

Strategian toteuttaminen vuosina 2022-2026 (KTS)

Liikenneturva

Liikenneturvan tehtävänä on liikenneturvallisuuden edistäminen. Vahvistamme turvallista liikennekäyttäytymistä sekä liikenneturvallisuuden arvostusta yhteiskunnassa lisäämällä tietoa liikenneturvallisuudesta ja vaikuttamalla kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) mukaan organisaatiomme tarkoitus on edistää tieliikenteen turvallisuutta liikennekasvatuksen, viestinnän ja omaa toimintaa palvelevan tutkimuksen keinoin. Lisäksi keskusjärjestönä opastamme ja yhteen sovitamme jäsenyhteisöjemme liikenneturvallisuustyötä, teemme aloitteita ja toimimme muutoinkin liikenneturvallisuuden hyväksi.

Toimintaamme ohjaa kansainvälisesti ja kansallisesti hyväksytty liikenteen turvallisuusvisio – nollavisio. Nollavision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava sellaiseksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikennejärjestelmä kattaa niin liikenneympäristön, liikenteen palvelut, ajoneuvot kuin ihmisen toiminnan sekä näitä ohjaavat lait. Nollavisio tähtää jatkuvaan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Liikenteessä ennakoiminen sekä riskien tunnistaminen ja hallinta ovat oleellinen osa nollavision mukaista toimintaa.

Liikenneturvassa toimintamme suuntautuu ennen kaikkea ihmisiin. Tuemme ihmisten turvallisia valintoja liikenteessä ja lisäämme liikenneturvallisuuden arvostusta yhteiskunnassa.

Liikenneturva on tunnettu ja luotettava asiantuntija ja yhteistyökumppani niin ammattilaisten että tienkäyttäjien keskuudessa. Suunnittelemme ja teemme työtä yhdessä kohderyhmiemme kanssa niin lasten, aikuisten kuin ikääntyneidenkin kohdalla. Keskitymme eri alojen asiantuntijoiden kouluttamiseen ja tuemme heidän vapaaehtoista liikenneturvallisuustyötään.

Painopisteet

Vuosina 2022-2026 edistämme tieliikenteen turvallisuutta kansallisten ja EU-tavoitteiden mukaisesti. Osallistumme tiiviisti kansallisen liikenneturvallisuusstrategian toteuttamiseen.

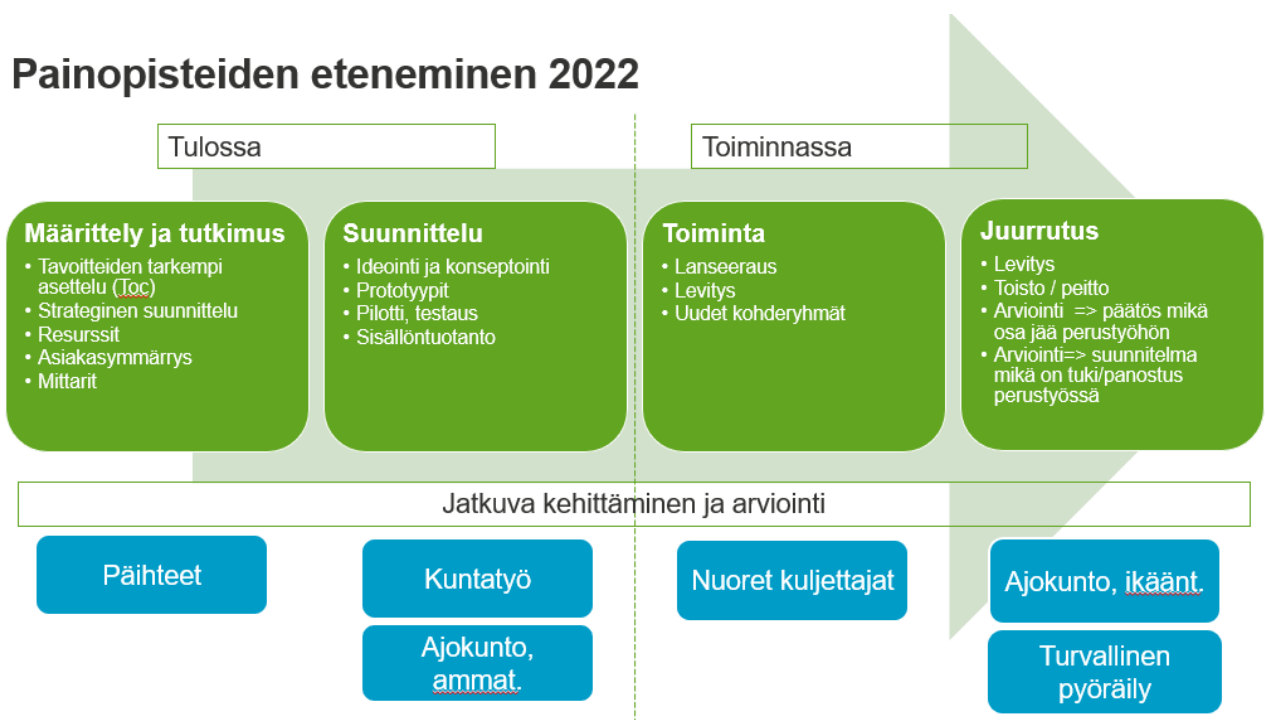
Painotamme lainsäädännön valmistelutyössä ja poliittisissa ratkaisuissa liikenneturvallisuusnäkökohtia. Ihmisille ja ympäristölle syntyvien vaikutusten tulee olla turvallisuutta ja hyvinvointia edistäviä.

