattorin ohjaus kuuluu nykyisissä rakenteissa Itä-Suomen liikennejärjestelmätöoryhmälle, joka ei kuitenkaan ole tätä roolia ottanut. Olisi perusteltua, että myös liikennejärjestelmätöoryhmällä olisi vuosisuunnitelma, jossa se ottaisi kantaa koordinaattorin tehtävien painopisteisiin, ja jossa se myös määrittäisi koordinaattorin ja seudullisten liikennejärjestelmätöoryhmien toiminnan seurannan periaatteet.

Seudullisten liikennejärjestelmätöoryhmien toiminnan ja kokousten valmistelussa on puheenjohtajan, koordinaattorin ja ELY-keskuksen yhteistyön toimivuus avainasemassa. Vaikka tässä suhteessa ei ole todettukaan ongelmia, myös tätä vuorovaikutusta ylätasoin vuosisuunnitelma tukisi.

6. Muut koordinaattoriin liittyvät kehittämiset

Koordinaattorin työn arviointi sekä koordinaattorin toiminnan kehittäminen valmistelijan ja kokoussihteerin roolista fasilitaattorin suuntaan edellyttää laajempaa keskustelua ja sen perusteella tehtäviä linjauksia. Fasilitaattorina koordinaattori voisi tuoda vahvemmin esille erilaisia kehittämisajatuksia ja kannustaa erilaisten mahdollisuuksien pohdintaan. Tästä huolimatta koordinaattorilla säilyisi nykyinen valmistelijan rooli.

Voi olettaa, että koordinaattorin toiminnan luonteen kehittämisen suhteen on erilaisia toiveita eri ryhmissä. Tässäkin Itä-Suomen liikennejärjestelmäryhmän rooli koordinaattorin johtoryhmänä on tärkeä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

7. Muut kehittämisasiat

Jatkossa uuden maakuntahallinnon myötä nousee nykyistä vahvemmin esiin kysymys liikennejärjestelmätöön suhteesta maankäytön suunnitteluun ja yleisesti maakuntatason suunnitteluun. Nykytilanteessa maakunnallista liikennejärjestelmätöä ei varsinaisesti tehdä, vaikka liikennejärjestelmään liittyvät asiat nousevat luonnollisesti esiin maankäytön suunnittelun ja myös muun maakunnallisen suunnittelun yhteydessä. Uudessa maakuntahallinnossa maakunnat vastaavat maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelusta, joten kysymys maakunnallisesta liikennejärjestelmätöystä nousee myös väistämättä esiin. Tätä arviointia tehtäessä ei ole ollut täsmällistä tietoa maakunnallisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille mahdollisesti asetettavista vaatimuksista.

Arvioinnissa tuli kuitenkin esiin tarve tietopohjan vahvistamisesta myös maakunnallisen suunnittelun tukemiseksi. Tulevien hallinnollisten ratkaisujen yksityiskohdista riippumatta olisi tarpeen pohtia, miten päästäisiin tarkoituksenmukaisimmalla tavalla kattavaan tiedonkeruuseen välttämällä samalla päällekkäistä tiedonkeruuta.

26.1.2018

Liikenneturvallisustyö

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

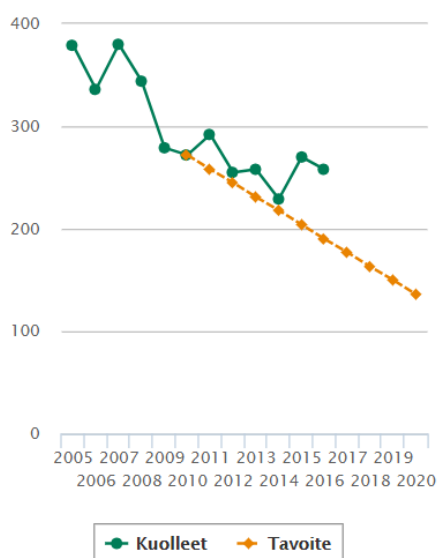
6. Liikenneturvallisuustyö

6.1 Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ja tavoitteet

Turvallisuusvision mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Valtakunnalliseksi turvallisuustavoitteeksi on asetettu liikennekuolemien puolittaminen ja loukkaantumisten määrän vähentäminen neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä (kuva 4).

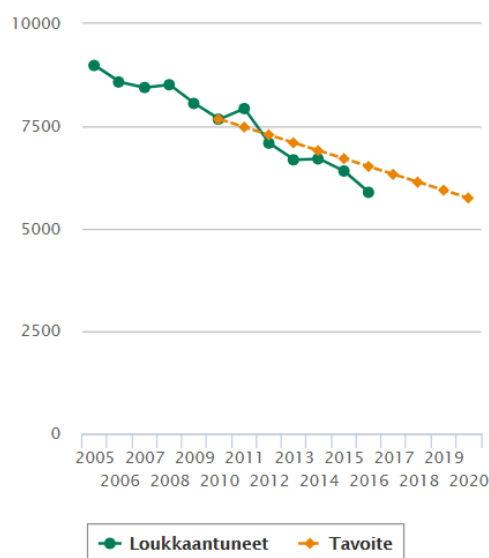
Tieliikenteessä kuolleet ja tavoite

Tieliikenteessä kuolleet vuosina 2005 - 2016 ja tavoite vuoteen 2020. Lähde Tilastokeskus.



Tieliikenteessä loukkaantuneet ja tavoite

Vuosina 2005 - 2016 poliisin tietoon tulleet tieliikenteessä loukkaantuneet ja tavoite vuoteen 2020



Kuva 4. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet suhteessa turvallisuustavoitteeseen (Lähde: www.liikenne fakta.fi).

Itä-Suomen liikennestrategiassa (2012) liikenneturvallisuutta koskevaksi tavoitteeksi on kirjattu liikenneturvallisuuden paraneminen Itä-Suomessa valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti. Lisäksi strategiassa on määritetty toimintalinjaukset tavoitteeseen pääsemiseksi:

- Tiestön kunnossapidon ajoitusta ja kohdentamista parannetaan tienkäyttäjien tarpeet huomioon ottaen.
- Liikenneympäristön kehittämistoimenpiteet kohdistetaan taajamiin, vilkasliikenteisille päätteille, koululaisten kulkuyhteyksille sekä rautateiden taseisteyksiin.
- Nopeusrajoituksia alennetaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisilla alueilla.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

- Liikenneturvallisuusyhteistyöllä tehostetaan liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta ja sitovuutta.

ELY-keskukset edistävät liikenneturvallisuutta tienpidon toimilla ja tekemällä yhteistyötä mm. Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen ja kuntien kanssa. Tienpidon toimien (parannustoimenpiteet, kunnossa- ja ylläpito) lisäksi liikenneturvallisuustyön näkyviä elementtejä ovat mm. liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinta, liikenneturvallisuustoimijat ja sekä eri tahojen välinen yhteistyö.

6.2 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Pohjois-Savon ELY-keskus on perustanut Liikenneturvan, poliisin, palo- ja pelastuslaitoksen sekä maakuntakeskusten ja Pieksämäen kaupungin kanssa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmän, jossa on edustettuina liikenneympäristöstä, liikennevalvonnasta sekä liikennekasvatuksesta, -valistuksesta ja -tiedotuksesta vastaavia toimijoita. Ryhmä koordinoi liikenneturvallisuustyötä Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakuntien alueilla.

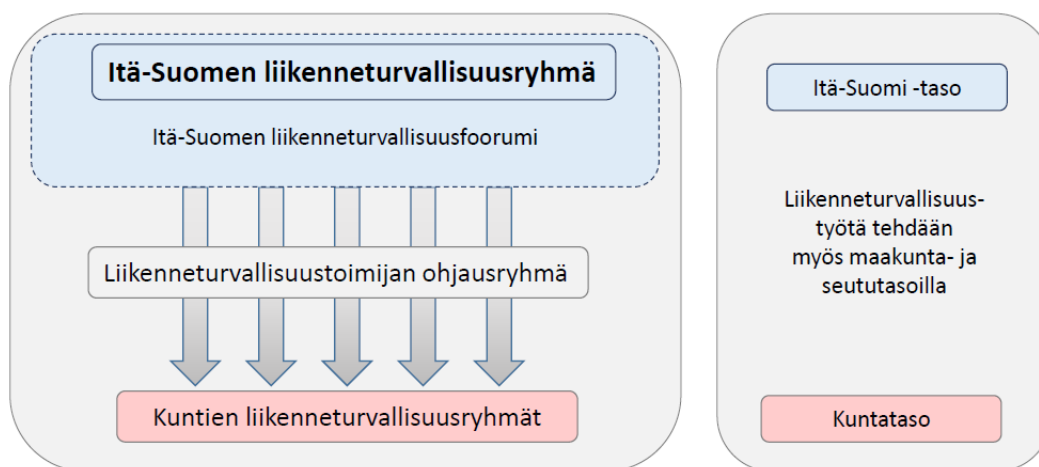
Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueen kaikissa 45 kunnassa toimii kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmissä on edustajat kunnan kaikista hallintokunnista ja tärkeimmistä sidosryhmistä, kuten mm. ELY-keskuksesta, Liikenneturvasta, poliisista ja pelastustoimesta. Kunnan työryhmän toimintaa ohjaa puheenjohtaja, joka nimetään ryhmän muodostamisen yhteydessä. Liikenneturvallisuusryhmän tehtäviin kuuluvat mm.:

- Liikenneturvallisuus- ja kasvatustyön suunnittelu ja vastuun jakaminen hallintokunnille
- Liikennekasvatustyön toimenpiteiden toteutumisen seuranta
- Toimintasuunnitelmien ylläpito ja päivitys tarpeen mukaan
- Liikenneturvallisuustilanteen seuranta (mm. liikenneonnettomuudet ja liikenneilmapiiri)
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden käsittely (mm. aloitteet)
- Liikenneturvallisuusasioista tiedottaminen
- Tavoitteiden tarkistaminen 2-3 vuoden välein
- Mahdollisen liikenneturvallisuusteeman valinta

Kehitys kuntien liikenneturvallisuustyön osalta on Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella ollut hyvä. Vuonna 2006 selvitettiin kuntien liikenneturvallisuustyön tilaa. Tuolloin kyselyyn vastasi 41 kuntaa. Vastanneista 23 kunnalla ei silloin ollut liikenneturvallisuusryhmää. Nyt ryhmä löytyy kaikista kunnista.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kuva 5. Liikenneturvallisuustoimijatyön organisointi.

Liikenneturvallisuusyhteistyötä ja -keskustelua tukemaan on luotu Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi, jonka Itä-Suomen liikenneturvallisuusryhmä kutsuu koolle vuosittain. Foorumissa käsitellään ajankohtaisia liikenneturvallisuustee- moja, keskustellaan liikenneturvallisuustyön painopisteistä ja yhteistyöstä sekä kuullaan asiantuntijoita. Foorumiin kutsutaan laajasti keskeisiä liikenneturvalli- suustyötä tekeviä tahoja Itä-Suomesta.

6.3 Liikenneturvallisuustoimijatyön periaatteet Itä-Suomessa

6.3.1 Liikenneturvallisuustoimijatyön toimintatavat

Monilla seuduilla ja jopa yksittäisissä kunnissa on viime vuosina yleistynyt lii- kenneturvallisuustyön tukena liikenneturvallisuustoimija tai -koordinaattori. Useimmiten toimijan työtä rahoittavat kunta/kunnat ja ELY-keskus yhdessä. Li- kenneturvallisuustoimijamallin keskeisin tavoite on kuntien liikenneturvallisuus- työn tukeminen ja kehittäminen: liikenneturvallisuustyön käynnistäminen kun- nissa on tärkeä ensiaskel, mutta työn pitää olla jatkuvaa ja aktiivista.

Liikenneturvallisuustoimijan tehtävät määritellään tapauskohtaisesti, mutta usein toimijan työn painopiste on liikennekasvatuksessa ja viestinnässä. Toiminnan konkreettisia tehtäviä ovat mm. koulutusten järjestäminen eri henkilöstö- ja liik- kujaryhmille, tapahtumien järjestäminen, tiedottaminen, aineistojen valmistelu eri tarpeisiin, tiedonvälitys hyvistä käytännöistä, hallintokuntien yhteistyön lisää- minen ja paikallisten sidosryhmien aktivointi. Myös liikenneturvallisuustilanteen analyysit ja liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutumisen seuranta kuuluvat toimijalle. Liikenneturvallisuustoimija voi tarvittaessa toimia myös asiantuntijana liikenneympäristön liikenneturvallisuusparannuksia koskevassa suunnittelussa, aloitteiden käsittelyssä ja kaavoitusasioissa. (Heltimo & Korhonen, 2016⁴)

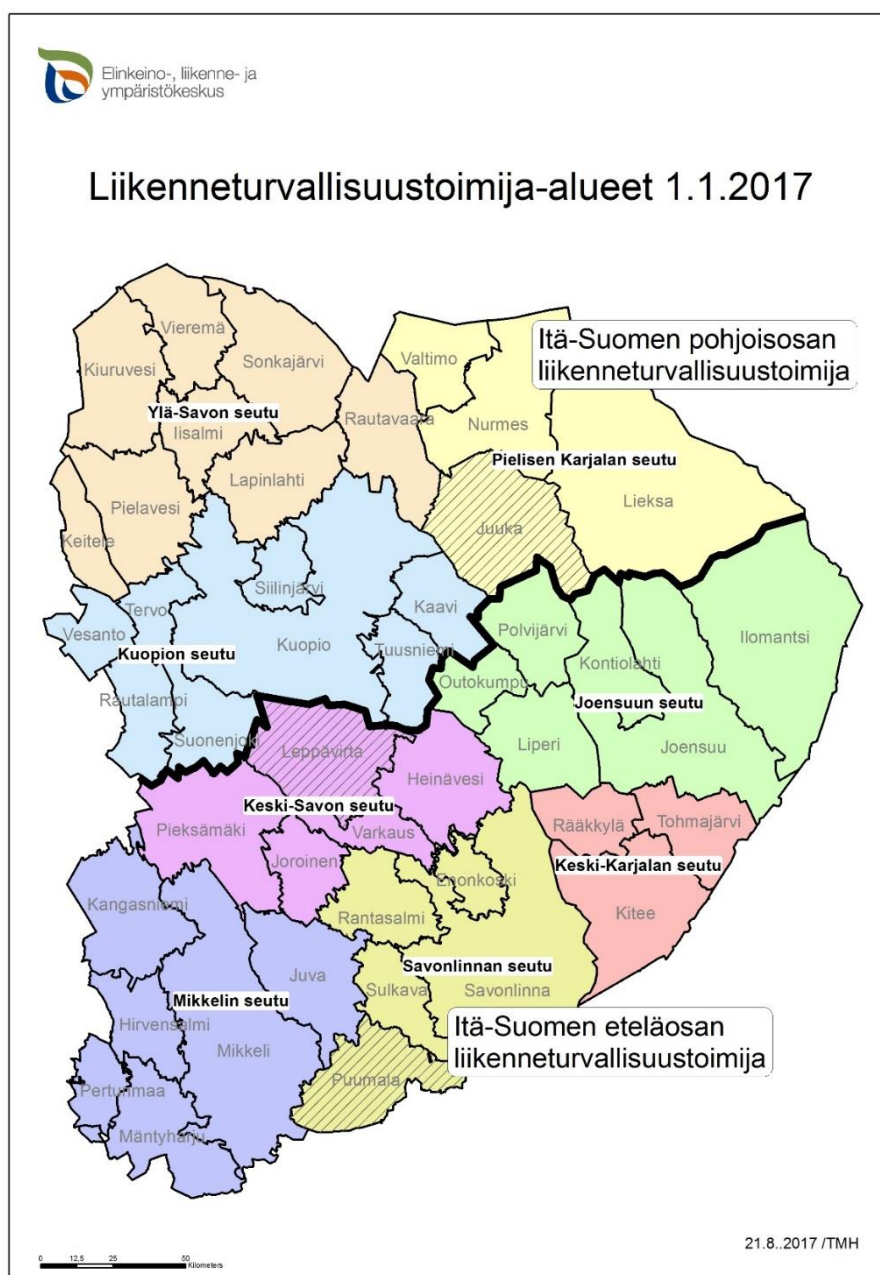
⁴ Heltimo, J. & Korhonen, A., 2016. *Käsikirja kunnan liikenneturvallisuustyöhön*. Kuntaliitto.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Itä-Suomen liikenneturvallisuuustoimijatyö on alkanut 1.1.2005. Alkuvaiheessa toimijatyöstä vastasivat konsultteina Sito-Yhtiöt ja silloinen Tieliikelaitos (nyk. Destia). Toimijatyö on kilpailutettu neljä kertaa. Nykyinen toimikausi kestää vuoden 2017 loppuun, minkä jälkeen käytettävissä ovat optiovuodet 2018 ja 2019.

Tällä hetkellä Pohjois-Savon ELY-keskuksen alue on jaettu kahteen alueeseen (kuva 6). Eteläosan toiminta-alueella on yhteensä 25 kuntaa ja pohjoisosan alueella 20 kuntaa.



