



Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

JAAKKO KLANG | JUHA HELTIMO | MIKKO LAUTALA



Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

JAAKKO KLANG
JUHA HELTIMO
MIKKO LAUTALA

RAPORTTEJA 40 | 2015

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo

Kansikuva: Mikko Lautala

Raportin valokuvat: Mikko Lautala, Juha Heltimo ja Liikenneturva (www.flickr.com/photos/liikenneturva/)

Kartat: ©Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12, © Karttakeskus, L4356

Painopaikka: Turku, Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy

ISBN 978-952-314-256-5 (painettu)

ISBN 978-952-314-257-2 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN: 978-952-314-257-2

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on edistää kokonaisvaltaisella tavalla nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuushakuisempaa liikkumiskulttuuria. Suunnittelua on ohjannut EU-tason liikenneturvallisuuksuvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio tukeutuu näkemykseen, että puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita. Liikenneturvallisuuksuonkelmien ratkaisemiseksi tarvitaan useita keinoja ja sen myötä monen osapuolen välistä yhteistyötä. Mikään taho ei ole yksin vastuussa liikenneturvallisuuksuudesta, vaan se on päämäärä, jonka saavuttamiseksi jokainen ihminen voi tehdä jotain.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa asetetaan tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Liikennekuolemien osalta tavoitteena on lisätä niin sanottujen "nollavuosien" määrää (viimeksi vuonna 2012). Tavoitteena on myös vähentää loukkaantumisten, etenkin vakavien loukkaantumisten, määrää merkittävästi.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen toimenpideohjelma. Toimenpiteiden suunnittelu on kohdennettu tavoitevaiheessa valituille ja kuntapäätäjien hyväksymille painopistealueille. Suunnitelmaan sisältyy toimenpideohdotuksia yhteistyötä, liikennekasvatusta ja -tiedotusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteita koskien. Suunnitelman toteuttamisen vastuu kuuluu toimenpiteen luonteesta riippuen kuntasektorille, Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, Liikenneturvalle, poliisille tai muille sidosryhmille.

Liikenneturvallisuuksuuden parantaminen ja arkiliikunnan edistäminen ovat kustannustehokasta toimintaa. Liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä, mutta tuo kunnille ja koko yhteiskunnalle myös merkittäviä kustannussäästöjä. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain seudun kunnille noin neljän miljoonan euron laskennalliset kustannukset. Liikenneturvallisuuksuuden parantaminen suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti tarkoittaisi karkeastikin arvioiden miljoonaluokan säästöjä kuntasektorille. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena on koetun liikenneturvallisuuksuuden parantaminen, joka vaikuttaa keskeisesti ihmisten elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinta käynnistyi keväällä 2014. Suunnitelman laadinta toteutettiin seudullisena hankkeena, jonka ohjaukseseen osallistuivat seudun kuntien lisäksi Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja Lounais-Suomen poliisin edustajat. Ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat:

- Jaakko Klang Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Jarmo Aalto Kustavin kunta
- Jarmo Leinonen Kustavin kunta (10/2014 asti)
- Tapani Kokemäki Laitilan kaupunki
- Pekka Askola Laitilan kaupunki
- Pauliina Sarilo Pyhärannan kunta
- Helena Lindström Uudenkaupungin kaupunki
- Ari Koskinen Vehmaan kunta
- Tapio Heiskanen Liikenneturva
- Simo Savioja Poliisi

Ohjausryhmätyöskentelyn ohella työn aikana on haastateltu laajasti kuntien eri hallintokuntien edustajia. Haastatteluilla on ollut ratkaiseva rooli etenkin liikennekasvatukseen liittyvien linjausten ja lähivuosien toimenpideoesitysten ideoinnissa. Liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnasta vastasi Juha Heltimo Strafica Oy:stä. Liikenneympäristöä koskevasta suunnittelusta vastasi Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä.

Sisältö

Esipuhe	4
Kiireiselle lukijalle	6
1. Johdanto	8
1.1 Lähtökohdانا liikenneturvallisuuden 0-visio	8
1.2 Kärsimystä, koettua turvattomuutta ja kustannuksia.....	9
1.3 Monimutkainen poikkihallinnollinen haaste.....	10
1.4 Yhteistyöstä voimaa	14
2. Suunnittelun lähtökohdat	17
2.1 Suunnittelualue ja toimintaympäristö	17
2.2 Liikenneturvallisuustilanne Vakka-Suomessa.....	21
3. Visio, tavoitteet ja painotukset	29
3.1 Liikenneturvallisuusvisio	29
3.2 Tavoitteet ja painopistealueet vuoteen 2025	29
3.3 Jatkuvan liikenneturvallisuustyön linjaukset.....	32
4. Toimenpiteet painopistealueittain	33
4.1 Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon	33
4.2 Riskikäyttäytymisen vähentäminen.....	38
4.3 Eroon onnettomuuskausumista	42
4.4 Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen.....	43
4.5 Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen	49
4.6 Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajamissa.....	51
5. Suunnitelman vaikuttavuus	61
6. Suunnitelman toteuttaminen	63
6.1 Suunnitelman toteuttaminen	63
6.2 Suunnitelman seuranta.....	64
Lähteet	66
Liitteet	67

Kiireiselle lukijalle

Luku 1. JOHDANTO

Tässä luvussa esitellään liikenneturvallisuustyön kokonaisvaltaisuutta ja sen taustalla olevia valtakunnallisia linjauksia, kuvataan eri osapuolten tehtäviä sekä perustellaan monen eri toimijan yhteistyön tarvetta. Luvussa myös kerrotaan liikenneonnettomuuksista aiheutuvista kustannuksista sekä onnettomuuksien taustalla olevista riskitekijöistä.

Luku 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Tässä luvussa on kuvattu Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuden nykytilaa ja sen kehittämistarpeita niin tilastojen kuin asukkaiden ja sidosryhmien näkökulmasta tarkasteltuna. Luvussa on myös pohdittu toimintaympäristön kautta liikenneturvallisuustyölle tulevia haasteita ja mahdollisuuksia. Seudullinen ja kuntakohtaiset nykytilan kuvaukset löytyvät kuntakortteina liitteistä 1-3.

Luku 3. VISIO, TAVOITTEET JA PAINOPISTEALUEET

Tämä luku sisältää Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuustyölle asetetun liikenneturvallisuusvision, visiota tukevat määrällisen liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä tavoitteita tukevat ja toimenpidesuunnittelua kohdentavat painopistealueet. Kullekin painopistealueelle on kuvattu seurantamittarit. Tavoiteluvusta löytyy myös pitkän aikavälin linjauksia, joita kunnat ja muut liikenneturvallisuustyön osapuolet voivat hyödyntää omissa strategisissa suunnitelmissaan liikenneturvallisuusasioiden esille nostamiseksi.

Luku 4. TOIMENPITEET

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on löytää ne painotukset ja keinot, joilla seudun liikenneonnettomuuksien määrä saadaan tavoitteiden mukaiseen laskuun. Toimenpidelukuun on koottu tiiviit kuvaukset kunkin painopistealueen sisällöstä ja ongelmasta sekä paikallisten toimijoiden käsissä olevista ratkaisukeinoista. Heti luvun 4 alussa on kuvattu kuntien eri hallintokuntien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä. Painopisteittäin esitettyjen toimenpidelinjausten ja -esitysten toteutusvastuun jakautuminen toimijoittain on esitetty seuraavalla sivulla taulukossa 1. Kuntakohtaiset lähivuosien toimenpideehdotukset löytyvät liitteestä 5. Liitteessä 4. on esitetty nopeusrajoitussuunnitelman pohjana ollut nopeusrajoituspolitiikka. Liikenneympäristön parannusten pitkän aikavälin toimenpiderekisteriä ja -kartoja sekä nykytilan kartoja pyörätieverkosta ja nopeusrajoituksista ei ole sisällytetty painettuun loppuraporttiin. Aineisto löytyy Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta ja kunkin kunnan teknisestä toimistosta.

Luku 5. SUUNNITELMAN VAIKUTTAUVUUS

Tässä luvussa on pohdittu laaditun suunnitelman realistisuutta suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuessaan tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta kattavan vaikutustenarvioinnin tekeminen on vaikeaa. Luvussa on kuitenkin esitetty arvioita erilaisista mahdollisuuksista vähentää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Luku 6. SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN

Liikenneturvallisuussuunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun paikalliselle liikenneturvallisuustyölle. Tässä luvussa on kuvattu seudun ja kuntien liikenneturvallisuustyön ensiaskeleet sekä liikenneturvallisuustyön seurannan sisältö ja mittarit.

Taulukko 1. Liikenneturvallisuuksuunnitelman sisältämien toimenpide-ehdotusten toteutusvastuun jakautuminen toimijoittain.

	KUNTASEKTORI						SIDOSRYHMÄT			
	SIV	SO	TE	VA	TYÖ	TEK	ELY	POL	LT	JÄR
A. Perusasiat kuntoon										
Poikkihallinnollista yhteistyötä ja sitoutumista										
Päättäjät mukaan liikenneturvallisuuustyöhön										
Liikennekasvatus- ja tiedotustyö osaksi eri toimialojen arjen työtä										
Liikenneturvallisuus reunaehdoksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa										
B. Riskikäyttäytymisen vähentäminen										
Alkoholionnettomuuksista eroon										
Kaahailu kuriin										
Keskeiset turvalaitteet laajamittaiseen käyttöön										
C. Eroon onnettomuuskasumista										
Riskiliittymien parannukset ja nopeusrajoituspolitiikka										
D. Nuorten liikenneturvallisuuuden parantaminen										
Vuosikelloajattelusta potkua ja suunnitelmallisuutta liikennekasvatukseen										
Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatustehtävässä										
Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuuustyöhön										
Turvallisesti mopolla										
E. Iäkkäiden liikenneturvallisuuuden parantaminen										
Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta										
Turvallista arki liikuntaa kävellen ja pyörällä										
Esteetön liikennepäristö										
F. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajama-alueilla										
Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle										
Suojatiet nimensä veroisiksi										
Lisää panostusta kävely- ja pyöriteiden ylläpitoon										
Pyöräilyn pääreitit ja pyöräpysäköinti kuntoon										
Pyöräilyn edistäminen eri toimialoilla ja yhdessä sidosryhmien kanssa										

- SIV = Varhaiskasvatus, päiväkodit, Sivistystoimi, koulut
 SO = Sosiaalipalvelut (mielenterveys- ja päihdetyö, vanhus- ja vammaispalvelut)
 TE = Terveyspalvelut (neuvolat, kouluterveydenhoito, työterveyspalvelut, jne.)
 VA = Vapaa-aikatoimi, liikuntapalvelut, nuorisopalvelut
 TYÖ = Työsuojelu
 TEK = Kaavoitus, liikennesuunnittelu, kadunpito
 ELY = Varsinais-Suomen ELY-keskus
 LT = Liikenneturva
 JÄR = vanhus- ja vammaisneuvostot, paikalliset seurat ja järjestöt



1. Johdanto

1.1 Lähtökohtana liikenneturvallisuuden 0-visio

Turvallisuus on liikkumisen perusarvo - kaikissa liikennemuodoissa pyritään pitkällä tähtäimellä siihen, että kuolemaan johtavia onnettomuuksia ei tapahdu

Lentoliikenteessä ja kauppamerenkulussa ollaan jo lähellä nollatavoitetta. Suurin haaste kohdistuu tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen, johon myös Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa keskitytään.

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio: Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio nostaa ihmisten hengen ja terveyden ensisijaisiksi arvoiksi. Visio tukeutuu näkemykseen, että puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita.

Liikenneturvallisuusvision taustalla on ajatus siitä, että ihminen on taipuvainen tekemään virheitä ja sieittää huonosti onnettomuuksien seurauksia. Siksi liikkumisen olosuhteita ja liikkujien käyttäytymistä on pysyttävä kehittämään niin, että virheet eivät johda vakaviin seurauksiin. Vaikka virheiden tekeminen liikenteessä hyväksytään, on jokaisen vältettävä tietoista riskinottoa, noudatettava liikennesääntöjä ja käytettävä tarjolla olevia turvavälineitä ja -palveluja.

Liikenneturvallisuusvisio velvoittaa sekä yhteiskuntaa että liikkujaa itseään. Yhteiskunnan vastuu jakaantuu mm. lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä liikennejärjestelyistä, ajoneuvoturvallisuudesta ja liikennekasvatuksesta vastaavien tahojen kesken. Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä sekä valvoa yhteisten pelisääntöjen toteutumista. **Tärkein liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä on liikkuja itse.** Ihmisten käyttäytyminen ja valinnat sekä niiden taustalla olevat tekijät määräävät pitkälle liikenneturvallisuudenkin parantumisen vauhdin. Tavoitteena on turvallisuushakuinen, vastuullinen liikennekulttuuri, jossa nykyistä paremmin korostuu muiden elämän kunnioittaminen ja sääntöjen noudattaminen.



1.2 Kärsimystä, koettua turvattomuutta ja kustannuksia

Puutteet liikenneturvallisuudessa aiheuttavat merkittävän kansanterveysongelman

Suomessa liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain satoja ja loukkaantuu tuhansia ihmisiä, vaikka liikenneturvallisuustilanne onkin jatkuvasti parantunut. Onnettomuuksien seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua ja monille liikenneonnettomuudessa saatu vamma aiheuttaa pysyvän invaliditeetin tai muun elinikäisen haitan. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat kärsimystä myös uhrien lähipiirille. Vuotuiset liikenneonnettomuudet muuttavatkin pysyvästi tuhansien ihmisten elämän.

Turvattomuuden tunne liikenteessä on liikenneonnettomuuksien ohella keskeinen haaste. Koettu turvallisuus on osa ihmisten kokonaishyvintointia ja turvallisuuden tunteen parantuminen vaikuttaa niin ihmisten elämänlaatuun, elinympäristöjen viihtyisyyteen kuin liikkumisvalintoihin. Tavoitteena on, että liikenne koetaan niin turvallisena, että ihmiset uskaltavat tehdä arjen matkansa pelkäämättä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, ettei liikenteessä tulisi olla varovainen ja tarkkaavainen. Työn aikana tehtyjen asukas- ja koululaiskyselyiden perusteella eniten turvattomuutta Vakka-Suomen seudulla aiheuttavat mopoiilijoiden hurjastelu, autojen ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, kävely- tai pyöräily kapean maantien varressa sekä suojateiden turvattomuus.

Inhimillisen kärsimyksen ja koetun turvattomuuden ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle huomattavia taloudellisia kustannuksia. Vakavan onnettomuuden hinta voi nousta kymmeneen, jopa satoihin tuhansiin euroihin. Kuntien osuus onnettomuuskustannuksista on 15–20 %. Suurin osa kustannuksista kohdistuu terveys- ja sosiaalitoimelle. Onnettomuuksista aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuseriä:

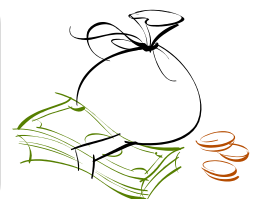
- palo- ja pelastustoimen menot,
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta,
- toimeentulotuen tarpeen lisäys uhrien tulonmenetyksen ja menolisäysten takia,
- sosiaalihuollon menot invalidisoituneille,
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen,
- kunnan verotulon alentuminen onnettomuusuhrien ansiotulonmenetyksen takia,
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi, jne.

Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan tieliikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa keskimäärin noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa keskimäärin noin 2 950 euroa. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Liikenneonnettomuuksien kuntakohtaisia kustannuksia on tarkasteltu Suomessa myös todellisiin tapahetuneisiin onnettomuuksiin perustuen. Lohjalla, Mäntsälässä ja Siuntiossa määritettiin kuntien vuoden 2004 tilinpäätöstiedoista neljän erilaisen liikenneonnettomuuden kuntakohtaiset onnettomuuskustannukset. Tarkastellut onnettomuustapaukset ja niiden todelliset kustannukset (keskiarvo) olivat (Valmixa Oy 2006):

- koululaisen (10 v.) vakava loukkaantuminen pyöräilyonnettomuudessa (seurauksena liikuntavammasta johtuva 75 % invaliditeetti) => **224 000 €**
- nuoren kuljettajan (20 v.) kuolema ulosajossa kaiteen läpi taajama-alueella => **139 000 €**
- iäkkään (70 v.) vammautuminen jalankulkijana auton töytäisemänä (60 % invaliditeetti) => **30 000 €**
- nelilapsisen perheen huoltajan (35 v.) kuolema nokkakolarissa => **202 000 €**.

Vakka-Suomen seudulla tapahtuu keskimäärin 46 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta ja 328 omaisuusvahinkoa vuodessa (keskiarvo 2009–2013), joten **laskennalliset onnettomuuskustannukset yhteiskunnalle ovat yhteensä noin 23,5 M€ vuodessa. Tästä kuntien osuus on 3,5–4,7 M€ vuodessa.** Kuntakohtaiset kustannukset on esitetty liitteenä olevissa kuntakorteissa.



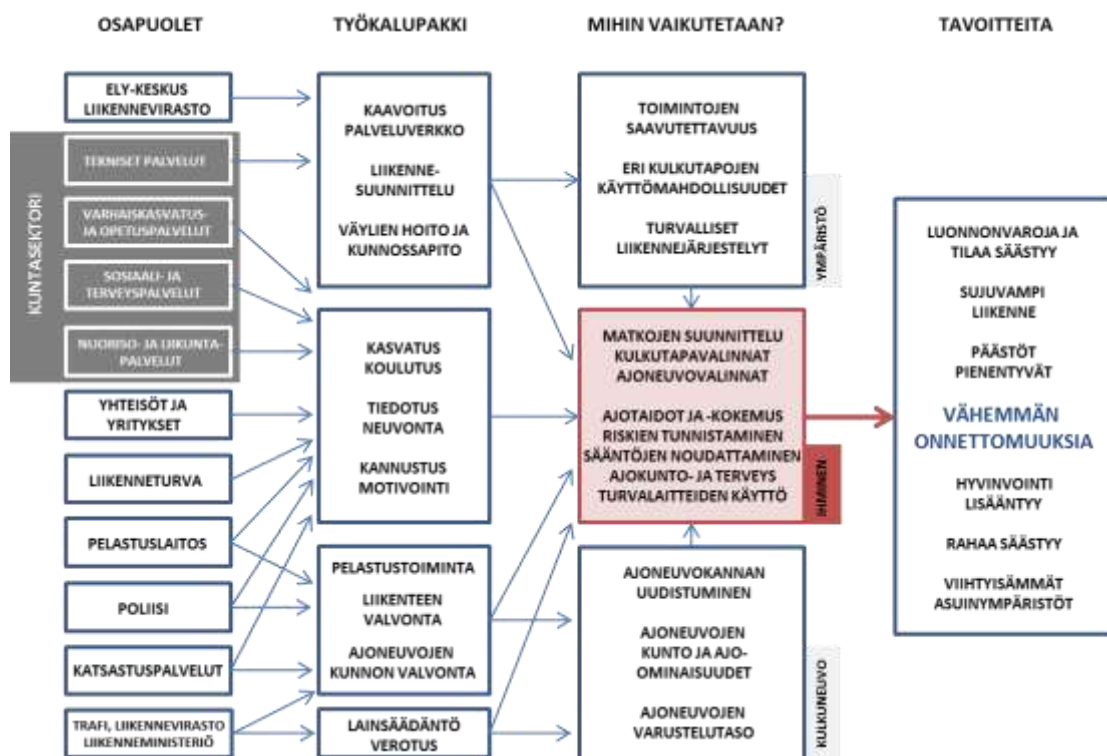
1.3 Monimutkainen poikkihallinnollinen haaste

Tavoitteena ihmisen, ajoneuvon ja ympäristön toimiva vuorovaikutus

Yksittäinen liikkija ei päivittäisille matkoille lähtiessään ajattele joutuvansa liikenneonnettomuuteen. Kuitenkin joka päivä kymmenien suomalaisten matka keskeytyy jonkinasteiseen liikennetapaturmaan. Liikenneonnettomuudet ovat lähes aina yllättäviä ja satunnaisia tapahtumia, monien eri tekijöiden summa ja erilaisten yhteensattumien muodostamia tapahtumaketjuja. Onnettomuuksien taustalla olevat keskeiset riskitekijät voidaan ryhmitellä karkeasti kolmeen toisiinsa kytköksissä olevaan tekijään: ihminen, liikenneympäristö ja ajoneuvo. Onnettomuuksien todennäköisyyteen eli onnettomuusriskiin vaikuttavat lisäksi useat niin sanotut ulkoiset tekijät, kuten vallitsevat sää-, keli-, valaistusolosuhteet, liikennemäärät ja liikenteen koostumus.

- Tutkijalautakuntien tutkimusten mukaan jokin inhimillinen riskitekijä on mukana peräti 96 prosentissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksista. Ajoneuvoon liittyvä riskitekijä on mukana 71 prosentissa ja liikenneympäristöön liittyvä riskitekijä 68 prosentissa onnettomuuksista.
- Inhimillisistä riskitekijöistä yleisimpiä ovat kuljettajan tilaan (esim. alkoholi, sairaus, väsymys, mielen-tila, kiireisyys) ja ajoneuvon (ylinopeus, olosuhteisiin nähden liian suuri nopeus) liittyvät riskit.
- Ajoneuvoon liittyvistä riskeistä selvästi yleisin ryhmä on ajoneuvon kolariturvallisuuteen liittyvät tekijät sekä erityisesti turvalaitteiden käyttämättömyys tai virheellinen käyttö.
- Liikenneympäristöön liittyvissä riskitekijöissä korostuvat erityisesti tieympäristön törmäysturvallisuuteen liittyvät tekijät (kaiteet tai niiden puute), mitä selittää kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien korkea määrä.

Liikenneonnettomuuksien syiden moninaisuudesta johtuen liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvitaan useita erilaisia keinoja ja sen myötä monen osapuolen välistä yhteistyötä. Olennaista onkin havaita, ettei mikään taho ole yksin vastuussa liikenneturvallisuustyöstä vaan liikenneturvallisuuden parantaminen on yhteinen päämäärä, jonka saavuttamiseksi jokainen voi tehdä jotain. **Paras tulos saavutetaan, kun ongelmia ratkotaan yhdessä ja useiden samaan suuntaan vaikuttavien toimenpiteiden kokonaisuutena.**



Kuva 1. Liikenneturvallisuustyön osapuolet ja sisältö. Paikallistason toimijoiden käsissä ovat liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen, liikenneympäristöön, kaavoitukseen ja liikenteen valvontaan liittyvät keinot.

Äly hiipii liikenteeseen

Autojen turvallisuus on parantunut huomattavasti viime vuosikymmenten aikana. Liikenneturvallisuuksia ovat parantaneet muun muassa automaattiset turvavyön kiristimet, turvatyynyt ja lukkiutumattomat jarrut, jotka alkoivat yleistyä jo 1990-luvulla. Viime vuosina autojen turvallisuutta ovat parantaneet erityisesti ajovakauden hallintajärjestelmä (ESC), automaattinen hätäjarrutus, törmäysenergiaa absorboivat turvakorirakenteet, jarruassistentti, turvavyömuistuttimet, jalankulkijoiden turvallisuutta parantava turvatyyny ja ajosuunnan ja olosuhteiden mukaan säätyvät ajovalot. Tulevina vuosina turvallisuus paranee uusien sovellusten, kuten kaistavahtien, jarrutusavustajien, älykkäiden nopeudensäätimien, alkolukkojen, kuljettajan väsymisestä varoittavien laitteiden ja pimeänäköjärjestelmien myötä (Lähde: AKK). Myös yleiseurooppalainen hätäviestijärjestelmä (eCall) parantaa omalta osaltaan liikenneturvallisuuksia.

Kansallisessa älyliikenteen strategiassa (LVM 1/2013) on asetettu tavoite, että vuonna 2020 älyliikenteen avulla tieliikenteessä säästetään vuosittain 50 ihmishenkeä. Älyliikenteellä tarkoitetaan liikenteen sujuvuuden tai turvallisuuden parantamista tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntäen. Jo lähivuosina tekniikka antaa mahdollisuudet ajotehtävien automatisointiin sekä kuljettajan virheidensä vaikutusten eliminointiin. Teknologian avulla voidaan myös jakaa tehokkaasti tietoa liikkujien kesken sekä varoittaa ja ohjata kuljettajia oikeisiin valintoihin; esimerkkinä kelin tai liikennetilanteen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset, tasoristeysten varoitusjärjestelmä tai ajoneuvokohtainen opastus.

Lainsäädäntöön on kirjattu liikenteen pelisäännöt

Lainsäädännön tehtävä on ohjata ihmisiä käyttäytymään turvallisesti ja samalla tukea heidän omaa turvallisuusajatteluaan ja asenteitaan. Viime vuosien keskeisimpiä uudistuksia ovat olleet laki alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa sekä uusi ajokorttilaki ja -asetus koskien mm. säännöksiä kuljettajantutkinnon sisällöstä ja opetuksen määrästä, ajokorttien voimassaoloaikoja, ajokorttiluokkia, ajokieltojärjestelmää. Viime vuosina keskusteluissa ovat olleet mm. rattijuopumuksen promillierajan laskeminen sekä alkolukkojen käytön edistäminen.

Parhaillaan on käynnissä tieliikennelain kokonaisuudistus. Laki sisältää laajoja säädöskokonaisuuksia, joissa määrätään esimerkiksi liikennesäännöistä, kevyestä liikenteestä ja ajoneuvon käytöstä tiellä sekä liikenteen valvonnasta ja liikenneriikkomuksista. Tieliikenneasetus puolestaan sisältää määräykset esimerkiksi liikennemerkeistä. Uudistushankkeen aikana arvioidaan tieliikennelain ja siihen liittyvien lakien ja asetusten sisältö ja annetaan esitykset uusista säädöksistä. Hankkeen tavoitteena on luoda uusi tieliikennettä koskeva laadukas säädöskokonaisuus, joka huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä uudistaa liikenneriikkomuksia ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän. Tarkoituksena on myös säästää viranomaisten resursseja yksinkertaistamalla menettelytapoja.

Ilmastonmuutos muuttaa liikkumisolosuhteita

Ilmastonmuutoksen hillintä on liikennepolitiikan keskeisimpiä haasteita Euroopassa. Erilaiset kansainväliset ja kansalliset tavoitteet, sopimukset ja velvoitteet lisäävät jo lähitulevaisuudessa tarvetta kasvihuonekaasupäästöjä vähentävälle toimenpiteille. Monet kasvihuonepäästöjen vähentämiseen liittyvät toimenpiteet vaikuttavat myönteisesti myös liikenneturvallisuuteen.

Ilmastonmuutoksesta aiheutuu lisäksi monia konkreettisia vaikutuksia liikkumisen olosuhteisiin. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat erityisesti sään äkilliset vaihtelut, vaikeat tai vaihtelevat talviolosuhteet sekä erilaisten ääri-ilmiöiden yleistyminen. Ilmastonmuutoksen vaatimat toimenpiteet koskettavat etenkin infrastruktuurin kestävyyttä, liukkaudentorjuntaa ja muuta talvikunnossapitoa sekä erilaisten häiriötilanteiden ennakointia ja hallintaa.

Liikennemäärän ja kulkutapajakauman vaikutus

Liikenneonnettomuuksien määrään, vakavuuteen ja koettuun turvattomuuteen, vaikuttavat myös liikennemäärien kehitys ja kulkutapajakauma. Tilastollisesti tarkasteltuna liikennemäärien kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa ja pelkästään nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä suuri määrä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Liikenteen kasvun turvallisuusvaikutukset riippuvat kuitenkin paljon siitä missä ja minkä liikkujaryhmän (ikä ja kulkutavat) osalta liikenne kasvaa, ja miten eri kulkumuotojen välinen työnjako kehittyy.

- Liikenneturvan tutkimuksen mukaan pyöräliikenteen määrän kasvuun ja turvallisuuden parantumiseen vaikuttavat osatekijät ovat pääasiassa samat, eli tekijöiden toteutuessa pyöräliikenteen määrän kasvu tukee pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta.
- Autoliikenteen määrä, koostumus (mm. raskas liikenne) ja ajonopeudet vaikuttavat oleellisesti kävelyn ja pyöräilyn todelliseen ja koettuun turvallisuuteen. Konkreettisesti tämä on havaittavissa esimerkiksi koulujen saattoliikenteen yhteydessä tai pyöräiltäessä vilkkaan maantien varressa.
- Joukkoliikenne on henkilöautoon nähden paitsi ympäristöystävällinen myös erittäin turvallinen kulkutapa etenkin ruuhkaisessa työmatkaliikenteessä, pitkillä vapaa-ajanmatkoilla tai vaikkapa hankalissa keliolosuhteissa.
- Myös henkilöautoilun turvallisuustaso riippuu liikenteen määrästä ja koostumuksesta sekä tietenkin ajonopeuksista ja niiden vaihtelusta. Liikenteen määrän kasvaessa onnettomuuksille altistuminen kasvaa, ja onnettomuuksien määrä kasvaa. Liikenteen kasvun liikenneturvallisuusvaikutukset riippuvat kuitenkin voimakkaasti siitä, missä liikenne kasvaa. Muun muassa tietyyppi, tien leveys, tievarsiauksen määrä, nopeusrajoitusluokka ja jopa vuorokaudenaika vaikuttavat onnettomuusriskiin.

Turvallinen liikenneympäristö kannustaa turvalliseen liikkumiseen

Liikennetilanteet ovat usein monimutkaisia ja vaativat monenlaisia havaintoja ja tilanteen tauotonta arvioimista. Liikenneympäristön ratkaisuilla voidaan kannustaa ja ohjata vastuulliseen ja turvalliseen liikkumiseen sekä pienentää mahdollisen onnettomuuden vakavuutta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusedellytyksenä on looginen, itseohjaava ja sääntöjen noudattamista tukeva liikenneympäristö. Yhtenäiset ratkaisut samantyyppisillä alueilla parantavat tienkäyttäjien edellytyksiä liikenneympäristön oikeaan ymmärtämiseen ja oikeaan toimintaan.



Turvallisen liikenneympäristön rakentamisen lähtökohdat luodaan kaavoituksessa ja palveluverkossa tehtävillä ratkaisulla. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä eri toimintojen sijainnille, niiden tarvitsemille yhteyksille ja eri kulkutapojen käytön mahdollisuuksille. Pääosa liikkumistarpeista ja liikenteen järjestämisen edellytyksistä ratkaistaan yleiskaavatasolla. Myös asemakaavoituksessa ratkotaan liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä yksityiskohtia. Kunnallisten palvelujen kokonaisuutta suunnitellaan yleensä palveluverkkosuunnitelmalla, joka voi koskea laajempaa tai suppeampaa joukkoa palveluista. Kuntien palveluverkkoselvityksissä näkökulma on usein painottunut palvelujen tuotantoon ja sitä kautta saataviin säästöihin eikä muutosten vaikutuksia asiakkaiden liikkumiseen useinkaan selvitetä. Palveluverkon muutoksilla voi olla merkittäväkin vaikutus matkojen pituuksiin, eri kulkutapojen käyttöön ja liikkumiseen kuluvaan aikaan ja liikkumisen turvallisuuteen (esim. koulumatkat).

Ajoneuvojen turvallisuustekniikan kehitys ja tarkkaamattomuus liikenteessä

Ajoneuvokannan jatkuva uudistuminen on merkittävä tekijä liikenteen turvallisuuskehityksen paranemisessa. Passiivisen kolariturvallisuuden parantamisen ohella on kehitetty aktiivisen turvallisuuden ratkaisuja, joilla pyritään ehkäisemään onnettomuuksia, esimerkkinä ajajan havainnointikykyä parantavat laitteet ja järjestelmät sekä erilaiset ajonhallintajärjestelmät. Autojen aktiivinen turvatekniikka kehittyi tällä hetkellä suuntaan, jossa erilaisten antureiden ja anturijärjestelmien merkitys korostuu. Auton ympäristöä havainnoidaan erillisillä tutka-, kamera- ja lasertekniikoilla. Myös kuljettajan vireyttä ja tarkkaavaisuuden suuntaa seurataan kehon liikkeistä ja auton liiketilän mittauksen avulla.

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi teknologia ei kuitenkaan saa olla itsetarkoitus, sillä jo nyt tarjottavan informaation lisääntyminen koettelee kuljettajan tiedon prosessoinnin kapasiteettia. Autojen käyttöliittymät auttavat kuljettajaa ajamisessa ja tekevät hänen olonsa entistä mukavammaksi. Toimintojen lisääntyminen kuitenkin väistämättä houkuttelee kuljettajaa kiinnittämään huomiota muuhunkin kuin ajamiseen. Autojen hallinta- ja oheislaitteiden käyttöliittymien kehittäminen onkin tärkeä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista. Omat mausteensa kokonaisuuteen tuovat jälkiasennettavat laitteet ja matkapuhelinten sovellukset. Viime aikoina on myös puhuttu paljon tarkkaamattomuudesta liikenteessä. Termillä tarkoitetaan ajonaikaisen huomion kiinnittymistä muuhun kuin ajotehtävän turvalliseen suorittamiseen. Ongelma on kasvanut etenkin älypuhelimien myötä, sillä niitä voidaan hyödyntää moniin sosiaalisen median aktiviteetteihin mobiililaajakaistan ansiosta myös ajoneuvoissa.

Liikkujat päävastuussa ja liikenneturvallisuustyön keskiössä

Lähes kaikissa tieliikenteen onnettomuuksissa kuljettajan inhimillinen toiminta on yhtenä keskeisenä onnettomuuden syntyyn vaikuttavana tekijänä. Usein kysymys on siitä, että kuljettaja tekee jonkin liikenneturvallisuutta alentavan virheen. Se saattaa olla hetken herpaantumisen aiheutuva ajautuminen vastaantulevan kaistalle, huolimaton ohitukseen lähtö tai tilanteeseen sopimaton ajonopeus. Liian usein onnettomuuksien taustalla vaikuttavat erilaiset riskitekijät, kuten ylinopeus, rattijuopumus, väsymys tai sairaudet. Myös turvalaitteiden käytössä on petrattavaa. Niiden parempi käyttö pelastaisi vuosittain kymmeniä liikenneonnettomuuksien uhreja. Etenkin ajokuntoon ja ajoterveyteen vaikuttamisen keinot ovat vahvasti poikkihallinnollisia. Työttömyys, syrjäytyminen, alkoholi-riippuvuus, alkoholin, huumeiden ja lääkkeiden liika- ja väärinkäyttö sekä psyykkiset ja fyysiset sairaudet kasvattavat tieliikenneonnettomuuteen joutumisen todennäköisyyttä.

Teknisesti ajoneuvoja ja liikennejärjestelmää voidaan monin tavoin muokata inhimilliset virheet armahaviksi ja liikkujien turvallista toimintaa tukeviksi, mutta viime kädessä kunkin liikkujan omat asenteet ja toiminta liikennetilanteissa ovat ratkaisevia onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Myös taloudelliset realiteetit puoltavat nykyistä vahvempaa panostusta kasvatuksellisiin ja viestinnällisiin keinoihin. Yksi suurimmista haasteista on saada ihmisen itse arvioimaan ja pohtimaan omaa liikennekäyttäytymistään erilaisissa tilanteissa. Pohjimmiltaan ihminen arvostaa turvallisuutta, mutta kuinka usein turvallisuusasenteet ovat vahvasti läsnä arjen päätöksenteossa? Elinikäisen liikennekasvatustyön tavoitteena on vaikuttaa ihmisten tietoihin, taitoihin, käyttäytymiseen ja asenteisiin sekä niitä ohjaaviin arvoihin. Pyrkimyksenä on lisätä tienkäyttäjien valmiuksia ja tahtoa huolehtia itse omasta turvallisuudestaan.

1.4 Yhteistyöstä voimaa

Eri toimijoiden vahvuudet ja erityisosaaminen hyötykäyttöön

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen kokonaisvaltaisesti eri toimijoiden käytössä olevaa keinovalikkoa hyödyntäen edellyttää yhteistyötä eli eri toimijoiden vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista. Näin lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä, vähennetään päällekkäistä työtä, saadaan vähäiset resurssit kohdennettua ja tehokkaaseen käyttöön ja helpotetaan käytännön toimenpiteiden toteutusta. Yhteistyöllä on myös osapuolia motivoiva vaikutus. Seuraavissa luvuissa on esitelty keskeisimpien paikallistason toimijoiden roolia ja tehtäviä liikenneturvallisuustyössä.

Liikennevirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus

Liikennevirasto toimii liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ja vastaa valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä, suurten tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta (mm. Vt 8). Liikennevirasto myös vastaa mm. elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta tienpidon alueella.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa maanteiden hoidosta, ylläpidosta, kehittämisestä ja huolehtii osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskus voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen maankäytön suunnittelusta aina tiellä liikkujan olosuhteisiin. Liikenneturvallisuusnäkökulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa myös tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – käytön edistäminen ovat ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet. Liikennekasvatustyötä sekä pienempiä liikenneympäristöön kohdistuvia turvallisuustoimia (esim. suojaiteiden parannuksia, nopeusrajoitustarkistuksia, näkemäraivauksia jne.) ohjataan seudullisilla ja kunnallisilla liikenneturvallisuussuunnitelmilla, joita ELY-keskus laatii yhdessä alueen kuntien kanssa.

Kuntasektori

Liikenneturvallisuuden edistäminen on keskeinen osa kunnan perustehtävää, kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä. Kunnan tehtävänä on tarjota jokaiselle kuntalaiselle edellytykset tehdä vastuullisia ja turvallisia liikkumisvalintoja. Merkittävänä työnantajana kuntien tulee myös huolehtia työntekijöidensä hyvinvoinnista ja työturvallisuudesta. Kullakin kunnan toimialalla on omat tehtävänsä ja mahdollisuutensa edistää asukkaidensa turvallisia liikkumisen valintoja. Liikenneturvallisuustyötä toteutetaan yhteistyössä kunnan eri toimialojen kesken, kunnassa toimivien muiden julkisten, yksityisten ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa, kuntien välisenä toimintana sekä alueellisesti muiden liikenneturvallisuutta edistävien organisaatioiden kanssa.

- **Kunnan eri toimialat yhdessä** vastaavat liikennekasvatus- ja tiedotustyöstä. Lähtökohdat liikennekasvatus- ja tiedotustyölle ovat kunnassa hyvät, sillä kunnan palveluiden ja tiedotuskanavien kautta on mahdollista tavoittaa lähes kaikki ikäryhmät. Kuntien apuna liikennekasvatustyössä ovat mm. Liikenneturva ja poliisi. Myös aktiivinen yhteistyö paikallisten yritysten ja yhteisöjen kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön laajuutta ja lisäresursseja.
- **Kunnan teknisten- ja ympäristöpalvelujen** tehtävänä on turvata terveyttä, hyvinvointia ja turvallisuutta edistävä elinympäristö niin kunnan asukkaille kuin muutoin kunnan alueella liikkuville henkilöille. Kunnan kaavoituksen ja palveluiden suunnittelun kautta määrittäyty pitkälti se, miten asuminen, peruspalvelut ja muut tärkeät päivittäiset toiminnot sijoittuvat, ja miten turvallisesti ja mielekkäästi liikkuminen eri kulkutavoilla, etenkin kävellen ja pyöräillen, on hoidettavissa. Turvallista liikkumista tukevat liikenneympäristön ratkaisut ja joukkoliikennepalvelut syntyvät mm. kunnan, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä.

Merkittävänä työnantajana kuntien tulee myös huolehtia työntekijöidensä hyvinvoinnista ja työturvallisuudesta. Työturvallisuuslain mukaan jokaisella työnantajalla tulee olla työpaikan turvallisuuden ja terveellisuuden edistämistä ja työkyvyn ylläpitämistä varten ohjelma, joka kattaa työpaikan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristöön liittyvien tekijöiden vaikutukset.

Liikenneturva

Liikenneturva on tärkein kuntien liikenneturvallisuustyön apu ja tukija. Liikenneturvan ydintehtävänä on edistää liikenneturvallisuutta tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin sekä tutkimuksella. Liikenneturva pyrkii vaikuttamaan kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen parantumiseen yhteiskunnassa. Liikenneturva tarjoaa apua henkilöstön perehdyttämiskoulutuksiin, toimintamalleja ja aineistoja eri-ikäisten ja eri tienkäyttäjärühmien liikennekasvatukseen sekä kouluttajia erilaisiin tempauksiin ja tapahtumiin. Liikenneturvan palvelut ovat pääsääntöisesti ilmaisia.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitokset hoitavat pelastustoimen tehtäviä alueellaan ja ovat paikalla myös useimmissa henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa. Liikenneonnettomuuksien pelastustehtävien ohella pelastuslaitoksen perustehtäviin kuuluvat onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen sekä kuntien ja kuntalaisten erilaisissa onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen. Tavoitteena on, että kaikki alueen ihmiset ja yhteisöt haluavat ja osaavat ottaa liikenneturvallisuusasiat huomioon omassa toiminnassaan, tunnistavat erilaiset vaaran aiheuttajat, osaavat ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja toimia oikein vaara- ja onnettomuustilanteissa sekä tietävät miten varautua poikkeusoloihin.

Poliisi

Poliisilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpidossa liikennettä valvovana viranomaisena. Poliisin tehtäviin paikallisessa liikenneturvallisuustyössä kuuluvat mm. liikenteen valvonta ja ohjaus, tiedottaminen, ennaltaehkäisevä kasvatus- ja valistustyö päiväkodeissa, kouluissa, oppilaitoksissa ja muissa yhteisöissä, paikallisiin tapahtumiin ja tempauksiin osallistuminen, liikenneonnettomuuksien tutkinta ja tilastointi, liikenneympäristön ongelmista tiedottaminen tienpitäjille sekä lausuntojen antaminen liikenteenohjauspäätöksistä. Pääsääntöisesti liikenteen valvonta painottuu nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Liikenteen valvonnalla on liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ensiarvoinen merkitys. Liikenteen valvonta ehkäisee liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Valvonnalla tuetaan myös tavallisia kuljettajia, jotta he noudattavat liikenteen sääntöjä arjessaan.

