

Turunmaan seudun
liikenneturvallisuussuunnitelma

Turunmaan seudun
liikenneturvallisuussuunnitelma

Tiehallinto

Turku 2009

[<Kansikuvan tiedot ym.>](#)

ISSN 1457-991X
TIEH tieh-nro

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1561
TIEH tieh-nro

Asiatunnus (diaarinumero)

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana
Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)
Faksi [<Kirjoita tähän>](#)
Puhelin [<Kirjoita tähän>](#)

TIEHALLINTO

Turun tiepiiri
Yliopistonkatu 34
PL 636
20101 TURKU
Puhelin 0204 22 11

Hanna Reihe, Teemu Kinnunen: Turunmaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma.
Turku 2009. Tiehallinto, Turun tiepiiri. xx s. + liitt. x s. ISSN 1457-991X, TIEH tieh-nro, ISSN 1459-1561, TIEH tieh-nro.

Asiasanat: liikenneturvallisuus; liikenneympäristö; liikennekasvatus liikenneonnettomuudet; onnettomuuskustannukset

Aiheluokka: 80

TIIVISTELMÄ

Turunmaan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Länsi-Turunmaan kaupungin, Kemiönsaaren kunnan sekä Tiehallinnon Turun tiepiiriin yhteistyönä. Suunnitelmassa on selvitetty Turunmaan seudun liikenneturvallisuuden nykytila ja kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia kyselyn ja onnettomuusanalyysin avulla. Nykytilanteen selvitys on antanut lähtökohdat liikenneturvallisuustyön tavoitteiden ja päämäärien asettamiselle. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ja hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimenpiteistä kootut toimintasuunnitelmat tukevat tavoitteisiin pääsemistä.

Turunmaalla on tapahtunut vuosina 1999 - 2008 yhteensä noin 1300 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista noin 300 on johtanut henkilövahinkoon, ja henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 9 kuolemaan. Länsi-Turunmaalla maantieverkolla onnettomuudet ovat kasautuneet erityisesti Saaristotielle (MT 180) ja sen liittymiin. Kemiönsaarella maanteiden onnettomuudet ovat keskittyneet MT 181:lle (Turuntie) sekä MT 183:lle (Perniöntie-Dragsfjärdintie-Taalintehtantie).

Turunmaalla tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 11 M€/vuosi, josta kunnille kohdistuvien kustannusten osuus on noin 2 M€/vuosi. Kuntien kustannuksista suurin osa kohdistuu terveyst- ja sosiaalitoimelle.

Asukkaille suunnatun kyselyn mukaan koululaisia ja alle kouluikäisiä pidettiin turvattomimpina tienkäyttäjärhminä, ja pyöräilyä sekä kävelyä turvattomimpina kulkutapoina. Kehittämistarpeista tärkeimmiksi nousivat nopeuksien hillitseminen (moottoriajoneuvot), kevyen liikenteen yhteydet ja risteämiskohdat ajoneuvoliikenteen kanssa, autoilijoiden ja mopoilijoiden asenteet (piittaamattomuus) ja turvalaitteiden käyttämättömyys.

Onnettomuusanalyysin, asukaskyselyn ja valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta laadittiin Turunmaalle liikenneturvallisuuden visio sekä sovittiin liikenneturvallisuustavoitteiksi seuraavat teemat:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen
- Liikenneturvallisuusryhmien nimeäminen
- Liikenneturvallisuusryhmien työn systemaattisuuden ja jatkuvuuden varmistaminen
- Nuorten liikennevahinkojen vähentäminen
- ”Lomaliikenteen” turvallisuuden parantaminen
- Kesäliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Alkoholionnettomuuksien vähentäminen
- Yksittäisonnettomuuksien vähentäminen
- Mopoilun turvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Risteämisonnettomuuksien vähentäminen

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen vaatii liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvien liikenneympäristöä parantavien toimenpiteiden lisäksi hallintokuntien jatkuvaa liikennekasvatus-, valistus ja tiedotustyötä sekä poliisin valvontatyötä.

Työn aikana laadittiin liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi kuntakohtaiset toimenpideohjelmat. Suunnitelmassa laadittujen toimenpideohjelmien pääpaino on nopeasti toteutettavissa, pienissä ja kustannustehokkaimissa hankkeissa. Toimenpideohjelmien hankkeet sisältävät mm. useita kevyen liikenteen turvallisuutta parantavia hankkeita, nopeusrajoitusten laske-
mis- ja tehostamistoimia sekä liittymien turvallisuutta parantavia toimia.

Lisäksi Turunmaan kuntiin ehdotetaan nimettävän liikenneturvallisuusryhmät, jotka koordinoivat ja seuraavat liikenneturvallisuustyön etenemistä hallintokunnissa ja sidosryhmissä sekä vastaavat tässä työssä laadittujen toimintasuunnitelmien toteuttamisesta ja päivittämisestä.

ESIPUHE

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Turunmaan liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää katsauksen Kemiönsaaren ja Länsi-Turunmaan liikenneturvallisuuden nykytilaan, seudun liikenneturvallisuustyön organisointimallin, liikenneturvallisuustyön kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman, sekä toimenpideohjelman liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve/esiselvitys ja sen toteutuksen aikajänne on noin 10 vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Liikenneympäristön parantaminen kuuluu pääasiallisesti Tiehallinnon ja kuntien teknisen toimen toimialaan. Eri hallintokunnat muokkaavat taas liikkumisen asenteita ja osaamista kasvatus- ja tiedotustoimillaan. Liikenneasentisiin ja liikenneympäristöönkin vaikuttavat lisäksi useat eri sidosryhmät kuten Liikenneturva, liikenteen etujärjestöt ja mm. urheiluseurat ja vammaisjärjestöt. Myös poliisin valvonta vaikuttaa liikennesääntöjen noudattamiseen, liikennekäyttäytymiseen ja -kulttuuriin. Liikenteen turvallisuus edellyttääkin tehokasta ja näkyvää valvontaa. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa kuljettajien kokemana kiinnijäämisriski, jossa poliisin suorittamalla tiedottamisella ja valvonnalla on keskeinen osa.

Liikenneympäristön parantamissuunnitelman tavoitteena on liikenteen vaaranpaikkojen kartoittaminen ja liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden määrittäminen. Toimenpiteiden tavoitteena on taas liikenneonnettomuuksien vähentäminen, onnettomuuksien vakavuusasteen pienentäminen sekä tienkäyttäjän turvallisuudentunteen parantaminen.

Liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman (kvt-suunnitelma) tavoitteena on kvt-työn nykytilanteen kartoittaminen, liikenneturvallisuustyön organisointi ja käynnistäminen. Suunnitelman tavoitteena on lisäksi työn jatkuvuuden varmistaminen sekä se, että liikennekasvatustyö tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan myös uusia toimintamalleja hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön.

Tämän suunnitelmatyön aikana on käynnistetty ja määritelty ennen kaikkea kuntien liikenneturvallisuusryhmien toiminta, sillä niiden rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä. Liikenneturvallisuustyöhön on pyritty sitouttamaan kaikki seudulla toimivat eri hallintokuntien yksiköt. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Tiehallinnon Turun tiepiiri sekä Turunmaan seudun kunnat. Tiehallinnossa työstä on vastannut Jaakko Klang, Kemiönsaarella Lars Nummelin ja Roger Hakalax, sekä Länsi-Turunmaalla Kimmo Liianmaa ja Matias Jensen. Suunnitelman on laatinut Ramboll Finland Oy, josta projektin vetäjänä on toiminut Hanna Reihe

vastuualueenaan liikenneympäristön suunnittelu. Kvt-suunnittelusta on puolestaan vastannut Teemu Kinnunen.

Turussa marraskuussa 2009

Tiehallinto
Turun tiepiiri

Sisältö

I	OSA A	9
1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	9
1.1	Taustaa	9
1.2	Suunnittelualue	10
1.3	Liikenneverkko	11
1.4	Aikaisemmat selvitykset ja suunnitelmat	16
2	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	17
2.1	Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa	17
2.2	Turunmaan liikenneonnettomuudet	18
2.3	Onnettomuuskustannukset	21
2.4	Liikenneturvallisuuskysely	22
2.5	Asiantuntija-arviot ja maastotarkastelut	28
3	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	29
3.1	Valtakunnalliset tavoitteet	29
3.2	Länsi-Suomen läänin tavoitteet	30
3.3	Toiminnalliset tavoitteet	30
3.4	Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet	31
II	OSA B	33
4	KASVATUS- VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	33
4.1	Yleistä	33
4.2	Hallintokuntien toimintasuunnitelmat	34
4.3	Liikenneturvallisuustyön vuositeemat	41
5	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI SEUDULLA	43
5.1	Liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi suunnitelman aikana	43
5.2	Liikenneturvallisuustyön nykytila seudulla	44
5.3	Liikenneturvallisuustyön organisoiminen	44
5.4	Jatkotoimenpiteet ja seuranta	45
III	OSA C	47
6	LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDESUUNNITELMA	47
6.1	Yleistä	47
6.2	Liikenneturvallisuustoimenpiteiden yhteenveto ja vaikutukset	48
6.3	Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kustannukset	48
6.4	Länsi-Turunmaan liikenneturvallisuustoimenpiteet	49
6.5	Kemiönsaaren liikenneturvallisuustoimenpiteet	51
6.6	Jatkotoimenpiteet ja seuranta	52

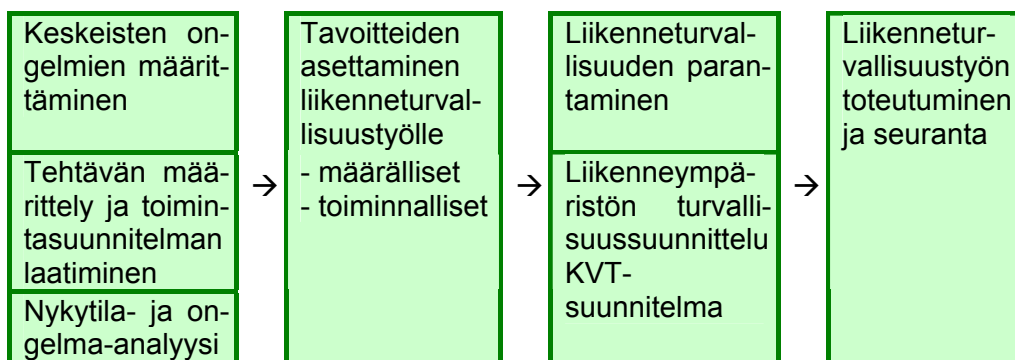
7	LÄHDELUETTELO	53
8	LIITTEET	55

I OSA A

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Taustaa

Liikenneturvallisuussuunnitelmatyön tavoitteena on ollut laatia toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen, mutta sopivasti toimintaa ohjaava suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Suunnitelma sisältää kuntien liikenneturvallisuustilanteen analyysin, liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuustyön toimitasuunnitelman (koulutus-, valistus- ja tiedotustyön suunnitelman). Liikenneturvallisuussuunnitelma tulee olemaan usean vuoden aikana työkalu kuntien, tiepiirin ja yhteistyötahojen liikenneturvallisuustyölle mm. organisaatioiden toiminnassa ja ohjelmointityössä.



Kuva 1 Liikenneturvallisuussuunnitelmaprosessi

Lähtötietojen ja ongelma-analyysin perusteella on asetettu liikenneturvallisuustyön toiminnalliset ja määrälliset tavoitteet. Lisäksi on määritelty parantamiskeinot ja laadittu toimenpideohjelma sekä arvioitu toimenpiteiden vaikutukset. Fyysisen ympäristön liikenneturvallisuusongelmien ohella on kiinnitetty huomiota myös esteettömyyden kehittämiseen etenkin taajama-alueilla.

Suunnittelualueelle on luotu työn aikana yhdessä hallintokuntien ja yhteistyötahojen (Tiehallinto, Liikenneturva, poliisi, lääninhallitus ym.) kanssa liikenneturvallisuustyön toimintamalli, jonka avulla liikenneturvallisuus integroidaan eri hallintokuntien ja sidosryhmien toimintaan. Kunnille on perustettu eri hallintokunnista ja sidosryhmien edustajista koostuvat liikenneturvallisuusryhmät ja ryhmien toimintaa tukemaan on koottu toimitasuunnitelmat, jotka sisältävät eri hallintokuntien omia sekä yhteistyössä tehtäviä toimenpiteitä. Toimitasuunnitelmien tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön jatkuvuutta ja arvostusta sekä liittää liikenneturvallisuusajattelu osaksi eri hallintokuntien jokapäiväistä toimintaa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisen ja työn jatkuvuuden varmistamiseksi on liikenneturvallisuustyölle laadittu seurantaohjelma. Liikenneturvallisuusryhmät tulevat seuraamaan suunnitelman toteutumista.

Tavoitteena on pitkäjänteinen liikenneturvallisuustyö!

1.2 Suunnittelualue

Liikenneturvallisuuksuunnitelman suunnittelualueena on ollut Varsinais-Suomen maakuntaan ja Länsi-Suomen lääniin kuuluva Turunmaan seutukunta. Vuoden 2009 alussa seutukunnan kunnista Dragsfjärd, Kemiö ja Västansfjärd yhdistyivät Kemiönsaaren kunnaksi, ja Houtskari, Iniö, Korppoo, Nauvo sekä Parainen yhdistyivät Länsi-Turunmaan kaupungiksi. Suunnittelu on käsittänyt kaikki seutukunnan liikenneväylät (auto- ja kevyen liikenteen väylät, ks. kuva 2).



Kuva 2 Suunnittelualue

Vuoden 2008 alussa Länsi-Turunmaan kaupungin asukasluku oli 15 300 ja Kemiönsaaren kunnan asukasluku 7 400. Molemmat suunnittelualueen kunnat ovat vahvasti kaksikielisiä. Länsi-Turunmaan kaupungissa ruotsinkielisiä on noin 58 % asukkaista, kun Kemiönsaaren kunnassa vastaava luku on noin 71 %. Koko seutukunnan asukkaista ruotsinkielisiä on noin 62 %.

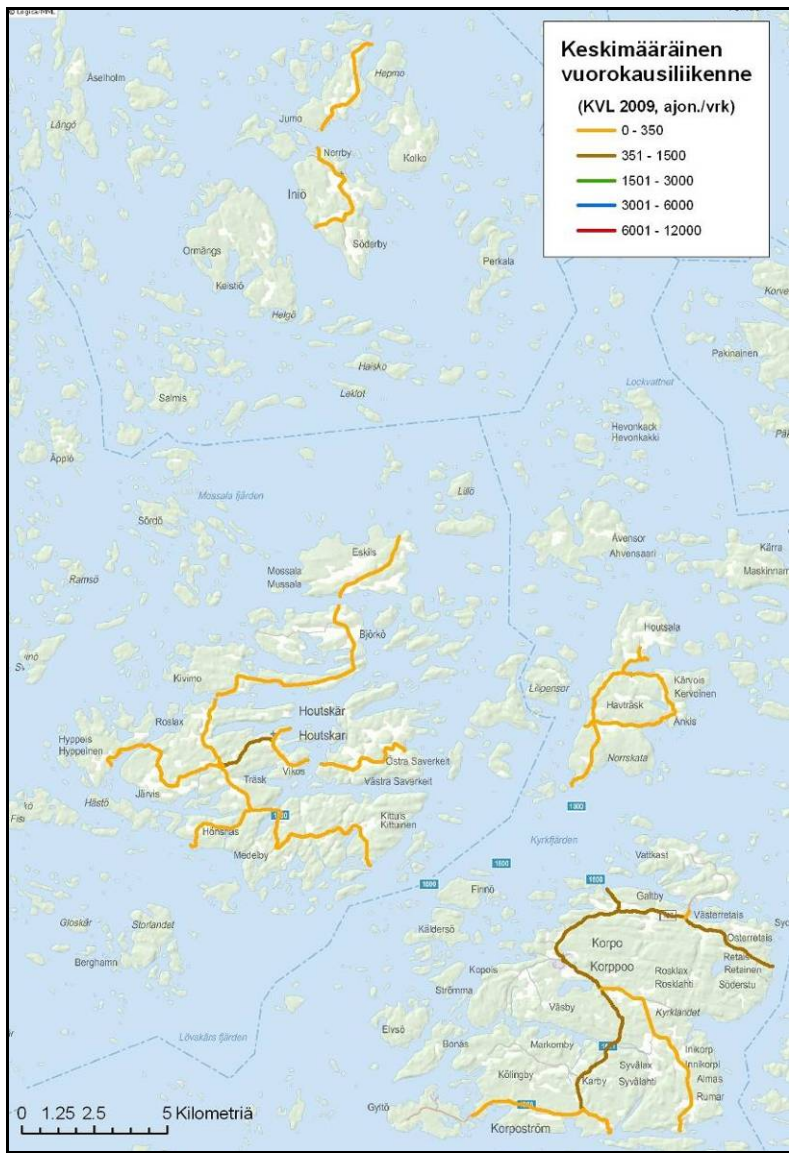
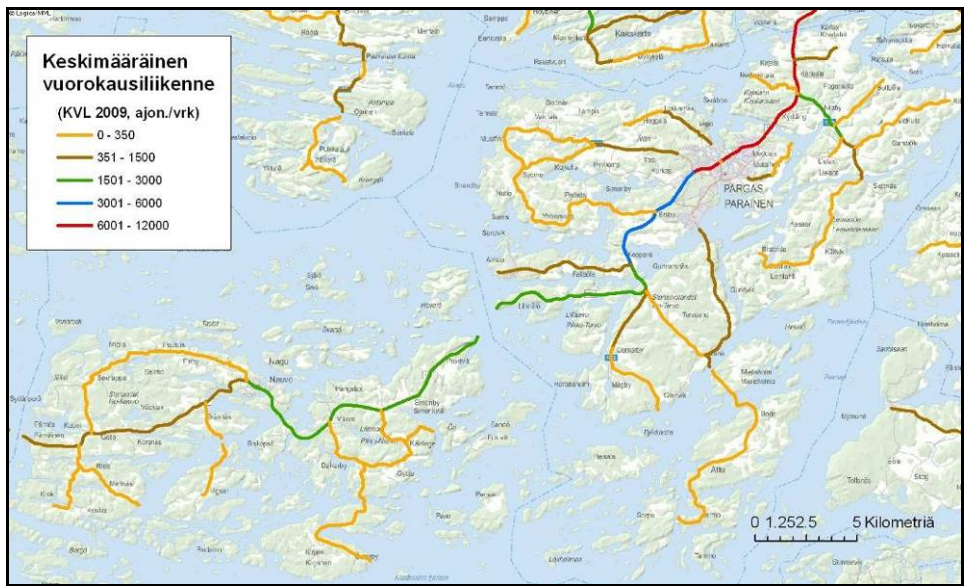
1.3 Liikenneverkko

