



Yhdessä tuumin kohti turvallisempaa liikkumista

Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

JUHA HELTIMO | MIKKO LAUTALA | JAAKKO KLANG



Yhdessä tuumin kohti turvallisempaa liikkumista

Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

JUHA HELTIMO
MIKKO LAUTALA
JAAKKO KLANG

RAPORTTEJA 124 | 2012
YHDESSÄ TUUMIN KOHTI TURVALLISEMPAA LIIKKUMISTA
LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Juha Heltimo, Mikko Lautala

Kansikuva: Mikko Lautala

Raportin valokuvat: Juha Heltimo, Mikko Lautala, Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Kartat: ©Karttakeskus L4356, YKR©SYKE & Tilastokeskus

Painopaikka: Kopijyvä Oy, Tampere

ISBN 978-952-257-678-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-679-8 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-679-8

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

Esipuhe

Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on edistää kokonaisvaltaisella tavalla nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuushakuisempaa liikkumista seudulla. Pää tavoitteena on ennaltaehkäistä liikennekuolemat sekä vähentää merkittävästi liikenteessä loukkaantuneiden määrää Loimaan seudulla. Liikenneturvallisuuksuunnitelman parantuminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä, parantaa kuntalaisten hyvinvointia, lisää alueiden viihtyisyyttä ja tuo merkittäviä taloudellisia säästöjä yhteiskunnalle.

Suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen pyritään monipuolisen ja toimien vaikuttavuuden perusteella kohdennetun toimenpidejoukon keinoin, mutta myös kehittämällä eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja työnjakoa toimenpiteiden edistämiseksi. Liikenneturvallisuuksuunnitelman positiivisen kehittymisen ehtona on kaikkien yhteiskunnan toimijoiden yhteistyö.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman ratkaisua käsitellään entistä vahvemmin poikkihallinnollisena haasteena, ei siis ainoastaan teknisenä yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelyihin liittyvänä kysymyksenä – vaikka näiden rooli onkin merkittävä. Tarvitaan myös keinoja, joilla ihmiset saadaan houkutelua ja motivoitua tekemään nykyistä vastuullisempia ja turvallisempia ratkaisuja omaa päivittäistä liikkumistaan koskien. Suunnitelman tarkoituksena on antaa liikennekasvatuksen näkökulmasta käytännön ohjeita ja vinkkejä kuntien eri hallintokuntien arjen työhön.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnasta on vastannut Juha Heltimo Strafica Oy:stä. Liikenneympäristöä koskevasta suunnittelusta on vastannut Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä. Työn ohjausryhmätyöskentelyssä ovat olleet mukana:

- Jaakko Klang (pj.) Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Kaj Westerinen Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Kalle Peltonen Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Heikki Järvinen Auran kunta
- Raimo Vähämaa Marttilan kunta
- Mauno Mäentausta Koski TL:n kunta
- Osmo Hongisto Loimaan kaupunki
- Pekka Paju Oripään kunta
- Minna Vuorinen Oripään kunta
- Jukka Ojanen Pöytyän kunta
- Tapani Lehto Tarvasjoen kunta
- Janne Virtanen Varsinais-Suomen liitto
- Laura Leppänen Varsinais-Suomen liitto
- Antero Aho Liikenneturva
- Esa Aho Liikenneturva
- Kai Loukkaanhuhta Varsinais-Suomen poliisilaitos
- Pasi Pihlava Liikkuva poliisi
- Pertti Kulmala Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Ohjausryhmätyöskentelyn ohella työn aikana on haastateltu laajasti eri hallintokuntien edustajia kunnista. Haastatteluilla on ollut ratkaiseva rooli varsinkin loppuraportin ja toimenpide-esitysten viimeistelyvaiheessa.

Turussa 5.12.2012

Sisältö

Esipuhe	4
1. Johdanto	6
1.1 Suunnitelman sisältö ja lähestymistapa	6
1.2 Alueellisia ja valtakunnallisia linjauksia työn taustalla.....	7
2. Yhteinen vastuu	9
2.1 Liikenneturvallisuus syntyy monen tekijän yhteisvaikutuksesta	9
2.2 Yhteistyön tarve ja osapuolet.....	11
2.3 Liikenneturvallisuustyötä tehdään eritasoilla – yhteistyön koordinointi kannattaa.....	14
3. Lähtökohdat	18
3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus	18
3.2 Seudun liikenneturvallisuustilanne	20
3.3 Liikenneturvallisuustyö seudun kunnissa	30
3.4 Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristö	31
4. Tavoitteet	37
4.1 Visio ja määrälliset tavoitteet	37
4.2 Lähivuosien painotukset	38
5. Toimenpiteet	39
5.1 Liikenneturvallisuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä	39
5.2 Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa	43
5.3 Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö.....	51
6. Suunnitelman seuranta ja vaikutukset	59
6.1 Seurannan kautta jatkuvuutta	59
6.2 Suunnitelman vaikuttavuus.....	61
7. Kirjallisuus	63
Liitteet	64
Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista	65
Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita	70
Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa	74
Liite 4. Kuntakortit.....	82
Liite 5. Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkoina ja karttoina	97

1. Johdanto

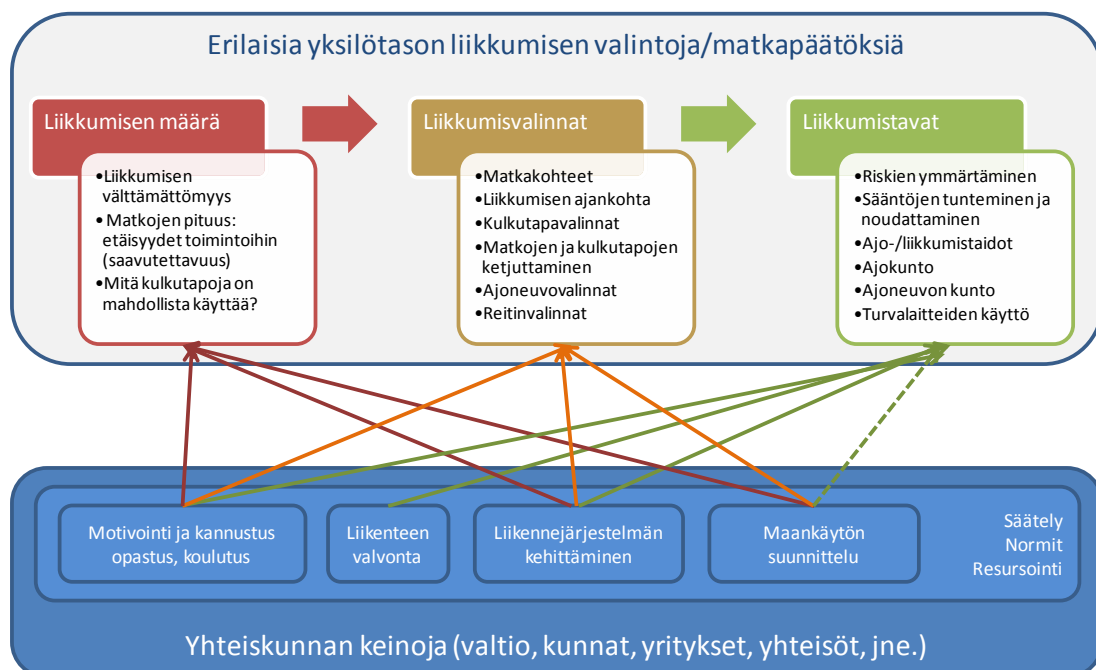
1.1 Suunnitelman sisältö ja lähestymistapa

1.1.1 Järjenkäyttöä ja vastuunkantoa liikkumiseen

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa jalkautetaan valtakunnallisia ja alueellisia liikenneturvallisuustavoitteita paikallistason toimenpiteiksi ja toiminnaksi. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on edistää kokonaisvaltaisella tavalla nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuushakuisempaa liikkumista seudulla. Pää tavoitteena on ennaltaehkäistä liikennekuolemat sekä vähentää merkittävästi liikenteessä loukkaantuneiden määrää Loimaan seudulla. Tavoitteena on myös edistää nykyistä kestävämpää liikkumista – kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä – jolla terveys- ja ympäristövaikutusten ohella on myönteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuskehitykseen.

Liikenneturvallisuustyön 0-vision hengen noudattaminen ja konkretisoiminen käytännön toimenpiteiksi on ollut suunnitelman keskeisiä periaatteita. Turvallisuusvisio jakaa vastuuta sekä liikennejärjestelmästä vastaaville tahoille että liikkujille itselleen. Tavoitteena on, että kaikilla liikenteessä liikkujilla on edellytykset, osaaminen ja motivaatio tehdä vastuullisia ja turvallisuuteen tähtäviä liikkumisvalintoja. Kokonaisuutena voidaan puhua viisaasta liikkumisesta, joka yksinkertaisuudessaan on järjenkäyttöä ja vastuunottoa tehtäessä erilaisia liikkumiseen liittyviä päätöksiä.

Viisaasti voi liikkua kaikilla kulkutavoilla, niin jalan, pyörällä, moottoripyörällä, joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla. Olennaista on matkojen järjestyminen ja kuhunkin tilanteeseen sopivan kulkutavan valinta sekä tietysti turvalliset sääntöjen mukaiset toimintatavat liikenteessä. Loppujen lopuksi kyse on pienistä arjen teoista ja valinnoista. Ja mitä fiksumpia nämä teot ja valinnat ovat, sitä terveempiä olemme ja sitä turvallisemmassa ja viihtyisämmässä ympäristössä liikkumme. Liikenneturvallisuuden parantuminen ja viisaat liikkumisen valinnat tuovat myös merkittäviä taloudellisia säästöjä niin yhteiskunnalle kuin liikkujille itselleen. Pelkästään liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain seudun kunnille miljoonakustannukset, puhumattakaan, jos mukaan lasketaan vielä liikkumattomuuden lisääntymisestä aiheutuvat kustannukset yhteiskunnan eri sektoreille, erityisesti sosiaali- ja terveyssektorille.



Kuva 1. Liikenneturvallisuus syntyy erilaisista ihmisten arjessa tekemistä päätöksistä ja valinnoista.

1.1.2 Suunnitelmasta monipuolinen työkalu kuntien liikenneturvallisuustyöhön

Suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen pyritään monipuolisen ja toimien vaikuttavuuden perusteella kohdennetun toimenpidejoukon keinoin, mutta myös kehittämällä eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja työnjakoa toimenpiteiden edistämisessä. Liikenneturvallisuutta käsitellään entistä vahvemmin poikkihallinnollisena haasteena, ei ainoastaan teknisenä yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelyihin liittyvänä kysymyksenä – vaikka näiden rooli merkittävä onkin. Viisaasta liikkumisesta on tehtävä helppoa, miellyttävää ja houkuttelevaa, ja tähän tarvitaan samanaikaisesti niin teknisiä liikenneympäristöön ja kulkuneuvoihin kohdistuvia ratkaisuja kuin ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja taitoihin vaikuttamista.

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa on laadittu edelle mainituista lähtökohdista johtuen aiempaa poikkihallinnollisemmalla otteella. Heti suunnitelman aluksi (Luku 2.) on tuotu esille yhteistyön tarve sekä kuvattu liikenneturvallisuustyön kannalta keskeisten osapuolten tehtäviä. Tämän jälkeen on tehty katsaus liikenneturvallisuustyön toimintaympäristöön ja seudun liikenneturvallisuustilanteeseen; liikenneonnettomuuksien määriin, onnettomuustyyppeihin, riskiryhmiin sekä onnettomuuksien taustatekijöihin (Luku 3). Kuntakohtaisia liikenneturvallisuuden tunnuslukuja on esitetty kuntakorteissa liitteessä 4.

Nykytilan kuvausten pohjalta ja valtakunnalliset linjaukset huomioiden Loimaan seudun liikenneturvallisuustyölle on asetettu pitkän aikavälin visio, määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä konkreettisesti lähivuosien toimintaa suuntaavat painopistealueet ja kärkitehtävät (Luku 4.). Raportin liitteessä 3 on erikseen avattu liikenneturvallisuustyön tavoitteita ja työkaluja eri ikäryhmien parissa toimittaessa eli kuntien eri hallintokuntien näkökulmasta. Kärkitehtävien tarkemmat kuvaukset ja konkreettiset toimenpidetarpeet seututasolla on esitetty luvussa 5. Kuntakohtaisesti lähivuosien ensiaskelia on kuvattu kuntakorteissa (liite 4.).

Vaikutustenarvioinnilla (Luku 5.) on pyritty osoittamaan, ovatko suunnitelmassa asetetut tavoitteet realistisia ja saavutettavissa. Aukottoman vaikutusarvioinnin tekeminen on erittäin haastavaa. Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia parantuneena liikenneturvallisuutena on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuustilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja onnettomuusmäärien kehitykseen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Toimenpiteiden toteutumisen ja tavoitteiden saavuttamisen tueksi on laadittu konkreettiset seurantamittarit.

1.2 Alueellisia ja valtakunnallisia linjauksia työn taustalla

1.2.1 Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat kaipaavat päivitystä

Loimaan seutukunnan alueen kuntien (Aura, Koski TI, Loimaa, Marttila, Oripää, Pöytyä ja Tarvasjoki) edelliset liikenneturvallisuussuunnitelmat laadittiin kuntien, Turun tiepiirin ja Liikenneturvan yhteistyönä vuosina 2001–2002. Suunnitelmissa on määritetty liikenneturvallisuustyön päätavoitteet (vain toiminnallisia tavoitteita) ja liikenneympäristön parantamistoimenpiteet. Suunnitelmiin sisältyi myös hallintokunta-kohtaiset kasvat-, valistus- ja tiedotussuunnitelmat sekä ehdotuksia kunnallisesta ja seudullisesta yhteistyöstä liikenneturvallisuusasioissa. Liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutuminen, etenkin viimeksi mainittujen asioiden osalta, on ollut vaihtelevaa. Suunnitelmat ovat monelta osin myös vanhentuneet ja kaipaavat päivittämistä ajan hengen mukaisiksi.

1.2.2 Liikenneturvallisuus painopistealueena alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa

Loimaan seutukunnan liikenneturvallisuusasioita on linjattu myös vuonna 2005 valmistuneessa Loimaan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä hieman yleisemmällä tasolla vuonna 2007 valmistuneessa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Molemmissa suunnitelmissa liikenneturvallisuus on

nostettu yhdeksi painopistealueeksi. Liikenneturvallisuuden painopistealuetta tukevana kärkitehtävinä suunnitelmissa on tuotu esille mm. seuraavia toimenpidekokonaisuuksia:

- liikenteen rauhoittaminen ja ajonopeuksien hillintä; pääteiden sekä taajamien ja niiden reuna-alueiden nopeusrajoitusten tarkastaminen,
- pääteiden vaarallisimpien liittymien parantaminen,
- kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen taajamissa,
- koulureittien turvallisuuden parantaminen,
- tasoristeysten turvallisuuden parantaminen ja määrän vähentäminen,
- liikenneturvallisuuden sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen huomioiminen kaavoissa,
- kuntien ja seudun liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja aktivoiminen.

1.2.3 Valtakunnallisissa linjauksissa pääpaino liikenteen valvonnassa ja ajokuntoasioissa

Suomen liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022 on linjattu hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle ("Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä"). Liikenneturvallisuuteen liittyen selonteon linjauksiin sisältyy liikennevalvonnan tehostaminen ELY-keskusten, kuntien ja poliisin vastuu- ja tehtäväjako kehittämällä. Lisäksi linjauksissa tuodaan esille muun muassa turvallisuuskulttuurin edistäminen ammattiliikenteessä sekä ajoterveyden ja ajokunnon arvioinnin kehittäminen.

Valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma (2012) sisältää liikenneturvallisuustyön toimenpiteitä vuoteen 2014 ja linjauksia vuoteen 2020. Suunnitelman taustalla vaikuttaa valtakunnallinen liikenneturvallisuuden 0-visio, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman määrällisenä tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden paraneminen siten, että vuonna 2020 liikennekuolemien määrä on puolittunut (24 kuol./milj.as.) ja liikenteessä loukkaantuneiden määrä vähentynyt neljänneksellä vuoden 2010 tasoon verrattuna. Lähivuosien tärkeimmiksi toimenpiteiksi suunnitelma nostaa ajokuntoon, liikennekäyttäytymiseen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuteen tähtäävät toimet. Pitkän ajan linjauksina painotetaan asennemuokkausta elinikäisen liikennekasvatuksen avulla. Myös kestävä liikunnan edistäminen on nostettu ensimmäistä kertaa osaksi liikenneturvallisuustyötä.

1.2.4 Alueellinen liikenneturvallisuussuunnitelma jalkauttaa valtakunnalliset linjaukset

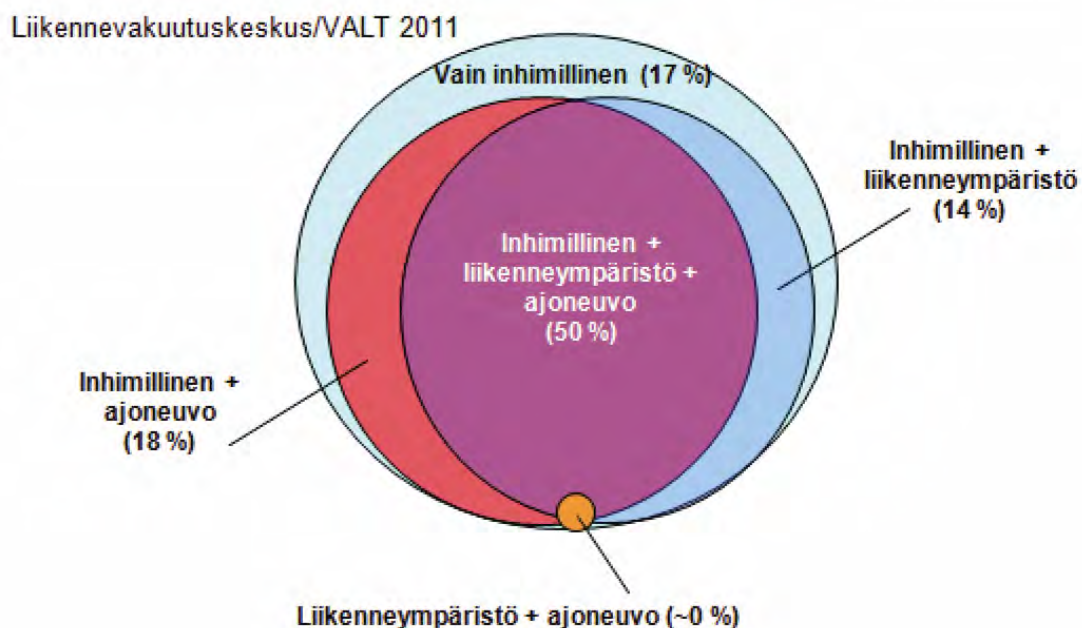
Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa korostetaan alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön merkitystä liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen johdolla laaditussa Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2012) on sovittu yhteen valtakunnantason linjauksia ja alueellisia erityispiirteitä. Suunnitelma sisältää maakunta-kohtaiset määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä kärkitoimenpiteet vuoteen 2020. Toimenpiteitä on kuvattu kahdesta pääteemasta: turvallista käyttäytymistä tukeva liikenneympäristö ja turvallinen ja vastuullinen liikennekäyttäytyminen. Lisäksi kestävä ja turvallista liikkumista tukevan yhdyskuntarakenteen ja kestävien kulkutapojen käytön edistämisen osalta on kuvattu pitkän aikavälin linjauksia. Suunnitelmassa on myös kuvattu alueellisen liikenneturvallisuusyhteistyön toimintamalli ja seurantamittarit.

Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien alueella kuolleiden määrän vähentämistavoite vuoteen 2020 on laskettu valtakunnallisen asukasluvuun suhteutetun tavoitteen mukaisesti. Tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrää nykyisestä 48 hengestä (ka 2007–2011) vähintään 17 henkeen vuoteen 2020 mennessä. Loukkaantuneiden määrän tulee laskea nykyisestä 1 081 henkilöstä vähintään 811 henkilöön vuoteen 2020 mennessä (-25 %).

2. Yhteinen vastuu

2.1 Liikenneturvallisuus syntyy monen tekijän yhteisvaikutuksesta

Liikenneonnettomuudet ovat usein monien yhteensattumien muodostamia tapahtumaketjuja, joiden taustalla on lukuisia liikkujan itseensä, liikenneympäristöön, ajoneuvoon ja esimerkiksi keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Liikkujan rooli tässä yhtälössä koetaan, ja on myös tilastollisesti todistettu, merkittävimäksi. Mo- niulotteisuudesta johtuen mikään yksittäinen toimenpide ei riitä poistamaan liikenneonnettomuuksia. Liikenneturvallisuustilanteen parantamiseksi tulee tarkastella kaikkia niitä tekijöitä, joilla on lyhyellä tai pitkällä aikajänteellä vaikutusta vallitsevaan liikenneturvallisuustasoon.



Kuva 2. Esimerkki inhimillisten, ajoneuvoon ja liikenneympäristöön liittyvien välittömien- ja taustariskien jakautumasta kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien osalta vuosina 2006–2010. Inhimillinen riskitekijä oli mukana 99 prosentissa, ajoneuvoon liittyvä riski 68 prosentissa ja liikenneympäristöön liittyvä riski 64 prosentissa onnettomuuksista (VALT 2010 vuosiraportti).

2.1.1 Yhteiskunta voi vaikuttaa liikkujan turvallisuuteen monin eri tavoin – liikenneturvallisuuden keskiössä ovat silti aina liikkujan omat valinnat

Liikenneturvallisuuden 0-visio jakaa vastuuta sekä liikennejärjestelmästä vastaaville tahoille että liikkujille itselleen. Järjestelmän – yhteiskunnan – vastuu jakaantuu lainsäädännöstä ja valvonnasta sekä liikennejärjestelmästä, ajoneuvoturvallisuudesta ja liikennekasvatuksesta vastaavien tahojen kesken.

Yhteiskunnan tehtävänä on luoda edellytykset, tietopohja, osaaminen ja motivaatio turvallisille ja vastuullisille valinnoille liikenteessä. Yksilöiden vastuulle jää lopullinen päätäntävalta ja vastuunkanto omista liikkumisen valinnoistaan; kulutavan valinnoista, ajoneuvojen turvallisuudesta, liikennesääntöjen noudattamisesta, tarjolla olevien turvalaitteiden ja -välineiden käyttämisestä. Liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta, mikäli joku jättää vastuunsa kantamatta.

Nykyaikaisen liikenneturvallisuustyön reunaehdoja

- **Päätöksenteolla puitteet ja arvostus toiminnalle:** Liikenneturvallisuustyön resursointi, henkinen tuki ja arvostus työlle, turvallisuutta edistäviä päätöksiä.
- **Liikenneonnettomuuksien syitä on tutkittava laajasti ja eri osatekijöiden painoarvo ja vuoro-vaikutussuhteet tunnistaen:** Ihminen – liikenneympäristö ja -palvelut – kulkuneuvot – säätely – (ulkoiset olosuhteet)
- **Liikenneturvallisuusongelmat ovat poikkihallinnollisia:** Inhimillinen riskitekijä mukana lähes kaikissa liikenneonnettomuuksissa (asenteet, sääntötuntemus, ajotaidot, ajokunto, turvavälineiden käyttämättömyys, jne.).
- **Liikkumista on tarkasteltava kokonaisvaltaisesti:** Onnettomuuksille altistumisen vähentäminen (liikkumistarpeet, kulkutavan valinnat ja eri kulkumuotojen välinen työnjako) ja turvalliset toimintatavat liikenteessä (sääntöjen noudattaminen, turvalaitteiden käyttäminen, toisten kunnioittaminen).
- **Tarvitaan laaja-alainen keinovalikoima:** Yksittäisten toimenpiteiden vaikuttavuus usein heikko, toimenpiteiden synergian kautta lisää vaikuttavuutta; tarvitaan samanaikaisesti liikkujaan, liikenneympäristöön ja kulkuneuvoihin kohdistuvia toimia.
- **Toimijakentän laajuus ja yhteistyön välttämättömyys:** Koko keinovalikoiman käyttöön saamiseksi, vähäisten resurssien käytön tehostamiseksi tarvitaan monen toimijan yhteistyötä.
- **Yksilöllisten erojen tiedostaminen:** Liikkujien heterogeenisuus, enemmän painoarvoa sille, miksi ihminen käyttäytyy siten kuin käyttäytyy ja miten ihmiset sopeuttavat toimintaansa erilaisten toimenpiteiden seurauksena ja erilaisissa ympäristöissä ja liikennetilanteissa.
- **Ihmisen rajallinen sopeutumiskyky:** Ihminen pystyy toimimaan, sopeutumaan, muuntumaan ja kehittymään vain tiettyjen rajojen puitteissa. Ihmistä ei tule sopeuttaa liikennejärjestelmään, vaan liikennejärjestelmä tulee suunnitella ihmisten kykyjen ja toimintatapojen mukaan.



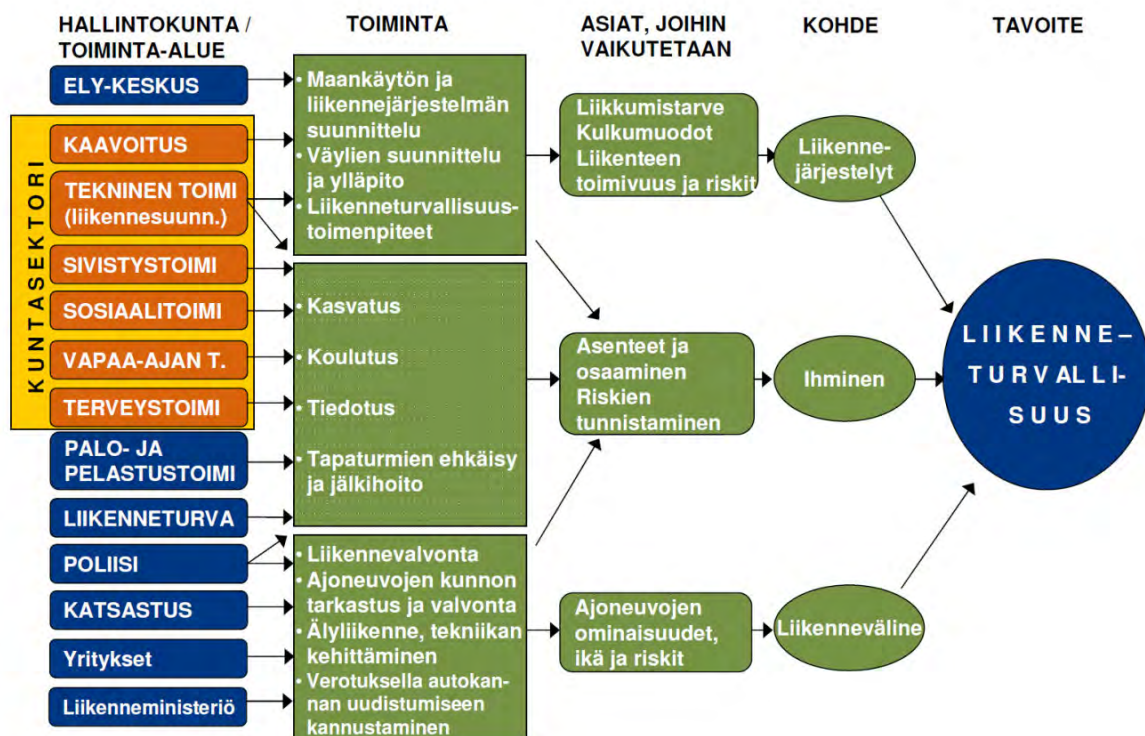
2.2 Yhteistyön tarve ja osapuolet

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen laaja-alaisella keinovalikoimalla edellyttää monen osapuolen välistä yhteistyötä sekä yhteistoiminnan koordinoitua. Yhteistyötä tarvitaan, koska liikenneturvallisuusongelmat ovat lähes aina ”poikkihallinnollisia”, eivätkä siten ainoastaan yhden toimijan keinoin ratkaistavissa. Yhteistyöllä myös varmistetaan, että rajalliset resurssit tulevat mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön.

Kuntien rooli liikenneturvallisuustyössä on erittäin keskeinen, sillä kunnan palveluiden kautta on mahdollista tavoittaa lähes kaikki liikkujaryhmät, ainakin jossakin elämänvaiheessa. Kunnat vastaavat paitsi alueensa liikennejärjestelyiden turvallisuudesta, myös eri ikäryhmiin kohdistuvasta ennaltaehkäisevästä kasvatuksesta, valistuksesta ja tiedotustyöstä.

Kodin ja vanhempien rooli lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on luonnollisesti merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös käsitys liikenteen vaaroista saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös kunnan eri toiminnot, neuvola, päivähoito ja koulu.

Kuntien apuna liikenneturvallisuustyössä on laaja asiantuntijaverkosto, johon kuuluvat mm. Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskukset, Liikennevirasto ja Trafli. Viranomaistehtäviin sisältyy lakisääteisesti olennaisena osana liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyviä tehtäviä. Lisäksi julkisen sektorin aktiivinen yhteistyö yritysten ja yhteisöjen kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön laajuutta ja lisäresursseja. Liikenneturvallisuustyössä tyypillisesti mukana olevia sidosryhmiä ovat esimerkiksi liikennöitsijät, katsastustoimistot, autokoulut, varuskunnat, eläkeläisjärjestöt, urheiluseurat, asukas- ja vanhempainyhdistykset.



Kuva 3. Liikenneturvallisuustyön osapuolia.

2.2.1 Kunnat – paikallistason liikenneturvallisuustyön avaintoimijoita

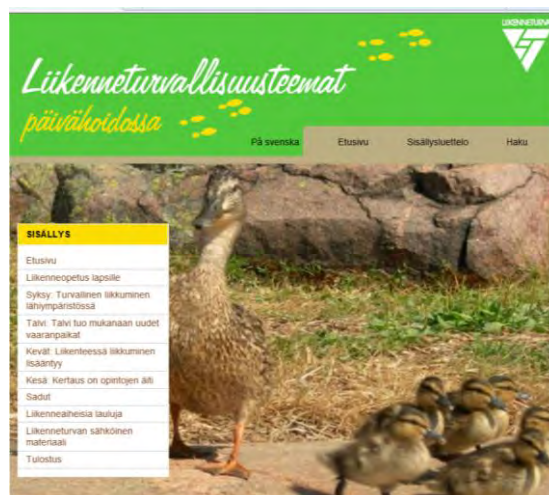
Kunnan toimintakenttä liikenneturvallisuustyössä ja kestävästi liikemisen edistämiseksi on hyvin laaja. Teknisten- ja ympäristöpalvelujen tehtävänä on turvata terveyttä, hyvinvointia ja turvallisuutta edistävät elin- ja toimintaympäristöt kuntalaisille. Kunta vastaa osaltaan tie- ja katuverkon suunnittelusta, rakentamisesta

sekä liikenneympäristön parantamistoimenpiteistä ja väylien kunnossapidosta. Kunnan vastuulla on muun muassa se, minkälaisia ajonopeuksia taajama-alueilla ajetaan tai kuinka turvallisia ovat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Kaavoituksen kautta kunta vastaa viime kädessä myös siitä, miten asuminen, palvelut ja muut tärkeät päivittäiset toiminnot sijoittuvat, ja miten turvallisesti ja mielekkäästi liikkuminen eri kulkutavoilla, etenkin kävelen ja pyöräillen, on hoidettavissa.

Kunnan tehtävänä on myös kouluttaa, kasvattaa, valistaa ja tiedottaa kunnan asukkaita liikenneturvalli-
suuteen ja hyvinvoinnin edistämiseen liittyvistä asioista. Tällöin kuvaan astuvat kunnan muut toimialat ja niiden alaiset yksiköt, joiden työntekijät tapaavat kuntalaisia elämän eri vaiheissa ”vauvasta vaariin”. Alle kouluikäisten lasten ja heidän vanhempiansa liikennekasvatukseen nähdään kuuluvan ennen kaikkea neuvo-
loille ja päivähoitojärjestelmälle. Kouluikäiset lapset ja nuoret vanhempineen tavoitetaan muun muassa koulujen, iltapäivätoiminnan, nuorisotyön, harrastusten ja kouluterveydenhuollon kautta. Opiskelijoiden ja työikäisten tavoittaminen tapahtuu toisaalta perheiden lasten kautta ja toisaalta oppilaitosten, työpaikkojen, työterveydenhuoltojärjestelmän, yleisen tiedotuksen sekä erilaisen harrastus- ja yhdistystoiminnan kautta. Iäkkäämpi väestö tavoitetaan muun muassa kunnan sosiaali- ja terveyspalvelujärjestelmän, vanhustyön, ja kolmannen sektorin toimijoiden kautta.

2.2.2 Liikenneturva – työkaluja ja koulutusta arjen liikenneturvallisuuustyöhön kunnissa

Liikenneturva on lailla määrätty julkisoikeudellinen, valtakunnallinen liikenneturvallisuuustyön keskusjärjestö. Liikenneturvan ydintehtävänä on edistää liikenneturvallisuuutta tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen kei-
noin sekä toimintaansa tukevalla tutkimuksella. Liikenneturva pyrkii vaikuttamaan kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuuustietouden ja turvallisuuden arvostuksen pa-
rantamiseen yhteiskunnassa. Liikenneturva luo asiantuntijana toiminnallansa edellytyksiä liikenneturvalli-
suustyön toteutumiseksi kunnissa. Tarjolla on apua henkilöstön perehdyttämiskoulutuksiin, toimintamalleja ja aineistoja eri-ikäisten ja eri tienkäyttäjärühmien liikennekasvatukseen ja autoilijoiden jatkokoulutukseen sekä kouluttajia teematilaisuuksiin. Tietoiskujen ja uutiskirjeiden kautta Liikenneturva myös pitää kunnan ajan tasalla valtakunnallisen liikenneturvallisuuustyön tilasta ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutki-
musten tuloksista.



2.2.3 Valonia – Varsinais-Suomen kunnille tukea kestävän liikkumisen edistämiseen

Valonia on Varsinais-Suomen alueella toimiva kestävän kehityksen ja energia-asioiden asiantuntija- ja pal-
veluorganisaatio. Keskus aloitti toimintansa keväällä 2008, kun kaksi alueellista asiantuntijaorganisaatiota –
Varsinais-Suomen Agendatoimisto ja Varsinais-Suomen Energiatoimisto yhdistyivät. Valonian toiminnan
tavoitteena on kestävän kehityksen edistäminen, ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen

sekä ympäristötietoisuuden lisääminen Varsinais-Suomen maakunnan alueen kunnissa. Käytännön työn osa-alueita ovat mm. energianeuvonta, haja-asutusalueiden jätevesiasiat, kestävä kulutus ja materiaalihokkuus, kestävä liikkuminen ja logistiikka, vesiensuojelu, lasten ja nuorten ympäristökasvatus sekä yritysten ympäristöasioiden kehittäminen.

2.2.4 Poliisi – valvontaa, tiedottamista ja liikennekasvatusta

Poliisin tehtäviin 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.

Liikenteen valvonnalla on liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa ensiarvoinen merkitys. Liikenteen valvonta ehkäisee liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Valvonnalla tuetaan myös tavallisia kuljettajia, jotta he noudattavat liikenteen sääntöjä arjessaan. Ilman valvontaa sääntöjä noudatetaan heikommin, sillä tienkäyttäjän tulee kokea, että rikkomuksista voi jäädä kiinni. Jo pelkkä poliisin näkeminen liikenteessä valpastuttaa tielläliikkujat.

Liikenteen valvonta kohdennetaan niihin osa-alueisiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä. Pääsääntöisesti valvonta painottuu nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin (esim. nuoret autoilijat ja mopoilijat). Poliisivalvonnan keinoja ovat mm. normaali liikkuvan poliisin suorittama jokapäiväinen liikenteen valvonta, ratsiat, automaattinen kamera-valvonta, kameravalvonta-autot sekä eriteemaiset tehoiskut ja kampanjat. Erittäin merkittävä liikennekäyttäytymiseen vaikuttava valvontakeino on myös ennakoiva tiedottaminen valvontaiskuista.



2.2.5 Pelastuslaitos – pelastustoimintaa ja ennaltaehkäisevää riskienhallintaa

Pelastuslaitokset hoitavat pelastustoimen tehtäviä alueellaan. Vapaaehtoiset palokunnat, laitospalokunnat ja tehdaspalokunnat osallistuvat pelastustoimen tehtävien hoitamiseen alueen kanssa tekemänsä sopimuksen mukaisesti. Liikenneonnettomuuksien pelastustehtävien, uhrien auttamisen, 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. Pelastuslaitoksen osallistuminen asiantuntijana tai kouluttajana erilaisiin kampanjoihin ja tapahtumiin on myös yleistä.



2.2.6 Varsinais-Suomen ELY-keskus – alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoitua

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY) vastaavat maanteiden hoidosta ja ylläpidosta, kehittämisestä ja liikenneturvallisuudesta sekä huolehtivat osaltaan myös joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskusten tehtäviin kuuluvat myös alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinoitua sekä valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttaminen alueelliseen ja paikalliseen liikennetyöhön mm. kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan osallistumisen kautta. ELY-keskus myös seuraa seutujen ja kuntien liikenneturvallisuustyötä sekä osallistuu mahdollisuuksien ja tarpeen mukaan myös paikallisiin tilaisuuksiin ja tempauksiin.

2.3 Liikenneturvallisuustyötä tehdään eritasoilla – yhteistyön koordinoitua kannattaa

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen laaja-alaisella keinovalikoimalla ja eri kohderyhmien tavoittaminen edellyttää monen eri osapuolen välistä koordinoitua yhteistyötä. Tavoitteena on pitkäjänteinen toiminta, jonka myötä liikenneturvallisuusasioiden näkyvyys ja arvostus lisääntyvät sekä erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden hyväksyttävyyden paranevat. Yhteistyö eri osapuolten välillä tulee olla suunnitelmallista ja sen toteutumista tulee seurata vuosittain.

Yhteistyötä tarvitaan niin maakunnallisella, seudullisella kuin paikallisella tasolla. Julkisen sektorin rooli yhteistyössä ja yhteistyön koordinoitua vastaavana tahona on keskeinen. Monialaisuuden ja toiminnan kattavuuden varmistamiseksi on tärkeää, että yhteistyössä on myös mukana toimijoita yksityiseltä ja kolmannelta sektorilta.

Varsinais-Suomen maakunnan alueen liikenneturvallisuusyhteistyön tavoitteista ja toimintamallista on sovittu vasta valmistuneessa alueellisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuustyön koordinoituvastuu on Varsinais-Suomen ELY-keskuksella. Paikallisella tasolla avaintoimijoita ovat kunnat.

2.3.1 Liikenneturvallisuusfoorumi

Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuusfoorumi tuo poikkihallinnollista ja moniammatillista näkökulmaa alueen liikenneturvallisuustyöhön. Foorumin avulla edistetään asiantuntijoiden verkottumista, voimistetaan eri tahojen yhteistyötä sekä lisätään liikenneturvallisuustyön arvostusta ja näkyvyyttä alueella. Liikenneturvallisuusfoorumi kokoontuu kerran vuodessa seminaaritilaisuuteen, vuorovuosina Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Foorumin tavoitteena on tuoda esille ja levittää hyviä liikenneturvallisuustyön käytäntöjä.

2.3.2 Maakunnallinen liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä

Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä vastaa valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamisesta aluetasolle ja alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnasta, toteuttamisesta ja seurannasta. Yhteistyöryhmä valmistelee ja huolehtii siitä, että liikenneturvallisuusfoorumi kutsutaan koolle vuosittain. Yhteistyöryhmä tukee ja aktivoi seutujen ja kuntien liikenneturvallisuustyötä. Ryhmä kokoontuu 3-4 kertaa vuodessa ja koolle kutsujana toimii ELY-keskus. Työryhmän jäseninä ovat ELY-keskuksen, poliisin, Liikenneturvan, pelastuslaitoksen ja maakuntaliittojen edustajat.



Kuva 4. Periaatemalli liikenneturvallisuusyhteistyön organisoimisesta maakuntatasolta paikalliselle tasolle (Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelma).

2.3.3 Seudulliset ja kunnalliset liikenneturvallisuustyöryhmät

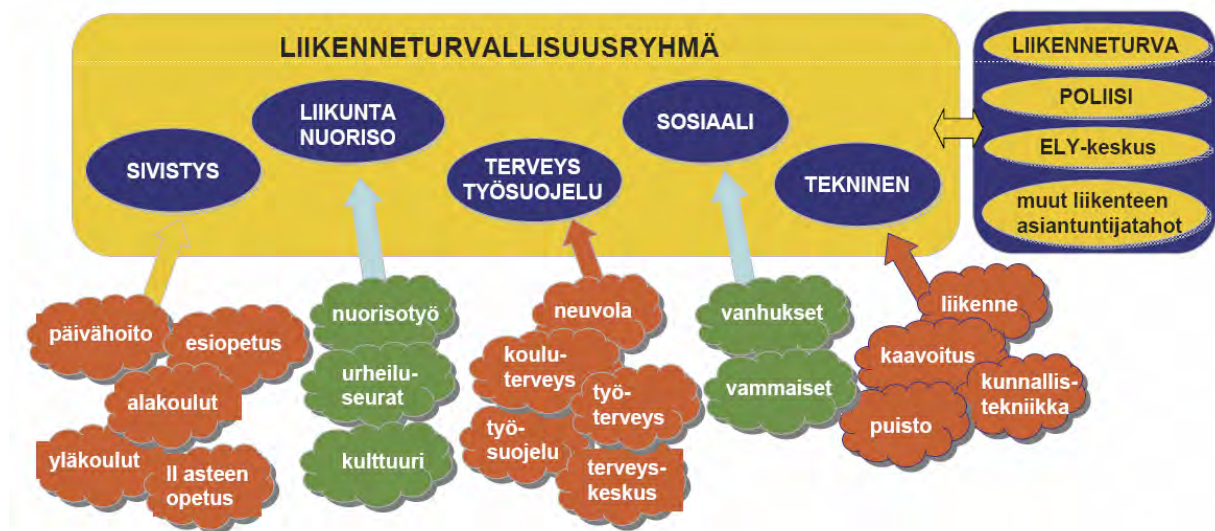
Paikallinen liikenneturvallisuustyö voidaan koordinoida joko seudullisten tai kunnallisten liikenneturvallisuusryhmien kautta tai näiden molempien yhdistelmänä. Kuntatasolla tavoitteena on liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden turvaaminen käytännön toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus sekä eri hallintokuntien välisen yhteistyön lisääminen. Mikäli kunnat tekevät liikenneturvallisuustyötä yhteistyössä lähikuntien kanssa, olisi alueelle hyvä perustaa myös erityinen liikenneturvallisuusryhmä koordinoimaan seudullista toimintaa.

Kunnallinen liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyön tulisi tavoittaa kaikki ikä- ja liikkujaryhmät, joten työn perusta on kunnissa. Valtakunnallisena lähtökohdانا on liikenneturvallisuustyön organisoiminen kunnissa erillisten liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Kunnalliset liikenneturvallisuustyöryhmät muodostuvat kunnan eri hallintokunnista

nimetyistä henkilöistä ja muista paikallisista sidosryhmistä. Sidoryhminä toimintaan voivat osallistua esimerkiksi paikallinen Poliisi, Pelastuslaitos, Liikenneturva, vanhus- ja vammaisjärjestöt tai nuorisofoorumi.

Kunnallisen liikenneturvallisuuksryhmän toiminnan keskeisenä tavoitteena on jatkuvan liikenneturvallisuuksuustyön ylläpitäminen kunnassa sekä kunnallisessa/seudullisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen linjausten ja lähivuosille kirjattujen toimenpiteiden toteutumisen edistäminen. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän rooli etenkin liikennekasvatus- ja tiedotustyön suunnittelussa ja toteutuksessa eri hallintokuntien osalta on merkittävä. Ryhmän tavoitteena on myös lisätä yhteistyötä kunnan eri hallinnonalojen sekä kunnan ja eri sidoryhmien välillä, lisätä liikenneturvallisuuksuustyön arvostusta tekemällä toiminnasta näkyvää sekä järjestää työlle tarvittavat resurssit. Kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmien olisi työn jatkuvuuden turvaamiseksi hyvä kokoontua vähintään 3-4 kertaa vuodessa.



Kuva 5. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä on edustajia eri hallinnonaloilta ja kunnan lisäksi muista sidoryhmistä (Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuuksuunnitelma).

Esimerkkejä kunnallisen liikenneturvallisuuksuustyöryhmän tehtävistä.

- Varmistaa, että liikenneturvallisuus ja siihen vaikuttavat tekijät sekä eri ikä- ja liikkujaryhmien tarpeet tulevat huomioiduksi kaikissa kunnan toiminnoissa, suunnitelmissa ja strategioissa.
- Aktivoi liikenneturvallisuuksuustyöhön kaikilla hallinnonaloilla, niiden alaisissa yksiköissä ja sidoryhmissä (motivointi, osaamisen kehittäminen, vastuunjako).
- Edistää liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen linjausten ja lähivuosille kirjattujen toimenpiteiden toteutumista. Huolehtii yhteistyötahojen kanssa suunnitelman ajantasaisuudesta.
- Jakaa tietoa kestävän ja turvallisen liikkumisen hyödyistä ja ennaltaehkäisevän työn sisällöstä asukkaiden, päättäjien, toimialojen johdon, kunnan henkilöstön ja alueella toimivien tahojen keskuudessa.
- Edistää liikenneturvallisuuksuustyön ja liikkumisen ohjauksen arvostusta ja näkyvyyttä.
- Seuraa kunnan liikenneturvallisuuksustilanteen (onnettomuudet, liikenneasenteet) kehittymistä.
- Tekee kunnan liikenneturvallisuuksuustyön näkyväksi kokoamalla toteutetut toimet ja muut seurannan tulokset vuosittain laadittavaan toimintakertomukseen.

Seudullinen liikenneturvallisuuksuyhteistyö

Seudulliset liikenneturvallisuuksuustyöryhmät vastaavat valtakunnan ja aluetason liikenneturvallisuuksutavoitteiden jalkauttamisesta seututasolle sekä toimivat kuntarajat ylittävän liikenneturvallisuuksuustyön koordinoitikanavana. Ryhmät muodostuvat kuntien sekä mahdollisesti poliisin, Liikenneturvan ja ELY-keskuksen edustajista.

Kuntien edustajat vievät ryhmässä käsiteltyjä asioita ja hyviä käytäntöjä eteenpäin omiin kuntiinsa. Seututason ryhmien olisi hyvä kokoontua 1-2 kertaa vuodessa.

Myös kuntien eri hallintokunnat voivat tehdä yhteistyötä ja organisoitua hallintokuntakohtaisiksi seuturyhmiä, jotka keskittyvät liikenneturvallisuuden parantamiseen oman hallintokunnan toiminta-alueella koko seutukunnalla. Tämä toimintamalli vaatii kuitenkin toimiakseen merkittävää sitoutumista kunnilta ja hallintokunnilta. Seudullista liikenneturvallisuusyhteistyötä voidaan hajauttaa tehtäväksi myös eri hallintokuntien tai palvelumuotojen yhteistyöryhmiin.

Liikenneturvallisuustoimijamalli

Monissa kunnissa ja seuduilla on viime vuosina siirrytty ns. liikenneturvallisuustoimijamalliin, jossa kunnallisen/seudullisen liikenneturvallisuusryhmän koordinoimien tehtävien hankitaan yksityiseltä palveluntarjoajalta. Liikenneturvallisuustoimijan käyttöönotto on perusteltua etenkin seuduilla/kunnissa, joissa syystä tai toisesta ei nähdä tarvetta erillisten liikenneturvallisuusryhmien perustamiselle ja/tai liikenneturvallisuustyön aktiivinen toteuttaminen koetaan muuten vaikeaksi omin voimin tehtävänä.

Liikenneturvallisuustoimijamallin keskeisin tavoite on kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja kehittäminen siten, että aktiivinen liikenneturvallisuustyö kunnissa saadaan käyntiin ja jatkuvaksi. Kokousrutiinien ohella liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin voidaan sisällyttää mm. liikennekasvatus- ja tiedotustyön ideointi, toimintasuunnitelmien valmistelu, tempausten ja tapahtumien käynnistäminen ja niissä avustaminen, tiedotteiden laatiminen, kokemusten välittäminen hyvistä käytännöistä ja toimintatavoista sekä liikenneturvallisuustyön seuranta.

Liikenneturvallisuustoimija voi myös toimia kunnalle asiantuntija-apuna liikennejärjestelyitä koskevassa suunnittelussa ja kaavoitusasioissa (liikenneturvallisuusnäkökulma) sekä linkkinä kunnan ja ELY-keskuksen välisessä yhteistyössä.



3. Lähtökohdat

3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

3.1.1 Väestökehitys

Loimaan seutukunta muodostuu Auran kunnasta, Kosken TI:n kunnasta, Loimaan kaupungista, Marttilan kunnasta, Oripään kunnasta, Pöytyän kunnasta sekä Tarvasjoen kunnasta. Seutukunnan väkiluku oli vuoden 2011 lopussa 37 102 asukasta. Noin puolet väestöstä asuu Loimaalla (16 848 as.), neljäsosa Pöytyällä (8 474 asukasta) ja noin kymmenesosa Aurassa (3 975 as.). Muiden kuntien asukasmäärät ovat selvästi pienempiä: Koski TI (2 441 as.), Marttila (1 998 as.), Oripää (1 422 as.) ja Tarvasjoki (1 944 as.).

Seutukunnan tasolla väestömäärä on pysynyt kutakuinkin muuttumattomana viimeisen kymmenen vuoden aikana, joskin aivan viime vuosina asukasmäärässä on ollut pienoista laskua. Kuntien välillä väestökehityksessä on kuitenkin suuria eroja. Suhteellisesti eniten väestöä (vuodesta 2002 vuoteen 2011) ovat menettäneet Marttila ja Koski TI. Myös Loimaalla väki on vähentynyt. Muissa kunnissa väestökehitys on ollut hienoisena kasvun puolella. Tilastokeskuksen väestöennusteessa seutukunnan väestökehitykseen ennustetaan pientä kasvua. Kasvua ennustetaan erityisesti Auran, Tarvasjoen, Oripään ja Pöytyän kuntiin. Loimaan kaupungin ja Marttilan kunnan väestön kokonaismäärän ennustetaan säilyvän nykytasolla. Koski TI:n kunnassa väestön vähenemisen ennustetaan jatkuvan.

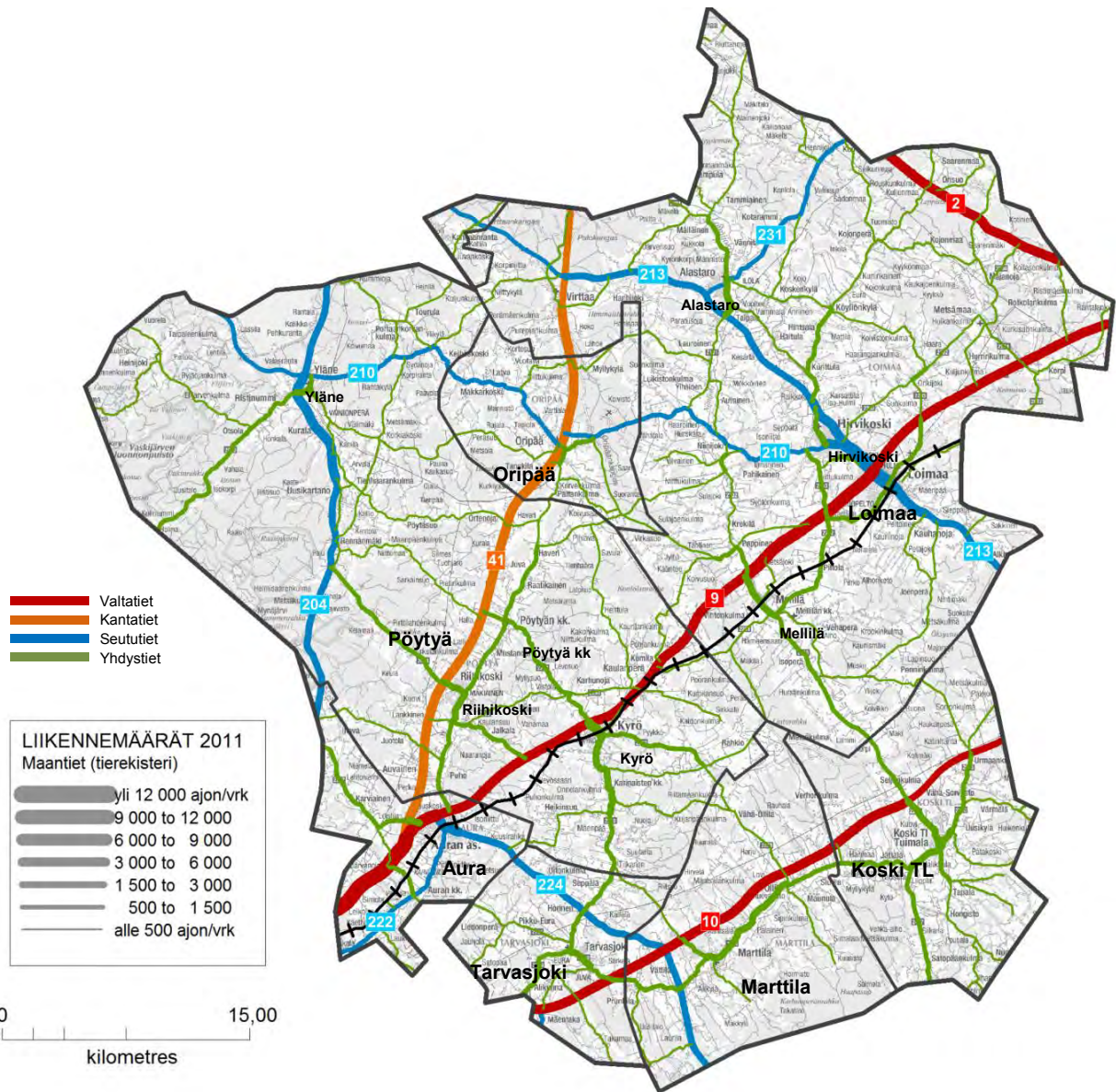
Suunnittelualueen kunnista Loimaa ja Pöytyä ovat monitaajamaisia, mitä pitkälti selittää viime vuosina tapahtuneet kuntaliitokset. Suunnittelualueen suurimmat asukastihentymät esiintyvät nykyisten ja entisten kuntakeskusten alueilla, sekä suurimpien kylien kohdilla. Loimaalla merkittäviä asukastihentymiä on Loimaan keskustaajaman lisäksi Hirvikoskella, Mellilässä ja Alastarossa. Pöytyän kunnan asukastihentymät löytyvät Riihikoskelta, kirkonkylästä, Kyröstä ja Yläneeltä. Muiden kuntien asukastihentymät sijoittuvat kuntakeskuksiin.

3.1.2 Liikennejärjestelmän yleiskuvaus

Loimaan seudun liikenneverkon rungon muodostavat aluetta säteittäisesti halkovat valtatiet 9 ja 10 sekä kantatie 41. Myös valtatie 2 sivuaa suunnittelualueella Loimaalla. Keskeisten säteittäisten yhteyksien joukkoon kuuluu myös seutukunnan länsiosaa palveleva hyvätasoinen seututie, maantie 204 (Turku-)Lieto-Eura-(Pori). Seudun poikittaisyhteydet ja kuntien väliset yhteydet rakentuvat suurelta osin linjaukseltaan hyvin vanhasta tieverkosta.

Seudun suurimmat ajoneuvoliikennemäärät, keskimäärin yli 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ovat Loimaan keskustan tuntumassa maantiellä 213 (Pikatie) valtatie 9 ja Turuntien välisellä osuudella. Valtatie 9 liikennemäärät ovat suunnittelualueen osalta korkeimmillaan Aurassa kantatie 41 liittymän eteläpuolella, lähes 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Auran ja Loimaan välisellä osuudella liikennemäärät vaihtelevat välillä 5 000-6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Loimaan pohjoispuolella liikennemäärä on runsaat 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatie 10 liikennemäärät vaihtelevat välillä 2 700-3 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kantatie 41 liikennemäärät ovat suurimmillaan tien eteläpäässä noin 4 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja laskevat siitä noin 2 800 ajoneuvoon Virtaan pohjoispuolella. Valtatie 2 liikennemäärä Loimaan kohdalla on noin 3 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muun tieverkon liikennemäärät jäävät alle kolmen tuhannen auton keskivuorokausliikenteen.

Loimaan seudun halki kulkee lisäksi Turku-Tampere rautatie. Junat pysähtyvät nykyisin ainoastaan Loimaalla (n. 8 vuoroa suuntaansa/vrk). Muun joukkoliikenteen palvelutaso vaihtelee suunnittelualueen eri osissa hyvin paljon. Paras tarjonta on pääteiden varsilla sekä kaikilla pikavuorojen käyttämällä reiteillä. Seudulle lähin lentoasema sijaitsee noin 10 kilometriä Turun keskustasta pohjoiseen valtatie 9 välittömässä läheisyydessä. Loimaalta matkaa lentoasemalle on noin 60 km.



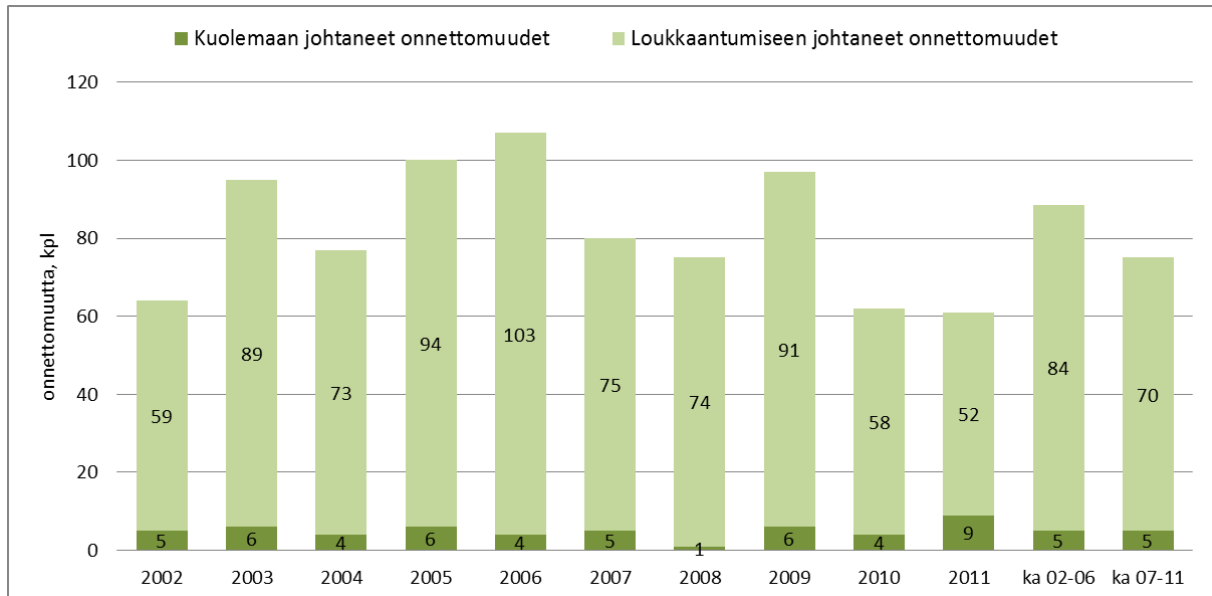
Kuva 5. Loimaan seudun liikenneverkko ja maanteiden liikennemäärät.



3.2 Seudun liikenneturvallisuuustilanne

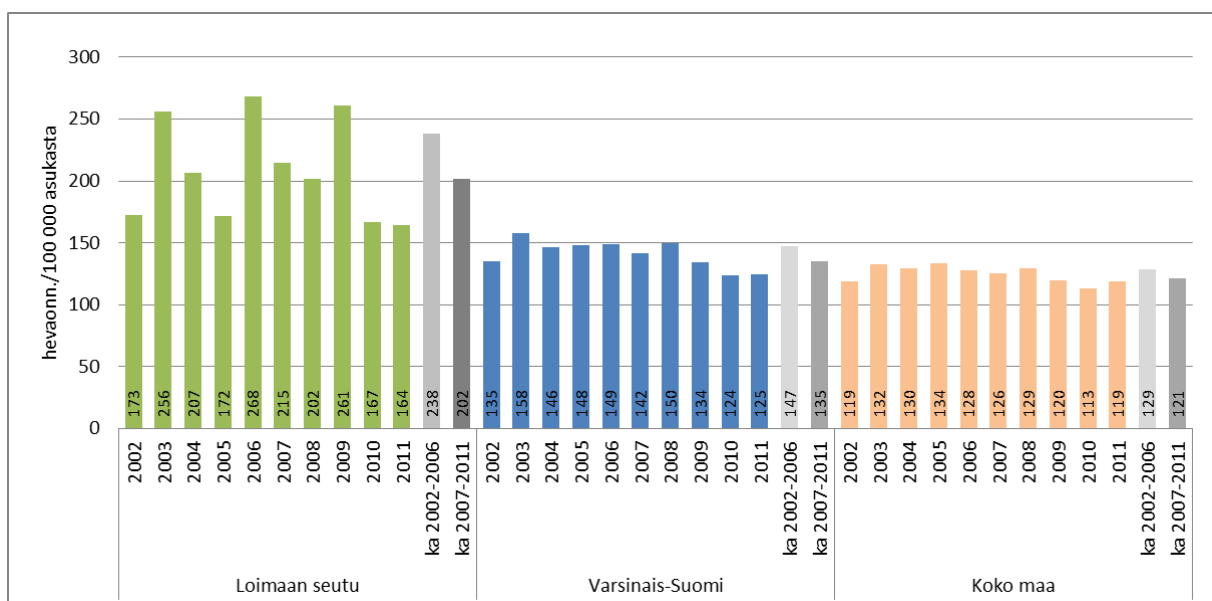
3.2.1 Viisi turhaa kuolemaa vuosittain

Loimaan seudulla tapahtuu vuosittain keskimäärin viisi kuolemaan ja 70 loukkaantumiseen johtavaa onnettomuutta. Viimeisen kymmenen vuoden trendi henkilövahinko-onnettomuuksien kokonaismäärässä on ollut selvästi laskeva. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on kuitenkin pysynyt samalla tasolla.



Kuva 6. Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet Loimaan seudulla vuosina 2002–2011.

Asukaslukuun suhteutettuna Loimaan seudulla tapahtuu selvästi enemmän henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia kuin Varsinais-Suomessa tai koko maassa keskimäärin, mutta kehitys on mennyt parempaan suuntaan. Myös liikenneonnettomuuksien vakavuusaste on Loimaan seudulla maakunnan ja valtakunnan tasoa korkeampi, eikä tältä osin ole tapahtunut muutosta parempaan suuntaan.

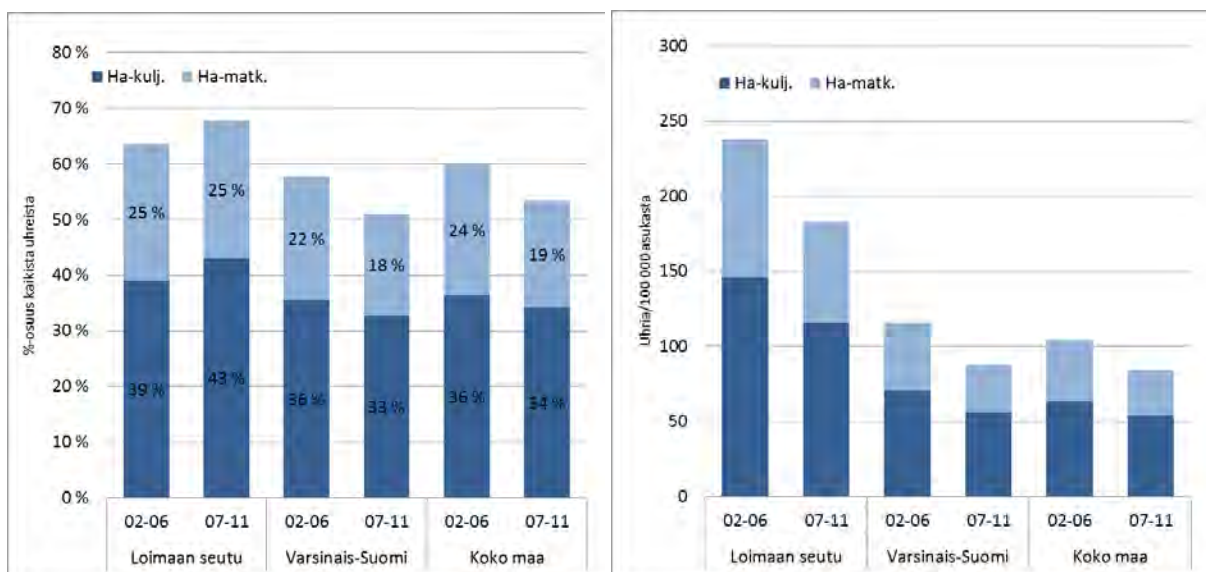


Kuva 7. Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien (2002–2011) määrä asukasmäärään suhteutettuna.

3.2.2 Liikenteessä kuolla useimmiten henkilöauton kuljettajana tai matkustajana

Liikkujaryhmittäin tarkasteltuna Loimaan seutukunnan alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien uhreista (kuolleet ja loukkaantuneet) lähes 65 prosenttia on ollut liikenteessä henkilöautolla, joko kuljettajana tai matkustajana. Liikenneonnettomuuksissa menehtyneistä peräti kolme neljäsosaa on autoilijoita. Nuoret (15–24-vuotiaat) muodostavat noin kolmanneksen (35 %) ja nuoret aikuiset (25–35-vuotiaat) noin viidenneksen (21 %) kaikista henkilöauto-onnettomuuksien uhreista.

Varsinais-Suomen maakunnassa ja valtakunnallisesti henkilöautouhrien osuus on 10–15 prosenttiosuutta pienempi kuin Loimaan seudulla. Henkilöautoilijoiden korkea onnettomuusriski Loimaan seutukunnassa, niin muihin kulkutapoihin nähden kuin vertailussa maakunnan ja valtakunnan tasoon, korostuu entistä enemmän suhteutettaessa uhrien määrä seudun asukaslukuun. Viimeisen kymmenen vuoden aikana henkilöautossa matkustavien liikennekuolemien ja loukkaantumisten absoluuttinen määrä Loimaan seudulla on kuitenkin vähentynyt.