Kuntapäätäjät määrittävät kunnan liikenneturvallisuustyön tason

Suomella on pitkät perinteet menestyksekkäästä liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuuden parantumiseksi on tarvittu runsaasti turvallisuusmyönteisiä päätäjiä ja päätöksiä niin valtakunnantasolla kuin kunnissa. Muun muassa vuosikymmenien aikana tehty lainsäädäntötyö on luonut pohjan sille, että liikenne on tänä päivänä moninkertaisesti turvallisempi kuin edellisinä vuosikymmeninä. Myös tulevaisuudessa liikenneturvallisuus paranee vain jos turvallisuusnäkökulmille löytyy vahvoja puolestapuhujia. Jokainen kunnanvaltuutettu vaikuttaa kuntalaisten turvallisuuteen osallistumalla kunnan toimintaa koskevaan päätöksentekoon. Joskus päätökset liittyvät suoraan liikenneturvallisuuskysymyksiin, joskus vaikutukset ovat välillisiä. Tulevaisuuden päätäjiltä kaivataan liikenneturvallisuustyön monialaisuuden ymmärtämistä, sillä nykyisiä ongelmia ei saada ratkottua yksistään liikenneympäristöä parantamalla tai valvontaa lisäämällä.

Yksityinen sektori ja vapaaehtoissektori

Kunnan aktiivinen yhteistyö yksityisen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön tarvittavia lisäresursseja. Paikallistoimijoiden ottaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön kannattaa, sillä ns. ruohojuuritason toiminnalla on suuri merkitys paikallisen ilmapiirin ja yhteisvastuullisen liikennekäyttäytymisen luomisessa. Paikallisten toimijoiden joukko vaihtelee suuresti alueittain. Kuntien liikenneturvallisuustyön näkökulmasta keskeisiä toimijoita (järjestävät tempauksia tai osallistuvat toimintaan, tarjoavat koulutusta ja aineistoja, jne.) ovat mm.:

- Vanhempainliitto ja -yhdistykset (kampanjoita ja tempauksia)
- Mannerheimin Lastensuojeluliitto MLL (kampanjoita ja tempauksia, aineistoja)
- 4H-järjestö (kampanjoita ja tempauksia)
- Seurakunnat (kampanjoita ja tempauksia)
- SPR (kampanjoita ja tempauksia)
- Lions Club (kampanjoita ja tempauksia, turvavälinelahjoituksia lapsille)
- Ehyt ry (liikennekursseja nuorille)
- Pyöräilykuntien verkosto ry (pyöräilyn edistämisen vinkkejä ja aineistoja, valtakunnalliset kampanjat)
- Paikalliset liikennöitsijät
- Autokoulut ja katsastuskonttorit
- Autoliiton aluetoimistot (kampanjoita, liikennekilpailuja, mm. lapsille suunnattu Fillarimestarikilpailu)



2. Suunnittelun lähtökohdat

2.1 Suunnittelualue ja toimintaympäristö

Suunnittelualue

Varsinais-Suomen maakuntaan kuuluvan Vakka-Suomen seudun kuntia ovat Kustavi, Laitila, Mynämäki, Pyhäranta, Taivassalo, Uusikaupunki ja Vehmaa. Näistä Uusikaupunki ja Laitila ovat kaupunkeja (Kuva 2). Alueella aiemmin sijainneita kuntia ovat lisäksi Kalanti, Karjala, Lokalahti, Mietoinen, Pyhämaa ja Uudenkaupungin maalaiskunta. Vakka-Suomen maantieteellinen alue on jonkin verran laajempi kuin Vakka-Suomen seutukunta. Aiemmin Vakka-Suomen seutukuntaan kuuluneet Mynämäki ja siihen liitetty Mietoinen ovat nykyään osa Turun seutukuntaa. Uudestakaupungista on maanteitse matkaa Turkuun 70 kilometriä ja Raumalle 51 kilometriä. Laitilasta on maanteitse matkaa Turkuun 60 kilometriä ja Raumalle 34 kilometriä. Pohjoisessa Pyhärannan kuntakeskus on 33 kilometrin ja lähimmät taajamat alle 20 kilometrin etäisyydellä Rauman keskustasta.

Väestökehitys

Vakka-Suomen seudun asukasluku oli vuoden 2013 lopussa noin 31 000 asukasta. Väestöstä puolet (15 463 as.) asuu Uudenkaupungin kaupungissa ja hieman alle kolmannes Laitilassa (8 487 as.). Muiden kuntien asukasmäärät ovat selvästi pienempiä: Kustavi (869 as.), Pyhäranta (2 177 as.), Taivassalo (1 667 as.) ja Vehmaa (2 330 as.). Seutukunnan tasolla väestömäärä on laskenut 2000-luvun aikana (vuodesta 2000 vuoteen 2013) noin 2 500 asukkaalla (-8 %). Kaikissa kunnissa väki on vähentynyt. Tilastokeskuksen väestöennusteessa seutukunnan väestökehityksen on edelleen arvioitu olevan laskusuunnassa. Vakka-Suomessa on lähes 12 000 vapaa-ajan asuntoa / kesämökkiä. Eniten vapaa-ajan asuntoja on Uudessa-kaupungissa ja Kustavissa. Vapaa-ajanasutuksen korkea määrä heijastuu myös liikennemääriin (kausivaihtelu) ja edelleen liikenneturvallisuuteen.

Väestön ikääntyminen on lähitulevaisuudessa koko maata koskettava trendi. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan vuonna 2030 yli 65-vuotiaiden osuus Vakka-Suomen seudun väestöstä on reilun kolmanneksen (nykyisin 25 %). Väestö on Vakka-Suomessa ikääntyneempää kuin maassa keskimäärin. Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Ikääntyminen tuo mukanaan monia liikkumis- ja reaktiokykyyn vaikuttavia ongelmia. Tavalliset iän karttumiseen liittyvät vaivat eivät kuitenkaan ole este liikenteessä selviytymiselle ja toimintakyvyn heikkenemistä kompensoi vuosien aikana karttunut kokemus ja varovaisuuden lisääntyminen. Ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentyvä terveys. Myös onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan.



Työpaikat ja työssäkäynti

Vakka-Suomen seudulla on noin 12 600 työpaikkaa, josta reilu puolet sijaitsee Uudessakaupungissa ja hieman alle kolmannes Laitilassa. Asuinkunnassaan työssäkäyviä on hieman yli 70 % ja pendelöiviä (jossakin toisessa kunnassa työssäkäyviä) vajaa kolmannes. Pendelöivien osuus on korkein Pyhärannassa (53 %), Kustavissa (33 %) ja Vehmaalla (33 %). Oman kunnan ulkopuolella työssäkäynti on jatkuvasti lisääntynyt koko seudulla ja työmatkat siten keskimäärin pidentyneet. Kuntien välisten työmatkavirtojen pääsuunnat ovat Uudenkaupungin ja Laitilan välillä molempiin suuntiin, Pyhärannasta, Laitilasta ja Uudestakaupungista Raumalle ja päinvastoin sekä koko seudulta Pyhärantaan lukuun ottamatta Turun kaupunkisuunnalle ja sieltä vastavuoroisesti Uuteenkaupunkiin ja Laitilaan.

Liikennejärjestelmä

Tieverkko

Vakka-Suomen seudun liikenneverkon runko muodostuu valtatiestä 8, kantatiestä 43 sekä seututeistä 192, 194 ja 196. Pohjois-eteläsuunnassa tieverkon runko on Turusta Laitilan kautta Raumalle ja edelleen Pohjanmaalle kulkeva valtatie 8. Vakka-Suomen keskeisin yhteys sisämaahan on kantatie 43 Uudestakaupungista Laitilan kautta Euraan. Seutukunnan eteläosan runkona toimii Kustavista Taivassalon ja Mietoisten kautta Turkuun johtava maantie 192 (Kustavintie). Rannikon kuntia ja taajamia yhdistää maantie 196 Taivassalosta Uudenkaupungin kautta Pyhärantaan ja maantie 1960 Pyhärannasta Raumalle. Maantie 194 muodostaa nopeimman yhteyden Uudestakaupungista Turkuun.

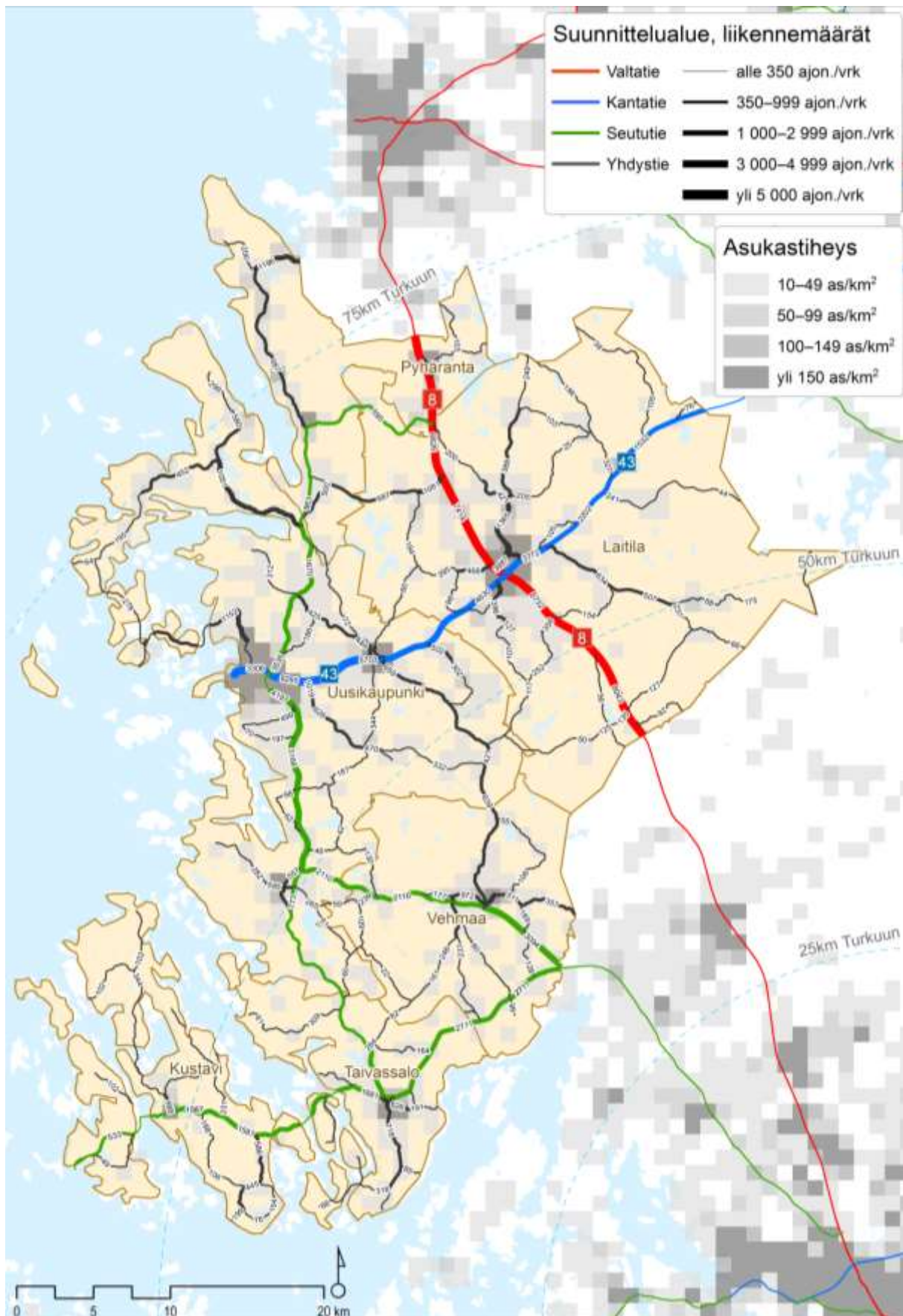
Vakka-Suomen tieverkon suurimmat liikennemäärät ovat kantatien 43 länsipäässä Uudessakaupungissa, noin 8 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Laitilan suuntaan kuljettaessa liikenne vähenee Kalannin kohdan runsaaseen 5 700 ajoneuvoon vuorokaudessa. Laitilaan edettäessä liikennemäärä jälleen kasvaa ja on suurimmillaan Laitilan keskustan kohdalla runsaat 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä itään liikenne vähenee selvästi ja on pienimmillään suunnittelualueen rajalla runsaat 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatien 8 keskimääräinen liikennemäärä vaihtelee Vakka-Suomen alueella 6 500–7 500 välillä. Suurimmiin 8-tien liikenne on Laitilan keskustassa, noin 7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa (Kuva 2).

Joukkoliikenneyhteydet

Vakka-Suomen joukkoliikenneyhteyksien perustan muodostavat valtatie 8 liikenne, Uudestakaupungista ja Kustavintien suunnasta Turkuun liikennöivät linjat, Uudenkaupungin ja Laitilan, Uudenkaupungin ja Rauman sekä Uudenkaupungin ja Taivassalon välinen liikenne. Valtatie 8 liikenne on suurelta osin Turun ja Rauman välistä pitempimatkaista pika- ja vakiovuoroliikennettä, muilta osin runkolinjojen palvelutarjonta perustuu Vakka-Suomen omaan matkustuskysyntään. Tätä runkoliikennettä täydentävät vuorotarjonnaltaan selvästi harvemmat keskustajamien ulkopuolisilla alueilla liikennöivät linjat ja vuorot, jotka palvelevat lähinnä koulumatkoja. Vuoropalvelutaso on paras valtatiellä 8. Myös Uudenkaupungin ja Laitilan, Uudenkaupungin ja Turun välillä on tiheä vuorotarjonta.

Kävelyn ja pyöräilyn verkot

Kävely ja pyöräily ovat valtaosin lyhytmatkaista taajamien ja kyläkeskusten sisäistä liikennettä. Siksi myös erillisten kevyen liikenteen väylien rakentaminen on ensisijaisesti perusteltua taajamissa ja kyläkeskusten kohdilla. Laajempi kevyen liikenteen verkko on tarpeen kaupunkiseuduilla ja lähellä toisiaan sijaitsevien kuntakeskusten välillä yhteysväleillä, jotka palvelevat tärkeimpiä työ-, opiskelu- ja asiointimatkoja. Vakka-Suomen seudun kuntien keskeisten taajamien jalankulku- ja pyöräilyverkostoa voidaan pitää kohtuullisen kattavana. Yhteyspuutteitakin on jonkin verran, mutta pääosin nykytilanteen haasteena ovat verkoston laatuun (tienylitysten turvallisuus, väylien kunto ja kunnossapito, pyöräilyn sujuvuus) liittyvät kysymykset. Laadulliset kysymykset nousivat esille myös asukaskyselyssä.



Kuva 2. Vakka-Suomen seudun yhdyskuntarakenne ja maanteiden liikennemäärät 2013.

Yhdyskuntarakenne

Asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden sijoittumisella luodaan perusta ihmisten arjen sujuvuudelle ja turvalliselle liikkumiselle. Viime vuosikymmeninä Vakka-Suomen seudun yhdyskuntarakenteen kehitystä on muun maan tapaan leimannut asutuksen keskittyminen kuntakeskuksiin ja muihin suurempiin taajamiin. Nykyisin jo yli puolet seudun väestöstä asuu taajamissa. Uusi asutus ei ole kuitenkaan suuntautunut olemassa olevaan taajamarakenteeseen vaan sen reunamille muodostaen vähän kerrallaan uutta entistä laajempaa ja väljempää taajamarakennetta. Samanaikaisesti palveluverkko on harventunut ja keskitynyt ja palveluiden saavutettavuus etenkin kävelen ja pyöräillen heikentynyt. Yhdyskuntarakenteen kehityssuuntauksista huolimatta valtaosa seudun väestöstä, etenkin taajamissa asuvista, asuu kohtuullisella kävelyetäisyydellä, alle kahden kilometrin päässä keskustan palveluista. Toisin sanoen kuntien asutus- ja palvelurakenne tarjoaa varsin hyvät edellytykset kävelyn ja pyöräilyn käytön suosion kasvulle kuntien sisäisessä liikenteessä.

Liikkumisen autoistuminen

Viime vuosikymmenten yleisenä trendinä Suomessa on ollut autoistumisen kasvu, henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen. Trendi on nähtävissä myös Vakka-Suomessa, ja laajemmin koko Varsinais-Suomessa ja koko maassa. Vakka-Suomi on keskimääräistä autoistuneempaa aluetta. Eniten autoja asukasta kohti on Kustavissa, Pyhärannassa ja Vehmaalla. Korkea autonomistus heijastuu asukkaiden päivittäisessä liikkumisessa ja seudun tie- ja katuverkon liikennesuoritteissa. Lähes joka paikkaan mennään autolla, usein lyhyenkin matkan päähän.

Autoistumisen ohella moottoripyörien- ja mopojen (ja myös mopoautojen) määrät ovat kasvaneet voimakkaasti koko 2000-luvun. Näiden kulkumuotojen suosion kasvu, yhdessä autoistumisen kanssa, on näkynyt paitsi onnettomuustilastoissa, myös nuorten arkiliikunnan vähentymisenä. Lisäksi jo nuorena aloitetun motorisoidun liikkumisen on arvioitu entisestään voimistavan autoistumiskehitystä. Tutkimusten (Nuori Suomi) mukaan jo yli puolet lapsista ja nuorista liikkuu terveytensä kannalta riittämättömästi.

Vaikka suurimmalla osalla seudun asukkaista on henkilöauto tai jopa useampia autoja käytettävissään, on seutukunnassa myös paljon autottomia asuntokuntia. Heidän kannaltaan on välttämätöntä, että jokapäiväisen elämän edellyttämät toiminnot on mahdollista saavuttaa myös jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Autottomia talouksia on laajasti myös haja-asutusalueella, mikä merkitsee suurta haastetta joukkoliikenteen ja kuntien kuljetuspalvelujen järjestämiselle. Kysymys on ajankohtainen myös väestön ikääntymisen näkökulmasta. Kaikki ikäihmiset eivät kykene ajamaan tai halua enää ajaa omalla autolla, mutta päivittäiset tai viikoittaiset asioinnit ja sosiaalinen vuorovaikutus olisi silti jotenkin hoidettava.

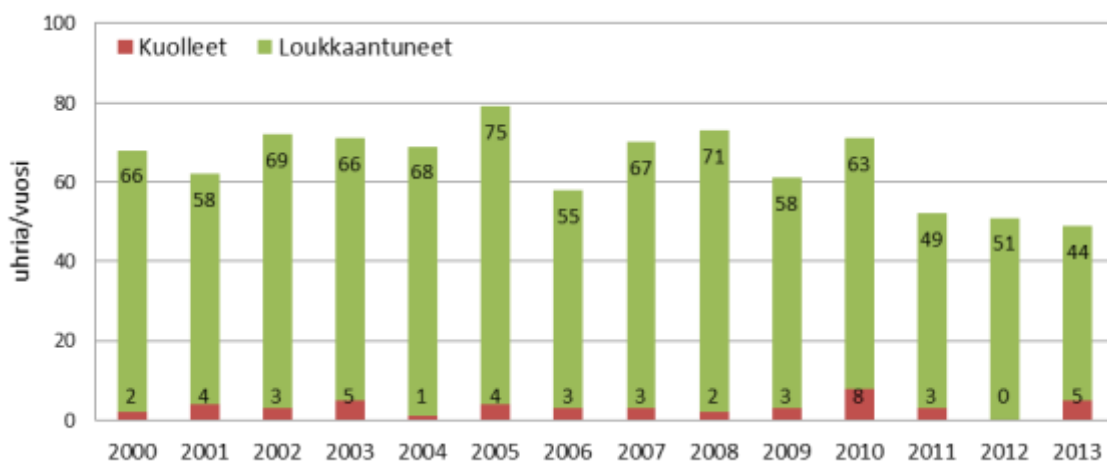


2.2 Liikenneturvallisuustilanne Vakka-Suomessa

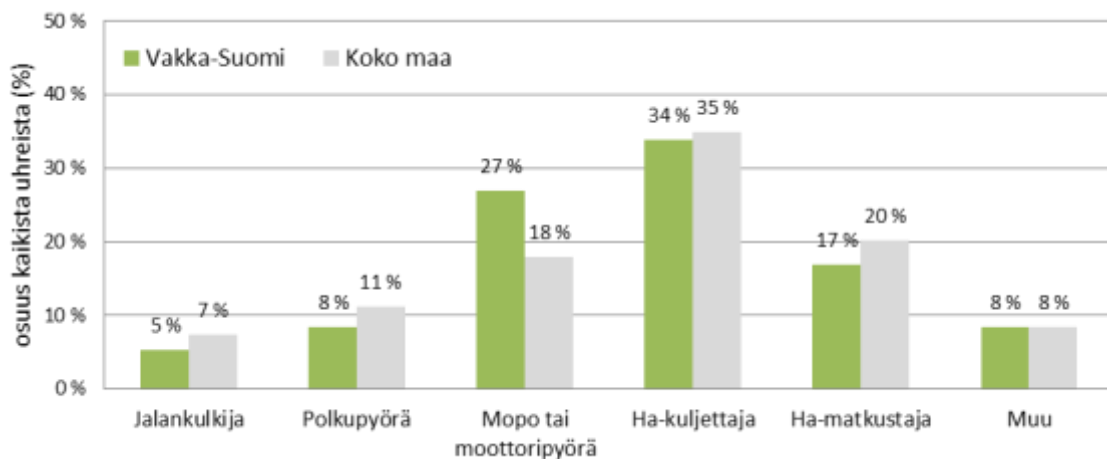
Vakka-Suomen seudun liikenteessä on kuollut 32 ihmistä viimeisen kymmenen vuoden aikana

Vakka-Suomen seudulla on tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana yhteensä 498 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Näissä onnettomuuksissa on menehtynyt 32 henkilöä ja loukkaantunut noin 600 henkilöä. Viimeisen viiden vuoden aikana henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 46 kpl. Onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin neljä henkilöä ja loukkaantunut 53 henkilöä vuodessa. Loukkaantumisista noin joka kymmenes on ollut vakavia loukkaantumisia. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien kokonaismäärä on viime vuosikymmeninä ollut selvässä laskussa. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää ei ole kuitenkaan onnistuttu vähentämään.

- Liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista noin puolet on ollut liikenteessä henkilöautolla, kuljettajana tai matkustajana. Kuolleista 74 % on ollut liikenteessä henkilöautolla.
- Mopoilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat kuolleista ja loukkaantuneista 27 % ja jalankulkijat ja pyöräilijät 13 %. Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien määrä korostuu koko maahan verrattuna.
- Asukaslukuun suhteutettuna Vakka-Suomen seudulla tapahtuu enemmän kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneita liikenneonnettomuuksia kuin maassa keskimäärin. Myös onnettomuuksien vakavuusaste on korkeampi.



Kuva 3. Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet Vakka-Suomen seudulla vuosina 2000–2013 (Tilastokeskus). Kuntakohtaiset tilastot löytyvät liitteestä 2.



Kuva 4. Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet kuljetusvälineittäin (%) Vakka-Suomen seudulla ja koko maassa vuosina 2009–2013. Kuntakohtaiset tilastot löytyvät liitteestä 2.

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustalla on usein riskikäyttäytymistä

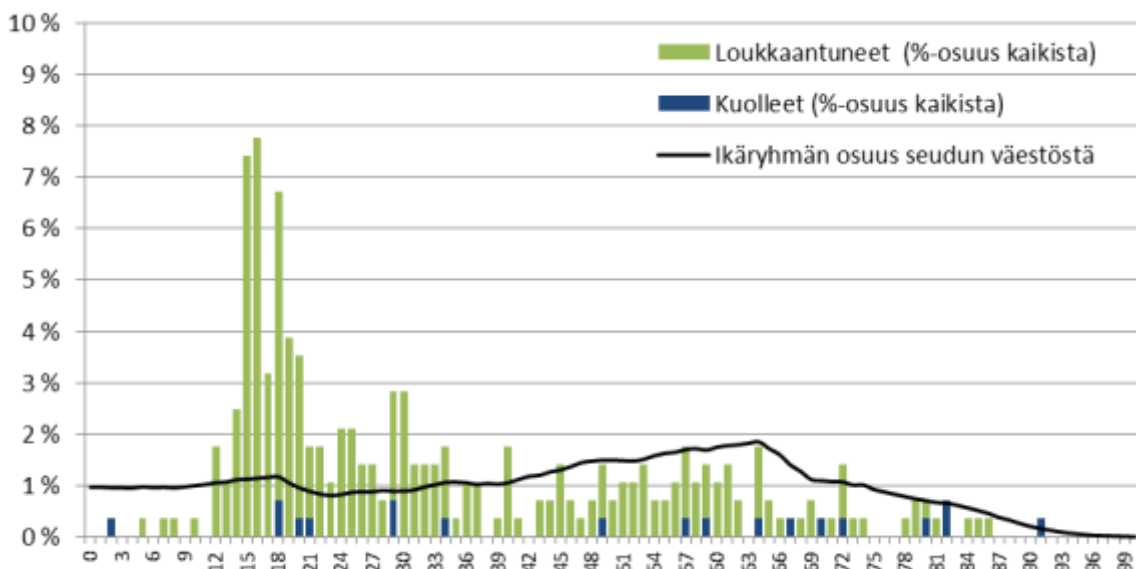
Liikennekäyttäytyminen ja muut inhimilliset riskitekijät ovat merkittävien yksittäisten tekijä liikenneonnettomuuksien taustalla. Vakka-Suomen seudulla tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa inhimillinen riskitekijä on ollut mukana kaikissa, ajoneuvoon liittyvä riski 88 prosentissa ja liikenneympäristöön liittyvä riski 92 prosentissa onnettomuuksista (Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatiedot Vakka-Suomen seudulta vuosilta 2003–2012):

- Tyypillisimmät välittömät riskitekijät onnettomuuksien taustalta ovat ajoneuvon käsittelyvirheet tai ajo- toiminnot (40 %), osallisen ennakointi ja arviointivirheet (20 %) ja osallisen havaintovirheet (20 %).
- Kuljettaja on alkoholin vaikutuksen alaisena (BAC $\geq 0,5$ ‰) noin joka viidennessä onnettomuudessa. Kaikkiaan kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä, on mukana noin 80 prosentissa onnettomuuksista.
- Onnettomuuden tapahtuessa vähintään 10 km/h ylinopeutta suhteessa tiekohtaiseen nopeusrajoitukseen ajaa noin joka kolmas onnettomuuden pääaiheuttajakuljettajista. Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden) on läsnä peräti 76 prosentissa kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista (koko maassa 43 %).
- Viimeisen kymmenen vuoden aikana turvavyön käyttö olisi pelastanut kuolemalta seitsemän henkilöä. Pyöräilykypärän käyttö olisi pelastanut kuolemalta kaksi henkilöä ja heijastin yhden hengen.

Nuoret ja iäkkäät suurimpina riskiryhminä

Liikenneturvallisuustilanne ja onnettomuuksien piirteet ja jakauma kulkutavoittain vaihtelevat suuresti eri ikäryhmissä. Liikenneturvallisuustilanteeseen vaikuttavat niin liikkumisen määrä, käytettävät kulkutavat kuin liikennetaidot ja kokemus. Nuoret, 15–24-vuotiaat, muodostavat 39 prosenttia liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista, vaikka ikäryhmän osuus väestöstä on vain 12 prosenttia. Korkein onnettomuusriski on ikäryhmällä 15–17-vuotiaat. Tämän ikäryhmän onnettomuuksista 85 % tapahtuu mopolla tai moottoripyörällä liikuttaessa. Myös nuorten aikuisten, 18–20-vuotiaiden, onnettomuusriski on moninkertainen väestön keskiarvoon nähden. Ikäryhmän onnettomuuksista pääosa tapahtuu henkilöautolla liikuttaessa ja ikäryhmän edustajat muodostavat neljänneksen henkilöauto-onnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista.

Yli 65-vuotiaat muodostavat reilun kymmenesosan liikenneonnettomuuksien uhreista. Ikäryhmän onnettomuusriski jää alle väestön keskiarvon. Onnettomuuksien vakavuusaste on iäkkäillä kuitenkin korkeampi kuin keskiväestöllä ja he ovat väestöosuuteensa nähden yliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Viimeisen viiden vuoden aikana liikenteessä kuolleista yli 65-vuotiaiden osuus on peräti 42 prosenttia.



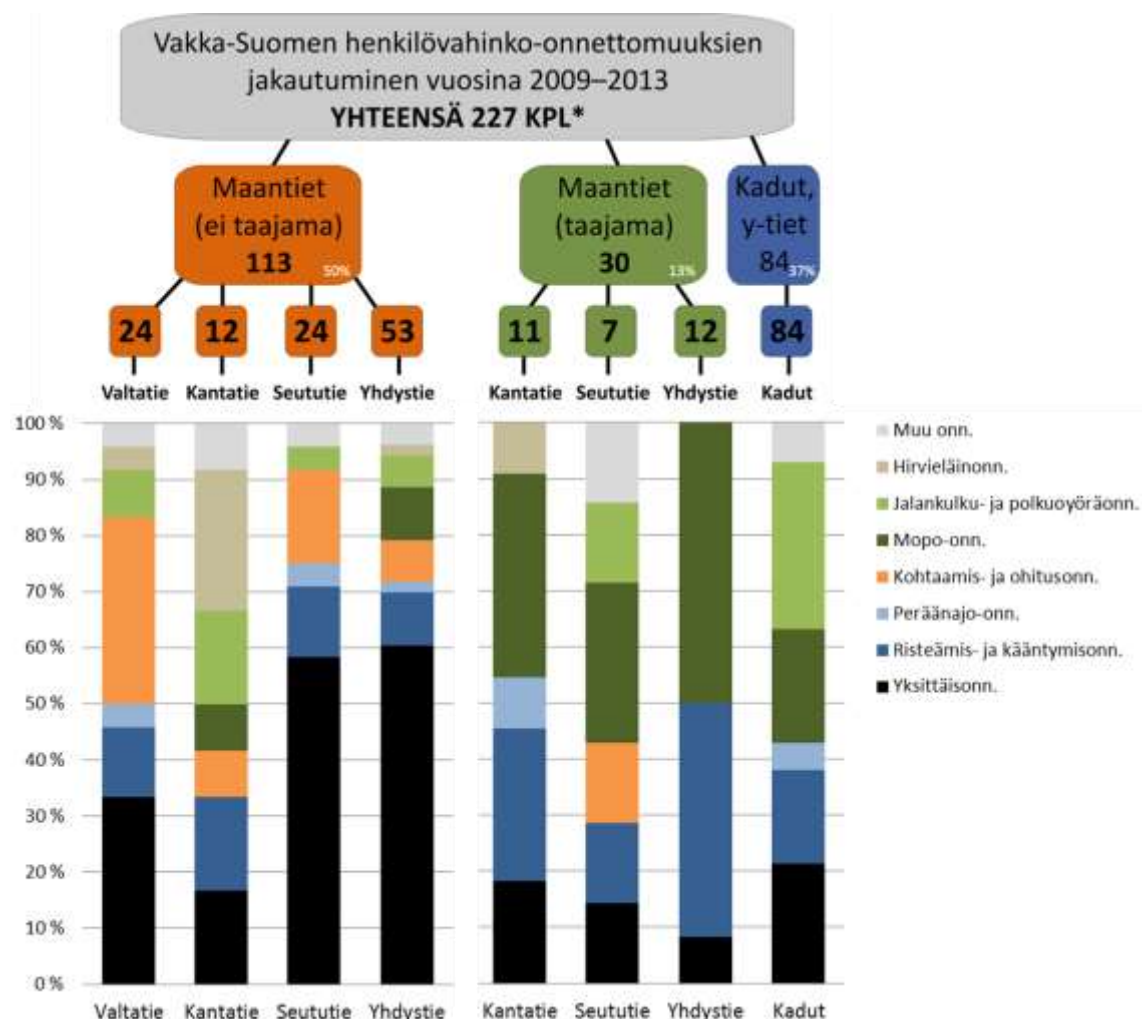
Kuva 5. Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet ikäluokittain Vakka-Suomen seudulla vuosina 2009–2013.

Valtatiellä 8 ja kantatiellä 43 tapahtuu viidennes seudun henkilövahinko-onnettomuuksista – suurimmat haasteet seutu- ja yhdystieverkolla ja taajama-alueilla

Tieympäristö ja liikenneolosuhteet (liikennemäärät, ajonopeudet, raskaan liikenteen määrä, jne.) vaikuttavat merkittävästi onnettomuusriskiin ja onnettomuuksien vakavuusasteeseen sekä onnettomuuksien erityispiirteisiin. Näin ollen myös liikenneturvallisuuden parannuskeinot vaihtelevat eri toimintaympäristöissä. Toimintaympäristön vaikutusta onnettomuusluokkiin on havainnollistettu kuvassa 6.

Vakka-Suomen seudun vilkkaimmilla maanteilla, valtatiellä 8 ja kantatiellä 43, tapahtuu noin viidennes seudun henkilövahinko-onnettomuuksista. Seutu- ja yhdystien osuus henkilövahinko-onnettomuuksista on 42 prosenttia ja katu- ja yksityistieverkon 37 prosenttia. Henkilövahinko-onnettomuuksista 43 prosenttia on tapahtunut taajamamerkin alueella (koko maassa 55 %). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista valta- ja kantatiet muodostavat reilun neljänneksen, seutu- ja yhdystiet 42 prosenttia ja katu- ja yksityisverkko 32 prosenttia.

- **Pääteiden ongelmina ovat yksittäisonnettomuudet, kohtaamisonnettomuudet ja risteysonnettomuudet.** Viimeisen viiden vuoden aikana pääteillä on tapahtunut viisi kuolemaan johtanutta onnettomuutta, kaikki Laitilassa valtatiellä 8.
- **Seutu- ja yhdystieverkon haasteena ovat yksittäisonnettomuudet** eli tieltä suistumiset (noin puolet onnettomuuksista), joiden taustalla on useimmiten tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten korkeita ajonopeuksia, päihteiden käyttöä ja väsyneenä ajamista.
- **Taajama-alueilla ratkaistavina ongelmina ovat mopo-, jalankulki- ja polkupyöräonnettomuudet** (noin puolet onnettomuuksista) sekä risteysonnettomuudet.



Kuva 6. Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin eri toimintaympäristöissä.

Valtatien 8 liikenneturvallisuus huolestuttaa

Valtatie 8 on Lounais-Suomen ja Satakunnan merkittävä tavaraliikenneväylä, jonka merkitystä korostavat ratayhteyden puuttuminen ja tien varrella sijaitsevat viisi vientisatamaa. Tieosuudet Turku–Mynämäki, Pori–Rauma ja Pori–Söörmarkku ovat työssäkäyntialueidensa runkoyhteyksiä. Tieosuuden turvallisuus on tällä hetkellä pääteiden runkoverkon huonoimpia.

Vakka-Suomen seudulla valtatie 8 kulkee Laitilan kaupungin ja Pyhärannan kunnan alueella. Tällä tieosuudella tapahtuu vuosittain noin viisi henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta. Vuosina 2009–2013 tapahtui viisi kuolemaan johtanutta onnettomuutta ja 19 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuivat Laitilassa ja muodostavat 63 % kaupungin alueella vuosina 2009–2013 tapahtuneista kuolinonnettomuuksista. Koko seudun henkilövahinko-onnettomuuksista valtatiellä 8 tapahtuu noin 11 % ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 26 %. Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuuksissa ovat tieltä suistumiset eli yksittäisonnettomuudet (33 %) ja kohtaamisonnettomuudet (29 %). Valtatien 8 pahimmat onnettomuuskasaukset (vuodet 2009–2013) ovat:

- Valtatien 8, Erik Sorolaisen tien ja Kaukolantien liittymä (12 onnettomuutta vuosina 09–13)
- Valtatien 8 ja kantatien 43 liittymä (11 onnettomuutta vuosina 09–13)

Valtatien 8 liikenneturvallisuuskysymykset nousivat esille myös liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä tehdyssä asukaskyselyssä. Eniten palautetta saaneet vaaranpaikat olivat:

- Valtatien 8 ja kantatien 43 liittymä (ongelmana kääntymiset kantatieltä vasemmalle)
- Valtatien 8, Erik Sorolaisen tien ja Kaukolantien liittymä (kääntymiskaistojen puute)
- Valtatien 8 ja Ihoden Kylätien liittymä (ongelmana kääntymiskaistojen puute ja ajonopeudet).

Lisäksi palautetta saatiin ajoittain hyvin vilkkaasta liikenteestä ja lyhyistä turvaväleistä, kaahailusta, vaarallisista ohituksista sekä runsaasta raskaan liikenteen määrästä.

Uusia ratkaisuja haetaan suunnittelukilpailun kautta

Turku–Pori-yhteysvälin kehittämisen pääperiaatteet on määritelty 2000-luvun alkupuolen kehittämisselvityksessä ja julkaistu osana *Pääteiden kehittämissuunnitelmaa 2007* (Tielaitos). Tuolloin laajassa vuorovaikutuksessa ja valtakunnallisessa prosessissa määritellyn tavoitetilan kustannusarvio olisi nykyhetkessä noin 500 miljoonaa euroa. Viime vuosina yhteysvälin kehittämisen suunnittelu on keskittynyt valtatie 8 turvallisuus-, sujuvuus- ja ympäristöongelmien poistamiseen, johon on arvioitu tarvittavan 210 miljoonan euron investoinnit.

Eduskunnan liikennepoliittisen selonteon 2012 kehyspäättös sisälsi 100 miljoonan euron rahoituksen valtatie 8 kehittämiseen kuluvalle hallituskaudella. Hankkeesta tehtiin uudelleenarvointi vuonna 2012 tutkien muun muassa vaihtoehtoisia ja kevennettyjä ratkaisuja valtatie ongelmien poistamiseksi. Uudelleenarvioinnin tuloksena kasitien nelikaistaistus toteutetaan tässä vaiheessa Raisio–Nousiainen-välillä. Lisäksi toteutetaan pienempiä toimenpiteitä Nousiasten ja Porin välillä.

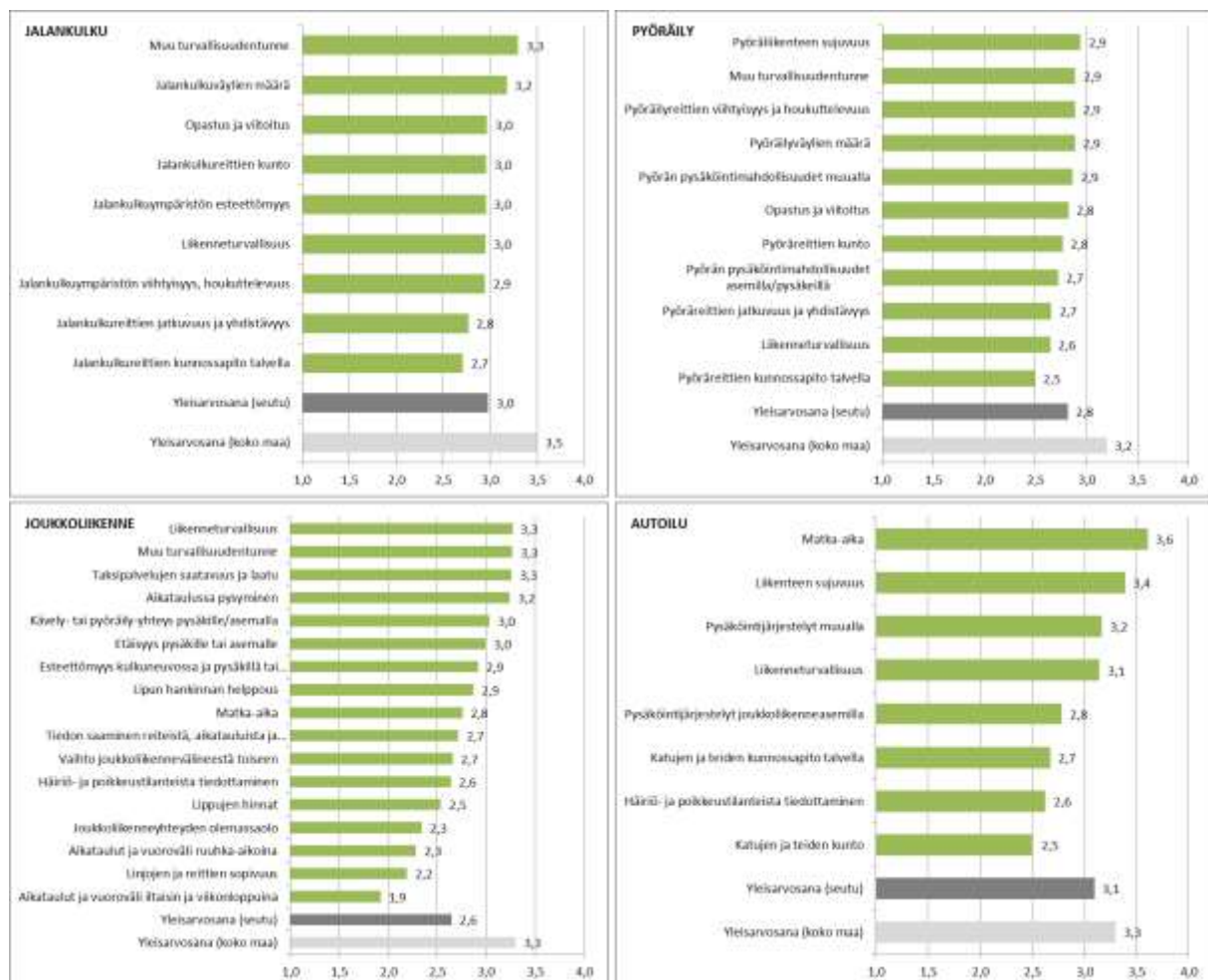
Syksyllä 2014 käynnistettiin suunnittelukilpailu, jolla haettiin ratkaisuja yhteysvälin palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi. Turun ja Porin välillä kilpailu painottui Nousiasten ja Porin väliseen osuuteen. Kilpailuratkaisuilta edellytettiin henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrän vähentämistä siten, että kuolemien määrä vähenee 50 % vuoteen 2020 mennessä. Suunnittelukilpailu päättyi maaliskuussa 2015 ja lopputulokset julkaistaan kesään mennessä.