Kuva 6. Itä-Suomen liikenneturvallisuuustoimijatyön aluejako.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Itä-Suomen pohjoisosassa toimijatyöstä vastaa Ramboll, Itä-Suomen eteläosa on jaettu Siton (Keski-Savon, Joensuun ja Keski-Karjalan seudut) ja Siton alikon-sulttina toimivan Strafican (Mikkelin ja Savonlinnan seudut) kesken. Toimijatyö on koottu ”Itätoimija”-nimen alle, jolla löytyy myös internet sivut (www.itatoimija.fi). Lisäksi toimijatyöhön osallistuu Destia, joka vastaa onnettomuusaineis-tojen (iLiitu-karttapalvelu) ylläpidosta.

Toimijatyön linjaukset määrittelee Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuustyöryhmä, ja hankkeen käytännön työtä ohjaa liikenneturvallisuuksuustoimijan ohjausryhmä. Toi-mijalle laaditaan vuosittainen toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma koos-tuu vuosittain toistuvista vakiotehtävistä/tapahtumista sekä tarpeen mukaan räätälöitävästä osasta. Toimintasuunnitelmassa ei siis ohjelmoida kaikkea konsultin työpanosta, millä mahdollistetaan nopea reagointi ja palvelun sisällön uudelleen ohjelmointi tarvittaessa. Vuosittaiset teemat ovat pääsääntöisesti samat kuin Lii-kenneturvan vuosittaiset teemat. Yhtenäinen teemoitus mahdollistaa hyvän syner-gian liikenneturvallisuuksuustoimijan ja Liikenneturvan välillä: toimijatyössä voidaan hyödyntää Liikenneturvan kampanjointia.

6.3.2 Toimijatyön tarkoitus

Liikenneturvallisuuksuustoimijatyön taustalla on helmikuussa 2012 julkaistu *Tavoit-teet todeksi – Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014* sekä *Itä-Suo-men liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012 -2014* (Pohjois-Savon ELY-keskus 2012). Liikenneturvallisuuksuunnitelman mukaan

liikenneturvallisuuksuustyötä tukee Ely-keskuksen Itä-Suomen liikennetur-vallisuuksuustoimija -hanke, jossa myös kunnat ovat mukana. Liikennetur-vallisuuksuustoimijan päätehtävä on kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tuke-minen.

Itätoimijan työssä ajatuksena on, että liikenneturvallisuuksuustyössä perusyksikkönä toimii kunta. Tavoitteena on saada liikenneturvallisuus osaksi eri hallintokuntien normaalia työtä ja tehdä toimenpiteitä tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien hen-kilöstön ja sidosryhmien kanssa. Hankkeen tarkoituksena on myös parantaa seu-dullista ja maakunnallista yhteistyötä liikenneturvallisuuksuuden edistämiseksi. Yh-tenä painopisteenä on ollut kuntien henkilöstön liikenneturvallisuuksuosaamisen pa-rantaminen ja liikenneturvallisuuksuunnitelmien ajantasaisuus.

6.3.3 Toimijan tehtävät

Itätoimijan päätehtävä on kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tukeminen. Tehtävän-määrittelyn mukaan:

... hankkeen keskeisimpänä tavoitteena on jatkaa ja kehittää edel-leen monipuolista ja kuntia aktivoivaa liikenneturvallisuuksuustyötä ja toimivaa yhteistyötä eri viranomaistahojen kanssa Itä-Suomessa.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Tärkeää on saada liikenneturvallisuus osaksi eri hallintokuntien normaalia työtä ja tehdä toimenpiteitä tiiviissä vuorovaikutuksessa kuntien henkilöstön ja sidosryhmien kanssa. Tavoitteena onkin kuntien omatoimisuus liikenneturvallisuustyössä.

Pohjois-Savon ELYn alueella toimijan tehtävät on määritelty kuntakohtaisesti. Käytännön tasolla toimijan vastuulla ovat mm. seuraavat tehtävät:

- Kuntatyön tukeminen (kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokousten valmistelu ja kokouksiin osallistuminen)
- Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteiden seuranta ja päivittäminen
- Liikenneturvallisuustempausten/-tapahtumien koordinointi ja järjestäminen
- Onnettomuuksien analysointi ja raportointi kunnittain
- Kansallisen ja kansainvälisen liikenneturvallisuustyön kehittämisen seuraaminen ja tulosten tuominen toimijan työhön
- Liikenneturvallisuustyön jatkuva ideointi ja kehittäminen sekä uusien toimintamallien luominen

Toimijatyöhön on viimeisimpänä ulottuvuutena tullut sosiaalinen media. Itätoimijalla on mm. Facebook ja Twitter-tilit.

6.3.4 Toimijatyöhön varatut resurssit

Itätoimijatyöhön käytetään vuosittain noin 80 000 euroa, josta eteläosaan kohdentuu 45 000 € ja pohjoisosaan 35 000 €. Pohjois-Savon ELY-keskuksen rahoitusosuus on noin 37 000 €. ELY-keskuksen rahoitusosuus on pienentynyt aiempiin vuosiin verrattuna, jolloin rahoitusosuus oli 50 %.

6.4 Liikenneturvallisuustoimija muissa ELY-keskuksissa

Liikenneturvallisuustyön organisoinnin osalta selvitettiin lyhyesti liikenneturvallisuustoimijan käyttöä muissa ELY-keskuksissa. Valtakunnan tasolla toimijatyötä ei ole määritelty yhtenäisesti vaan jokaisen ELY-keskuksen tarjouspyynnöissä/tehtäväkuvauksissa määritellään mitä ko. alueella työhön sisältyy. Eri ELY-keskuksilla toiminta on organisoitu eri tavalla ja painotukset saattavat vaihdella alueittain.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella toimijatyötä tehdään sekä seudullisella tasolla että muutamissa kunnissa. Kanta-Hämeessä on maakunnallinen malli: ELY-keskus maksaa maakunnallisen työn osuuden ja kunnat maksavat kuntakokoukset. Työn painotus on kokouksissa ja sidosryhmäyhteistyössä, tapahtumiin panostetaan vähemmän.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on viime vuosina panostanut toimijatyöhön voimakkaasti. POP-ELYn toimijatyö poikkeaa muiden ELYjen vastaavista selvästi suuremman resursointinsa kautta. POS-ELYyn verrattuna toimijatyöhön käytettävät resurssit ovat noin nelinkertaiset. Euromääräisesti suurempi panostus toimijatyöhön selittyy liikenneturvallisuustyön erilaisella painotuksella: POP-ELYn alueella perinteisiä liikenneturvallisuussuunnitelmia ei enää juurikaan tehdä vaan toimijat pitävät infrahankelista ajan tasalla ja muutoin resurssit suunnataan kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen. Kulubudjetti on suuri, mikä mahdollistaa tapahtumien ja tempausten järjestämisen helpommin. Lisäksi toimijatyön kehittämiseen panostetaan paljon ja toimijakonsulteilla on tilaajan kanssa yhteisiä kehittämispäiviä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimijan tehtäviin kuuluu ohjausryhmän töiden koordinointi (kokoukset kaksi kertaa vuodessa). Lisäksi toimija kokoaa keran vuodessa liikenneonnettomuusanalyysin sekä seuraa suunnitelmassa sovittujen mittareiden kehittymistä. Ohjausryhmässä on edustajia VAR-ELY-keskuksesta, Liikenneturvasta, Liikennevirastosta (Turun tieliikennekeskuksesta), Varsinais-Suomen liitosta, Satakunnan liitosta, poliisin, pelastuskeskuksen ja psykologian edustaja.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa on myös käytössä liikenneturvallisuustoimija-konsepti. Toimija on mukana kaikilla liikenneturvallisuustyön tasoilla Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusryhmästä kunnallisiin liitu-ryhmiin. Toimija ylläpitää mm. liikenneturvallisuustoimijan Facebook-sivuja.

Keski-Suomen ELY-keskuksessa toimijatyö on käynnistynyt 2014. Toimija osallistuu kuntien liikenneturvallisuusryhmien toimintaan ja edistää eri kohderyhmille suunnattuja toimenpiteitä. Toimija seuraa lisäksi maakuntatason liikenneturvallisuustyötä sekä hakee uusia toimintamalleja, näkökulmia ja kumppaneita liikenneturvallisuustyöhön. Toimijahankkeella on käytössä Internet- ja Facebook-sivut. Toimijahankkeen vuotuiset kustannukset ovat 50 000 € jakautuen puoliksi ELY-keskuksen ja kuntien kesken.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa on kuntaryhmittäin tehtävien liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä kilpailutettu optiona liikenneturvallisuus –koordinaattorit Ylä-Pirkanmaan ja Luoteis-Pirkanmaan alueille. Eteläisen Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut keväällä 2017, eivätkä kunnat vielä ole kaikilta osin ilmoittaneet, ottavatko koordinaattori-option käyttöön. Toukuussa 2017 on käynnistynyt Lounais-Pirkanmaan liitu-suunnitelma, jossa myös on optiona mukana liitu-koordinaattorin toiminta.

Lapin ELY-keskuksen alueella toimijatyö on jaettu vuonna 2016 länsiosaan ja itäosaan. Aluejaon ja kahden konsultin lisäksi toimijatyötä on uudistettu sisällöllisesti seuraavasti:

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

- Liikenneympäristön toimenpidelistojen ylläpito
- Tapahtumiin ja tapahtumajärjestelyihin käytettävän budjetin kaksinkertaistuminen
- Tiedottamisen uudet kanavat sekä tiedotuksen kehittäminen
- Seudullisen yhteistyön kehittäminen

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella ensimmäinen toimijakausi on ollut kilpailutuksessa syksyllä 2017. Kilpailutuksen tuloksena toimijahanke on toistaiseksi jäädytetty ja toimijatyö alkaa aikaisintaan 2018.

7. Liikenneturvallisuuustyön arviointi

7.1 Arviointimenetelmät

Arvioinnissa keskityttiin liikenneturvallisuuustoimijatyön arviointiin, mutta kuntakyselyssä saatiin vastauksia myös laajemmin liikenneturvallisuuustyöstä kunnissa. Arviointimenetelminä käytettiin haastatteluja sekä liikenneturvallisuuustyön kartoituskyselyä, jonka keskeiset tulokset ovat liitteessä 3 ja kyselylomake liitteessä 4. Haastateltuja tahoja olivat toimijatyöhön osallistuvat konsultit, ELY-keskuksen edustajat, poliisin ja pelastuslaitoksen edustajat, sekä Itä-Suomen liikenneturvallisuuusryhmän jäsenet. Lista haastatelluista on liitteessä 2.

Liikenneturvallisuuustoimijatyötä on selvitetty aiemmin toimijatyön alkuvaiheessa: ensimmäinen väliarviointi hankkeen vaikuttavuudesta kuntien liikenneturvallisuuustyöhön valmistui 2006 (Soininen, 2006). Lisäksi liikenneturvallisuuustoimijan toimintaa on selvitetty vuonna 2014 Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan kuntapäättäjäille kohdistetulla liikenneturvallisuuuskyselyllä. Kuntakyselyn tuloksia on soveltuvien osin verrattu aikaisempiin kyselyihin.

7.2 Itätoimijan kuntakysely 2017

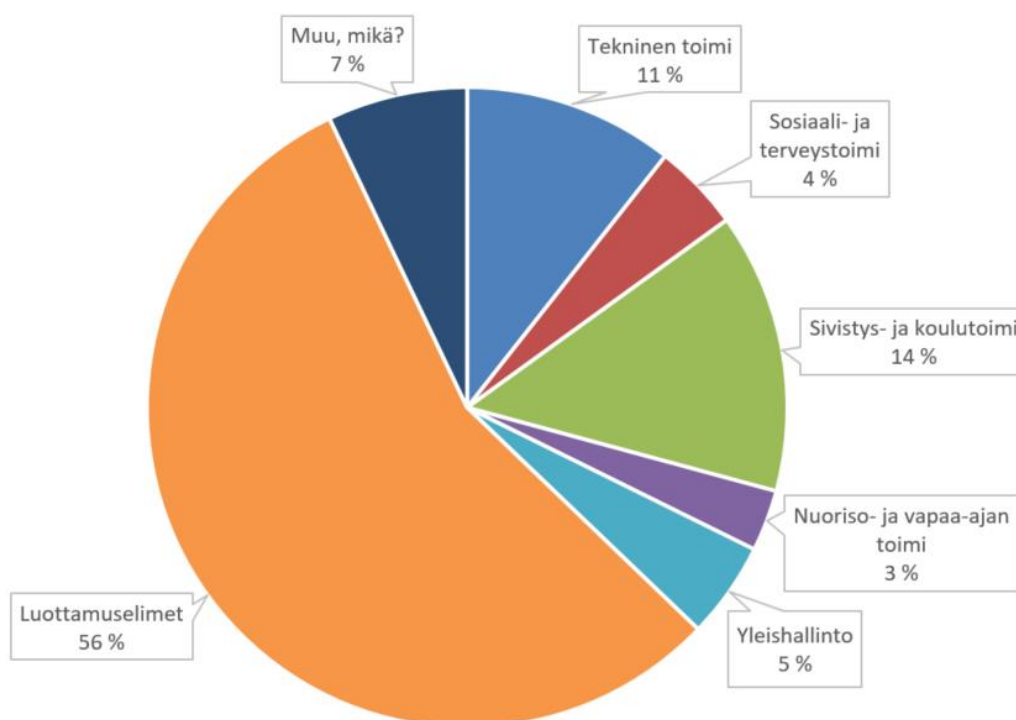
Syksyllä 2017 selvitettiin Pohjois-Savon ELY-keskuksen kunnilta kyselyllä liikenneturvallisuuustoimijatyön tunnettuutta ja vaikuttavuutta. Kysely oli auki kolme viikkoa (4.-25.9.2017), vastauksia saatiin 42 kunnasta yhteensä 213 kappaletta.

Kyselyn peitto oli huomattavasti parempi kuin vuoden 2006 kyselyssä, jolloin vastauksia saatiin 30 kunnasta (62 kuntaa) 42 kappaletta. Vuoden 2014 kuntapäättäjäkyselyyn vastasi 100 kuntapäättäjä 35 kunnasta.

Kysely tavoitti suhteellisen hyvin eri hallintokunnat, sivistys- ja koulutoimi oli suurin yksittäinen hallintokunta ja tekninen toimi toiseksi suurin. Yli puolet kyselyyn vastanneista oli luottamuselinten edustajia. Tästä johtuen kyselyn tulokset on käsitelty erikseen luottamuselinten ja viranhaltijoiden osalta. Kyselyyn vastanneiden sijoittuminen kuntasektorille on esitetty kuvassa 7.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



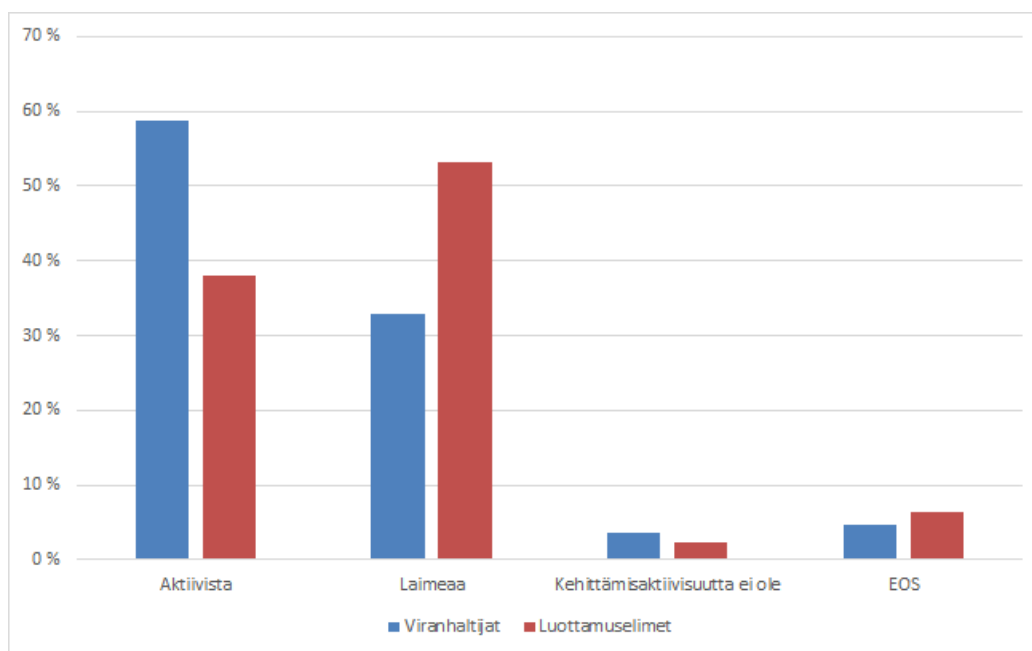
Kuva 7. Kuntakyselyyn vastanneiden sijoittuminen hallintokuntiin ja luottamuselimiin (n=212).

Vuoden 2006 kyselyssä painottui tekninen toimi, yli 70 % vastaajista (n=42) edusti teknistä tointa. Luottamuselinten edustusta ei tässä kyselyssä ollut. Kuntapäättäjäkyselyssä (2014) vastaajista kaksi kolmasosaa oli kuntien luottamushenkilöitä ja kolmasosa viranhaltijoita.

Viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden näkemykset poikkesivat selvästi liikenneturvallisuusasioiden kehittämisaktiivisuuden osalta (kuva 8). Viranhaltijoista (n=85) 59 % piti toimintaa aktiivisena, luottamuselinten edustajista (n=124) 38 % oli tätä mieltä. Vastaavasti laimeana kehittämisaktiivisuutta piti 53 % luottamuselinten edustajista, kun vastaava luku virkamiesten osalta oli 33 %.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



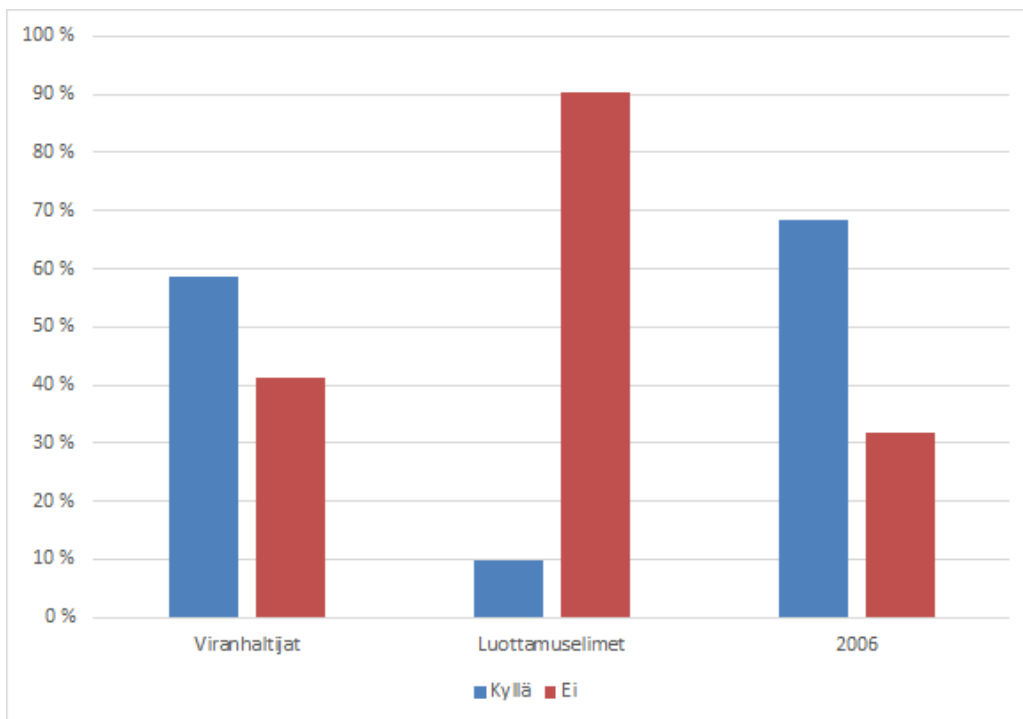
Kuva 8. Liikenneturvallisuusasioiden kehittämisaktiivisuus kunnassa.

Vastaajien tietoisuudessa liikenneturvallisuustoimijahankkeesta havaitaan luottamuselinten edustajien ja virkamiesten välillä suuri ero (kuva 9). Luottamuselinten edustajista (n=124) 90 % ei ollut aiemmin kuullut hankkeesta. Suuri määrä voi selittyä osin sillä, että kyselyyn on vastannut suuri määrä syksyllä 2017 valtuustokautensa aloittaneita uusia jäseniä. Viranhaltijoista (n=84) 59 % oli aiemmin kuullut hankkeesta.

Kun verrataan vuosien 2017 ja 2006 tuloksia keskenään viranhaltijoiden osalta, havaitaan, että tietoisuus hankkeesta on hieman laskenut. Vuoden 2006 kyselyssä kaksi kolmasosaa oli tietoinen hankkeesta, vuoden 2017 hankkeesta tietoisien osuus oli vajaa 60 %. Syynä tähän voi olla otoskoko, joka vuoden 2006 kyselyssä oli noin puolet vuoden 2017 kyselyn ”viranhaltijamäärästä”. Toinen selittävä tekijä voi olla se, että Itätoimijahanke oli vuonna 2006 ”uusi juttu” ja kyselyyn vastanneiden joukossa oli paljon teknisten toimialojen edustajia, joiden tietoisuus hankkeesta on todennäköisesti ollut parempi kuin muiden hallintokuntien keskuudessa. Vuoden 2017 kyselyssä muiden kuin teknisen toimialan edustus korostui.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

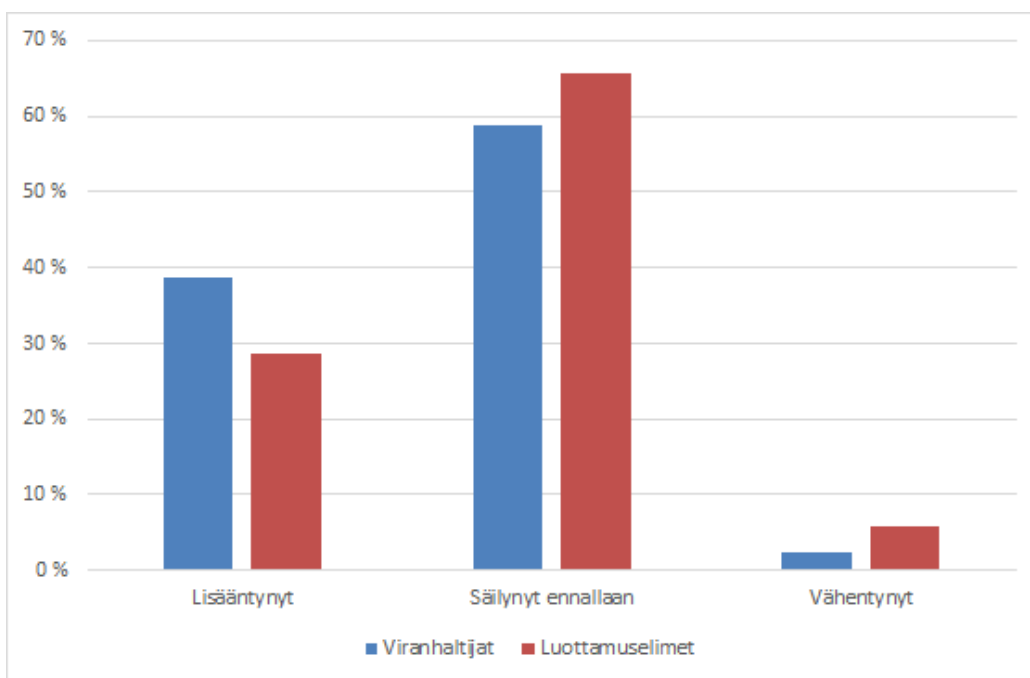


Kuva 9. Vastaajien tietoisuus Itätoimijahankkeesta, oikealla vertailutietona vuoden 2006 tulokset (n=41). ”Oletteko ennen tätä kyselyä kuullut Itä-Suomen Liikenneturvallisuustoimija -hankkeesta?”

Kunnan liikenneturvallisuustyön määrää ja Itätoimijan vaikutuksia kysyttiin usealla kysymyksellä. Arviossa kunnan liikenneturvallisuustyön suunnasta, havaitaan selvä ero luottamuselinten edustajien ja viranhaltijoiden välillä (kuva 10). Viranhaltijoista (n=85) vain kaksi näkee liikenneturvallisuustyön vähentyneen, luottamuselinten edustajista (n=122) 6 % on tätä mieltä. Liikenneturvallisuustyön lisääntymisen osalta viranhaltijat näkevät tilanteen positiivisempänä, 39 % mielestä liikenneturvallisuustyö on lisääntynyt, luottamuselinten edustajista 29 % oli tätä mieltä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

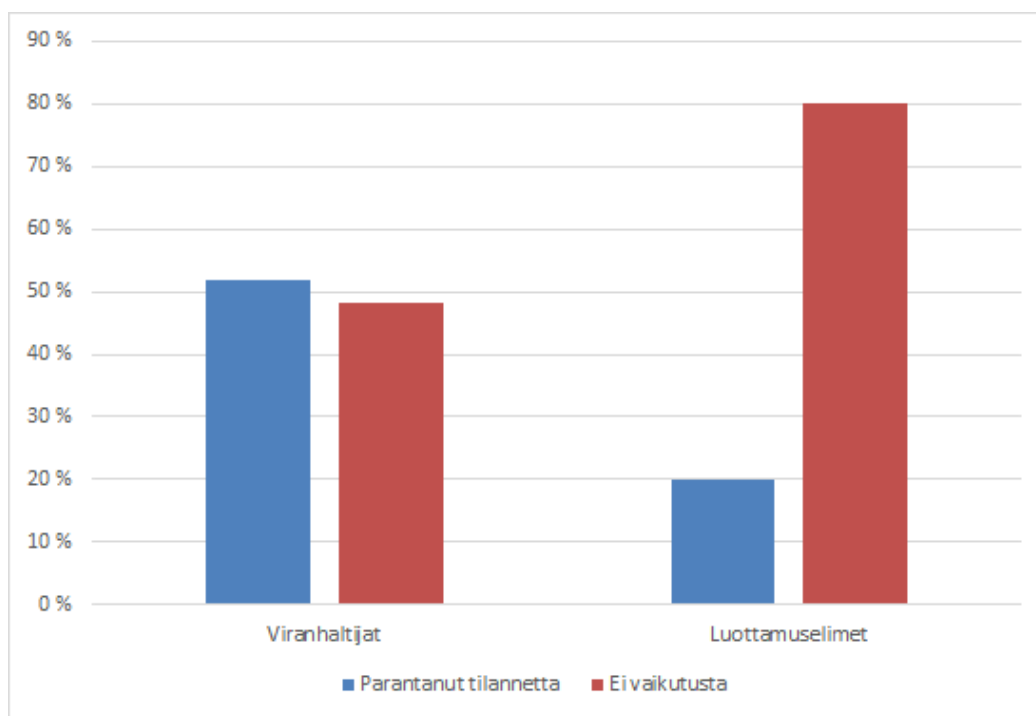


Kuva 10. Kunnan liikenneturvallisuuksuustyön suunta.

Jatkokysymyksessä, jolla selvitettiin Itätoimijan vaikutusta kunnan liikenneturvallisuuksuustyön suuntaan, erot viranhaltijoiden ja luottamuselinten edustajien välillä kasvavat suuriksi (kuva 11). Luottamuselinten edustajista (n=110) 80 % ei uskonut Itätoimijan vaikuttaneen kunnan liikenneturvallisuuksuustyöhön. Viranhaltijoiden äänet (n=79) jakautuvat lähes tasan, 52 % vastanneista oli sitä mieltä, että Itätoimija-hanke on parantanut tilannetta. Muutos vuoden 2006 selvitykseen on iso, kun tarkastellaan viranhaltijoiden vastauksia: vuonna 2006 vain 26 % vastanneista ”katsoi, että Itä-Suomen liikenneturvatoimija –hanke on vaikuttanut parantavasti kunnan liikenneturvallisuuksuustyön lisääntymiseen tai hanke on ehkäissyt liikenneturvallisuuksuustyön vähentymistä kunnassa.”

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



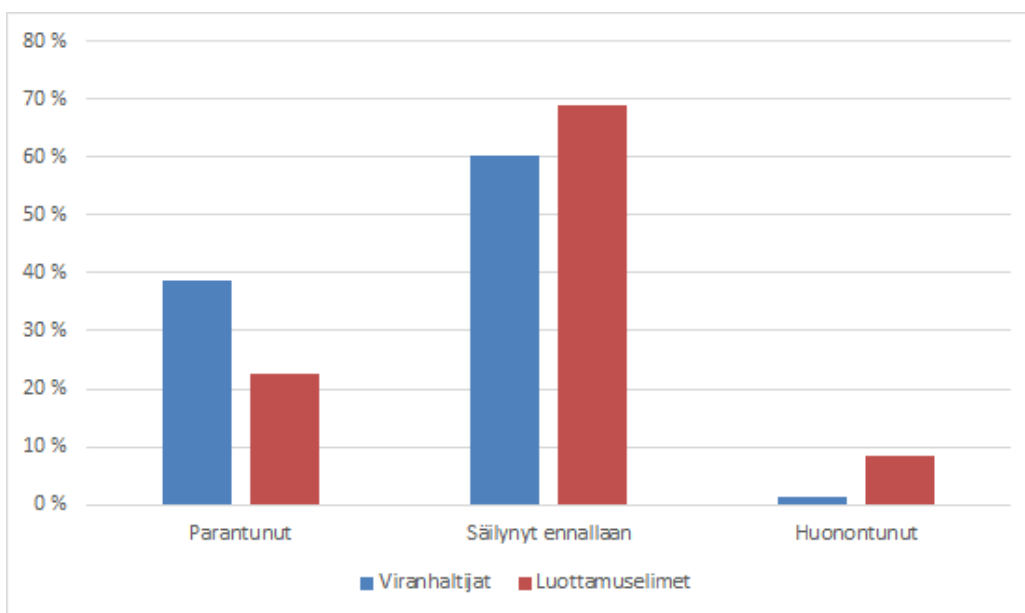
Kuva 11. Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hankkeen vaikutus edellä kuvattuun (kuva 10) muutokseen.

Näinkin suuri ero viranhaltijoiden ja luottamuselinten välillä on toisaalta looginen: luottamuselinten edustajista vain 10 % oli tietoinen Itätoimija-hankkeesta. Suurin osa kyselyyn vastanneista luottamuselinten edustajista on vastannut mielikuvan, ei faktatiedon pohjalta. Päätöksentekijöiden tietoisuuden lisääminen toiminnasta, joka viranhaltijoiden mielestä selvästi tukee liikenneturvallisuustyötä, olisi perusteltua. Haasteena on politiikan oma aikajänne: neljän vuoden välein vallittava uusi valtuusto ja/tai lautakunta voi joutua esimerkiksi päätöksentekotilanteeseen, jolla on vaikutusta pitkäjänteisen liikenneturvallisuustyön edellytyksiin kunnissa (rahoitus, henkilöresurssit). Luottamuselin, jolla ei ole tietoa aiemmin jo tehdystä työstä ja sen vaikuttavuudesta, voi tahattomasti tehdä päätöksillään liikenneturvallisuustyön edistämisen haasteelliseksi.

Liikenneturvallisuustyön suunnan lisäksi kysyttiin toiminnan laadusta (kuva 12). Viranhaltijoista (n=83) 39 % näki toiminnan parantuneen, vain yhdessä kunnassa toiminnan koettiin huonontuneen. Luottamuselinten edustajista (n=119) laadun näki parantuneen 23 % vastanneista.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kuva 12. Kunnan liikenneturvallisuustyön laatu.

Itätoimija-hankkeen rooli liikenneturvallisuustyön laadun paranemisessa tulee selvästi esiin vastauksissa: viranhaltijoista (n=78) 31 % näki Itätoimijan parantaneen liikenneturvallisuustyön laatua.

Yhteenvetona aiempien ja syksyllä 2017 tehtyjen kyselyjen tuloksista voidaan tehdä seuraavia johtopäätöksiä:

- Liikenneturvallisuustyö koetaan kunnissa olevan kesinkertaisella tasolla, parantamisen varaa on.
- Liikenneturvallisuustoimijatyön on koettu parantaneen kuntien liikenneturvallisuustyön määrää ja laatua.
- Itätoimija on lisännyt yhteistyötä kunnan eri hallintokuntien välillä.
- Itätoimija on lisännyt yhteistyötä kuntien ja Liikenneturvan välillä.
- Kuntien ja poliisin yhteistyö on vähentynyt
 - Poliisiresurssien väheneminen on johtanut siihen, että poliisi ei ole henkilötasolla mukana kunnan liikenneturvallisuustyössä
 - Poliisin viestit viedään kuntiin toimijahankkeen kautta (säästää poliisin henkilöresursseja 90 kuntakokouksen verran vuodessa)
 - Poliisi osallistuu Itä-Suomen yhteistyöryhmään ja toimijahankkeen ohjausryhmän kokouksiin.
- Itätoimija-hanke ei ole juurikaan lisännyt kuntien välistä yhteistyötä.
- Kunnat kaipaavat taloudellisen tuen lisäksi neuvontaa.
- Liikenneturvallisuustoimijatyön tunnettuus on kohtuullisen heikkoa, erityisesti luottamuselinten keskuudessa.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

7.3 Toimijatyön toimintaympäristön ja toiminnan muutokset

Liikenneturvallisuustoimijatyötä arvioitaessa on otettava huomioon hankkeen pitkäkö historia ja sen aikana tapahtuneet lukuisat muutokset. Muutokset (esim. ELY-keskusuudistus) selittävät osaltaan toimijatyön ”elämistä ajassa” – toisaalta muutokset esimerkiksi kuntakentässä selittävät toimijatyön haasteita (henkilöresurssit kunnissa, toimijatyön tunnettuus).