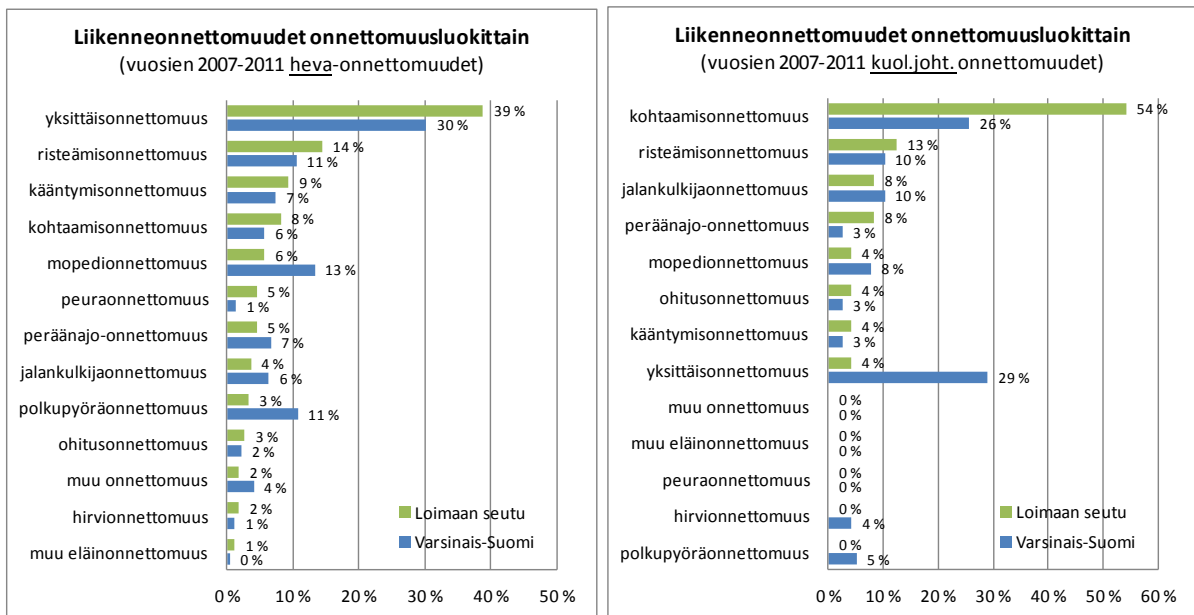
Kuva 8. Autoilijoiden osuus liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista (vas.) ja uhrien määrä asukasmäärään suhteutettuna (oik.).

Peuraonnettomuudet ovat yleisin autoilijoiden onnettomuusluokka, jos tarkastellaan kaikkia liikenneonnettomuuksia. Peuraonnettomuudet korostuvat Loimaan seudulla selvästi enemmän kuin Varsinais-Suomessa keskimäärin. Nämä onnettomuudet kuitenkin, ja onneksi, vain harvoin johtavat omaisuusvahinkoa ja säikähdystä pahempaan. Peurakantojen voimakas harventaminen on tästäkin huolimatta tärkeää ja perusteltua.



Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista henkilöauto-onnettomuuksista reilu kolmannes on yksittäisonnettomuuksia eli erilaisia tieltä suistumisia. Näiden onnettomuuksien taustalta löytyy hyvin usein tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten korkeita ajonopeuksia, päihteiden käyttöä ja väsyneenä ajamista. Yksittäisonnettomuuksien taustalta löytyy myös kuljettajan terveydentilaan (esim. sairaskohtaukset) sekä keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä.

Noin kolmannes kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista henkilöauto-onnettomuuksista tapahtuu risteyksissä (risteämis- ja kääntymisonnettomuudet) ja noin joka kymmenes kohtaamisessa vastaantulevan ajoneuvon kanssa (kohtaamisonnettomuudet). Kuolemaan johtaneista henkilöauto-onnettomuuksista kohtaamisonnettomuuksien osuus on yli 60 prosenttia. Näistä suurin osa on tapahtunut seudun pääteillä ja hyvässä ajokelissä. Raskas liikenne on ollut kuolemaan johtaneen kohtaamisonnettomuuden toisena osapuolena kolmessa tapauksessa neljästä.



Kuva 9. Kaikkien henkilövahinko-onnettomuuksien ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin (järjestetty ylhäältä alaspäin Loimaan seudun aineiston perusteella).

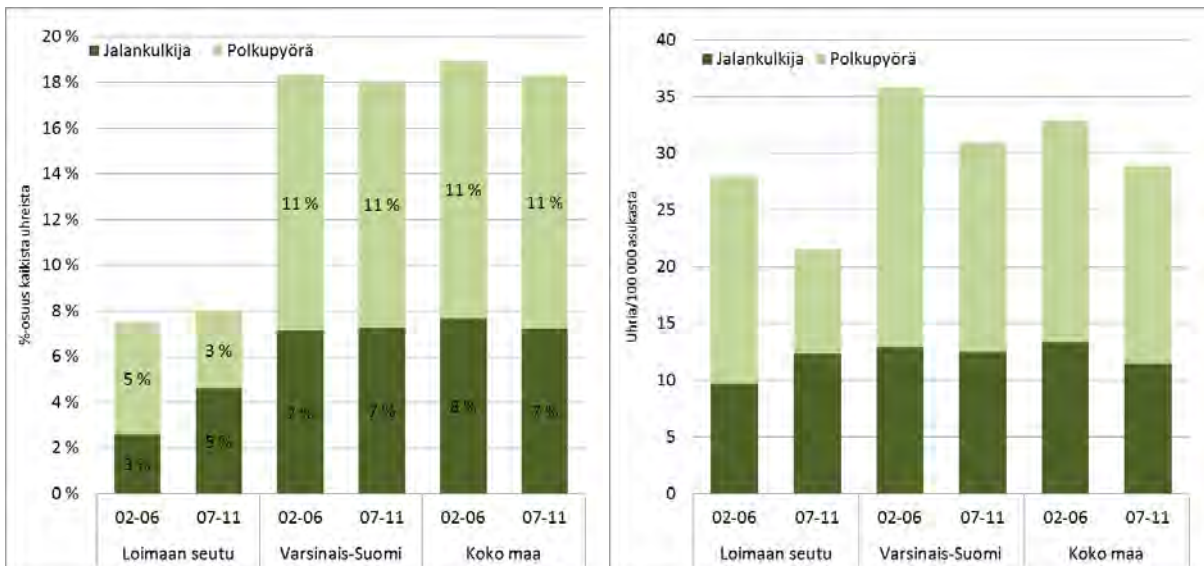


3.2.3 Autot suurin uhka jalankulkijoille ja pyöräilijöille – ongelmat kasautuvat risteyksiin

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus liikenneonnettomuuksien uhreista on Loimaan seudulla selvästi alhaisempi kuin maakunnassa tai maassa keskimäärin. Yhteenlaskettuna näiden kulkutapojen liikenneturvallisuustilanteen kehitys on myös ollut myönteistä, mutta jalankulkijauhrien osuus ja absoluuttimäärät sekä jalankulkijoiden onnettomuusriski ovat kasvaneet.

Viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneissa liikennekuolemissa joka kymmenennessä uhrina on ollut jalankulkija. Pyöräilijöiden liikennekuolemia ei ole tapahtunut viime vuosina. Jalankulkijana kuolleista tai loukkaantuneista noin kolmannes on ollut yli 75-vuotiata ja noin viidennes 15–17-vuotiaita. Pyöräilijäuhteistä 15–17-vuotiaat muodostavat peräti 39 %.

Jalankulkijaonnettomuuksista pääosa tapahtuu tietä ylitettäessä sekä pimeään tai hämärään aikaan. Eniten jalankulkijaonnettomuuksia tapahtuu marraskuussa. Onnettomuuksien toisena osapuolena on pääsääntöisesti henkilöauto. Pyöräilijäonnettomuuksista pääosa on tapahtunut risteysalueilla (kääntymis- tai risteämisonnettomuus). Lähes kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet päiväsaikaan ja pääosin ajoradalla ajettaessa. Myös pyöräilijäonnettomuuksissa toisena osapuolena on useimmiten ollut henkilö- tai pakettiauto. Pyöräilijäonnettomuuksia tapahtuu eniten kesäkuussa ja elokuussa.



Kuva 10. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista (vas.) ja uhrien määrä asukasmäärään suhteutettuna (oik.)

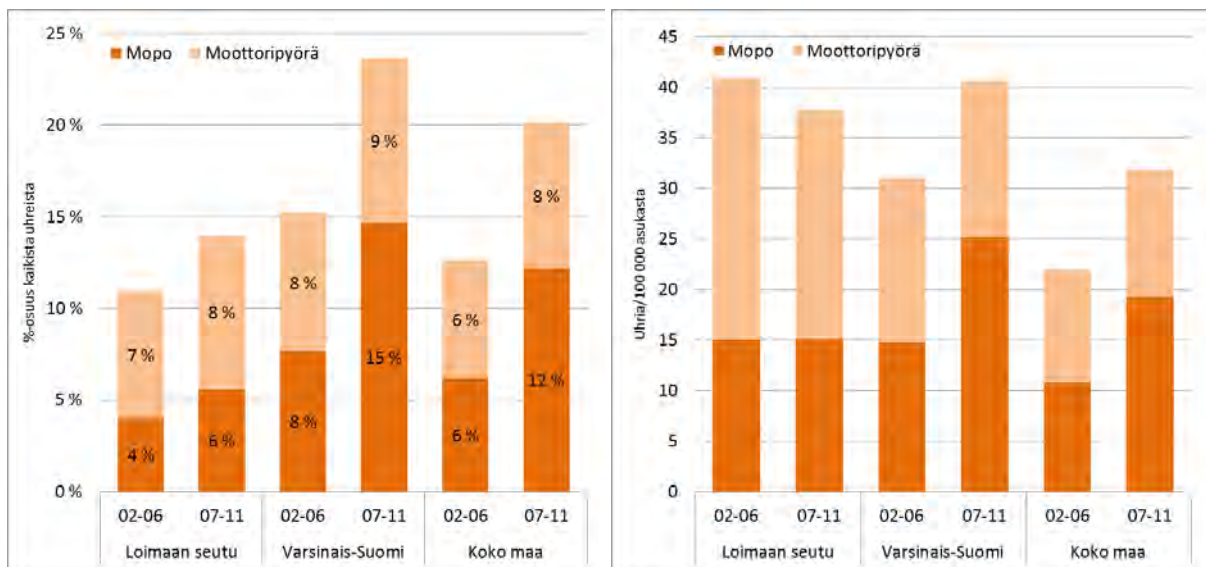
3.2.4 Mopo-onnettomuuksien taustalla useimmiten riskinottoa

Mopoiilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikenneonnettomuuksien määrän kasvu on ollut 2000-luvulla valtakunnallinen ilmiö. Taustalla on ollut ennen kaikkea näiden liikkumismuotojen suosion kasvu. Viimeisen viiden vuoden aikana Loimaan seudun liikenteessä on kuollut yksi ja loukkaantunut viisi mopoiilijaa. Moottoripyöräilijöitä on kuollut kaksi ja loukkaantunut kuusi.

Mikäli tilastoja tarkastellaan suhteellisina osuuksina tai suhteutettuna väkimäärään, ei Loimaan seudun onnettomuuskehitys ole aivan yhtä huono kuin muualla maassa. Mopoiilijoiden ja moottoripyöräilijöiden osuus kaikista Loimaan seudun liikenneonnettomuuksien uhreista on noin 14 prosenttia, mikä on selvästi maakunnan (24 %) ja koko maan keskitasoa (20 %) alhaisempi. Mopoiilijoiden osalta myös onnettomuusriski on alhaisempi. Moottoripyöräilijöiden osalta onnettomuusriski on Loimaan seudulla kuitenkin korkeampi kuin Varsinais-Suomessa ja valtakunnassa keskimäärin.



Mopo-onnettomuksista valtaosa (89 %) tapahtuu 15–17-vuotiaille nuorille. Pääosa onnettomuksista on risteysalueilla tapahtuvia kääntymis- tai risteämisonnettomuuksia (42 %) tai tieltä suistumisia (21 %). Onnettomuuksien toisena osapuolena on useimmiten henkilö- tai paketti-auto. Mopo-onnettomuudet näkyvät piikkiä erityisesti syyskuussa. Moottoripyöräonnettomuudet korostuvat erityisesti 16–17-vuotiaiden ikäryhmässä. Myös keski-ikäisten keskuudessa on havaittavissa moottoripyöräonnettomuuksien korostumista. Henkilövahinkoon johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista lähes puolet on yksittäisonnettomuuksia eli tieltä suistumisia, mikä usein viittaa liian korkeisiin ajonopeuksiin. Noin kolmannes onnettomuuksista on risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia.



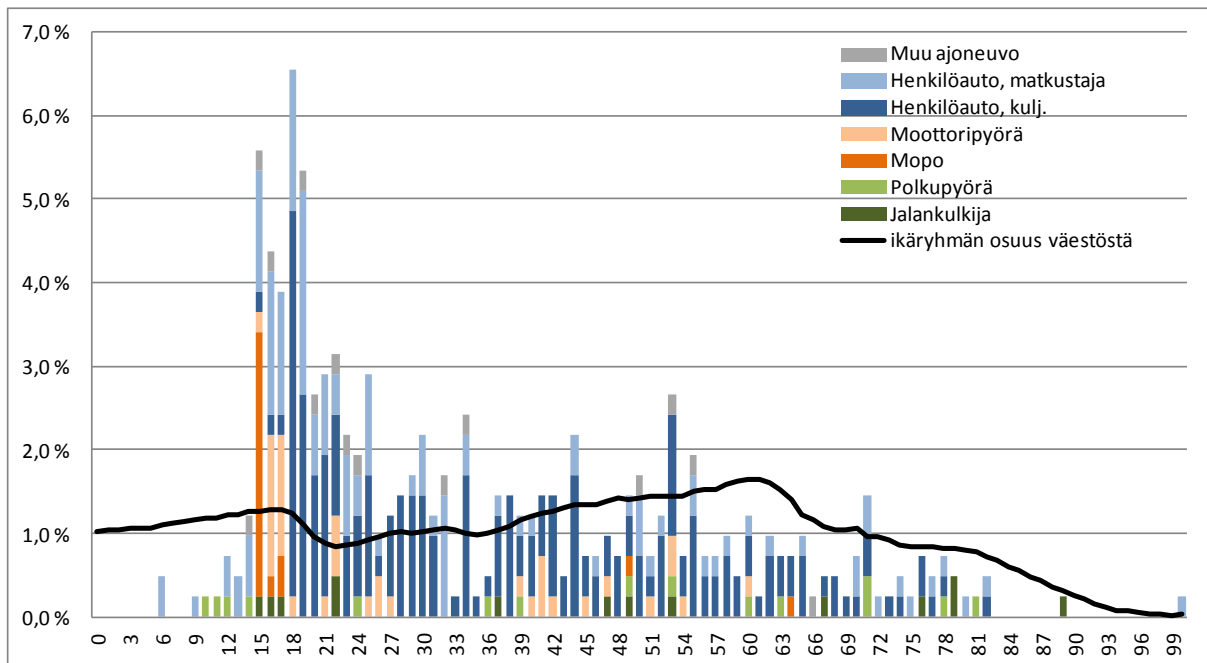
Kuva 11. Mopojen ja moottoripyöräilijöiden osuus liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista (vas.) ja uhrien määrä asukasmäärään suhteutettuna (oik.).

Onnettomuustilastojen ja tutkijalautakunta-analysien mukaan valtaosa mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksista on kuljettajan itsensä aiheuttamia, useimmiten jonkinlaisen riskikäyttäytymisen seurausta. Onnettomuuksille altistavat kokemattomuus, sääntöjen puutteellinen tunteminen tai piittaamattomuus säännöistä, riskien otto ja näyttämisen halu. Kun nämä tekijät yhdistetään suhteelliseen kovaan nopeuteen, seurauksena on törmäyksiä risteyksissä, suistumisia ja kaatumisia sekä peräänajoja. Valppautta ja varovaisuutta vaaditaan kuitenkin entistä enemmän myös autoilijoilta, etenkin kun mopoliikenne on taajama-alueilla enenevässä määrin siirtymässä ajoradalle (valtakunnallisen ohjeistuksen mukaisesti).

3.2.5 Onnettomuusriski kasvaa tuntuvasti siirryttäessä lapsista nuoriin

Liikenneturvallisuustilanne ja onnettomuuksien piirteet vaihtelevat suuresti eri ikäryhmissä. Liikenneturvallisuustilanteeseen vaikuttavat käytettävät kulkutavat, liikkumisen määrä, liikennetaidot ja kokemus. Alle 15-vuotiaiden lasten osuus Loimaan seudun liikenneonnettomuuksista on alle viisi prosenttia. Lasten onnettomuuksista noin kaksi kolmasosaa on tapahtunut auton matkustajana ja kolmannes pyöräilijänä. Kokonaisuutena lasten onnettomuusriski ei ole kovin korkea, mutta pyöräilijöinä 10–14-vuotiaiden onnettomuusriski on selvästi muita ikäryhmiä korkeampi.

Eri-ikäisten liikkujaryhmien riskiä joutua liikenneonnettomuuteen voidaan vertailla suhteuttamalla uhrien (kuolleiden ja loukkaantuneiden) määrä kunkin ikäryhmän väestöosuuteen. Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden väkilukuun suhteutettu osuus kasvaa jyrkästi siirryttäessä lapsista nuoriin. 15–24-vuotiaiden osuus viimeisen viiden vuoden aikana Loimaan seudun liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista on peräti 39 prosenttia. Tämän ikäryhmän osuus seudun väestöstä on kuitenkin vain 11 prosenttia. Vaikka luvut tuntuvat hurjilta, ei Loimaan seutu ole yksin tämän asian kanssa; nuorten liikenneturvallisuustilanne on heikko koko maassa.



Kuva 12. Liikenneonnettomuuksissa Loimaan seudulla vuosina 2007–2011 kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen ikä- ja liikkujaryhmittäin (vas.) ja määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (oik).

3.2.6 Vakavista liikenneonnettomuuksista valtaosa taajama-alueiden ulkopuolella

Loimaan seudulla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista lähes neljä viidestä on tapahtunut taajamaksi määritellyn alueen ulkopuolella. Maanteiden osuus kaikista seudulla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista on yli 80 prosenttia. Valta- ja kantateiden osuus maanteiden henkilövahinko-onnettomuuksista on puolestaan noin 40 prosenttia. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista maantiet muodostavat yli 90 prosenttia, ja valta- ja kantateiden osuus maanteiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on yli 70 prosenttia.

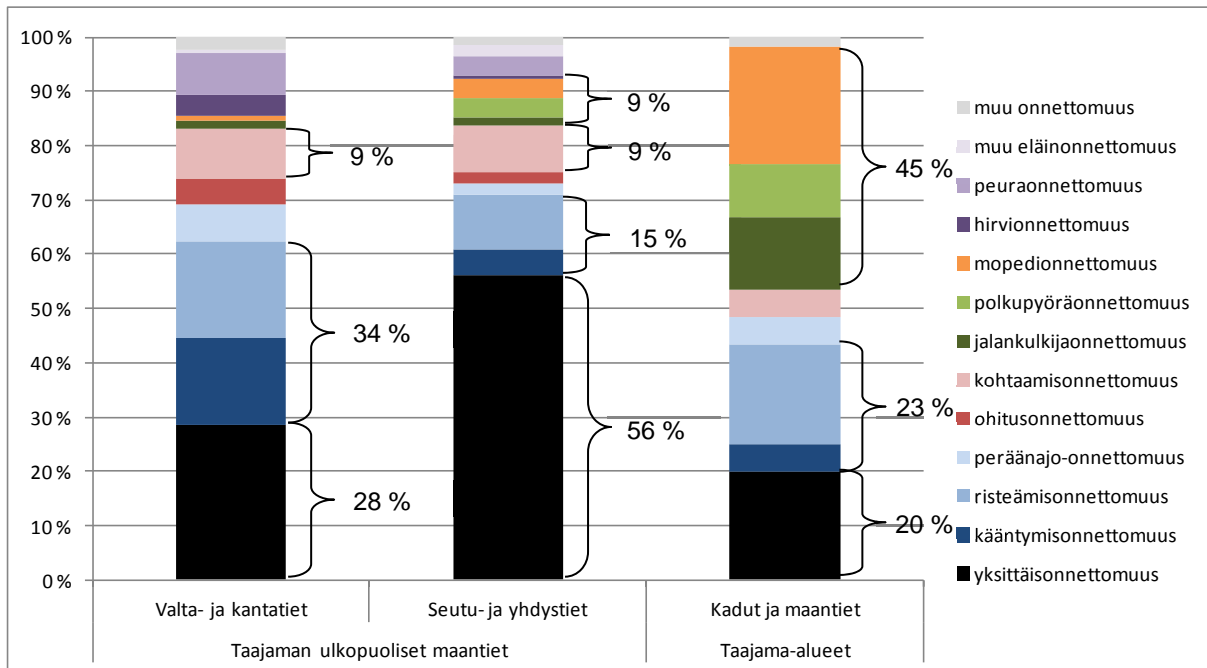
Taajama-alueilla korostuvat erityisesti mopo-, jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet, jotka muodostavat lähes puolet taajamien henkilövahinko-onnettomuuksista. Seutu- ja yhdystieverkolla puolestaan korostuvat yksittäisonnettomuudet. Pääteiden ongelmana ovat risteysonnettomuudet ja yksittäisonnettomuudet. Kuolemaan johtaneista pääteiden onnettomuuksista kohtaamisonnettomuudet muodostavat noin puolet.

3.2.7 Valtatiellä 9 eniten onnettomuuskaasumia

Onnettomuuskaasumat viestivät usein liikenneympäristössä olevista ongelmista. Loimaan seudulla onnettomuuskaasumat keskittyvät seudun päätieverkolle ja erityisesti valtatielle 9 (ks. liite 1.). Suurin osa kaasumista on hirvieläinonnettomuuskaasumia, ja näistä onnettomuuksista onneksi vain harvat ovat johtaneet henkilövahinkoihin. Selkeimmät hirvieläinonnettomuuksien kaasumat sijoittuvat Loimaalle valtatielle 9 välille Pauna–vt 2, Loimaalle valtatielle 2 sekä Pöytyälle kantatielle 41 välille Riihikoski–Oripää ja maantielle 204 Ylänen eteläpuolelle. Pahimmat henkilövahinko-onnettomuuksien kaasumat löytyvät valtatieltä 9 välillä Aura–Kyrö ja Loimaan pääliittymissä. Katuverkon osalta onnettomuuskaasumia löytyi ainoastaan Loimaalta.

Pahimpia yksittäisiä onnettomuuskaasumia (onnettomuudet 2007–2011) Loimaan seudulla:

- Aurassa Vt 9 / kt 41 liittymä: yht. 9 onnettomuutta
- Loimaalla Vt 9 / mt 2103 liittymä (Karhula): yht. 8 onnettomuutta
- Aurassa Vt 9 / mt 224 liittymä (Yhdystie): yht. 7 onnettomuutta
- Pöytyällä Vt 9 / mt 2250 liittymä (Kyröntie): yht. 7 onnettomuutta
- Loimaalla Mt 213 / Hirvikoskentie / Myllykyläntie liittymä (Park): yht. 7 onnettomuutta
- Loimaalla Mt 2250, Kyrön rautatien tasoristeyksen kohdan liittymät ja suojatiet: yht. 7 onnettomuutta



Kuva 13. Henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin eri toimintaympäristöissä.

Asukaskyselyssä vastaaja pyydettiin nimeämään seudulta jalankulun, pyöräilyn, autoilun ja joukkoliikenteen vaaranpaikkoja. Vastauksista päätellen seudun asukkailla on melko hyvä käsitys alueen vaaranpaikoista, etenkin ajoneuvoliikenteen osalta. Jalankulun ja pyöräilyn osalta toiveet kohdistuivat pääosin kevyen liikenteen väylien lisäämiseen eikä niinkään teiden tai katujen turvalliseen ylittämiseen. Joukkoliikenteen vaaranpaikkoja kyselyssä ei juuri noussut esille. Yleisellä tasolla eniten asukkaiden kommentteja saivat ajonopeuksien hillintä, kevyen liikenteen väylien puute ja pääteiden turvattomat liittymäjärjestelyt.

Asukaskyselyssä eniten kommentteja keränneet yksittäiset kohteet olivat:

- Loimaalla Mt 213 / Hirvikoskentie / Myllykyläntie liittymä (Park)
- Aurassa Vt 9 / mt 2042 (Sillankorvantie) liittymä, Sästäkallio
- Loimaalla Aleksis Kivenkadun turvattomat suojatiet
- Pöytyällä Mt 12447 / Auvaistentie liittymä (Auvaisten koulu)

3.2.8 Heikot asenteet ja välinpitämättömyys merkittävä liikenneturvallisuusongelma

Tutkijalautakuntien tutkimusten mukaan kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksista yli 90 prosentissa taustalla on vaikuttanut joku inhimillinen riskitekijä. Valtakunnallisesti on arvioitu, että jopa puoleen liikennekuolemista liittyy merkittävää riskinottoa, kuten suuria ylinopeuksia, päihteitä, välinpitämättömyyttä liikennesäännöistä ja turvavälineiden käyttämättömyyttä. Tietoiseen tai tiedostamattomaan liikennesääntöjen laiminlyömiseen ja sen myötä oman ja muiden liikkujien onnettomuusriskin nostamiseen syyllistyvät tietoisesti tai tiedostamattaan kaikki liikkujaryhmät.

Loimaan seudulla tapahtuneista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista noin neljänneksessä välittömänä riskinä on itsemurha (16 %) tai sairauskohtaus (8 %). Lisäksi suuressa osassa onnettomuuksia on taustariskinä vaikuttamassa alkoholin käyttöön liittyvät ongelmat (26 %), mielentilaan liittyvät ongelmat (21 %) tai sairaus (13 %). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista joka viides on ollut rattijuoppotapaus. Väsymys tai vireystilan lasku on mainittu taustariskinä lähes joka viidennessä liikennekuolemassa ja välittömänä riskinä noin viidessä prosentissa liikennekuolemia. Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden) on puolestaan ollut tutkijalautakunta-aineistojen mukaan läsnä joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa (aiheuttajakuljettajat).

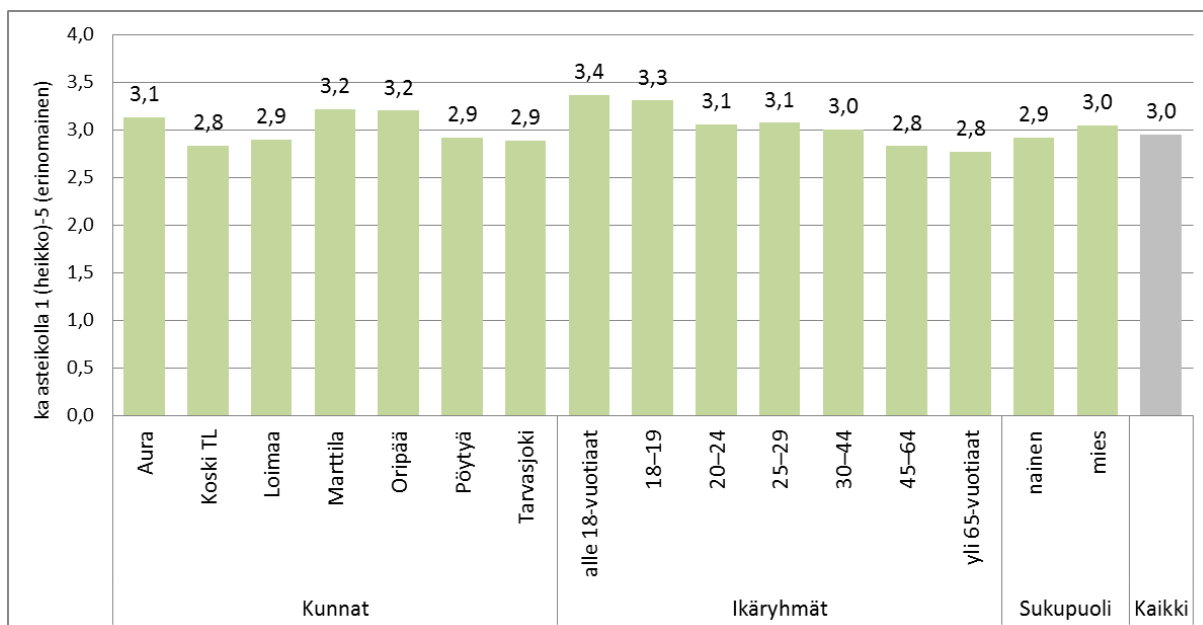
Myös Loimaan seudun asukkaat ovat havainneet liikennekurin höllentymisen. Asukaskyselyyn vastanneiden mielestä suurimmat liikennekäyttäytymisen ongelmat ovat autojen ylinopeudet, autoilu tai mopoilu päihteiden vaikutuksen alaisena, vaaralliset ohitukset pääteillä sekä autoilijoiden heikko suojatiekäyttäytyminen eli välinpitämättömyys jalankulkijoista ja pyöräilijöistä. Turvalaitteiden käytön osalta suurimmat puutteet liittyvät kyselyn perusteella turvavyön käyttöön (vain 92 % kyselyyn vastanneista ilmoitti käyttävänsä aina turvavyötä) ja pyöräilykypärän käyttöön (käyttöaste alle valtakunnan keskitasotason). Tutkijalautakuntien aineistojen mukaan viimeisen kymmenen vuoden aikana turvavyön käyttö olisi voinut eri todennäköisyyksillä pelastaa Loimaan seudulla kymmenen henkeä ja pyöräilykypärän käyttöä kaksi henkeä.

3.2.9 Onnettomuustilastot ja koettu turvattomuus eivät aina kulje käsi kädessä

Asukkaiden kokema turvallisuus, tai turvattomuus, ei aina noudattele onnettomuusmääriä ja onnettomuustilastoja. Turvallisuuden kokemuksen parantaminen on kuitenkin yhtäläinen tavoite onnettomuuksien vähentämisen rinnalla. Loimaan seudun asukkaat arvioivat asuinseutunsa liikenneturvallisuustilanteen korkeista onnettomuusmääristä huolimatta kokonaisuutena varsin kohtuulliseksi. Parhaimman arvosanan liikenneturvallisuustilanteelle antoivat Marttilan asukkaat ja heikoimman Koski Tl:n asukkaat. Ikäryhmittäin heikomaksi liikenneturvallisuustilanteen arvioivat iäkkäät ja parhaimmaksi alle 15–19-vuotiaat nuoret.

Asukaskyselyssä kartoitettiin koettua turvallisuutta myös ikäryhmittäin ja kulkumuodoittain. Eri ikäryhmistä turvattomimmaksi koetaan alle kouluikäiset ja alakouluikäiset lapset sekä iäkkäät. Onnettomuustilastoissa esille noussut 15–24-vuotiaiden heikko liikenneturvallisuustilanne ei noussut asukkaiden vastauksissa esille turvattomana liikkujaryhmänä. Sen sijaan nuorten riskikäyttäytyminen koettiin keskeisesti muiden liikkujaryhmien turvallisuutta heikentävänä tekijänä.

Eri kulkutapojen osalta pyöräily koetaan ylivoimaisesti turvattomimmaksi kulkutavaksi. Noin neljännes vastaajista puolestaan äänesti jalankulun ja 15 prosenttia mopoilun turvattomuuden puolesta. Joukkoliikenteellä matkustaminen koetaan yleisesti turvalliseksi, ja se on sitä myös onnettomuustilastojen valossa, mutta käyttäjämäärät ovat valitettavan vähäisiä. Auto koetaan kaikista turvallisimmaksi kulkutavaksi, vaikka liikenneonnettomuuksista valtaosa tapahtuu autoilijoille.



Kuva 14. Seudun asukkaiden arvio liikenneturvallisuuden tilasta kunnittain ja ikä-/sukupuoliryhmittäin.

Asukkaiden esille tuomia perusteluja turvattomimpien kulkutapojen osalta.

Liikkujaryhmä	Yleisimmät perustelut turvattomuuden tunteelle
Pyöräilijät	<ul style="list-style-type: none"> - autoilijat eivät huomioi pyöräilijöitä (risteykset, ohitustilanteet) - väistämissääntöjen tunteminen heikkoa (autoilijat ja pyöräilijät) - autojen ylinopeudet - pyöräilykypärää ei käytetä - ei riittävästi pyöräteitä, ajoradalla ajaminen pelottaa - pyöräteiden heikko kunto (etenkin talvisin)
Jalankulkijat	<ul style="list-style-type: none"> - autoliikenteen keskellä olo tuntuu suojattomalta - autoilijoiden ylinopeudet - suojateitä ei kunnioiteta lainkaan, suojatiesääntöä ei noudateta - heijastimen käyttö vähäistä, syksyllä jalankulkijoita mahdoton nähdä
Mopoilijat	<ul style="list-style-type: none"> - autoilijat eivät ajattele mopoa tasa-arvoiseksi kulkuneuvoksi - nuorten riskikäyttäytyminen ja puutteelliset ajotaidot - mopoputolla liikkuvat nuoret iso riski, etenkin valtateilla

Asukkaiden esille tuomia perusteluja turvattomimpien ikäryhmien osalta.

Liikkujaryhmä	Yleisimmät perustelut turvattomuuden tunteelle
Alle kouluikäiset lapset ja alakoululaiset	<ul style="list-style-type: none"> - lapset eivät ymmärrä liikenteen vaaroja, arvaamaton käyttäytyminen, puutteellinen havainnointikyky, keskittyminen kavereihin/leikkeihin - lapsia kouluun tuovat hurjastelevat vanhemmat - autojen ylinopeudet, hurjastelevat mopot pyöräteillä - turvattomia koulumatkoja, etenkin tienlytykset lapsille haastavia - lapsia näkee usein autossa ilman turvavöitä (vanhempien vastuu) - lasten vanhemmilla vain harvoin pyöräilykypärä (huono esimerkki)
lääkkäät	<ul style="list-style-type: none"> - liikenteessä paljon kuskeja, jotka eivät enää läpäisisi testejä - heikentynyt reagointi- ja havainnointikyky - iäkkäiden määrä liikenteessä kasvanut - liian hitaasti, selvästi alle nopeusrajoituksen, valtatiellä ajavat vanhukset

3.2.10 Liikenneonnettomuudet tekevät suuren loven kuntatalouteen

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillisiä kärsimyksiä paitsi niiden uhreille myös heidän lähipiirilleen. Monille liikenneonnettomuudessa saatu vamma aiheuttaa pysyvän invaliditeetin tai muun elinikäisen haitan. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu inhimillisen kärsimyksen ohella yhteiskunnalle huomattavia taloudellisia kustannuksia, joista varsin merkittävä osa (15–20 %) kohdistuu suoraan kuntasektorille. Jokaisesta onnettomuudesta aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuksia kunnille:

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

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia voidaan arvioida vakavuudeltaan erilaisille onnettomuuksille (kuolemaan johtaneet, loukkaantumiseen johtaneet, omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet) määritettyjen yksikkökustannusten perusteella. Yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus maksaa yhteiskunnalle noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus 2 950 euroa.

Loimaan seudun liikenneonnettomuushistoria huomioiden kunnille aiheutuvat vuotuiset onnettomuus-kustannukset ovat lähes kahdeksan miljoonaa euroa – yli 200 euroa asukasta kohden vuodessa seututasolla. Kuntakohtaisesti onnettomuuskustannusten suuruutta on arvioitu kuntakorteissa liitteessä 4.



3.3 Liikenneturvallisuustyö seudun kunnissa

3.3.1 Kunnalliset liikenneturvallisuustyöryhmät puuttuvat - liikenneturvallisuustyötä tehdään vaihtelevasti osana arjen työtä

Paikallistason liikenneturvallisuustyötä, erityisesti kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä, ei ole tällä hetkellä koordinoitu Loimaan seutukunnan alueella, esim. liikenneturvallisuustyöryhmien kautta. Vaikka liikenneturvallisuustyötä ei ole kunnissa koordinoitu, on liikenneturvallisuus kuitenkin tavalla tai toisella esillä eri hallintokuntien normaalissa toiminnassa ja suorassa kanssakäymisessä kuntalaisten suuntaan. Erityisen vahvasti liikenneturvallisuusasiat ovat esillä päiväkotien ja alakoulujen arjessa. Myös nuorisotyössä liikenteeseen liittyvät asiat ovat jatkuvasti esillä arjen keskusteluissa. Säännöllisyys ja suunnitelmallisuus liikennekasvatustyöstä kuitenkin puuttuvat. Liikennekasvatus ei myöskään tavoita kattavasti kaikki ikäryhmiä.

Kyselyn ja haastattelun perusteella kunnissa on olemassa tahtotila joko poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmien perustamiselle tai muulle koordinoitua edistävälle toimintamallille. Suurimmassa osassa kuntia erillisen liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen koetaan turhan raskaaksi malliksi, etenkin kun erilaisia ja eriteemaisia poikkihallinnollisia ryhmiä on jo paljon. Poikkihallinnollisten liikenneturvallisuustyöryhmien perustamista hankaloittavat myös joidenkin palveluiden, esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalvelujen, seudullisuus (yhteistoiminta-alueet). Toisaalta seudullisissa toimintamalleissa on myös mahdollisuuksia ja niistä voi olla opittavaa liikenneturvallisuustyöhön. Hyvänä esimerkkinä voidaan mainita seutukunnallinen nuorisotoimi (SENU), joka toteuttaa nuorisotyötä kuntayhteistyönä ja edistää uusia nuorisotyön toimintoja seutukunnassa. Seutukuntatasolla koordinoinnista, organisoinnista, käytännöntyön tuesta ja kehittämisestä vastaa aluekoordinaattori. Kuntatasolla työstä vastaavat nuorisotyöntekijät.

Seutukunnalliselle yhteistyölle myös liikenneturvallisuusasioissa koetaan tarvetta. Toistaiseksi liikenneturvallisuutta koskeva seutuyhteistyö on ollut aika ajoin järjestettyjen Varsinais-Suomen Ely-keskuksen järjestämien tapaamisten varassa. Tilaisuuksissa pääpaino on ollut liikenneympäristöä koskevissa asioissa, mutta yhtälailla kunnat voisivat tehdä yhteistyötä ja jakaa kokemuksia liikennekasvatustyöhön liittyen. Seututilaisuuksia voitaisiin myös hyödyntää koulutustarkoituksessa.

3.3.2 Suurimmat haasteet henkilöressurssien vähyydessä ja arvostuksen puutteessa

Suurimmaksi haasteeksi kuntien liikenneturvallisuustyössä koetaan henkilöressurssien vähäisyys ja arvostuksen puute etenkin päättävältä taholta. Ajan ja arvostuksen puute vaikuttaa myös yhteistyöhalukkuuteen ja motivaatioon. Resursointiin liittyvien ongelmien katsotaan olevan seurausta siitä, että liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollista luonnetta ei ymmärretä ja/tai ole määritelty kaikilla hallinnonaloilla. Osin tästä syystä myös poikkihallinnolliseen sitoutumiseen ja hallintokuntien väliseen toimivaan yhteistyöhön on vaikea päästä ja liikenneturvallisuustyö on jäänyt teknisen toimialan harteille. Muutamia mainintoja sai myös omaan tietotaitoon liittyvät puutteet.

Ongelmaksi koettiin myös työntekijöiden henkilökohtaisella tasolla heikko sitoutuminen turvallisuuden kannalta keskeisiin asioihin. Henkilöiden, jotka eivät omakohtaisesti ole kiinnostuneita liikenneturvallisuuden liittyvistä asioista, on vaikea sitoutua opettamaan niitä muillekaan. Osin tähän samaan problematiikkaan liittyivät myös haasteet lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä. Lasten vanhempien ja koulun/päiväkodin väliset ristiriidat lasten liikkumista ja liikenneturvallisuutta koskevissa asioissa ovat arkipäivää. Niinkin yksinkertaiset asiat kuin lasten turvavöiden käyttö autossa koulumatkoilla, kävelyyn ja pyöräilyyn kannustaminen lyhyillä koulumatkoilla tai pyöräilykypärän ”käyttöpakko”, mopojen virittäminen, jne. ovat valitettavan yleisiä riitelyn aiheita koulu-/päiväkotihenkilöstön ja lasten vanhempien välillä. Ja usein riitojen pelossa asioita ei enää edes uskalleta ottaa käsittelyyn esimerkiksi vanhempainilloissa.

3.4 Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristö

3.4.1 Väestön ikääntyminen kannattaa pitää mielessä

Väestön ikääntyminen on valtakunnallinen trendi, joka tulee näkymään monella tavalla lähitulevaisuudessa myös Loimaan seutukunnan alueella. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan jo vuonna 2020 yli neljännes (27 %) seudun asukkaista on yli 65-vuotiaita. Väestön ikääntyessä myös liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Entistä suurempi osa ikääntyvistä on ajokortillisia, joten etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa.

Ikä ei kuitenkaan ole ratkaiseva tekijä liikkumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta, vaan iän myötä tapahtuva näön, kuulon ja lihasvoimien heikkeneminen sekä havaitsemis-, arviointi ja reagoitakyvyn heikentyminen. Ikääntymisen myötä myös erilaiset sairaudet yleistyvät ja niiden vaatima lääkitys voivat vaikuttaa liikenteessä selviytymiseen. Yksilölliset erot ikääntymisessä ovat kuitenkin suuria ja valtaosa ikääntyneistä on terveitä ja toimintakykyisiä. Ja vaikka ikä toisikin tullessaan liikkumista hankaloittavia vaivoja, moni iäkäs korvaa ne ennakkoinnilla ja varovaisuudella.

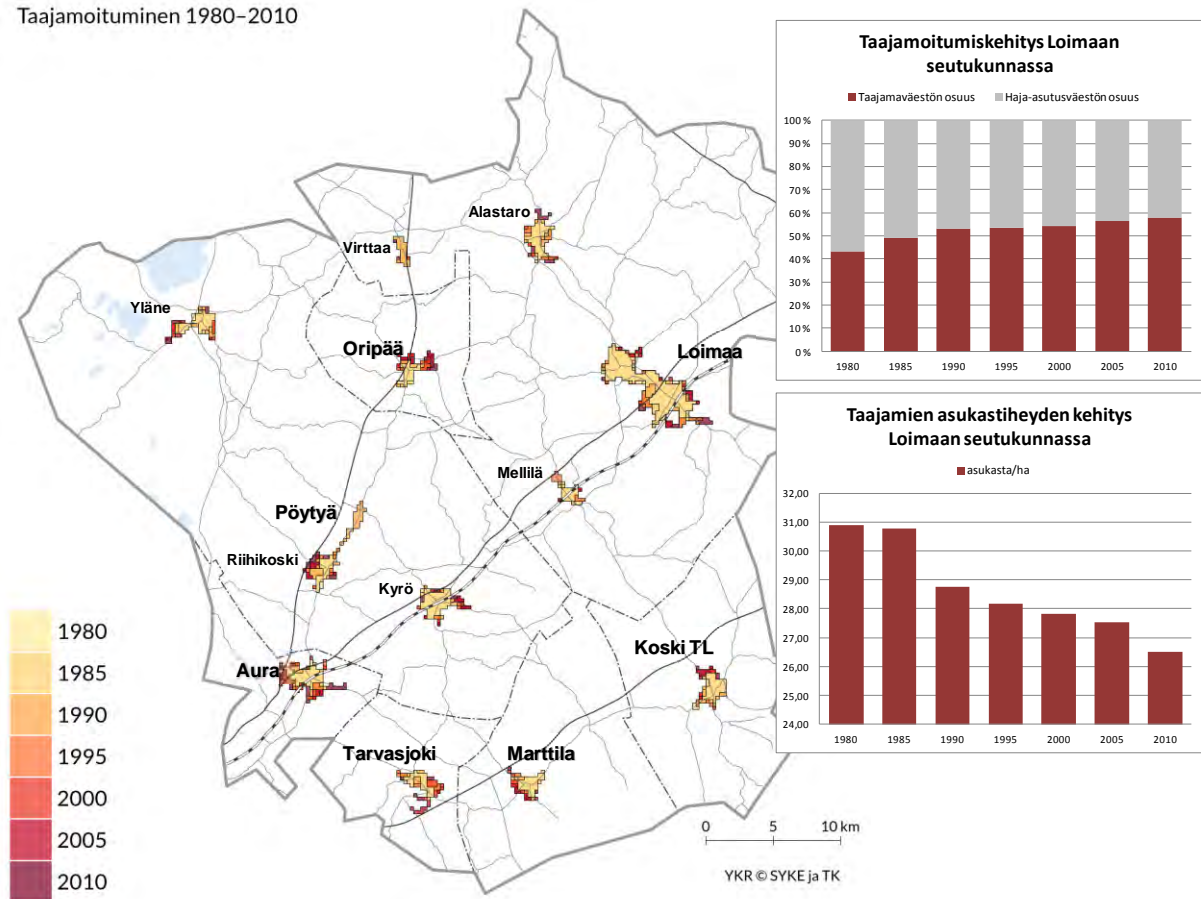


3.4.2 Yhdyskuntarakenteen kehityssuunnat liikenneturvallisuustyölle haasteellisia

Asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden sijoittumisella luodaan perusta ihmisten arjen sujuvuudelle ja turvalliselle liikkumiselle. Viime vuosikymmeninä Loimaan seudun yhdyskuntarakenteen kehitystä on leimannut asutuksen keskittyminen kuntakeskuksiin ja muihin suurempiin taajamiin. Nykyisin jo lähes 60 prosenttia 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 palvelut ovat keskittyneet entistä vahvemmin kuntakeskuksiin tai pääteiden risteysalueille, yhä kauemmaksi asutuksesta. Elinkeinorakenteen muutosten ja kuntien työpaikkakehityksen myötä yleisenä kehitystrendinä Loimaan seudulla on myös ollut pendelöinnin, eli kuntarajat ylittävän työssäkäynnin, lisääntyminen.

Yhdyskuntarakenteen muutokset ovat osaltaan vaikuttaneet lähipalveluiden saavutettavuuden heikentymiseen, päivittäisten matkojen keskipituuksien kasvuun, kuntien järjestämien henkilökuljetusten kasvuun ja voimakkaaseen autoistumiskehitykseen. Nämä muutokset puolestaan näkyvät liikennemäärien lisääntymisenä tie- ja katuverkolla sekä tästä aiheutuvina erilaisina lieveilmiöinä, kuten koetun turvattomuuden lisääntymisenä, liikenneonnettomuuksina, liikenteen päästöinä ja terveyshaittoina. Yhdyskuntarakenteen muutosten ohella liikenteen kasvun taustalta löytyy myös talouden kehitykseen, veropolitiikkaan, elämäntapoihin, kulutustottumuksiin ja asenteisiin liittyviä tekijöitä.

Taajamoituminen 1980–2010



Kuva 15. Yhdyskuntarakenteen muutoksia Loimaan seudulla (YKR-aineisto).

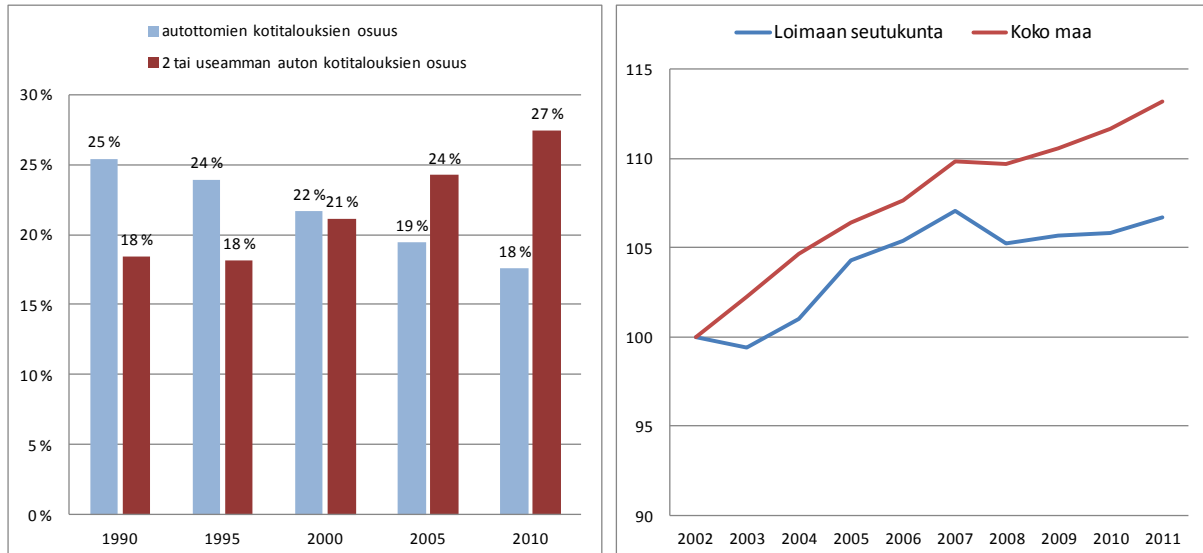
3.4.3 Liikkuminen motorisoituu – liikkumattomuus käy myös terveyden päälle

Loimaan seudulla autonomistus on selvästi korkeampaa kuin koko maassa keskimäärin, ja nykyisin jo joka neljännessä seudun kotitaloudessa on kaksi tai useampi auto. Seudun korkea autonomistus näkyy myös asukkaiden päivittäisessä liikkumisessa ja seudun tie- ja katuverkon liikennesuoritteissa. Autoistumisen ohella moottoripyörien- ja mopojen 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 entistään voimistavan autoistumiskehitystä. Asukaskyselyyn vastanneista noin 80 prosenttia ilmoitti liikkuvansa autolla päivittäin tai lähes päivittäin. Henkilöauto onkin pääasiallinen kulkutapa kaikilla arjen ja vapaa-ajan matkoilla.

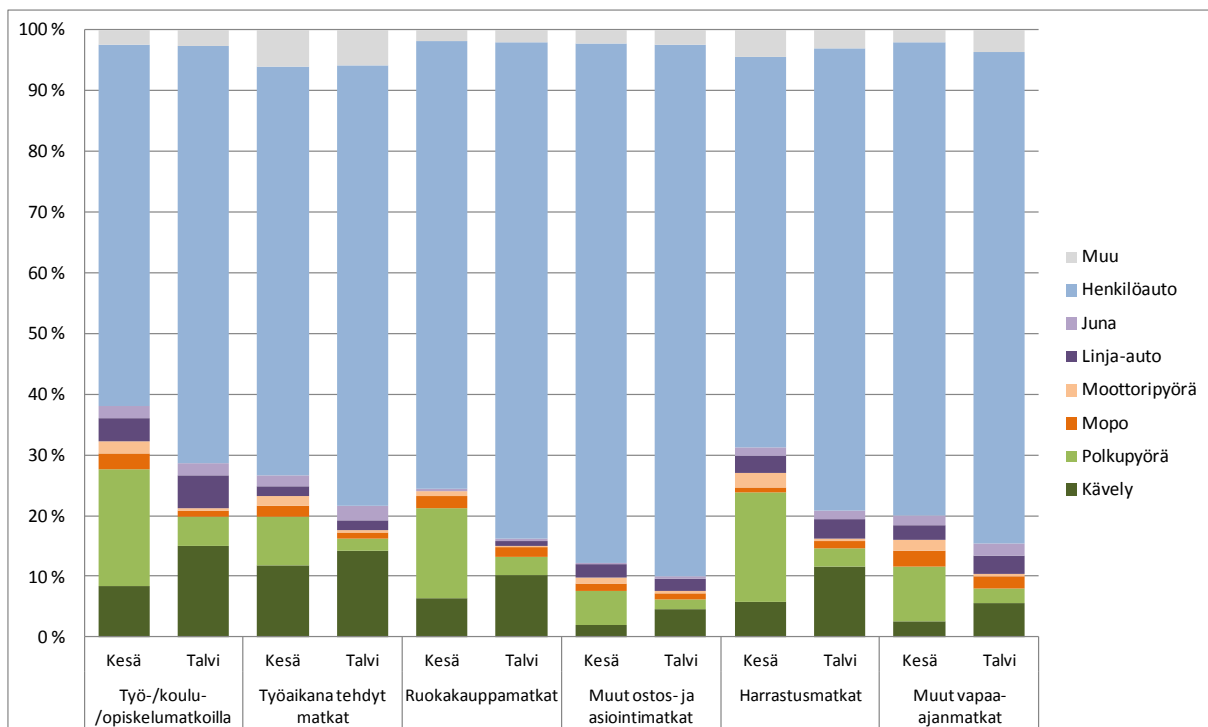
Liikennemäärien kasvu lisää liikenneonnettomuuksille altistumista. Valtakunnallisesti on arvioitu, että liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi liikennemäärien merkittävää vähenemistä, olettaen että kuolemanriski jäisi nykytasolle. Toisaalta, mikäli liikennemäärien oletetaan jatkavan kasvamistaan, liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi kuolemanriskin merkittävää pienentämistä. Tämä

edellyttäisi lähes kaikkien tiedossa olevien liikenneturvallisuustoimien käyttöönottoa. Liikennemäärien kasvussa pelkästään nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä monipuolisesti useita toimenpiteitä.

Käytännössä pitkän aikavälin liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan samanaikaisesti sekä tieliikenteen kasvun hillintäkeinoja että merkittäviä turvallisuustoimia onnettomuuksille altistumisen vähentämiseksi, onnettomuusrisikin pienentämiseksi ja onnettomuuksien vakavuuden lieventämiseksi.



Kuva 16. Kotitalouksien autonomistuksen kehitys (vas.) ja tie- ja katuverkon liikennesuoritteiden kehitys 2002–2011 Loimaan seudulla ja koko maassa (vuosi 2002 = ind) (oik.).



Kuva 17. Pääasiallinen kulkutapa arjen ja vapaa-ajan matkoilla (asukaskysely).

Erytisen huolestuttavalta liikkumattomuuden kehitys näyttää lasten ja nuorten osalta. Tutkimusten (Nuori Suomi) mukaan jo yli puolet lapsista ja nuorista liikkuu terveytensä kannalta riittämättömästi, mikä heikentää lasten ja nuorten elämän laatua, aiheuttaa terveyshaittoja ja lisää terveysriskejä. Lapsen liikuntatottumukset kehittyvät usein osana perheen liikunta- ja terveystottumuksia ja vanhempien antamalla mallilla

on siihen ratkaiseva rooli. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen erilaisilla arjen matkoilla ovat yksi tärkeä keino taistelussa liikkumattomuuden kehitystä vastaan. Näiden kulkutapojen edistäminen tukee myös liikenneturvallisuustavoitteita. Mikäli kaikki matkat kuljetaan perheessä pienestä pitäen autolla, eivät lapsen kokemukset liikenneympäristöstä pääse karttumaan ja lapselle luontainen tekemällä oppiminen vähenee. Näin myös kokemusten kautta opitut turvallisen liikkumisen lähtökohdat jäävät vähäisiksi.



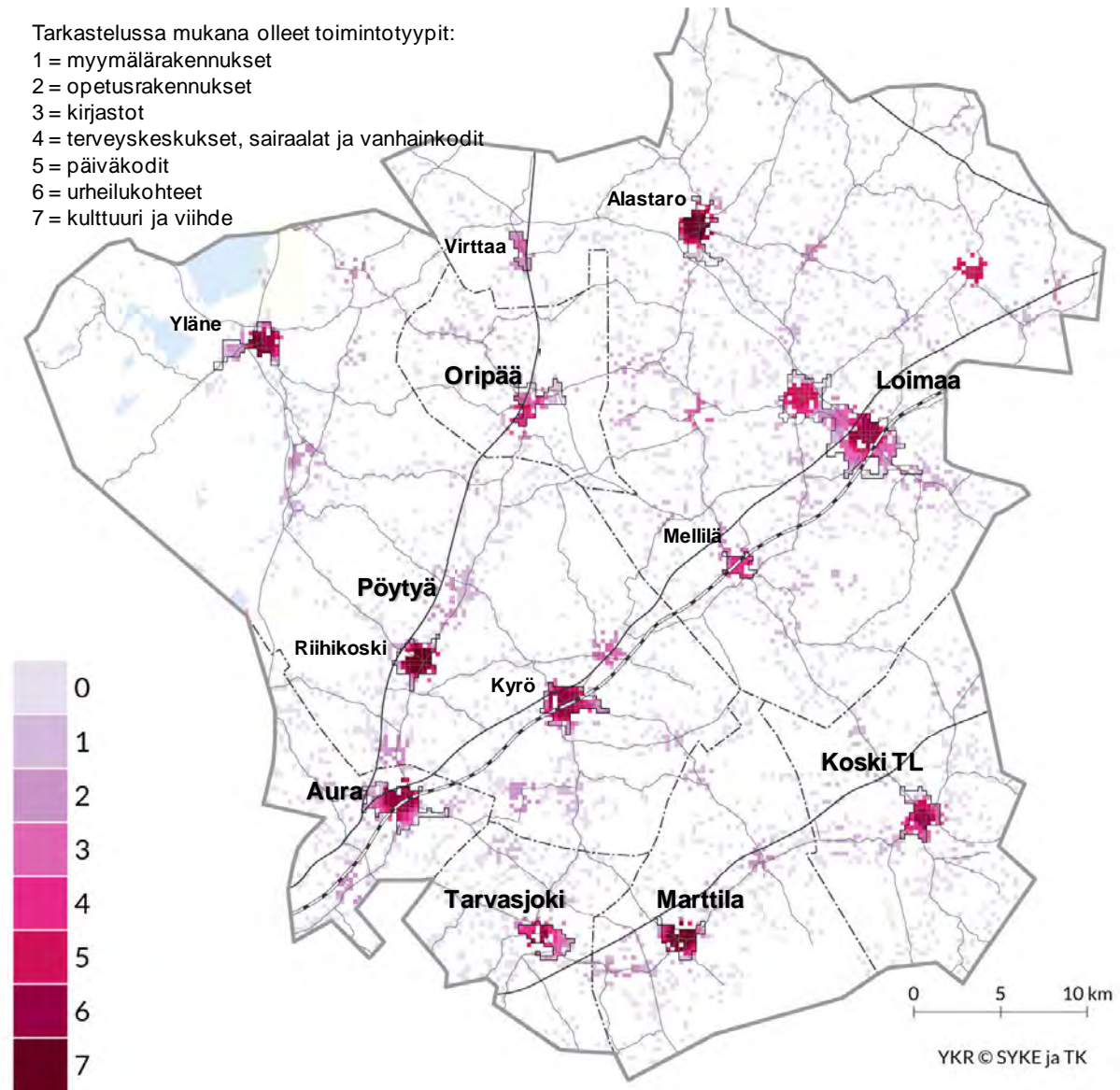
3.4.5 Kestävän liikkumisen edistäminen kaipaa asennemuutosta ja houkuttelevia olosuhteita

Asukaskyselyyn vastanneista päivittäin tai lähes päivittäin kävelleen ilmoitti liikkuvan joka kolmas ja pyörällä vain viidennes vastaajista. Vastaajan asuinaluetyyppi vaikuttaa kuitenkin suuresti kävelyn ja pyöräilyn yleisyyteen. Eniten näillä kulkutavoilla liikkuvat luonnollisesti taajamissa lähellä palveluita asuvat.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen potentiaalia voidaan arvioida monesta eri näkökulmasta. Valtaosalta seudun asukkaista lähipalvelut löytyy, palveluiden keskittymisestä ja taajamien laajentumisesta huolimatta, kävelyetäisyydeltä ja hyvien pyörätieyhteyksien ulottuvilla (Kuva18.). Eräänlaisia potentiaalia kuvaa sekin, että henkilöautoa edelleen käytetään yleisesti 3-5 km pitkillä matkoilla, jotka olisivat ainakin kesäaikana helposti kuljettavissa myös pyörällä. Myös lapsia kuljetetaan autolla lyhyitä matkoja kouluun ja päiväkotiin, vaikka nämä voisivat olla lasten ja vanhempien yhteisiä laatuhetkiä arjen kiireen keskellä.

Maankäyttöön liittyvän potentiaalin vapauttaminen edellyttää toisaalta liikenneolosuhteiden kehittämistä, toisaalta asenteellista muutosta (ks. Luku 5.2). Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden osalta eniten kehittämistarvetta koettiin olevan nykyisten väylien kunnossapidossa. Muita esille nousseita kehittämiskohteita olivat pyöräilyreitti-informaatio, pyöräpysäköinti ja tienylitysten turvallisuus.

Joukkoliikenteen käyttö on kaiken kaikkiaan hyvin vähäistä, vaikka nykyinen palvelutaso keskeisimmillä yhteysväleillä on varsin hyvä. Asukaskyselyssä joukkoliikenteen osalta eniten kritiikkiä saivat hankalat omiin tarpeisiin sopimattomat aikataulut, vuorotarjonnan vähäisyys, lippujärjestelmä ja lippujen hinnat sekä joukkoliikenneinformaatio. Esimerkiksi joukkoliikenteen aikatauluista, reiteistä, lippujen ostopaikoista ja hinnoista haluttiin saada keskitetysti tietoa. Muita asukaskyselyssä esille nousseita asioita olivat mm. Loimaan ja Turun välisen junaliikenteen parempi hyödyntäminen (taajamajunaliikenne) sekä henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin parantaminen pysäkkien ja terminaalien yhteyteen. Yleisesti joukkoliikenteen käyttöä oltiin valmiita lisäämään, jos palvelutaso paranisi.



Kuva 18. Palveluiden saavutettavuus kävellessä (eri toimintojen määrä kävelyetäisyydellä 1 km). Mitä tummempi väri kartassa, sitä enemmän palveluita (max 7 eri toimintotyyppiä) alueelta löytyy kävelyetäisyydeltä.

3.4.6 Ilmastonmuutos tuo mukanaan velvoitteita ja haastavia keliolosuhteita

Ilmastonmuutoksen hillintä on liikennepolitiikan keskeisimpiä haasteita Euroopassa. Erilaiset kansainväliset ja kansalliset tavoitteet, sopimukset ja velvoitteet lisäävät jo lähitulevaisuudessa tarvetta kasvihuonekaasupäästöjä vähentävillä toimenpiteillä. Erityisen rankasti velvoitteet tulevat koskettamaan liikennesektoria.

Tiukentuvat ilmastotavoitteet ja niiden saavuttamiseksi tehtävä työ tukee myös liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista. Ilmastonmuutoksesta aiheutuu myös monia konkreettisia vaikutuksia liikkumisen olosuhteisiin ja liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat erityisesti sään äkilliset vaihtelut, vaikeat talviolosuhteet sekä erilaisten ääri-ilmiöiden yleistymisen. Ilmastonmuutoksen vaatimat toimenpiteet koskettavat etenkin infrastruktuurin kestävyttä ja talvihoitoa sekä erilaisten häiriötilanteiden ennakoimista ja hallintaa.



3.4.7 Teknologian kautta lisäturvaa

Autokannan uudistumisen myötä erilaisilla aktiivista ja passiivista turvallisuutta parantavilla ratkaisuilla varustettujen autojen osuus liikennevirrassa kasvaa. Pitkällä tähtäimellä tekniikka antaa mahdollisuudet ajo-tehtävien automatisointiin ja kuljettajan virheiden vaikutusten eliminointiin. Tulevaisuuden älyteknologian avulla voidaan myös jakaa tehokkaasti tietoa liikkujien kesken sekä varoittaa ja ohjata kuljettajia oikeisiin valintoihin; esimerkkinä kelin tai liikennetilanteen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset tai ajoneuvokohtainen opastus. Ajoneuvotekniikan ja informaatiopalveluiden ohella liikennevalvonta on tärkeä osa-alue, jota tekniikan kehittyminen edesauttaa (valvonnan tehokkuus ja kattavuus).

Uuden teknologian turvallisuutta parantava vaikutus ei kuitenkaan ole itsestäänselvyys. Tulevaisuuden haasteena uusille turvajärjestelmille ja -laitteille ovat mm. yksilöiden asenteet: passiivisten turvalaitteiden käyttämättä jättäminen ja aktiivisten turvalaitteiden tuomien hyötyjen ulosmittaus. Uuden ajoneuvotekniikan laajamittaisen käyttöönoton esteenä on usein myös hinta, järjestelmien turvallisuus ja toimivuus, autonomistajien tai yhteiskunnan maksuhalukkuus, poliittinen hyväksyntä sekä erilaiset organisatoriset ja lainsäädännölliset ongelmat.

3.4.8 Lainsäädäntö ohjaa ihmisiä käyttäytymään fiksusti

Liikenneympäristön ratkaisuihin, kulkuneuvojen turvallisuuteen, kuljettajien ajotaitoihin ja -kykyyn, turvalaitteisiin ja niiden käyttöön, yleisesti liikkumisen pelisääntöihin ja rangaistuskäytäntöihin liittyvällä lainsäädännöllä (lait, asetukset, säädökset, jne.) on keskeinen rooli liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Lainsäädännön tehtävä on ohjata ihmisiä käyttäytymään turvallisesti ja samalla tukea heidän omaa turvallisuusajatteluaan ja asenteitaan.

Viimevuosien keskeisimpiä uudistuksia ovat olleet laki alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen ja alkolukon käytöstä koulu ja päivähoitokuljetuksissa (8/2011) sekä uusi ajokorttilaki ja -asetus (kokonaisuudessaan voimaan 1/2013) koskien mm. säännöksiä kuljettajantutkinnon sisällöstä ja opetuksen määrästä, ajokorttien voimassaoloajoista, ajokorttiluokista, ajokieltojärjestelmästä. Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan aikana julkista keskustelua käytiin mm. rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen pituudesta, promillerajan laskemisesta, alkolukon pakollisuudesta rattijuopumukseen syyllistyneille, alkolukon pakollisuudesta ammattiliikenteessä ja kuntien mahdollisuudesta osallistua liikenteen automaattiseen valvontaan. Näillä kaikilla voidaan olettaa olevan erittäin merkittäviä vaikutuksia liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisyyn.

4. Tavoitteet

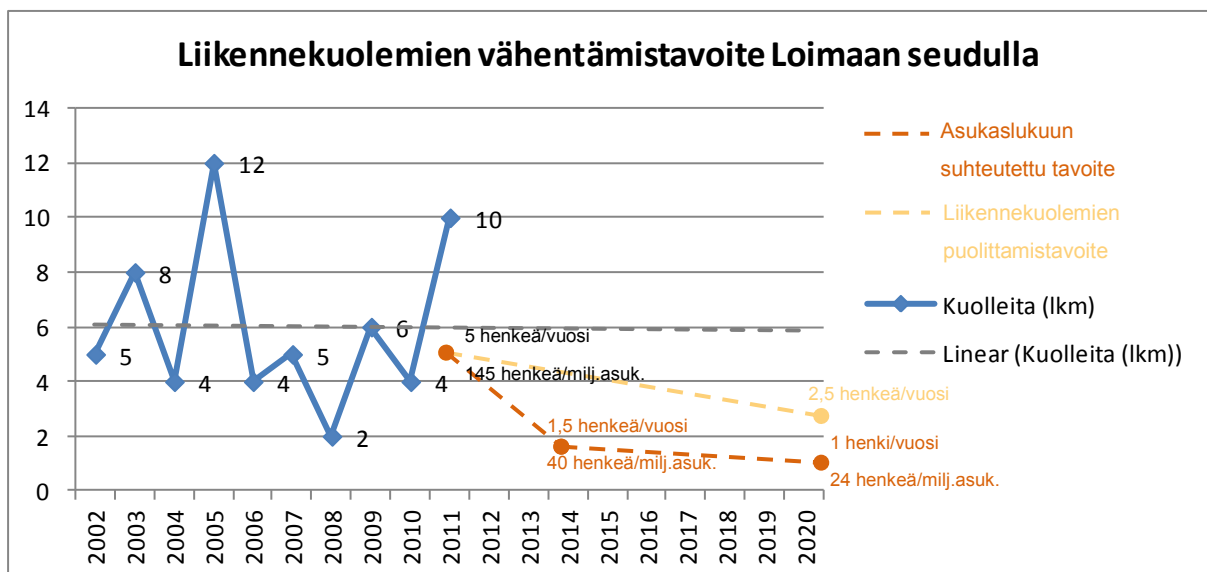
4.1 Visio ja määrälliset tavoitteet

Loimaan seudun liikenneturvallisuustyölle on asetettu pitkän aikavälin nollavisio sekä lähiajan konkreettiset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet. Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö on vuodesta 2001 alkaen perustunut tieliikenteen turvallisuusvisioon: ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohden kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Loimaan seudulle asetettiin valtakunnalliseen visioon pohjautuen seuraava liikenneturvallisuuden nollavisio:

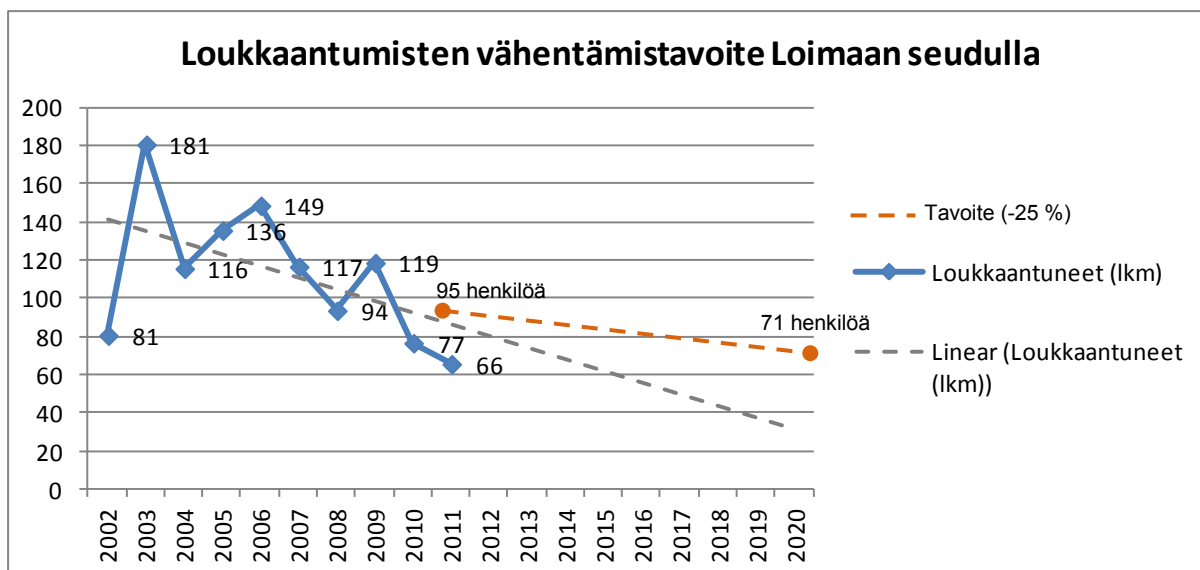
Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenne myös koetaan niin turvallisenä, että ihmiset uskaltavat tehdä arjen matkansa pelkäämättä.