On varmistettava, että valtionavustuksena myönnettävä rahoitus on riittävä takamaan Liikenneturvan pitkäjänteisen valtakunnallisen, alueellisen ja paikallisen toiminnan. Ennaltaehkäisevän liikennekasvatuksen ja viestinnän toimintamahdollisuudet tulee turvata.

Liikenneturvan toiminnan painopisteet valitaan useammaksi vuodeksi kerrallaan. Liikenneturvallisuuskehityksen lisäksi yhteiskunnalliset muutokset ja ilmiöt vaikuttavat painopisteiden valintaan.

Vaiheittain etenevien painopisteiden kautta Liikenneturva toteuttaa toiminnassaan jatkuvaan kehityksen sykliä. Pandemia-vuosi 2020-21 on vaikuttanut toimintaan niin, ettei osaa suunniteltuja toimintoja ole pystytty toteuttamaan. Tämän vuoksi Nuorten kuljettajien ja Turvallisen pyöräilyn painopisteet ovat samassa vaiheessa kuin vuonna 2021. Vuonna 2021 painopisteenä ollut Automaatio siirtyy suoraan perustoimintaan eli jatkamme aiheen aktiivista seuraamista muuten. Pääteet liikenteessä on uusi painopiste, jossa keskitytään erityisesti humerattijuopumusten torjuntaan.

Painopisteiden eteneminen 2022



Painopisteiden ja ikäryhmien visiot ja tavoitteet vuosille 2022-2026

Päihteet liikenteessä

Huumerattijuopumustapausten osuus on kasvussa. Huumerattijuopumusten ehkäisyyn tarvitaan erilaisia toimia kuin alkoholin kohdalla. Päihdeonnettomuuksien ehkäisyssä tarvitaan laaja-alaisempaa yhteistyötä eri toimijoiden kesken.

Asenteet rattijuopumusta kohtaan päihteistä riippumatta ovat muuttuneet kielteisemmiksi ja kampanjoinnilla on ollut vaikutusta. Kiinni jääneistä rattijuopoista iso osa on ajanut humalassa useita kertoja jo ennen kiinni jäämistään ja uusimisprosentit ovat suuria. Nuorten rikostuomioista suuri osa tulee liikenne rikkomuksista ja näistä iso osa on rattijuopumuksesta. Rattijuopumusrikoksista tuomituista 18-20-vuotiaista uusijoiden osuus oli 36,1 %.

Rattijuopumustapauksissa on viimeisen kolmen vuoden aikana kuollut keskimäärin 42 ja loukkaantunut 485 henkilöä vuosittain. Tämä on kaikista tieliikenteessä menehtyneistä viidennes ja loukkaantuneista kymmenesosa. Menehtyneistä ja loukkaantuneista enemmistö oli miehiä.