Liikenneturvallisuustoimijakonsulttien määrän kasvun lisäksi myös toimintaympäristössä on tapahtunut muutoksia. Lääninhallitukset lakkautettiin ELY-keskusuudistuksessa vuoden 2010 alussa, millä ei haastateltujen tahojen mukaan ole juurikaan ollut vaikutusta toimijatyöhön. Lääninhallitusten aikana kunnilla oli mahdollisuus hakea erillistä kuntakannustinrahaa liikenneturvallisuuustyötä tai liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatimista varten. Tämä rahoitusmuoto poistui ELY-keskusuudistuksen myötä.

Suurimpina muutoksina toimijatyössä (yleisesti sekä Itätoimijan osalta) haastatellut toimijakonsultit pitivät seuraavia seikkoja:

- Toimijatyö on siirtynyt sihteeristä aktiiviseksi asioiden eteenpäin viejäksi ja samalla työ on muuttunut aktiiviseksi ja asiantuntijapainotteisemmaksi.
- Toimintaympäristö on muuttunut: kunnissa on lähes poikkeuksetta rakennetuudistuksia menossa (esim. sote), mikä heijastuu siihen, että työryhmiin voi olla vaikea saada osallistujia joistakin hallintokunnista.
- Kuntaliitokset ovat myös muuttaneet toimintaympäristöä, eikä yhdistyneille alueille enää välttämättä tehdä yhtä paljon työtä kuin ennen kuntaliitoksia.
- Palvelu- ja kuntarakenteen uudistukset vaikuttavat toimintaympäristöön sekä kunnan sisällä että eri toimijoiden välillä. Useissa kunnissa on ollut tai on meneillään organisaatiomuutoksia, mikä on heijastunut toimijatyöhön esimerkiksi siten, että aiemmin liikenneturvallisuuustyössä mukana ollut henkilö on siirtynyt toisiin tehtäviin.
- ELY-keskusuudistus ”lamaannutti” jossain määrin tilaajan toimintaa pariksi vuodeksi.
- Toiminta on kehittynyt myös sisällön osalta, liikenneympäristön tarkastelusta on päästy liikennekasvatuksen suuntaan.

Toimijakonsultit pitivät useamman konsultin mallia hyvänä muutoksena: ”uudet osaajat tuovat uutta tietoa”. Toisaalta useampaa toimijakonsulttia ei pidetty resurssimielessä ehkä tehokkaimpana tapana, mutta positiivisten puolien nähtiin selvästi voittavan negatiiviset seikat.

Toimintaympäristön muuttuminen (erityisesti kuntasektorilla) nähtiin realiteettina – ja myös mahdollisuutena. Erään haastatellun mukaan:

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

... liitu-työn pitäisi muuttua em. muutoksen mukana. Perinteinen liitu-työryhmämalli alkaa olla vähän vanhentunut malli, useissa kunnissa on hyvinvointityöryhmä, joissa on kaikki yksiköt edustettuina. Liitu asiana sopii hyvin em. kaltaisen valmiin ryhmän agendalle. Monella kunnalla on hyvinvointikoordinaattori, jonka kanssa liikenneturvallisuustoimijan kannattaa tehdä yhteistyötä. Liitun kentä muiden asioiden parissa toimiviin ryhmiin on toimiva malli.

7.4 Toimijatyön organisointi

Haastatellut toimijakonsultit pitivät toimintasuunnitelman laadintaa toimivana prosessina. Toimijat kokevat, että voivat vaikuttaa toimintasuunnitelman sisältöön. Myös suunnitelman tarkkuustasoa pidettiin hyvänä: suunnitelma ei saa olla ”liian ympäröity”, mutta tietty liikkumavara tulee olla, jotta voidaan tarvittaessa reagoida ennakoimattomiin muutostarpeisiin. Kuntien suuntaan tehtävän työn kannalta toimintasuunnitelmaa luonnehdittiin seuraavasti:

Teemojen nostaminen on hyvä asia. Kunnilta ei tule kovinkaan paljon ideoita, jolloin on hyvä, että on ”tarjota jotain”.

Haastatteluissa kävi ilmi, että toimijatyön organisoitumisessa on ollut eroja eri osa-alueilla. Etelä-Savossa kuntien aktivointi on kestänyt kauan ja sekä Liikenneturvan että konsultin näkemyksen mukaan vasta parina viime vuonna on kunnissa kunnolla päästy liikkeelle.

7.5 Toimijatyön tavoitteet ja sisältö

Työn yhteydessä tehtyjen haastattelujen perusteella voidaan todeta, että eri osapuolten käsitykset toimijatyön tavoitteista ovat hyvin yhtenevät. Kuntasektorin osalta haastatteluissa nousi esiin se, että kunnat eivät nykyisellään ”muista tai ehdi” hyödyntää toimijan tarjoamaa palvelua täysipainoisesti. Tämä näkyy osin toimijatyön tunnettuudessa, ja osin ehkä myös kuntasektorin henkilöstövaihdoksilla: jos liikenneturvallisuustehtävät kunnassa siirtyvät uudelle henkilölle, menee aikaa ennen kuin tietoisuus toimijan palveluista tavoittaa uuden työntekijän.

7.6 Toimijatyön resursointi

Haastatelluilta konsulteilta kysyttiin näkemyksiä toimijatyön resursointiin. Resursointia pidettiin riittävänä suhteessa nykyisiin toimijatyön rajauksiin ja tavoitteisiin. Toisaalta lisäresursseja toivottiin niiden tarjoamien uusien mahdollisuuksien vuoksi:

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kasvatuspuolen töissä olisi hyvä olla enemmän/näkyvämmiin esillä (esim. tapaukset, tempaukset), mutta nykyresursseilla tähän ei ole mahdollisuutta.

Toimijakonsultit näkivät henkilötyöhön käytettyjen resurssien sijaan tärkeämpänä kulubudjetin kasvattamisen: tämä mahdollistaisi enemmän kampanjoita, tempauksia yms. vastaavia tapahtumia, joilla on kunnan liikenneturvallisuustyön aktivoinnissa iso rooli.

7.7 Vaikuttavuuden arviointi

Haastatteluissa kysyttiin, miten ja millä mittareilla toimijatyön vaikuttavuutta olisi mahdollista mitata. Vastausten selkein yhtenevyys liittyi vaikuttavuuden mittaamisen vaikeuteen.

Haastatteluiden ja kyselyn perusteella toimijatyön vaikuttavuutta voisi mitata toistettavalla kyselyllä (vrt. 2006/2017), jossa keskeisiä teemoja voisivat edelleen olla:

- toimijatyön tunnettuus,
- kuntien ja kuntapäättäjien kokemukset toimijatyön vaikutuksista liikenneturvallisuustyön määrään ja laatuun,
- yhteistyö eri toimijoiden välillä ja Itätoimijan rooli yhteistyön edistämässä,
- liikenneturvallisuustyön määrä ja tavoitavuus (kampanjat, tapahtumat jne.).

Kyselyn ajoittamisessa tulee ottaa huomioon vaalikaudet. Nyt tehty kysely osui ajankohtaan, jossa suuri osa valtuutetuista oli vaihtunut, mikä näkyi heikkona liikenneturvallisuustoimijatyön tunnettuutena. Kysely esimerkiksi keskellä valtuustokautta antaisi todennäköisesti realistisemmän kuvan toimijatyön näkyvyydestä.

7.8 Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittäminen

Arvioinnin perusteella liikenneturvallisuustyö Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella on kehittynyt ja on kuntien vastausten perusteella kohtuullisen hyvällä tasolla. Yksi selkeä kehitysaskel on ollut kuntien liikenneturvallisuusryhmien syntyminen, missä ELY-keskusten ja kuntien rahoitus on ollut keskeisessä roolissa ja mahdollistanut liikenneturvallisuustoimijan avulla toiminnan aktivoinnin. Nyt kaikissa alueen kunnissa toimii liitu-ryhmä, mitä voidaan pitää erittäin hyvänä saavutuksena.

Kehitystä parempaan on tapahtunut myös liikenneturvallisuustyön kehittämisaktiivisuudessa, jonka arvioitiin hieman nousseen vuoden 2006 tuloksiin verrattuna.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Itätoimijan rooli positiivisissa muutoksissa on ollut selvä: kun 2006 vain 26 % piti toimijan vaikutusta liikenneturvallisuuksien lisääntymiseen positiivisena, oli määrä tuplaantunut vuoteen 2017 mennessä. Samoin itätoimijan vaikutus kuntien ja Liikenneturvan yhteistyöhön on noussut selvästi: vuonna 2006 vain 12 % vastanneista näki itätoimijan parantaneen yhteistyötä, kun vastaava luku oli 2017 lähes 30 %.

Itätoimija-hankkeen vaikutus näkyy selvästi kuntien liikenneturvallisuuksien määrässä ja laadussa sekä kuntien yhteistyössä Liikenneturvan kanssa. Liikenneturva ja toimijakonsultit näkivät myös kahdenkeskisen yhteistyön hioutuneen hyväksi viimeisten vuosien aikana. Poliisin vähentyneet resurssit nousivat esiin arviointityössä. Haaste on selvä: miten saada poliisin työ näkymään kunnissa vähentyvien resurssien puristuksessa.

Arvioinnin perusteella liikenneturvallisuuksitoimijatyössä kehitettävää löytyy mm. seuraavilla osa-alueilla:

- **Toimijatyön tunnetuksi tekeminen** sekä viranhaltijoille että erityisesti kuntapäättäjille. Toimijatyön tunnettuuden merkitys voi korostua mahdollisessa maakuntahallinnossa, jossa toimijahankkeesta ei välttämättä olla niin hyvin tietoisia kuin nykyisissä hallintorakenteissa.
- **Toimijatyön vaikuttavuuden** jatkuva määrämuotoinen (toistuva kysely) **seuranta**. Kyselyn tulokset osoittavat, että kunnissa koetaan Itätoimijan vaikuttaneen positiivisesti useisiin asioihin. Suunta on oikea ja jatkumo tulisi pitää hengissä.
- **Toimijatyön ja liikenneturvallisuuksien resursoinnin kehittäminen** siten, että liikenneturvallisuuksien suunnitelmista siirrytään malliin, jossa toimijaa hyödynnetään enemmän ja fyysisen liikenneympäristön osalta pitäydytään hankelistojen päivittämisessä. Toimijatyön osalta kulubudjetin kasvattaminen olisi perusteltua ja tämä mahdollistaisi kuntien aktiivisuuden nykyistä paremmin.
- **Toimijatyön kehittäminen** laatimalla ”toimijakäsikirja”, jossa kuvataan toimintamalli sekä toimijakonsultin ja muiden liikenneturvallisuuksien yhteistyöhön osallistuvien (ELY-keskus, Liikenneturva) roolit. Toimijatyön kehittämispäivä, jossa tilaaja ja konsultit yhdessä pohtivat mahdollisia kehittämistoimia, voisi olla hyvä keino kehittää toimijatyötä systemaattisesti ja yhteistoiminnallisesti.
- **Yhteistyön syventäminen liikennejärjestelmätöiden kanssa** on sekä liikennejärjestelmätöiden että liikenneturvallisuuksien arvioinnin perusteella tarpeen. Yhteistyön voi aloittaa esimerkiksi yhteisellä seminaarilla.
- **Toimintaympäristön muutokseen varautuminen** ja hyvien käytänteiden jatkuvuuden varmistaminen. Toimijatyössä tulisi varautua uuteen organisaatiomalliin siten, että toimijatyö jatkuu mahdollisimman katkeamattomana. Mikäli maakuntahallinto astuu voimaan vuoden 2020 alussa,

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

on olemassa riski, että liikenneturvallisuustoimijatyö katkeaa. Mikäli vuoden 2019 aikana on mahdollista kilpailuttaa toimijatyö maakuntahallinnon alkuvuosille, se kannattaa tehdä jatkuvuuden turvaamiseksi.

- **Itätoimijan ja Liikenneturvan yhteistyön vakioiminen ja kehittäminen.** Arvioinnin perusteella toimijan ja Liikenneturvan yhteistyö on kehittynyt hyvälle tasolle, mikä näkyy myös kuntakyselyn tuloksissa: toimijan ansiosta Liikenneturvan ja kuntien välisen yhteistyön on arvioitu lisääntyneen. Liikenneturva voisi olla mukana toimijatyön kehittämispäivässä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Johtopäätökset ja suositukset

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

8. Johtopäätökset ja suositukset

Arvioinnin tulokset osoittavat, että eri osapuolet pitävät laajasti ja varsin yksimielisesti sekä liikenneturvallisuustyötä että eri aluetasoilla tapahtuvaa liikennejärjestelmätyötä hyödyllisenä. Kaikki osapuolet pitävät nykyisiä toimintamalleja ehdottomasti parempana vaihtoehtona kuin sitä, että nykyisenkaltaista liikenneturvallisuus- ja liikennejärjestelmätyötä ei tehtäisi. Kokonaisuutena voidaan todeta, että sekä liikennejärjestelmätyö että liikenneturvallisuustyö ovat molemmat Itä-Suomen alueella hyvällä tasolla.

Nykyisillä systemaattisilla työskentelytavoilla pystytään hyödyntämään käytettävissä olevat, usein niukat resurssit tehokkaasti. Eri osapuolten suhteellisen pieni panostus niin liikenneturvallisuustoimijatyöhön kuin liikennejärjestelmätyön koordinaattoritoimintaan on keskeinen edellytys sille, että työskentely tapahtuu tarkoituksenmukaisella tavalla ja eri kuntia ja seutuja niiden tarpeiden mukaisesti tukien.

Eri toimijat pitävät toimintamalleja varsin yhdenmukaisesti periaatteiltaan hyvinä, vaikka erilaisia perusteltuja kehittämistarpeita onkin olemassa.

Itä-Suomen liikennejärjestelmätyötä on pidetty yleisesti mallikelpoisena koko maata ajatellen, eikä tämän arvioinnin perusteella ole syytä esittää toisenlaista arviota. Itä-Suomessa on kolmen maakunnan alueella löydetty riittävät yhteiset intressit yhteisen liikennestrategian muodostamiseksi ja strategian jalkauttamiseksi seudullisessa liikennejärjestelmätyössä. Kolmen maakunnan yhteistyöllä on myös erityistä valtakunnallista painoarvoa.

Uudessa maakuntahallinnossa liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen tehtävät jakautuvat uudella tavalla. Muutostilanteessa on tärkeää, että eri aluetasoilla tapahtuva liikennejärjestelmätyö ja liikenneturvallisuustyö luovat jatkuvuutta ja siirtävät nykyistä osaamista ja myös onnistuneita vuorovaikutuksen tapoja uusiin organisaatioihin ja suunnittelun toimintamalleihin.

Kehittämisehdotuksissa tuodaan esiin tarve vahvistaa liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuustyön kytkentää. Tätä käsitellään lähemmin arvioinnin kummasakin osassa.

Liikennejärjestelmätyön osalta arvioinnin perusteella on todettu seuraavat kehittämistarpeet:

1. Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmäryhmän roolin täsmentäminen

Itä-Suomen liikennestrategiaryhmän ja liikennejärjestelmäryhmän roolit ovat selkeytymättömiä ja osin päällekkäisiä. Yksi mahdolli-

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

suus on, että liikennejärjestelmäryhmä toimisi eräänlaisena neuvottelukuntana nykyistä laajempipohjaisempaan ja kokoontuisi nykyistä harvemmin. Laajennettu liikennejärjestelmäryhmä muodostaisi kokoavan näkemyksen seudullisesta liikennejärjestelmätyöstä ja voisi myös evästä seudullista työtä. Liikennestrategiaryhmä voisi toimia liikennejärjestelmäryhmää suppeampana liikennejärjestelmätyön käytännön johtoryhmänä.

2. Pienten kuntien osallistuminen liikennejärjestelmätyöhön

Kaikkien pienten kuntien osallistumisaktiivisuus seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön ei ole sillä tasolla kuin sen toivottaisiin olevan. Kuitenkin se, että useat pienet kunnat osallistuvat aktiivisesti liikennejärjestelmätyöhön, viittaa siihen, että seudullista liikennejärjestelmätyötä ei pidetä kaikissa kunnissa tärkeänä. Yhtenä syynä vähäiselle kiinnostukselle voi olla se, että pienten kuntien kannalta kaikkein merkittävimmät asiat – turvallisuus ja henkilöliikenne – kulkevat kunnan liikenneturvallisuusryhmän ja alueellisen henkilöliikenneryhmän kautta. Tähän voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmätyön ja liikenneturvallisuustyön kytkennän vahvistamisella (ks. kohta 3).

3. Liikennejärjestelmätyön ja liikenneturvallisuustyön lähentäminen

Kytkeä kuntien liikenneturvallisuusryhmien ja seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän välillä on perusteltua tiivistää. Yksi mahdollisuus on, että seudullinen liikennejärjestelmätyöryhmä pitää kerran vuodessa seminaarityyppisen kokouksen, johon myös kuntien liikenneturvallisuusryhmät osallistuvat. Tämä tukisi tiedonvaihtoa kumpaankin suuntaan ryhmien välillä.