Länsi-Turunmaa

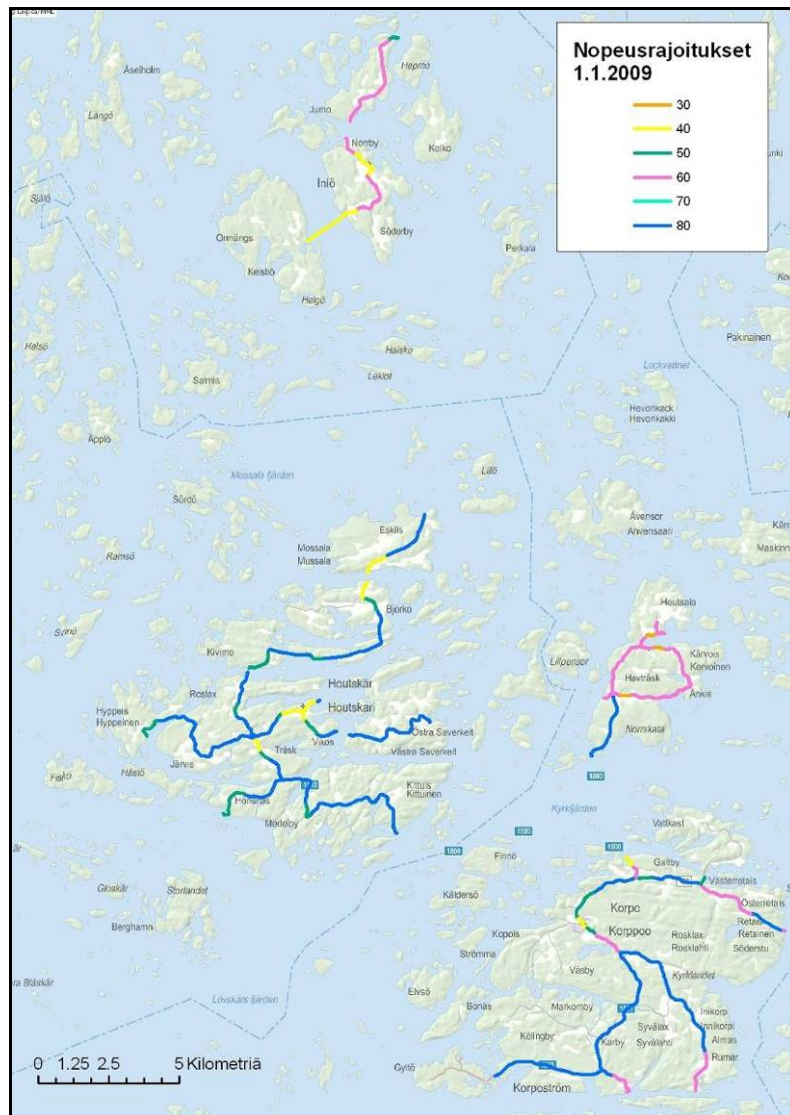
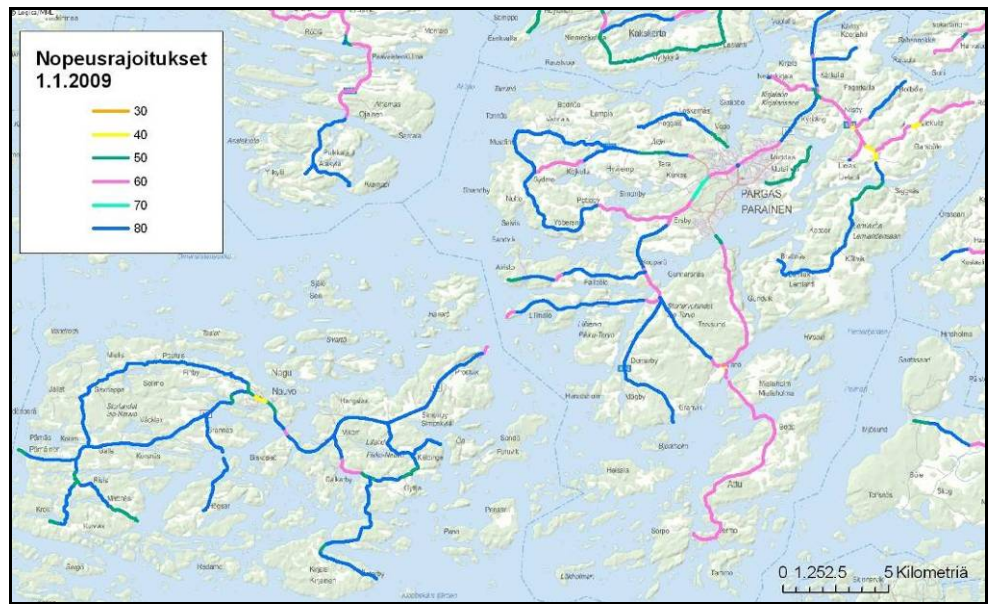
Länsi-Turunmaan liikenneverkon runko on Saaristotie / Turuntie (MT 180), joka ainoana yhteysväylänä johtaa liikenteen valtatieltä 1 Paraisten kautta saaristoon Nauvoon ja Korppooseen, ja Korppoosta alempiluokkaisena tietönä aina Houtskariin sekä Iniöön asti. Muita Länsi-Turunmaan vilkkaimpia maanteitä (KVL > 350) ovat Kårlahdentie (MT 12041), Lielahdentie (MT 1805) ja Kuitiantie (MT 12037), Muddaistentie (MT 12035), Levontie (MT 12033), Sydmontie (MT 1804), Tervsundintie (MT 12029), Airistontie (MT 12025), Granvikintie (MT 1802), Korpo Skärgårdsvägen (MT 180), Korpoströmsvägen (MT 1801) ja Galtby Strandvägen (MT 1800).

Katuverkolla merkittävin väylä on Paraisten ydinkeskustaan johtava Rantatie, jonka varrella sijaitsee suurin osa Länsi-Turunmaan liiketoiminnoista. Rantatien lisäksi muita merkittävimpiä katuja ovat Paraisten keskustan itäpuolella sijaitseva Turuntien ja Rantatien yhdistävä Kalkkitie, Skräbbölientie sekä Sementtitie.

Länsi-Turunmaan maanteiden liikennemäärät ja nopeusrajoitukset on esitetty kuvissa 3 ja 4. Huomioon otettavaa on, että kesäkautena erityisesti Saaristotiellä liikennemäärät voivat olla saariston runsaan kesäasutuksen vuoksi merkittävästi vuoden keskimääräisiä liikennemääriä suuremmat.



Kuva 3 Länsi-Turunmaan maanteiden liikennemäärät



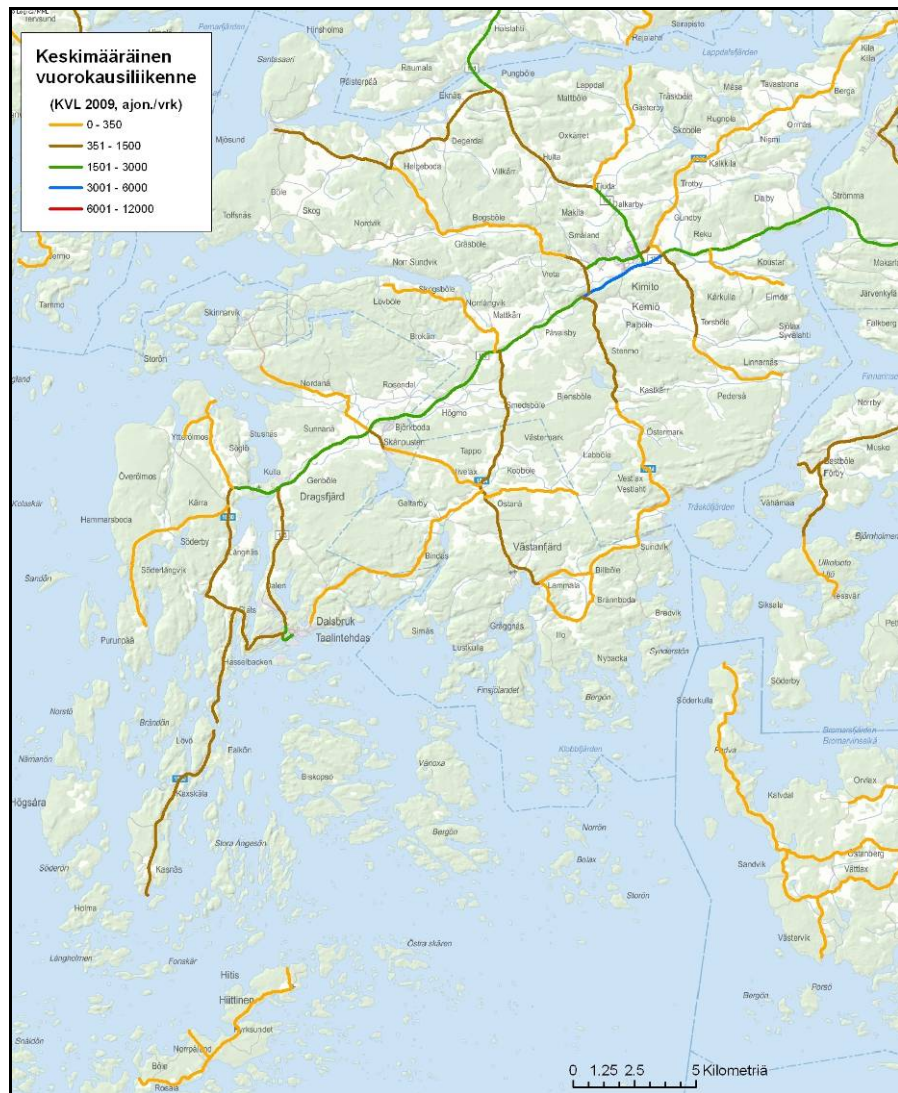
Kuva 4 Länsi-Turunmaan maanteiden nopeusrajoitukset

Kemiönsaari

Kemiönsaaren liikenneverkon rungon muodostavat Turuntie (MT 181) sekä Perniöntie / Dragsfjärdintie (MT 183). Vretantie (MT 12062) on Kemiön keskustan halkova yleinen tie, vaikkakin sen luonne on taajaman pääkatumainen, sillä se välittää taajama-alueen sisäistä liikennettä. Muita Kemiönsaaren vilkkaimpia maanteitä (KVL > 350) ovat Pedersåntie (MT 12082), Suomenkulmantie välillä Turuntie – Hedbergintie (MT 1835), Vestlaxintien tieosa 5 (MT 1834), Länsiniementie välillä Vretantie – Pienviljelijäntie (MT 12061), Mjösundintie (MT 12061 ja MT 12063), Västanfjärdintie (MT 1834), Björkbodantie välillä Dragsfjärdintie – Björkboda (MT 12057), Taalintehtaantie (MT 183), Söderlångvikintie (MT 1830 – MT 12053) ja Kasnäsintie (MT 1830).

Katuverkolla liikenteellisesti tärkeimpiä katuja ovat Arkadiantie ja Engelsbyntie, sillä niiden varsilla sijaitsevat Kemiön tärkeimmät palvelut. Muita toiminnallisesti kokoojakatumaaisia asuinalueiden sisäisiä merkittäviä katuja ovat Smålandintie, Valtuustotie, St Andreaxsen tie, Lautamiehentie, Sahatie ja Pajbölentie.

Kemiönsaaren maanteiden liikennemäärät ja nopeusrajoitukset on esitetty kuvissa 5 ja 6. Kuten Länsi-Turunmaalla, myös Kemiönsaarella kesäkauteina liikennemäärät voivat olla saariston runsaan kesäasutuksen vuoksi merkittävästi vuoden keskimääräisiä liikennemääriä suuremmat.



Kuva 5 Kemiön saaren maanteiden liikennemäärät



Kuva 6 Kemiönsaaren maanteiden nopeusrajoitukset

1.4 Aikaisemmat selvitykset ja suunnitelmat

Turunmaalla on laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelmia aiemmin ainoastaan Länsi-Turunmaan Paraisille. Paraisten edellinen liikenneturvallisuuksuunnitelma on vuodelta 1993 ja se on päivitetty vuonna 2001. Aikaisemmista suunnitelmista on tähän työhön otettu soveltuvin osin joitakin toimenpide-ehdotuksia ja -ideoita.

Kemiönsaaren alueelle on taas laadittu vuosina 2004-2005 Kemiön keskustan tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma, jonka pohjalta Kemiön keskusta-alueen liikenneverkkoa on kehitetty. Suunnitelmassa on myös huomioitu liikenneturvallisuus erittäin kattavasti. Tämän vuoksi Kemiön keskustaan ei ole tässä suunnitelmassa esitetty toimenpide-ehdotuksia, vaan keskustan kehittämistä jatketaan kehittämisselvitykseen pohjautuen.

Turun tiepiiri on tehnyt vuonna 2008 Turunmaan alueelle koulukyselyn pohjautuen liikenneturvallisuuksuuden tarkistuslistaan. Kyselyn tuloksia on hyödyn-

netty liikenneympäristön toimenpidesuunnittelussa soveltuvin osin. Yhteen-
veto koulukyselystä on raportin liitteenä 1.

Muut lähtötietoina käytetyt selvitykset ja suunnitelmat on listattu raportin läh-
deluetteloon.

2 LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

2.1 Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

Tietoja liikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Eri vertailututkimuksissa on saatu toisistaan poikkeavia tuloksia siitä, kuinka suuri osa onnettomuuksista kirjautuu poliisin rekistereihin: kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan poliisin rekistereihin, henkilövahinko-
onnettomuuksista kirjautuu vajaasta viidesosasta kahteen kolmasosaan ja aineellisista vahingoista alle kolmasosa. Tilastokeskus ylläpitää liikenneon-
nettomuustietokantaa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Tiehallinto ylläpitää taas omaa paikannettua onnettomuustietokantaa Tiehallinnon maanteiden osalta.

Tarkasteltaessa poliisin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määriä ja jakaumia, tulee muistaa, että etenkin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden keskinäisten onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden henkilöiden määrä on todennäköisesti selvästi poliisin tilastoja suurempi. Esimerkin tilastovajauksesta antaa Pohjois-Kymenlaaksossa tehty selvitys, jossa verrattiin poliisin tietoon tulleita polkupyöräonnettomuuksien uhrimääriä erikoissairaanhoidon tapaturmatilastoihin. Selvityksessä todettiin, että vuoden aikana erikoissairaanhoidoa sai 110 polkupyöräonnettomuuden uhria, kun samana ajanjaksona poliisin tietoon tuli 19 onnettomuutta, jossa osallisena oli polkupyörä. Tämän aineiston mukaan poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa polkupyöräonnettomuuksien peittävyys olisi vain noin 20 prosenttia. Molemmissa tilastoissa olleita tapauksia oli alle 10. Eri selvitysten ja tilastojen vertailtavuuden ongelmien vuoksi onkin aina tärkeää mainita aineiston lähde.

Liikennevakuutuskeskuksessa toimiva Vakuutusyhtiöiden liikenneturvalli-
suustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuu-
tuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievistä omaisuusva-
hinkoihin johtaneista kolareista. VALT:n tilastoissa onkin paljon sellaisia ai-
neelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa. Liikennevakuutuskeskus vastaa myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnasta.