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa valtatie 8 parantamistoimenpiteinä on esitetty sekä pieniä ja nopeasti toteutettavia toimia että laajempia investointitarpeita. Pienet toimet – kuten nopeusrajoitus-, liikennemerkki- ja liittymäjärjestelyt – on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, mutta suuremmat investoinnit – kuten ohituskaistat ja valaistus-hankkeet – toteutetaan vasta valtatie kokonaisvaltaisen parantamisen yhteydessä.

Ylinopeudet, vaaralliset ohitukset ja suojatieturvallisuus asukkaiden huolena

Vakka-Suomen seudun asukkaiden ja sidosryhmien näkemyksiä ja kokemuksia kotiseutunsa ja -kuntansa liikenneturvallisuudesta kartoitettiin työn aikana laajalla nettikyselyllä. Kyselyyn saatiin yli 700 vastausta, pääosin 25–50-vuotiaiden ikäryhmästä. Kaikista kunnista saatiin vastauksia, mutta Uudenkaupungin ja Laitilan vastaukset luonnollisesti korostuvat. Lasten ja nuorten näkökulmaa tarkennettiin erillisellä koululaiskyselyllä. Ikäihmisten kokemista ongelmista saatiin puolestaan lisätietoa kuntien vanhustaluiden ja vanhusneuvostojen kautta. Sidosryhmäkyselyn tuloksista on laadittu erillinen aineisto, joka on toimitettu suunnittelussa mukana olleille kuntien edustajille ja ELY-keskukseen.

Seudun liikenneturvallisuuden tila sai vastaajilta melko hyvän arvosanan (3,2/5). Parhaan arvosanan antoivat nuoret ja iäkkäät, jotka juuri itse kuuluvat riskiryhmiin. Riskialteimpina liikkujaryhminä vastaajat pitivät alakoululaisia ja 18–24-vuotiaita. Kulkumuodoista heikoimmassa asemassa oleviksi koetaan polkupyöräilijät, mopoautoilijat ja mopoilijat. Turvallisimmaksi liikennemuodoksi koetaan joukkoliikenne. Yleisimmiksi ja vakavimmiksi rikkeiksi kyselyyn vastanneet kokevat ylinopeudet, varomattomuuden, piittaamattomuuden, liian lyhyet turvavälit ja suojateiden turvattomuuden. Liikenneolosuhteiden osalta tyytyväisimpiä vastaajat ovat autoilun ja jalankulun olosuhteisiin, vaikka niissäkin on paljon parannettavaa. Joukkoliikenteen olosuhteet saivat kokonaisuudessaan heikoimman arvosanan ja tyytyväisiä ollaan lähinnä tämän kulkumuodon turvallisuuteen. Nykyinen palvelutaso ei kuitenkaan mahdollista joukkoliikenteen käytön lisäämistä. Joukkoliikenteen ohella pyöräilyn olosuhteet saivat paljon kritiikkiä. Ongelmana ovat niin väylien puute kuin niiden kunnossapito.



Kuva 7. Vakka-Suomen seudulla asuvien ja toimivien tyytyväisyys seudun liikenneolosuhteisiin eri kulkumuotojen osalta (keskiarvo asteikolla 1 = erittäin tyytymätön...5 = erittäin tyytyväinen). Lähteet: Vakka-Suomen seutu, sidosryhmäkysely 2014. Koko maa, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkakäyttöihin, Liikennevirasto 46/2013).

Lasten turvalaitteiden käyttö vähenee dramaattisesti iän myötä

Lasten ja nuorten näkemyksiä liikenneturvallisuudesta kartoitettiin erillisellä ala- ja yläkouluille suunnatulla kyselyllä, johon vastasi noin 1 300 ala- ja yläkoululaista (3.lk–9.lk.) (noin puolet koko ikäryhmästä). Kyselyyn vastattiin sidosryhmäkyselyn tavoin sähköisesti ja kyselyn tuloksista on laadittu erillinen esimerkiksi opettajakokouksiin ja vanhempainiltoihin sopiva esittelyaineisto, joka on toimitettu suunnittelussa mukana olleille kuntaedustajille, kuntien sivistystoimen edustajille ja ELY-keskukselle.

Valtaosa kyselyyn vastanneista lapsista ja nuorista kokee koulumatkansa turvalliseksi. Turvattomaksi koulumatkan kuitenkin kokee 12 prosenttia alakoululaisista ja kuusi prosenttia yläkoululaisista. Tienlyitykset, vilkasliikenteiset risteykset ja pyörätien puute olivat yleisimmin mainittuja tekijöitä turvattomuuden kokemuksen taustalla.

Kyselyn tulosten perusteella lasten ja nuorten pyöräilykypärän, heijastimen ja turvavöiden käyttö vähenee iän myötä ja erityisen paljon vähenee pyöräilykypärän käyttö. Etenkin mopoautoilijoiden osalta turvavyön käyttöaste oli huolestuttavan alhainen. Hyvän esimerkin puuttuminen selittää varmasti osaltaan turvalaitteiden käyttöön liittyvää ilmiötä. Oppilaiden vastausten perusteella alakoululaisten vanhemmista vain reilu viidennes ja yläkoululaisten vanhemmista 15 prosenttia käyttää pyöräilykypärää. Kyselyn avointen vastausten perusteella lapset pitävät omia vanhempiaan keskeisimpänä roolimallina niin liikkumiseen kuin liikennekäyttäytymiseen liittyen.

Kyselyyn vastanneista yläkoululaisista yli kolmannes kertoi virittäneensä kulkuvälinettänsä (mopo, ”kevari” tai mopoauto). Tämän tiedon valossa ei yllätä, että mopoilijoista puolet ja mopoautoilijoista neljännes kertoi ajavansa usein ylinopeutta. Mopoilijoista noin kymmenes kertoi myös ajaneensa ilman kypärää ja tempuilua (vaarallista ajoa) kertoi harrastaneensa 14 prosenttia mopoilijavastaajista. Tulokset selittänevät myös sitä, että vastaajista noin puolet kertoi joskus kaatuneensa mopolla (tai mopoautolla). Kun otetaan huomioon myös hallinnan menettäneet, vaaratilanteisiin kertoi joutuneensa kaksi kolmesta vastanneesta.

Vakka-Suomen seudun koulujen liikennekasvatus on kyselyn perusteella melko hyvällä mallilla. Kokonaisuutena alakoululaiset kokevat kouluissa annetun liikennekasvatuksen melko riittäväksi, mutta yläkoululaisten mielestä sitä voisi olla enemmänkin. Koulujen liikennekulttuurissa on parannettavaa myös kouluyhteisön jäsenten liikennekäyttäytymisen yhteisissä pelisäännöissä. Opettajien ja muun koulujen henkilöstön esimerkillinen käyttäytyminen tulisi nähdä yhtälailla keskeiseksi osaksi lasten liikennekasvatusta – etenkin kun lapset itse kokevat tämän tärkeäksi kannusteeksi. Myös liikenneturvallisuusasioiden käsittelyä yhdessä vanhempien kanssa olisi hyvä lisätä.

Kuntien liikennekasvatustyö kaipaa tukea ja arkirutiinien kehittämistä

Kuntien liikennekasvatustyön nykytilaa kartoitettiin työn aikana eri hallintokunnille suunnatulla kyselyllä sekä kuntakohtaisesti pidetyissä keskustelutilaisuuksissa. Alla on esitetty kartoituksen keskeisiä havaintoja:

- Seudun kunnissa ei ole säännöllisesti kokoontuvia liikenneturvallisuustyöryhmiä. Liikenneturvallisuustyöryhmien perustamiseen suhtaudutaan hieman skeptisesti, mutta koordinoinnin ja kuulumisten vaihdon tärkeys tiedostetaan. Parempana vaihtoehtona pidetään olemassa olevien työryhmien hyödyntämistä tai erillisiä, mutta säännönmukaisia, tapaamisia.
- Eri henkilöstöryhmille (neuvola- ja kouluterveydenhoitajat, päivähoitajat, opettajat, jne.) ei ole järjestetty liikennekasvatustyön perehdyttämisiä.
- Neuvoloissa sekä alaluokkien kouluterveydenhoidossa liikennekasvatustyö on varsin hyvällä mallilla ja Liikenneturvan aineistot jokseenkin tuttuja ja käytössä. Yläkoululaisten kouluterveydenhoidossa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyä voisi lisätä.
- Päivähoidossa liikennekasvatus sisältyy arkiseen toimintaan, leikkeihin, peleihin ja retkiin. Liikenneasiat ovat korostuneesti esillä etenkin esikoululaisten kanssa. Liikenneturvallisuudesta keskustellaan myös lasten vanhempien kanssa, mutta tätä voisi petrata. Liikenneturvan aineistot ovat jääneet osin vieraisiksi tai hyödyntämättä.

- Alakouluissa liikennekasvatuksen ”4 tunnin vähimmäistavoite” toteutuu kohtuullisesti, mutta koulujen välillä on suuria eroja. Parhaalla mallilla asiat ovat alimmilla luokka-asteilla. Yläkouluissa ja lukioissa liikennekasvatus on selvästi alakoulua vähäisempää. Liikenneaiheiden kanssa tekemisiin joutuvat ai-noastaan ne nuoret, jotka ajavat mopo- ja/tai ajokortin.
- Useimpien koulujen järjestyssääntöihin on kirjattu asioita liikenneturvallisuudesta. Liikenneturvallisuudesta ja liikkumisen pelisäännöistä keskustellaan myös vanhempainilloissa tai Wilman välityksellä. Liikenneturvan aineistot ovat osalle kouluista jääneet vieraiksi.
- Joissakin kouluissa järjestetään säännöllisesti erilaisia liikenneturvallisuustempauksia ja tapahtumia, esimerkiksi opettajien ja oppilaskuntien ja vanhempainyhdistysten järjestäminä. Poliisin kouluvierailut tai koulupoliisitoiminta on hyvin paikkakuntakohtaista.
- Kuntien nuorisotyön arjessa liikenneturvallisuusasioihin törmätään jatkuvasti. Asioihin puututaan mahdollisuuksien mukaan, usein suoraan nuorten kanssa keskustellen. Liikenneturvan materiaalit ovat osalle vieraita. Liikenneturvallisuuden kytkentää ennaltaehkäisevään päihdetyöhön voisi petrata.
- Kuntien liikuntapalveluissa toiminnan pääpaino on luonnollisesti ollut kävelyn ja pyöräilyn (arkiliikunta) edistämiseen liittyvässä normaalissa toiminnassa. Kokemuksia on etenkin erilaisista pyöräilyyn liittyvis-tä haastetempauksista ja tapahtumista. Liikenneturvallisuuden kytkeminen arkiliikunnan edistämiseen koetaan mahdolliseksi, mutta asia tulisi pelottelun sijaan hoitaa positiivisella tavalla.
- Työmatkojen ja työasiamatkojen liikenneturvallisuusasioiden käsittely osana kunnan työsuojelutoimin-taa ja työhyvinvoinnin edistämistä kaipaava vahvistusta. Uudessakaupungissa ja Laitilassa asia on ollut esillä, mutta erilaisista toimintamahdollisuuksista pitäisi saada lisää tietoa.
- Vanhuspalveluissa, vanhusneuvostoissa, järjestöissä ja palvelu-/päiväkeskuksissa liikenneturvallisuus-teen ja esteettömyyteen liittyviä asioita sivutaan usein. Poliisin ja Liikenneturvan tietoisuudesta on koke-musta, mutta vierailuja voisi olla enemmänkin. Liikenneturvan aineistot koetaan osin vieraiksi.

Päätäjät kaipaavat lisää tietoa ja korostavat poikkihallinnollisen työn tärkeyttä

Vakka-Suomen seudun kuntien luottamushenkilöille toteutettiin työn aikana kysely, jossa kysyttiin heidän näkemyksiä ja mielipiteitä kunnallisesta liikenneturvallisuustyöstä. Kyselyllä kartoitettiin erityisesti sitä, miten liikenneturvallisuustyötä tehdään nykyisin kunnissa ja miten päättäjät ovat siihen sitoutuneet. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikista suunnittelussa mukana olevista kunnista (ei Taivassalosta). Kyselyn tuloksista on laadittu erillinen esittelyaineisto, joka on toimitettu suunnittelussa mukana olleille tahoille.

Liikenneturvallisuustyön eri osa-alueista päättäjät pitivät tärkeimpänä liikenneympäristön turvallisuutta, mutta myös liikennekasvatustyön tärkeyttä korostettiin. Kysyttäessä toiminnan nykytilaa eri osa-alueiden osalta liikennekasvatustyön puutteet tulivat esille. Ongelmiksi koetaan mm. päättäjien tietämättömyys lii-kenneturvallisuusasioista, resurssipula ja puutteet eri toimialojen tehtävien määräyksessä liikennekasvatus-työn osalta.

Keinoiksi liikenneturvallisuusasioiden painoarvon nostamiseksi kunnan päätöksenteossa päättäjät ehdottivat lautakunnille suunnattuja tietoisuuksia tai vuosittaisia selontekoja, erillisen määrärahan varaamista liikenneturvallisuustyölle ja eri sektorien välisen yhteistyön lisäämistä. Lisäksi päättäjät pitivät tärkeänä, että kunnat saisivat ulkopuolista apua (resurssia) liikenneturvallisuustyön kuntoon laittamiseksi.

Tärkeimmiksi liikenneturvallisuustyön painopisteiksi päättäjät ehdottivat mm. alkoholionnettomuuksien vähentämistä, nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantamista, ylinopeuksien kitkemistä, hir-vieläinonnettomuuksien määrän vähentämistä, joukkoliikennepalveluiden kehittämistä, liikenteen valvonnan tason säilyttämistä, koulumatkojen turvallisuudesta huolehtimista, teiden kunnossapitoa sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

YHTEENVETO SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDISTA

Toimintaympäristön haasteita ja mahdollisuuksia

- Ikääntyvä väestö
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen, kuntaliitokset, palveluverkkojen muutokset
- Liikenteen kasvu ja liikkumisen autoistuminen; auton käyttö lyhyilläkin matkoilla on kasvussa
- Liikenneinfrastruktuurin parannuksiin kohdistuvan rahoituksen niukkuus kunnissa ja valtiolla
- Ilmastonmuutoksen haasteet; välittömänä haasteena vaihtelevat keliolosuhteet
- Teknologinen kehitys; ajoneuvoteknologian kehityksessä suuri potentiaali
- Liikennettä ja liikenneturvallisuutta koskevat laki- ja säädösmuutokset

Liikenneturvallisuustilanne

- Henkilövahinko-onnettomuuksien kokonaismäärä on selvässä laskussa. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää ei ole onnistuttu vähentämään.
- Asukaslukuun suhteutettuna seudulla tapahtuu enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin maassa keskimäärin. Onnettomuuksien vakavuusaste on keskimääräistä korkeampi.
- Inhimillisten kärsimysten ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu kunnille vuosittain noin neljän miljoonan euron kustannukset.
- Nuorten onnettomuusriski on moninkertainen väestön keskiarvoon nähden. Iäkkäät ovat väestöosuuteensa suhteutettuna yliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa.
- Taajamissa ongelmina ovat mopo-, jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet, pääteillä yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla yksittäisonnettomuudet.
- Liikenneonnettomuuksien syynä on useimmiten varomattomuus, huolimattomuus, välinpitämättömyys tai arviointivirhe. Keskeisinä haasteina ovat alkoholi ja ylinopeudet. Turvalaitteiden käyttö pelastaisi vuosittain kuolemalta ainakin yhden hengen.
- Myös asukkaiden mielestä liikenneturvallisuusongelmat löytyvät ensisijaisesti korvien välistä. Yleisimmiksi rikkeiksi asukkaat kokevat ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, lyhyet turvavälit ja suojateiden turvattomuuden.
- Kulkumuodoista heikoimmassa asemassa oleviksi koetaan polkupyöräilijät, mopoautoilijat ja mopoilijat. Myös onnettomuusanalyysin havainnot tukevat tätä tulosta.
- Alakoululaisista reilu kymmenesosa ja kuusi prosenttia yläkoululaisista kokee koulumatkansa turvattomaksi. Turvattomuutta aiheuttavat yleisimmin tienylitykset ja vilkkaat risteykset.
- Mopoilijoista ja mopoautoilijoista yli kolmannes kertoi virittäneensä kulkuvälinettä.
- Alakoululaiset kokevat kouluissa annetun liikennekasvatuksen jokseenkin riittäväksi, mutta yläkoululaisten mielestä sitä voisi olla enemmänkin.

Kuntien liikenneturvallisuustyö

- Kuntapäättäjät arvostavat liikenneturvallisuustyön eri osa-alueista eniten liikenneympäristön turvallisuutta, mutta korostavat myös liikennekasvatuksen tärkeyttä. Ongelmiksi koetaan päättäjien tietämättömyys liikenneturvallisuusasioista, resurssipula ja puutteet eri toimialojen tehtävien määrittämisessä liikennekasvatustyön osalta.
- Seudun kunnissa ei ole toimivia säännöllisesti kokoontuvia liikenneturvallisuustyöryhmiä. Liikenneturvallisuustyöryhmien perustamiseen suhtaudutaan skeptisesti, mutta koordinoinnin ja kuulumisten vaihdon tärkeys tiedostetaan.
- Eri henkilöstöryhmille ei ole järjestetty liikennekasvatustyön perehdyttämisiä. Liikenneturvan koulutuspalvelut tunnetaan heikosti. Myös aineistojen tuntemus vaihtelee.
- Liikennekasvatus eri hallintokunnissa on jokseenkin hyvällä mallilla. Parannettavaa tai hienosäädettävää löytyy kuitenkin arjen toimintatavoissa ja toiminnan säännönmukaisuudessa.

3. Visio, tavoitteet ja painotukset

3.1 Liikenneturvallisuusvisio

Vakka-Suomen seudulle asetetun liikenneturvallisuusvision lähtökohtana on valtakunnallinen visio, joka on kirjattu myös Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Keskeisenä valtakunnallisena tavoitteena, niin liikenneturvallisuustyössä kuin liikennepolitiikassa laajemminkin, on myös lisätä kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – osuutta liikkumisessa. Oikein toteutettuna (mm. turvalliset jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet) tämä tavoite tukee myös liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista. Henkilöautoliikenteen kasvun taltuttaminen (liikenteen määrän vähentäminen) mm. laskee onnettomuusriskiä, pienentää onnettomuuksien vakavuusastetta ja lisää koettua turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusvisio Vakka-Suomen seudulla (sama kuin koko maakunnassa):

- **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**
- **Liikkuminen on vastuullista ja se koetaan turvalliseksi.**

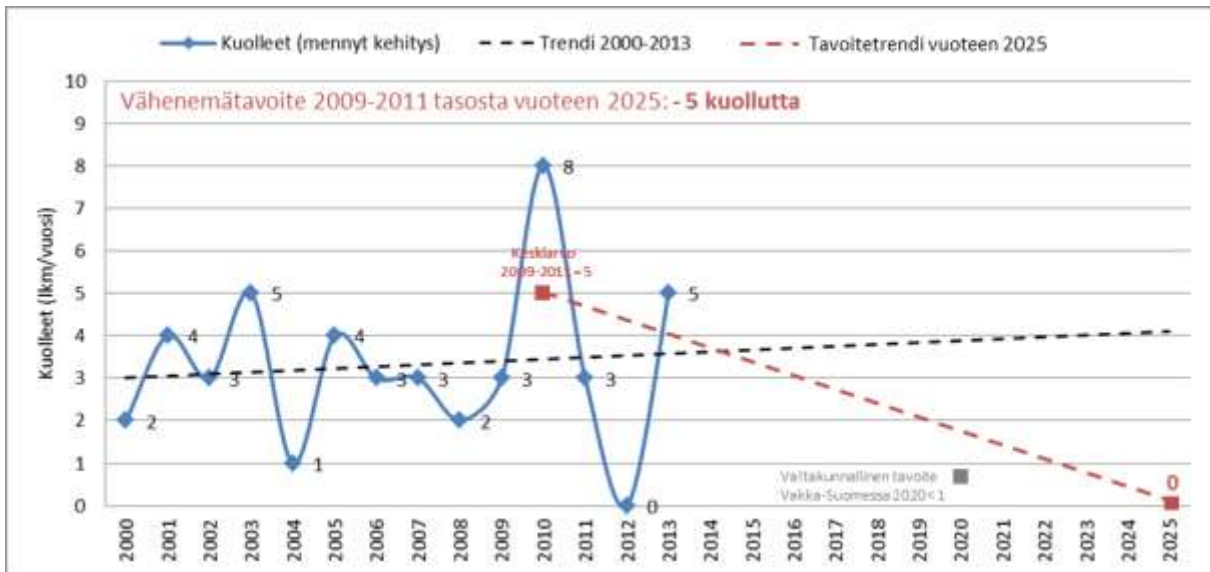
Liikenneturvallisuusvisio velvoittaa sekä yhteiskuntaa että liikkujaa itseään. Yhteiskunnan vastuu jakaantuu lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä liikennejärjestelyistä, ajoneuvoturvallisuudesta ja liikennekasvatuksesta vastaavien tahojen kesken. Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä. Yksilöiden vastuulla on viime kädessä päätäväntäältä ja vastuunkanto omista liikkumisen valinnoistaan; kulkutavan valinnoista, omasta ja kulkuneuvon kunnosta, liikennesääntöjen noudattamisesta, tarjolla olevien turvalaitteiden ja -välineiden käyttämisestä. Liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta, mikäli joku osapuoli luistaa vastuistaan.

3.2 Tavoitteet ja painopistealueet vuoteen 2025

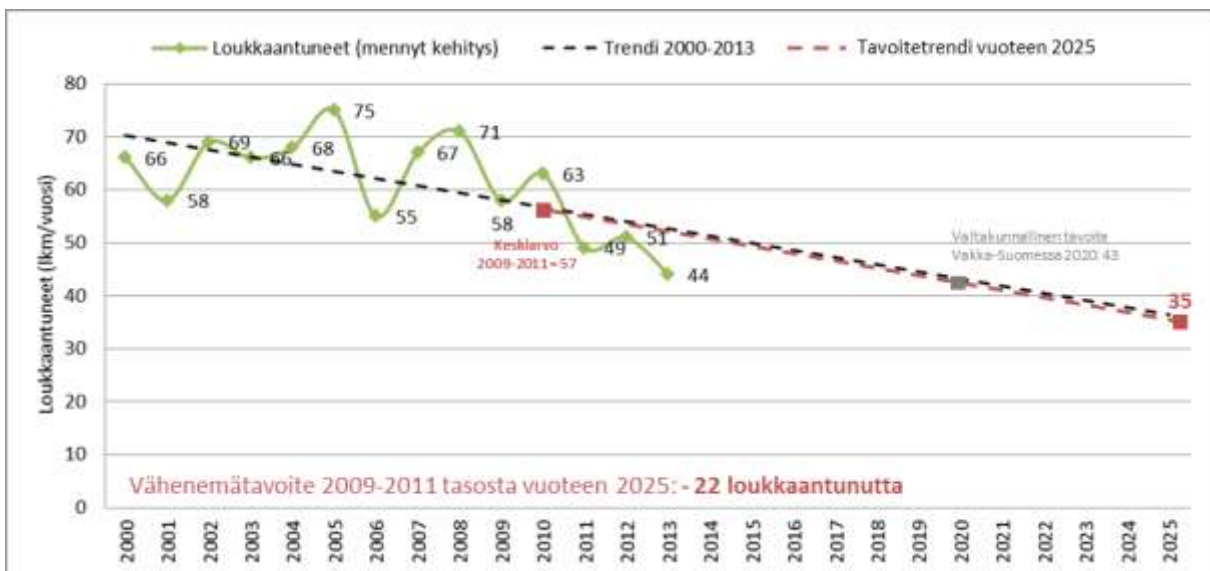
Vision rinnalle tarvitaan konkreettisia mitattavissa olevia tavoitteita, joiden avulla voidaan seurata liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta ja oikeasuuntaisuutta. Valtakunnallisena tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden paraneminen siten, että vuonna 2020 liikennekuolemien määrä on puolittunut ja liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähentynyt neljänneksellä vuoden 2010 tasoon verrattuna. Vakka-Suomen seudulle asetetuissa tavoitteissa on huomioitu nykyinen onnettomuuskehitys ja soveltuvin osin maakunnallisesti sovitut periaatteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi. Valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikenneturvallisuussuunnitelmasta poiketen Vakka-Suomen seudulla tavoitteiden lähtötasoksi on valittu vuosien 2009–2011 keskiarvo* ja tavoitevuodeksi 2025. Vuosina 2009–2011 Vakka-Suomen seudulla tapahtui 149 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta (keskim. 50 onn./v), joissa menehtyi 14 henkilöä (5 henk./v) ja loukkaantui 170 henkilöä (keskim. 57 henk./v). Loukkaantumista 14 % (keskim. 8 henkilöä/vuosi) on ollut ns. vakavia loukkaantumisia).

Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet Vakka-Suomen seudulla vuoteen 2025:

- **Kukaan ei kuole liikenteessä Vakka-Suomen seudulla**
 - Liikennekuolemien ”0-tasoon” päästään vuonna 2025: liikennekuolemien viiden vuoden keskiarvo on mahdollisimman lähellä nollaa
- **Liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti**
 - vuonna 2025 liikenteessä loukkaantuu enintään 35 henkilöä
 - vuonna 2025 liikenteessä loukkaantuu vakavasti enintään 5 henkilöä



Kuva 8. Vakka-Suomen seudulla liikenteessä kuolleet vuosina 2000–2013 ja kuolleiden vähentämistavoite vuoteen 2025. Valtakunnallinen ja maakunnallinen tavoite liikenteessä kuolleiden määrän vähentämiseksi tarkoittaisi Vakka-Suomessa "0-tason" saavuttamista noin vuonna 2021. Tässä suunnitelmassa tavoitteeksi on asetettu "0-tason" saavuttaminen vuoteen 2025 mennessä.



Kuva 9. Vakka-Suomen seudulla liikenteessä loukkaantuneet vuosina 2000–2013 ja loukkaantuneiden vähentämistavoite vuoteen 2025.

Painopistealueet suuntaavat toimintaa

Liikenneonnettomuuksien kokonaismääriä koskevien tavoitteiden lisäksi suunnitelmassa on asetettu kuusi painopistealuetta, joiden tarkoituksena on kohdentaa seudun liikenneturvallisuustyö tulevana vuosina kaikista akuuteimpiin haasteisiin. Painopisteiden valinnan lähtökohtana ovat seudun liikenneturvallisuustilanteesta tehdyt analyysit, asukkaille ja päätöksentekijöille tehdyt kyselyt, alueen toimintaympäristön erityispiirteet sekä valtakunnalliset ja maakunnalliset painotukset. Kullekin painopistealueelle on kuvattu liikenneonnettomuksiin tai liikennekäyttäytymiseen kytkeytyvät mittarit, jotta toiminnan vaikuttavuutta voidaan seurata vuosittain. Edellä esitetyt onnettomuuksien kokonaismääriä koskevat liikenneturvallisuustavoitteet yhdessä painopistealuekohtaisten mittareiden kanssa muodostavat liikenneturvallisuustyön seurantamittariston. Valituista painopistealueista moni on luonteeltaan poikkihallinnollinen; niiden alla käsitellään laajasti eri osapuolten (kunnat, ELY, poliisi, Liikenneturva) vastuulla olevia toimenpiteitä. Tämän suunnitelmaraportin alussa on esitetty taulukko, josta näkyy miten eri painopistealueet kytkeytyvät eri toimijoiden toimintaan.

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuustyön painopistealueet ja niiden mittari:

A. Perusasiat kuntoon

- Poikkihallinnollista yhteistyötä ja sitoutumista – päättäjät mukaan!
- Liikennekasvatus- ja tiedotustyö osaksi eri toimialojen arjen työtä
- Liikenneturvallisuus reunaehdoksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa

Mittarit/osatavoitteet:

- ks. alla olevat muut osatavoitteet (tämä painopistealue luo pohjaa kaikille muille)

B. Riskikäyttäytymisen vähentäminen

- Alkoholionnettomuuksista eroon
- Kaahailu kuriin
- Keskeiset turvalaitteet laajamittaiseen käyttöön

Mittarit/osatavoitteet:

- Alkoholionnettomuuksien lukumäärä laskee
- Nopeusrajoitusta noudattavien määrä liikennevirrassa kasvaa
- Keskeisten turvalaitteiden (turvavyö, heijastin, pyöräilykypärä, pyörävalot) käyttöaste kasvaa

C. Eroon onnettomuuskasaumista

- Riskiliittymien parannukset ja nopeusrajoituspolitiikka

Mittarit/osatavoitteet:

- Onnettomuuskasaumien lukumäärä (joissa IND5 > 1) laskee
- Yli viiden onnettomuuden kasaumien määrä (poislukien hirvieläinonnettomuudet) laskee
- Liittymäalueilla tapahtuvien henkilövahinko-onnettomuuksien määrä laskee

D. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen

- Vuosikelloajattelusta potkua ja suunnitelmallisuutta liikennekasvatukseen
- Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatustehtävässä
- Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuuustyöhön – osallistamista ja vertaiskasvatusta
- Turvallisesti mopolla

Mittarit/osatavoitteet:

- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–24-vuotiaiden määrä laskee
- Nuorten onnettomuusriski pienentyy ja lähenee muun väestön onnettomuusriskin tasoa
- Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä laskee

E. Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen

- Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta
- Turvallista arkiliikuntaa kävellen ja pyörällä
- Esteetön liikenneympäristö

Mittarit/osatavoitteet:

- Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden yli 65-vuotiaiden määrä laskee
- Yli 65-vuotiaiden onnettomuusriski laskee tai pysyy ennallaan

F. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajama-alueilla

- Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle
- Suojatiet nimensä veroisiksi
- Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden ylläpitoon
- Pyöräilyn pääreitit ja pyöräpysäköinti kuntoon
- Pyöräilyn edistäminen eri toimialoilla ja yhdessä sidosryhmien kanssa

Mittarit/osatavoitteet:

- Taajamissa tapahtuvien henkilövahinko-onnettomuuksien määrä ja vakavuusaste laskee
- Taajamien jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä laskee

3.3 Jatkuvan liikenneturvallisuustyön linjaukset

Liikenneturvallisuuden parantaminen on pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä. Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen pitkällä aikavälillä edellyttää, että se otetaan kattavasti huomioon kaikissa julkisen, yksityisen kolmannen sektorin toimissa ja toiminnassa. Vakka-Suomen seudulle kuvattujen jatkuvan liikenneturvallisuustyön linjausten lähtökohtana ovat valtakunnallisessa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa sekä liikenneturvallisuuden tulevaisuuskatsauksessa kuvatut linjaukset sekä muut ajankohtaiset liikenneturvallisuustyötä sivuavat strategiat. Näitä jatkuvan liikenneturvallisuustyön linjauksia kunnat ja muut liikenneturvallisuustyön osapuolet voivat hyödyntää omissa strategisissa suunnitelmissaan liikenneturvallisuusasioiden esille nostamiseksi. Näiden linjausten kautta seudullinen liikenneturvallisuustyö on myös kytkettävissä Vakka-Suomen seudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Jatkuvan liikenneturvallisuustyön linjaukset Vakka-Suomen seudulla:

VASTUULLISET LIIKKUMISEN VALINNAT

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ja -tiedotuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja.
- Säännöllisellä viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään ihmisten tietämystä liikenneturvallisuusasioista sekä tuetaan ihmisten myönteistä suhtautumista liikenteen turvallisuuteen.
- Säännöllisellä liikenteen valvonnalla ylläpidetään korkeaa kiinnijäämisriskiä. Valvontaa kohdistetaan nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin.
- Eri ikä- ja liikkujaryhmien parissa työskentelevien osaamisesta ja motivaatioista liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan koulutuksin ja tietoisuuden avulla.

TURVALLINEN JA TOIMIVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Eri kulkumuotojen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoituksessa ja palveluverkkosuunnitelmissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa.
- Liikenneympäristön ratkaisut ovat esteettömiä sekä ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen kulkutavasta riippumatta.
- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita sekä joukkoliikennepalveluja kehitetään siten, että näiden kulkutapojen käyttö koetaan helpoksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi.
- Älyliikenteen ja liikenteen hallinnan mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti.
- Suunnitelmien auditointimenettelyjä kehitetään liikenneturvallisuuden edistämisen näkökulmasta.

YHTEISTYÖTÄ JA VASTUUNKANTOA

- Liikenneturvallisuustyötä tehdään laajassa yhteistyössä ja koordinoitusti siten, että toiminta säilyy aktiivisena ja tavoittaa kaikki ikä- ja liikkujaryhmät.
- Paikallisten toimijoiden resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti.
- Kunnissa turvallisen ja vastuullisen liikkumisen edistäminen on integroitu eri toimialojen tavoitteisiin, arjen toimintatapoihin ja toimintaresursseihin.

4. Toimenpiteet painopistealueittain

4.1 Liikenneturvallisuustyön perusta kuntoon

Poikkihallinnollista yhteistyötä ja sitoutumista

Kunnissa tehtävän liikenneturvallisuustyön tavoitteena on, että toiminta tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää, että kunnan eri toimialat, päättäjät sekä keskeiset sidosryhmät ovat kattavasti mukana liikenneturvallisuustyössä ja ottavat liikenneturvallisuuden huomioon omassa toiminnassaan. Kunnan liikenneturvallisuustyössä on tärkeää keskittyä konkreettiseen paikallistason toiminnan suunnitteluun eli liikennekasvatuksen rutiinien kehittämiseen eri toimialoilla, alueen järjestöjen ja yhteisöjen aktivoimiseen liikennekasvatusyössä sekä liikenneturvallisuusasioiden näkyväksi tekemiseen mediassa ja paikallisissa tapahtumissa. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisessa liikkeelle kannattaa lähteä hyvästä suunnittelusta (kaavoitus, liikennesuunnitelmat) sekä pienistä kustannustehokkaista toimenpiteistä.

Liikenneturvallisuussuunnitelma muodostaa hyvän lähtökohdan ja tavoitteiston seudun kuntien jatkuvalle liikenneturvallisuustyölle. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että ilman aktiivista asioiden edistämistä hyvätkin suunnitelmat jäävät toteutumatta. Näin siitäkin huolimatta, että liikenneturvallisuuden edistäminen on yleisesti tärkeänä pidetty ja hyväksytty tavoite. Haasteena on toteutusvastuun jakautuminen monelle toimijalle, ja viime kädessä liikkujalle itselleen. Suurimmat haasteet liittyvät elinikäiseen liikennekasvatustyöhön, jossa vastuu jakautuu kunnan eri hallintokunnille, Liikenneturvalle, poliisille ja pelastuslaitokselle, yrityksille sekä lukuisille kolmannen sektorin toimijoille. Myös keinovalikoima on erittäin laaja käsittäen kunnan eri toimintojen, paikallisten sidosryhmien ja yritysten kautta toteutettavan liikennekasvatustyön ja viestinnän, henkilöstön perehdyttämiskoulutukset sekä näitä toimia palvelevan liikenneturvallisuustilanteen seurannan.

Kunnan liikenneturvallisuustyön koordinoimiseksi ja pitämiseksi aktiivisena suunnitelman valmistumisen jälkeen on useita eri keinoja. Valtakunnallisena ja myös maakunnallisena tavoitteena on että liikenneturvallisuustyön edistäminen paikallistasolla tapahtuu poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Liikenneturvallisuustyöryhmien työ on ennen kaikkea koordinoivaa; tavoitteiden asettamista, seuranta ja tehtävien jakamista edelleen yksiköihin ja sidosryhmiin. Työryhmätoiminnan merkittävimpiä etuja on liikenneturvallisuustyön pitäminen aktiivisena ja ajantasaisena kunnan eri toimialoilla, suunnitelmallinen toiminta ja selkeämpi vastuunjako.

Liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen ei kuitenkaan ole ainoa vaihtoehto vaan koordinointia voidaan toteuttaa myös osana kunnan hyvinvointityötä, turvallisuustyötä tai erillisten seurantalaverien kautta. Ryhmäytymistapaa tärkeämpää onkin se, että asian tiimoilta kokoonnutaan säännöllisesti ja siten, että kokoontumisissa käydään läpi koko liikenneturvallisuustyön kenttä (asioiden eteneminen, suunnittelu).

Liikenneturvallisuustoimija kuntien apuna

Eri puolella Suomea on viime vuosina yleistynyt niin sanottu liikenneturvallisuustoimijamalli. Kyseessä on ulkopuolinen asiantuntija (konsultti), joka tukee, neuvoo ja opastaa kuntia ja kuntien eri hallintokuntia käytännön liikenneturvallisuustyössä eli liikenneturvallisuussuunnitelmien toimeenpanossa. Ulkopuolinen asiantuntijaresurssi on usein tarpeen etenkin liikennekasvatukseen, koulutukseen, tiedotukseen ja seurantaan liittyvien tehtävien aktivoimisen osalta. Liikenneturvallisuustoimija voi myös toimia asiantuntija-apuna liikennejärjestelyitä koskevassa suunnittelussa ja kaavoitusasioissa (liikenneturvallisuusnäkökulma). Seudullisesti tai maakunnallisesti toteutettujen liikenneturvallisuustoimijamallien tarkoituksena on myös lisätä kuntien välistä yhteistyötä ja synergiaa liikenneturvallisuustyön toimissa. Liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin kuuluukin mm. tiedon- ja kokemusten välittäminen eri toimijoiden (ja eri toimintatasojen) välillä. Toimijalla on keskeinen rooli myös ELY-keskuksen ja kuntien välisenä yhdyshenkilönä.

Päätäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön

Kunnat ovat avainasemassa paikallisen liikenneturvallisuustyön toteutuksessa. Liikenneturvallisuuden edistäminen on osa kunnan perustehtävää, kuntalaisten hyvinvoinnin edistämistä. Merkittävänä työnantajana kuntien tulee myös huolehtia työntekijöidensä hyvinvoinnista ja työturvallisuudesta. Kunnan omasta työkalupakista löytyvät mm. elinikäinen liikennekasvatustyö eri hallintokunnissa, viestintä, kaavoitus ja liikeneympäristön parannustoimet. Myös kunnissa tehtävällä mielenterveys- ja päihdetyöllä sekä muulla hyvinvoinnin edistämiseen liittyvällä toiminnalla on välillinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kunnan päätöksentekijöiden tekemät päätökset määrittävät kuitenkin pitkälti sen, miten laaja-alaista kunnan toiminta on liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi. Sitoutuakseen liikenneturvallisuustyöhön päätöksentekijät tarvitsevat helposti omaksuttavissa olevaa tietoa päätöstensä tueksi. Käytännön työn kannalta on keskeistä, että liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat saadaan nivottua kattavasti kunnan eri hallintokuntien arjen työhön ja rutiineihin. Myös tässä työssä päätöksentekijät ovat keskeisessä roolissa.

Liikennekasvatus- ja tiedotustyö osaksi eri toimialojen arjen työtä

Turvallisen liikkumisen tieto- ja arvoperusta luodaan säännöllisellä ja kaikki liikkujaryhmät kattavalla liikennekasvatustyöllä. Liikennekasvatuksen tärkein tehtävä on turvallisten toimintatapojen opettaminen liikenteessä toimittaessa sekä valmiuksien antaminen turvallisten ja vastuullisten liikkumisvalintojen tekemiseen. Kunnan tehtävänä, yhteistyössä alueellisten asiantuntijatahojen kanssa, on huolehtia henkilöstönsä osaamisesta liikennekasvatustyössä, tarjota asukkaalleen kulloinkin tärkeää ja ajantasaista tietoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista sekä tukea muita toimijoita, esimerkiksi lasten vanhempia sekä järjestöjä, liikennekasvatustyössä. Tärkeintä on ymmärtää, että jokaisella hallintokunnalla on omat kohderyhmänsä ja vaikutuskeinot. Eri hallintokuntien ja toimintayksiköiden tehtäväkenttää on esitelty taulukossa 2.

Osaava ja motivoitunut henkilöstö on kaiken perusta

Kunnan henkilöstölle säännöllisesti järjestettävät perehdyttämiskoulutukset tai tietoiskut auttavat pysymään ajan hermolla ja sisäistämään liikennekasvatustyön osaksi omaa arjen työnkuva. Kunta voi järjestää koulutuksia myös sidosryhmien edustajille (esim. koululaiskuljettajille). Koulutusten tavoitteena on vahvistaa toimijoiden liikennekasvatusosaamista, motivoida liikennekasvatusasioiden käsittelyyn ja aktivoida toimintaan konkreettisten toimintamallien avulla. Koulutusten kautta tutuksi tulevat ko. liikkujaryhmän onnettomuuksien erityispiirteet, liikennesäännöt, turvalaiteasiat, kasvatustyön ja viestinnän sisällöt, arjen toimintatavat sekä erilaiset valmiit materiaalit.



Taulukko 2. Liikenneturvallisuuustyön tavoitteita kunnan eri yksiköissä ja hallintokunnissa.