4. Tietopohjan vahvistaminen

Liikennejärjestelmän kehittämisen tietopohjan vahvistaminen edellyttää toisaalta tietopohjaan liittyvien toiveiden systemaattista kartoitusta ja toisaalta koordinaattorin työn ohjaamista toivottuun suuntaan. On selvää, että erityisesti liikennejärjestelmän nykytilaan ja muutostrendeihin sekä liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen/aluerakenteen suhteisiin liittyvät tietotarpeet ovat erilaisia seudullisessa liikennejärjestelmätyössä, maakunnallisessa suunnittelussa ja Itä-Suomen liikennestrategian tasolla.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

5. Koordinaattorin ohjaus

Koordinaattorin ohjaus kuuluu nykyisissä rakenteissa Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmälle, joka ei kuitenkaan ole tätä roolia ottanut. Olisi perusteltua, että myös liikennejärjestelmätyöryhmällä olisi vuosisuunnitelma, jossa se ottaisi kantaa koordinaattorin tehtävien painopisteisiin, ja jossa se myös määrittäisi koordinaattorin ja seudullisten liikennejärjestelmätyöryhmien toiminnan seurannan periaatteet.

6. Muut koordinaattoriin liittyvät kehittämis ehdotukset

Koordinaattorin työn arviointi sekä koordinaattorin toiminnan kehittäminen valmistelijan ja kokoussihteerin roolista fasilitaattorin suuntaan edellyttää laajempaa keskustelua ja sen perusteella tehtäviä linjauksia. Fasilitaattorina koordinaattori voisi tuoda vahvemmin esille erilaisia kehittämisajatuksia ja kannustaa erilaisten mahdollisuuksien pohdintaan.

7. Muut kehittämisasiat

Jatkossa uuden maakuntahallinnon myötä nousee nykyistä vahvemmin esiin kysymys liikennejärjestelmätöyön suhteesta maankäytön suunnitteluun ja yleisesti maakuntatason suunnitteluun. Uudessa maakuntahallinnossa maakunnat vastaavat maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelusta, joten kysymys maakunnallisesta liikennejärjestelmätyöstä nousee myös väistämättä esiin.

Liikenneturvallisuustyön osalta on puolestaan todettu seuraavat kehittämistarpeet:

1. Toimijatyön tunnetuksi tekeminen sekä viranhaltijoille että erityisesti kuntapäättäjille

Toimijatyön tunnettuuden merkitys voi korostua mahdollisessa maakuntahallinnossa, jossa toimijahankkeesta ei välttämättä olla niin hyvin tietoisia kuin nykyisissä hallintorakenteissa.

2. Toimijatyön vaikuttavuuden seuranta

Toimijatyön vaikuttavuuden seuranta edellyttää jatkuvuutta ja määramuotoisuutta (toistuva kysely). Tehdyn kyselyn tulokset osoittavat, että kunnissa koetaan Itätoimijan vaikuttaneen positiivisesti useisiin asioihin. Suunta on hyvä, ja toimijatyön jatkuminen katkeamattomana tulisi turvata.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

3. Toimijatyön ja liikenneturvallisuustyön resursoinnin kehittäminen

Liikenneturvallisuussuunnitelmista tulisi siirtyä malliin, jossa toimijaa hyödynnetään enemmän ja fyysisen liikenneympäristön osalta pitäydytään hankelistingin päivittämisessä. Toimijatyön osalta kulubudjetin kasvattaminen olisi perusteltua ja tämä mahdollistaisi kuntien aktivoinnin nykyistä paremmin.

4. Toimijatyön kehittäminen laatimalla ”toimijakäsikirja”

”Toimijakäsikirjassa” kuvattaisiin toimintamalli sekä toimijakonsultin ja muiden liikenneturvallisuustyöhön osallistuvien (ELY-keskus, Liikenneturva) roolit.

5. Toimintaympäristön muutokseen varautuminen ja hyvien käytänteiden jatkuvuuden varmistaminen

Mikäli maakuntahallinto astuu voimaan vuoden 2020 alusta, on olemassa riski, että liikenneturvallisuustoimijatyö katkeaa. Mikäli vuoden 2019 aikana on mahdollista kilpailuttaa toimijatyö maakuntahallinnon alkuvuosille, tulisi toimijatyön jatkuminen katkeamattomana turvata.

6. Itätoimijan ja Liikenneturvan yhteistyön vakioiminen ja kehittäminen

Arvioinnin perusteella toimijan ja Liikenneturvan yhteistyö on kehittynyt hyvälle tasolle. Toimijan ansiosta Liikenneturvan ja kuntien välisen yhteistyön on arvioitu lisääntyneen. Liikenneturva voisi olla mukana toimijatyön kehittämispäivässä.

Liikennejärjestelmätöön kehittämistarpeet on tuotu esiin yksityiskohtaisemmin luvussa 5.9 ja liikenneturvallisuustyön kehittämistarpeet luvussa 7.8.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liitteet

- | | |
|---------|--|
| Liite 1 | Liikennejärjestelmätyn haastattelut |
| Liite 2 | Liikenneturvallisuustyön haastattelut |
| Liite 3 | Liikenneturvallisuuskyselyn keskeiset tulokset |
| Liite 4 | Liikenneturvallisuustyön kyselylomake |

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liite 1

Liikennejärjestelmätöön haastattelut

Keski-Karjalan liikennejärjestelmätyöryhmä 20.6.2017

Kauko Hirvonen, Kiteen kaupunki
Erkki Ikonen, Tohmajärven kunta
Liisa Laasonen, Tohmajärven kunta
Ulla Karjalainen, Kiteen kaupunki
Jorma Berg, Tohmajärven kunta
Ann-Marie Sandström, Rääkkylän kunta
Mari Voutilainen, Liikenneturva

Pohjois-Savon liitto 8.8.2017

Paula Qvick

Etelä-Savon liitto 15.8.2017

Jarmo Vauhkonen

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 15.8.2017

Jyrki Suorsa

Pielisen Karjalan liikennejärjestelmätyöryhmä 12.9.2017

Ilkka Puumalainen, Lieksan kaupunki
Kaisa Komsa-Partanen, Nurmeksen kaupunki
Riikka Boren, Nurmeksen kaupunki
Niko Mahlavuori, Nurmeksen kaupunki
Ari Jaaranen, Valtimon kunta
Jarkko Nevala, Valtimon kunta
Seppo Portimo, Juuan kunta
Vuokko Kuosmanen, Juuan kunta
Tuija Gröhn, Juuan kunta
Marja Kononen, Juuan kunta
Mari Voutilainen, Liikenneturva
Jyrki Suorsa, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Ylä-Savon liikennejärjestelmätyöryhmä 15.9.2017

Jyrki Könttä, Iisalmen kaupunki
Sari Niemi, Iisalmen kaupunki
Sari Mulari, Iisalmen kaupunki
Lassi Väänänen, Iisalmen kaupunki
Jari Sihvonen, Sonkajärven kunta
Kauko Korolainen, Sonkajärven kunta
Ari Ruotsalainen, Kiuruveden kaupunki
Kimmo Karoluoto, Lapinlahden kunta
Juha Vainikainen, Pielaveden kunta
Suvi Jousmäki, Pohjois-Savon liitto

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kuopion seudun liikennejärjestelmätyöryhmä 18.9.2017

Juha Romppanen, Kuopion kaupunki
Paula Liukkonen, Kuopion kaupunki
Ari Kainulainen, Siilinjärven kunta
Kimmo Hälinen, Suonenjoen kaupunki
Olli Kokander, SavoGrow

Itä-Suomen liikennejärjestelmäryhmä 19.9.2017

Jarmo Vauhkonen, Etelä-Savon liitto
Marko Tantt, Etelä-Savon liitto
Suvi Jousmäki, Pohjois-Savon liitto
Jyrki Suorsa, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Juha Romppanen, Kuopion seutu
Ari Varonen, Joensuun seutu
Maini Väisänen, Mikkelin seutu
Kauko Hirvonen, Keski-Karjalan seutu
Juhani Räisänen, Ylä-Savon seutu
Harri Halko, Savonlinnan seutu
Marja Rosenberg, Liikennevirasto

Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä 19.9.2017

Marko Tantt, Etelä-Savon liitto
Jarmo Vauhkonen, Etelä-Savon liitto
Jyrki Suorsa, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Paula Qvick, Pohjois-Savon liitto
Suvi Jousmäki, Pohjois-Savon liitto
Airi Muhonen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Timo Järvinen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Mirko Juppi, Pohjois-Savon ELY-keskus
Janne Lappalainen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Henri Heikura, Pohjois-Savon ELY-keskus

Keski-Savon liikennejärjestelmätyöryhmä 21.9.2017

Tapani Mähönen, Pieksämäen kaupunki
Pasi Haverinen, Pieksämäen kaupunki
Mira Heilimo-Räsänen, Joroisten kunta
Jyrki Tiippana, Heinäveden kunta
Leena Vlasoff, Heinäveden kunta
Jani Viljakainen, Varkauden kaupunki
Petteri Saarti, Leppävirran kunta
Marko Tantt, Etelä-Savon liitto
Seppo Serola, Liikennevirasto
Katri Mattelmäki, Etelä-Savon ELY-keskus
Päivi Juvonen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Jouko Laitinen, Navitas Kehitys Oy

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Joensuun seudun liikennejärjestelmätyöryhmä 28.9.2017

Ari Varonen, Joensuun kaupunki
Marja-Leena Inkinen-Remes, Joensuun kaupunki
Jarmo Tihmala, Joensuun kaupunki
Jukka Ropponen, Outokummun kaupunki
Tarja Pirinen, Liperin kunta

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmätyöryhmä 2.10.2017

Harri Halko, Savonlinnan kaupunki
Keijo Kemppinen, Enonkosken kunta
Eini Karvonen, Liikenneturva
Katri Mattelmäki, Etelä-Savon ELY-keskus

Mikkelin seudun liikennejärjestelmätyöryhmä 2.10.2017

Maini Väisänen, Mikkelin kaupunki
Asko Viljanen, Hirvensalmen kunta
Kimmo Hagman, Puumalan kunta
Mikko Korhonen, Kangasniemen kunta
Marko Tanttu, Etelä-Savon liitto
Eini Karvonen, Liikenneturva

Liikennevirasto 31.10.2017

Pekka Ovaska

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liite 2

Liikenneturvallisuuustyön haastattelut

Juha Heltimo, Strafica, 15.5.2017
Noora Airaksinen, Sito, 10.5.2017
Teemu Kinnunen, Ramboll, 26.5.2017
Pilvi Lesch, Ramboll, 15.5.2017
Terhi Svenns, Ramboll, 16.5.2017
Petri Pahkin, poliisi (sähköpostilla), 2.6.2017
Ulla Vanhakartano, Mikkelin kaupunki, 19.5.2017
Mari Voutilainen, Eini Karvonen, Tuula Taskinen, Erkka Savolainen, Liikenneturva, 24.5.2017
Kyllikki Komulainen, Esko Tolvanen, Pohjois-Savon ELY-keskus, 2.6.2017
Toimijakonsultit + POS-ELY, ryhmähaastattelu 21.8.2017

Itä-Suomen liikenneturvallisuuustyöryhmä 17.8.2017

Pohjois-Savon ELY-keskus: Kyllikki Komulainen, Airi Muhonen, Esko Tolvanen
Liikenneturva: Tuula Taskinen, Mari Voutilainen, Eini Karvonen, Erkka Savolainen
Poliisi: Petri Pahkin
Pelastuslaitos: Markus Viitaniemi
Mikkelin kaupunki: Ulla Vanhakartano
Joensuun kaupunki: Jarmo Tihmala
Kuopion kaupunki: Paavo Tiitta, Paula Liukkonen
Pieksämäen kaupunki: Tapani Mähönen

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liite 3

Liikenneturvallisuuskyselyn keskeiset tulokset

Itätoimijan Kuntakysely 2017

Syksyllä 2017 selvitettiin Pohjois-Savon ELY-keskuksen kunnilta kyselyllä liikenneturvallisuustoimijatyön tunnettuutta ja vaikuttavuutta. Kysely oli auki kolme viikkoa (4.-25.9.2017), vastauksia saatiin 42 kunnasta yhteensä 213 kappaletta.

Kyselyn perustiedot

Kyselyyn vastanneiden 42 kunnan vastaukset kunnittain jakautuivat seuraavasti (kunnat aakkosjärjestyksessä). Vain kolmesta kunnasta (Enonkoski, Hirvensalmi, Tervo) ei vastauksia saatu. On mahdollista, että myös em. kunnista on saatu vastauksia, sillä kuusi vastaajaa ei ilmoittanut kuntatietoa.

Heinävesi 3	Lapinlahti 7	Rautalampi 7
Iisalmi 11	Leppävirta 13	Rautavaara 2
Ilomantsi 2	Lieksa 7	Rääkkylä 2
Joensuu 9	Liperi 4	Savonlinna 4
Joroinen 5	Mikkeli 11	Siilinjärvi 17
Juuka 4	Mäntyharju 2	Sonkajärvi 6
Juva 6	Nurmes 7	Sulkava 2
Kaavi 1	Outokumpu 3	Suonenjoki 1
Kangasniemi 5	Pertunmaa 7	Tohmajärvi 3
Keitele 2	Pieksämäki 4	Tuusniemi 1
Kitee 6	Pielavesi 3	Valtimo 1
Kiuruvesi 5	Polvijärvi 3	Varkaus 6
Kontiolahti 6	Puumala 6	Vesanto 5
Kuopio 2	Rantasalmi 1	Vieremä 4

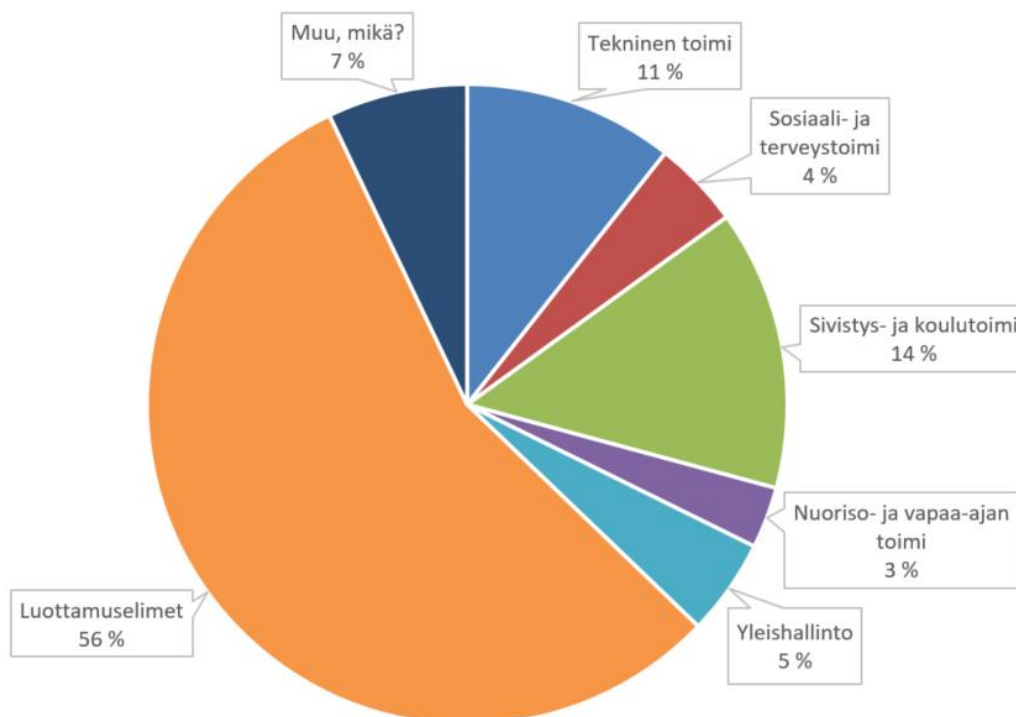
Kyselyyn vastanneet kunnat ja vastausten lukumäärä kunnittain (n=206).

Kyselyn peitto oli huomattavasti parempi kuin vuoden 2006 kyselyssä, jolloin vastauksia saatiin 30 kunnasta (62 kuntaa) 42 kappaletta. Vuoden 2014 kuntapäätäjäkyselyyn vastasi 100 kuntapäätäjää 35 kunnasta.

Kysely tavoitti suhteellisen hyvin eri hallintokunnat, sivistys- ja koulutoimi oli suurin yksittäinen hallintokunta ja tekninen toimi toiseksi suurin. Yli puolet kyselyyn vastanneista oli luottamuselinten edustajia. Tästä johtuen kyselyn tulokset on käsitelty erikseen luottamuselinten ja viranhaltijoiden osalta. Kyselyyn vastanneiden sijoittuminen kuntasektorille on esitetty alla olevassa kuvassa.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kuntakyselyyn vastanneiden sijoittuminen hallintokuntiin ja luottamuselimiin (n=212).