Liikenneonnettomuuksien tilastointi ja tilastotietojen käyttö vaihtelee eri kunnissa ja kaupungeissa. Paikallisesti onnettomuustietojen systemaattinen rekisteröinti ja analysointi on järjestetty vain osassa suurista kaupungeista ja kunnista. Osa suurimmista kaupungeista ylläpitää poliisin tietoihin perustuvia rekistereitä ja laatii niiden perusteella vuosittain kattavia raportteja liikenneturvallisuuksustilanteensa kehittymisestä. Tiehallinto lähettää taas tietoja omas-

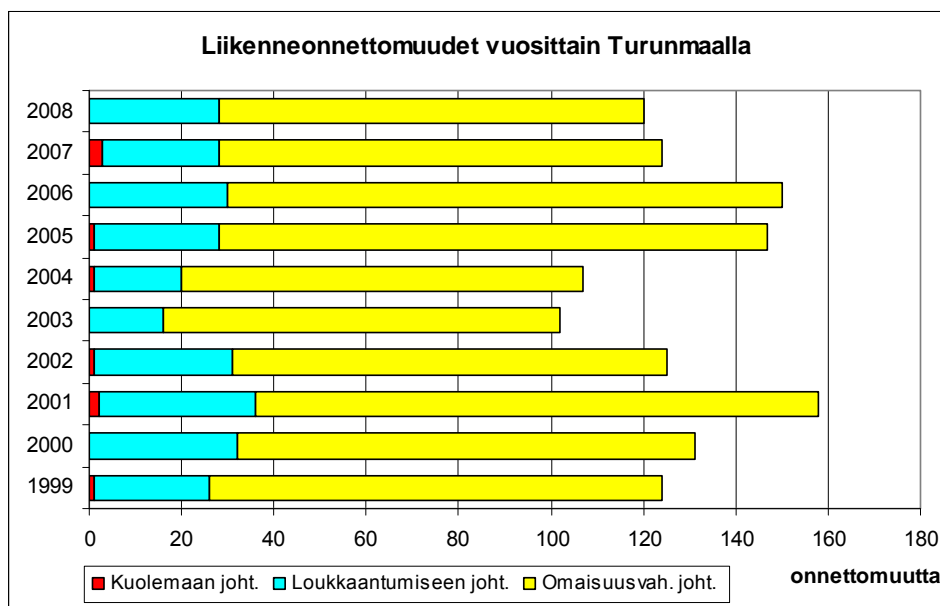
ta onnettomuustietokannastaan säännöllisesti kerran vuodessa hieman yli kahdellekymmenelle kunnalle, jotka ylläpitävät Tiehallinnon tietokannan pohjalta omia tilastojaan. Pienissä kunnissa tilastointi saattaa taas olla ”nuppineula kartalla” -periaatteella ylläpidettävää, ja tilastoja käytetään lähinnä liikenneturvallisuussuunnitelmia laadittaessa. Suuressa osassa kunnista (yli 90 %) liikenneonnettomuustilastoa ei kuitenkaan ylläpidetä, koska resurssit eivät riitä tai liikenneonnettomuustilastoinnin ylläpitämistä ei nähdä kunnissa tärkeäksi.

Liikenneonnettomuuskustannuksista kunnat kuitenkin maksavat ison osan muun muassa uhrien hoitokustannuksina. Tieliikenteen kuolemista noin neljäsosa ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin puolet tapahtuu taajamissa. Kuntien panostus liikenneturvallisuustyöhön on siksi merkittävä ja tietous onnettomuuksista on tärkeää ennaltaehkäisevässä työssä.

2.2 Turunmaan liikenneonnettomuudet

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietoina on käytetty pääasiassa poliisiin tietoon tulleita onnettomuustietoja vuosilta 1999-2008, joita on saatu Tiehallinnosta ja Tilastokeskukselta. Mukana ovat sekä maanteiden että kaava- ja yksityisteiden onnettomuudet.

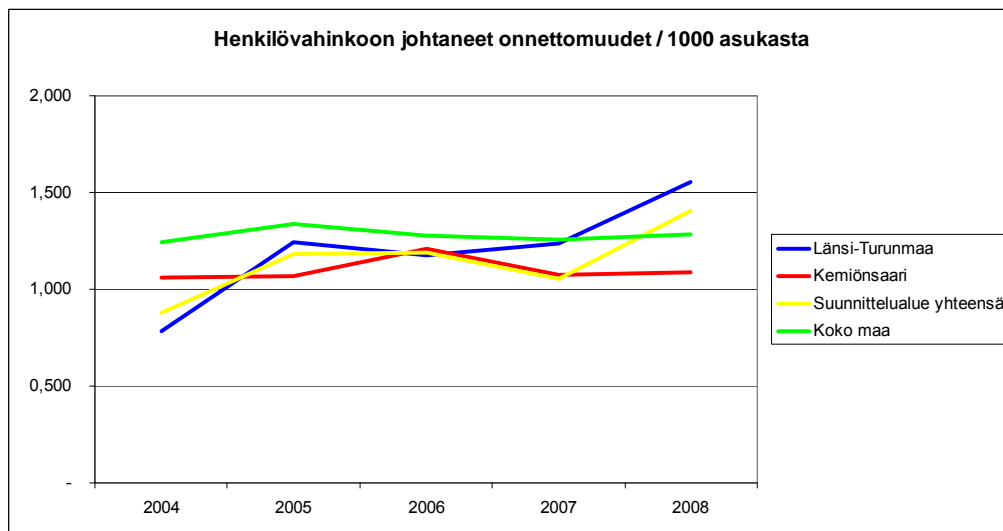
Onnettomuusaineistossa on mukana noin 1 300 liikenneonnettomuutta. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (noin 1 000 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan noin 300 kpl, joista kuolemaan on johtanut 9 onnettomuutta. Keskimäärin Turunmaalla tapahtuu 130 liikenneonnettomuutta vuodessa, mutta onnettomuuksien määrä vaihtelee jonkin verran vuosien välillä. Seuraavassa kuvassa on esitetty liikenneonnettomuuksien määrät Turunmaalla vuosina 1999-2008.



Kuva 7 Tieliikenneonnettomuudet Turunmaalla v. 1999–2008 (lähde: Tiehallinto)

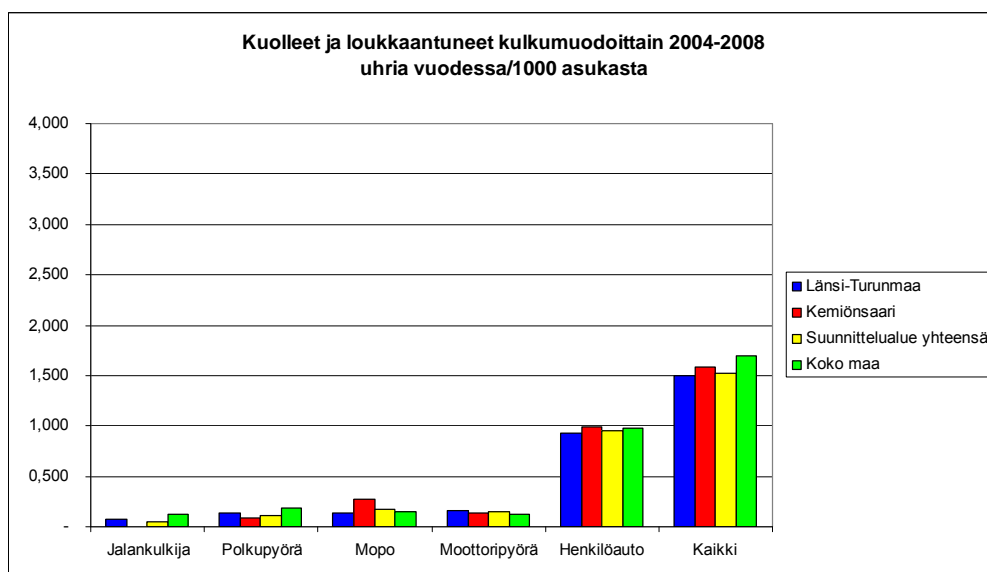
Väkilukuun suhteutettuna henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut suunnittelualueella koko maan tasoa vähemmän viimeisen viiden vuoden

aikana (kuva 8). Vuonna 2008 henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien suhteellinen määrä on kuitenkin kasvanut Länsi-Turunmaalla koko maan tasoon nähden, mikä nostaa myös koko suunnittelualueen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien suhteellisen määrän koko maan tason yläpuolelle.



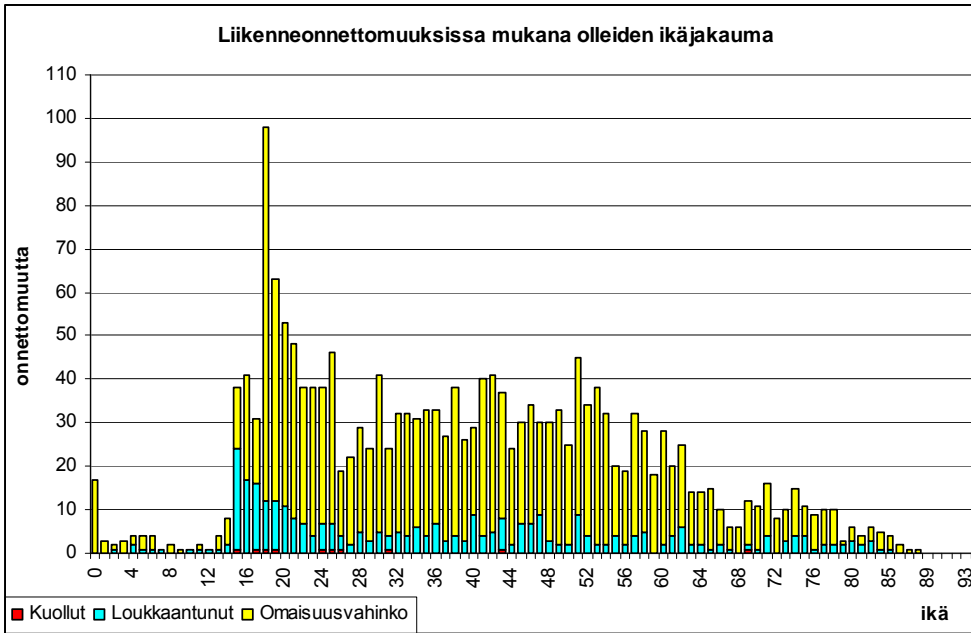
Kuva 8 Henkilövahinko-onnettomuudet tuhatta asukasta kohden Länsi-Turunmaalla ja Kemiönsaaressa, koko suunnittelualueella ja koko maassa. (lähde: Tilastokeskus)

Henkilövahinko-onnettomuuksien uhrin kulkumuodot suhteessa asukaslukuun on esitetty seuraavassa kuvassa. Erityisesti Kemiönsaaressa moponnettomuudet nousevat hieman koko maan tason yläpuolelle, joskin kaiken kaikkiaan suunnittelualueella tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät ovat koko maan tasoon nähden alhaisemmat.



Kuva 9 Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet suhteessa asukaslukuun (lähde: Tilastokeskus)

Tilastoista voidaan havaita selkeä piikki erityisesti 18 -vuotiaiden kohdalla omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta (kuva 10). Riski joutua liikenneonnettomuuteen kasvaa voimakkaasti 15-vuotiaana ja nuorille tapahtuu erityisen paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Toisaalta loukkaantumisen suhteellinen osuus nousee myös vanhemmiten iän noustessa johtuen osin siitä, että vanhemmiten ihmiskeho ei kestä enää yhtä hyvin siihen kohdistuvia voimia.



Kuva 10 Turunmaalla liikenneonnettomuuksissa osallisena olleiden ikäjakauma vuosina 1999–2008 (lähde: Tiehallinto)

Muita onnettomuustilastoista esille tulleita ongelmia suunnittelualueella on lueteltu seuraavassa taulukossa 1.

Taulukko 1 Yhteenveto onnettomuustilastoista esille tulleista ongelmista Turunmaalla

Onnettomuusluokat	Molemmissa kunnissa korostuvat hirvieläinonnettomuudet ja yksittäisonnettomuudet
	Länsi-Turunmaalla korostuvat lisäksi risteämis- ja kevyen liikenteen onnettomuudet
Onnettomuustilastoista esille tulleita ongelmia (vuorokauden ajankohda ja vuodenaika)	Kemiönsaarella korostuu myöhäinen ilta-aika 16 - 21
	Länsi-Turunmaalla korostuu klo 13 - 18
	Pieni peltikolaripiikki on havaittavissa molemmissa kunnissa aamulla klo 7 jälkeen
	Molempien kuntien onnettomuustiedoissa korostuvat kesäkuukaudet (turismi ja mökkiläiset)
Muuta	Länsi-Turunmaalla korostuu lokakuu ja Kemiönsaarella marrasjoulukuu (hirvieläimet)
	Alkoholilla on ollut osuutta Kemiönsaaren henkilövahinkoonnettomuuksissa 31,8 % tapauksista ja Länsi-Turunmaalla 20,7 % tapauksista. Koko maan henkilövahinkoonnettomuuksissa vastaava luku on 13,3 %.

Länsi-Turunmaalla maantieverkolla onnettomuudet ovat kasautuneet erityisesti Saaristotielle (MT 180) ja sen liittymiin. Muutamia onnettomuuskasaumapaikkoja on lisäksi Lielahdentiellä (MT 1805) sekä Sydmontiellä (MT 1804). Muilla maanteillä ei merkittäviä onnettomuuskasauksia ole. Länsi-Turunmaan keskustassa (Parainen) onnettomuudet ovat keskittyneet Rantatielle sekä Kalkkitielle ja näitä risteävien katujen liittymiin.

Kemiönsaarella maanteiden onnettomuudet ovat keskittyneet MT 181:lle (Turuntie) sekä MT 183:lle (Perniöntie-Dragsfjärdintie-Taalintehtaantie). Muutamia onnettomuuskasaumapaikkoja on lisäksi Länsiniementie-Mjösundintiellä (MT 12061) sekä Vestlaxintiellä (MT 1834). Kemiönsaaren keskustan onnettomuudet ovat kasautuneet Vretantielle (MT 12062).

Sekä Länsi-Turunmaan että Kemiönsaaren onnettomuuskasaukset ja kartat henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista löytyvät raportin liiteaineistosta (liite 7).

2.3 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla pyritään kuvaamaan tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien taloudellisia kustannuksia valtakunnan ja kuntien tasolla. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuden aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Tieliikenteen onnettomuuskustannukset määritetään onnettomuuksien yksikkökustannuksien perusteella (lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005). Nykyisin liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 2 205 000 €, loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa 330 000 € ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 2 700 €. **Länsi-Turunmaalla vuosina 1999–2008 tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat siten olleet vuodessa noin 7,3 miljoonaa euroa ja Kemiönsaarella noin 3,7 miljoonaa euroa.** Yhteensä Turunmaalla sattuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat siten maksaneet yhteiskunnalle vuosittain noin 11 miljoonaa euroa.

Kuntien osuudeksi onnettomuuskustannuksista on arvioitu erityyppisissä onnettomuuksissa noin 15–20 %. Tämän mukaan Länsi-Turunmaalla onnettomuuskustannukset olisivat siten noin 1,3 miljoonaa euroa vuodessa ja Kemiönsaarella noin 0,6 miljoonaa euroa vuodessa, eli yhteensä noin 2 miljoonaa euroa vuodessa.

Onnettomuuksien taloudelliset menetykset koostuvat seuraavista osatekijöistä:

➤ sairaanhoito, sosiaaliapu, lääkkeet	15 %
➤ tuotannon menetys	35 %
➤ aineelliset vahingot	40 %
➤ hallintokulut	10 %.

Onnettomuuskustannusten yksikkökustannuksia on pyrkinyt tarkemmin määrittämään Valmixa Oy, joka on tutkinut valtakunnallisesti liikennevahinkojen kuntakohtaisia kustannuksia vuonna 2006. Selvityksessä tutkittiin neljää erilaista onnettomuustapausta Lohjalla, Mäntsälässä ja Siuntiossa. Onnetto-

muuksien kustannukset laskettiin soveltaen kuntien tilinpäätöstietoja vuodelta 2004. Onnettomuustapaukset olivat seuraavat:

- A. koululaisen (10 v.) vakava loukkaantuminen pyöräilyonnettomuudessa, jonka seurauksena on liikuntavammasta aiheutuva invaliditeetti (75 %)
- B. nuoren (20 v.) kuljettajan kuolema ulosajossa kaiteen läpi taajama-alueella
- C. ikäihmisen (70 v.) vammautuminen jalankulkijana auton töytäisemänä (seurauksena invaliditeetti 60 %)
- D. nelilapsisen perheen huoltajan (35 v.) kuolema nokkakolarissa.

Selvityksen laskentatuloksia arvioitaessa tulee huomioida, että kuntakohtaisten käyttömenojen laskelmiin ei sisälly valtionosuuksia. Laskentatuloksia voidaan näin ollen pitää hyvin todellisina kuntakohtaisina taloudellisina menetyksinä. Esimerkkikuntien onnettomuuskustannukset ovat hyvin yhtenevät, joten tulosten keskiarvoja voidaan pitää suuntaa-antavina arvioina muidenkin kuntien onnettomuusmenoista. Valmixa Oy:n määrittämät onnettomuuskustannukset on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2 Valmixa Oy:n määrittämät eri onnettomuustapausten keskimääräiset kustannukset (lähde: Valmixa Oy, Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset).

Onnettomuustapaus	Lohja	Mäntsälä	Siuntio	Keskiarvo
A	221 380 €	224 243 €	227 055 €	224 000 €
B	142 571 €	124 649 €	150 254 €	139 000 €
C	29 422 €	29 326 €	31 494 €	30 000 €
D	205 022 €	183 525 €	217 220 €	202 000 €

2.4 Liikenneturvallisuukskysely

Liikenneturvallisuuksongelmia kartoitettiin onnettomuusanalyysin lisäksi kuntalaisille avoimen liikenneturvallisuukskyselyn avulla. Kysely toteutettiin vuoden 2009 alussa, ja siihen pystyi vastaamaan sähköisesti internetissä julkaistun kyselylinkin kautta sekä kaupungin-/kunnantaloilla ja infopisteissä jaetuilla paperisilla kyselykaavakkeilla. Mahdollisuudesta osallistua kaikille avoimeen kyselyyn tiedotettiin suunnittelualueen medioissa sekä kuntien ja Tiehallinnon internet-sivuilla.

Kyselyllä pyrittiin herättelemään kuntalaisia ajattelemaan liikenneturvallisuuksa osana arjen liikkumista. Kyselyssä koottiin tietoja alueen liikennekäyttämismisestä ja liikennekäyttämismisen ongelmaryhmistä sekä mm. koulu-, työ- ja harrastusmatkojen vaaranpaikoista, joissa liikkuminen oli koettu turvattomaksi esim. lukuisten ”läheltä piti” -tilanteiden takia. Erityisesti lasten ja vanhusten turvallisuuden kartoittaminen oli yksi kyselyn painopisteistä, sillä heidän edellytyksensä selviytyä liikenteessä ovat muita liikkujaryhmiä huomattavasti.