Visiota kohti kuljettaessa liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan konkreettisia lähiajan tavoitteita kohdentamaan käytännön toimintaa. Loimaan seudulle asetetut onnettomuuksien vähentämistavoitteet perustuvat valtakunnallisiin ja alueellisiin linjauksiin sekä Loimaan seudun onnettomuushistoriaan. Valtakunnallisena tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020. Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien alueella kuolleiden määrän vähentämistavoite vuoteen 2020 on puolestaan laskettu valtakunnallisen asukaslukuun suhteutetun tavoitteen mukaisesti. Tavoite on, että vuonna 2014 liikenteessä menehtyy enintään 40 henkilöä / miljoona asukasta ja vuonna 2020 enintään 24 henkilöä / miljoonaa asukasta. Loukkaantuneiden vähentämistavoite perustuu valtakunnalliseen linjaukseen, jonka mukaan vuonna 2020 loukkaantuneiden määrä on 25 % vähemmän kuin vuonna 2010.

Loimaan seudulla tavoitteiden lähtötasoksi on asetettu vuoden 2007–2011 keskiarvo. Tällä aikajaksolla Loimaan seudun liikenteessä kuoli keskimäärin viisi (145 henkeä/miljoonaa asukasta) ja loukkaantui 95 henkilöä. Valtakunnallisen liikennekuolemien puolittamisen tavoitteen mukaisesti liikennekuolemien määrän tulisi seudulla vähentyä noin kahteen (2,5) henkilöön vuoteen 2020 mennessä. Asukaslukuun suhteutetun tavoitteen mukaisesti liikennekuolemien tulisi vähentyä noin yhteen (1,5) henkilöön vuoteen 2014 mennessä ja yhteen henkeen (0,9) vuoteen 2020 mennessä. Loukkaantumisten tulee vähentyä 25 prosentin vähennemätavoitteen perusteella 71 henkilöön vuoteen 2020 mennessä.



Kuva 19. Liikennekuolemien vähentämistavoitteet Loimaan seudulla.



Kuva 20. Loukkaantumisten vähentämistavoitteet Loimaan seudulla.

4.2 Lähivuosisien painotukset

4.2.1 Painopistealueiden ja kärkitehtävien kautta lisää vaikuttavuutta

Liikenneturvallisuuksustavoitteiden saavuttaminen edellyttää paitsi laajaa keinovalikoimaa ja eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja vastuunkantoa, myös toiminnan kohdentamista vaikuttavuuden (onnettomuusvähenemä, turvattomuus) kannalta keskeisimpiin ongelmiin ja riskiryhmiin. Valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuuksustyoön painotusten, seudun liikenneturvallisuuden nykytilan ja toimintaympäristön haasteiden sekä edellä kuvattujen tavoitteiden perusteella Loimaan seudun liikenneturvallisuuksustyölle on valittu kolme painopistealuetta, joiden alle on valittu 14 lähivuosisien tärkeintä edistettävää toimenpidekokonaisuutta eli kärkitehtävää. Kärkitehtävien tarkemmat kuvaukset ja konkreettiset toimenpiteet on esitetty luvussa 5.

A. Liikenneturvallisuuksustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

1. Liikenneturvallisuuksustyötä tehdään poikkihallinnollisena yhteistyönä ja koordinoitusti
2. Liikenneturvallisuuksustyölle päätöksentekijöiden tuki
3. Kaikki kunnan työntekijät tuntevat omat vastuunsa liikenneturvallisuuksustyössä
4. Kuntalaisten viisaita liikkumisvalintoja tuetaan kaikissa elämänvaiheissa

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

5. Lapset ja nuoret turvalliselle polulle
6. Kuljettajien ajokunto ja kuljettajien terveydentila tarkempaan syyniin
7. Nopeusrajoitusten noudattamisesta ja turvavyön käytöstä itsestäänselvyys
8. Kävelyn ja pyöräilyn määrä turvallisesti kasvuun asenteisiin vaikuttamalla

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

9. Nopeusrajoitukset ihmisen kestokyvyn tasolle
10. Pääteiden kohtamisonnettomuuksien määrä laskuun
11. Riskiliittymien ja onnettomuuskausien määrän vähentäminen
12. Kävelylle, pyöräilylle ja mopoilulle turvalliset olosuhteet taajamissa
13. Joukkoliikenne houkuttelevaksi työ- ja opiskelumatkoilla
14. Liikennejärjestelyitä ja maankäyttöä koskeissa suunnitelmissa ja työnaikaisissa liikennejärjestelyissä varmistetaan turvalliset ja toimivat ratkaisut

5. Toimenpiteet

5.1 Liikenneturvallisuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

5.1.1 Liikenneturvallisuustyötä tehdään poikkihallinnollisena yhteistyönä ja koordinoidusti

Ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttaminen ja liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen edellyttää monen osapuolen välistä yhteistyötä. Liikenneturvallisuustyön yhteistyöverkosto onkin hyvin monitahoinen ja koostuu hyvin erityyppisistä toimijoista, jotka edustavat niin julkista, yksityistä kuin sektoria. Toimijoiden suuren määrän, ja toisaalta erilaisten tarvittavien toimenpiteiden määrän, takia yhteistyön tuloksellisuus edellyttää koordinoitua eli eri toimijoiden vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista sekä erilaisten toimenpiteiden toteutuksen synkronointia.

Koordinoidulla liikenneturvallisuusyhteistyöllä lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä, vähennetään päällekkäistä työtä, saadaan vähäiset resurssit kohdennettua ja tehokkaaseen käyttöön ja helpotetaan käytännön toimenpiteiden toteutusta. Varsinais-Suomen maakunnan alueella liikenneturvallisuusyhteistyötä ja toiminnan koordinoitua tehdään maakunnan tasolla liikenneturvallisuusfoorumissa ja maakunnallisessa liikenneturvallisuusyhteistyöryhmässä. Eri toimijoiden välisen yhteistyön koordinoitua tarvitaan myös seututasolla ja kunnissa (ks. Luku 2).

Loimaan seutukunnan alueella liikenneturvallisuusyhteistyötä lähdetään ensivaiheessa edistämään seudullisen liikenneturvallisuustoimijan avustuksella sekä nimeämällä kunnista liikenneturvallisuustyön yhdyshenkilöt. Yhdyshenkilöt muodostavat toimijalle rajapinnan kuntaan, mutta muodostavat samalla aiheesta kiinnostuneen yhteisön, keskustelufoorumin. Liikenneturvallisuustoimijamallin keskeisin tavoite on kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja kehittäminen siten, että aktiivinen liikenneturvallisuustyö kunnissa saadaan käyntiin ja jatkuvaksi. Toimijamalli voidaan myös ajatella ensiaskeleeksi itsenäiseen jatkuvaan liikenneturvallisuustyöhön ja kunnallisen liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän perustamiselle tai muulle itsenäiselle toimintamallille.

Liikenneturvallisuustoimijan (liitutoimija) tehtävänä on tukea, neuvoa ja opastaa kuntia ja kuntien eri hallintokuntia liikenneturvallisuustyössä. Liikenneturvallisuustoimijan tehtäviin voidaan sisällyttää mm. liikennekasvatus- ja tiedotustyön ideointi, hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien valmistelu, tempaus- ja tapahtumien käynnistäminen ja niissä avustaminen, tiedotteiden laatiminen, kokemusten välittäminen hyvistä käytännöistä ja toimintatavoista sekä liikenneturvallisuustyön seutu- ja kuntatasolla. Liikenneturvallisuustoimija voi myös toimia asiantuntija-apuna liikennejärjestelyitä koskevassa suunnittelussa ja kaavoitusasioissa (liikenneturvallisuusnäkökulma) sekä linkkinä kunnan ja ELY-keskuksen välisessä yhteistyössä.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidet kokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Seudullisen liikenneturvallisuustoimijan (liitutoimija) käyttöönottamisesta sopiminen (alustavasti vuodet 2013–2015)	2013	ELY, Kunnat
Kuntien liikenneturvallisuusyhdyshenkilöiden ja keskeisten paikallisten sidostahojen nimeäminen (paikallisen verkoston luominen)	2013	Kunnat
Seudullisen kokemustenvaihto- ja seurantatilaisuuden järjestäminen vuosittain (seuranta, tiedon- ja kokemusten vaihto, kuntayhteistyö)	Jatkuvaa	Liitutoimija, ELY
Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmien perustaminen kuntiin (nimeettyjen yhdyshenkilöiden pohjalta)	2015-	Kunnat

5.1.2 Liikenneturvallisuustyölle päätöksentekijöiden tuki

Kuntajohdon – niin luottamushenkilöjohdon kuin virkamiesjohdon – vallassa ja vastuulla on luoda edellytyksiä, arvopohjaa ja kannustavaa henkistä ilmapiiriä kunnan liikenneturvallisuustyölle, eli kaikille niille toimille, joiden kautta liikenneturvallisuustilannetta voidaan parantaa.

Kaiken perustana on, että jo päätöksenteon tasolla ymmärretään liikenneturvallisuusongelmien ja siten myös tarvittavien toimenpiteiden poikkihallinnollisuus. Liikenneturvallisuustyö, liikenneturvallisuuden parantaminen, nähdään kunnissa usein tekniselle toimialalle kuuluvaksi tehtäväksi, johon muut toimialat voivat halutessaan ja ”oman toimen ohessa” tuoda omat mausteensa. Liikenneturvallisuustilanteen parantaminen tulee kuitenkin nähdä paitsi yhteisenä haasteena myös kaikkien toimialojen omana vastuutehtävänä.

Kun poikkihallinnollisuus ymmärretään, tulee liikenneturvallisuustyön sisällöt sisällyttää läpäisyperiaatteella kunnan eri strategioihin eli viime kädessä käytännöntyön sisältöä ja toimintaresursseja ohjaaviin asiakirjoihin. Liikenneturvallisuuden parantaminen ei ole yksin teknisen sektorin tehtävä, eikä muilla toimialoilla sitä voi jättää ainoastaan muutamien aktiivisten toimijoiden varaan.

Päätösten tueksi päätöksentekijät tarvitsevat tiiviisti koostettuna perustelutietoa kunnan monipuolisesta roolista liikenneturvallisuustyössä. Heidän tulee myös olla tietoisia tekemiensä päätösten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja ihmisten liikkumismahdollisuuksiin, ja toisaalta liikenneturvallisuustyön kautta saavutavista hyödyistä kuntataloudelle. Pelkästään liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain kunnille miljoonakustannukset, puhumattakaan, jos mukaan lasketaan vielä liikkumattomuuden lisääntymisestä terveyssektorille aiheutuvat kustannukset.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Liikenneturvallisuussuunnitelman esittely kuntien valtuustossa/hallituksessa ja lautakunnissa	2013	Kunnat
Liikennekasvatukseen liittyvät tehtävät ja koulutustarpeet määritellään eri hallinnonalojen ja niiden alaisten yksiköiden toimintaa ohjaavissa strategioissa ja toimintasuunnitelmissa	alkaen 2013	Kunnat
Toteutetaan kuntapäätäjille (hallitus, valtuusto ja lautakunnat) säännöllisesti tietoisukja ja kyselyitä liikenneturvallisuuden ja viisaan liikkumisen kannalta keskeisistä teemoista: - Kunnan rooli ja mahdollisuudet liikennekasvatustyössä - Liikkumattomuuden ja liikenneturvallisuuden kustannukset kunnalle - Kunnan liikenneturvallisuustilanne ja ongelmat, jne.	Jatkuvaa (erityisesti valtuustokausien alussa)	Kunnat, Liikenneturva, Valonia, Liitutoimija
Haastetaan päätöksentekijöitä mukaan erilaisiin valtakunnallisiin teemapäiviin ja muihin tempauksiin, esim. - Pyörällä töihin -kilpailuun, Autottomaan päivään jne. - Esteettömyyskävelyihin, pyöräretkille, aihepiiriin liittyviin seminaareihin ja koulutustilaisuuksiin, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, Valonia, Liitutoimija
Päätäjät kutsutaan mukaan vuosittain järjestettävään seudulliseen liikenneturvallisuusseminaariin	Jatkuvaa	Kunnat, Liitutoimija

5.1.3 Kaikki kunnan työntekijät tuntevat omat vastuunsa liikenneturvallisuustyössä

Viisaiden liikkumisen valintojen edistäminen kuntalaisten keskuudessa, niin liikenneturvallisuuden, terveyden kuin ympäristön näkökulmasta, ovat merkittävä osa kunnan avaintehtävää eli kunnan asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä. Kunnan kullakin toimialalla on omat tehtävänsä ja mahdollisuutensa edistää kuntalaisten viisaita liikkumisen valintoja. Toisaalta eri toimialojen yhteistyö on tarpeen ja varsin monen liikenneturvallisuusongelman osalta jopa luontevaa. Liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset ratkaisut ovat keskeinen osa liikenneturvallisuustyötä, mutta yksin näiden ja liikenteen valvonnan kautta liikenneturvallisuusongelmista ei valitettavasti päästä eroon.

Ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuustyötä ja liikkumisvalintoihin vaikuttamista tehdään käytännön tasolla jokapäiväisessä virkamiestyössä sekä kanssakäymisessä asukkaiden kanssa. Kunnan henkilöstön suunnitelmallinen koulutus ja perehdyttäminen auttavat motivoitumaan liikenneturvallisuuden ja kestävästi liikkumisen edistämiseen ja ottamaan sen luontevaksi osaksi omaa arjen toimintaa. Koulutusten kautta myös eri toimialojen ja sidosryhmien roolit, vastuut ja keinovalikoima liikenneturvallisuustyössä kirkastuvat. Koulutusta tarvitsevat erityisesti ne henkilöt, jotka ovat päivittäin tekemisissä kunnan asukkaiden kanssa. Soveltuvien osin ja sopivasti räätälöidyn koulutuksen ja tietoisuuden ovat myös tarpeen virkamiesjohdolle, joiden kautta henkilöstön koulutustarpeet määritellään.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidet kokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Kunnan henkilöstölle suunnatuilla koulutuksilla vakiinnutetaan liikennekasvatukseen liittyvät tehtävät kunnan eri yksiköissä	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Valonia
Kuntien henkilöstöä pidetään jatkuvasti ajan tasalla niin liikenneturvallisuuteen kuin muuhun viisaan liikkumisen edistämiseen liittyvistä asioista, mm. uusista toimintaideoista ja materiaali-päivityksistä - Kuntien liikenneturvallisuuden yhdyshenkilöt lisätään Liikenneturvan ja Valonian tiedotuslistoille (Uutiskirjeet, Viikon vinkit, Ekovinkit, V-S Live)	Jatkuvaa	Liikenneturva, Valonia, Liitutoimija
Liikenneturvallisuusasiat ja viisaan liikkumisen näkökulma sisällytetään osaksi kuntien työsuojelu-/terveystoimintaa sekä kunnan TYKY-toimintaa	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Valonia

5.1.4 Kuntalaisten viisaita liikkumisvalintoja tuetaan kaikissa elämänvaiheissa

Ihmisten liikennetaidot ja tietoisuus riskeistä, fyysiset kyvyt, liikkumistottumukset ja tyypilliset kulkutavat ovat erilaisia eri elämänvaiheissa. Siten myös riskit liikenteessä, tapahtuneet onnettomuudet sekä niiden syyt ja seuraukset ovat erilaisia. Viisaan liikkumisen tieto- ja arvoperusta ja liikenteessä hengissä selviytymisen perusvalmiudet luodaan elinikäisellä liikennekasvatuksella. Tavoitetilanteessa liikennekasvatustyö alkaa jo ennen ihmisen syntymää ja jatkuu katkeamattomana seniori-ikään saakka.

Liikennekasvatustyön tavoitteena on opettaa liikenteen sääntöjä ja turvallisia toimintatapoja sekä tukea turvallisuutta, terveyttä ja ympäristöä arvostavien asenteiden muodostumista. Osaltaan liikennekasvatustyö voidaan rinnastaa tapakasvatukseen – hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliasuus ja toisten huomioon ottaminen sekä yhteisten pelisääntöjen noudattaminen. Hyvät tavat opitaan lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän valintojamme ja käyttäytymistämme, joskin asioiden säännöllinen kertaaminen on tarpeen ja jopa välttämätöntä.



Liikennekasvatustyön sisällöt ja toteutustavat vaihtelevat ikäryhmittäin. Perinteisen kouluissa annettavan liikenneopetuksen lisäksi toiminta voi olla luonteeltaan eri liikkujaryhmille suunnattua opastusta ja neuvontaa, motivointia ja kannustamista, ajo- ja liikkumistaitoihin liittyvää koulutusta, tietyille kohderyhmälle tai laajoille yleisöille suunnattujen tapahtumien ja tempausten järjestämistä, vaaranpaikkakartoituksia tai yleiseen mielipiteeseen ja tietoisuuteen vaikuttavaa tiedotusta ja tärkeiden asioiden esilläpitoa.

Kuntien rooli liikennekasvatuksessa on erittäin keskeinen, koska kunnan asukkaalleen tarjoamat palvelut ulottuvat lähes kaikkiin elämänvaiheisiin ja -tilanteisiin. Kuntien tehtävänä on huolehtia siitä, että kuntalaisille on tarjolla kulloinkin tärkeää ja ajantasaista tietoa liikenneturvallisuuteen ja liikkumiseen liittyvistä asioista. Kuntien tehtävänä on myös tukea muita toimijoita, esimerkiksi lasten vanhempia ja huoltajia sekä järjestöjä, liikennekasvatustyössä. Käytännön esimerkkejä liikenneturvallisuustyön tavoitteista ja sisällöistä eri ikäryhmien parissa on esitelty liitteessä 3.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidetekonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Kuntien eri hallintokunnissa laaditaan konkreettiset lähivuosien liikennekasvatuksen toimintasuunnitelmat (tavoitteet ja toimenpiteet)	2013, vuosittain	Liitutoimija, Kunnat
Kuntien Internet-sivuille perustetaan Liikenneturvallisuus-osio, jonne viedään liikenneturvallisuussuunnitelman lisäksi vuosittaiset seurantakatsaukset sekä eri hallinnonaloille hyödyllisiä aineistoja/linkkejä	2013	Liitutoimija, Kunnat, Liikenneturva
Kartoitetaan eri liikkujaryhmille suunnattujen esite- ja muun materiaalin tarpeet kuntien eri yksiköissä/toimipisteissä	2013	Liitutoimija, Kunnat, Liikenneturva, Valonia
Säännöllinen tiedottaminen kunnan Internet-sivuilla, tiedotuslehdessä ja paikallismediassa ajankohtaisista teemoista: - Alkuvaiheessa hyödynnetään Liikenneturvan tiedotusmateriaalia ja Valonian Ekovinkkejä	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Valonia
Kunnat toimivat edelläkävijänä ja positiivisena esimerkkinä liikenneturvallisuustyössä, esim. - Kunnat osallistuvat valtakunnallisiin teemapäiviin ja haastavat kuntalaisia ja muita paikallisia toimijoita mukaan (esim. Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko, Energiansäästöviikko, Haastepyöräily, jne.) - Liikenneturvallisuusnäkökulman sisällyttäminen kuntien hankkimien kuljetuspalveluiden kilpailuskriteereihin - Alkolukon käyttö pakolliseksi kaikissa kunnan hankkimissa kuljetuspalveluissa (osaksi kilpailuskriteerejä)	Jatkuvaa	Kunnat

5.2 Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

5.2.1 Lapset ja nuoret turvalliselle polulle

Liikenne aiheuttaa suurimman osan lasten ja nuorten tapaturmaisista kuolemista ja on toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. 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.

Loimaan seudulla alle 15-vuotiaiden lasten osuus liikenneonnettomuuksien uhreista (kuolleet ja loukkaantuneet) on noin viisi prosenttia, mikä tarkoittaa noin kolmea henkilöä vuosittain. Tilastojen mukaan liikenneonnettomuudet tapahtuvat pääosin henkilöauton matkustajana ja pyöräilijänä. Ikäryhmittäisessä vertailussa lasten liikenneturvallisuuksustilanne on kohtuullinen, mutta koetun turvattomuuden osalta alle kouluikäiset ja kouluikäiset lapset ovat kärkipäässä.

Nuorten 15–24-vuotiaiden nuorten osuus Loimaan seudun liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista on peräti 39 prosenttia, mikä tarkoittaa noin 30 henkilöä vuosittain. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna nuorten onnettomuusriski on muihin ikäryhmiin nähden moninkertainen. 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä liikenneonnettomuudet tapahtuvat mopolla, moottoripyörällä tai autonmatkustajana liikuttaessa ja 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä auton kuljettajana tai matkustajana liikuttaessa.

Liikenneturvallisuuksioiden rinnalle ovat viime vuosina yhä enemmän nousseet myös lasten ja nuorten liikkumattomuuden mukanaan tuomat ongelmat. Lisääntynyt autoilu ja lasten kускаaminen paikasta toiseen on vähentänyt lasten itsenäistä liikkumista ja näin ollen kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Mopoilun yleistyminen on puolestaan vähentänyt nuorten arkiliikkumisen hälyttävän alhaiselle tasolle, puhumattakaan mopoilun mukanaan tuomista liikenneturvallisuuksi ongelmista. Lasten ja nuorten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, on tärkeää niin liikenneturvallisuuksien kuin heidän terveytensä vuoksi.

Vastuullisiksi liikkujiksi oppiakseen ja ylipäänsä liikenteessä selviytyäkseen lapset ja nuoret kaipaavat säännöllistä kunkin ikäryhmän tarpeisiin räätälöityä liikennekasvatusta sekä aikuisten esimerkinantoa. Kuntasektorilla neuvoloilla, päiväkodeilla ja kouluilla on luonnollisesti keskeinen merkitys liikennekasvatustyössä, mutta yhtäläillä tärkeää on lapsiperheiden tukeminen liikennekasvatustehtävässä. Vanhempien rooli, vastuu ja esimerkin tärkeys korostuvat erityisesti lasten ollessa pieniä ja alteimpia oppimaan uusia asioita.



Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun sekä päiväkodisä/kouluissa että kotona on yhteneväinen toimintakulttuuri ja pelisäännöt. Kouluissa omana erityishaasteena on säännöllisen liikennekasvatuksen turvaaminen kaikilla vuosiluokilla. Nykyisin liikennekasvatuksen osuus opetuksessa vähenee selvästi siirryttäessä peruskoulun vuosiluokilla ylöspäin ja toisen asteen koulutuksessa liikennekasvatusta on tarjolla enää hyvin harvoin. Käytännön esimerkkejä liikenneturvallisuustyön tavoitteista ja sisällöistä lasten ja nuorten parissa on esitelty liitteessä 3.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Liikennekasvatuksen sisällöt ja tarpeet kuvataan toimintaa ohjaavissa strategioissa: varhaiskasvatus-/esiopetussuunnitelmissa, koulukoh-taisissa opetussuunnitelmissa ja nuorisotyön strategioissa, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenne-turva
Opettajille suunnatuin tietoisuuden ja täydennyskoulutuksin varmistetaan lasten ja nuorten parissa työskentelevien motivaatio, taidot ja tiedot liikennekasvatuksen sisällöistä ja toimintamalleista: - opettajat, päiväkotij- ja perhepäivähoitajat, neuvolahenkilökunta, koulu-terveydenhoitajat ja nuorisotyöntekijät	Jatkuvaa	Kunnat, Nuori Suomi, Liikenne-turva, Valonia
Lisätään kodin ja koulujen/päiväkotien välistä yhteistyötä liikunnan ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi: - vanhemmille suunnatut tiedotteet ja materiaalipaketit, kouluun tutustumiskäynnit, asiantuntijavetoiset vanhempainillat, jne.	Jatkuvaa	Koulut, Päiväkodit, Liikenneturva
Seudun päiväkodeille ja kouluille nimetään liikennekasvatuksen vastuhenkilöt, joiden kautta välitetään tietoa päiväkotien/koulujen liikenneturvallisuustyön hyvistä käytännöistä ja ajankohtaisista asioista	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenne-turva, Liitutoimija
Päiväkotien ja koulujen jatkuvan liikenneturvallisuustyön tueksi laaditaan liikennekasvatuksen vuosikelloja	2013–14	Liitutoimija, Liikenneturva, Valonia
Pilotoidaan koulun liikkumissuunnitelman laadintaa seudulla (kuva-taan liikennekasvatuksen sisällöt ja tavoitteet (vuosiluokittain) sekä yhteiset liikkumisen pelisäännöt (lapset, opettajat, vanhemmat).	2013–14	Koulut, Liikenne-turva, Valonia
Järjestetään nuorille esimerkkeihin perustuvaa ”shokkivalistusta” ja tietoisuuksia liiallisen nopeuden, päihtyneenä ajamisen, turvavyön käyt-tämättömyyden jne. vaikutuksista ja seurauksista	Jatkuvaa	Koulut, Liikenne-turva, Ehyt ry, Poliisi
Otetaan käyttöön ja kehitetään nuorille suunnattuja vertaiskasvatuk-sen menetelmiä sekä nuoria osallistavia työskentelytapoja - nuorten vetämät draamatyöpajat, ryhmäkeskustelut, nuoret itse laativat koulun liikkumissuunnitelman, nuoret toteuttavat turvalaitetarkkailuja	Jatkuvaa	Kunnat, SENU, Valonia, Nuorten Akatemia
Mopokoulutuksia ja -infoja järjestetään säännöllisesti: - 15–17-vuotiaille suunnatut mopokoulutukset (poliisi, Ehyt ry) - mopoaiheiset tietoisuuskurssit nuorten vanhemmille (Liikenneturva)	Jatkuvaa	Kunnat, Poliisi, Liikenneturva, Ehyt
Järjestetään moporatsioita yläkouluilla, 2. asteen oppilaitoksissa ja nuorisotaloilla	Jatkuvaa	Poliisi
Koululaiskuljetuksista vastaaville liikennöitsijöille järjestetään liikenne-turvallisuuskoulutusta. Koulutuksissa korostetaan muiden turvalli-suusseikkojen ohella kuljettajien rooli liikennekasvattajina.	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenne-turva
Asenteiden ja liikennekäyttäytymisen painoarvon kasvattaminen au-tokouluopetuksessa - tutkijalautakuntien aineistojen ja muiden tutkimusten (nuorten onnetto-muustilastot ja onnettomuuksien erityispiirteet, liikennekäyttäytymisen tarkkailut, jne.) parempi hyödyntäminen osana opetusta	Jatkuvaa	Autokoulut, Liiken-neturva, Poliisi, Vakes

5.2.2 Kuljettajien ajokunto ja kuljettajien terveydentila tarkempaan syyniin

Kuljettajalla voi olla puutteellinen ajokunto monista syistä. Suurin 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.

Valtakunnallisesti poliisin tietoon tulee yli 21 000 rattijuopumustapausta vuosittain ja joka neljännen kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaa rattijuoppo. Nuorten osuus alkoholionnettomuuksissa on suuri. Loimaan seudulla joka viides kuolemaan johtanut liikenneonnettomuus on ollut rattijuopumustapaus ja taustariskinä alkoholin käyttöön liittyvät ongelmat ovat olleet vaikuttamassa joka neljännessä liikennekuolemassa.

Alkoholin ohella, ja siihen monesti liittyen, ajokuntoon vaikuttavat kuljettajan vireys- ja mielentila. Nuukahtaminen tai väsymys on valtakunnallisesti noin joka viidennen kuolonkolarin taustalla. Väsymykseen ja vireystilan laskuun liittyviä yleisimpiä syitä ovat uniapnea ja narkolepsia. Muita syitä ovat mm. alkoholin ja lääkeaineiden käyttö, valvominen tai epäsäännölliset työajat. Loimaan seudulla tapahtuneissa kuolonkolarissa väsymys tai vireystilan lasku on mainittu taustariskinä lähes joka viidennessä liikennekuolemassa ja välittömänä riskinä noin viidessä prosentissa liikennekuolemia. Mielentilaan (masennus, suuttumus, kiire) liittyviä taustariskejä on ollut noin joka neljännessä liikennekuolemassa.

Kuljettajien terveydentilalla ja ajokyvulla (sairaudet ja lääkkeiden käyttö niihin liittyen, aistien pysyvätilapäinen heikentyminen, jne.) on niin ikään tärkeä merkitys turvallisen liikkumisen kannalta ja asian merkitys korostuu entisestään väestön ikääntyessä ja iäkkäiden kuljettajien määrän kasvaessa. Loimaan seudulla tapahtuneista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista sairaus (esim. sydänvika) on taustariskinä 13 prosentissa liikennekuolemista. Välittömänä riskinä sairauskohtaus on lähes joka kymmenennessä liikennekuolemassa.



Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Ajokuntoon ja ajoterveysten liittyvien liikenneturvallisuusnäkökohtien sisällyttäminen toimintaa ohjaaviin strategioihin: nuorisotyön strategiat, kunnan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen strategiat, päihde- ja mielenterveystyön strategiat	Jatkuvaa, alkaen 2013	Kunnat
Tietoiskuihin ja henkilöstökoulutuksiin varmistetaan riskiryhmien parissa työskentelevien osaaminen ajokuntoon ja -terveyteen liittyvien asioiden käsittelemiseksi: opettajat, nuorisotyöntekijät, lääkärit, terveydenhuollon henkilöstö, sosiaalityöntekijät, päihdetyöntekijät, jne.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Alkoholiongelmien yleistä ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttumisen mallin käyttöönottoa sosiaali- ja terveyssektorilla	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva,
Rattijuoppoudesta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimia tehostetaan	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Alkolukon käyttö pakolliseksi kaikissa kunnan hankkimissa kuljetuspalveluissa (osaksi kilpailutuskriteerejä)	2013-	Kunnat
Koetun kiinnijäämisriskin lisäämiseksi huolehditaan säännöllisestä rattijuopumusvalvonnasta ja siihen liittyvästä tiedotuksesta.	Jatkuvaa	Poliisi
Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja seuraamusten käsittelyä lisätään yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Poliisi, sidosryhmät
Tiedotetaan iäkkäille (ja heidän omaisilleen) ikääntymisen sekä lääkkeiden ja sairauksien vaikutuksesta ajokykyyn kuntien terveys- ja sosiaalipalveluiden kautta sekä iäkkäille suunnatuissa tilaisuuksissa	Jatkuvaa	Kunnat (Sote), Liikenneturva
Tarjotaan ikäautoilijoille kuntokursseja ja valmiuksia ajokyvyn itsearviointiin (esim. ajokorttitarkistusten yhteydessä)	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, järjestöt
Jaetaan liikennöitsijöille ja kuljetusyrityksille tietoa ajokuntoon ja -terveyteen liittyvistä asioista (alkolukko, väsyneenä ajaminen, jne.)	Jatkuvaa	Liikenneturva, ELY, liittotoimija
Lisätään yleistä tiedotusta ja kampanjontia ajokuntoon ja -terveyteen liittyen paikallisia tilastoja hyödyntäen: - päihteiden, sairaskohtausten ja nukahtamisten rooli kuolonkolareissa - ajokuntoon/-terveyteen liittyvät riskit, oman ajovireystilan tunnistaminen, oikea toiminta väsymyksen yllättäessä, erilaisten sairauksien ja lääkkeiden vaikutus ajokykyyn, jne.	Jatkuvaa	Kunnat (Sote, Nuorisot), Liikenneturva, ELY
HUOM! Valtakunnallisella tasolla on vireillä/käynnissä muun muassa seuraavia toimia, jotka tulevat suunnitelman aikajänteellä vaikuttamaan myös Loimaan seudulla: Lainsäädäntö: - Rattijuopumuksen promillerajan laskeminen 0,2 promilleen - Alkolukkopakko rattijuopumukseen syyllistyneille - Alkolukko pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa ja ammattimaisessa liikenteessä - Uuden ajokorttilain voimaan tulo (mm. ajokortti yli 70-vuotiailla enintään 5 vuotta kerrallaan, B-korttiin syventävä vaihe) Muita: - Poliisi kehittää rattijuopumusvalvontaa ja valvontatiedottamista - Alkolukkoihin liittyvä kehitystyö, alkolukon kytkeminen tiiviimmin ajoterveysten arviointiin ja seurantaan, alkolukot uusiin autoihin, jne - Menettelyn kehittäminen koskien uusien ajokorttikokelaiden päihteidenkäytön selvittämistä lääkärintarkastuksen yhteydessä - Kuljettajien ajovireyttä valvovien laitteiden kehitystyö - Ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittäminen - Liikennelääketieteen opetuksen kehittäminen - Ajoterveysten arviointimenetelmien ja -järjestelmän kehittäminen - Tutkimushankkeet koskien: iäkkäiden ajoterveysten arviointia ja lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimivuutta - Valtakunnallinen tehostettu tiedottaminen ajokuntoon ja -terveyteen liittyvistä asioista, raittiuskampanjat		Työterveyslaitos, Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, Sosiaali- ja terveysministeriä, LVM, Yliopistot, Trafi, Poliisihallitus, Liikenneturva, Liikennevirasto

5.2.3 Nopeusrajoitusten noudattamisesta ja turvavyön käytöstä itsestäänselvyys

Ylinopeudet kuriin

Ajonopeus on yksi merkittävimmistä onnettomuusriskeihin (havainnointiin, ajoneuvon hallintaan, pysähtymismahdollisuuteen, jne.) ja onnettomuuksien seurauksiin (kuljettajan tai uhrin selviämismahdollisuudet) vaikuttavista tekijöistä. Liikenneturvan valtakunnallisen tutkimusten mukaan lähes kaikki kuljettajat myöntävät ajaneensa ylinopeutta, ja huomattavaa ylinopeuttaa ainakin silloin tällöin ilmoittaa ajavansa jopa joka neljäs suomalainen. Tämän tiedon valossa ei siten yllätä, että valtakunnallisesti tarkasteltuna ylinopeus tai väärä tilannenopeus on noin joka toisen kuolonkolarin taustalla.

Loimaan seudulla ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvon nähden) on ollut tutkijalautakunta-aineistojen mukaan läsnä joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa (aiheuttajakuljettajat). Liikenneonnettomuuden tapahtuessa vähintään 10 km/h ylinopeutta suhteessa tiekohtaiseen nopeusrajoitukseen ajoi pääaiheuttajakuljettajista noin joka kymmenes. Asukaskyselyssä ylinopeudet olivat yleisin asukkaiden esille nostama liikenneturvallisuusongelma ja koettua turvattomuutta aiheuttava tekijä sekä suurin huolenaihe erityisesti lasten, iäkkäiden, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ajatellen.

Ylinopeusongelmaan ei ole yhtä ratkaisua. Samanaikaisesti tarvitaan nopeusrajoitusten ja niitä tukevien erilaisten liikenneympäristön ratkaisujen (Kärkitehtävä 9.), nopeusvalvonnan sekä kuljettajiin suunnatun tiedotuksen ja asennekasvatuksen yhdistelmää. Myös siirrettävien/kiinteiden nopeusnäyttötaulujen käyttö on havaittu tehokkaaksi keinoksi alentaa ajonopeuksia. Erityisen toimivia nopeusnäyttötaulut ovat taajama-alueilla pistemäisissä erityiskohteissa, kuten esimerkiksi koulujen tai päiväkotien lähistöllä.

Turvavyönkäytöstä rutiininomaista

Erilaisten turvalaitteiden ja erityisesti turvavyön käytön parantuminen vähentäisi merkittävästi liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Eri maissa tehtyjen tutkimusten mukaan turvavyön käytöllä kuolemat vähenisivät jopa puoleen ja loukkaantumiset lieventyisivät tai estyisivät kokonaan. Vuonna 2010 turvavyön käyttö olisi tutkijalautakuntien mukaan pelastanut jopa kolmanneksen niistä kuolleista (yhteensä 27 henkeä), jotka eivät käyttäneet turvavyötä. Niistä vammautuneista, jotka eivät käyttäneet turvavyötä, käyttö olisi estänyt tai lieventänyt vammoja 60 prosentilla. Loimaan seudulla turvavyön käyttö olisi tutkijalautakuntien arvioiden mukaan voinut pelastaa 10 henkeä viimeisen kymmenen vuoden aikana eli keskimäärin yhden vuosittain.

Valtakunnallisesti turvavyön käyttöaste henkilöautossa etuistuimilla on taajamissa 91 prosenttia ja taajamien ulkopuolella 94 prosenttia. Käyttöaste takaistuimilla on 84 prosenttia. Kuorma-autonkuljettajista ja rekkakuskeista tuoreiden valtakunnallisten tarkkailuiden mukaan vain noin puolet käyttää turvavyötä. Loimaan seudun asukaskyselyssä turvavyötä ilmoitti käyttävänsä aina autolla matkustaessaan vain 92 prosenttia vastaajista. Kyselyssä nousi myös esille joidenkin lasten vanhempien välinpitämättömyys lastensa turvavyönkäytöstä päiväkotitai koulumatkoilla sekä huoli turvavyön käytöstä koulubussissa ja -taksissa.

Turvavyön käytön laiminlyöntien vähentämiseen tarvitaan samanaikaisesti teknisiä keinoja (mm. turvavyömuistuttimet), sääntelyä (mm. liikennetarkastusjärjestelmän kehittämistä), valvontaa ja asennekasvatusta. Teknisten ratkaisujen yleistymisen on pitkälti kiinni ajoneuvokannan uudistumisesta, jota voidaan edistää valtakunnan tasolla mm. verotuksen keinoin. Autokannan uudistumista voidaan edistää myös tiedotuksen keinoin, osana turvavyön ja muiden turvalaitteiden käyttöä koskevaa valistus- ja tiedotustyötä.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Siirrettävien nopeusnäyttötaulujen käyttöönotto kunnissa (mahdolliset myös ajonopeuksien seurannan)	2014-	Kunnat, ELY
Automaattivalvonnan laajentaminen (uusia jaksoja): - Vt 9 Aura-Pöytyä - Kt 41 Aura-Huittinen - Vt 10 Lieto-Koski	2013–20	Poliisi, ELY, Liikennevirasto
Selvitetään potentiaaliset automaattisen nopeusvalvonnan laajentamiskohteet vilkasliikenteisimmillä taajamien seutu- ja yhdysteillä (esim. Pikatie Loimaalla)	2013–15	Poliisi, ELY, Kunnat (tekninen)
Näkyvän valvonnan toteuttaminen sekä automaattivalvotuilla tiejaksoilla että muulla tieverkolla - nopeusvalvonnan yhteydessä puututaan aktiivisesti myös turvavöiden käyttämättömyyteen - ammattiliikenteen osalta toteutetaan erillisiä kampanjoita	Jatkuvaa	Poliisi
Kameravalvonta-autojen määrä lisääminen Varsinais-Suomessa ja autojen säännöllinen kierto seudulla	2013–20	Poliisi, Liikennevirasto, ELY
Ohjeistetaan koulukuljetuksia järjestäviä liikennöitsijöitä muistuttamaan säännöllisesti turvavyön käytön pakollisuudesta ja seuraamaan aika ajoin asian toteutumista	Jatkuvaa	Kunnat (sivistys)
Seurataan säännöllisesti turvavyön käytössä tapahtuvia muutoksia	Jatkuvaa	Poliisi, Liikenneturva, Liitotoimija
Sovitetaan menettelytapa, joilla lasten turvavyönkäyttämättömyyteen liittyvästä ongelmasta koulu- ja päiväkotimatkoilla päästään eroon	2013	Koulut, päiväkodit, Poliisi, Liikenneturva
Automaattivalvonnasta ja ylinopeuksien aiheuttamista riskeistä kertovan esitteen laatiminen (toimitetaan poliisin lähettämän huomautuskirjeen tai ylinopeussakon mukana)	2013-	Poliisi, Liikenneturva, ELY
Tiedotuksen kehittäminen nopeusvalvontaan liittyen (kohteet ja niiden valintaperusteet, jne.)	Jatkuvaa	Poliisi, ELY
Yleinen ja riskiryhmiin kohdistettu tiedottaminen ja kampanjointi: - ajonopeuksien vaikutus onnettomuus- ja kuolemanriskiin, ylinopeuksien rooli liikennekuolemista - ajonopeuksien sovittaminen liikenne- ja keliolosuhteisiin - turvavyön merkitys vakavien liikenneonnettomuuksien ehkäisyssä - lasten oikeaoppinen kuljettaminen autossa	Jatkuvaa	Liikenneturva, Poliisi, ELY
HUOM! Valtakunnallisella tasolla on vireillä/käynnissä muun muassa seuraavia toimia, jotka tulevat suunnitelman aikajänteellä vaikuttamaan myös Loimaan seudulla: - Ylinopeuksien alennettu puuttumisraja vakiinnutetaan ja mahdollisuuksia käyttää ajopiirtureihin kirjautuneita nopeuksia nopeusvalvonnassa selvitetään (ammattiliikenne) - Ajokorttijärjestelmän uudistetaan (liikenne rikkomusten pisteytys, myös lievät ylinopeudet ja turvavyön käyttämättömyys lisätään ajokieltoon johtaviin rikkomuksiin)		Poliisihallitus, LVM

5.2.4 Kävelyn ja pyöräilyn määrä turvallisesti kasvuun asenteisiin vaikuttamalla

Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä ja meluttomia, terveellisiä ja vähän tilaa vieviä, sekä liikkujalle että yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa myös asukkaiden yhtäläisiä liikkumismahdollisuuksia ja tasa-arvoa etenkin niiden ryhmien keskuudessa, jotka eivät autoile tai haluavat pärjätä yhden auton varassa. Laadukkaat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat lisäksi asukkaiden arvostamia elinympäristön laatutekijöitä ja siten keskeisiä alueiden vetovoimatekijöitä.

Kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä edistetään myös liikenneturvallisuuksavoitteiden saavuttamista, kunhan samanaikaisesti huolehditaan turvallisista liikennejärjestelyistä (Kärkitekävä 9. ja 12.) sekä turvallisuutta tukevista asenteista ja toimintatavoista liikenteessä. Turvallisuus paranee myös autoliikenteen vähentymisen kautta. Konkreettisesti tämän on todennettavissa esimerkiksi koulujen lähialueilla: Jokainen kävelevä lapsi vähentää yhden ajoneuvon koulun lähistön kadulta!

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehitys on ollut myönteistä niin valtakunnallisesti kuin myös Loimaan seudulla. Viimeisen viiden vuoden aikana Loimaan seudun liikenteessä on kuollut kolme jalankulkijaa, kun edellisellä viisivuotisjaksolla kuolleita oli viisi. Onnettomuuksissa loukkaantuneita jalankulkijoita on edelleen paljon, eikä tilastoihin tule heistä kuin murto-osa. Pyöräilijöitä ei ole menehtynyt Loimaan seudun liikenteessä viimeisen viiden vuoden aikana, mutta tätä edeltävällä viisivuotiskaudella liikenteessä kuolleiden joukossa oli neljä pyöräilijää. Tutkijalautakunnat ovat arvioineet, että heistä kaksi olisi voinut selvitä hengissä, mikäli pyöräilykypärää olisi käytetty. Tutkimusten perusteella pyöräilykypärän käyttö vähentää kuolemanriskiä 73 prosentilla aivovammariskiä lähes 90 prosentilla.



Jalankuljaja- ja pyöräilijäonnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti taajamissa, hämärässä tai pimeällä ja risteysalueilla, toisen osapuolen ollessa henkilöauto. Onnettomuuksien taustalla on hyvin usein jonkin osapuolen liikennesääntöjen osaamattomuuteen tai laiminlyönteihin (suojatie- ja väistämissäännöt, ylinopeudet, liikennevalojen noudattaminen, vilkun käyttö, alkoholi, jne.) tai turvavälineiden käytön puutteisiin (heijastin, kypärä, pyörävalot) liittyviä syitä. Asenteisiin ja riskikäyttäytymiseen liittyvät tekijät nousivat vahvasti esille myös asukaskyselyiden vastauksissa koskien kävelyn ja pyöräilyn turvattomuutta. Erityisen huolissaan oltiin autoilijoiden asenteista jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kohtaan, mutta parannettavaa on myös kulkijoiden omassa käytöksessä. Kyselyyn vastanneista heijastinta ilmoitti pimeällä liikkueensa käyttävänsä 55 % (koko maassa 60 %) ja pyöräilykypärää 25 % (koko maassa 33 %).

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut vahvasti liikenneinfrastruktuuripainotteista, mutta myös asenteisiin ja liikennetaitoihin vaikuttamista, neuvontaa ja motivointia tarvitaan. Perinteisesti kävelyn ja pyöräi-

lyyn liittyvä liikennekasvatus on ollut liikenneturvallisuusasioihin nojautuvaa ja valistusta kävelyn ja pyöräilyn vaaroista. Tämän lisäksi tarvitaan positiivisten asioiden korostamista; tavoitteena on kannustaa ja motivoida ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily entistä useammin ainakin osalla arjen matkoistaan. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja houkuttelevan imagon luominen sekä erilaiset kampanjat, tempaukset ja kilpailut, joissa tuodaan esille konkreettisia hyötyjä, ovat keinoja havahduttaa muutokseen. Myös informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista on tärkeää.

Positiivisten asioiden lomassa jalankulkijoille ja pyöräilijöille tulee olla tarjolla monipuolista tietoa näihin kulkutapoihin liittyvistä liikenneturvallisuusriskeistä, liikennesäännöistä ja turvalaitteista. Myös autoilijoita ja mopoilijoita on aika-ajoin syytä muistuttaa yhteisistä pelisäännöistä erilaisin tiedottein, tempauksin tai valvontakampanjoin.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit):

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Kävelyn ja pyöräilyyn kannustavien toimintamallien käyttöönotto ja pilotointi kouluissa: kävelevät ja pyöräilevät koulubussit, liikennekäärmepelejä, pyöräilyajokortit ja -kilpailut, pyörällä kouluun -päivä, jne.	2013	Koulut, Valonia, Liikenneturva
Järjestetään kuntien työntekijöille ja kuntapäätäjille tietoisuuskampanjoita/ koulutusta kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä	Jatkuvaa	Kunnat, Valonia
Kunnat osallistuvat ja haastavat kuntalaisia osallistumaan valtakunnallisiin ja alueellisiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen teemapäiviin: - Pyöräilyviikko, Kilometrikisa, Liikkujan viikko, Askeleet -kampanja, Pyörällä kouluun kampanja, Varsinais-Suomen Haastepyöräily, Kävele Koski kävele, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, Valonia
Seurataan turvavälineiden (heijastin, kypärä, pyörävalo) käyttöä ja liikennesääntöjen (suojateiden kunnioittaminen, liikennevalot) noudattamista	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Poliisi, Liituntoimija
Järjestetään vuosittain erilaisia tempauksia liikenteessä näkymisen puolesta: jaetaan heijastimia ja pyörävaloja, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, Poliisi, Liikenneturva, järjestöt
Toteutetaan kriittisiä kävelyretkiä ja esteettömyyskävelyitä yhdessä vanhusjärjestöjen kanssa	Jatkuvaa	Kunnat, järjestöt
Aktivoidaan paikallisia urheiluseuroja, luonto- ja ympäristöasioista kiinnostuneita järjestöjä järjestämään ohjattuja kävely-/pyöräilyretkiä, - kulttuurikohteita kiertävä lenkki, lapsiperheille suunnattu pyörälenkki, viikoittaiset kuntolenkit, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, järjestöt
Tiedottaminen ja kampanjointi eri vuodenaikoihin, eri kohderyhmille ja valtakunnallisiin teemaviikkoihin kytkeytyen, teemoja: - Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja hyvinvointihyödyt - Jalankulkijan ja pyöräilijän liikennesäännöt ja liikkumisen riskit - Pyöräilykypärän, heijastimen ja pyörävalojen käyttö ja turvalaitteiden käyttämättömyyteen liittyvät riskit - Autoilijoille kohdenneet erityistiedotteet ja kampanjat (suojatie- ja väistämissäännöt, ajonopeudet ja kuolemanriski törmäyksessä)	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, Valonia

5.3 Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

5.3.1 Nopeusrajoitukset ihmisen kestokyvyn tasolle

Ajoneuvoliikenteen nopeuksia rajoitetaan ensisijaisesti liikenneturvallisuuden parantamiseksi (ks. Kärkitech-tävä 7.). Nopeuksia säätelemällä voidaan vaikuttaa myös liikenteen sujuvuuteen ja liikenteen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin. Liikenneturvan tutkimusten mukaan valtaosa suomalaisista hyväksyy nykyistä alhaisemmat nopeusrajoitukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Taajama-alueilla alhaiset nopeusrajoitukset ovat avainkeinoja parantaa jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta. Loimaan seudulla yleisperiaatteena on edistää 30 km/h nopeusrajoitusta taajamakeskustoissa, asutokaduilla 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, jotka sivuavat maankäyttöalueita ja joilla on vain vähän jalankulku- ja pyöräliikennettä.

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 (töyssy), ajoradan kavenus, suojatien korottaminen, tärinäraidat sekä turvasaarekkeen rakentaminen. Nopeusrajoituksia voidaan tehostaa ajoratamaalauksin. Tutkimuksien mukaan nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:stä 40 km/h:iin tunnissa alentaa ajoneuvojen nopeuksia noin 2–4 km/h, mutta jos nopeusrajoituksen alentamista tuetaan hidastein, voidaan saavuttaa 5–15 km/h alenema ajoneuvojen nopeuksiin.



Myös taajama-alueiden ulkopuolella nopeusrajoitukset tulee asettaa ensisijaisesti liikenneympäristö ja liikenneturvallisuusnäkökohdat huomioiden. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty ehdotus 0-vision mukaisista nopeusrajoituksista erilaisissa liikenneympäristöissä. Samat periaatteet koskevat myös Loimaan seutua. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tavoitetilana on, että pääteiden nopeusrajoituksena on 100 km/h vain silloin kun ajosuunnat on erotettu rakenteellisesti. Ongelmana on kuitenkin se, että ajosuuntien erottamista ei ole mahdollisesta toteuttaa halutussa laajuudessa toimenpiteen suurten kustannusten takia. Toisaalta sille vaihtoehdolle, että nopeustaso lasketaan pääteillä keskikaiteita odotellessa 80 km/h:iin, ei ole laaja hyväksyntää liikenneturvallisuusnäkökohdista huolimatta.

Loimaan seudulla pyritään päätieverkon linjaosuuksilla pitämään nopeustasona 100 km/h siten, että turvattomimmassa liittymässä (onnettomuuskasauamat) ja linjaosuuksilla (esimerkiksi hirvieläinonnettomuuskasauamat) on tarkoituksenmukaista laskea nopeusrajoitus pistemäisesti 80/70/60 km/h:iin. Myös muuttuvi-

en nopeusrajoitusten käyttöä tulee lisätä päätieverkolla sekä linjaosuuksilla että liittymissä. Lisäksi on huomioitava, että kevyen liikenteen määrä, kevyen liikenteen risteäminen ja tien lähiympäristön maankäyttö vaikuttavat aina tapauskohtaisesti päätien nopeusrajoituksen valintaan.

Taajamien ulkopuolella alemmalla tieverkolla tavoitteena on taata turvalliset ja sujuvat yhteydet säilyttämällä nopeustasona 80/70 km/h siten, että asutuskeskitymissä, kylien kohdalla ja taajamiin saavuttaessa nopeusrajoitus alennetaan hyvissä ajoin 60 km/h:iin. Erityisesti on harkittava yleisnopeusrajoituksen (80 km/h) alaisten teiden laajamittaista nopeusrajoitusten alentamista 70 km/h:iin. Taajamien ulkopuolella haja-asutusalueen koulujen ja päiväkotien kohdalla tai muiden paljon liikennettä synnyttävien kohteiden läheisyydessä nopeusrajoitus tulee laskea 40 km/h:iin. Nopeusrajoituksen vaihtumiskohdissa tienkäyttäjän huomio tulee kiinnittää vaihtuneeseen nopeusrajoitukseen ajoratamaalauksin ja tarvittaessa tärinäraidoin.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty useita toimenpiteitä nopeusrajoitusten alentamiseksi ja niitä tukeviksi toimiksi. Pääosa toimenpide-ehdotuksista kohdistuu taajama-alueille. Lähivuosien kärkitoimenpiteet on esitetty liitteenä 4 olevissa kuntakorteista.

5.3.2 Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien määrä laskuun

Kohtaamisonnettomuudet muodostavat Loimaan seudulla 54 prosenttia kuolonkolareista. Kohtaamisonnettomuuksista noin 70 prosenttia tapahtuu pääteillä eli valta- ja kantateillä. Kohtaamisonnettomuuksien osuus pääteiden kuolonkolareista on noin 56 prosenttia. Pääteillä tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden kohtaamisonnettomuuksien osuus kaikista seudun kuolonkolareista on noin kolmanneksen. Onnettomuudet ovat tapahtuneet pääsääntöisesti valtatiellä 9 ja kantatiellä 41. Viimeisen viiden vuoden aikana pääteiden kohtaamisonnettomuuksissa on menehtynyt keskimäärin kaksi henkeä vuodessa.

Yksiajorataiset päätiety ovat kohtaamisten kannalta sitä ongelmallisempia, mitä suurempia ovat liikennemäärät ja ajonopeudet. Tutkimusten mukaan ajonopeus on suurin riskitekijä vakavissa kohtaamisonnettomuuksissa. Pääosa kuolemaan johtaneista kohtaamisonnettomuuksista tapahtuu teillä, joiden nopeusrajoitus oli vähintään 80 km/h (Loimaan seudulla kaikki). Lisäksi noin kolmanneksen onnettomuuksien pääosallisista ajaa ylinopeutta, tavallisimmin ylinopeutta oli 10–20 km/h. Tyypillisiä muita syitä kohtaamisonnettomuuksien taustalla ovat muun muassa kuljettajan huomion hetkellinen herpaantuminen, nukahtaminen, ajohallinnan menettäminen, epäonnistunut ohitusyritys, tekninen vika tai jopa tahallisuus (itsemurhat). Myös liukkaus, tien kapeus ja olosuhteisiin nähden suuri ajonopeus lisäävät riskiä joutua vastaantulijan kaistalle.

Ajosuuntien rakenteellinen erottelu keskikaiteilla on ainoa toimenpide, jolla voidaan huomattavasti tai lähes kokonaan vähentää kuolemaan johtaneita kohtaamisonnettomuuksia. Loimaan seudulta on tunnistettu ne päätieosuudet, joilla keskikaiteen toteutus olisi tarpeen ja mahdollista. Teiden varustaminen keskikaiteilla on kuitenkin kallista ja siksi mahdotonta toteuttaa heti tai koko tieverkolla.

Kohtaamisonnettomuuksia voidaan vähentää myös halvemmilla ratkaisulla. Tärinäviivoilla ja leveillä ja tärinäviivoilla keskialuumerkinnöillä on tutkimusten mukaan mahdollista vähentää kuolemaan johtaneita kohtaamisonnettomuuksia 10–20 prosenttia. Keliolosuhteista johtuvia kohtaamisonnettomuuksia voidaan vähentää oikein ajoitetulla liukkauden torjunnalla, ajantasaisella keliäidetuksella ja muuttuvilla nopeusrajoituksilla.

Kohtaamisonnettomuuksien, kuten muiden onnettomuuksien, vakavuus riippuu paljon törmäysnopeuksista. Käytännössä kahden nykyaikaisen henkilöauton ajonopeudet eivät saisi ylittää 70 km/h, jotta törmäyksissä ajoneuvoissa olevilla ihmisillä olisi mahdollisuuksia selvitä hengissä törmäyksestä. Pääteiden nopeusrajoitusten laskemista tälle tasolle ei ainakaan toistaiseksi pidetä hyväksyttävänä ratkaisuna. Liikenneturvallisuuksinäkökulmasta ainakaan vilkasliikenteisten pääteiden nopeusrajoitus ei saisi ylittää 80 km/h, ellei ajosuuntia ole erotettu toistaan keskikaiteella. Loimaan seudulla tämä vastaisi kutakuinkin talvinopeusrajoitusten aikana vallitsevaa tilannetta.



Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Täristävän keskiviivamerkin toteutus valtatiellä 10 ja kantatiellä 41 - toteutus päällysteurakoiden yhteydessä	Jatkuvaa	ELY
Muuttuvien nopeusrajoitusten toteuttaminen päätteille - Vt 9 välille Kyrö – Loimaa	2013– 2015	ELY
Keskikaiteet / keskikaiteelliset ohituskaistat: - Lieto - Aura leveäkaistatien muuttaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi - Aura - Akaa viisi keskikaiteellista ohituskaistaparia (2020-)	2016– 2020	ELY

5.3.3 Riskiliittymien ja onnettomuuskasauksen vähentäminen

Loimaan seudulla liittymäalueilla tapahtuneet liikenneonnettomuudet muodostavat reilun kolmanneksen henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista ja noin neljänneksen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Henkilöauto-onnettomuuksista risteysalueiden onnettomuudet muodostavat noin kolmanneksen ja kevyen liikenteen onnettomuuksista noin puolet. Pyöräilijöiden henkilövahinkoon onnettomuuksista risteysalueilla tapahtuu jopa 80 prosenttia, mopo-onnettomuuksista noin puolet ja jalankulkijaonnettomuuksista noin viidesosa.

Onnettomuuksien tapahtuminen toistuvasti samoissa paikoissa viestii usein siitä, että liikennejärjestelyiden osalta kaikki ei ole kunnossa. Usein myös asukaspalautte kohdistuu näihin samoihin paikkoihin. Loimaan seudun pahimmat onnettomuuskasaumat, hirvieläinonnettomuuksia lukuun ottamatta, löytyvät liittymistä. Onnettomuuskasauksista suurin osa sijoittuu valtatielle 9. Katuverkolla onnettomuuskasauksia on ainoastaan Loimaan keskustassa.

Toimenpiteiden kohdistaminen pahimpien onnettomuuskasauksien poistamiseksi tuo usein nopeasti merkittävää parannusta liikenneturvallisuustilanteeseen. Pelkästään valtatie 9 vaarallisimmissa kohdissa (19 onnettomuuskasaukakohtaa) tapahtuu vuosittain keskimäärin yli kuusi henkilövahinkoon ja yli 14 omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuuskasaukakohteiden lisäksi Loimaan seudulla on useita potentiaalisia riskiliittymiä, joissa liikennejärjestelyt eivät vastaa ohjeistusta. Maanteiden onnettomuuskasaumat on esitetty liitteessä 3. Toimenpiteet pahimpien kasauksien ja riskiliittymien poistamiseksi on esitetty oheisessa taulukossa.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
<p>Varsinais-Suomen ELY-keskuksen TLS-suunnitelman hankkeet (liittymien porrastaminen tai turvasaareke):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vt 9 / mt 12447 (Riihikoskentie) / Kuuskoskentie liittymä, Kuuskoski (Aura): liittymän porrastaminen ja alik. (0,5 M€) - Vt 9 / mt 2042 (Karviaistentie) / Sillankorvantie liittymä, Säästökallio (Aura): liittymän porrastaminen (0,3 M€) - Vt 10 / mt 2805 (Sorvastontie) liittymä, Sorvasto (Koski): turvasaarekkeiden rakentaminen (0,09 M€) - Vt 9 / mt 2103 (Vanhankirkontie) / mt 2262 (Melliläntie) liittymä, Karhula (Loimaa): liittymän porrastaminen (0,32 M€) - Vt 9 / mt 2293 (Haarantie) / mt 12615 (Tampereentie) liittymä, Pauna (Loimaa): liittymän porrastaminen(0,38 M€) - Vt 9 / mt 2294 (Metsämaantie) / mt 2812 (Koskenrannantie), Koskenranta (Loimaa): liittymän porrastaminen(0,49M€) - Vt 9 / mt 2250 (Kyröntie) liittymä (Pöytyä): liittymän porrastaminen(0,4 M€) 	2013–18	ELY
<p>Kiertoliittymien ja liikennevalojen rakentaminen tai parantaminen (kiertoliittymä n. 0,25 M€, liikennevalot n. 0,1 M€)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mt 213 (Lännentie) / Myllykyläntie / Hirvikoskentie liittymä (Loimaa): Parkin kiertoliittymä - Aleksis Kivenkatu / Hossinkatu liittymä (Loimaa): Citymarketin kiertoliittymä - Aleksis Kivenkatu / Kalevalankatu liittymä (Loimaa): Prisman liikennevalot - Kauppalankatu / Väinämöisenkatu (Loimaa): kiertoliittymä - Mt 213 (Pikatie) / Aleksis Kivenkatu / Lamminkatu liittymä ja Loimaan etl:n sisääntulon itäramppi (Loimaa): erillisen oikealle kääntymiskaistan rakentaminen rampille ja Pikatielle - Mt 224 (Yhdystie) / Urpontie / Sillankorventie: kiertoliittymä (Aura) - Kt 41 / mt 210 / mt 12586 (Oripää): kiertoliittymä 	2013–15 2013–15 2013–15 2013–15 2013–15 2016–18 2016–18	ELY Loimaa Loimaa Loimaa ELY, Loimaa ELY ELY, Oripää
<p>Riskiliittymien parantaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vt 10 / mt 181 / mt 12303, Tarvasjoen pth (Tarvasjoki): nykyisten ympyrän muotoisten nurmisaarekkeiden korvaaminen turvasaarekkeilla - Vt 10 / mt 2253 (Kyröntie) liittymä, Ollila (Marttila): nykyisten ympyrän muotoisten nurmisaarekkeiden korvaaminen saarekkeilla - Vt 10 / mt 12309 (Marttilantie) / mt 12454 (Tiipiläntie), Tiipilä (Marttila): nykyisten ympyrän muotoisten nurmisaarekkeiden korvaaminen saarekkeilla - Heimolinnankatu / Vesikoskenkatu liittymä, torin kohta (Loimaa): korotettu liittymäalue - Turuntie / Satakunnantie liittymä (Loimaa): korotettu liittymäalue - Mt 204 (Turuntie) / mt 2020 (Mynämäentie) / mt 12563 (Keskustie) liittymä, Yläne (Pöytyä): turvasaarekkeet (tai porrastaminen) - Vt 10 / mt 2250 / mt 12307 (Tarvasjoki): turvasaarekkeet - Vt 10 / mt 2260 (Koskentie) liittymä, Selkä (Koski): porrastus 	2013–15 2013–15 2013–15 2013–15 2013–15 2016–18 2016–18 2016–18	ELY ELY ELY Loimaa Loimaa ELY ELY ELY

5.3.4 Kävelylle, pyöräilylle ja mopoilulle turvalliset olosuhteet taajamissa

Kävely ja pyöräily ovat lähiliikkumisen perusliikennemuotoja. Kävelyn ja pyöräilyn (ja mopoilun) olosuhteiden parantamiseen pitää panostaa ensisijaisesti taajama-alueilla, joissa kulkijoita myös on eniten. Myös potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on eniten juuri taajamissa. Toistaiseksi liikenneturvallisuustilanne ja autoilun ehdoilla rakennettu ympäristö ei kuitenkaan tue tätä tavoitetta. Loimaan seudulla kävelyn ja pyöräilyn henkilövahinko-onnettomuuksista 60 prosenttia tapahtuu taajamissa, mikä paitsi heijastaa muita alueita korkeampia kulkijamääriä myös sitä, että olosuhteet taajamissa eivät vielä nykyisin ole niin turvallaisella tasolla kuin niiden pitäisi olla. Myös mopo-onnettomuuksista suurin osa (68 %) tapahtuu taajamissa. Mopoilun ongelmat ovat viime vuosina kärjistyneet mopojen ja mopautojen määrän jatkuvasti kasvaessa.

Taajama-alueiden liikenteen rauhoittaminen on keskeisin keino vaikuttaa kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuuteen. Ajoneuvoliikenteen nopeuksien laskeminen suojaamattomien kulkijoiden kannalta turvallisemmalle tasolle onkin ensisijaisen tärkeää (Kärkitehtävät 7. ja 9.). Erityistä huomiota tulee kiinnittää myös

jalkakäytävien ja pyöräteiden ja moottoriajoneuvoliikenteen risteämiskohtien turvallisuuteen eli liittymä- ja tienylitysjärjestelyihin. Tienylitysten turvallisuutta voidaan parantaa mm. eritasoratkaisuilla, suojateiden keskisaarekkeilla, korotetuilla suojateilla, suojatiekohdan kavennuksilla, liittymän havaittavuuden parantamisella (esim. heijastinvarret, vilkkuvalot) ja liittymätyypin valinnalla.

Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parannetaan tehokkaasti myös kevyen liikenteen verkkoa täydentämällä sekä poistamalla epäjatkuvuuskohtia. Loimaan seudun kuntien taajama-alueiden pyörätieverkkojen kattavuus on jo nykyisin varsin hyvä, Loimaan keskustaa lukuun ottamatta. Väyläverkoston täydentämisen ohella pitää panostaa väylien ylläpitoon ja kunnossapitoon. Mopoilun yleistyminen on lisäksi lisännyt tarvetta määritellä mopon paikka liikenteessä uudestaan. Liikennevirasto on laatinut tätä koskien juuri uuden ohjeistuksen, jossa peruseriaatteena on mopoilun siirtäminen kevyen liikenteen väyliltä ajoradalle taajama-alueilla kun nopeustaso on alle 50 km/h. Monissa Suomen kunnissa on jo siirrytty tähän uuteen järjestelyyn ja tulokset ovat olleet positiivisia – mopo-onnettomuuksien määrä on lähtenyt laskuun.

Pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttaa turvallisten ja houkuttelevien yhteyksien ohella myös pyöräpysäköinnin laadukas järjestäminen. Erityisesti pyöräpysäköintiin pitää panostaa työpaikoilla ja kouluissa. Pyörän käyttöä joukkoliikenteen liityntäliikenteessä voidaan edistää parantamalla pysäköintimahdollisuuksia asemien ja linja-autopysäkkien yhteydessä. Työmatkapyöräilyn lisääminen edellyttää myös erilaisia varusteiden säilytys- sekä suihkutiloja.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidetekonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Taajamien turvalliset suojatie-/liittymäjärjestelyt - konkreettisia kohteita on esitetty kuntakorteissa liitteessä 4 ja erillisessä toimenpiderekisterissä	2013–20	Kunnat, ELY
Taajamien ja taajamien reunamien pyörätieverkon täydentäminen - konkreettisia kohteita on esitetty kuntakorteissa liitteessä 4 ja erillisessä toimenpiderekisterissä	2013–20	Kunnat, ELY
Laaditaan seutukunnan alueelle Liikenneviraston ohjeen mukainen mopo-reittisuunnitelma liittyen mopon siirtymiseen kevyenliikenteen väyliltä ajoradalle	2013	ELY, Kunnat, Poliisi
Kartoitetaan pyöräpysäköintipaikkojen lisäämis-/laadunparannustarpeet kuntien keskeisissä toimipisteissä	2014–15	Kunnat



5.3.5 Joukkoliikenteeseen houkuttelevuutta työ- ja opiskelumatkoilla

Juna ja linja-auto ovat energiatehokkaita, ympäristöystävällisiä ja erittäin turvallisia matkustusmuotoja. Linja-autoliikenteessä energiatehokkuus yksityisautoiluun nähden korostuu etenkin silloin, kun suositaan nykyaikaista ja vähäpäästöistä kalustoa, kuljettajat taitavat taloudellisen ajotavan niksit ja kun matkustajia on riittävästi. Joukkoliikenne tuottaa myös terveyshyötyjä, silloin kun matkat pysäkillä kuljetaan kävellen tai pyörällä. Joukkoliikenteen merkittäviä etuja on lisäksi se, että matka-aikaa voi hyödyntää lukemiseen tai lepäämiseen tai vaikka töiden tekemiseen.

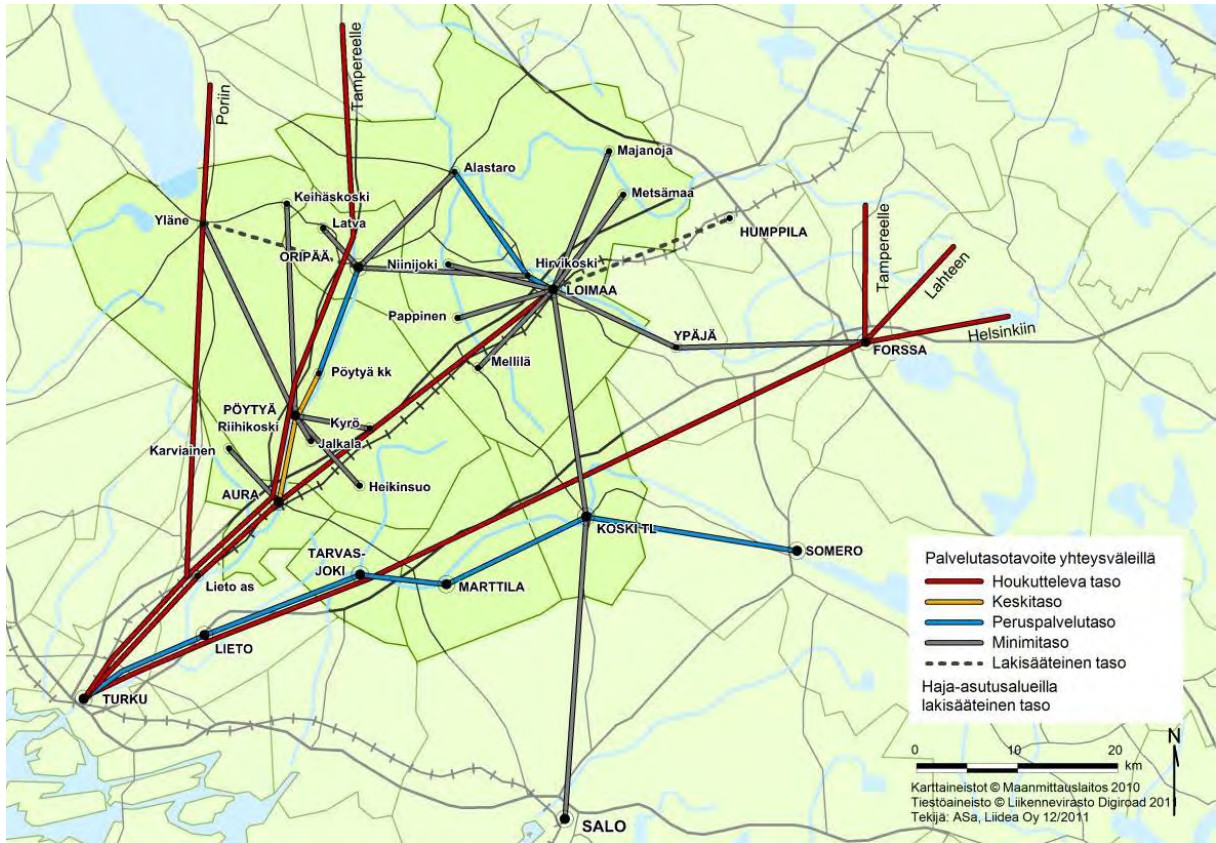
Liikenneturvallisuuden näkökulmasta pitkämatkaisen ja suurelta osin vilkasliikenteisille pääteille sijoittuvan työmatkaliikenteen siirtämisestä edes joiltakin osin joukkoliikenteeseen olisi myönteisiä vaikutuksia. Suurin vaikutus syntyy kuitenkin yksilötasolla. Jos esimerkiksi Loimaalla asuva henkilö siirtyy Turkuun suuntautuvilla työmatkoilla junan tai linja-auton käyttäjäksi, pienentyy hänen henkilökohtainen onnettomuusriski erittäin merkittävästi.

Loimaan seudulla joukkoliikenteen palvelutaso asettaa selviä haasteita sen suosion lisäämiselle. Palvelutaso kuitenkin vaihtelee suuresti suunnittelualueen eri osissa. Eniten potentiaalia joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisäämiselle on Turkuun suuntautuvilla työ- ja opiskelumatkoilla alueen eteläosissa. Potentiaalia on erityisesti Turun ja Auran välisessä vakiovuoroliikenteessä sekä kaikissa pikavuoroliikenteen käyttämissä kaukoliikenteen reiteissä. Myös Auran ja Loimaan välillä Turusta lähtevillä matkoilla voidaan puhua varsin hyvästä palvelutasosta, kun tarjonnassa otetaan linja-autoliikenteen lisäksi junaliikenne huomioon.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisen suurimpana haasteena on saada ”ovelta-ovelle” matka-ajat kilpailukykyiseksi henkilöautoliikenteen kanssa. Joukkoliikenteen käytettävyyteen arjen matkoilla vaikuttavat keskeisesti myös vuorotarjonnan määrä, liikennöintiajat ja joukkoliikennepalveluiden alueellinen kattavuus. Loimaan seudulla näiden asioiden nykytilaan ei olla ainakaan asukaskyselyn perusteella järin tyytyväisiä. Osin negatiivisuuden taustalla on myös asenteellista suhtautumista joukkoliikennettä kohtaan.

Loimaan seutukunnan joukkoliikennesuunnitelmassa (2011) on määritelty alueelle joukkoliikenteen tavoitteelliset palvelutasotavoitteet sekä palvelutasotavoitteita tukevat kehittämistoimenpiteet. Suunnitelmasa on kuvattu, miten käytettävissä olevilla ja alati vähenevillä resursseilla pystytään palvelemaan alueen asukkaita mahdollisimman hyvin ja tasapuolisesti sekä karsimaan mahdollisia päällekkäisyyksiä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palveluissa. Asetettuja palvelutasotavoitteita on havainnollistettu kuvassa 9. Tässä suunnitelmassa ei ole tarkemmin määritelty palvelutason parantamiseen liittyviä toimenpiteitä (vuoromäärän nostaminen, liikenteen hankinnat), vaan ne löytyvät seudun joukkoliikennesuunnitelmasta.





Kuva 21. Loimaan seudun joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso yhteysväleittäin.

Lähivuosien kärkitehtävää tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla (ks. myös kuntakortit)

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Seutulipun joustavan käytön edistäminen pikavuoroliikenteessä (esim. ilman pikavuorolisän maksamista)	2013–20	ELY, Kunnat, Liikennöitsijät
Seutulipun korvaaminen maakuntalipulla (Turun, Salon, Loimaan ja Vakka-Suomen seudut), johon on mahdollisuus hankkia liityntäyhteys Turkuun	2013–20	ELY, Kunnat, Liikennöitsijät
Tuetaan yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän syntymistä linja-auto- ja junaliikenteessä (etenee valtakunnallisesti)	2013–20	ELY, Kunnat
Pysäkkikohtaisten yhdistelmäaikataulujen laatiminen ja keskeisten pysäkkien varustaminen aikataululla	2013–20	ELY, Kunnat
Työsuhdematkalippuedun tarjoaminen niille kunnan työntekijöille, jotka tekevät / haluavat tehdä työmatkansa joukkoliikenteellä	Jatkuvaa	Kunnat
Pyöräpysäköintimahdollisuuden järjestäminen tärkeimpien taajamien ulkopuolelle jäävien pikavuoropysäkkien yhteyteen (liite 4. ja 5.)	2013–18	ELY
Pikavuoro- ja keskustapysäkkijärjestelyt (liite 4. ja 5.)	2013–18	ELY

5.3.6 Liikennejärjestelyitä ja maankäyttöä koskevissa suunnitelmissa sekä työnaikaisissa liikennejärjestelyissä varmistetaan turvalliset ja toimivat ratkaisut

Kunnan tekemillä kaavoitusratkaisulla, eli sillä miten asuminen, palvelut, työpaikat ja muut toiminnot sijoituvat, on pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenneturvallisuuteen, ja ne vaikuttavat merkittävästi myös kuntatalouteen. Liikenneturvallisuuden kannalta paras ratkaisu saavutetaan hyvällä ennakkosuunnittelulla kaikissa kaavoituksen ja infrastruktuurin rakentamisen vaiheissa. Mikäli liikenneturvallisuuskäyt-

mia ei ole riittävällä tasolla huomioitu jo kaavoitusvaiheessa, saattaa liikenneturvallisuuspuutteiden korjaaminen myöhemmin aiheuttaa suuria kustannuksia.

Haasteet ovat erilaisia kasvukunnissa ja väestöltään vähenevillä alueilla. Kasvukunnissa tulisi pyrkiä taajamarakenteen eheyttämiseen eli uudisrakentamisen sijoittamiseen olemassa olevan taajama- ja palvelurakenteen yhteyteen ja täydennysrakentamiseen taajamissa. Taajamien ulkopuolelle suuntautuvaa pientaloasutusta olisi hyvä ohjata kyliin hajarakentamisen sijasta. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulisi huolehtia siitä, että keskeiset toiminnot (kaupat, palvelut, työpaikat, koulut, jne.) sijaitsevat siten, että liikku- mistarve on mahdollisimman vähäinen ja että eri kulkumuodoilla liikenne ohjautuisi turvallisille reiteille. Päi- vittäispalveluiden tulisi olla saavutettavissa kävelyetäisyydellä asutuksesta ja kevyen liikenteen ja autoliikenteen vaarallisia risteyskohtia tulisi välttää.

Erilaisten tarkistuslistojen käyttäminen kaavoituksen tukena on hyvä keino varmistaa, että suunnitelmissa on huomioitu tai tulee huomioitua kaikki ne seikat, jotka keskeisesti vaikuttavat maankäyttöratkaisun synnyttämiin liikkumismahdollisuuksiin tai liikenneturvallisuuteen. Tarkistuslistoja voidaan hyödyntää suunnittelun erivaiheissa aina nykytilan kartoituksesta vaikutustenarviointiin. Myös erilaiset vyöhyketarkastelut (esim. kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen vyöhykkeet) ovat oivia työkaluja maankäytönsuunnitteluun. Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman aikana laadittiin palveluiden saavutettavuustarkastelu, joka on yksi esimerkki vyöhyketarkastelusta (kuva 18.). Saavutettavuustarkastelun tarkoituksena on osoittaa nykyisestä taajamarakenteesta ne alueet, joissa kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on nykyisin potentiaalia ainakin lähipalveluiden saavutettavuuden puolesta. Tarkastelun tuloksena voidaan myös arvioida sitä, missä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen ja houkuttelevuuteen tulisi erityisesti panostaa.

Kaavojen ohella, liikenneturvallisuusasioista huolehtiminen on tärkeää erilaisten tie- ja katusuunnitelmien yhteydessä. Suunnitelmissa esiintyy liikenneturvallisuuden näkökulmasta valitettavan paljon huonoja ratkaisuja ja puutteita useista eri syistä: kiireelliset suunnitteluaiakataulut, suunnittelijoiden kokemattomuus, riittämätön maastossa käynti, yhteistyöhön liittyvät puutteet ja suunnitteluohjeisiin perehtymättömyys, jne. Oman ongelmakenttänsä muodostaa se, miten saadaan huolehdittua suunnitelmien mukaisten ratkaisujen toteutumisesta. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset ratkaisut (esim. alikulkukäytävät) ovat monesti kustannussyistä karsintalistan kärjessä.

Lähivuosien kärkitehtäviä tukevat toimenpiteet ja toimenpidekokonaisuudet seudulla:

Toimenpide	Aikataulu	Vastuu
Edellytetään kaavoja laativilta suunnittelijoilta (kunta itse, konsultti) seuraavien oppaiden hyödyntämistä kaavaprosessin erivaiheissa: - Liikenneturvallisuus kaavoituksessa (YM 2008) - Joukkoliikenteen ja maankäytönsuunnittelun integrointi (LiVi 2011) - Kävely ja pyöräily kaavoituksessa (LiVi 2011)	Jatkuvaa	Kunnat, (ELY)
Kaavojen vaikutustenarvioinnissa edellytetään liikenneturval- lisuusvaikutusten arviointia (vaikutukset kuvattava kaavaselostukseen)	Jatkuvaa	Kunnat, (ELY)
Huolehditaan tie- ja katusuunnitelmien riittävästä liikenneturvallisuusauditoin- neista sekä varmistetaan suunnitelman mukaisten ratkaisujen toteutuminen	Jatkuvaa	Kunnat, ELY
Kehitetään ja yhdenmukaistetaan työnaikaisten liikennejärjestelyjen suunnit- telun, hyväksymisen ja toteutuksen valvonnan toimintamalleja.	Jatkuvaa	Kunnat, ELY

6. Suunnitelman seuranta ja vaikutukset

6.1 Seurannan kautta jatkuvuutta

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun kuntien, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja muiden sidosryhmien liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuustyö on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia parantuneena liikenneturvallisuutena on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuustilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja onnettomuusmäärien kehitykseen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Haasteista huolimatta liikenneturvallisuustilanteen ja suunnitelman etenemisen seuranta on tarpeen. Seuranta auttaa resurssien kohdentamisessa ja liikenneturvallisuustyön suunnittelussa. Suunnitelman toteutumisen seuranta käsittää seuraavat osa-alueet:

- tavoitteiden toteutuminen
- toimenpiteiden toteutuminen
- yhteistyön toimivuus
- toimintaympäristön muutokset

Liikenneturvallisuustyölle asetettujen tavoitteiden ja linjausten (Luku 2: Tavoitteet ja kärkitehtävät) seurannan apuvälineeksi on määritelty mittareita. Mittarit on asetettu erikseen päätavoitteille sekä painopistealue-/kärkitehtäväkokonaisuuksille. Mittarit on valittu jo nykyisin käytävissä olevista tiedoista ja niin, että ne kytkeytyvät soveltuvin osin Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelman seurantaan.

Toimenpiteiden toteutumisen seurannan tavoitteena on seurata liikenneturvallisuussuunnitelmassa kuvattujen toimenpide-ehdotusten etenemistä ja huolehtia toimenpidelistojen ajantasaisuudesta. Toimenpide-seuranta kattaa kaikki toimenpideosa-alueet: liikenneturvallisuustyön kehittämisen, liikennekasvatustyön, liikenteen valvonnan ja liikenneympäristön parantamisen. Toimenpideseuranta kannattaakin jäsentää suunnitelman painopistealueiden ja kärkitehtävien mukaisesti (ks. luku 2.).

Yhteistyön toimivuuden osalta seurannassa keskitytään siihen, miten suunnitelmassa kuvatut tavoitteet liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollisuuden lisäämisestä ja koordinoinnista toteutuvat (kytkeytyy painopistealueeseen A: Liikenneturvallisuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä). Etenkin alkuvaiheessa on hyvä seurata, miten liikenneturvallisuustyön seudullinen toimijamalli saadaan otettua käyttöön ja kuntien liikenneturvallisuuden yhdyshenkilöt sitoutettua toimintaan. Tämän ohella on myös tärkeä arvioida sitä, miten laajasti liikenneturvallisuustyön toimintamallit ja sitoutuminen saadaan leviämään kuntien hallintokunnissa ja syntykö positiivisten kokemusten kautta pysyviä uusia käytäntöjä.

Liikenneturvallisuustyön toimintaympäristössä tapahtuu jatkuvasti muutoksia, jotka vaikuttavat tavalla tai toisella siihen, mihin suuntaan liikkumistottumukset ja liikenneturvallisuustilanne kehittyvät Loimaan seudulla. Toimintaympäristötekijöitä, joiden kehitystä on ainakin tarpeen seurata, on kuvattu raportin luvussa 3.

Seurannan tulokset kootaan vuosittain ”Loimaan seudun liikenneturvallisuustyön vuosikatsaus”-toimintakertomukseen, jonka laatimisesta vastaa seudullinen liikenneturvallisuustoimija yhteistyössä kuntien, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, poliisin ja Liikenneturvan kanssa. Seurannan tuloksia esitellään ja jatkotoimenpiteistä päätetään vuosittain järjestettävässä seudullisessa kokemustenvaihto-/seurantatilaisuudessa. Toimintakertomukseen kirjataan myös tulevan vuoden jatkotoimenpiteet. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi kuntakorttien muodossa. Ensimmäinen seurantakatsaus laaditaan vuoden 2014 keväällä onnettomuustilastojen valmistuttua.

Mittarit tavoitteiden ja kärkehtävien seurantaan.

	Lähtötaso ka 2007-2011	Tavoitetaso 2020	Lähde
Pää tavoitteet			
Menehtyneiden määrä	5	1	Tilastokeskus
Loukkaantuneiden määrä	95	71 (-25 %)	Tilastokeskus
Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä	75	56 (-25 %)	Tilastokeskus
Koettu liikenneturvallisuuden tila (asteikolla 1-5)	3,0 (2010)	> 3	ELY:n TKTT
A. Liikenneturvallisuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä			
Seuranta tapahtuu osana toimenpideseurantaa			
B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa			
Lapset ja nuoret turvalliselle polulle			
Liikenteessä menehtyneet alle 15-vuotiaat	0	0	Tilastokeskus
Liikenteessä loukkaantuneet alle 15-vuotiaat	3	2 (-25 %)	Tilastokeskus
Liikenteessä menehtyneet 15-24-vuotiaat	1	0	Tilastokeskus
Liikenteessä loukkaantuneet 15-24-vuotiaat	30	23 (-25 %)	Tilastokeskus
Kuljettajien ajokunto ja kuljettajien terveydentila tarkempaan syyniin			
Kuolemaan johtaneet alkoholiohionnettomuudet	1	0	Tilastokeskus
Henkilövahinkoon johtaneet alkoholiohionnettomuudet	8	4	Tilastokeskus
Liikennekuolemien osuus, joissa taustariskinä alkoholin vaikutus	26 %	13 %	VALT
Liikennekuolemien osuus, joissa välittömänä riskinä nukahtaminen/väsymys	5 %	2 %	VALT
Liikennekuolemien osuus, joissa taustariskinä nukahtaminen/väsymys	16 %	8 %	VALT
Liikennekuolemien osuus, joissa välittömänä riskinä sairauskohtaus	8 %	4 %	VALT
Liikennekuolemien osuus, joissa taustariskinä sairaus (esim. sydänvika)	13 %	6 %	VALT
Nopeusrajoitusten noudattamisesta ja turvavyön käytöstä itsestään selvyyttä			
Turvavyön käyttöaste	92 %	96 %	Poliisi, Liikenneturva
Liikennekuolemat, jotka olisi turvavyötä käyttäen mahdollisesti voitu välttää	1	0	VALT
Nopeusrajoitusta noudattavien määrä (max 10 km/h ylinopeutta) liikennevirrassa (Vt 9, Aura)	89,4 %	94,7 %	LAM-piste, 2011
Liikennekuolemat, joissa ajonopeuteen liittyviä taustariskejä	32 %	16 %	VALT
Automaattivalvottujen tiejaksojen määrä Loimaan seudulla	n. 63 km	142	ELY
Kävelyn ja pyöräilyn määrä turvallisesti kasvuun asenteisiin vaikuttamalla			
Kävelyn ja pyöräilyn osuus kunnan työntekijöiden työmatkoilla	-	-	Työmatkakisely
Kävelyn ja pyöräilyn osuus koulumatkoilla	-	-	Koulukisely
Heijastimen käyttö pimeällä/hämärässä	55 %	78 %	Oma tarkkailu
Pyörävalojen käyttö pimeällä/hämärässä	48 %	74 %	Oma tarkkailu
Pyöräilykypärän käyttöaste	24 %	62 %	Oma tarkkailu
C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö			
Nopeusrajoitukset ihmisen kestokyvyn tasolle			
Taajama-alueiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet	1	0	Tilastokeskus
Taajama-alueiden henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet	15	11 (-25 %)	Tilastokeskus
Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla	1	0	Tilastokeskus
Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla	9	7 (-25 %)	Tilastokeskus
Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien määrä laskuun			
Kuolemaan johtaneet kohtaamisonnettomuudet pääteillä	2	0	Tilastokeskus
Henkilövahinkoon johtaneet kohtaamisonnettomuudet pääteillä	2	1	Tilastokeskus
Keskikaiteellisten pääteiden kilometrimäärä	0	25	ELY
Riskiliittymien ja onnettomuuskasumien vähentäminen			
Risteysalueilla kuolleiden määrä	1	0	Tilastokeskus
Risteysalueilla loukkaantuneiden määrä	23	17 (-25 %)	Tilastokeskus
Liittymien onnettomuuskasumien lukumäärä (vähintään 5 onn.)	15	11 (-25 %)	Tilastokeskus
Ohjeiden vastaisten pääteliittymien määrä	vähint. 4	0	ELY
Kävelyille, pyöräilylle ja mopoilulle turvalliset olosuhteet taajamissa			
Kuolemaan johtaneet jk+pp+mopo-onnettomuudet taajamissa	0	0	Tilastokeskus
Henkilövahinkoon johtaneet jalankulki- ja pyöräilyonnettomuudet taajamissa	5	4 (-25 %)	Tilastokeskus
Henkilövahinkoon johtaneet mopo-onnettomuudet taajamissa	4	3 (-25 %)	Tilastokeskus
Joukkoliikenne houkuttelevaksi työ- ja opiskelumatkoilla			
Seutulippujen ja työmatkaliikenteen lippujen myynti (kpl)	1305	kasvaa	Lipputilastot
Liikennejärjestelyitä ja maankäyttöä koskevissa suunnitelmissa ja työnaikaisissa liikennejärjestelyissä varmistetaan turvalliset ja toimivat ratkaisut			
Seuranta tapahtuu osana toimenpideseurantaa			

Huom! Liikennekäyttäytymiseen ja turvalaitteiden käyttöön liittyen tavoitteena on a) että turvalaitteita käyttämättömien määrä vähenee puoleen tai b) liikennesääntöjen vastaisesti toimivien määrä vähenee puoleen.

6.2 Suunnitelman vaikuttavuus

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi liikennekuolemien tason laskeminen nykyisestä viidestä hengestä (ka 2007–2011) vähintään yhteen henkeen vuodessa vuoteen 2020 mennessä. Tämän tavoitteen rinnalla on myös esitetty valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukainen liikennekuolemien puolittamistavoite, joka Loimaan seudulla tarkoittaa liikennekuolemien vähentämistä nykyisestä viidestä hengestä noin kahteen henkeen vuoteen 2020 mennessä. Loukkaantumisten määrän tulee vähentyä nykyisestä 95 (ka 2007–2011) henkilöstä vähintään 71 henkilöön vuoteen 2020 mennessä. Myös henkilövahinkoon johtaneille onnettomuuksille on vaikutustenarviointia varten asetettu samansuuntainen tavoite kuin loukkaantumisille (-25 % vuoteen 2020 mennessä). Tämä tarkoittaa, että henkilövahinko-onnettomuuksien määrän tulee vähentyä nykyisestä 75 onnettomuudesta vähintään 56 onnettomuuteen vuodessa vuoteen 2020 mennessä.

Liikenneturvallisuustavoitteita asetettaessa tulee myös huomioida liikenteen kasvun aiheuttama lisäys liikennekuolemien määrässä. Kirjallisuuslähteiden perusteella voidaan karkeasti arvioida, että yhden prosentin kasvu liikennesuoritteessa lisää kuolemaan johtaneita onnettomuuksia puolella prosentilla. Loimaan seudulla liikennemäärien kasvuennuste vuoteen 2020 mennessä on noin 12 % (oletettu samaksi kuin Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa), minkä seurauksena kuolleiden määrän arvioidaan kasvavan kuudella prosentilla (0,3 kuollutta) vuoteen 2020 mennessä. Vaikutus on oletettu samaksi myös loukkaantuneiden määrän ja henkilövahinko-onnettomuuksien osalta. Liikenteen kasvun vaikutus huomioiden liikenneonnettomuuksien määrän vähentämistavoitteet vuoteen 2020 mennessä ovat näin ollen seuraavat:

- Asukaslukuun suhteutettu liikennekuolemien vähentämistavoite: - 4,4 henkeä/vuosi
- Liikennekuolemien puolittamisen mukainen vähentämistavoite: - 2,65 henkeä/vuosi
- Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite: - 19,9 onnettomuutta/vuosi
- (Loukkaantuneiden määrän vähentämistavoite: -25,3 loukkaantunutta/vuosi)

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutustenarviointi on erittäin haastavaa, sillä liikenneturvallisuustilanteeseen vaikuttavat seudulla tehtävien toimien lisäksi hyvin monet muut asiat. Arviointia vaikeuttaa myös se, että kaikkien toimenpidetyyppien vaikuttavuudesta (erityisesti liikennekasvatustyö, kestävän liikkumisen edistäminen, yhdyskuntarakenteen muutokset) ei ole tarkkaa tietoa ja eri toimenpiteiden vaikutukset menevät osittain keskenään päällekkäin.

Tässä työssä tehdyt arviot suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksista perustuvat mm. VTT:n tutkimuksiin, norjalaiseen liikenneturvallisuuskäsikirjaan, LINTU-tutkimuksiin, Tarva-laskentoihin, asiantuntija-arvioihin ja onnettomuusanalyysiin. Lisäksi on tehty joukko erilaisia oletuksia, joihin sisältyy erilaisia epävarmuustekijöitä. Liikennekäyttäjyymiseen liittyvien toimenpiteiden osalta arvioinnissa on hyödynnetty valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjä vaikutustenarviointeja. Yhdyskuntarakenteen kehityksen ja kestävän liikkumisen edistämisen vaikutusten lähtökohtana on ollut Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutustenarvioinnin tulokset.

Yhteenvetona Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutusten tarkastelusta voidaan todeta, että keinot asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat olemassa, mutta tavoitteisiin pääseminen edellyttää erittäin suuria panostuksia kaikilla liikenneturvallisuustyön osa-alueilla. Liikennekuolemien puolittamisen tavoite nykytasosta vuoteen 2020 on tehtyjen tarkastelujen perusteella mahdollista. Myös henkilövahinkoon johtaneiden liikenneonnettomuuksien (ja loukkaantumisten), vähenemätavoite on saavutettavissa. Asukasluvun suhteessa laskettuun liikennekuolemien vähentämistavoitteeseen ei päästä vaikutustenarvioinnissa tehtyjen oletamusten perusteella (eri toimenpidetekonaisuuksille annetut painoarvot). Asukasmäärään suhteutettu tavoite on yksinkertaisesti liian tiukka alueilla, joiden halki kulkee valtakunnallisia pääväyliä. On myös todettava, että valtakunnallisen suunnitelman vaikutusarviot tuntuvat Loimaan seudun onnettomuustilastojen kautta tarkasteltuna (tutkijalautakunta-aineistojen analyysit) hieman aliarvioivan liikennekäyttäjyymiseen kohdistuvien toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutustarkastelu

TOIMENPIDEKOKONAISUUDET	Vähentämispotentiaali	
	kuolleet	heva-onn.
KESTÄVÄÄ JA TURVALLISTA LIKKUMISTA TUKEVA YHDYSKUNTARAKENNE	0,12	1,76
- Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, kaavojen auditointi, jne	0,12	1,76
KESTÄVÄN LIKKUMISEN EDISTÄMINEN	0,12	1,76
- Kaikki kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä lisäävät toimenpiteet	0,12	1,76
TURVALLINEN JA VASTUULLINEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	0,46	6,86
- Rattijuopumuksen vähentäminen	0,10	1,46
- Ajoterveyden arviointi	0,01	0,13
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen	0,03	0,47
- Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö	0,29	4,33
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen	0,03	0,47
LIIKENNEYMPÄRISTÖ JA LIIKENTEEN VALVONTA	1,20	6,74
MAANTEILLE KOHDISTUVAT TOIMENPITEET	0,98	5,30
Automaattivalvonnan laajentaminen (Loimaan seudulla)	0,18	1,05
Maanteiden nopeusrajoitusten alentaminen	0,02	0,15
Muuttuvat nopeusrajoitukset (Vt 9 Kyrö-Loimaa)	0,06	0,33
Täristävien keskiviivamerkintöjen toteuttaminen seudun pääteille	0,09	0,73
Keskikaiteet / keskikaiteelliset ohituskaistat	0,24	1,58
Kasaumaliittymien parantaminen (12 kohdetta)	0,05	0,71
Muiden riskiliittymien parantaminen (8 kohdetta)	0,04	0,35
Tienlylysten turvaaminen ja ajonopeuksien hillintä rakenteellisin toimin	0,01	0,38
Maanteiden kevyen liikenteen väylähankkeet	0,00	0,03
Muut maanteiden toimenpiteet	0,30	1,86
KATUVERKOLLE KOHDISTUVAT TOIMENPITEET	0,23	1,44
Katuverkon nopeusrajoitusten alentaminen (50--> 40 km/h, 40 --> 30 km/h)	0,04	0,45
Tienlylysten turvaaminen, uudet väylät ja ajonopeuksien hillintä rakenteellisin toimin	0,04	0,24
Katuverkon pahimpien kasaumaliittymien parantaminen (9 kohdetta)	0,15	0,75
VALTAKUNNALLISET TOIMENPITEET	0,63	9,50
Autokannan uudistuminen	0,35	5,22
Muut (autossa toimiva junavaroitussjärjestelmä, ecall, turvavyömuistuttimet, jne)	0,24	3,57
Yleisnopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 70 km/h taajaman ulkopuolella	0,05	0,70
YHTEENSÄ (vähentämispotentiaali vuodessa)	2,53	26,62
TAVOITTEET VUOTEEN 2020		
Liikennekuolemien puolittamisen vähentämistavoite	2,65	
Asukaslukuun suhteutettu liikennekuolemien vähentämistavoite	4,4	
Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite		19,9
ERO TAVOITTEIDEN JA TOIMENPITEIDEN VAIKUTUSTEN VÄLILLÄ		
Liikennekuolemien puolittamisen vähentämistavoite	- 0,12	
Asukaslukuun suhteutettu liikennekuolemien vähentämistavoite	- 1,87	
Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite		+ 6,72

7. Kirjallisuus

Haasteena liikkumattomat lapset ja nuoret. Selvitystyö. Nuori Suomi. 2010.

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012.

Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvallisuustyö. Tampereen teknillinen yliopisto. Tutkimusraportti 60. Tampere 2006.

Liikenneturvallisuuden analysointi – maanteiden onnettomuudet vuosina 2001–2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2012.

Liikenneturvallisuus. Opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere 2011.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Loimaan seudulla 2002–2011. Liikennevakuutuskeskus 2011.

Liikennerevoluutio. Vt9 kehittäminen välillä Turku – Tampere. A-Insinöörit, Strafica Oy, YY-Optima

Loimaan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, liikennestrategia 2025 (2005). Varsinais-Suomen liitto.

Loimaan seutukunnan joukkoliikennesuunnitelma 2012. Kunnat. Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Loimaan seudun kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat 2002. Tiehallinto. Turun tiepiiri.

Kohtaamisonnettomuudet päätieverkolla - kehitys ja syyt. Tiehallinnon selvityksiä 43/2003.

Kohtaamisonnettomuuksien vähentämismahdollisuudet tienpidon keinoin. Tiehallinnon selvityksiä 40/2006.

Kyllä vanha viisas on, vaikkei väkevä läkkäiden liikenneturvallisuus. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2008

Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston selvityksiä 51/2011.

0-visio – teoriasta käytännöksi. Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelma 2012–2016. Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Onnettomuusrekisteri 2007–2011. Liikennevirasto 2012.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012.

Tieliikenneonnettomuudet 2001–2010. 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.

VALT-vuosiraportti 2010. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus 2011.

Liitteet

Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita (asukaskysely)

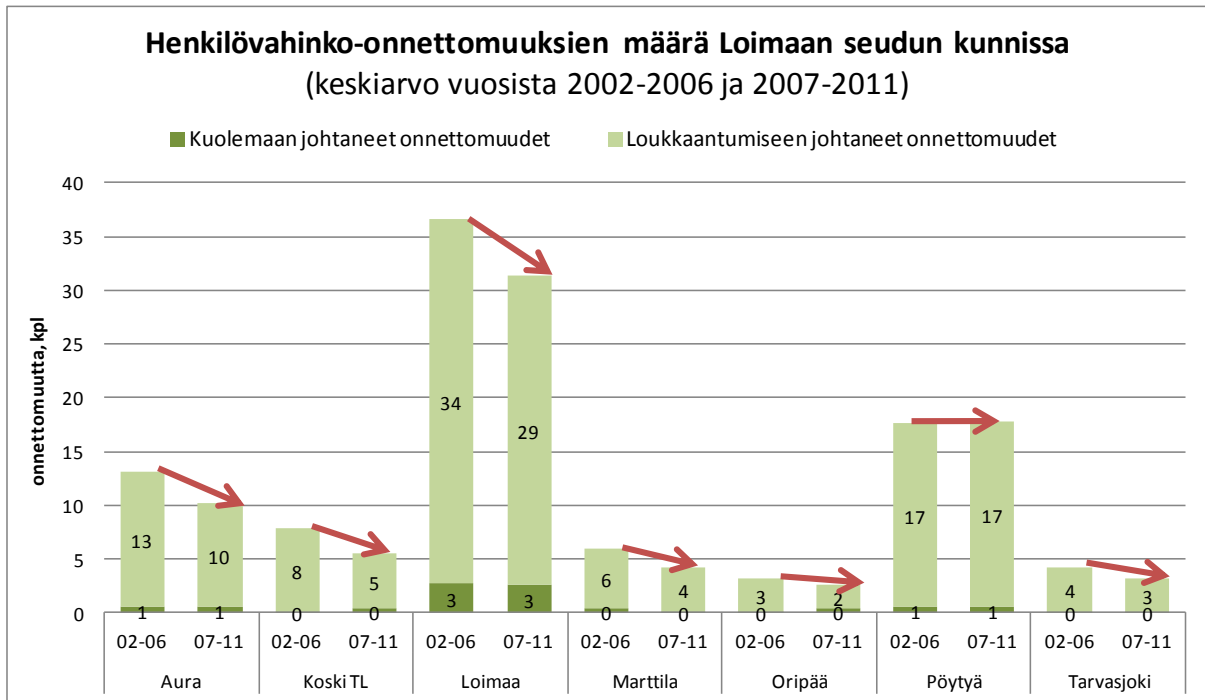
Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

Liite 4. Kuntakortit

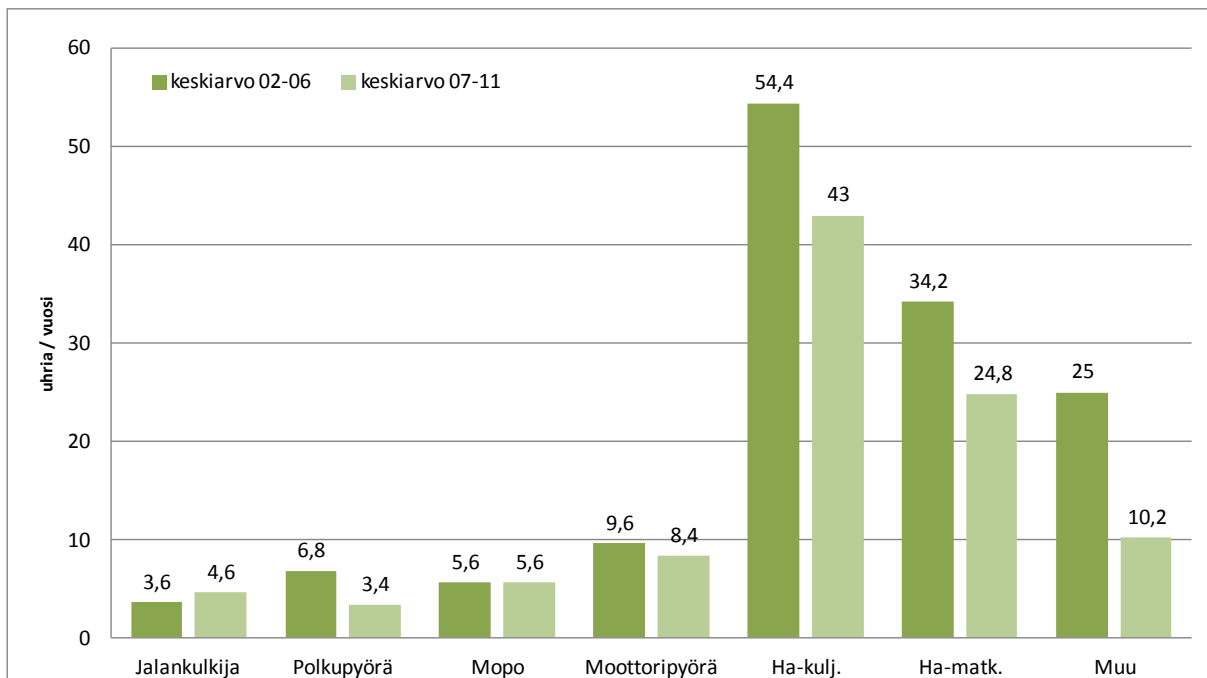
Liite 5. Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkoina ja karttoina

Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden kokonaismäärän kehitys:

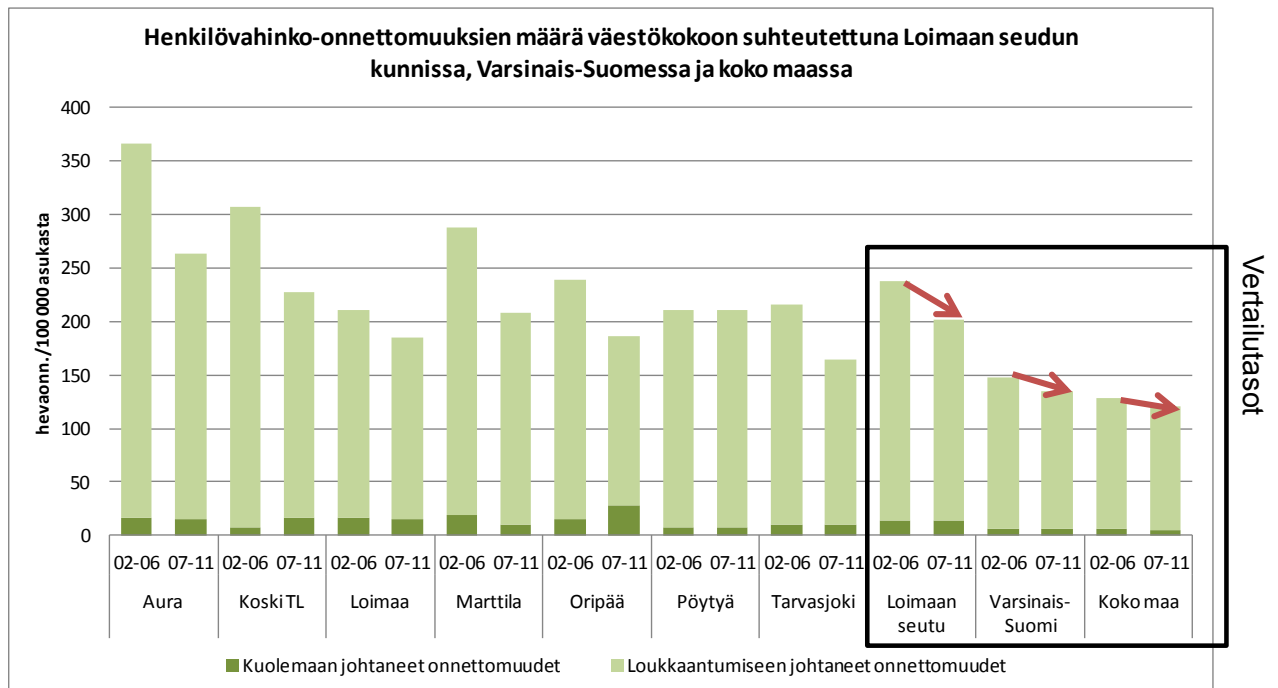


Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän kehitys tienkäyttäjryhmittäin seudulla: Jalankul-
kijaonnettomuuksissa ja mopo-onnettomuuksissa hienoista kasvua.

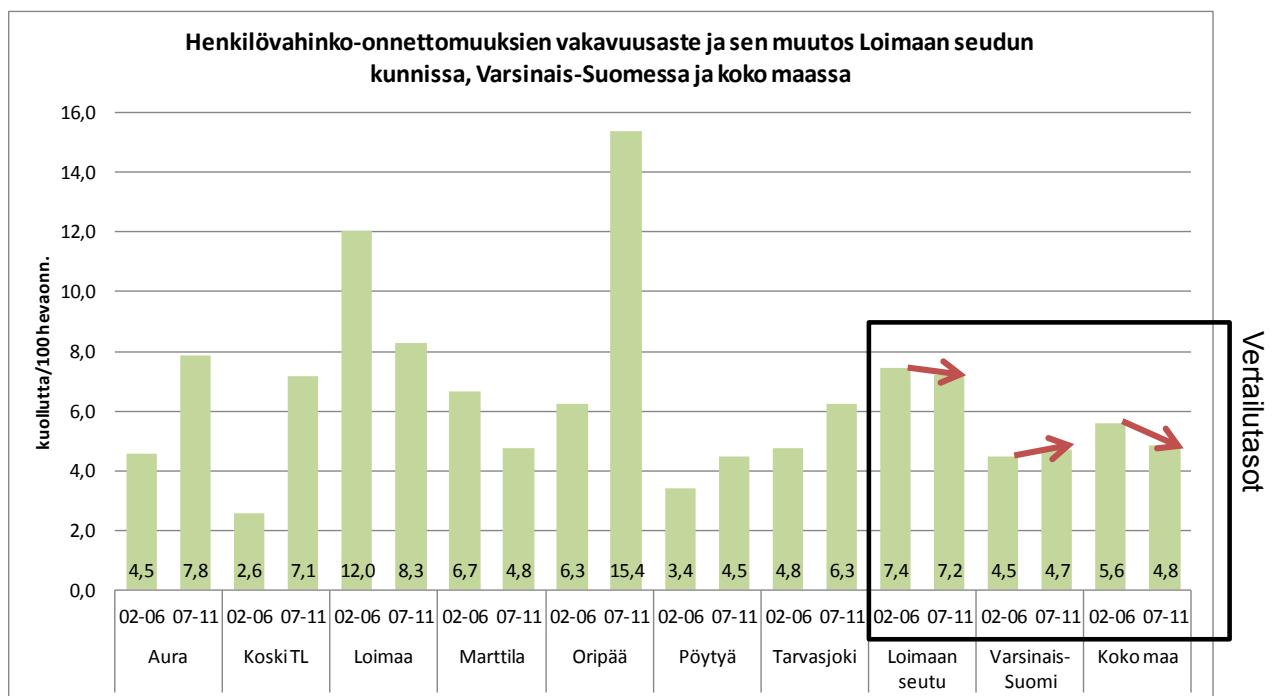


Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä asukasmäärään suhteutettuna:

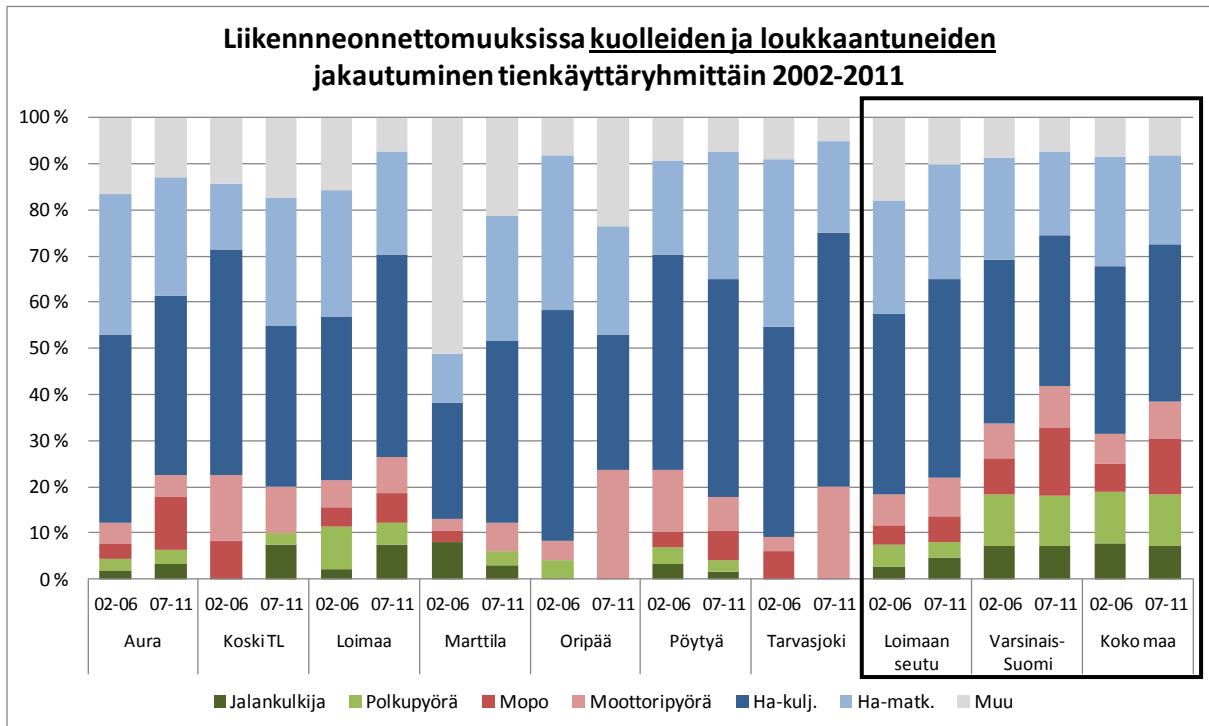


Henkilövahinko-onnettomuuksien vakavuusaste (kuollut/100 henkilövahinko-onnettomuutta):

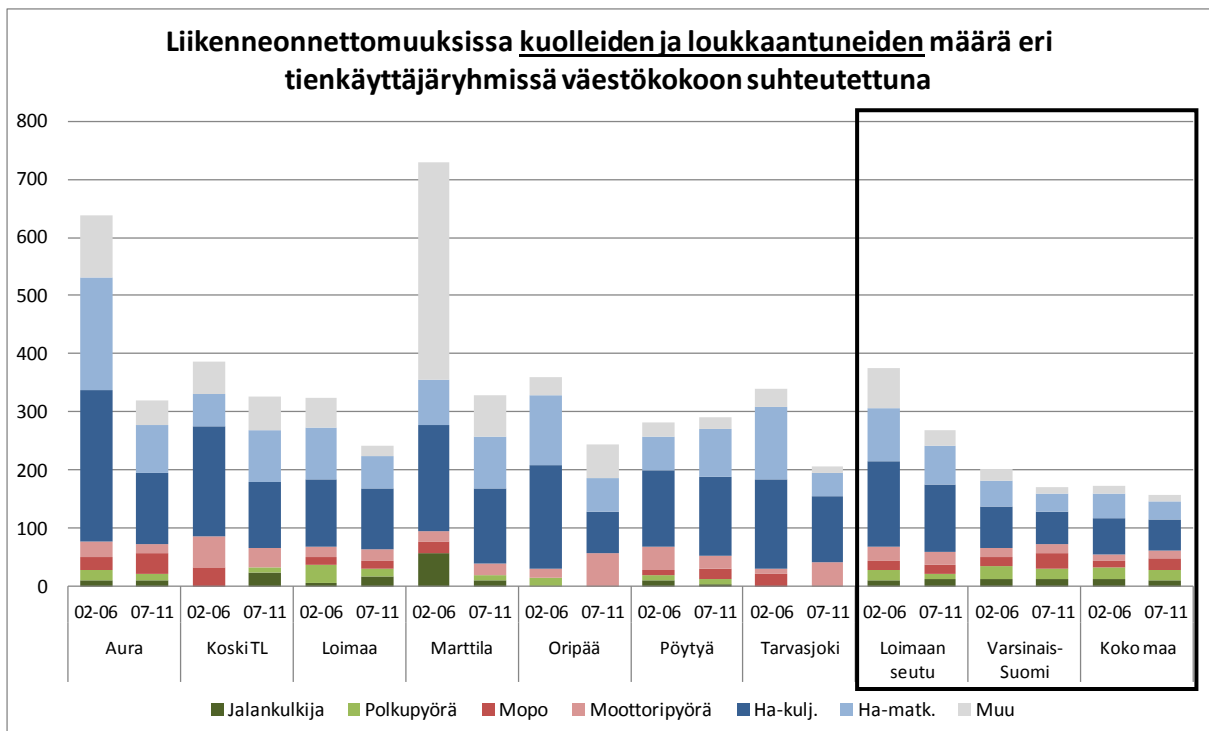


Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen tienkäyttäjärhmittäin:

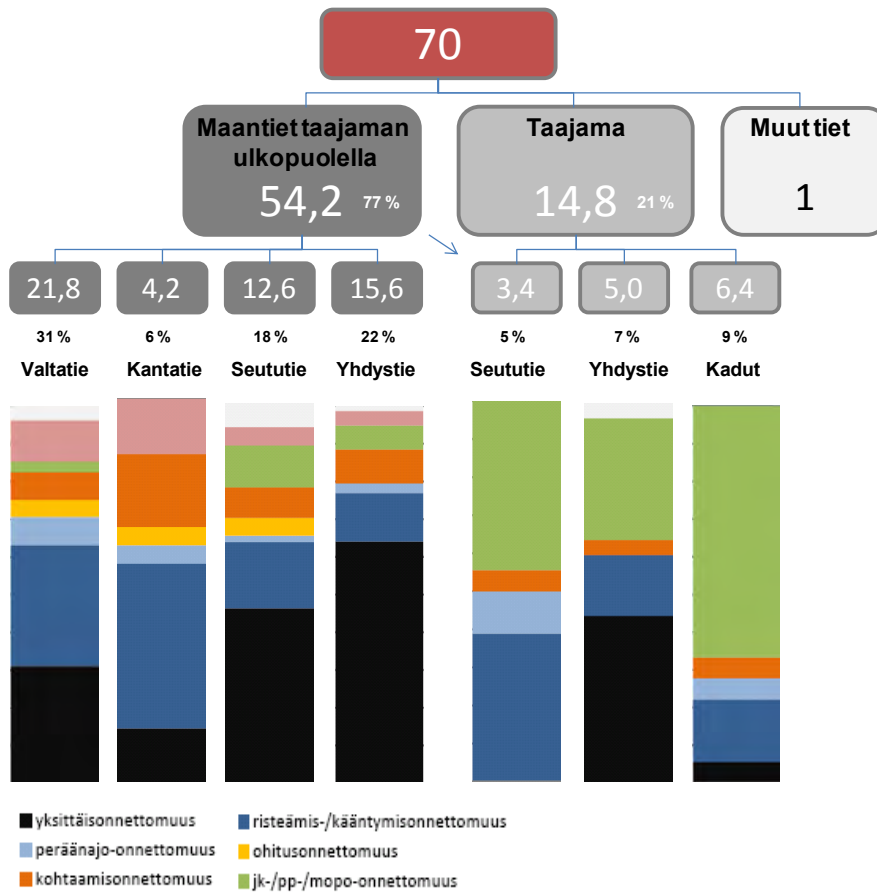


Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä eri tienkäyttäjärhmissä asukasmäärään suhteutettuna (riski): Kuvasta näkyy liikenneonnettomuuksien kokonaisriski kunnittain (palkin koko) ja eri tienkäyttäjärhmiä riski (eriväristen palkkien koko).

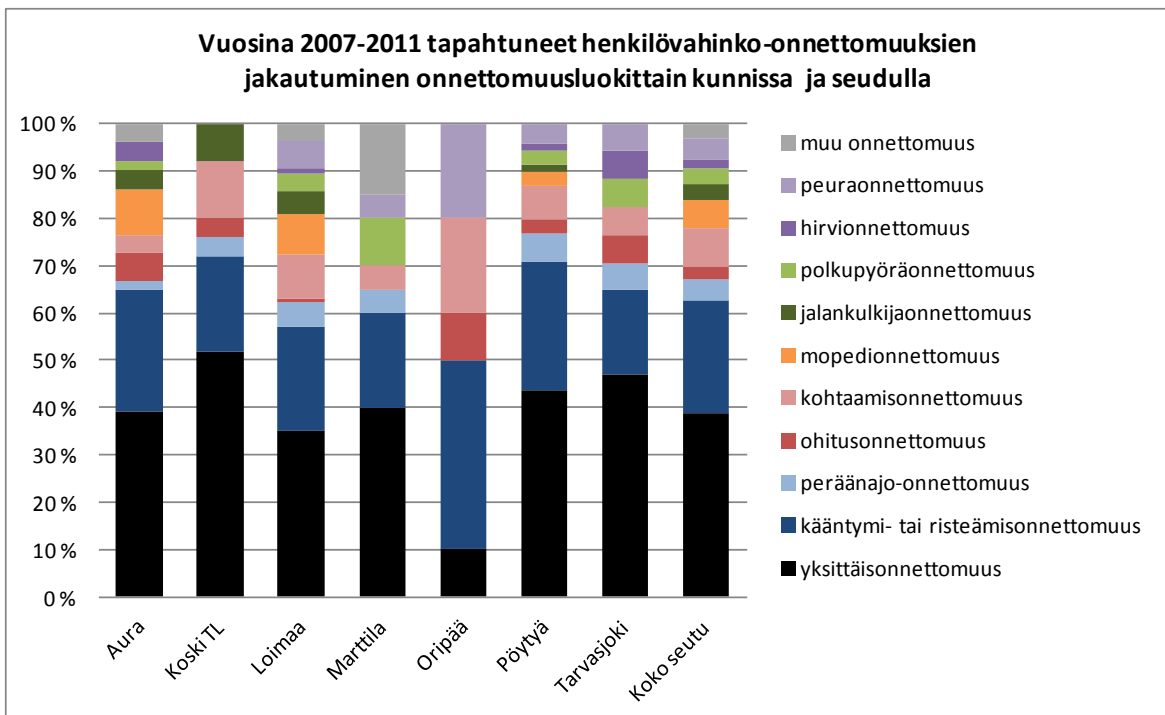


Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Yksinkertaistettu puukaavio vuosina 2007–2011 tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien jakautumisesta tieverkolle ja onnettomuusluokkiin:



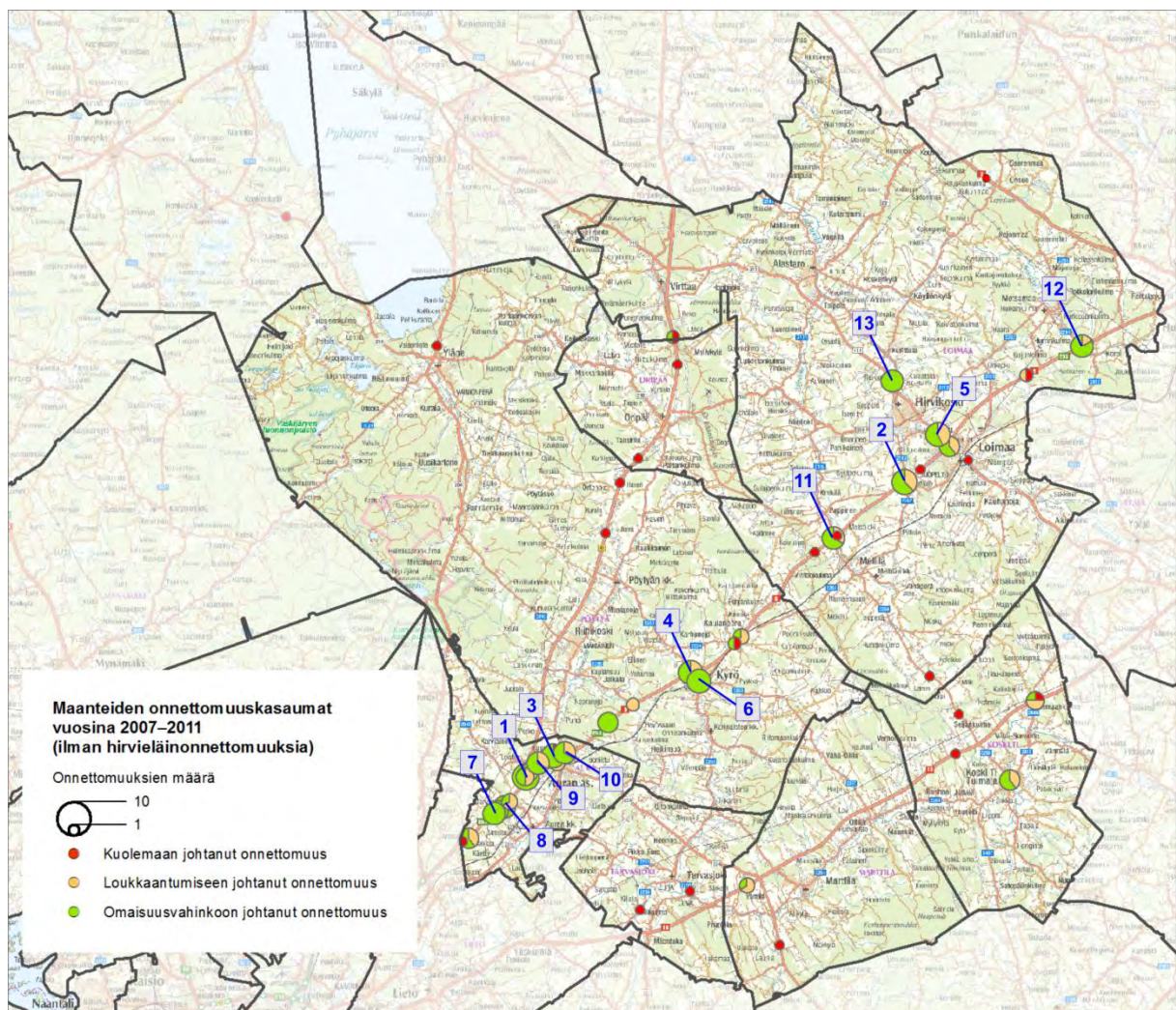
Henkilövahinko-onnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin kunnissa:



Liite 1. Perustietoa seudun liikenneonnettomuuksista

Loimaan seudun maantieverkon pahimmat onnettomuuskausat:

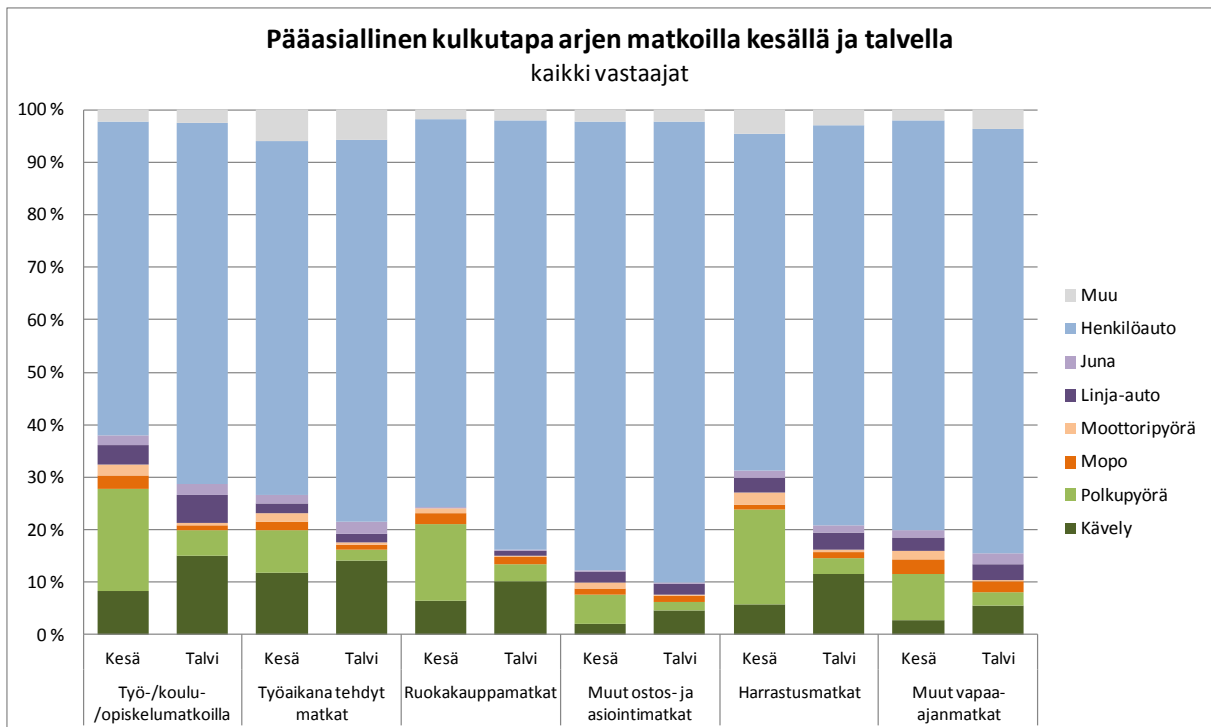
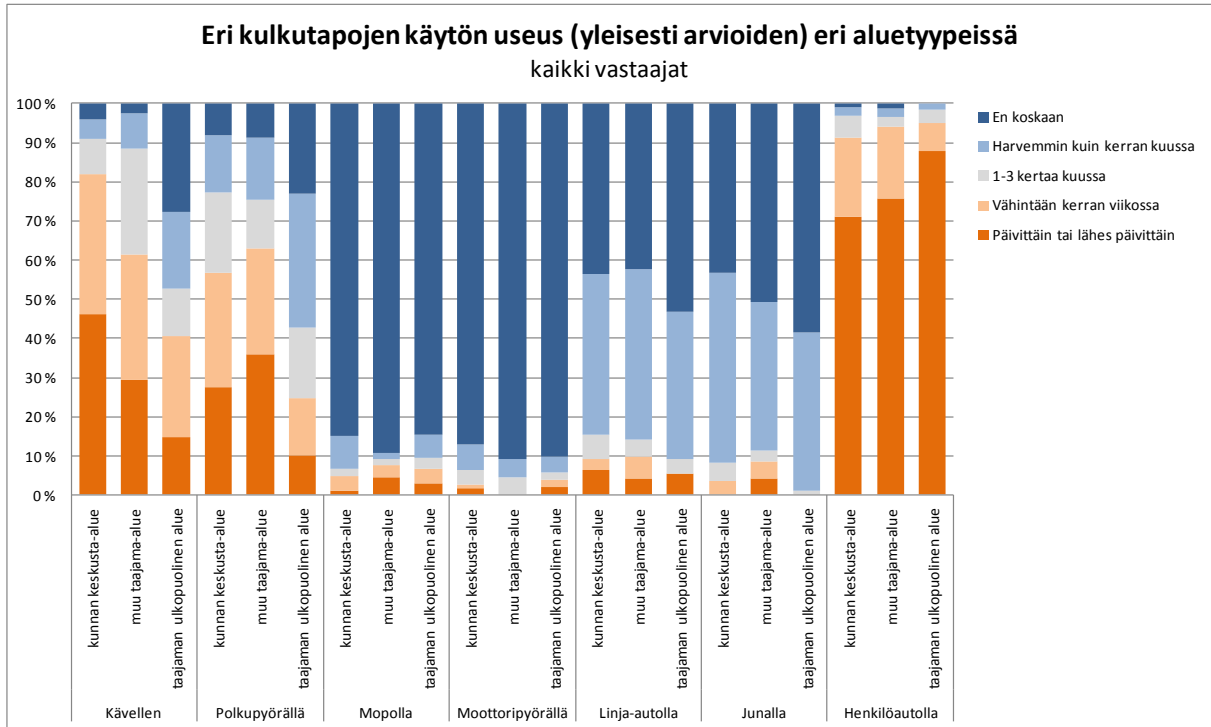
Karttanro.	Kohde	Kunta	Onnettomuuskausat 2007–2011 (yli 5 onnettomuutta)			
			Kuolemaan joht. Onn.	Heva-onn. joht. onn.	Omaisuuksvah .onn.	Yhteensä
1	Vt 9 / kt 41 liittymä	Aura	0	1	8	9
2	Vt 9 / mt 2103 (Vanhankirkontie) / mt 2262 (Melliläntie) liittymä	Loimaa	0	3	5	8
3	Vt 9 / mt 224 (Yhdystie) liittymä	Aura	1	1	5	7
4	Vt 9 / mt 2250 (Kyröntie) liittymä	Pöytyä	0	4	3	7
5	Mt 213 (Lännentie) / Myllykyläntie / Hirvikoskentie liittymä	Loimaa	0	3	4	7
6	Mt 2250 (Kyöntie), rautatien tasoristeyksen kohdan liittymät	Pöytyä	0	0	7	7
7	Vt 9, Järvenojan kohta	Aura	0	0	6	6
8	Vt 9, Simolan kohta	Aura	1	1	4	6
9	Vt 9 / mt 2042 (Karviaistentie) / Sillankorvantie liittymä	Aura	0	2	4	6
10	Vt 9 / mt 12447 (Riihikoskentie) / Kuuskoskentie liittymä	Aura	0	2	4	6
11	Vt 9 / mt 2102 (Niinjoentie) / mt 2260 (Melliläntie) liittymä	Loimaa	0	2	4	6
12	Vt 9 / mt 2294 (Metsämaantie) / mt 2812 (Koskenrannantie) liittymä	Loimaa	0	1	5	6
13	Mt 213 (Vakkatie) / mt 12608 (Vanha Alastarontie) liittymä	Loimaa	0	0	6	6



Katuverkolla onnettomuuskausia on ainoastaan Loimaan keskustassa. Kuva näistä kaasuista on esitetty Loimaan kuntakortissa liitteessä 4.