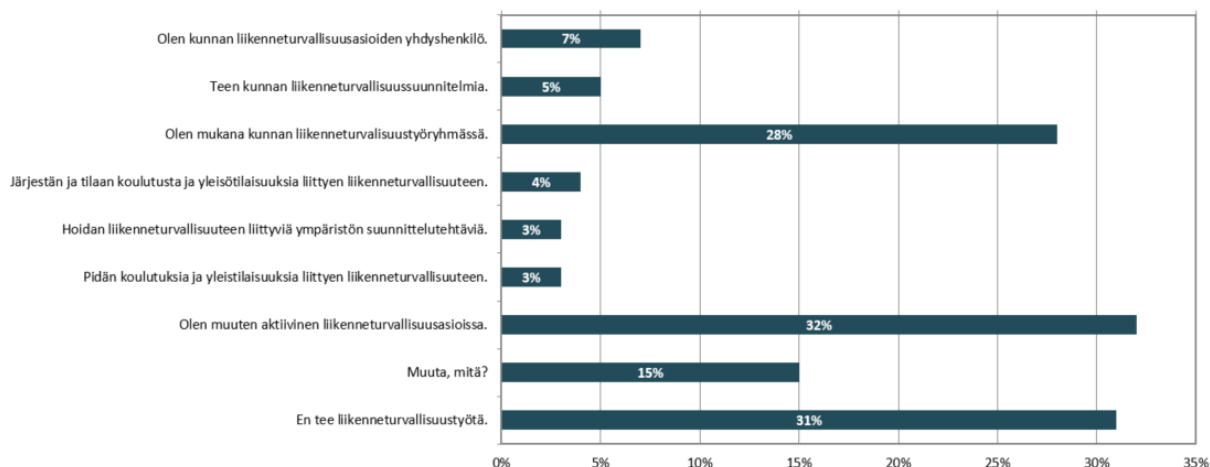
Vuoden 2006 kyselyssä painottui tekninen toimi, yli 70 % vastaajista (n=42) edusti teknistä tointa. Luottamuselinten edustusta ei tässä kyselyssä ollut. Kuntapäätäjäkyselyssä (2014) vastaajista kaksi kolmasosaa oli kuntien luottamushenkilöitä ja kolmasosa viranhaltijoita.

Osallistuminen liikenneturvallisuustyöhön

Kyselyyn vastanneista kaksi kolmasosaa osallistuu jollain tasolla kunnan liikenneturvallisuustyöhön. Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmään kuului 28 % vastaajista. ”En tee liikenneturvallisuustyötä” vastanneiden suurehko 31 %:n osuus selittyy lähes yksinomaan luottamuselinten edustajien vastauksilla: lähes kaikki ”ei –vastaukset” olivat luottamuselinten edustajien antamia, 47 % luottamuselinten edustajista (n=126) ei koe tekevänsä liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

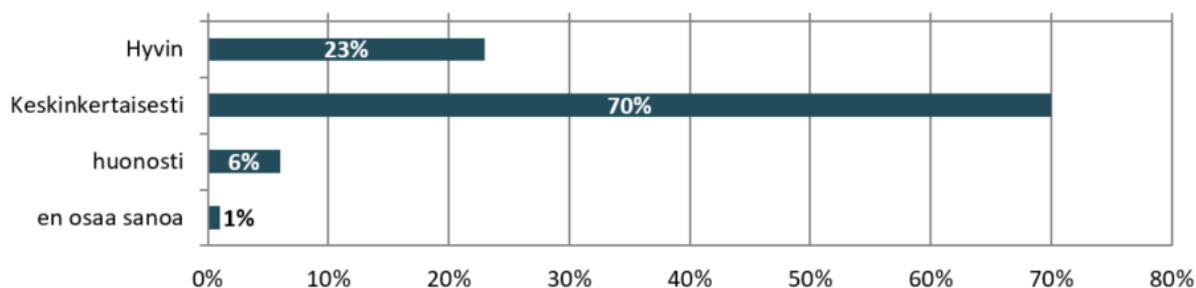
26.1.2018



Kyselyyn vastanneet kunnat ja vastausten lukumäärä kunnittain (n=207).

Liikenneturvallisuuksioiden hoito kunnassa

Liikenneturvallisuuksioiden hoito kunnassa arvioitiin keskinäiseksi. Vajaa neljäsosa (23 %) vastaajista piti liikenneturvallisuuksioiden hoitoa hyvänä.



Liikenneturvallisuuksioiden hoito kunnassa (n=211).

Kun tarkastellaan tuloksia erikseen luottamuselinten ja viranhaltijoiden välillä, havaitaan, että viranhaltijoista (n=86) 30 % näki liikenneturvallisuuksioiden hoidon olevan hyvällä tasolla, kun luottamusmiehistä (n=125) vain 18 % oli tätä mieltä. Vastaavasti luottamusmiehistä 73 % piti asioiden hoitoa keskinäisenä ja viranhaltijoista tätä mieltä oli 65 % vastanneista.

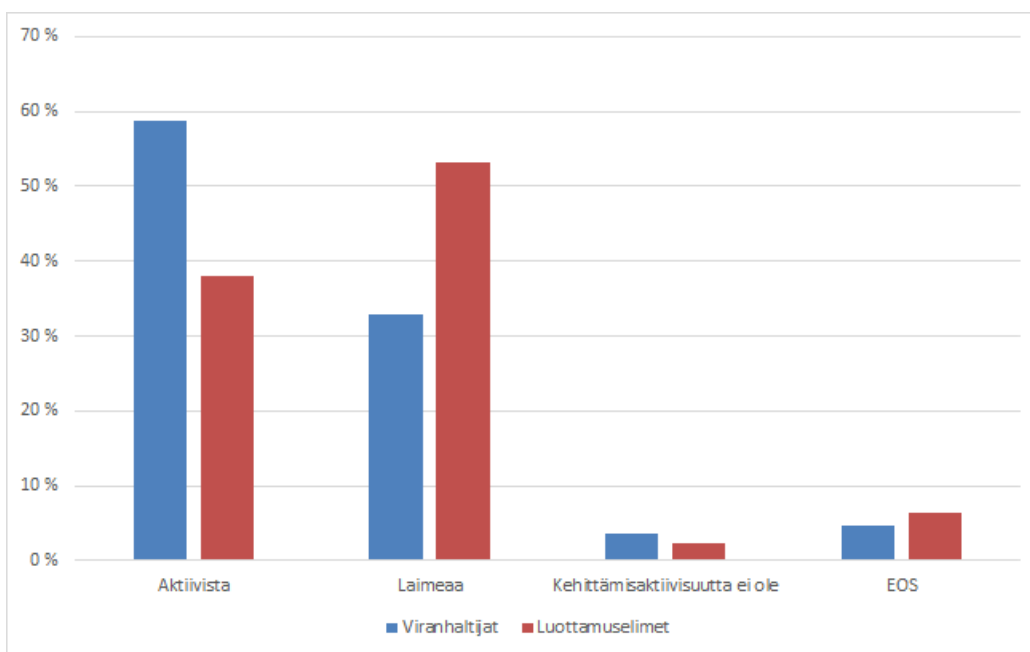
Verrattaessa vuoden 2006 tutkimuksen tulokseen voidaan todeta tulosten olevan samansuuntaisia. Tuolloin 40 vastaajasta 65 % piti asioiden hoitoa keskinäisenä ja 28 % hyvänä. Kun verrataan tuloksia vuoden 2017 kyselyn tuloksiin pelkästään kuntien viranhaltijoiden osalta, voidaan todeta, ettei muutosta ole reilun 10 vuoden aikana tapahtunut kumpaankaan suuntaan.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liikenneturvallisuusasioiden kehittämisaktiivisuus kunnassa

Viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden näkemykset poikkesivat selvästi liikenneturvallisuusasioiden kehittämisaktiivisuuden osalta. Viranhaltijoista (n=85) 59 % piti kehittämisaktiivisuutta aktiivisena, luottamuselinten edustajista (n=124) 38 % oli tätä mieltä. Vastaavasti laimeana kehittämisaktiivisuutta piti aktiivisena 53 % luottamuselinten edustajista, kun vastaava luku virkamiesten osalta oli 33 %.



Liikenneturvallisuusasioiden kehittämisaktiivisuus kunnassa.

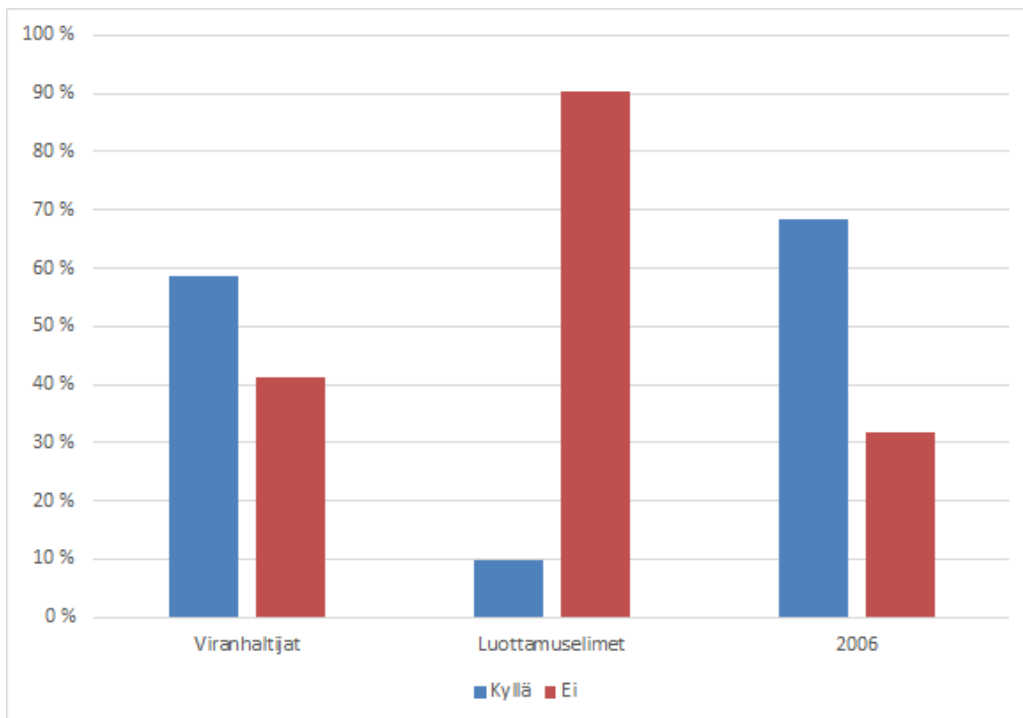
Verrattaessa tuloksia vuoden 2006 vuoden kyselyyn, ovat tulokset vertailukelpoisia vain viranhaltijoiden osalta. Näyttäisi siltä, että kehittämisaktiivisuudessa on tapahtunut pientä kehitystä, mutta suurista eroista ei voida puhua. Kehittämisaktiivisuus on noussut hieman: vuoden 2006 kyselyssä 56 % piti kunnan toimintaa aktiivisena, vuoden 2017 vastaava luku oli 59 %. Kun otetaan huomioon luokiteluero vuoden 2017 kyselyssä ja lasketaan ”Kehittämisaktiivisuutta ei ole” -luokka yhteen ”laimeaa”-luokan kanssa, on tulos alhaisen kehittämisaktiivisuuden osalta (37 %) hieman pienentynyt vuoden 2006 tulokseen (41,5 %) verrattuna.

Tietoisuus itätoimijahankkeesta

Vastaajien tietoisuudessa liikenneturvallisuustoimijahankkeesta havaitaan luottamuselinten edustajien ja virkamiesten välillä suuri ero. Luottamuselinten edustajista (n=124) 90 % ei ollut aiemmin kuullut hankkeesta. Suuri määrä voi selittyä osin sillä, että kyselyyn on vastannut suuri määrä syksyllä 2017 valtuustokautensa aloittaneita uusia jäseniä. Viranhaltijoista (n=84) 59 % oli aiemmin kuullut hankkeesta.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Vastaajien tietoisuus Itätoimijahankkeesta, oikealla vertailutietona vuoden 2006 tulokset (n=41). ”Oletteko ennen tätä kyselyä kuullut Itä-Suomen Liikenneturvalisuustoimija -hankkeesta?”

Kun verrataan vuosien 2017 ja 2006 tuloksia keskenään viranhaltijoiden osalta, havaitaan, että tietoisuus hankkeesta on hieman laskenut. Vuoden 2006 kyselyssä kaksi kolmasosaa oli tietoinen hankkeesta, 2017 hankkeesta tietoisien osuus oli vajaa 60 %. Syynä tähän voi olla otoskoko, joka 2006 kyselyssä oli noin puolet vuoden 2017 kyselyn ”viranhaltijamäärästä”. Toinen selittävä tekijä voi olla se, että Itätoimijahanke oli vuonna 2006 ”uusi juttu” ja kyselyyn vastanneiden joukossa oli paljon teknisten toimialojen edustajia, joiden tietoisuus hankkeesta on todennäköisesti ollut parempi kuin muiden hallintokuntien keskuudessa. Vuoden 2017 kyselyssä muiden kuin teknisen toimialan edustus korostui.

Yhteydenpito vastaajaan

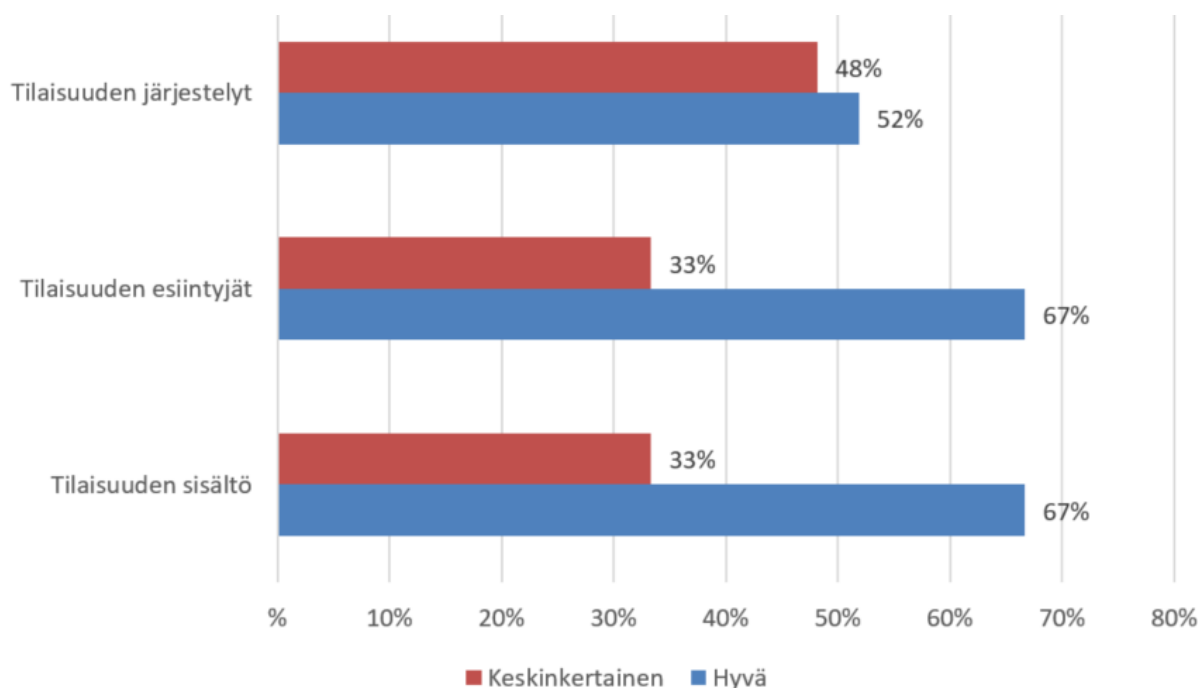
Kysymykseen ”Onko hankkeesta oltu teihin henkilökohtaisesti yhteydessä?” saatiin vähän vastauksia. Vain 12 luottamuselinten edustajaa vastasi kysymykseen, heistä kolmeen oli oltu yhteydessä Itätoimija-hankkeesta. Viranhaltijoita kysymykseen vastasi 51 henkilöä, joista 29:än oli oltu yhteydessä hankkeesta. Vuoden 2006 kyselyssä oli sama ilmiö tämän kysymyksen kohdalla: silloinkin vastauksia kysymykseen tuli vähän (28 vastausta), ja tulokset olivat samankaltaisia. Yhteydenpitovälineenä sähköposti oli yleisin, 81 % vastanneista (n=32) oli ollut viestinvaihdossa toimijaan. Vastanneista 69 % mainitsi henkilökohtaisen tapaamisen yhteydenpitotavaksi.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Hankkeen järjestämät tilaisuudet

Itätoimija-hankkeen järjestämiin tilaisuuksiin ilmoitti osallistuneensa (n=209) vain 13 % vastanneista. Vain viisi luottamuselinten edustajaa oli osallistunut tilaisuuksiin, loput 22 osallistujaa olivat viranhaltijoita. Kyselyssä kysyttiin myös tilaisuuden järjestelyistä, esiintyjistä ja sisällöistä. Pienen otoskoon vuoksi tulosten tulkinnassa on oltava varovainen. Alla olevassa kuvassa esitettyjen tulosten perusteella tilaisuudet ovat olleet sisällöltään ja esiintyjien osalta onnistuneita. Järjestelyjen osalta vastaukset jakautuvat selvemmin.