Onnettomuusanalyysin tulokset ja tienkäyttäjien vastaukset olivat monin paikoin yhteneväiset. Etenkin maanteiden osalta vaaralliset paikat näkyvät on-

nettomuustilastoissa ja tulevat ilmi myös kyselyssä. Katuverkolla erityisesti asuinalueisiin liittyvät ongelmat korostuivat tienkäyttäjäkyselyssä. Nämä ovat usein luonteeltaan sellaisia, joissa tapahtuu niin sanottuja ”läheltä piti” -tilanteita. Onnettomuustilastoissa tämä ei kuitenkaan näy. Tällaiset kohteet ovat kuitenkin useimmiten tulleet asiantuntijoiden tietoon kuntalaisaloitteiden ja -palautteiden kautta.

Taustatiedot

Yleisesti ottaen kyselyn tavoitteissa koettiin onnistuneen suuren vastausaktiivisuuden vuoksi. Kyselyssä saatiin yhteensä 466 vastausta, joista 6 hylättiin puutteellisesti täytettyjen tietojen vuoksi. Hyväksytyjä vastauksia saatiin näin ollen 460 kappaletta. Kyselyn analysoinnin jälkeen vastauslomakkeita palautui vielä 16 kpl, joista huomioitiin vaaranpaikat ja ongelmakohteet kuntien alueella.

Vastaajista 75 % oli Länsi-Turunmaalta ja 22 % Kemiönsaarelta. Loput vastaajat olivat muista kunnista. Vastaajista 58 % oli naisia ja 42 % miehiä, ja vastaajien keski-ikä oli 42 vuotta. Suurin osa, yhteensä 80 % vastaajista oli joko pääsääntöisesti tai osa-aikaisesti työssäkäyviä. Yleisin liikkumismuoto oli henkilöauton kuljettajana (84 % vastaajista), ja henkilöautolla ajettiin yleensä vuodessa 10 000 – 30 000 km.

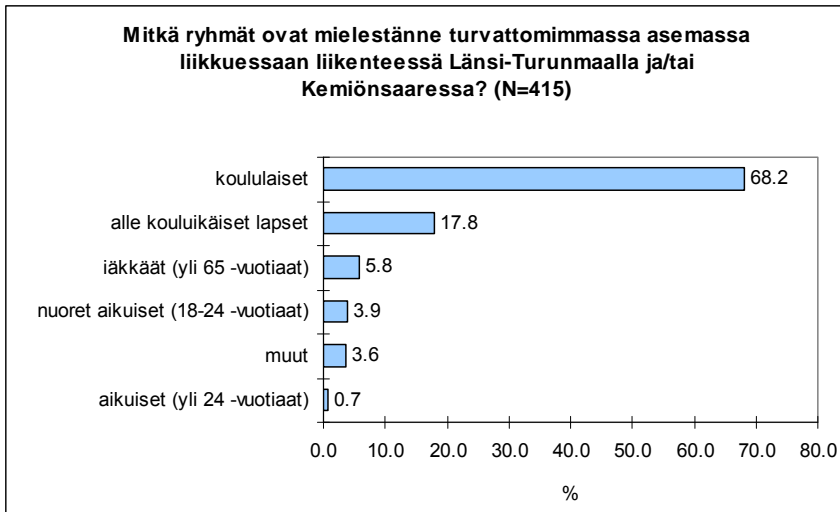
Tulokset

Liikenneturvallisuuksen tila

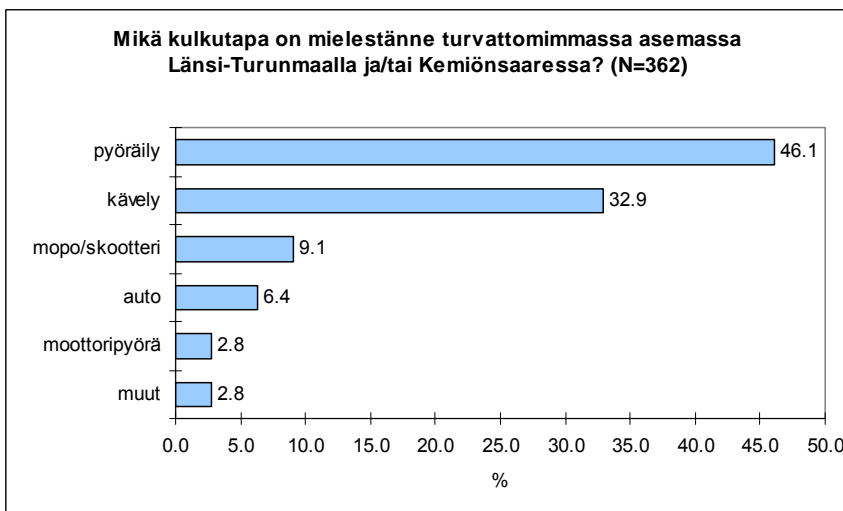
Vastaajat arvioivat liikenneturvallisuuksen tilan suunnittelualueella verrattain hyväksi. Liikenneturvallisuuksen tilan keskiarvo kokonaisuudessaan suunnittelualueella on 2,78 (asteikolla 1-5), kun vastaava arvosana on ollut esimerkiksi Inkoon ja Siuntion alueella 2,5; Hangossa 2,6; Järvenpäässä 2,9 ja Porvoossa 2,8 (suunnitelmat ovat valmistuneet vuosina 2007–2008). Liikenneturvallisuuksen tilassa vastaajien kotikunnan mukaan voidaan havaita hieman eroa. Kemiönsaaren kuntalaiset arvioivat nykytilanteen hieman heikommaksi kuin Länsi-Turunmaan asukkaat (Länsi-Turunmaan keskiarvo 2,81; Kemiönsaaren keskiarvo 2,65).

Turvattomimmat liikkujaryhmät ja kulkumuodot

Vastaajilta kysyttiin, mitä liikkujaryhmää ja kulkumuotoja he pitävät liikenteessä turvattomimmassa asemassa. Selvästi turvattomimpina pidettiin kouluikäisiä sekä alle kouluikäisten liikkumista (kuva 11). Kulkumuodoista turvattomimmiksi arvioitiin kävely ja pyöräily (kuva 12).



Kuva 11 Turvattomimmat liikkujaryhmät suunnittelualueella

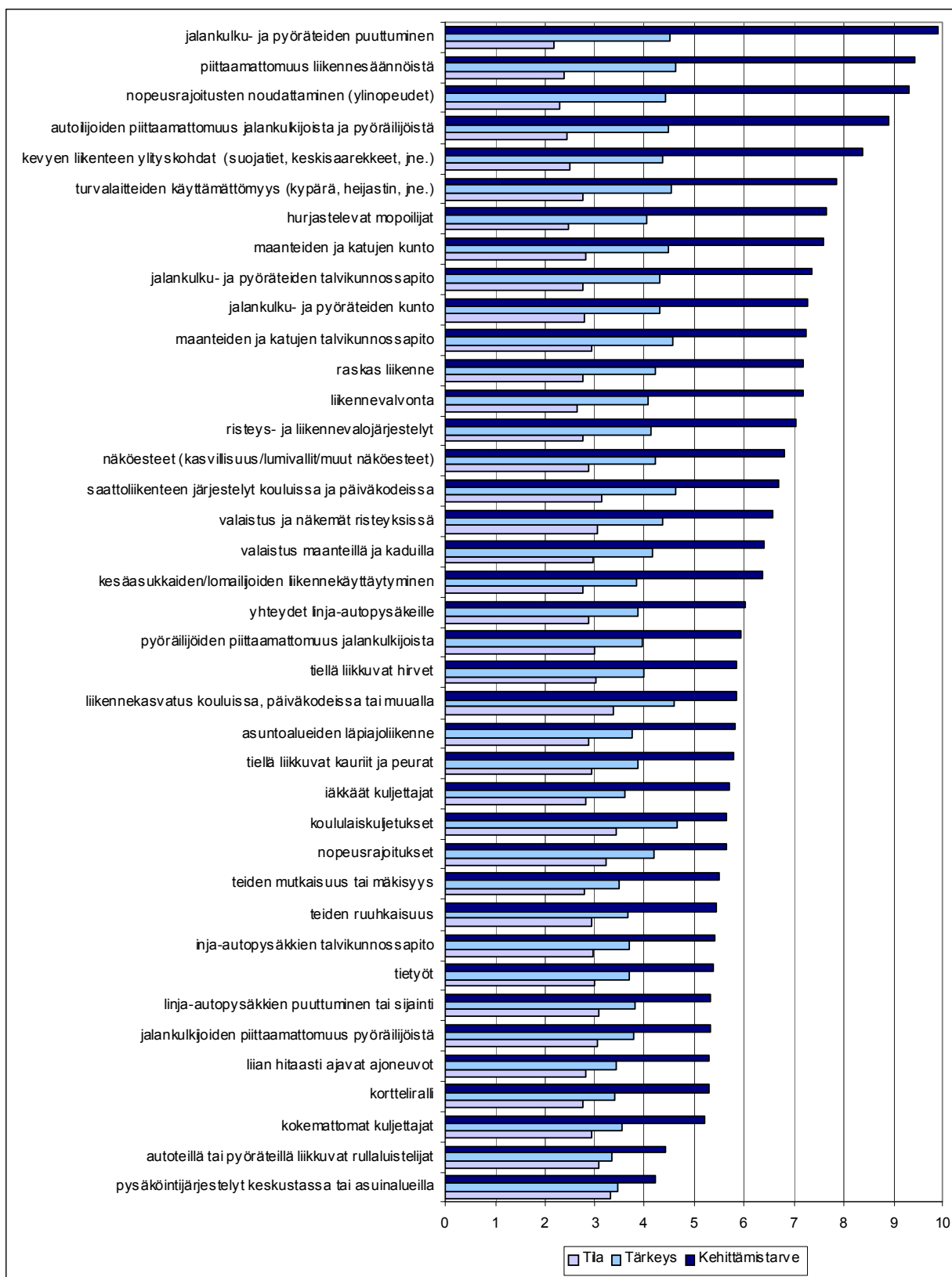


Kuva 12 Turvattomin kulkutapa suunnittelualueella

Suurimmat liikenneturvallisuuspuutteet

Kyselyyn osallistuneilta kysyttiin mielipiteitä lukuisten liikenneturvallisuuksuuteen vaikuttavien osatekijöiden nykytilasta ja tärkeydestä asteikolla 1-5 (nykytila: 1=erittäin huono, 5=erittäin hyvä / tärkeys: 1=ei lainkaan tärkeä, 5=erittäin tärkeä). Vastausten perusteella määritettiin teoreettinen kehittämistarveindeksi painottamalla puutetta asian tärkeydellä (kehittämistarve = (tärkeys - 1)*(5-tila)).

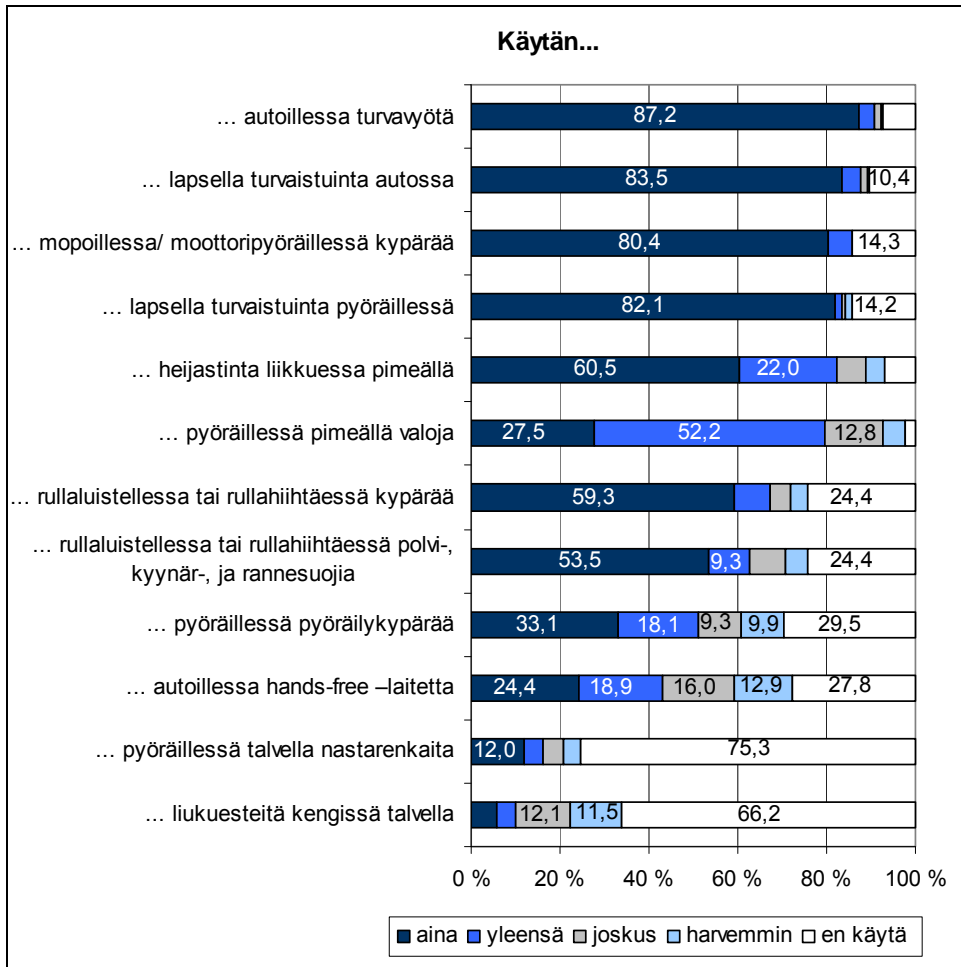
Tienkäyttäjien mielestä ongelmia liikenteessä muodostavat etenkin jalankulku- ja pyöräteiden puuttuminen ja kevyen liikenteen ylityskohdat sekä piittaamattomuus liikennesäännöistä (mm. nopeusrajoitukset) ja muita tiellä liikkujiin kohtaan. Liikenneturvallisuuksuongelmana pidettiin myös puutteita turvalaitteiden käytössä, hurjastelevia mopoilijoita, teiden ja katujen laatutasoa (mutkaisuus, mäkisyys, liittymät ym.) sekä teiden ja katujen kunnossapitoa. Vastausjakauma on esitetty seuraavassa kuvassa 13.



Kuva 13 Liikenneolosuhteiden nykytila ja tärkeys liikenneturvallisuuden näkökulmasta

Turvavälineiden käyttäminen

Tienkäyttäjäkyselyllä selvitettiin kuntalaisten panostusta oman liikkumisen turvaamiseen käyttämällä erilaisia liikkumisen turvallisuutta lisääviä välineitä. Kyselyssä ilmeni, että etenkin pyöräillessä kypärän käytössä ja pimeällä valojen käytössä, sekä heijastimen käytössä olisi parannettavaa vastaajien keskuudessa. Esimerkiksi pyöräilijöistä 33 % kertoi käyttävänsä kypärää aina ja vastaavasti 30 % vastaajista ei käytä koskaan (kuva 14).



Kuva 14 Turvavälineiden käyttäminen

Ongelmakohdat ja vaaranpaikat

Kuntien vaaranpaikkoja kysyttäessä ilmeni hyvin usein ongelmana vaaralliset tai puutteelliset kevyen liikenteen käyttämät reitit ja ylityspaikat sekä ylinopeudet. Myös erilaiset liittymäongelmat olivat keskeisessä osassa tienkäyttäjien esittämissä ongelmakohteissa muun muassa näkemien suhteen. Lukuiset kohteet määriteltiin lisäksi moniongelmaisiksi paikoiksi tai tieosuukiksi. Eniten mainintoja saaneet tie- tai katujaksot / liittymät / alueet on lueteltu seuraavissa taulukoissa 3 ja 4 (listoilla olevat kohteet saivat vähintään kolme mainintaa).

