



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Myönteinen vuorovaikutus liikenteessä

Jyrki Kaistinen, Liikenneturva

30.10.2019

Liikenneturvallisuuustyön hyvät käytännöt kaikkien käyttöön -seminaari, Seinäjoki

Liikenteen trendejä tänään ja huomenna

- ▼ Kaupungistuminen
- ▼ Sähköavusteiset
- ▼ Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
- ▼ Automaatio
- ▼ Siirtyminen ilmaan: henkilö- ja pakettikuljetukset droneilla
- ▼ Seuraus: liikkumistapojen monipuolistuminen, ruuhkien lisääntyminen ja lisää eri nopeuksilla liikkuvia, jotka pitää saada mahtumaan samaan tilaan

Mistä liikenneturvallisuus muodostuu?

- ▼ Tiestö, ajoneuvot, kuljettajan toiminta ja terveys.
- ▼ Koulutus, valistus, valvonta ja onnettomuuksien jälkihoito eli koko pelastustoimi.
- ▼ Sää-, keli- ja valaistusolosuhteet, liikennemäärät, nopeudet, liikenteen koostumus ja vallitseva kulkumuotojakauma.
- ▼ Lainsäädäntö, väestön ikärakenne, sosiaaliset ongelmat (työttömyys, syrjäytyminen, päihteiden käyttö) ja taloustilanne.
- ▼ Laki luo ja tukee kulttuuria ja trendejä, ja näyttää halutun suunnan. Vertaa pohjoismainen hyvinvointivaltio, jossa yhdessä sovittujen sääntöjen myötä voi luottaa ja ennustaa; samoin taloudessa.
- ▼ Lait ja niiden noudattaminen tukevat ennakointia liikenteessä.
- ▼ Mitä suuremmaksi liikennemäärät ja nopeudet kasvavat, sen selkeämmät sopimukset liikkumisesta tarvitaan.
- ▼ Trendeissä usein omaksujaryhmiä eri nopeudella, kiukuttelu-aika ja leimahduspiste: innovaattorit, varhaiset omaksujat, myöhäinen enemmistö, vitkastelijat.

Huolellisuus kuuluu kaikille

▼ Nykyinen tieliikennelaki:

▼ 3 § Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

- ▼ Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.
- ▼ Tienkäyttäjä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.

▼ Uusi tieliikennelaki, voimaan kesäkuussa 2020:

▼ 3 § Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

- ▼ Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.
- ▼ Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Ajoneuvoa ei saa ajaa aiheettoman hitaasti eikä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

▼ 4 § Tienkäyttäjän ennakkointivelvollisuus

- ▼ Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Nollavisio vs. Safety in numbers

- ▼ Elvik & Bjørnskau 2017 metatutkimus* (18 tutkimusta mukana): Safety in numbers tarkoittaa suhteellisen turvallisuuden lisääntymistä, eli onnettomuuksia/liikennemäärä suhdeluku paranee liikennemäärän lisääntyessä, vaikka absoluuttinen onnettomuuksien lukumäärä kasvaisikin.
- ▼ Samanlaisia tutkimuksia olemassa 1950-luvulta asti eri liikennetilanteista ja vastaa Smeedin lakia v. 1938, nimi vain uusittu.
- ▼ Tulos: ilmiö on olemassa, mutta kausaalisuhdetta tai sen mahdollista mekanismia ei pystytä osoittamaan.
 - ▼ Kävelyn määrän kasvaessa 100 %, kävelyonnettomuudet lisääntyvät 51 %.
 - ▼ Pyöräilymäärän kasvaessa 100 %, pyöräilyonnettomuudet lisääntyvät 43 %.
 - ▼ Autoilun määrä kasvaessa 100 %, autoilonnettomuudet lisääntyvät 50 %.
- ▼ Liikenneturvallisuuksien tavoitteena on kuitenkin tapaturmien määrän vähentyminen myös liikennemäärän lisääntyessä. Nollavision tavoitteena on ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Eli tarvitaan paljon muutakin kuin safety in numbers.