Neuvolat

- Neuvolaterveydenhoitajien perehdyttäminen liikennekasvatustyön sisältöihin ja aineistoihin
- Vanhempien tukeminen liikennekasvatustehtävässä: ikäkausitarkastusten, kotikäyntien ja perhevalmennuksen yhteydessä käytävät keskustelut, aineistot, väline-esittelyt

Päivähoito, perhepäivähoito, esiopetus

- Hoitohenkilöstön perehdyttäminen liikennekasvatustyön sisältöihin ja aineistoihin
- Yhteiset liikkumisen pelisäännöt lapsille, hoitohenkilöstölle ja vanhemmille
- Liikennekasvatustyö osana päivittäistä toimintaa: retket, leikit, askartelut
- Liikenneturvallisuuusteeman sisällyttäminen osaksi esikoulun oppilashuoltotyötä
- Vaaranpaikkojen kartoittaminen päiväkodin, teknisen toimiston ja vanhempien yhteistyönä
- Vanhempien tukeminen liikennekasvatustehtävässä: keskustelut, aineistot, väline-esittelyt

Ala- ja yläkoulut (toisen asteen oppilaitokset, nuorisotyö)

- Opettajien perehdyttäminen liikennekasvatustyön sisältöihin ja aineistoihin
- Vuosikelloon perustuva liikennekasvatus osana peruspetusta
- Liikenneturvallisuuusteeman sisällyttäminen osaksi koulun oppilas- ja opiskelijahuoltotyötä
- Yhteiset liikkumisen pelisäännöt oppilaille, opettajille ja vanhemmille
- Liikennekasvatusta tukevien teemapäivien ja tempausten järjestäminen
- Nuorten osallisuuden ja vaikuttamismahdollisuuksien tukeminen (nuoria osallistavat projektit)
- Vaaranpaikkojen kartoittaminen koulun, teknisen toimiston ja vanhempien yhteistyönä
- Vanhempien tukeminen liikennekasvatustehtävässä: keskustelut, aineistot, väline-esittelyt

Kouluterveydenhoito

- Kouluterveydenhoitajien perehdyttäminen eri ikäryhmien liikennekasvatustyön sisältöihin ja aineistoihin
- Liikenneturvallisuuasasioista keskustelu vuositarkastuksissa ja oppituntivierailuilla
- Liikenneturvallisuuusteeman sisällyttäminen osaksi koulun oppilas- ja opiskelijahuoltotyötä
- Vanhempien tukeminen liikennekasvatustehtävässä: keskustelut ja aineistot vuositarkastuksissa

Nuorisotyö

- Nuorisotyöntekijöiden perehdyttäminen liikennekasvatustyön sisältöihin ja aineistoihin
- Vanhempien ja sidosryhmien (seurat, yhdistykset) tukeminen liikennekasvatustyössä
- Nuorten osallisuuden ja vaikuttamismahdollisuuksien tukeminen (nuoria osallistavat projektit)
- Liikenneturvallisuuusteeman sisällyttäminen ennaltaehkäisevään päihdetyöhön

Liikuntatoimi

- Liikunnanohjaajien perehdyttäminen eri ikäryhmien liikennekasvatustyön sisältöihin
- Tiedottaminen ja neuvonta arkiliikunnan (kävelyn ja pyöräilyn) terveyshyödyistä
- Liikuntapaikkojen rakentaminen ja ylläpito, liikenneturvallisuuasasioiden huomioiminen tämän osana
- Liikunnan sekä liikuntatapahtumien ja -tempauksien järjestäminen eri-ikäisille ihmisille ja erityisryhmille
- Seurojen toiminnan tukeminen taloudellisesti ja liikennekasvatustyön osalta (toimintamallit, aineistot)

Vanhus- ja vammaispalvelut

- Ikäihmisten ja vammaisten parissa työskentelevien perehdytys liikennekasvatustyön sisältöihin
- Läkkeille ja vammaisille (etenkin omatoimisesti liikkuvat) suunnattu tiedotus liikenneturvallisuuasasioista
- Omaisten ja sidosryhmien (järjestöt, vanhus- ja vammaisneuvostot) tukeminen liikennekasvatustyössä
- Vaaranpaikkojen ja esteettömyysongelmien kartoittaminen vammais- ja vanhusneuvoston ja teknisen toimialan yhteistyönä

Kunnan henkilöstöpalvelut (työsuojelutoiminta, työterveyshuolto, työhyvinvoinnin edistäminen)

- Liikenneturvallisuuasasioiden sisällyttäminen osaksi kunnan työsuojelutoimintaa: työmatkatapaturmien seuranta, työmatkojen turvallisuuskartoitukset, turvalaitteiden käytön suositukset, tiedotus, tempaukset
- Arkiliikunnan ja liikenneturvallisuuuden sisällyttäminen osaksi työterveyshuoltoa ja työhyvinvoinnin edistämistä: teemat esille terveystarkastuksissa, työ-toiminnassa ja työhyvinvointia koskeissa kyselyissä

Tekninen toimiala (liikenne, kaavoitus)

- Teknisen toimen henkilöstön osaamisen ylläpito liikenneturvallisuuasasioissa
- Perusedellytysten luominen kestäville ja turvallisille liikkumisvalinnoille (elinympäristö, liikennepalvelut)
- Tarjoaa kunnan asukkaille mahdollisuuden osallistua ja vaikuttaa elinympäristön suunnitteluun
- Seuraa kunnan liikenneturvallisuuuden kehitystä
- Tiedottaa seurantaan ja muuhun omaan toimintaan liittyvistä ajankohtaisista asioista

Liikenneturvallisuusasiat näkyväksi

Liikenneturvallisuusviestintää kutsutaan monilla eri nimillä: tiedotus, valistus, opastus, tempaukset, kampanjointi ja markkinointi. Toiminnan tavoite on kuitenkin yhteinen eli ihmisten käyttäytymisessä pyritään saamaan aikaan muutoksia, jotka edistävät turvallista käyttäytymistä liikenteessä, ehkäisevät onnettomuuksia tai vähentävät niiden seurauksia. Liikenneturvallisuusviestinnän tavoitteena voi olla lisätä tietoa, vaikuttaa asenteisiin ja käyttäytymiseen tai pitää liikenneturvallisuusasioita esillä. Osa ei-toivotusta liikennekäyttäytymisestä voi johtua vain tiedon puutteesta, jolloin oikea tieto voi saada tienkäyttäjän muuttamaan käytöstään fiksummaksi. Tyypillisemmin ongelmakäyttäytyminen on kuitenkin tahallista ja tällöin vaikuttavuutta voidaan hakea mm. sosiaalisen normin vahvistamisen kautta. Lähipiirin ja yhteisön kielteinen asennoituminen on yksi keino vaikuttaa ei-toivottuun liikennekäyttäytymiseen.

Hyvin toteutettu viestintä on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä (toistuvaa) sekä ajankohtaisiin teemoihin kohdistuvaa. Kunnan rooli tiedotustoiminnassa, ja erityisesti eri ikäryhmien tavoittamisessa, on erittäin tärkeä. Myös muut liikenneturvallisuusalan toimijat (Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskus) osallistuvat merkittävällä panoksella tiedotustyöhön oman toimintansa lähtökohdista. Kunnassa tiedottamista tarvitaan sekä kunnan organisaation sisällä (kuntatyöntekijät, päättäjät) että ulospäin kuntalaisille.

Erilaisia tiedotuksen tapoja ja kanavia on useita, ja usean viestintäkanavan käyttö kannattaa. Perinteisiä ja edelleen tärkeitä tiedotuksen peruskanavia ovat kaupungin Internet-sivut, sosiaalinen media, paikalliset lehdet, paikallisradio ja ilmoitustaulut esimerkiksi kirjastoilla. Eri kohderyhmille suunnattua tietoa on hyvä olla tarjolla myös kuntien eri toimipisteissä, vaikka tehokkaampaa tiedon jakaminen on eri tilaisuuksissa suorassa kanssakäymisessä asiakkaiden kanssa. Viisaan liikkumisen teema kannattaa lisäksi tuoda esille erilaisissa paikallisissa tilaisuuksissa ja tapahtumissa, kuten urheilutapahtumissa, markkinoilla tai eri sidosryhmien omista tapahtumista. Näin tavoitetaan samalla kertaa paljon ihmisiä ja usein niitäkin, jotka eivät aktiivisesti hakeudu erilaisiin erikseen järjestettäviin tempauksiin.

Liikenneturvallisuus reunaehdoksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa

Kaavoituksella määritettävä maankäyttö ja palvelurakenne, eli missä mikäkin toiminto sijaitsee, vaikuttavat olennaisesti matkojen pituuksiin, käytettävissä oleviin kulkutapoihin ja mahdollisuuksiin luoda turvallista liikkumisympäristöä. Mitä lähempänä arkipäiväisten tarpeiden täyttämiseksi vaadittavat palvelut ovat asuinalueita, sitä houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi saadaan kävely, pyöräily ja joukkoliikenne yksityisauton korvaavana liikennemuotona. Toimintojen sijainnin lisäksi kaavoituksen yhteydessä tehdään monia yksityiskohtaisia ratkaisuja koskien eri kulkumuotojen keskinäistä priorisointia, liikennemuotojen erottelua, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ja niiden laatua, joukkoliikennejärjestelyjä, liittymäjärjestelyjä, teiden ja katujen hierarkiaa, pysäköinninjärjestämistä, jne.

VALMIITA TOIMINTAMALLEJA:

- **Liikenneturvallisuus kaavoituksessa -opas** (YM 1/2006) on tarkoitettu kaavoittajien, liikennesuunnittelijoiden, alueellisten ympäristökeskusten, kaavaprosesseihin osallistuvien viranomaisten ja muiden osallisten käyttöön. Liikenneturvatoimien vaikutusarviointia varten julkaisussa esitetään tarkistuslistat, joiden kysymykset tarkentuvat suunnittelun edetessä.
- **Kävely ja pyöräily kaavoituksessa -oppaassa** (Liikennevirasto 2011) käsitellään kävelyn ja pyöräilyn huomioimisen ydinasioita yleis- ja asemakaavatasoilla. Oppaassa esitellään työkaluja, kuten liikennevyöhykkeitä, matkatuotoksia ja liikennemallia, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvien kaavoitusratkaisujen saavuttamiseksi. Opas sisältää myös toimintamallin, jossa käydään läpi kaikkien kaavatasojen eri vaiheet pyöräilyn ja kävelyn kannalta (kartoitettavat lähtötiedot, arvioinnissa huomioitavat seikat).
- **Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla -oppaassa** (Liikennevirasto 2011) tarkastellaan joukkoliikenteen asemaa yleiskaavaprosessissa ja sen huomioimista kaupunkiseutujen maankäytön suunnitteluprosesseissa. Myös tämä opas sisältää toimintamallin joukkoliikenteen kytkemiseksi yleiskaavaprosessiin, mikä auttaa suunnittelijoita ottamaan joukkoliikenteeseen vaikuttavia kysymyksiä esille oikeassa vaiheessa kaavaprosessia.

Omana haasteena on huolehtia kaavoissa esitettyjen ratkaisujen toteutumisesta. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset ratkaisut (esim. alikulkukäytävät, kiertoliittymät) ovat monesti kustannussyistä karsintalistan kärjessä. Ongelmia voi aiheutua myös toteutusjärjestyksestä: vaikka kaavassa on varaus asianmukaisiin liikenneyhteyksiin, maankäyttö on saattanut toteutua ennen liikennejärjestelyjä. Kaavojen ohella toimivista ja turvallisista ratkaisuista pitää huolehtia erilaisten tie- ja katusuunnitelmien yhteydessä sekä rakentamisaikaisen liikennejärjestelyiden suunnittelussa. Etenkin kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta työnaikaiset järjestelyt ovat usein retuperällä. Kunnilla ja ELY-keskuksella on väylänpitäjinä velvollisuus huolehtia myös työnaikaisen liikennejärjestelyiden laadusta.

Taulukko 3. Toimenpiteet liikenneturvallisuustyön perustan vahvistamiseksi (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5).

Poikkihallinnollista yhteistyötä ja sitoutumista – päättäjät mukaan!

Toimenpide	Vastuutahot
Kuntien liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa	Kunnat (tekninen koollekutsujana), Liikenneturva
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittaisessa seudullisessa tilaisuudessa	ELY (koollekutsuja), Kunnat, Liikenneturva, muita sidosryhmiä
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) käyttöönottoamisesta (2016 alkaen)	Kunnat, ELY
Liikenneturvallisuussuunnitelman esittely (tai ainakin tiedoksi) kunnan johtoryhmälle, kunnanhallitukselle ja keskeisille lautakunnille	Kunnat (eri hallintokunnat)
Tiedotetaan päättäjiä vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja liikenneturvallisuussuunnitelman edistymisestä	Kunta (hallintokunnat yhdessä vuosittaiseen seurataan perustuen)
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkeä muihin kunnassa valmisteilla oleviin ja tuleviin suunnitelmiin ja strategioihin	Kunta (eri hallintokunnat), Liikenneturva
Haastetaan päättäjiä mukaan valtakunnallisiin ja paikallisiin liikenneturvallisuustempauksiin ja -teemapäiviin	Kunta (eri hallintokunnat), Liikenneturva

Liikennekasvatus- ja tiedotustyö osaksi eri toimialojen arjen työtä

Toimenpide	Vastuutahot
Järjestetään eri ikäryhmien parissa työskentelevälle kuntien henkilöstölle liikennekasvatustyön perehdyttämiskoulutuksia	Kunnat (eri hallintokunnat), Liikenneturva
Kunnat kehittävät omia www-sivujaan siten, että sieltä löytyy selkeästi oma kokonaisuus liikenneturvallisuudesta	Kunnat (eri hallintokunnat)
Tuodaan liikenneturvallisuusteemaa säännöllisesti esille paikallisissa yleisötapahtumissa (teema ja toteutustapa tapahtumakohtainen)	Kunnat (eri hallintokunnat), Liikenneturva, poliisi, järjestöt
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista (painotukset)	Kunnat (eri hallintokunnat), Liikenneturva, poliisi, järjestöt

Liikenneturvallisuus reunaehdoksi kaavoissa ja liikennesuunnitelmissa

Toimenpide	Vastuutahot
Palveluverkon muutoksia suunniteltaessa ja päätöksiä tehtäessä arvioidaan myös vaikutukset liikkumiseen ja kuljetustarpeisiin	Kunta (tekninen)
Keskeisille kaavoille tehdään liikenneturvallisuusauditoinnit (tätä varten on olemassa oppaita ja erilaisia tarkistuslistoja)	Kunta (tekninen)
Huolehditaan tie- ja katusuunnitelmien riittävästä liikenneturvallisuusauditoinneista ja varmistetaan suunnitelmien toteutuminen	Kunta (tekninen), ELY
Tarkistetaan kaduilla ja maanteilla tehtävien töiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit (suunnittelu, valvonta, tiedottaminen)	Kunta (tekninen), ELY
Tiukennetaan työmaakohtien liikennejärjestelyiden valvontaa ja laiminlyöntien sanktiointia	Kunta (tekninen), ELY

4.2 Riskikäyttäytymisen vähentäminen

Alkoholionnettomuuksista eroon

Rattijuopumus on monien mittareiden mukaan vähentynyt, mutta se tekee edelleen pahaa jälkeä. Valtakunnallisesti noin viidesosa kuolemista ja joka kymmenes loukkaantuminen liikenteessä aiheutuu rattijuopumuksesta. Vakka-Suomessa tunnusluvut ovat lähes yhtenevät valtakunnallisten lukujen kanssa. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena noin joka viidennessä onnettomuudessa ja kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista alkoholitapausten osuus on noin 12 prosenttia.

Kuljettajalla voi olla puutteellinen ajokunto monista syistä. Yleisin ongelma on alkoholi. Jo varsin pienet promillemäärät heikentävät kuljettajan kykyä selviytyä liikenteessä. Kun alkoholimäärä kuljettajan veressä lisääntyy, nousee onnettomuusriski nopeasti yli kymmenkertaiseksi selvään kuljettajaan verrattuna. Erityisesti nuorilla kuljettajilla on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla, sillä alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ole vielä automatisoituneet ajokokeuksen myötä. Alkoholin ohella, ja siihen monesti liittyen, ajokuntoon vaikuttavat kuljettajan väsymys, viireystila ja mielentila (masennus, itsetuhoisuus). Valtakunnallisesti lähes puolet kiinniotetuista rattijuopoista on rikoksenuusijoita ja kolmanneksella on päihderiippuvuus.

Rattijuopumusunnettomuudet ovat aina seurausta alkoholin käyttöön ja ajamiseen liittyvien tekijöiden ja niiden taustatekijöiden monimutkaisista vuorovaikutussuhteista. Alkoholionnettomuuksien vähentäminen on siten mitä suurimmassa määrin poikkihallinnollinen haaste. Valvonnan tulee olla uskottavalla tasolla ja viestinnän lisätä sosiaalista painetta rattijuopumusta vastaan. Yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisella ja kampanjoilla on tärkeä ennalta ehkäisevä merkitys rattijuopumukseen ja niillä on saavutettu myönteistä asenteiden muutosta erityisesti nuorten keskuudessa. Alkolukkojen käyttöä on lisättävä niin vapaaehtoisuuteen kuin terveydentilaan perustuen sekä seuraamuskäytön myötä. Kiinnijääneille pitää antaa mahdollisimman nopeasti hoidollista tukea. Promillerajan laskeminen voi maallikosta tuntua tehokkaalta uudistukselta, mutta se ei tavoita varsinaista turvallisuusongelmaa: alkoholin runsasta kulutusta ja käytön hyväksyttävyyttä Suomessa. Jos yleistä kulutusta saadaan laskettua, myös rattijuopot vähenevät liikenteessä.

Kaahailu kuriin

Ylinopeudet ovat keskeisimpiä liikenneturvallisuusongelmistamme. Korkeat ajonopeudet ovat etenkin seurausiltaan vakavien onnettomuuksien taustalla. Valtakunnallisesti ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (mm. ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoihin tai ajoneuvoon nähden) on läsnä noin joka toisessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa, Vakka-Suomessa peräti kolmessa onnettomuudessa neljästä. Ylinopeudet ovat yleisin asukkaiden esille nostama liikenneturvallisuusongelma ja eniten koettua turvattomuutta aiheuttava tekijä. Ylinopeudet aiheuttavat turvattomuutta erityisesti lapsissa ja heidän vanhemmissaan sekä suojattomissa liikkujaryhmissä eli jalankulkijoissa ja pyöräilijöissä.

Ajonopeus vaikuttaa kuljettajan mahdollisuuksiin välttää vaaratilanteet ja selvittää niistä. Mitä suurempi nopeus on, sitä vakavammat ovat seuraukset onnettomuudessa. Suuri nopeus aiheuttaa myös ajotapavirheitä, jotka liittyvät erityisesti kohtaamis- ja peräänajotilanteisiin. Siellä missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen, ajonopeudet ovat keskeisimpiä turvallisuustekijöitä. Ajonopeudet vaikuttavat myös elinympäristöjen viihtyisyyteen (melu, päästöt, turvattomuus).

Liikenneturvan valtakunnallisen kyselytutkimuksen (2012) mukaan lähes kaikki kuljettajat myöntävät ajaneensa ylinopeutta, ja huomattavaa ylinopeutta ainakin silloin tällöin ilmoittaa ajavansa jopa joka neljäs suomalainen. Ihmisten suhtautuminen ylinopeuden ajamiseen on kaksijakoista. Suurten ylinopeuksien riski tiedostetaan ja nopeusrajoituksia ja niiden valvontaa kannatetaan, mutta ylinopeutta ei paheksuta samassa määrin kuin muita liikenne rikkomuksia. Lähes puolet on sitä mieltä, että liikenteen rytmin noudattaminen on tärkeämpää kuin nopeusrajoitusten mukaan ajaminen.

Ylinopeusongelmaan ei ole yhtä ratkaisua. Tarvitaan nopeusrajoitusten ja niitä tukevien erilaisten liikennenympäristön ratkaisujen, nopeusvalvonnan sekä kuljettajiin suunnatun tiedotuksen ja asennekasvatuk-

sen yhdistelmää. Myös siirrettävät ja kiinteät nopeusnäyttötaulut on havaittu tehokkaaksi keinoksi alentaa ajonopeuksia. Kuntien nopeusrajoitusmuutosehdotuksia suunniteltaessa noudatettiin valtakunnallisia periaatteita ja ohjeistuksia koskien nopeustasoja ja liikenneympäristön ratkaisuja erilaisissa toimintaympäristöissä (Liite 4.). Seudun kuntien nopeusrajoituspolitiikassa on nykyisin eroja etenkin taajamien alhaisempien nopeusrajoitusten ja niitä tukevien keinojen osalta. Pitkän aikavälin tavoitteena on yhtenäistää käytäntöjä.

Keskeiset turvalaitteet laajamittaiseen käyttöön

Huolimatta siitä, että turvalaitteita käytetään Suomessa varsin hyvin, käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasi liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Eri maissa tehtyjen tutkimusten mukaan turvavyön käytöllä kuolemat vähenisivät jopa puoleen ja loukkaantumiset lieventyisivät tai estyisivät kokonaan. Pyöräilijöiden kuolemat vähenisivät puoleen, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää. Niin ikään on arvioitu, että lähes puolet pimeällä tai hämärässä tapahtuvista jalankulkijakuolemista voitaisiin välttää, jos ihmiset käyttäisivät heijastinta. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Vakka-Suomen seudulla tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta turvavyön käyttö olisi tutkijalautakunta-arvioiden mukaan pelastanut kuolemalta seitsemän henkilöä, pyöräilykypärän käyttö kaksi henkilöä ja heijastimen käyttö yhden hengen.

TUTKITTUA:

- Turvavyön käyttö henkilöauton etuistuimella vähentää autossa olevien kuoleman todennäköisyyttä 40–50 prosenttia. Takapenkillä vaikutus on 25 prosenttia.
- Alle kouluikäisten kuolemat ja loukkaantumiset tapahtuvat yleensä auton kyydissä matkustaessa. Tyyppillisiä onnettomuustilanteita ovat nokkakolarit ja peräänajot. Alle 135 cm pitkien lasten on käytettävä autossa painon mukaan määräytyvää turvalaitetta.
- Pyöräilijöiden kuolemista valtaosa johtuu pään alueelle kohdistuneen iskun aiheuttamasta aivovammasta. Tutkimusten perusteella pyöräilykypärän käyttö vähentää kuolemanriskiä 73 prosentilla ja aivovammariskiä lähes 90 prosenttia.
- Autoilija erottaa jalankulkijan heijastimen avulla jopa kolme kertaa kauempaa kuin ilman heijastinta. Ilman heijastinta liikkuvalla jalankulkijalla on arvioitu olevan kymmenkertainen riski joutua onnettomuuteen verrattuna heijastinta käyttävään jalankulkijaan.

Turvalaitteiden (turvavyöiden, pyöräilykypärien, lasten turvaistuinten ja heijastimien) käyttöä voidaan edistää säännöksillä, tiedotuksella ja neuvonnalla sekä valvonnalla. Turvavyön käytön laiminlyöntien vähentämiseen tarvitaan lisäksi teknisiä keinoja (mm. turvavyömuistuttimet), jotka yleistyvät ajoneuvokannan uudistumisen myötä. Myös turvalaitteiden käytön seurannan tulee olla säännöllistä, jotta voidaan arvioida toimenpiteiden vaikuttavuutta ja hyödyntää tietoa muun muassa tiedotuksessa ja valvonnassa.



Väärinkäsityksiä ylinopeuksista

”Pahinta, mitä voi tapahtua, on se, että menetän ajokorttini.”

Väärin. Ajokortin menettäminen on vähäistä siihen verrattuna, että itse tai joku toinen menehtyy. Ylinopeus lisää sekä liikenneonnettomuuksien riskiä että pahentaa niiden seurauksia.

”Autoni on turvallinen ja olen hyvä kuski, joten voin ajaa lujaa.”

Väärin. Ei edes maailman turvallisimmat autot selviä ehjänä suurella nopeudella tapahtuneesta törmäyksestä. Ei edes maailman turvallisimmat autot selviä ehjänä sivutörmäyksestä nopeuden ollessa yli 50 km/h ja nokkakolarista nopeuden ollessa 80 km/h. Jos ajat suojattoman tienkäytäjän päälle, hänellä on vain pieni mahdollisuus selvitä hengissä, jos nopeutesi on törmäyshetkellä yli 30 km/h. Koska liikenne on yhteispeliä, ei riitä, että sinä olet taitava. Jos ajat lujaa, et ehdi reagoida, kun joku vähemmän taitava kuski ajautuu väärälle kaistalle tai kun hirvi tai lapsi juoksee tielle. Et ole liikenteessä yksin.

”Ajan ylinopeutta säästäkseni aikaa – minulla on kiire.”

Väärin. Kiire on yksi tavallisimmista syistä, joiden vuoksi ajetaan ylinopeutta. Tämä koskee sekä ammattiautoilijoita että stressaantuneita yksityishenkilöitä. Totuus on, että ajansäästö on hyvin vähäistä. On vaikea ylläpitää samaa nopeutta, koska ennen ohituksia joutuu usein jarruttamaan.

”Ylinopeuden ajaminen ei ole yhtä vaarallista kuin humalassa ajaminen, eli se on ihan ok.”

Väärin. Ei ole ok tehdä jotakin vaarallista, typerää ja laitonta sillä perusteella, että on olemassa vielä vaarallisempia, typerämpiä ja laittomampia asioita. Kuten rattijuoppouskin, ylinopeuden ajaminen vaikuttaa siten, että kuljettajalla on huomattavan paljon vähemmän aikaa reagoida yllättäviin tilanteisiin, mikä lisää sekä onnettomuusriskiä että huonontaa kuljettajan (tai uhrin) henkiinjäämismahdollisuuksia.

”Minun on seurattava liikenteen rytmiä, vaikka kaikki muut ajavatkin ylinopeutta.”

Väärin. Olet aina vastuussa omasta toiminnastasi etkä voi vedota siihen, mitä kaikki muut tekevät. Liikenneturvallisuus perustuu tietysti osittain siihen, että mukautuu liikenteen rytmiin – edellyttäen, että kyse on normaalista liikenteen rytmistä. On siis tärkeää näyttää hyvää esimerkkiä, kun kaikki muut ajavat liian lujaa. Silloin tilanne on kaikkien kannalta turvallisempi.

”Minähän ajan niin lujaa kuin haluan.”

Väärin. Ajokortti on sinun ja yhteiskunnan välinen sopimus. Sinun autonkuljettajan oikeuksien vastapainona ovat velvollisuudet, joihin kuuluu nopeusrajoitusten noudattaminen teillä, joilla ajat. Rajoitukset on asetettu sinun ja muiden turvallisuuden takaamiseksi.

”Pieni nopeuden alenema ei vaikuta merkittävästi onnettomuusriskiin”.

Väärin. Kiistattomien, mm. ruotsalaisten, tutkimuksien perusteella voidaan osoittaa, että jos keskinopeuden 5 % alenemalla (eli 50 → 47,5 km/h) henkilövahinko-onnettomuuksien riski vähenee 10 % ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski peräti 20 %.

”Taajamien nopeusrajoituksen laskeminen 40 → 30 km/h ei vaikuta merkittävästi turvallisuuteen”.

Väärin. Lukuisien ulkomaalaisten tutkimuksien perusteella voidaan todeta, että jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa yli kaksinkertaisesti törmäysnopeuden kasvaessa 30 km/h:stä 40 km/h:iin. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa edelleen kaksinkertaiseksi törmäysnopeuden kasvaessa 40 km/h:stä 50 km/h:iin. Nopeusrajoituksella ja ajonopeuksilla on täten erittäin merkittävä vaikutus onnettomuuksien seuraamuksiin.

Täydennetty alkuperäislähteestä:

Liikenneviikku 3/2012, Liikenneturva

Kirjoittanut liikenneturvallisuusinsinööri

Jaakko Klang, Varsinais-Suomen ELY-keskus

Taulukko 4. Paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5..).

Alkoholionnettomuuksista eroon

Toimenpide	Vastuutahot
Liikenneturvallisuusteema ennaltaehkäisevään päihdetyöhön	Kunta (SoTe), (STM)
Päihdetyöntekijöiden ja muiden riskiryhmien parissa työskentelevien osaamisen varmistaminen	Kunta (SoTe, Sivistys), Liikenneturva
Päihteisiin liikenteessä liittyvien teemojen käsittely erityisesti 14–17-vuotiaiden keskuudessa kouluissa, oppilaitoksissa ja nuorisotyössä	Kunta (SoTe, Sivistys), Liikenneturva, Poliisi
Säännöllinen ja riittävä rattijuopumusvalvonta	Poliisi
Täristävät tiemerkinnot	ELY
Keskikaideratkaisut pääteillä (kohtaamisonnettomuuksien ehkäisy)	ELY
Alkolukon käytön edistäminen vapaaehtoisuuden pohjalta kunnan tilaamissa henkilökuljetuksissa	Kunnat, Kuljetusyritykset
Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)	Kunnat, Liikenneturva, Poliisi

Kaahailu kuriin

Toimenpide	Vastuutahot
Nopeusrajoitusmuutokset ja niitä tukevat rakenteelliset toimenpiteet	Kunta (Tekninen), ELY
Nopeusnäyttötäulujen käyttö taajama-alueilla (palvelevat myös ajonopeuksien ja liikennemäärien seurantaa)	Kunta (Tekninen), (ELY)
Automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen	Liikennevirasto, ELY, Poliisi
Säännöllinen poliisin suorittama näkyvä ajonopeuksien valvonta	Poliisi
Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)	Kunta, Liikenneturva, Poliisi

Keskeiset turvalaitteet laajamittaiseen käyttöön

Toimenpide tai linjaus	Vastuutahot
Tehostetaan turvalaitteisiin liittyvää valistusta kaikissa ikäryhmissä	Kunta (eri hallintokunnat), Liikenneturva, Poliisi,
Seurataan jatkuvasti turvalaitteiden käytössä tapahtuvia muutoksia	Kunta (Tekninen), Poliisi, Liikenneturva
Turvalaitteiden käyttämättömyyteen puuttuminen muun liikennevalvonnan yhteydessä (etenkin turvavöiden)	Poliisi
Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)	Kunta (eri hallintokunnat), Poliisi, Liikenneturva, ELY

Keskeisimpiä valtakunnantasolla edistettäviä toimia, joiden vaikutus on merkittävä myös paikallistasolla:

- Rattijuopumuksen promillerajan laskeminen 0,2 promilleen
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukon käytön edistäminen
- Alkolukko pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä
- Panostetaan rattijuopumuksesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin (valtakunnallisia ohjeistuksia)
- Ylinopeuksien alennettu puuttumisraja vakiinnutetaan
- Uudistetaan ajokorttiseuraamusjärjestelmää kuljettajien liikennekäyttäytymisen parantamiseksi
- Lisätään verotuksellisia ja muita kannusteita uusien turvallisempien autojen hankintaan

4.3 Eron onnettomuskasaumista

Riskiliittymien parannukset ja nopeusrajoituspolitiikka

Onnettomuuksien tapahtuminen toistuvasti samoissa paikoissa viestii usein siitä, että liikennejärjestelyiden osalta kaikki ei ole kunnossa, etenkin jos samat kohteet keräävät myös asukaskyselyssä paljon vastauksia. Onnettomuskasaumat sijoittuvat pääosin liittymiin. Liikenneturvallisuustoimien kohdentamisella onnettomuskasaumaliittymiin ja muihin asukkaiden esille nostamiin riskiliittymiin vähennetään merkittävästi onnettomuusmääriä ja -riskiä sekä lisätään turvallisuuden tunnetta.

Vakka-Suomen seudulla viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneista liikenneonnettomuuksista joka viides on tapahtunut risteys- tai liittymäalueella. Henkilövahinko-onnettomuuksista risteysalueiden onnettomuudet muodostavat kolmanneksen (33 %), taajama-alueilla peräti 55 %. Suunnitelman laadinnan aikana tehtiin onnettomuskasauma- tai riskipistetarkasteluja, joiden kautta seudulta löytyi yhteensä 25 merkittävää onnettomuskasaumaa eli tien- tai kadunkohtaa, jossa on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana vähintään viisi onnettomuutta (poislukien hirvieläinonnettomuudet). Yhteensä näissä kohteissa oli tapahtunut tarkastelujaksolla 209 liikenneonnettomuutta, joista 33 henkilövahinko-onnettomuuksia. Onnettomuusmäärissä mitattuna pahimmat kasaumaliittymät koko seudulla olivat:

- Ketunkalliontie/Mältintie (Uusikaupunki, 15 onnettomuutta)
- Kt 43 (Laivanrakentajantie)/Vakka-Suomenkatu (Uusikaupunki, 12 onnettomuutta)
- Blasiehomankatu / Alinenkatu (Uusikaupunki, 12 onnettomuutta)
- Vt 8 / mt 2051 (Kaukolantie) / Erik Sorolaisen tie (Laitila, 12 onnettomuutta)
- Vt 8 / kt 43 (Laitila, 11 onnettomuutta)
- Ketunkalliontie, K-Marketin piha (ja liittymä) (Uusikaupunki, 11 onnettomuutta)

Vakka-Suomen seudulla esille nousseiden merkittävimpien kasaumaliittymien (25 kpl) ongelmat liittyvät asiantuntija-arvion ja asukaskyselyiden perusteella pääosin seuraaviin asioihin:

- päätielle liittymisen vaikeus vilkkaan liikenteen takia
- pääsuunnan korkeat ajonopeudet
- kanavointiin liittyvät ongelmat
- näkemäongelmat
- epäselvä väistämismvelvollisuus, liikennemerkkipuutteet (mm. STOP-merkit)
- turvallisen tienylityksen puute, suojatieturvallisuus
- liittymän valaistus

Linjaosuuksille sijoittuvissa onnettomuuskeskitymissä on useimmiten kyse hirvi- tai peuraonnettomuuksista tai tien geometriaan liittyvistä ongelmista (esim. jyrkkä mutka). Merkittäviä, pääosin hirvieläinonnettomuuksista aiheutuvia onnettomuskasaumia seudulta löytyi yhteensä 27 kpl.

Taulukko 5. Paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5.).

Riskiliittymien parannukset ja nopeusrajoituspolitiikka	
Toimenpide	Vastuutahot
Liittymäalueiden nopeusrajoitusten tarkistaminen (etenkin päätien liittymien osalta)	ELY, Kunta (Tekninen)
Liittymäalueiden ajonopeuksien automaattivalvonta (ja punaisia päin ajamisen valvonta) (päätiät)	ELY, Kunta (Tekninen), Poliisi
Liittymäjärjestelyiden parantaminen: kanavoinnit, väistämismvelvollisuudet, liikenteenohjausjärjestelyt, näkemäraivaukset, valaistus, jne.	ELY, Kunta (Tekninen)
Tienylitys- ja suojatiejärjestelyiden parantaminen	ELY, Kunta (Tekninen)

4.4 Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen

Liikenne aiheuttaa suurimman osan lasten ja nuorten tapaturmaisista kuolemista ja on toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. Vakka-Suomen seudulla alle täysi-ikäiset muodostavat reilun 25 prosenttia ja nuoret aikuiset (18–24-vuotiaat) 21 prosenttia liikenneonnettomuuksissa vuosina 2009–2013 kuolleista ja loukkaantuneista. Onnettomuusriski muuhun väestöön nähden on poikkeuksellisen korkea etenkin 15–17-vuotiaiden, mutta myös 18–20-vuotiaiden ikäryhmässä. Pienillä lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät pääosin kokemusten ja taitojen puutteeseen, ja nuorilla asenteisiin liittyviin tekijöihin, kuten ylinopeuksiin, alkoholin käyttöön ja turvavälineiden käytön laiminlyönteihin. Myös nuorilla kuljettajilla korostuu kokemattomuus, joka tulee esille erityisesti yllättävien tilanteiden hallinnassa. Asenteet ja sosiaalinen paine vaikuttavat niin ikään liikennekäyttäytymiseen.

Liikenneturvallisuusasioiden rinnalle ovat viime vuosina yhä enemmän nousseet lasten ja nuorten liikukumattomuuden mukanaan tuomat ongelmat. Lisääntynyt autoilu ja lasten kускаaminen paikasta toiseen on vähentänyt lasten itsenäistä liikkumista ja arkiliikunnan määrää. Mopojen ja mopoautojen yleistyminen on vähentänyt nuorten arkiliikunnan jo hälyttävän alhaiselle tasolle, puhumattakaan mopoilun ja mopoautoilun mukanaan tuomista liikenneturvallisuusongelmista. Omin voimin liikkumisen vähentymisen myötä myöskään kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Lasten ja nuorten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, onkin tärkeää niin liikenneturvallisuuden kuin heidän terveytensä vuoksi. Lasten ja nuorten kulkutapavalintojen merkitys on suurempi kuin ikäluokan osuus väestöstä, sillä nuorena opitut liikkumistottumukset heijastuvat myös aikuisiän kulkutapavalintoihin.

Vastuullisiksi liikkujiksi oppiakseen ja ylipäänsä liikenteessä selviytyäkseen lapset ja nuoret kaipaavat säännöllistä kunkin ikäryhmän tarpeisiin räätälöityä liikennekasvatusta sekä aikuisten esimerkinantoa. Kodin ja vanhempien rooli lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on luonnollisesti merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös tietämys liikenteen riskeistä saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös kunnan eri toiminnot, neuvola, päivähoito ja koulu. Kuntasektorilla on merkittävä rooli liikennekasvatustyössä osana arjen työtä neuvolasta kouluhin, mutta vähintäänkin yhtä tärkeää on tukea lasten ja nuorten vanhempia ja muita yhteisöjä liikennekasvatustehtävässä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun päivähoitossa, kouluissa ja kotona on yhteneväinen toimintakulttuuri ja pelisäännöt.



Vuosikelloajattelusta potkua ja suunnitelmallisuutta liikennekasvatukseen

Kouluilla on keskeinen merkitys lasten turvallisen liikennekäyttäytymisen omaksumisessa ja turvallisuutta arvostavien asenteiden muodostumisessa. Liikenteeseen liittyvät kysymykset tulevat koulun arjessa esiin lähes päivittäin. Liikennekasvatus on paljon laajempi kokonaisuus kuin vain nippu sääntöjä. Siihen liittyy ennakointi, turvallisuus, terveystarkkailu, tunnistaminen ja niiden välttäminen, vastuullisuuteen kasvaminen, sosiaalinen ja eettinen näkökulma, muiden huomioiminen ja kulkutapojen valinnat. Tuloksellisinta liikennekasvatus on silloin, kun sitä toteutetaan yhteistyössä koko ympäröivän yhteisön kanssa.

- Tavoitteena on saada liikennekasvatus osaksi koulujen ja oppilaitosten toimintaa esiopetuksesta toisen asteen koulutukseen.
- Liikennekasvatuksen tulee kattaa kaikki ne kulkumuodot ja liikennetilanteet, joita lapset ja nuoret päivittäisessä liikkumisessaan kohtaavat.
- Liikennekasvatuksessa keskeisiä asioita ovat paikallisuus, toiminnallisuus, tavoitteellisuus, ongelmanratkaisu, jatkuvuus ja yhteistyö kotien kanssa.
- Liikennekasvatuksen sisällöt laajentuvat sitä mukaa kun oppilaiden liikkumistottumukset muuttuvat.

Haasteeksi on osoittautunut liikennekasvatuksen integroiminen pysyväksi osaksi koulun toimintaa. Erilaisia aineistoja ja työkaluja on olemassa paljon, mutta sopivan ajankohdan, ajan ja paikan löytäminen liikennekasvatukseen on osoittautunut haastavaksi. Vakka-Suomen seudun kouluissa liikennekasvatuksen minimi-tavoitteet toteutuvat kohtuullisen hyvin alakoulujen osalta, mutta yläkoulussa ja toisen asteen oppilaitoksissa liikennekasvatusta ei juuri ole tai se on hyvin satunnaista. Liikenneturvan tutkimusten mukaan puutteet koulujen liikenneturvallisuustyössä näkyvät puutteina nuorten asenteissa, tiedoissa ja käyttäytymisessä. Myönteinen asennoituminen ja turvallinen käyttäytyminen puolestaan yhdistyvät koulun liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvan kehittämä liikennekasvatuksen vuosikello on käyttökelpoinen ja helppo työkalu liikennekasvatuksen sisällyttämiseksi opetukseen kouluaineesta riippumatta. Vuosikelloajattelu antaa potkua ja suunnitelmallisuutta koulun liikennekasvatukseen ja auttaa opettajaa rytmittämään liikennekasvatusta sopiviin teemoihin ympäri kouluvuoden. Vuosikello lähtee siitä, että jokaisella vuosiluokalla on liikennekasvatusta vähintään 4 tuntia lukuvuodessa ja ajankohtaisia tai vuodenaikaan liittyviä liikenneasioita käsitellään ympäri vuoden. Parhaassa tapauksessa liikennekasvatuksen vuosikello laaditaan opettajien, kodin ja oppilaiden yhteistyönä, mikä sitouttaa osapuolia.



- Vuosikello auttaa rytmittämään liikennekasvatustyötä eri lukukausille ja ajankohtaisiin asioihin.
- Vuodenajat ja niiden mukanaan tuomat vaihtelut olosuhteisiin ja liikkumistapoihin voidaan ottaa huomioon, kun liikennekasvatusta on useamman kerran vuoden aikana.
- Kun liikennekasvatusta on joka vuosi, antaa se mahdollisuuden painottaa juuri kuhunkin ikäkauteen sopivia teemoja.
- Alakouluille on kehitetty vuosikellon tueksi jalan-kulkijan ja pyöräilijän korttimateriaalit, joista löytyy sisältöjä ja menetelmiä liikennekasvatukseen.
- Yläkouluille on myös tehty valmista materiaalia vuosikellon tueksi. Tarjolla on tietoa, mutta painotus on menetelmissä, joilla haastetaan nuoret miettimään omaa käyttäytymistään todellisissa tilanteissa. LÄHDE: Liikenneturva

Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatustehtävässä

Vanhempi on vastuussa lapsensa kasvattamisesta itsenäiseksi ja turvallisesti liikkujaksi. Lapselle on opettava oikea tapa kulkea ja lapsen toimintaa on myös seurattava. Vanhempien kannattaa yhdessä lapsen kanssa käydä läpi kulkureitit ja varmistaa, ettei lapsi liiku yksinään sellaisessa ympäristössä, jota hän ei hallitse. Iän karttuessa lapsen itsenäinen liikenneosaaminen kasvaa, mutta kasvatuksen merkitys lapsen turvallisuudelle säilyy läpi koko elämän. Lapsi matkii aikuista liikennekäyttäytymisessä ja oppii vanhemman antamasta mallista. Opettaminen lapsille, ja myös nuorille, onkin suurelta osin roolimallina olemista: liikennesääntöjen noudattamista, turvavyön, heijastimen ja pyöräkypärän kaltaisten turvalaitteiden käyttöä joka-päiväisissä tilanteissa ja oman toiminnan selittämistä.