Rattijuopumustapauksissa kuolee ja loukkaantuu paljon nuoria. Kuolleista kolmannes ja loukkaantuneista 44 prosenttia oli 15–24-vuotiaita. Rattijuopumustapauksien henkilövahingot keskittyvät kesäkuukausille

Rattijuoppojen määrä liikennevirrassa nousi hieman vuonna 2018. Myös maistelleiden määrä kasvoi hieman. Poliisin tietoon tuli ennakkotietojen mukaan noin 20 300 rattijuopumustapausta vuonna 2020. Määrä oli 10 prosenttia edellisvuotista korkeampi.

Visio

Huumerattijuopumustapausten määrä ei kasva liikenteessä.

Päihdeonnettomuudet vähenevät.

Tavoitteet

1. Tunnemme huumeongelman liikenteessä.
2. Laajennamme omia alan verkostoja ja yhteistyötä ennaltaehkäisyssä.
3. Huumausaineiden riskien liikenteessä käsittelyyn on käytössä toimintamalleja ja työkaluja.
4. Ehkäisevässä päihdetyössä ja liikennekasvatuksessa on yhteiset tavoitteet ja menetelmät päihdeonnettomuuksien ehkäisyyn.

Kuntatyö

Jokapäiväiset turvallisen liikkumisen ratkaisut tehdään pitkälti kunnissa, niin ympäristön kuin liikennekäyttäjien osalta. Liikenneturvan aktiivinen tuki ja monipuolinen yhteistyö auttavat kuntia rakentamaan liikenneturvallisuutta ihmisten arjessa.

Liikenneturvallisuus on osa kunnan tuottamia palveluja kuntalaisille. Siksi on tärkeää, että kuntapäätäjät ja -toimijat ymmärtävät roolinsa liikenneturvallisuuden edistäjinä.

Kuntien työn muuttuessa on tärkeää varmistaa liikenneturvallisuustyön kattavuus paikallisesti.

Visio

Liikenneturvallisuus paranee Suomen kunnissa.

Kaikissa Suomen kunnissa tehdään suunnitelmallista ja pitkäjänteistä liikenneturvallisuustyötä.

Kuntalaiset ja kunnan henkilöstö kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi asiaksi kunnassaan.

Tavoitteet

1. Liikenneturvan kuntatyö on kattavaa, suunnitelmallista ja paikallista.
2. Enemmistö kunnista käyttää Liikenneturvallinen kunta -toimintamallia, joka parantaa paikallisen liikenneturvallisuustyön tuloksia.

Ajokunto ammattikuljettajat

Ammattikuljettajien työhön liittyy erilaisia terveysriskejä ja kuormitustekijöitä kuten esimerkiksi epäsäännöllinen työaika, kiire ja yötyö. Ne aiheuttavat vireystilaongelmia ja vaikeuttavat terveellisten elintapojen ylläpitämistä. Ammattikuljettajilla ajoterveyttä riskeeraavat perussairaudet ovat yleisempiä kuin muulla väestöllä. Ammattikuljettajien ajokuntoa voidaan parantaa tehokkaimmin organisaatioiden ja rakenteiden kautta.

Ammattikuljettajat ovat usein osallisena liikenneonnettomuuksissa. Viimeisen kolmen vuoden aikana raskaan liikenteen onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin 66 ja loukkaantunut 460 ihmistä vuosittain. Vaikka tyypillisesti ammattikuljettaja on katsottu olleen onnettomuuden niin sanottu "toinen osallinen", eli häntä ei katsota onnettomuustilanteen alullepanijaosapuoleksi, on hänen omilla toimillaan useimmiten kuitenkin ollut vaikutusta onnettomuustapahtuman kulkuun ja seurauksiin. Joissain tilanteissa ei ammattikuljettajalla ole juurikaan mahdollisuuksia estää onnettomuutta (esimerkiksi itsemurhatapaukset), mutta kuljettajan ajotavoilla, vireystilalla ja ajokunnolla on kuitenkin merkitystä onnettomuuksien estomahdollisuuksiin ja seurauksiin, esimerkiksi siihen, kuinka nopeasti hän reagoi "ykkösosallisen" toimintaan.

Visio

Raskaan liikenteen kuljettajien ajokuntoon liittyvät onnettomuudet vähenevät.