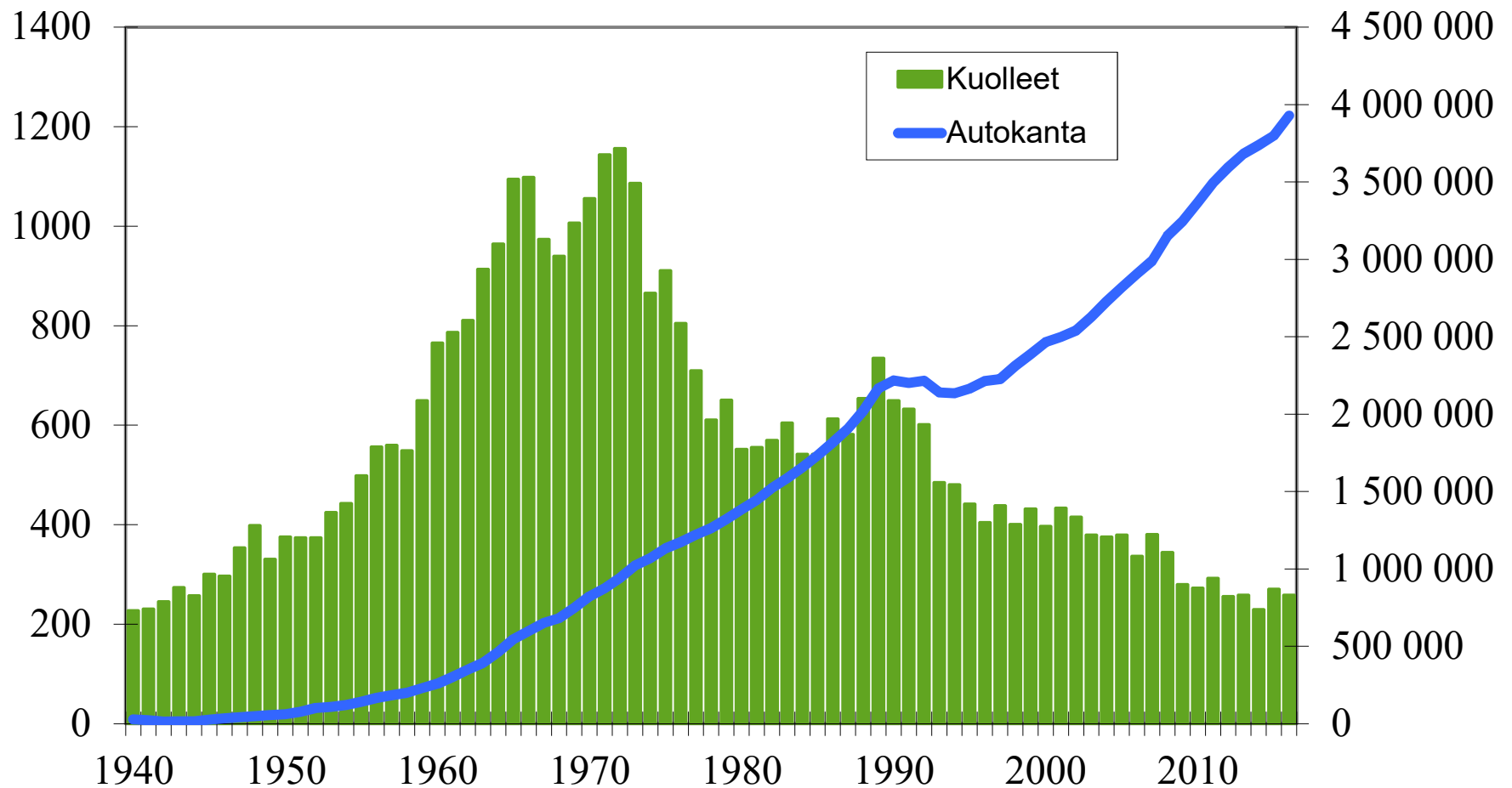
▼ *Elvik, R. & Bjørnskau, T. (2017) Safety-in-numbers: A systematic review and meta-analysis of evidence. Safety Science 92, 274–282.

▼ Elvik, R. & Goel, R. (2019) Safety-in-numbers: An updated meta-analysis of estimates. Accident Analysis & Prevention 129, 136-147.