Liikenneturvan selvityksen (Liikenneturvan selvityksiä 4/2014) perusteella vanhemmat kokevat liikennekasvatuksen tärkeäksi koulun ja kodin yhteiseksi asiaksi. Kyselyyn vastanneista 86 prosenttia haluaa lisätä liikennekasvatuksen määrää nykyisestä peruskouluissa. Erityisesti yläkoulujen ja toisen asteen liikennekasvatukseen tulisi kiinnittää huomiota. Vanhempien mielestä sopiva tuntimäärä lukuvuotta kohden olisi 12 tuntia. Vanhemmat toivoisivat koulujen myös testaavan keskeisten liikennesääntöjen osaamista. Kyselyn perusteella kotona annettavassa liikennekasvatuksessa on niin ikään parannettavaa (keskustelu, koulumatkan harjoittelu).

Parhaiten lapset ja nuoret omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun neuvoloissa, päivähoitossa, kouluissa, nuorisotyössä, seuratoiminnassa ja kotona on yhteneväinen turvallisuuteen tähtäävä toimintakulttuuri ja pelisäännöt. Liikenneturvalta on saatavissa monipuolisesti materiaalia ja toimintavinkkejä vanhempien, ohjaajien ja opettajien liikennekasvatustyön tueksi. Aineistoja voidaan hyödyntää kunnan palveluissa vanhempien kanssa käytävässä vuorovaikutuksessa vauvaiästä aikuisuuden kynnykselle.



Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuustyöhön – osallistamista ja vertaiskasvatusta

Nuoret ja nuoret aikuiset ovat haastava kohderyhmä liikennekasvatuksessa. Yläkouluikäiset ovat alttiita kaveripiiriin vaikutukselle myös liikenteessä ja joukkoon kuuluakseen saattavat tehdä asioita, joita eivät normaalisti tekisi. Tämä näkyy lisääntyneenä riskinottona ja omien taitojen yliarviointina. Koska riski itselle tapahtuvasta onnettomuudesta koetaan vähäiseksi, voi etenkin yläkouluikässä kypärä ja turvavyö jäädä käyttämättä. Perusasteen loppupuolella liikennekasvatuksen sisällöissä vahvistuu yksilön oman toiminnan ohella myös liikenneturvallisuuden yhteisöllinen ja yhteiskunnallinen näkökulma. Perustietoihin ja -taitoihin on edelleen panostettava, mutta myös vastuullisuuden tunteen herättämiseen.

Nuorten liikenneasenteisiin ja -käyttäytymiseen vaikuttamiseen voidaan käyttää erilaisia keinoja ja lähestymistapoja: tietoa ja tosiasioita, omakohtaista kokemista ja tunteisiin vetoamista. Nuorten oma osallisuus ja hyväksyntä liikenneturvallisuustyöhön edesauttavat siinä onnistumista. Liikennekasvatusmenetelmistä nuoria kiinnostavat erityisesti pehmeät eli ihmiseen luottavat ja motivointiin pyrkivät keinot. Rangaistuksia ja valvontaan perustuvia kovia keinoja ei koeta yhtä tehokkaiksi valistuskeinoiksi. Nuoret pitävät kiinnostavina ja vaikuttavina liikennekasvatusmuotoina etenkin autokoulua sekä liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen nuoren kertomusta omasta onnettomuudestaan.

Turvallisesti mopolla

Mopojen määrä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana monin paikoin jopa 2–3-kertaiseksi vuosittuuhannen vaihteeseen verrattuna. Samaan aikaan mopoilijoiden aiheuttamien henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kasvu on ollut suhteellisesti jopa kaksinkertaisesti mopojen määrän kasvua suurempaa. Koko maassa kuolemantapauksia sattuu vuosittain noin kymmenen, ja loukkaantumisia tilastoidaan yli tuhat. Riski joutua mopolla vakavaan liikenneonnettomuuteen on yli kymmenkertainen henkilöautoon verrattuna. Vakka-Suomen seudulla tapahtuu keskimäärin 15 henkilövahinkoon johtavaa mopo- tai moottoripyöräonnettomuutta vuodessa. Kaikkiaan mopoilijat muodostavat 14 prosenttia (koko maa 12 %) ja moottoripyöräilijät (ml. kevytmoottoripyörät) 13 prosenttia (koko maa 8 %) kaikista seudun liikenneonnettomuuksien uhreista. Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien uhreista noin 60 prosenttia on 15–17-vuotiaita ja tämän ikäryhmän onnettomuuksista mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet muodostavat noin 80 %.

Mopoiluun liittyvät liikenneturvallisuusongelmat ovat moninaisia. Liikennekasvatuksen merkitys korostuu, sillä onnettomuudet johtuvat usein mopoilijoiden vaarallisista ajotavoista. Tutkijalautakuntien mukaan tyypillisimmät mopoilijan kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat risteysonnettomuuksia tai samaan suuntaan kulkeneen toisen ajoneuvon eteen kääntymisiä. Yleisiä ovat myös tieltä suistumiset ja esteeseen törmäämiset. Onnettomuuksissa riskitekijöinä korostuvat kuljettajan kokemattomuus mopon kuljettajana ja tienkäyttäjänä sekä riskinotto:

- havainnoinnin ja ennakkoinnin puutteet kääntymisen tai risteysajon yhteydessä,
- huomion siirtyminen pois liikenteestä kaveriseurassa ajamisen yhteydessä, ryhmässä ajaminen,
- päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen,
- mopon virittäminen tai mopojen heikko kunto,
- kypärän käyttämättömyys tai kypärän hihnan puutteellinen kiinnitys.

Mopo-onnettomuuksien määrän kasvun myötä on ollut aihetta arvioida uudelleen myös mopoilijoiden paikkaa liikenneympäristössä niin moottoriajoneuvo- kuin jalankulku- ja pyöräliikenteen näkökulmasta. Nopeasti liikkuvat mopot jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden seassa aiheuttavat vaaratilanteita ja turvallisuuden tunnetta hitaammille kulkijoille. Muihin pyöräteillä liikkuviin nähden on mopon massa ja törmäysvoima mahdollisessa onnettomuustilanteessa suuri.

Liikennevirastolta valmistui alkuvuodesta 2013 uusi ohje mopon paikasta liikenneympäristössä. Uuden ohjeistuksen myötä mopon paikka on jatkossa aiempaa useammin ajoradalla eikä etenkin taajamissa mopoilua sallita pyörätiellä samassa määrin kuin ennen. Ohjeet ovat suosituksia, joita tulisi mahdollisuuksien mukaan noudattaa. Mopoilijalle, jalankulkijalle ja pyöräilijälle on tärkeää, että toiminnallisesti yhtenäisillä seuduilla käytetään samanlaisia ratkaisuja samanlaisissa paikoissa. Mopojen siirtämisellä pois pyöräteiltä

ajoradalle pyritään ennen kaikkea selkeyttämään mopojen paikkaa ja asemaa liikenneympäristössä sekä tekemään mopoilijoiden liikkumisesta ennakoitavampaa ja johdonmukaisempaa. Muutoksen toivotaan parantavan erityisesti risteysajoa – valtaosa onnettomuuksista tapahtuu pyörätien ja ajoratojen risteämiskohdissa, joissa autoilija ei huomaa pyörätiellä suoraan jatkavaa mopoilijaa.

Taulukko 6. Mopoilun erottaminen muusta moottoriajoneuvoliikenteestä (Liikenneviraston ohjeita 1/2013).

Nopeusrajoitus	Ympäristö	Mopon paikka
≤ 50 km/h		Lähes poikkeuksetta ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehto 1 täyttyy
60 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 2a täyttyvät
≤ 60 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 3 täyttyvät
70–80 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 2b ja 3 täyttyvät
> 80 km/h		Aina pyörätiellä
Erityisehdot		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Valta- ja kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkaa, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä. 2a) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, suositellaan mopojen kulkevan ajoradalla. 2b) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä) 3) Valta- ja kantatien varrella oleva pyörätie 		



Taulukko 7. Paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5.).

Vuosikelloajattelusta potkua ja suunnitelmallisuutta liikennekasvatukseen

Toimenpide	Vastuutahot
Opettajien (myös päivähoito) perehdyttäminen liikennekasvatustyöhön (sisällöt, materiaalit, toimintamallit)	Kunta (Koulut), Liikenneturva
Kannustetaan päiväkoteja ja kouluja laatimaan vuosikelloja säännöllisen liikennekasvatuksen tueksi	Kunta (Koulut, päiväkodit), Liikenneturva
Kannustetaan kouluja liikenneturvallisuuksuunnitelmien (tai koulumatkojen vaaranpaikkakartoitusten) laadintaan	Kunta (Koulut), Liikenneturva
Kannustetaan kouluja osallistumaan valtakunnallisiin teemapäiviin ja tempauksiin (osana vuosikellon toteutusta), esim. - Pyöräilyviikko ja pyörällä kouluun päivä (kevät) - Opetushallituksen liikenneturvallisuuksiin (syksy)	Kunta (Koulut), Liikenneturva

Perheille ja yhteisöille tukea liikennekasvatustehtävässä

Toimenpide	Vastuutahot
Tarjotaan eri kanavien kautta vanhemmille tukea ja opastusta liikennekasvatustehtävään (neuvolat, päivähoito, koulut, kouluterveydenhoito, nuorisotyö, seuratoiminta)	Kunta (eri hallintokunnat), Liikenneturva
Kannustetaan ja aktivoidaan koti- ja kouluyhdistyksiä lasten liikennekasvatustyöhön, erityisesti tempausten järjestämiseen	Kunta (Koulut, Nuoriso- ja vapaa-aika), Liikenneturva
Harrastusmatkojen liikenneturvallisuus vahvemmin osaksi seurojen toimintaa ja toimintatapoja	Kunta (Koulut, Nuoriso- ja vapaa-aika), Liikenneturva

Nuoret vahvemmin mukaan liikenneturvallisuuustyöhön – osallistamista ja vertaiskasvatusta

Toimenpide	Vastuutahot
Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa otetaan käyttöön vertaiskasvatuksen menetelmiä ja nuoria osallistavia työskentelytapoja: mm. onnettomuudessa loukkaantuneen kouluvierailut, ryhmäkeskustelut, liikenneprojektit, turvalaitetarkkailut, keskustelutilaisuudet	Kunta (Koulut), Liikenneturva, Poliisi

Turvallisesti mopolla

Toimenpide	Vastuutahot
Tarkistetaan mopon paikka liikenneympäristössä uuden suunniteluohjeen mukaisesti (tehty suunnitelman laadinnan aikana)	Kunta (tekninen), ELY
Mopo- ja moottoripyöräteeman sisällyttäminen yläkoulujen ja toisen asteen oppilaitosten liikennekasvatuksen sisältöihin	Kunta (koulut), Liikenneturva
Mopoiluaiheiset vanhempainillat (vanhempien vastuu, mopotietouden lisääminen), Liikenneturvan ja Trafín materiaalien tutuksi tekeminen	Kunta (koulut), Liikenneturva
Mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden riskikäyttäytymiseen kohdistuva valvonta (moporatsiat, kypäränkäyttö, puhallutukset, jne.)	Poliisi

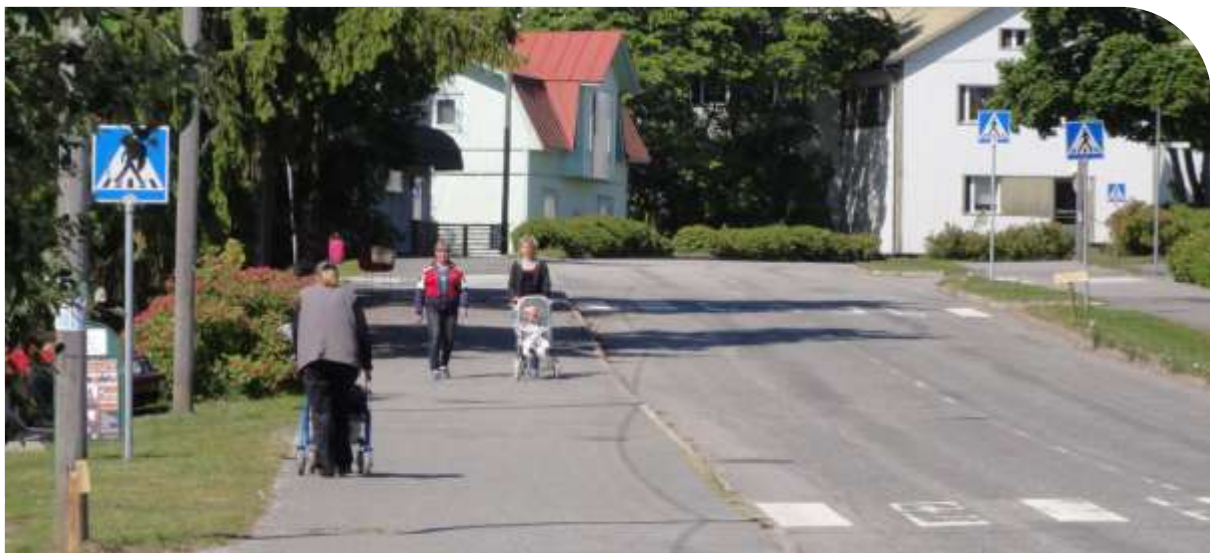
4.5 Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen

Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Väestön ikääntyessä yhteiskunnan on huolehdittava siitä, että ikäihmisillä on riittävästi liikkumismahdollisuuksia ja että heidän liikkumisensa on turvallista. Näin voidaan tukea heidän toimeliaisuuttaan ja säilyttää heidän elämänlaatunsa hyvänä. Vanheneminen muuttaa ihmistä: huomiokyky heikkenee, toiminta hidastuu ja pimeällä näkeminen vaikeutuu. Ikäihmisen keho on hauras ja haavoittuva. Tämän vuoksi kaatuminen tai onnettomuuteen joutuminen on iäkkäälle kohtalokkaampaa kuin nuoremmille. Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille. Iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Iäkkäiden osuus henkilöautokuljettajina kuolleista on ollut kasvussa. Vakka-Suomen seudulla yli 65-vuotiaat muodostavat yhdeksän prosenttia liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista, mutta peräti 42 prosenttia liikenteessä kuolleista. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin 60 prosenttia on tapahtunut henkilöauton kuljettajille ja noin 40 prosenttia jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Huolehditaan ikäautoilijoiden ajokunnosta

Nykyiset ikäihmiset ovat terveempiä kuin ikäihmiset aiemmissa sukupolvissa. Niinpä autoiluakin jatketaan pitkään ja etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Terve iäkäs autoilija pystyy korvaamaan normaaleja iän tuomia muutoksia ajamalla varman päälle ja välttämällä niitä tilanteita, joissa ajaminen rasittaa tai tuntuu vaikealta. Tilanne voi kuitenkin muuttua sairauden ja sen hoitoon käytettyjen lääkkeiden myötä. Kaikki sairaudet, jotka heikentävät aivo- ja aistitoimintoja tai joihin liittyy mahdollisuus menettää äkillisesti tajunta, voivat vaarantaa liikenneturvallisuuden. Iäkkäillä yleisimpiä näistä sairauksista ovat muistisairaudet, Parkinsonin tauti ja aivohalvaus sekä sydän- ja verisuonitaudit ja diabetes. Yksittäinen sairaus lääkityksineen ei vielä välttämättä heikennä ajokykyä. Ikäihmisillä on kuitenkin monesti useita sairauksia ja niiden hoitoon monia lääkkeitä. Lääkärin tärkeä tehtävä on arvioida sairauksien, lääkkeiden ja vanhenemisen kokonaisvaikutus autoilun turvallisuuteen.

Oman ajokunnon arviointi, ennakoiva ajotapa ja automaattivaihteinen auto auttavat iäkästä kuljettajaa liikkumaan turvallisesti. Jos terveys ei riitä turvalliseen autoiluun, on autoilusta kuitenkin luovuttava – niin oman kuin muiden tiellä liikkujien turvallisuuden vuoksi. Tietoa ikääntymisestä ja autoilusta sekä sairauksien ja lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn on oltava helposti saatavilla. Tässä kuntien ja esimerkiksi vanhustoneuvostojen rooli on keskeinen. Päävastuu niin sanottujen riskikuljettajien seulomisessa on lääkäreillä. Lääkäriellä on velvollisuus ilmoittaa ajokorttiasioita hoitavalle poliisille, jos ajokortin hakijan tai haltijan terveydentila on muuten kuin tilapäisesti heikentynyt niin, ettei hän enää täytä ajokortin edellyttämiä terveysvaatimuksia. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti on kuitenkin valitettavan yleistä.



Arkiliikuntaa kävellen ja pyörällä – turvallisesti ja esteettömästi

Itsenäinen liikkuminen on tärkeä osa ikäihmisten elämisen laatua. Liikkumismahdollisuuksien ei pidä olla yksin henkilöauton varassa, koska kaikki ikäihmiset eivät kykene ajamaan tai halua ajaa omalla autolla. Tämän vuoksi on tärkeää huolehtia turvallisista ja esteettömistä jalankulku- ja pyöräilyolosuhteista sekä joukko- ja palveluliikenteestä. Aktiiviset ihmiset ovat terveempiä kuin passiiviset. Omatoiminen liikkuminen ja asioiden hoito ylläpitävät iäkkäiden fyysistä, henkistä ja sosiaalista toimintakykyä. Mikäli liikkumismahdollisuudet vähenevät, rapautuu niin liikkumiskyky kuin sosiaalinen kanssakäyminenkin helposti. Siksi vanhenneva väestöä tulee kannustaa ja tukea liikkumaan aktiivisesti.

Etenkin kävely ja pyöräily ovat hyviä liikkumistapoja iäkkäille, koska ne ylläpitävät terveyttä ja parantavat elämänlaatua. Toisaalta, on muistettava, että iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Erityisenä haasteena ovat myös iäkkäiden jalankulkijoiden liukastumiset ja kaatumiset, jotka eivät näy virallisissa onnettomuustilastoissa. THL:n tilastojen mukaan iäkkäiden tapaturmista jopa 80 prosenttia on kaatumisia, liukastumisia (tai putoamisia). Kaatuminen on myös tavallisin tapaturmaisen kuoleman syy yli 65-vuotiailla.

Suunnitelman laadinnan aikana tehdyn asukaskyselyn sekä muiden aiheesta tehtyjen tutkimusten perusteella keskeisimpiä iäkkäiden kokemia liikenneturvallisuus- ja esteettömyysongelmia ovat:

- väylien talvikunnossapito (aurauksen ja hiekoituksen riittävyys ja ajoitus)
- jalankulku- ja pyöräteiden kunto ja esteettömyys (kuopat, halkeamat, kynnykset, reunakivet)
- korkeat ajonopeudet
- puutteellinen jalankulkijoiden oikeuksien kunnioittaminen, autoilijoiden piittaamattomuus
- jalankulku- ja pyörätieverkon kattavuus
- riittämätön määrä levähdyspaikkoja
- vilkkaiden teiden ylitykset, pitkät keskisaarekkeettomat suoja- tai liian lyhyet vihreät valot
- valaistuksen puutteet (etenkin alikulkukäytävät ja liittymäalueet)

Iäkkäiden kannalta turvallisen liikenneympäristön suunnittelussa parhaita asiantuntijoita ovat iäkkäät itse. Näin ollen kunnan ja eläkeläisjärjestöjen (vanhusneuvostojen) välinen jatkuva vuoropuhelu on tärkeää. Näin toimitaankin jo monissa Vakka-Suomen seudun kunnissa. Ikäihmisiä voidaan myös kannustaa tekemään omia vaaranpaikkakartoituksia. Kartoituksista saadaan eväitä kuntien liikenneturvallisuus- ja esteettömyyssuunnitelmiin sekä vanhuspoliittisiin ohjelmiin. Kartoituksen toteuttaminen kunnassa sopii hyvin mm. vanhusneuvoston tehtäväkenttään. Ohjeita kartoituksen tekemiseen löytyy mm. Liikenneturvan sivuilta.

Taulukko 8. Paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5.).

läkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen

Toimenpide	Vastuutahot
Järjestetään iäkkäiden parissa työskenteleville (lähihoitajat, palveluneuvojat) perehdyttämiskoulutuksia	Kunta (SoTe), Liikenneturva
Järjestetään ikäihmisille suunnattuja teematilaisuuksia (ikäautoilijoiden kurssit, pysy pystyssä tilaisuudet, avaimet arkipyöräilyyn, jne.)	Kunta (SoTe), Vanhusneuvosto, järjestöt, Liikenneturva
Parannetaan ikäihmisten omaisille suunnattua tiedottamista ikääntymiseen liittyvistä liikenneturvallisuuskysymyksistä	Kunta (SoTe), Liikenneturva
Toteutetaan vaaranpaikka- ja esteettömyyskartoituksia yhdessä vanhus- vammaisjärjestöjen kanssa	Kunta (SoTe, Tekninen), Liikenneturva
Huomioidaan esteettömyysasiat liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa; liikkeenharjoittajille suunnattu tiedotus	Kunta (Tekninen), Liikenneturva
Ohjeistetaan rakennusvalvontaa esteettömyysasioissa (lupien myöntämisessä sekä valvonnassa huomioitavat asiat)	Kunta (Tekninen), Liikenneturva
<i>Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja taajamaliikenteen rauhoittamiseen liittyviä toimenpiteitä on esitelty luvussa 4.6.</i>	

4.6 Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajamissa

Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle

Taajamien turvallisuus on Suomessa onnettomuustilastojen mukaan kehittynyt hyvin, mutta siitä huolimatta asukkaiden turvallisuuden tunne on asukkaille tehtyjen kyselyiden perusteella heikentynyt. Turvattomuutta kokevat erityisesti jalankulkija ja pyöräilijät. Koetun turvattomuuden taustalla on autojen ja mopojen määrän kasvu ja sen myötä myös liikennemäärien jatkuva kasvu. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille yhtenä syynä turvattomuuden tunteeseen on myös se, että autoilijoiden koetaan ajavan ylinopeutta ja noudattavan huonosti suojaesäntöjä. Koetut ongelmat heijastavat varsin hyvin myös onnettomuustilastojen antamaa kuvaa taajama-alueen liikenneturvallisuusongelmista.

- Vakka-Suomen seudulla taajama-alueiden liikenneonnettomuudet muodostavat 43 prosenttia kaikista alueen henkilövahinko-onnettomuuksista (koko maassa noin puolet) ja noin viidenneksen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.
- Taajama-alueiden henkilövahinko-onnettomuuksista jalankulkijaonnettomuudet muodostavat 10 prosenttia, pyöräilijäonnettomuudet 15 prosenttia ja mopo-onnettomuudet 28 prosenttia. Näin ollen yli puolet taajama-alueiden onnettomuuksista tapahtuu niin sanotuille suojaattomille liikkujaryhmille.
- Taajama-alueen jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksista peräti 60 % on tapahtunut ajoradalla ja noin joka viides suojaatiellä. Valtakunnallisesti suojaieonnettomuuksien osuus on noin puolet taajama-alueiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksista.

Todellisuudessa taajama-alueiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä on huomattavasti suurempi, sillä poliisin tilastoihin jää kirjautumatta merkittävä osa yksittäisistä polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksista (kaatumiset, suistumiset). Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan laskea lainkaan mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin, mutta kunnille näistä aiheutuu vuosittain erittäin huomattavia kustannuseriä.



Taajamat ovat liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelun kannalta haastavia toimintaympäristöjä, sillä monimutkaisessa ympäristössä liikkuu samanaikaisesti paljon ominaisuuksiltaan, taidoiltaan ja motiiveiltaan erilaisia kulkijoita. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta kriittistä on suojaamattomien kulkijoiden, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden, suuri määrä. Ulkomaalaisten tutkimuksien (Rosén, Sander 2009) perusteella jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa yli kaksinkertaisesti törmäysnopeuden kasvaessa 30 km/h:stä 40 km/h:iin. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys kasvaa edelleen kaksinkertaiseksi törmäysnopeuden kasvaessa 40 km/h:stä 50 km/h:iin. Näin ollen ajonopeudet ovat keskeisin ja kiistan turvallisuustekijä ympäristössä, missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen. Taajama-alueiden liikenteen rauhoittaminen parantaa myös koettua turvallisuutta ja elinympäristön viihtyisyyttä.

Liikenteen rauhoittamisen ensisijaisia keinoja ovat ajonopeuksien alentaminen ja liikenteen erottelu. Vakka-Suomen seudulla yleisperiaatteena on edistää 30 km/h nopeusrajoitusta taajamakeskustoissa, asuntokaduilla ja tiettyjen erityiskohteiden (esim. koulut) läheisyydessä, ja 40 km/h nopeusrajoitusta muualla taajama-alueilla. Taajamien yleisrajoitus 50 km/h on liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltu vain niillä taajamien pääväylillä, joilla on vain vähän jalankulku- ja pyöräliikennettä (Liite 4.). Samoja periaatteita noudatetaan yleisesti myös muualla Suomessa.

Taajama-alueilla usein pelkkä alhainen nopeusrajoitus ei riitä, vaan tarvitaan rakenteellisia hidasteita. Hidasteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta hillitsemällä ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Hidasteet – etenkin suojateiden yhteydessä – ovat selvästi paras tapa alentaa ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Suomessa käytössä olevia hyväksi havaittuja keinoja ovat mm. ajoradan korotus (töyssi), ajoradan kavenus, suojatien korottaminen, tärinäraidat sekä turvasaarekkeen rakentaminen. Nopeusrajoituksia voidaan tehostaa ajoratamaalauksin. Tutkimuksien mukaan nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:stä 40 km/h:iin alentaa ajoneuvojen nopeuksia noin 2–4 km/h, mutta jos nopeusrajoituksen alentamista tuetaan hidastein, voidaan saavuttaa 5–15 km/h alenema ajoneuvojen nopeuksiin.

Suojatiet nimensä veroisiksi

Tienylitysten turvattomuus on ylinopeuksien ohella eniten asukkaiden keskuudessa huolta herättävä asia. Ja usein nämä kaksi asiaa kytkeytyvät toisiinsa. Ylinopeuksien ohella suojateiden turvattomuuden perusteluina mainitaan suojatie- ja väistämissääntöjen noudattamattomuus, suojateiden näkemisiin ja havaittavuuteen liittyvät puutteet ja tiellä/kadulla kulkevan liikenteen vilkkaus. Autoilijoiden kommentoissa korostuvat puolestaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden vaikeudet heijastimien ja pyörävalojen käytön laiminlyöntien takia. Vakka-Suomen seudulla suojatieonnettomuudet muodostavat noin viidenneksen taajama-alueiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksista.

Laissa määriteltyjen väistämissääntöjen mukaan jalankulkijan tulee käyttää suojatietä ajotien ylittämiseen, jos sellainen on lähellä. Suojatiellä ajoneuvojen on annettava esteetön kulku jalankulkijalle. Pyörätien jatkeella väistämissääntöt ovat erilaiset kuin suojatiellä. Kaikki eivät tunne tai noudata sääntöjä, ja suojateillä ja pyörätien jatkeilla tapahtuu vuosittain useita henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Rikkeisiin ja huolimattomuuteen syyllistyvät niin jalankulkijat, pyöräilijät kuin autoilijat. Suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen on yksi vaarallisimmista jokapäiväisistä liikenneerikkeitä.

Tutkimusten mukaan suojatieonnettomuuksien taustalla on aina niin osallisten toimintaan kuin liikennenympäristöön liittyviä tekijöitä. Näin ollen ongelman ratkaisuun pitää pureutua laaja-alaisesti eri keinoin. Suojateiden turvallisuuden parantaminen edellyttää mm.:

- autoliikenteen ajonopeuksien alentamista,
- suojatien rakenteellisen turvallisuuden ja havaittavuuden parantamista,
- liittymien pyörätiejärjestelyjen havaittavuuden ja yksiselitteisyyden parantamista,
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden parantamista (heijastimet ja pyörävalot),
- autoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden sääntötuntemuksen parantamista ja
- sääntöjen kunnioituksen parantamista ja noudattamisen valvontaa.

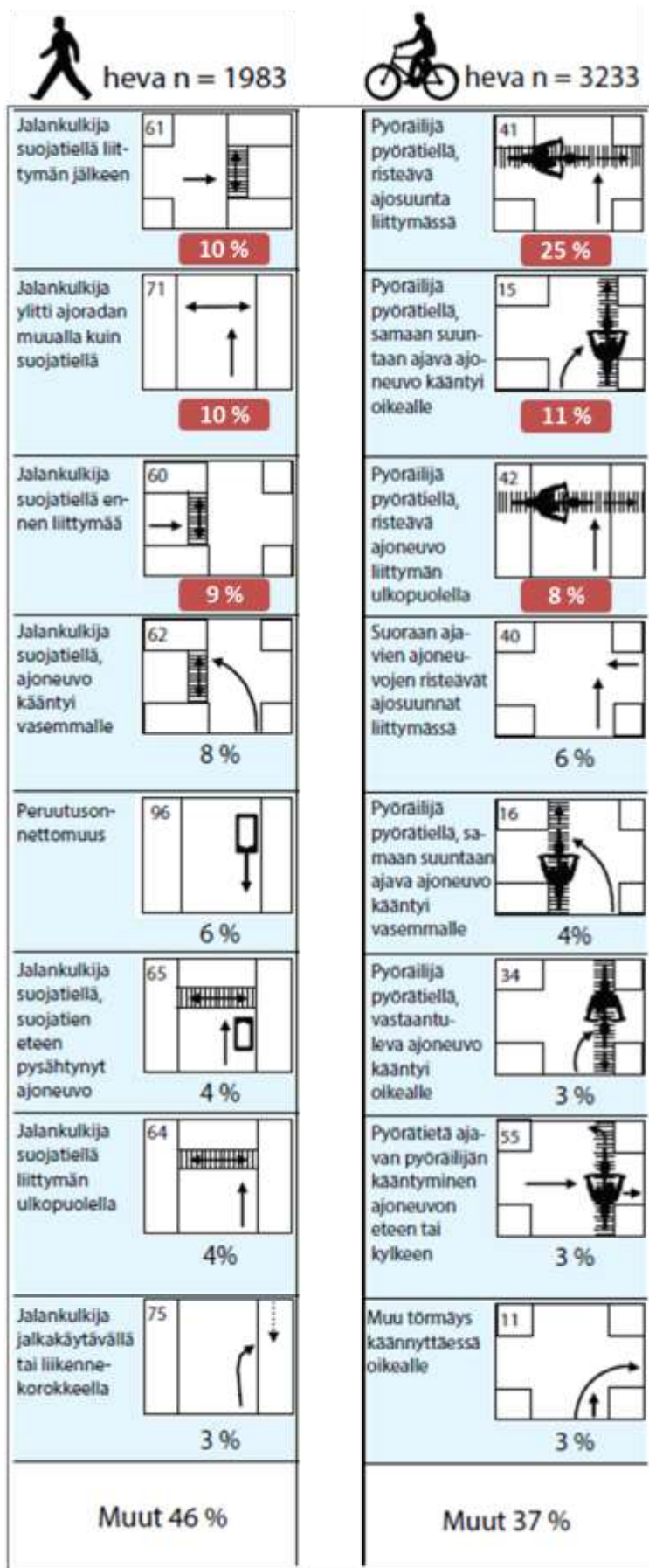


Pyörätien jatke ei ole suojatie

Pyörätien jatke on pyöräilijöille merkitty paikka tien ylittämistä varten. Pyörätien jatke ei kuitenkaan ole sama asia kuin suojatie. Pyöräilijän on pyörätieltä ajoradalle tullessaan väistettävä sekä oikealta että vasemmalta tulevaa muuta liikennettä. Pyörätieltä tuleva pyöräilijä saa siis ajaa tien yli pyörätien jatketta pitkin, mutta hänen on väistettävä sekä oikealta että vasemmalta tulevaa ajoradan muuta liikennettä. Autoilijan tai motoristin puolestaan on väistettävä, kun hänellä on liikennemerkillä osoitettu väistämismuuttisuus tai hän on kääntymässä pyörätien jatkeen yli. Tosin silloin kun pyöräilijä nousee satulasta ja taluttaa pyöränsä, on hän jalankulkija ja tällöin ajoradalla liikkuvat väistävät suojatien kävälävää jalankulkijaa. Lähde: Liikenneturva



Pyöräilijä väistää pyörätien jatkeella ajoradan molemmista suunnista tulevaa muuta liikennettä.



Kuva 10. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yleisimmät onnettomuustyytit katuverkolla vuosina 2008–2012 (koko maa). Lähde: Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohje, Liikennevirasto.

Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden ylläpitoon

Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla on keskeinen vaikutus kävely- ja pyöräliikenteen houkuttelevuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Pahimmillaan väylien kuntoon liittyvät puutteet muodostavat ylitsepääsemättömän esteen kävelylle ja pyöräilylle ja vaikuttavat kulkumuodon valintapäätökseen. Olosuhteiden muodostamat esteet haittaavat kävelyä ja pyöräilyä huomattavasti herkemmin kuin ajoneuvoliikennettä. Etenkin talvikunnossapidolla on olennainen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen. Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat Suomessa vuosittain tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä.

Kävely- ja pyöräteiden kuntoon, etenkin talvikunnossapitoon, liittyvät ongelmat nousivat esille asukaskyselyssä. Talvikunnossapidon osalta parannettavaa koetaan olevan lumenpoiston ja liukkauden torjunnan laatutasossa, kattavuudessa ja esimerkiksi hoidon ajoituksessa. Etenkin keskeisimpien yhteyksien toivotaan olevan hoidettuna samassa aikataulussa kuin autoliikenteen väylätkin. Jotkut iäkkäämmistä vastaajista kertoivat jopa jättäneensä matkan tekemättä liukastumisen pelossa. Jalkakäytävien ja pyöräteiden päällysteiden kunto koetaan niin ikään jopa vaarallisen huonoksi ja korjaustoimenpiteet hitaiksi. Kyselyn vapaa-muotoisissa vastauksissa mainittiin lukuisista kuopista, railoista tai muista päällystevaurioista.

Kevyen liikenteen väylien kunnossapito käsittää väylien hoidon ja ylläpidon. Hoitotoimenpiteisiin kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta ja lumenpoisto talvella sekä hiekoitushiekan poisto ja kasvillisuuden raivaus kesällä. Ylläpitoon kuuluvat puolestaan päällyste- ja routavaurioiden korjaaminen, uudelleenpäällyttäminen sekä rakenteen ja kuivatuksen parantaminen. Jalankulku- ja pyöräteiden kunnossapidosta vastaavat useat eri tahot – väylän tyypistä riippuen joko kunta, ELY-keskus tai kiinteistöt/tontinomistajat – mikä osaltaan on myös väylien kunnossapitoon liittyvien ongelmien taustalla. Tilanne hankaloituu etenkin taajamien keskusta-alueilla, joissa lyhyelläkin matkalla voi olla useampi kunnossapitäjä ja kunnossapidon laatu voi vaihdella suuresti. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tärkeintä on liikkumisolosuhteiden tasalaatuisuus ja yllätyksettömyys. Etenkin talvikunnossapidon osalta luvattuun hoidon tasoon tulee myös voida luottaa.

Keinoja talvihoidon parantamiseksi ovat esimerkiksi lumenpoisto- ja liukkaudentorjuntamenetelmien kehittäminen, hoitovastuiden selkeyttäminen, laatuvaatimusten kehittäminen, eri vastuutahojen talvihoidon laatukriteeristön yhtenäistäminen ja vastuurajat ylittävien reittien yhtenäinen hyvä hoito (ainakin pääreitit). Liukastumistapaturmia voidaan ennaltaehkäistä myös tiedotuksella ja kannustamalla pitävämpien jalkineiden tai nastarenkaiden käyttöön pyöräillessä talviaikaan. Väylien päällysteiden kunnan parantaminen edellyttää säännöllisiä kuntotarkastuksia ja parannustoimien ohjelmoinnin kehittämistä.

Pysy pystyssä: Neljä kymmenestä liukastuu talvisin

(Lähde: <http://www.kotitapaturma.fi/pysy-pystyssa-kampanja/> ja www.liikenneturva.fi)

Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat vuosittain tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä. Kaatumisten takia sairaalahoitoon hakeutuu jopa 50 000 suomalaista vuosittain. Ikääntyneet ovat liukastumistapaturmien suurin riskiryhmä. Riskiryhmään kuuluvat myös työikäiset ja tutkimusten mukaan jopa puolet kaatuneista on alle 30-vuotiaita.

Kaatumisista aiheutuu vuosittain yli puolen miljardin euron kustannukset, kun mukaan lasketaan sairaanhoitokulut sekä työpanoksen ja hyvinvoinnin menetykset. Vastaavasti on arvioitu, että yhden euron sijoittaminen liukastumistapaturmien ennaltaehkäisyyn toisi 10 euron säästöt tapaturmien aiheuttamiin sairaanhoitokuluihin.

Liikenneturvan tuoreen kyselyn (2014) mukaan neljä kymmenestä suomalaisesta on liukastunut tämän tai viime talven aikana. Noin puolet liukastuneista kertoi loukanneensa tai satuttaneensa itseään liukastumisen seurauksena. Lähes kaikki vastaajat pitivät liukkaisiin keleihin varautumista tärkeänä. Yleisellä tasolla etenkin kävelijän oma toiminta, kuten varovaisuus sekä tasapainokyvyn ja vireystilan ylläpito, mielletään olennaiseksi osaksi liukastumisten torjuntaa.

Pyöräilyn pääreitit ja pyöräpysäköinti kuntoon

Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkat ovat käytännöllistä ja helppoa tehdä pyörällä. Olosuhteet pitää luoda sellaiseksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi. Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset kuin pyöräilyyn. Jalan liikkussa korostuu kuitenkin vielä enemmän houkutteleva, ihmisen mittainen kaupunkiympäristö. Kävely ja pyöräily ovat mahdollista kaikkialla, mutta suurin potentiaali siihen on taajama-alueilla ja niiden lievealueilla. Vakka-Suomen seudulla taajama-alueiden pyöräilyverkostot ovat jo nykyisellään varsin kattavia, mutta jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatuun ja yksityiskohtien toimivuuteen ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota. On myös huomattava, että kävely ja pyöräily ovat kaksi erillistä ja toisistaan huomattavasti poikkeavaa kulkutapaa, eikä niitä tulisi liikennesuunnittelussakaan niputtaa yhteen "kevyeksi liikenteeksi". Tähän samaan kokonaisuuteen liittyy myös mopon paikan uudelleenmäärittely (luku 4.4).

Väylien kunnossapidon ohella, pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi, tarvitaan laajasti nykyistä toimivampia liikenneratkaisuja ja harkitumpia yksityiskohtia. Erityisesti taajamakeskustoissa monet ratkaisut ovat pyöräilijöille hankalia, epäselviä ja vaarallisia, esimerkkeinä risteysjärjestelyt, pyörätien päätymskohdat, alikulut ja reunakivet. Myös kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen samoille väylille aiheuttaa monin paikoin sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Pyöräily sujuisi usein juohevammin ja turvallisemmin ajoradalla muiden ajoneuvojen tapaan kuin jalankulkijoiden seassa reunakiviä väistellen ja autoilijoillekin vaikeasti tulkittavia väistämissäantöjä noudattaen. Hyvässä pyöräily-ympäristössä pyöräliikenteen järjestelyt ovat linjassa muun katutilan järjestelyiden kanssa. Verkon jäsentäminen eri hierarkiatason väyliin (pääverkko, alueverkko, lähiverkko) perustuu pyöräliikenteen luonteeseen, pyöräilijöiden määrään ja liikkujaryhmien ominaisuuksiin, mistä syystä eri tason väylillä tulee painottaa osin erilaisia laadullisia tekijöitä. Verkkohierarkia ottaa huomioon mm. keskeisimmän työ- ja koulumatkaliikkumisen ja virkistyskäytön.



Esimerkkejä pyöräilyn pääverkon laatuominaisuuksista:

- Pyöräilyn pääreiteillä moottoriajoneuvojen väistämismahdollisuus esitetään kärkikolmiolla ja kaksisuuntaisen pyörätien lisäkilvellä (lisäkilpeä käytetään kertomaan väistämismahdollisesta suunnasta tulevalle, että risteyksessä on runsaasti ja mahdollisesti vaikeasti havaittavaa pyöräliikennettä).
- Tasoliittymissä pyöräilijälle tarkoitettu ajoradan ylityspaikka merkitään pyörätien jatkeena kapealla suojatiemerkinä/katkoviivalla.
- Tasoliittymissä pyörätien jatkeelle ei toteuteta reunakiviä eikä korotettua keskisaareketta.
- Pyöräilyn pääreitien kanssa risteävien sivukatujen liikennettä rauhoitetaan korotetuilla pyörätien jatkein ja suojatein tai hidastein (ei saa olla ristiriidassa väistämismahdollisuuden kanssa).
- Pyörätien risteämiset vilkasliikenteisten katujen ja maanteiden kanssa toteutetaan mahdollisuuksien mukaan eritasoratkaisuna tai liikennevalo-ohjauksisina.
- Jalankulku ja pyöräily erotellaan selkeästi toisistaan maalauksella tai rakenteellisesti. Erottelu osoitetaan myös liikennemerkkein (talviaikaa varten).
- Alikuluissa ja liittymissä varmistetaan riittävät näkemät.
- Pysäkkien kohdalla pyörätie kiertää bussipysäkin sen takaa (lukuun ottamatta pyöräkaistoja).
- Kunnan pyöräteiden sisäisessä hierarkiassa seudullisten pääreitien ylläpito on priorisoitu. Pääreitit au-rataan talvella vähintään samanaikaisesti autoliikenteen väylien kanssa.
- Pääreiteillä huolehditaan opastuksen korkeasta laatusastasta.