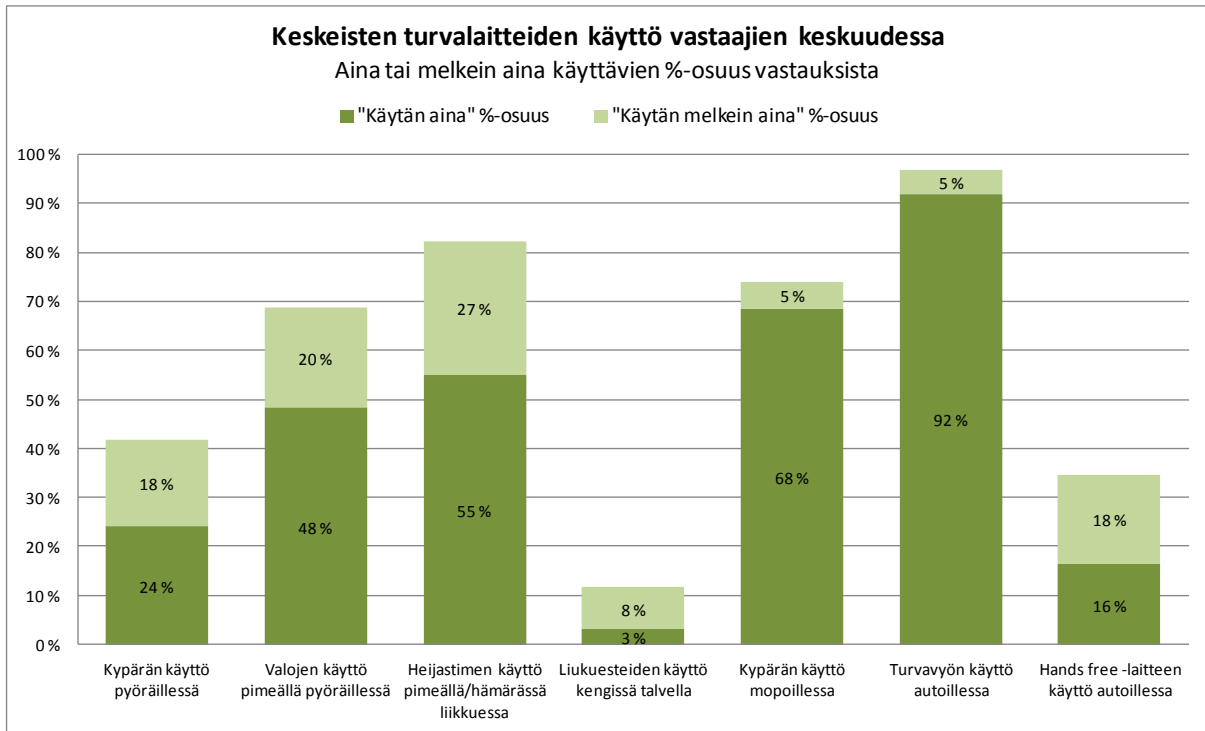
Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita

Liikkumisen erityispiirteitä Loimaan seudulla:



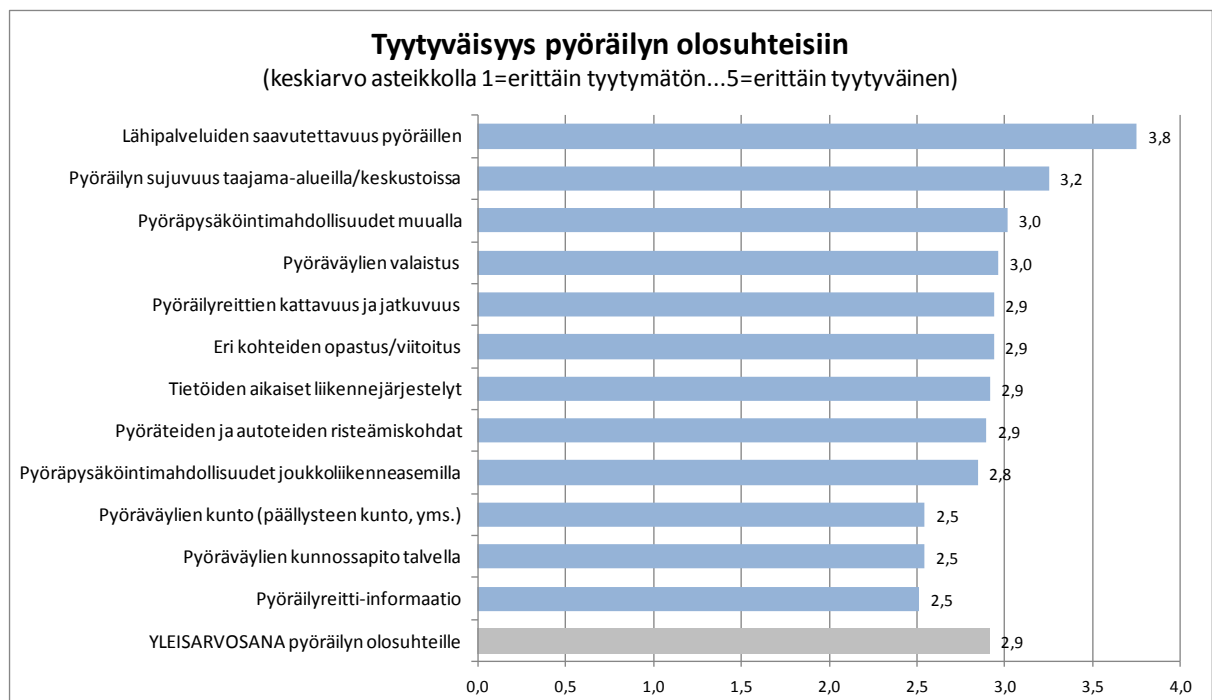
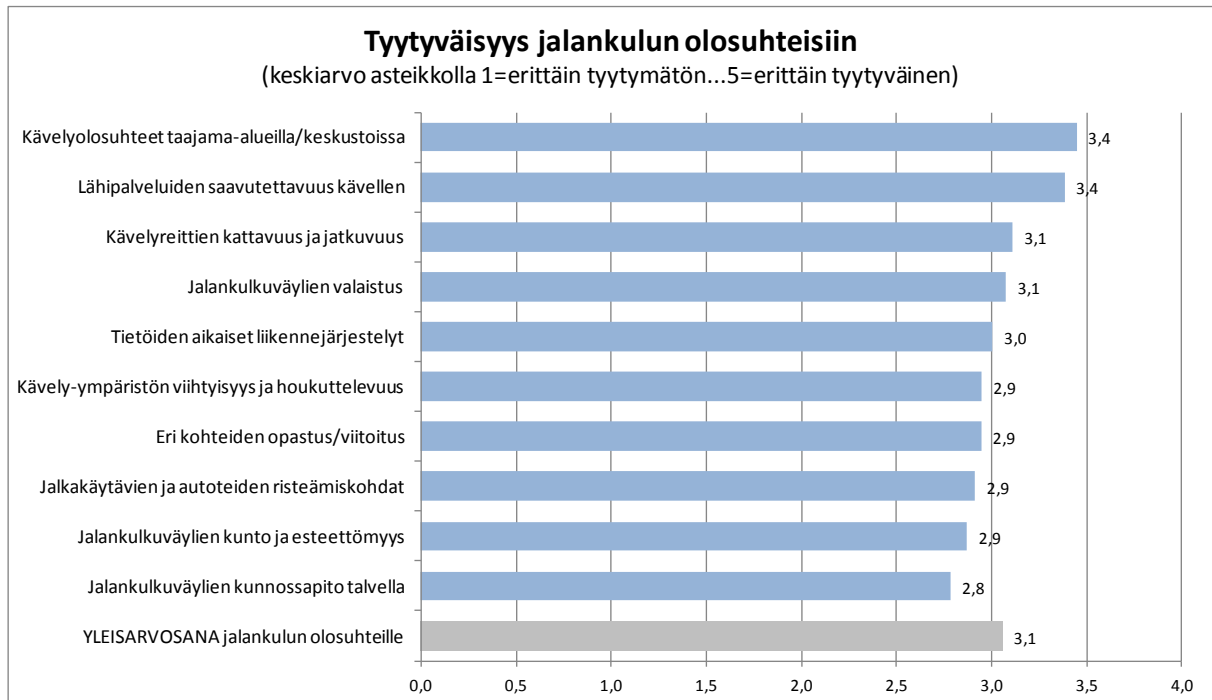
Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita

Liikennekäyttäytymisen erityispiirteitä Loimaan seudulla:



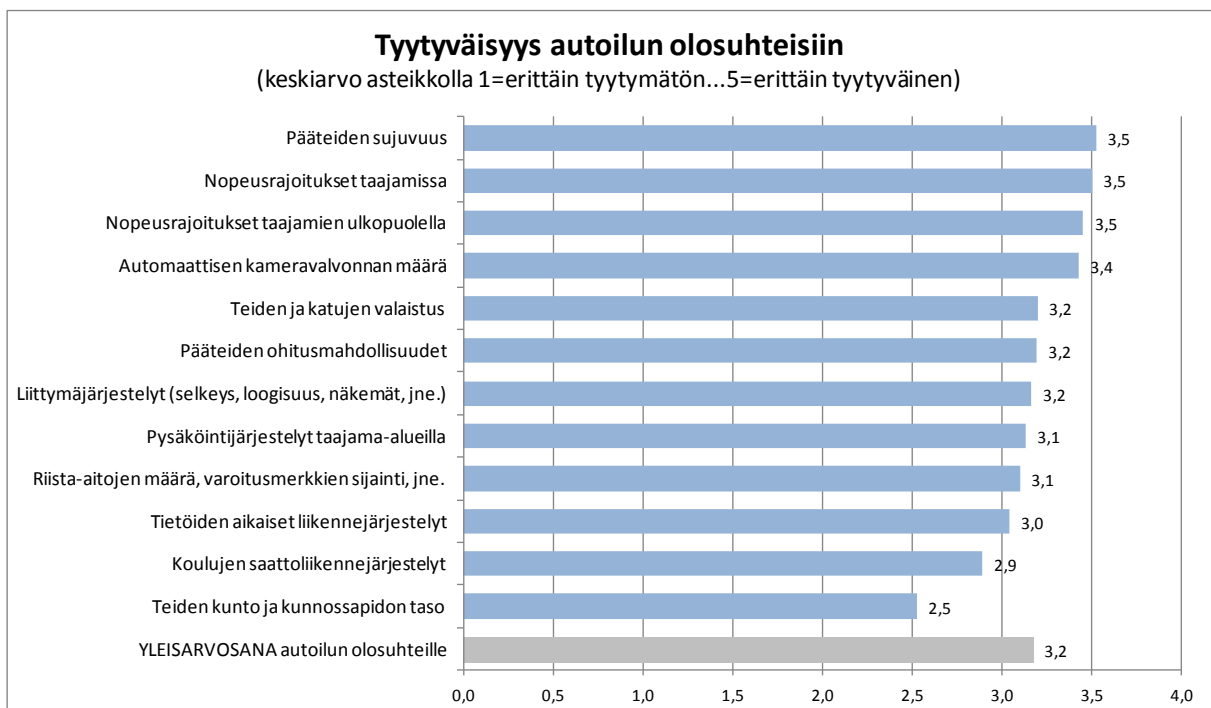
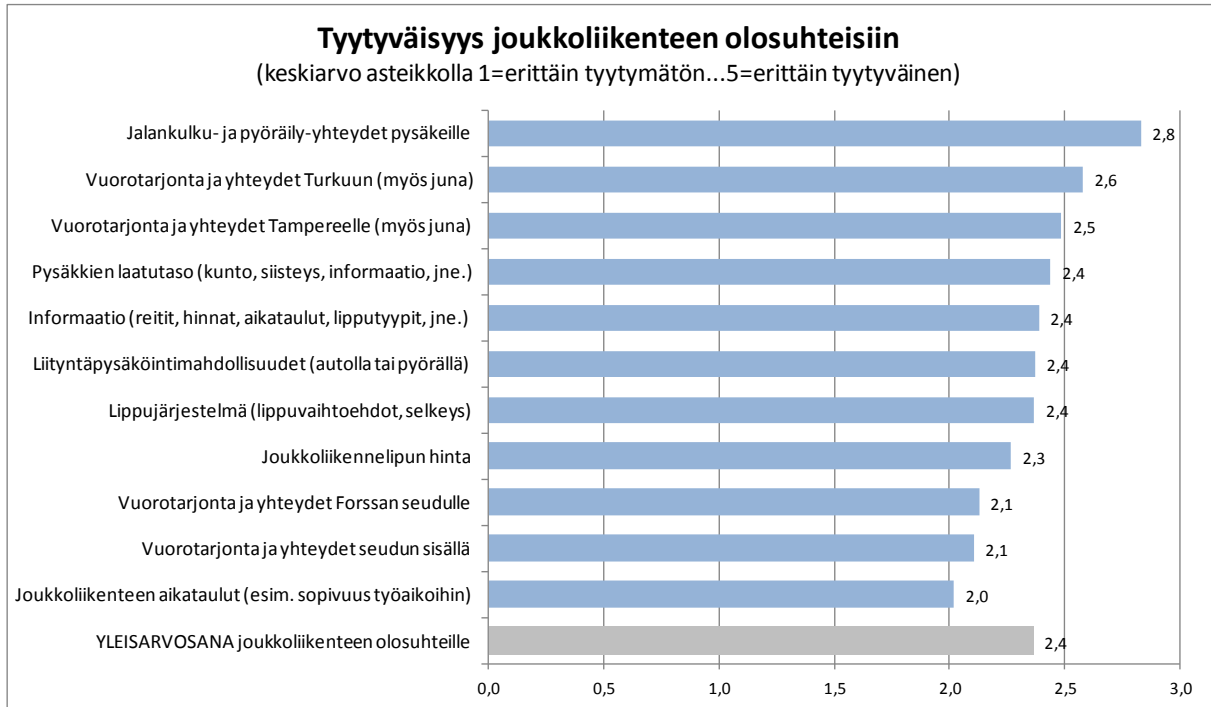
Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita

Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin:



Liite 2. Koettu liikenneturvallisuus ja liikkumisen haasteita

Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin:



Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

ALLE KOULUIKÄISET LAPSET

Valtakunnallisesti alle kouluikäisten liikennekuolemista ja loukkaantumisista 70 % tapahtuu auton kyydissä matkustettaessa, 22 % jalankulkijoille ja 7 % pyöräilijöille. Lasten liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että ympäristöt, joissa he liikkuvat, ovat turvallisia. Lapsille tulee myös opettaa turvallista liikkumista pienestä pitäen.

Pienten lasten liikennekasvatus on konkreettista ja käytännönläheistä. Liikennekasvatus etenee lapsen kehityksen mukana lapsen suojelemisesta turvalliseen itsenäisen liikkumisen tukemiseen. Vauvaikäisenä vanhempien suojelulla on suurin merkitys, mutta jo kävelemään oppimisvaiheessa siirrytään suojelun piiristä valvontaan. Tällöin lapsille tulee antaa mahdollisuus omaan ajatteluun ja rohkaista omaan oivaltavaan tekemiseen: Lasta tulee opastaa ja antaa tälle kokemuksia oikeissa liikenneympäristöissä.

Suurin osa kasvatuksesta tapahtuu lasten kanssa keskusteltaessa, leikittäessä ja liikuttaessa arkipäiväisissä tilanteissa. Mitä pienempi lapsi on, sitä enemmän opettaminen on leikin kautta tapahtuvaa ja mallina olemista. Iän karttuessa itsenäinen liikkuminen lisääntyy, jolloin lapselle opetetaan turvallisia toimintatapoja yhdessä liikuttaessa. Lapsi havainnoi ja oppii herkästi aikuisen toiminnan kautta. Tärkeää lasten oppimisen kannalta on, että he näkevät aikuisten käyttäytyvän esimerkillisesti liikenteessä. Tämä koskee kaikkia aikuisia, ei pelkästään omia vanhempia.

Vanhemmat ja muut lähiomaiset ovat päävastuussa lasten liikennekasvatuksesta. Neuvoloilla ja päiväkodeilla on myös tärkeä rooli lasten kasvatuksessa ja vanhempien kasvatustyön tukemisessa. Myös kerhojen henkilöstö ja leikkikavereiden vanhemmat ovat keskeisiä vaikuttajatahoja. Koska jokainen aikuinen kasvat-
taa lapsensa liikenneasenteita omalla esimerkillään, myös yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen on tärkeää.

Toiminnan tavoitteita liikennekasvatuksen näkökulmasta:

- Liikennekasvatus on osa varhaiskasvatuksen tavoitteita. Kaikilla pienten lasten parissa työskentelevillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen tämän ikäryhmän liikennekasvatuksen sisällöistä ja materiaaleista.
- Jokaiselle lapselle opetetaan liikennesäännöt lapsen kehitystä vastaavassa laajuudessa, turvallisen liikkumisen periaatteet ja taito eri kulkutavoilla ja eri ympäristöissä.
- Lasten vanhempia tuetaan ja autetaan liikennekasvatustyössä neuvoloiden ja päiväkotien henkilökunnan toimesta.



Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

Esimerkkejä teemoista ja arjen toimintamalleista alle kouluikäisten liikenneturvallisuustyössä:

Esimerkkejä teemoista:	Esimerkkejä toimintamalleista ja arjen työstä:
Neuvolat	
<ul style="list-style-type: none"> - vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, vanhempien ja muiden läheisten esimerkin tärkeys - turvallinen liikkuminen lasten kanssa autolla, pyörällä, kävellen ja joukkoliikenteessä - lapsi autossa: turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus <p><u>Lisää tietoa ja muita vinkkejä:</u> Liikenneturva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www: liikennekasvatus » Lapset - Kulkunen: Lasten ja vanhempien liikennekirja 	<p><u>Henkilökunnan koulutus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - henkilöstön täydennyskoulutus: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi <p><u>Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - materiaalin jakaminen vanhemmille lasten liikenneturvallisuudesta (tapaamisissa, äitiyspaketin mukana, jne) - henkilökohtainen keskustelu ja opastus vanhempien kanssa, ryhmäkeskustelut, perhevalmennuksen yhteydessä - esitteitä, julisteita ja turvavälineitä esillä odotustiloissa - neuvolan Internet-sivuilla liikenneturvallisuusaiheiset linkit - vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoiskut neuvoloiden ilmoitustauluilla
Päiväkodit/esikoulu/perhepäivähoito	
<ul style="list-style-type: none"> - vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, vanhempien ja muiden läheisten esimerkin tärkeys - päivähoitohenkilökunnan esimerkin tärkeys - turvallinen liikkuminen lasten kanssa autolla, pyörällä, kävellen ja joukkoliikenteessä - perusasiat tutuksi: liikenneympäristö, keskeiset turvalaitteet (pyöräilykypärä, turvaliivit, heijastin) ja liikennemerkit - yksinkertaisten liikennesääntöjen ja ”hyvien tapojen” opettelu - lasten turvallinen kuljettaminen autossa ja muilla kulkuneuvoilla - lasten haku- ja saattotilanteet päivähoitossa, lasten kuljettamisen vähentäminen <p><u>Lisää tietoa ja muita vinkkejä:</u> Liikenneturva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www: liikennekasvatus » Lapset - Liikenneturvallisuusteemat päivähoitossa (oma teemasivu) - Kulkunen: Lasten ja vanhempien liikennekirja - Turvallisesti harrastuksiin -opas <p>Valonia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liikkuminen - toimintapaketti kouluille ja päivähoitolle 	<p><u>Henkilökunnan koulutus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - henkilöstön täydennyskoulutus: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi <p><u>Lasten liikennekasvatus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen - liikenneaiheisten pelien, kirjojen, tehtäväkirjojen hankinta, leikkien ja laulujen opettaminen, liikenneaiheisten videoiden ja DVD elokuvien katsominen - heijastinliivien hankkiminen päiväkodeille ja niiden käyttö retkillä, heijastinnauhojen jakaminen lapsille - liikkuminen eri liikenneympäristöissä ja eri kulkutavoilla ja turvallisen liikkumisen opettelu käytännössä retkillä ja kävelyillä - liikenneaiheiset tempaukset ja tapahtumat (päiväkotien itse järjestämät tai laajemmat alueelliset tempaukset) - poliisien ja muiden asiantuntijoiden vierailut päiväkodeissa tai lasten tapahtumapäivillä - vierailut Liikennepuistossa - heijastimen toiminta, esim. demonstraatio, heijastinkeijun vierailu (Liikenneturva) <p><u>Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen lasten vanhemmille kotiin lähetettävien kirjeiden mukana - tietoiskut/henkilökohtaiset keskustelut vanhempien kanssa /vanhempainillat/liikenneillat - esitteitä, julisteita, tiedotteita, turvavälineäyttely esillä päiväkodeissa, vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoiskut ilmoitustauluilla, - päiväkodin Internet-sivuilla liikenneturvallisuusaiheiset linkit - heijastimien jakaminen ja pyöräilykypärän hankkimisen helpottaminen (paikalliset yhteistyökumppanit) - päiväkotihenkilöstön, vanhempien ja lasten yhteisistä liikkumisen pelisäännöistä sopiminen - vanhempien sitouttaminen lasten turvalaitteiden käyttöön ja turvalliseen liikkumiseen, esim. hoitosopimuksen osaksi yhteisiä pelisääntöjä <p><u>Liikenneympäristö</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - päiväkotien laatimat aloitteet turvallisten liikenneympäristön puolesta - päiväkodin piha-alueen liikennejärjestelyiden kartoitukset, erityisesti saattoliikennejärjestelyiden turvallisuus

Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

KOULUIKÄISET LAPSET JA NUORET

Kouluikäisten lasten liikenneturvallisuuden riskitekijöiden taustalla ovat usein tiedolliset ja taidolliset tekijät. Nuorten riskitekijöinä korostuivat asenteisiin liittyvät tekijät. Lapsiin ja nuoriin liittyvänä yhteisenä haasteena on liikkumattomuuden lisääntyminen. Yhä harvempi lapsi tai nuori liikkuu terveyden ja hyvinvoinnin kannalta riittävästi. Koska entistä vähemmän kuljetaan jalan ja pyörällä sekä itsenäisesti että aikuisen seurassa, myös kokemusten kautta turvallisen liikkumisen oppimisen mahdollisuudet vähenevät. Vuorovaikutustaidot liikenteessä ja turvallisen liikkumisen lähtökohdat opitaan parhaiten todellisissa liikenneympäristöissä.

Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen sisällöt laajentuvat sitä mukaa kun oppilaiden henkiset ja fyysiset ominaisuudet, liikkumistottumukset ja liikkumisympäristö muuttuvat. Perusopetuksen alussa keskeiset sisällöt liittyvät turvallisten toimintatapojen omaksumiseen oppilaiden omassa lähiympäristössä. Lähtökohtana ovat konkreettiset tilanteet, niissä selviytyminen ja turvallisten toimintamallien vahvistaminen. Perusopetuksen alussa sisällöissä painottuvat pääasiassa liikennesääntöjen opetteluja ja keskeisiin turvalaitteisiin tutustuminen sekä koulumatkojen turvallisuus jalan, pyörällä tai autolla matkustettaessa. Vähitellen tavoitteet ja sisällöt laajenevat toimintaperiaatteisiin erilaisissa liikennetilanteissa ja -olosuhteissa. Perusasteen lopussa aihekokonaisuuden sisällöissä vahvistuu yksilön toiminnan ohella myös yhteisöllinen ja yhteiskunnallinen näkökulma liikenneturvallisuudesta sekä omaa ja ympäristön hyvinvointia tukevasta liikkumisesta.

Lukion ja ammatillisten oppilaitosten turvallisuuskasvatuksen sisältöihin liittyen liikennesääntöjen tuntemuksen rinnalla nuoret tarvitsevat yhä enemmän sosiaalisten tilanteiden ja todellisten riskien hallintaan liittyviä valmiuksia. Nuorten vakaviin liikenneonnettomuuksiin liittyy usein kova vauhti, alkoholin käyttö ja turvavöiden käytön laiminlyönti.

Kouluikäisten lasten ja nuorten kasvatuksessa päävastuun kantaa lasten vanhemmat, mutta kouluilla on merkittävä rooli vanhempien tukemisessa kasvatustyössä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset toimintatavat, kun sekä kouluissa että kotona on turvallisuutta arvostava toimintakulttuuri. Vanhempien ja koulun rooli korostuu erityisesti ala-asteikäisissä, kun taas yläasteelle siirryttäessä vanhempien että koulun vaikutusmahdollisuudet vähenevät (vaikuttavuusmielessä) ja erilaisten vertaisryhmien ja harrastusryhmien merkitys korostuu. Perheen vaikutusta ei kuitenkaan tule nuorten keskuudessa. Vanhemmat ja sisarukset toimivat aikuistuvalla nuorella yhtäläillä tärkeinä mallina kuin pienemmälle koululaiselle.

Toiminnan tavoitteita liikennekasvatuksen näkökulmasta:

- Liikennekasvatus on osa perusopetuksen ja toiseen asteen koulutuksen tavoitteita.
- Kaikilla pienten lasten ja nuorten parissa työskentelevillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen näiden ikäryhmän liikennekasvatuksen sisällöistä ja materiaaleista.
- Jokaiselle lapselle ja nuorelle opetetaan liikennesäännöt, turvallisen liikkumisen periaatteet ja taito eri kulkutavoilla ja eri ympäristöissä, sekä autetaan ymmärtämään vastuullisen liikkumisen ja liikennekäytännön tärkeys.
- Lapsia ja nuoria opastetaan ja tuetaan liikkumaan turvallisesti ja omatoimisesti eri kulkuvälineillä – lyhyet matkat kävellen, pidemmät pyörällä tai bussilla.
- Nuoret ovat tietoisia liikenteen riskeistä ja riskikäyttäytymisen seurauksista (pääteet, liikennesäännöt, turvalaitteet, muiden huomioiminen).
- Vanhemmat ovat tietoisia lasten ja nuorten liikenneturvallisuustilanteesta ja -riskeistä sekä lasten ja nuorten arkiliikkumisen tärkeydestä.
- Lasten ja nuorten vanhempia tuetaan ja autetaan liikennekasvatustyössä koulujen henkilöstön, kunnan liikunta- ja vapaa-aikatoimen työntekijöiden, nuorisotyön tekijöiden sekä harrastusseurojen toimesta.

Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

Esimerkkejä teemoista ja arjen toimintamalleista kouluikäisten lasten ja nuorten liikenneturvallisuustyössä:

Esimerkkiteemoja	Esimerkkejä toimintamalleista ja arjen työstä:
<p><u>Yleisiä:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, vanhempien ja muiden sekä opettajien läheisten esimerkin tärkeys - turvallinen liikkuminen lasten kanssa autolla, pyörällä, kävellen ja joukkoliikenteessä - lapsi autossa: turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus - liikenneympäristöön tutustuminen, liikennesääntöjen, liikennemerkkien ja keskeisten turvavälineiden opettelu/kertaaminen kaikissa ikäryhmissä <p><u>Alakoulut:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - koulumatkojen turvallisuus, vaaranpaikat ja turvalliset toimintatavat kävellen ja pyörällä liikuttaessa - liikennekäyttäytymisen pelisäännöt linja-autossa / koulutaksissa - saattoliikennejärjestelyt ja pelisäännöt - jalankulkijan ja pyöräilijän tyyppillisen onnettomuustilanteet <p><u>Yläkoulut/toisen asteen koulutus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - turvalaitteiden (kypärä, heijastin) käyttämättömyyden riskit, konkreettista tilastoa - liikkumisvalinnat ja hyvinvointi/ympäristö - vastuut ja velvollisuudet liikenteessä, vastuu itsestä ja muista tiellä liikkujista - nuorille tyyppilliset liikenneonnettomuudet, riskikäyttäytymisen seuraukset - turvallinen autoilu, kuljettajan ja matkustajan vastuut, ennakoiva ja taloudellinen ajotapa - turvallinen mopoilu, mopon virittämisen seuraukset - liikennekäyttäytymisen pelisäännöt linja-autossa / koulutaksissa - päihteet ja liikenne <p><u>Lisää tietoa ja muita vinkkejä:</u></p> <p>Liikenneturva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www: liikennekasvatus » Lapset - www: liikennekasvatus » Nuoret - Kulkunen: Lasten ja vanhempien liikennekirja - Turvallisesti harrastuksiin -opas <p>Liikennekasvatuksen työkalupakki opettajille: http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/</p> <p>Ehyt ry:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Turvallisesti mopolla -koulutukset - Selvä peli -koulutukset <p>Valonia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liikkuminen - toimintapaketti kouluille ja päivähoitolle <p>Nuorten akatemia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liikkuva-draamatyöpajat ja projektivierailut - Päätä itse! liikenneturvallisuusprojektit (2013) 	<p><u>Henkilökunnan koulutus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - opettajien täydennyskoulutukset esim. Veso-päivillä: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi - koulukuljettajien liikenneturvallisuuskoulutukset <p><u>Lasten liikennekasvatus</u></p> <p><u>Alakoulut:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen - yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esim. kypäräkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille - liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät tai -viikot (esim. Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuusrastit, opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko, pyörällä kouluun -päivä) - heijastimien ja pyöräilykypärien jakaminen oppilaille - kävelevät ja pyöräilevät koulubussit - polkupyörien kunnan ja varusteiden tarkastukset ja huolto esimerkiksi teknisen työn tunnilla - pyöräilykurssit ja taitoradat/-kilpailut (Esim. Fillarimestari), pyöräilyajokortin suorittaminen - kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla, teema arkiliikunnan ja terveys, liikkumisen turvallisuus - poliisiin /palomiehen vierailu koulussa - viisaiden liikkumisvalintojen edistäminen pienten koululaisten koulumatkoilla – Liikennekäärmepelejä - luokkien/koulujen väliset haastekilpailut viisaan liikkumisen liittyvissä teemoissa (esim. pyöräilykypärä) - julisteita tai kiertävä turvavälineenäyttely esillä koululla, vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoiskut - turvallisen liikkumisen harjoittelu Liikennepuistoissa - heijastinsuunnistus, heijastindisko, heijastinkeijun vierailu, heijastimien askartelu <p><u>Yläkoulut/toiseen asteen koulutus (osin edellisten lisäksi):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - mopokurssit, esim. Ehyt ry:n Turvallisesti mopolla - mopojen kuntotarkastukset (poliisi mukana) - turvallisen ja päihteettömän liikenteen koulutukset, esim. Ehyt ry:n Selvä peli -koulutus - Nuorten akatemian Liikkuva- draamatyöpajat - oppilaiden itse ideoimat projektit viisaan liikkumisen edistämiseksi, turvavälineiden tarkkailuprojektit - liikenneturvallisuusaiheiset valokuvaus-/kirjoituskilpailut - ryhmäkeskustelut tai väittelyt terveellisestä, turvallisesta ja vastuullisesta liikkumisesta - poimitaan sanomalehdistä uutisia nuorten liikenneonnettomuuksista ja mietitään uusia ja seurauksia - ensiapukurssi ja tietoa onnettomuustilanteesta toimimisesta osana terveystiedon opetusta - liikenneonnettomuuksissa vammautuneiden nuorten kouluvierailut - poliisiin ja muiden asiantuntijoiden vierailut - liikenneturvallisuustietoiskut Facebookissa <p><u>Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vanhempainiltoja eri ikäryhmien kannalta keskeisistä liikenneturvallisuusteemoista - liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen vanhemmille - koulujen Internet-sivuilla liikenneturvallisuusaiheiset linkit - liikenneturvallisuusinfokirje ekaluokkalaisten vanhemmille <p><u>Liikenneympäristö</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - koulumatkojen ja koulupihojen turvallisuuskartoitukset - koulujen liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelmat - koulujen liikenneturvallisuusaloitteet

Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

AIKUISVÄESTÖ (OPISKELIJAT JA MUU AIKUISVÄESTÖ)

Aikuisväestö (nuoret aikuiset 21–24-vuotiaat, muu aikuisväestö 25–64-vuotiaat) on kooltaan suurin ja heterogeenisin, ja siten kaikista haasteellisin kohderyhmä liikennekasvatustyössä. Tämän ryhmän huomioiminen liikenneturvallisuustyössä on kuitenkin erittäin tärkeää, sillä esimerkiksi Loimaan seudulla tämän ikäryhmän (21–64-vuotiaat) edustaja on osallisena 68 prosentissa henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista. Aikuisväestön osalta ylivoimaisesti korkein onnettomuusriski on 21–24-vuotiailla.

Aikuisväestön tavoittaminen tapahtuu toisaalta perheiden lasten kautta (vanhemmat) ja toisaalta opiskelija- ja työpaikkojen, terveydenhuoltojärjestelmän, yleisen tiedotuksen, eri organisaatioiden ja liikuntaharrastusten kautta. Kuntien palveluista aikuisväestön tavoittaa etenkin sosiaali- ja terveyspalveluiden kautta sekä lasten vanhempina myös neuvolan, päiväkodin ja koulun kautta.

Työsuojelutoiminnan ja työterveyshuollon kautta tavoitetaan kaikki kunnan työntekijät eli laaja joukko paljon liikkuvia työkäisiä ihmisiä. Työsuojelutoiminnalla voidaan vaikuttaa suuren ikäluokan asenteisiin sekä työmatkojen turvallisuuteen, koska työnantaja vastaa kaikesta työpaikan työsuojelusta, johon sisältyy myös liikenneturvallisuus.

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. Työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Lisäksi työympäristön vaaroja ja haittoja on jatkuvasti tarkkailtava ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin tapaturmien, terveysvaarojen ja muiden vaaratilanteiden selvittämiseksi ja torjumiseksi.

Toiminnan tavoitteita:

- Jokainen seudun aikuinen asukas ymmärtää vastuunsa itsestä ja muista liikenteessä, sekä omaa riittävät tiedot ja taidot turvalliseen ja sujuvaan liikkumiseen.
- Aikuiset tiedostavat roolinsa esimerkinantajina ja toteuttavat kasvatusvastuunsa: lasten ja nuorten opastaminen fiksuihin liikkumisen valintoihin, hyvän esimerkin näyttäminen.
- Kävelyä ja pyöräilyä edistetään lyhyillä työ- ja työasiamatkoilla – joukkoliikenteen käyttöön kannustetaan pitkillä työ- ja työasiamatkoilla.
- Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja hyvinvointivaikutukset tunnetaan laajasti - hyötyliikuntaan kannustetaan työpaikoilla ja vapaa-ajan yhteisöissä.

Esimerkkejä teemoista ja arjen toimintamalleista työikäisten aikuisten liikenneturvallisuustyössä:

Esimerkkiteemoja	Esimerkkejä toimintamalleista ja arjen työstä:
<p>Aikuisten rooli esimerkinnäyttäjänä ja liikennekasvattajina</p> <p>Viisaat liikkumisvalinnat työ- ja työasiamatkoilla, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen</p> <p>Taloudellisen ja ennakoivan ajotavan hallitseminen, ympäristö ja liikenneturvallisuuden kannalta viisaat autovalinnat</p> <p><u>Lisää tietoa ja muita vinkkejä:</u></p> <p>Liikenneturva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www: liikennekasvatus» Aikuiset - Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille (opas) <p>Motivan viisaan liikkumisen oppaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kulje viisaasti – työpaikalle, kotiin ja työssä - Viisaita valintoja liikkumiseen kunnassasi - Viisaita valintoja liikkumiseen - Viisaita valintoja autoiluun <p>http://www.motiva.fi/julkaisut/liikenne/</p>	<p><u>Työsuojelu / työterveyshuolto / terveyskeskukset / TYKY-toiminta</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - liikenneturvallisuuskoulutuksen sisällyttäminen kunnan työsuojeluohjelmaan/-suunnitelmaan - työmatkojen liikenneturvallisuus(riski)kartoitukset - henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutukset, ensiapukoulutukset (esim. toimiminen onnettomuuspaikalla) - terveys-/hyötyliikuntaan kannustaminen (osana muita terveitä elintapoja) - henkilöstön motivointi turvavälineiden (heijastin, kypärä, liukesteet, turvavyö) käyttöön ja niistä muistuttaminen - heijastimien hankkiminen koko henkilökunnalle - työmatkaliikkumisen kartoittaminen, työ- ja työmatkatapa-turmien tilastointi ja ehkäisy - liikkumisen terveysvaikutuksista ja tapaturmatilastoista tiedottaminen ja niiden läpikäynti henkilökunnan kanssa - koko kunnan henkilöstön turvallisuustietämyksen lisääminen ja motivointi erilaisissa koulutuksissa ja tiedotustilaisuuksissa - kävelyn ja pyöräilyn edistäminen osallistumalla erilaisiin teemapäiviin (esim. pyörällä töihin -päivä) - lasten vanhempiin vaikuttaminen koulujen ja päiväkotien kautta sekä lapsille suunnatuissa liikuntatapahtumissa ja urheiluseurojen kautta

Liite 3. Liikenneturvallisuustyö eri ikäryhmien parissa

IÄKKÄÄT (SENIORIT)

Väestön ikääntyessä on entistä tärkeämpää sovittaa yhteen vaatimukset iäkkäiden mahdollisuudesta säilyttää liikkumismahdollisuutensa ja kysymykset liikenteen turvallisuudesta. Valtakunnallisesti tarkasteltuna iäkkäät ovat väestöosuuteensa nähden yliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Onnettomuuksien seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan ja vammat paranevat huonommin. Ikääntyminen heikentää vähitellen ihmisen toimintoja, esimerkiksi reagointi- ja huomiokykyä.

Terve iäkäs selviytyy suhteellisen hyvin liikenteessä. Ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentyvä terveys; erilaisten sairauksien yleistyminen, sekä sairauksiin liittyen erilaisten lääkkeiden käyttö. Muun muassa seuraavilla sairauksilla on tutkitusti yhteyksiä onnettomuusalttiuteen: sydän- ja verisuonisairaudet, neurologiset sairaudet (esim. Parkinsonin tauti), aivohalvausten jälkitilat, epilepsia, dementian eri muodot, eräät silmäsairaudet, hengityselinsairaudet ja nukahtamisalttius, diabetes ja raajojen lihasheikkous/huono kontrolli.

Iäkkäiden turvallisen liikkumisen mahdollistaminen on keskeinen iäkkäiden itsenäisen elämän edellytys, jonka tukeminen on kannattavaa niin kansanterveydellisestä kuin -taloudellisesta näkökulmasta. Iäkkäät ovat hyvin heterogeeninen ryhmä. Niille, joiden mahdollisuudet omatoimiseen liikkumiseen heikkenevät, tulee erityisesti olla tarjolla tukea ja koulutusta sekä korvaavia liikkumistapoja julkisten tai yksityisten kuljetuspalvelujen avulla. Myös turvallisuuden tunteella on tärkeä merkitys iäkkäiden liikkumisen kannalta. Pelot, onnettomuudet sekä liikkumisympäristön puutteet rajoittavat monella tavalla ikääntyneiden liikkumista.

Vastuu iäkkäiden liikennekasvatuksesta jakautuu laajalle joukolle. Kunnassa jakautuu sosiaali- ja terveyssektorille sekä osin myös iäkkäiden kuntoutuksesta ja liikuttamisesta vastaavalle liikunta-/vapaa-aikatoimelle. Liikenneturvallisuusasioita voidaan käsitellä esimerkiksi terveystarkastusten yhteydessä terveyskeskuksissa (hoitajat, lääkärit), kotikäyntien yhteydessä, palvelutaloilla ja päiväkeskuksissa tai kuntoutusten ja kävelyretkien yhteydessä. Kunta voi myös järjestää erillisiä tilaisuuksia iäkäsjärjestöjen ja Liikenneturvan kanssa. Myös iäkkäiden omaisilla on keskeinen rooli iäkkäiden liikennekasvatustyössä.

Toiminnan tavoitteita liikennekasvatuksen näkökulmasta:

- Iäkkäät ovat tietoisia ikääntymisen vaikutuksista liikkumiseen, liikkumiseen liittyvistä riskeistä sekä keinoista ennaltaehkäistä tapaturmia.
- Lisätään iäkkäiden turvalaitteiden ja -välineiden käyttöä tarjoamalla heille tietoa vaihtoehdoista, käyttämättömyyden riskeistä sekä tukemalla välineiden hankintaa ja antamalla käytön opastusta.
- Parannetaan eri toimijoiden tietämystä iäkkäiden turvallisesta liikkumisen edellytyksistä sekä itsenäisen liikkumisen merkityksestä hyvinvoinnille ja toimintakyvyn ylläpitämiselle.
- Iäkkäitä kuljettajia kannustetaan oman ajokunnon tarkasteluun. Iäkkäille ja heidän läheisilleen tarjotaan selkeää tietoa joukkoliikenteestä, palveluliikenteestä ja kuljetuspalveluista.
- Huolehditaan, että iäkkäiden parissa työskentelevillä (esim. hoitohenkilöstö, omaiset) on ajanmukainen tieto ikääntyneiden liikkumisen ongelmista ja ennaltaehkäisevän työn keinoista.
- Parannetaan iäkkäiden mahdollisuuksia osallistua elinympäristön liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

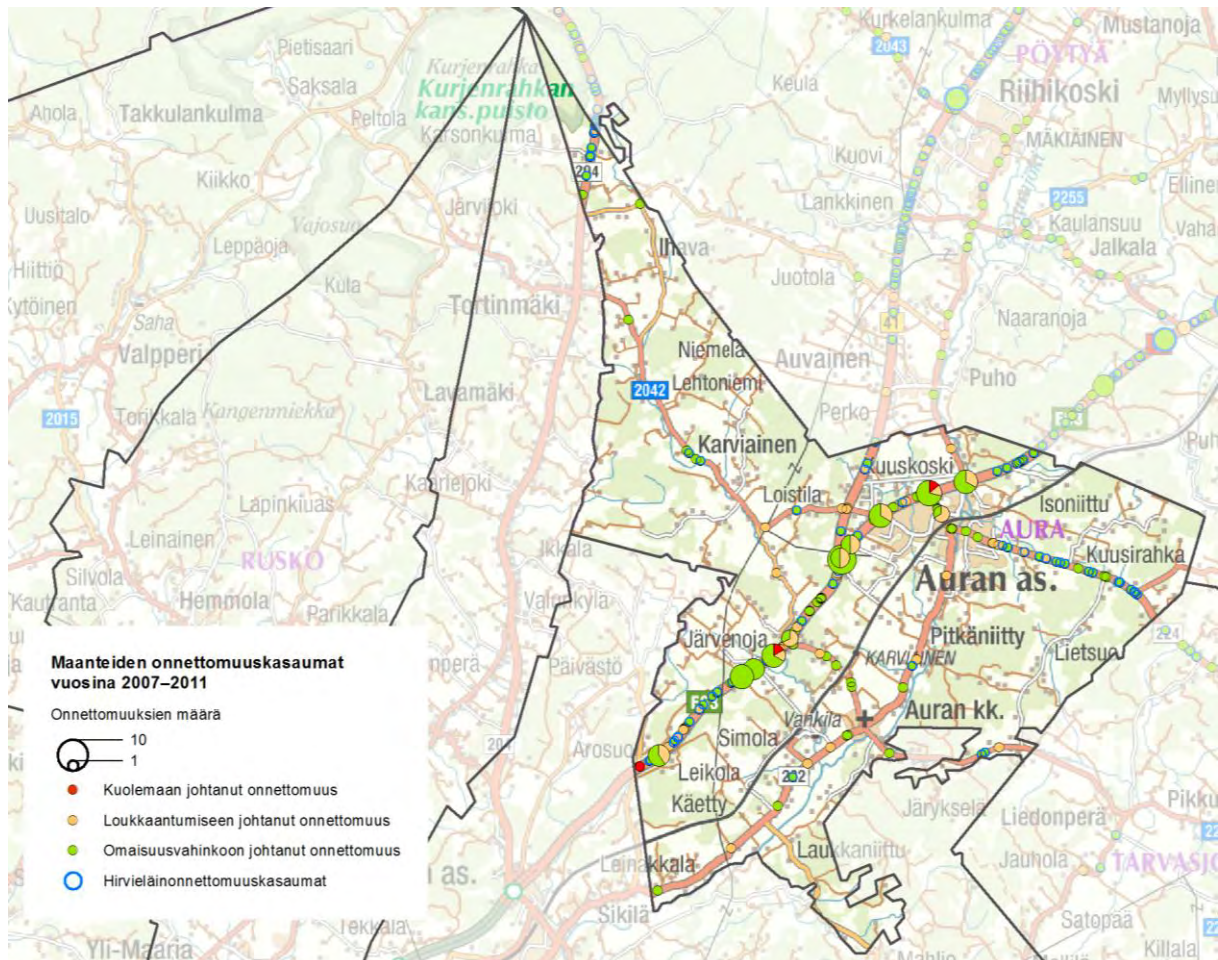
Esimerkkejä teemoista ja arjen toimintamalleista iäkkäiden liikenneturvallisuustyössä:

Esimerkkiteemoja	Esimerkkejä toimintamalleista ja arjen työstä:
<ul style="list-style-type: none"> - Ikääntymisen vaikutukset liikkuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen, esim. (sairauksien ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn, näkökyky, reaktionopeus) - Iäkkäiden liikenneturvallisuustilanne ja tyypilliset onnettomuustilanteet - Kävely ja pyöräily toimintakyvyn ylläpitäjänä, iäkkäät jalankulkijana ja pyöräilijänä - Pimeän ja liukkaan ajan vuoden liikenneturvallisuusriskit eri kulkutavoilla liikuttaessa - Turvalaitteiden ja -välineiden käytön edistäminen: pyöräilykypärä, heijastin, liukuesteet - Iäkkäät autoilijat; oman ajokunto ja siihen vaikuttavat tekijät, ajokyvyn arviointi ja kehittäminen - Liikenneympäristön turvallisuus ja esteettömyys iäkkäiden näkökulmasta <p><u>Lisää tietoa ja muita vinkkejä:</u></p> <p>Liikenneturva</p> <ul style="list-style-type: none"> - www: liikennekasvatus » iäkkäät <p>Ikäautoilijoille:</p> <p>http://www.liikenneturva.fi/ikansaratissa/</p> <p>http://www.liikenneturva.fi/kuljettajanitsearviointi/</p>	<p><u>Henkilökunnan koulutus, omaisten tukeminen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - iäkkäiden parissa työskentelevien liikenneturvallisuuskoulutukset, omaisille suunnatut infot/tietoisut: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi - iäkkäiden liikenneturvallisuusasioita käsittelevän materiaalin jakaminen ja keskustelut omaisten kanssa <p><u>Iäkkäille suunnattu liikennekasvatus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ikäihmisten liukkaan ja pimeällä ajon kurssit, ikäautoilijakurssit - ajokyvyn itsearviointit, ikäihmisten liikennetietotestit - itsenäisen liikkumisen tukeminen, esim. ohjatut kävely- ja pyöräretket, kävelysauvojen käyttöön kannustaminen - liikenneopettajien perehdyttäminen ikäkuljettajien erityispiirteisiin - käytännön liikenneneuvonta hoitohenkilökunnan toimesta tai esimerkiksi vierailijoiden avulla - tyypillisten vaaratilanteiden läpikäyminen, niistä selviytymisestä keskusteleminen ja liikennesääntöjen kertaaminen (hoitoneuvottelut, lääkärintarkastukset, kotikäynnit) - tuote-esittelyt, iäkkäiden liikenneturvallisuusinfot esim. vanhusten viikolla, palvelukeskuksissa, eläkeläisjärjestöjen tilaisuuksissa - turvavälineiden (liukuesteet heijastin ja kypärästä) sekä keliin sopivien jalkineiden käytön tarpeellisuudesta kertominen eri yhteyksissä - kotikäynneillä voidaan syksyisin tarkistaa asiakkaiden jalkineiden ja turvavälineiden kunto ja käyttö, hoitohenkilökunnalle heijastimia mukaan - kerrotaan sairauksien, lääkityksen ja iän vaikutuksista ajokykyyn ja liikenteessä selviytymiseen, yhteistyö poliisin, hoitohenkilökunnan ja lääkäreiden kanssa - ajoneuvoihin ja uusiin teknologisiin ratkaisuihin liittyvä käyttökoulutus, liikkumisen apuvälineiden käytön opastus - tasapainoharjoittelu (liukastumisonnettomuudet) iäkkäille suunnatuissa jumpissa - liikenneturvallisuusasioiden käsittely lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla - lääkkeitä määrättäessä lääkäreiden tulee arvioida monilääkityksen vaikutukset ikäkuljettajan ajamiseen <p><u>Liikenneympäristö</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - vanhusneuvostot/-järjestöjen aloitteet turvallisen ja esteettömän liikkumisympäristön puolesta - iäkkäiden ja kunnan yhdessä toteuttamat esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoitukset

Liite 4. Kuntakortti – AURA – 1/2

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,8 ▪ Vuonna 2011: 0 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 22,4 ▪ Vuosina 2007–2011: 11,6 ▪ Vuonna 2011: 16 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 13,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 10,2 ▪ Vuonna 2011: 13
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Aura	Loimaan seutu
Kävelijöiden (2) ja pyöräilijöiden (2) osuus uhreista	6 %	8 %
Mopoiilijoiden (7) ja moottoripyöräilijöiden (3) osuus uhreista	16 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (40) osuus uhreista	65 %	68 %
Maanteiden / päteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	96 % / 59 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	14 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	39 / 4 / 25 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	312	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	6,0	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 1,0 Milj.euroa		



Liite 4. Kuntakortti – AURA – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Tehty

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

✓

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuunnittori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (koordinaattorin tukihenkilöt).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkodeihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

Tehty

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

✓

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdys henkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksen henkilöstölle yhdessä Pöytyän ja Oripään kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Hankitaan Ehyt ry:tä vuosittain Turvallisesti mopolla ja Selvä peli -koulutukset, Liikenneturvan kanssa sovietaan mopoaiheisesta vanhempainillasta (jo 7-luokan oppilaiden vanhemmille).
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

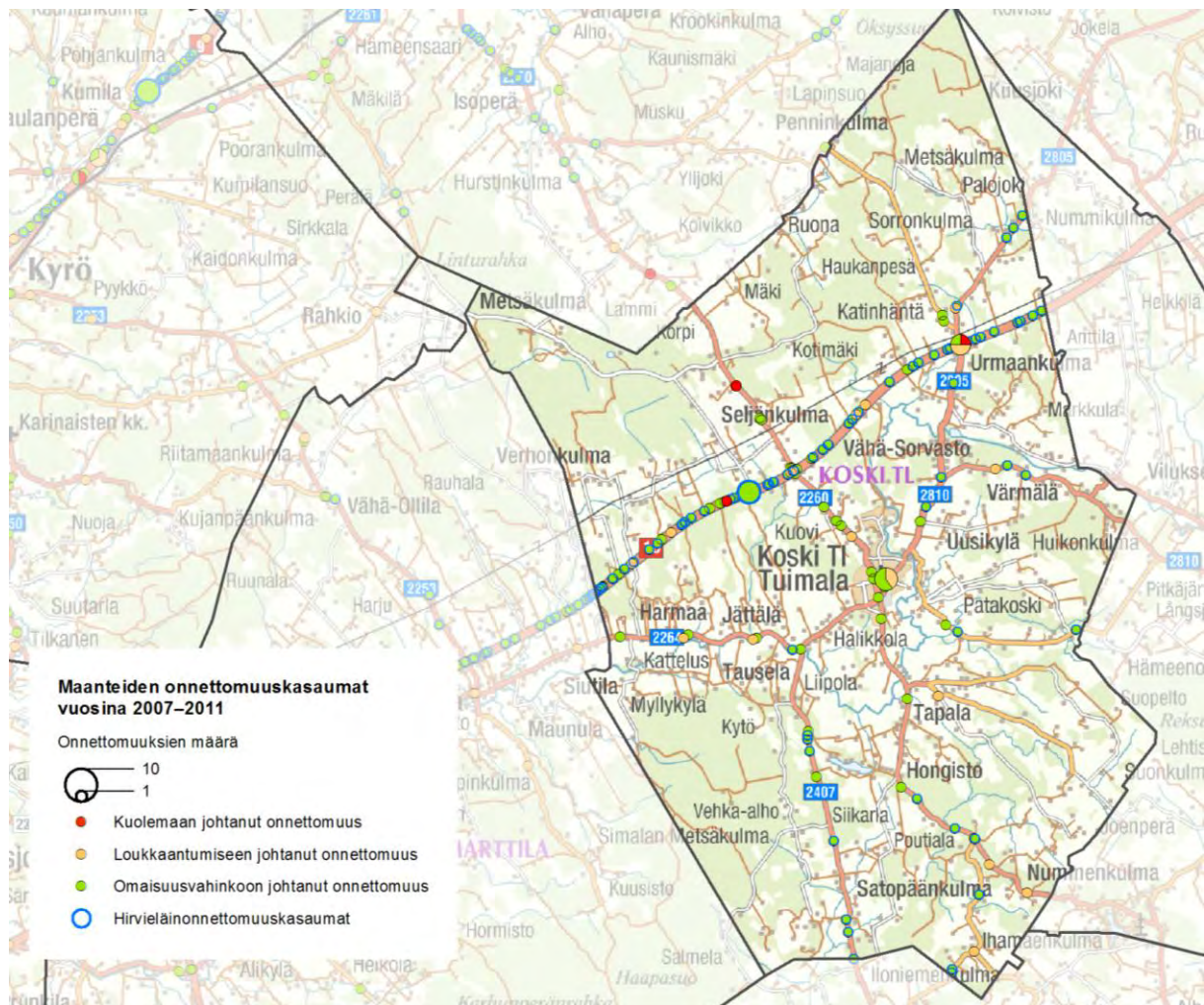
Toimenpide-ehdotukset kärkitechävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide (ks. keltaiset numerot liitteen 5. kartoissa)	Kust. (€)	Vastuu
Vt 9, väli Aura - Kyrö: automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Vt 9 / mt 12447 (Riihikoskentie) / Kuuskoskentie liittymä: liittymän porrastaminen, alikulku ja pysäkkijärjestelyt	500 000	ELY
Vt 9 / mt 2042 (Karviaistentie) / Sillankorvantie liittymä, Säästökallio: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	300 000	ELY
Pikku-Lahdontie välillä Rantapolku - Tarvasjoentie: kevyen liikenteen väylän rakentaminen	240 000	Kunta
Yhteys kevyen liikenteen sillalta Asemanseudun koululle	60 000	Kunta
Mt 224 (Yhdystie) / Urpontie / Sillankorvantie liittymä: kiertoliittymän rakentaminen	250 000	ELY
Vt 9, väli Lieto - Aura: nykyisen leveäkaistatien muuttaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi	eril. suun.	ELY
Sillankorvantien ja Halavantien, Kisatien, Nikkarinkujan ja Mäkيتين liittymät: ajoradan kavennus ja tien ylitysten turvaaminen	41 500	Kunta

Liite 4. Kuntakortti – KOSKI TI – 1/2

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,4 ▪ Vuonna 2011: 2 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 9,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 7,6 ▪ Vuonna 2011: 6 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 7,8 ▪ Vuosina 2007–2011: 5,6 ▪ Vuonna 2011: 5
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Koski TI	Loimaan seutu
Kävelijöiden (3) ja pyöräilijöiden (1) osuus uhreista	10 %	8 %
Mopoilijoiden (0) ja moottoripyöräilijöiden (4) osuus uhreista	10 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (25) osuus uhreista	63 %	68 %
Maanteiden / päteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	88 % / 38 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	19 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	50 / 12 / 19 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	268	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	4,5	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 570 000 euroa		



Liite 4. Kuntakortti – KOSKI TI – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Tehty ✓

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksukoordinaattori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liituitoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkodeihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

Tehty ✓

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdyshenkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksen henkilöstölle yhdessä Marttilan ja Tarvasjoen kuntien kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Hankitaan Ehyt ry:ltä vuosittain Turvallisesti mopolla ja Selvä peli -koulutukset, Liikenneturvan kanssa sovitaan mopoaiheisesta vanhempainillasta (jo 7-luokan oppilaiden vanhemmille).
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn ja toteutetaan Kävele, koski, kävele tapahtuma keväisin ja syksyin
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

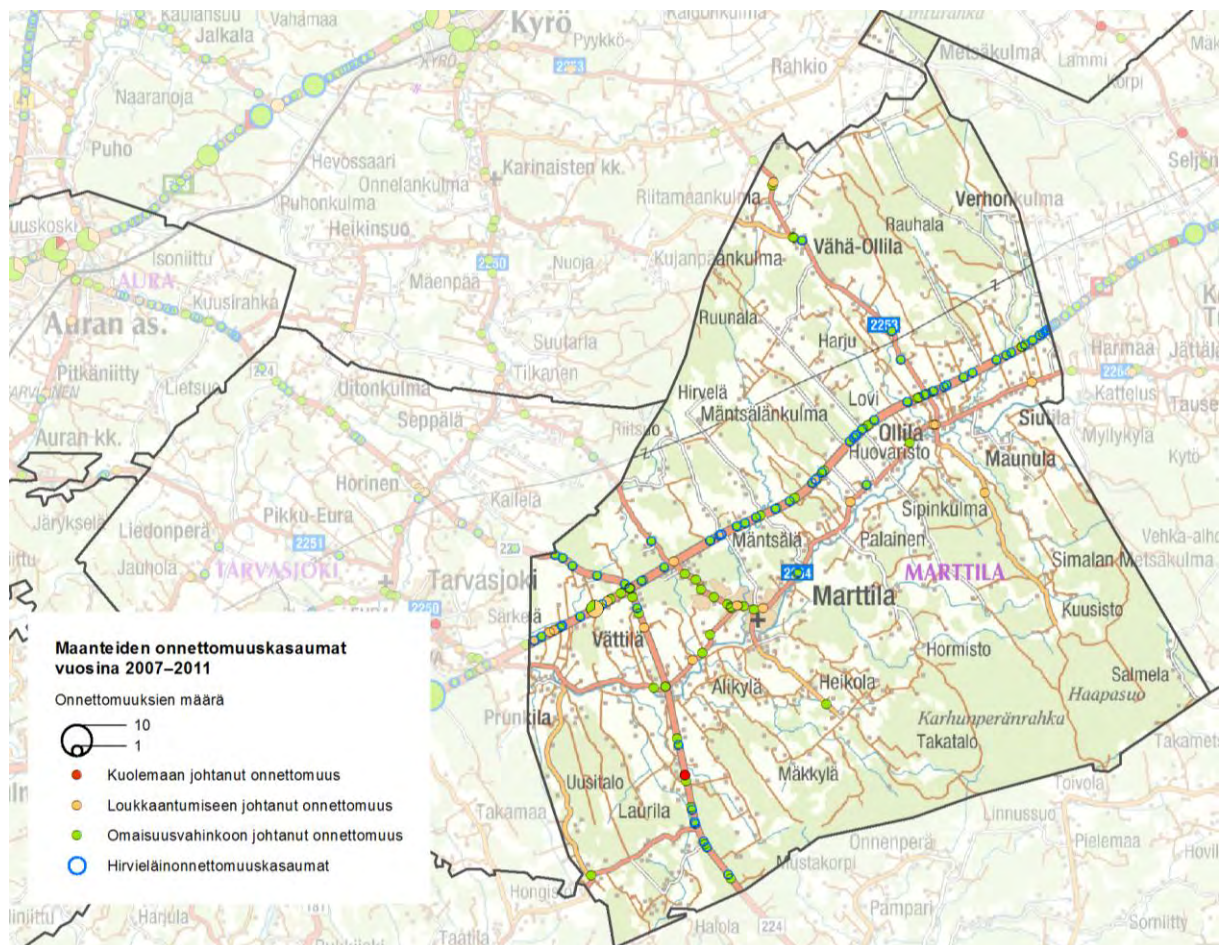
Toimenpide-ehdotukset kärkitehtävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Vt 10, väli Lieto - Koski (Tarvasjoki, Marttila, Koski) : automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Vt 10 / mt 2805 (Sorvastontie) liittymä, Sorvasto: turvasaarekkeen rakentaminen	90 000	ELY
Mt 2260 (Koskentie), Kosken taajamatiet, jkp-tie: kevyen liikenteen väylän rakentaminen	130 000	ELY
Mt 2810 (Hämeentie) / Heratie liittymä, kirkon kohta: suojatien havaittavuuden parantaminen (KL1), keskisaarekkeen rakentaminen nykyiselle suojatielle (KL2)	17 500	ELY
Ikkarmäentie: hidasteen rakentaminen päiväkodin ja Arkkilantien kohdille	20 000	Kunta
Kasperintie / Tuimalantie liittymä: STOP-merkkien ja pysähtymisviivojen merkitseminen sekä liittymäalueen korottaminen	30 000	Kunta
Vt 10 / mt 2260 (Koskentie) liittymä, Selkä: liittymän porrastaminen ja korkeatasoinen pikavuoropysäkki ja pyöräpysäköinti	160 000	ELY
Mt 2810 (Hämeentie) välillä Koskentie - Maijankuja, kauppakatuajakso: kauppakatuajakson kokonaisvaltainen saneeraus	eril. suun.	ELY, Kunta

Liite 4. Kuntakortti – MARTTILA – 1/2

KUNNAN LIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,4 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,2 ▪ Vuonna 2011: 1 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 14,8 ▪ Vuosina 2007–2011: 6,4 ▪ Vuonna 2011: 3 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 6,0 ▪ Vuosina 2007–2011: 4,2 ▪ Vuonna 2011: 3
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Marttila	Loimaan seutu
Kävelijöiden (1) ja pyöräilijöiden (1) osuus uhreista	6 %	8 %
Mopoiilijoiden (0) ja moottoripyöräilijöiden (2) osuus uhreista	6 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (22) osuus uhreista	67 %	68 %
Maanteiden / pääteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	100 % / 45 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	10 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	40 / 5 / 20 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	249	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	5,9	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 430 000 euroa		



Liite 4. Kuntakortti – MARTTILA – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Tehty

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

✓

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuunnittori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liitutoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkoteihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

Tehty

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

✓

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdys henkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksuden henkilöstölle yhdessä Koski TL:n ja Tarvasjoen kuntien kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Marttilan koululla vietetään syksyllä Opetushallituksen liikenneturvallisuuksuviikkoa, valmiita toimintaideoita löytyy Opetushallituksen sivuilta: <http://www.edu.fi/hankkeita/liikenneturvallisuuksu>
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

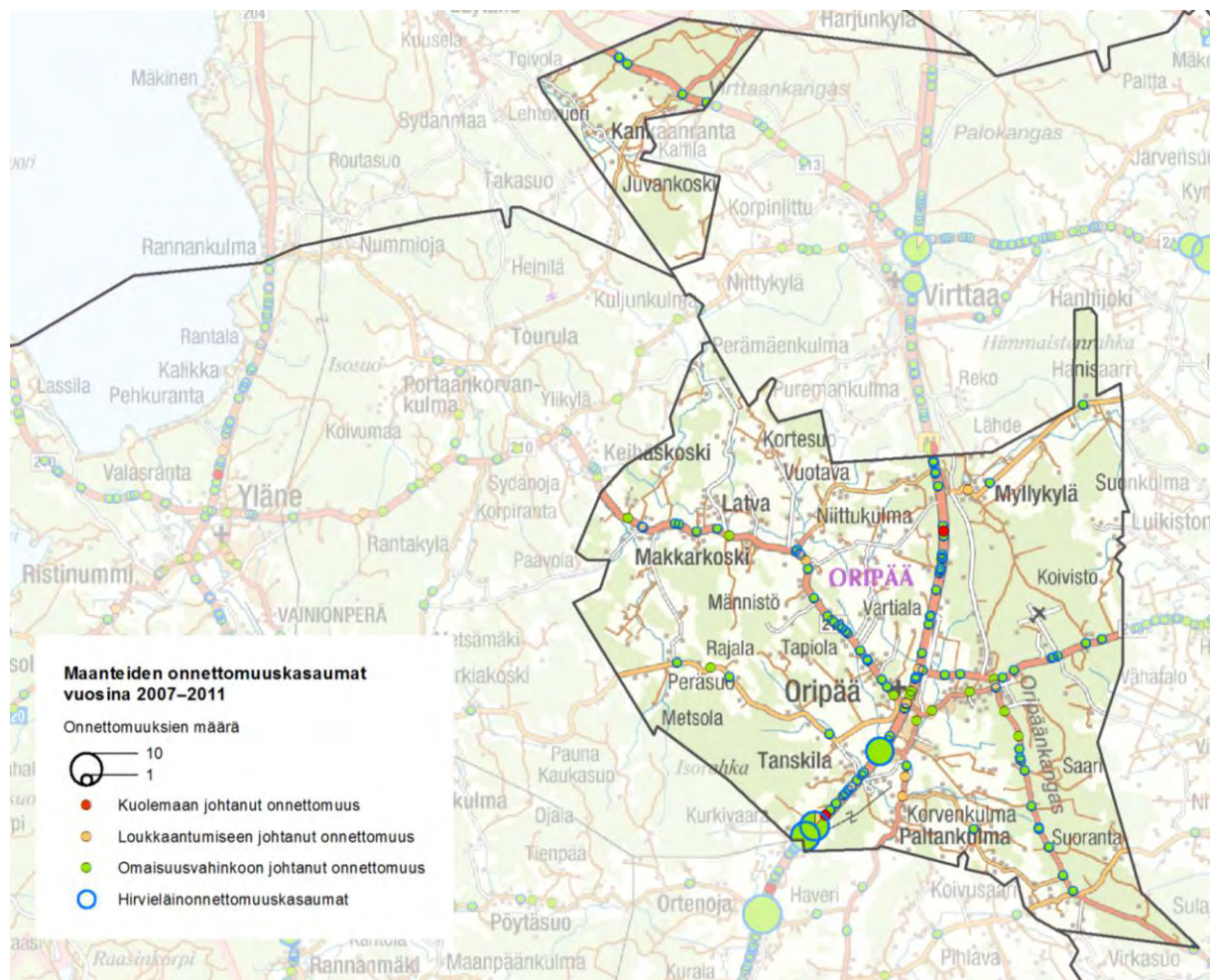
Toimenpide-ehdotukset kärkitechävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Vt 10, väli Lieto - Koski (Tarvasjoki, Marttila, Koski TL): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Mt 2264 (Härkätie) / Postitie liittymä, pysäkin kohdan suojatie: hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle, suojatien havaittavuuden parantaminen ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien pohjoispuolelle	80 000	ELY
Mt 2264 (Härkätie) / Kirkkotie liittymä: nykyisen suojatien lyhentäminen rakentamalla bussipysäkillä olka ja hidasteen rakentaminen suojatien kohdalle	18 000	ELY
Mt 2264 (Härkätie) / Lammiontie liittymä: keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen Härkätielle ja näkemien parantaminen	17 400	ELY
Vt 10 / mt 2253 (Kyröntie) liittymä, Ollila: ohjeistuksen mukaisten liittymätulppien rakentaminen	30 000	ELY
Vt 10 / mt 12309 (Marttilantie) / mt 12454 (Tiipilantie), Tiipilä: nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h ja ohjeistuksen mukaisten liittymätulppien rakentaminen	30 000	ELY
Myllypellontie välillä Härkätie - vanhainkoti: kevyen liikenteen väylän rakentaminen Myllypellontien länsipuolelle	65 000	Kunta