Itätoimija-hankkeen järjestämien tilaisuuksien onnistuneisuus (n=27).

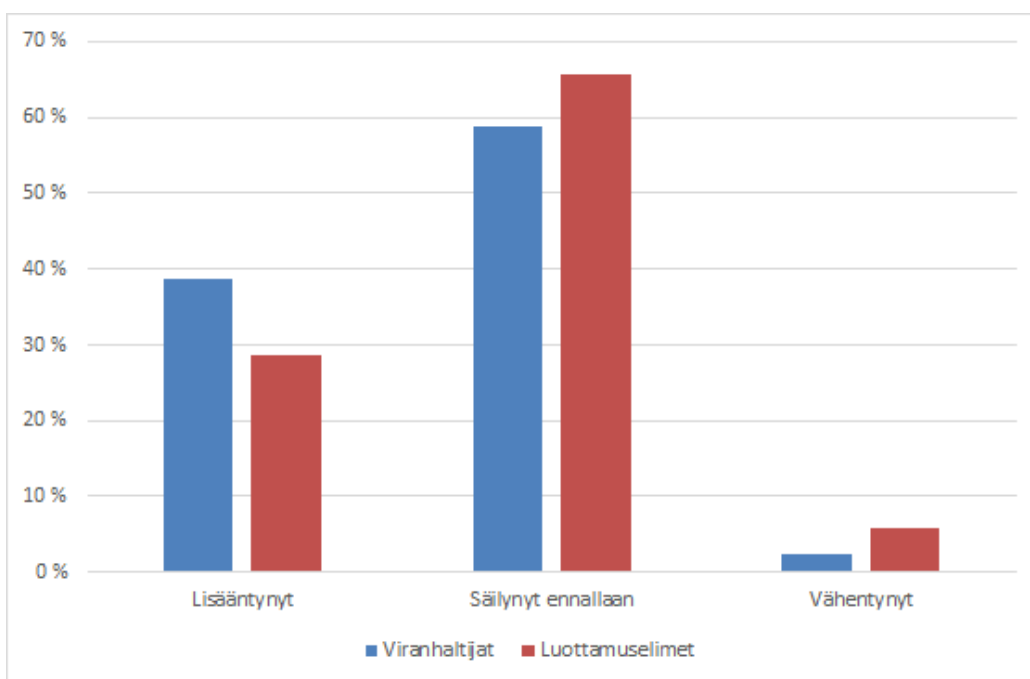
Järjestetyt tilaisuudet koettiin kunnan liikenneturvallisuustyön kannalta joko hyödylliseksi (37 %) tai erittäin hyödylliseksi (52 %). Vain kolme vastaajaa piti tilaisuutta ”ei hyödyllisenä, muttei haitallisenakaan”.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kunnan liikenneturvallisuustyö

Kunnan liikenneturvallisuustyön määrää ja Itätoimijan vaikutuksia kysyttiin usealla kysymyksellä. Arviossa kunnan liikenneturvallisuustyön suunnasta, havaitaan selvä ero luottamuselinten edustajien ja viranhaltijoiden välillä. Viranhaltijoista (n=85) vain kaksi näkee liikenneturvallisuustyön vähentyneen, luottamuselinten edustajista (n=122) 6 % on tätä mieltä. Liikenneturvallisuustyön lisääntymisen osalta viranhaltijat näkevät tilanteen positiivisempänä, 39 % mielestä liikenneturvallisuustyö on lisääntynyt, luottamuselinten edustajista 29 % oli tätä mieltä.

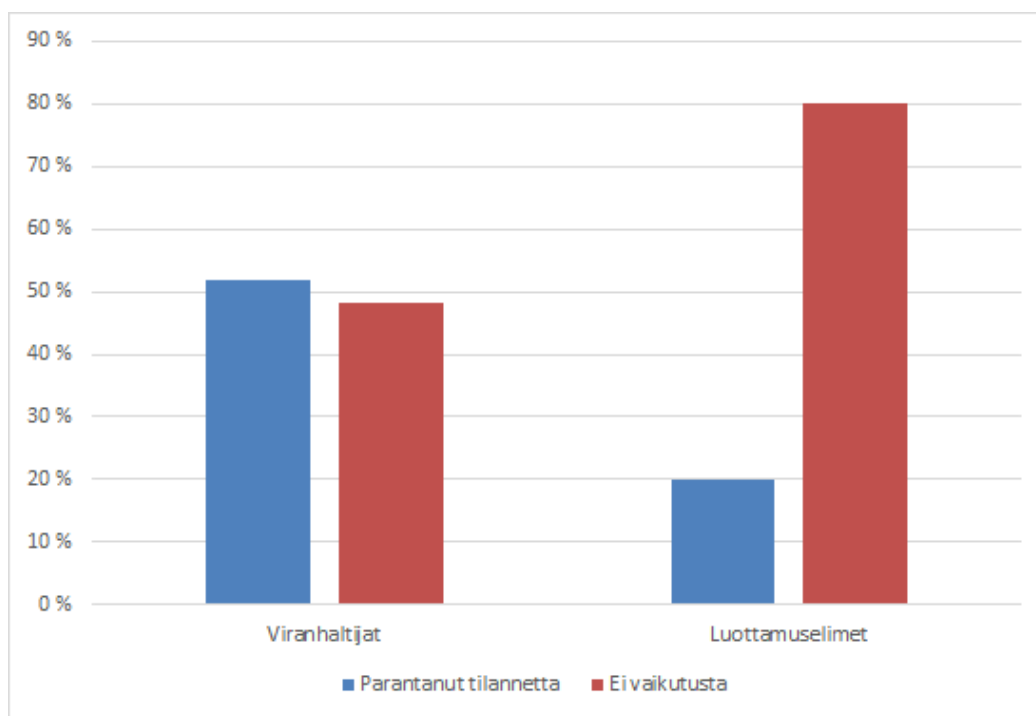


Kunnan liikenneturvallisuustyön suunta.

Jatkokysymyksessä, jolla selvitettiin Itätoimijan vaikutusta kunnan liikenneturvallisuustyön suuntaan, erot viranhaltijoiden ja luottamuselinten edustajien välillä kasvavat suuriksi. Viranhaltijoiden äänet (n=79) jakautuvat lähes tasan, 52 % vastanneista oli sitä mieltä, että Itätoimija-hanke on parantanut tilannetta. Luottamuselinten edustajista (n=110) peräti 80 % ei uskonut Itätoimijan vaikuttaneen kunnan liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



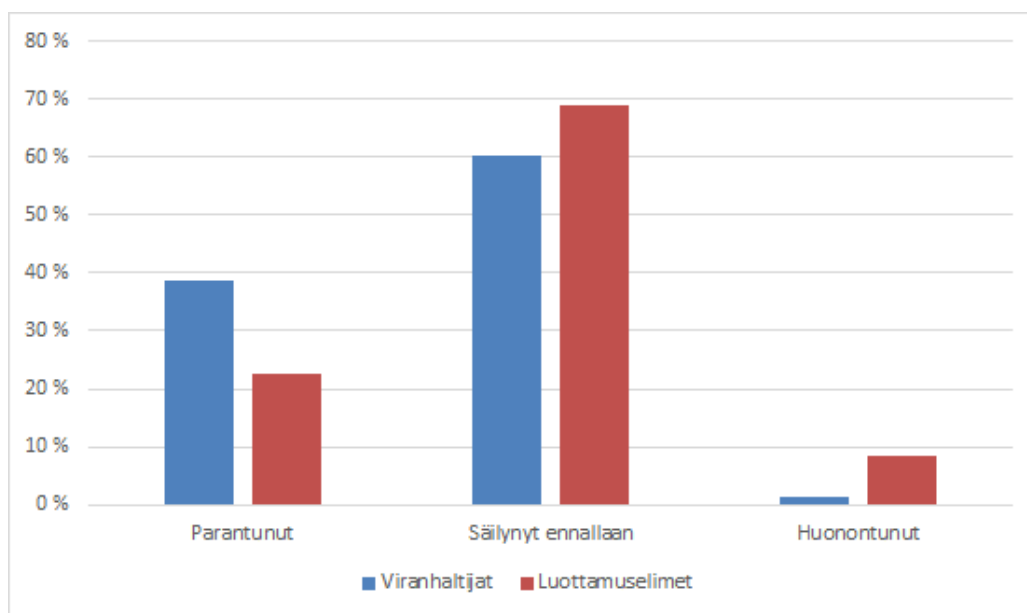
Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankkeen vaikutus edellä kuvattuun muutokseen.

Näinkin suuri ero viranhaltijoiden ja luottamuselinten välillä on toisaalta looginen: luottamuselinten edustajista vain 10 % oli tietoinen Itätoimija-hankkeesta. Suurin osa kyselyyn vastanneista luottamuselinten edustajista on vastannut mielikuvan, ei faktatiedon pohjalta. Päätöksentekijöiden tietoisuuden lisääminen toiminnasta, joka viranhaltijoiden mielestä selvästi tukee liikenneturvallisuuustyötä, olisi perusteltua. Haasteena on politiikan oma aikajänne: neljän vuoden välein vallittava uusi valtuusto ja/tai lautakunta voi joutua esimerkiksi päätöksentekotilanteeseen, jolla on vaikutusta pitkäjänteisen liikenneturvallisuuustyön edellytyksiin kunnissa (rahoitus, henkilöresurssit). Luottamuselin, jolla ei ole tietoa aiemmin jo tehdystä työstä ja sen vaikuttavuudesta, on liikenneturvallisuuustyön edistämisen näkökulmasta ”riskialttiimpi” kuin esimerkiksi lautakunta, jossa ollaan tietoisia liikenneturvallisuuustoimijatyöstä.

Liikenneturvallisuuustyön suunnan lisäksi kysyttiin toiminnan laadusta. Viranhaltijoista (n=83) 39 % näki toiminnan parantuneen, vain yhdessä kunnassa toiminnan koettiin huonontuneen. Luottamuselinten edustajista (n=119) laadun näki parantuneen 23 % vastanneista.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kunnan liikenneturvallisuustyön laatu.

Itätoimija-hankkeen rooli liikenneturvallisuustyön laadun paranemisessa tulee selvästi esiin vastauksissa: viranhaltijoista (n=78) 31 % näki Itätoimijan parantaneen liikenneturvallisuustyön laatua.

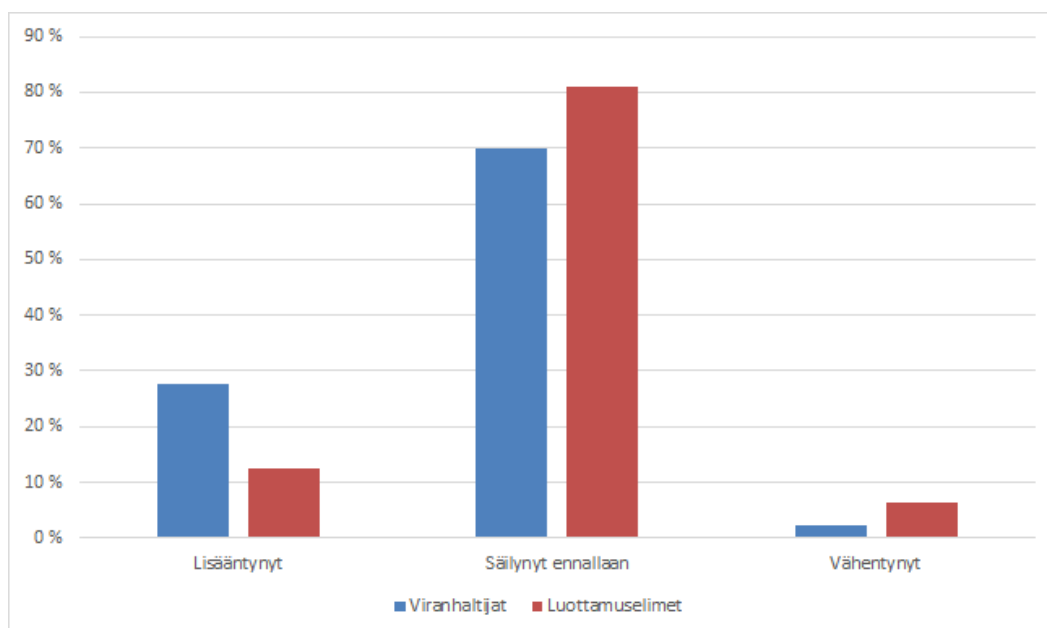
Kunnan ja Liikenneturvan yhteistyö

Arvioitaessa yhteistyötä Liikenneturvan kanssa, havaitaan sama ero viranhaltijoiden ja luottamuselinten edustajien kanssa kuin edellisissä kysymyksissä. Viranhaltijoista (n=83) 28 % näki yhteistyön lisääntyneen, luottamuselinten edustajista (n=111) vain 13 % oli tätä mieltä. Kahdessa kunnassa viranhaltijoiden mielestä yhteistyö oli vähentynyt.

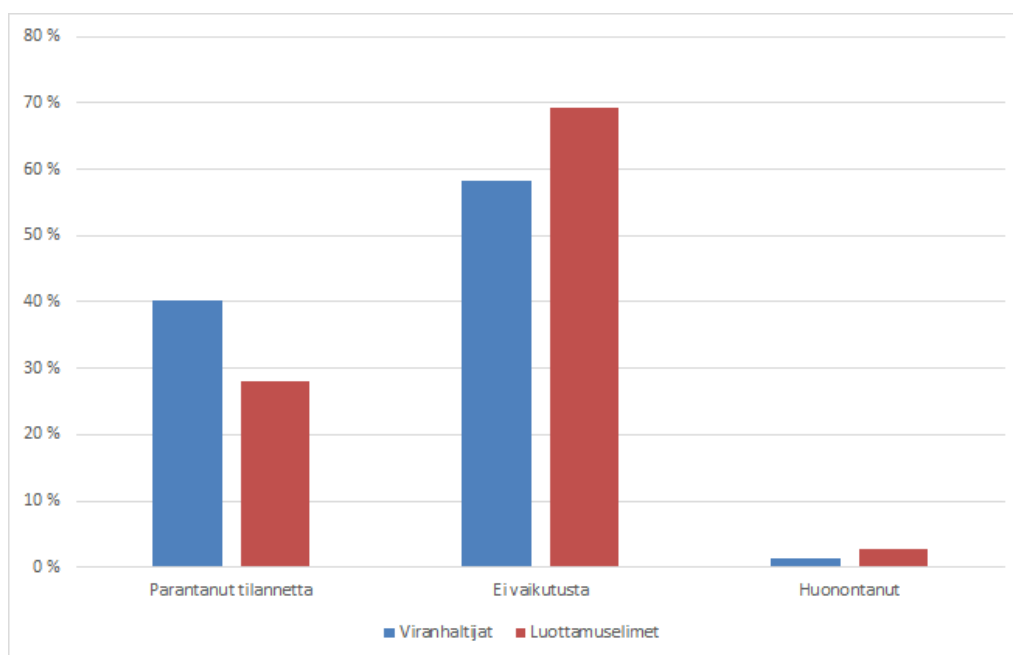
Itätoimijan vaikutusta kunnan yhteistyöhön Liikenneturvan kanssa voi pitää hyvänä. Vaikka suurimman osan mielestä (viranhaltijat 58%, luottamuselimet 69 %) yhteistyö on säilynyt ennallaan, ovat ”Parantanut tilannetta” –vastausten osuudet kohtuullisen suuria. Viranhaltijoista (n=72) 40 % ja luottamuselinten edustajista (n=107) 28 % oli sitä mieltä, että Itätoimija-hanke on parantanut kuntien ja Liikenneturvan välistä yhteistyötä. Vain yhdessä kunnassa koettiin, että Itätoimija-hanke on huonontanut tilannetta.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018



Kunnan yhteistyö Liikenneturvan kanssa.