Väylien ohella pyöräpysäköinti on tärkeä osa pyöräilyn infrastruktuuria, koska se liittyy jokaisen pyörämatkan alkamiseen ja päättämiseen. Hyvin suunnitellut ja toteutetut polkupyöräpysäköintipaikat ovat kunnollisten pyöräväylien ohella olennainen osa pyöräilyinfrastruktuuria sekä miellyttävää ja sujuvaa pyöräilemistä – pyöräilyn matkaketjua. Hyvin toteutetut pyöräilyjärjestelyt kannustavat pyöräilemään ja parantavat pyöräilymatkan laatutasoa. Vastaavasti huonot pysäköintijärjestelyt näkyvät polkupyöräpysäköintinä mielivaltaisissa paikoissa. Pyöräpysäköintiin liittyvät ongelmat (ml. ilkeä, varkaudet) tulivat asukaskyselyssä esille yhtenä pyöräilyn esteenä tai houkuttelevuuteen vaikuttavana tekijänä. Turvallisia pysäköintipaikkoja toivotaan lisää etenkin palveluiden läheisyyteen taajamissa, mutta myös linja-autopysäkkien yhteyteen. Laadukkaankin pyöräpysäköinnin hinta on pieni verrattuna autojen pysäköintipaikkojen kustannuksiin ja yhden parkkiruudun alueelle mahtuu jo kymmenkunta pyörää.

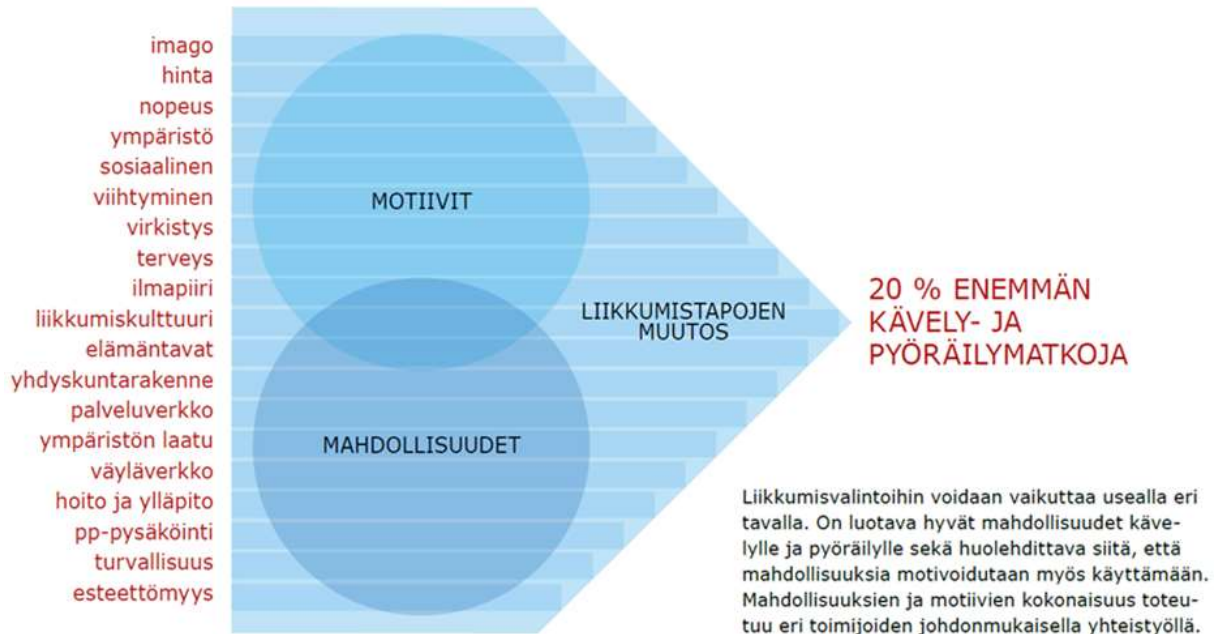
Hyvin järjestetyn pyöräpysäköinnin ominaisuuksia:

- Pyöräilijä tietää minne voi jättää pyöränsä turvallisesti lukittuna.
- Pysäköinti on helposti saavutettavissa.
- Pysäköintipaikat tulisi sijoitella mieluummin hajautetusti useampaan paikkaan, kuin keskitetyksi muutamisiin kohteisiin.
- Pyörät ovat sosiaalisen valvonnan alla.
- Pyöräpaikkoja on riittävästi ja pyörätelineitä pidetään kunnossa (hylätyt pyörät poistetaan aika-ajoin, rikkimenneet telineet korjataan, telineet putsataan lumesta myös talvisin, jne.).

Pyöräilyn edistäminen eri toimialoilla ja yhdessä sidosryhmien kanssa

Pyöräily sopii lähes kaikille ihmisryhmille ja ikäryhmille sekä monenlaisiin arkielämän matkoihin. Pyöräilyn, ja myös kävelyn, lisäämiseksi liikkumistapojen on muututtava niiden kansalaisten parissa, jotka nyt autoilevat tai kulkevat auton kyydissä suuren osan matkoistaan. Tavoitteena on muuttaa tämän ryhmän kulkutavallintoja niissä tilanteissa, joissa kävely tai pyöräily tarjoaa käyttökelpoisen, toimivan ja turvallisen vaihtoehdon. Potentiaalia on etenkin lyhyissä, alle kolmen kilometrin, automatkoissa. Tavoitteena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily ainakin osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta.

Pyöräilyn edistäminen edellyttää laaja-alaista lähestymistapaa niin kehittämistarpeiden tunnistamiseen kuin suunnitteluun. Liikenneturvallisuuden tavoin pyöräilyn edistäminen on poikkihallinnollinen tehtävä; liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa yhtäältä motivoimalla ja kannustamalla ihmisiä pyöräilemään, toisaalta taas tarjoamalla siihen paremmat mahdollisuudet liikkumisympäristöön vaikuttamalla. Kunnat ovat avaintoimijoita myös pyöräilyn edistämisessä, sillä ne tavoittavat palveluidensa kautta lähes kaikki ikäryhmät ja vastaavat omalta osaltaan pyöräilyolosuhteiden kehittämistä. Paikalliset urheiluseurat ja järjestöt ovat kuntien ohella keskeisiä toimijoita pyöräilyn edistämistyössä. Käytännön esimerkkejä ja vinkkejä paikallisten toimijoiden mahdollisuuksista pyöräilyn edistämisessä on esitetty taulukossa 9.



Kuva 11. Kävelyn ja pyöräilyyn vaikuttavia tekijöitä (Lähde: Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn strategia).



Taulukko 9. Joitakin käytännön esimerkkejä ja vinkkejä paikallisten toimijoiden mahdollisuuksista pyöräilyn edistämisessä.

Neuvola	<ul style="list-style-type: none"> • Keskustelut vanhempien kanssa: lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkärryt, kypärän käyttö lapsella ja vanhemmalla, jne.
Päiväkodit	<ul style="list-style-type: none"> • Keskustelut vanhempien kanssa: lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkärryt, kypärän käyttö, jne. • Pyöräilykasvatus osana arjen liikkumista, päiväkodin pyöräretket • Keskustelut lasten ja vanhempien kanssa päiväkotimatkojen kulkemisesta omin voimin (kun mahdollista), vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen
Kouluterveydenhoito	<ul style="list-style-type: none"> • Keskustelut lasten ja vanhempien kanssa koulumatkojen kulkemisesta omin voimin (kun mahdollista), vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen
Koulut	<ul style="list-style-type: none"> • Pyöräilyn edistäminen osana koulun liikennekasvatusta (turvalliset toimintatavat, liikennesäännöt, kypärän käyttö, jne.) • Keskustelut lasten ja vanhempien kanssa koulumatkojen kulkemisesta omin voimin (kävellen tai pyörällä), vanhempien kannustaminen autottomaan saattoliikenteeseen • Tempaukset osana valtakunnallisia teemapäiviä: Pyörällä kouluun päivä, Liikkujan viikko, Turvallisuusviikko, Autoliiton Fillarimestarikilpailu • Pyöräilytapahtumaideoita: ajotaitorata, pyörien kuntotarkastus, pyörän huoltoa ja sen opettelu, opetellaan liikennesääntöjä ja testataan niiden tuntemusta, pyöräsuunnistus, pyörien turvamerkintä, pyöräilyn ajokortin suorittamispäivä, pyöräretket, kriittinen pyöräretki koulumatkojen turvallisuuskysymyksistä, luokkien välinen pyöräilykisa, pyöräparaatit tai -kulkueet, yläkouluissa Päivä ilman mopoa -päivä, jne.) • Pyöräilymerkki (Poljin ry) 1.-3. luokille: http://www.poljin.fi/fi/pyorailymerkki • Koulumatka pyöräilevällä koulubussilla: http://www.poljin.fi/koulubussit
Työpaikat (ml. kunta)	<ul style="list-style-type: none"> • Alueelliset ja valtakunnalliset teemapäivät: Tempaukset osana alueellisia ja valtakunnallisia teemapäiviä: mm. Haastepyöräily, Kilometrikisa, Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko • Pyörällä töihin -tapahtuma työpaikalla (turvamerkintää, pyörän kunnon perustarkistus, pyöräilyergonomian vinkkejä, pyörällä töihin ajavat palkitaan, jne.) • Työpaikan virkistyspäivä pyöräillen • Työpaikan pyöräilyolosuhteiden kartoittaminen, työmatkapyöräilyn kehityksen ja pyöräilijöiden tyytyväisyyden seurannan aloittaminen • Työsuhdepyörän tai työpaikkapyörien tarjoaminen, muut kannusteet
Vanhuspalvelut	<ul style="list-style-type: none"> • Ikäpyöräilijöille suunnatut teematilaisuudet ja -kurssit, ohjatut pyöräretket
Tekniset palvelut, ELY	<ul style="list-style-type: none"> • Autoliikenteen rauhoittaminen • Pyöräteiden kunnossapidon kehittäminen, laatutason kohentaminen • Puuttuvien yhteyksien rakentaminen (siellä missä eniten potentiaalia ja käyttäjiä) • Kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
Poliisi	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennesääntöjen noudattamiseen ja turvalaitteiden käyttöön (kypärä, ajovalot) liittyvä valvonta, tempaukset ja kampanjointi • Koulujen liikennetempauksiin osallistuminen (ks. edellä)
Kuntien eri hallintokunnat ja sidoryhmät yhdessä	<ul style="list-style-type: none"> • Pyöräilyaiheisten tiedotteiden tai artikkeleiden julkaiseminen paikallismediassa • Pyöräilyn edistämisen kunniamainintojen jakaminen, vuoden pyöräilijän valinta, jne. • Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät seminaarit ja keskustelutilaisuudet • Vaikuttajille pyöräilyaiheinen työpaja/seminaari ja tutustumisretki pyöräilyolosuhteisiin • Eriteemaisten pyöräretkien järjestäminen – vain mielikuvitus rajana • Kriittisen pyöräretken tai pyöräparaatin järjestäminen • Arkipyöräilyn peruskurssit (myös eri ikäryhmille) • Pyöränhuolto- ja pyöräntuunaustapahtumat/-kurssit, geokätköilyä tai kuvasuunnistusta (vihjekuvien avulla rasteille) pyöräillen • Pyöräilykirpputorin tai huutokaupan järjestäminen; vanhat pyörät ja varusteet kiertoon • Liikenneturvallisuustempaukset: Suojatie-/risteysvalvontatempaukset, pyöräilykypärätarkailut, pyörävaloratsiat, pyörien kuntotarkastukset, jne. • Paikallisen pyöräilytapahtuman järjestäminen; esitellään ja myydään pyöriä, varusteita ja vaatteita, pyöräretkimahdollisuuksia, kilpailuita, jne.)

Taulukko 10. Paikallisten toimijoiden mahdollisuuksia (lähivuosien toimenpiteet on esitetty kunnittain liitteessä 5.).

Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle

Toimenpide	Vastuutahot
Taajamien liikenteen rauhoittaminen (nopeusrajoitusten alentaminen, nopeusrajoituksia tukevat rakenteelliset ratkaisut)	Kunta (Tekninen), ELY
Nopeusnäyttötäulujen käyttö taajama-alueilla (palvelevat myös ajonopeuksien ja liikennemäärien seurantaa)	Kunta (Tekninen), (ELY)
Säännöllinen poliisin suorittama näkyvä ajonopeuksien valvonta	Poliisi

Suojatiet nimensä veroisiksi

Toimenpide	Vastuutahot
Taajamien liikenteen rauhoittaminen (nopeusrajoitusten alentaminen, nopeusrajoituksia tukevat rakenteelliset ratkaisut)	Kunta (Tekninen), ELY
Suojatiejärjestelyiden parantaminen (suojateiden kohtien korotukset, kavennukset, keskisaarekkeet, havaittavuuden parantaminen)	Kunta (Tekninen), ELY
Suojatiesääntöjen noudattamisen valvonta	Poliisi
Säännöllinen tiedottaminen ja kampanjointi: sääntötuntemuksen parantaminen, heijastimen ja pyörävalojen käyttö	Kunta, Poliisi, Liikenneturva, ELY, sidosryhmät

Pyöräilyn pääreitit ja pyöräpysäköinti kuntoon

Toimenpide	Vastuutahot
Määritellään pyöräilyn pääverkosto käyttäjämääräpotentiaaliin perustuen ja kohdennetaan laatua parantavat toimet tälle verkonosalle	Kunta (Tekninen), ELY
Uusien yhteyksien rakentamisessa priorisoidaan pääverkon kehittäminen ja taajama-alueiden olemassa olevaa verkkoa täydentävät yhteydet	Kunta (Tekninen), ELY
Selvitetään pyöräpysäköinnin kehittämistarpeita (nykytila, lisäpaikkatarve, paikkojen sijoittelu ja laatutaso) alkaen julkisista palveluista	Kunta (Tekninen), ELY
Kirjataan asemakaavoihin kiinteistöille velvollisuuksia pyöräpysäköintipaikkojen toteuttamisesta (suositeltavia mitoituservoja eri toimintoille löytyy Jalankulku- ja pyöräilyteiden suunnitteluohjeesta)	Kunta (Tekninen), ELY

Lisää panostusta kävely- ja pyöräteiden ylläpitoon

Toimenpide	Vastuutahot
Tarkistetaan kävely- ja pyöräteiden talvihoidon laatuvaatimukset (ml. yhtenäisyys) ja hoitomenetelmät ja listataan kehittämistarpeet	Kunta (Tekninen), ELY
Kehitetään jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnon (päälysteiden kunto, kasvillisuudesta aiheutuvat näkemähaitat, jne.) seurantaa ja korjaustoimenpiteiden ohjelmointia	Kunta (Tekninen), ELY
Lisätään kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä väylien kunnon säilyttävälle ja kohtuullisen päällystekieppon edellyttämälle tasolle	Kunta (Tekninen), ELY
Säännöllinen tiedottaminen ja kampanjointi: liukastumisonnettomuudet ja niiden ennaltaehkäisy, väylien talvihoitotaso ja sen perusteet, jne.	Kunta (Tekninen), ELY

Pyöräilyn edistäminen eri toimialoilla ja yhdessä sidosryhmien kanssa

Toimenpide tai linjaus	Vastuutahot
Pyöräilyn, ja kävelyn, edistäminen osana elinikäistä liikennekasvatustyötä kunnan eri hallintokunnissa	Kunta (eri hallintokunnat), Liikenneturva
Eri sidosryhmien yhdessä toteuttamat kampanjat, tempaukset sekä tiedotustoiminta (ks. taulukko 9.)	Kunta, Poliisi, Liikenneturva, ELY, sidosryhmät

5. Suunnitelman vaikuttavuus

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelmassa asetetaan tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Liikennekuolemien osalta tavoitteena on saavuttaa niin sanottu 0-visio (yhä useammin 0-vuotia). Asetettuun lähtötasoon nähden tämä tarkoittaa vuositasolla viiden liikennekuoleman vähentämistä. Tavoitteena on myös vähentää loukkaantumisten määrää merkittävästi (enintään 35 loukkaantunutta ja enintään 5 vakavasti loukkaantunutta henkilöä vuodessa). Asetettuun lähtötasoon nähden loukkaantumisten kokonaismäärän tulisi laskea vuositasolla 22 henkilöllä.

Vaikutusten arvioinnin vaikeus

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty monipuolisesti erilaisia toimenpiteitä ja toimintatapoihin kohdistuvia linjauksia. Toteutuessaan toimenpiteet varmasti tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta aukottoman vaikutusten arvioinnin tekeminen on lähes mahdoton tehtävä. Vaikutusten arviointia vaikeuttaa ensinnäkin se, että kaikkien suunnitelmassa esitettyjen toimenpidetyyppien vaikuttavuudesta (liikennekasvatustyö, tiedotus, uudet toimintatavat, yhteistyön lisääminen, suunnitteluperiaatteiden kehittäminen) ei ole olemassa yksityiskohtaista vaikutustietoa tai yleisesti hyväksyttyä vaikutusten arviointimenetelmää. Toisekseen tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden ohella lukuisat muut tekijät, kuten talouskasvu, autoistumisen ja yleinen liikenteen kasvu, ajoneuvokannan uudistuminen sekä verotuksen ja liikennelainsäädännön uudistukset, joiden vaikutuksista paikalliselle tasolle ei ole olemassa lainkaan tietoa.

Liikenteen kasvun vaikutus ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Tutkimuksissa on arvioitu, että yhden prosentin kasvu ajoneuvoliikenteen suoritteessa lisää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia puolella prosentilla. Keskeinen viesti on se, että kasvava liikenteen määrä lisää onnettomuusriskiä ja sitä kautta väistämättä myös onnettomuuksien määrää. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta asia voidaan myös kääntää toisin päin. Kuinka paljon alueellisten ja paikallisten toimijoiden keinoin (yhdyskuntarakenne, kestävän liikkumisen edistäminen) ajoneuvoliikenteen suoritteiden kasvua voidaan hillitä, jotta edellä mainitut negatiiviset vaikutukset voitaisiin välttää? Yhdyskuntarakenteen ratkaisulla vaikutetaan sekä suoraan että pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuuksien ja kestävän liikkumisen edellytyksiin. Tutkimusten mukaan hajautuva yhdyskuntarakenne ja sen myötä tapahtuva liikenteen kasvu aiheuttavat liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne. Kunnilla onkin kaavoituksen kautta merkittävä vastuu alueen liikenneturvallisuuksien tulevaisuuden suuntauksista.

Liikenneympäristön parantaminen

Maanteille esitetyille liikenneympäristön parannustoimenpiteille voidaan määritellä laskennallinen vuotuinen onnettomuusvähenemä Tarva MT -ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Ohjelma ottaa huomioon tiekohdan onnettomuushistorian (5 vuotta) sekä keskimääräisen onnettomuusasteen, joiden perusteella ohjelma määrittää nykyisen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja edelleen onnettomuusmäärän ennusteen. Tätä ennustetta korjataan esitettävän toimenpiteen vaikutuskertoimella, jolloin tuloksena saadaan laskennallinen onnettomuusvähenemä. Katuverkon toimenpiteiden osalta vaikutuksia ei voida arvioida yhtä luotettavasti, sillä maantieverkon tapaan käytettävissä ei ole tietoja kohteiden liikennesuoritteesta. Tarvan vaikutuskertoimia ja maanteiden toimenpiteiden vaikutusten arviointia hyödyntäen voidaan kuitenkin tehdä suuntaa antavia tarkasteluja myös katuverkon toimien vaikutuksista.

Tarva-laskennan perusteella tässä suunnitelmassa esitetyillä liikenneympäristön parannustoimenpiteillä saavutetaan laskennallisesti yhteensä 2,80 vuosittaisen henkilövahinko-onnettomuuden ja 0,30 vuosittaisen liikennekuoleman vähenemä (ja noin kolmen loukkaantumisen). Vaikutuslaskennassa on ollut mukana kaikki liikenneympäristön hankkeet: yhteensä noin 250 kohdetta, joihin on esitetty

yhteensä noin 350 yksittäistä toimenpidettä. Toimenpiteiden yhteenlaskettu karkea kustannusarvio on noin 7,6 miljoonaa euroa (osasta toimenpiteitä kustannusarvio puuttuu, koska kohde vaatii tarkempia suunnitelmia). Liikenneympäristön parannustoimenpiteillä saavutetaan näin ollen vain noin 6 prosenttia liikennekuolemien vähentämistavoitteesta ja 15 prosenttia loukkaantuneiden vähentämistavoitteesta vuoteen 2025 mennessä. Sen sijaan koetun turvallisuuden osalta liikenneympäristön parannusten vaikutus on merkittävämpi, sillä suurin osa parannettavista kohteista on noussut myös asukaskyselyssä esille.

Liikennekasvatustyö ja viestintä

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavien toimenpiteiden vaikutusten yksityiskohtainen arviointi on erittäin haastavaa kokemukseräisen, yhteismitallisen ja luotettavan vaikutustiedon puuttumisen vuoksi. Liikennekäyttäytymiseen ja arkkiliikunnan edistämiseen vaikuttava työ on kokonaisvaltaista ja pitkäjänteistä, eikä siten yksiselitteisesti mitattavissa onnettomuusvähennyksen (tai terveyshyötyjen) kautta. Pitkäjänteisen liikennekasvatus- ja liikkumisenohjaustyön tulokset näkyvät usein vasta vuosien viiveellä eikä yksittäisen toimenpiteen osuutta kokonaisvaikutuksesta ole mahdollista eritellä jälkikäteen.

Liikennekasvatustyön vaikuttavuuden arvioinnissa on loogisinta keskittyä sekä toteutettujen toimenpiteiden että liikennekäyttäytymisen muutosten seurantaan. Kokoamalla järjestelmällisesti liikennekäyttäytymisen seurantatieto voidaan havaita ilmiöitä, jotka ennustavat tai selittävät liikenneonnettomuuksien kokonaismäärissä tapahtuvia muutoksia. Keskeisimpiä turvallisuustasosta indikoivia mittareita ovat mm. ajonopeudet, päihtyneenä tai huumeissa ajamisen yleisyys sekä turvavöiden ja muiden turvavarusteiden käyttöaste. Myös erilaisia muita kuljettajan tilaan liittyvien riskitekijöiden (itsemurhat, sairaskohtaukset, jne.) osuutta vakavissa liikenneonnettomuuksissa on syytä seurata.

Vaikutustenarvioinnin vaikeuksista huolimatta liikennekasvatustyön vaikutuspotentiaalia voidaan haaruroida hyödyntämällä tutkijalautakuntien analyyseja Vakka-Suomen seudulla tapahtuneista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista. Seuraavassa on esitetty esimerkinomaisesti kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien maksimaalisia vähentämispotentiaaleja Vakka-Suomessa vuosien 2003–2012 onnettomuushistoriaan perustuen. Tarkasteluun on poimittu vain tietoiseen riskinottoon liittyviä tekijöitä (HUOM! Tarkastelu on esimerkinomainen ja monet riskitekijät ovat osin päällekkäisiä.)...

- ...jos itsemurhia ei tapahtuisi liikenteessä, vähennyspotentiaali 0,3 henkeä/vuosi
- ...jos sairaskohtaukset saataisiin karsittua pois liikenteestä, vähennyspotentiaali 0,2 henkeä/vuosi
- ...jos törkeät ylinopeudet (> 20 km/h) saataisiin karsittua pois, vähennyspotentiaali 0,8 henkeä/vuosi
- ...jos kukaan ei ajaisi alkoholin vaikutuksen alaisena, vähennyspotentiaali 0,5 henkeä/vuosi
- ...jos kukaan ei ajaisi lääkkeissä tai huumeissa, vähennyspotentiaali 0,2 henkeä/vuosi
- ...jos jalankulkijat ja pyöräilijät noudattaisivat aina sääntöjä, vähennyspotentiaali 0,5 henkeä/vuosi
- ...jos kaikki autolla liikkuvat käyttäisivät turvavyötä, vähennyspotentiaali 0,9 henkeä/vuosi
- ...jos kaikki käyttäisivät heijastinta, vähennyspotentiaali 0,1 henkeä/vuosi
- ...jos kaikki käyttäisivät pyöräilykypärää, vähennyspotentiaali 0,2 henkeä/vuosi
- **...liikennekuolemien vähentämispotentiaali jopa 3-4 henkilöä vuodessa eli 60–80 % suunnitelmasa asetetusta liikennekuolemien vähentämistavoitteesta**

Yhteenveto

Keinot suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat olemassa, mutta tavoitteisiin pääseminen edellyttää suuria panostuksia kaikilla liikenneturvallisuustyön osa-alueilla, ja erityisesti liikennekäyttäytymiseen kohdistuvien toimenpiteiden osalta. Tietoisesta riskikäyttäytymisen karsimisesta vaikutuspotentiaali on suurin, mutta maksimaalisten hyötyjen saavuttamiseksi tarvitaan ajoneuvoihin laajamittaisemmin erilaista turvatekniikkaa (alkolokot, ajonopeusrajoittimet, ajonesto ilman turvavyötä, jne.), lisää resursseja valvontaan ja uudenlaista otetta elinikäiseen liikennekasvatukseen ja viestintään. Liikenneympäristöön kohdennetut toimet ovat nekin tärkeitä, mutta niillä voidaan saavuttaa vain pieni osa asetetuista tavoitteista. Koetun turvallisuuden osalta turvallisen liikenneympäristön vaikutus on sitäkin merkittävämpi.

6. Suunnitelman toteuttaminen

6.1 Suunnitelman toteuttaminen

Suunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden välitön käynnistäminen. Liikkeelle kannattaa lähteä pienistä, mutta vahvaa perustaa luovista toimenpiteistä. Liikenneturvallisuustyötä ei pidä rakentaa pelkästään liikenneympäristön kehittämisen varaan, vaan toiminnan painopisteen on oltava yhtäläillä tietoisuutta lisäävissä ja turvallista liikennekulttuuria edistävissä toimenpiteissä. Myös järjestelmällisen työn ja suunnitelman aktiivisen seurannan merkitys on erittäin suuri. Seurannan kautta varmistetaan, että tehty työ on oikeansuuntaista ja toimenpiteet vaikuttavat odotetulla tavalla.

Useat suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vaativat resursseja ja sen myötä suunnitelmassa kuntasektorille kohdentuvien toimenpiteiden toteutuminen on viime kädessä kiinni kuntien päätöksentekijöistä. Suunnitelman esittely kunnan päätöksentekoaikana lisää päättäjien ymmärrystä liikenneturvallisuustyön kokonaisuudesta, liikenneonnettomuuksien riskitekijöistä sekä tuo itse suunnitelmalle näkyvyyttä ja painoarvoa. Käytännön työn kannalta on tärkeää, että hallintokuntien johto tukee ja kannustaa työntekijöitä liikenneturvallisuustyössä ja siten suunnitelman edistämiseksi. Tätä edesauttaa, jos luvussa 4.1. kuvatut hallintokuntaakohtaiset tavoitteet liikenneturvallisuustyössä saadaan sisällytettyä niihin suunnitelmiin ja asiakirjoihin, jotka ohjaavat käytännön työn sisältöä ja toimintaresursseja.



TÄRKEITÄ ENSIASKELEITA VAKKA-SUOMEN SEUDUN KUNNISSA:

- Suunnitelman valmistumisesta tiedottaminen asukkaille ja kunnan työntekijöille
- Suunnitelman esittely kunnan lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa
- Kuntakohtaisen seuranta- ja suunnittelupalaverin järjestäminen syksyisin (2015 alkaen)
- Seudullisen seurantalaverin järjestäminen loppuvuodesta (2016 alkaen)
- Kuntakortteihin (liite 5.) kirjattujen lähivuosien toimenpiteiden toteuttaminen
- Hallintokuntaakohtaisten tehtävien sisällyttäminen toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin
- Liikenneturvallisuussuunnitelman hyödyntäminen kunnan muissa suunnitelmissa
- Seurannan aktiivinen toteuttaminen ja tuloksista tiedottaminen vuosittain

6.2 Suunnitelman seuranta

Liikenneturvallisuuksuunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun paikalliselle liikenneturvallisuuksuustyölle. Liikenneturvallisuuksuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennekäyttäytymisen ja liikkumistottumusten muutoksina, ja lopulta parantuneena liikenneturvallisuuksuutena, on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuusmääriä ja väestön hyvinvointia kuvaavissa tilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja siihen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Haasteista huolimatta liikenneturvallisuuksuunnitelman toteutumisen – tavoitteiden ja toimenpide-esitysten – jatkuva seuranta on tarpeen.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman seurantatehtävät voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen: suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden seurantaan (Tärkein!) sekä tavoitteiden eli toiminnan vaikuttavuuden (vaikutusten) seurantaan:

- 1. Toimenpiteiden seurannan tavoitteena** on paitsi seurata liikenneturvallisuuksuunnitelmassa kuvattujen toimenpide-ehdotusten etenemistä ja huolehtia toimenpidelistojen ajantasaisuudesta, myös aktiivisesti edistää toimenpiteiden toteutumista. Toimenpiteiden toteutumisen edistäminen ja seuranta muodostaa jatkuvan liikenneturvallisuuksuustyön perustan. Ilman toimenpiteitä ei ole vaikutuksia.
- 2. Tavoitteiden toteutumisen seurannan** lähtökohtana ovat liikenneturvallisuuksuunnitelmassa kuvatut määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä painopistealueille kuvatut mittarit. Pääosa esitetyistä mittareista on kerättävissä pienellä vaivalla olemassa olevista tilasto- ja rekisteriaineistoista (Taulukko 11).

Toimenpiteiden seurantavastuu kuuluu toimenpiteiden toteutuksesta vastaaville tahoille eli kuntien eri hallintokunnille, ELY-keskukselle, Liikenneturvalle ja Poliisille. Toimenpiteiden edistymistä käydään läpi vuosittain kuntakohtaisissa ja seudullisessa seurantapalaverissa. Näissä tilaisuuksissa kunkin vastuuosapuolen tehtävä on kertoa, miten sovittujen toimenpiteiden toteutuksessa on edetty. Tavoitteiden toteutumisen seurannasta vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus seudulliseen seurantapalaverin valmisteluihin liittyen (seurantatyön hankinta konsultilta). Koko seurantakokonaisuus on hyvä koota kerran vuodessa tiedotteen tai muistion muotoon ("Katsaus Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuustyöhön"), joka välitetään kuntiin ja muille alueellisille toimijoille sekä medialle.



Taulukko 11. Liikenneturvallisuustyön seurantamittareita.

VISIO: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.					
PÄÄMITTARIT	keskiarvo	keskiarvo	tavoite enintään		
	09-11	11-13	2014	2025	Lähde
Liikenteessä kuolleiden määrä / vuosi	5	3	1	0	TK
Liikenteessä loukkaantuneiden määrä / vuosi	57	48	35	35	TK
Liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrä / vuosi	8	6		5	PL
A. PERUSASIAT KUNTOON					
Ei erillisiä mittareita. Seuranta tapahtuu osana toimenpiteiden seurantaa.					
B. Riskikäyttäytymisen vähentäminen					
	09-13	2014	2015	2025	
Henkilövahinkoon johtaneiden alkoholiohnettomuuksien määrä (kpl/v) laskee (suluisia %-osuus kaikista)	6 (12 %)			laskee	OR
Suomi)	932 (52 %)	722 (50 %)		laskee	PO
Nopeusrajoitusta noudattavien (<10 km/h ylinopeutta) määrä liikennevirrassa (Lam-piste, vt8, lhode)	81,6 %	82,9 %		kasvaa	ELY
TURVALAITTEET					
		2013	2014		
Heijastimen käyttöaste (Varsinais-Suomi)		28 %		nousee	LT
Pyörävalojen käyttöaste (koko maa)		50 %		nousee	LT
Pyöräilykypärän käyttöaste (Varsinais-Suomi)			26 %	nousee	LT
Turvavyön käyttöaste henkilöautossa taajamassa (Varsinais-Suomi)			90 %	nousee	LT
Turvavyön käyttöaste pakettiautossa taajamassa (Varsinais-Suomi)			74 %	nousee	LT
Turvavyön käyttöaste henkilöautossa taajaman ulkopuolella (Varsinais-Suomi)			95 %	nousee	LT
Turvavyön käyttöaste pakettiautoissa taajaman ulkopuolella (Varsinais-Suomi)			85 %	nousee	LT
C. Eron onnettomuuskasaumista					
	09-13			kehityssuunta	
Onnettomuuskasaumien lukumäärä (joissa IND5 > 1) (kpl)	2			laskee	OR
Yli viiden onnettomuuden kasaumien määrä (poislukien hirvieläinonnettomuudet) (kpl)	21			laskee	OR
Liittymälueilla tapahtuvien henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (kpl/vuosi) (suluisia %-osuus kaikista)	15 (33 %)			laskee	OR
D. Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen					
	09-13			kehityssuunta	
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–24-vuotiaiden määrä (kpl/vuosi)	22			laskee	OR
Nuorten onnettomuusriski (kuollutta ja loukkaantunutta / 100 000 asukasta / vuosi)	711			pienenty	OR
Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (kpl/vuosi)	15			laskee	TK
E. Iäkkäiden liikenneturvallisuuden parantaminen					
	09-13			kehityssuunta	
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden yli 65-vuotiaiden määrä (kpl/vuosi)	6			laskee	OR
Yli 65-vuotiaiden onnettomuusriski (kuollutta ja loukkaantunutta / 100 000 asukasta / vuosi)	91			ei kasva	OR
F. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen taajama-alueilla					
	09-13			kehityssuunta	
Taajamissa tapahtuvien henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (kpl/vuosi) (suluisia %-osuus kaikista)	20 (43 %)			laskee	OR
Taajamien jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä (kpl/vuosi)	5			laskee	OR
Taajamissa tapahtuvien henkilövahinko-onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta/100 heva.onn)	4			laskee	OR

TK = Tilastokeskus

LT = Liikenneturva

OR = Liikennevirasto, onnettomuusrekisteri

PO = Poliisi

PL = Pelastuslaitos (Pronto-aineisto)

ELY = Varsinais-Suomen ELY-keskus



Lähteet

- Innostu ja opi liikenteestä. Opas liikennekasvatukseen toteutukseen päiväkodissa. Opinnäytetyö 2012.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014
- Jalankulkijoiden liukastumiset -kyselytuloksia 2013. Leena Pöysti, Liikenneturvan selvityksiä 3/2014.
- Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin, Liikennevirasto 46/2013
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012.
- Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston selvityksiä 51/2011.
- Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvallisuustyö. Tampereen teknillinen yliopisto. Tutkimusraportti 60. Tampere 2006.
- Lapset ja nuoret liikenteessä - kehitykselliset edellytykset ja liikenneturvallisuus. Esko Keskinen. Liikenneturvan selvityksiä 5/2014.
- Liikenneturvallisuus. Opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere 2011.
- Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.
- Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet Vaka-Suomen alueella 2003–2012. Liikennevakuutuskeskus 2014.
- Liikenneturvan www-sivut: www.liikenneturva.fi.
- Kyllä vanha viisas on, vaikkei väkevä läkkäiden liikenneturvallisuus. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2008
- Maanteiden suojatieonnettomuusanalyysi. Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueilla vuosina 2007 – 2011. Raportteja 8/2013.
- Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013.
- Onnettomuusrekisteri 2009–2013. Liikennevirasto 2014.
- Rosén, Erik, Sander, Ulrich. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. Accident Analysis and Prevention, vol. 41 (2009), s. 536–542.
- Suojateiden turvallisuus. LINTU-julkaisuja 7A/2007.
- Suhtautuminen liikennekasvatukseen - tuloksia aikuisväestölle ja kouluikäisten vanhemmille suunnatuista kyselyistä. Leena Pöysti. Liikenneturvan selvityksiä 4/2014.
- Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. LVM 2012.
- Tieliikenneonnettomuudet 1994–2014. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.
- Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.
- Tieliikenteen kasvun hillintä ja liikenneturvallisuus. LINTU-julkaisuja 5/2005.
- Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisuja 3/2012.
- Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012
- Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelma 2012–2016. Varsinais-Suomen ELY-keskus 2012.

Liitteet

Liite 1. Seutukohtainen nykytilakortti

Liite 2. Kuntakohtaiset nykytilakortit

Liite 3. Hirvieläinonnettomuuskartat

Liite 4. Nopeusrajoituspolitiikka

Liite 5. Kuntakohtaiset lähivuosien toimenpidekortit

HUOM!

Kuntakohtaisia liikenneympäristön parannusten pitkän aikavälin toimenpiderekisteriä ja -karttoja sekä nykytilan karttoja pyörätieverkosta ja nopeusrajoituksista ei ole sisällytetty painettuun loppuraporttiin. Aineisto löytyy Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta ja kunkin kunnan teknisestä toimistosta.

