

Strategian toteuttaminen vuosina 2023-2027 (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 keskiössä on ihminen. 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. Keskitymme eri alojen asiantuntijoiden kouluttamiseen ja tuemme heidän vapaaehtoista liikenneturvallisuustyötään.

Painopisteet

Vuosina 2023-2027 edistämme tieliikenteen turvallisuutta kansallisten ja EU-tavoitteiden mukaisesti. Osallistumme tiiviisti kansallisen liikenneturvallisuusstrategian toteuttamiseen.

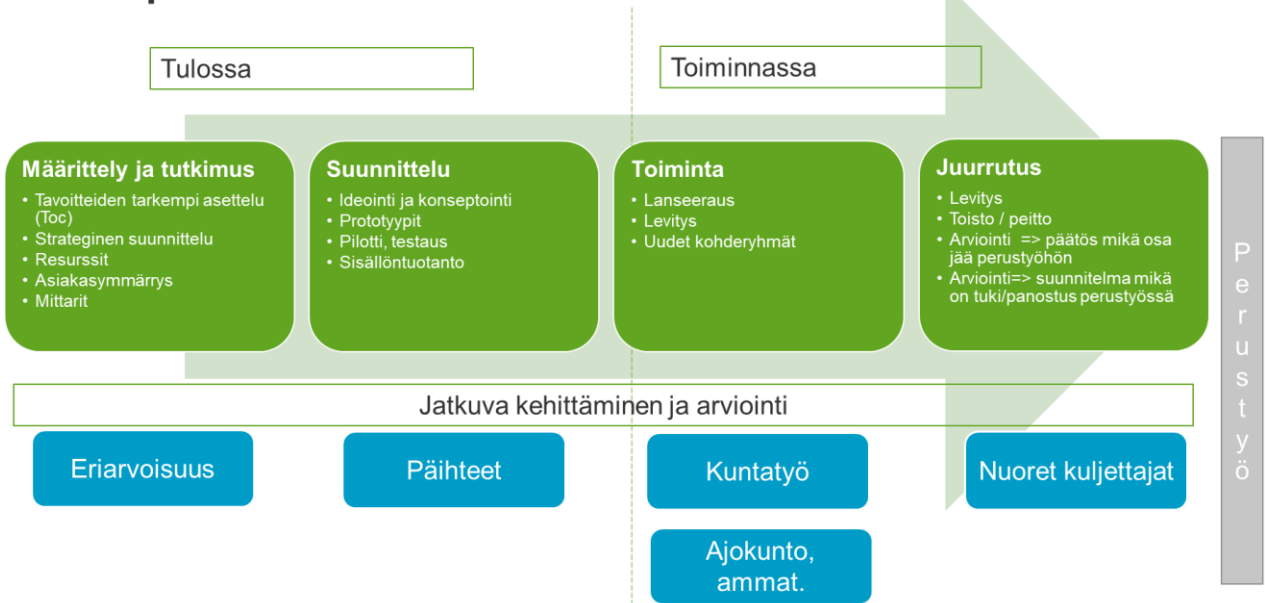
Painotamme lainsäädännön valmistelutyössä ja poliittisissa ratkaisuissa liikenneturvallisuusnäkökohtia. Ihmisille ja ympäristölle syntyvien vaikutusten tulee olla turvallisuutta ja hyvinvointia edistäviä.

On varmistettava, että valtionavustuksena myönnettävä rahoitus on riittävä takaamaan 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.

Liikenneturvan painopisteet etenevät vaiheittain. Osa painopisteistä on valmisteluvaiheessa ja osa toteutuksessa. Eriarvoisuus liikenneturvallisuuksessa on uusi painopiste.

Painopisteiden vaiheet 2023



Painopisteiden ja ikäryhmien visiot ja tavoitteet vuosille 2023–2027

Eriarvoisuus liikenneturvallisudessa

Sosioekonominen asema, ja myös henkilöihin liittyvät tekijät kuten ikä, sukupuoli ja terveydentila vaikuttavat sekä liikenneturvallisuteen että kykyyn hyötyä nykyisestä liikenneturvallisuuustyöstä. Huono-osaisuus liikenneturvallisudessa on usein ylisukupolvista vanhempien riskin periytyessä lapsille.

On tärkeää varmistua, että työmme on kaikille vaikuttavaa riippumatta esimerkiksi tulotai koulutustasosta tai terveydentilasta. Kaikilla on oikeus turvalliseen liikkumiseen liikenteessä.

Erialaisten kohderyhmien tavoittaminen tekee liikenneturvallisuuustyöstä vaikuttavampaa. Tämä edellyttää uudenlaista yhteistyötä sekä kohdennettuja viestejä, materiaaleja ja toimintamalleja.

Visio

Liikenne on turvallista kaikille.