Raskaan liikenteen ammattilaiset ajavat virkeinä ja ajokuntoisina.

Tavoitteet

1. Työnantajat tunnistavat ajokunnontekijät osaksi turvallisuusjohtamista ja tukevat kuljettajia ajokunnon ylläpidossa.
2. Alan toimijat edistävät yhdessä ammattikuljettajien ajokuntoa eri toimenpitein.
3. Ammattikuljettajat pitävät parempaa huolta itsestään ja ovat paremmassa ajokunnossa.

4. Ajo- ja lepoaikasäädökset ovat ajan tasalla raskaassa liikenteessä.

Turvallinen pyöräily

Kävelyä ja pyöräilyä edistetään yhteiskunnassa laajalti. Liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämällä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Edistämishjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tämä kasvu tarkoittaisi noin 450 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa vuonna 2030 ja 35-38 prosentin kulkutapaosuutta kävelylle ja pyöräilylle nykyisen 30 prosentin sijaan.

Samoille väylille kävelijöiden ja pyöräilijöiden kanssa ovat tulleet myös kevyet, sähköiset ja monesti yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet. Tämän mikroliikenteen moninaistuminen edellyttää myös turvallisuustilanteen seuraamista.

Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut vuosittain keskimäärin 25 ja loukkaantunut 620 pyöräilijää. Pyöräilijän ja autoilijan välisissä törmäyksissä seuraukset ovat yleensä vakavammat kuin yksittäisonnettomuuksissa: pyöräilijän kuolemantapauksissa noin joka toisessa tapauksessa osallisena oli auto. Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 73 prosenttia tapahtui risteyksissä.

Visio

Pyöräilyn turvallisuus paranee, vaikka pyöräilyn määrä kasvaa. Vain turvallinen pyöräily on terveellistä.

Pyöräily koetaan turvalliseksi.

Tavoitteet

1. Kansalaiset haluavat pyöräillä turvallisesti ja tekevät turvallisia valintoja.
2. Sääntötuntemus lisääntyy.
3. Pyöräilijät käyttävät enemmän turvavarusteita ja ajavat ennakoivasti.
4. Mikroliikenteen käyttäjät tuntevat säännöt ja ottavat muut tienkäyttäjät huomioon.

Pienet lapset (alle 7-vuotiaat)

Lapsilla on oikeus liikkua turvallisesti. Pienten lasten valmiudet liikkua liikenteessä ovat kuitenkin vasta kehittymässä. Aikuisten tehtävänä on tukea lasten kasvua turvalliseksi tienkäyttäjäksi.

Tässä ikäryhmässä turvallisessa liikkumisessa on ennen kaikkea kyse aikuisten valinnoista ja teoista. Perusta lapsille annettavalle laadukkaalle liikennekasvatukselle on kasvattajien riittävät tiedot ja taidot, joilla tuetaan turvallista liikkumista. Lasten tulevaisuuteen kantavat turvallisuusorientoituneet asenteet syntyvät, kun kasvattajat itse kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi. Siksi on tärkeää, että lapset saavat laadukasta varhaiskasvatusta ja -esiopetusta liikenneturvallisuudesta.

Viimeisen kolmen vuoden aikana liikenteessä on kuollut vuosittain keskimäärin kolme ja loukkaantunut 50 alle kouluikäistä lasta. Alle 7-vuotiaiden lasten liikennekuolemat ja loukkaantumiset tapahtuvat tavallisimmin autossa matkustaessa. Alle kouluikäisten lasten kuolemat ja loukkaantumiset ovat vähentyneet 60 prosentilla viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Visio

Yksikään pieni lapsi ei kuole liikenteessä.

Lapsille muodostuu turvallisuusorientoituneet asenteet, jotka kantavat myös tulevaisuuteen.

Koulunsa aloittavilla lapsilla on riittävät valmiudet toimia turvallisesti liikenteessä myös itsenäisesti.