Taulukko 3 Kuntalaiskyselyssä esille tulleet vaaranpaikat Länsi-Turunmaalla

Länsi-Turunmaa	
Tie / Katu	Ongelmat
Mt 12025 – Airistontie	Tie kapea ja mutkainen
Mt 12033 – Levontie	Tie geometrialtaan kapea ja mutkainen, huonot näkemät, ylinopeuksia, vaarallinen kevyelle liikenteelle (paljon lapsia ja koululaisia)
Mt 12039 – Ali-Kirjalantie	Huonokuntoinen tie
Mt 12035 – Muddaistentie	Tien geometria mutkainen, huonot näkemät
Mt 12041 – Kärilahdentie	Tie kapea, ei pientareita, vaarallinen kevyelle liikenteelle, valaistus puuttuu tai on heikko
Mt 12061 – Länsiniementie	Huonokuntoinen tie, liian suuri nopeusrajoitus
Mt 180 – Saaristotie Seuraavat liittymät: Kalkkitie, Lielahdentie, Paraisten K-Supermarket, Reimari, Norrbyn rantatie, Kalatalousoppilaitos, Valoniementie, Kirkoesplanadi, Kyrkängintie, Älöntie, Kärilahdentie	Liittymät turvattomia, ylinopeuksia, suuret liikennemäärät, paljon raskasta liikennettä, kevyen liikenteen ylityskohdat vaarallisia, kevyen liikenteen väyläpuutteet, puutteita kunnossapidossa
Mt 1804 – Sydmontie	Kevyen liikenteen väyläpuutteet, kapeat pientareet, tie geometrialtaan kapea ja mutkittleva, huonot näkemät, ei valaistusta, vaaralliset liittymät, raskasta liikennettä, ylinopeuksia, suuret liikennemäärät
Mt 1805 – Lielahdentie	Kevyen liikenteen väyläpuutteet, kapeat pientareet, tie geometrialtaan kapea, mutkainen ja mäkinen, huonot näkemät, vaaralliset liittymät, raskasta liikennettä, ylinopeuksia
Kalkkitie Seuraavat liittymät: Tennbyntie, Munkvikintie	Paljon raskasta liikennettä, erityisesti raskaan liikenteen ylinopeuksia, vaarallisia liittymiä, kevyen liikenteen ylityskohdat vaarallisia
Koivuhaan koulun liikennejärjestelyt	Huono valaistus koulun läheisyydessä, lapset eivät käytä heijastimia, saattoliikennetilanteet vaarallisia
Korppoon kirkonkylä	Ylinopeuksia, katurallia
Koulukatu	Ylinopeuksia, etuajo-oikeussuhteet liittymissä erikoisia
Lehmustie	Huonot näkemät
Myrskytie	Ylinopeuksia, ei kevyen liikenteen väylää (paljon lapsia ja koululaisia)
Norrbyn rantatie Seuraavat liittymät: Saaristotie, Oikotie	Vilkas liikenne erityisesti kesällä, ylinopeuksia, vaarallisia liittymiä
Pjukalantie – Rengastie	Ylinopeuksia, vaarallinen kevyelle liikenteelle
Puustellintie	Paljon ylinopeuksia, kuorma-autojen pysäköinti tien varrella aiheuttaa näkemäesteitä (Marjastajantien kohdalla)
Skräbbölientie	Ylinopeuksia, kevyen liikenteen ylityskohdat vaarallisia
Tennbyntie	Ylinopeuksia, kevyen liikenteen ylityskohdat vaarallisia / puutteellisia
Valoniementie	Huono valaistus erityisesti Saaristotien liittymässä, ylinopeuksia, ei kevyen liikenteen väylää
Älöntie	Kevyen liikenteen väylä puuttuu, huonot näkemät
Österbyntie	Ylinopeuksia, vaarallisia kevyen liikenteen ylityskohtia (erityisesti Näätäpolulta ja Mäyräpolulta saavuttaessa)

Taulukko 4 Kuntalaiskyselyssä esille tulleet vaaranpaikat Kemiönsaaressa

Kemiönsaari	
Tie / Katu	Ongelmat
Mt 12058 – Galtarbyntie	Huonokuntoinen tie, korkea nopeusrajoitus, ”kuolemanmutka”
Mt 12061 – Länsiniementie - Mjösundintie	Vilkasliikenteinen, paljon raskasta liikennettä, vaarallisia liittymiä (mm. Onnelantien liittymä), tien geometria kapea, mutkainen ja mäkinen, huonokuntoinen, huonot näkemät erityisesti liittymissä, korkea nopeusrajoitus
Mt 12062 – Vretantie	Huonot näkemät, vaarallinen kevyelle liikenteelle (paljon lapsia), vaarallisia kevyen liikenteen ylityskohtia
Mt 183 – Taalintehtaantie	Vaarallinen kevyelle liikenteelle (paljon lapsia ja koululaisia), ei kevyen liikenteen väylää, kapeat pientareet, ylinopeuksia, piittaamattomuutta liikennesäännöistä
Mt 183 – Perniöntie - Dragsfjärdintie	Vaarallisia liittymiä, ylinopeuksia
Mt 1830 – Kasnäsintie	Ylinopeuksia, korkea nopeusrajoitus, huonot näkemät erityisesti liittymissä
Mt 1830 – Kirkonkyläntie	Ylinopeuksia, piittaamattomuutta liikennesäännöistä
Kemiön keskusta	Ylinopeuksia, katurallia, piittaamattomuutta liikennesäännöistä
Slätsintie	Vaarallinen kevyelle liikenteelle (kevyen liikenteen väylä puuttuu osan matkasta, kapeat pientareet), paljon raskasta liikennettä
Smedabölentie	Vaarallisia liittymiä

2.5 Asiantuntija-arviot ja maastotarkastelut

Vaaranpaikkoja ja ongelmakohteita selvitettiin myös keskustelemalla suunnitelman ohjausryhmän jäsenten sekä muiden asiantuntijoiden (mm. liikennöitsijät) kanssa ja kartoittamalla ongelmakohteita maastossa. Maastossa suunniteltiin samalla mahdollisia korjaus- tai parannustoimenpiteitä. Onnettomuusanalyysin ja kuntalaiskyselyn tuottamat vaaranpaikat olivat osin samoja kohteita, jotka myös asiantuntijat tiesivät ongelmallisiksi kohteiksi suunnittelualueella. Tunnettujen vaaranpaikkojen lisäksi kuntalaiskyselyssä tuli ilmi uusia ongelmakohteita. Ongelmakohteita ja parantamisehdotuksia listattiin Länsi-Turunmaalla 36 kpl ja Kemiönsaaressa 30 kpl, jotka kaikki käytiin tarkastamassa kuntien, Tiehallinnon, poliisin ja konsultin asiantuntijoiden kesken myös maastossa. Näiden lisäksi Länsi-Turunmaalla Saaristotien (MT 180) reunaympäristöjen tilanne käytiin tarkastelemassa maastossa erillisellä maastokäynnillä Tiehallinnon ja konsultin kesken.

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

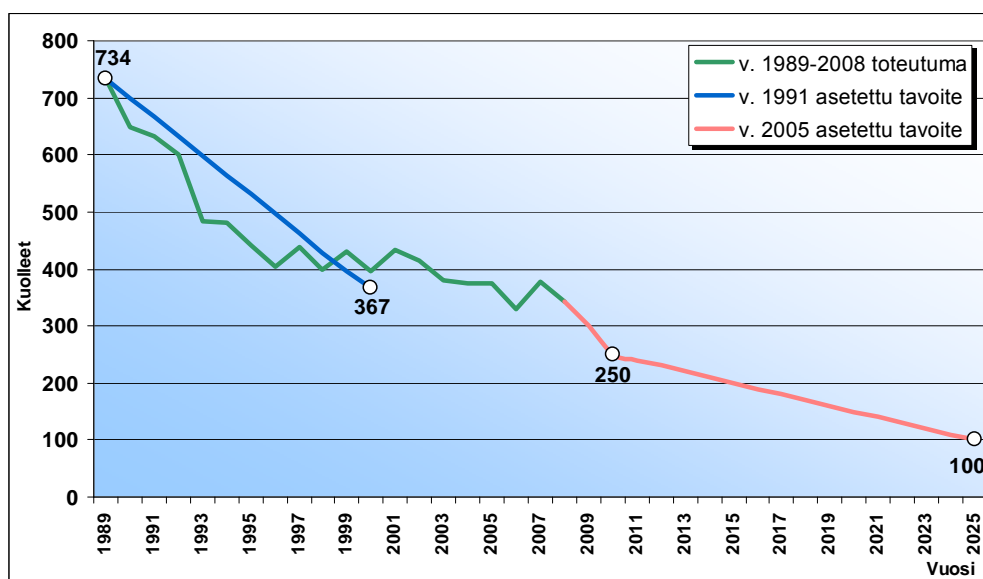
3.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2006–2010 on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen (suunnitelma on saatavissa mm. ministeriön kotisivulta www.mintc.fi). Suunnitelmassa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio (kuva 15).

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle kehittämiselle siten, että liikennekuolemien määrä olisi vuonna 2010 alle 250 ja vuonna 2025 liikenteessä kuolisi alle 100 ihmistä.

Suunnitelman mukaisen liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi koko maassa toteutetaan seuraavia toimenpiteitä: yhteistyön tehostaminen, kohtamisonnettomuuksien vähentäminen pääteillä, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa, nopeuksien hallinta, päihdeonnettomuuksien vähentäminen, ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen sekä kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman (periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006).



Kuva 15 Liikennekuolemien valtakunnallinen vähentämistavoite vuosille 2010 ja 2025 (Liikenne- ja viestintäministeriö)

3.2 Länsi-Suomen läänin tavoitteet

Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuden painopistealueet on esitelty läänin liikenneturvallisuusporttaalissa. Seuraavassa taulukossa 5. on lueteltu läänin liikenneturvallisuustyön painopistealueet ja tavoitteet, jotka pohjautuvat valtakunnalliseen liikenneturvallisuusvisioon, sekä keinot, joilla tavoitteet pyritään saavuttamaan.

Taulukko 5 Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuustyön painopistealueet

Tavoite	Keinot
Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus	
Liikennekuolemien ja vakavasti loukkaantumisten määrän minimointi	Länsi-Suomen läänissä kuolee enintään 91 ihmistä vuonna 2010 (yli 40 % vähemmän kuin vuosina 1998-2000 keskimäärin)
Tienpito ja yhdyskuntarakenne	
Turvallinen liikenneympäristö	Turvallinen infrastruktuuri, liikenneväylien hyvä kunto erityisesti talvella, turvallisuutta edistävä liikenteen hallinta
Liikkumistarpeen vähentäminen	Asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen järkevä sijoittelu
Liikkujiin ohjaaminen turvallisempiin kulkumuotoihin	Joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja laadun parantaminen
Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen	
Aktiivinen yhteistyö liikenneturvallisuustoiminnassa	Liikenneturvallisuudesta vastaavien viranomaisten aktiivinen vuorovaikutus ja yhteistyön koordinointi, eri alojen asiantuntijoiden tietämyksen hyödyntäminen
Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden lisääminen viranomaisten ja päätöksentekijöiden keskuudessa	
Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin	
Viestintä, valvonta ja pelastus	
Turvallinen liikennekäyttäytyminen	Tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso, tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikennesääntöjä ja suotuisa asenne liikenneturvallisuuteen, korkea liikennesääntöjen rikkojien kokema kiinnijoutumisriski
Ajoneuvojen asianmukainen kunto ja varustus	Ajoneuvon kuntoa ja varustelua koskeva tiedotus, ajoneuvon kunnan tehokas valvonta
Onnettomuuksien uhrien korkeatasoinen auttaminen	Onnettomuuksien uhrien riittävä pelastusvalmius

3.3 Toiminnalliset tavoitteet

Turunmaan liikenneturvallisuuden toiminnalliset tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin ja läänin liikenneturvallisuustavoitteisiin. Pitkän aikavälin tavoitteiden lisäksi on esitetty täsmennettyjä seudun liikenneturvallisuustavoitteita.

Seudun liikenneturvallisuuden parantamistavoitteet perustuvat onnettomuusanalyysin, liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytilan analyysin sekä asiantuntijakeskustelujen tuloksiin. Tavoitteet ovat osa seudullisesti hyväksytyistä toimenpidesuunnitelmista. Toiminnalliset tavoitteet tu-

kevät liikenneturvallisuustyötä asetettujen määrällisten tavoitteiden saavuttamiseksi:

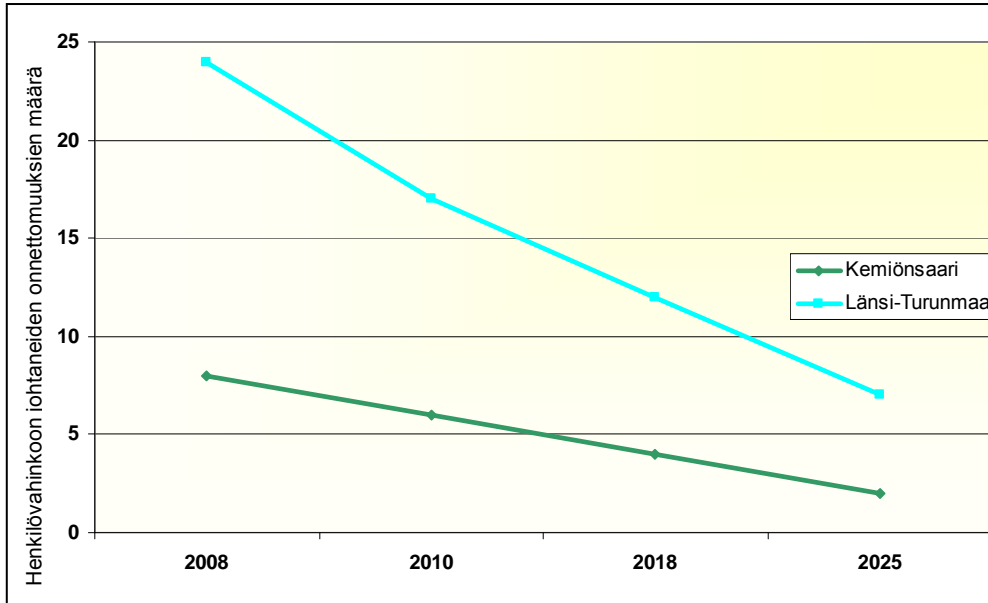
- Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen
- Liikenneturvallisuusryhmien nimeäminen
- Liikenneturvallisuusryhmien työn systemaattisuuden ja jatkuvuuden varmistaminen
- Nuorten liikennevahinkojen vähentäminen
- ”Lomaliikenteen” turvallisuuden parantaminen
- Kesäliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Alkoholionnettomuuksien vähentäminen
- Yksittäisonnettomuuksien vähentäminen
- Mopoilun turvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Risteämisonnettomuuksien vähentäminen

Asetettuihin tavoitteisiin pyritään toteuttamalla tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet sekä ottamalla liikenneturvallisuustyö osaksi laajempaa kuntien turvallisuussuunnittelua sekä kuntien riskienhallintaa.

3.4 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet

Kuntiin asetettiin henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoitteet onnettomuushistorian ja valtakunnallisten onnettomuusvähenemätavoitteiden perusteella. Tavoitelaskelma perustuu Tilastokeskuksen onnettomuusaineistoon, kunnan asukaslukuun ja vuoden 2015 valtakunnalliseen onnettomuusvähenemätavoitteeseen.

Valtakunnallisesti asetetut tavoitteet kuolonkolarien vähentämiseksi eivät ole riittävän tehokkaita mittareita kuntiin, joissa tapahtuu hyvin vähän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Työn vaikuttavuutta on parempi seurata henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähenemänä. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vähentämällä vaikutetaan automaattisesti myös kuolonkolarien vähentämiseen. Valtakunnallisesta tavoitteesta johdetun mittarin mukaan henkilövahinko-onnettomuuksien määrän tulisi vähentyä Länsi-Turunmaalla nykyisestä 24 henkilövahinko-onnettomuudesta kahdeksaan onnettomuuteen vuonna 2025 ja Kemiönsaaressa puolestaan kahdeksasta onnettomuudesta kolmeen onnettomuuteen (kuva 16).



Kuva 16 Suunnittelualueen liikenneturvallisuuksuustavoitteet

Tässä suunnitelmassa Tiehallinnon ylläpitämälle maantieverkolle kohdistuvilla liikenneympäristön ongelmien parantamistoimenpiteillä saadaan hieman alle 1,4 henkilövahinkoon johtaneen onnettomuuden laskennallinen vähenemä. Suunnitelmassa liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet painottuvat juuri Tiehallinnon verkolle, minkä perusteella voidaan todeta, että liikenneturvallisuuksuustavoitteiden saavuttamisessa tärkeämpää kuin liikenneympäristön rakentaminen, on tehokas ja kaikki kuntalaiset saavuttava liikennekasvatustyö. Tämän takia kuntien on henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoitteiden saavuttamiseksi sitouduttava toimivaan liikenneturvallisuuksuustyöhön ja liikennekasvatussuunnitelman toteuttamiseen.

II OSA B

4 KASVATUS- VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNELMA

4.1 Yleistä

Liikenneturvallisuustyön kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma (kvt-suunnitelma) on laadittu suunnittelualueen kuntien yhteistyönä. Suunnitelmien laatimisessa taustana ovat olleet seudun liikenneturvallisuustilanne ja eri toimintayksiköiden työssään kokemat ongelmat. Suunnitelmien laatiminen aloitettiin ensimmäisessä hankkeen aikaisessa seminaarissa eli kvt-seminaarissa. Seminaarissa työstettiin pohjaa kunkin hallintokunnan toimintasuunnitelmalle. Suunnitelmia täydennettiin sähköpostikierroksella seminaarin jälkeen, mutta erityisesti palautetta saatiin kuntakierroksella, jossa eri hallintokuntien edustajat pääsivät laajemmin ottamaan kantaa esitettyyn suunnitelmaan.

Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan, mutta lähtökohta esitetyllä toimenpideohjelmalla on, ettei sitä tarvitsisi lähivuosina muuttaa. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä. Liikenneturvallisuusryhmien syksyn kokouksissa on hyvä käsitellä sitä, mitkä toimenpiteet erityisesti on syytä tulevan vuoden aikana toteuttaa ja millä toimilla suunnitelmaa täydennetään.

Toimintasuunnitelmat on laadittu kahdeksalle eri hallinnon alalle tai kohde-ryhmän kanssa työskentelevälle. Nämä tahot huolehtivat ihmisen liikennekasvatuksesta koko elinkaaren ajan. Jos esitetty malli toimii oletetulla tavalla, liikennekasvatustyö alkaa jo ennen ihmisen syntymää ja jatkuu katkeamattomana seniori-ikään saakka. Liikenneturvallisuustyön kvt-suunnitelma on laadittu:

- Neuvoloille
- Päivähoidolle
- Perusopetukselle
- 2. asteen koulutukselle
- Nuoriso- ja vapaa-aikatoimelle
- Työikäisten kanssa työskenteleville
- Iäkkäille ja vammaisille
- Tekniselle toimelle

Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmien toteutusta tukevat useat sidosryhmät. Liikennekasvatustyötä merkittävimmin tukevat tahot, jotka työskentelevät mukana myös kuntien liikenneturvallisuusryhmissä, ovat Liikenneturva, poliisi ja Tiehallinto.

Tarkemmin eri hallintokuntien liikennekasvatustyötä, liikenneturvallisuusryhmän toimintaa ja liikenneturvallisuustyön organisointia on kuvattu omassa kvt-työn käsikirjassa (liite 2).