Turvallisuuskehitys Suomessa

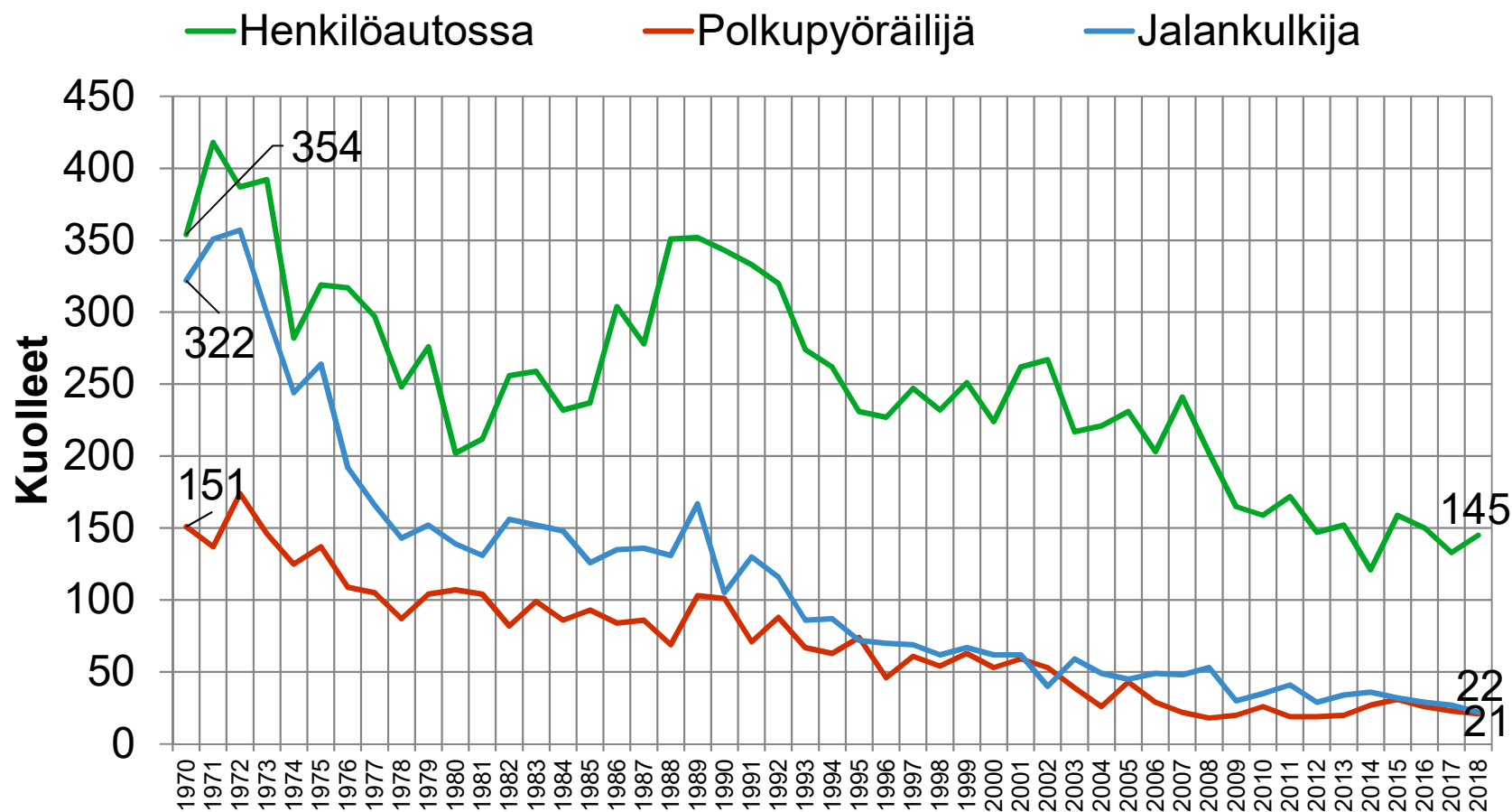
- ▼ Vielä 60-luvulla Suomessakin tapaturmien määrä kasvoi liikennemäärän kasvaessa, mutta kun lisättiin turvallisuustoimenpiteitä, niin tapaturmat ovat vähentyneet vuosikymmeniä, vaikka liikennemäärä kasvaa.
- ▼ Keinoina mm. tiestön ja ajoneuvojen kehittäminen, yleisnopeusrajoitukset, promillerajat, turvavyö- ja talvirengaspakko, suojavaarusteiden lisääntyminen ja liikennevalistus.
- ▼ OECD 2017 tilastossa Suomi 11. turvallisin maa, kun liikennekuolemat suhteutetaan ajoneuvojen määrään.

Tieliikenteessä kuolleet ja autokanta



Lähde: Tilastokeskus ja Liikenneturva, 2018 ennakkotietoja

Henkilöautossa, jalankulkijoina ja polkupyöräilijöinä kuolleet 1970 – 2018



Lähde: Tilastokeskus, 2018 ennakkotietoja

Miten liikenneturvallisuutta parannetaan?

▼ Paras lopputulos saadaan, kun vaikutetaan kaikilla kolmella pääkeinolla yhtä aikaa:

1. Infrastruktuuriratkaisut ovat tehokkaita, mutta kalliita ja hitaita toteuttaa, vaativat kallista ylläpitoa ja jos joudutaan käyttämään uutta maapinta-alaa, niin eivät kovin ympäristöystävällisiä.

2. Ajoneuvoja kehittämällä voidaan edistää kommunikointia kulkijoiden välillä, parantaa ajo- ja turvallisuusominaisuuksia, mutta leviävät hitaasti ajoneuvokannan uudistuessa.

3. Kuljettajan käyttäytymiseen vaikuttamalla voidaan saada muutoksia aikaan heti ja hyvin halvalla, esim. lisäämällä suojarahasteita, mutta viesti menee usein parhaiten perille jo ennestään turvallisuushakuisille, eikä riskiryhmille.

Esimerkkinä pyöräily

- ▼ Ruotsissa 91 % kuolemaan johtaneista pyöräilyonnettomuuksista olisi pystytty estämään jo tiedossa olevilla keinoilla ja kun käytetään kaikkia kolmea pääkeinoa yhtä aikaa.*
- ▼ Mahdollisten interventioiden osuudet kuoleman estämisessä:
 - ▼ Infran kehittäminen 75 %
 - ▼ Ajoneuvojen kehittäminen 57 %
 - ▼ Pyöräilykypärän käyttö 36 %.

- ▼ *Kullgren, A., Stigson, H., Ydenius, A., Axelsson, A., Engström, E. & Rizzi, M. (2019) The potential of vehicle and road infrastructure interventions in fatal bicyclist accidents on Swedish roads - What can in-depth studies tell us?, Traffic Injury Prevention, 20:sup1, S7-S12, DOI: 10.1080/15389588.2019.1610171