Tavoitteet

1. Huoltajat tukevat lapsen itsenäisen liikkumista kehittymistä ja osaavat arvioida sitä.
2. Huoltajat kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi, toimivat hyvinä roolimalleina ja huolehtivat lasten turvallisuudesta liikenteessä myös autossa.
3. Lasten ja perheiden kanssa toimivat järjestöt ovat aiempaa motivoituneempia tukemaan perheitä turvallisessa ja kestävässä liikkumisessa. Yhä useampi järjestö on sitoutunut liikenneturvallisuustyön edistämiseen.
4. Lapset saavat laadukasta liikenneturvallisuuskasvatusta ja -esiopetusta.

Lapset (7–14-vuotiaat)

Koulutielle suunnatessa lasten elämässä alkaa kausi, jolloin liikenteessä liikutaan itsenäisesti. Lapsen elämässä liikkuminen monipuolistuu, kun itsenäisen kävelyn rinnalle tulevat pyöräily ja julkiset kulkuvälineet. Vanhempien myönteinen esimerkki ja tuki on erittäin tärkeää. Turvallisuutta lisäävän liikennekasvatuksen mahdollisuudet ovat ikäkautena suuret ja kantavat pitkälle tulevaisuutta ajatellen.

Kouluyhteisön rooli on korostunut, jotta suunnitelmallinen liikennekasvatus toteutuu koko ikäluokassa. Oppilaiden osallisuus ja toimijuuden vahvistaminen ovat mahdollisuus liikennekasvatukselle.

Omatoimisen liikkumisen myötä onnettomuusriskit lisääntyvät. Pyöräilyonnettomuuksia tapahtuu enemmän. 7-12-vuotiaiden henkilövahingoista neljä kymmenestä tapahtui pyöräilijöille ja kolmannes auton matkustajina.

Visio

Yksikään lapsi ei kuole liikenteessä.

Lapsilla on turvallisuusmyönteiset asenteet ja taidot, jotka tukevat heidän liikkumistaan myös myöhemmissä elämänvaiheissa sekä mahdollisissa muutoksissa.

Koulut tekevät suunnitelmallista liikenneturvallisuustyötä.

Tavoitteet

1. Lapset osaavat liikkua ja liikkuvat turvallisesti kävellen, pyöräillen ja joukkoliikennettä käyttäen.
2. Liikennekasvatus on selkeä osa perusopetusta ja sitä toteutetaan monipuolisin oppilaiden osallisuutta tukevin menetelmin.
3. Koulujen liikennekasvatustyön laatuksiteerit ohjaavat kouluja kehittämään liikenneturvallisuustyötä.
4. Huoltajilla on riittävät tiedot, taidot ja motivaatio toimia liikennekasvattajina.
5. Liikennekasvatuksen rooli kasvaa lasten vapaa-ajan toiminnassa ja harrastustoiminnassa.

Nuoret (15–24-vuotiaat) ja Nuoret kuljettajat -painopiste

Valtaosa nuorista toimii liikenteessä turvallisesti ja arvostaa turvallisuutta. Nuoren riskiä liikenteessä lisäävät sekä kokemattomuus kuljettajana että kehittymättömyys. Nuoruusikään liittyy voimakasta kehitystä niin fyysisen, psyykkisen kuin sosiaalisen kasvun alueilla. Kehittyvät aivot tuovat nuorelle haasteita sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja arviointikykyyn. Nuori voi pitää turvallisuutta tärkeänä, mutta voi silti ryhmässä toimia vastoin omia periaatteitaan. Ryhmän ulkopuolelle jäämisen pelko voi olla voimakasta ja vaikuttaa omaan toimintaan.

Nuorten liikkumistavat ovat murroksessa. Nuorten ikäryhmässä käytössä oleva ajoneuvojen kirjo on laaja. Ajoneuvoina käytössä ovat pyörät, kevyet sähköajoneuvot, mopot, mopoautot, traktorimönkijät, kevytmootoripyörät ja autot. Ikäpoikkeusluvalla ajokortin saa jo viidennes 17-vuotiaista. Myös aktiiviseen ja kestävään liikkumiseen liittyvät kysymykset ovat ikäryhmälle merkityksellisiä. Kuljettajakoulutukseen, ajo-oikeuksiin ja ajoneuvoihin tehdyt ja suunnitellut lainsäädäntömuutokset luovat uudenlaista tilausta nuorille suunnatuille liikenneturvallisuustoimille.