4.2 Hallintokuntien toimintasuunnitelmat

LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAT 2009 – 2014

NEUVOLAT				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilökunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus ja riittävyys. - Pidetään aineisto esillä.	n. joka 5. vuosi koulutus ja materiaalin tarkistus elokuussa	Neuvolatyöstä vastaava Liikenneturva
Vanhemmat	Turvaistuin autossa ja käytössä	- Neuvolat opastavat turvaistuintuimien käytössä ja valinnassa. - Neuvolat muistuttavat lainsäädännöstä lasten kuljettamiseen liittyen.	Jatkuvaa neuvolakäyntien yhteydessä	Neurolaterveydenhoitajat
Vanhemmat	Turvaistuimet käytössä	- Turvaistuintuimien lainaustoiminta ja turvaistuintuimiesitteitä saatavilla	Jatkuvaa	Neurolaterveydenhoitajat
Vanhemmat	Liikenneturvalisuustietous ajan tasalla	- Kunnan www-sivuilla liikenneturvallisuuksutietoa. - Henkilökunnan osaaminen ajan tasalla. - Esitteitä liikenneturvallisuuksuteen liittyen saatavilla.	Jatkuvaa	Neurolaterveydenhoitajat
Vanhemmat	Muistutetaan vanhemmuuden merkityksestä liikennekäyttäytymisessä	- Korostetaan vanhemmille esimerkin merkitystä liikennekäyttäytymisessä. Muistutetaan mitä on hyvä esimerkki. Mikä on oman lapsen arvo esim. varusteiden hankinnassa.	Jatkuvaa	Neurolaterveydenhoitajat
Lapset	Pyöräilytaito	- Vanhemmat opettavat lapsille pyöräilytaidon ja pyöräilyn liikennesäännöt. Opastetaan ja muistutetaan vanhempia.	Jatkuvaa neuvolakäyntien yhteydessä	Neurolaterveydenhoitajat
Lapset	Ei ajella mönkijällä	- Valistetaan vanhempia mönkijällä ajamisen vaaroista ja lainsäädännöstä. Valvonta, jos tilanne vaatii.	Jatkuvaa erityisesti kevät ja kesäaikana	Neurolaterveydenhoitajat Poliisi
Lapset	Pyöräilykypärä käytössä	- Muistutetaan vanhempia huolehtimaan lasten pyöräilykypärän käytöstä.	Jatkuvaa erityisesti kevät ja kesäaikana	Neurolaterveydenhoitajat
Lapset	Lapset osaavat valita turvallisen koulutien	- Muistutetaan esikouluikäisten lasten vanhempia opettamaan lapsille turvallisen koulutien. Jaetaan muistutukseksi materiaalia.	Jatkuvaa esikouluikäisten neuvolakäynneillä	Neurolaterveydenhoitajat Koulu, Liikenneturva

PÄIVÄHOITO				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilö- kunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus.	Koulutus n. 5 vuoden välein materiaalin tarkistus elokuussa	Päivähoidon johtaja Liikenneturva
Henkilö- kunta	Liikenneturvallisuuden arvostuksen ylläpito	- Yksiköissä ja hallinnonalalla sovitaan yhteisesti pelisäännöistä liikenneturvalliseen käyttäytymiseen. - Henkilökunta käyttää pyöräillä kypärää ja pimeän aikana heijastimia.	Jatkuvaa	Päivähoidon johtaja
Päivähoidon yksiköt	Toimivat liikennejärjestelyt	- Päiväkodit miettivät saattoliikenteen ja jakeluliikenteen sujuvuutta. Päiväkodit osallistuvat liikennejärjestelyjen sujuvuuden suunnitteluun.		Päiväkotien johtajat, kuntien tekninen toimi
Vanhemmat	Esimerkin antaminen turvalliseen käyttäytymiseen	- Vanhempia muistutetaan ajankohtaisista teemoista liikennekäyttäytymisessä –heijastimet, lasten kuljettaminen pyörällä ja autolla. - Kerran vuodessa vanhempainillassa käydään läpi liikenneturvallisuusaiheet kuten pysäköinti päiväkodin pihalla ja turvalaitteiden käyttö.	Jatkuvaa Vanhempainillat syksyisin	Päiväkotien johtajat
Vanhemmat	Turvallinen lasten kuljettaminen hoitoon	- Päivähoito kontrolloi aika ajoin lasten tuomista ja hakemista päiväkodeista ja puuttuvat vanhempien kanssa ongelmiin. - Muistutetaan tarvittaessa turvavälineiden käytöstä ja pysäköintijärjestelyistä.	Jatkuvaa	Päiväkotien johtajat
Lapset	Heijastimien ja heijastinliivien käyttö	- Heijastindemo ja –leikit. - Vanhempien valistaminen. - Heijastimien askarteleminen.	Jatkuvaa	Päiväkotien johtajat

ALAKOULUT				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilö- kunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus.	Koulutus veso-koulutuksen yhteydessä n. 3-5 vuoden välein	Koulutoimenjohtaja

Henkilökunta	Liikenneturvallisuuksuuden arvostuksen ylläpito	- Yksiköissä ja hallinnonalalla sovitaan yhteisesti pelisäännöistä liikenneturvalliseen käyttäytymiseen. - Henkilökunta käyttää pyöräilläessä kypärää ja pimeän aikana heijastimia.	Jatkuvaa	Koulutoimenjohtaja
Vanhemmat	Esimerkin antaminen turvalliseen käyttäytymiseen	- Vanhempia muistutetaan ajankohtaisista teemoista liikennekäyttäytymisessä –heijastimet, pyöräilykypärä, lasten kuljettaminen autolla. - Kerran vuodessa vanhempainillassa käydään läpi liikenneturvallisuuksuusiheet kuten pysäköinti yksiköiden pihalla ja turvalaitteiden käyttö.	Jatkuvaa	Luokan valvojat
Koulun liikenneturvallisuuksuustyö	Laaditaan koulukohtaiset liikenneturvallisuuksuunnnitelmat	- Liikenneturvan esimerkin mukaisesti toteutetaan koulukohtaiset liikenneturvallisuuksuunnnitelmat. Check-list tyyppisesti käydään ongelmat läpi.	Aloitus ja 1. kierros 2010 aikana	Koulujen johtajat
Koulukuljetuksien turvallisuus	Pidetään kouluauton kuljettajille turvallisuuskuuluksu	- Kouluauton kuljettajien kouluksu. Kouluksuvelvollisuus myös sopimusasiakirjoihin.	Syksy 2010	Koulutoimenjohtaja Liikenneturva, poliisi
Oppilaat ja henkilökunta	Heijastimien ja heijastinliivien käyttö	- Valistaminen oppitunneilla, heijastindisko, askartelu/ompeleminen vaatteisiin, heijastinnäytöt yhdessä rahtarien kanssa	Syksyisin, joka vuosi	Koulun johtajat Liikenneturva, Rahtarit ry, poliisi
Oppilaat	Kolhuitta kouluksu	- Liikenneturvallisuuksuateriaaliin perustuvan teemapäivän vietto ja aineiston hyödyntäminen oppitunneilla		
Oppilaat	Turvallisesti vesillä	- Yhteysaluksuissa ja losseissa tapahtuu osakouluksuunmatkoista. Muistutetaan vesillä ja jäällä käyttäytymisestä. Perehdyttäjänä yhteysaluksun kuljettaja tai meripelastusseura	Syksyisin	Meripelastusseura / yhteysaluksu
Oppilaat	Turvallinen saattoliikenne	- Turvallisten oppilaiden jättöpaikkojen suunnittelu ja rakentaminen kouluksuille. Kouluksu ilmoittavat jättöpaikat vanhemmille. Vanhempain valistaminen saattoliikenteen turvallisuudesta.	Jättöpaikat 2010 ja vanhempien valistaminen syksyisin	Koulunjohtajat
Sidosryhmät	Koulun sidosryhmät toimivat yhteisten pelisääntöjen mukaisesti	- Kouluksun kanssa toimintaa järjestävät tahot sitoutuvat toimimaan kouluksun pelisääntöjen mukaisesti turvallisuusasioissa.	Jatkuvaa	Koulunjohtajat
Huoltoliikenne	Turvallinen huoltoliikenne	- Kouluksu tarkistavat ja ohjeistavat huoltoliikenteen toimimaan kouluksuun tarpeiden mukaisesti eli ei oppilaiden kanssa samoilla piha-alueilla.	Tarkistus aina ennen kouluksuvuoden alkua yhdessä huoltoliikenteen toteuttajien ja kouluksujohtajien kanssa	Koulunjohtajat

YLÄKOULUT				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilökun- ta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materi- aalien ajantasaisuus.	Koulutus veso- koulutuksen yhteydessä n. 3-5 vuo- den välein	Koulutoimenjoh- taja
Henkilökun- ta	Liikenneturval- lisuuden arvos- tuksen ylläpito	- Yksiköissä ja hallinnonalalla sovitaan yhteisesti pelisään- nöistä liikenneturvalliseen käyt- täytymiseen. - Henkilökunta käyttää pyöräil- lessä kypärää ja pimeän aikana heijastimia.	Jatkuvaa	Koulutoimenjoh- taja
Koulun lii- kenneturval- lisuustyö	Organisoitu ja suunnitelmalli- nen koulun omat tarpeet huomioiva lii- kenneturvalli- suustyö	- Liikenneturvan esimerkin mu- kaisesti toteutetaan koulukoh- taisiet liikenneturvallisuussuun- nitelmat. Check-list tyypisesti käydään ongelmat läpi.	Aloitus ja 1. kierros 2010 aikana	Koulujen johta- jat
Mopoilijat	Turvallinen mopoilu	- Mopoikäisten ja heidän van- hempiensa valistaminen. - Tarvittaessa moporatsiat kou- luille. Vanhempien vastuun ja rangaistusseuraamusten kor- ostaminen. - Haastetaan vanhemmat säännöllisesti tarkastamaan mopojen laillisuus. - Poliisivierailut teemalla turval- linen mopoilu mopokauden al- kaessa.	Keväisin	Koulujen johta- jat
Oppilaat	Kolhuitta kou- luun	- Liikenneturvallisuusmateriaa- liin perustuvan teemapäivän vietto ja aineiston hyödyntämi- nen oppitunneilla		
Oppilaat	Turvallisesti vesillä	- Yhteysaluksissa ja losseissa tapahtuu osakoulumatkoista. Muistutetaan vesillä ja jäällä käyttäytymisestä. Perehdyttäjä- nä yhteysaluksen kuljettaja tai meripelastusseura	Syksyisin	Meripelastus- seura / yhteys- alukset
Oppilaat	Perusliikenne- sääntöjen osaaminen	- Kouluilla opetetaan ja muistu- tetaan perusliikennesäännöistä (keskeiset liikennesäännöt ja merkit).	Jatkuvaa osana ope- tusta	Luokan valvojat
Oppilaat	Pyöräilykypä- rän käytön edistäminen	- Kypärän käyttöä pyritään edis- tämään vanhempien esimerkin, urheiluseurojen pelisääntöjen ja esimerkin ja roolimallien (esim. nimekkäät urheilijat) avulla.		

2. ASTEEN KOULUTUS				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilökunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus.		Yksikköjen johtajat
Oppilaat	Turvallinen mopoilu	- Mopoilijoiden ja heidän vanhempensa ohjeistaminen säännöistä ja turvallisesta mopoilusta	Syksyisin kouluvuoden alkaessa ja kertaus keväällä	Luokanvalvojat
Oppilaat	Turvallinen autoilu	- Autoilijoiden ohjeistaminen liikkumisesta koulualueella	Syksyisin kuluvuoden alkaessa	Luokanvalvojat
Oppilaat	Perusliikennesääntöjen osaaminen	- Perusliikennesääntöjen sisällyttäminen opetukseen	Vuodenajan mukaan vaihtuvat kokonaisuudet	Luokanvalvojat
Oppilaat	Turvallinen ammattiautoilu	- Liikkumisen ja liikenneturvallisuuden käsittely ammatilliselta kannalta kaikille opiskelijoilla, joihin työhön kuuluu liikkumista. - Liikkuminen osana yrityksen imagoa, työturvallisuutta ja laatua. Ammattiylpeuden korostaminen.		Ulkopuolinen kouluttaja

NUORISO- JA VAPAA-AIKATOIMI				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Henkilökunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus.		
Mopoilijat	Turvallinen mopoilu	- Seurataan ja tarvittaessa puututaan nuorten mopoiluun ja turvavälineiden käyttöön	Jatkuvaa	Nuorisotilojen henkilöstö
Mopoilijat ja pyöräilijät	Positiivinen liikennevalvonta	- Palkitaan ja kannustetaan esimerkillisesti käyttäytyviä nuoria		Nuorisotoimi Poliisi
Autoilijat	Turvallinen liikennekäyttäytyminen	- Valistuksella ja valvonnalla pyritään vaikuttamaan turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.	Jatkuvaa	Nuorisotilojen henkilöstö
Seurat	Pelissäännöissä huomioidaan liikenneturvalli-	- Seurojen turvallisuussuunnitelmissa ja pelissäännöissä vaaditaan kunnan puolelta		Vapaa-aikatoimi

	suus	liikkumisen turvallisuuden huomioimista. Seurojen tekemisissä sopimuksissa huomioidaan liikenneturvallisuus.		
Seurat ja järjestöt	Uudet mahdollisuudet liikenneturvallisuustyöhön	- Seurat ja järjestöt haastetaan eri keinoin laatimaan omia pelisääntöjä ja uusia tapoja tehdä liikenneturvallisuustyötä	Jatkuvaa	Vapaa-aikatoimi
Nuoret	Näkymisen parantaminen	- Korostetaan nuorten kanssa oman näkymisen merkitystä mm. vaatteiden valinnassa	Jatkuvaa	Nuorisotilojen henkilöstö
Lapset	Retken yhteydessä liikenneopettelu	- Retkillä opetellaan käyttäytymistä uusissa liikennetilanteissa. - Liikenneturvallisuus huomioidaan matkustamisessa.		Vapaa-aikatoimi

TYÖIKÄISET				
KOHDERYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUHENKILÖ, YHTEISTYÖTAHO
Autoilijat	Nopeusrajoitusten noudattaminen	- Nopeusrajoitusten perusteiden tarkistaminen ja tarvittaessa muuttaminen noudattamista tukevaan suuntaan. - Tiedottaminen paikallislehdissä. - Valvonta.		Tekninen toimi
Autoilijat	Alkoholionnettomuuksien vähentäminen	- Poliisin valvonta, tiedottaminen paikallislehdissä ja alkoholikon suosiminen mm. kunnan kilpailutuksessa.		Liikenneturvallisuusryhmä Poliisi
Ammattiliikenne	Oikea asenne liikenneturvallisuuteen	- Muistutetaan mm. työterveyskäynneillä ja valvonnan yhteydessä turvalaitteiden käytöstä ja esimerkillisestä käyttäytymisestä. - Haastetaan yritykset mukaan toimintaan		Työterveyshuolto
Matkailijat ja mökkiläiset	Liikkumisen turvallisuus	- Poliisin näkyvä liikennevalvonta mökkikauden alkaessa muutamana perjantai-iltapäivänä. - Tiedottaminen paikallisissa lehdissä.	Touko-kesäkuun taitteessa 3 perjantai-iltapäivää	Poliisi
Pyöräilijät	Pyöräilykypärän käytön edistäminen	- Kypärän käytön tärkeyttä ja esimerkkiä lapsille korostetaan neuvoloissa, koulujen ja päiväkotien vanhempainilloissa, työterveyshuollossa ja paikallislehdissä.	Keväisin jatkuvaa	Liikenneturvallisuusryhmä
Kunnan työntekijät	Kunnan autoilla ajetaan esimerkillisesti	- Ohjeet ja sopimukset autojen käyttöön liittyen. Ollaan huomaavaisia toisia tielläliikkuja kohtaan.	Jatkuvaa	Liikenneturvallisuusryhmä

Kunnan työntekijät	Työssä liikkumisen suunnittelu	- Suunnitellaan etukäteen aikataulut ja reitit. Huomioidaan yllätykset ja keli aikataulujen suunnittelussa.	Jatkuvaa	Esimiehet
Työkäiset	Työmatkaliikenteen ongelmat esiin	- Nostetaan eri keinoin esiin ja huomioidaan työmatkaliikenteen ongelmat	Jatkuvaa	Liikenneturvalisuusryhmä
Työkäiset	Turvavälineiden käyttö	- Tuetaan turvavälineiden käyttöä työmatkoilla mm. yhteishankinnoin ja avustuksin.	Jatkuvaa	Kunnat, suuret työnantajat
Työkäiset	Ajotaidon parantaminen	- Ennakoivan ajon kursseja paljon työssään liikkuville.		Kunnat, suuret työnantajat
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuuden parantaminen	- Liikenneturvallisuuteen liittyvät tietoiskut sesongin mukaisesti kuntien www-sivuilla.	Jatkuvaa – teema vaihtuu vuodenajan mukaisesti	Liikenneturvalisuusryhmä

IKÄIHMISET				
KOHDE-RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUHENKILÖ, YHTEISTYÖTAHO
Henkilökunta	Osaamisen ylläpito	- Henkilökunnan koulutus 3-5 vuoden välein. Koulutuksessa aiheina turvavälineet ja liikennesäännöt - Syksyisin tarkistetaan materiaalin ajantasaisuus.	n. 5 vuoden välein	
Ikäihmiset	Turvallinen autoilu	- Ikäautoilijan kuntokurssit eläkeläiskerhoissa säännöllisin väliajoin		Eläkeläiskerhot Liikenneturva
Ikäihmiset	Turvallinen autoilu	- Lääkärit valistavat ikäihmisiä omista autoiluvälinoista ja reitinvälinoista. - Tiedottaminen lääkkeiden käytön vaikutuksista.		Lääkärit
Ikäihmiset	Turvallinen kevyt liikenne	- Apuvälineistä, reittivälinoista ja liukkaudesta kerrotaan eläkeläiskerhossa. - Kotikäynneillä tarkistetaan turvavälineet ja muistutetaan niiden käytöstä.	Jatkuvaa	Kotihoito, eläkeläiskerhot
Ikäihmiset	Turvallinen kevyt liikenne	- Liukastumisten ehkäisyyn painopiste kotikäynneillä. Liukasteet, kelin seuraaminen, soran jakaminen kotipihan hiekoitukseen.	Syksyin jatkuvaa	Kotihoito Tekninen toimi
Ikäihmiset	Turvallinen liikenneympäristö	- Ikäihmisten vaaranpaikkakartoitus Liikenneturvan mallin mukaisesti		Vanhusneuvosto Liikenneturva
Kaikki kuntalaiset	Huomioidaan iäkkäät tienkäyttäjät	- Eri yksiköissä valistetaan iäkkäistä tienkäyttäjistä ja heidän erityisvaatimuksista. Tiedottaminen paikallisesti.		Liikenneturvalisuusryhmä