Liite 4. Kuntakortti – ORIPÄÄ – 1/2

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,4 ▪ Vuonna 2011: 1 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 4,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 3,0 ▪ Vuonna 2011: 0 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 3,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 2,6 ▪ Vuonna 2011: 1
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Oripää	Loimaan seutu
Kävelijöiden (0) ja pyöräilijöiden (0) osuus uhreista	0 %	8 %
Mopoilijoiden (0) ja moottoripyöräilijöiden (4) osuus uhreista	24 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (9) osuus uhreista	53 %	68 %
Maanteiden / pääteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	100 % / 60 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	10 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	10 / 20 / 40 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	212	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	10,3	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 280 000 euroa		



Liite 4. Kuntakortti – ORIPÄÄ – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

✓ Tehty

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuuskordinaattori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liituitoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkodeihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

✓ Tehty

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdyshenkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksun henkilöstölle yhdessä Auran ja Pöytyän kuntien kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Oripäälle koululla vietetään syksyllä Opetushallituksen liikenneturvallisuuksuviikkoa, valmiita toimintaideoita löytyy Opetushallituksen sivuilta: <http://www.edu.fi/hankkeita/liikenneturvallisuuksu>
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

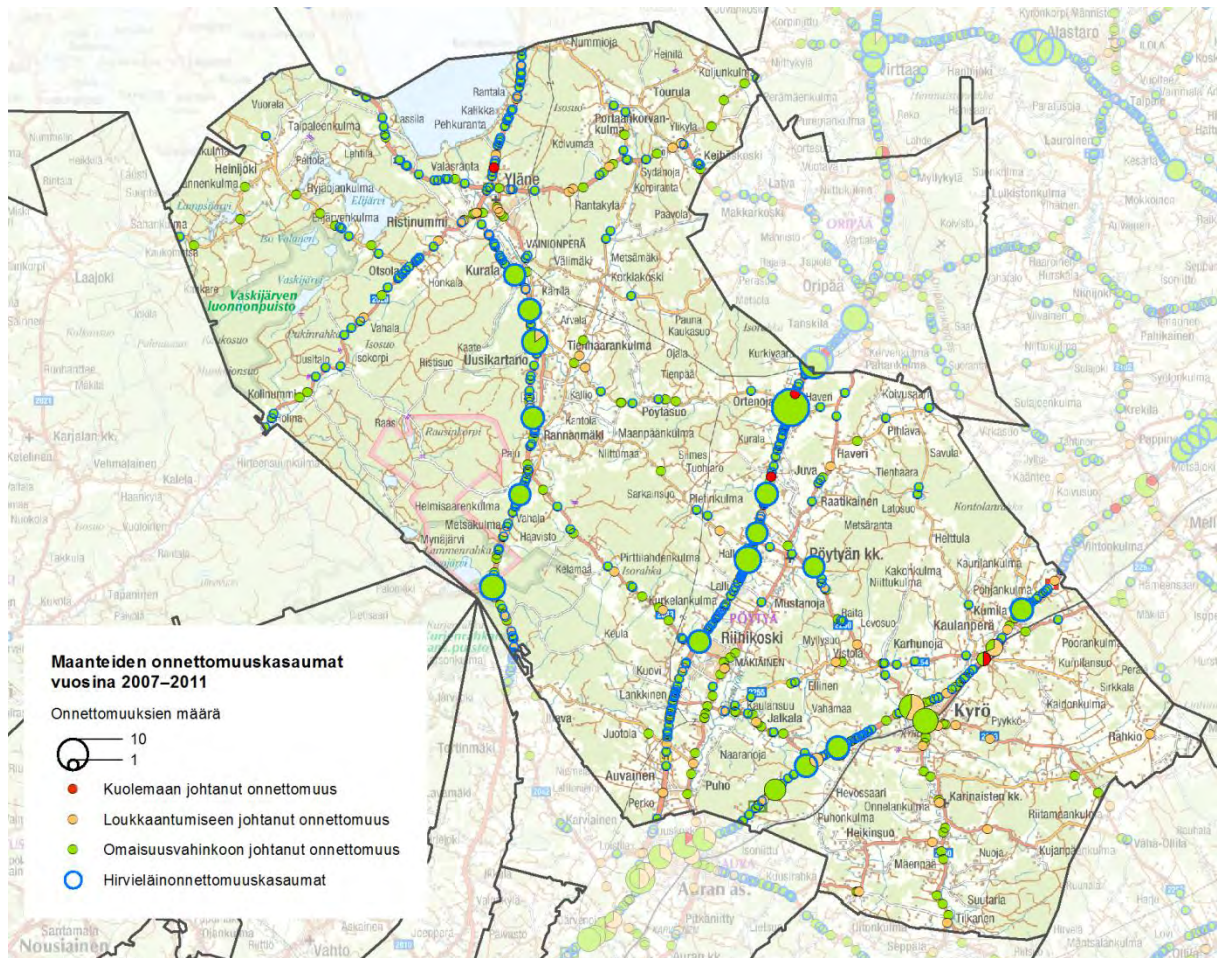
Toimenpide-ehdotukset kärkitechävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Mt 12451 (Turuntie) / mt 12586 (Yläneentie) liittymä: Siwan piha-alueen ja parkkipaikkojen erottaminen kevyen liikenteen väylästä reunakivin ja päällystämateriaalein ja P-paikkojen merkitseminen	15 000	ELY
Kt 41 / mt 210 / mt 12586, Oripäälle keskusta: näkemien parantaminen ja kiertoliittymän rakentaminen pysäkkijärjestelyineen	350 000	ELY, Kunta
Mt 12451 (Turuntie) / Mörkömäentie liittymä, palvelutalojen kohdan suojatie: suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	17 000	ELY
Mt 12586 (Loimaantie) / Kangastie liittymä, urheilukentän kohdan suojatie: nykyisen suojatien siirtäminen noin 75m idän suuntaan ja suojatien keskisaarekkeen rakentaminen	18 000	ELY

Liite 4. Kuntakortti – PÖYTYÄ – 1/2

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,8 ▪ Vuonna 2011: 2 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 23,0 ▪ Vuosina 2007–2011: 23,8 ▪ Vuonna 2011: 10 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 17,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 17,8 ▪ Vuonna 2011: 11
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Pöytyä	Loimaan seutu
Kävelijöiden (2) ja pyöräilijöiden (3) osuus uhreista	4 %	8 %
Mopoiilijoiden (8) ja moottoripyöräilijöiden (9) osuus uhreista	14 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (92) osuus uhreista	75 %	68 %
Maanteiden / pääteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	99 % / 31 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	13 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	43 / 7 / 27 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	211	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	4,0	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 1,85 Milj.euroa		



Liite 4. Kuntakortti – PÖYTYÄ – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Tehty ✓

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuuskordinaattori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liitutoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkodeihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

Tehty ✓

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdyshenkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksen henkilöstölle yhdessä Auran ja Oripään kuntien kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Hankitaan Ehyt ry:ltä Turvallisesti mopolla ja Selvä peli -koulutukset, Liikenneturvan kanssa sovitaan mopoaiheisesta vanhempainillasta (jo 7-luokan oppilaiden vanhemmille).
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

Toimenpide-ehdotukset kärkitechävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Vt 9, väli mt 224 - Kumila (Aura ja Pöytyä): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Vt 9 / mt 2250 (Kyröntie) liittymä, Kyrö: liittymän porrastaminen	400 000	ELY
Mt 2250 (Kyröntie), Huitinperäntien ja Porakalliontien suojatiet: nykyisten pitkien suojateiden lyhentäminen ja jäsentäminen reunakivijärjestelyin	25 000	ELY
Mt 204 (Turuntie) / mt 2020 (Mynämäentie) / mt 12563 (Keskustie) liittymä, Yläne: liittymän porrastaminen (vähintään turvasaarekkeet) ja pyöräpysäköinti pysäkillä	150 000	ELY
Mt 2250 (Kyröntie), Salen kohdan suojatie: keskisaarekkeen rakentaminen Kyröntien suuntaiselle suojatielle ja suojatien lyhentäminen liittymähaaraa kaventamalla	23 000	ELY
Mt 2250 (Kyröntie), tasoristeyksien kohta: rautatien eritasoristeyksien rakentaminen	eril. suun.	ELY
Mt 2255 (Yläneentie) / Kallentie liittymä, Kisariihen kohdan suojatie: hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle ja näkemien parantaminen	15 900	ELY
Mt 12557 (Haverintie), Yläneen keskusta välillä Kuntolantie - Tuiskulantie: keskustan kauppakatujakson kokonaisvaltainen parantaminen	eril. suun.	ELY

Liite 4. Kuntakortti – TARVASJOKI – 1/2

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 0,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 0,2 ▪ Vuonna 2011: 0 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 6,4 ▪ Vuosina 2007–2011: 3,8 ▪ Vuonna 2011: 3 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 4,2 ▪ Vuosina 2007–2011: 3,2 ▪ Vuonna 2011: 2
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Tarvasjoki	Loimaan seutu
Kävelijöiden (0) ja pyöräilijöiden (0) osuus uhreista	0 %	8 %
Mopoiilijoiden (0) ja moottoripyöräilijöiden (4) osuus uhreista	20 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (15) osuus uhreista	75 %	68 %
Maanteiden / päteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	100 % / 41 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	18 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	47 / 6 / 18 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	190	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	5,4	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 330 000 euroa		



Liite 4. Kuntakortti – TARVASJOKI – 2/2

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

Ensiaskleet kunnassa 2012–2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kunnanhallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kunnan sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kunnan tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuuskordinaattori -hankkeeseen.
- Nimetään kunnan liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liitutoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkodeihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

Ensiaskleet kunnassa vuonna 2012–2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdyshenkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuksuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksen henkilöstölle yhdessä Marttilan kunnan ja Koski TL kuntien kanssa (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Tarvasjoen koululla vietetään syksyllä Opetushallituksen liikenneturvallisuuksuviikkoa, valmiita toimintaideoita löytyy Opetushallituksen sivuilta: <http://www.edu.fi/hankkeita/liikenneturvallisuuksu>
- Hankitaan Ehyt ry:ltä Turvallisesti mopolla ja Selvä peli -koulutukset, Liikenneturvan kanssa sovitaan mopoaiheisesta vanhempainillasta (jo 7-luokan oppilaiden vanhemmille).
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

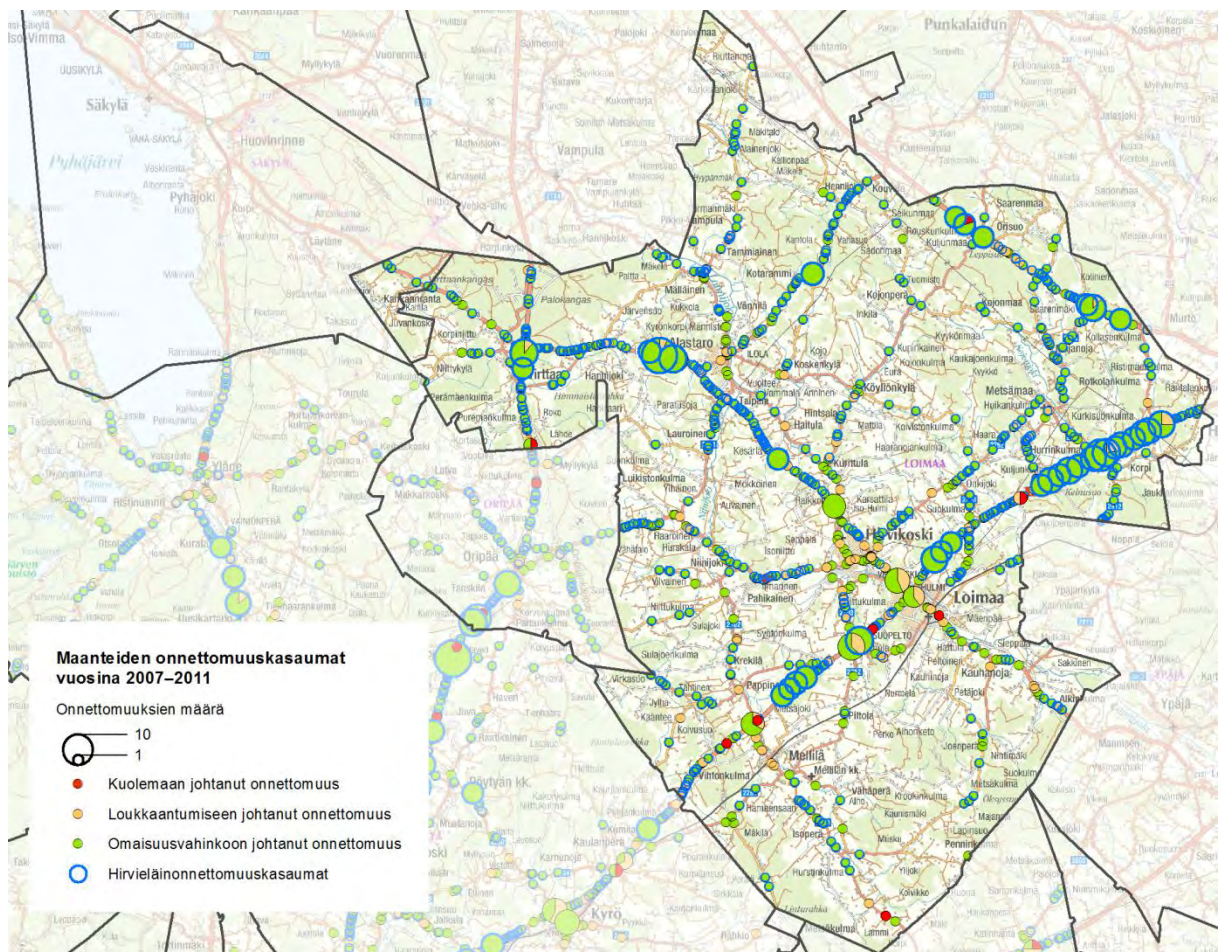
Toimenpide-ehdotukset kärkitechävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukossa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Vt 10, väli Lieto - Koski (Tarvasjoki, Marttila, Koski): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Vt 10 / mt 181 / mt 12303, Tarvasjoen pth: nykyisten ympyrän muotoisten nurmisarekkeiden korvaaminen turvasarekkeilla ja liittymäalueen kaventaminen	50 000	ELY
Mt 2250 Hämeen Härkätie, K-Extran piha-alue: P-alueen erottaminen kevyen liikenteen väylästä reunakivellä ja Hämeen Härkätien suuntaisen suojatien maalaaminen	5 000	Kunta
Perkontie: nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	300	Kunta
Virolantie: nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h ja hidasteiden rakentaminen (myöhemmin jkp-tien rakentaminen)	20 300	Kunta
Vt 10 / mt 2250 / mt 12307, Tarvasjoki (Seo) : turvasarekkeiden rakentaminen, pikavuoropysäkin uusiminen, pyöräpysäköinti, kevyen liikenteen yhteys pysäkiltä Seon pihaan	55 000	ELY
Mt 2230 (Hämeen Härkätie), kunnantalon kohta: ajoradan kavennuksen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	7 000	ELY
Mt 2250 (Hämeen Härkätie) välillä meijeri (nykyinen jkp-tie) - vt 10: kevyen liikenteen väylän rakentaminen	460 000	ELY

Liite 4. Kuntakortti – LOIMAA – 1/3

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

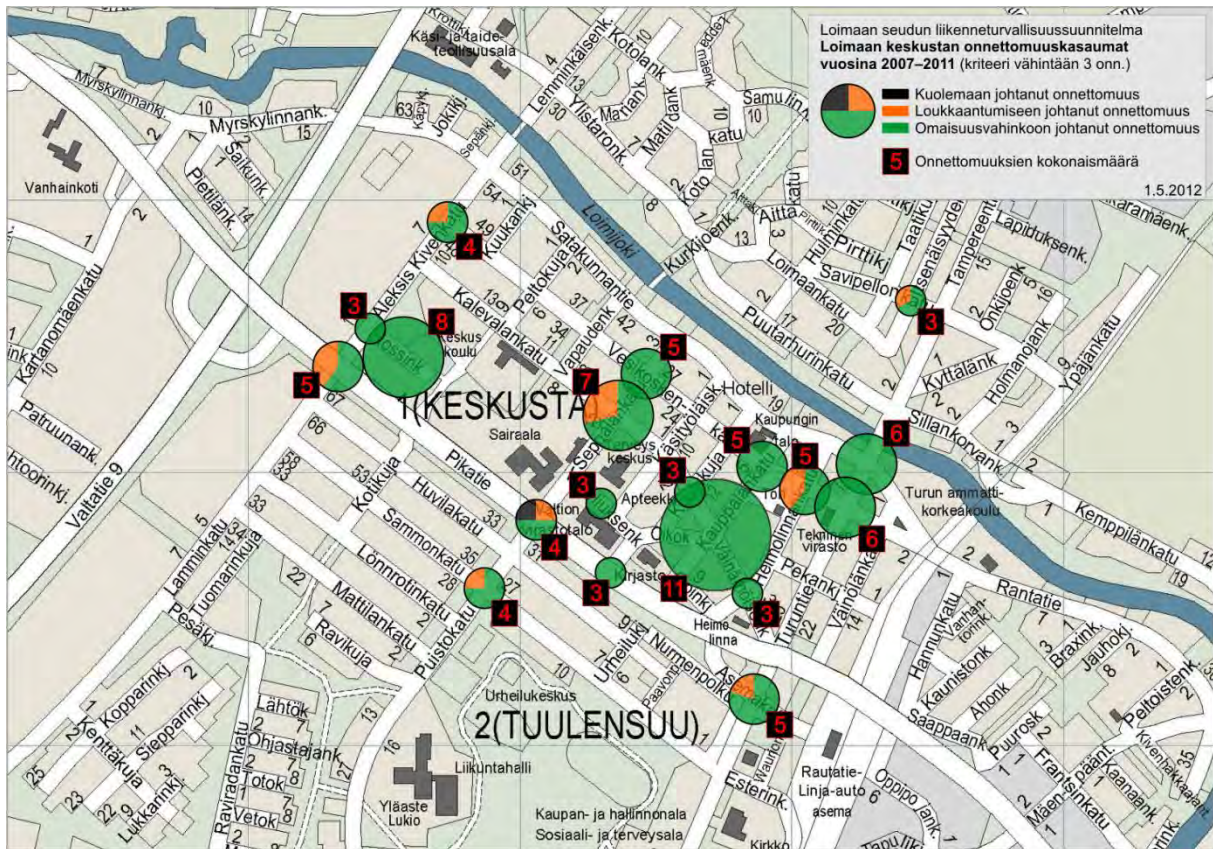
Liikenneonnettomuuksien kokonaismäärän kehitys:		
Kuolleet (uhria/vuosi)	Loukkaantuneet (uhria/vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (onn./vuosi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 4,4 ▪ Vuosina 2007–2011: 2,6 ▪ Vuonna 2011: 4 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 51,8 ▪ Vuosina 2007–2011: 38,4 ▪ Vuonna 2011: 28 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vuosina 2002–2006: 36,6 ▪ Vuosina 2007–2011: 31,4 ▪ Vuonna 2011: 26
Henkilövahinko-onnettomuuksien erityispiirteitä ja vertailulukuja (2007–2011):		
uhri = kuolleet ja loukkaantuneet (suluissa mainittu tarkastelujakson uhrien kokonaismäärä)	Loimaa	Loimaan seutu
Kävelijöiden (15) ja pyöräilijöiden (10) osuus uhreista	12 %	8 %
Mopoiilijoiden (13) ja moottoripyöräilijöiden (16) osuus uhreista	14 %	14 %
Autoilijoiden (kulj. ja matk.) (136) osuus uhreista	66 %	68 %
Maanteiden / pääteiden (Vt, Kt) osuus onnettomuuksista	80 % / 29 %	89 % / 54 %
Taajamissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	30 %	21 %
Yksittäis-/kohtaamis-/risteysonnettomuuksien osuus	31 / 8 / 20 %	37 / 8 / 23 %
Henkilövahinko-onnettomuudet / 100 000 asukasta	198	220
Onnettomuuksien vakavuusaste (kuollutta / 100 heva-onn.)	10,3	7,3
Liikenneonnettomuuksista kunnalle vuosittain aiheutuvat onnettomuuskustannukset: 3,3 Milj.euroa		



Liite 4. Kuntakortti – LOIMAA – 2/3

KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE PÄHKINÄNKUORESSA

Loimaan keskustan onnettomuuskasaumia:



TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

A. Liikenneturvallisuuustyöstä aktiivista, arvostettua ja yhteisöllistä

Ensiaskleet kaupungissa vuonna 2013:

- Lähetetään liikenneturvallisuuksuunnitelma tiedoksi kaupungin hallitukselle ja eri lautakunnille.
- Tiedotetaan kaupungin sisällä (kaikille työntekijöille) valmistuneesta suunnitelmasta (Intrassa).
- Viedään liikenneturvallisuuksuunnitelma kunnan Internet-sivuille ja tehdään juttu kaupungin tiedotuslehteen.
- Päätetään osallistumisesta seudulliseen liikenneturvallisuuksuunnittelija-hankkeeseen.
- Nimetään kaupungin liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt hallintokunnittain (liitutoimijan tukihenkilöt kunnassa).
- Liikenneturvallisuuksuyhdyshenkilöt (ja kunnan tiedottaja) lisätään Liikenneturvan Viikon vinkkien ja Uutiskirjeiden jakelulistalle sekä Valonian Ekovinkkien ja V-S Live-verkoston tiedotuslistalle.
- Lisätään liikennekasvatusasioita ensivuodesta alkaen valmisteilla oleviin strategioihin ja toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin (sopivia asioita voi poimia suoraan tästä suunnitelmasta).
- Hankitaan neuvoloihin ja päiväkoteihin Kulkunen-opasta vanhemmille jaettavaksi sekä tiedotetaan koulujen opettajia Liikennekasvatuksen ”sähköisestä” työkalupakista: <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/>

Tehty



Liite 4. Kuntakortti – LOIMAA – 3/3

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA

Tehty ✓

B. Viisaita arjen liikkumisvalintoja ja vastuunkantoa

Ensiaskleet kaupungissa vuonna 2013:

- Kouluille ja päiväkodeille nimetään yhdyshenkilöt (esim. rehtorit) ja heidät lisätään Liikenneturvan Turvauutisten jakelulistalle (ajankohtaista tietoa päivähoidon ja koulujen liikennekasvatuksesta).
- Järjestetään liikenneturvallisuuden täydennyskoulutustilaisuus päivähoidon/esiopetuksen henkilöstölle (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Markkinoidaan Nuorten Akatemian Liikkuva-draamatyöpajoja ja projektivierailuja yläkouluille ja toisen asteen oppilaitoksille.
- Hankitaan Ehyt ry:ltä Turvallisesti mopolla ja Selvä peli -koulutukset, Liikenneturvan kanssa sovitaan mopoaiheisesta vanhempainillasta (jo 7-luokan oppilaiden vanhemmille).
- Järjestetään ikäautoilijoiden kuntokurssi (esim. Vanhusten viikolla) (Liikenneturva vastaa koulutuksesta).
- Osallistutaan aktiivisesti Varsinais-Suomen Haastepöräilyyn.
- Pyöräilyviikolla toukokuussa haastetaan kaupungin työntekijät osallistumaan Pyörällä töihin -päivään.
- Automaattivalvonnan toimenpiteet on esitetty alla olevassa taulukossa.

C. Turvallista ja vastuullista liikkumista edistävä ympäristö

Toimenpide-ehdotukset kärkitechäviävien osalta vuosille 2013–2018 (toimenpiteiden tarkemmat kuvaukset ja perustelut on esitetty liitteen 5 toimenpidetaulukoissa):

Kohde ja toimenpide	Kust. (€)	Vastuu
Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa): automaattinen kameravalvonta	eril. suun.	ELY
Vt 9 / mt 2103 (Vanhankirkontie) / mt 2262 (Melliläntie) liittymä, Karhula: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	320 000	ELY
Vt 9 / mt 2293 (Haarantie) / mt 12615 (Tampereentie) liittymä, Pauna: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	380 000	ELY
Vt 9 / mt 2294 (Metsämaantie) / mt 2812 (Koskenrannantie), Koskenranta: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	490 000	ELY
Mt 213 (Lännentie) / Myllykyläntie / Hirvikoskentie liittymä, Parkin liittymä: kiertoliittymän rakentaminen	250 000	ELY
Vt 9, Tuulensuon akk (Kartanonmäki) ja Lamminkadun liittymät (Mattiilankatu ja Pesäkuja): alikulku ja pysäkkipari vt:lle 9 sekä suojatien keskisaarekkeet (2 kpl) Lamminkadulle	342 000	ELY, Kunta
Mt 213 (Pikatie) / Aleksis Kivenkatu / Lamminkatu liittymä ja Loimaan etl:n sisään-tulon itäramppi: erillisen oikealle kääntymiskaistan rakentaminen rampin ja Aleksis Kivenkadun liikennevalojen välille sekä oikealle kääntymiskaistan rakentaminen rampille	eril. suun.	ELY, Kunta
Aleksis Kivenkatu / Hossinkatu liittymä (Citymarketin liittymä): kiertoliittymän rakentaminen	250 000	Kunta
Aleksis Kivenkatu / Kalevalankatu liittymä (Prisman liittymä): liikennevalojen rakentaminen	100 000	Kunta
Heimolinnankatu / Vesikoskenkatu liittymä, Loimaan torin kohta: korotetun liittymäalueen rakentaminen	30 000	Kunta
Kauppalankatu / Väinämöisenkatu liittymä: (mini)kiertoliittymän rakentaminen	250 000	Kunta
Turuntie / Satakunnantie liittymä: liittymäalueen korottaminen ja kaventaminen	30 000	Kunta
Loimaan keskusta: kävely- ja pyörätieverkkoselvityksen sekä väistämiselvöllisyysjärjestelyselvityksen laatiminen	20 000	Kunta

Liite 5. Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkoina ja karttoina

Seuraavilla sivuilla on esitetty kunnittain liikenneympäristön toimenpiteet:

Aura: Toimenpidelista
Aura: Keskustan toimenpidekartta
Aura: Koko kunnan toimenpidekartta

Koski TI: Toimenpidelista
Koski TI: Keskustan toimenpidekartta
Koski TI: Koko kunnan toimenpidekartta

Loimaa: Toimenpidelista
Loimaa: Alastaron toimenpidekartta
Loimaa: Hirvikosken toimenpidekartta
Loimaa: Mellilän toimenpidekartta
Loimaa: Keskustan toimenpidekartta
Loimaa: Koko kaupungin toimenpidekartta

Marttila: Toimenpidelista
Marttila: Keskustan toimenpidekartta
Marttila: Koko kunnan toimenpidekartta

Oripää: Toimenpidelista
Oripää: Keskustan toimenpidekartta
Oripää: Koko kunnan toimenpidekartta

Pöytyä: Toimenpidelista
Pöytyä: Kyrön toimenpidekartta
Pöytyä: Riihikosken toimenpidekartta
Pöytyä: Ylänen toimenpidekartta
Pöytyä: Koko kunnan toimenpidekartta

Tarvasjoki: Toimenpidelista
Tarvasjoki: Keskustan toimenpidekartta
Tarvasjoki: Koko kunnan toimenpidekartta

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikennemäärä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
AURA											
TÄRKEIMMÄT HANKKEET (TOP-KOhteet)											
1	Vt 9 / mt 12447 (Riihikoskentie) / Kuuskoskentie liittymä, Kuuskoski	- TLS-toimenpiteenä: liittymä porrastaminen, ailiukku ja pysäkkijärjestelyt	1	ELY	500 000	0,051	9 107/3155	-	5 800	Vaihtuva nopeusrajoitus. Onn.kasauma (0,2,4), Loimaan LS, kiir.Ik.II, RS 2011	11
2	Vt 9, väli Aura - Kyrö	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,211	9 107/3155 - 111/0	13 782	5 700	Tavoitteena välttää 9 kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen onnettomuusalttiimmalla välillä	10
3	Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,455	41 7/0 - 15/0	41 271	3 500	Tavoitteena kantatien 41 kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen	10
4	Vt 9 / mt 2042 (Karviaistentie) / Sillankorvantie liittymä, Säastökallio	- TLS-toimenpiteenä: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt (ei sis. ailiukkuja) [KL 1] - Ailiukun rakentaminen [KL 3] - Korkeatasoinen vaihto- ja pikavuoropysäkki sekä pyöräpysäköinti [KL 3]	1-3	ELY	1: 300 000 3: 300 000	0,084	9 107/1230	-	8 200	Onn.kasauma (0,2,4), Loimaan LS, kiir. Ik. II, 70 km/h, RS 2011. Seudun vilkain pikavuoropysäkki.	11
5	Pikku-Lahdontie välillä Rantapolku - Tarvasjoentie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	1	Kunta	240 000	-	-	950	-	Kunnan tärkein jkp-tiehanke. Katusuunnitelma on valmis (toteutus vuonna 2013). Pikku-Lahdon kohdan jkp-tie valmistui 2012.	12
6	Yhteys kevyen liikenteen sillalta koululle	- Kevyen liikenteen yhteyden jatkaminen sillalta liikehuoneistojen takaa Meijerikujan vieritse koululle asti (tarvittaessa korotettu suojatie Urponteille tienyhteyksikohtaan)	1	Kunta	60 000	-	-	180	-	Kunnan toiseksi tärkein jkp-tiehanke. Nykyinen jkp-tie (ja suositettu koulureitti) päättyi sillan jälkeen liikehuoneistojen parkkipaikoille.	12
7	Mt 224 (Yhdystie) / Urpontie / Sillankorvantie liittymä	- Kiertoliittymän rakentaminen	2	ELY	250 000	0,037	224 11/365	-	4 100	Onn.kasauma (0,2,1). Keskustan pääliittymä, jossa vilkas liikenne koululle ja leipomolle. Ailiukku on jo.	12
8	Vt 9, väli Lieto - Aura	- Nykyisen leveäkaistatien muuttaminen keskiasteelliseksi ohituskaistatiksi	2	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,871	9 106/0 - 107/2355	8 651	9 800	Tie- ja rakennussuunnitelma vanhentumassa	10

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Hev.väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
9	Sillankorvantie / Halavantie liittymä	- Ajouradan kavennuksen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle ja suojatien lyhentäminen (erottaminen bussipysäkeistä) - Suojatien liikennemerkkitolppien siirtäminen lähemmäksi suojatietä ja suojatien havaittavuuden parantaminen hejastinvarsin	2	Kunta	7 000	-	-	-	-	Erittäin heikosti havaittavissa oleva suojatie. Hidaste olisi optimaalisin ratkaisu, mutta maaperän takia hidastetta ei voida toteuttaa.	12
10	Sillankorvantie / Kisatie liittymä	- Ajouradan kavennuksen rakentaminen - Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen suojatietä Hannuntielle (lievennys jo tehty)	2	Kunta	6 500	-	-	-	-	Olemassa olevassa katusuunnitelmassa on esitetty hidaste. Hidaste olisi optimaalisin ratkaisu, mutta maaperän takia hidastetta ei voida toteuttaa.	12
11	Sillankorvantie / Nikkarinkuja liittymä	- Ajouradan kavennuksen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle - Suojatien liikennemerkkitolppien siirtäminen lähemmäksi suojatietä ja suojatien havaittavuuden parantaminen hejastinvarsin - Nykyisen epämääräisen nurmisaarekkeen korvaaminen oheistuksen mukaisella liittymäsaarekkeella ja ajosuuntien muuttaminen ohjeistuksen mukaiseksi	2	Kunta	22 000	-	-	-	-	Kevyen liikenteen reitti keskustan suuntaan. Nykyisin Nikkarinkujalta voi liittyä Sillankorvantielle nurmisaarekkeen kummalta puolelta tahansa. Hidaste olisi optimaalisin ratkaisu, mutta maaperän takia hidastetta ei voida toteuttaa.	12
12	Sillankorvantie / Puistotie / Mäkitie liittymä	- Ajouradan kavennuksen rakentaminen lännestä saavuttaessa ennen Puistotien liittymää	2	Kunta	6 500	-	-	-	-	Hidaste olisi optimaalisin ratkaisu, mutta maaperän takia hidastetta ei voida toteuttaa.	9
MUUT HANKKEET											
13	Vt 9 / Kirkkotie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen rampin pätyyn	1	ELY	400	0,008	9 106/4300	-	10 500	Onn.kasauma (0,2,1). Ei kiihdytyskaistaa pohjoisen suuntaan. Liittymästä olemassa pidemmän tähtäimen suunnitelma, jossa Auran suunnasta tuleville rakennettaisiin erillinen kääntymiskaista Kirkkotielle.	99

LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytiedot huomiot	Kärki-tehtävä
14	Vt 9 / mt 224 (Yhdystie) liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen (- Pidemmällä tähtäimellä 2020-luvulla kt:n 41 kääntäminen mt:n 224 liittymään ja rakentaminen eritasoliittymäksi)	1	ELY	400	0,020	9 107/2355	-	7 000	Onn.kasauma (1,1,5), vaihtuvat nopeusrajoitusmerkit, kääntymiskaista, väistötila, alustava YS 2011	11
15	Kt 41, saapuminen vt:n 9 liittymään	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h - Lisäkiipi varoitamaan jyrkästä mutkasta - Nykyisten sumppaalujen jatkaminen kaiteiden kohdalta valtatie liittymään	1	ELY	1 200	0,010	41 7/0 - 7/1080	1 080	4 400	Onn.kasauma (0,2,2). Ongelmana suistumiset kantatietä liittymään saavuttaessa.	9
16	Mt 222 (Vanha Tampereentie), Kirkonkulman koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h koulun kohdalla - Nopeusrajoituksen ajorata-alueaukset ja tärinäraidat koulun molemmille puolille (pohjoisen suunnasta ennen Käyräntien liittymää) - Näkemien parantaminen (puuston raihaus)	1	ELY	1 200	0,005	222 5/0	-	900	Lähistötilä myös päiväkotia	9
17	Mt 222 / mt 224 kiertoliittymä	- Nykyisen kiertoliittymän suojaiteiden (4 kpl) havaittavuuden parantaminen heljastinvarsin	1	ELY	2 000	0,002	222 5/6180	-	1 200	Heikosti havaittavat suojaiteet kiertoliittymässä	12
18	Mt 222, Kupparinkujan kohta	- Nopeusrajoituksen vaihtumiskohdan (50 => 40 km/h) siirtäminen etelän suuntaan Kupparinkujan eteläpuolelle	1	ELY	300	0,003	222 5/5350	-	1 000	Uusi Kupparinkujan liittymä valmistunut, mutta nopeusrajoitusta ei ole siirretty	9
19	Mt 224 (Yhdystie), K-Marketin kohdan bussipysäkki	- Bussipysäkki-liikennemerkkin lisääminen nykyiselle pysäkillä - Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h nykyisen taajamamerkin kohdalta	1	ELY	300	0,007	224 11/50	-	3 700	Nykyiseltä pysäkillä puuttuu liikennemerkki	13
20	Mt 224 (Yhdystie), taajamamerkin kohta	- Tärinäraitojen merkittäminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtaan (yhteensä 5 kohdetta)	1	ELY	300	0,005	224 11/780	-	4 100	Alueellinen 40 km/h rajoitus tulisi alkaa heti valtatieltä kääntymytässä	9
21	Keskustaan saapumiset Turuntietä, Tarvasjoentietä, Sililankorvantietä, Yhdystietä ja Kuuskoskenttiä	- Tärinäraitojen merkittäminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtaan (yhteensä 5 kohdetta)	1	ELY	2 500	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajorata-alueaukset kertovat liikennepäristön muutoksesta ja keskustaan saapumisesta	9

AURA

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
22	Vt 9 / kt 41 liittymä	- Väistämisviivan maalaaminen kantatielle 41 [KL 1] - Kantatietä vasemmalle kääntymisen helpottaminen lyhentämällä valtatien keskikaistan saareketta [KL 3]	1-3	ELY	1: 200 3: 15 000	0,042	9 107/0	-	9 300	Onn.kasauma (0,18), 80 km/h, kääntymiskaista, alustava YS 2011	11
23	Auran pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkiilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkikolmion yhteyteen (yhteensä 13 kpl)	1	Kunta	1 300	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-tien risteämisten yhtenäinen merkitseminen	12
24	Keskustan tonttikadut, joilla ei ole vielä 30 km/h nopeusrajoitusta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Suurin osa on jo merkitty alueellisin 30 km/h nopeusrajoitusmerkein	9
25	Sillankorvantie / Tuulenpolku liittymä	- Suojateiden (3 kpl) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	Kunta	1 500	-	-	-	-	Reitti terveyskeskukselle. Liittymäalueella kolme heikosti havaittavissa olevaa suojatietä.	12
26	Tuulentie / Tuulenpolku liittymä	- Kärkikolmion lisääminen Tuulenpolulle	1	Kunta	200	-	-	-	-		99
27	Urpointie, koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen koulun kohdalla 40 => 30 km/h	1	Kunta	300	-	-	330	-	Koulun kohdalla on jo kaksi hidastetta	9
28	Vt 9 / Auranportintie liittymä	- Väistämisviivan maalaaminen Auranportilta saavuttaessa	1	Kunta	200	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,22). Erilliset kääntymiskaistat vasemmalle kummaustakin suunnasta on jo STOP-merkki aiheuttaisi ongelmia raskaalle kääntyvälle liikenteelle (heikko geometria).	11
29	Mt 222, Auran keskusta, Valintatalon kohta	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkkiparin rakentaminen Valintatalon kohdalle (pysäkkikatot ja jkp-tien siirtäminen Valintataloon päin)	2	ELY, Kunta	12 000	0,005	222 5/6036	-	1 200	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
30	Sillankorvantie, leipomon kohta	- Ajo- ja jkp-tien erottaminen reunakivillä (noin nykyisen valaisinpylväsinjan kohdalta) ja reunakiviliinjan jatkaminen suojatielle saakka (suojatien ja piha-alueen liittymän erottaminen toisistaan) - Harkittava hidasteen rakentamista nykyiselle suojatielle leipomon viikkään liikenteen takia	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Leipomon kohdan katualue ja jkp-tie jäsentymätön (iso asfalttikenttä). Toteutuksessa huomioitava yhteydet uudelle leipomon laajennukselle. Valaistuspylväät on siirrettävissä tien toiselle puolelle, jossa on jo maakaapeli valmiina.	12

AURA

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

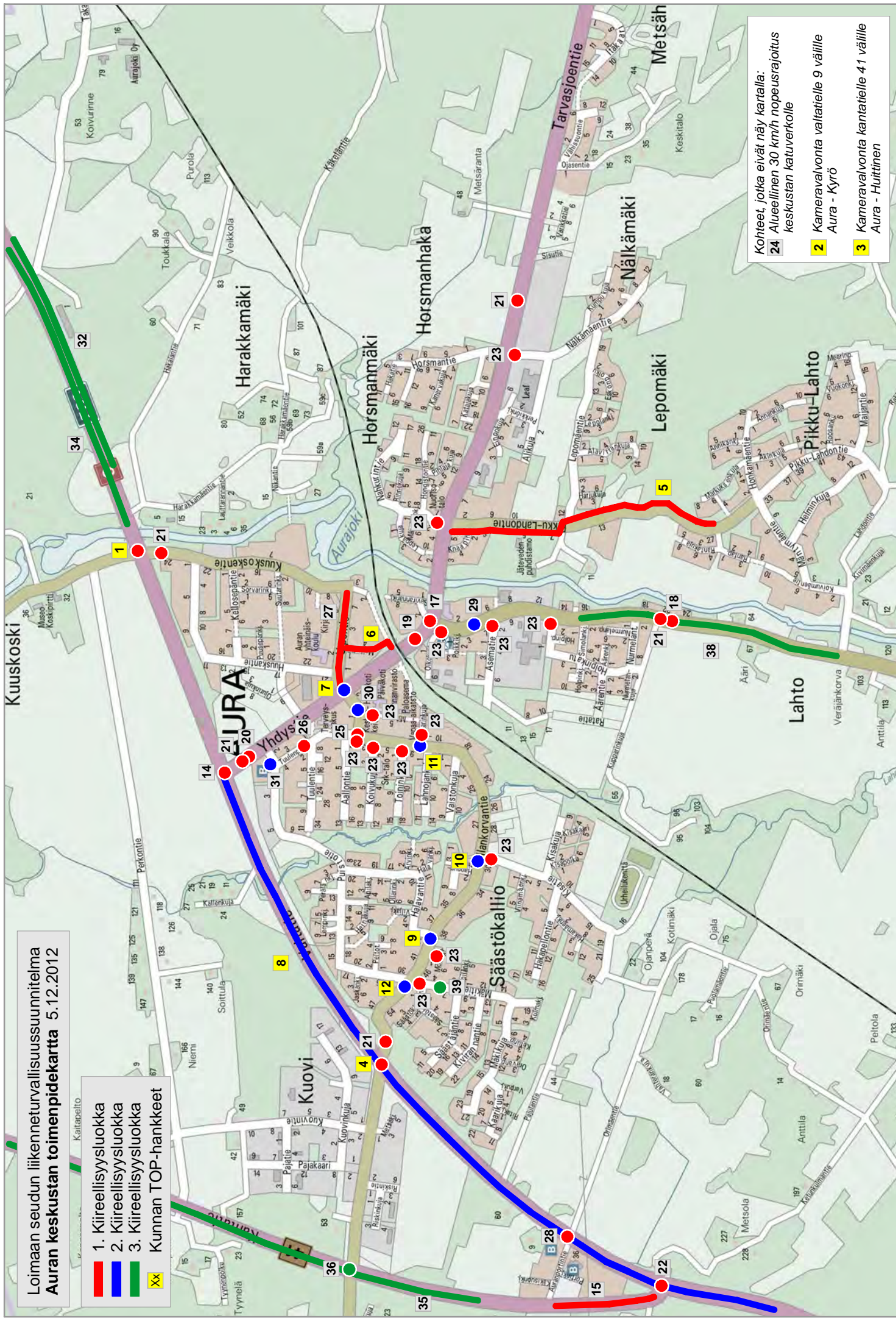
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikennemäärä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
31	Tuulenpolku, Auran keitaan kohta	- Nykyisen kaiteen jatkaminen pohjoiseen (tavoitteena Auran keitaan liittymähaaran kaventaminen)	2	Kunta	1 500	-	-	-	-	Nykyinen liittymähaara Auran keitaalle erittäin avoin	99
32	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkuu Pöytyän puolelle)	3	ELY	43 000	0,018	9 107/3400 - 108/0	1 432	5 800		99
33	Vt 9 ja mt 12441 (Kirkkotie), Auran Nuortentalon kohta	- Bussipysäkkien rakentaminen / parantaminen Auran Nuortentalon rampille	3	ELY	8 000	0,010	9 106/4300	-	10 500	Tavoitteena saada bussit kääntymään valtatietä Nuortentalon rampille, ja poistaa bussiin nousua odottavat valtiatien varrelta	99
34	Vt 9, väli Kuuskoski - Jalkala (Aura ja Pöytyä)	- Ohituskaistaparin rakentaminen välille Kuuskoski - Jalkala (yksi kolmesta ensimmäisessä vaiheeseen ohituskaistaparista välillä Aura-Loimaa)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,253	9 107/3155 - 108/3623	5 300	5 800	Valtatiele 9 on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa kolme ohituskaistaparia ja myöhemmässä vaiheessa kolme lisää	10
35	Kt 41, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkuu Pöytyän puolelle)	3	ELY	59 000	0,053	41 7/600 - 7/2565	1 965	4 400		99
36	Kt 41 / mt 2042, Kaunisto	- Liittymän valaistuksen rakentaminen	3	ELY	30 000	0,027	41 7/1095	-	4 400	80 km/h, STOP	99
37	Mt 222 (Turuntie) / mt 12441 (Kirkkotie) liittymä, Aura kk	- Pysäkki-parin rakentaminen - Liittymätulpan rakentaminen Tammentielle	3	ELY	23 000	0,007	222 5/1376	-	1 000	Nykyinen pysäkki heikkotasoinen ja keskeillä liittymää. Liittymäalue jäsentymätön. Ongelma se, että pysäkillä ei helposti löydy hyvää paikkaa (suojeltu talo pysäkin optimaalisella paikalla)	99
38	Mt 222, Tilhelän jkp-tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	ELY	315 000	0,003	222 5/4766 - 5/5661	895	1 000	Pikku-Lahdontien valmistuvat jkp-tiet korvaavat suurelta osin tämän tarpeen. Ei aikaisempaa selvitystä.	99
39	Mäkitie, ennen Sästäjäntien liittymää	- Hidasteen rakentaminen Mäkitielle pohjoisesta saavuttaessa ennen Sästäjäntien liittymää - Mäkitien nykyisen hidasteen korottaminen (nykyisin tehoton)	3	Kunta	15 000	-	-	-	-	Mäkitien jatkeeksi on kaavoitettu noin 20 tonttia, jotka entisestään lisäävät Mäkitien liikennettä. Mäkitiejalla on jo muutama hidaste. Hidaste toteutettavissa vasta alueen rakennettua.	99

AURA

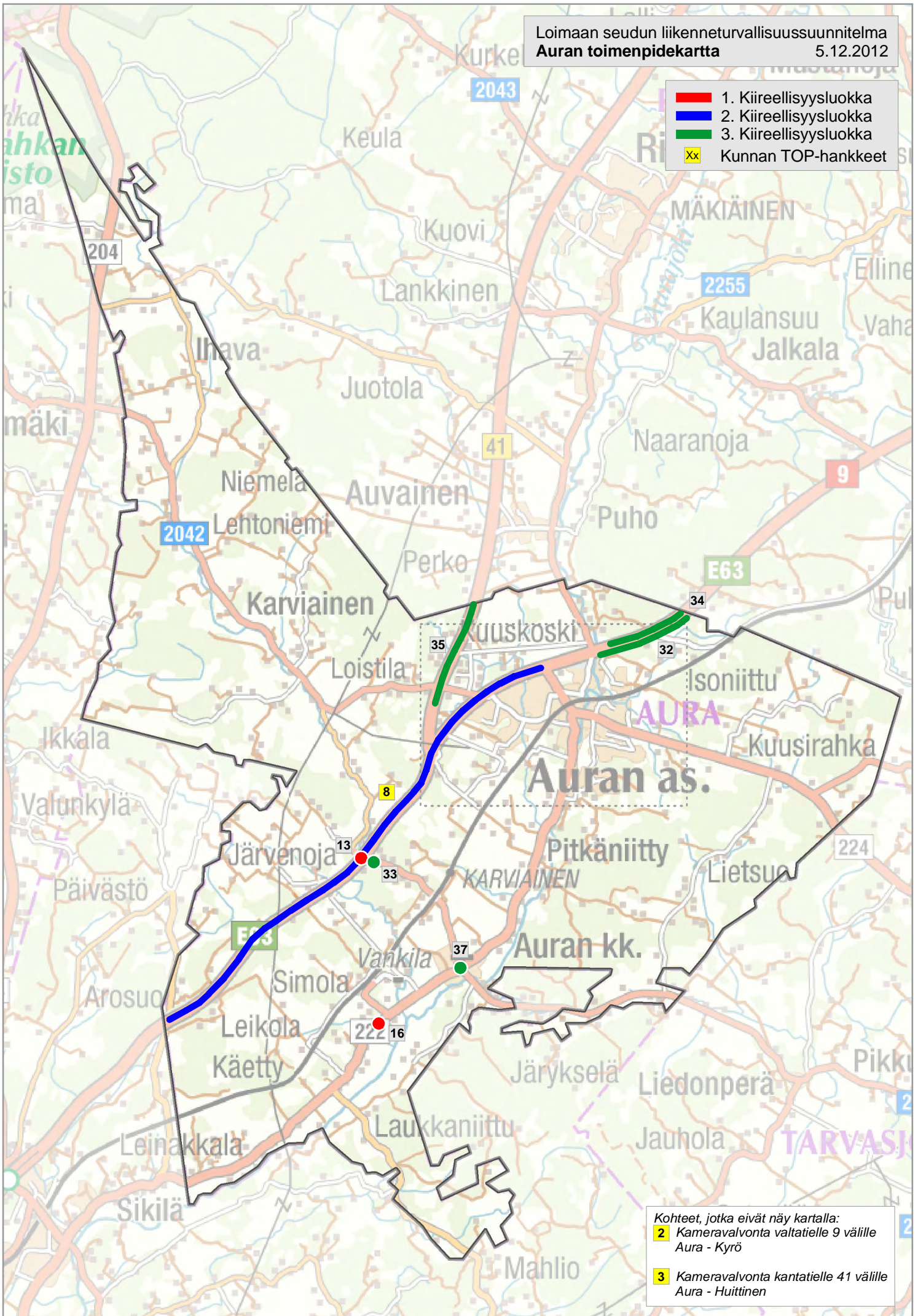
Loimaan seudun liikenneturvallisuusuunnitelma
Auran keskustan toimenpidekartta 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet

- Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
- 24 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus keskustan katuverkolle
 - 2 Kameravalvonta valtielle 9 välille Aura - Kyrö
 - 3 Kameravalvonta kantatielelle 41 välille Aura - Huittinen



- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
■ 2 Kameravalvonta valtatielle 9 välille
Aura - Kyrö
■ 3 Kameravalvonta kantatielle 41 välille
Aura - Huittinen

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
KOSKI TL											
TÄRKEIMMÄT HANKKEET (TOP-KOHTTEET)											
1	Vt 10 / mt 2805 (Sorvastontie) liittymä, Sorvast	- TL-toimenpiteenä: Turvasaarekkeiden rakentaminen	1	ELY	90 000	0,029	10 10/4831	-	2 600	Onn.kasauma (1,2,1), 100 km/h, STOP, TS 2009	11
2	Vt 10, väli Lieto - Koski (Tanvasjoki, Marttila, Koski)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,386	10 5/0 - 12/0	38 442	3 100	Tavoitteena valtatien 10 kohtausonnettomuuksien vähentäminen	10
3	Mt 2260 (Koskentie), Kosken taajamatiet, jkp-tie rakentaminen	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	1	ELY	130 000	0,002	2260 6/600 - 6/970	370	1 500	Kunnan tärkein jkp-tarve, kunta kaavoittaa Kasperintien liittymän länsipuolelle noin 30 tonttia.	12
4	Mt 2810 (Hämeentie) / Heratie liittymä, kirkon kohta	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarilla [KL 1] - Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyiselle suojatielle kirkon kohdalle [KL 2]	1-2	ELY	1: 500 2: 17 000	0,014	2810 1/990	-	2 300	Kirkon kohdan keskisaareke toimisi keskustaan saapumisen porttina	12
5	Ikkarmäentie	- Hidasteen rakentaminen päiväkodin ja Arkkilantien kohdille	1	Kunta	20 000	-	-	-	-	Ikkarmäentien varrella koulu, päiväkot, terveysasema, palvelukeskus ja kunnantalo. Nykyisin 30 km/h rajoitus.	12
6	Kasperintie / Tuimalantie liittymä	- STOP-merkien ja pysähtymisviivojen merkitseminen - Liittymäalueen korottaminen	1	Kunta	30 000	-	-	-	-	Liittymäalueen korottamisella turvataan myös kevyen liikenteen ylitykset. Kunnanhallitus päättänyt, että Kasperintie säilyy pääsuuntana.	9
7	Vt 10 / mt 2260 (Koskentie) liittymä, Selkä	- Liittymän porrastaminen - Korkeatasoinen pikavuoropysäkki pari ja pyöräpysäköinti	2	ELY	160 000	0,041	10 10/0	-	2 900	80 km/h, STOP, turvasaarekkeet	11
8	Mt 2810 (Hämeentie) välillä Koskentie - Majankuja, kauppakatuja	- Kauppakatuja kokonaisvaltainen saneeraus, joka edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen (katutilan kaventaminen, nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h, kauppajen P-alueiden erottaminen kadusta ja jkp-tiestä istutuksiin, Pappilantien liittymäalueen korottaminen, suojatien yhtenäistäminen (pintamateriaalina kiveys), tarvittavat hidasteet suojateiden yhteyteen ja pysäkkijärjestelyt)	2	ELY, kunta	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,021	2810 1/0 - 1/535	535	2 300	Kauppakatuja kokonaisvaltainen parantaminen edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen. Tärkeää on huomioida ajoneuvoliikenteen, kevyen liikenteen ja kauppajen P-alueiden turvallinen erottelu. Salen siirtyminen vuonna 2013 helpottaa huomattavasti tilannetta.	12

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
KOSKI TL											
MUUT HANKKEET											
9	Mt 2260 (Koskentie) / Välitie liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla	1	ELY	500	0,004	2260 6/720	-	1 500		12
10	Mt 2264 (Härkätie) / Ikkarmäentie liittymä ja kunnantalon liittymä, suojatiet	- Suojateiden kohdilla reunakiveyksen muuttaminen viistetyksi (2 suojatietä) - Kesksaarekkeen liikenteenohjausmerkin tolppaan heijastinvarret (2 suojatietä)	1	ELY	800	0,008	2264 4/1880	-	1 500	Kaksi erillistä kesksaarekkeellista suojatietä lähemmäksi (reitit koululle ja kunnanvirastolle)	12
11	Mt 2810 (Hämeentie) / Maijankuja liittymä	- Suojatien lyhentäminen rakentamalla bussipysäkillä olka (bussipysäkin erottaminen suojatiestä) - Suojatie-liikennemerkkien asentaminen erillisiin tolppiin (nykyiset suojatiemerkit kaukana suojatiestä valaistutolpissa) - Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla	1	ELY	3 000	0,016	2810 1/535	-	2 300		12
12	Mt 2810 (Hämeentie), Yhdistystalon kohta	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla - Nykyisten suojatiemerkkien siirtäminen lähemmäksi ajorataa	1	ELY	600	0,009	2810 1/800	-	2 300	Nykyiset suojatiemerkit valaisinylväessä ja Yhdistystalon rappusten vieressä kaukana suojatiestä	12
13	Mt 12344 (Hongistontie) / Tehtaantie	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla	1	ELY	500	0,003	12344 4/2075	-	1 000	Tien yli edestakaista liikennettä Rautanetin varastolle	12
14	Keskustaan saapumiset Hämeentieltä, Koskentieltä, Härkätieltä ja Hongistontieltä	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 4 kohdetta)	1	ELY	2 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajorata-ala-alueet kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja keskustaan saapumisesta	9
15	Mt 2260 (Koskentie) / Kasperintie liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla [KL 1] - Suojatien kesksaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle (huomioitava sujuva yhteys Kasperintien jkp-tielle) [KL 2]	1-2	ELY	1: 500 2: 17 000	0,008	2260 6/970	-	1 600	Kesksaareke toimisi keskustaan saapumisen porttina	12
16	Kosken keskustan tonttikadut	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	2 500	-	-	-	-	Toteutus aloitetaan muutama merkittävimmistä kadusta (kokoajakatuja nopeusrajoituksia ei muuteta). Nykyisin 30 km/h rajoitus Ikkarmäentien ja Piimätien.	9

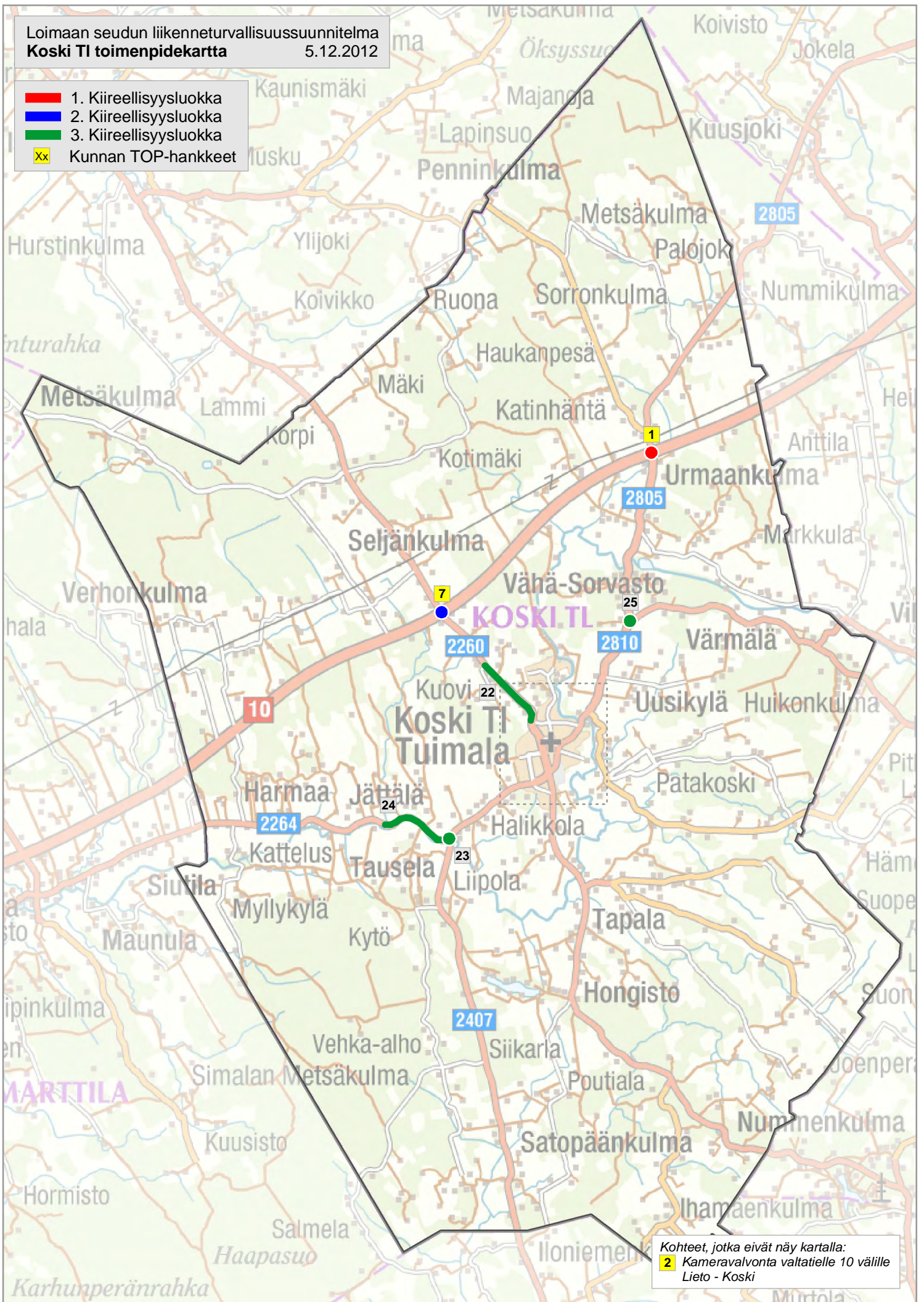
LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
17	Kosken pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkikolmion yhteyteen (yhteensä 14 kpl) - Liittymäalueen kaventaminen ja korottaminen (järeeämpänä vaihtoehtona keskustamainen kierto liittymä) - Seon parkkipaikan erottaminen reunakiviliinjalla Koskelantiestä	1	Kunta	1 400	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
18	Mt 2260 (Koskentie) / mt 2264 (Härkätie) liittymä	- Liittymäalueen kaventaminen ja korottaminen (järeeämpänä vaihtoehtona keskustamainen kierto liittymä) - Seon parkkipaikan erottaminen reunakiviliinjalla Koskelantiestä	2	ELY	40 000	0,005	2260 6/0	-	1 500	Erittäin leveä liittymäalue ja vinot liittymähaarat. Ongelmana Seon pihasta peruutellut ajoradalle. Nykyisin STOP-merkit ja pysäytysviivat. Toteutuksen yhteydessä huomioitava kevyen liikenteen ylitykset.	9
19	Mt 2810 (Hämeentie), Kosken keskusta	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkki-parin rakentaminen (tarkka sijainti päätettävänä) - Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (edellyttää uuden sillan rakentamisen tai nykyisen leventämisen)	2	ELY, Kunta	12 000	0,014	2810 1/370	-	2 300	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
20	Mt 2810 (Hämeentie), Patakosken jkp-tie (keskustan jkp-tien jatke Paimionjoen yli)	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (edellyttää uuden sillan rakentamisen tai nykyisen leventämisen)	2	ELY	400 000	0,006	2810 1/1075 - 1/1390	315	2 300	Kunnan toiseksi tärkein jkp-tarve, Loimaan LJS, kiir. luokka III, silta koskimijöön yli	12
21	Majankuja / Tuimalantie liittymä	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Reitti Majankujan pohjoisen puoleisilta asuntoalueilta keskustan ja koulun suuntaan	12
22	Mt 2260 (Koskentie), Uusituvan jkp-tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	ELY	470 000	0,004	2260 6/970 - 6/2315	1 345	1 700	Kunnan kolmanneksi tärkein jkp-tarve	99
23	Mt 2264 (Härkätie) / mt 2407 (Salontie) liittymä	- Liittymäsaarekkeen (kapean) rakentaminen Salontien liittymähaaraan	3	ELY	15 000	0,003	2264 4/0	-	1 300	Kapea liittymäsaareke mahtuu liittymään ilman liittymän leventämistä	99
24	Mt 2264 (Härkätie), Tauselan kohta	- Kaiteiden rakentaminen pahimpiin kohtiin (tien eteläpuolella olevan joen takia)	3	ELY	67 500	0,010	2264 3/6000 - 4/0	1 350	1 000	Joki kulkee aivan tien vieressä (pahimmassa kohdassa on jo kaide lyhyen matkaa)	99
25	Mt 2805 (Sorvastontie) / mt 2810 (Hämeentie) liittymä	- Risteyksen kääntäminen selkeäksi 90-asteiseksi kolmihaaraliittymäksi	3	ELY	40 000	0,001	2805 1/0	-	600	Nykyisin erikoinen kolmion mallinen liittymä (hieman parannettu vuonna 2008)	99
26	Mt 12344 (Hongistontie) välillä Maununtie - Vinarintie	- Kevyen liikenteen väylän jatkaminen tien länsipuolella Vinarintien liittymän pohjoispuolelle	3	ELY	125 000	0,002	12344 4/1500 - 4/1860	360	1 000	Kunnan neljänneksi tärkein jkp-tarve. Vinarista on jo yhteys Maununtien kautta koululle.	99
27	Ikkarmäentie, palvelukeskuksen kohta	- Lastauspaikkojen / P-paikkojen rakentaminen palvelukeskuksen huoltoliikenteelle nykyisen ajorampin viereen nurmialueelle	3	Kunta	5 000	-	-	-	-	Ongelmana huoltoliikenteen peruuttelu ja tilaanpuute	99

KOSKI TL

Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Koski TI toimenpidekartta 5.12.2012

- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
█ Kameravalvonta valtatielle 10 välille
Lieto - Koski

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
LOIIMAA											
TÄRKEIMMÄT HANKKEET (TOP-KOHTTEET)											
1	Vt 9 / mt 2103 (Vanhankirkontie) / mt 2262 (Melliläntie) liittymä, Karhula	- TLS-toimenpiteenä: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	1	ELY	320 000	0,068	9 114/0	-	6 100	Onn.kasauma (0,3,5), 80 km/h, STOP, alustava YS 2011	11
2	Vt 9 / mt 2293 (Haarantie) / mt 12615 (Tampereentie) liittymä, Pauna	- TLS-toimenpiteenä: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	1	ELY	380 000	0,039	9 116/0	-	4 600	100 km/h, STOP, RS 2011	11
3	Vt 9 / mt 2294 (Metsämaantie) / mt 2812 (Koskenrannantie), Koskenranta	- TLS-toimenpiteenä: liittymän porrastaminen ja pysäkkijärjestelyt	1	ELY	490 000	0,066	9 117/0	-	4 600	Onn.kasauma (0,1,5), 100 km/h, STOP, RS 2011, valaistus puuttuu, alkukulku on	11
4	Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,455	41 7/0 - 15/0	41 271	3 500	Tavoitteena kantatien 41 kohtausonnettomuuksien vähentäminen	10
5	Mt 213 (Lännetie) / Myllykielentie / Hirvikoskentie liittymä, Parkin liittymä	- Kiertoliittymän rakentaminen	1	ELY	250 000	0,115	213 5/890	-	9 600	Onn.kasauma (0,3,4), ongelmana kääntymisen Myllykielästä, Vesikosken koulun loppuminen lisää lapsien liikkumista	11
6	Vt 9, Tuulensuun akk (Kartanonmäki) ja Lamminkadun liittymät (Mattilankatu ja Pesäkuja)	- Alikulun rakentaminen valtielle 9 - Pysäkki-parin rakentaminen vt:lle 9 - Keski-aarekkeellisen suojatien rakentaminen Mattilankadun ja Pesäkujan nykyisille suojateille (jotka toimivat reittinä alikulun suuntaan)	1	ELY, Kunta	342 000	0,007	9 114/3445	-	6 100	Esisuunnitelma alikulusta laadittu 2012 (samaa suunnitelmaa tulee sisällyttää Lamminkadun suojateiden parantaminen), Loimaan LJS, kiir. lk I	11
7	Mt 213 (Pikatie) / Aleksis Kivenkatu / Lamminkatu liittymä ja Loimaan et:n sisääntulon itäramppi	- Erillisen oikealle kääntymiskaistan rakentaminen rampin ja Aleksis Kivenkadun liikennevalojen väille [KL 1] - Oikealle kääntymiskaistan rakentaminen rampille [KL 1] - Liikennevalojen asentaminen rampin päätyn [KL 3]	1-3	ELY, Kunta	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,068	213 4/3950	-	11 000	Ongelmana Aleksis Kivenkadun liikennevaloliittymän ruuhkaantuminen (Citymarketin ja Prismän avautuminen lisää ongelmia). Rampin päädyn liikennevalojen tarpeesta tehty simulointi 2012.	11
8	Aleksis Kivenkatu / Hossinkatu liittymä (Citymarketin liittymä)	- Kiertoliittymän rakentaminen (vaatii kiertoliittymään jäävien suojateiden korottamiset)	1	Kunta	250 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,0,3). Toteutus erillisen vuonna 2012 tekeillä olleen suunnitelman mukaisesti (sis. myös katuja järjestelyitä)	11