Nollavisiotyö koskee tasapuolisesti kaikkia taustasta riippumatta.

Tavoitteet

1. Tunnetamme eriarvoisuutta liikenneturvallisudessa tuottavat tekijät ja niiden vaikutusmekanismit.
2. Löydämme uusia keinoja tunnistaa ja kohdentaa työtä ryhmille, joiden käyttäytymisen muutoksista saadaan suurin turvallisuushyöty.
3. Teemme suunnitelmallista ja aktiivista yhteistyötä aiheen parissa eri toimijoiden ja järjestöjen kanssa.
4. Meillä on tuotteita ja palveluja, joilla tavoitamme liikenneturvallisuuustyön heikommien tavoitettavissa olevia ryhmiä.
5. Otamme vanhempien merkityksen liikennekasvatustyössä aiempaa paremmin huomioon.

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. Kiinnijääneistä rattijuopoista iso osa on ajanut humalassa useita kertoja jo ennen kiinnijäämistään ja uusimisprosentit ovat suuria. Nuorten rikostuomioista suuri osa tulee liikennerikkomuksista ja näistä iso osa on rattijuopumuksesta. Rattijuopumusrikoksista tuomituista 18-20-vuotiaista uusijoiden osuus oli 36,1 %.

Rattijuopumustapauksissa on viimeisen kolmen vuoden aikana kuollut keskimäärin 47 ja loukkaantunut 430 henkilöä vuosittain. Tämä on kaikista tieliikenteessä meneh-

tyneistä viidennes ja loukkaantuneista kymmenesosa. Menehtyneistä ja loukkaantuneista enemmistö oli miehiä.

Rattijuopumustapauksissa kuolee ja loukkaantuu paljon nuoria. Kuolleista neljäsosa ja loukkaantuneista kolmasosa oli 15–24-vuotiaita.

Poliisin tietoon tuli ennakkotietojen mukaan noin 17 500 rattijuopumustapausta vuonna 2021. Määrä oli 13 prosenttia edellisvuotista alhaisempi.

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.

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.

Väsymys heikentää tunnetusti kuljettajan ajokuntoa, etenkin aamuyöllä. Se lisää onnettomuusriskiä ja tapaturmariskiä työpaikoilla ylipäätään. Väsymystä esiintyy sekä itsenäisenä ilmiönä että osana kuljettajan ajoterveyttä. Useat unihäiriöt kasvattavat onnettomuuden riskiä. Näin on etenkin, jos niitä ei hoideta. 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 430 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.

Visio

Raskaan liikenteen kuljettajien väsymysonnettomuudet 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.

Alle kouluikäiset lapset (alle 7-vuotiaat)

Varhaislapsuuteen suunnatulla ennaltaehkäisevällä työllä eli millaiset asenteet ja toimintamallit onnistumme rakentamaan lapsille pienestä pitäen, on todennäköisesti suuri liikenneturvallisuusvaikutus myöhemmin.

Aikuisten tehtävänä on tukea lasten kasvua turvalliseksi tienkäyttäjäksi.

Tähän ikäryhmään kohdistuvassa liikenneturvallisuustyössä tärkeä kohderyhmä ovat huoltajat sekä lasten ja perheiden kanssa työskentelevät ammattilaiset. Lasten tulevaisuuteen kantavat turvallisuusorientoituneet asenteet syntyvät, kun huoltajat itse kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi. Lasten ja perheiden kanssa työskentelevillä ammattilaisilla on tärkeä rooli tukea perheiden turvallista liikkumista ja toteuttaa laadukasta liikennekasvatusta.

Viimeisen kolmen vuoden aikana liikenteessä on kuollut vuosittain keskimäärin kaksi ja loukkaantunut 45 alle kouluikäistä lasta. Henkilövahingoista kolme neljästä tapahtui auton kyydissä matkustaessa.

Visio

Yksikään alle kouluikäinen lapsi ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Lapsille muodostuu turvallisuusorientoituneet asenteet, jotka kantavat myös tulevaisuuteen.

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

Tavoitteet

1. Huoltajilla on tietoa, motivaatiota ja mahdollisuuksia liikkua lapsen kanssa turvallisesti eri kulkumuodoin.
2. Huoltajat kokevat liikenneturvallisuuden tärkeäksi ja toimivat hyvinä roolimalleina lapselleen.
3. Huoltajat tukevat lapsen turvallisen liikennekäyttämisen kehittymistä. Huoltajat osaavat arvioida lapsen itsenäisen liikkumisen kykyä suhteessa ympäristön vaatimuksiin.
4. Lasten ja perheiden kanssa työskentelevät toimijat ovat motivoituneita tukemaan perheitä turvallisessa liikkumisessa. Yhä useampi toimija on sitoutunut liikenneturvallisuustyön edistämiseen.
5. Lasten ja perheiden kanssa työskentelevillä ammattilaisilla on perheiden tukemista varten riittävät tiedot, taidot, motivaatio sekä materiaalit. He tarjoavat 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 matkustajille

Visio

Yksikään lapsi ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Lapsilla on riittävät valmiudet ja turvallisuuden tunne itsenäiseen liikkumiseen. Ympäristö, muut tiellä liikkujat sekä kokemus omista tiedoista ja taidoista tukevat itsenäistä liikkumista myös myöhemmissä elämänvaiheissa sekä mahdollisissa muutoksissa.