Moottoripyöräkypärälaki esimerkkinä

- ▼ USA:sta kokemuksia useammasta osavalttiosta 70-luvulta eteenpäin, mitä tapahtuu, kun moottoripyöräilijöiden kypärälaki tulee voimaan ja kun se myöhemmin poistetaan. Peng ym. (2017) yhteenveto 60 tutkimuksesta*:
- ▼ Kypärälaki voimaan:
 - ▼ Kypärän käyttö lisääntyi +47 %
 - ▼ Kuolleiden määrä väheni -32 % ja loukkaantumisten -32 %
- ▼ Kypärälaki poistui:
 - ▼ Kypärän käyttö väheni -39 %
 - ▼ Kuolleiden määrä lisääntyi +42 % ja loukkaantumisten +41 %
 - ▼ Negatiiviset turvallisuusmuutokset näkyivät vielä 7 ja 12 vuodenkin päästä**
- ▼ Kypärälaki uudestaan voimaan:
 - ▼ Kuolleiden määrä väheni -21-27 % **
- ▼ *Peng, Y., Vaidya, N., Finnie, R., Reynolds, J., Dumitru, C., Njie, G., Elder, R., Ivers, R., Sakashita, C., Shults, R.A., Sleet, D.A. & Compton, R.P. (2017) Universal Motorcycle Helmet Laws to Reduce Injuries: A Community Guide Systematic Review. American Journal of Preventive Medicine 52, 6, June 2017, Pages 820-832.
- ▼ **Lee, J., Abdel-Aty, M., Wang, J-H. & Lee, C. (2017) Long-Term Effect of Universal Helmet Law Changes on Motorcyclist Fatal Crashes. Comparison Group and Empirical Bayes Approaches. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Volume 2637.

Näkyvyys lisää turvallisuutta

- ▼ Lahrman ym. (2017)* julkaisivat mielenkiintoisen tutkimuksen Tanskasta, johon osallistui 6.793 pyöräilijää.
- ▼ Kirkkaan väristä heijastintakkia käyttävillä pyöräilijöillä oli 55 % vähemmän onnettomuuksia kuin takkia käyttämättömillä, onnettomuuksissa joissa oli mukana pyöräilijä ja moottoriajoneuvo.
- ▼ Vaikutus oli sama valoisalla ja pimeällä.
- ▼ Eli Tanskassa, jossa on jo erinomainen pyöräilyinfrastruktuuri ja paljon pyöräilijöitä, saatiin hyvin halvalla ja heti käyttöön otettavalla keinolla valtava turvallisuushyöty.

- ▼ *Lahrman, H., Kidholm Osmann Madsen, T., Vingaard Olesen, A., Overgaard Madsen, J.C. & Hels, T. (2017) The effect of a yellow bicycle jacket on cyclist accidents. Safety Science, Volume 108, October 2018, Pages 209-217.

Riskikompensaatio: pyöräilykypärän käyttäjät eivät ota enemmän riskejä

- ▼ Esmaeilikia, Radun, Grzebieta & Olivier (2018) osoittivat, että pyöräilykypärän käytöstä ei löydy selkeää todistetta riskikompensaatio efektistä, eli kypärää käyttävät eivät ota enemmän riskejä liikenteessä:
 - ▼ 17 tutkimuksessa ei löytynyt tukea riskikompensaatioväitteelle ja näistä jopa 10 tutkimuksessa pyöräilykypärää käyttävät ottivat vähemmän riskejä kuin kypärättömät.
 - ▼ 3 tutkimuksessa riskikäyttäytyminen sekä lisääntyi että väheni.
 - ▼ 2 tutkimuksessa, jotka tulivat samasta laboratorion, kypärän käyttäjät ottivat enemmän riskejä kuin kypärättömät.
- ▼ Esmaeilikia, M, Radun, I., Grzebieta, R. & Olivier, J. (2019) Bicycle helmets and risky behaviour: A systematic review. *Transportation Research Part F* 60, 299–310.

Liikenneturvallisuuskampanjat vähentävät onnettomuuksia 9 %

- ▼ Phillips ym. meta-analyysi 67 tutkimuksesta, 12 eri maassa, vuosina 1975-2007.
- ▼ Kampanjat vähensivät onnettomuuksia keskimäärin 9 %.
- ▼ Parhaiten toimivat rattijuoppouteen liittyvät kampanjat.
- ▼ Valvonta paransi kampanjoiden vaikuttavuutta.
- ▼ Joukkoviestintä+valvonta+koulutus yhdessä toimivat hyvin.
- ▼ Kampanjan viesti kannattaa välittää henkilökohtaisesti ja ajallisesti ja paikallisesti lähellä kohdekäyttäjymistä.
- ▼ Phillips, R.O, Ulleberg, P. & Vaa, T. (2011) Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents. Accident Analysis and Prevention 43, 1204–1218.

Myönteinen vuorovaikutus liikenteessä



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

NÄE IHMINEN LIIKENTEESSÄ



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Näe ihminen liikenteessä -kampanjan tavoite

- ▼ Nostaa keskusteluun liikenteen yhteisöllinen luonne ja omassa lähiverkostossa vaikuttaminen.
- ▼ Edistää liikenteen myönteistä vuorovaikutusta eli luoda kulttuuria, jossa syntyy hyvien tekojen aaltoja ja kierteitä.
- ▼ Purkaa liikenteen tulkintavirheitä ja inhimillistää muita liikkujia: kaikki liikkujat tavallisia ihmisiä arjen toimissaan.
- ▼ Vähentää negatiivisten tunteiden ohjaamaa huonoa käyttäytymistä.
- ▼ Tuoda nollavisio takaisin keskusteluun ja koko kansan tavoitteeksi, muuttamalla se henkilökohtaiseksi: ”Jotta sinun perheestäsi ei kukaan kuolisi tai loukkaantuisi vakavasti liikenteessä.”