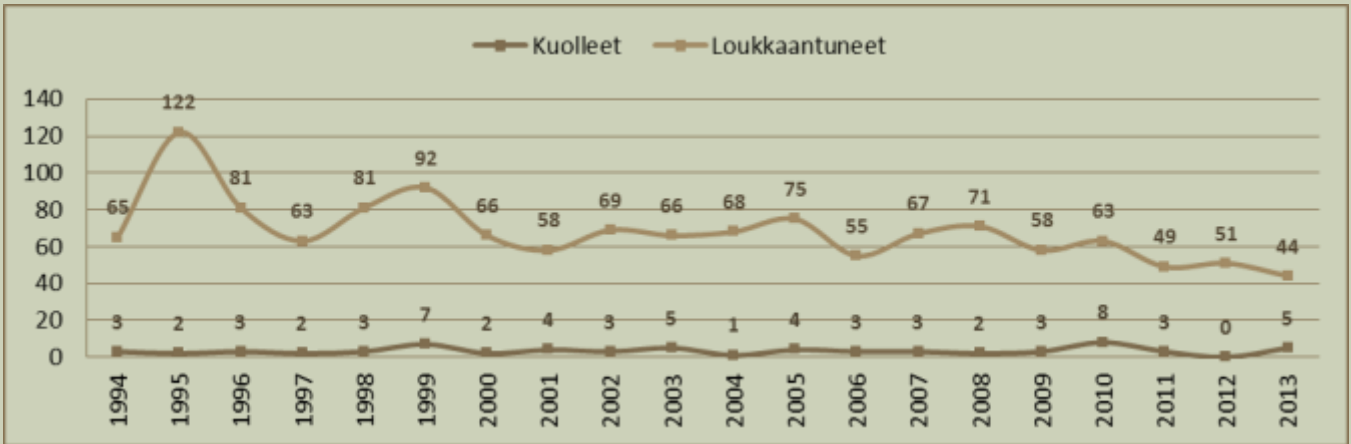
SEUTUKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Vakka-Suomen seudulla

Kuolleet, lkm (per vuosi)	Loukkaantuneet, lkm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, lkm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 13 (2,6)	- Vuosina 2004–2008: 336 (54)	- Vuosina 2004–2008: 270 (54)
- Vuosina 2009–2013: 19 (3,8)	- Vuosina 2009–2013: 265 (53)	- Vuosina 2009–2013: 228 (45,6)
- Vuosi 2014: 1	- Vuosi 2014: 35	- Vuosi 2014: 33

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht.23,5 M€/v, josta kuntien osuus 3,5-4,7 M€/v



Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvallisuuden käyttöasteita Vakka-Suomessa

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku)
Liikenneturvan seuranta 2011–2013



52 % (51-53 %) 26 % (44 %) 55 % (50 %) 90 % (89 %, henkilöautojen etuistuimilla) (88 % takaistuimilla, taajamissa) 91 %

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 63 % on tapahtunut maanteillä
- Henkilövahinko-onnettomuuksista 43 % on tapahtunut taajamamerkin alueella
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisin onnettomuusluokka on peuraonnettomuus (34 %)
- Vain henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuus (34 %) eli tieltä suistumiset
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa tarkastelujaksolla on 12 % ja kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa

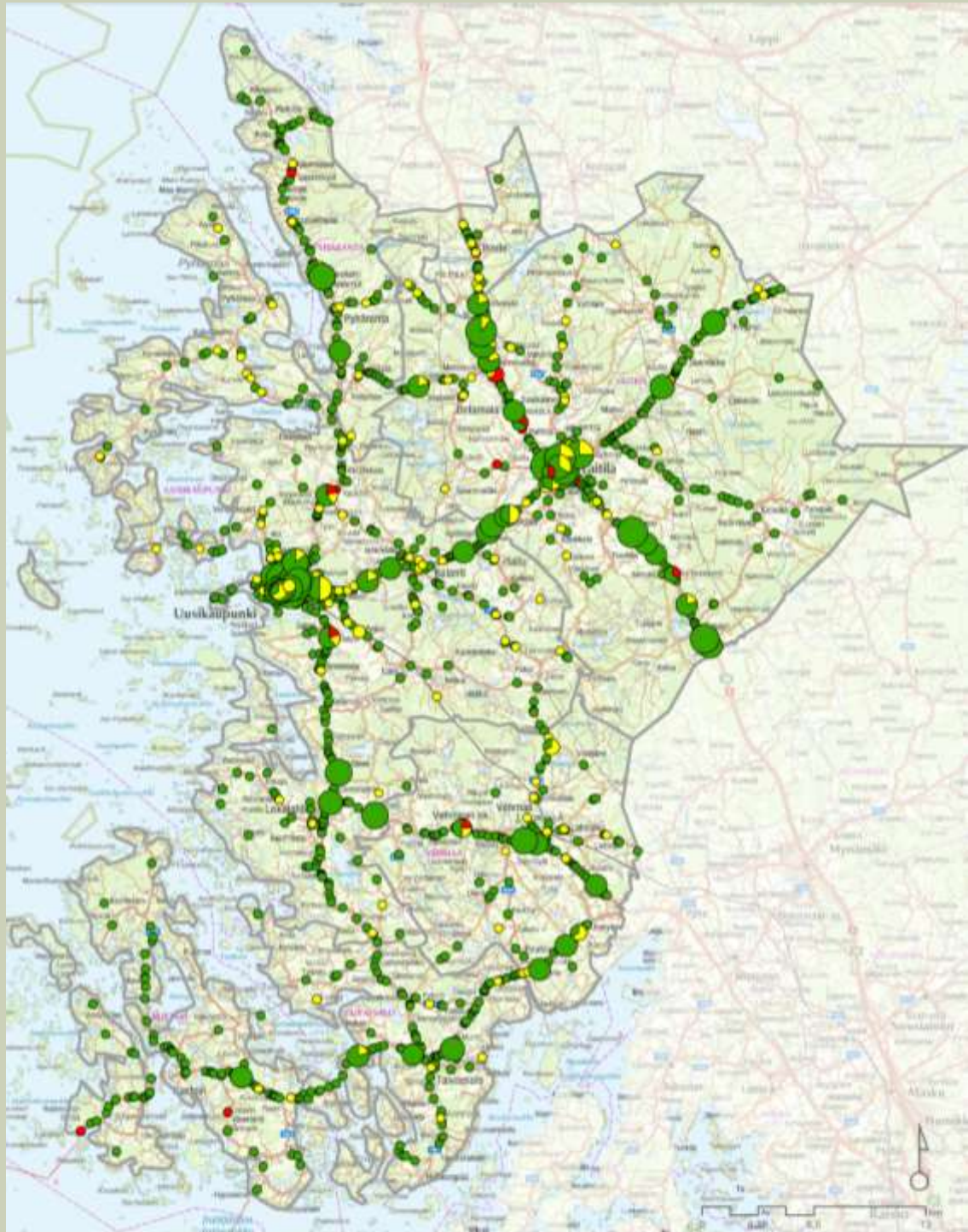
Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuustilanteelle: 3,2 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: mopoauto, polkupyörä, mopo/skootteri/kevytmoottoripyörä
- Riskialteimmiksi koetut ikäryhmät: alakoululaiset, nuoret aikuiset (18-24-vuotiaat)
- Yleisimmät havaitut liikenneonnettomuudet: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, suojateitä ei kunnioiteta, kännykkään puhuminen ajon aikana
- Tyytymättömiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöräteiden talvikunnossapito, pyöräilyn turvallisuus, katujen ja teiden kunto

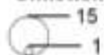
SEUTUKORTTI

LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



Onnettomuudet ja onnettomuuskesämaat 2009–2013

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

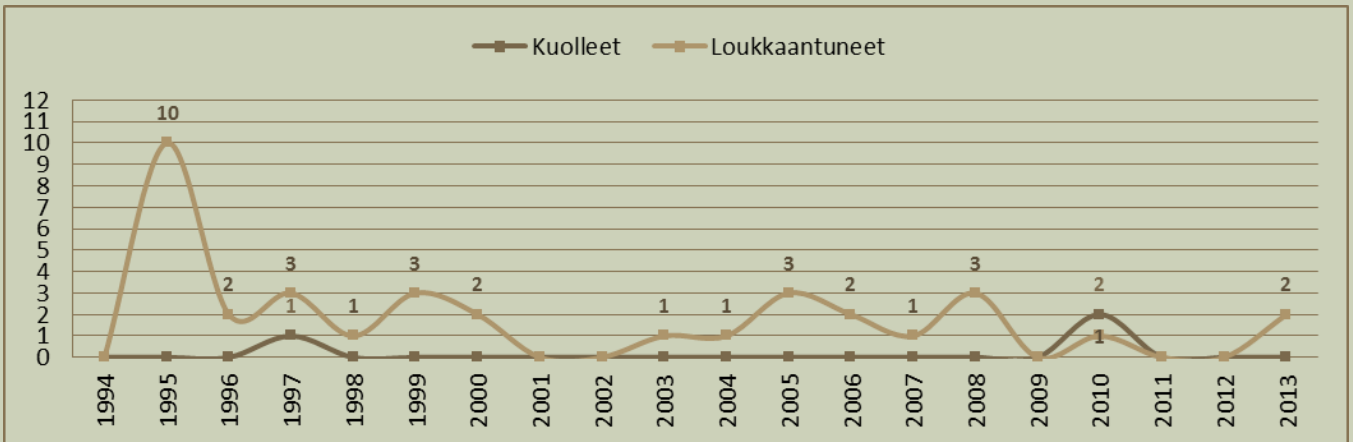
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Kustavissa

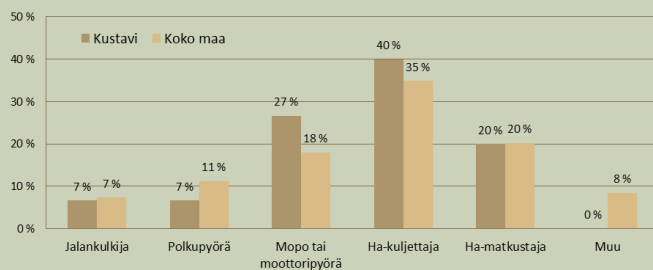
Kuolleet, Ikm (per vuosi)	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 0 (0)	- Vuosina 2004–2008: 10 (2)	- Vuosina 2004–2008: 8 (1,6)
- Vuosina 2009–2013: 2 (0,4)	- Vuosina 2009–2013: 3 (0,6)	- Vuosina 2009–2013: 4 (0,8)
- Vuosi 2014: 0	- Vuosi 2014: 1	- Vuosi 2014: 1

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht. 444 000 €/v, josta kunnan osuus 67 000-89 000 €/v



Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvallitteiden käyttöasteita Kustavissa

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku)
Liikenneturvan seuranta 2011–2013



Heijastin



Pyöräilykypärä



Pyörävalot



Turvavyö (kuljettaja)



Turvavyö (matkustaja)

44 %
(51-53 %)

22 %
(44 %)

47 %
(50 %)

87 %
(89 %, henkilöautojen etuistuimilla)
(88 % takaistuimilla, taajamissa)

88 %

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 75 % on tapahtunut maanteillä (seutu- ja yhdysteillä)
- Henkilövahinko-onnettomuuksista yksikään ei ole tapahtuu taajamamerkin alueella
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisin onnettomuusluokka on peuraonnettomuus (65 %)
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa yleisin onnettomuusluokka ovat yksittäisonnettomuudet (50 %) eli tieltä suistumiset
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa tarkastelujaksolla on 0 % (koko seudulla 12 %)

Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuuksustilanteelle: 3,4 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: polkupyörä, mopoauto, henkilö- tai pakettiauto
- Riskialteimmaksi koetut ikäryhmät: 18-24-vuotiaat, alakoululaiset, iäkkäät
- Yleisimmät havaitut liikenneriikkomukset: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, kännykkään puhuminen ajon aikana, suojeiteita ei kunnioiteta
- Tyytymättömiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöräteiden määrä ja niiden talvikunnossapito, teiden kunto ja kunnossapidon taso/laatu

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



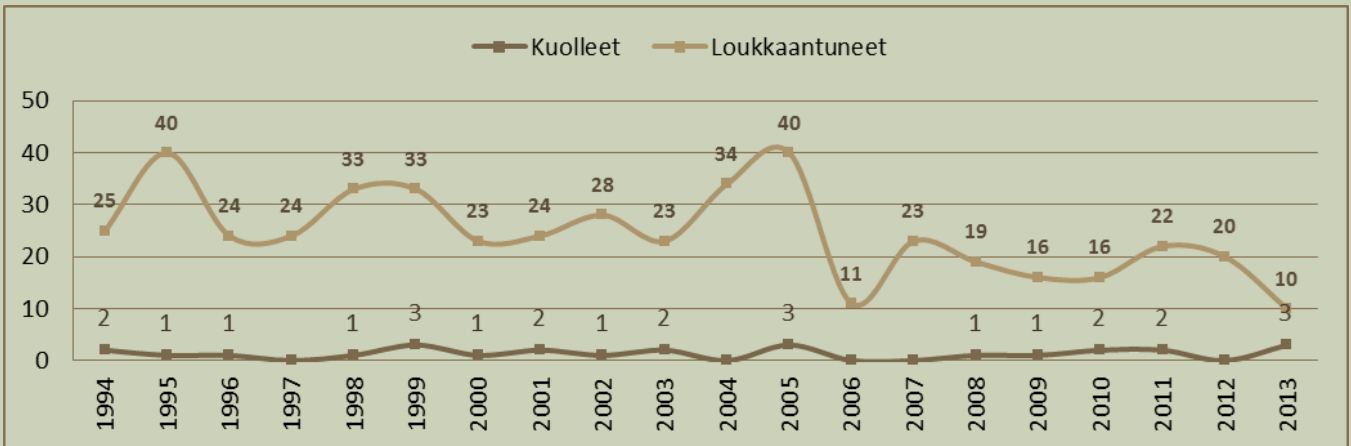
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Laitilassa

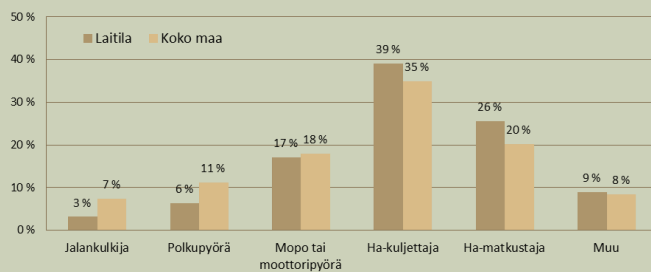
Kuolleet, Ikm (per vuosi)	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 4 (0,8)	- Vuosina 2004–2008: 127 (25,4)	- Vuosina 2004–2008: 93 (18,6)
- Vuosina 2009–2013: 8 (1,6)	- Vuosina 2009–2013: 84 (16,8)	- Vuosina 2009–2013: 70 (14,0)
- Vuosi 2014: 0	- Vuosi 2014: 10	- Vuosi 2014: 9

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht. 7,2 M€/v, josta kunnan osuus 1,1-1,4 M€/v



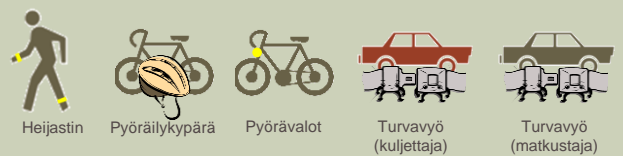
Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvallisuuden käyttöasteita Laitilassa

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku) Liikenneturvan seuranta 2011–2013



52 % (51-53 %)	24 % (44 %)	57 % (50 %)	88 % (89 %, henkilöautojen etuistuimilla) (88 % takaistuimilla, taajamissa)	89 %
-------------------	----------------	----------------	---	------

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 47 % on tapahtunut pääteillä ja 30 % seutu- ja yhdysteillä
- Henkilövahinko-onnettomuuksista 34 % on tapahtunut taajamamerkin alueella
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisin onnettomuusluokka on peuraonnettomuus (32 %)
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa yleisimmät onnettomuusluokat ovat yksittäisonnettomuudet (34 %), risteysonnettomuudet (21 %) ja polkupyöräonnettomuudet (9 %)
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa tarkastelujaksolla on 11 % (koko seudulla 12 %)

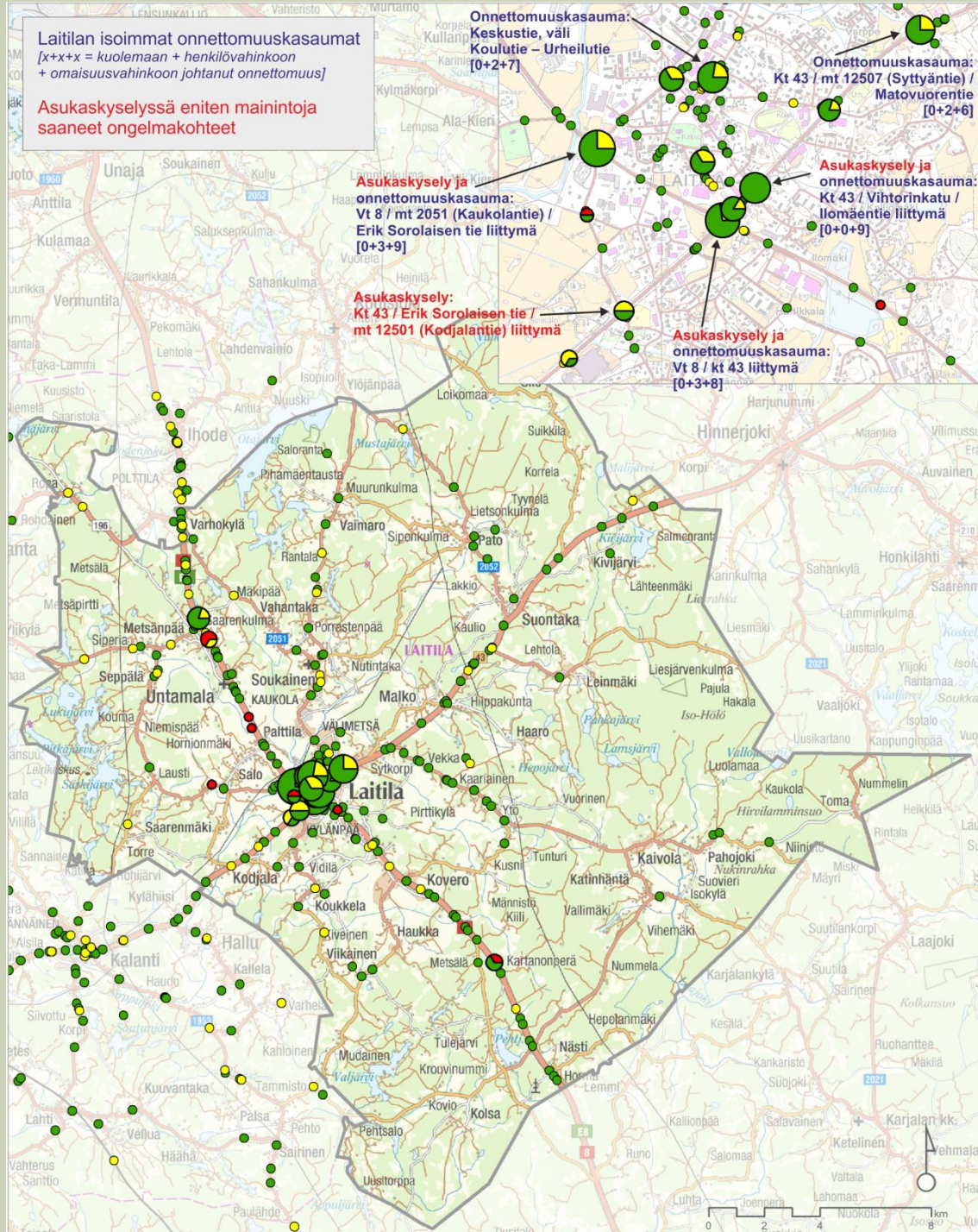
Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuustilanteelle: 3,2 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: mopoauto, mopo/skooteri, polkupyörä
- Riskialteimmiksi koetut ikäryhmät: alakoululaiset, 18-24-vuotiaat, yläkoululaiset
- Yleisimmät havaitut liikenneonnettomuudet: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, suojateitä ei kunnioiteta, kännykkään puhuminen ajon aikana
- Tyytymättömiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöriteiden talvikunnossapito, jalankulkuympäristön viihtyisyys, katujen ja teiden kunto

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



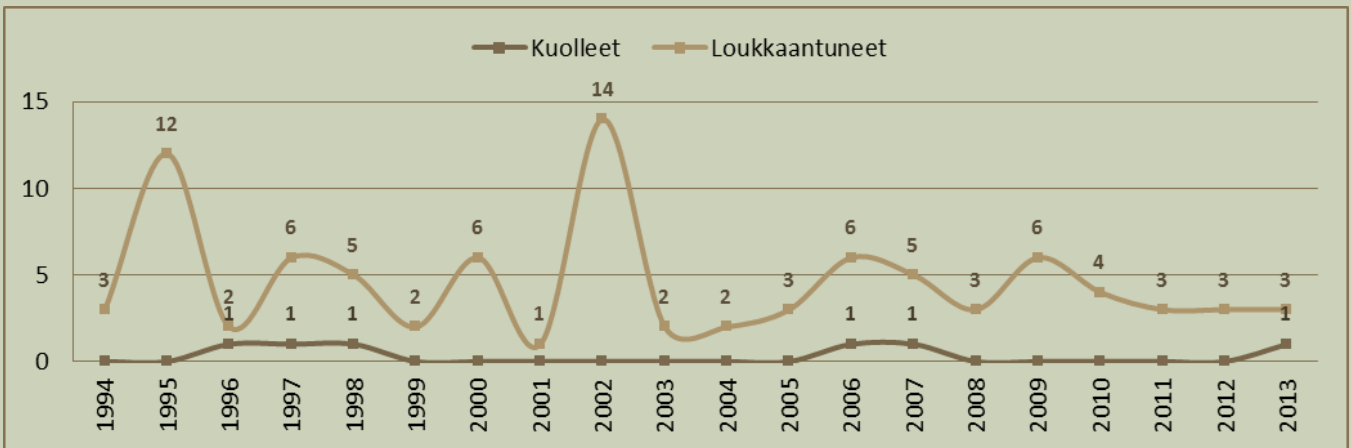
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Pyhärannassa

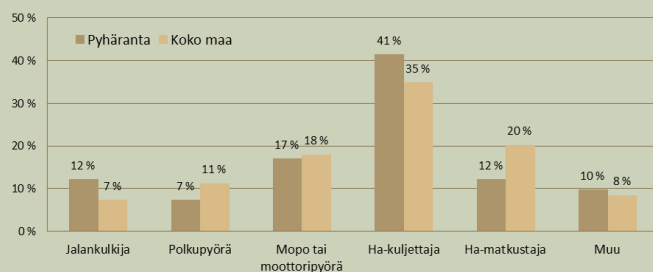
Kuolleet, Ikm (per vuosi)	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 2 (0,4)	- Vuosina 2004–2008: 19 (3,8)	- Vuosina 2004–2008: 18 (3,6)
- Vuosina 2009–2013: 1 (0,2)	- Vuosina 2009–2013: 19 (3,8)	- Vuosina 2009–2013: 18 (3,6)
- Vuosi 2014: 0	- Vuosi 2014: 2	- Vuosi 2014: 1

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht. 1,9 M€/v, josta kunnan osuus 0,28-0,37 M€/v



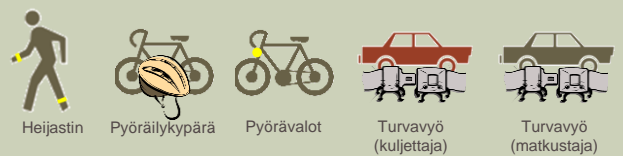
Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvallitteiden käyttöasteita Pyhärannassa

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku) Liikenneturvan seuranta 2011–2013



68 % (51-53 %) 24 % (44 %) 56 % (50 %) 89 % (89 % henkilöautojen etuistuimilla) (88 % takaistuimilla, taajamissa)

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 28 % on tapahtunut pääteillä ja 56 % seutu- ja yhdysteillä
- Henkilövahinko-onnettomuuksista 22 % on tapahtunut taajamamerkin alueella
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisin onnettomuusluokka on peuraonnettomuus (53 %)
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa yleisimmät onnettomuusluokat ovat yksittäisonnettomuudet (50 %), jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet (22 %) ja mopo-onnettomuudet (11 %)
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa tarkastelujaksolla on 17 % (koko seudulla 12 %)

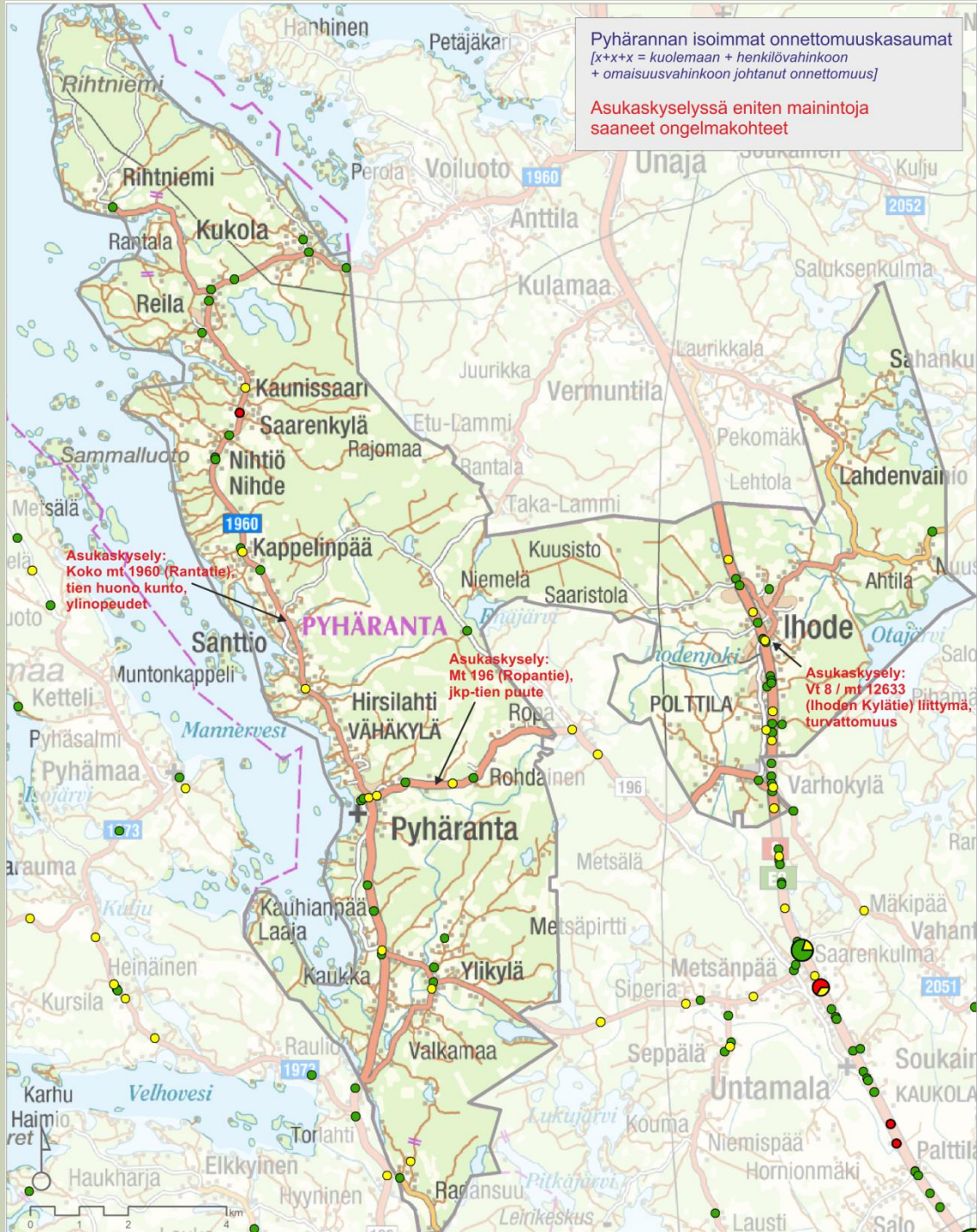
Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuustilanteelle: 2,8 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: polkupyörä, mopoauto, henkilöauto, mopo/skootteri
- Riskialteimmiksi koetut ikäryhmät: alakoululaiset, 18-24-vuotiaat, iäkkäät
- Yleisimmät havaitut liikenneriikkomukset: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, kännykkään puhuminen ajon aikana, vilkkua ei käytetä
- Tyytymättömiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöräteiden määrä ja niiden talvikunnossapito, pyöräilyn turvallisuus, katujen ja teiden kunto

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



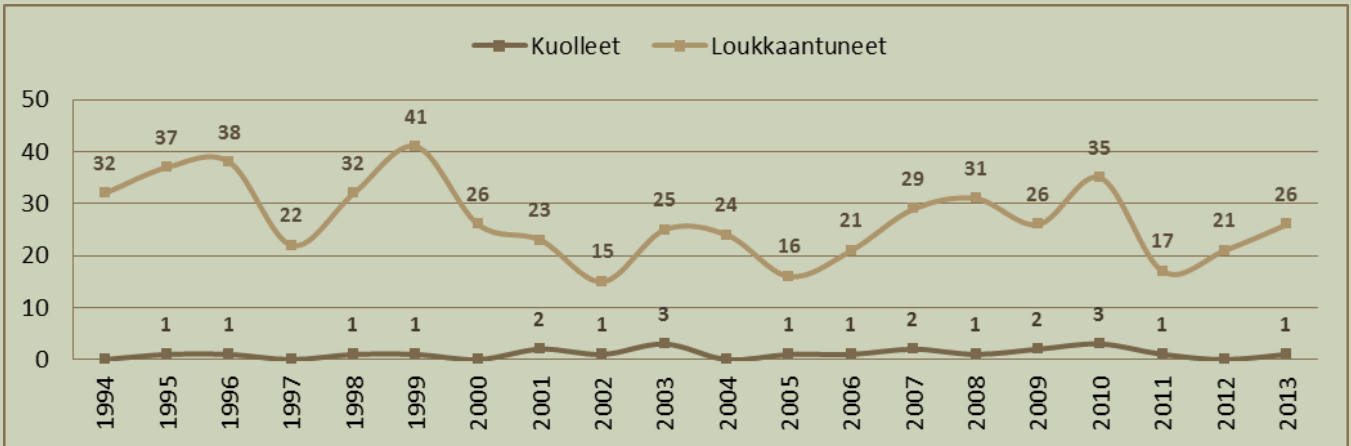
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Uudessakaupungissa

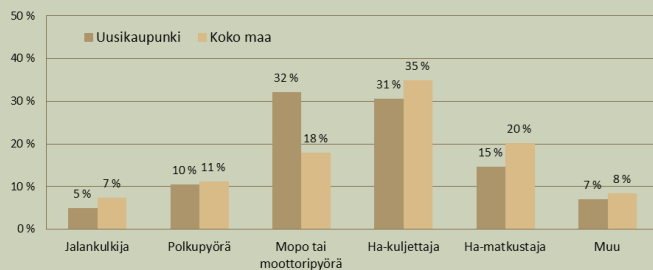
Kuolleet, Ikm (per vuosi)	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 5 (1)	- Vuosina 2004–2008: 121 (24,2)	- Vuosina 2004–2008: 107 (21,4)
- Vuosina 2009–2013: 7 (1,4)	- Vuosina 2009–2013: 125 (25,0)	- Vuosina 2009–2013: 105 (21,0)
- Vuosi 2014: 1	- Vuosi 2014: 14	- Vuosi 2014: 14

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht. 10,8 M€/v, josta kunnan osuus 1,6-2,2 M€/v



Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvalaitteiden käyttöasteita Uudessakaupungissa

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku)
Liikenneturvan seuranta 2011–2013



Heijastin



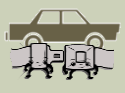
Pyöräilykypärä



Pyörävalot



Turvavyö (kuljettaja)



Turvavyö (matkustaja)

46 %
(51-53 %)

26 %
(44 %)

60 %
(50 %)

89 %
(89 % henkilöautojen etuistuimilla)
(88 % takaistuimilla, taajamissa)

94 %

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 9 % on tapahtunut pääteillä ja 34 % seutu- ja yhdysteillä, onnettomuuksista 60 % on tapahtunut taajamamerkin alueella (23 % ruutukaava-alueella)
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisimmät onnettomuusluokat ovat peura-onnettomuus (22 %) ja yksittäisonnettomuus (22 %)
- Henkilövahinko-onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat ovat yksittäisonnettomuudet (23 %), mopo-onnettomuudet (23 %) ja pyöräilijäonnettomuudet (14 %)
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinko-onnettomuuksissa on 10 % (koko seudulla 12 %)

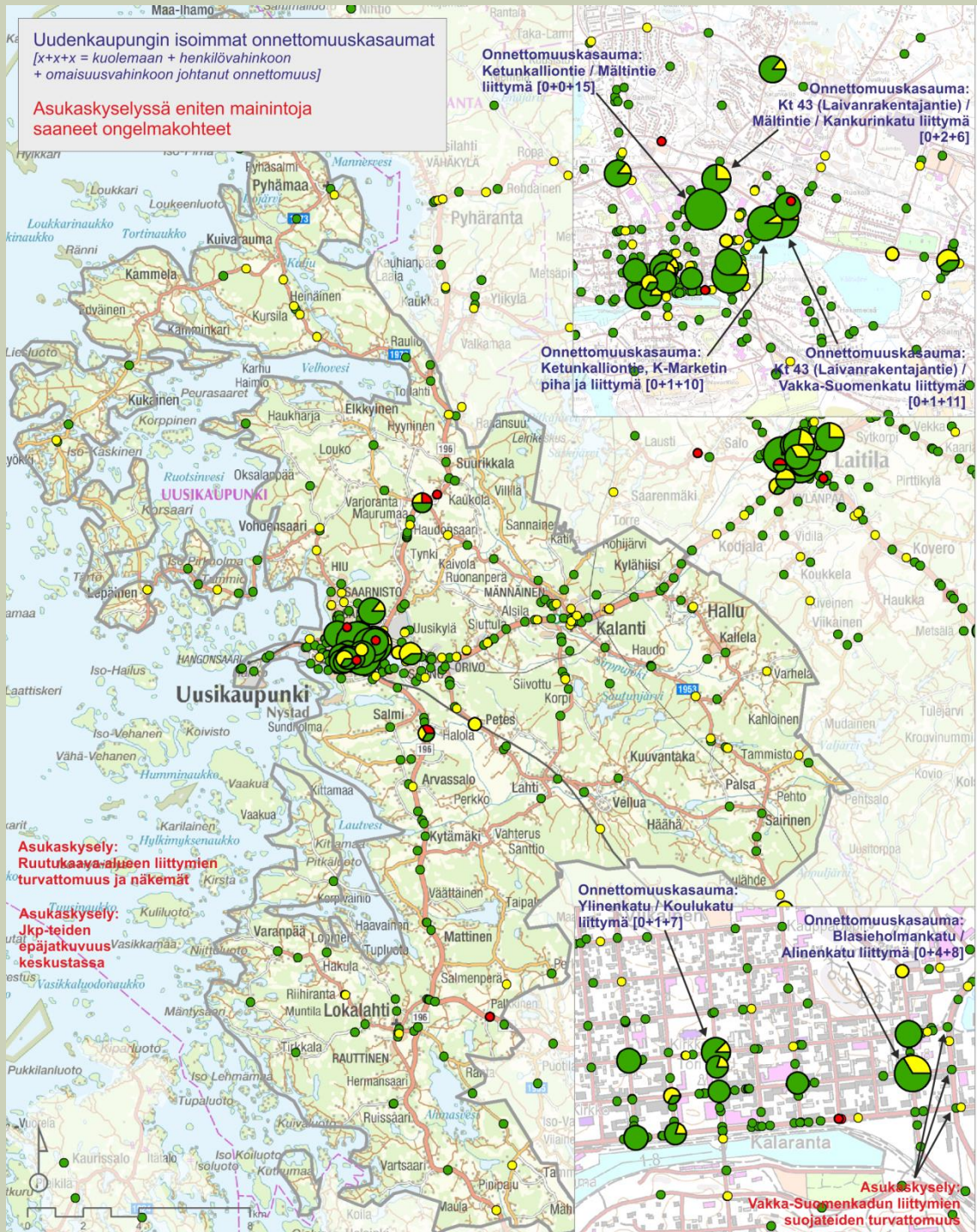
Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuuksustilanteelle: 3,3 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: mopoauto, polkupyörä, mopo/skootteri
- Riskialteimmiksi koetut ikäryhmät: alakoululaiset, 18-24-vuotiaat, iäkkäät
- Yleisimmät havaitut liikenneriikkomukset: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, suojateitä ei kunnioiteta, kännykkään puhuminen ajon aikana
- Tyytymättömiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöriteiden talvikunnossapito, pyöräilyn turvallisuus, katujen ja teiden kunto

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



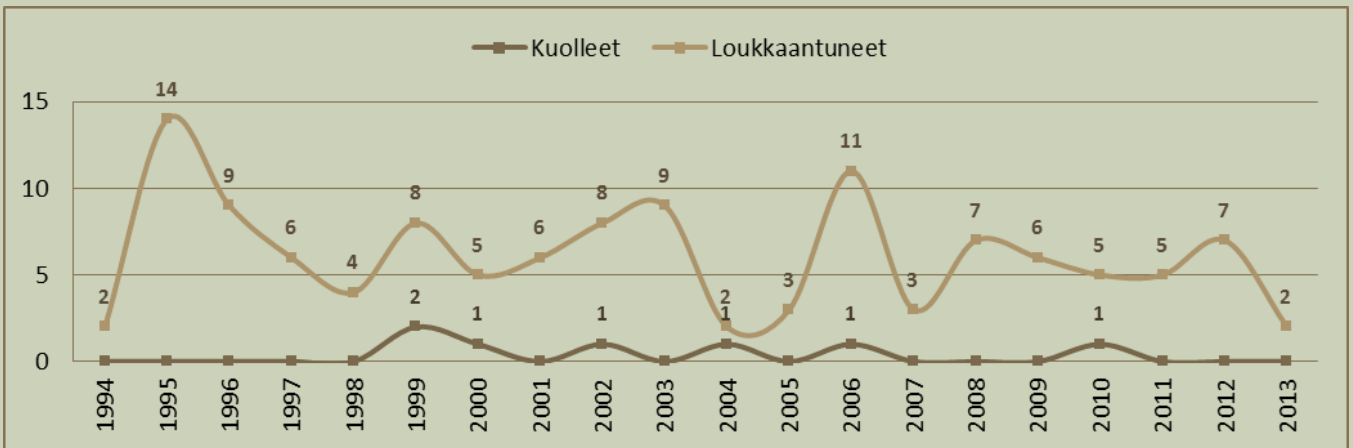
KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/2

Liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Vehmaalla

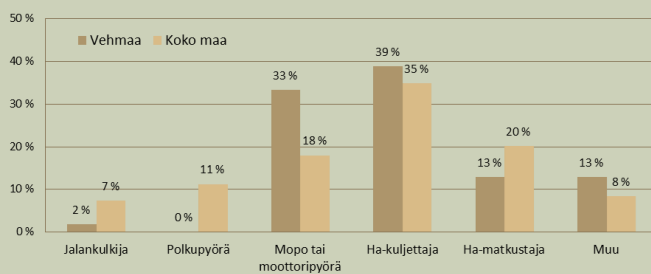
Kuolleet, Ikm (per vuosi)	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2004–2008: 2 (0,4)	- Vuosina 2004–2008: 26 (5,2)	- Vuosina 2004–2008: 21 (4,2)
- Vuosina 2009–2013: 1 (0,2)	- Vuosina 2009–2013: 25 (5,0)	- Vuosina 2009–2013: 23 (4,6)
- Vuosi 2014: 0	- Vuosi 2014: 5	- Vuosi 2014: 5

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat onn.kustannukset: yht.2,4 M€/v, josta kunnan osuus 0,35-0,47 M€/v



Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma kulkutavoittain

Lähde: Tilastokeskus (keskiarvo 2004–2013)



Turvallisuuden käyttöasteita Vehmaalla

Lähteet: Asukaskysely 2014, Koko maan osalta (suluissa oleva luku) Liikenneturvan seuranta 2011–2013



54 % (51-53 %)	27 % (44 %)	47 % (50 %)	93 % (89 %, henkilöautojen etuistuimilla) (88 % takaistuimilla, taajamissa)	93 %
-------------------	----------------	----------------	---	------

Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä

Lähde: Onnettomuusrekisteri 2009–2013

- Henkilövahinko-onnettomuuksista 95 % on tapahtunut maanteillä
- Henkilövahinko-onnettomuuksista 23 % on tapahtunut taajamamerkin alueella
- Kaikki liikenneonnettomuudet huomioiden yleisin onnettomuusluokka on peuraonnettomuus (45 %)
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tarkasteltaessa yleisin onnettomuusluokka on yksittäisonnettomuus (73 %) eli tieltä suistumiset
- Rattijuoppotapausten osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa tarkastelujaksolla on 18 % (koko seudulla 12 %)

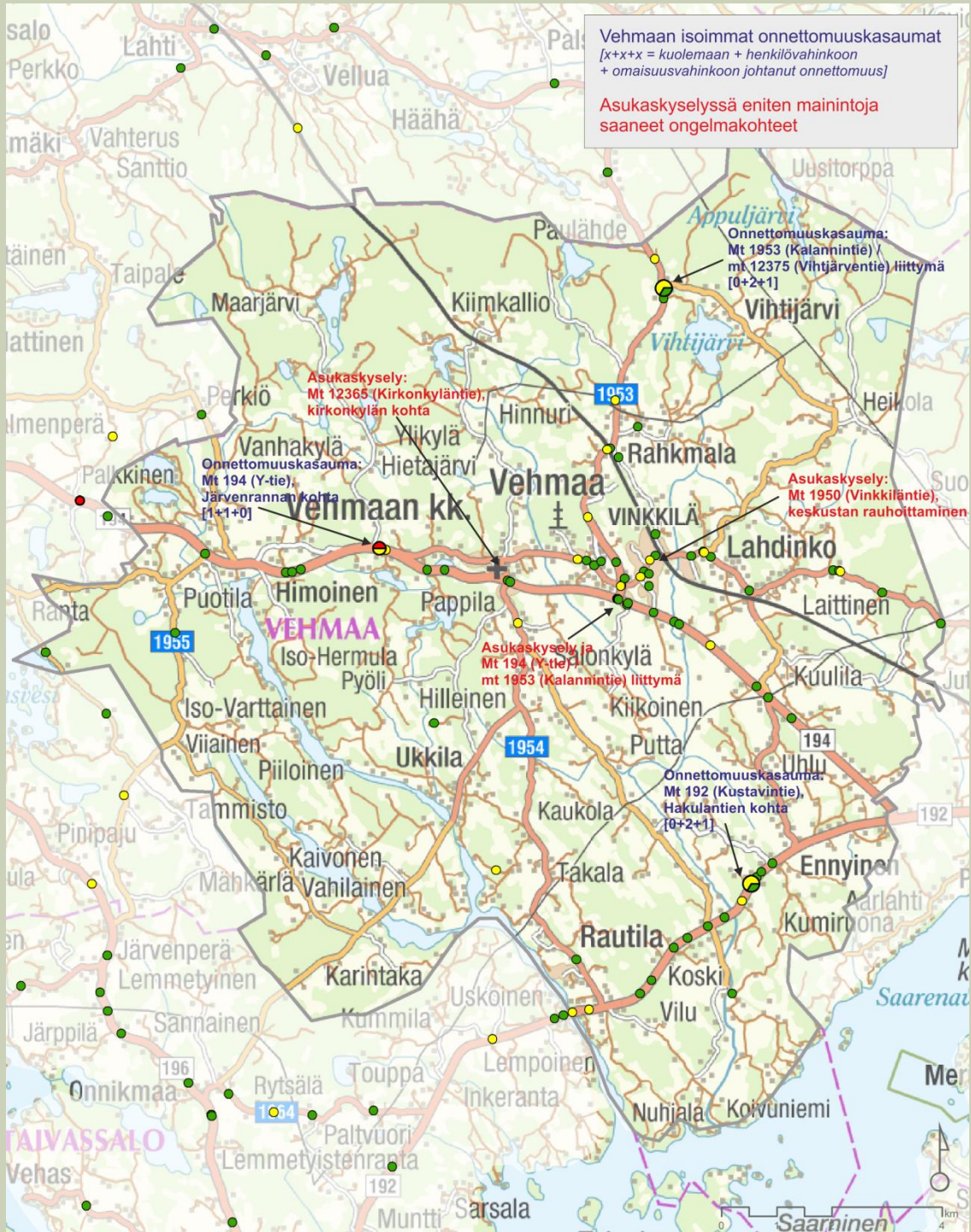
Koettu turvallisuus

Lähde: Asukaskysely 2014

- Asukkaiden antama arvosana (asteikko 1-5) kunnan liikenneturvallisuustilanteelle: 3,2 (koko seutu 3,2)
- Riskialteimmiksi koetut kulkutavat: mopoauto, henkilöauto, polkupyörä, mopo/skooteri
- Riskialteimmiksi koetut ikäryhmät: 18-24-vuotiaat, alakoululaiset
- Yleisimmät havaitut liikenneonnettomuudet: ylinopeudet, vaaralliset ohitukset, suojateitä ei kunnioiteta, kännykkään puhuminen ajon aikana
- Tyytymättömyimpiä ollaan: joukkoliikennetarjonta, jalankulku- ja pyöriteiden talvikunnossapito, pyöräilyn turvallisuus, katujen ja teiden kunto

KUNTAKORTTI

LIKENNETURVALLISUUSTILANNE 2/2



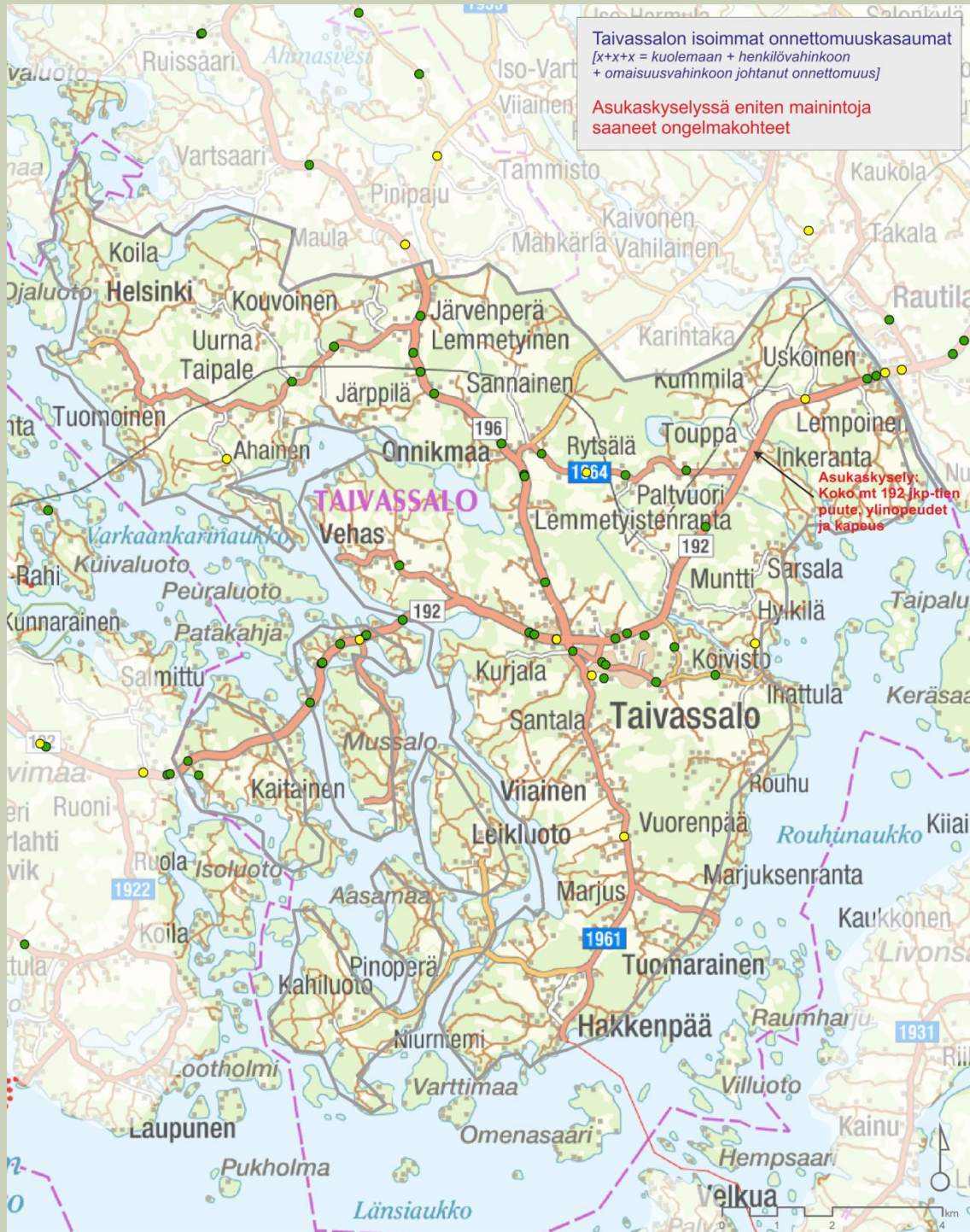
Onnettomuudet ja onnettomuuskaasumat 2009–2013 (pois lukien hirvieläinonnettomuudet)

- Onnettomuuksien määrä
- Kuolemaan johtanut onnettomuus
 - Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
 - Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus



KUNTAKORTTI

LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE 1/1



Onnettomuudet ja onnettomuuskeskukset 2009–2013 (pois lukien hirvieläinonnettomuudet)

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

LIITE 3.