Koulut tekevät suunnitelmallista ja laadukasta liikenneturvallisuustyötä

Tavoitteet

1. Lapset osaavat liikkua ja liikkuvat turvallisesti eri kulkumuodoin.
2. Liikennekasvatus on selkeä osa perusopetusta ja sitä toteutetaan monipuolisin oppilaiden osallisuutta tukevin menetelmin.
3. Koulujen liikennekasvatustyön laatuksiteerit ohjaavat kouluja kehittämään liikenneturvallisuustyötä.
4. Huoltajat osaavat toimia ja toimivat liikennekasvattajina sekä turvallisina roolimalleina
5. Liikennekasvatuksen rooli kasvaa lasten vapaa-ajan toiminnassa ja harrastustoiminnassa.

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

Nuoruudessa liikkumistavat muuttuvat entistä itsenäisemmiksi. Kävelyn ja pyöräilyn lisäksi mukaan kulkuneuvovalikoimaan tulevat erilaiset moottoriajoneuvot, kuten mopot, kevytmoottoripyörät ja autot sekä sähköpotkulaudat. Nuoruusikään liittyy voimakasta kehitystä niin fyysisen, psyykkisen kuin sosiaalisen kasvun alueilla. Nuoren riskiä liikenteessä lisäävät sekä kokemattomuus kuljettajana että kehittymättömyys. Kehittyvät aivot tuovat nuorelle haasteita sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja arviointikykyyn. Nuori voi pitää turvallisuutta tärkeänä, mutta saattaa silti ryhmässä toimia vastoin omia periaatteitaan. Ryhmän ulkopuolelle jäämisen pelko voi olla voimakasta ja vaikuttaa omaan toimintaan.

Nuorten omien oivallusten ja kokemusten kuuleminen on tärkeää nuorten liikenneturvallisuustyössä ja sitä tukevien menetelmien kehittämisessä. Nuorille tulee tarjota aktiivisesti mahdollisuuksia vahvistaa turvallisuutta edistäviä sosiaalisia normeja vertaisryhmässä sekä tuoda omaa ääntään esiin heidän liikenneturvallisuuttaan koskevassa keskustelussa. Koulut ja oppilaitokset sekä nuorten vanhemmat ovat keskeisessä roolissa liikennekasvatuksen toteutumisessa. Lisäksi nuorten liikenneturvallisuustyön edistämiseksi tarvitaan aktiivista yhteistyötä nuorisolan toimijoiden kanssa.

Valtaosa nuorista toimii liikenteessä turvallisesti ja arvostaa turvallisuutta. Nuorten liikenneturvallisuustilanne on Suomessa kehittynyt myönteiseen suuntaan, mutta nuoret ovat edelleen yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa. Suomessa 15–24-vuotiaiden liikenneturvallisuus on alle EU:n keskitason. Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli keskimäärin 40 ja loukkaantui noin 1 350 nuorta vuosittain. Ikäryhmässä liikennekuolemista kaksi kolmesta tapahtuu henkilöauton kuljettajana tai matkustajana. Nuoret ajavat eniten rattijuopumusonnettomuuksia. Onnettomuuksissa menehtyneistä neljä viidestä on miehiä.

Visio

Nuorten liikennekuolemat ja onnettomuudet vähenevät.

Nuorten liikennekäyttäytyminen kehittyy aikaisempaa turvallisemmaksi.

Liikennekasvatusta toteutetaan suunnitelmallisesti ja laadukkaasti 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 2 300 25-64-vuotiasta ihmistä vuosittain. Tieliikenteessä menehtyneistä ja loukkaantuneista lähes puolet oli työikäisiä. Valtaosa onnettomuuksista tapahtuu autolla liikkuvilla. Ikäryhmän liikennekuolemat ovat vähentyneet viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Visio

Yhteiskunnassa tunnistetaan liikenneturvallisuuden merkitys.

Ikäryhmän liikenneturvallisuus paranee.

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. Liikenneturvallisuustyö 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 tunnustetaan ja niitä käytetään.