Nollavisio

▼ <https://www.youtube.com/watch?v=EYhom4FQLs8&index=0&list=PL0McFvjKHj-Cwiwu4yWj4doKS4spyCBK6>

Pääteemat

- ▼ Kirjallisuuden perusteella tunnistetut 14 näkökulmaa muokattiin kolmeksi pääteemaksi eli 3T:

Tavat, Tunteet, Tulkinnat

- ▼ Tapoja pystyy muuttamaan
- ▼ Tunteita voi hallita
- ▼ Toisten toiminnan syitä voi tulkita positiivisemmin ja lisätä samalla myötätuntoa kanssakulkijoita kohtaan

➔ Kaikilla näillä yhdessä vaikutetaan oman sosiaalisen lähiverkoston toimintaan liikenteessäkin ja ne heijastuvat usein verkostosta myös takaisin.

Tapoja pystyy muuttamaan

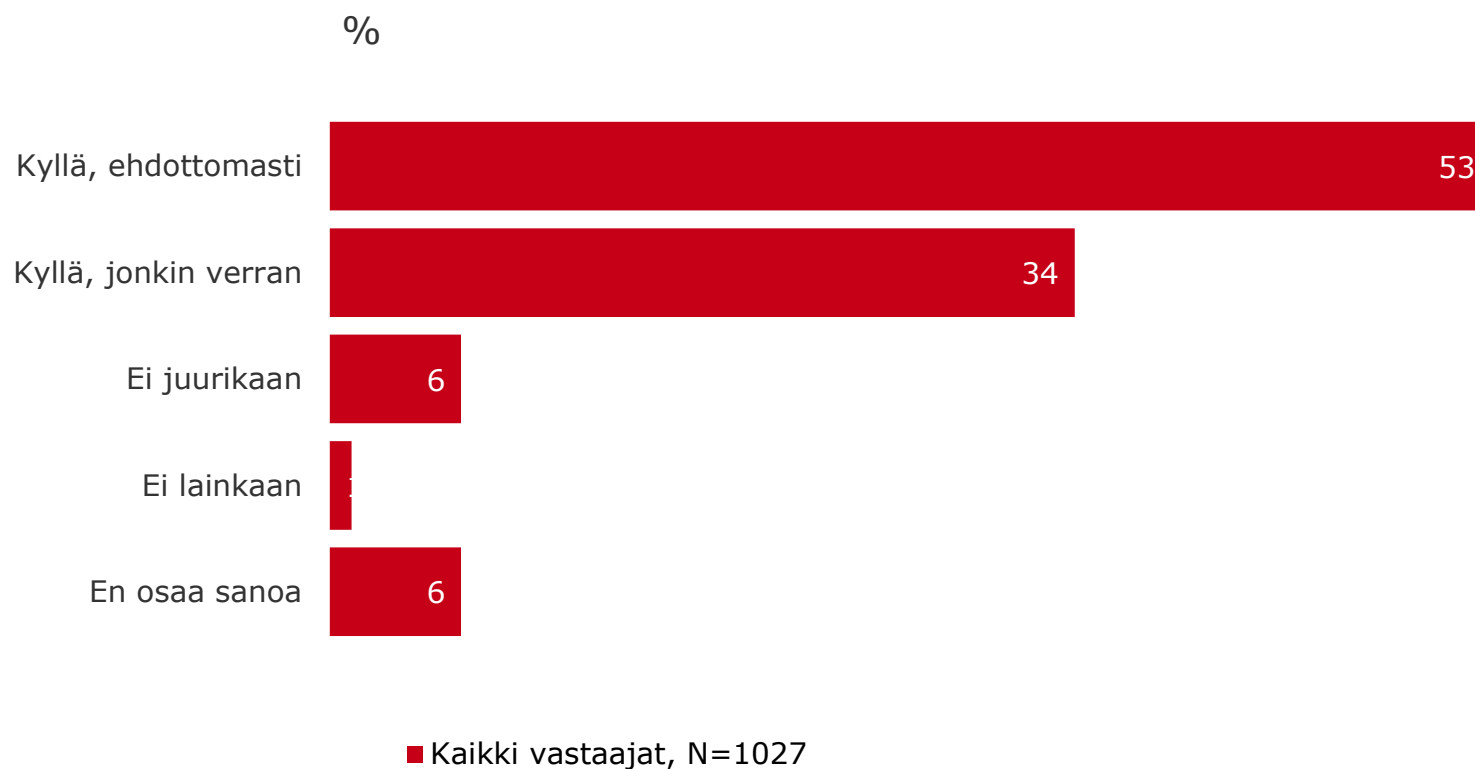
- ▼ n. 40 % päivittäisestä toiminnasta automatisoituneita tapoja, eikä todellista päätöksentekoa.
- ▼ Selviytymisen kannalta automaattiset tavat hyvin hyödyllisiä, koska vapauttavat resursseja muuhun toimintaan. Jos joka asiassa tehtäisiin tietoinen päätös, ylikuormittuisi nopeasti.
- ▼ Tavan muodostuminen kestää päivittäin toistettuna 20-80 päivää, riippuen kuinka monimutkaisesta toiminnasta on kyse.
- ▼ Tapojen muutokset ovat yksilöllisiä: mikä elämäntilanne, mikä palkitsee, mistä näkökulmasta asiaa katsoo, mitä ympäristössä tarjolla jne.
- ▼ Hyviä tilanteita tapojen muutoksille ovat isot elämänmuutokset: muutto, työpaikan vaihto, perheen perustaminen, muut sosiaalisen ympäristön muutokset.
- ▼ Iso elämäntaparemontti puolella vuodessa, yksi pääaihe kuukaudessa kohteeksi: perhe, työ, harrastukset, terveys, talous, syöminen, nukkuminen.