Nuorten omien oivallusten ja kokemusten kuuleminen, osallisuuden tukeminen sekä turvallisuutta tukevien normien vahvistaminen on tärkeää nuorten liikenneturvallisuustyössä ja sitä tukevien menetelmien kehittämisessä. Nuorille tulee myös tarjota aktiivisesti mahdollisuuksia vahvistaa turvallisuutta edistäviä sosiaalisia normeja vertaisryhmässä sekä tuoda omaa ääntään esiin heidän liikenneturvallisuuttaan koskevassa keskustelussa. Nuorten liikenneturvallisuustyön edistämiseksi tarvitaan aktiivista yhteistyötä nuorisoalan toimijoiden kanssa.

Nuorten liikenneturvallisuustilanne on Suomessa kehittynyt myönteiseen suuntaan, mutta nuoret ovat edelleen yllidustettuina liikenneonnettomuuksissa. Suomessa 15–24-vuotiaiden liikenneturvallisuus on alle EU:n keskitason. Ikäryhmässä liikennekuolemista kaksi kolmesta tapahtuu henkilöauton kuljettajana tai matkustajana. Nuoret ajavat eniten rattijuopumusonnettomuuksia. Myös turvavarusteiden, kuten turvavyön ja pyöräilykypärän, käyttö on alhaisempaa muuhun väestöön verrattuna. Sukupuolten väliset erot nuorten onnettomuuksissa ovat Suomessa Euroopan suurimpien joukossa. Onnettomuuksissa menehtyneistä neljä viidestä on miehiä. Nuorten henkilövahinkoonnettomuudet kaksinkertaistuvat kesäisin.

Visio

Nuorten liikennekuolemat ja onnettomuudet vähenevät.

Nuorten liikennekäyttäytyminen kehittyy aikaisempaa turvallisemmaksi.

Liikennekasvatusta toteutetaan systemaattisesti yläkouluissa ja toisella asteella.

Nuoret edistävät aktiivisesti liikenneturvallisuutta ja tukevat turvallisuutta vahvistavaa sosiaalista normia vertaistensa keskuudessa.

Tavoitteet

1. Liikennekasvatus on osa koulujen ja oppilaitosten toimintakulttuuria
2. Huoltajat ymmärtävät roolinsa liikennekasvattajina ja tukevat nuoria liikenneturvallisuusasioissa.
3. Liikennekasvatuksen rooli kasvaa nuorten hyvinvointityössä kuten nuorisotyössä, vapaa-ajan toiminnassa ja harrastustoiminnassa.
4. Nuoret tekevät turvallisia valintoja, tunnistavat riskejä ja ymmärtävät ryhmän toiminnan sekä oman käyttäytymisen ja valintojen vaikutuksen omaan ja muiden turvallisuuteen liikenteessä niin kuljettajana että matkustajana.
5. Nuorilla on motivaatiota, valmiudet ja kanavia edistää turvallista liikkumista omassa vertaisryhmässään ja lähiympäristössään.

Aikuiset (25–64-vuotiaat)

Ikäryhmänä 25–64-vuotiaat muodostavat liikenteemme laajimman ryhmän, joka liikkuu paljon etenkin kodin ja työpaikan välillä. Heillä on vastuullinen asema, sillä he vastaavat omilla päätöksillään myös monien muiden liikkujien ja erityisesti lasten turvallisuudesta. Aikuiset toimivat myös roolimalleina.

Suomessa kilometriä kohden ylivoimaisesti yleisin kulkumuoto on henkilöauto. Henkilöauton kuljettajilla on suuri vastuu omasta ja muiden liikenneturvallisuudesta.

Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli keskimäärin 111 ja loukkaantui 2 500 25-64-vuotiasta ihmistä vuosittain. Tieliikenteessä menehtyneistä ja loukkaantuneista lähes puolet oli työikäinen. Valtaosa onnettomuuksista tapahtuu autolla liikkuville. Ikäryhmän liikennekuolemat ovat vähentyneet viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Visio

Yhteiskunnassa tunnustetaan liikenneturvallisuuden merkitys.

Ikäryhmän liikenneturvallisuus paranee autolla matkustettaessa.

Aikuiset toimivat roolimallina liikenteessä ja noudattavat liikennesääntöjä.