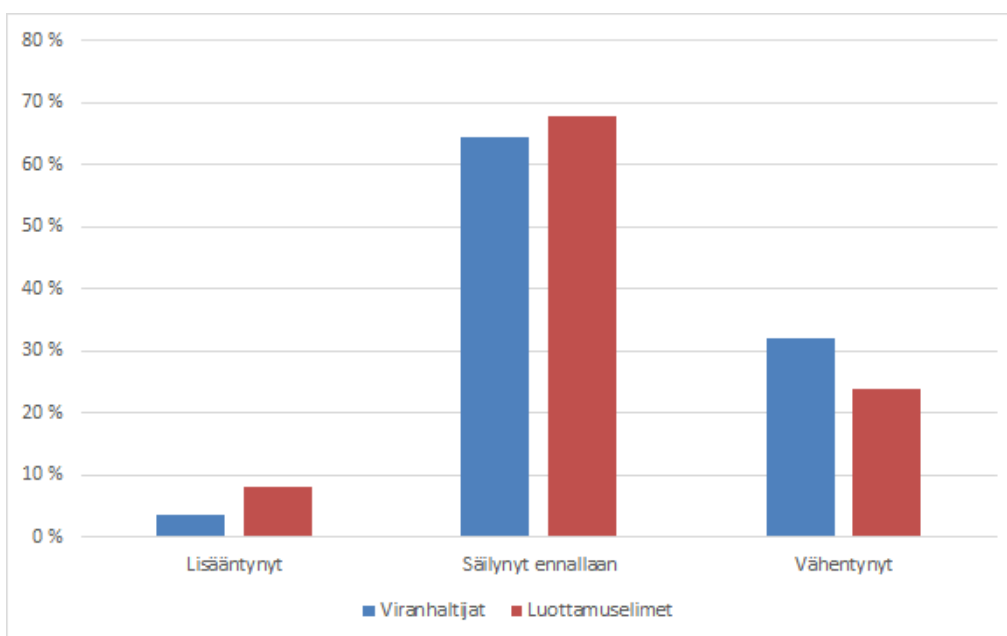
Itä-Suomen liikenneturvallisuuustoimija -hankkeen vaikutus edellä kuvattuun muutokseen.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kunnan ja Poliisin yhteistyö

Kyselyn tulosten perusteella kunnan yhteistyö poliisin kanssa on vähentynyt. Viranhaltijoiden (n=84) ja luottamuselinten edustajien (n=121) vastauksissa on tässä kysymyksessä vain pieni ero, mutta merkittävää on, että viranhaltijoista lähes kolmannes (32 %) ja luottamuselinten edustajista lähes joka neljäs (24 %) kokee yhteistyön poliisin kanssa vähentyneen. Tulos ei sinänsä ole yllättävä, sillä poliisin resurssien väheneminen heijastuu myös liikenneturvallisuustyöhön osallistumiseen.



Kunnan yhteistyö poliisin kanssa.

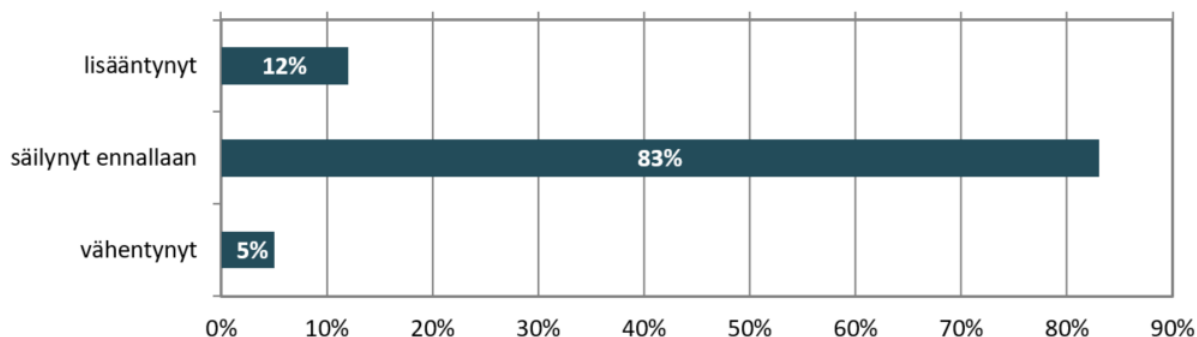
Suurin osa vastanneista, 80 % ei nähnyt Itätoimija-hankkeella olleen vaikutusta poliisin ja kunnan väliseen yhteistyöhön.

Kuntien välinen yhteistyö

Itätoimija-hankkeella ei kyselyn tulosten perusteella näytä olleen juurikaan vaikutusta kuntien väliseen yhteistyöhön. Vain 13 viranhaltijaa oli sitä mieltä, että kuntien välinen yhteistyö on parantunut. Itätoimija-hankkeella ei ole juurikaan ollut merkitystä tilanteen muuttumiseen.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

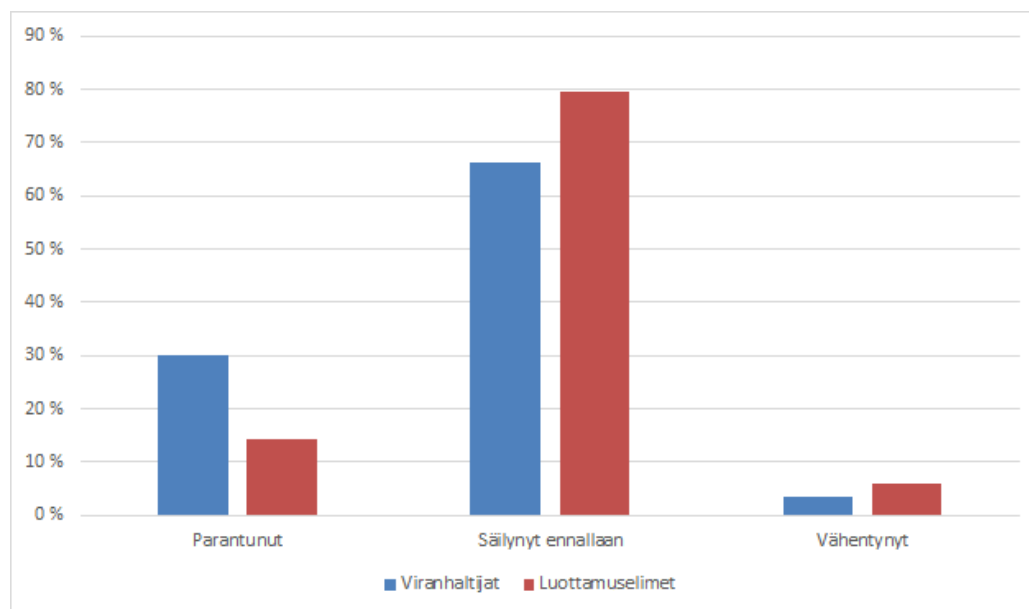
26.1.2018



Kuntien välinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa.

Yhteistyö kunnan sisällä

Kunnan eri hallintokuntien välisessä yhteistyössä tulokset ovat samansuuntaiset kuin kuntien välisessä yhteistyössä. Kuitenkin yhteistyön on nähty lisääntyneen selvästi kuntien välistä yhteistyötä enemmän. Viranhaltijoista (n=83) 30 % näkee yhteistyön parantuneen, luottamuselinten edustajista 14 % on samaa mieltä. Viranhaltijoiden mielestä vain kolmessa kunnassa tilanne on huonontunut.



Kunnan sisäinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa.

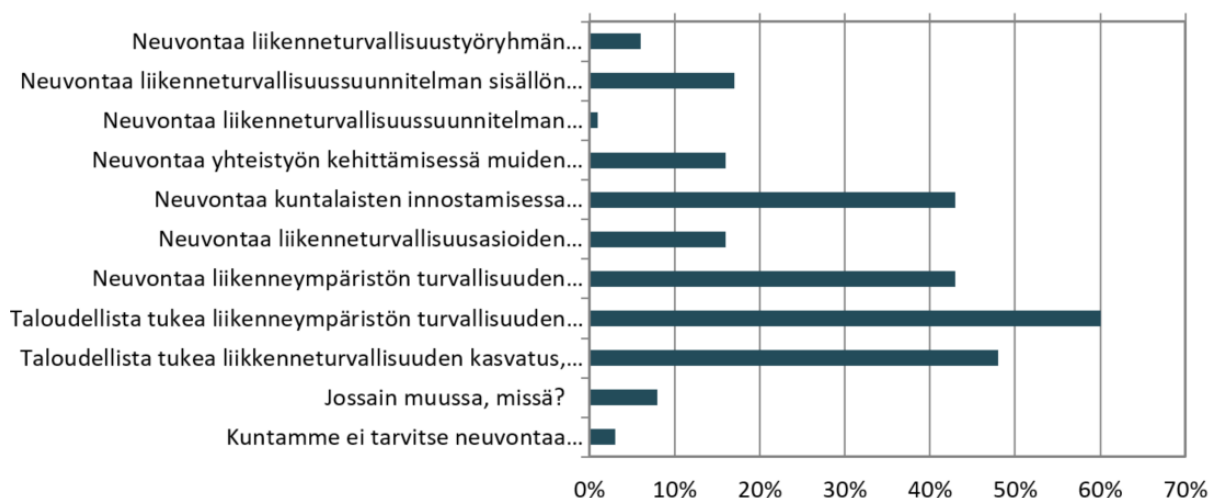
Itätoimijan vaikutus muutokseen on ollut havaittava, viranhaltijoista (n=77) 29 % näki toimijan parantaneen tilannetta. Luottamusmiehistä (n=108) 15 % näki Itätoimijan parantaneen tilannetta.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Kunnan liikenneturvallisuustyön tukeminen

Kysyttäessä kunnilta, millaista tukea he kaipaisivat liikenneturvallisuustyölle, korostui taloudellinen tuki selvästi. Tukea kaivataan eniten konkreettisiin liikenneympäristön parantamistoimenpiteisiin, mutta myös KVT-työlle toivotaan taloudellista tukea.



Kunnan kaipaama tuki liikenneturvallisuusasioissa.

Taloudellisen tuen lisäksi korostuu neuvonnan tarve: neuvontaa tarvitaan sekä kuntalaisten innostamisessa että liikenneympäristön suunnittelussa. Tulos on toimijatyön kannalta hyvä: toimijatyön kaltaiselle tekemiselle on selvästi kysyntää. Vuoden 2014 kuntapäätäjäkyselyn tulokset tukevat tätä: silloinkin kuntien liikenneturvallisuustyön ongelmaksi nähtiin rahapula ja resurssien niukkuus, mutta Itätoimijan rooli nähtiin tärkeäksi liikenneturvallisuusryhmien työn tukemisessa, yhteistyön kehittämisessä, työn organisoinnissa, kuntien välisessä yhteistyössä, liikenneturvallisuustietouden välittämisessä sekä asiantuntija-avussa ja hyvien mallien levittämisessä.

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

Liite 4

Liikenneturvallisuustyön kyselylomake

Liikenneturvallisuustyön kartoitus

1. Mistä kunnasta olette?

Vapaa kenttä

2. Mistä kunnan yksiköstä olette?

Tekninen toimi
Sosiaali- ja terveystoimi
Sivistys- ja koulutoimi
Nuoriso- ja vapaa-ajan toimi
Yleishallinto
Luottamuselimet
Muu, mikä?

3. Mitä teette oman työnne / tehtävänne puolesta liittyen liikenneturvallisuuteen?
Merkitkää kaikki, mitä teette.

Olen kunnan liikenneturvallisuusasioiden yhdyshenkilö.
Teen kunnan liikenneturvallisuussuunnitelmia.
Olen mukana kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä.
Järjestän ja tilaan koulutusta ja yleisötilaisuuksia liittyen liikenneturvallisuuteen.
Hoidan liikenneturvallisuuteen liittyviä ympäristön suunnittelutehtäviä.
Pidän koulutuksia ja yleisötilaisuuksia liittyen liikenneturvallisuuteen.
Olen muuten aktiivinen liikenneturvallisuusasioissa.
Muuta, mitä?
En tee liikenneturvallisuustyötä.

4. Kuinka arvioisitte liikenneturvallisuusasioiden hoitoa kunnassanne? Liikenneturvallisuusasiat kunnassamme on hoidettu

Hyvin
Keskinkertaisesti
Huonosti
En osaa sanoa

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

5. Miten arvioisitte kunnan kehittämisaktiivisuutta liikenneturvallisuusasioissa?
Kehittämisaktiivisuus turva-asioissa kunnassamme on

Aktiivista
Laimeaa
Kehittämisaktiivisuutta ei ole
En osaa sanoa

6. Mikä on mielestänne kuntanne paras saavutus liikenneturvallisuusasioissa?

Vapaa kenttä

7. Oletteko ennen tätä kyselyä kuullut Itä-Suomen Liikenneturvallisuustoimija - hankkeesta?

Kyllä
En

8. Onko hankkeesta oltu teihin henkilökohtaisesti yhteydessä?

Kyllä
Ei

9. Kuinka yhteydenotto on tapahtunut?

Sähköpostilla
Puhelimella
Postitse
Olemme tavanneet henkilökohtaisesti
Muuten, miten?

10. Kuinka usein hankkeesta on oltu yhteydessä viimeisen vuoden aikana

Vapaa numerokenttä

11. Mitä asioita hankkeen yhteydenotot ovat koskeneet?

Vapaa kenttä

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

12. Oletteko osallistunut hankkeen järjestämiin tilaisuuksiin?

Kyllä
En

13. Arvioikaa tilaisuutta, johon olette osallistunut

hyvä keskinkertainen huono en osaa sanoa

Tilaisuuden sisältö

Tilaisuuden esiintyjät

Tilaisuuden järjestelyt

14. Tilaisuus oli kuntamme liikenneturvallisuusasioiden hoidon kannalta

erittäin hyödyllinen
melko hyödyllinen
ei hyödyllinen, mutta ei haitallinenkaan
melko haitallinen
erittäin haitallinen

Mahdollisuus kommentoida

15a. Kunnan liikenneturvallisuustyö on

lisääntynyt
säilynyt ennallaan
vähentynyt

15b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankkeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

16a. Kunnan ja Liikenneturvan yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa on

lisääntynyt
säilynyt ennallaan
vähentynyt

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

16b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

17a. Kunnan ja Poliisin yhteistyö liikenneturvallisuus asioissa on

lisääntynyt
säilynyt ennallaan
vähentynyt

17b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

18a. Kunnan ja muiden kuntien yhteistyö liikenneturvallisuus asioissa on

lisääntynyt
säilynyt ennallaan
vähentynyt

18b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

19a. Yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa kunnan eri hallintokuntien kesken on

Parantunut
säilynyt ennallaan
huonontunut

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

19b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

20a. Toiminnan laatu liikenneturvallisuusasioissa kunnassa on

Parantunut
säilynyt ennallaan
huonontunut

20b. Minkälainen on Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankeen vaikutus ollut edellä kuvattuun muutokseen?

parantanut tilannetta
huonontanut tilannetta
ei vaikutusta tilanteeseen

21. Minkälaista tukea kuntanne kaipaisi liikenneturvallisuusasioissa? Valitkaa kolme tärkeintä kohtaa.

Neuvontaa liikenneturvallisuustyöryhmän perustamisessa
Neuvontaa liikenneturvallisuussuunnitelman sisällön luonnissa
Neuvontaa liikenneturvallisuussuunnitelman kirjoittamisessa
Neuvontaa yhteistyön kehittämisessä muiden kuntien kanssa
Neuvontaa kuntalaisten innostamisessa liikenneturvallisuustyöhön
Neuvontaa liikenneturvallisuusasioiden yleisötilaisuuksien ja koulutusten järjestämisessä
Neuvontaa liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen suunnittelussa
Taloudellista tukea liikenneympäristön turvallisuuden parantamisessa
Taloudellista tukea liikenneturvallisuuden kasvatus, valistus ja tiedotus asioissa
Jossain muussa, missä?
Kuntamme ei tarvitse neuvontaa liikenneturvallisuusasioissa

22. Oletteko saanut jotain tukea kuntanne liikenneturvallisuustyöhön Itä-Suomen liikenneturvatoimija -hankkeelta?

kyllä
ei
en osaa sanoa

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

23. Mitä tukea olette saanut hankkeelta? Voitta vastata kaikkiin sopiviin kohtiin.

Tukea liikenneturvallisuustyöryhmän perustamisessa
Tukea liikenneturvallisuussuunnitelman sisällön luonnissa
Tukea liikenneturvallisuussuunnitelman kirjoittamisessa
Tukea yhteistyön kehittämisessä muiden kuntien kanssa
Tukea kuntalaisten innostamisessa liikenneturvallisuustyöhön
Tukea liikenneturvallisuus yleisötilaisuuksien ja koulutusten järjestämiseen
Tukea liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen suunnittelussa
Taloudellista tukea liikenneympäristön turvallisuuden parantamisessa
Taloudellista tukea liikenneympäristön turvallisuuden kasvatus, valistus ja tiedotus asioissa
Jossain muussa, missä?

24. Onko kuntanne käyttänyt muuta ulkopuolista apua liikenneturvallisuusasioiden hoidossa?

kyllä
ei
en osaa sanoa

25. Kenen apua käytitte?

Vapaa kenttä

26. Mihin käytitte apua?

Vapaa kenttä

27. KERTOKAA MIELIPITEENNE! Jos teillä on vielä lisättävää siihen, minkälaista liikenneturvallisuustyön tulisi olla, kuinka sitä voitaisiin kehittää, tai jos haluatte kommentoida tätä kyselyä, tässä on varattu ajatuksille tilaa.

Vapaa kenttä

28. Tunnetko seudullista liikennejärjestelmätyötä?

Kyllä
En

Liikenneala
Seppo Lampinen, Janne Rautio

26.1.2018

29. Pitäisikö liikenneturvallisuus- ja seudullisen liikennejärjestelmätöön yhteistyötä mielestäsi lisätä?

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

30. Millä tavoin yhteistyötä voisi lisätä (vaihtoehtoista b-f voit valita myös useamman vaihtoehdon):

- a. Ryhmien yhdistäminen
- b. Ryhmien vuosittainen yhteiskokous
- c. Ryhmien yhteiset teemakokoukset
- d. Ryhmien yhteiset seminaarit tai työpajat
- e. Ryhmien yhteiset vuosisuunnitelmat
- f. Muulla tavoin, millä?