Muutosmalli tavoille

- ▼ Tunnista rutiini:
 - ▼ ”Ajan lievää ylinopeutta jatkuvasti.”
- ▼ Testaa, mikä siinä toimii palkkiona:
 - ▼ ”Heikko tunne siitä, että pääsen nopeammin perille?”
- ▼ Eristä toiminnan aloittava vihje:
 - ▼ ”Kiireen tunne.”
- ▼ Tee suunnitelma muutokselle:
 - ▼ ”Lähden viisi minuuttia aiemmin liikkeelle.”

Positiivinen palaute liikenteessä kannustaa toistamaan tai jatkamaan toimintaa

▼ Jos sinua kiitetään tai kehutaan liikenteessä, kannustaako se vastaavaan toimintaan jatkossa?



Tavat

▼ <https://www.youtube.com/watch?v=K2oRV31VMx0&index=1&list=PL0McFvjKHj-Cwiwu4yWj4doKS4spyCBK6>

Tunteita voi hallita

- ▼ Tunne on osa tiedonkäsittelyjärjestelmää, teorioiden mukaan ensimmäinen vaihe, jossa nopeasti ja automaattisesti reagoidaan neuvotellaanko, paetaanko vai taistellaanko. Sen jälkeen vasta toisessa vaiheessa tietoisesti ja tiedollisesti tulkitaan, mistä on kyse.
- ▼ Positiiviset tunteet laajentavat näkökulmia, tekevät vastaanottavaisemmaksi uusille ideoille, lisäävät luovuutta ja pyyteettömyyttä, parantavat ongelmanratkaisua ja pidentävät elinikää. Lisäävät myös win-win ajattelua, jossa kaikki voittavat.
- ▼ Negatiiviset tunteet tarkentavat näkökulman uhan kohteeseen ja valmistavat pakenemaan tai taistelemaan. Toimivat, jos pitää tunnistaa tarkasti mikä vialla ja korjata tilanne. Lisäävät nollasumma ajattelua, jossa vain häviäjä ja voittaja.
- ▼ Minkä tahansa mieltä parantavan menetelmän tunnevaikutus laimenee nopeasti, minkä takia menetelmää pitää vaihtaa usein.
- ▼ Positiiviset tunteet laimenevat yleensä nopeammin kuin negatiiviset.
- ▼ Tunnekuuhu, esim. pelästyminen, menee nopeasti ohi, jos sitä ei jää märehtimään. Helpoin menetelmä on hengittää syvään, laskea kymmeneen ja kiinnittää huomio muualle, jos se on tilanteessa mahdollista.



Suuttumus tai ärtymys saa useimmin pyrkimään pois tilanteesta. Reilu kolmannes ei anna suuttumuksen vaikuttaa ajotapaansa. Noin joka neljäs vilkuttaa valoja tai soittaa torvea.

▼ Miten suuttumus tai ärtymys vaikuttaa ajamiseesi?



Aggressiivisen ajamisen hyödyt 2 % ja haitat 500 %

- ▼ Habtemichael & Santos mallinsivat aggressiivisen ajamisen hyötyjä ja haittoja moottoriteliikenteessä.
- ▼ Aggressiivinen ajaminen = ylinopeus, lähellä perässä ajaminen, pujottelu liikennevirran läpi.
- ▼ Aggressiivisen ajamisen onnettomuusriski oli 3.1–5.9ertainen normaaliin ajamiseen verrattuna.
- ▼ Aggressiivisen ajamisen myötä syntyneissä onnettomuuksissa seuraukset vakavampia.
- ▼ Aggressiivisesta ajamisesta koettu hyöty oli matka-ajan lyhentyminen 1–2 %.
- ▼ Habtemichael, F.G. & de Picado Santos, L. (2014) Crash risk evaluation of aggressive driving on motorways: Microscopic traffic simulation approach. Transportation Research Part F 23, 101–112.

Vältä liikennekiukku

1. ENNAKOI:

Vältä kiire ja pidä riittävät turvavälit muihin.

2. KOMMUNIKOI:

Osoita aikeesi selkeästi ja näytä, että olet huomannut muut – vaikka tervehtimällä.

3. KESKITY:

Keskity puhelimen sijaan liikkumiseen, niin huomaat asiat ajoissa.

6. NÄYTÄ ESIMERKKIÄ:

Mieti, millaista esimerkkiä lapsesi saavat, kun puhut liikenteestä.

5. MUISTA VASTUUSI MYÖS MATKUSTAJANA:

Jos kuski hermostuu, älä lähde mukaan vaan rauhoittele häntä.

4. OPETTELE RAUHOITTUMAAN:

Reagoi muiden mahdollisiin virheisiin vaikkapa huumorilla kiukun sijaan.