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
LOIMAA											
9	Aleksis Kivenkatu / Kalevalankatu liittymä (Prisman liittymä)	- Liikennevalojen rakentaminen	1	Kunta	100 000	-	-	-	-	Toteutus erillisen vuonna 2012 tekeillä olleen suunnitelman mukaisesti (sis. myös katujärjestelyt). Tilanpuutteen takia kiertoliittymä ei ole toteutettavissa.	11
10	Heimolinnankatu / Vesikoskenkatu liittymä, Loimaan torin kohta	- Korotetun liittymäalueen rakentaminen (huomioitava erityisesti suojateiden kohdat)	1	Kunta	30 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,2,3)	11
11	Kauppalankatu / Väinämöisenkatu liittymä	- (Mini)kiertoliittymän rakentaminen	1	Kunta	250 000	-	-	-	-	Loimaan seudun isoin onnettomuuskasuma (0,0,11). Liittymässä on käytännössä viisi haaraa.	11
12	Loimaan keskusta, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet	- Erillisen kokonaisvaltaisen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman laatiminen	1	Kunta	-	-	-	-	-	Suunnitelman tavoitteena ydinkeskustan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen (väylästä, teiden ylitykset, laatureitit ja epäjatkavuuskohtien poistaminen)	12
13	Loimaan keskusta, väistämivelvollisuusjärjestelyt	- Erillisen suunnitelman laatiminen väistämivelvollisuusjärjestelyiden uudelleenorganisoinnista	1	Kunta	-	-	-	-	-	Nykyiset tasa-arvoiset risteykset usein heikkoine näkemineen eivät ole optimaalinen ratkaisu ruutuakaava-alueella	12
14	Turuntie / Satakunnantie liittymä	- Liittymäalueen korottaminen ja kaventaminen (kiinnitettävä erityistä huomioita kevyen liikenteen ylityksiin)	1	Kunta	30 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,0,6). Korotus toimii keskustaan saapumisen porttina ja kertoo muuttuneesta liikenneympäristöstä.	11
MUUT HANKKEET											
15	Vt 2, Loimaan alue	- Hirvivaroituserkkien tarkistaminen	1	ELY	2 000	0,017	2 29/0 - 31/0	12 473	3 400	Hirvieläinonnettomuuksien kasuamakohtia	11
16	Vt 9 väli Onkijoki - kunnan raja	- Hirvivaroituserkkien tarkistaminen	1	ELY	2 000	0,023	9 116/0 - 118/0	12 584	4 600	Hirvieläinonnettomuuksien kasuamakohtia	11
17	Vt 9 / mt 12624 (Putketehtaantie) liittymä	- Väistämisiivian maalaaminen	1	ELY	200	0,004	9 116/3980	-	4 600		99
18	Vt 9 / mt 12627 (Ristimäenkulmantie) liittymä	- Väistämisiivian maalaaminen	1	ELY	200	0,006	9 117/3002	-	4 600		99
19	Kt 41 / mt 12577 (Kievarintie) liittymä	- Väistämisiivian maalaaminen	1	ELY	200	0,002	41 14/3855	-	2 800		99
20	Mt 231 (Kanteenmaantie), Vännilän väitien kohdan mutka	- Jyrkkä mutka -varoituserkkien asentaminen kummaastakin suunnasta	1	ELY	600	0,002	231 4/4931	-	1 400		99

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
21	Mt 2260 (Meilläntie), Pikkupuolentien ja Hyväniementien liittymät	- Suojateiden (2 kpl) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	ELY	1 000	0,010	2260 10/1645 2260 10/1800	-	1 500		12
22	Mt 12605 (Kanta-Loimaantie) / Opiston tie liittymä (Opintien koulu)	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	1	ELY	15 000	0,006	12605 1/100	-	1 500	Suojatie Opintien koululle. Kaupunginviraston kohdalla on jo hidaste.	12
23	Mt 12619 (Kojonperäntie), Kojonkulman koulu	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h koulun kohdalla	1	ELY	300	0,001	12619 2/4640	-	400	Koulun sijainnista ja tulevaisuudesta on keskusteltu (mitään päätöksiä ei ole tehty)	9
24	Alastaro, pääkatujen suojatiet	- Suojateiden (9 kpl) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	ELY	4 500	-	-	-	-		12
25	Alastaron keskusta saapumiset	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 4 kohdetta)	1	ELY	2 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikennepäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
26	Hirvikosken keskusta saapumiset	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 3 kohdetta)	1	ELY	1 500	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikennepäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
27	Mt 2260, Meilläntie / Kuusitie liittymä	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 2 kohdetta)	1	ELY	1 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikennepäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
28	Mt 213 (Vakkatie) / Kuusitie liittymä	- Ohtuskiellon merkitseminen liittymän kohdalle [KL 1] - Väistötilan rakentaminen [KL 3]	1-3	ELY	1: 500 3: 60 000	0,012	213 6/1210	-	3 600		99
29	Alastaro, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteyskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie-lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkkölmion yhteyteen (yhteensä 20 kpl)	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäisen merkitseminen	12
30	Alastaron keskusta katuverkko	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Yhtenäinen alueellinen nopeusrajoitus keskustan katuverkolle	9

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
31	Aleksis Kivenkatu, Vesikoskenkadun ja Satakunnantien liittymät	- Korotetun liittymäalueen (2 kpl) rakentaminen	1	Kunta	60 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,1,3). Toteutus erillisen vuonna 2012 tekeillä olleen suunnitelman mukaisesti (sis. myös katujärjestelyitä)	11
32	Kalevalankadun poikkikatu koulun kohdalla (ajoreitti sairaalan parkkipaikalle)	- Hidasteen ja suojatien rakentaminen	1	Kunta	15 000	-	-	-	-	Kouluilaisten ylitysreitti, koska koululla on toimintoja kadun molemmin puolin. Alustavia parantamistoimia jo toteutettu.	12
33	Kalevalankatu / Vapaudenkatu liittymä	- Liittymäalueen korottaminen	1	Kunta	30 000	-	-	-	-	Toteutus erillisen vuonna 2012 tekeillä olleen suunnitelman mukaisesti (sis. myös katujärjestelyitä)	9
34	Kaunistamäenkatu välillä Aholankuja - Kalliontie	- Kärkikolmion asettaminen yhdeksälle sivukadulle	1	Kunta	1 800	-	-	-	-	Kohteessa hyvin lyhyitä pistokatuja, jolla olisi luontevaa olla kolmiot	99
35	Loimaan ja Hirvikosken keskustan katuverkko	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	4 000	-	-	-	-	Yhtenäinen alueellinen nopeusrajoitus keskustan katuverkolle	9
36	Loimaan keskusta, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkikolmion yhteyteen	1	Kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäinen merkitseminen	12
37	Loimaan keskustan katuverkko, pääkatujen suojatiet	- Keskeisimpien suojateiden havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	Kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena suojateiden havaittavuuden parantaminen ja teiden ylitysten turvallisuuden parantaminen	12
38	Melliän Asemansseudun koulu ja päiväkotit Melli	- Saattolenkin rakentaminen koulun pihaan, päiväkodin P-paikkojen merkitseminen ja Kankaankulmantien järjestelyt	1	Kunta	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	-	-	-	-	Koulun pihan remontti valmistui 2012, mutta mm. saattojärjestelyt yhä puutteelliset	99
39	Melliän keskustan katuverkko	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Yhtenäinen alueellinen nopeusrajoitus keskustan katuverkolle (Vihtontieltä on jo 30 km/h)	9
40	Mt 12615 (Tampereentie) / Savipellonkatu liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus tontilta)	1	Kunta	400	-	-	-	-	Liikennepeili on jo.	99
41	Mt 2260 (Melliäntie) / Kankaankulmantie liittymä, Melliän Asemansseudun koulun liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus ennen kevyen liikenteen väylää)	1	Kunta	400	-	-	-	-	Kankaankulmantietä pitkin kuljetaan uudelle opettajien P-alueelle	99
42	Mt 2260 (Melliäntie) / Olavintie liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	1	Kunta	400	-	-	-	-		99

LOIMAA

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
43	Mt 2260 (Meililäntie), Meililän pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkikolmion yhteyteen (yhteensä 6 kpl)	1	Kunta	600	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
44	Mäenpääntie / Peltostenkatu liittymä	- Näkemien parantaminen (pensasaidan poisto tai lyhennys)	1	Kunta	400	-	-	-	-		99
45	Puistokatu, Ravikujan ja lukion kohdan suojatiet	- Hidasteen rakentaminen nykyisten suojatien kohdalle	1	Kunta	15 000	-	-	-	-	Tienlyityskohdat yläasteelle ja lukiolle. Tavoitteena myös hillitä Puistokadun ajonopeuksia koulun kohdalla.	12
46	Rantatie, työväenopiston liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston ja aidan poistaminen tai madaltaminen)	1	Kunta	400	-	-	-	-	Työväenopiston pihasta tultaessa erittäin heikot näkemät	99
47	Satakunnantie, Loimijoen ylittävän sillan kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	1	Kunta	15 000	-	-	-	-	Kulkureitti pohjoisen suunnasta Loimijoen ylittävältä sillalta. Tavoitteena hillitä ajonopeuksia ja turvata tienlyitysten turvallisuus	12
48	Savipellonkatu / Itsenäisyydenkatu liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	1	Kunta	400	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,1,2)	11
49	Turuntie / Asemakatu liittymä	- Näkemien parantaminen (alikulun suunnan pensaiden poistaminen)	1	Kunta	400	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,1,4)	11
50	Urheilukentäntie, Alastaron kirkonkylän koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h koulun kohdalla [KL 1] - Koulun edustan pitkän suojatien lyhentäminen rakentamalla keskisaareke [KL 2]	1-2	Kunta	1: 300 2: 17 000	-	-	450	-	Koulun kohdalla pitkä suojatie. Koulun liittymä avoin.	9
51	Mt 213 (Pikatie) / Puistokatu liittymä	- Idän puoleisen bussipysäkin pidentäminen (pitää mahtua kaksi bussia samanaikaisesti) [KL 1] - Kevyen liikenteen alikulku [KL 3]	1-3	Kunta	1: 3 000 3: 300 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (1,1,2), liikennevalot	11
52	Vt 9, väli Kyrö - Loimaa (Humpin rajan)	- Muuttuvat nopeusrajoitukset linjaosuudella (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	2	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,325	9 111/0 - 118/0	36 461	5 200	Tavoitteena kelin mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset, joiden avulla vähennetään valtatie onnettomuuksia	10

LOIMAA

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
LOIMAA											
53	Vt 9 / Kutojankatu liittymä	- Väistötilan rakentaminen	2	ELY	60 000	0,005	9 115/1059	-	4 600	Liikenne liittymässä lisääntynyt kaavoituksen ja rakentamisen myötä huomattavaksi.	99
54	Mt 213 (Pikatie) väli Myllykyläntie - Aleksis Kivenkatu	- Kaiteen rakentaminen kevyen liikenteen väylän ja ajoradan väliin	2	ELY	25 000	0,091	213 4/3930 - 5/890	1 120	10 000	Vilkas koulureitti. Liikenne lisääntynyt Vesikosken koulun loputtua.	99
55	Mt 213 (Pikatie) / Kartanomaenkatu / Myrskylinnankatu liittymä	- Kiertoliittymän rakentaminen	2	ELY	250 000	0,113	213 5/260	-	9 700	Ongelmana liittymän toimivuus	12
56	Mt 213 (Vakkatie) / Vanha Alastaron tie liittymä	- Väistötilan rakentaminen	2	ELY	60 000	0,012	213 6/3110	-	3 000	Onn.kasauma (0,0,6)	11
57	Mt 231 (Virttaantie) / Urheilukentäntie liittymä	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	ELY	15 000	0,006	231 5/325	-	1 100	Kouluilaisten tienliityskohta. Hidaste toimii keskustaan saapumisen porttina.	12
58	Mt 2101 (Loimioentie), Alastaron keskusta kauppojen kohdan suojatiet	- Nykyisten suojateiden (3 kpl) lyhentäminen	2	ELY	18 000	0,015	2101 2/2375	-	1 500	Loimioenttiellä etelämmässä on jo lukuisia kavennuksia, mutta vilkkaimmasta kauppojen kohdasta kavennukset puuttuvat	12
59	Mt 2260 (Melliäntie) / Asematie liittymä	- Nykyisen bussipysäkin poistaminen, joka samalla lyhentää nykyistä suojatietä	2	ELY	1 000	0,006	2260 10/1296	-	1 500	Bussipysäkki ei ole käytössä	12
60	Mt 210 (Hirvikoskentie), Hirvikosken keskusta	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkkiparin rakentaminen (tarkka sijainti päättämättä)	2	ELY, Kunta	12 000	0,004	210 1/995	-	3 800	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
61	Mt 2101 (Loimioentie), Alastaron keskusta, apteekin kohta	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkkiparin rakentaminen Apteekin kohdalle	2	ELY, Kunta	12 000	0,011	2101 2/2160	-	1 900	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
62	Heimolinnankatu / Väinämöisenkatu liittymä, suojatiet	- Hidasteen rakentaminen Heimolinnankadun nykyiselle suojatielle (Ankkuripaikan edessä) ja Väinämöisenkadun nykyiselle suojatielle (Kauppalaankatua kohti)	2	Kunta	20 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,0,3)	11
63	Lammikatu, Peman kohdan suojatie	- Keskiarekkeen rakentaminen Peman kohdan nykyiselle suojatielle	2	Kunta	17 000	-	-	-	-	Kevyen liikenteen väylä vaihtaa puolta	12
64	Loimaan rautatie- ja bussiasema	- Saatto- ja pysäköintialueen sekä bussien laitureiden jäsentäminen - Pyöräpysäköintiin parantaminen	2	Kunta	(Kustannukset tarkentuvat kaavoituksen yhteydessä)	-	-	-	-	Avoin ja jäsentymätön alue. Alueen kaavoitus käynnissä.	13

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Hev.väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
65	Metsontie / Kitkontie liittymä	- Hidaasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-		12
66	Metsontie / Tiaisentie liittymä	- Hidaasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Reitti liikuntahallille	12
67	Mäenpääntie, Loimijoen ylittävä silta	- Nykyisen kapean sillan kunnostaminen (sis. kevyen liikenteen yhteyden)	2	Kunta	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	-	-	-	-	Toteutus alustavasti vuonna 2015	99
68	Pikatie / Urheilukuja, kirjaston kohdan suojatie	- Kevyen liikenteen alkukoulu	2	Kunta	300 000	-	-	-	-	Suojatiella on jo valaistus, keskisaareke, heijastinvarret, kevyelle liikenteelle erilliset kolmiot sekä välikäy-huomioivat	99
69	Puistokatu / Sammonkatu liittymä	- Hidaasteen rakentaminen Puistokadulle Sammonkadun liittymän kohdalle	2	Kunta	10 000	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,1,3)	11
70	Satakunnantie / Kauppalankatu liittymä	- Hidaasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Tavoitteena hillitä ajoneupeuksia ja turvata tienyhtymien turvallisuus	12
71	Suopellontie, Pihlavantien suojatien kohta	- Hidaasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Kevyen liikenteen reitti Suopellon alueelta keskustan suuntaan	12
72	Turuntie / Esterinkatu liittymä	- Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	17 000	-	-	-	-	Turuntien vilkkaat tienyhtymäkohta ammattikoululle ja kirkolle	12
73	Turuntie / Kaunismaenkatu liittymä	- Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	17 000	-	-	-	-	Merkittävä tienyhtymäkohta Kaunismaenkadun suunnasta. Tavoitteena myös hillitä Turuntien ajoneupeuksia.	12
74	Turuntie / Pekankuja liittymä	- Turuntien ylittävien suojateiden (2 kpl) lyhentäminen rakenteellisin toimin (tavoitteena katutilan kaventaminen liittymässä)	2	Kunta	12 000	-	-	-	-	Liittymässä ajoneuvot oikovat nykyisten suojateiden ja P-paikkojen päältä, ja katutila on hyvin leveä	12
75	Turuntie / Vesikoskenkatu liittymä	- Turuntien ylittävän eteläisemmän suojatien lyhentäminen rakenteellisin toimin (tavoitteena katutilan kaventaminen liittymässä)	2	Kunta	6 500	-	-	-	-	Onn.kasauma (0,0,6). Liittymässä ajoneuvot oikovat nykyisen suojatien ja P-paikkojen päältä, ja katutila on hyvin leveä.	11
76	Turuntie välillä Pikatie - Satakunnantie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (nykyisten P-alueiden korvaaminen väylällä)	2	Kunta	100 000	-	-	350	-	Selkeä verkollinen puute kevyen liikenteen verkossa	12

LOIIMAA

LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
77	Turuntie, suojatie Filmtownin kohdalla	- Turuntien ylittävän suojatien lyhentäminen rakenteellisin toimin (tavoitteena pysäköintien estäminen suojatien päälle)	2	Kunta	6 500	-	-	-	-	Ongeimana pitkä suojatie ja pysäköinnit suojatien päälle	12
78	Vahvalantie, Alastaron yläasteen ja Alastaro-hallin kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle (erillisinä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h koko Alastaron kotuverkolla)	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Ylityskohhta yläasteelle ja Alastaro-hallille	12
79	Vesikoskenkatu / Vapaudenkatu liittymä, nykyinen suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	Kunta	15 000	-	-	-	-	Kulkureitti pohjoisen suunnasta Loimijoen ylittävältä sillalta. Tavoitteena hillitä ajonopeuksia ja turvata tienyhteysten turvallisuus	12
80	Vt 9, väli Kumila - Mellilä (Pöytyä ja Loimaa)	- Ohituskaistaparin rakentaminen välille Kumila - Mellilä (yksi kolmesta ensimmäisen vaiheen ohituskaistaparista välillä Aura-Loimaa)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,198	9 111/3260 - 112/3373	4 800	5 330	Valtatielle 9 on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa kolme ohituskaistaparista ja myöhemmässä vaiheessa kolme lisää	10
81	Vt 9, väli Koskenranta - Rantalankulma	- Ohituskaistaparin rakentaminen välille Koskenranta - Rantalankulma (yksi kolmesta ensimmäisen vaiheen ohituskaistaparista välillä Aura-Loimaa)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,292	9 117/0 - 118/0	5 598	4 600	Valtatielle 9 on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa kolme ohituskaistaparista ja myöhemmässä vaiheessa kolme lisää	10
82	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkaa Pöytyän puolelle)	3	ELY	382 000	0,209	9 110/350 - 112/4704	12 749	5 300		99
83	Vt 9 / HK:n tehdas liittymä	- Väistötilan rakentaminen	3	ELY	60 000	0,006	9 112/3810	-	5 300		99
84	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen	3	ELY	166 000	0,096	9 113/260 - 113/5800	5 540	6 100		99
85	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen	3	ELY	56 000	0,039	9 114/250 - 114/2115	1 865	6 100		99
86	Vt 9 / mt 213 eritasoliittymä	- Kiihdytyskaistojen rakentaminen	3	ELY	200 000	0,011	9 115/0	-	5 300	Toteutus erillisen vuonna 2012 tekeillä olleen suunnitelman mukaisesti. Suunnitelmassa todettu, että kiihdytyskaistat mahtuisivat nykyiseen silta-aukkoon.	99

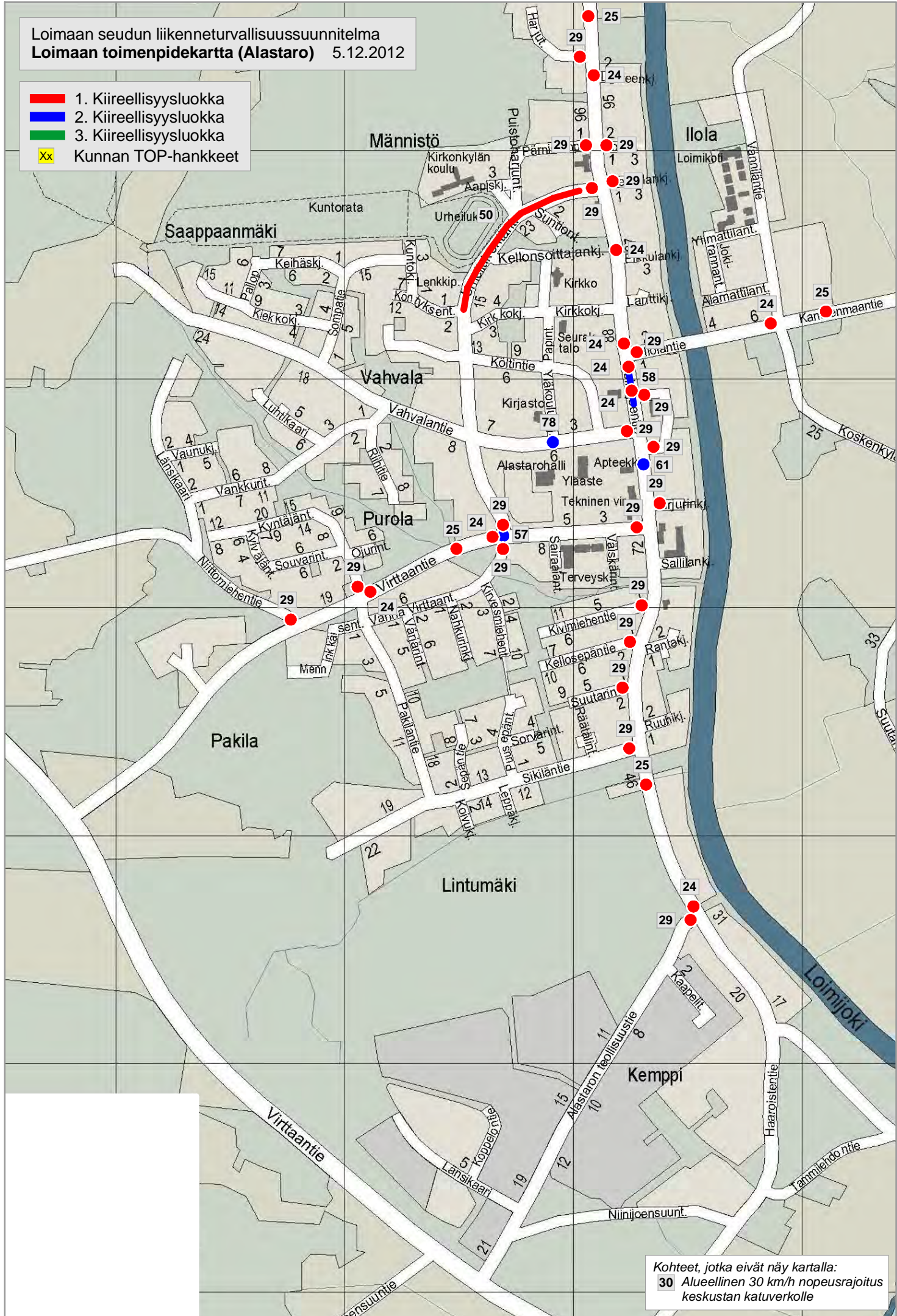
LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
87	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen	3	ELY	118 000	0,046	9 115/120 - 115/4038	3 918	4 600		99
88	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen	3	ELY	370 000	0,196	9 116/250 - 118/0	12 334	4 600		99
89	Vt 9 / Ryngöntie liittymä	- Väistötilan rakentaminen	3	ELY	60 000	0,006	9 116/2050	-	4 600		99
90	Mt 2260 (Melliäntie), Mellilän keskustan kohta (väli Sahatie - Nahkurintie)	- Keskustan kohdan kokonaisvaltainen saneeraus, joka edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen (katutilan kaventaminen, ajonopeuksien hillintä rakenteellisin hidastein, jkp-tien merkittäminen myös tien itäpuolelle, OP:n, kirjaston ja Siwan P-alueiden erottaminen kadusta ja jkp-tiestä istutuksiin, suojatietliitysten yhtenäistäminen (pintamateriaalina kiveys), tarvittavat hidasteet suojateiden yhteyteen ja pysäkkijärjestelyt	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,011	2260 10/1130	-	1 400	Keskustan kohdan kokonaisvaltainen parantaminen edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen. Tärkeää on huomioida ajoneuvoliikenteen, kevyen liikenteen ja kauppajen/kiinteistöjen P-alueiden turvallinen erottelu.	99
91	Mt 2260, Tasonisteväijestely/poisto (Melliä)	- Tasonisteväijestelyn turvallisuuden parantaminen (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,004	2260 10/1240	-	1 400	Varoitusvalot ja puomit	99
92	Mt 2262, Tasonisteväijestely/poisto (Piltola)	- Tasonisteväijestelyn turvallisuuden parantaminen (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,001	2262 1/4630	-	700		99
93	Mt 2294 (Metsämaantie), joen kohdat	- Kaiteiden rakentaminen kahteen kohtaan joen läheisyyden takia	3	ELY	20 000	0,001	2294 2/3100	-	200		99
94	Mt 12619 (Köyliönkyliäntie) / Mt 12617 (Köyliöntie)	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen	3	ELY	15 000	0,001	12610 1/4300	-	500	Avoim liittymäalue	99

Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Loimaan toimenpidekartta (Alastaro) 5.12.2012

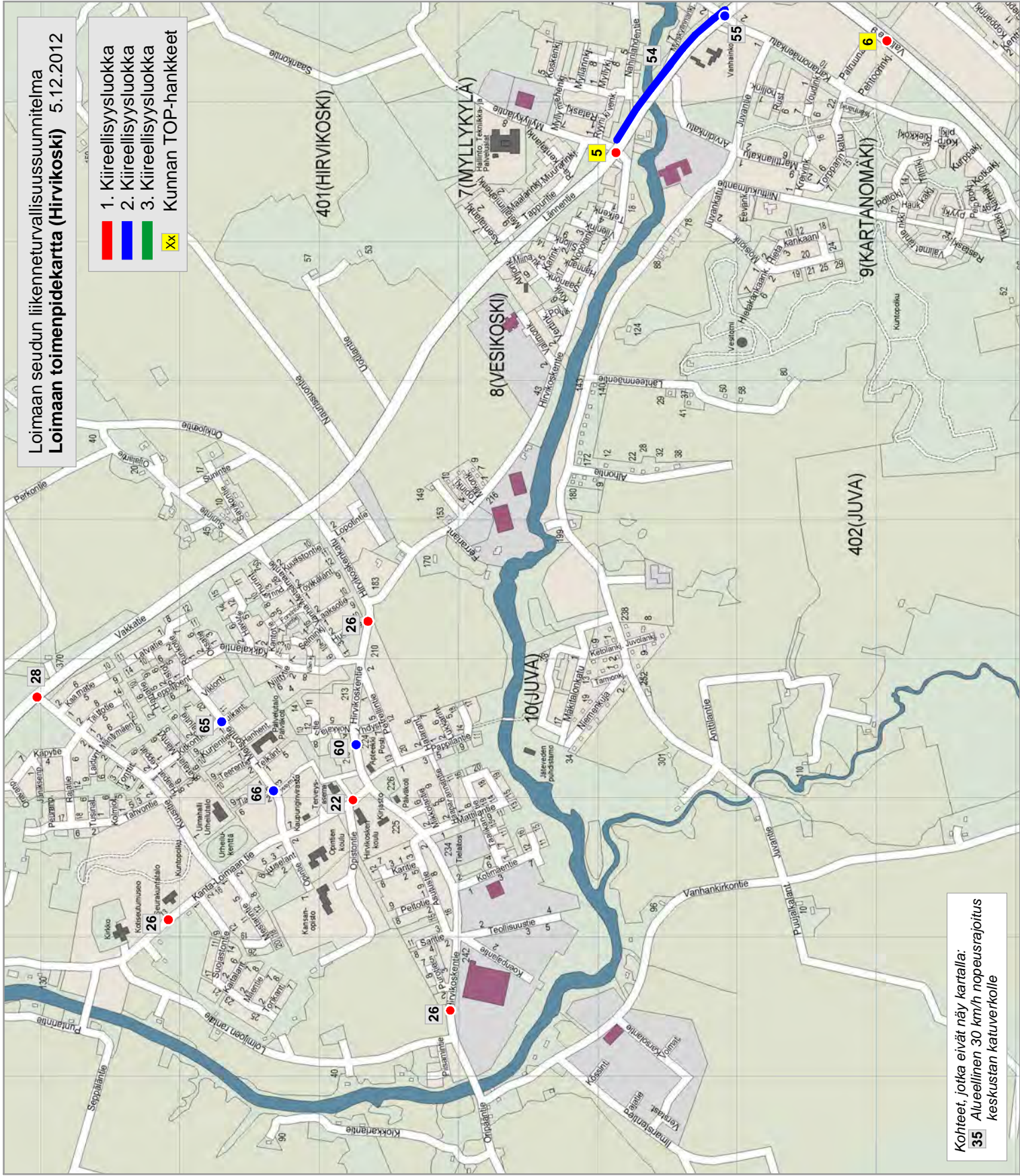
- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
30 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
 keskustan katuverkolle

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma
Loimaan toimenpidekartta (Hirvikoski) 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet

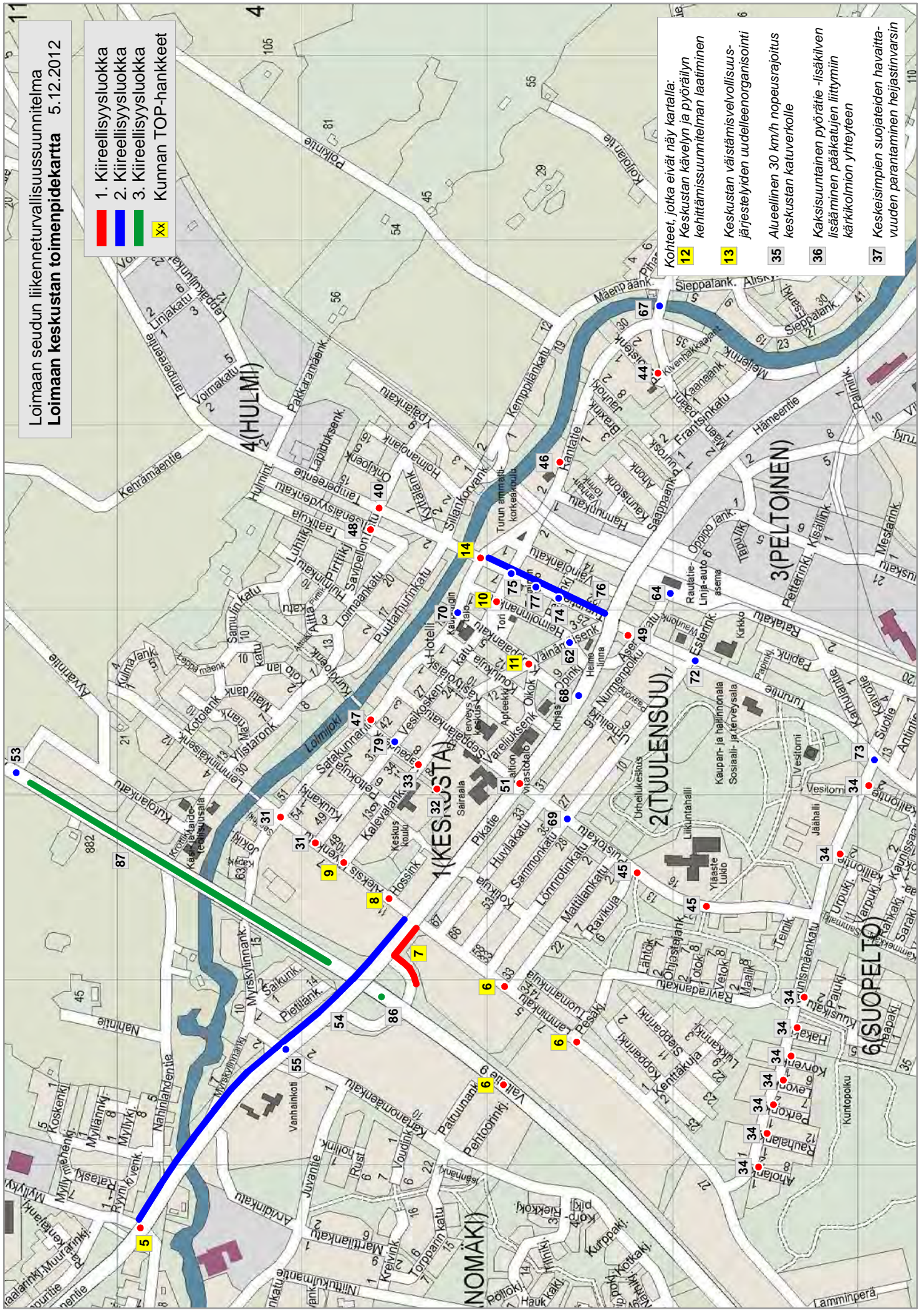


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
35 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
keskustan katuverkolle

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma
Loimaan keskustan toimenpidekartta 5.12.2012

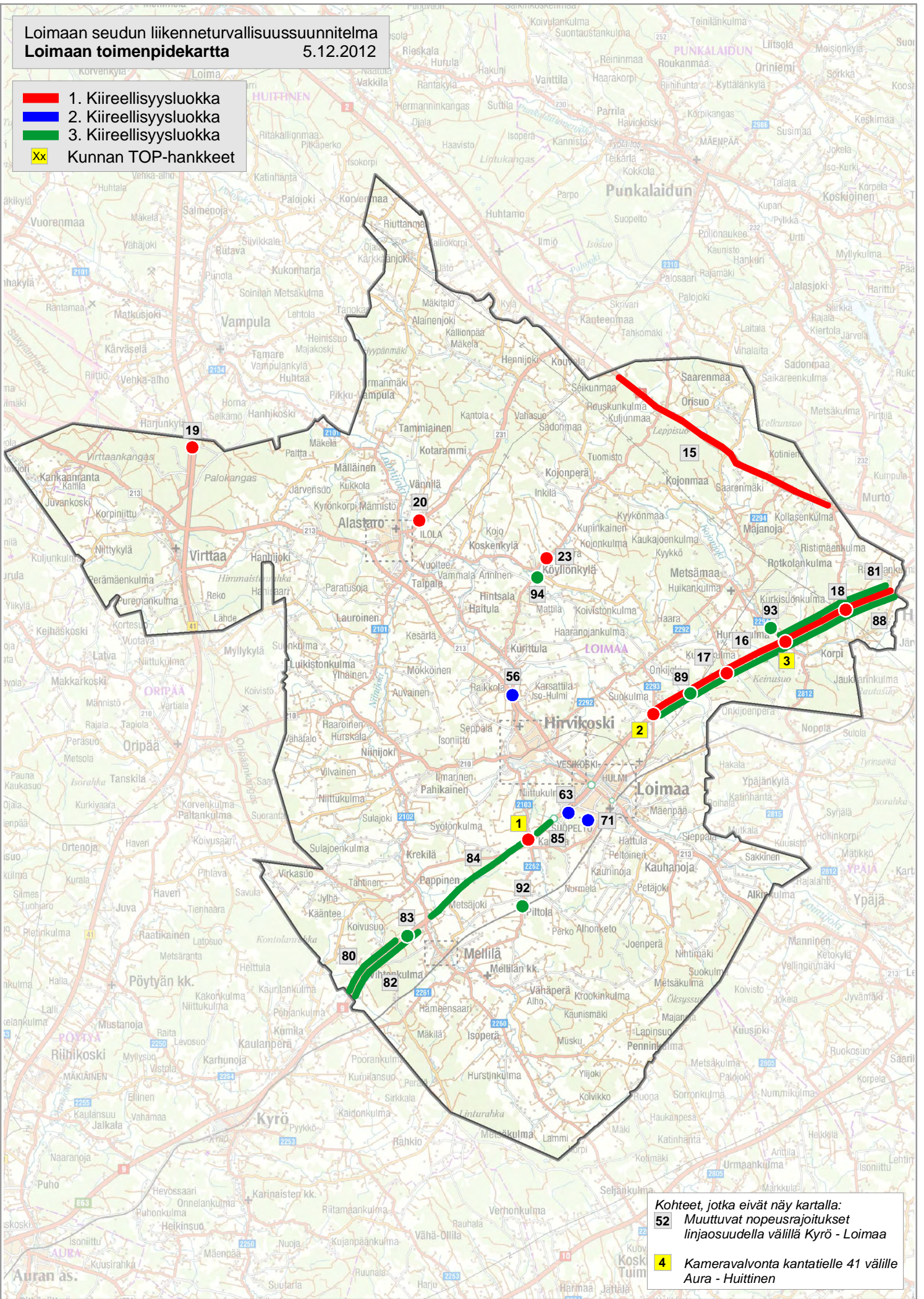
- 1. Kiireellisyyssiivous
- 2. Kiireellisyyssiivous
- 3. Kiireellisyyssiivous
- xx Kunnan TOP-hankeet

- Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
- 12 Keskustan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisuunnitelman laatiminen
 - 13 Keskustan väistämivelvollisuusjärjestelyiden uudelleenorganisointi
 - 35 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus keskustan katuverkolle
 - 36 Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen päätätujen liittymiin karkikolmion yhteyteen
 - 37 Keskeisimpien suojateiden havaittavuuuden parantaminen heijastinvarsin



Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Loimaan toimenpidekartta 5.12.2012

- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
52 Muuttuvat nopeusrajoitukset linjaosuudella välillä Kyrö - Loimaa
4 Kameravalvonta kantatielle 41 välillä Aura - Huittinen

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikennemäärä (KVL)	Nykytiedot huomiot	Kärki-tehtävä
MARTTILA											
TÄRKEIMMÄT HANKKEET (TOP-KOhteet)											
1	Vt 10, väli Lieto - Koski (Tarvasjoki, Marttila, Koski)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,386	10 5/0 - 12/0	38 442	3 100	Tavoitteena valtatien 10 kohtausonnettomuuksien vähentäminen	10
2	Mt 2264 (Härkätie) / Postitie liittymä, pysäkin kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle - Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarilla - Korotetun kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien pohjoispuolelle	1	ELY	80 000	0,022	2264 2/80	-	1 600	Kunnan tärkein tienyhteyden kohta. Tavoitteena turvata tienyhteyden yhteys bussipysäkillä ja bussipysäkin takaa aina Kisatielle ja pohjoiseen Marttilantietä kohti	12
3	Mt 2264 (Härkätie) / Kirkkotie liittymä	- Nykyisen suojatien lyhentäminen rakentamalla bussipysäkillä olka (bussipysäkin erottaminen liittymästä ja suojatiestä) - Hidasteen rakentaminen suojatien kohdalle - Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarilla	1	ELY	18 000	0,028	2264 2/650	-	1 700	Kulkureitti (vaihdeväylä) tien yli apteekkiin ja terveysasemalle. Pitkä suojatie bussipysäkillä ja ojaan.	12
4	Mt 2264 (Härkätie) / Lammiontie liittymä	- Keskiarekkeellisen suojatien rakentaminen Härkätielle - Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	1	ELY	17 400	0,002	2264 2/2130	-	1 000	Keskiarekke toimii keskustaan saapumisen porttina	12
5	Vt 10 / mt 2253 (Kyröntie) liittymä, Ollila	- Ohjeituksen mukaisten liittymätulppien rakentaminen [KL 1] - Pikavuoropysäkin rakentaminen [KL 3]	1-3	ELY	1: 30 000 3: 12 000	0,013	10 8/0	-	3 300	Ympyrän muotoiset nurmisaarekkeet	11
6	Vt 10 / mt 12309 (Marttilantie) / mt 12454 (Tiipilantie), Tiipilä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h [KL 1] - Ohjeituksen mukaisten liittymätulppien rakentaminen [KL 1] - Nykyisen pikavuoropysäkin uusiminen ja pyöräpysäköinti rakentaminen [KL 3]	1-3	ELY	1: 30 000 2: 12 000	0,042	10 7/0	-	3 300	100 km/h, STOP, ympyrän muotoiset nurmisaarekkeet, oikealle suuri työssäkäyntivirta	11

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
7	Myllypellontie välillä Härkätie - vanhainkoti	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Myllypellontien länsipuolelle	1	Kunta	65 000	-	-	260	-	Myllypellontien varrella vanhainkoti ja palveluasuntoja. Toteutus vaatii kaavamutoksen ja nykyisten valaisinyväiden siirtämisen.	12
MUUT HANKKEET											
8	Mt 2264 (Härkätie) / Marttilantie liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	1	ELY	500	0,006	2264 2/0	-	1 400		12
9	Mt 2264 (Härkätie) / Sepäntie liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	1	ELY	500	0,008	2264 2/995	-	1 700		12
10	Mt 12311 (Heikolantie) / Hallintie liittymä	- Liikennepeilin asentaminen (lato näkemäasteena)	1	ELY	1 000	0,000	12311 1/855	-	300	Erittäin heikko näkemä rakennuksen takia	99
11	Mt 12311 (Heikolantie), jokisilan ja taajamamerkin kohta	- Nopeusrajoitusmerkin (40 km/h) siirtäminen noin 100m etelään suuntaan taajamamerkin läheisyyteen kapean jokisilan eteläpuolelle	1	ELY	300	0,001	12311 1/610	-	300	Kohteessa kapea jokisilta notkossa	9
12	Keskustaan saapumiset Marttilantietä, Heikolantietä ja Härkätieltä (idästä ja lännestä)	- Tärinäraitojen merkittäminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 4 kohdetta)	1	ELY	2 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajorataa-alueet kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja kustustaan saapumisesta	9
13	Lammiontie / Vainiontie liittymä	- Suojatien maalaaminen nykyisen jkp-tien risteämiskohtaan Vainiontien alkuun	1	Kunta	200	-	-	-	-		12
14	Marttilan keskustan pääkadut (Kirkkotie, Metsäniityntie, Metsä-Marttilantie, Nahkurintie, Myllypellontie ja Lammiontie)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h (muutokset tehdään ensin Kirkkotielle, Metsäniityntielle (koulu) ja Myllypellontielle (vanhainkoti))	1	Kunta	1 500	-	-	-	-	Yhtenäinen alueellinen nopeusrajoitus keskustan katuverkolle (Kumpulantietä on jo 30 km/h)	9
15	Mt 12309 (Marttilantie) / Metsä-Marttilantie liittymä	- Suojatien maalaaminen nykyisen kevyen liikenteen ylituskohdan kohdalle Metsä-Marttilantiele	1	Kunta	200	-	-	-	-	Yhteydet bussipysäkeille toteutettu 2010	12
16	Mt 2264 (Härkätie), pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittyisiin kärkikolmion yhteyteen (yhteensä 5 kpl)	1	Kunta	500	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
17	Nahkurintie / Martintie liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaaminen) - Kärkikolmion lisääminen Martintielle	1	Kunta	500	-	-	-	-		99

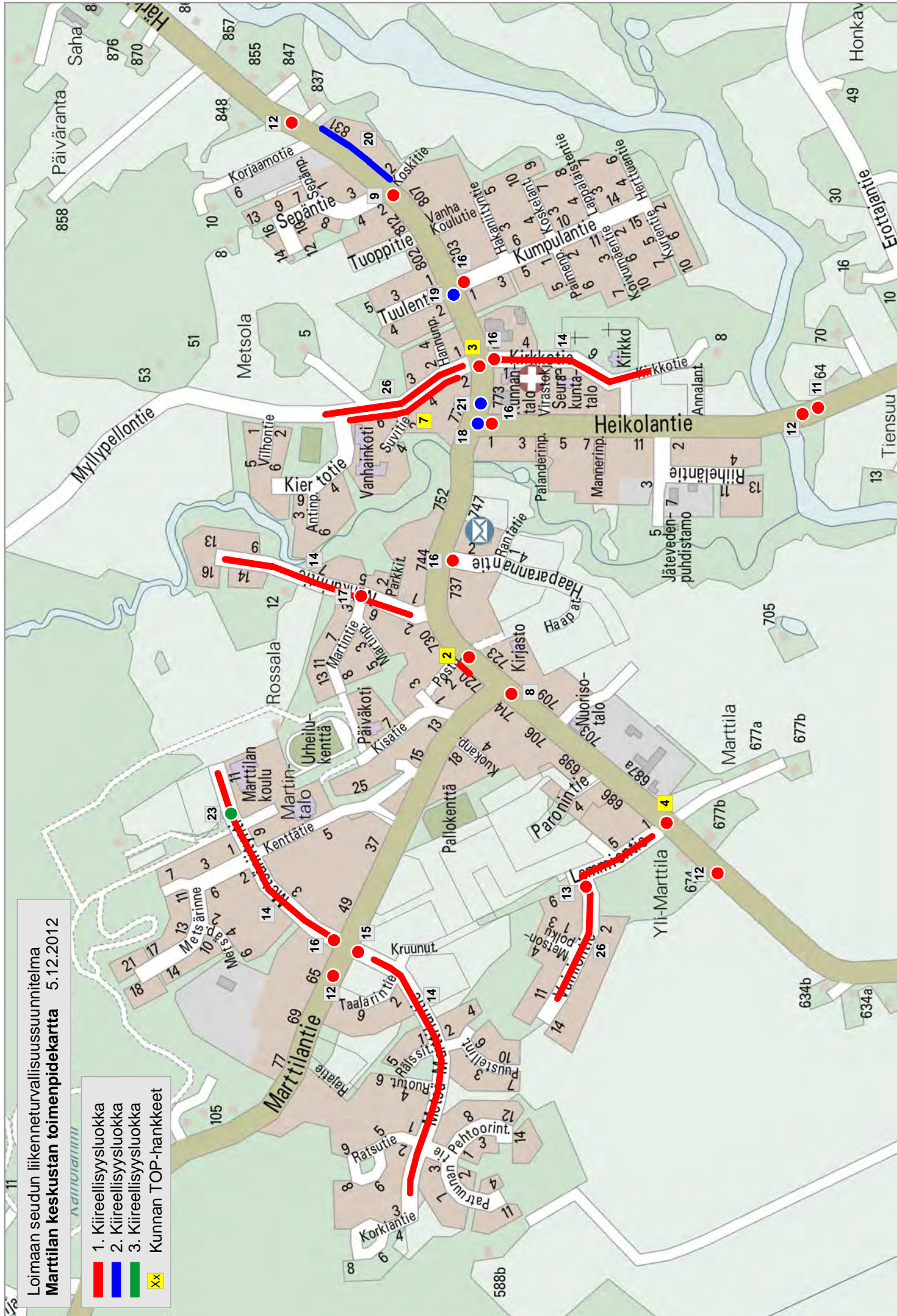
LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
MARTTILA											
18	Mt 2264 (Härkätie) / mt (12311) Heikolantie liittymä	- Heikolantien ylittävän (pitkän) suojatien muuttaminen korotetuksi ja keskisaarekkeelliseksi - Ajoradan erottaminen reunakivellä tien pohjoispuoleisesta liikehuoneistosta - Bussipysäkin erottaminen liittymästä (olan rakentaminen)	2	ELY	24 000	0,013	2264 2/530	-	1 800	Tavoitteena kevyen liikenteen ylityksen turvallisuuden parantaminen ja nykyisen leveän katutilan kaventaminen ja jäsentäminen	12
19	Mt 2264 (Härkätie) / Kumpulantie liittymä	- Nykyisen suojatien lyhentäminen rakentamalla bussipysäkille oika (bussipysäkin erottaminen liittymästä ja suojatiestä) - Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilla	2	ELY	3 000	0,014	2264 2/785	-	1 700		12
20	Mt 2264 (Härkätie) väylä Koskitie - Korjaamontie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	2	ELY	55 000	0,002	2264 2/995 - 2/1155	160	1 700	Jatkaa nykyistä väyläverkkoa idän suuntaan Korjaamontien liittymään. Tien eteläpuolella muutamia riviataloja. Jkp-tielle on hyvin tilaa.	12
21	Mt 2264 (Härkätie), Marttilan keskusta, Heikolantie liittymä	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkki-parin rakentaminen (tarkka sijainti päättämättä)	2	ELY, Kunta	12 000	0,011	2264 2/530	-	1 800	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
22	Mt 224 (Salontie) / mt 2264 (Härkätie) liittymä, Vättilä	- Liittymähaarojen kääntäminen kohtisuoraan mt:tä 224	3	ELY	60 000	0,005	224 7/0	-	1 900	STOP-merkit ja pysäytysviiva on jo	99
23	Metsäniityntie, koulun kohta	- Korotettu suojatie Metsäniityntielle koululta tulevan jkp-tien kohdalle (suojatie johtaa nykyiselle Metsäniityntien pohjoispuoleiselle suojatielle) - Kevyen liikenteen väylän rakentaminen koulun portilta Metsäniityntielle	3	Kunta	50 000	-	-	-	-	Tarve tulee ajankohtaiseksi Metsäniityntien jatkeen asuinalueiden (noin 40 asuntoa) toteutuksessa	99

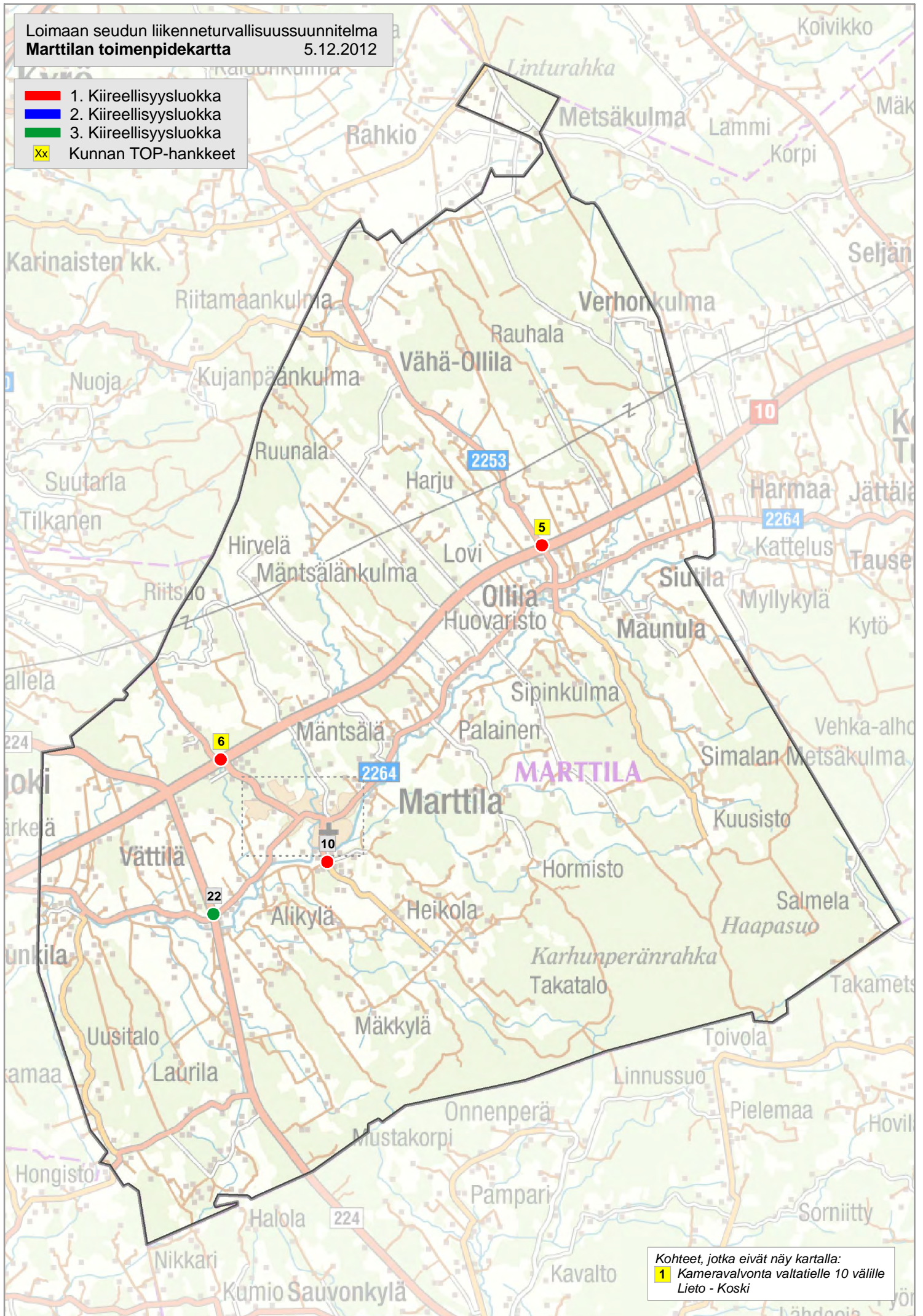
Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Marttilan keskustan toimenpidekartta 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet



Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma
Marttilan toimenpidekartta 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet



Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
ORIPÄÄ											
TÄRKEIMMÄT HANKEET (TOP-KOHITEET)											
1	Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,455	41 7/0 - 15/0	41 271	3 500	Tavoitteena kantatien 41 kohtausonnettomuuksien vähentäminen	10
2	Mt 12451 (Turuntie) / mt 12586 (Yläneentie) liittymä, Siwan pihajärjestelyt	- Siwan piha-alueen ja parkkipaikkojen erottaminen kevyen liikenteen väylästä reunakivin ja päällystemateriaalein ja P-paikkojen merkittäminen	1	ELY	15 000	0,001	12451 3/6450	-	1 300	Jäsentymätön piha-alue, jossa kaupan P-paikoilta peruutetaan suoraan kevyen liikenteen väylälle	12
3	Kt 41 / mt 210 / mt 12586, Oripään keskusta	- Näkemien parantaminen (kuusaidan poisto luoteiskulmasta) [ELY, KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen (noin 200m nykyisen liittymän eteläpuolelle) ja tarvittavat katuyhteydet [Kunta, KL 2] - Pikavuoropysäkkien uusiminen ja pyöräpyssäköinti (kiertoliittymän toteutuksen yhteydessä) [ELY, Kunta, KL 2]	1-2	ELY, Kunta	1: 400 2: 350 000	0,103	41 12/0	-	3 200	Kiertoliittymän rakentaminen edellyttää uusien katujen rakentamista (kunta vastaa toteutus kustannuksista). 80 km/h, STOP, aikaluku, alustava esiselvitys 2009	11
4	Mt 12451 (Turuntie) / Mörkömäentie liittymä, palvelutalojen kohdan suojatie	- Suojatien keskiarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle	2	ELY	17 000	0,003	12451 3/6170	-	1 300	Yityskohta palvelutalolle (18 rivitaloa)	12
5	Kouluatie / Kouluksija liittymä	- Hidasteen rakentaminen Kouluksijan kohdalle	2	Kunta	10 000	-	-	-	-	Uusi liikuntahalli lisää läpiajoilukennettä	9
6	Mt 12586 (Loimaantie) / Kangastie liittymä, urheilukentän kohdan suojatie	- Nykyisen suojatien siirtäminen noin 75m idän suuntaan (todelliseen tienlytyskohtaan) - Suojatien keskiarekkeen rakentaminen	2	ELY	18 000	0,004	12586 1/1775	-	1 000	Yityskohta urheilukentälle	12
MUUT HANKEET											
7	Mt 210 (Yläneentie) väli nykyinen taajamamerkki - kt 41 liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan	1	ELY	500	0,004	210 6/0 - 6/743	743	1 100	Kirkon kohdalla turvaton suojatie ja kirkon P-alueen liittymässä erittäin heikot näkemät. Kirkon länsipuolelle ollaan kaavoittamassa 40-50 tonttia.	9
8	Mt 12451 (Turuntie), Paltankulman kohta	- Näkemien parantaminen mutkan ja talon kohdalta (puuston raivaus)	1	ELY	400	0,000	12451 3/4025	-	200		99

LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
ORIPÄÄ											
9	Mt 12452 (Yhdystie), koko tie (mm. Oripään koulun kohta)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan - Näkemien parantaminen (pensasaidan poisto K-Extran idänpuoleisimmasta liittymästä suojatien kohdalta)	1	ELY	500	0,001	12452 1/0 - 1/477	477	300	Oripään koulun ja kunnanviraston kohta	9
10	Mt 12451 (Turuntie) / mt 12586 (Yläneentie) liittymä	- Näkemien parantaminen (pensasaidan poisto K-Extran idänpuoleisimmasta liittymästä suojatien kohdalta)	1	ELY	400	0,002	12586 1/380	-	1 200		99
11	Mt 12586 (Loimaantie) / kangastie liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raihaus)	1	ELY	400	0,001	12586 1/1660	-	1 000	Rantatieltä tullessa erittäin heikot näkemät. Alueelta kulkee noin 40 alakouluista.	99
12	Keskustaan saapumiset Yhdystieltä, Turuntieltä, Yläneentietä (2 kpl) ja Loimaantietä	- Tärinärajojen merkittäminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtiin (yhteensä 5 kohdetta)	1	ELY	2 500	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajorata-alueet kertovat liikennepäristön muutoksesta ja keskustaan saapumisesta	9
13	Mt 210 (Yläneentie), kirkon P-alueen liittymä	- Kirkon P-alueen merkittäminen liikennemerkein - Näkemien parantaminen (kirkon aidan leikkaaminen P-alueen liittymän kohdalta)	1	ELY, Kunta	700	0,002	210 6/370	-	1 100	Kirkon P-alueen liittymää ei ole merkitty ja näkemät P-alueelta tultaessa erittäin huonot	99
14	Mt 12858 (Huovintie) / mt 12586 (Loimaantie) liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raihaus) [KL 1] - Liittymäsaarekkeen rakentaminen Loimaantien puoleiseen liittymähaaraan [KL 3]	1-3	ELY	1: 400 3: 15 000	0,002	12585 1/135	-	300	Avoin liittymäalue. Liittymätulppalle ei ole tarvetta Kangastuvantien haarassa.	99
15	Mt 210 (Yläneentie), kirkon kohta	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin [ELY, KL 1] - Kirkon edustan ja pysäkin erottaminen ajoradasta ja tarvittaen P-paikkojen merkittäminen [Kunta, KL 3] - Suojatien jatkeen rakentaminen kirkon suuntaan ja suojatien erottaminen piha-alueesta [ELY, KL 3]	1-3	Kunta, ELY	1: 500 3: 2500	0,002	210 6/285	-	1 100	Kirkon piha-alue avoin ja jäsentymätön	99
16	Kt 41 välillä mt 12452 (Yhdystie) - mt 210 (Yläneentie)	- Valaistuksen rakentaminen	1	Kunta	25 000	0,010	41 11/4802 - 11/5650	848	3 200	Kunta toteuttaa hankkeen omalla kustannuksellaan	99

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

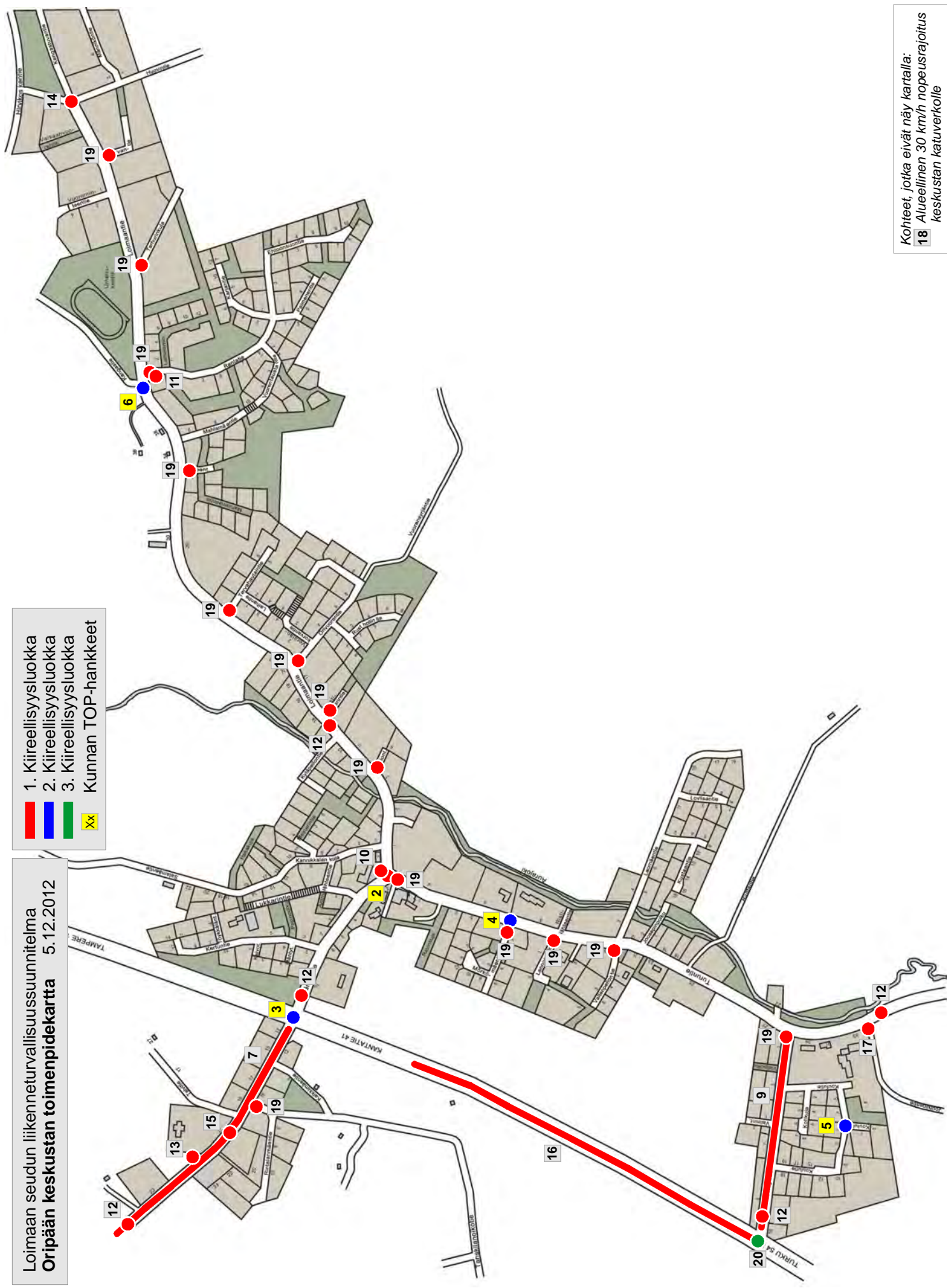
5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
17	Mt 12451 (Turuntie) / Jouhjoentie liittymä, Oripään koulun liittymä	1	Kunta	400	-	-	-	-	Ajoreitti Oripään koululle	99
18	Oripään keskustan tonttikadut	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Tavoitteena asettaa katuverkolle kaikkialle 30 km/h	9
19	Oripään pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	1	Kunta	1 400	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
20	Kt 41 / mt 12452 (Yhdystie) liittymä	3	ELY	60 000	0,007	41 11/4802	-	3 200	STOP-merkki ja pysäytysviiva on jo. 100 km/h.	99
21	Kt 41 / mt 210 (Hirvikoskentie) liittymä	3	ELY	60 000	0,012	41 12/805	-	3 200	Kantatien ainoa liittymä Oripään alueella, jossa ei ole STOP-merkkiä. STOP-merkin asentaminen ei kuitenkaan ole mielekästä runsaan sorarekalliikenteen takia. 80 km/h, etelän suunnasta nykyisin kääntymiskaista Hirvikoskentien suuntaan	99

ORIPÄÄ

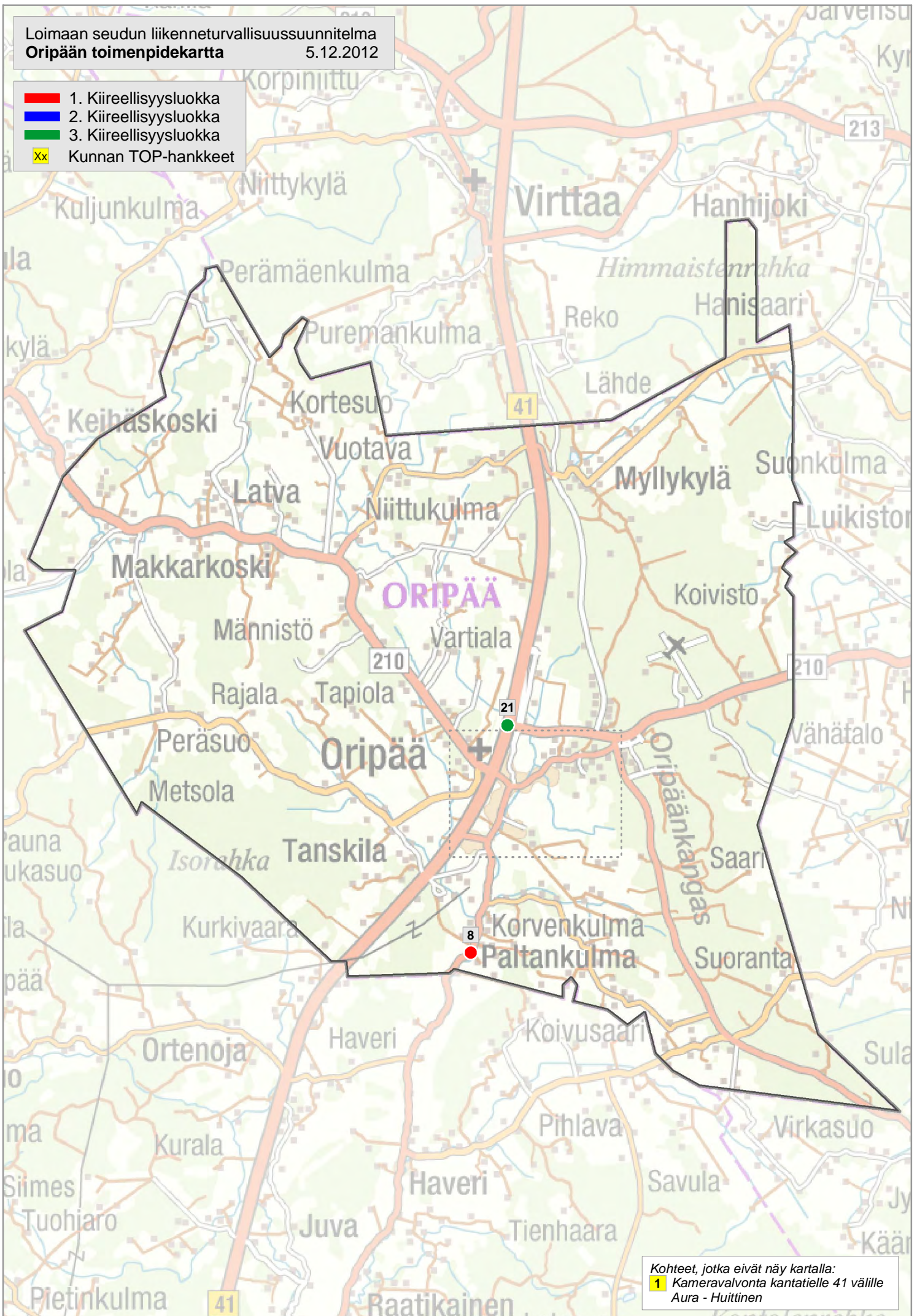
Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Oripään keskustan toimenpidekartta 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Kunnan TOP-hankeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
18 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
keskustan katuverkolle

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
1 Kameravalvonta kantatielle 41 välille
Aura - Huittinen

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
PÖYTÄ											
TÄRKEIMMÄT HANKEET (TOP-KOHEET)											
1	Vt 9 / mt 2250 (Kyröntie) liittymä, Kyrö	- TLS-toimenpiteenä: Liittymän porrastaminen - Korkeatasoinen pikavuoropysäkki pari ja pyöräpysäköinti	1	ELY	400 000	0,077	9 110/0	-	5 600	Onn.kasauma (0,4,3), 60 km/h, STOP, vaihtuva nopeusrajoitus, maalatut saarekkeet, kääntymiskaistat, alkukku, RS 2011	11
2	Vt 9, väli mt 224 - Kumila (Aura ja Pöytyä)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,211	9 107/3155 - 111/0	13 782	5 700	Tavoitteena valtatie 9 kohtausonnettomuuksien vähentäminen onnettomuusalttiimmalla välillä	10
3	Kt 41, väli Aura - Huittinen (Aura, Pöytyä, Oripää, Loimaa)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,455	41 7/0 - 15/0	41 271	3 500	Tavoitteena kantatien 41 kohtausonnettomuuksien vähentäminen	10
4	Mt 2250 (Kyröntie), Huittinperäntien ja Porakalliontien suojatiet	- Kolmion lisääminen Huittinperäntielle - Nykyisten Huittinperäntien ja Porakalliontien pitkien suojateiden lyhentäminen erottamalla reunakiviliinjoilla suojatiet ympäröivistä liittymäalueista ja jkp-teistä (samalla liittymät kaventuivat)	1	ELY	25 000	0,021	2250 11/4660	-	3 400	Erittäin pitkät suojatiet, jotka sijaitsevat jäsenytmättömällä liittymäalueella. Pitkät suojatiet ja reunakivien puuttuminen tekevät liittymähaaroista liian avarat.	12
5	Mt 204 (Turuntie) / mt 2020 (Mynämäentie) / mt 12563 (Keskustie) liittymä, Yläne	- Liittymän porrastaminen (vähintään turvasaarekkeet) - Pyöräpysäköinti pysäkin yhteyteen	2	ELY	150 000	0,031	204 7/0	-	3 100	60 km/h, STOP-merkit ja pysähtymisviivat sivusuunnilla	11
6	Mt 2250 (Kyröntie), Salen kohdan suojatie	- Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen Salen kohdalle Kyröntien suuntaiselle (pitkälle) suojatielle ja suojatien selkeä lyhentäminen liittymähaaraa kaventamalla	2	ELY	23 000	0,014	2250 11/4625	-	3 500	Salen pihaan ajetaan erittäin leveästä liittymähaaraasta, jossa on pitkä suojatie. Keskisaareke voidaan toteuttaa siten, että se toimii samalla liittymäsaarekkeena Salen pihaan suuntaan.	12
7	Mt 2250 (Kyröntie), tasonisteyksen kohta	- Rautatien eritasoristeyksen rakentaminen	2	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,079	2250 11/4645	-	3 400	Onn.kasauma (0,0,7) - Rautatien eritasosta olemassa tiesuunnitelma (6 milj.euroa) sekä paripuomisuunnitelma.	11
8	Mt 2255 (Yläneentie) / kallientie liittymä, Kisariihen kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle ja suojatien havaittavuuden parantaminen heljastinvarsin - Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	2	ELY	15 900	0,015	2255 1/905	-	1 700	Kevyen liikenteen ylityskohta urheilukeskukseen	12