Tavoitteet

1. Arvostus liikennesääntöjen noudattamista sekä turvallisuushakuista liikkumista ja toisia liikkujia kohtaan paranee. Liikennesääntöjä noudatetaan paremmin.

2. Autoilijoiden sosiaalinen normi ajaa rajoitusten mukaan ja ennakoiden vahvistuu etenkin alueilla, joilla liikkuu paljon ihmisiä jalan ja pyörällä.
3. Liikenneturvallisuuustyö on osa yritysten työsuojelu- ja työhyvinvointitoimintaa.
4. Työntekijöiden kyky tunnistaa oman liikkumisensa riskejä ja halu toimia turvallisesti liikenteessä lisääntyy.
5. Liikenneturvan kouluttamat ennakoivan ajon kouluttajat ovat ammattilaisia ja motivoituneita lisäämään liikenteen turvallisuuskulttuuria.
6. Turvalaitteiden merkitys tunnistetaan ja niitä käytetään.

Ikääntyneet (yli 64-vuotiaat) ja Ajokunto ikääntyneet -painopiste

Väestö ikääntyy ja autoilevia ikäkuljettajia on vuonna 2026 enemmän liikenteessä kuin nyt. Autoilu mahdollistaa monelle aktiivisen ja itsenäisen elämän, joka puolestaan ylläpitää toimintakykyä. Parempi toimintakyky vähentää yhteiskunnallisen tuen tarvetta ja luo mahdollisuudet aktiiviselle kansalaisuudelle.

Iän vaikutukset kehoon, kuten sen haurastuminen, lisäävät alttiutta vakaville henkilövahingoille. Turvallinen omin voimin liikkuminen ennaltaehkäisee vahinkoja. Turvallista liikkumista jalan ja pyörällä, turvavarusteiden ja turvatekniikan käyttöä sekä ikäystävällisen liikenneympäristön kehittämistä on tuettava.

Ajokunto ja -terveys vaikuttavat ikääntyneiden turvallisuuteen, vaikkakin yksilölliset erot terveydessä ovat suuria. Ajokuntoon vaikuttavat eri sairaudet ja niiden vaikutukset lääkkeineen sekä päihteet, väsymys ja tunteet. Terveiden heikentyessä ajamisen lopettaminen voi olla tarpeen. Kuljettajan läheiset ja ammattilaiset ovat oleellisessa roolissa puheeksi ottamisen ja viime kädessä ajamiseen puuttumisen kautta.

Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli vuosittain keskimäärin 67 ja loukkaantui 730 yli 64-vuotiasta tienkäyttäjää. Liikennekuolemista ja loukkaantumisista lähes kaksi kolmesta tapahtui auton kyydissä matkustettaessa, joka kuudes jalankulkijoille ja joka kuudes pyöräiltäessä. Yli 64-vuotiaiden kuolemien määrä on laskenut lähes viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana

Visio

Vaikka ikääntyneiden osuus liikenteessä lisääntyy, turvallisuustilanne paranee.

Vain ajokuntoiset ajavat liikenteessä.

Tavoitteet

1. Ikääntyneet kuljettajat valitsevat turvallisen kulkutavan kulkemistarpeensa ja ajokuntonsa mukaan.
2. Kuljettajilla on realistinen käsitys omasta ajokyvystään ja he huolehtivat siitä. Kuljettajat ymmärtävät, millä tavoin he voivat kompensoida iän tuomia puutteita ajokykyyn ja missä vaiheessa heidän ajokykynsä ei enää riitä turvalliseen ajamiseen.
3. Kuljettajien läheisillä ja kuljettajien kanssa tekemisissä olevilla ammattilaisilla on keinoja ajokunnon ja ajoterveyden tarkkailuun ja rohkeutta tarttua siihen.

4. Ikääntyneet pyöräilevät turvallisesti ja valitsevat turvallisia pyöriä omaan käyttötarpeeseensa, esimerkiksi tavaroiden kuljettamiseen.
5. Ikääntyneillä on keinoja ja halua liikkua kävellen turvallisesti.
6. Yhä useammalla ikääntyneellä on valmiudet käsitellä turvallista liikenteessä liikkumista vertaistensa kanssa – tukea sitä ja vaikuttaa asenteisiin.