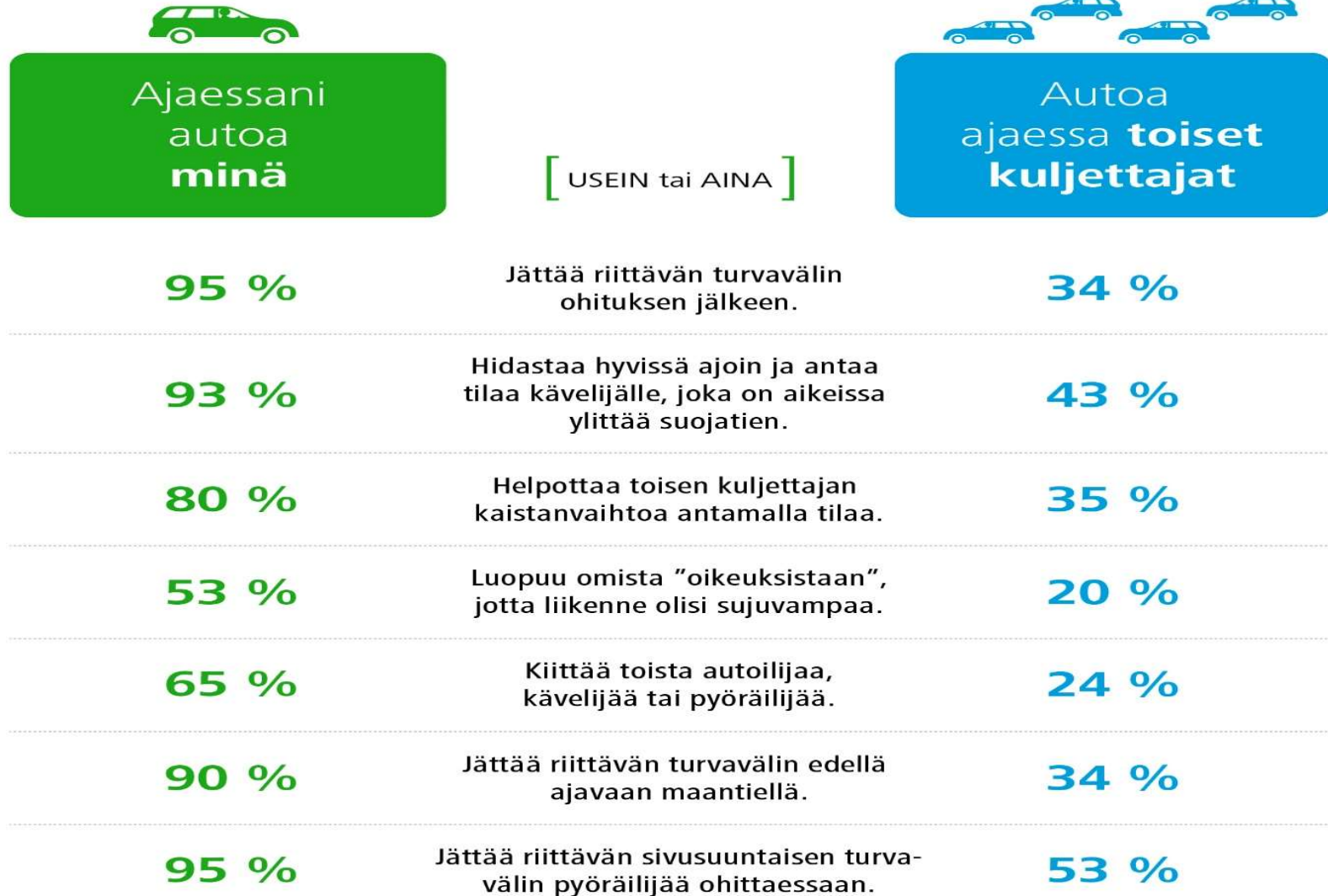
Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Tunteet

▼ <https://www.youtube.com/watch?v=yh6vjtZfb3c&list=PL0McFvjKHj-Cwiwu4yWj4doKS4spyCBK6&index=3>

Toisten toiminnan syiden tulkintaa muuttamalla voidaan lisätä myötätuntoa

- ▼ Attribuutiot tarkoittavat tulkintoja toisten tekemien asioiden syistä.
- ▼ Toisiin liikkujiin liitetään jatkuvasti ominaisuuksia, joista ei voi oikeasti olla mitään tietoa, vaan ne ovat oman mielikuvituksen tuotetta.
- ▼ Autoillessa suurin osa tavallisista kommunikation vihjeistä (eleet, ilmeet, lauseet, äännähdykset) jäävät näkymättömiin, jolloin kommunikation sisältöä ja sävyä on mahdoton tulkita.
- ▼ Kasvot näkyvillä kulkevia liikkujia kuvataankin inhimillisemmin kuin muita.
- ▼ Omaa toimintaa tulkitaan usein ulkoisista, tilapäisistä ja muiden toimintaa sisäisistä, pysyvistä syistä johtuvaksi.
- ▼ Koska toisten toiminnan todellisia syitä ei usein tiedetä, on oman itsen kannalta edullisempaa tulkita niitä neutraalisti tai positiivisesti, pysyä näin hyvällä mielellä ja välttää turhat kiukustumiset.