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikennemäärä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
PÖYTÄ											
9	Mt.12557 (Haverintie), Yläneen keskusta välillä Kuntolantie - Tuiskulantie	- Keskustan kauppakatujakson kokonaisvaltainen parantaminen, joka vaatii erillisen suunnitelman (ajoradan kaventaminen reuna- ja viilijonien avulla, korotetun suojatien rakentaminen Salen ja Tuiskulantien kohdalle, Salen pihan ja OP:n liittymien kaventaminen ja Salen P-alueen erottaminen ajoradasta)	2	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,002	12557 1/7675 - 1/7775	100	1 200	Kauppakatujakson kokonaisvaltainen parantaminen edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen. Tärkeää on huomioida ajoneuvoilikenteen, kevyen liikenteen ja kauppajonien P-alueiden turvallinen erottelu.	12
MUUT HANKKEET											
10	Vt 9 / mt 2261 (Melliäntie) liittymä	- Väistämisviivan maalaaminen Melliläntien liittymään	1	ELY	200	0,004	9 111/1730	-	5 300		99
11	Kt 41 / Sankarintie liittymä	- Liittymän ennakkoarvoitusmerkkin lisääminen kummaastakin suunnasta	1	ELY	400	0,003	41 8/3520	-	4 400	Paikallisten ajoreitti Riihikoskelle kantatietä	99
12	Mt 204 (Turunväylä) välillä mt 210 (Oripääntie) liittymä - mt 12563 (Keskustie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h	1	ELY	300	0,030	204 7/0 - 7/1145	1 145	3 000	Oripääntien turvattoman liittymän kohdalla nykyisin 100 km/h nopeusrajoitus	9
13	Mt 204 (Turuntie) / Kallikantie liittymä	- Sivutien liittymä -varoituserkkien lisääminen - Ohituskiellon merkitseminen myös toiseen suuntaan liittymän kohdalle	1	ELY	500	0,004	204 7/3790	-	2 700		99
14	Mt 2250 (Kyröntie), Koivukujan palvelukodin ja vanhainkodin kohta sekä kirkon kohta	- Nykyisen nopeusrajoituksen vaihtumiskohdan (80 => 50 km/h) siirtäminen pohjoiseen palvelukodin ja vanhainkodin liittymän pohjoispuolelle - Nopeusrajoituksen alentaminen kirkon kohdalla 60 => 50 km/h	1	ELY	600	0,015	2250 11/755	-	1 500		9
15	Mt 2250 (Kyröntie), Kyrön koulun kohta	- Nykyisten koulun kohdan keskiisaarekkeillisten suojateiden (2 kpl) havaitavuuden parantaminen heijastinvarsin (heijastinvarret on jo keskiisaarekkeen liikenteenohjauspylväissä)	1	ELY	1 000	0,010	2250 11/3330	-	2 000	Etelästä saavuttaessa nopeusrajoitus muuttuu juuri ennen koulua. Keskiisaarekkeet viestivät liikenneympäristön muutoksesta.	12

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
16	Mt 2250 (Kyröntie), Eskolantien (entinen kirjasto) ja Faarinkujan (VPK) kohtien suojatiet	- Suojateiden (2 kpl) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	ELY	1 000	0,011	2250 11/3805 2250 11/4055	-	2 100	Kyröntien idänpuoleinen jkp-tie vaihtaa puolta Eskolantien kohdalla. Kyröntien kaikissa muissa suojateissa välillä keskusta - Kyrön koulu on jo heijastinvarret.	12
17	Mt 2250 (Kyröntie) / mt 2253 (Olliantie) liittymä	- Suojateiden (2 kpl) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	ELY	1 000	0,020	2250 11/4383	-	3 000	Optimaalisin toimenpide olisi liittymäalueen korottaminen, mutta se ei ole mahdollista sahan suuren raskaan liikenteen määrän takia	12
18	Mt 2250 (Kyröntie), postin kohdan suojatie	- Postin kohdan nykyisen suojatien poistaminen	1	ELY	200	0,011	2250 11/4435	-	3 300	Kyrön keskustan kohdalla on erittäin monta suojatietä, joista postin kohdan suojatie on yksi vähiten käytetyistä. Lähistöllä olevat suojatiet korvaavat poistuvan suojatien eivätkä kiertomatkat ole pitkiä.	12
19	Mt 2250 (Kyröntie), Jaakonkujan kohdan suojatie	- Jaakonkujan kohdan nykyisen suojatien poistaminen	1	ELY	200	0,009	2250 11/4835	-	2 900	Kyrön keskustan kohdalla on erittäin monta suojatietä, joista Jaakonkujan kohdan suojatie on yksi vähiten käytetyistä. Lähistöllä olevat suojatiet korvaavat poistuvan suojatien eivätkä kiertomatkat ole pitkiä.	12
20	Mt 2255 (Viäneentie) välillä kt 41 - Yhdystie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h	1	ELY	300	0,007	2255 1/0 - 1/600	600	1 700	Yhdystien liittymän kohdalla suojatie. Tavoitteena aloittaa nopeusrajoitus heti päätien liittymästä.	9
21	Mt 2255 (Viäneentie) / Myllykuja liittymä, terveyskeskuksen kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle ja suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin	1	ELY	15 500	0,016	2255 1/1350	-	1 600		12
22	Mt 2255 (Turuntie) / Myllykuja liittymä, kunnantaloon kohdan suojatie	- Nykyisen Turuntien suojatien poistaminen	1	ELY	200	0,005	2255 1/1565	-	1 600	Lähistöllä on tarvittavat suojatiet Turuntien ylittämiseen	12
23	Mt 2255 (Turuntie), OP:n kohdan suojatie	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin ja suojatieväiden siirtäminen lähemmäksi suojatietä	1	ELY	600	0,005	2255 1/1615	-	1 600	Todettu, että ei ole tarvetta hidasteelle tai kavennukselle	12
24	Mt 2255 (Turuntie) / Kauppakuja liittymä	- Nykyisen Kauppakujan pitkän suojatien lyhentäminen (samalla liittymähaara kaventuu)	1	ELY	3 000	0,004	2255 1/1865	-	1 600	Erittäin pitkä suojatie Kauppakujan ylitse ja avara liittymähaara	12

PÖYTÄ

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
25	Mt 12447 (Turuntie) / Auvaistentie	- Hidasteen rakentaminen - STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen - Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	1	ELY	10 800	0,005	12447 1/2145	-	900	Suojatiemaalaukset ja varoitukset toteutettu.	9
26	Mt 12451 (Turuntie), Mustanojan koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 40 km/h koulun kohdalla ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan	1	ELY	500	0,004	12451 1/3065	-	800		9
27	Mt 12451 (Turuntie), Haverin koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h koulun kohdalla ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan	1	ELY	500	0,001	12451 2/4935	-	500		9
28	Mt 12455 (Heikinsuontie), Heikinsuon koulun kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h koulun kohdalla ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan - Koulun liittymän muuttaminen selkeäksi T-liittymäksi (90-astetta)	1	ELY	30 000	0,002	12455 1/3590	-	400	Nykyinen koulun liittymä epätyypillinen kaksihaarainen liittymä	9
29	Mt 12460 (Huitinperäntie), päiväkodin kohta	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus jkp-tien ja ajoradan väliltä) - Huitinperäntien suuntaisten suojateiden (2 kpl) maalaaminen päiväkodin liittymiin (puuston molemmin puolin)	1	ELY	800	0,008	12460 1/2325	-	1 300	Päiväkodin pihasta erittäin huonot näkemät Huitinperäntielle	12
30	Mt 12557 (Haverintie), Koulutien kohdan suojatie	- Hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle suojatien havaittavuuden parantaminen heijastivarsin	1	ELY	15 500	0,010	12557 1/7460	-	1 200	Tienlytyskohta terveysasemalle, koululle ja päiväkodille.	12
31	Mt 12563 (Keskustie), huoltoaseman kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h	1	ELY	300	0,004	12563 1/0 - 1/400	400	1 500	Nopeusrajoituksen alentamisella hillitään nopeuksia huoltoaseman liittymän kohdalla	9

PÖYTÄ

LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
32	Mt 12563 (Haaviontie) / Kirkkokuja liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin ja suojatiemerkin siirtäminen suojatien kohdalle	1	ELY	600	0,002	12563 1/995	-	800		12
33	Ylänen keskusta saapumiset Hovilanmäentietä, Keskustietä, Haaviontietä ja Haverintietä	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtin tai kylään saapumisen kohtiin (yhteensä 4 kohdetta)	1	ELY	2 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
34	Kyrön keskusta saapumiset	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtin tai kylään saapumisen kohtiin (yhteensä 4 kohdetta)	1	ELY	2 000	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
35	Riihikosken keskusta saapumiset	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtin tai kylään saapumisen kohtiin (yhteensä 3 kohdetta)	1	ELY	1 500	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja keskusta saapumisesta	9
36	Vt 9 / mt 12460 (Huittinperäntie) liittymä	- Stop-merkin ja pysäytymisviivan merkitseminen [KL 1] - Väistötilan ja valaistuksen rakentaminen (edellyttää yksityistien siirtämistä), harkittava myös liittymän poistamista [KL 3]	1-3	ELY	1: 400 3: 80 000	0,029	9 110/2570	-	5 300	Valaisematon liittymä	99
37	Mt 204 (Turuntie) / mt 210 (Oripääntie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h [KL 1] - Valaistuksen rakentaminen [KL 3] - Turvasaarekkeiden rakentaminen [KL 3]	1-3	ELY	1: 300 3: 60 000	0,050	204 7/1145	-	2 800	STOP-merkit ja pysäytysviiva on jo.	9

PÖYTÄ

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Hev.väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
PÖYTÄ											
38	MT 12557 (Haverintie) / mt 12563 (Keskustie) / mt 12563 (Haavontie) liittymä	- Salen pihan liittymähaaran poistaminen (rakenteelliset esteet) [KL 1] - Liittymäalueen korottaminen ja liittymän kääntäminen selvemmin 90-asteen kulmaan T-liittymäksi [KL 3] - Suojatien lyhentäminen ja havaittavuuden parantaminen heljastinvarsin [KL 3]	1-3	ELY	1- 200 3- 40 000	0,006	12557 1/7789	-	1 200	Pääliittymä keskustaan saavuttaessa.	9
39	Koulutie	- Nykyisen hidasteen maalaus (havaittavuuden parantaminen)	1	Kunta	200	-	-	-	-		9
40	Kyrön, Riihikosken ja Ylänen keskustojen tonttikadut	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	2 500	-	-	-	-	Esimerkiksi Huitin alue kokeilukohteeksi Kyrössä	9
41	Kyrön pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylien risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkkölmion yhteyteen (yhteensä 20 kpl)	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
42	Mt 2250 (Kyröntie), Kyrön koulun kohta	- Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Kyröntieltä koululle johtavan kadun oikealle (muistomerkkin) puolelle ja nykyisen pyöräparkin siirtäminen koulun päätyyn (koulun ja muistomerkkin väliin). - Nykyisen pyöräparkin muuttaminen vanhempien saattoolenkiksi (ajojärjestelyt eli lenkki jo valmiina) ja kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen koulun pihaan (eroteltuna saattoalueesta)	1	Kunta	40 000	-	-	-	-	Tavoitteena muodostaa turvallinen vanhempien saattoalue koulun pihaan. Nykyisin tehdään u-käännöksiä Kyröntieltä.	99
43	Mt 2255 (Turuntie) / Sankarintie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen	1	Kunta	400	-	-	-	-	Heikot näkemät. Liikennepeili on jo.	99

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
44	Riihikosken keskustan nykyiset suojatiet	- Suojateiden havaittavuuden parantaminen heijastinvarsin ja tarvittaessa suojateliikennemerkin siirtäminen lähemmäksi ajorataa (yhteensä 4 suojatietä)	1	Kunta	2 000	-	-	-	-		12
45	Riihikosken pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittyisiin käärkikolmion yhteyteen (yhteensä 13 kpl)	1	Kunta	1 300	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
46	Sahantie, Valintatalon kohdan suojatiet	- Suojatien maalaaminen ja suojateliikennemerkit Sahantielle nykyisen jkp-tien ylityskohtaan	1	Kunta	400	-	-	-	-	Sahantien kohdalla kulkee jkp-tie kohti valtatien alkua	12
47	Ylänen pääkadut, pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittyisiin käärkikolmion yhteyteen (yhteensä 6 kpl)	1	Kunta	600	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-ten risteämisten yhtenäinen merkittäminen	12
48	Mäkiäistenrinne ja -kangas	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h [KL 1] - Hidasteiden (2-3 kpl) rakentaminen asuntojen rakentumisen myötä [KL 3]	1-3	Kunta	1: 300 3: 20 000	-	-	-	-	Alue rakenteille. Kevyen liikenteen väylä tulossa.	9
49	Kt 41 väli Pöytyän kk - Oripään kunnan raja	- Hirvivaroituserkkien tarkistaminen	2	ELY	2 000	0,011	41 10/0 - 11/2112	7 491	3 200	Hirvieläinonnettomuuksien kasaukokohtia	11
50	Mt 204 (Turuntie) väli Uusikartano - Yläne	- Hirvivaroituserkkien tarkistaminen	2	ELY	2 000	0,006	204 6/0 - 6/5000	5 000	3 200	Hirvieläinonnettomuuksien kasaukokohtia	11
51	Mt 2255 (Turuntie), Lankintie - Riihikoski jkp-tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	2	ELY	380 000	0,004	2255 1/2323 - 1/3420	1 097	1 600	Loimaan LJS, kiir. luokka 1 (Loimaa LJS aiesop.). Ongelmana tilaanpuute.	12
52	Mt 12557 (Haverintie), vanhainkodin kohta	- Kesisaarekkeellisen suojatien rakentaminen vuonna 2012 avatun vanhainkodin kohdalle	2	ELY	17 000	0,005	12557 1/7175	-	1 200	Kesisaarekkeellinen suojatie kertoo liikenneympäristön muutoksesta ja keskustaan saapumisesta ja toimii reittinä vanhainkodin suuntaan	12

PÖYTYÄ

LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikennemäärä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
53	Mt 12563 (keskustie) / Vainionperäntie liittymä, nykyinen suojatie	- Kevyen liikenteen yhteyden jatkeen rakentaminen nykyiseltä Keskustien ylittävältä suojatietä Vainionperäntielle	2	ELY	3 000	0,003	12563 1/755	-	1 400	Nykyinen suojatie ei johda mihinkään	12
54	Vt 9, väli Kyrö - Loimaa (Humppilan raja)	- Muuttuvat nopeusrajoitukset linjaosuudella (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	2	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	-	9 111/0 - 118/0	36 461	5 200	Tavoitteena kelin mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset, joiden avulla vähennetään valttien onnettomuuksia	10
55	Mt 2255 (Turuntie), Riihikosken keskusta, OP:n kohta	- Korkealaatuisen keskustapysäkin/pysäkki-parin rakentaminen (tarkka sijainti päätettävänä)	2	ELY, Kunta	12 000	0,008	2255 1/1615	-	1 600	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa	13
56	Vt 9 / mt 12449 (Jaikalan tie) liittymä, Jaikala	- Valaistuksen rakentaminen [KL 2] - Liittymän porrastaminen [KL 3]	2-3	ELY	2: 30 000 3: 200 000	0,032	9 109/0	-	5 800	Onn.kasauma (0,2,0). Valaisematon liittymä, jossa etelästä tullessa kaiteet kaventavat tietilaa. Reitti idän suunnasta kantatiele 41.	99
57	Hovilanmäentie, Luontokabinettiin kohta	- Hidasteen rakentaminen ennen Makasiinitien liittymää - P-alueen erottaminen reunakivilinjalta ajoradasta	2	Kunta	20 000	-	-	-	-		9
58	Huitintie	- Hidasteen rakentaminen	2	Kunta	10 000	-	-	-	-		9
59	Jukolantie, leikkikentän kohta	- Hidasteen rakentaminen leikkikentän kohdalle	2	Kunta	10 000	-	-	-	-		9
60	Mt 2250 (Kyröntie), Osuuspankin kohta	- Torilta Osuuspankin pihaan ajamisen estäminen rakenteellisin estein (esimerkiksi istutustaatitot) - Osuuspankin ja R-kioskin P-alueen erottaminen reunakivilinjalta kevyen liikenteen väylästä	2	Kunta	1 500	-	-	-	-	Nykyisin torilta ajetaan suoraan Osuuspankin pihaan kevyen liikenteen väylää pitkin ja Osuuspankin ja R-kioskin pihaassa peruutellaan kevyen liikenteen väylälle	99
61	Mt 2253 (Olliantie) / Suolakorventie liittymä, maaumalan kohta	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus kaakkoiskulmasta tontilta)	2	Kunta	400	-	-	-	-	Maaumala ei käytössä kesällä 2012 ja 2013	99
62	Vt 9, väli Kuuskoski - Jaikala (Aura ja Pöytyä)	- Ohituskaistaparin rakentaminen välille Kuuskoski - Jaikala (Yksi kolmesta ensimmäisen vaiheen ohituskaistaparista välillä Aura-Loimaa)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,253	9 107/3155 - 108/3623	5 300	5 800	Valtatielle 9 on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa kolme ohituskaistaparia ja myöhemmässä vaiheessa kolme lisää	10

PÖYTÄ

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
PÖYTYÄ											
63	Vt 9, väli Kumila - Mellilä (Pöytyä ja Loimaa)	- Ohituskaistaparin rakentaminen välille Kumila - Mellilä (yksi kolmesta ensimmäisen vaiheen ohituskaistaparista välillä Aura-Loimaa)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,198	9 111/3260 - 112/3373	4 800	5 330	Valtatielle 9 on suunniteltu ensimmäisessä vaiheessa kolme ohituskaistaparia ja myöhemmissä vaiheissa kolme lisää	10
64	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkuu Auran puolelle)	3	ELY	243 000	0,119	9 108/0 - 109/4122	8 093	5 800		99
65	Vt 9, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkuu Loimaan puolelle)	3	ELY	382 000	0,209	9 110/350 - 112/4704	12 749	5 300		99
66	Vt 9 / mt 2254 (Piimätie) liittymä, Kaulanperä	- Liittymän kanavointi - Valaistuksen rakentaminen	3	ELY	175 000	0,034	9 111/0	-	5 300	Onn.kasauma (1,0,1). STOP-merkit on jo. Käytetään oikeittin pohjoisen suunnasta kantatielle 41.	99
67	Kt 41, valaistuksen rakentaminen	- Valaistuksen rakentaminen (jatkuu Auran puolelle)	3	ELY	212 000	0,107	41 7/2565 - 8/3970	7 082	4 400		99
68	Kt 41 / mt 2043 (Yläneentie) / mt 2255 (Yläneentie), Riihikoski	- Liittymän kanavointi - Alikulun rakentaminen	3	ELY	400 000	0,030	41 9/0	-	4 000	Esi 2005, Loimaan LJS, kiir. luokka II, 80 km/h, STOP, kääntymiskaista, TPS, pääsuunnalta oikealle iso kääntyvä pendelivirta. Sale ja Neste liittymässä.	99
69	Mt 2043 (Yläneentie) väli kt 41 - Kivimäentie, jkp-tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	ELY	200 000	0,001	2043 1/0 - 1/580	580	900	Reitti Haukkavuoren luonto- ja maastoliikuntakeskukseen.	99
70	Mt 2250 (Kirkkotie) / mt 12451 (Turuntie) liittymä	- Leveän liittymäalueen kaventaminen jatkamalla nykyisiä liittymätulppia noin 2m liittymän keskustan suuntaan	3	ELY	7 500	0,003	2250 13/6422	-	700	Liittymätulpat epätyypillisen kaukana liittymästä. STOP-merkit on jo Kirkkotielle.	99
71	Mt 2261 (Melliäntie), tasonisteyksen kohta	- Tasonisteyksen turvallisuuden parantaminen (edellyttää erillisen liikenteen väylästä)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,000	2261 1/565	-	300	Varoitusvalot ja puolipuomit	99
72	Mt 12451 (Turuntie), terveyskeskuksen kohta	- Pysäkin erottaminen kevyen liikenteen väylästä	3	ELY	2 500	0,002	12451 1/45	-	1 200	Kevyen liikenteen väylä loppuu epämääräisesti pysäkillä	99
73	Mt 12461 (Kumilansuontie), tasonisteyksen kohta	- Tasonisteyksen turvallisuuden parantaminen (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	3	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,000	12461 1/225	-	200	Varoitusvalot ja puolipuomit	99
74	Kuntolantien eteläpää ja lähistön P-alueet ja liikehuoneistot	- Kuntolantien selkeä erottaminen reunakivin pih- ja P-alueista sekä laajan asfalttialueen jäsentely istutuksin ja reunakivin	3	Kunta	60 000	-	-	-	-	Liisiantien uudisrakennukset lisäävät Kuntolantien liikennettä ja Kuntolantien eteläpään laaja asfalttialue on jäsentymätön	99

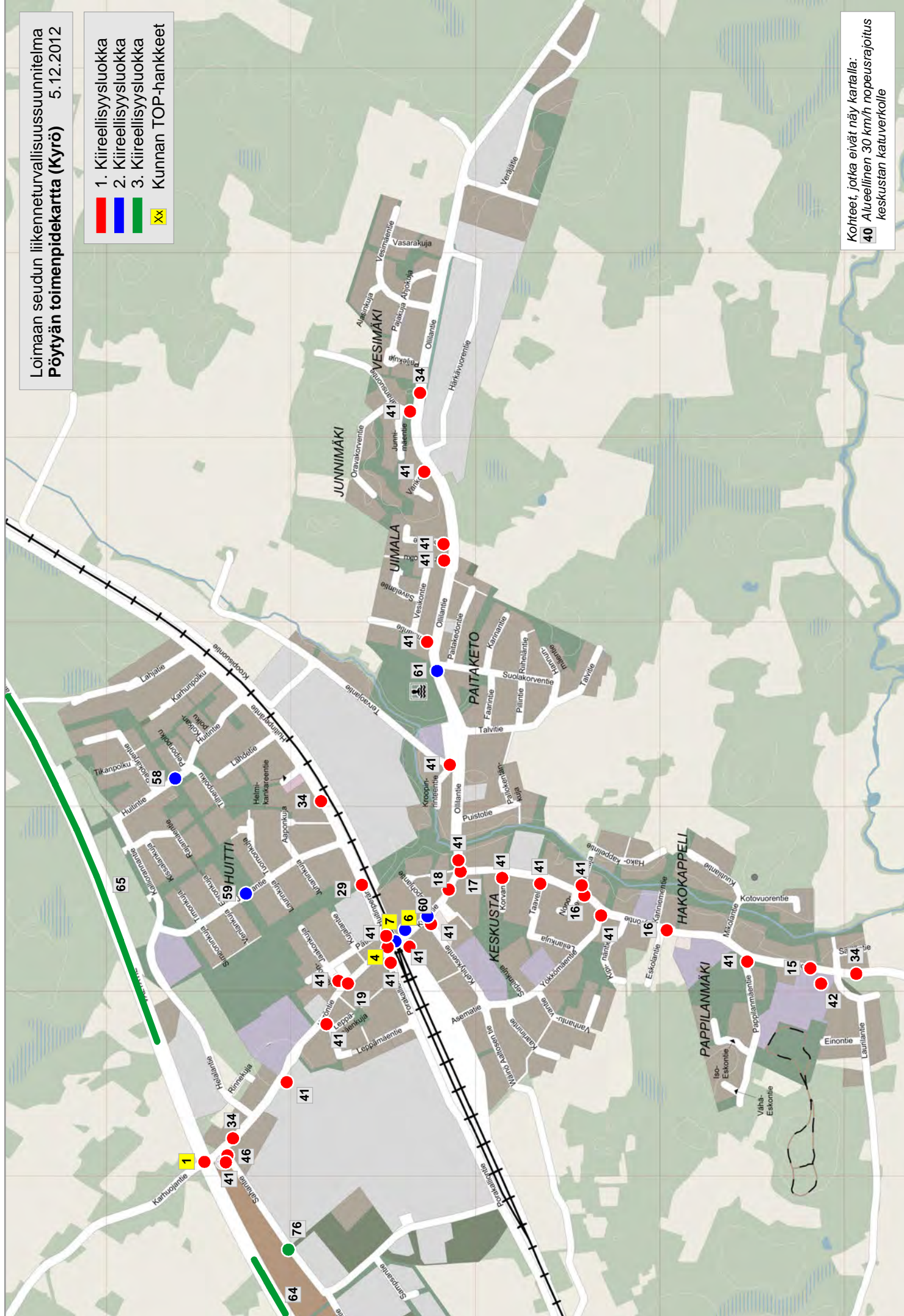
Kartta-nro	Kohde	Kiir.-luokka	Toimenpide	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
75	Mt 12557 (Haverintie) / Hovilanmäentie liittymä	3	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen Hovilanmäentielle	Kunta	15 000	-	-	-	-	Nykyinen hyvin avoin liittymähaara, jossa vääristyneet ajolinjat	99
76	Sahantie	3	- Katualueen kaventaminen	Kunta	3 000	-	-	-	-	Leveä katutila ja jäsentymätön alue	99

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma
Pöytyän toimenpidekartta (Kyrö) 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- XX Kunnan TOP-hankeet

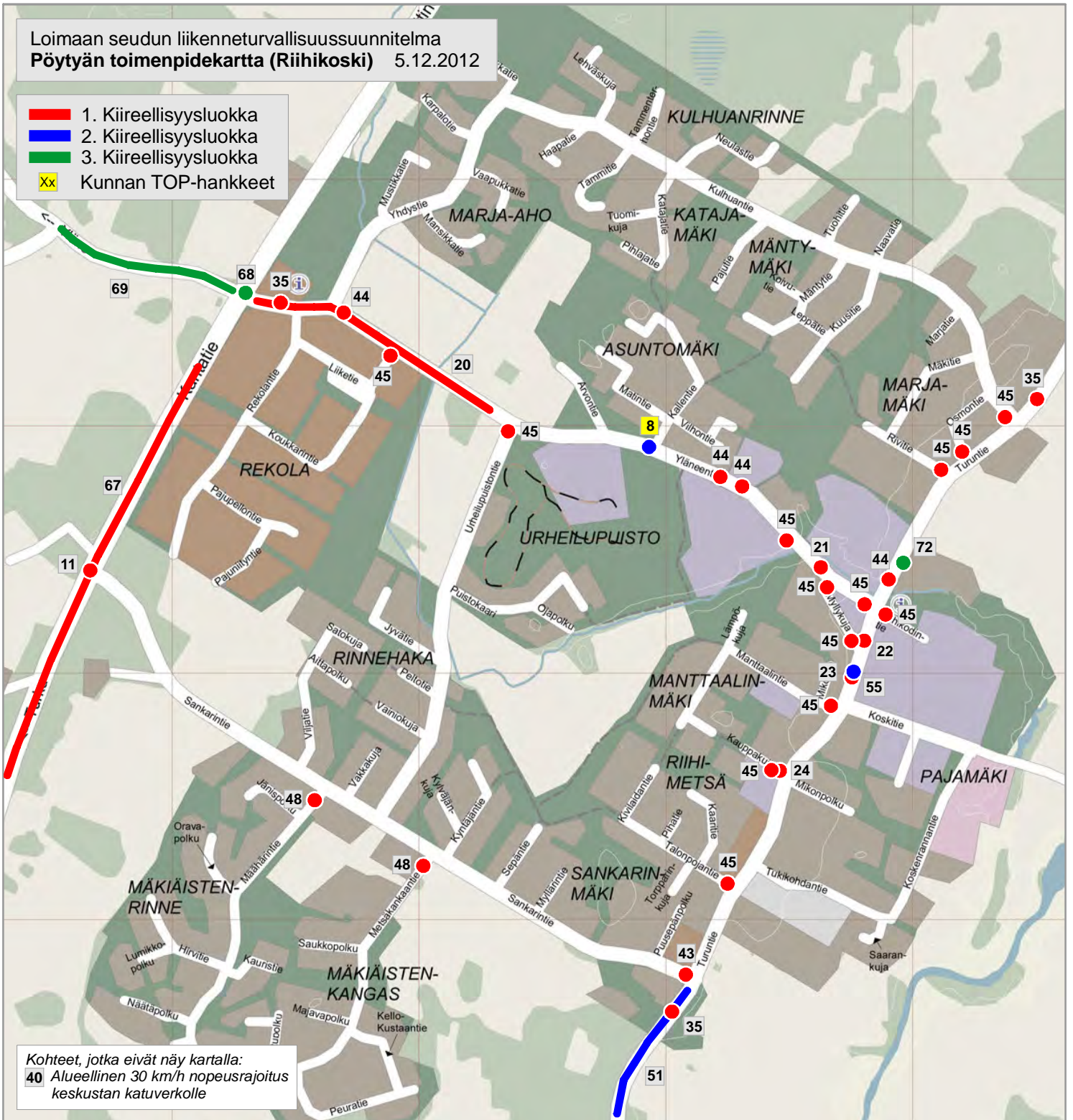


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
40 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
keskustan katuverkolle



Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Pöytyän toimenpidekartta (Riihikoski) 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet

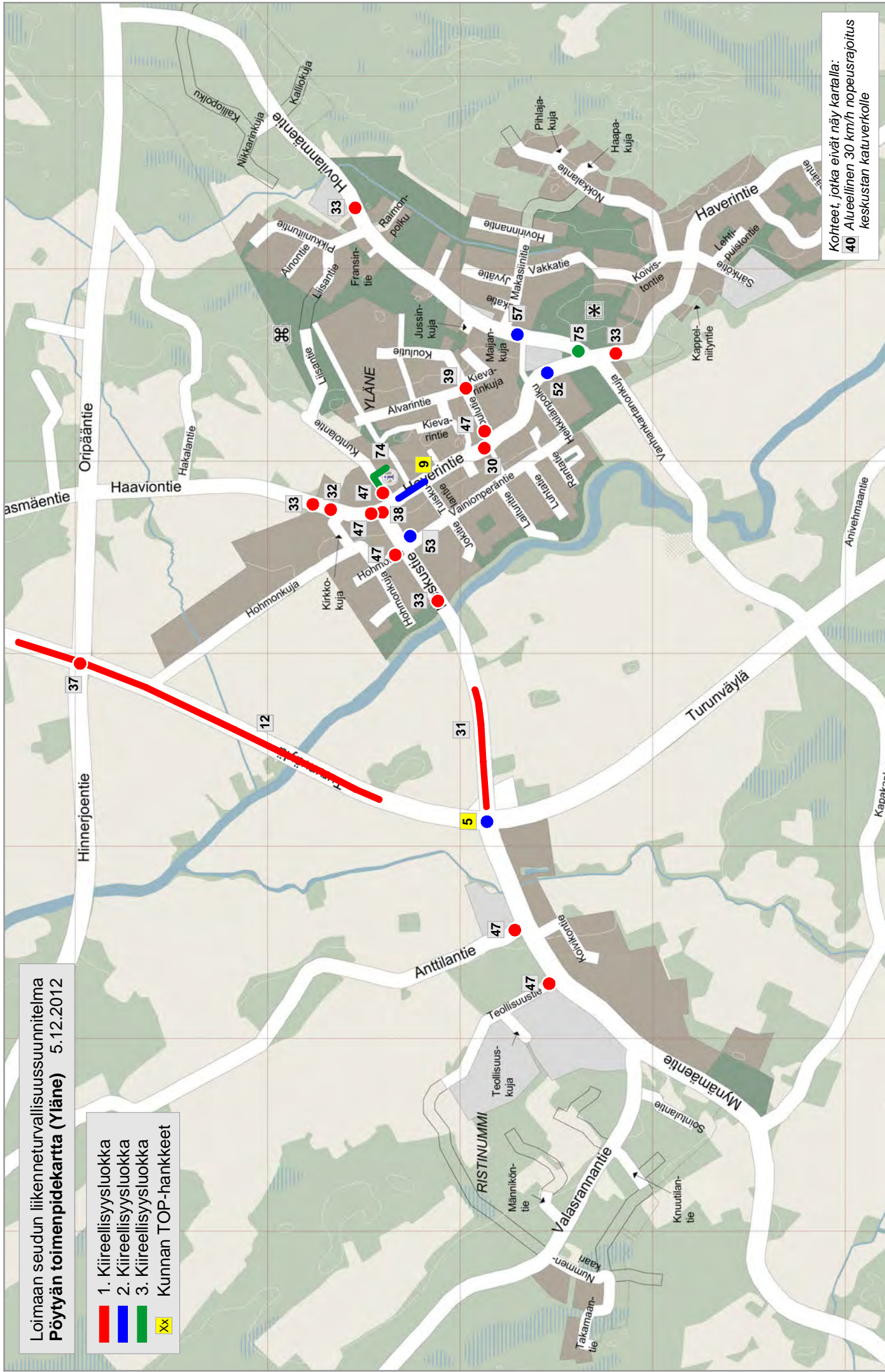


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
40 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
 keskustan katuverkolle

Loimaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma
Pöytyän toimenpidekartta (Yläne) 5.12.2012

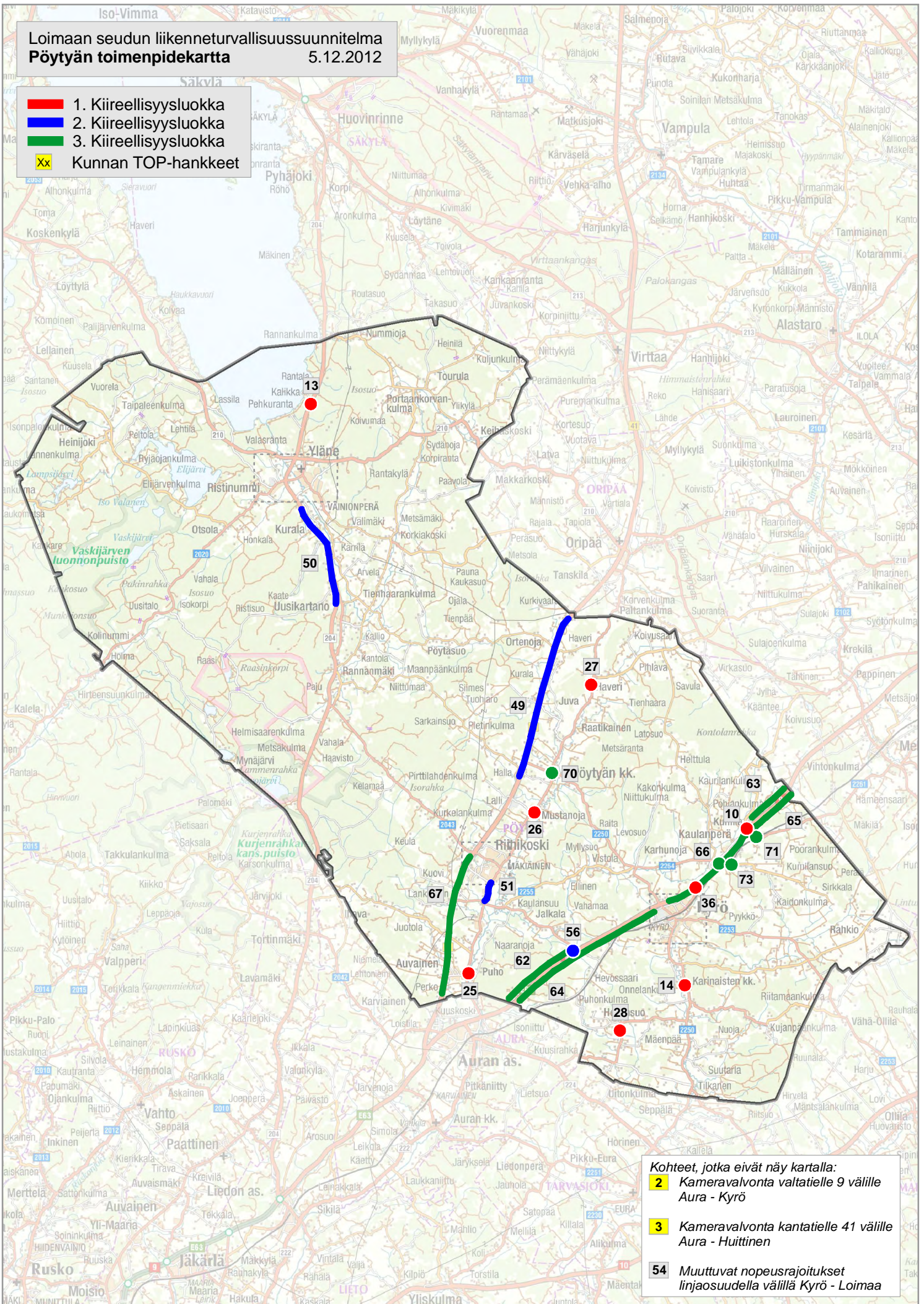
- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet

Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
40 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
 keskustan katuverkolle



Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Pöytyän toimenpidekartta 5.12.2012

- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:

- 2 Kameravalvonta valtatielle 9 välille Aura - Kyrö
- 3 Kameravalvonta kantatielle 41 välille Aura - Huittinen
- 54 Muuttuvat nopeusrajoitukset linjaosuudella välillä Kyrö - Loimaa

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tienpitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
TARVASJOKI											
TÄRKEIMMÄT HANKEET (TOP-KOHTEET)											
1	Vt 10 / mt 181 / mt 12303, Tarvasjoen pth	- Nykyisten ympyrän muotoisten nurmisaarekkeiden korvaaminen turvasaarekkeilla - Liittymäalueen kaventaminen	1	ELY	50 000	0,016	10 5/2558	-	3 300	100 km/h, STOP, ympyrän muotoiset nurmisaarekkeet ja erittäin leveä liittymäalue	11
2	Vt 10, väli Lieto - Koski (Tarvasjoki, Marttila, Koski)	- Kameravalvonnan asentaminen linjaosuudelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen)	1	ELY	(Kustannukset erillisestä suunnitelmasta)	0,386	10 5/0 - 12/0	38 442	3 100	Tavoitteena valtatien 10 kohtaamissuunnitelmien vähentäminen	10
3	Mt 2250 (Hämeen Härkätie), K-Extran piha-alue	- K-Extran P-alueen erottaminen kevyen liikenteen väylästä reunakivellä ja Hämeen Härkätien suuntaisen suojatien maalaaminen kaupan kohdalle	1	Kunta	5 000	-	-	-	-	K-Extran piha-alue jäsentymätön (kevyen liikenteen väylä kulkee P-alueen vieritse eikä suojatietä ole merkitty).	12
4	Perkontie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h [KL 1] - Kadun rakenteen parantaminen väylillä Hämeen Härkätie - Jäkälätie ja parantamisen yhteydessä tarvittavat hidasteet. [KL 3]	1-3	Kunta	1: 300 3: 150 000	-	-	1 100	-	Perkontiellä erittäin heikko päällyste. Sulamisvedet aiheuttavat jatkuvia ongelmia tien rakenteelle (parantamissuunnitelma olemassa). Kolmiot asetettu sivuteille.	9
5	Violantie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h [KL 1] - Nopeusrajoituksen alentamista tukemaan hidasteiden rakentaminen Katajakujan ja Tammitien välille sekä Tuomikujan ja Papukujan välille [KL 2] - Kevyen liikenteen väylän rakentaminen [KL 3]	1-3	Kunta	1: 300 2: 20 000 3: 180 000	-	-	750	-	Kunta tehnyt kevyen liikenteen väylästä linjauksen Virolantielle	9
6	Vt 10 / mt 2250 / mt 12307, Tarvasjoki (Seo)	- Turvasaarekkeiden rakentaminen - Pikavuoropysäkin uusiminen ja pyöräpysäköinti - Kevyen liikenteen yhteys bussipysäkillä Seo pihaan, jota käytetään liittymäpysäköintialueena	2	ELY	55 000	0,057	10 6/0	-	3 300	Seon liittymä, 80 km/h, STOP. Paimionjoen kohdan kaitteet luovat kaventavan vaikutuksen. Ahdas kohta, jos useampia samaan aikaan kääntyviä.	11

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytied. huomiot	Kärki-tehtävä
TARVASJOKI											
7	Mt 2230 (Hämeen Härkätie), kunnantalon kohta	- Ajoradan kavennuksen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle - Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	2	ELY	7 000	0,004	2230 1/6200	-	900	Hidaste olisi optimaalisin vaihtoehto, mutta kirjaston ja koulun hidasteiden toteutuksen yhteydessä on todettu, että maaperän takia hidaste ei ole toteutettavissa.	12
8	Mt 2250 (Hämeen Härkätie) välillä meijeri (nykyinen jkp-tie) - vt 10	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	2	ELY	460 000	0,002	2250 8/0 - 8/1325	1 325	1 100	Kunnan tärkein jkp-tiehanke. Edellyttää myös jokisillan rakentamisen.	12
MUUT HANKEET											
9	Vt 10 / mt 12301 liittymä	- STOP-merkkien ja pysäytysviivojen merkittäminen kumpaankin sivutien haaraan	1	ELY	400	0,010	10 5/4695	-	3 300	Vt:n 10 ainoa maantielualue, jossa suunnitteluala ei ole STOP-merkkejä	99
10	Mt 2230 / mt 2250 liittymä, nykyinen keski-areakeelinen suojatie	- Suojatien (liittymän) havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	1	ELY	500	0,001	2230 1/6507	-	900	Idästä tultaessa liittymä heikosti havaittavissa huonon geometrian takia. Tavoitteena enemmänkin liittymän havaittavuuden parantaminen kuin suojatien havaittavuuden parantaminen. Liittymän ennakkovaroitusmerkit on jo.	12
11	Mt 2250 (Hämeen Härkätie) / mt 12303 (Aikulmantie) liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raijaus)	1	ELY	400	0,003	2250 8/1583	-	1 400		99
12	Mt 2250 (Hämeen Härkätie), väli Tarvashovi - päiväkot (nykyinen nopeusrajoituksen vaihtumiskohta)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h	1	ELY	300	0,005	2250 8/2390 - 8/2805	415	1 700	Tarkastelujaksolla koulun, urheilukeskuksen ja Virolantien liittymä. Alentamistarvetta ei ole koulun liittymästä idän suuntaan.	9
13	Mt 2250 (Hämeen Härkätie) / Virolantie liittymä	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta - Suojatien lyhentäminen rakentamalla bussipysäkin kohdalle olka	1	ELY	3 000	0,006	2250 8/2635	-	1 700	Suojatie johtaa ainoastaan bussipysäkillä	12
14	Mt 2250 (Hämeen Härkätie) / Koskikuja liittymä, Siwan kohta	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	1	ELY	500	0,004	2250 8/2825	-	1 700	Siwa ja Kukka ja Lahja -kioski	12
15	Mt 2250 (Kyröntie), kirkon kohdan korotettu suojatie	- Suojatien havaittavuuden parantaminen heijastinvarsilta	1	ELY	500	0,003	2250 8/3550	-	1 200	Nykyisin korotettu suojatie	12
16	Mt 2250 (Kyröntie), kirkonkylän kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h	1	ELY	300	0,004	2250 8/3825	-	1 200	Taajamaan saapumisen ja maantien 2251 liittymän takia nopeusrajoituksen vaihtumiskohta tulisi olla ennen maantien 2251 liittymää	9

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot	Kärki-tehtävä
TARVASJOKI											
17	Mt 2251 (Liedonperäntie) / Prunkkaalantie liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h (liittymän lähistöllä jokaisessa liittymähaarassa) - STOP-merkin ja pysäytyssiivan merkitseminen Prunkkialtielle (pysäytyssiiva vietävä niin lähelle liittymää, että vierinen rakennus ei aiheuta näkemäestettä)	1	ELY	1 000	0,002	2251 3/0	-	400	Erittäin heikko näkemä rakennuksen takia	9
18	Mt 2251 (Liedonperäntie), Liedonperän kylän kohta (Liedonperäntie 799)	- Näkemien parantaminen kapean mutkan ja talon kohdalla (puuston raivaus talon kulmalta)	1	ELY	400	0,000	2251 2/3460	-	300		99
19	Keskustaan saapumiset Kyröntieltä ja Hämeen Härkätieiltä idästä ja lännestä	- Tärinäraitojen merkitseminen nopeusrajoituksen (40 km/h) vaihtumiskohtin tai kylään saapumisen kohtiin (yhteensä 3 kohdetta)	1	ELY	1 500	-	-	-	-	Tärinäraidat ja (jo olemassa olevat) nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset kertovat liikenneympäristön muutoksesta ja keskustaan saapumisesta	9
20	Mt 2250 (Hämeen Härkätie), Tarvashovin P-paikat	- Suojatien maalaaminen Hämeen Härkätien suuntaisesti Urheilutien ylitse (nykyinen jkp-tie) [KL 1] - Näkemien parantaminen (puuston raivaus) [KL 1] - Tarvashovin P-paikkojen erottaminen ajoradasta ajoratamaalauksin ja reunakivellä [KL 3] - Tarvashovilta liittymähaaran kaventaminen [KL 3]	1-3	ELY, Kunta	1: 600 3: 15 000	0,009	2250 8/2155	-	1 700	Tarvashovin P-alueelta peruutetaan suoraan ajoradalle ja osittain kevyen liikenteen väylälle, jota ei ole eroteltu Urheilutiestä ja P-alueesta	99
21	Mt 2230 (Hämeen Härkätie), kirjaston, apteekin ja osuuspankin liittymät	- Kirjaston kohdan liittymän poistaminen (liittymähaaran sulkeminen esimerkiksi kukkaistutuslaatikoin)	1	Kunta	300	-	-	-	-	Kirjastolle pystyy kulkemaan sujuvasti ilman kiertomatkaa Pennikujan liittymän kautta. Näkemäesteenä olleet tuomipihajät poistettu kesällä 2012.	99
22	Mt 2250 (Hämeen Härkätie), pääkatujen ja kevyen liikenteen väylän risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pääkatujen liittymiin kärkkölmön yhteyteen (yhteensä 11 kpl)	1	Kunta	1 100	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkitseminen	12

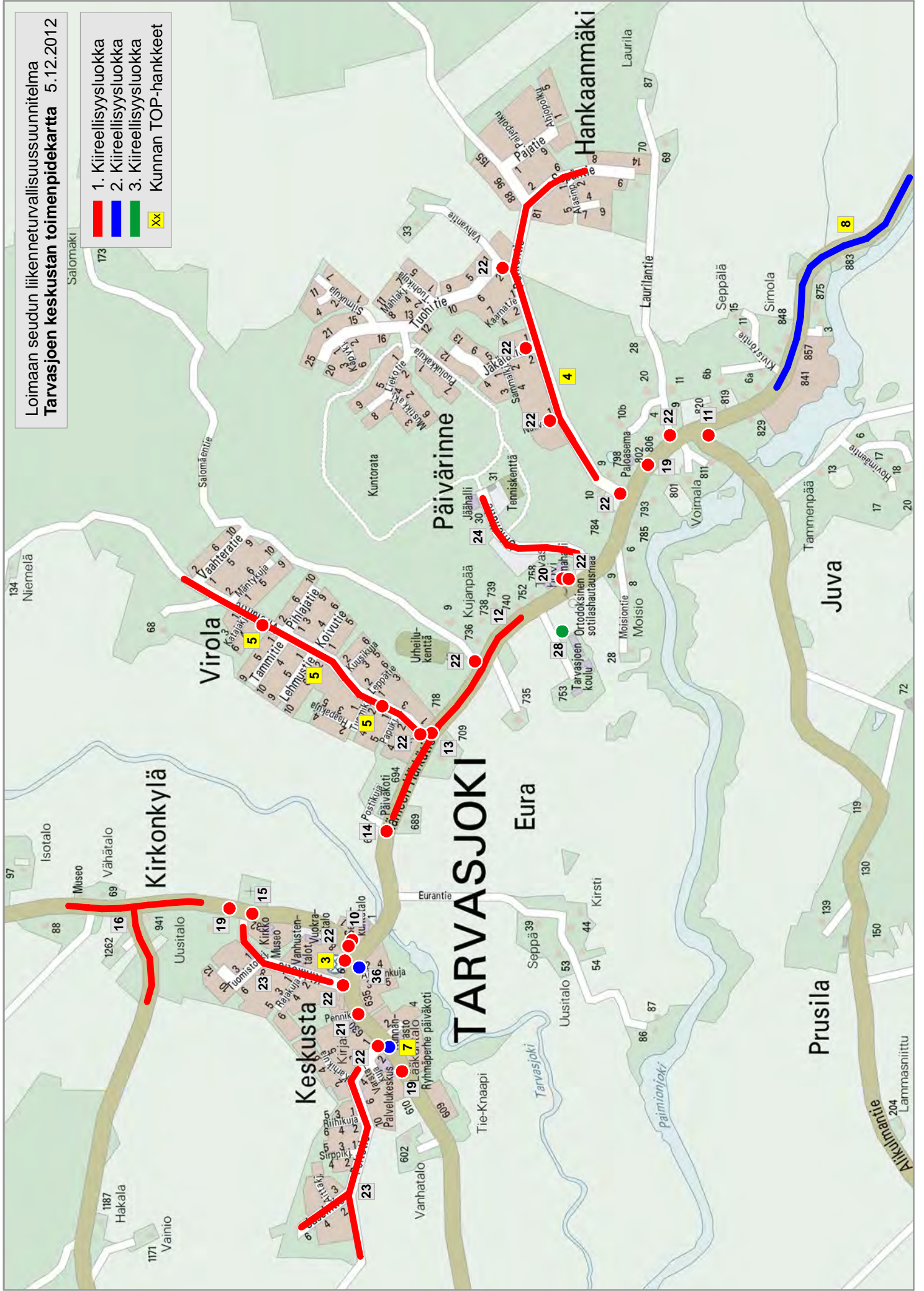
LOIMAAN SEUDUN LIKENNETURVALLISUUSJUNNITELMA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

5.12.2012

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir.-luokka	Tien-pitäjä	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytied. huomiot	Kärki-tehtävä
TARVASJOKI											
23	Peltotien ja Kirkkotien alkupäät	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	900	-	-	-	-	Tavoitteena, että kaikilla keskustan tuntumassa kaikilla kaavateilla on 30 km/h	9
24	Urheilutie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h	1	Kunta	300	-	-	430	-	Urheilutien päässä jäähalli ja tenniskenttä. Urheilutielle tehty jo yksi hidaste hillitsemaan nopeuksia.	9
25	Mt 2250 (Hämeen Härkätie) ja mt 12307 (Härkätie), Paimionjoen kohta	- Kaiteiden rakentaminen	2	ELY	82 000	0,008	2250 8/0 - 8/740 12307 1/0 - 1/899	1 639	1 100	Paimionki ja erittäin tiheää puustoa aivan tien vieressä	99
26	Mt 2230 (Hämeen Härkätie), Tarvasjoen keskusta, K-Extran kohdan bussipysäkki	- Korkealaatuisten keskustapysäkin/pysäkkiparin rakentaminen (tarkka sijainti päätettävä)	2	ELY, Kunta	12 000	0,002	2230 1/6480	-	900	Tavoitteena joukkoliikenteen edellytysten parantaminen hyvän vuorotarjonnan keskuksissa. Ongelmana nykyisen pysäkin heikko sijainti.	13
27	Vt 10 / Työllintie liittymä (teollisuusalue)	- Väistötilan rakentaminen teollisuusalueen liittymään	3	ELY	60 000	0,004	10 5/5315	-	3 300	Väistötilan rakentaminen edellyttää yksityisatiehaaran siirtämistä	99
28	Tarvasjoen koulu, saattojärjestelyt	- Saattoalueen ja mopopysäköinnin rakentaminen opettajien nykyisen parkkipaikan eteen nurmialueelle (toteutus ajojenkinä, jossa ei tarvitse peruuttaa)	3	Kunta	20 000	-	-	-	-	Mopot parkkeeraaan nykyisin koulun seinustalle ja vanhempien saattoaluetta ei ole selkeästi osoitettu	99

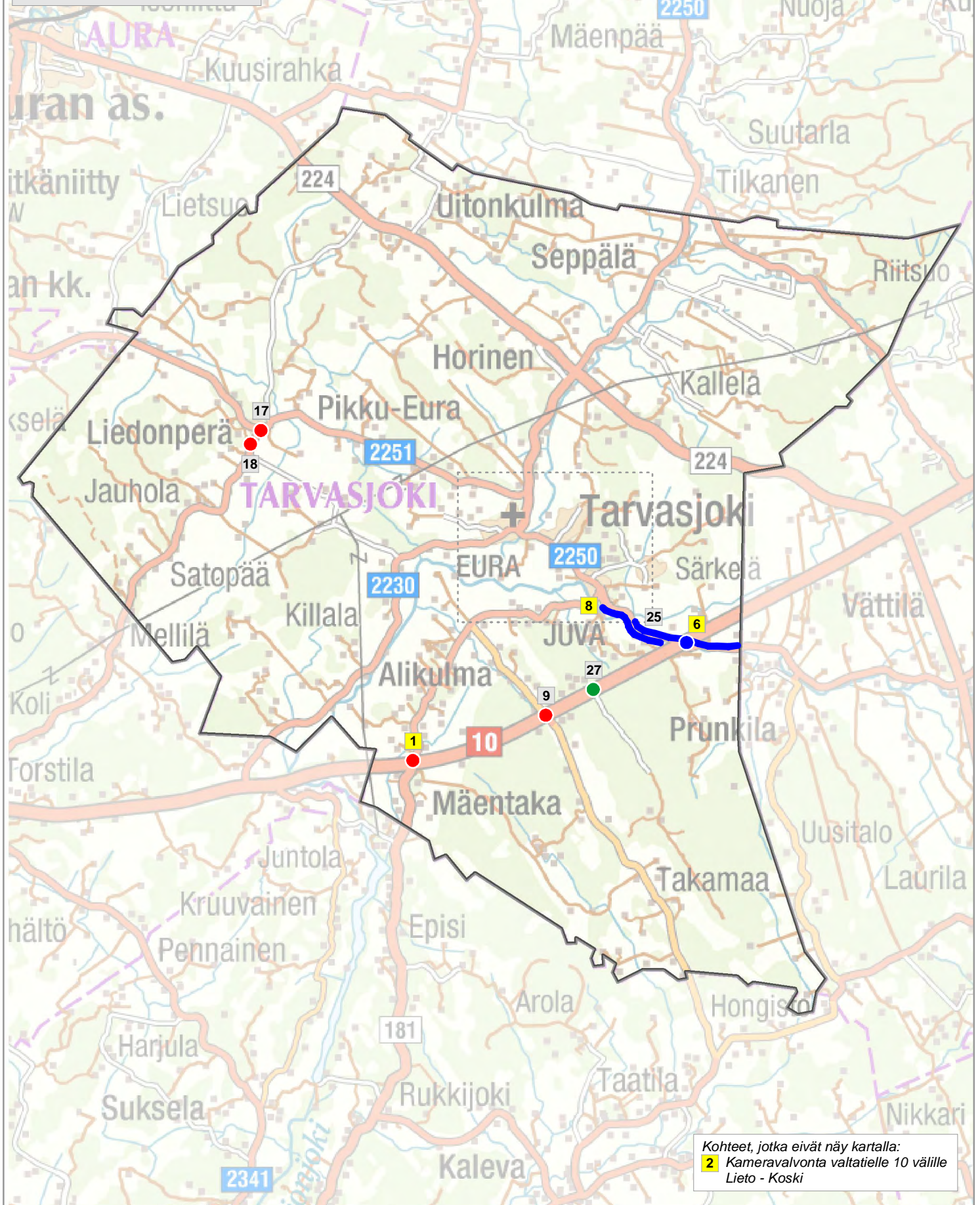
Loimaan seudun liikenneturvallisuus suunnitelma
Tarvasjoen keskustan toimenpidekartta 5.12.2012

- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka
- Xx Kunnan TOP-hankeet



Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma
Tarvasjoen toimenpidekartta 5.12.2012

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka
- X Kunnan TOP-hankkeet



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
2 Kameravalvonta valtatielle 10 välille
Lieto - Koski

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 124/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Juha Heltimo Mikko Lautala Jaakko Klang		Julkaisuaika Joulukuu 2012		
		Kustantaja Julkaisija Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Yhdessä tuumin kohti turvallisempaa liikkumista Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma				
Tiivistelmä Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu seudun kuntien ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen yhteistyönä. Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on edistää kokonaisvaltaisella tavalla nykyistä vastuullisempaa ja turvallisuushakuisempaa liikkumista seudulla. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä pyritään merkittävästi vähentämään seudulla tapahtuvien liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrää. Tavoitteena on myös edistää nykyistä kestävämpää liikkumista, jolla terveys- ja ympäristövaikutusten ohella on myönteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuksuunnitelmaan. Loimaan seudulla tapahtuu vuosittain keskimäärin viisi kuolemaan ja 70 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Asukaslukuun suhteutettuna Loimaan seudulla tapahtuu selvästi enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin maakunnassa tai koko maassa keskimäärin. Myös liikenneonnettomuuksien vakavuusaste on maakunnan ja koko maan keskitasoa korkeampi. Kulutavoittain tarkasteltuna korostuvat erityisesti henkilöauto-onnettomuudet. Liikennekuolemista peräti kolme neljäsosaa on tapahtunut autoilijoille. Ikäryhmittäin tarkasteltuna suurin onnettomuusriski on 15–24-vuotiailla, jotka muodostavat seudun liikenteen uhreista 39 prosenttia (ikäryhmän osuus seudun väestöstä on 11 prosenttia). Liikenneonnettomuuksista aiheutuu seudun kunnille vuosittain lähes kahdeksan miljoonan euron kustannukset – yli 200 euroa asukasta kohden. Nykytilan kuvausten pohjalta ja valtakunnalliset linjaukset huomioiden seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma on asetettu pitkän aikavälin visio, määrälliset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet sekä lähivuosien toimintaa suuntaavat kärkitehtävät. Tavoitteiden mukaan seudun liikennekuolemien määrän tulee vähentyä nykyisestä viidestä hengestä 1-2 henkeen vuoteen 2020 mennessä. Loukkaantumisten määrän tulee vähentyä nykyisestä 95 henkilöstä vähintään 71 henkilöön vuoteen 2020 mennessä (-25 %). Suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen pyritään monipuolisen ja toimien vaikuttavuuden perusteella kohdennetun toimenpidejoukon keinoin sekä kehittämällä eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja työnjakoa toimenpiteiden edistämiseksi. Suunnitelmassa on esitetty 14 kärkitehtäväkokonaisuutta, joihin toiminta tulee vaikuttavuuden perusteella ensisijaisesti kohdistaa. Suunnitelman vaikutustenarvioinnin perusteella voidaan todeta, että keinot asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ovat olemassa, mutta tavoitteisiin pääseminen edellyttää erittäin suuria panostuksia kaikilla liikenneturvallisuuksuunnitelman osa-alueilla, ja erityisesti liikennekäyttäytymiseen ja yhteistyöhön kohdistuvien toimenpiteiden osalta. Liikennekuolemien puolittamisen tavoite nykytasosta vuoteen 2020 on tehtyjen tarkastelujen perusteella mahdollista. Myös loukkaantumisten määrän vähentäminen on saavutettavissa esitetyin toimenpitein.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen, liikkumisen ohjaus				
ISBN (painettu) 978-952-257-678-1	ISBN (PDF) 978-952-257-679-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
www www.elv-keskus.fi/iulkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-679-8	Kieli Suomi	Sivumäärä 158
Julkaisun myynti/jakaja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Kustannuspaikka ja aika Turku 2012			Painotalo Kopijyvä Oy, Tampere	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 124/2012				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Juha Heltimo Mikko Lautala Jaakko Klang		Publiceringsdatum December 2012		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland		
		Projektets finansiär uppdragsgivare		
Publikationens titel Yhdessä tuumin kohti turvallisempaa liikumista - Loimaan seutukunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma (Med gemensamma krafter mot säkrare trafik - Trafiksäkerhetsprogram för Loimaaregionen)				
Sammandrag <p>Trafiksäkerhetsprogrammet för Loimaaregionen har utarbetats i samråd mellan regionens kommuner och NTM-centralen i Egentliga Finland. Trafiksäkerhetsprogrammet har som syfte att på en helhets betonat sätt främja en trafik i regionen som är mera ansvarstagande och understryker större säkerhet än vad som nu är fallet. Strävan är att med de åtgärder som framförs i planen minska antalet döda och skadade i trafiken i regionen i betydande mån. Ett mål är också att främja sätt att ta sig fram som är hållbarare än i nuläget, vilket utöver hälso- och miljöeffekterna också skulle påverka trafiksäkerheten positivt.</p> <p>I Loimaaregionen inträffar årligen fem trafikolyckor med dödlig utgång och 70 olyckor där människor skadas. I relation till befolkningstallet sker det klart mera olyckor med personskador i Loimaaregionen än i landskapet eller i hela landet i medeltal. Också trafikolyckornas allvarlighetsgrad är större än i landskapet och i hela landet i medeltal. När olyckorna granskas utgående från färdvägarna framträder särskilt personbilarna. Av trafikolyckorna med dödlig utgång har till och med tre fjärdedelar skett inom bilismen. Ur åldersperspektivet sett är olycksrisken störst för 15–24-åringarna som utgör 39 procent av olycksoffren (åldersgruppen är 11 procent av regionens befolkning). Trafikolyckorna orsakar årligen kostnader på närmare åtta miljoner euro för kommunerna i regionen – över 200 euro per invånare.</p> <p>Utgående från beskrivningar av nuläget och med beaktande av linjedragningarna på riksnivå har en vision för trafiksäkerhetsarbetet i regionen ställts upp med målet att minska antalet trafikolyckor samt med spetsuppgifter som styr verksamheten under de närmaste åren. Antalet trafikolyckor med dödlig utgång i regionen ska enligt målen minska från nuvarande fem personer till 1-2 personer fram till år 2020. Antalet skadade ska fram till år 2020 minska från nuvarande 95 personer till 71 personer (-25 %).</p> <p>För att nå de mål som uppsatts i planen vidtas mångsidiga och riktade åtgärdscluster som utgår från åtgärdernas effektivitet samt utvecklas samarbetet och arbetsfördelningen mellan olika aktörer för att främja åtgärderna. I planen presenteras 14 spetsuppgiftshelheter som utgående från sin effektivitet ska vara de främsta föremålen för verksamheten.</p> <p>Utgående från konsekvensbedömningen av planen kan konstateras att medlen för att nå målen finns, men att det kräver synnerligen stora insatser från alla delområden i trafiksäkerhetsarbetet och i synnerhet när det gäller åtgärder för att förbättra trafikbeteendet och samarbetet, för att målen ska kunna nås. En halvering av antalet dödsfall i trafiken jämfört med nuläget är möjlig enligt de undersökningar som gjorts. Också minskningen av antalet skadade i trafiken kan uppnås med hjälp av de åtgärder som presenteras.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Trafiksäkerhet, hållbart resande, styrning av resande				
ISBN (tryckt) 978-952-257-678-1	ISBN (PDF) 978-952-257-679-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
WWW www.elv-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-679-8		Språk Finska
				Sidantal 158
Beställningar Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Förläggningsort och datum Åbo 2012			Tryckeri Kopijyvä Ab, Tammerfors	

DOCUMENTATION PAGE

Publication serie and number Reports 124/2012				
Publication serie and number Transport and infrastructure				
Author(s) Juha Heltimo Mikko Lautala Jaakko Klang		Date December 2012		
		Publisher Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Southwest Finland		
		Financier/commissioner		
Title of publication Yhdessä tuumin kohti turvallisempaa liikkumista - Loimaan seutukunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma (Together towards safer traffic-The traffic safety plan for the Loimaa region)				
Abstract The traffic safety plan for the Loimaa region is compiled in cooperation with municipalities of the region and the ELY Centre Southwest Finland. The goal of the traffic safety plan is to promote more responsible and safety-conscious traffic in a comprehensive manner in the region. The measures listed in the plan aim to decrease significantly the number of traffic casualties and deaths in the traffic of the region. The goal is also to promote more sustainable traffic than now which will have also a positive effect both on the development of the traffic safety as well as the health and environmental effects. In average, there are five accidents leading to death and 70 accidents with personal injuries in the Loimaa region annually. Proportioned with the population, there are clearly more personal injury accidents in the Loimaa region than in the province or in the whole country in average. Also, the severity of the traffic accidents is higher than the average of the province and the whole country. When analyzing the methods of transportation, especially car accidents are emphasized. Even three fourths of the deaths in traffic happen to car drivers. When analyzing the age groups, the largest accident risk is among 15–24 year olds, who form 39 percent of the traffic casualties in the region (the share of the age group of the population in the region is 11 percent). The traffic accidents cause costs of nearly eight million euros for the municipalities of the region annually – more than 200 euros per capita. Based on the description of the current status and regarding the national alignments, the traffic safety work of the region has a long-term vision, quantitative reduction goals of the traffic accidents and the main tasks guiding the activities of the future years. According to the goals, the number of traffic deaths in the region shall decrease from the current five persons to 1-2 persons by 2020. The number of accidents shall decrease from the current 95 person to at least 71 persons by 2020 (-25 %). The goals set in the plan can be reached in means of diverse measures that are focused based on the efficiency of the operations and developing the cooperation and the distribution of work between different operators in promoting the measures. The plan introduces 14 main task entities, on which the operation shall be focused based on the efficiency. Based on the evaluation of effects of the plan it can be stated, that the means to reach the goals exist but reaching them requires major investments on all areas of the traffic safety work, and in particular, the measures focusing on the traffic behavior and cooperation. The goal of halving the traffic deaths from the current level by 2020 is possible based on the reviews. Also halving the number of accidents can be reached with the measures presented.				
Keywords Road safety, sustainable mobility, mobility management				
ISBN (print) 978-952-257-678-1	ISBN (PDF) 978-952-257-679-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (print) 2242-2846	ISSN (online) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/iulkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-679-8	Language Finnish	Number of pages 158
For sale at/distributor Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 636 20101 Turku, puh. 0295 022 500				
Place of publication and date Turku 2012		Printing place Kopijyvä Ltd, Tampere		

RAPORTTEJA 124 | 2012
YHDESSÄ TUUMIN KOHTI TURVALLISEMPAA LIIKKUMISTA
LOIMAAN SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-678-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-679-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-679-8

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