TEKNINEN TOIMI				
KOHDE- RYHMÄ	TOIMINNAN TAVOITE	TOIMINTA, TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU- HENKILÖ, YHTEISTYÖ- TAHO
Kaikki suunnittelualueen tienkäyttäjät	Liikkumisympäristön turvallisuuden parantaminen	- Liikenneympäristön toimenpideohjelman toteuttaminen	Jatkuvaa	Tekninen toimi, Tiehallinto
Autoilijat	Nopeusrajoitusten noudattaminen	- Nopeusrajoitusten perusteiden tarkistaminen ja tarvittaessa muuttaminen noudattamista tukevaan suuntaan. - Tiedottaminen paikallislehdistä. - Valvonta.		Tekninen toimi
Kevyt liikenne	Kevyen liikenteen turvalliset tienlytykset	- Tien ylityskohtien turvallisuuden erityishuomio. - Liikenteen rauhoittaminen. - Rakenteelliset toimet. - Autoilijoiden valistaminen		Tekninen toimi
Oma toiminta	Kunnan oma toiminta on liikenneturvallista	- Turvaliivien käyttöä tehostetaan. - Oma henkilökunta on käynyt tieturva -koulutuksen. - Urakoitsijat käyneet tieturva -koulutuksen.		Tekninen toimi
Matkailijat ja mökkiläiset	Liikkumisen turvallisuus	- Tiedotetaan matkailijoita liikenteen turvallisuudesta	alkukesä	Tekninen toimi
Autoilijat	Eläinonnettomuuksien vähentäminen	- Näkemäraivauksin ja eläinonnettomuuksien kasva- neesta riskistä tiedottamalla pyritään vaikuttamaan eläinonnettomuuksien määrään.	syksy	Tekninen toimi Tiehallinto, Liikenneturva

4.3 Liikenneturvallisuustyön vuositeemat

Vuositeemoilla tarkoitetaan aiheita, joihin toiminnassa panostetaan erityisesti ko. vuoden aikana. Teemojen ympärille voidaan rakentaa hallintokuntien väliset yhteiset tapahtumat ja liikenneturvallisuudesta tiedottaminen. Vuositeemojen ympärillä voidaan toteuttaa myös muuta kuin suunnitelmassa esitettyä liikennekasvatustyötä.

Liikenneturvallisuusryhmä valitsee vuositeemaksi jonkin kaikille yhteisen ajankohtaisen aiheen vuosittain. Seuraavan vuoden teema ja siihen liittyvä liikenneturvallisuustyö vahvistetaan liikenneturvallisuusryhmän syksyn kokouksessa.

Seudun liikenneturvallisuustyön vuositeemoiksi sovittiin seuraavat teemat:

2010: Taajamaliikenteen turvallisuus

Vuoden aikana erityishuomio on taajamien liikenneturvallisuuden parantamisessa. Taajamissa tyypillisiä kevyen liikenteen ja risteysonnettomuuksia pyritään vähentämään eri keinoin. Taajamaliikenteen turvallisuuden parantamiseen voivat osallistua eri tahot.

- Taajamien rauhoittaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuus

2011: Asenteet kunnossa läpi vuoden

Vuoden 2011 teemalla liikenneturvallisuusryhmä pyrkii puuttumaan kullekin vuoden ajalle tyypillisiin liikenneturvallisuuden ongelmiin. Syksyn pimeys, talven liukkaus, kevyen liikenteen vilkastuminen keväällä ja loma-asenne kesällä ovat liikenneturvallisuustyön kohteina.

- Kesäasukkaiden liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen
- Näkyminen ja näkeminen syyspimeällä
- Liukastumisten ehkäisy talvella
- Turvallinen mopoilu ja pyöräily jo kevästä lähtien

2012: Vastuu toisista tiellä liikkujista

Vuoden 2012 korostetaan meidän kaikkien tienkäyttäjien vastuuta liikenneturvallisuudesta. Erityisesti vanhempien ja lasten parissa työskentelevien vastuu nostetaan vuoden aikana esiin eri keinoin:

- Vanhempien vastuu liikennekäyttäytymisestä
- Koulujen ja päivähoidon henkilökunnan vastuu
- Yleinen toisten huomioiminen

2013: Turvavälineiden käyttö tavaksi

2013 teemalla nostetaan esiin turvavälineet eri liikkumismuodoissa. Eri yksiköissä työtä voidaan kohdentaa oman kohderyhmän käyttämiin kulkuvälineisiin ja niiden turvavälineisiin. Esimerkiksi kouluilla kevyeen liikenteeseen:

- Turvavyön käyttö
- Kevyen liikenteen turvavälineet

2014: Huomioidaan heikoin osapuoli liikenteessä

Vuoden 2014 aikana liikenneturvallisuusryhmien erityishuomio on liikenteen heikoimmassa osapuolissa. Vuoden aikana eri yksiköiden liikenneturvallisuustyössä nostetaan keskiöön ikäihmiset ja lapset ja heidän huomioimisensa:

- Lasten huomioiminen liikenteessä
- Ikäihmisten huomioiminen
- Kevyen liikenteen huomioiminen

5 LIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI SEUDULLA

Kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman tarkoituksena on luoda perusta jatkuvalle liikennekasvatustyölle, jonka avulla vaikutetaan ihmisten asenteisiin ja käyttäytymiseen liikenteessä. Liikenneturvallisuustyön kehittämis- ja organisointisuunnitelma on laadittu seudun kuntien yhteisenä seudullisena prosessina. Tällä tavoin on tuotettu seudun liikenneturvallisuustyölle yhteiset tavoitteet. Suunnitelman systemaattinen toteuttaminen saa kunkin hallinnonalan sekä kunnan toimimaan omalta osaltaan tavoitteiden mukaisesti. Suunnitelmassa on määriteltä myös konkreettisia toimia toteutettavaksi lähitulevaisuudessa (toimintasuunnitelmat). Suunnitelmallisen toiminnan takaamiseksi kaikille hallinnonaloille on nimetty vastuuhenkilöt, jotka huolehtivat omalla tahollaan suunnitelman toteuttamisesta.

Toimintasuunnitelmien laadinnassa ja toteutuksessa keskeisessä roolissa ovat olleet henkilöt, jotka päivittäisessä työssään ovat tekemisissä erikäisten kuntalaisten kanssa. Tällä on pyritty varmistamaan, että toiminta on osa päivittäistä työtä, toteutus on taloudellisesti, ajallisesti ja henkilöresurssien perusteella mahdollista, toiminta on mielekästä ja se kiinnostaa kohdeyhmää ja toteuttajat hallitsevat asiansa.

5.1 Liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi suunnitelman aikana

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen on jo sinällään tärkeä prosessi liikenneturvallisuustyön tehostamiseksi. Työn aikana kuntien ryhmät ja mukana olevat sidosryhmät joutuvat miettimään liikenneturvallisuustilannetta, liikenneturvallisuustyötä sekä kehittämisen mahdollisuuksia. Myös ryhmien toiminnan kannalta prosessi on merkittävä, sillä suunnittelutyön aikana kuntien ryhmät ovat kokoontuneet kaksi kertaa ja hankkeen ohjausryhmä useita kertoja. Nämä ryhmät ovat organisoituneet työn aikana ja kuntien kokouksissa on sovittu työn jatkosta. Tämä suunnittelutyön aikana käynnistetty kokouskäytäntö toimii pohjana myös tulevassa liikenneturvallisuustyössä, jossa nykytilan ja kehittämisen asemesta ryhmän päähuomio kiinnittyy käytännön liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi alkoi nykytilanteen selvityksellä vuoden 2009 alusta. Nykytilanne kartoitettiin työn ohjausryhmälle sekä kuntien liikenneturvallisuusryhmiin kohdistuneella kyselyllä. Kyselyssä sekä ohjausryhmän kokouksissa oli huomattavissa myönteinen tahtotila seudullisen liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi.

Ensimmäisessä (19.3.2009) kvt-seminaarissa käsiteltiin liikenneturvallisuustyön järjestäytymistä, toimintasuunnitelmia. Työtä jatkettiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa, joiden tuloksena:

- Määriteltiin kuntien liikenneturvallisuuksryhmien organisointi
- Luotiin toimintasuunnitelmat hallintokuntien ja liikenneturvallisuuksryhmän työskentelylle

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat ovat kappaleessa 4.2.

5.2 Liikenneturvallisuuksuustyön nykytila seudulla

Seudun liikenneturvallisuuksuustyön nykytilannekartoitus toteutettiin asiantuntijakyselynä keväällä 2009. Kyselyyn vastasivat kuntien liikenneturvallisuuksryhmien jäsenet. Seudun liikenneturvallisuuksuustyö ei vastaajien mielestä ole ollut viime vuosina riittävän aktiivista. Tehty työ on kuitenkin ollut mielekästä, mikä antaa hyvän pohjan toiminnan kehittämiseksi. Työajan ja rahoituksen puute koettiin erityisesti työtä haittaaviksi. Näistä työajan puute koettiin hie-man suurempana ongelmana. Liikenneturvallisuuksuunnitelman uskottiin yksimielisesti auttavan kuntien liikenneturvallisuuksuustyössä ja lähes yhtä yksimielisesti toivottiin päätöksentekijöiden vahvempaa sitouttamista liikenneturvallisuuksuustyöhön. Työn aikana liikenneturvallisuuksuustyö on aktivoitunut, eri hallinnon alat ovat saaneet edustajan liikenneturvallisuuksryhmään ja kunnalliset liikenneturvallisuuksryhmät ovat kokoontuneet.

5.3 Liikenneturvallisuuksuustyön organisoiminen

Kuntien liikenneturvallisuuksryhmät

Kunnissa ei ole ollut toimivia liikenneturvallisuuksryhmiä, vaan ryhmät ovat kokoontuneet vasta työn aikana. Ryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kuntien liikenneturvallisuuksryhmät vastaavat tulevaisuudessa ensisijaisesti tehtävästä liikenneturvallisuuksuustyöstä. Liikenneturvallisuuksryhmissä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmien suunnitelmassa ehdotettu kokoonpano on esitetty oheisessa kuvassa 17. Ryhmien kokoonpanot tarkentuvat ryhmien nimeämisen yhteydessä. Ryhmien tukena ovat laaditut suunnitelmat sekä kuntakohtaisessa tarkemmin määritellyt ryhmien tehtävät.

Ryhmien puheenjohtajana olisi luontevaa olla henkilö, joka vastaa turvallisuusasioissa kunnissa. Ryhmän puheenjohtaja nimetään ryhmän virallisen vahvistamisen jälkeen.

Tiehallinto ja lääninhallituksen liikenneosasto ovat vuoden 2010 alusta osa ELY –keskuksia. ELY-keskukset nimeävät omat edustajansa kuntien liikenneturvallisuuksryhmiin tarpeidensa mukaisesti.

Kunnan ryhmällä on tärkeä rooli liikenneturvallisuuksuustyön seurannassa ja kuntaryhmien on syytä nimetä henkilö vastaamaan seurantatietojen kokoamisesta eri hallinnon aloilta sekä liikenneturvallisuuksuustilanteesta. Seuranta on tärkeää mm. rahoituksen saamiseksi kuntien liikenneturvallisuuksryhmien toimintaan.

	KEMIÖNSAARI	LÄNSI-TURUNMAA
Neuvolat	Arja Holmberg	
Päivähoito	Mary-Ann Fröberg	Pia Hotanen
Perusopetus 0-6	Heidi Ginman	Eivor Suominen
Perusopetus 7-9	Heidi Ginman	Eivor Suominen
2. aste	Heidi Ginman	
Nuoriso- ja vapaa-aika	Bo-Eric Ahlgren	Krister Gruner
Työsuojelu/työterveys	Ulla Rahkonen	Kenneth Wilson
Vanhustyö	Eva Manelius	Leif Blom
Tekninen	Lars Nummelin	Kimmo Liianmaa
Tekninen	Roger Hakalax	Matias Jensen
Turvallisuuskoordinaattori		Kristiina Juvas
Polisi	Clara Holmberg-Nordell	Kristiina Nordell
Liikkuva poliisi		Teemu Äikäs
Länsi-Suomen lääninhallitus		Soile Koskela
Tiehallinto		Jaakko Klang
Liikenneturva		Antero Aho

Kuva 17 Kuntien liikenneturvallisuusryhmien ehdotettu kokoonpano

5.4 Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Toteutus käytännössä

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjiä suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmien tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään kerran vuodessa. Esimerkiksi liikenneturvallisuusryhmien kokoontumiset voidaan järjestää kaksi kertaa vuodessa, jolloin keväällä järjestettäisiin kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmien kokoukset ja syksyisin mahdollisesti molempien kuntien yhteinen seudullinen kokoontuminen rajatummalla kokoonpanolla.

Tärkeää on, että molempien kuntien liikenneturvallisuusryhmät pyrkivät etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan esim. vuosittain tai kaksi kertaa vuodessa ryhmien kokoontumisissa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua kaupunginhallitus/ kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman sekä vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän ja nimeää siihen tarvittaessa edustajansa. Suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu ensimmäiseen järjestäytymiskokoukseensa mahdollisimman pian ryhmän vahvistamisen jälkeen. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa liikenneturvallisuustyön organisoinnista ja seurannasta ja vie suunnitelman käytännön toteutukseen.

Kunnan liikenneturvallisuuksryhmän toiminta on kuvattu seuraavassa toimintasuunnitelmassa:

Toimintamalli	Ajoitus	Vastuutaho
Liikenneturvallisuuksryhmän kevään kokous	Helmi-maaliskuu	Kutsujana liikenneturvallisuuksryhmän puheenjohtaja
Liikenneturvallisuuksryhmän syksyn kokous	Syys-lokakuu	Kutsujana liikenneturvallisuuksryhmän puheenjohtaja
Liikenneonnettomuustietojen seuranta	Kevään kokouksessa	Katsaus liikenneturvan ja poliisin seurantatietoihin
Liikenneturvallisuuksuunnitelman –hallintokuntatyön seuranta	Kevään kokouksessa	Kunin hallintokunnan edustaja kertoo sektorillaan tehdystä työstä
Vuositeemoihin liittyvän yhteisen liikenneturvallisuuksuustyön seuranta	Kevään kokouksessa	
Liikenneturvallisuuksuunnitelman ympäristöosan seuranta	Syksyn kokouksessa	Tiehallinnon ja teknisen toimen edustajat käyvät läpi tehdyt liikenneympäristön parantamistoimet
Liikenneturvallisuuksuustyöstä tiedottaminen	Jatkovaa	Liikenneturvallisuuksryhmän kokouksissa sovitaan kustakin teemasta tiedotettava taho
Valtuutettujen sitouttaminen	Koulutus kerran valtuustokaudessa, tiedoksianto vuosittain	Kuntien valtuustoille järjestetään valtuustokauden alussa koulutustilaisuus. Kunnan liikenneturvallisuuksuustyö (kevään muistio) tiedoksi valtuustolle.

III OSA C

6 LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDESUUNNITELMA

6.1 Yleistä

Suunnitelmaprosessin tuloksena laadittiin kuntakohtaiset toimenpideohjelmat liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Toimenpideohjelmien toteuttamisvastuu on Länsi-Turunmaan kaupungin ja Kemiönsaaren kunnan teknisellä toimella sekä Turun tiepiirillä. Toimenpideohjelmissa lueteltujen hankkeiden lisäksi suunnitelmaprosessin aikana inventoitiin Länsi-Turunmaalla sijaitsevan Saaristotien (MT 180) reunaympäristöt törmäysvaarallisten kohteiden ja tiekaiteiden kunnostamisen osalta. Inventoinnin pohjalta laadittiin toimenpidelista reunaympäristön pehmentämistoimenpiteistä. Kemiönsaaren alueen seututeiden (MT 181 ja MT 183) reunaympäristöt ja kaidetarpeet tullaan inventoimaan syksyn 2009 aikana.

Liikenneympäristön turvallisuusongelmakohteita kartoitettiin aikaisempien suunnitelmien, onnettomuusanalyysin, kuntalaiskyselyn, asiantuntijahaastattelujen (tiepiiri, kunta, poliisi, liikennöitsijät) sekä maastokäyntien pohjalta. Kohteet, joihin on esitetty toimenpide-ehdotuksia, tulivat usein esille kaikissa edellä mainituissa tarkasteluissa. Ongelmakohteille määritettiin toimenpide-ehdotus maastokäynnillä. Toimenpide-ehdotukset ovat arvioita toteuttamiskelpoisimmista ongelmakohteiden parantamiskeinoista. Useat kohteet vaativat tarkempia tarkasteluja ja suunnittelua, joiden avulla lopullinen toimenpide tullaan määrittämään. Tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpideohjelmien ulkopuolelle jää lisäksi joitain hanketarpeita, mm. pitkiä kevyen liikenteen väylätarpeita. Tällaiset kohteet ovat tiepiirin ja kuntien tiedossa joko hankekoreissa tai niistä on laadittu erilliset tarveselvitykset.

Toimenpideohjelmissa pääpaino on nopeasti toteutettavissa ja kustannustehokkaissa hankkeissa. Toimenpideohjelmien laatimisen pohjalla on ollut ajatus siitä, että ne ovat toteutusmahdollisuuksiltaan mahdollisimman realistisia. Toimenpideohjelmissa esitettyjen toimenpiteiden aikajänne on noin 10 vuotta. Toteutusjaksoille 1, 2 ja 3 ei ole erikseen nimetty vuosia. Pääsääntöisesti pienimmät ja toteuttamiskelpoisimmat toimenpiteet (mm. nopeusrajoitusten laskeminen, kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen risteämiskohtien kevyet parantamistoimenpiteet, näkemäraivaukset, tiemerkitöjen parantaminen) sekä pahimmat tunnetut ongelmakohteet ovat toteutusluokassa 1. Pidemmän tähtäimen hanketarpeet on koottu luokkiin 2–3 (mm. liittymien parantamishankkeet, kevyen liikenteen väylähankkeet).

Toimenpideohjelmiin kirjattuja sekä muita yleisiä, käytössä olevia ja hyväksi havaittuja toimenpiteitä liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi on kuvattu tarkemmin ”liikenneympäristön turvallisuuden yleisiä parantamiskeinoja” -käsikirjassa liitteessä 3.

6.2 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden yhteenveto ja vaikutukset

Kuntakohtaisissa toimenpideohjelmissa on esitetty yhteensä 66 toimenpidetarvetta (Länsi-Turunmaalla 36 kpl ja Kemiönsaaressa 30 kpl), joiden kokonaiskustannusarvio on noin 4,5 milj. euroa. Koko suunnittelualueen hankkeiden (ei sisällä MT 180 reunaympäristön pehmentämishankkeita) kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain on esitetty seuraavassa taulukossa 6.

Saaristotien (MT 180) reunaympäristön pehmentämistoimenpiteiden eli uusien kaidetarpeiden määrä on n. 15,5 km. Uusien kaiteiden kokonaiskustannusarvio on tällöin noin 0,7 milj euroa [á 45 €/m].

Kuntakohtaiset tarkastelut (toimenpideohjelmat yhteenvetoineen ja karttaesityksineen) on esitetty kappaleissa 6.4 ja 6.5 sekä liitteissä 4 ja 5. Saaristotien (MT 180) reunaympäristöjen inventointilistat on esitetty liitteessä 6.

Hankkeiden kustannukset on määritelty perustuen olemassa oleviin suunnitelmiin ja selvityksiin sekä asiantuntija-arvioihin niiltä osin, mikäli tarkempaa kustannusarviota / suunnitelmaa ei ole kohteesta vielä tehty. Toimenpiteiden karkeita yksikkökustannusarvioita on esitelty kappaleessa 6.3. Koska useat kohteet vaativat vielä tarkempia lisätarkasteluja, kaikkien kohteiden osalta kustannusarvion määrittämistä ei mielletty järkeväksi (muuan muassa osa Saaristotien liittymien parantamistoimenpiteistä). Suurimpaan osaan toimenpiteistä kustannusarviot on kuitenkin laadittu. Hankkeiden mahdollisessa myöhemmässä ohjelmoinnissa tulee muistaa, että määriteltyihin kustannusarvioihin sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon hankkeiden jatkosuunnittelussa.

Taulukko 6 Suunnittelualueen liikenneturvallisuushankkeiden kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain

TURUNMAA YHTEENSÄ	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Hevavähennämä
	Tiepiiri(T)	Kunta(K)	T+K	
Toteutusjakso 1	72.1	84.5	156.6	0.954
Toteutusjakso 2	366.4	31.0	397.4	0.116
Toteutusjakso 3	3 750.0	200.0	3 950.0	0.292
Yhteensä	4 188.5	315.5	4 504.0	1.362

6.3 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kustannukset

Liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden karkeita yksikkökustannusarvioita on esitetty seuraavassa taulukossa 7.

Taulukko 7 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden karkeita kustannusarvioita

Toimenpide	Kustannus	
	maku 2000=100; 08/2009 136,9	
Heräteraitaryhmä	400	€/kpl
Hidaste, kavennus	3 000	€/kpl
Hidastetöyssi	8 000	€/kpl
Hidastetöyssi, loivapiirteinen	4 500	€/kpl
Hirviaidan rakentaminen	26 500	€/km
Jyrkänkaarten merk.	500	€/kpl
Jäykät pylvääät myötäviksi (> 80 km/h)	1 200	€/km
Kaiteiden rakentaminen	45	€/m
Keski- ja reunaviivojen merk.	1 600	€/tiekkm
Keskikaide	42 000	€/km
Keskiviivan merkitseminen	200	€/km
Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen (kehäsilta)	150 000	€/kpl
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	150 000 - 500 000	€/km
Kiertoliittymä (yksikaistainen, Ø 20 m)	300 000	€/kpl
Korotettu liittymäalue	24 000	€/kpl
Liikennemerkin tehostevarsi	200	€/kpl
Liittymän siirto parempaan paikkaan	12 000	€/kpl
Liittymämerkintöjen tehostaminen: massamerkintä	300	€/kpl
Liittymän kanavointi	250 000	€/kpl
Linja-autopysäkki maaseudulla	5 500	€/kpl
Lisäkaistan rakentaminen	300 000	€/km
Nopeusrajoituksen maalimerkintä	200	€/kpl
Nopeusrajoituksen alentaminen	250	€/kpl
Näkemien parantaminen	400	€/tiekkm
Puuston harventaminen	400	€/tiekkm
Reunapaalut (heijastinpaalut)	500	€/tiekkm
Reunaviivan merk. (uusi kohde)	1 200	€/tiekkm
Saarekkeen rakentaminen (päätie tai sivutie)	13 000	€/kpl
Sivuojaluiskien loiventaminen	5 500	€/km
Sivuojaluiskien niitto	100	€/tiekkm
STOP-merkin asentaminen	500	€/kpl
Suojatie, uusi (tiemerkinät ja liikennemerkit)	1 000	€/kpl
Suojatie, merkintöjen uusiminen	350	€/kpl
Suojatien keskisaareke	17 000	€/kpl
Suojatie, korotettu	25 000	€/kpl
Talvikunnossapidon selvä parannus	1 600	€/km
Täristävä keskiviiva kaksoissulkuviivaan	500	€/km
Täristävä reunaviiva	500	€/km
Valaistuksen rakentaminen	25 000	€/km
Väistötilan rakentaminen	50 000-100 000	€/kpl

6.4 Länsi-Turunmaan liikenneturvallisuustoimenpiteet

Länsi-Turunmaalla toimenpide-ehdotukset painottuvat erityisesti Saaristotielle (MT 180). Saaristotien ongelmat pohjautuvat liikenneonnettomuuksiin, liittymien vaarallisuuteen, ylinopeuksiin, suuriin liikennemääriin ja raskaan liikenteen määrään, kevyen liikenteen yhteyspuutteisiin ja vaarallisiin ylityskohtiin sekä kunnossapidon puutteisiin. Saaristotien rooli on alueellisesti erittäin merkittävä, sillä se toimii mm. ainoana yhteytenä valtatieltä 1 saaristoon Nauvoon ja Korppooseen. Erityisesti kesäaikaan Saaristotiellä liikkuu paljon

turisteja ja saariston kesäasukkaita sekä ajoneuvo- että kevyellä liikenteellä. Tiepiirin hanketarpeissa onkin koko saariston rengastien kattava kevyen liikenteen yhteys.

Saaristotielle on ehdotettu tässä suunnitelmassa monia toimenpiteitä erityisesti liittyisiin ja taajamien kohdille. Lisäksi Saaristotielle esitetään tehtäväksi lähiaikoina erillinen koko tietä koskeva kehittämisselvitys, jossa tien ongelmat kartoitetaan kokonaisuutena pohjautuen eri lähtökohtiin ja huomioiden turvallisuuden ohella mm. liikenteen sujuvuus ja erityisesti eri liikennemuodot.

Saaristotielle on tässä suunnitelmassa esitetty seuraavia toimenpiteitä:

Liittymän turvallisuuden parantamistoimenpiteet seuraaviin liittyisiin	Kårlahdentie, Kårkullantie, Lielahdentie, Kalakouluntie – Koivupolku – Suoniityntie, Kalkkitie – Norrbyn Ranta, Näätänpolku
Taajaman turvallisuuden parantaminen	Nauvo, Korppoo
Nopeusrajoituksen alentaminen	Koko Saaristotie 80 km/h:sta 70 km/h:iin (kohdat, joissa nopeusrajoitus on 60 km/h tai alle, jäävät alhaisemmalle rajoitukselle) Saaristotie välillä Kalkkitie – Koulukatu nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:sta 50 km/h:iin

Muut Länsi-Turunmaalle esitetyt toimenpide-ehdotukset keskittyvät Kårlahdentielle (MT 12041), Lielahdentielle (MT 1805), Sydmontielle – Seivistentielle – Simonbyntielle (MT 1804 – MT 12030), Tervsundintielle (MT 12029), Airstontielle (MT 12025) sekä Paraisten keskusta-alueen, Norrbyn, Norrbyn Rannan sekä Skräbbölen katuverkolle. Seuraava kuva 18 on otettu Skräbbölentien ja Pjukalantien liittymästä, johon on esitetty toimenpide-ehdotukseksi heijastinvarsiensa lisääminen keskisaarekkeellisen suojatien suojatiemerkkeihin ja liikenteen jakajaan, sekä vanhojen, sekavien ja kuluneiden tiemerkin-
 töjen parantaminen.



Kuva 18 Skräbbölentien ja Pjukalantien liittymä

Länsi-Turunmaan hankkeiden kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain on esitetty yhteenvetona seuraavassa taulukossa 8. Tarkka toimenpideohjelma karttoineen on esitelty liitteessä 4.

Taulukko 8 Länsi-Turunmaan hankkeiden kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain

LÄNSI-TURUNMAA	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Heva- vähenemä
	Tiepiiri(T)	Kunta(K)	T+K	
Toteutusjakso 1	35.1	84.5	119.6	0.737
Toteutusjakso 2	202.0	31.0	233.0	0.040
Toteutusjakso 3	1 900.0	200.0	2 100.0	0.259
Yhteensä	2 137.1	315.5	2 452.6	1.036

6.5 Kemiönsaaren liikenneturvallisuustoimenpiteet

Kemiönsaaren toimenpide-ehdotukset keskittyvät maantieverkolle ja pääasiassa Kemiön keskusta-alueen ulkopuolelle. Tämä johtuu siitä, että Kemiön keskustan tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma on valmistunut vuonna 2005, ja Kemiön keskustan liikenneverkkoa on kehitetty kyseisen suunnitelman pohjalta. Kehittämissuunnitelmassa esitetyissä toimenpide-ehdotuksissa on liikenneturvallisuus huomioitu erittäin vahvasti, joten erillisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelemista Kemiön keskusta-alueelle ei koettu tarpeelliseksi.

Kemiön keskustan tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelmassa toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan taloudellisten, liikenneturvallisuuden ja maankäytöllisten näkökohtien perusteella. Kiireellisimpinä toimenpiteinä on esitetty muun muassa kevyen liikenteen ylityspaikkojen parantamista saarekeratkaisuilla, kohteina ovat mm. Vretantie (mt 12062), Turuntie (mt 181) ja Perniön-Dragsfjärdintie (mt 183). Lisäksi raskaan liikenteen toimintamahdollisuuksia on esitetty varmistettavan leventämällä Engelsbyntietä ja parantamalla sen liittymiä. Toiseen kiireellisyysluokkaan kuuluvat muun muassa kevyen liikenteen verkon jatkaminen Koulutieltä Teollisuustien suuntaan ja Mestarintien – Vretantien liittymän korottaminen. Kolmannen kiireellisyysluokan toimenpiteitä ovat muun muassa kevyen liikenteen verkon täydentäminen edelleen, eräät liittymätoimenpiteet sekä Kaaritien rakentaminen valmiiksi.

Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpide-ehdotukset sijoittuvat siis seuraaville maanteille: Turuntie (MT 181), Perniöntie / Dragsfjärdintie (MT 183), Mjösundintie (MT 12061 - MT 12063), Länsiniementie (MT 12061), Vretantie (MT 12062), Vestlaxintie (MT 1834), Skinnarvikintie (MT 12055), Björkbodantie (MT 12057), Galtarbyntie (MT 12058), Söderlångvikintie – Kasnäsin-tie (MT 1830), Purunpääntie (MT 12049) ja Söderlångvikintie (MT 12053). Seuraava kuva 19. on otettu Skinnarvikintieltä, ja kapean sillan kohtaan on ehdotettu toimenpiteeksi sillankaiteiden jatkamista ja jyrkästä kaarteesta varoittavien liikennemerkkien lisäämistä ennen siltaa ja sen jälkeen.



Kuva 19 Skinnarvikintie, vanhan sillan kohta

Kemiönsaaren hankkeiden kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain on esitetty yhteenvetona seuraavassa taulukossa 9. Tarkka toimenpideohjelma kartoitteen on esitelty liitteessä 5.

Taulukko 9 Kemiönsaaren hankkeiden kokonaiskustannukset ja laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemät kiireellisyysluokittain.

KEMIÖNSAARI	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Kustannukset [1000€]	Hevavähennelmä
	Tiepiiri(T)	Kunta(K)	T+K	
Toteutusjakso 1	37.0	0.0	37.0	0.217
Toteutusjakso 2	164.4	0.0	164.4	0.076
Toteutusjakso 3	1 850.0	0.0	1 850.0	0.033
Yhteensä	2 051.4	0.0	2 051.4	0.326

6.6 Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Liikenneympäristöön kohdistuvien toimenpiteiden toteuttamisvastuu on Länsi-Turunmaan kaupungin ja Kemiönsaaren kunnan teknisellä toimella sekä tiepiirillä. Toimenpiteiden vastuutahot on esitetty toimenpideohjelmissa. Toimenpiteiden toteutumista seurataan jatkossa liikenneturvallisuusryhmien kuntakohtaisten kokousten yhteydessä, jolloin tiepiirin ja teknisen toimen edustajat käyvät läpi vuoden aikana tehdyt liikenneympäristön parantamistoimet. Samalla toimenpideohjelmiä päivitetään tarpeen mukaan, ja toimenpideohjelmiin merkitään vuoden aikana tehdyt parantamistoimenpiteet toteutetuiksi, lisätään mahdollisia uusia toimenpidetarpeita listalle sekä päätetään seuraavan vuoden aikana toteutettavista toimenpiteistä.

7 LÄHDELUETTELO

Kemiön keskustan tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelma. Tiehallinto ja Kemiön kunta. 2004.

Kevyen liikenteen suunnittelu. Tiehallinto, Tie- ja liikennetekniikka; Suomen Kuntaliitto. 1998.

Liikenneonnettomuuksien tilastointi, selvitys nykytilasta ja kehittämistarpeista. LINTU-tutkimushanke. 2005.

Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020, Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2008.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.

Liikenteen rauhoittaminen -ohjeita ja esimerkkejä. Ympäristöministeriö ym. LYYLI raportti 28. 2001.

Mikkonen, Valde. 2006. Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset.

Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2005. Tiehallinto. 2005.

Nopeusrajoitukset. Tiehallinnon ohjeluonnos. Tiehallinto. 2009.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Paraisten liikenneturvallisuussuunnitelma. Tiehallinto ja Paraisten kaupunki. 1993.

Paraisten liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys. Paraisten kaupunki. 2001.

Pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikenneturmat Pohjois-Kymenlaaksossa. LINTU-tutkimushanke. 2006.

Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu. Tiehallinto. 2000.

Tiehallinnon liikenneturvallisuusohjelma. Tiehallinto. 2008.

Tieliikenteen turvallisuus 2006-2010. Liikenne- ja viestintäministeriö, ohjelmia ja strategioita 08/2005.

Tieliikenneonnettomuudet 1999-2008. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.

Turun tiepiiriin saapuneet liikenneturvallisuusaloitteet. Tiehallinto. 2002-2009.

Turun tiepiirin hirvieläinselvitys. Tiehallinto. 2008.

Turun tiepiirin tierekisteriaineistoon pohjautuva paikkatietoaineisto. Tiehallinto. 2008.

Turun tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2008-2012. Tiehallinto. 2008.

Lisätietoja liikenneturvallisuuksasioista löytyy myös seuraavista www-osoitteista:

Ajoneuvohallintakeskus, <http://www.ake.fi>

A-Katsastus Oy, <https://www.a-katsastus.fi>

Autoliitto, <http://www.autoliitto.fi>

Länsi-Suomen lääninhallitus, <http://www.laanhallitus.fi/lansi>

Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneturvallisuuksporttaali,
<http://www.laaniiliikenneturvallisuuks.fi/>

Liikenne- ja viestintäministeriö, <http://www.mintc.fi>

Liikenneturva, <http://www.liikenneturva.fi>

Liikennevakuutuskeskus, <http://www.liikennevakuutuskeskus.fi>

Suomen Autokoululiitto r.y., <http://www.autokoululiitto.fi>

Tiehallinto, <http://www.tiehallinto.fi>

8 LIITTEET

1. Tiehallinnon Turun tiepiirin vuonna 2008 laatiman koulujen liikenneturvallisuuskyselyn yhteenveto
2. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyön yleisiä parantamiskeinoja
3. Liikenneympäristön turvallisuuden yleisiä parantamiskeinoja
4. Länsi-Turunmaan liikenneympäristön toimenpideohjelma ja -kartat
5. Kemiönsaaren liikenneympäristön toimenpideohjelma ja -kartat
6. Saaristotien (MT 180) reunaympäristöjen inventointilista
7. Länsi-Turunmaan ja Kemiönsaaren onnettomuuskartat