Empatian lisääminen tulkintoja muuttamalla

- ▼ Empatia vaihtelee eli siihen voi myös vaikuttaa: esim. empatiakyvyn muuttumista iän myötä on testattu tutkimuksessa, jossa eri-ikäiset nuoret joutuivat tunnistamaan tunteita kuvissa esiintyvien kasvojen ilmeistä. Murrosikäiset menestyivät testissä huonommin kuin 11-vuotiaat, mutta kyky palautui taas 20 ikävuotta lähestyttäessä.
- ▼ Empaattisuuden lisääminen lääketieteen opiskelijoiden koulutuksessa perustuu erilaisiin näkökulmanvaihtoharjoituksiin: esseitä potilaan näkökulmasta, roolipelejä, kommunikointikoulutusta, ikääntymispeli.
- ▼ Virtuaalilasit, joissa kahden henkilön näkökulmat vaihdettu keskenään, lisäsivät empatiaa.
- ▼ Ahdistus ja yllättyneisyys lisäävät tilanteiden näkemistä vain omasta näkökulmasta ja vähentävät toisten näkökulmasta näkemistä.
- ▼ Kykymme empatiaan on siis selkeässä suhteessa koettuun kuormitukseen, kiireellisyyteen ja stressiin: mitä enemmän oma toiminta vie kapasiteettia, sitä vähemmän on kapasiteettia jäljellä ottaa muita huomioon.
- ▼ Yksinkertainen tapa lisätä empatiaa liikenteessä on ennakoida kiireen tuntu pois. Helpoimmin se onnistuu lähtemällä ajoissa liikkeelle, jolloin kiirettä ei pääse edes syntymään.

Tulkinnat

▼ https://www.youtube.com/watch?v=kY_7PHOey94&list=P_L0McFvjKHj-Cwiwu4yWj4doKS4spyCBK6&index=2

Näe ihminen liikenteessä -kampanjan viestintä

- ▼ www.liikenneturva.fi/naeihminen
- ▼ #näeihminen #liikenteentapahaaste
- ▼ Kampanjaelokuva televisiossa huhtikuussa ja elokuussa 2019
- ▼ 4 lyhytelokuvaa kotisivulla ja youtube-kanavalla: Nollavisio, Tavat, Tunteet, Tulkinnat
- ▼ Tiedotteet ja liikennevinkit gallup tuloksista
- ▼ Tapahaastepyörä tilaisuuksiin ja tapahaastekone kotisivulla erikseen kulkumuodoittain (autoilija, pyöräilijä, kävelijä, julkinen liikenne):
<https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/tyoliikenne-0>
- ▼ Liikennekäyttäytymisen tietosivut:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/liikennekayttaytyminen>
- ▼ IGTV Saulilla on asiaa:
<https://www.facebook.com/Liikenneturva/videos/vb.388654751060/277118379883827/?type=2&theater>
- ▼ Podcastit liikennekäyttäytymisestä elokuussa 2019:
<https://radioplay.fi/podcast/kaistapaat/>

Kampanjafilmi

▼ <https://www.youtube.com/watch?v=TJS4YoNrHv0&list=PL0McFvjKHj-Cwiwu4yWj4doKS4spyCBK6&index=2>

Yhteenveto

- ▼ Tavoitteena sujuva, mukava, turvallinen, terveellinen ja ympäristöystävällinen liikenne.
- ▼ Hyvällä infralla, ajoneuvojen kehittämisellä, selkeillä säännöillä, koulutuksella, valistuksella, valvonnalla, näkyvyyden parantamisella ja suojaruuvareiden käytöllä voidaan saavuttaa kaikki hyvät tavoitteet yhtä aikaa.
- ▼ Turvallisessa liikenteessä myös arkiliikunta voi lisääntyä, eikä saavutettuja kansanterveyshyötyjä menetetä onnettomuuksien takia.
- ▼ Turvallisessa liikenteessä kaikki ryhmät, myös lapset, ikääntyneet ja liikuntarajoitteiset, uskaltavat liikkua itsenäisesti.

Oman turvallisen liikkumisen perusmalli

- ▼ Mihin pystyn itse vaikuttamaan, **TEetäMäSeTTI**:
 - ▼ **Tarkkaavaisuus**: keskity liikkumiseen, kun olet liikenteessä, ei sivutehtäviin, kuten älypuhelimeen.
 - ▼ **Ennakointi**: ennakoi ajoissa, mitä muut aikovat tehdä.
 - ▼ **Merkinanto**: näytä ajoissa ja selkeästi, mitä itse aiot tehdä.
 - ▼ **Säännöt**: noudata liikennesääntöjä, jotta muut voivat ennakoida ja tulkita toimintaasi oikein.
 - ▼ **Tilannenopeus**: noudata riittävän alhaista tilannenopeutta, jotta sinulle jää aikaa reagoida ympäristön muutoksiin.
 - ▼ **Turvavarusteet**: käytä turvavarusteita, jotka suojaavat, jos vahinko sattuu kaikista ylläolevista kohdista huolimatta.
 - ▼ **Inhimillistäminen**: muista, että ympärillä liikkuvat ovat aina jonkun sisko, veli, lapsi, isä, äiti, ja toimittamassa tavallisia arjen askareitaan.
- ▼ *Turvallinen on terveellistä ja taloudellista.*



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Kiitos ja
turvallista matkaa!

jyrki.kaistinen@liikenneturva.fi

www.liikenneturva.fi