Ikääntyneet (yli 64-vuotiaat)

Väestö ikääntyy, joka tarkoittaa myös aiempaa enemmän liikenteessä liikkuvia ikääntyneitä vuonna 2026. Ikäryhmän liikenteessä liikkumiseen vaikuttavien toimenpiteiden tulee edistää heidän turvallista, aktiivista ja itsenäistä pärjäämistä liikenteessä. Aktiivinen ja itsenäinen liikkuminen ylläpitää toimintakykyä. Parempi toimintakyky vähentää yhteiskunnallisen tuen tarvetta ja luo edellytyksiä osallistua itselle merkityksellisiin toimintoihin.

län vaikutukset kehoon, kuten sen haurastuminen, lisäävät alttiutta vakaville henkilövahingoille. Turvallinen omin voimin liikkuminen ylläpitää toimintakykyä ja siten ennaltaehkäisee vahinkoja. Turvallista liikkumista jalan ja pyörällä, turvavarusteiden ja auton turvatekniikan käyttöä sekä ikäystävällistä liikenneympäristöä on edistettävä.

Ajoterveyden merkitys korostuu ikääntyessä, vaikkakin yksilölliset erot ovat suuria. Ajokykyyn vaikuttavat myös ikääntyminen ja hetkellinen ajokunto (esim. väsymys). Ajamista haittaavia ikääntymisen muutoksia kompensoidaan usein hyvin, ei välttämättä kuitenkaan tietoisesti. Läheiset ja ammattilaiset ovat keskeisessä roolissa ajokyvyn muutosten huomaamisessa, puheeksi ottamisessa sekä viime kädessä ajamiseen puuttumisessa.

Turvallista ja itsenäistä liikkumista on tuettava myös ajamisen lopettamisen jälkeen.

Viimeisen kolmen vuoden aikana kuoli vuosittain keskimäärin 63 ja loukkaantui 650 yli 64-vuotiasta tienkäyttäjää. Liikennekuolemista puolet ja loukkaantumisista 60 prosenttia tapahtui auton kyydissä matkustettaessa. Henkilövahingoista joka viides tapahtui pyöräiltäessä ja joka kuudes jalankulkijoille. Yli 64-vuotiaiden kuolemien määrä on kasvanut lähes viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Visio

Vaikka ikääntyneiden osuus liikenteessä lisääntyy, turvallisuustilanne paranee.

Vain ajokuntoiset ajavat liikenteessä.

Ikääntyneillä on mahdollisuus turvalliseen, aktiiviseen ja itsenäiseen liikkumiseen.

Tavoitteet

1. Ikääntyneet valitsevat turvallisen kulkutavan kulkemistarpeensa, toimintakykynsä 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 ajoneuvon kuljettamiseen.
3. Ikääntyneillä on halua ja osaamista liikkua turvallisesti ja aktiivisesti omin voimin.
4. Ikääntyneiden läheiset ja heidän parissaan työskentelevät ammattilaiset osaavat tukea ikäryhmän turvallista liikkumista ja rohkenevat tarttua ajokyvyn puutteisiin.
5. Kunnissa ja hyvinvointialueilla panostetaan ikääntyneiden turvalliseen ja aktiiviseen liikenteessä liikkumiseen.
6. Yhä useammalla ikääntyneellä on valmiudet käsitellä turvallista liikenteessä liikkumista vertaistensa kanssa – tukea sitä ja vaikuttaa asenteisiin.

LIKENNETURVA KTS 2023- 2027

TALOUS JA HENKILÖSTÖ

TUOTOT JA KULUT TA 2022 2023 2024 2025 2026 2027

(1.000 euroa)

VARSINAINEN TOIMINTA

TUOTOT	Varsinaisen toiminnan tuotot	60	70	70	70	70	70
KULUT	Palkat ja palkkiot	-2 830	-2 873	-2 902	-2 931	-2 960	-2 990
	Henkilösivukulut	-690	-683	-690	-697	-704	-711
	Henkilöstökulut yhteensä	-3 520	-3 556	-3 592	-3 628	-3 664	-3 701
	Muut kulut	-3 668	-3 710	-3 747	-3 784	-3 821	-3 859
	Kulut yhteensä	-7 188	-7 266	-7 339	-7 412	-7 485	-7 560
VARSINAISEN TOIMINNAN KATE		-7 128	-7 196	-7 269	-7 342	-7 415	-7 490
VARAINHANKINTA (Jäsenmaksut)		6	6	6	6	6	6
SIJOITUS- JA RAHOITUSTOIMINTA		170	-2	0	0	0	0
VALTIONAVUSTUS		6 490	7 184	7 256	7 330	7 403	7 477
SIIRTO ED. VUODELTA		460					
SIIRTO SEUR. VUODELLE		0					
TULOS		-2	-8	-7	-6	-6	-7
HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ		45	45	45	45	45	45