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

UUSIKAUPUNKI



HIRVIELÄINONNETTOMUUEDET 2009-2013



LIITE 4.

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma

NOPEUSRAJOITUSPOLITIikka

	Toimintaympäristö	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	Muut nopeustasoa tukevat toimet
20 km/h	Asuntoalueiden pihakadut Keskustan kävely-painotteiset kadut	<ul style="list-style-type: none">• Kaikille yhteinen katutila, ajorataa ei eroteta jalkakäytävästä normaalilla reunakivellä• Liikenneympäristön tulee antaa selkeä viesti siitä, että vauhti on mukautettu jalankulkijoiden ehtoihin	<ul style="list-style-type: none">• Alhaista nopeustasoa voidaan korostaa katujen muotoilulla, kalusteiden sijoittelulla, päällystemateriaaleilla tai pysäköintijärjestelyillä
30 km/h	Taajamien keskusta-alueiden asunto- ja kauppakadut, keskustojen pääkadut (paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä) Muut asunto- ja tonttikadut (myös asuntoalueiden alemmat kokoojat) Taajama-alueiden erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	<ul style="list-style-type: none">• Selkeästi havainnollisilla suojateillä merkityt tienylityskohdat, harkinnan mukaan rakenteelliset tukitoimet• Kävelyn ja pyöräilyn erottelu omalle väylälle ei välttämätöntä• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötäulut• Kadunvarsipysäköinti katutilaa rajaavana tekijänä
40 km/h	Taajama-keskustojen ulkopuoliset pääkadut ja pääkokoojakadut Taajamien ulkopuolella erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	<ul style="list-style-type: none">• Merkittävimmillä suojateillä on vähintään keskisaareke, ajonopeuksia hillitseviä rakenteellisia toimia tai kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja• Suojateillä keskisaarekkeet aina, jos ylitettäviä kaistoja on useampi kuin kaksi• Erillinen kevyen liikenteen väylä tai ainakin jalkakäytävä• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötäulut
50 km/h	Taajamien sisääntuloväylät ja pääkadut (riippuu mm. maankäytöstä ja liittymistä)	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, muutoin suojateillä pitää olla keskisaareke• Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	<ul style="list-style-type: none">• Keskisaarekkeelliset suojatiet, suojatiekohtien kavennukset, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin• Nopeusnäyttötäulut, automaattinen nopeusvalvonta

LIITE 4.

Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma

NOPEUSRAJOITUSPOLITIikka

	Toimintaympäristö	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	Muut nopeustasoa tukevat toimet
60 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät Turvattomat pää- ja seututeiden liittymät	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, uusia suojateitä ei merkitä tasoon• Ajouradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Turvattomimmissa liittymissä kiertoliittymät (ennen liittymää max 50 km/h) tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät• Suojateiden havaittavuuden parantaminen, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot• Nopeusnäyttötaulut, automaattinen nopeusvalvonta
70 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät (erityisesti turvattomimmat tiejaksot, jotka nykyisin 80 km/h) Turvattomat yleisnopeusrajoitukset (80 km/h) tiejaksot Turvattomat pääteiden liittymät	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa• Ajouradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään kanavoidut liittymät pääsuunnalla, sivuteillä turvasaarekkeet• Kiertoliittymät tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät optimaalisiin ratkaisuihin• Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, täristävät reuna- ja keskiviivat• Nopeusnäyttötaulut, automaattinen nopeusvalvonta
80 km/h	Valta- kanta- ja seututeiden linjaosuudet Hyvin varustellut pääteiden liittymäalueet	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa, suojateitä ei merkitä tasoon• Ajouradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä vain tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään kanavoidut liittymät, erilliset kääntymiskaistat ja turvasaarekkeet, kiertoliittymät pahimmissa solmukohdissa, joihin eritaso ei sovellu• Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot erityisesti pistemäisten 80 km/h liittymien kohdilla• Kelin/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset, täristävät reuna- ja keskiviivat• Automaattinen nopeusvalvonta• Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä• Hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä
100– km/h	Valta- ja kantateiden linjaosuudet Tieosuudet, joilla ajokaistat eroteltu Moottoritiet (120km/h)	<ul style="list-style-type: none">• Kevyen liikenteen ylitykset eritasossa• Ajouradasta erilliset kevyen liikenteen väylät• Mopoilu sallittu kevyen liikenteen väylällä	<ul style="list-style-type: none">• Kelin-/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset• Automaattinen nopeusvalvonta• Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä, hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 1/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
YHTEISTYÖ		
Kustavin liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa	Kunnan eri hallintokunnat, Liikenneturva	2015 alkaen, syksyisin
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seudullisessa tilaisuudessa	Kunnat, ELY, Liikenneturva, Poliisi	2016 alkaen, marraskuussa
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan hyödyntämisestä (avustaa kuntia suunnitelman toteutuksessa ja seurannassa)	Kunnat, ELY	2016 alkaen
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkentää muihin kunnassa valmisteilla oleviin ja tuleviin suunnitelmiin ja strategioihin	Kunta	2015 alkaen
Järjestetään koulukuljetuksien periaatteista ja pelisäännöistä vuosittain kunnan ja liikennöitsijöiden välinen keskustelutilaisuus	Kunta, liikennöitsijät	2015 alkaen, elokuussa

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Tiedotus ja sitä tukeva toiminta

Laaditaan kunnan internet-sivuille liikenneturvallisuusosio (suunnitelma-aineisto, tilastot, liikennekasvatusaineistot)	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Lisätään Varsinais-Suomen haastepyräilykampanjan tiedotukseen (ryhmäkirje asukkaille) pyöräilyn turvallisuuteen liittyviä asioita	Liikenneturva, Kunta	2015 kevät
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje esikoulun päättäjien yhteydessä (toukokuussa)	Kunta	2015 kevät
Tiedotetaan liikenneturvallisuussuunnitelmasta ja lähivuosien toimenpiteistä kunnan asukkaille toimitettavassa ryhmäkirjeessä	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä (mittareita kuvattu raportissa) ja tiedotetaan tuloksista	Kunta, ELY	Jatkuvaa
Laaditaan kuntaan koulukuljetusopas/-periaatteet, jossa kuvataan yhteiset pelisäännöt ja eri toimijoiden velvollisuudet	Kunta	2015-2016
Kytetään työmatkojen liikenneturvallisuuskysymykset osaksi henkilöstölle suunnattuja työhyvinvointikyselyitä	Kunta	Jatkuvaa
Laaditaan vanhustyöntekijöille ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista	Liikenneturva	2016
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista	ELY, Poliisi, Liikenneturva	Jatkuvaa

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 2/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Perehdyttämistilaisuudet, koulutukset		
Päivähoidon henkilöstölle järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön (yhdessä vehmaalaisten kanssa)	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Neuvola- ja kouluterveydenhoitajille järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön (yhteistoiminta-alue)	Uusikaupunki, Liikenneturva	2015 syksy
Kivimaan koulun ja Taivassalon yhtenäiskoulun opettajille järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyön sisällöistä	Kunnat, Koulut, Liikenneturva	2015 syksy
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus /-seminaari	Kunnat, Liikenneturva	2016 syksy

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Teematilaisuudet eri kohderyhmille ja tapahtumat

Taivassalon yhtenäiskoulun yläkoululaisille järjestetään liikenneturvallisuusteemapäivä (oppilaina myös kustavilaisia)	Koulu, Liikenneturva	2016
Ikänsä ratissa teematilaisuuden järjestäminen osana Eläkeliiton Kustavin yhdistyksen kuukausitapaamasta	Eläkeläiset, Liikenneturva	2015 kevät
Pysy pystyssä teematilaisuuden järjestäminen valtakunnallisena vanhusten ulkoilupäivänä	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Varsinais-Suomen haastepöytäilyyn osallistuminen	LiikU, Kunta	2015 toukokuu

LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet)

Kustavintie välillä Juhannussilta – Vehmaa; pientareiden leventäminen kevyen liikenteen käyttöä varten	ELY	2015-2016
Kustavintie välillä maantie 1922 – kunnan raja; nopeusrajoituksen alentaminen kaupan ja liittymien kohdalla 80->60 km/h	ELY	2015-2016
Kustavintie välillä Juhannussilta – maantie1922; suositusnopeusrajoituksen 60 km/h asettaminen (hivivaroituserkkien yhteyteen)	ELY	2015-2016
Kustavintie välillä Juhannussilta – maantie 1922; riistaraivaukset	ELY	2015-2016
Tehdään koko Kustavintien kattava yhtenäinen nopeusrajoitustarkastelu (esiselvitys)	ELY	2015 syksy

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 1/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

YHTEISTYÖ

Laitilan liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa, pääpaino liikennekasvatustyössä ja viestinnässä	Kaupungin eri hallintokunnat, Liikenneturva	2015 alkaen, syksyisin
Liikenneympäristöön liittyviä liikenneturvallisuustoimenpiteitä käsitellään tarpeen mukaan koolle kutsuttavassa Laitilan liikenneturvallisuustyöryhmässä (luottamushenkilöpohjainen)	Tekninen toimi	2015 alkaen
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seudullisessa tilaisuudessa	ELY, Kunnat, Liikenneturva, Poliisi	2016 alkaen, marraskuussa
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan hyödyntämisestä (avustaa kuntia suunnitelman toteutuksessa ja seurannassa)	Kunnat, ELY	2015 syksy
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkentää muihin kaupungin suunnitelmiin (mm. hyvinvointityö, työsuojelutoiminta)	Kunta Litu-toimija	2015 alkaen

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Tiedotus ja sitä tukeva toiminta

Laaditaan kaupungin internet-sivuille liikenneturvallisuusosio (suunnitelma-aineisto, tilastot, liikennekasvatusaineistot)	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Seurataan vuosittain kaupungin liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä (mittareita kuvattu raportissa) ja tiedotetaan tuloksista	Kunta, ELY	Jatkuvaa
Tuodaan liikenneturvallisuusteemaa esille pyöräilyyn liittyvien tempausten yhteydessä (mm. Helatorstain valokuvasuunnistus, Varsinais-Suomen haastepyöräilykampanja, Sydänpyöräily)	Kunta, yhdistykset, Liikenneturva	Jatkuvaa
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä	Kunta	2015 kevät
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista	ELY, Poliisi, Liikenneturva	Jatkuvaa
Kytetään työmatkojen liikenneturvallisuusasiat osaksi henkilöstölle suunnattuja työhyvinvointikyselyitä	Kunta	2015
Hyödynnetään kouluterveyskyselyn tuloksia liikenneturvallisuustyön seurannassa ja keskustelun herättämisessä	Kunta	Jatkuvaa
Hyödynnetään valtakunnalliset liikenteen teemapäivät kaupungin työntekijöille suunnatussa tiedotuksessa (mm. 112-päivä, Pyöräilyviikko, Heijastinpäivä, Liikkujan viikko, Tapaturmapäivä)	Kunta, Liikenneturva	Jatkuvaa
Laaditaan vanhustyöntekijöille ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista	Liikenneturva	2016

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 2/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
------------	---------------	---------

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Perehdyttämistilaisuudet, koulutukset

Järjestetään päivähoidon henkilöstölle ja neuvolaterveydenhoitajille perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön	Kunta, Liikenneturva	2015 kevät
Järjestetään alakoulujen opettajille (ja kouluterveydenhoitajille) perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyön sisällöistä	Kunnat, Koulut, Liikenneturva	2015 syksy
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus /-seminaari	Kunnat, Liikenneturva	2016 syksy

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Teematilaisuudet eri kohderyhmille ja tapahtumat

Järjestetään Varpeen yläkoulun 8.luokan oppilaille liikenneturvallisuusteemapäivä	Koulu, Liikenneturva	2015 syksy
Tilataan Laitilan lukioon Ehyt ry:n Selvä Peli -koulutus	Lukio, Ehyt ry	2015 syksy
Ikänsä ratissa teematilaisuuden järjestäminen (asiaa ikäihmisten autoilusta ja siihen liittyvistä turvallisuuskysymyksistä)	Kunta, Liikenneturva	2015 kevät
Pysy pystyssä teematilaisuuden järjestäminen (liukastumiset, pimeässä näkyminen, pyöräilykypärän käyttäminen)	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Liikenneturva osallistuu Laitilassa järjestettävälle lasten ja nuorten pesäpalloilun Alueleirille	Seurat, Liikenneturva	2015 kesäkuu
Liikenneturva osallistuu kesäkuussa pidettäville munamarkkinoille (pyöräilykypärädemo kananmunalla, sääntövisa, yms.)	Kunta, Liikenneturva	2015 kesäkuu
Varsinais-Suomen haastepyöräilyyn osallistuminen	LiikU, Kunta	2015 toukokuu
Avaimet arkipyöräilyyn –kurssin järjestäminen (keskeisimmät pyöräilyyn liittyvät liikennesäännöt, pyöräilyn terveysvaikutukset, varusteet ja tavaroiden kuljettaminen, pyöräreitit, pyöränhuolto)	Kunta, Liikenneturva	2016 kevät

LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet) (jatkuu seuraavalla sivulla)

Valtatien 8 ja kantatien 43 liittymä: Ajonopeuksien ja punaista päin ajamisen kameravalvonta (pidemmällä tähtäimellä kiertoliittymä)	ELY, Poliisi	2015-2016
Valtatien 8, Kaukolantien ja Erik Sorolaisen tien liittymä: STOP-merkin lisääminen Erik Sorolaisen tien liittymäsaarekkeeseen	ELY	2015-2016
Kantatie 43 välillä Garpintie-Vihtorinkatu: nopeusrajoituksen alentaminen 50 -> 40 km/h pääliittymissä	ELY	2015-2016
Kantatie 43 välillä Peteksentie (Uki)-Garpintie: leveän tärisevän keskimerkinnän toteuttaminen	ELY	2015-2016

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 3/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet) (jatkuu seuraavalla sivulla)

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa; liikkeenharjoittajille suunnattu tiedotus

Kunta

2016-

Rakennusvalvonnan ohjeistaminen esteettömyysasioissa (lupien myöntämisessä sekä valvonnassa huomioitavat asiat)

Kunta

2016-

Tarkistetaan jalankulku- ja pyöräteiden talvihoidon laatuvaatimukset (ml. yhtenäisyys) ja hoitomenetelmät

Kunta, ELY

2016-

Laaditaan selvitys pyöräpysäköinnin kehittämistarpeista (nykytila, lisäpaikkatarve, paikkojen sijoittelu ja laatutaso)

Kunta

2016-

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 1/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
YHTEISTYÖ		
Pyhärannan liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa	Kunnan eri hallintokunnat, Liikenneturva	2015 alkaen, syksyisin
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seudullisessa tilaisuudessa	ELY, Kunnat, Liikenneturva, Poliisi	2016 alkaen, marraskuussa
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan hyödyntämisestä (avustaa kuntia suunnitelman toteutuksessa ja seurannassa)	Kunnat, ELY	2016 alkaen
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkentää muihin kunnassa valmisteilla oleviin ja tuleviin suunnitelmiin ja strategioihin	Kunta	2015 alkaen

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Tiedotus ja sitä tukeva toiminta

Laaditaan kunnan internet-sivuille liikenneturvallisuusosio (suunnitelma-aineisto, tilastot, liikennekasvatusaineistot)	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä (kirje toimitettu kunnalle)	Kunta	2015 kevät
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä (mittareita kuvattu raportissa) ja tiedotetaan tuloksista	Kunta	Jatkuvaa
Tiedotetaan liikenneturvallisuussuunnitelmasta ja lähivuosien toimenpiteistä kunnan asukkaille toimitettavassa Uutisankkurissa	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Tuodaan liikenneturvallisuusteemaa esille pyöräilyyn liittyvien tempausten yhteydessä (mm. Varsinais-Suomen haastepyöräilykampanja, Sydänpyöräily)	Kunta	Jatkuvaa
Laaditaan vanhustyöntekijöille ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista (sopii myös ikäihmisille)	Liikenneturva	2016
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista	ELY, Poliisi, Liikenneturva	Jatkuvaa

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 2/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ - Perehdyttämistilaisuudet, koulutukset		
Järjestetään päivähoidon henkilöstölle (päiväkoti, perhepäivähoito, seurakunnan ohjaajat) perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyyöhön	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Neuvola- ja kouluterveydenhoitajille järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyyöhön (yhteistoiminta-alue)	Uusikaupunki, Liikenneturva	2015 syksy
Ihoden, Reilan ja Rohdaisten koulujen opettajille järjestetään osana VESO-päivää perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyyöhön sisällöistä (aineistot, toimintavinkit, kytkennät uudistuvaan OPSiin)	Koulut, Liikenneturva	2015 syksy
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus /-seminaari	Kunnat, Liikenneturva	2016
LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ - Teematilaisuudet eri kohderyhmille ja tapahtumat		
Järjestetään Ihoden, Reilan ja Rohdaisten alakoulujen oppilaille liikenneturvallisuusoppitunnit (yksi oppitunti kussakin koulussa)	Liikenneturva, Kunta (koulut)	2015 syksy
Ikänsä ratissa teematilaisuuden järjestäminen	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Pysy pystyssä teematilaisuuden järjestäminen osana seurakunnan kuukausittaista tapaamista	Kunta, Seurakunta, Liikenneturva	2015 syksy
Varsinais-Suomen haastepöytäliikkeen osallistuminen	LiikU, Kunta	2015
Liikenneturvan osallistuminen Syystorille	Lions leikit, Liikenneturva	2015 syksy
LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet)		
Valtatien 8, Ihoden kylätien ja Vanhan Turuntien liittymä: - nopeusrajoituksen alentaminen liittymän kohdalla 80 -> 60 km/h - jalankulku- ja pyörätien parantaminen - sumupaalujen asentaminen pohjoisesta tultaessa - kaiteen rakentaminen erottamaan korotettu jkp-tie ja valtatie	ELY	2015-2016
Ropantien (mt 196), Uudenkaupungintien ja Kylärannan liittymä: - STOP-merkkien ja pysäytysviivojen merkitseminen sivusuunnille - Ohituskieltomaalaukset liittymän kohdalle (tuplakeltaiset) - Näkemien parantaminen (kasvillisuuden raivaus) - Opastuskyltin siirtäminen liittymän eteläpuolelle (Kyläranta)	ELY	2015-2016
Rantatien (mt 1960), Hirsilahden ja Santtion kohdat (nykyinen yleisrajoituksen 80 km/h osuus): - nopeusrajoituksen alentaminen 80 -> 60 km/h	ELY	2015-2016

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 1/3

Toimenpide

Vastuutaho/-t

Ajoitus

YHTEISTYÖ

Uudenkaupungin liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa	Hallintokunnat, Liikenneturva	2015 alkaen, syksyisin
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seudullisessa tilaisuudessa	ELY, Kunnat, Liikenneturva, Poliisi	2016 alkaen, marraskuussa
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan hyödyntämisestä (avustaa kuntia suunnitelman toteutuksessa ja seurannassa)	Kunnat, ELY	2016 alkaen
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkentää muihin kaupungin suunnitelmiin (mm. hyvinvointityö, työsuojelutoiminta)	Kunta	2015 alkaen
Lisätään vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston välistä yhteistyötä liikenneturvallisuus- ja esteettömyysasioissa	Neuvostot	2015 alkaen

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Tiedotus ja sitä tukeva toiminta

Laaditaan kaupungin internet-sivuille liikenneturvallisuusosio (suunnitelma-aineisto, tilastot, liikennekasvatusaineistot)	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Seurataan vuosittain kaupungin liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä (mittareita kuvattu raportissa) ja tiedotetaan tuloksista	Kunta, ELY	Jatkuvaa
Tuodaan liikenneturvallisuusteemaa esille pyöräilyyn liittyvien tempausten yhteydessä (mm. Äitienpäivän valokuvasuunnistus, Varsinais-Suomen haastepyöräilykampanja)	Kunta, yhdistykset, Liikenneturva	Jatkuvaa
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje esikouluissa (keväisin)	Kunta	2015 alkaen
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista	ELY, Poliisi, Liikenneturva	Jatkuvaa
Hyödynnetään yläkoulun ja lukion kouluterveyskyselyn tuloksia liikenneturvallisuustyön seurannassa ja tiedotuksessa	Kunta	Jatkuvaa
Kytetään työmatkojen liikenneturvallisuusasiat osaksi henkilöstölle suunnattuja työhyvinvointikyselyitä	Kunta	Jatkuvaa
Hyödynnetään valtakunnalliset liikenteen teemapäivät kaupungin työntekijöille suunnatussa tiedotuksessa (mm. 112-päivä, Pyörällä töihin päivä, Heijastinpäivä, Liikkujan viikko, Tapaturmapäivä)	Kunta, Liikenneturva	Jatkuvaa
Laaditaan vanhustyöntekijöille ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista	Liikenneturva	2016

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 2/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Perehdyttämistilaisuudet, koulutukset		
Järjestetään päivähoidon henkilöstölle (päiväkodit, perhepäivähoito) perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön	Kunta, Liikenneturva	2015 kevät
Neuvola- ja kouluterveydenhoitajille järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön (yhteistoiminta-alue)	Uusikaupunki, Liikenneturva	2015 syksy
Järjestetään alakoulujen opettajille perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyön sisällöistä ja kytkennöistä uudistuvaan OPSiin	Kunnat, Koulut, Liikenneturva	2016 kevät
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus /-seminaari	Kunnat, Liikenneturva	2016 syksy
LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Teematilaisuudet eri kohderyhmille ja tapahtumat		
Järjestetään Uudenkaupungin yhtenäiskoulun (Viikaisten koulu) kahdeksaluokkalaisille liikenneturvallisuusteemapäivä	Koulu, Liikenneturva	2015 syksy
Järjestetään Kalannin yhtenäiskoulun yläkoululaisille liikenneturvallisuusteemapäivä	Koulu, Liikenneturva	2015 syksy
Tilataan Ehyt ry:n Selvä Peli -koulutukset lukioon ja ammatti- ja aikuisopisto Novidaan	Lukio, Novida, Ehyt ry	2015
Ikänsä ratissa teematilaisuuden järjestäminen (asiaa ikäihmisten autoilusta ja siihen liittyvistä turvallisuuskysymyksistä)	Vanhusneuvosto, Liikenneturva	2015 kevät
Pysy pystyssä teematilaisuuden järjestäminen (liukastumiset, pimeässä näkyminen, pyöräilykypärän käyttäminen)	Vanhus- ja vammaisneuvosto, Liikenneturva	2015 syksy
Työmatkaliikenteen turvallisuuskysymysten esille nostaminen Hyvästä kiinni henkilöstötapahtumassa	Kunta, Liikenneturva	2015 syksy
Varsinais-Suomen haastepyöräilyyn osallistuminen	LiikU, Kunta	2015 toukokuu
Liikenneturvan osallistuminen koko perheen Talvikki-tapahtumaan (mukana myös pelastuslaitos ja poliisi)	LC Uki, Liikenneturva	2016 helmikuu
Avaimet arkipyöräilyyn –kurssin järjestäminen (keskeisimmät pyöräilyyn liittyvät liikennesäännöt, pyöräilyn terveysvaikutukset, varusteet ja tavaroiden kuljettaminen, pyöräreitit, pyöränhuolto)	Kunta, Liikenneturva	2016 kevät

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 3/3

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet)		
Alinenkatu välillä Pohjoistullikatu – Rauhankatu; pyörätien rakentaminen Alisenkadun pohjoispuolelle, kadun muuttaminen yksisuuntaiseksi, Rauhankadun liittymän korottaminen ja suojatiejärjestelyt	Kunta	2015-2016
Ketunkalliontien ja Mältintie liittymä; STOP-merkkien ja pysäytysviivojen asentaminen Ketunkalliontien sivuhaaroihin	Kunta	2015-2016
Vakka-Suomenkatu välillä Rantakatu – Ketunkalliontie; Rantakadun ja Alisenkadun kolmen kaistan yli menevien ei-keskisaarekkeellisten suojateiden poistaminen (2 kpl)	Kunta	2015-2016
Vakka-Suomenkadun parantamissuunnitelman laatiminen (liikenteen rauhoittaminen, katutilan kaventaminen, tienylitykset)	Kunta	2015-2016
Viikaistenkadun ja Rauhankadun liittymä, lukion kohta; suojatien korottaminen lukion liittymän kohdalla	Kunta	2015-2016
Ylinenkadun ja Koulukadun liittymä; Ylinenkadun kirkon puoleisen suojatien korottaminen	Kunta	2015-2016
Uudenkaupungin keskustan ruutukaava-alue; nopeusrajoituksen alentaminen 40 -> 30 km/h ja nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset	Kunta	2015-2016
Kantatie 43 välillä Peteksentie – Garpintie (Laitila); leveän täristävän keskimerkinnän toteuttaminen	ELY	2015-2016
Kantatien 43 ja Autotehtaankadun liittymä; STOP-merkin ja pysäytysviivan asettaminen, 2-suuntainen pyörätie -lisäkilpi STOP-merkin yhteyteen, pyörätien jatke -maalaukset Autotehtaankadulle, kantatien ylittävän suojatien poistaminen	Kunta, ELY	2015-2016
Ylinenkatu välillä Blasieholmankatu – Vakka-Suomenkatu; pyörätien rakentaminen ja liittymäjärjestelyt (suunnitelma v. 2009)	Kunta	2015-2016
Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa; liikkeenharjoittajille suunnattu tiedotus	Kunta	2015-2016
Rakennusvalvonnan ohjeistaminen esteettömyysasioissa (lupien myöntämisessä sekä valvonnassa huomioitavat asiat)	Kunta	2015-2016
Jalankulku- ja pyöräilyväylien yleissuunnitelman laatiminen keskustan ruutukaava-alueelle (pyöräily-yhteydet, jalankulun turvallisuus, väylien kunnossapito)	Kunta	2016-
Tarkistetaan jalankulku- ja pyöräteiden talvihoidon laatuvaatimukset (ml. yhtenäisyys) ja hoitomenetelmät	Kunta, ELY	2016-
Laaditaan selvitys pyöräpysäköinnin kehittämistarpeista (nykytila, lisäpaikkatarve, paikkojen sijoittelu ja laatutaso)	Kunta	2016-

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 1/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
YHTEISTYÖ		
Vehmaan liikenneturvallisuustyötä seurataan ja toimintaa suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seurantokokouksessa	Kunnan eri hallintokunnat, Liikenneturva	2015 alkaen, syksyisin
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan ja suunnitellaan vuosittain järjestettävässä seudullisessa tilaisuudessa	ELY, Kunnat, Liikenneturva, Poliisi	2016 alkaen, marraskuussa
Sovitaan seudullisen liikenneturvallisuustoimijan hyödyntämisestä (avustaa kuntia suunnitelman toteutuksessa ja seurannassa)	Kunnat, ELY	2016 alkaen
Edistetään liikenneturvallisuusteeman kytkentää muihin kunnassa valmisteilla oleviin ja tuleviin suunnitelmiin ja strategioihin	Kunta	2015 alkaen

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Tiedotus ja sitä tukeva toiminta

Laaditaan kunnan internet-sivuille liikenneturvallisuusosio (suunnitelma-aineisto, tilastot, liikennekasvatusaineistot)	Kunta (aineisto konsultilta)	2015 syksy
Jaetaan tulevien ekaluokkalaisten vanhemmille liikennekirje kouluun tutustumisen yhteydessä	Kunta	2015 kevät
Seurataan vuosittain kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä (mittareita kuvattu raportissa) ja tiedotetaan tuloksista	Kunta, ELY	Jatkuvaa
Laaditaan vanhustyöntekijöille ja omaisille suunnattu esite ikäihmisten liikenneturvallisuusasioista	Liikenneturva	2016
Hyödynnetään kouluterveyskyselyn (8.-9.-luokkalaisille) tuloksia liikenneturvallisuustyön seurannassa ja keskustelun herättämisessä	Kunta	Jatkuvaa
Laaditaan paikallismedian hyödynnettäväksi seudullisia tiedotteita liikenneturvallisuussuunnitelman avaintemoista	ELY, Poliisi, Liikenneturva	Jatkuvaa

KUNTAKORTTI

TOIMENPIDEKORTTI 2/2

Toimenpide	Vastuutaho/-t	Ajoitus
------------	---------------	---------

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ – Perehdyttämistilaisuudet, koulutukset

Päivähoidon henkilöstölle järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön (yhdessä kustavilaisten kanssa)	Vehmaa, Kustavi, Liikenneturva	2015 syksy
Neuvola- ja kouluterveydenhoitajille järjestetään perehdyttämistilaisuus liikennekasvatustyöhön (yhteistoiminta-alue)	Uusikaupunki, Liikenneturva	2015 syksy
Kirkonkylän koulun ja Lahdingon koulun opettajille järjestetään perehdyttämistilaisuus alakoulun liikennekasvatustyön sisällöistä (aineistot, toimintavinkit, kytkennät uudistuvaan OPSiin)	Kunnat, Koulut, Liikenneturva	2015
Järjestetään seudullinen koululaiskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus /-seminaari	Kunnat, Liikenneturva	2016 syksy

LIIKENNEKASVATUS JA VIESTINTÄ - Teematilaisuudet eri kohderyhmille ja tapahtumat

Vinkkilän koulun 7.-9. luokan oppilaille järjestetään liikenneturvallisuusteemapäivä	Koulu, Liikenneturva	2015
Liikenneturvallisuusaiheisen teematilaisuuden (ikäautoilu + pysyvässä teemat) järjestäminen Vehmaan ikäihmisten syksyn kokoontumisessa	Vanhus- neuvosto, Liikenneturva	2015 kevät
Varsinais-Suomen haastepyöräilyyn osallistuminen	LiikU, Kunta	2015 toukokuu

LIIKENNEYMPÄRISTÖ (1. toteutusluokan kärkikohteet)

Maantien 194 (Y-tie) ja Kalannintien liittymä; nopeusrajoituksen alentaminen liittymässä 80 -> 60 km/h (Kiikoistentien liittymään asti), STOP-merkin ja pysäytysviivan lisääminen Kalannintielle	ELY	2015-2016
Maantien 194 (Y-tie), Rautilantien ja Kirkkotien liittymä; 60 km/h rajoituksen pidentäminen molemmista suunnista, näkemien parantaminen Rautilantieltä saavuttaessa, STOP-merkin lisääminen Rautilantien haaraan	ELY	2015-2016
Mynämäentien (mt 1950), Lahdingon koulun kohta; nopeusrajoituksen alentaminen 50 -> 40 km/h	ELY	2015-2016
Kirkkotien nopeusrajoituksen alentaminen 50 -> 40 km/h	ELY	2015-2016
Tehdään koko Kustavintien kattava yhtenäinen nopeusrajoitustarkastelu (esiselvitys)	ELY	2015 syksy

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 40/2015				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Jaakko Klang Juha Heltimo Mikko Lautala		Julkaisuaika Kesäkuu 2015		
		Kustantaja Julkaisija Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu seudun kuntien, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja Lounais-Suomen poliisilaitoksen yhteistyönä. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on edistää nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuuksuuskaisempaa liikkumiskulttuuria. Suunnittelun lähtökohtana on ollut EU-tason liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan ”liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Visio tukeutuu näkemykseen, että puutteellinen liikenneturvallisuus on laaja kansanterveydellinen ongelma, joka koskettaa monia yhteiskunnan sektoreita. Liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi tarvitaan useita keinoja ja monen osapuolen yhteistyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetetaan tiukat tavoitteet liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Liikennekuolemien osalta tavoitteena on lisätä niin sanottujen ”nollavuosien” määrää. Tavoitteena on myös vähentää loukkaantumisten, etenkin vakavien loukkaantumisten, määrää merkittävästi. Tavoitteiden saavuttamiseksi on laadittu monipuolinen päättäjien hyväksymille painopistealueille kohdennettu toimenpideohjelma. Suunnitelmaan sisältyy toimenpide-ehdotuksia liittyen yhteistyöhön, liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen, liikennenympäristön parantamiseen, liikenteen valvontaan sekä liikenteen ja maankäytön suunnitteluperiaatteisiin. Suunnitelman toteuttamisen vastuu jakautuu toimenpiteen luonteesta riippuen kuntasektorille, ELY-keskukselle, Liikenneturvalle, poliisille ja muille sidosryhmille. Liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä ja yhteiskunnalle kaivattuja kustannussäästöjä. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain seudun kunnille noin neljän miljoonan euron laskennalliset kustannukset. Liikenneturvallisuuden parantuminen asetettujen tavoitteiden mukaisesti tarkoittaisi karkeastikin arvioiden miljoonaluokan säästöjä kuntasektorille. Vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena on koetun liikenneturvallisuuden parantuminen, joka vaikuttaa keskeisesti ihmisten hyvinvointiin. Suunnitelman vaikutustenarvioinnin perusteella voidaan todeta, että keinot asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat olemassa, mutta tavoitteisiin pääseminen edellyttää erittäin suuria panostuksia kaikilla liikenneturvallisuustyön osa-alueilla, ja erityisesti liikennekäyttäytymiseen ja yhteistyöhön kohdistuvien toimenpiteiden osalta. Pelkästään sillä, että kaikki käyttäisivät laissa määrättyjä turvalaitteita ja liikenteestä saataisiin pois rattijuopot, itsemurhat, sairaskohtaukset ja ylinopeudet, säästettäisiin vuosittain seudulla jopa neljä henkeä. Liikennenympäristöön kohdennetut toimet ovat nekin tärkeitä, mutta niillä voidaan saavuttaa vain pieni osa asetetuista tavoitteista. Koetun turvallisuuden osalta turvallisen liikennenympäristön vaikutus on sitäkin merkittävämpi.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen, liikkumisen ohjaus				
ISBN (painettu) 978-952-314-256-5	ISBN (PDF) 978-952-314-257-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.elv-keskus.fi/iulkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-257-2	Kieli Suomi	Sivumäärä 106
Julkaisun myynti/jakaja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Kustannuspaikka ja aika Turku 2015			Painotalo Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 40/2015				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Jaakko Klang Juha Heltimo Mikko Lautala		Publiceringsdatum Juni 2015		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland		
		Projektets finansiär uppdragsgivare		
Publikationens titel Trafiksäkerhetsplan för Vakka-Suomi regionen				
Sammandrag <p>Trafiksäkerhetsplanen för Vakka-Suomi regionen har gemensamt utarbetats av kommunerna i regionen, NTM-centralen i Egentliga Finland, Trafikskyddet och polisinrättningen i Sydvästra Finland. Målsättningen med planen är att främja en ansvarsfullare och mer säkerhetsinriktad trafikskultur. Som utgångspunkt har man haft EU:s trafiksäkerhetsvision, enligt vilken "trafiksystemet bör planeras så, att ingen skall behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken." Visionen stöder sig på uppfattningen att en bristfällig trafiksäkerhet är ett omfattande folkhälsoproblem, som berör många samhällssektorer. För att lösa trafiksäkerhetsproblemen behövs metoder av olika slag och ett samarbete mellan många parter.</p> <p>Trafiksäkerhetsplanen ställer upp strikta minskningsmål för antalet trafikolyckor fram till år 2025. Ifråga om trafikdödsfallen är målsättningen att öka de så kallade "nollärens" antal. Vidare strävar man efter att avsevärt minska antalet skadade och i synnerhet antalet allvarligt skadade. För att nå de uppställda målen har man utarbetat ett mångsidigt åtgärdsprogram allokerat till tyngdpunktsområden, som har beslutfattarnas godkännande. Planen innefattar åtgärdsförslag förknippade med samarbete, trafikfostran och -information, förbättring av trafikmiljön, trafikövervakning samt med principerna för trafik- och markanvändningsplanering. Beroende på åtgärdernas natur fördelar sig ansvaret för planens förverkligande på kommunsektorn, NTM-centralen, Trafikskyddet, polisen och övriga intressenter.</p> <p>En minskning av antalet trafikolyckor sparar mänskligt lidande och ger samhället välbehövliga kostnadsinbesparingar. Trafikolyckorna förorsakar årligen kommunerna i regionen kostnader på uppskattningsvis ungefär fyra miljoner euro. En förbättring av trafiksäkerheten i enlighet med de uppställda målen skulle grovt räknat innebära inbesparingar i miljonklassen för kommunsektorn. En förbättring av den upplevda trafiksäkerheten har en central inverkan på människornas välbefinnande och är en minst lika viktig målsättning.</p> <p>En konsekvensanalys av planen visar att det finns metoder att nå de uppställda målen, men det förutsätter mycket stora satsningar på alla delområden inom trafiksäkerhetsarbetet och i synnerhet på åtgärder relaterade till trafikfostran och samarbete. Enbart det att alla skulle använda lagstadgad säkerhetsutrustning och att rattfylleristerna, självmorden, sjukdomsattackerna och överhastigheterna ficks bort ur trafiken skulle spara upp till fyra liv i regionen årligen. Också de åtgärder, som riktar sig mot trafikmiljön är viktiga, men med dem kan man bara uppnå en liten del av målen. Med avseende på den upplevda säkerheten har en trygg trafikmiljö en desto större inverkan.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Trafiksäkerhet, hållbart resande, styrning av resande				
ISBN (tryckt) 978-952-314-256-5	ISBN (PDF) 978-952-314-257-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
WWW www.elv-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-257-2	Språk Finska	Sidantal 106
Beställningar Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Förläggningsort och datum Åbo 2015			Tryckeri Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy	

DOCUMENTATION PAGE

Publication serie and number Reports 40/2015				
Publication serie and number Transport and infrastructure				
Author(s) Jaakko Klang Juha Heltimo Mikko Lautala		Date June 2015		
		Publisher Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Southwest Finland		
		Financier/commissioner		
Title of publication Vakka-Suomi region's road safety plan				
<p>Abstract</p> <p>Vakka-Suomi region's road safety plan has been compiled in cooperation with the region's municipalities, Southwest Finland's ETE Centre, Finnish Road Safety Council and local police. The aim of the road safety plan is to promote a more responsible and safety-oriented mobility culture. The starting point has been the EU level road safety vision, according to which "the transport system must be designed in such a way that nobody should die or be seriously injured in traffic". The vision is based on the view that the lack of road safety is an extensive public health problem that affects many sectors of society. To solve traffic safety problems, there is need for several resources and the cooperation of multiple parties.</p> <p>Stringent targets are set in the road safety plan, in order to reduce the number of road accidents by 2025. In terms of traffic fatalities, the aim is to increase the number of so-called "zero years". The aim is also to significantly reduce the number of injuries, particularly serious injuries. To achieve these goals, an operational program targeting the priority areas, which have been approved by decision-makers, has been pre-pared. The plan includes proposals for measures related to cooperation, traffic education and information, improving the traffic environment, traffic control, as well as traffic and land use planning principles. The plan's implementation responsibilities are allocated, according to the nature of the measures, to the municipal sectors, the ETE Centre, the Finnish Road Safety Council, the police and other stakeholders.</p> <p>Reducing the number of road accidents spares unnecessary humane suffering and much needed cost savings for the society. Traffic accidents annually cause the regional municipalities imputed costs of approximately four million euros. Improvement of road safety, in accordance to the set targets, would mean a rough estimate of a million in savings for the municipal sector. An objective, which is at least as important, is the improvement of the perceived road safety, which has a key effect on human well-being.</p> <p>According to the plan's impact assessment, it can be stated that the resources to achieve the targets do exist, but to reach the targets large investments are needed in all subareas of road safety work, and particularly in terms of measures related to traffic behaviour and cooperation. The mere fact that everyone would use the safety equipment required by law and drink-drivers, suicides, seizures and speeding were removed from traffic, up to four people could be saved annually in the region. Targeted measures to the traffic environment are also important, but they can only achieve a small fraction of the set targets. With regard to perceived safety, the effect of a safe traffic environment is all the more important.</p>				
Keywords Road safety, sustainable mobility, mobility management				
ISBN (print) 978-952-314-256-5	ISBN (PDF) 978-952-314-257-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (print) 2242-2846	ISSN (online) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-257-2	Language Finnish	Number of pages 106
For sale at/distributor Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Place of publication and date Turku 2015		Printing place Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy		

RAPORTEJA 40 | 2015

VAKKA-SUOMEN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-256-5 (painettu)

ISBN 978-952-314-257-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-257-2

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi