



Turun kaupungin liikenneturvallisuus- ohjelma

Luonnos 10/2022



Kuva: Turun kaupunki / Arto Takala

Sisällysluettelo

Tiivistelmät

Esipuhe

1. [Johdanto](#)
2. [Visio, kohderyhmät ja tavoitteet](#)
3. [Toimenpiteet ja niiden edellytykset](#)
4. [Vaikuttavuuden arviointi](#)
5. [Seuranta ja työn organisointi](#)

Liitteet (erillisenä tiedostona)

Liite 1. Liikenneturvallisuuden nykytila ja toimintaympäristö

Liite 2. Vuorovaikutus ja kyselytulokset

Liite 3. Kootut liikenneturvallisuustavoitteet muista dokumenteista



Kuva: Turun kaupunki / Suomen ilmakeku

Tiivistelmä

TÄYDENNETÄÄN LOPUKSI



Kuva: Turun kaupunki / Seilo Ristimäki

Abstrakt

TÄYDENNETÄÄN LOPUKSI



Kuva: Turun kaupunki / Samu Valleala

Abstract

TÄYDENNETÄÄN LOPUKSI



Kuva: Turun kaupunki / Pekka Vallila

Esipuhe

Suomen lainsäädäntö velvoittaa kuntia tarjoamaan asukkailleen yhtäläiset edellytykset terveeseen ja turvalliseen elämään. Kunnan tulee edistää asukkaidensa hyvinvointia ja kestävää kehitystä alueellaan sekä seurata asukkaittensa terveyttä ja hyvinvointia sekä niihin vaikuttavia tekijöitä. Näin ollen liikenneturvallisuustyö on merkittävä osa kunnan hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyötä, ja se jää yhä kunnan vastuulle hyvinvointialueiden organisoitumisen jälkeen.

Turvallisen liikkumisen edistäminen panostamalla kestäviin ja aktiivisiin kulkumuotoihin edistää myös kaupungin ilmastotavoitteita, myönteisiä terveysvaikutuksia, sosiaalista tasavertaisuutta sekä kaupungin elävyyttä ja houkuttelevuutta. Kävelijälle tai pyöräilijälle turvallinen ympäristö kutsuu liikkumaan aktiivisesti omin voimin.

Liikenteeseen, liikenneonnettomuksiin ja tapaturmiin liittyvät pelot vaikuttavat ihmisten elämänlaatuun, elinympäristöjen viihtyisyyteen ja päivittäisiin liikkumisvalintoihin. Inhimillisellä kärsimyksellä ei ole hintaa, mutta liikenneonnettomuudet ovat myös kansantaloudellinen ongelma. Omaisuus- ja henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet aiheuttavat Turussa yli 60 miljoonan euron kustannukset vuosittain.

Turun kaupungin liikenneturvallisuusohjelma on kaupungin toimintaa ohjaava dokumentti, jonka avulla voidaan priorisoida liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta merkittävimmät toimet. Ohjelman pitkän aikavälin visiona on, että vuoteen 2050 mennessä Turussa on niin turvallista liikkua, **ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä**. Tärkeimmiksi kohderyhmiksi ohjelmassa on tunnistettu **lapset ja nuoret, kävelijät, pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat** sekä **riskikäyttäytyjät**. Tavoitteita ja toimenpiteitä kohdennetaan työssä erityisesti näiden kohderyhmien turvallisuuden parantamiseen ja turvallisten liikkumistottumusten omaksumiseen.

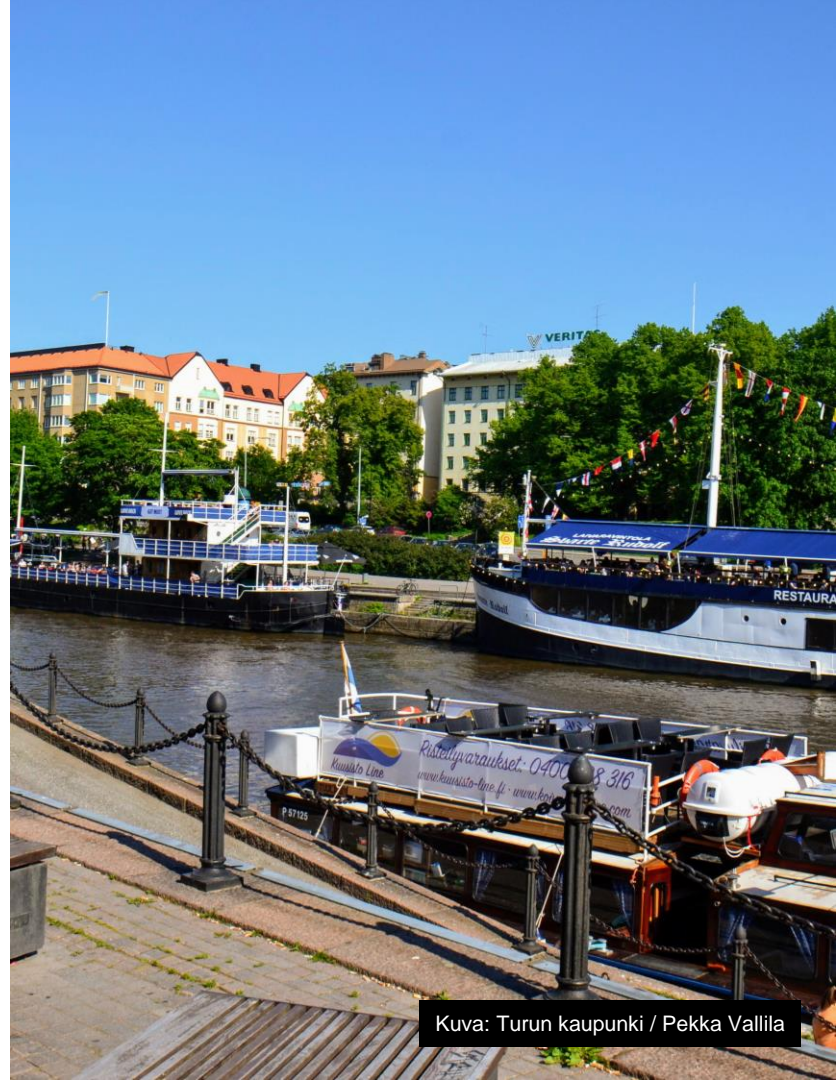
Liikenneturvallisuus ei ole muusta yhteiskunnasta irrallinen asia. Se ei kumpua vain katujen tai teiden teknisistä ominaisuuksista, vaan se on osa koko yhteiskunnan turvallisuutta, toimivuutta, tasavertaisuutta ja kestävyyttä, joiden edistämisessä kaikilla toimijoilla on merkittävä rooli. Jokainen voi valita, miten toimii liikenteessä, mitä kulkutapoja käyttää ja millaista esimerkkiä näyttää muille liikkujille, mutta kaupungeilla ja kunnilla sekä muilla yhteiskunnallisilla toimijoilla on erityinen vastuu rakentaa liikkumisympäristöä ja tukea asenneilmapiiriä tavalla, joka tukee kaikkein heikko-osaisimpien ja haavoittuvimpien ihmisten mahdollisuuksia osallistua yhteiskuntaan ja kokea olonsa turvalliseksi ja arvostetuksi.



Turun liikenneturvallisuusohjelma on laadittu kaupungin ja valtion yhteisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen kannustamana. Ohjelman rahoittajia ovat Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus. Työ laadittiin elokuun 2021 ja marraskuun 2022 välisenä aikana. Työssä järjestettiin laajasti vuorovaikutusta kaupungin eri palvelukokonaisuuksien ja muiden sidosryhmien välillä. Työtä ohjasi ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana neljä kertaa. Lisäksi työhön nimettiin projektiryhmä, joka kokoontui tiheämmin käytännön työskentelyn parissa.

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet Heikki Vähäkuopus (pj.), Marjo-Kaisa Laaksonen, Jarmo Salo, Jaana Mäkinen, Kimmo Suonpää, Matti Salonen, Joonas Kaskinen, Taneli Pärssinen, Risto Peltonen, Caj Karlsson, Risto Lahtinen, Leena Miettinen, Päivi Syrjänen, Nicke Wulff ja Stella Aaltonen Turun kaupungilta, Jaakko Klang ja Hanna Lindholm Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta, Elias Ruutti Liikenneturvasta sekä Mika Peltola Lounais-Suomen poliisilaitoksesta.

Konsulttina hankkeessa on toiminut Ramboll Finland Oy, josta mukana ovat olleet projektipäällikkö Tapio Kinnunen sekä Marika Karhu, Elisa Heimo, Katri Einola, Juha Heltimo, Anne Vehmas, Tony Töyrylä, Anna Kirjanen, Johanna Tiilikainen, Terhi Svenss ja Erica Roselius.



Kuva: Turun kaupunki / Pekka Vallila

1. Johdanto



Nostoja nykytilasta



Vuosina 2017–2021 **Turun alueella tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa kuoli yhteensä 17 henkilöä ja loukkaantui 780 henkilöä**. Se tarkoittaa keskimäärin kolmea kuollutta ja 150 loukkaantunutta vuosittain. Lisäksi poliisin tietoon tulleita, pelkkään omaisuusvahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia tapahtui yhteensä yli 2 000 kpl vuosina 2017–2021. Poliisin tilastoimien liikenneonnettomuuksien lisäksi etenkin jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuu muita liikennevahinkoja ja tapaturmia, jotka eivät näy onnettomuustilastoissa.



Poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle arviolta noin 61 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, joista **Turun kaupungille kohdistui laskennallisesti 9–12 miljoonaa euroa/vuosi** (arviolta 15–20 % kokonaiskustannuksista).



Turussa korostuu koko maata enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleista reilu puolet oli jalankulkijoita ja joka kahdeksas pyöräilijä. Loukkaantuneista puolestaan joka neljäs oli pyöräilijä ja joka kahdeksas jalankulkija. Henkilöauton kuljettajien osuus uhreista oli puolestaan koko maan keskiarvoa pienempi.



Ikäryhmittäin tarkasteltuna **suurin onnettomuusriski on nuorilla (15–17-vuotiailla) ja nuorilla aikuisilla (18–20-vuotiailla)**. Nuorilla on yli nelinkertainen riski ja nuorilla aikuisilla lähes kolminkertainen riski joutua liikenneonnettomuuteen kuin turkulaisilla keskimäärin.



Työntekijöiden ja päättäjien näkemyksiä liikenneturvallisuudesta

Turun kaupungin työntekijöille ja luottamushenkilöille loppuvuodesta 2021 suunnatun kyselyn perusteella **noin puolet vastaajista arvioi Turun liikenneturvallisuuksilanteen olevan melko turvallinen**. Neljännes piti liikenneturvallisuuksilannetta neutraalina ja toinen neljännes turvattomana.

Liikennerikkomuksista etenkin **sähköpotkulaudoilla kaahailuun, punaisia päin ajamiseen, ylinopeuksiin ja päihtyneenä ajamiseen** toivottiin puututtavan nykyistä enemmän. Eri-ikäisille suunnattua liikennekasvatusta ja koulutusta sekä liikenneympäristön turvallisuuden parantamista pidettiin tärkeimpinä toimenpiteinä liikenneturvallisuuden parantamiseksi Turussa.

Vajaa kolmannes kyselyyn vastanneista työntekijöistä kertoi, ettei liikenneturvallisuuustyö ole osa omaa työtä. **Tukea liikenneturvallisuuustyöhön kaivattiin etenkin yhteistyön lisäämisen ja valmiiden materiaalien muodossa.**

Kyselyyn vastasi yli 600 kaupungin työntekijää ja yli 30 luottamushenkilöä.

Tarkempia tuloksia kyselyistä löytyy liitteestä 2.



Osana liikenneturvallisuuksiohjelmaa toteutettiin liikenneturvallisuuksikysely kaupungin työntekijöille ja luottamushenkilöille.

2. Visio, kohde- ryhmät ja tavoitteet



Turun liikenne- turvallisuusvisio

Turun liikenneturvallisuusohjelmalle laadittiin visio, joka pohjautuu suoraan pitkäaikaiseen EU-tasollakin tunnistettuun nollavisioajatteluun ja noudattelee myös kansallisen liikenneturvallisuusstrategian visiota, jonka mukaan ”kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä”. Turun kaupungin liikenneturvallisuusvisio on:

Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä .

Valtakunnallisesta visiosta jätettiin liikennemuotoja koskeva tarkennus pois, koska kaupunki ei toimillaan pysty merkittävästi vaikuttamaan rautatie-, ilma- tai vesiliikenteen turvallisuuteen. Visiolla tavoitellaan sellaista liikennekasvatuksen, asenneympäristön, valvonnan ja liikkumisympäristön toimenpiteillä yhteisesti aikaan saatua muutosta, että liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vähenisivät merkittävästi tulevina vuosina päätyen nolnaan viimeistään vuonna 2050.



VISIO 2050:
Kukaan ei kuole tai loukkaannu
vakavasti tieliikenteessä



VISIO 2050: Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä

Visio ohjaa työn tavoitteita ja kohderyhmiä ja siten myös toimenpiteitä. Näiden avulla voidaan rajalliset resurssit kohdentaa merkittävimpien liikenneturvallisuusriskien minimoimiseen ja vaikuttaa etenkin tulevaisuuden liikkujien liikenneympäristön turvallisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen.

Liikenneturvallisuusvisiota kohdennetaan ja viedään käytännön toteutukseen tunnistamalla tärkeimmät kohderyhmät ja asettamalla jokaiselle niistä omat tavoitteensa. Tavoitteita tarkennetaan teemoittelemalla niiden turvallisuuteen vaikuttavia kokonaisuuksia. Teemojen pohjalta on muodostettu toimenpiteitä, jotka voivat kuitenkin vastata usean kohderyhmän tavoitteisiin. Tavoitteiden saavuttamisen seuraamiseksi luodaan mittaristo, jonka avulla voidaan arvioida toimenpiteiden toteutumista sekä niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Liikenneturvallisuusohjelman toteuttaminen vaatii kaupungilta huomattavan panostuksen, jota on konkretisoitu kuvaamalla kunkin tavoitteen saavuttamiseksi vaaditut **edellytykset**, eli resurssit, osaaminen ja yhteistyö. Edellytykset kytkeytyvät vahvasti toisiinsa ja läpilleikkaavat kaikkia tavoitteita. Niiden edistäminen on elinehto koko ohjelman toteutumiselle.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu Turun liikenneturvallisuusohjelman kohderyhmät ja niiden valintaperusteet. Lisäksi on avattu tavoitteet, mittaristo ja teemat jaettuna kunkin kohderyhmän mukaiseen osioon. Toimenpideohjelma ja sen edellytykset on kuvattu seuraavassa luvussa.

VISIO 2050

Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti tieliikenteessä

KOHDERYHMÄT



Lapset ja nuoret



Jalankulkijat, pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat



Riskikäyttäytyvät

TAVOITTEET

Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat

Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat

Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät

Osaaminen

Resurssit

Yhteistyö

EDELLYTYKSET

VIISI TOIMENPIDEKOKONAISUUTTA

Liikenneturvallisuustyön perusta

Liikennekasvatus

Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Liikenneympäristön parantaminen

Yhteistyö sidosryhmien kanssa

TOIMENPITEET



KOHDERYHMÄ:

Lapset ja nuoret

Turkulaisille lapsille ja nuorille tapahtuu koko maan tasolla vähän henkilövahinko-
onnettomuuksia, mutta nuorten onnettomuuksia tapahtuu huomattavasti suhteutettuna
ikäryhmän kokoon Turussa. Lapsiin ja nuoriin kohdistuvat vakavat onnettomuudet ovat
erityisen traagisia ja aiheuttavat pitkäaikaista haittaa, inhimillisiä kärsimyksiä sekä
kustannuksia yhteiskunnalle. Lapsiin ja nuoriin kohdistettuna pitkäaikainen, systemaattinen
ja tehokas liikennekasvatustyö tuottaa vastuullisesti ja turvallisuushakuisesti käyttäytyviä
aikuisia. Näistä syistä **lapset ja nuoret** ovat yksi ohjelman pääkohderyhmistä.

Kohderyhmän osalta tavoitteena on lasten ja nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien
vähentäminen, mutta myös heidän asenteidensa, osaamisensa ja taitojensa kehittäminen.
Tavoitteeseen pyritään liikennekasvatuksen, lasten ja nuorten kohteiden liikenneympäristön
parantamisen ja sidosryhmien kanssa tehtävän yhteistyön kautta. Myös lasten ja nuorten
sekä heidän huoltajiensa osallistaminen liikenneturvallisuustyöhön on tärkeää.

Tässä yhteydessä lapsiksi katsotaan 0–14-vuotiaat ja nuoriksi 15–24-vuotiaat.



 TAVOITE

Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat

 TEEMAT

Huoltajien rooli ja
osaaminen

Koulujen ja päiväkotien
lähiympäristöt

Liikennekasvatus

Lasten ja nuorten
osallistaminen



KOHDERYHMÄ: Jalankulkijat, pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat

Pyöräilyonnettomuudet ovat Turussa koholla muihin kulutapoihin nähden, vaikka suurin osa pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle. Kaupungilla on merkittäviä tavoitteita lisätä hiilineutraaliutta ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Erilaiset sähköiset kulkuvälineet ja niihin liittyvät ongelmat ovat usein nousseet mediassa esiin. Näistä syistä **jalankulkijat, pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat** ovat yksi ohjelman pääkohderyhmistä.

Kohderyhmän osalta tavoitteena on kulutapojen turvallisuuden ja houkuttelevuuden lisääminen sekä turvallisuuden tunteen parantaminen. Tavoitteeseen pyritään parantamalla tienilytysiä, erottelemalla kävelyä ja pyöräilyä toisistaan, madaltamalla ajonopeuksia sekä luomalla viihtyisää ja esteetöntä kaupunkiympäristöä ympäri vuoden.



TAVOITE

**Jalankulun, pyöräilyn ja
sähköpotkulautailun
turvallisuus ja turvallisuuden
tunne paranevat**

TEEMAT

**Turvallisuus-
lähtöinen
suunnittelu**

**Kunnossa-
pidon
kehittäminen**

**Tienilytysten
turvallisuus ja
liikenteen
rauhottaminen**

**Esteettömyys
ja sosiaalinen
turvallisuus**

**Yhteistyö
palvelun-
tarjoajien
kanssa**



KOHDERYHMÄ:

Riskikäyttäytyjät

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustalla on usein erilaisia riskinottoja, joista merkittävimpiä ovat huomattavat ylinopeudet, päihtyneenä ajaminen, turvalaitteiden käyttämättömyys sekä tarkkaamattomuus, kuten matkapuhelimen käyttö liikenteessä. Myös tiedostamattomia riskejä esiintyy muun muassa iäkkäillä kuljettajilla havainnointikyvyn heiketessä. Näistä syistä **riskikäyttäytyjät** on otettu yhdeksi ohjelman pääkohderyhmäksi, vaikka riskikäyttäytyjiin vaikuttaminen on äärimmäisen haastavaa.

Kohderyhmän osalta tavoitellaan liikenteessä tapahtuvien riskinottojen vähenemistä ja nopeampaa reagointia eri viranomaisten ennalta ehkäisevässä toiminnassa. Riskikäyttäytymisen taustalla on usein muun muassa päihteiden ongelmakäyttöä, syrjäytymistä tai rikollisuutta. Tavoitteeseen pääseminen vaatii monialaista yhteistyötä poliisin, hyvinvointialueen, Liikenneturvan ja kaupungin kesken. Tavoitteeseen pyritään ennalta ehkäisevän toiminnan kautta tunnistamalla riskiryhmään ajautuvia lapsia ja nuoria, kohdentamalla valvontaa sekä päihde- ja mielenterveystyötä sekä aktiivisella kampanjoinnilla.



 TAVOITE

Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät

 TEEMAT

Päihde- ja mielenterveystyö

Kampanjointi

Yhteistyö poliisin kanssa

Ennalta ehkäisevä toiminta ja varhainen puuttuminen

3. Toimen- piteet ja niiden edellytykset



Toimenpideohjelma

Turun liikenneturvallisuusvision ja tavoitteiden saavuttaminen vaatii määrätietoista liikenneturvallisuuden edistämistyötä kaupungin kaikissa palvelukokonaisuuksissa sekä yhteistyötä laaja-alaisesti erilaisten sidosryhmien kanssa. Tässä osiossa kuvataan toimenpideohjelma, jonka avulla liikenneturvallisuustoimenpiteitä ohjelmoidaan tuleville vuosille, sekä edellytykset, joita ohjelman toteuttaminen kaupungilta ja sidosryhmiltä vaatii.

Toimenpideohjelma on jaettu viiteen toimenpidekokonaisuuteen, jotka ovat

- 1) **Liikenneturvallisuustyön perusta**
- 2) **Liikennekasvatus**
- 3) **Viestintä, kampanjointi ja koulutus**
- 4) **Liikenneympäristön parantaminen**
- 5) **Yhteistyö sidosryhmien kanssa.**

Jokaisen toimenpidekokonaisuuden yhteyteen on esitetty toimenpiteitä, joiden avulla päästään lähemmäs yhtä tai useampaa tavoitetta. Toimenpiteistä annetaan **lyhyt kuvaus** ja nimetään sen edistämisestä **päävastuussa oleva palvelukokonaisuus tai -alue**. Useimpien toimenpiteiden kohdalla on esitetty myös muita palvelukokonaisuuksia tai sidosryhmiä, joiden kanssa tulee tehdä tiivistä yhteistyötä toimenpiteen onnistuneen toteuttamisen varmistamiseksi.

Esitettävät toimenpiteet ovat enimmäkseen prosessimaisia, eli käynnistyessään ne jatkuvat, kehittyvät ja muuttavat kaupungin toimintatapoja. Toimenpideohjelmassa on aikataulutettu seuraaville viidelle vuodelle (2023–2027) toimenpiteiden aloitusajat, mutta prosessien vaiheita tai vaiheiden ajoitusta ei ole tarkemmin avattu. Liikenneturvallisuusohjelma on syytä päivittää ennen vuotta 2027, jotta nähdään toimenpiteiden eteneminen ja päivitystarve seuraavan kauden painopisteille.

Jokaisen toimenpiteen toteuttaminen vaatii tarkempaa suunnittelua, josta vastaa nimetty päävastuullinen palvelukokonaisuus. Toimenpiteiden toteutusaikataulu riippuu valittavan toteutustavan laajuudesta, minkä vuoksi tarkkaa valmistumisvuotta ei ole esitetty. Eräistä laajemmista toimenpiteistä on kuvattu toimenpiteen **toteutuspolku**, eli alustavat välivaiheet loogiseen edistämisyjärjestykseen, jotta toimenpiteet voidaan jaotella pienempiin osiin.

Toimenpiteiden määrässä, aikataulussa ja kunnianhimossa on huomioitu kaupungin henkilöstöresurssit ja taloudelliset resurssit. Näiden kannalta merkittävien painoarvo on ensimmäisellä toimenpidekokonaisuudella, eli **liikenneturvallisuustyön perustalla**, jonka varaan kaikki muut kokonaisuudet rakentuvat. Toimenpideohjelman lopuksi kuvataan sen toteuttamisen **edellytykset**, eli näkemys vaadituista resursseista, kaupungin henkilöstön osaamisen kehittämisestä ja tarvittavasta yhteistyöstä eri tahojen kanssa.



Toimenpidekokonaisuudet

Seuraavilla sivuilla on kuvattu toimenpiteet jaoteltuna ohessa esitettyjen toimenpidekokonaisuuksien alle. Jokaisen toimenpiteen osalta esitetään lyhyt kuvaus, toimenpiteen aloittamisen tavoitevuosi, liikenneturvallisuustavoitteet, joihin toimenpide vastaa, sekä päävastuulliset edistäjät ja muut yhteistyötahot.

Maantialueelle sijoittuvien toimenpiteiden toteuttamisesta vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus, minkä vuoksi se on joissain kohdissa merkitty päävastuutahoksi Turun kaupungin ohella. Kaupunkijohtoisissa toimissa, joihin ELY-keskus osallistuu lähinnä avustavassa yhteistyöroolissa, päävastuutahona on aina kaupungin palvelukokonaisuus.



Liikennekasvatus

Toimenpiteet, joiden avulla kaupungin henkilökunta voi tehdä tehokasta ja kohdennettua liikennekasvatusta lapsille ja nuorille sekä heidän huoltajilleen eri ikävaiheissa.



Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toteutetaan kohdennettuja viestinnän toimenpiteitä tiedon, ymmärryksen ja osallisuuden lisäämiseksi. Lisätään avainhenkilöstön liikenneturvallisuusosaamista.



Liikenneympäristön parantaminen

Tunnistetaan kohderyhmien kannalta haastavimmat ja vaarallimmat kohteet sekä esitetään priorisoitu toimintamalli niiden parantamiseksi.



Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Yhteistyöhön perustuvat toimenpiteet, joihin kytkeytyy oleellisesti jokin kaupungin ulkopuolinen sidosryhmä, mutta joiden edistämisestä kaupunki on kuitenkin vastuussa.



Liikenneturvallisuustyön perusta

Sellaisia laaja-alaisia toimenpiteitä, joiden avulla koordinoidaan ja seurataan ohjelman toteuttamista sekä edistetään koko kaupungin tasolla liikenneturvallisuustyötä. Kaikki muut toimenpidekokonaisuudet rakentuvat tämän kokonaisuuden varaan.

Osaaminen

Resurssit

Yhteistyö

Edellytykset onnistuneelle liikenneturvallisuukselle

Liikenneturvallisuuksien onnistuminen vaatii tuekseen osaamista, resursseja ja yhteistyötä. Onnistuminen myös motivoi liikenneturvallisuuksien osallistujia ja tarjoaa turvallisuudelle myönteistä julkisuutta.

Osaaminen

Osaamisen kasvattaminen on tärkeää, jotta käytössä on ajantasaiset tiedot liikenneturvallisuuksista ja -säännöistä. Osaamista voi kehittää esimerkiksi osallistamalla joko kaupungin tai muiden tahojen järjestämiin koulutuksiin, perehdytykseen ja seminaareihin. Osaamisen kehittämisen tulee olla säännöllistä. Liikenneturvallisuuksien tueksi on myös tarjolla paljon olemassa olevia materiaaleja, joita voi hyödyntää osana omaa työtään ja jakaa asiakkaille. Materiaalia voi myös olla esillä eri toimipisteissä.

Resurssit

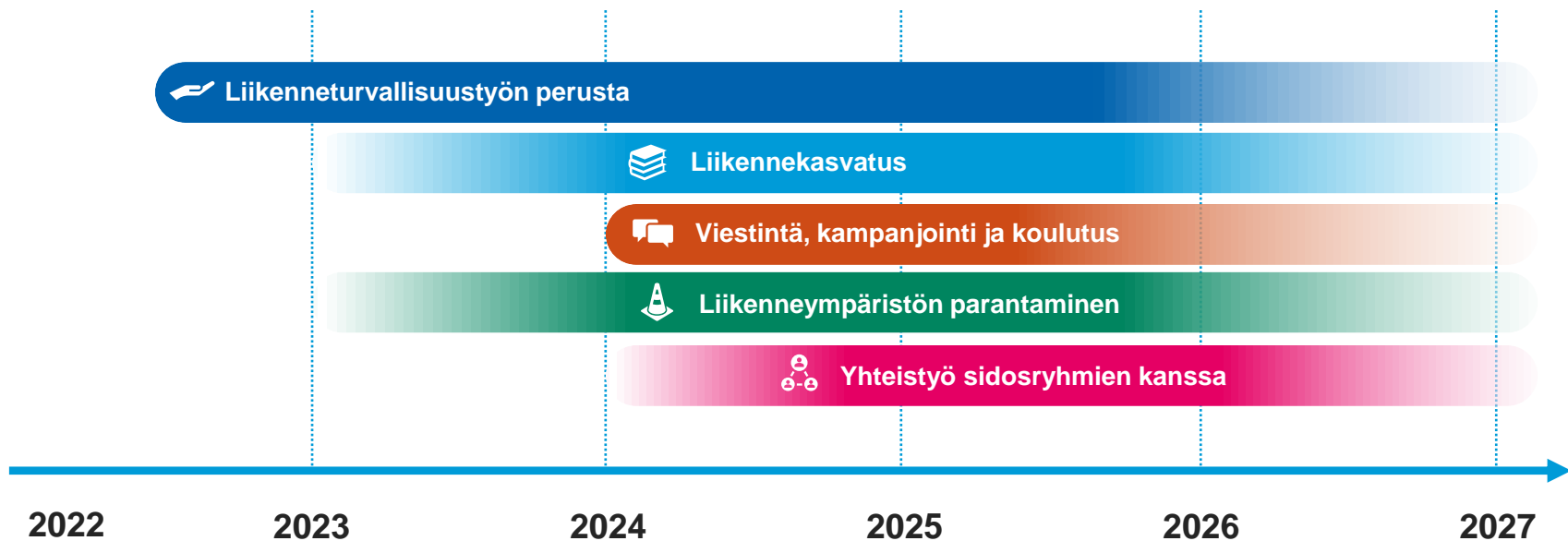
Liikenneturvallisuuksien tueksi tulee varata riittävästi rahoitus- ja henkilöresursseja, jotta liikenneturvallisuuksien tekeminen ylipäätään on mahdollista. Resurssien puute on tyypillinen ongelma, mikä haittaa työn tekemistä. Selkeät tavoitteet ja toimenpidekokonaisuudet auttavat resurssien tehokkaassa kohdentamisessa. Henkilöresursseja tarvitaan paitsi suunnittelussa myös palvelukokonaisuuksien toiminnan koordinoimisessa sekä suorittavalla tasolla (rakentajat, kunnossapitäjät, opettajat, kasvattajat, ohjaajat).

Yhteistyö

Yhteistyötä tarvitaan niin Turun kaupungin sisällä eri palvelukokonaisuuksien välillä kuin paikallisten sidosryhmien kanssa. Yhteisten resurssien hyödyntäminen hyödyttää kaikkia osapuolia. Yhteistyön avulla eri kohderyhmien tavoittaminen on helpompaa ja työ on usein laadukkaampaa. Useat toimenpiteet vaativat sidosryhmältä vahvaa ohjaavaa otetta, kuten poliisilla valvonta, ELY-keskuksella maanteiden suunnittelu ja hoito, hyvinvointialueella päihde- ja mielenterveysyhteistyö, mutta kaupungin aloitteella ja koordinoivalla keskustelulla on suuri merkitys yhteistyölle.



Toimenpidekokonaisuuksien aikataulu



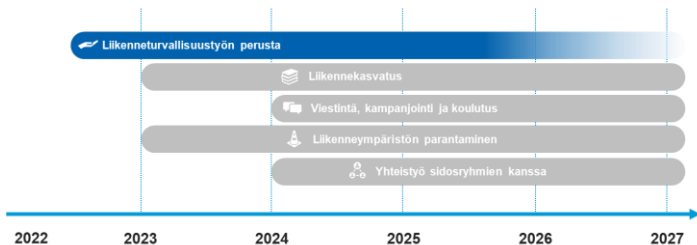


A. Liikenneturvallisuustyön perusta

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

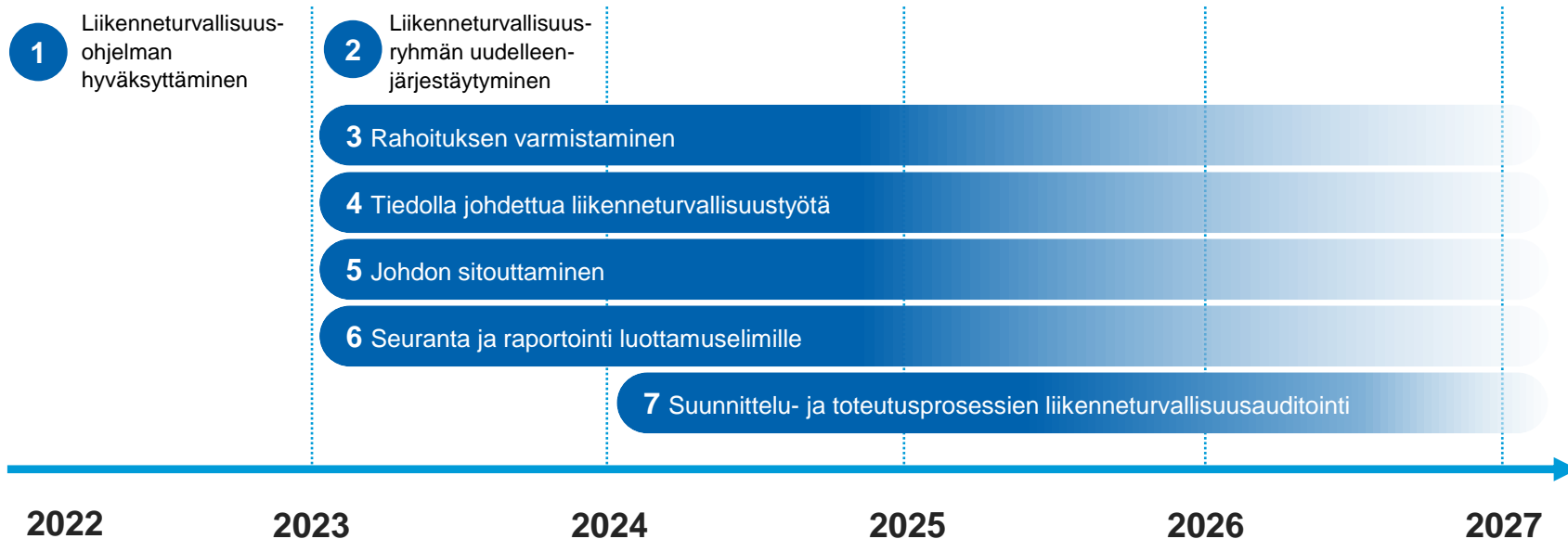
Liikenneturvallisuusohjelma on koko kaupungin yhteinen esitys liikenneturvallisuustyön ohjaamiseksi, minkä vuoksi työn perustan pitää olla vankka ja kestävä. Yksittäisten suojatien parantamisten tai kampanjoiden hyöty ovat rajallisia, jos liikenneturvallisuustyö ei ole hyvin resursoitua, systemaattista, laaja-alaista ja tavoitteellista. Tämä toimenpidekokonaisuus asettaa vankan peruskiven, jonka päälle muut toimenpidekokonaisuudet rakentuvat.

Toimenpidekokonaisuudella tavoitellaan ohjelman toteutumisen kannalta riittäviä rahoitus- ja henkilöresursseja, hyvin yhteistyössä koordinoitua liikenneturvallisuustyötä, poliittisen ja hallinnollisen johdon sitoutumista, erilaisten prosessien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointia sekä ajantasaista ja kattavaa tilannekuvausta, jotta päätöksenteko voi perustua mahdollisimman luotettavaan tietoon.



Kuva: Turun seudun joukkoliikenne / Pasi Leino

Liikenneturvallisuustyön perusta: aikataulu



A. Liikenneturvallisuuustyön perusta

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteisiin	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>1. Liikenneturvallisuuohjelman hyväksyttäminen Viedään liikenneturvallisuuohjelma kaupunginhallitukseen ja kaikkiin oleellisiin lautakuntiin hyväksymiskierrokselle.</p> <p>Varsinais-Suomen ELY-keskus hyväksyy ohjelman omalla menettelytavallaan.</p>	2022–2023	–	Konsernihallinto, ELY-keskus / Kaikki palvelukokonaisuudet
<p>2. Liikenneturvallisuuusryhmän uudelleenjärjestäytyminen Organisoidaan ja aktivoidaan Turun kaupungin liikenneturvallisuuusryhmä uudelleen siten, että sen vetovastuu on kaupunkiympäristön palvelukokonaisuudella ja että ryhmässä on edustajat vähintään kaikilta palvelukokonaisuuksilta ja tärkeimmiltä palvelualueilta sekä oleellisista sidosryhmistä (mm. Lounais-Suomen poliisilaitos, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenneturva ja Varsinais-Suomen hyvinvointialue). Pormestari nimeää ryhmän määrääjäksi, esim. kolmivuotiseksi kaudeksi. Ryhmän tehtävänä on edistää liikenneturvallisuuohjelman toteutumista poikkihallinnollisesti, seurata sen mittaristoa ja vaikutuksia, koordinoida yhteistoimintaa sidosryhmien kanssa ja raportoida ohjelman etenemisestä luottamuselimille. Varmistetaan ryhmän jatkuva toiminta vuotuisilla toimintasuunnitelmilla ja -kertomuksilla. Ryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa.</p>	2023	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö / Kaikki palvelukokonaisuudet, ELY-keskus, poliisi, hyvinvointialue, Liikenneturva
<p>3. Rahoituksen varmistaminen Huomioidaan liikenneturvallisuuus laajasti talousarvioiden ja -suunnitelmien laadinnan yhteydessä. Infrainvestointiohjelman <i>Liikenteen toimivuutta & turvallisuuutta parantavat</i> -pääluokan rahoitusosuutta nostetaan määrätietoisesti vastaamaan liikenneturvallisuuohjelman vaatimuksiin. Korotetaan kunnossapidon määrärahoja vastaamaan kävely- ja pyöräväylien tehostetun hoidon verkon laajentamistarpeeseen sekä talvien muuttumiseen nykyistä vaikeammiksi.</p> <p>Lisätään 1 htv kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden henkilöresurssi liikenneturvallisuuustyön koordinoimista varten koko kaupungin tasolla. Varmistetaan kunkin palvelukokonaisuuden resurssit sekä henkilötyön (0,1 htv/palvelukokonaisuus) että käyttötalouden osalta liikenneturvallisuuustyöhön osallistumiseksi.</p> <p>Varsinais-Suomen ELY-keskus kohdentaa oman rahoituksensa liikenneturvallisuuuden ja kunnossapidon vaatimukset huomioiden.</p>	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö / Kaikki palvelukokonaisuudet

A. Liikenneturvallisuustyön perusta

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteisiin	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>4. Tiedolla johdettua liikenneturvallisuustyötä</p> <p>Kohdennetaan liikenneturvallisuustyötä siten, että saadaan aikaan suurin mahdollinen turvallisuuden parantuminen pienimmillä mahdollisilla kustannuksilla tai haitoilla sujuvuudelle. Tämän edellytyksenä on ajantasainen ja kohderyhmien kannalta oleellinen tieto onnettomuuksien ja turvattomuuden taustatekijöistä sekä erilaisten toimenpiteiden vaikuttavuudesta ja niiden vaatimista resursseista.</p> <p>Muodostetaan ajantasainen tilannekuva olemassa olevien paikkatieto- ja tietojärjestelmien päälle. Tilannekuvasa hyödynnetään Tilastokeskuksen ja Väyläviraston onnettomuusrekisteritietoa, jota täydennetään muilla tietolähteillä (mm. THL, LVK, PRONTO, liikennemittaukset ja -simuloinnit, muut datalähteet). Hyödynnetään kuitenkin vain aineistoa, josta on hyötyä ohjelman kohderyhmät ja tavoitteet huomioiden.</p> <p>Kootaan jatkuva palautetta asukkailta sekä kentällä työskenteleviltä ihmisiltä, kuten nuorisotyöntekijöiltä, kasvattajilta, sosiaali- ja terveysalan ammattilaisilta, pysäköintitarkastajilta ja poliiseilta. Näin saadaan tietoa liikenteessä ilmenevistä trendeistä ja yhteiskunnallisista ilmiöistä, kuten ns. some-haasteista, päihteiden käytöstä tai mielenterveyden ja ajoterveyden ongelmista. Tietoja kerätään haastatteluilla, kyselyillä, seurannoilla ja palautekanavalla, ja ne viedään osaksi tilannekuva.</p> <p>Tilannekuvasta laaditaan vuosittain raportti osana liikenneturvallisuusryhmän toimintakertomusta, joka esitellään soveltuville luottamuselimille.</p>	<p>2023–</p>	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	<p>Kaupunkiympäristö / Konsernihallinto, hyvinvointialue</p>



A. Liikenneturvallisuuustyön perusta

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteisiin	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>5. Johdon sitouttaminen</p> <p>Mahdollistetaan liikenneturvallisuuustyö organisaation jokaisella portaalla sitouttamalla ylin hallinnollinen johto työhön. Johdolle tuodaan esiin liikenneturvallisuuustyön vaatimat resurssit, tavoitellut vaikutukset sekä liikenneturvallisuuden ongelmat ja kehityskulut läpinäkyvästi. Esitellään liikenneturvallisuuustyötä ja sen tarpeita kaupungin sekä palvelukokonaisuuksien johtoryhmille ja kirjataan liikenneturvallisuuustyö osaksi kaupungin ja palvelukokonaisuuksien strategioita ja muita ohjaavia dokumentteja. Esitetään johdolle säännöllisesti tarpeet henkilöstöresurssien ja käyttötalouden allokoimiseksi sekä investointiohjelman esityksiksi.</p>	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Liikenneturvallisuuusryhmä / Kaikki palvelukokonaisuudet
<p>6. Seuranta ja raportointi luottamuselimille</p> <p>Seurataan liikenneturvallisuuusohjelman toimenpiteiden edistymistä sekä ohjelmassa esitettyjen mittarien kehittymistä vuosittain. Laaditaan liikenneturvallisuuustilannetta kartoittavia kyselyitä työn kohderyhmille sekä tehdään erillisiä selvityksiä niiden turvallisuuteen vaikuttavista ilmiöistä säännöllisesti. Liikenneturva toteuttaa aiempaan tapaan liikennekäyttäytymisen tarkkailuja, mm. turvalaitteiden käyttö, matkapuhelimen käyttö ajaessa, pyöränvalot, minkä lisäksi kaupunki voi seurata ajonopeuksien kehittymistä liikennelaskennoin, GPS-datan avulla tai muilla keinoin. Raportoidaan seurantatiedot, tilannekuva (ks. toimenpide 4) ja liikenneturvallisuuusryhmän vuosikertomus vuosittain soveltuville luottamuselimille.</p>	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Liikenneturvallisuuusryhmä / Liikenneturva
<p>7. Suunnittelu- ja toteutusprosessien liikenneturvallisuuusauditointi</p> <p>Muodostetaan auditointimenetelmä kaupungin eri palvelukokonaisuuksissa edistettävien prosessien liikenneturvallisuuusvaikutusten tunnistamiseksi. Oleellisimpia prosesseja ovat yleis- ja asemakaavoitus, palveluverkon suunnittelu, yleis-, liikenne-, katu- ja rakennussuunnittelu, luvitustoiminta (mm. työmaat, tapahtumat, tilapäiset järjestelyt), rakennusvalvonta ja urakkavalvonta. Auditointi voi kevyimmillään tarkoittaa tapaa tiedostaa prosessin liikenneturvallisuuusvaikutukset, mutta kattavampi versio sisältää myös ehdotuksia toimintatapojen muuttamiseksi. Auditointimenetelmää voidaan pilotoida aluksi valikoiduissa prosesseissa.</p>	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto, kaupunkiympäristö / Kaikki palvelukokonaisuudet



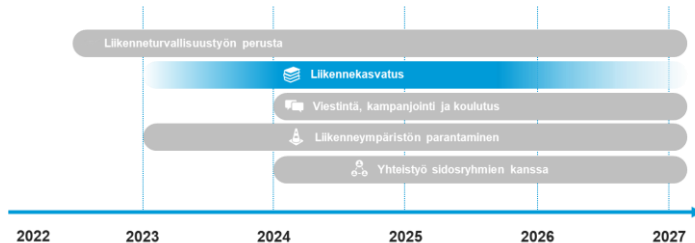
B. Liikennekasvatus

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

Liikennekasvatuksen tavoitteena on liikennekäyttäytymistä ja -turvallisuutta edistävien taitojen, tietojen ja asenteiden kehittäminen. Liikennekasvatuksen kohderyhmät ovat erityisesti lapset ja nuoret aina varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle saakka. Liikennekasvatus on parhaimmillaan pitkäjänteistä ja jatkuvaa.

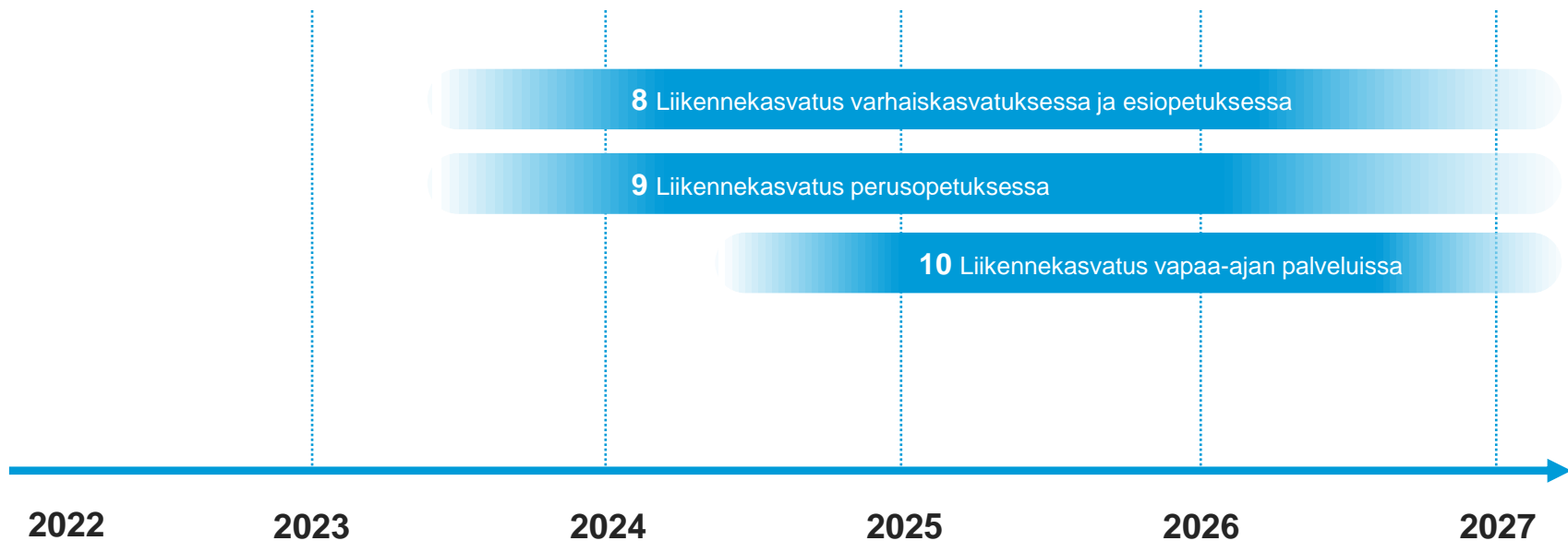
Varhaiskasvatuksen liikennekasvatus tukee huoltajien antamaa liikennekasvatusta. Esi- ja alkuopetuksessa painotetaan lähiympäristöön tutustumista ja omatoimiseen turvalliseen liikkumiseen kannustamista. Perusopetuksen loppupuolella liikennekasvatuksen sisällöissä vahvistuu liikennekasvatuksen yhteisöllinen ja yhteiskunnallinen näkökulma. Toisella astella syvennetään perusopetuksessa käsiteltyjä aiheita.

Kaupungin tekemä liikennekasvatustyö tukee huoltajia ja perheitä turvallisten liikkumistapojen omaksumisessa. Varhaiskasvatuyksikköjen ja koulujen lisäksi liikennekasvatustyötä tehdään myös osana vapaa-aikapalveluja, mm. nuorisotyössä ja liikuntatoimissa.



Kuva: Turun kaupunki / Jaska Poikonen

Liikennekasvatus: aikataulu



B. Liikennekasvatus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>8. Liikennekasvatus varhaiskasvatuksessa ja esiopetuksessa</p> <p>Sisällytetään liikennekasvatus konkreettisesti osaksi kaupungin varhaiskasvatus- ja esiopetus-suunnitelmia sekä yksiköiden toimintasuunnitelmia ja turvallisuusohjeita. Varmistetaan liikennekasvatustyön laatu myös yksityisten päiväkotien toiminnassa. Huolehditaan liikenneturvallisuudesta kuljetusten hankinnassa mm. tapahtumiin. Nimetään varhaiskasvatuksesta liikenneturvallisuusyhdyshenkilö, joka koordinoi liikenneturvallisuutta koko palvelualueella (0,1 htv).</p> <p>Hyödynnetään Liikenneturvan maksuttomia materiaaleja ja varhaiskasvattajille suunnattuja koulutuksia kaikissa yksiköissä. Huomioidaan vuodenajat liikenneasioiden käsittelyssä (esimerkiksi syksyllä heijastimet ja pimeässä näkyminen). Huoltajien kanssa keskustellaan liikenneturvallisuusasioista, kuten lasten turvallisesta kuljettamisesta tai saattamisesta osana arjen kohtaamisia ja vanhempainilloissa. Huomioidaan myös vieraskieliset perheet (esimerkiksi Liikenneturvan aineistoja on saatavilla useilla kielillä) ja kiinnitetään erityistä huomiota suomalaisen turvallisen liikennekulttuurin omaksumiseen maahanmuuttajaperheissä.</p> <p>Hankitaan yksiköihin puuhavikkoja, potku- ja kolmipyöriä ym. materiaalia ja välineitä. Aikataulutetaan joka yksikköön säännöllistä liikenneturvallisuusaiheista toimintaa kuten liikennepäiviä tai viranomaisten vierailuja yhteistyössä sidosryhmien kanssa.</p> <p>Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä ja piha-alueiden tai lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssä.</p>	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat	Kasvatus ja opetus: Varhaiskasvatus



B. Liikennekasvatus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>9. Liikennekasvatus perusopetuksessa ja lukioissa</p> <p>Liikennekasvatus sisällytetään koko kaupungin, peruskoulujen ja lukioiden opetussuunnitelmiin ja liikennekasvatustyötä koordinoidaan keskitetysti koko kasvatuksen ja opetuksen palvelualueella. Huomioidaan liikenneturvallisuus laajasti koulukuljetusten kilpailutuksessa, mm. koulukuljettajien pakollisilla koulutuksilla ja turvavarustevaatimuksilla. Nimetään perusopetuksen liikenneturvallisuusyhdyshenkilö, joka koordinoi liikenneturvallisuutta koko palvelualueella (0,1 htv).</p> <p>Luodaan liikenneturvallisuustyön vuosikello ja valmiita materiaalikokonaisuuksia, joita koulut voivat hyödyntää liikennekasvatustyössä. Käsitellään liikenneturvallisuutta osana monialaisia oppimiskokonaisuuksia, eri oppitunneilla sekä tapahtumissa ja tempauksissa. Sovitaan saattoliikenteen pelisäännöistä huoltajien kanssa ja tiedotetaan asiasta. Oppilaiden turvavarusteiden käyttöä ja muuta liikennekäyttäytymistä seurataan ja siihen puututaan tarvittaessa. Osallistetaan oppilaita koulujen oppilaskuntia ja nuorisovaltuustoa hyödyntäen paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön. Osallistutaan valtakunnallisiin teemapäiviin ja -viikkoihin eri kouluilla. Järjestetään systemaattisesti sidosryhmien vierailuita oppilaitoksiin esim. liikennepäivien tai muiden tapahtumien myötä.</p> <p>Yläkouluissa ja lukioissa kiinnitetään huomiota ennalta ehkäisevään työhön mm. mielenterveyden ja päihteidenkäytön ongelmien ilmetessä. Korostetaan jokaisen liikkujan omaa vastuuta ja roolia yhteiskunnassa.</p> <p>Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä, koulujen pihojen ja lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssa ja huoltajayhteistyö TP 25:ssä.</p>	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat	Kasvatus ja opetus: perusopetus



B. Liikennekasvatus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>10. Liikennekasvatus vapaa-ajan palveluissa</p> <p>Kirjataan liikenneturvallisuuden edistäminen osaksi eri palvelualueiden toimintaa ohjaavia suunnitelmia, tärkeimpinä nuorisopalvelut ja liikuntapalvelut. Arvioidaan liikenneturvallisuusvaikutukset palveluverkon muutoksissa. Nimetään vapaa-ajan palveluiden liikenneturvallisuusyhdyshenkilö, joka koordinoi liikenneturvallisuutta koko palvelukokonaisuudella.</p> <p>Käsitellään liikenneturvallisuusasioita osana nuorisotyön arkea esimerkiksi nuorisotiloilla ja sosiaalisen median kanavissa. Osallistetaan nuoria toiminnan suunnitteluun ja kertomaan havaituista ongelmista niin käytöksen kuin ympäristön osalta. Hyödynnetään Liikenneturvan maksuttomia materiaaleja ja koulutuksia liikennekasvatustyössä sekä Valonian materiaaleja kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämistyössä. Huomioidaan myös vieraskieliset perheet. Panostetaan etsivässä nuorisotyössä ennalta ehkäisevään liikennekasvatustyöhön osana laajempaa syrjäytymisen ehkäisyn sekä päihde- ja mielenterveytyön kehittämistä.</p> <p>Liikunta- ja urheiluseuroja tiedotetaan harrastusmatkojen turvallisuusasioista esimerkiksi Liikenneturvan Turvallisesti harrastuksiin -aineiston avulla. Kirjataan liikenneturvallisuus harrastusmatkoilla esimerkiksi seura-avustusten myöntämisen harkintakriteereihin. Lisätään liikuntapaikoille tiloja varusteiden säilyttämiseksi ja aineistoa turvalliseen liikkumiseen. Keskustellaan senioriryhmien kanssa liikenneturvallisuuden ongelmista ja haasteista</p> <p>Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä, nuorisotilojen pihojen ja lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssa ja yhteistyö liikuntaseurojen kanssa on käsitelty TP 25:ssä.</p>	2025–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Vapaa-aika





C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

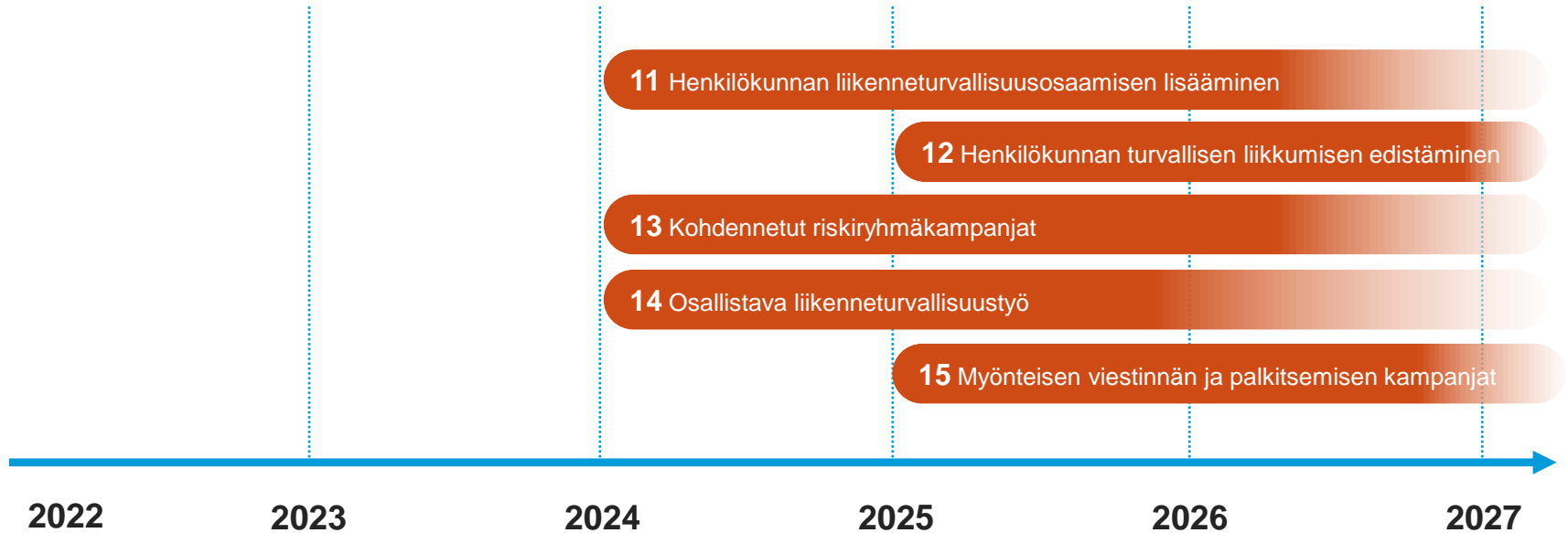
Liikennekasvatukseen liittyvällä viestinnällä, kampanjoinnilla ja koulutuksella pyritään lisäämään tietoutta turvallisen liikkumisen käytännöistä, kannustamaan turvalliseen liikennekäyttäytymiseen sekä vähentämään riskikäyttäytymistä liikenteessä. Säännöllisellä viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään tietämystä liikenneturvallisuusasioista ja tuetaan myönteistä suhtautumista liikenneturvallisuuteen. Viestintää ja kampanjointia kannattaa järjestää kohderyhmittäin, jolloin eri käyttäjäryhmien tarpeet tulevat huomioituiksi, viesti on helpompi kohdentaa ja sen vastaanottavuus on parempi.

Kaupungin avaintyöntekijöille suunnatuilla koulutuksilla lisätään osaamista liikenneturvallisuusasioista kriittisissä tehtävissä: liikenteen ja maankäytön suunnittelussa sekä liikennekasvatustyössä. Koko henkilöstölle suunnatulla liikenneturvallisuusviestinnällä varmistetaan turvalliset työ- ja työasiamatkat sekä kannustetaan hyvinvoinnin kannalta kestäviin kulkutapavalintoihin.



Kuva: Turun kaupunki / Samu Valleala

Viestintä, kampanjointi ja koulutus: aikataulu



C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>11. Henkilökunnan liikenneturvallisuusosaamisen lisääminen</p> <p>Tunnistetaan eri palvelukokonaisuuksien mahdollisuuksia ja tapoja tehdä liikenneturvallisuustyötä. Tarjotaan liikenneturvallisuusosaamista lisäävää koulutusta tai perehdytystä säännöllisesti joko omana koulutuksena tai hyödyntämällä ulkopuolista tahoa (esimerkiksi Liikenneturva). Kaupunkiympäristön tärkeimpiä koulutettavia ovat yleis- ja asemakaavoittajat, yleis-, liikenne-, katu-, rakennus- ja joukkoliikennesuunnittelijat sekä valvonta- ja luvitushenkilöstö (mm. työmaat, tapahtumat, tilapäiset järjestelyt), rakennusvalvojat ja työmaavalvojat. Muiden palvelukokonaisuuksien tärkeimpiä koulutettavia ovat varhaiskasvattajat, peruskoulun ja lukion opettajat, liikunta- ja nuoriso-ohjaajat, kuljetussuunnittelijat sekä maahanmuuttajien palveluiden koordinaattorit.</p> <p>Koulutuksia suositellaan myös kaupungin ulkopuolisille tahoille, kuten sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen henkilöstölle.</p>	2024–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p>	Kaupunkiympäristö, Kasvatus ja opetus, Vapaa-aika / Hyvinvointialue
<p>12. Henkilökunnan turvallisen liikkumisen edistäminen</p> <p>Liikenneturvallisuusasiat sisällytetään osaksi Turun kaupungin turvallisuuskulttuuria. Turvallinen työliikenne on keskeinen osa työturvallisuutta. Työliikenteen läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien vähentämiseksi kaupunki voi työnantajana esimerkiksi huolehtia toimipaikkojen piha-alueiden turvallisuudesta, jakaa tarvittavia turvavarusteita (esimerkiksi hands-free-laitteita ja nastakenkiä/liukuesteitä) paljon liikkuvalle henkilöstölle, tiedottaa liikenteen riskeistä, laatia kaupungin omat liikenneturvallisuusohjeet henkilöstölle sekä järjestää tietoiskuja ja tapahtumia. Varmistetaan, että työntekijöillä on tiedossa turvallisen liikkumisen periaatteet (esimerkiksi työmatkoilla ja työasiointimatkoilla) sekä käytettävissä tukimateriaaleja liikenneturvallisuustyön tekemiseen osana omaa työtä.</p>	2025–	<p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Konsernihallinto
<p>13. Kohdennetut riskiryhmäkampanjat</p> <p>Kaupungin viestintä yhteistyössä kaupunkiympäristön kanssa suunnittelee kohdennettua viestintää eri kohderyhmille, kuten nuorille, sähköpotkulautoja käyttäville sekä ikääntyville, joille ajokortista luopuminen on ajankohtaista. Liikenneturvallisuusaiheista toimitetaan juttuvinkkejä paikallismedioihin.</p>	2024–	<p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Konsernihallinto

C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>14. Osallistava liikenneturvallisuuustyö Osallistetaan eri neuvostoja ja järjestöjä kaupungin tekemään liikenneturvallisuuustyöhön kutsumalla edustajia mukaan liikenneturvallisuusryhmään tai muulla tavoin vuoropuheluun kaupungin kanssa. Yhteistyötahoja voivat olla esimerkiksi kaupungin vaikuttajaryhmät (Lasten parlamentti, monikulttuurisuusneuvosto, nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja vanhusneuvosto). Järjestöjä ja neuvostoja pyydetään mukaan liikenneturvallisuuksaiheisiin tapahtumiin esimerkiksi rastinpitäjiksi.</p>	2024–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto / Vapaa-aika: Nuorisopalvelut, Hyvinvointialue
<p>15. Myönteisen viestinnän ja palkitsemisen kampanjat Järjestetään myönteiseen liikennekäyttäytymiseen liittyviä kampanjoita esimerkiksi kaupungin työntekijöiden kesken, kouluissa tai kaikille turkulaisille suunnattuna. Kampanjoiden avulla voidaan kannustaa esimerkiksi pyöräilykypärän ja heijastimen käyttöön sekä liikkumaan turvallisesti ja kestävästi. Osallistujien kesken voi arpoa turvalliseen liikenteeseen liittyviä palkintoja.</p>	2025–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto



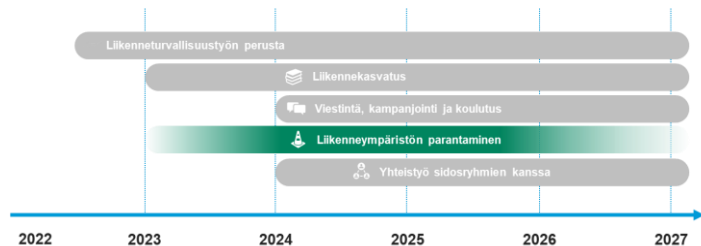


D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

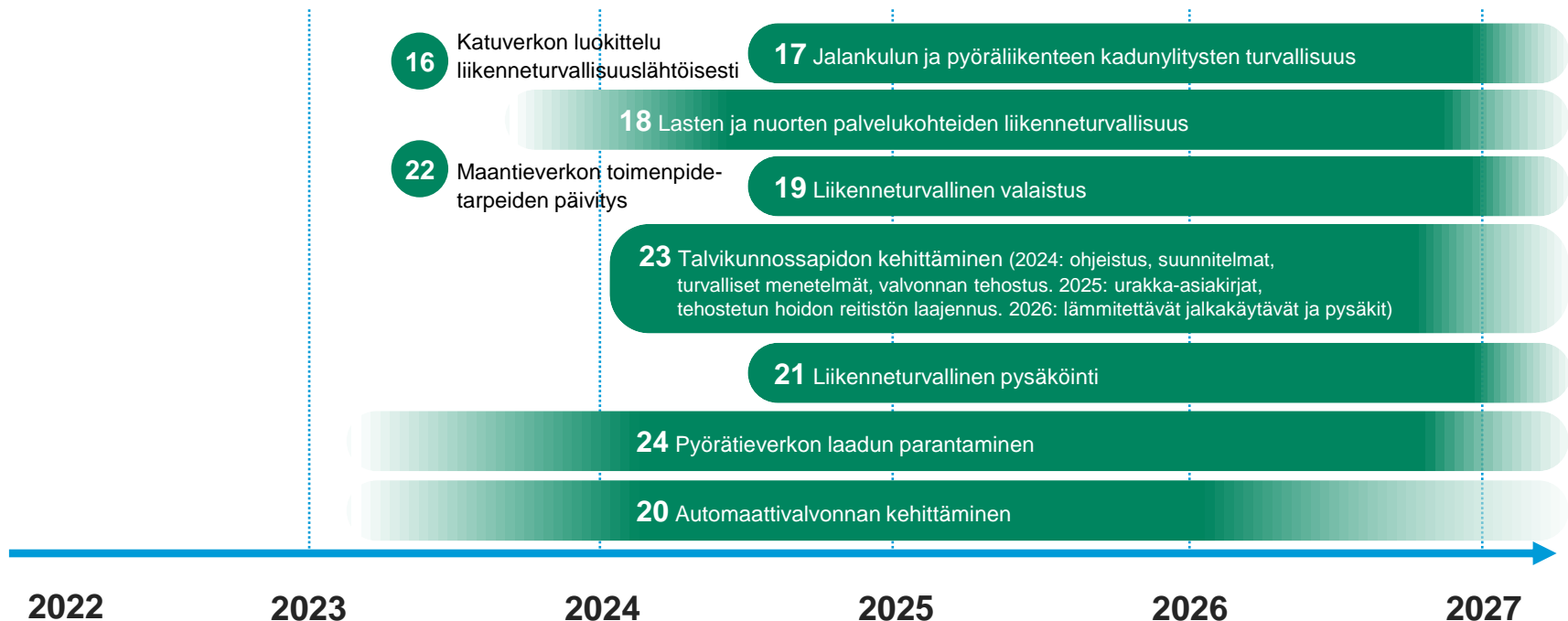
Turvallinen liikenneympäristö on koko liikenneturvallisuustyön tärkein mahdollistaja, mutta liikenneympäristön muuttaminen nykyistä turvallisemmaksi vaatii paljon resursseja ja aikaa. Liikenneympäristö on osa kaupunkiympäristöä ja koko yhdyskuntarakennetta, ja siihen vaikuttaa useita toistensa kanssa osittain ristikkäisiä intressejä, kuten eri kulkutapojen tilantarve, liikenteen sujuvuus, kaupalliset tarpeet, pysäköinti, viherrakenne ja kaupunkitilan käyttö osana asukkaiden tapaa ilmaista itseään. Turussa kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus vastaa laajoilta osin liikenneympäristön kehittämisen tarpeista, mutta käytettävissä olevat taloudelliset resurssit ja henkilöresurssit eivät ole riittävät laajamittaiseen olemassa olevan infrastruktuurin uudistamiseen.

Liikenneympäristön osalta on siis erityisen kriittistä tunnistaa kaikkein tärkeimmät painotusalueet, joiden avulla voidaan parantaa mahdollisimman tehokkaasti ohjelman kohderyhmien kannalta vaarallisimpia ja turvattomimpia kohteita. Väyliin liittyvien kehittämistarpeiden lisäksi liikenneympäristön parantaminen kattaa kunnossapitoon, tilapäisiin liikennejärjestelyihin, valaistukseen, pysäköinninvalvontaan ja automaattivalvontaan kohdistuvia toimenpiteitä.



Kuva: Heikki Räisänen

Liikenneympäristön parantaminen: aikataulu



D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>16. Katuverkon luokittelu liikenneturvallisuuslähtöisesti</p> <p>Laaditaan katuverkon hierarkkinen luokittelu katujen toiminnallisen merkityksen tunnistamiseksi. Luokittelun lähtökohdانا on katujen liikenteellinen merkitys nyt ja tulevaisuudessa, maankäytön tavoitteet sekä kaupunkikuvalliset tekijät. Luokittelussa kuvataan, mitkä kadut ovat pääverkkoa (sisääntulo- ja pääkadut) ja mitkä paikallisverkkoa (kokooja-, tontti-, piha- ja kävelykadut) sekä vastaavasti kävelyn ja pyöräilyn verkoston hierarkia pohjautuen pitkälti pyöräilyn kehittämishjelmaan sekä kävelyn ja oleilun ohjelmaan.</p> <p>Katuverkon hierarkiatyössä merkittävä painotus on liikenneturvallisuuden edistämisellä: millaisilla ratkaisuilla voidaan eritasoisilla katuluokilla edistää liikenneturvallisuutta huomioiden sujuvuus, kapasiteetti, eri kulkumuotojen tilantarve, logistiikka jne. Arvioidaan liikenneturvallisuuden kehittämistoimien soveltuvuus eri katuluokille sekä niiden vaikuttavuus ohjelman kohderyhmiin. Hierarkian vaikutus huomioidaan myös maankäytön ja palveluverkon suunnittelussa sekä kunnossapitoluokituksessa.</p>	2023	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Kaupunkiympäristö
<p>17. Jalankulun ja pyöräliikenteen kadunylitysten turvallisuus</p> <p>Muodostetaan menetelmä kadunylityspaikkojen kuten suojateiden ja pyörätien jatkeiden tarpeiden priorisoimiseksi. Korostetaan etenkin kaksi ajokaistaa ylittäviä suojateitä, yli 40 km/h -nopeusrajoitusalueella sijaitsevia ylityspaikkoja, kaksisuuntaisen pyöräliikenteen pääreitien ja ajoratojen risteämiskohtia, liikennevalo-ohjauksen vaiheistusta sekä ylityspaikkoja, joissa on onnettomuuskasauksia. Kadunylityksen turvallisuutta parantavat ratkaisut perustuvat TP 16:n katuhierarkiaan.</p>	2024–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat</p>	Kaupunkiympäristö



D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>18. Lasten ja nuorten palvelukohteiden liikenneturvallisuus</p> <p>Priorisoidaan lasten ja nuorten käyttämiä palvelukohteita kuten päiväkoteja, leikkipaikkoja, kouluja, oppilaitoksia ja nuorisotiloja niihin liittyvien liikenneturvallisuusriskien perusteella. Valitaan muutamia pilottikohteita, joiden kanssa käydään aktiivista keskustelua toimenpiteiden aikatauluttamisesta. Tärkeimpiä toimia ovat kohteita ympäröivän tie- ja katuverkon liikenteen rauhoittaminen, ylityspaikkojen turvallisuus, valaistus, saatto-, huolto- ja henkilöstöliikenteen järjestelyt, kunnossapito (mm. lumenkasauspaikat, liukkaudentorjunta) jne.</p>	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat	Kaupunkiympäristö, Konsernihallinto: Tilapalvelut, ELY-keskus / Kasvatus ja opetus, Vapaa-aika
<p>19. Liikenneturvallinen valaistus</p> <p>Selvitetään nykyisten valaisimien hyöty jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun näkökulmasta sekä määritetään kohteet, joissa valaistusta tulee kehittää. Osallistetaan asukkaita esim. joukkoistamisen menetelmiä hyödyntäen, jotta voidaan tunnistaa pimeyden vuoksi turvattomaksi tai epämiellyttäväksi koettuja alueita. Priorisoidaan kohteet väylän toiminnallisen luokan, liikennemäärän ja osallisuustutkimuksen perusteella laadittavan riskianalyysin pohjalta. Aikataulutetaan ja toteutetaan valaistuksen parantamistoimia erityisesti kävelyn ja pyöräilyn väylille, puistokäytäviin, ylityspaikkoihin, alikulkuihin, linja-autopysäkeille ja lasten ja nuorten palvelukohteiden saattoalueille. Hyödynnetään valaistussuunnittelussa älykkäitä ja energiatehokkaita ratkaisuja, kuten liike- tai valomäärätunnistimia ja LED-valaisimia.</p>	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;	Kaupunkiympäristö, ELY-keskus / Konsernihallinto: Tilapalvelut
<p>20. Automaattivalvonnan kehittäminen</p> <p>Lisätään automaattista kameravalvontaa katu- ja tieverkolle kohteisiin, joissa siitä on eniten hyötyä. Valvonnalla voidaan puuttua etenkin ylinopeuksiin, punaisen opastimen ohittamiseen ja uuden teknologian myötä myös muihin asioihin, kuten tarkkaamattomuuteen tai turvavälineiden käyttämättömyyteen. Maantietolosuhteissa on myös kokeiltu keskinopeusvalvontaa. Automaattivalvonnan kohteiksi valikoidaan kohderyhmien kannalta kriittisiä paikkoja, mm. sellaisia usein käytettyjä suojateitä, joilla ajonopeudet ovat korkeita, liikennemäärät suuria tai ”vanhoilla vihreillä” ajo on yleistä. Kaikki automaattivalvontakohteet käydään läpi yhteistyössä poliisin kanssa. Osa kohteista voi sijoittua maantieverkolle, jolloin kohteen sijoittumisesta päättää ELY-keskus.</p> <p>Pysäköinninvalvonta on käsitelty TP 21:ssä.</p>	2022–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö, ELY-keskus / Poliisi

D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>21. Liikenneturvallinen pysäköinti</p> <p>Kartoitetaan turvallisuusongelmia aiheuttavia pysäköintikohteita Turusta. Tällaisia ovat mm. erittäin kapeat kadut, joissa pyöräliikenne on ajoradalla, kadunvarsiosuudet, jotka mahdollistavat pysäköinnin liian lähelle suojatietä tai risteävää katua, vinopysäköintialueet, joiden taakse ajoratapyöräily tai pyöräkaista sijoittuu, sekä kaupunkilogistiikassa usein tarvittu alueet, joissa pysäköintitilaa ei ole riittävästi johtaan kuorman purkamiseen jalkakäytävällä tai pyörätiellä. Esitetään ongelmallisimmille kohteille parantamistarpeita vuosittain huolehtien kuitenkin riittävästä pysäköintitilasta.</p> <p>Toteutetaan pyöräpysäköintiä siten, ettei pyöräilijän tarvitse ajaa jalkakäytävällä tai turvatomissa paikoissa. Toteutetaan sähköpotkulautojen pysäköintitelineitä tärkeimpiin kohteisiin ohjaamaan turvalliseen pysäköintikäyttäytymiseen.</p> <p>Ohjeistetaan pysäköinnintarkastajia kiertämään tiheästi kohteita, joissa pysäköinti on usein liikenneturvallisuusongelma tai estää kävelyä, pyöräilyä tai sähköpotkulautilua. Kerätään pysäköinnintarkastajilta systemaattisesti dataa liikenneturvallisuuden ongelmista katuverkolta.</p>	2024–	<p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Kaupunkiympäristö
<p>22. Maantieverkon toimenpidetarpeiden päivitys</p> <p>Käydään läpi ja priorisoidaan Turun alueen maantieverkon toimenpidetarpeet liikenneturvallisuusohjelman tavoitteiden mukaisesti. Laaditaan toimenpidelistä konkreettisia parantamistoimista kolmeen kiireellisyysluokkaan jaettuna. Esitetään toimenpiteistä arvio niiden kustannuksista, vaikutuksista henkilövahinkojen alenemaan ja aikataulu. Turun alueella on yhteensä 143 km maantieverkkoa.</p> <p>Sovitaan kaupungin kanssa yhteen toimenpiteitä, jotka liittyvät suoraan kaupungin katuverkkoon, kuten pyörätiet, alikulut, liittymien rajapinnat jne.</p>	2023	<p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	ELY-keskus

D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>23. Talvikunnossapidon kehittäminen</p> <p>Kehitetään yhteistyössä urakoitsijoiden ja työmaavalvonnan kanssa liikenneturvallisia kunnossapito- ja hoitomenetelmiä, mm. panostamalla kaluston havaittavuuteen ja kamerajärjestelmiin sekä kuljettajien koulutukseen hyviin työskentelytapoihin. Kirjataan vaatimukset kunnossapidon tuotekortteihin ja urakka-asiakirjoihin. Selvitetään työn laatuun ja palautteisiin kytkettyjen bonus- ja sanktiokäytäntöjen käyttöön ottamista urakkasopimusten uusimisen yhteydessä. Kehitetään kunnossapidon valvontaa hyödyntämällä asukasyhteistyötä (esim. mobiilipohjainen palautejärjestelmä tai joukkoistaminen).</p> <p>Päivitetään lumen tilapäisen kasauksen ohjeistus (mm. vältetään näköesteitä tai vallien muodostamista pyöräteille tai jalkakäytävälle) sekä suunnitelma lumen lähisiirtopaikoista myös keskustan osalta. Laajennetaan vuosittain tehostetun talvihoidon reitistöä pyöräliikenteen pääreiteillä. Tehostetun talvihoidon reiteillä avaruus, liukkaudentorjunta ja hiekanpoisto ovat kaupungin parasta tasoa.</p> <p>Selvitetään lämmitettävien jalankulkualueiden laajentamista sekä lämmityksen toteuttamista tärkeimpien linja-autopysäkkien perustuksiin. Lämmityksellä voidaan tehostaa liukkaudentorjuntaa merkittävimmillä jalankulkualueilla.</p>	<p>2023 (ohjeistus, suunnitelmat, turvalliset menetelmät, valvonnan tehostus)</p> <p>2024– (urakka-asiakirjat, tehostetun hoidon reitistön laajennus)</p> <p>2025– (lämmitettävät jalkakäytävät ja pysäkit)</p>	<p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat</p>	<p>Kaupunkiympäristö</p>
<p>24. Pyörätieverkon laadun parantaminen</p> <p>Selvitetään kuntokartoituksen ja mahdollisen joukkoistushankkeen avulla vaarallimmat pyöräteiden korjaustarpeet, joita ovat mm. pitkittäiset railot ja halkeamat, syvät kuopat, sortumat ja terävät töyssyt. Paikataan tai päällystetään huonokuntoisia pyöräteitä priorisoiden pääreittejä sekä turvallisuuden kannalta kriittisimpiä kohteita.</p>	<p>2023–</p>	<p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat</p>	<p>Kaupunkiympäristö</p>



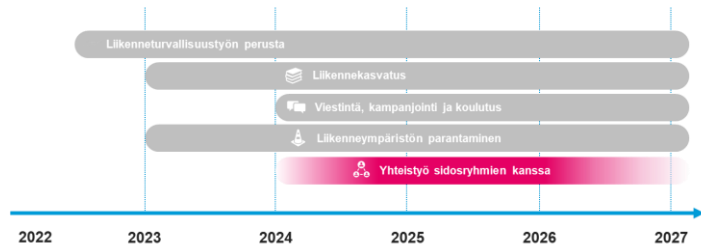


E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

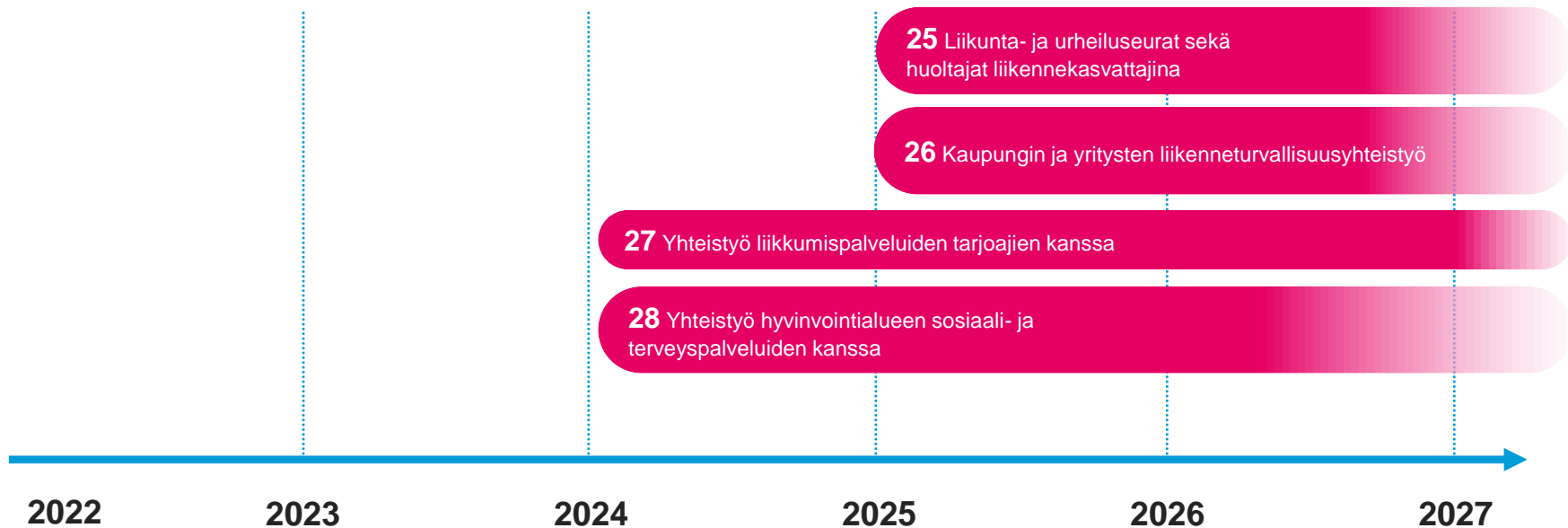
Liikenneturvallisuustyössä palvelukokonaisuuksien ja eri sidosryhmien välistä yhteistyötä kehitetään ja tiivistetään. Yhteistyö sekä toiminnan työnjako turvataan myös muun muassa hyvinvointialueiden muodostuessa.

Liikenneturvallisuuteen kiinnitetään huomiota ja kehitetään keinoja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen osana arki- ja harrastematkoja. Työmatkatapaturmia pyritään vähentämään kaupungin ja yritysten yhteistyöllä. Harraste- ja seuramatkojen järjestelyissä opastetaan ja tuetaan turvalaitteiden käyttöön ja turvalliseen liikkumiseen. Hyvinvointialueen sosiaali- ja terveystaluiden kanssa tehdään ennaltaehkäisevää yhteistyötä riskikäyttäytymisten poistamiseksi liikenteestä.



Kuva: Turun kaupunki / Seilo Ristimäki

Yhteistyö sidosryhmien kanssa: aikataulu



E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>25. Liikunta- ja urheiluseurat sekä huoltajat liikennekasvattajina</p> <p>Liikunta- ja urheiluseurojen harrastamatkojen turvallisuuteen kiinnitetään huomiota. Urheilukenttien ja muiden harrastekohteiden liikenneympäristöjä kehitetään liikenneturvallisuus huomioiden yhdessä kaupunkiympäristön toimialan kanssa. Harrastematkojen saattoliikennejärjestelyitä kehitetään ja viestitään huoltajia turvallisesta saattoliikenteestä. Kehitetään keinoja joilla kaupunki voi tukea/puuttua seuramatkojen liikenneturvallisuuteen. Toteutetaan seuratuon edellytyksenä velvoitus erinäisiin liikenneturvallisuuslupauksiin harraste- ja kilpailumatkojen osalta. Veloitetaan esimerkiksi alkulokon käyttö yhteiskuljetuksissa. Hyödynnetään Liikenneturvan Turvallisesti harrastuksiin –aineistoa.</p> <p>Huoltajien roolia liikennekasvattajina ja heidän esimerkinsä merkitystä esimerkiksi turvavarusteiden käytössä korostetaan. Huoltajien ja koulujen, terveydenhuollon tai seuratoiminnan välistä yhteydenpitoa vahvistetaan ja selvitetään tehokkaita vanhempiin kohdistuvia opastamisen ja tiedottamisen toteutustapoja. Hyödynnetään vanhempainyhdistyksiä viestinnässä ja toiminnan suunnittelussa. Huoltajille tarjotaan materiaaleja muun muassa lapsen turvalliseen kuljettamiseen.</p>	2025–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Hyvinvointi / Vapaa-aika / Kasvatus ja opetus
<p>26. Kaupungin ja yritysten liikenneturvallisuusyhteistyö</p> <p>Kaupungin ja yritysten yhteistyötä kehitetään perustamalla liikenneturvallisuusverkosto, jossa on mukana yritysten HSEQ-, työsuoja- ja henkilöstö- tai kiinteistövästavaavia sekä kaupungin liikenneturvallisuustyötä koordinoiva henkilö. Verkoston avulla voidaan tunnistaa yhteisiä intressejä ja toimintatapoja, kohdentaa toimenpiteitä oikeisiin paikkoihin, lisätä tietoa ja osaamista yrityksissä sekä kerätä palautetta ongelmakoista ja onnettomuuksista. Työn myötä voidaan mm. lisätä työntekijöiden kestävästä liikkumisesta, jakaa turvavälineitä, kampanjoida turvallisesta liikkumisesta, parantaa kiinteistöjen liikenneturvallisuusongelmia, kehittää talvihoitoa ja parantaa turvallista logistiikkaa tai henkilökuljetuksia. Työntekijöiden työmatkaturvallisuuteen panostetaan mm. ohjaamalla yrityksiä viestimään turvallisesta työmatkaliikkumisesta. Kaupunki voi myös pyrkiä edistämään toimenpiteitä, jotka helpottavat yritysten liikenneturvallisuutta, esim. liikenneympäristön parantamistoimia tai joukkoliikenteen aikataulumuutoksia.</p>	2025–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Konsernihallinto

E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
<p>27. Yhteistyö liikkumispalveluiden tarjoajien kanssa</p> <p>Ylläpidetään ja kehitetään ohjeistusta kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajille. Kehitetään yhteistyötä palveluntarjoajien kanssa sähköpotkulautojen käytön tai nopeuksien rajaamiseksi tarpeellisissa kohteissa. Kehitetään uusia toimintatapoja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin järjestämiseen sekä valvontaan. Käydään jatkuvaa vuoropuhelua palveluntarjoajien kanssa mm. ongelmien tunnistamiseksi ja tilastoisiksi.</p> <p>Kaupungin kuljetuspalveluiden hankinnassa (myös muissa kuin koulukuljetuksissa) huomioidaan liikenneturvallisuus esimerkiksi vaatimalla alkolukon käyttöä sekä ajonopeuksien seurantaa, asettamalla ajoneuvoille laatuvaatimuksia sekä kouluttamalla kuljettajia. Vaatimuksia esitetään jo kilpailutusvaiheessa. Selvitetään liikenneturvallisuusyhteistyön lisäämistä joukkoliikenteen liikenneöitsijöiden kanssa.</p>	2024–	<p>Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat;</p> <p>Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;</p> <p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Kaupunkiympäristö: Liikkumispalvelut / Konsernihallinto: Hankintapalvelut
<p>28. Yhteistyö hyvinvointialueen sosiaali- ja terveystieteiden kanssa</p> <p>Tuetaan sekä kehitetään ennalta ehkäisevän päihde- ja mielenterveystyön menetelmiä ja tavoitteita. Selvitetään mahdollisuuksia sisällyttää rattijuopumusten ennaltaehkäisy paikallisen päihdetyön eri muotoihin: EPT-toiminta, etsivä nuorisotyö, seurakuntien päihdetyö, Sininauhaliiton toiminta, Mieli ry:n toiminta, aikuissosiaalityö, Aseman Lapset ry:n toiminta, terveysneuvontapisteet. Hyödynnetään toiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa päihdekokemusasiantuntijoita. Puututaan systemaattisesti päihteiden käyttöön sekä mielenterveysongelmiin ja näiden vaikutuksiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Lisätään tietoa mielenterveyden ja päihteiden käytön ongelmista ja ratkaisusta kaupungin henkilökunnalle. Lisätään viestinnällä kansalaisten sekä anniskelupaikkojen tietoisuutta heidän toimintamahdollisuuksistaan silloin, kun havaitaan päihtyneen lähtevän liikenteeseen.</p> <p>Tehostetaan ikääntyvän väestön ja heidän omaisten suuntaan tapahtuvaa viestintää ajoterveysasioista ja omaisille heidän keinoistaan puheeksi ottoon (esim. ikäihmisten parissa työskentelevien kautta).</p>	2024–	<p>Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät</p>	Konsernihallinto / Hyvinvointialue



4. Vaikuttavuuden arviointi



Vaikuttavuuden arviointi

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta voidaan arvioida monella eri tavalla. Toimenpiteiden jälkiarvioinnissa selvitetään toimenpiteiden vaikutusta liikenneturvallisuustilanteen kehitykseen, kuten liikenneonnettomuuksien määrään ja vakavuuteen. Jälkiarviointia tehdään seuraamalla ohjelman mittareita, jotka on kuvattu luvussa 5.

Vaikuttavuutta voidaan arvioida myös ennakoarvioinnilla, jolloin arvioidaan etukäteen, miten ohjelman hyväksyminen vaikuttaisi esimerkiksi ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen, eri ihmisryhmiin tai alueisiin, terveyteen ja hyvinvointiin tai kestävään kehitykseen.

Ennakoarvioinnissa verrataan vähintään kahta tilannetta: ohjelman mukaiset toimet toteutuvat tai tilanne jatkuu nykyisen kaltaisena. Seuraavaksi arvioidaan, mitä vaikutuksia ohjelman toteutuminen aiheuttaisi ja miten suuria vaikutukset olisivat. Lopuksi voidaan verrata tilanteita keskenään, jotta nähdään, mikä vaihtoehtoisista tilanteista on kokonaisuutena kannatettavin.

Tässä ohjelmassa vaikutusten arvioinnin teemoiksi on valittu *tavoitteiden saavuttaminen sekä sosiaalinen kestävyys, ekologinen kestävyys ja taloudellinen kestävyys*.

Turun liikenneturvallisuusohjelman vaikuttavuuden arvio esitetään seuraavien osioiden avulla:

1. Ohjelman toteutumisen vaihtoehtoinen skenaario (ns. BAU)
2. Toimenpiteiden vaikutukset ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen
3. Ohjelman vaikutukset sosiaaliseen, ekologiseen ja taloudelliseen kestävyYTEEN

Ohjelmasta ja sen vaihtoehtoisesta skenaariosta on tehty laadullinen vaikutusten arviointi. Määrällisiä vaikutuksia ei arvioida. Erilaisten liikenneturvallisuustoimien vaikutuksista voi lukea lisää valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian [taustamuistioista](#) (LVM 16.12.2021).



Ohjelman toteutumisen vaihtoehtoinen skenaario

Vieressä on esitetty vaihtoehtoinen skenaario ”**Business As Usual (BAU)**”, jossa oletetaan kaupungin liikenneturvallisuuksien tilanteen jatkuvan nykyisen kaltaisena.

Arvio perustuu työntekijöille ja päättäjille tehtyyn kyselyyn sekä kaupungin henkilökunnan haastatteluihin ja työpajoihin. Skenaariossa oletetaan nykyisenkaltaisen liikenneturvallisuuksien jatkuvan, eikä suuria muutoksia työssä eri palvelukokonaisuuksilla tapahdu.

Skenaariossa ei kuitenkaan tehdä oletuksia liikenneturvallisuuksien vaikuttavien valtakunnallisten (lait, trendit) tai laajempien megatrendien (ilmastonmuutos, kaupungistuminen) muutoksista. Näiden oletetaan olevan sekä BAU-skenaariossa että ohjelman toteutumisen skenaariossa samat.

Skenaariossa ei oteta kantaa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Varsinais-Suomen hyvinvointialueen, Lounais-Suomen poliisilaitoksen, Liikenneturvan tai muiden liikenneturvallisuuksien kytkeytyvien tahojen toimintaan. Skenaariotyön tavoitteena on kuvata liikenneturvallisuuksien nykytilanteen jatkuessa.

Business as usual (BAU)

Ohjelmassa esitettyjä uusia toimenpiteitä ei toteuteta. Resurssit, osaaminen ja yhteistyö pysyvät ennallaan tai kehittyvät samaan suuntaan kuin aiemminkin. Liikenneturvallisuuksien toteutusta tehdään kuten nykyään, mutta poikkihallinnollista ja organisoitua yhteistyötä ei ole tai se ei ole aktiivista. Johdon sitouttamiseen, työn tulosten raportointiin tai eri prosessien liikenneturvallisuuksien vaikutusten arviointiin ei panosteta. Vastuu liikenneturvallisuuksien toteutuksesta on lähes yksinomaan kaupunkiympäristön palvelukokonaisuudella, jolla on liian vähän resursseja työn edistämiseen. Luottamushenkilöt tai johtavat viranhaltijat eivät pääsääntöisesti tunne liikenneonnettomuuksien vaikutusmekanismeja tai yhteiskunnallisia kustannuksia kovin hyvin.

Liikennekasvatusta tehdään osana normaalia varhaiskasvatusta ja perusopetusta, mutta erityistä koordinaatiota tai erillistä panostusta aiheeseen ei ole. Nuorisopalvelut ja liikuntatoimi käsittelevät liikenneturvallisuuksia vain satunnaisesti. Liikennekasvatusta ei ole kirjattu vahvasti mihinkään toiminnanohjauksen dokumentteihin. Yhteistyötä Liikenneturvan ja muiden sidosryhmien kanssa tehdään lähinnä yksittäisten koulujen tai päiväkotien aloitteesta.

Liikenneturvallisuuksien viestintä on reaktiivista ja sitä tehdään vasta ongelmien noustua esiin esimerkiksi saattoliikenteen tai mopoilun ympärillä. Ennalta ehkäisevä yhteistyö riskiryhmiin ajautuvien nuorten tunnistamiseksi ei ole aktiivista tai tehokasta. Kaupungin henkilökunnalla ei ole riittävä osaamista liikennekasvatustyön tekemiseksi tai siihen ei ole aikaa. Kaupungin henkilökunnan omaan liikenneturvallisuuksien kiinnitetään huomiota tapaturmalähtöisesti muun muassa panostamalla toimipisteiden olosuhteisiin tai viestintään vasta onnettomuuksien jälkeen. Heijastimia jaetaan satunnaisesti.

Liikenneympäristön turvallisuuden parantamistoimia tehdään, mutta ne eivät ole systemaattisia eikä niitä tehdä turvallisuuslähtöisesti, vaan niiden käynnistävänä tekijänä ovat yleensä muut syyt, kuten katu- tai vesihuoltosaneeraus. Linjausta eri toimenpiteiden soveltuvuudesta eri katuluokille ei ole tehty, vaan päätöksiä tehdään tapauskohtaisesti. Suunnittelussa ja kaavoituksessa tehdään asioita "kuten ennenkin", eikä kaikkia valtakunnallisia ohjeistuksia tunneta hyvin.

Liikenneympäristön turvallisuus haavoittuvimpien tienkäyttäjien kannalta on edelleen usein toissijainen asia liikenteen sujuvuuden, pysäköintipaikkojen määrän tai kaupunkikuvallisten asioiden rinnalla. Kestävän liikkumisen edistäminen saa jalansijaa, mutta edistämässä ei mietitä aina vaikutuksia turvallisuuteen nykytilassa tai tulevaisuudessa. Parantamistoimia tehdään usein sinne, mistä tulee eniten palautetta, eikä laajempaa tietopohjaa turvallisuusongelmista ole kerätty.

Valaistuksen osalta liikenneturvallisuuksi on tehty ja muun muassa suojateitä ja pyöräteitä on valaistu. Valaistustoimia ei kuitenkaan koordinoita eri palvelukokonaisuuksien kesken eikä kohteita valita systemaattisesti. Talvikunnossapito on niukasti resursoitua, eikä kaikkien pyöräliikenteen pääreittien hoito ole riittäväällä tasolla. Jalkakäytävien hoito on edelleen kirjavaa, ja etenkin vaikeina talvina ongelmat korostuvat. Urakoitsijoiden sopimukset eivät kannusta minimitasoa parempaan laatuun. Pyöräteiden kuntopuutteita korjataan, kun niitä huomataan, mutta systemaattista korjausohjelmaa ei ole.

Yhteistyötä tehdään edelleen liikkumispalveluiden tuottajien kanssa, mutta yritysten, yhdistysten ja muiden tahojen kanssa yhteistyö on hyvin satunnaista. Yhteistyö pelastustoimen kanssa ohenee pelastustoimen

siirtyessä osaksi hyvinvointialuetta. Mielensterveys- ja päihdetyön, sosiaalipalveluiden, kouluterveydenhoidon, ajoterveyden arvioinnin ja vanhuspalveluiden kanssa ei tehdä tai aloiteta laajamittaista liikenneturvallisuustyötä, ja etenkin ennalta ehkäisevässä toiminnassa liikenneturvallisuus jää taka-alalle.



Kuva: Turun seudun joukkoliikenne / Pasi Leino

Toimenpiteiden vaikutukset ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen



Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat

Liikennekasvatuksen toimenpidekokonaisuus on kriittinen lasten ja nuorten positiivisten ja turvallisuuslähtöisten asenteiden määrätietoisien rakentamisen kannalta. Hyvin toteutettuna siinä ei synny katkoksia ja kasvatustyö on johdonmukaista läpi lapsuuden ja nuoruuden sekä eri palvelualojen välillä. Viestintä- ja kampanjatoimet vaikuttavat myös lasten ja nuorten kanssa toimivien yhdistysten ja seurojen aktiivien sekä huoltajien liikkumisasenteisiin, mikä on oleellista yhtenäisen viestin muodostamiseksi. Liikenneympäristön toimia kohdennetaan lasten ja nuorten usein käyttämien kohteiden lähiympäristöön, mikä parantaa heidän turvallisuuttaan. Näiden kohteiden suunnittelussa liikenneturvallisuusauditointi voi karsia pahimmat riskipaikat jo ennalta.



Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä näihin rinnastettavien sähköpotkulautailijoiden turvallisuutta saadaan tehokkaimmin parannettua ajonopeuksien alentamisella sekä sitä tukevilla infran parantamiskeinoilla. Näitä ovat ohjelmassa mm. kadunylitysten ja pyörätieverkon laadun kehittäminen. Merkittävä vaikutus on myös talvikunnossapidon kohdentamisella jalankulun ja pyöräliikenteen väylille, sillä liukkaus ja epätasainen kunnossapito lisäävät tapaturma-alttiutta ja siten myös turvattomuuden tunnetta. Työmatkatapaturmissa jalankulku korostuu huomattavasti, mihin taas voidaan vaikuttaa työnantajien yhteistyöllä. Ylipäätään tietopohjan lisääminen on merkittävä toimenpide, jotta toimenpiteitä voidaan kohdentaa paremmin. Nykyisin merkittävä osa pyöräliikenteen onnettomuuksien ja lähes kaikkien liukastumistapaturmien tapahtumapaikat ovat epäselviä.



Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät

Riskiryhmiin vaikuttaminen vaatii pitkäjänteistä ja hyvin ennakoitua toimintaa. Ennalta ehkäisevän toiminnan kehittäminen laajassa yhteistyössä kaupungin, poliisin ja hyvinvointialueelle kuuluvien päihde- ja mielenterveyspalveluiden kanssa on ensiarvoisen tärkeää. Kaupunki voi tämän ohjelman myötä edistää yhteistyötä ja sen resursointia sekä vapaa-ajan ja kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuuksissa myös tunnistaa lasten ja nuorten aikaisia ennusmerkkejä syrjäytymisestä ja muista ongelmista, jotka altistavat myös vakaviin riskinottoihin liikenteessä. Automaattivalvonnan ja kampanjoinnin keinoin voidaan lisäksi vaikuttaa lievempiin riskinottajiin. Kävelijöihin ja pyöräilijöihin kohdistuvia riskejä voidaan madaltaa toteuttamalla kadunylityspaikat siten, ettei niiden yli voi ajaa autolla huomattavaa ylinopeutta (mm. hidasteet tai riittävät siirtymät).



Sosiaalinen kestävyys

Sosiaalisen kestävyden näkökulmasta liikenneturvallisuusohjelman toimenpiteet tähtäävät erityisesti parantamaan suojattomimpien liikkujien, eli jalankulkijoiden olosuhteita. Jalankulku on yhdenvertainen liikkumistapa, joka on kaikkien käytettävissä iästä, sukupuolesta, sosioekonomisesta taustasta tai terveydentilasta riippumatta. Jalankulkijoihin lukeutuu erityisesti lapsia, iäkkäitä ja vammaisia henkilöitä sekä ihmisiä erilaisista kulttuuritaustoista. Jalankulun olosuhteisiin vaikuttaminen lisää ihmisten mahdollisuuksia liikkua paremmin sekä parantaa elinympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Lisäksi se lisää inklusiivisuutta* ja esteettömyyttä.

Turvallinen ja houkutteleva kaupunkiympäristö lisää kävelyä ja pyöräilyä liikkumismuotoina, jolloin myös asukkaiden fyysinen aktiivisuus lisääntyy. Tällä on merkittäviä vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Aktiiviset kulkumuodot lisäävät asukkaiden säännöllistä liikuntaa, jota käytetään valtimotautien, lihavuuden, diabeteksen, tuki- ja liikuntaelinsairauksien, keuhkosairauksien, muistisairauksien, depression ja syöpäsairauksien ehkäisy- ja hoitomuotona. Myös lasten ja nuorten fyysinen aktiivisuus on vähentynyt, jolloin panostaminen muun muassa koulureittien turvallisuuteen parantaa mahdollisuutta liikkua kävellen ja pyöräillen kouluun.

Ohjelman tavoitteissa on otettu ennakoiva asenne, sillä tämän hetken lapset ja nuoret ovat myös tulevaisuuden liikenteen käyttäjiä. Siksi panostaminen liikennekasvatukseen on tärkeä osa toimenpideohjelmaa. Lisäksi puuttuminen riskikäyttäytymiseen parantaa liikenneympäristön turvallisuutta merkittävästi kaikille kulkijoille.



*Kyky huomioida erilaisia ihmisiä ja tarjota heille mahdollisuus käyttää kaupungin palveluita ilman eriarvoistumista.



Kuva: Ramboll

Ekologinen kestävyys

Turun liikenneturvallisuuden ohjelman tavoitteena ei varsinaisesti ole keskittyä ekologisen kestävyuden saavuttamiseen. Kuitenkin panostaminen jalankulkuun ja pyöräilyyn vaikuttaa myönteisesti myös ympäristöön ja ilmastoon.

Jalankulku- ja pyöräily-ympäristön suunnitteleminen houkuttelevammaksi ja turvallisemmaksi tuottaa myös viihtyisää sekä ekologista kaupunkiympäristöä. Tällöin asukkaat jättävät helpommin myös autoilun vähemmälle, joka vähentää suoraan päästöjä. Yhdistettynä kaupungin muun liikennejärjestelmän sujuvuuteen, saadaan asumisympäristö rauhoitettua, jolloin myös melu, pöly, ilmansaasteet sekä tärinä vähenevät ja viihtyisä ja terveellinen ympäristö lisääntyy.

Tulevaisuudessa ilmastonmuutokseen sopeutuminen tulee olemaan suuremmissa roolissa myös liikenneympäristön suunnittelussa. Siksi on hyvä miettiä myös turvallisuuden näkökulmasta, miten esimerkiksi valaistusta parannetaan, kun talvisin voi olla useita kuukausia pimeää valtaosan vuorokaudesta lumen puuttuessa. Toisaalta taas lumen määrä voi kasvaa yllättäenkin sateiden lisääntyessä, jolloin lumenkasausspaikat reiteillä eivät saa aiheuttaa turvattomuutta liikkujille.



Kuva: Ramboll

Taloudellinen kestävyys

Liikenneturvallisuuden parantuminen vähentää yhteiskuntataloudellisia kustannuksia esimerkiksi onnettomuuskustannusten vähentymisten muodossa. Nykytilanteessa Turun liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle laskennallisesti yli 61 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, joista Turun kaupungin osuuden arvioidaan olevan noin 9–12 miljoonaa euroa/vuosi (15–20 % kokonaiskustannuksista). Liikenneonnettomuuksissa on huomioitu vain tilastoidut poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, eli onnettomuuksien kokonaismäärä on todellisuudessa suurempi. Nykyisten onnettomuusmäärien puolittaminen tarkoittaisi Turun kaupungille 4,5–6 miljoonan euron vuosittaisia säästöjä.

Työmatkatapaturmien vähentyminen näkyy vähentyneinä sairauspoissaoloina ja -kuluina työnantajille.

Mikäli liikenneturvallisuuden parantamisella saadaan aikaiseksi myös muutoksia kulkutapajakaumassa esimerkiksi henkilöautoilusta kestäviin kulkumuotoihin, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn, mahdollistaa se hyötyliikunnan lisääntymisen ihmisten arjessa. [Olympiakomitean](#) karkean arvion mukaan liikkumattomuus aiheuttaa jopa 110–260 miljoonan euron kustannukset Turussa vuosittain. Näin ollen kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisellä on kansanterveydellisten vaikutusten lisäksi myös huomattavia myönteisiä taloudellisia vaikutuksia liikkumattomuuden vähentyessä.



Kuva: Turun kaupunki / Arto Takala

Vaikutusten arviointi: Viiden tähden liikenneturvallinen kunta

Varsinais-Suomen ELY-keskus on arvioinut Varsinais-Suomen ja Satakunnan kuntien liikenneturvallisuustyön tilaa *Viiden tähden liikenneturvallinen kunta* -toimintamallilla vuosina 2015 ja 2021. Onnettomuusmäärien ja kyselyvastausten perusteella kunnat on luokiteltu viiteen luokkaan (1–5 tähteä). Tavoitteena on nostaa alueen kaikkien kuntien liikenneturvallisuustaso 4–5 tähteen.

- Varsinais-Suomen maakunnan keskiarvo oli 2,75 vuonna 2021.
- Turku sai kaksi tähteä (2,1) vuoden 2021 kyselyssä.
- Vuoden 2015 kyselyssä Turun tulos oli kolme tähteä (3,0).

Turulla on hyvät mahdollisuudet saavuttaa esimerkiksi neljä tähteä, jos liikenneturvallisuustyötä tehdään aktiivisesti yhdessä eri osapuolten kanssa monipuolisella keinovalikoimalla. Konkreettisia keinoja tason parantamiseen ovat säännöllisesti kokoontuvan liikenneturvallisuusryhmän perustaminen, liikenneturvallisuusaiheinen viestintä asukkaille ja kaupungin työntekijöille, liikenneturvallisuuden huomioiminen kuljetuspalveluiden hankinnassa sekä kaupungin omalle henkilöstölleen kohdistamat liikenneturvallisuustoimenpiteet. Säännöllinen seuranta ja raportointi poliittisille päättäjäille lisäävät ymmärrystä aiheesta.



5. Seuranta ja mittaristo



Seuranta ja mittaristo

Liikenneturvallisuusohjelman toteuttaminen vaatii merkittävää panosta ohjelman poliittisen käsittelyn ja hyväksymiskierroksen jälkeen. Tärkeimpiä asioita on ohjelman aktiivinen edistäminen ja toimenpiteiden koordinointi yhteistyössä vastuutahojen ja sidosryhmien kanssa. Ohjelman etenemistä varten tulee seurata ohjelman toimenpiteiden käynnistymistä, etenemistä ja lopulta toteutumista. Toimenpiteiden edistämisestä vastaa kukin luvussa 3 nimetty päävastuullinen palvelukokonaisuus ja koko ohjelman toteutumisesta vastaa kaupungin liikenneturvallisuusryhmä, joka raportoi ohjelman toteutumisesta jokaisen palvelukokonaisuuden johtoryhmälle sekä luottamuselimille.

Ohjelman valmistumisen jälkeen tulee seurata myös sen vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden seuraamiseksi on seuraavilla sivuilla esitetty mittaristot jokaiselle kohderyhmälle ja sitä vastaavalle tavoitteelle. Mittariston indikaattorit on valittu siten, että ne on täydennettävissä pääasiassa valtakunnallisesti täydennettävillä tiedoilla aineistoista, joita päivitetään säännöllisesti. Osa aineistoista on täysin avoimesti internetissä, ja osan saa käyttöön konsultoimalla indikaattoria ylläpitävää viranomaistahoa.

Mittaristossa on jätetty tyhjäksi kohdat tuleville vuosille indikoimaan ehdotettua päivitystahtia, eli noin viiden vuoden välein. Osa mitattavista tiedoista on hyödynnettävissä vuositasolla, kun taas joissain vuotuista satunnaisvaihtelua on tasattu viiden vuoden keskiarvoluvuilla. **Kaikki esitetyt luvut koskevat nimenomaisesti Turku, jollei muuta ole mainittu.** Kaikista mittareista ei ole toistaiseksi saatavilla kuntatason tietoa. Osassa muuttujista on esitetty useampi kauttaviivalla erotettu luku samassa ruudussa. Näitä lukuja vastaavat tiedot on kursivoitu ja erotettu kauttaviivalla myös indikaattorin kuvauksessa. Ihmisten määrää kuvaavat luvut on aina pyöristetty lähimpään kokonaislukuun.

Kaikki esitetyt luvut, etenkin riskikäyttäytyjiin liittyen, eivät ole suoraan liikenneturvallisuuteen kytkeytyviä, mutta niiden avulla voidaan havainnoida yleisemmin riskikäyttäytymiseen liittyviä ilmiöitä, kuten päihteiden käyttöä tai mielenterveyden ongelmia.



Koko ohjelman päämittarit tavoitteineen ovat alla:



Liikennekuolemat:

- Vuosina 2017–2021 kuoli keskimäärin kolme henkilöä vuosittain
- Tavoite vuoteen 2050 mennessä on nolla



Vakavat loukkaantumiset:

- Vuosina 2016–2020 loukkaantui vakavasti keskimäärin seitsemän henkilöä vuosittain
- Tavoite vuoteen 2050 mennessä on nolla

Mittaristo: Lapset ja nuoret

Mittari (luvut koskevat Turkuja, jollei muuta ole mainittu)	2022	2025	2030	2035
Tieliikenteessä kuolleet tai loukkaantuneet <i>0–14-vuotiaat / 15–24-vuotiaat</i> , 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet	8 / 49 (2017–2021)			
Tieliikenteessä kuolleiden tai loukkaantuneiden <i>0–14-vuotiaiden / 15–24-vuotiaiden</i> osuus kaikista uhreista, 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet	5 % / 31 % (2017–2021)			
<i>0–14-vuotiaiden / 15–24-vuotiaiden</i> kuolemien ja loukkaantumisten määrä ikäryhmän 100 000 asukasta kohden, 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet / Väestörakenne	34 / 170 (2017–2021)			
4.–5.-luokkalaisten lasten osuus, joille on tapahtunut koulumatkalla vähintään kaksi kertaa tapaturma, jonka vuoksi lapsi on käynyt lääkärillä, terveydenhoitajalla tai sairaanhoitajalla lukuvuoden aikana. Lähde THL, Kouluterveyskysely	4,8 % (2021)			
Osuus <i>8.–9. luokkien / lukion 1. ja 2. vuosiluokkien / ammatillisen oppilaitoksen</i> nuorista, joille on tapahtunut koulumatkalla lukuvuoden aikana vähintään yksi tapaturma, joka on vaatinut terveydenhuollon vastaanotolla käyntiä. Lähde THL, Kouluterveyskysely	6,6 % / 2,2 % / 2,7 % (2021)			
<i>0–17-vuotiaiden määrä / osuus</i> selvitettyihin liikennerikoksiin syylliseksi epäillyistä, 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Rikos- ja pakkokeinotilasto	154 / 4,6 % (2017–2021)			



Mittaristo: Jalankulkijat, pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat

Mittari (luvut koskevat Turku, jollei muuta ole mainittu)	2022	2025	2030	2035
Tieliikenteessä kuolleet tai loukkaantuneet <i>jalankulkijat / pyöräilijät</i> , 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet	22 / 42 (2017–2021)			
Tieliikenteessä kuolleiden tai loukkaantuneiden <i>jalankulkijoiden / pyöräilijöiden</i> osuus kaikista uhreista, 5 v keskiarvo Lähde: Tilastokeskus, Tieliikenneonnettomuudet	14 % / 26 % (2017–2021)			
<i>Jalankulkijan tapaturman / pyöräilijän tapaturman / jää- tai lumikelillä tapahtuneen kaatumisen</i> vuoksi vuodeosastolle joutuneiden potilaiden määrä, 5 v keskiarvo Lähde: THL, Tapaturmatilasto	12 / 64 / 121 (2016–2020)			
Asuinseutunsa kävelyolosuhteiden <i>liikenneturvallisuuteen / muuhun turvallisuudentunteeseen / kuntoon / talviaikaiseen kunnossapitoon</i> tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus Lähde: Traficom, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään **	14 % / 5 % / 19 % / 27 % (2021)			
Asuinseutunsa pyöräilyolosuhteiden <i>liikenneturvallisuuteen / muuhun turvallisuudentunteeseen / kuntoon / talviaikaiseen kunnossapitoon</i> tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus ainakin joskus pyöräilevistä Lähde: Traficom, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään **	19 % / 10 % / 13 % / 40 % (2021)			
Palkansaajille työmatkalla <i>jalan / pyörällä</i> liikkuen tapahtuneiden sellaisten tapaturmien määrä, jotka ovat johtaneet vähintään viikon työkyvyttömyyteen, 5 v keskiarvo Lähde: Tapaturmavakuutuskeskus, Työmatkatapaturmat ***	189 / 74 (2015–2019)			
Palkansaajille työmatkalla <i>jalan / pyörällä</i> liikkuen tapahtuneiden sellaisten tapaturmien osuus, joiden syynä on törmäys toisen ajoneuvon kanssa, 5 v keskiarvo Lähde: Tapaturmavakuutuskeskus, Työmatkatapaturmat ***	1,6 % / 17 % (2015–2019)			



*) Aineisto tilattu erikseen THL:ltä, ei avoimesti ladattavissa. Aineisto perustuu potilaan kotikuntaan, tarkka tapahtumapaikka ei ole tiedossa

**) Aineisto perustuu joukkoliikenteen toimivaltaiseen viranomaisalueeseen ja sisältää Turun lisäksi myös Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision ja Ruskon asukkaiden vastauksia

***) Aineisto tilattu erikseen TVK:sta, ei avoimesti ladattavissa.

Mittaristo: Riskikäyttäytyjät

Mittari (luvut koskevat Turkuja, jollei muuta ole mainittu)	2022	2025	2030	2035
Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä, joissa kuljettajan veressä on ollut alkoholia (vähintään 0,5 %) / lääkkeitä tai huumeausaineita, 5 vuoden keskiarvo Lähde: Väylävirasto, Onnettomuusrekisteri *	4,2 / 4,6 (2017–2021)			
Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä / osuus kaikista liikenneturvallisuuden vaarantamisista Lähde: Tilastokeskus, Rikos- ja pakkokeinotilasto	203 / 9,1 % (2021)			
Törkeiden rattijuopumusten määrä / osuus kaikista rattijuopumuksista Lähde: Tilastokeskus, Rikos- ja pakkokeinotilasto	175 / 30 % (2021)			
Automaattisen liikennevalvonnan tapaukset (sisältää sekä päiväsakon että liikennevirhemaksut) / poliisin liikennetehtävien yhteydessä suorittamien huumeepikatestien määrä Lähde: Poliisi, Liikenteen tilastot	6374 / 663 (2021)			
Osuus 8.–9. luokkien nuorista, jotka ovat olleet huolissaan mielialastaan edeltäneiden 12 kk aikana / joilla on paljon vaikeuksia hallita omaa käytöstään / jotka käyttävät alkoholia viikoittain / jotka ovat kokeilleet laittomia huumeita ainakin kerran Lähde THL, Kouluterveyskysely	38,8 % / 7,4 % / 3,3 % / 8,6 % (2021)			
15–24-vuotiaat potilaat, jotka ovat käyneet perusterveydenhuollon avohoidossa alkoholin tai päihitteiden aiheuttamien käyttäytymisen häiriöiden vuoksi / näiden osuus ikäluokasta Lähde: THL, Avohilmo / Tilastokeskus, Väestörakenne	114 / 0,4 % (2021)			
Osuus kyselyyn vastanneista, jotka ovat havainneet kunnassaan alaikäisten alkoholin / kannabiksen / muiden huumeiden käyttöä kuluneiden 12 kk aikana Lähde: Turun kaupunki / Varsinais-Suomen hyvinvointialue, Päihdetilannekysely **	58 % / 20 % / 15 % (2021)			
Yli 75-vuotiaiden voimassa olevien ajokorttien määrä / määrä ikäryhmän 1000 asukasta kohden Lähde: Traficom, Tilastotietokanta / Tilastokeskus, Väestörakenne	575 / 3,3 % (2022)			
Osuus henkilöauton etuistuimella turvavyötä käyttävistä taajamassa / pyöräilykypärän käyttäjistä / pyörän etuvalojen käyttäjistä / heijastimen käyttäjistä taajamassa Lähde: Liikenneturva, Liikennekäyttäytymisen seurannat ***	97 % / 54 % / 81 % / 60 % (2020–2022)			



*) Aineisto tilattu erikseen Väylävirastolta, ei avoimesti ladattavissa. Osassa onnettomuuksia kuljettaja on käyttänyt sekä alkoholia että huumeita tai lääkkeitä.

**) Aineistossa mukana koko Varsinais-Suomi, 34 % vastaajista turkulaisia.

**) Seurannat tehty enimmäkseen mutta ei yksinomaan Turussa.



Turun kaupunki:
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
Kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuus
Vapaa-ajan palvelukokonaisuus
Konsernihallinto

Varsinais-Suomen ELY-keskus



Turun kaupungin liikenneturvallisuusohjelma 2022

Liitteet

Sisällys

Liite 1. Liikenneturvallisuuden nykytila ja toimintaympäristö

- A. Tieliikenneonnettomuudet ja uhrin Turussa
- B. Onnettomuuksien tapahtumapaikat
- C. Henkilövahingot asukasmääriin suhteutettuna
- D. Henkilövahingot tienkäyttäjryhmän mukaan
- E. Henkilövahingot ikäryhmän kokoon suhteutettuna
- F. Henkilövahingot tienkäyttäj- ja ikäryhmän mukaan
- G. Onnettomuuskustannukset Turussa
- H. Liikennevahingot
- I. Työmatkatapaturmat jalan tai pyöräillen
- J. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tapaturmat
- K. Turun kaupungin turvallisuuskysely
- L. Tyytyväisyys eri kulkumuotojen liikenneturvallisuuteen

Liite 2. Vuorovaikutus ja kyselytulokset

- A. Vuorovaikutus hankkeen aikana
- B. Sidosryhmien haastattelut
- C. Kyselyt
- D. Ryhmähaastattelut
- E. Työpajat

Liite 3. Kootut liikenneturvallisuustavoitteet muista dokumenteista

- A. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026
- B. Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020–2031
- C. Turku 2029 -kaupunkistrategia
- D. Turun kaupungin turvallisuussuunnitelma 2021–2024
- E. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- F. Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029



Liite 1.

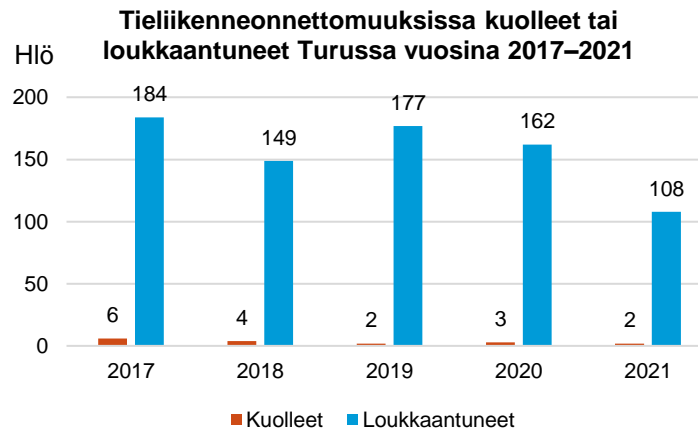
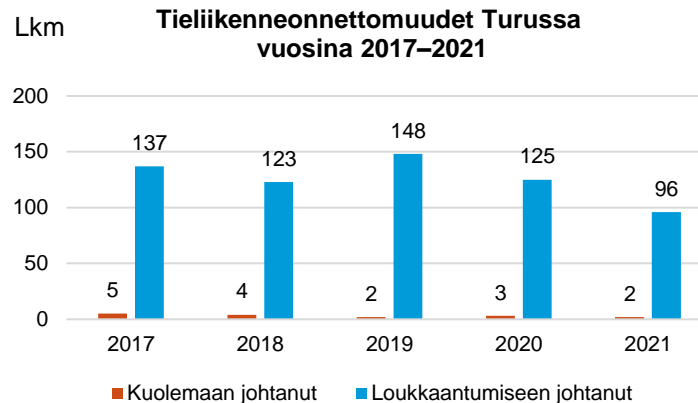
Liikenneturvallisuuden nykytila ja toimintaympäristö



A. Tieliikenneonnettomuudet ja uhrin Turussa

Vuosina 2017–2021 Turussa tapahtui yhteensä 16 kuolemaan johtanutta ja 629 loukkaantumiseen johtanutta poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli keskimäärin 3 kpl/vuosi ja loukkaantumiseen johtaneita 126 kpl/vuosi. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 17 henkilöä (keskimäärin 3 henkilöä/vuosi) ja loukkaantui 780 henkilöä (156 hlöä/vuosi).

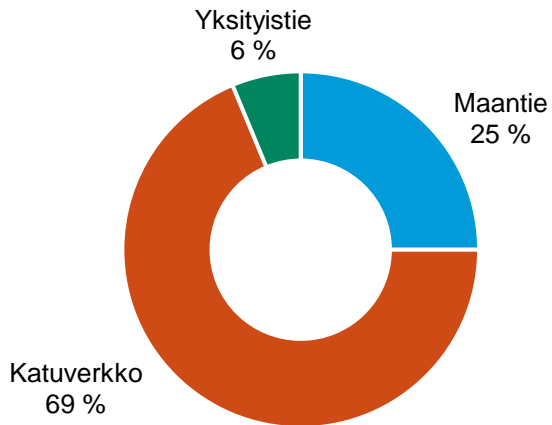
Viidentoista viime vuoden aikana nolla liikennekuolemaa on saavutettu Turussa kerran (vuonna 2015).



B. Onnettomuuksien tapahtumapaikat

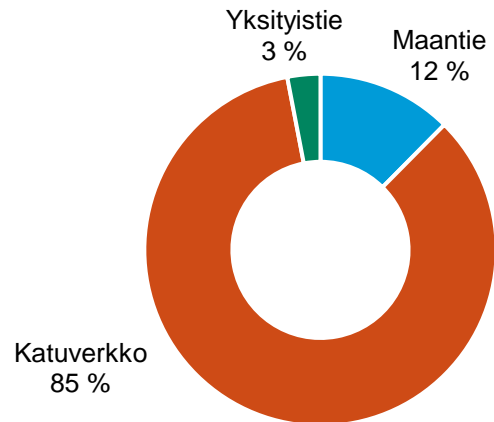
Valtaosa kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneista tieliikenne-onnettomuuksista on tapahtunut katuverkolla.

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien (n=16) tapahtumapaikka vuosina 2017–2021



■ Maantie ■ Katuverkko ■ Yksityistie

Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien (n=628) tapahtumapaikka vuosina 2017–2021



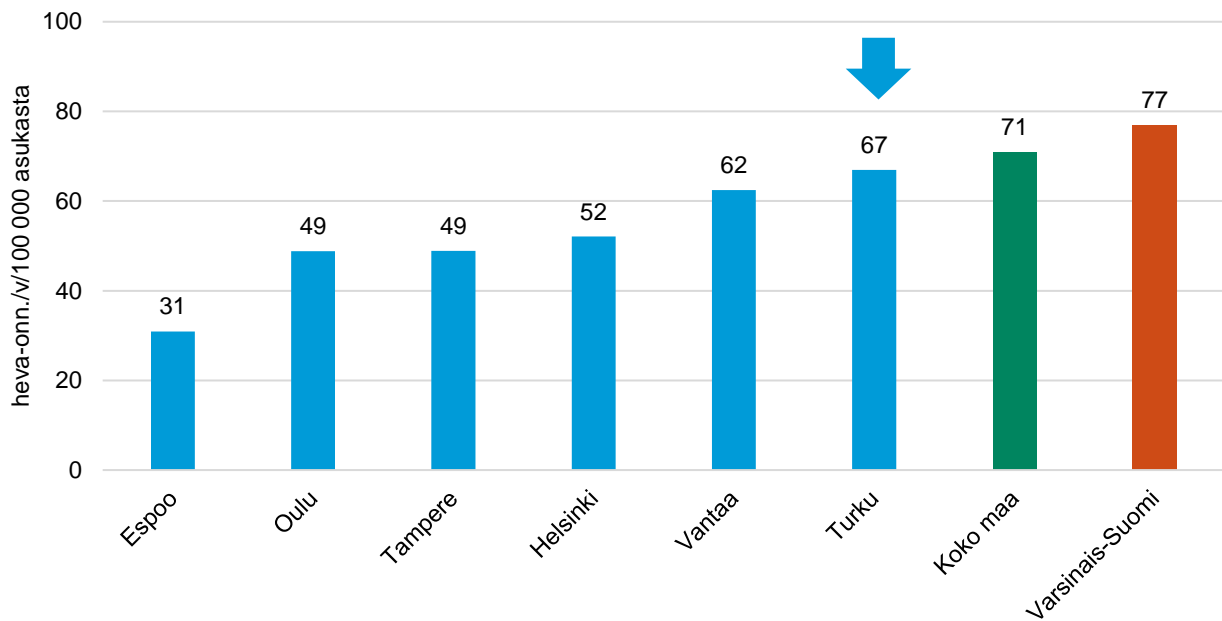
■ Maantie ■ Katuverkko ■ Yksityistie



C. Henkilövahingot asukasmääriin suhteutettuna

Henkilövahinkoon (loukkaantumiseen tai kuolemaan) johtaneiden onnettomuuksien määrä asukaslukuun suhteutettuna on Turussa pääosin hieman suurempi kuin muissa isoissa suomalaisissa kaupungeissa, mutta pienempi kuin koko maassa keskimäärin.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kaupungin tai alueen 100 000 asukasta kohden (keskiarvo 2017–2021)

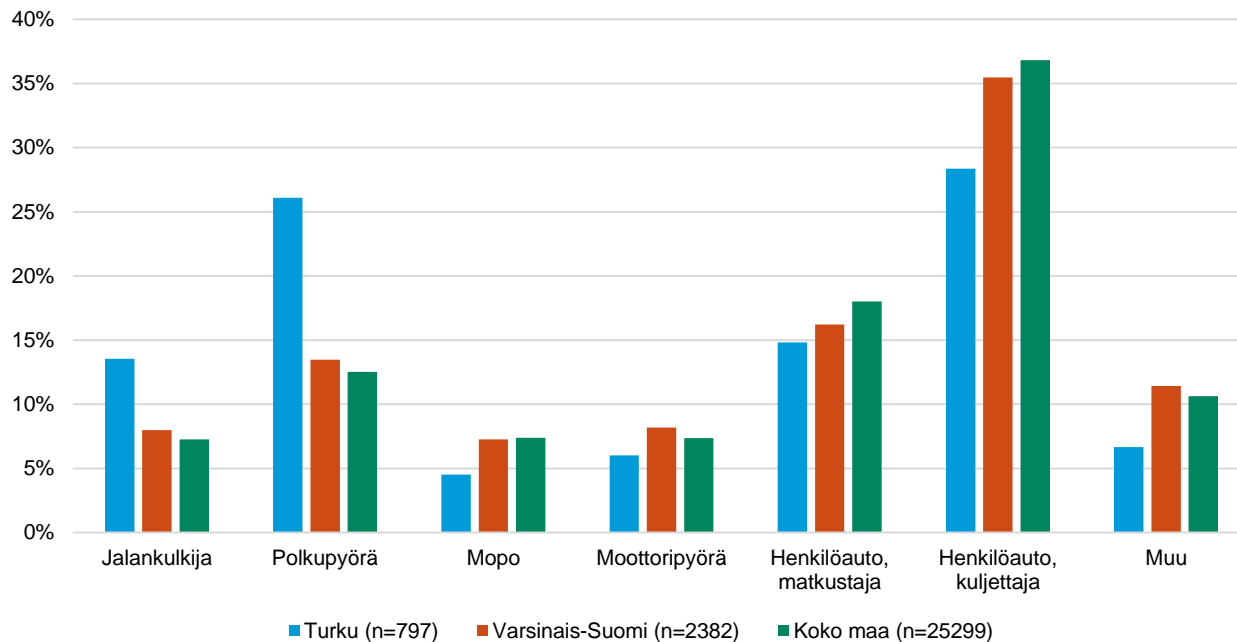


D. Henkilövahingot tienkäyttäjärühmän mukaan

Turussa korostuu koko maata enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet. Henkilöauton kuljettajien osuus uhreista on puolestaan koko maan keskiarvoa pienempi.

Turun tieliikenteessä vuosina 2017–2021 kuolleista 17:sta henkilöstä puolet (53 %; 9 hlöä) oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä 12 % (2 hlöä). Loukkaantuneita oli yhteensä 780 henkilöä, joista 13 % (99 hlöä) oli jalankulkijoita ja 26 % (206 hlöä) pyöräilijöitä.

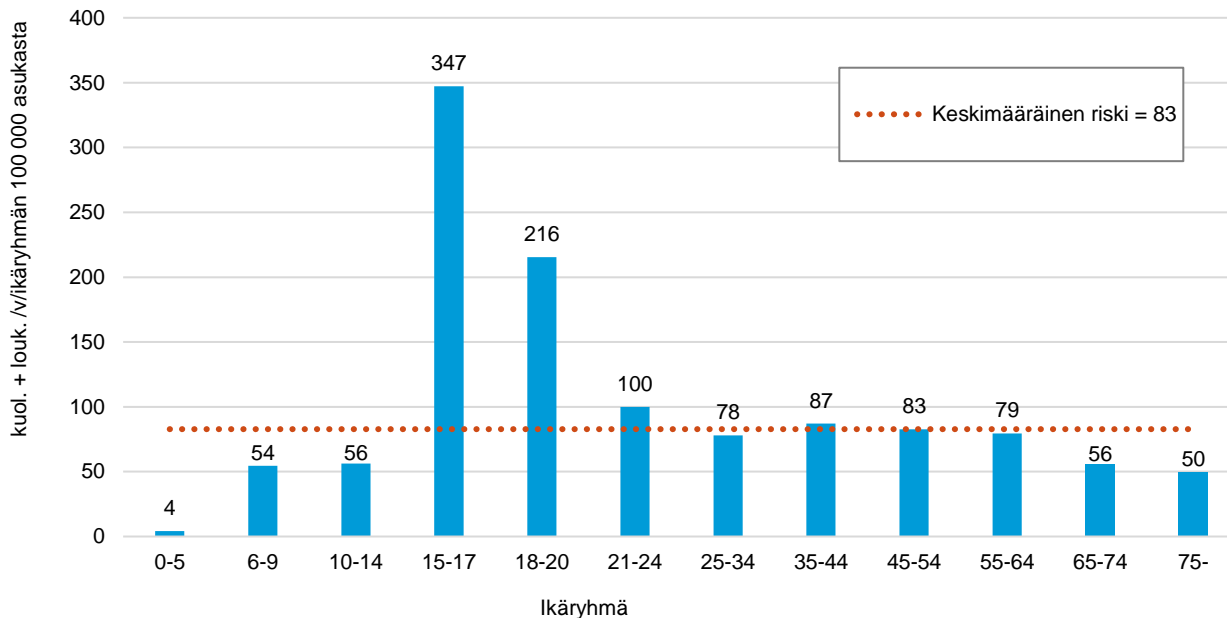
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjärühmittäin (%) vuosina 2017-2021



E. Henkilövahingot ikäryhmän kokoon suhteutettuna

Henkilövahinkojen määrä ikäryhmän 100 000 asukasta kohden Turussa
(keskiarvo 2017–2021)

Ikäryhmittäin tarkasteltuna suurin onnettomuusriski on nuorilla (15–17-vuotiailla) ja nuorilla aikuisilla (18–20-vuotiailla). Nuorilla on yli nelinkertainen riski ja nuorilla aikuisilla lähes kolminkertainen riski joutua liikenneonnettomuuteen kuin turkulaisilla keskimäärin.



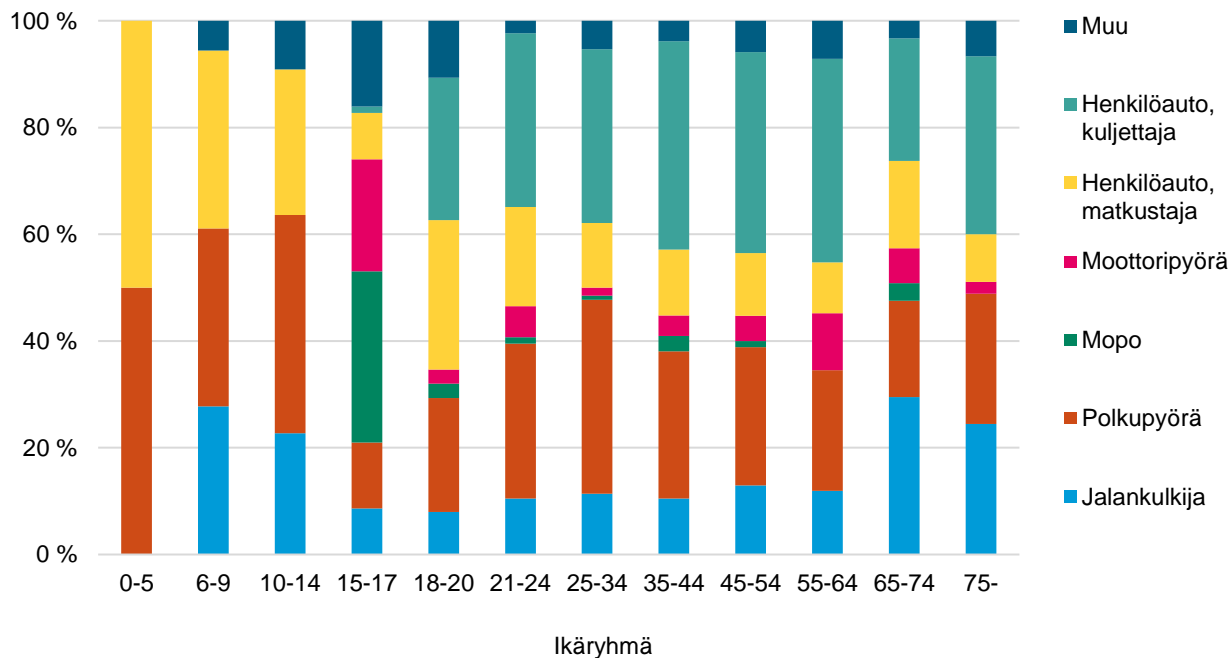
F. Henkilövahingot tienkäyttäjä- ja ikäryhmän mukaan

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodon mukaan ikäryhmittäin Turussa vuosina 2017–2021

Lapsilla (alle 15-vuotiailla) korostuvat pyörällä ja henkilöauton matkustajana tapahtuneet onnettomuudet. Nuorille (15–17-vuotiaille) tapahtuu muita ikäryhmiä enemmän mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksia.

Nuorilla aikuisilla (18–20-vuotiailla) korostuvat niin henkilöauton kuljettajana kuin matkustajana tapahtuneet onnettomuudet sekä polkupyöräonnettomuudet (*Huom. Tilastoidut sähköpotkulauta-onnettomuudet on todennäköisesti luokiteltu polkupyöräonnettomuuksiksi*). Työikäisille sattuu etenkin henkilöautolla tapahtuneita onnettomuuksia.

Pyöräilyonnettomuuksien uhreissa on etenkin 25–34-vuotiaita ja jalankulkuonnettomuuksissa ikääntyviä (yli 64-vuotiaita).



G. Onnettomuskustannukset Turussa

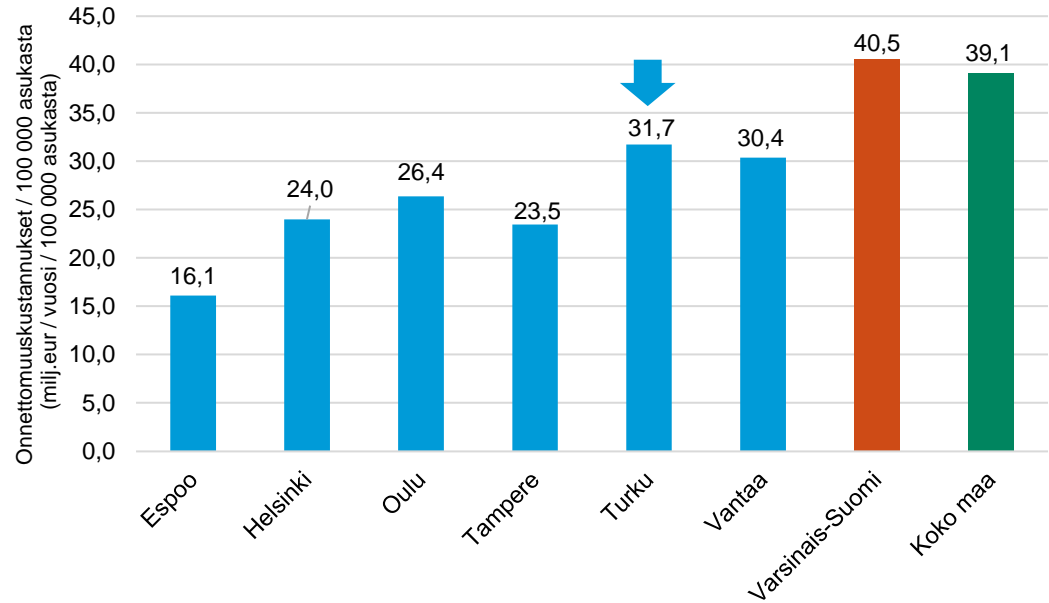
Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia voidaan arvioida onnettomuuksille määritettyjen [yksikkökustannusten](#) (Väylävirasto 2020) perusteella.

Vuosina 2017–2021 Turussa tapahtui 15 kuolemaan johtanutta, yli 600 loukkaantumiseen johtanutta ja yli 2000 omaisuusvahinkoon johtanutta poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta.

Yhteiskunnalle aiheutui onnettomuuksista arviolta noin 61 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, josta Turun kaupungille kohdistui laskennallisesti 9–12 miljoonaa euroa/vuosi (15–20 % kokonaiskustannuksista).

Asukaslukuun suhteutettuna Turussa tapahtuneista onnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle keskimäärin enemmän kustannuksia kuin muissa isoissa suomalaisissa kaupungeissa tapahtuneista onnettomuuksista, mutta vähemmän kuin Varsinais-Suomessa tai koko maassa keskimäärin.

Yhteiskunnalle aiheutuneet onnettomuskustannukset asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo 2017–2021)



H. Liikennevahingot

Onnettomuustietoinstituutti OTI tilastoi liikennevakuutuksesta korvattuja omaisuus- ja henkilövahinkoja Liikennevahinkoraporttiin. Uhriksi katsotaan kuollut tai vammautunut henkilö, jolle on lievimmillään korvattu vammojen tarkistuskäynnistä syntyneitä kuluja. Liikennevahinkoraportin mukaan Turussa tapahtui yhteensä 3060 liikennevakuutuksesta korvattua henkilövahinkoa ja 17 363 omaisuusvahinkoa vuosina 2016–2020 (vuoden 2021 tietoja ei ollut vielä saatavilla). Määrät ovat huomattavasti suurempia mitä poliisin tietoon perustuvat onnettomuustiedot, sillä useat lievistä onnettomuuksista eivät tule poliisin tietoon.

Liikennevahinkotilasto antaa osviittaa siitä, että läheskään kaikki jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet eivät tule poliisin tietoon: Vuosina 2016–2020 Turussa oli 413 kevyen liikenteen uhria (keskimäärin 82 henkilöä/vuosi) ja yhteensä 589 kevyen liikenteen vahinkoa (eli osa onnettomuuksista johti vain omaisuusvahinkoon), joista maksettiin korvauksia liikennevakuutuksesta. Kevyellä liikenteellä tarkoitetaan jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Uhrimäärä on noin 30 % suurempi mitä poliisin tietoon tullut luku (318 henkilöä) vastaavalla ajanjaksolla. Näiden lisäksi esimerkiksi pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet (mm. kaatuminen väylän epätasaisuuden tai kunnan vuoksi) eivät näy poliisin tilastossa, ellei seurauksena ole kuolema tai vakava loukkaantuminen.

Liikennevakuutus

on Suomessa lakisääteinen vahinkovakuutus, joka korvaa moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvia vahinkoja. Liikennevahinkoraportti-aineistoon ei sisälly tietyt Liikennevakuutuskeskuksessa käsitellyt vahingot, kuten tuntemattomaksi jääneiden moottoriajoneuvojen aiheuttamat henkilövahingot ja vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot.



I. Työmatkatapaturmat jalan tai pyöräillen

Tapaturmavakuutuskeskuksen (TVK:n) tilastojen mukaan vuosina 2015–2019 Turussa tapahtui yhteensä 3270 jalankulku tapaturmaa ja 1511 polkupyörä tapaturmaa työmatkoilla, eli keskimäärin 654 jalankulku tapaturmaa/vuosi ja 302 polkupyörä tapaturmaa/vuosi. Yli puolet tapaturmista (60 % jalankulku tapaturmista ja 66 % pyöräily tapaturmista) johti korkeintaan 3 päivän sairauspoissaoloon ja noin viidennes (21 % jalankulku tapaturmista ja 18 % pyöräily tapaturmista) korkeintaan kahden viikon sairauspoissaoloon. Tätä pidempiä sairauspoissaoloja oli 19 %:ssa jalankulku tapaturmista ja 16 % pyöräily tapaturmista.

Valtaosa jalankulku tapaturmista (94 %) johtui kaatumisesta, liukastumisesta tai kompastumisesta. Samaten valtaosa (75 %) pyöräily tapaturmista johtui kaatumisesta, liukastumisesta tai kompastumisesta ennen pyöräilyä tai sen jälkeen. Jos jätetään huomiotta ennen tai jälkeen pyöräilyn tapahtuneet tapaturmat, muodostuu 46 % pyöräily tapaturmista yhteentörmäyksestä auton kanssa ja 24 % yhteentörmäyksestä pyörän tai mopon kanssa.



Jalankulku tapaturmat työmatkoilla Turussa 2015–2019 (n=3270)	Osuus (%)
Kaatuminen, liukastuminen tai kompastuminen	94
Yhteentörmäys moottoriajoneuvon tai pyörän kanssa	2
Muut syyt	4

Polkupyörä tapaturmat työmatkoilla Turussa 2015–2019 (n=1511)	Osuus (%)
Kaatuminen, liukastuminen tai kompastuminen pyörälle mentäessä/tultaessa	75
Yhteentörmäys henkilöauton kanssa	11
Yhteentörmäys pyörän tai mopon kanssa	6
Pyörällä kaatuminen	4
Muut syyt	3

Aineistossa on palkansaajille lakisääteisestä tapaturmavakuutuksesta korvatut työmatkatapaturmat. Työmatkatapaturmalla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välisillä matkoilla sattuneita tapaturmia. Työajalla tapahtuneita tapaturmia ei lasketa työmatkatapaturmiksi.

J. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tapaturmat

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneita tapaturmia voidaan tarkastella myös Terveiden ja hyvinvoinninlaitoksen (THL:n) tilastojen perusteella. Tilastot kattavat sellaiset jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet tapaturmat, joiden seurauksena potilasta on hoidettu vuodeosastolla. On syytä huomata, että TVK:n työmatkatapaturmatilastosta poiketen THL:n tilastot perustuvat potilaan asuinkuntaan, eivätkä ne huomioi tapaturman tapahtumispaikkakuntaa.

Vuosina 2016–2020 turkulaisille tapahtui yhteensä 62 THL:n tilastoimaa jalankulkutapaturmaa, eli keskimäärin 12 kpl/vuosi. Pyöräilytapaturmia sattui vastaavassa ajassa yhteensä 320 kpl, eli keskimäärin 64 kpl/vuosi. Pyöräilytapaturmien määrä näyttää nousseen merkittävästi edelliseen viisivuotiskauteen (2011–2015) verrattuna. On mahdollista, että myös sähköpotkulautaannettomuuksia on kirjattu pyöräilytapaturmiksi. Lisäksi pyöräilymäärien kasvu on saattanut lisätä tapaturmien määrää.

Turkulaisten jalankulkijoiden tapaturmat (vuodeosastolla hoidetut potilaat)		
	2011–2015	2016–2020
Summa	57	62
Keskiarvo	11	12

Turkulaisten pyöräilijöiden tapaturmat (vuodeosastolla hoidetut potilaat)		
	2011–2015	2016–2020
Summa	173	320
Keskiarvo	35	64

Potilaiden määrä on laskettu uniikkien henkilötunnusteiden määrän perusteella. Jos henkilöllä on ollut useampi erillinen tapaturma, näkyy hän vain yhtenä potilaana, koska tarkastelu on tehty viisivuotisjaksolle. Yksittäisten hoitajaksojen laskeminen voisi puolestaan antaa liian suuren luvun, sillä samaan tapaturmaan voi liittyä useita hoitajaksoja. Lisäksi aineistopoiminnassa on tapahtunut muutos: Aiemmin hoitajaksoihin sisältyi myös päiväkirurgia, mutta vuodesta 2017 alkaen lukuihin sisältyy vain julkinen vuodeosasto sekä kuntoutuslaitoshoito.



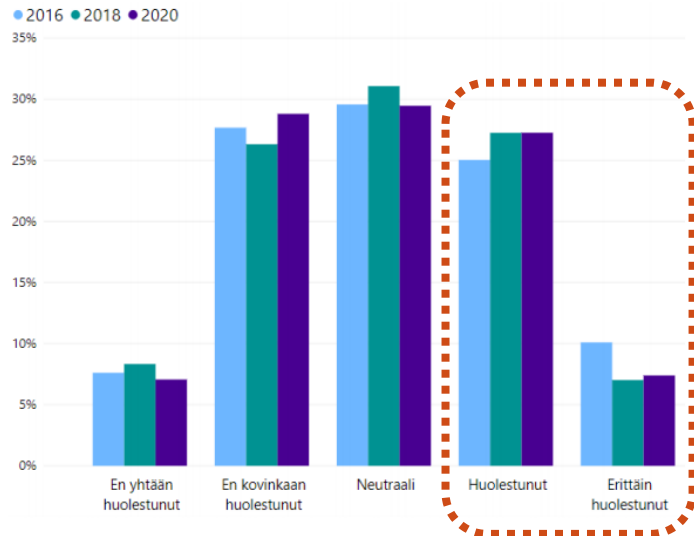
K. Turun kaupungin turvallisuuskysely

Turun kaupungin kaikille avoin turvallisuuskysely on toteutettu vuosina 2016 (695 vastaajaa), 2018 (1596 vastaajaa) ja 2020 (920 vastaajaa).

Turvallisuuskyselyyn 2020 vastanneiden mukaan kaupungin keskeisimmiksi ongelmiksi koettiin (osuus kaikista vastaajista) **huumeiden käyttäjät (15 %)**, **häiriökäyttäytyminen (13 %)** ja **holtittomat autoilijat (10 %)**.

Joka kolmas vastaajista pelkää joutuvansa liikenneonnettomuuden uhriksi.

Joudut liikenneonnettomuuden uhriksi



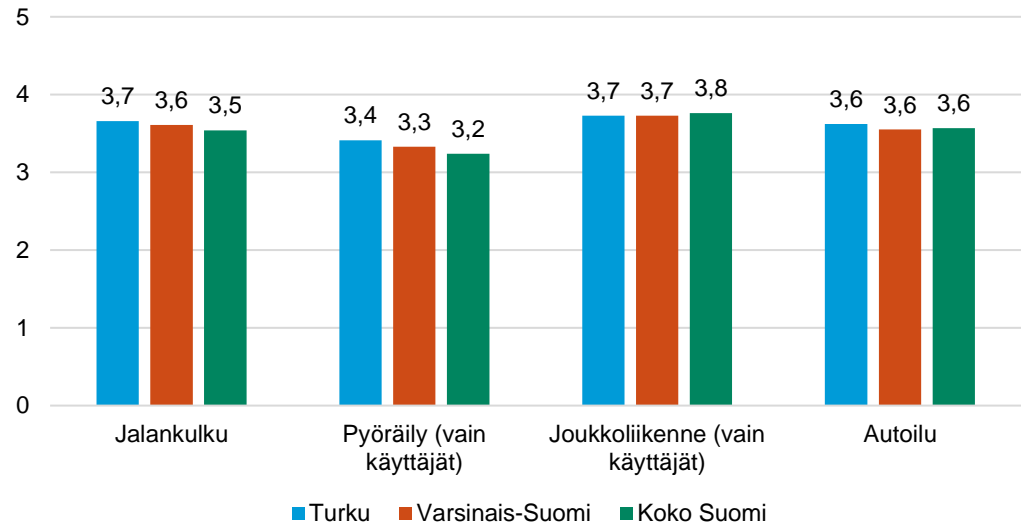
L. Tyytyväisyys eri kulkumuotojen liikenneturvallisuuteen

Traficomien valtakunnallinen Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus mittaa kansalaisten tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin ja liikkumisen palvelutasoon. Tutkimus otos oli valtakunnallisesti 25 000 henkilöä, ja otanta tehtiin alueryhmätasoitettuna erikokoisista kaupunkiseuduista.

Kyselytutkimus toteutetaan joka toinen vuosi ja sitä on tehty vuodesta 2011 alkaen. Kyselyn tuloksissa on aina kunkin vuoden mukainen maakunta-/kuntajako.

Turussa oltiin keskimäärin hieman tyytyväisempiä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen Varsinais-Suomen maakunnan ja koko maan tuloksiin verrattuna. Autoilun osalta Turun tyytyväisyys oli samaa luokkaa muun Varsinais-Suomen maakunnan ja koko maan tuloksiin verrattuna. Koko maan tuloksiin verrattuna Turun tulokset joukkoliikenteen turvallisuudesta oli hieman heikommat mutta samalla tasolla muun Varsinais-Suomen maakunnan tulosten kanssa. Turussa tyytyväisimpiä oltiin joukkoliikenteen ja jalankulun turvallisuuteen (3,7 asteikolla 1–5) ja tyytymättömiä pyöräilyn turvallisuuteen (3,4).

Tyytyväisyys kulkumuodon liikenneturvallisuuteen (5 = erittäin tyytyväinen ... 1 = erittäin tyytymätön)



[Linkki tutkimuksen aineistoihin](#)



Liite 2. Vuorovaikutus ja kyselytulokset



A. Vuorovaikutus hankkeen aikana

Hankkeen ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa hankkeen aikana ja projektiryhmä kahdeksan kertaa. Syksyllä 2021 Turun kaupungin eri palvelukokonaisuuksien johtoryhmille ja konsernihallinnolle pidettiin liikenneturvallisuustyön esittelykierrros, jossa esiteltiin liikenneturvallisuusohjelman laatimistyötä ja sitoutettiin eri osapuolia mukaan kaupungin tekemään liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi haastateltiin kaupungin palvelukokonaisuuksien edustajia, jotta saatiin kerättyä näkemyksiä liikenneturvallisuustyön resursoinnista ja kehittämistarpeista. Samalla sitoutettiin eri osapuolia liikenneturvallisuustyön ohjaukseen ja kartoitettiin asioita, joita ohjelman laadintatyössä tulisi huomioida.

Sidosryhmien osalta haastateltiin Liikenneturvaa, ELY-keskusta, poliisia ja pelastuslaitosta. Kaupungin työntekijöiden ja luottamushenkilöiden näkemyksiä liikenneturvallisuudesta kerättiin sähköisellä kyselyllä marras–joulukuussa 2021. Tavoite- ja toimenpidetyöpajat kaupungin ja sidosryhmien henkilöstöille järjestettiin maaliskuussa ja kesäkuussa 2022. Molempien työpajojen jälkeen konsultti järjesti sisäiset round table -tilaisuudet.

Nykytila-analyysin, kyselytulosten ja työpajatyöskentelyn perusteella ohjelmalle muodostettiin visio, tavoitteet ja painopisteet, joiden pohjalta määritettiin tarvittavat toimenpidekokonaisuudet.

Liikenneturvallisuusohjelma oli luonnoksena kommentoitavana sidosryhmillä 5.10.–21.10.2022. Suunnitelmaan saatiin Xx kommenttia, ja ne koskivat yleisimmin Xx, Xx..



Sidosryhmien
haastattelut



Kyselyt



Ryhmähaastattelut



Työpajat





B. Sidosryhmien haastattelut



Liikenneturvallisuustyön nykytilanne (sidosryhmien näkemyksiä)

Liikenneturva:

- Liikenneturva on tehnyt joitakin yksittäisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä Turussa.
- Kaupungin alueellisen aseman vuoksi esimerkiksi liikennekäyttäytymisen seuranta toteutuu Varsinais-Suomessa lähes kokonaan Turun kaupungin alueella.
- Aktiivisinta toiminta on ollut yksittäisissä kouluissa ja varhaiskasvatuksen toimipisteissä.

ELY-keskus:

- Liikenneympäristön parantamisen osalta taso on suhteellisen hyvä.
- Ei tiedossa, kuinka järjestelmällisesti liikenneturvallisuustoimenpiteitä kaupungissa ohjelmoidaan ja miten yhteistyö infratoimenpiteiden osalta toimii kaupungin eri yksiköiden välillä (mm. kaavoitus, liikennesuunnittelu, infrahankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen).
- ELY-keskusta ei ole kutsuttu mukaan liikenneturvallisuusryhmän toimintaan
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -kyselyn perusteella liikenneturvallisuustyössä on useita kehityskohteita (Turku sai 2/5 tähteä).

Poliisi:

- Turun kaupungin kanssa tehdään aktiivista yhteistyötä mm. eri työryhmien kautta.
- Turku on hankkinut lisää kameratolppia viime vuosina, ja sijoituspaikat on katsottu yhdessä poliisin kanssa. Automaattivalvonnan lisääminen on parantanut liikenneturvallisuutta.
- Nopeusrajoitusten alentamisen yhteydessä tulisi miettiä nykyistä enemmän rakenteellisia keinoja, kuten korotuksia, kavennuksia, ajoratamerkintöjä ja nopeuden näyttötauluja koska niillä tuetaan tienkäyttäjien mahdollisuuksia noudattaa olemassa olevia rajoituksia.

Pelastuslaitos:

- Kaupungin tekemä liikenneturvallisuustyö näyttäytyy lähinnä liikennesuunnittelussa ja nopeusrajoituksissa.
- Kun liikenneturvallisuutta parannetaan, niin pelastuslaitoksen tehtävämäärä saattaa pienentyä, mutta mahdollisesti hankaloituvat liikennejärjestelyt hidastavat hälytysajoneuvojen liikkumista.



Toiminnan kehittäminen (sidosryhmien näkemyksiä)

Liikenneturva:

- Turussa pitäisi olla toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä, aivan kuten lähes kaikissa muissa Lounais-Suomen kunnissa. Ryhmän tulisi olla poikkihallinnollinen ja siihen tulisi osallistaa myös keskeisten sidosryhmien edustajat.
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -malli olisi luonteva pohja liikenneturvallisuustyölle, koska sitä käytetään jo kattavasti muualla maakunnassa.

ELY-keskus:

- Kaupungilla tulisi olla toimiva liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustettuna kaikki hallintokunnat ja tärkeimmät sidosryhmät.
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallin mukainen työskentely liikenneturvallisuuden edistämiseksi.
- Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen, toteuttaminen ja vaikutusten seuraaminen (mukaan lukien infraan liittyvät asiat).

Poliisi:

- Selkeät yhteydenottokanavat helpottavat asioiden sujuvaa hoitamista.
- Monitahoinen organisaatio aiheuttanee haasteita asioiden sujuvan hoitamisen kannalta. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavien vastuiden tulee olla selkeitä ja mahdollisimman yksinkertaisia, jotta päätöksenteko on tehokasta ja laadukasta.
- Kaupungin tekemää liikenneturvallisuusviestintää tulee tehostaa niin sisäisesti kuin ulkoisesti. Se lisäisi liikenneturvallisuustoimien vaikuttavuutta.

- Turun pitää tienpitäjänä huolehtia siitä, että kaupungilla on riittävä ja tarkoituksenmukainen valvonta tienpitäjän vastuulla olevien valvontavelvoitteiden suhteen, kuten eri tietyöalueiden ja tien kunnossapidon osalta.

Pelastuslaitos:

- Liikenneturvallisuustyötä tulisi tehdä virkamiesjohtoisesti asioiden edellä, eikä antaa poliitikkojen tehdä päätöksiä tunteella, jotka voivat vaikuttaa negatiivisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen.



Tuki kaupungin liikenneturvallisuustyölle (sidosryhmien näkemyksiä)

Liikenneturva:

- Liikenneturvan pitkä kokemus alueellisesta liikenneturvallisuustyöstä ja kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien toiminnasta on täysimittaisesti Turun kaupungin käytettävissä, kun luonteva ja jatkuva keskusteluyhteys esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmän kautta muodostetaan.
- Liikenneturvalla on valmis valtakunnallinen toimintamalli kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen ja Liikenneturvan tarjoaman, lähtökohtaisesti maksuttoman tuen implementointiin kunnan alueella.

- Osana liikenneturvallisuustyötä myös Turun kaupungin omien työntekijöiden liikenneturvallisuus ja kaupungin toimenpiteet työnantajana tulee huomioida.

ELY-keskus:

- ELY-keskus voi osallistua liikenneturvallisuusryhmän toimintaan.
- Olisi hyvä keskustella, tulisiko kaupungin palkata ulkopuolinen liikenneturvallisuuskoordinaattori aktivoimaan toimintaa, jos omat resurssit eivät riitä.
- ELY-keskus rahoittaa osaltaan kuntien liikenneturvallisuus-suunnitelmien laadintaa ja

seutukuntien liikenneturvallisuustyötä koordinoimalla sitä.

- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -toimintamallin tarjoaminen kaupungin liikenneturvallisuustyön perustaksi.

Poliisi:

- Aktiivisen ja välittömän yhteydenpidon jatkaminen ja kehittäminen siten, että tienkäyttäjien turvallisuus lisääntyy.

Pelastuslaitos:

- Turvallisuusviestintää tehdään jo nyt myös liikenneturvallisuusnäkökulmasta, mutta sitä voisi tietenkin lisätä.
- Sattuneista onnettomuuksista pelastuslaitos ei välitä tietoja kaupungille [kaupunki saa tiedot muuta kautta], mutta tietojen välittäminen liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista paikoista voisi olla järkevää.





C. Kyselyt



Kyselyn vastaajat

Turun kaupungin työntekijöille ja luottamushenkilöille suunnattu sähköinen liikenneturvallisuuskysely oli vastattavissa 1.11.–31.12.2021. Kyselyyn vastasi yhteensä 637 henkilöä, joista 605 oli töissä kaupungilla, 26 toimi luottamushenkilönä ja 6 henkilöä edusti kumpaakin ryhmää. Kyselyyn vastanneista kaupungin työntekijöistä puolet työskenteli kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuudella. Yksittäisiltä palvelualueilta eniten vastauksia saatiin varhaiskasvatuksesta (noin 100) ja perusopetuksesta (noin 100).

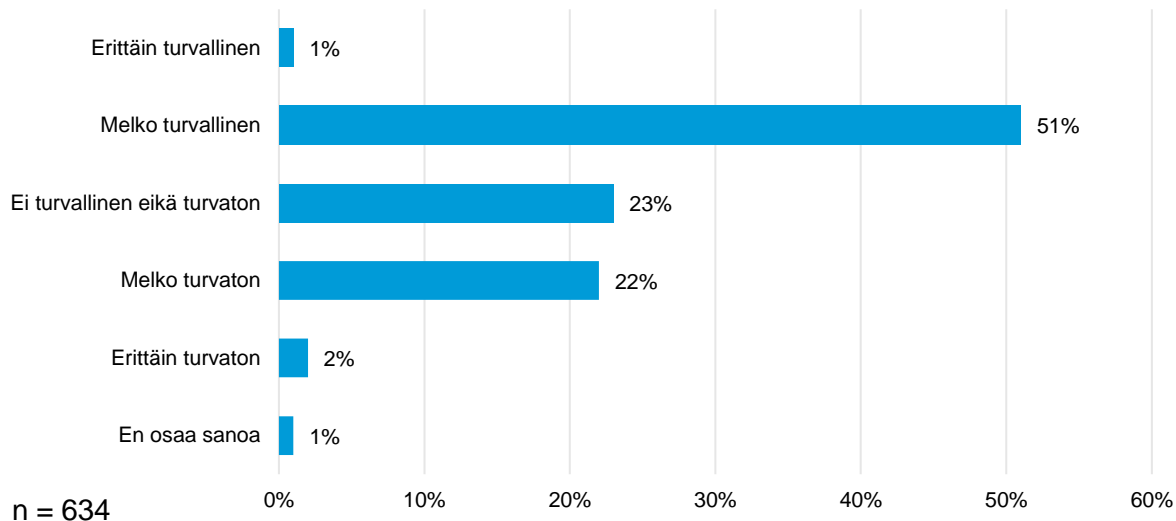
Mille palvelukokonaisuudelle työskentelet?	Määrä (kpl)	Osuus (%)
Kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuus	298	50 %
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus	108	18 %
Konsernihallinto	82	14 %
Hyvinvoinnin palvelukokonaisuus	80	13 %
Vapaa-ajan palvelukokonaisuus	21	4 %
Jokin muu / en tiedä	6	1 %
Vastaajia yhteensä	595	



Liikenteen turvallisuus

Puolet vastaajista (51 %) arvioi Turun liikenteen olevan melko turvallista. Vajaa neljännnes (23%) piti liikenneturvallisuuksiltaan neutraalina ja toinen neljännnes (24 %) turvattomana.

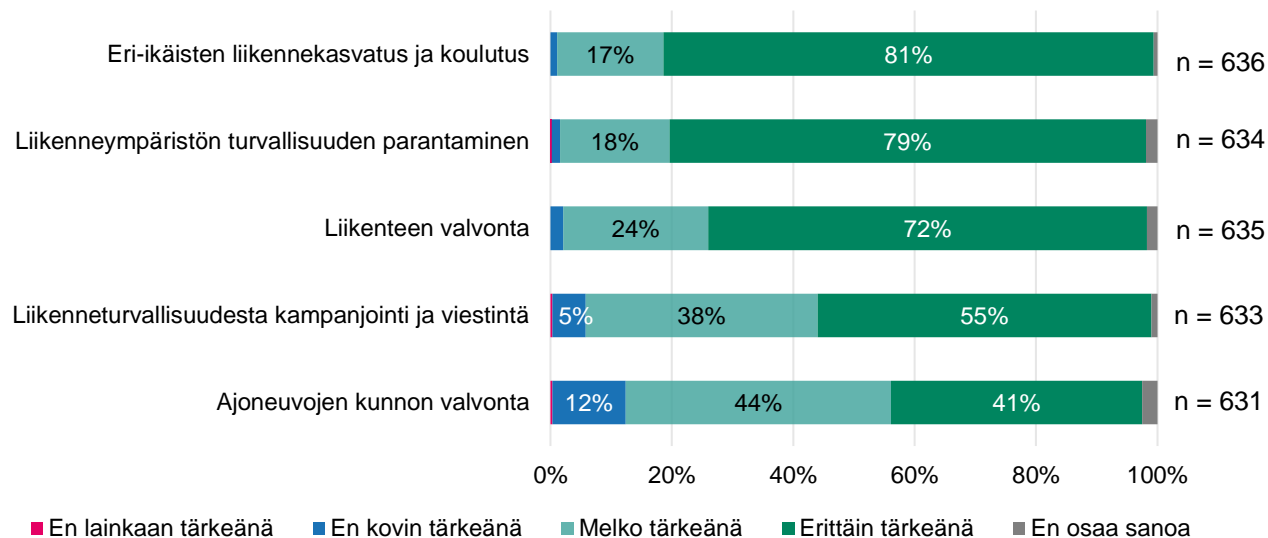
Millaiseksi arvioit liikenteen turvallisuuden Turussa?



Liikenneturvallisuuden osa-alueet

Eri-ikäisille suunnattua liikennekasvatusta ja koulutusta sekä liikenneympäristön turvallisuuden parantamista pidettiin tärkeimpinä toimenpiteinä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

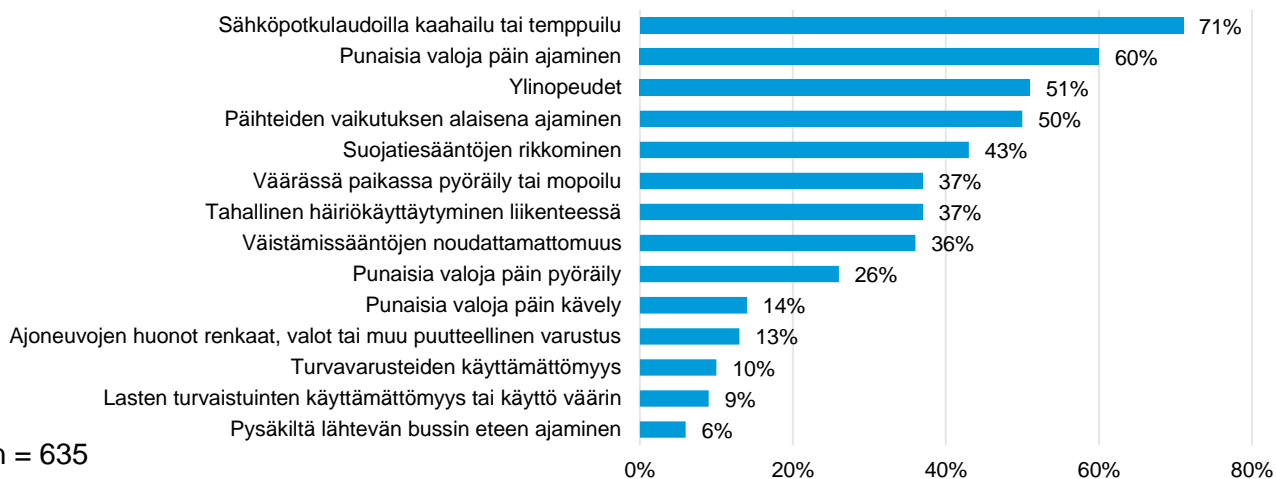
Kuinka merkittävänä pidät seuraavia asioita liikenneturvallisuuden parantamisessa?



Liikenne rikkomuksiin puuttuminen

Liikenne rikkomuksista etenkin sähköpotkulaudoilla kaahailuun, punaisia päin ajamiseen, ylinopeuksiin ja päihtyneenä ajamiseen toivottiin puuttuttavan nykyistä enemmän.

Mihin seuraavista liikenne rikkomuksista pitäisi mielestäsi puuttua nykyistä enemmän? (useampi kuin yksi vaihtoehto mahdollinen)





Kysely

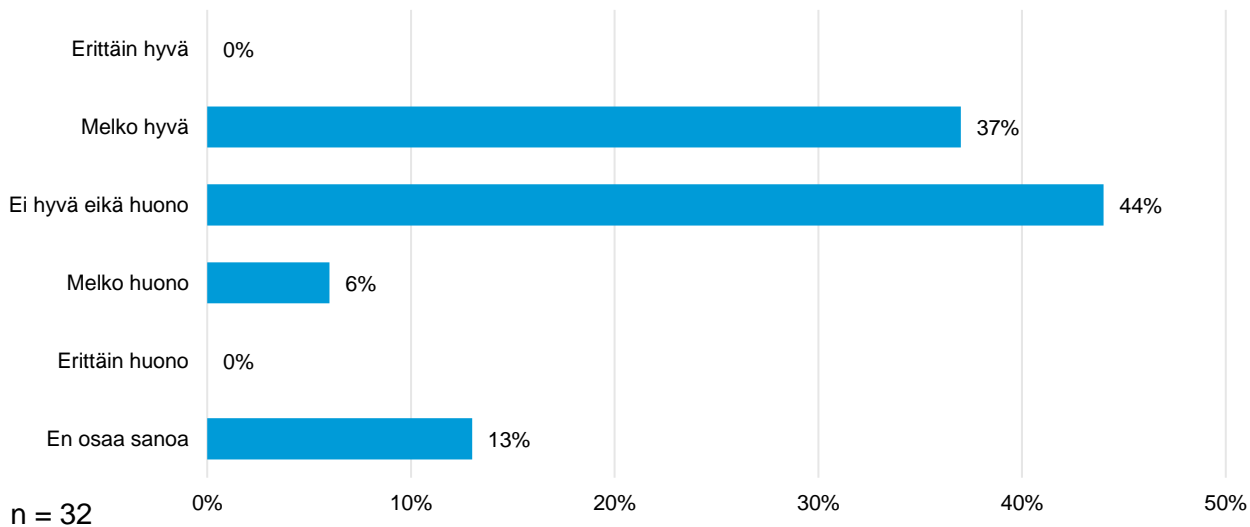
Vain luottamishenkilöt



Liikenneturvallisuustyön arviointi

Reilu kolmannes (37 %) kyselyyn vastanneista luottamushenkilöistä piti Turun kaupungin tekemää liikenneturvallisuustyötä melko hyvänä. Vajaa puolet (44 %) suhtautui siihen neutraalisti.

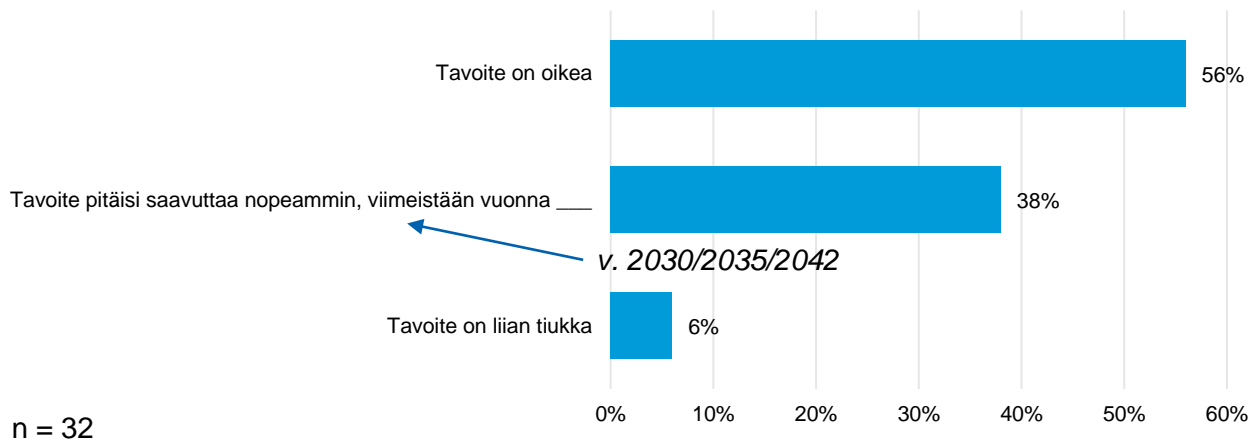
Miten arvioisit kaupungin tekemää työtä liikenneturvallisuuden puolesta?



Liikenneturvallisuustyön tavoite

Reilu puolet (56 %) kyselyyn vastanneista luottamushenkilöistä piti valtakunnallista nollavisiota hyvänä tavoitteena myös Turussa. Kuitenkin reilu kolmannes (38 %) toivoi Turulta nopeampaa panostusta liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi. Yleisimmin tavoitevuodeksi ehdotettiin vuotta 2030.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa on alustavasti esitetty tavoitteeksi, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Onko tavoite mielestäsi oikea myös Turussa?





Kysely

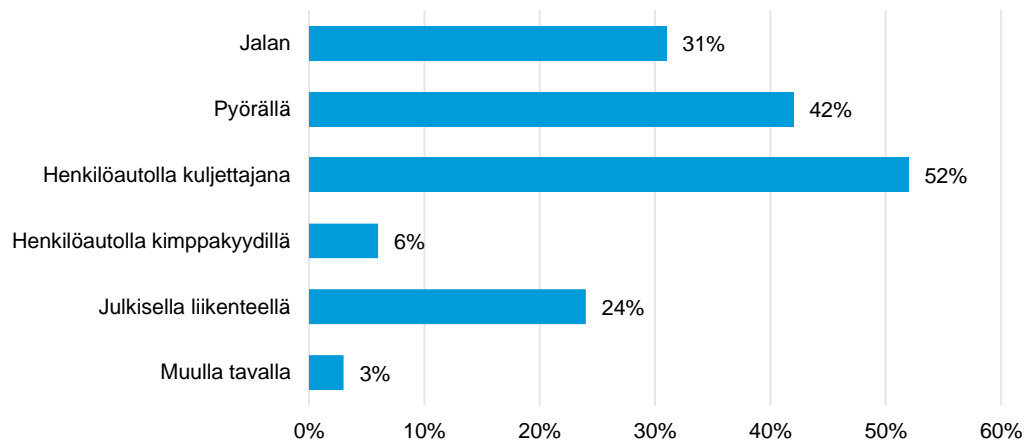
Vain työntekijät



Työmatkat kesäaikaan

Kyselyyn vastanneet työntekijät tekivät lumettomaan aikaan työmatkojaan etenkin henkilöautolla kuljettajana (52 % vastaajista), pyörällä (42 %) ja jalan (31 %).

Miten yleensä kuljet kodin ja työpaikan välisen matkan lumettomaan aikaan (kulkutapa, jolla liikut suurimman osan matkasta)? Valitse enintään kolme vaihtoehtoa.



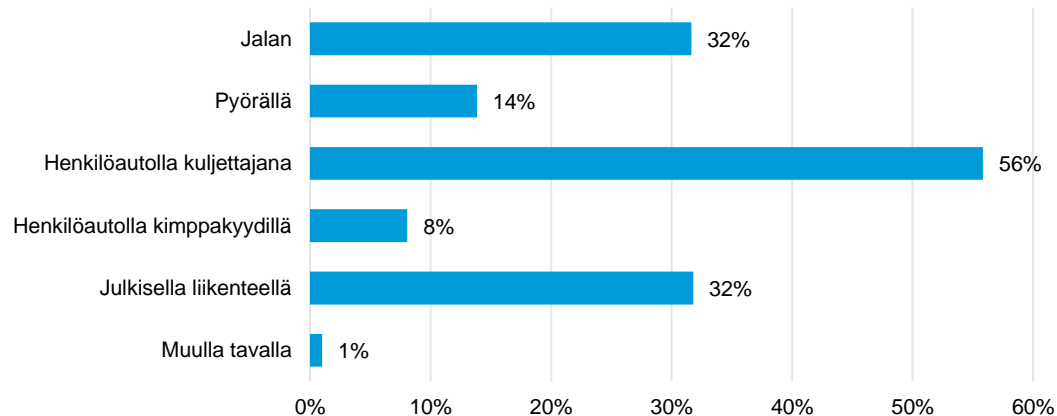
n = 610



Työmatkat talviaikaan

Kyselyyn vastanneet työntekijät tekivät talviaikaan työmatkojaan etenkin henkilöautolla kuljettajana (56 % vastaajista), jalan (31 %) sekä julkisella liikenteellä (31 %). Lumettomaan aikaan verrattuna pyörällä tehtävät työmatkat vähenivät ja julkisella liikenteellä tehtävät matkat puolestaan lisääntyivät.

Miten yleensä kuljet kodin ja työpaikan välisen matkan talviaikaan (kulkutapa, jolla liikut suurimman osan matkasta)? Valitse enintään kolme vaihtoehtoa.



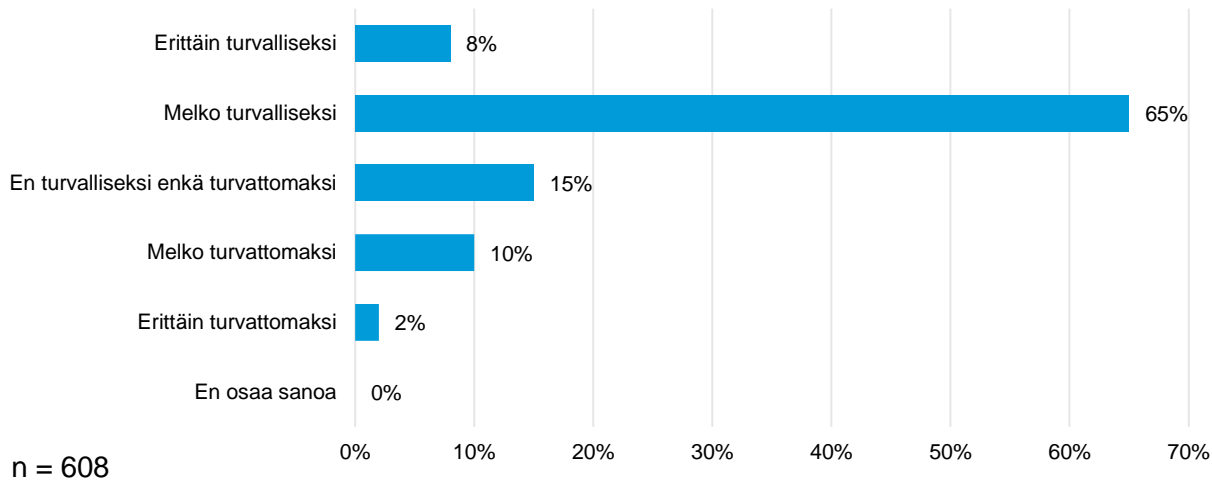
n = 607



Työmatkojen koettu turvallisuus

Valtaosa (65 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti työmatkansa liikennettä melko turvallisena. Joka kymmenes (10 %) koki työmatkaliikenteensä melko turvattomaksi.

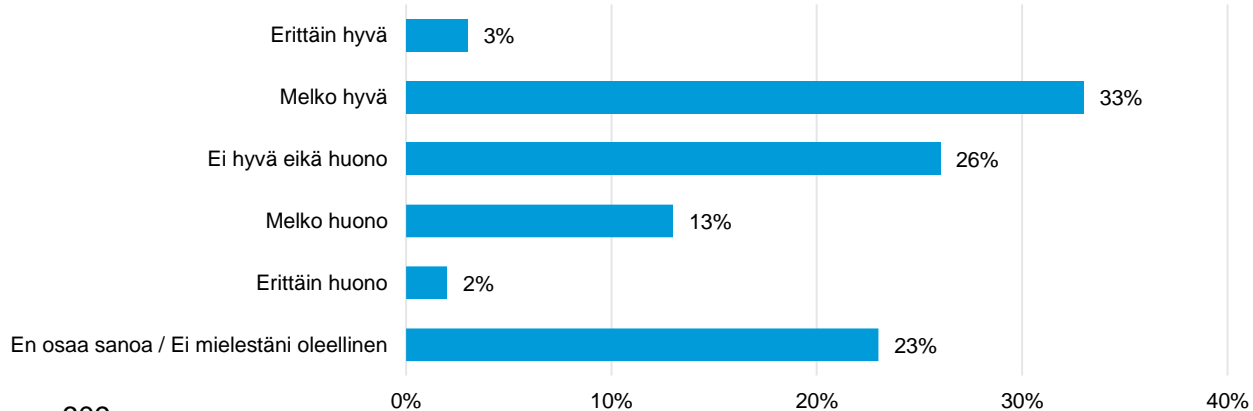
Miten turvallisiksi koet työmatkasi liikenteen?



Liikenneturvallisuustyön tila

Kolmannes (33 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti edustamansa tahon tekemää liikenneturvallisuustyön tilaa melko hyvänä. Neljännos vastaajista (26 %) suhtautui asiaan neutraalisti. Vajaa neljännos (23 %) ei osannut sanoa tai ei pitänyt liikenneturvallisuustyötä oleellisena.

Millaiseksi arvioisit liikenneturvallisuustyön tilaa omalla palvelualueellasi tai palvelukokonaisuudessa nykyään?



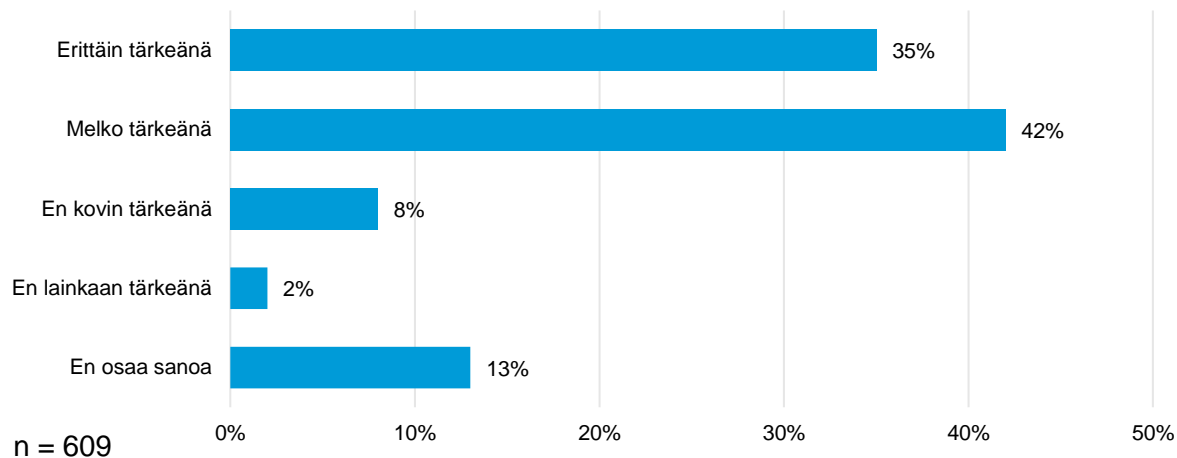
n = 609



Liikenneturvallisuustyön kehittämisen tärkeys

Valtaosa (77 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti liikenneturvallisuustyön kehittämistä omalla palvelualueellaan tai palvelukokonaisuudellaan melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä.

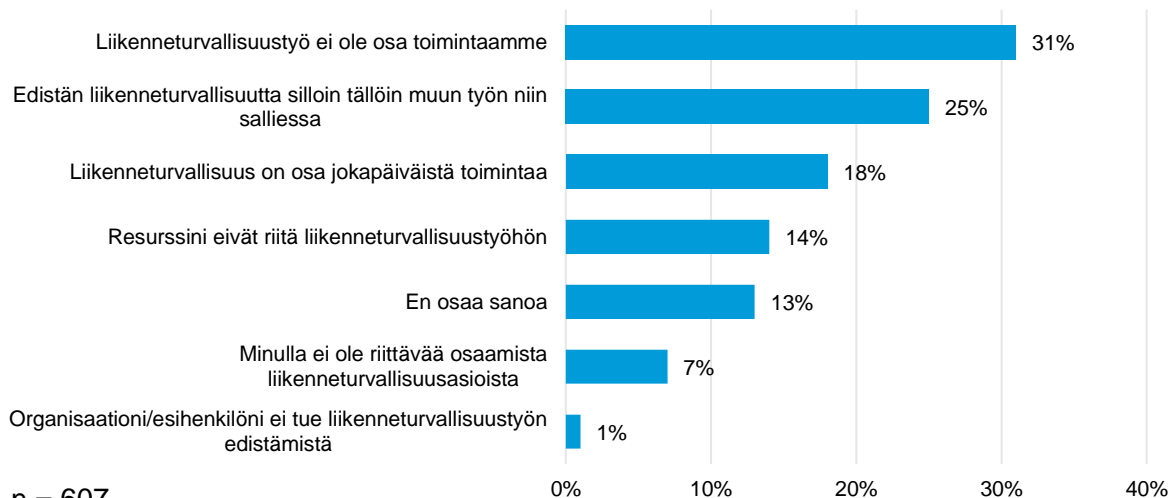
Kuinka tärkeänä pidät liikenneturvallisuustyön kehittämistä omalla palvelualueellasi tai palvelukokonaisuudessasi?



Liikenneturvallisuuden edistäminen omassa työssä

Vajaa kolmannes (31 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä kertoi, ettei liikenneturvallisuustyö ole osa omaa työtä. Neljännnes (25 %) vastaajista edisti liikenneturvallisuutta silloin tällöin muun työn ohessa. Viidenneksellä (21 %) ei ole tarpeeksi resursseja tai osaamista asiaan. Vajaalla viidenneksellä (18 %) liikenneturvallisuus on osa jokapäiväistä toimintaa.

Miten hyvin pystyt edistämään liikenneturvallisuutta omassa työssäsi? (useampi kuin yksi vaihtoehto mahdollinen)



n = 607



Liikenneturvallisuudessa havaitut ongelmat

Vastaajilla oli mahdollisuus antaa avointa palautetta liikenteessä havaitsemistaan ongelmista. Avoimia palautteita saatiin yhteensä 228 kpl, joista neljäsosa (25 %) koski liikennesääntöjen osaamattomuutta tai noudattamattomuutta.

Seuraavaksi eniten palautteita saatiin sähköpotkulautojen käytöstä ja pysäköinnistä, koulujen ja päiväkotien liikennejärjestelyistä sekä turvavarusteiden (kuten heijastimien, pyöräilykypärien ja turvaistuinten) käyttämättömyydestä. Liikenneympäristön parantamista ja liikennekasvatuksen lisäämistä toivottiin. Myös muun muassa ajonopeudet ja ylinopeudet, saattoliikenne ja suojatieturvallisuus olivat esillä useissa palautteissa.

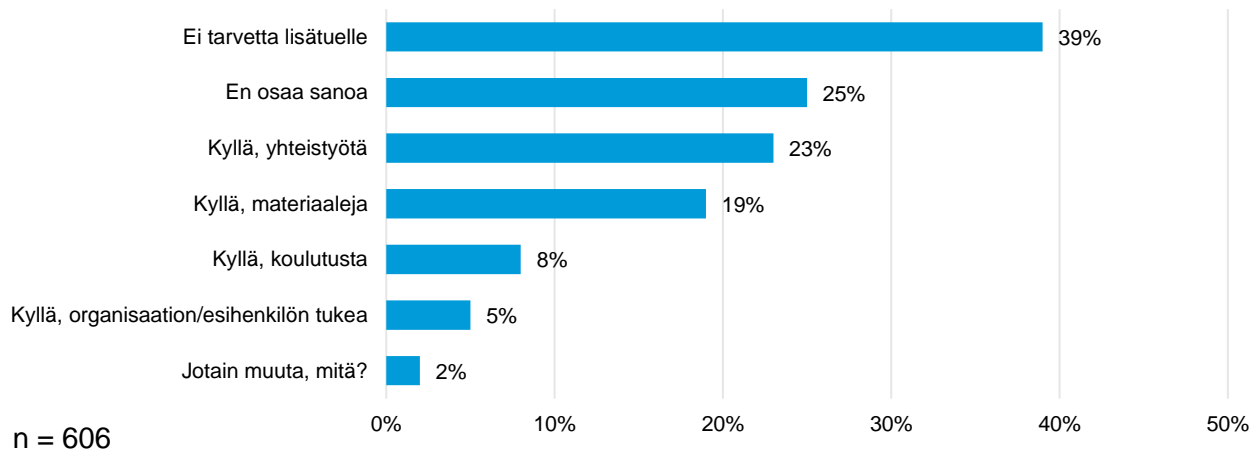
Palautetta kohdistettiin myös konkreettisesti eri puolille kaupunkia. Etenkin liikenteen rauhoittamista muun muassa keskustassa sekä jalankulun ja pyöräilyn erottamista jokirannassa toivottiin.



Tukea liikenneturvallisuuustyöhön

Alle puolet (39 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä kertoi, ettei tarvitse lisätukea liikenneturvallisuuuden edistämiseksi työssään. Neljännes (25 %) ei ollut varma, millaista tukea kaipaisi. Eniten kaivattiin yhteistyön lisäämistä ja materiaaleja liikenneturvallisuuustyöhön.

**Kaipaatko nykyistä enemmän tukea liikenneturvallisuuuden edistämiseksi työssäsi?
(useampi vastausvaihtoehto mahdollinen)**





D. Ryhmähaastattelut



Palvelukokonaisuuksien ryhmähaastattelut

Työn aikana haastateltiin Turun kaupungin konsernihallinnon sekä palvelukokonaisuuden edustajia kaupungin liikenneturvallisuustyön lähtiötilanteen sekä toiveiden kartoittamiseksi. Ryhmähaastattelut pidettiin tammi–helmikuussa palvelukokonaisuuksittain. Kuhunkin ryhmähaastatteluun osallistui palvelualueiden edustajia.

Ryhmähaastatteluissa kartoitettiin vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Miten liikenneturvallisuus huomioitu palvelukokonaisuudella/palvelualueella nykytilanteessa?
- Mikä estää tekemästä tai haittaa liikenneturvallisuustyötä nykytilanteessa?
- Miten liikenneturvallisuus näkyy asiakkailta/asukkailta tulevissa palautteissa/yhteydenotoissa/kohtaamisissa?
- Miten liikenneturvallisuutta voitaisiin edistää palvelukokonaisuudella/palvelualueella?

Nykytila

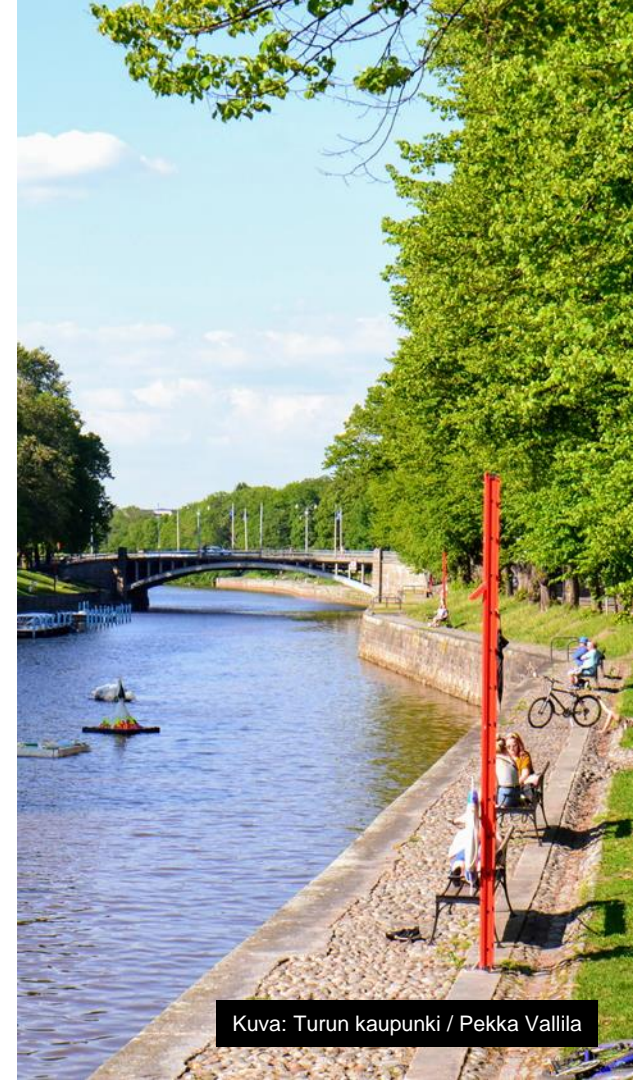
Kolmella ensimmäisellä ryhmähaastatteluiden kysymyksellä pyrittiin selvittämään liikenneturvallisuustyön nykytilaa eri palvelukokonaisuuksien toiminnassa.

- Toiminta on nykyisin osin arkipäiväistä. Liikenneturvallisuus näkyy mm. kaupunkiympäristötoimialan työssä mm. suunnittelussa sekä kunnossapidossa. Muissa palvelukokonaisuuksissa liikenneturvallisuustyö näkyy mm. terveystarkastuksissa käytävissä keskusteluissa, opetuksessa. Opetuksessa kuitenkin haastaa resurssien riittämättömyys ja useat vuoden aikana hallittavat eri teemapäivät, mikä johtaa siihen ettei opettajilla ole mahdollisuutta perehtyä kaikkeen.
- Yhteistyössä eri tahojen kesken on nykyisin osin onnistunutta, osin vaatii kehitystä.
- Henkilöstön työmatkaturvallisuudesta ja liikkumisesta on erilaisia kokemuksia. Osa on saanut tukea mm turvavälineiden hankintaan. Toisissa palvelukohteissa ei ole huomioitu riittävästi henkilöstön liikkumista työpaikalle mm. parkkipaikoin.
- Suurimpina rajoittavina tekijöinä ilmeni resursseina sekä aika että raha, tavoitteen epäselvyys sekä hallittavien teemojen sekä näkökulmien määrä. Kaupunkisuunnittelussa näkökulmien suuri runsaus johtaa usein kompromisseihin. Lisäksi mainittiin nuorten asenteet sekä kansalaistottelumattomuus.



Ryhmähaastattelussa nousseet kehitystarpeet ja -toiveet

- **Resurssien tehostaminen sekä tehtäväkuvan ja tavoitteen selkeyttäminen**
 - Henkilöstön koulutusta aihepiiriin ympärille.
 - Ylemmän johdon ohjattava tekemistä jotta yhtenäistä toimintaa esim. kouluissa koulut voivat vielä tarkentaa materiaalia kohdekohtaisiksi)
 - Kaivataan yhteisiä materiaaleja (paljon hallittavia aihepiirejä/teemaviikkoja joita sovellettava; vie aikaa mm. opsin mukaisesta opetuksesta)
 - Teemaviikkoina median hyödyntäminen, jolloin kodin roolia voidaan myös nostaa/kotiväki tietoisia mistä koulussa/nuorisotaloilla puhutaan
- **Vanhempien vastuun korostaminen**
 - Yhteistyötä esim. vanhempainyhdistysten kanssa.
 - median hyödyntäminen sekä materiaalia lasten kotiin viemiseksi teemapäivistä.
- **(Nuorten) asenteisiin vaikuttaminen**
- **Yhteistyön kehittäminen palvelualuejen (ja sidosryhmien) kesken**
 - Yhteistyötä eri tahojen autoliitto, katsastuskeskukset, pelastuslaitos, poliisi...
- **Toimintaympäristöjen turvallistaminen**
 - mm. koulujen sijainti ja toimintojen yhteensovitus liikennesuunnittelun ja palvelualueiden kesken
- **Valvonnan tehostaminen, kehittäminen ja lisääminen**
- **Kannustaminen kestävään liikkumiseen**
 - Infran kehittäminen turvallisemmaksi
 - Koulujen ja harrastuspaikkojen läheisyydet saattoliikenteeltä vapaiksi



Kuva: Turun kaupunki / Pekka Vallila



E. Työpajat

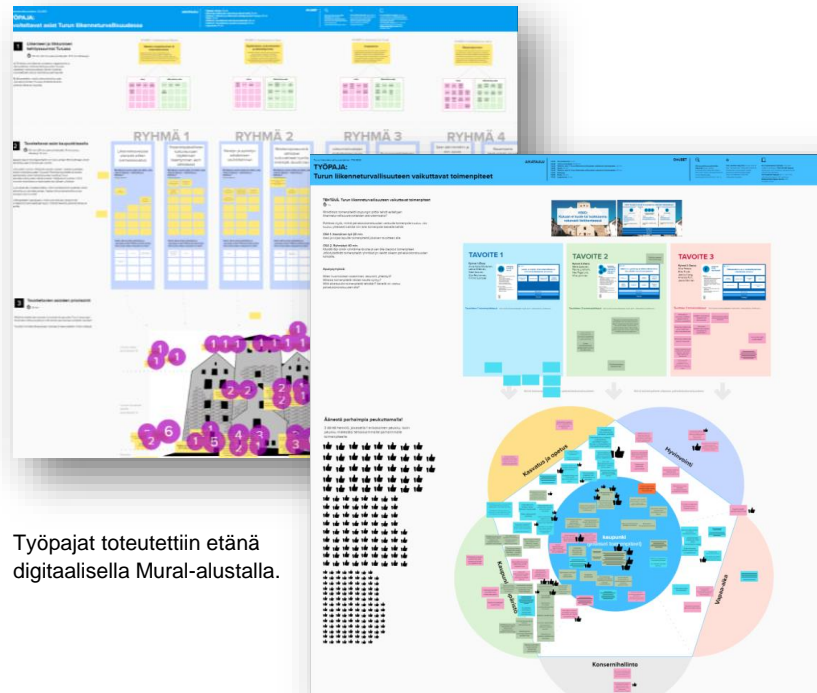


Työpajat

Projektin aikana järjestettiin kaksi sidosryhmätyöpajaa etänä. Työpajoihin kutsuttiin kaupungin asiantuntijoita kaikista palvelukokonaisuuksista sekä muita sidosryhmiä. Kummankin työpajan jälkeen pidettiin konsultin sisäiset roundtable-tilaisuudet, jossa työpajojen tuloksia työstettiin yhdessä asiantuntijaryhmän kanssa.

Ensimmäinen sidosryhmätyöpaja *Tavoiteltavat asiat Turun liikenneturvallisuuksessa* järjestettiin maaliskuussa 2022. Työpajan tavoitteena oli pohtia yhdessä Turun liikenneturvallisuuksessa kehitettäviä ja tavoiteltavia asioita. Työpajan pohjalta luotiin liikenneturvallisuuksiohjelman visio ja lopulliset tavoitteet.

Toinen työpaja *Turun liikenneturvallisuuksiohjelman Toimenpidetyöpaja* järjestettiin kesäkuussa 2022. Työpajan tavoitteena oli yhdessä pohtia liikenneturvallisuuksia edistäviä toimenpiteitä valittujen tavoitteiden sekä Turun eri palvelukokonaisuuksien näkökulmasta.



Työpajat toteutettiin etänä digitaalisella Mural-alustalla.



Tavoiteltavat asiat -työpaja

Työpajassa tunnistetut tavoitteet priorisoituna

Työpajan rakenne

Työpaja koostui kolmesta tehtäväkokonaisuudesta:

- 1. osuudessa pohdittiin ryhmissä Turun kaupungille mahdollisia kehityssuuntia megatrendien (väestön sirpaloituminen ja eriarvoistuminen; digitalisaatio, automatisaatio ja sähköistyminen; ilmastokriisi; palveluistuminen) valossa. Osuuden lopuksi pidettiin äänestys, jossa selvitettiin mitä mahdollisista kehityssuunnista pidettiin Turun kannalta merkittävimpinä.
- 2. tehtävässä pohdittiin ryhmissä valituille kehityssuunnille tavoitteita, jotta uhat eivät toteudu ja mahdollisuudet toteutuisivat. Osuuden päätteeksi pidettiin jälleen äänestys, jolla pyrittiin tunnistamaan merkittävimmät tavoitteet.
- Työpajan 3. ja viimeinen osuus koostui edeltävän osuuden päätteeksi valikoitujen tavoiteltavien asioiden priorisoinnista.

Prioriteetti 3

Hyvät ja selkeät vaihtopaikat. Sijainti tärkeä
Kaupungin laitamilta suora "pikayhteys" keskustaan joka palvelee kauempana asuvia
hyvä seutuyhteistyö joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin järjestämisessä
Liityntäpysäköinti kauempaa tuleville ja siitä sujuva siirtyminen joukkoliikenteen pariin.

Toimiva alusta sekä käyttäjän että päivittäjän näkökulmasta

Tarvittaessa puututaan liikennekäyttäytymiseen, sosiaalinen kontrolli
Vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä

Mitä tietoa käyttäjät oikeasti haluavat ja tarvitsevat?
(palvelumuotoilu)

Käyttäjäkokemuksen mukaan ottaminen osaksi prosessia
Toimiva alusta sekä käyttäjän että päivittäjän näkökulmasta.

Etätyö ja työajan porrastaminen
-> vähemmän ruuhka-ajan työmatkoja.

Sekoittunut kaupunkirakenne - ei siis pelkkiä nukkumalähiöitä.

Prioriteetti 2

Julkinen liikenne sujuvaksi
(Matkaketjuissa tavoite tulee olla autoilijoiden saamisessa busseihin eikä niin että pyöräilijät siirtyvät busseihin; Yhdyskuntasuunnittelu siten, että kaupunkirakenne tukee matkaketjuajattelua)

Arkiliikkumisen (omin voimin) arvostaminen
Pyöräilyn mahdollistaminen kaikille (ajotaito + liikenteessä toimiminen)
Pyöräpysäköinnin kehittäminen
Tiedon pitää olla helposti löydettävissä(Liikkumismuotojen yhdistäminen)

Tiedon tarkkuus, ajankohtaisuus ja luotettavuus
(Kunnossapito)

Prioriteetti 1

Arvoihin ja asenteisiin vaikuttaminen
Liikennekasvatus (perhe, koulu, autokoulu ym.)

Pyöräiliikenteen epäjatkuvuuskohtien ja laatutason kehittäminen

Turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle
Kävelyn ja pyöräilyn erottelun lisääminen (tätä kautta turvallisuuden lisääminen)

Riittävien resurssien varaaminen (rahoitus ja henkilöresurssit)
Ulkoisten resurssien hyödyntäminen (esim. sidosryhmät)

Infran suunnittelussa varaudutaan ääri-ilmiöihin (rankkasateet, viherelementit)
Ennakoiva kunnossapito ja materiaalien valinta.
Liikkukauden torjunta; lumen poisto

Toimenpidetyöpaja

Työpajassa ideoituja ja merkittävimpinä toimenpiteinä tunnistettiin seuraavat:

Toimenpiteet tavoitteeseen 1:

- Huoltajien esimerkki isossa osassa, miten vaikutetaan siihen.
 - Vastuu kaikilla jotka kohtaavat vanhempia (neuvolat, kasvatus ja opetus, seuratoiminnat)
- Seurojen rooli liikennekasvatuksessa: Kannustaminen turvalliseen ja kestävään liikkumiseen seurojen toiminnan kautta
- Järjestelmällinen ja yhdenmukaistettu liikennekasvatuksen toteutus oppilaitoksissa
- Koulujen kautta myös huoltajien tietämyksen kasvattaminen
- Tietoa ympäristössä tapahtuneista onnettomuuksista. Tilastot 2km säteeltä?
- Pyöräilytaitojen opetteluinen päiväkodeissa ja kouluissa.

Toimenpiteet tavoitteeseen 2:

- Kokonaisuutena systemaattinen infratoimien (liikenneturvallisuus-parannuskohteet) tarpeiden selvitys ja toteutus rahoituksen sallimissa raameissa (tarkoittaen myös ajoneuvoliikenteen turvallisuuden edistämistä)
 - Data ja palautteet samaan, jotta pystyy paikantamaan kohteet, nyt vain tilastokeskuksen tiedot, mutta pitäisi tietää myös pelastuslaitoksen onnettomuudet (löytyy paikkatietona) ja sairaanhoidon tieto (ei paikkatietoa)
- Liikennevalvonnan lisääminen
- Laadukkaat pyöräväylät kokonaisuudessaan (pienet epäjatkuvuuskohdat pois, reunakivien madallus ym. pienet parannustoimet)
- Pyöräilykasvatukseen liittyen alueellisten erojen ja sosioekonomisen taustan tunnistaminen oleellista -> toimintojen kohdentaminen

Toimenpiteet tavoitteeseen 3:

- Turun kaupunki esikuvaksi
- Turun kaupungin imagon ja tavoitteiden sitominen liikenneturvallisuuden nollatavoitteeseen kuten hiilineutraalius-tavoitteessakin on toimittu.
- Kypärän käyttö kaikissa ikäryhmissä
- Ongelmanuorten kartoitus ja heidän koulutus jne. tarpeiden hoitaminen, jotta sopeutuminen yhteiskunnan normeihin onnistuu.
- Yhteistoiminta päihde- ja mielenterveystyön kanssa (liikenteen päihdeongelma vaikea ratkaista ratkaisematta päihdeongelmaa yleisesti)

Työpajan rakenne

Työpajassa ideoitiin ensin yksilöinä, sitten ryhmissä toimenpiteitä muodostetuille visiolla ja tavoitteille. Toimenpiteitä jatkoyöstettiin ryhmissä ja pyrittiin tunnistamaan kaupungin palvelukokonaisuuksista toimenpiteille vastuulliset tahot. Lopuksi pidettiin äänestys merkittävimpien ideoiden tunnistamiseksi.

Tavoitteet, joihin ideoitiin toimenpiteitä:

- Tavoite 1: Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat
- Tavoite 2: Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun aito ja koettu turvallisuus paranevat
- Tavoite 3: Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenee



Liite 3. Kootut liikenneturvallisuuustavoitteet muista dokumenteista



Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026 keskittyy kokonaisvaltaiseen liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämistavoitteet ja -toimet koskettavat niin maalla, merellä kuin ilmassa tapahtuvia onnettomuuksia, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa.

Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visiota tukemaan ja strategian tavoitteeksi on asetettu liikennejärjestelmän kehittämistavoite, jonka mukaisesti vuonna 2025 vuosittainen tieliikennekuolemien määrä olisi enintään 100.

Tavoitteisiin tähdätään seitsemän strategisen linjauksen avulla:

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
2. Päätöksenteon on perustuttava tietoon
3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
4. Asenteiden on muututtava liikenteessä
5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
7. Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta



Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia ja sen tarkoitus tulee ymmärtää laajasti. Laaja ymmärrys rakentuu kolmesta eri asiasta:

Liikenneturvallisuus käsitteenä koskettaa **kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta**, ei vain tieliikenteen.

Liikenneturvallisuuden edistämistoimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla. Tasoilla tarkoitetaan valtakunnallisia toimenpiteitä, alueellista liikenneturvallisuustyötä ja yksilötasoa.

Liikenneturvallisuus ei ole yksistään poliittisia päätöksiä ja lakimuutoksia. Esimerkiksi päihde- ja mielenterveystyö ja elämän hallinnan ja terveyden ongelmat liittyvät läheisesti liikenneturvallisuuteen.

Tavoitteina on kohentaa liikenneturvallisuuden tilaa ja arvostusta yhteiskunnassa, tiivistää viranomaisten välistä yhteistyötä ja saada ihmiset kokemaan liikenne turvallisiksi.

2. Päätöksenteon tulee perustua tietoon

Tietopohjaa on parannettava kaikilla tasoilla ja tiedonkulun tulee kehittyä niin sisäisesti, kuin eri toimijoiden välillä.

Tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden kehittäminen ja sen nykytilan seuranta tapahtuisi tilastoituun tietoon perustuen.

Tilastot ovat ajankohtaisia ja luotettavia ja niitä voi helposti hyödyntää niin valtakunnallisessa, kuin alueellisessa liikenneturvallisuuden edistämistyössä

3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Liikenteessä toimiminen edellyttää laajaa taitoa ja tietoa säännöistä ja liikennevälineiden kuljettamisesta ja hallinnasta sekä kykyä arvioida riskejä ja toimintamalleja niin omasta, kuin muidenkin näkökulmasta.

Riittäväillä taidoilla ja tiedoilla voidaan mahdollistaa turvallinen liikkuminen ja vaikuttaa suoraan liikenneturvallisuustilanteen paranemiseen. Tavoitteena on lisätä eri ikäisten ja eri liikkujaryhmien liikenneosaamista kokonaisvaltaisesti.



Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

4. Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikenneonnettomuuksien synnyn taustatekijöinä on usein osittain **asenteet**. Asenteet voivat vaikuttaa esim. ylinopeuteen tai omien taitojen yliarvioimiseen. Koko ihmisen elinympäristö vaikuttaa näidenkin asenteiden muodostumiseen ja **siihen voidaan vaikuttaa pitkäjänteisellä ja jatkuvalla turvallisuusviestinnällä**.

Tavoitteena on, että liikennesäännöt ovat kaikilla hallussa ja niiden mukaisesti myös toimitaan. Toiminta liikenteessä tulee olla vastuullista ja liikkujien tunnistaa oman toiminnan riskit kaikista näkökulmista.

5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Turvallinen liikenneympäristö tarkoittaa sitä, että yhden turvallisuustoimen pettäessä, jokin toinen osa kompensoi sen.

Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen sekä niin **turvallinen**, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda liikennekuolemiin tai vakaviin loukkaantumisiin.

6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Eri liikennemuotojen **teknologian kehittyminen parantaa liikenneturvallisuutta** sekä lyhyellä, että pitkällä aikavälillä. Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä on turvallisuuden kannalta tärkeää huomioida myös kyberturvallisuus.

Tavoitteena on liikenneturvallisuuden paraneminen automaation ja teknologisen kehityksen kautta

7. Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

Liikenneturvallisuuteen liittyvää **lainsäädäntöä on lähivuosina uudistettu**. Sen **tarkastelua ja kehittämistä on jatkettava**, jotta liikenneturvallisuuden parantamisen lähtökohdat ovat mahdollisimman hyvät myös tulevaisuudessa.

Tavoitteena on, että lainsäädäntö parantaa liikenneturvallisuutta niin yksilön, viranomaisten kuin muidenkin toimijoiden näkökulmasta.



Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020-2031

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020-2031 pohjautuu erilaisiin valtakunnallisiin, alueellisiin ja seudullisiin suunnitelmiin ja niiden tavoitteisiin ja linjauksiin.

Sopimuksessa keskitytään kestävään ja vähähiiliseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään, asumisen ja elinympäristön laadun sekä seudun elinvoimaisuuden lisäämiseen.

Sopimuksen tavoitteena on luoda edellytyksiä sellaiselle asuntotonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle, joka vastaa monipuolisesti seudun tarpeisiin. Tämän lisäksi tavoitellaan parempaa yhteensovittamista liikennejärjestelmän ja –investointien sekä maankäytön välillä.

Liikennejärjestelmän kehittämisen **tavoitteissa mainittua liikenneturvallisuuden parantamista edistetään infran kehittämistoimenpiteillä sekä eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä.**



Turun 2030-luvulla – kaupunkistrategia

2030-luvulla Turku tunnetaan kestävien ratkaisujen edelläkävijänä ja kehittäjänä. Päätöksenteossa ja toimeenpanossa otetaan huomioon päätösten vaikutukset eri osa-alueisiin. Päätöksillä vaikutetaan suoraan esim. **koulutuksen**, energian ja **liikenteen järjestämiseen**.

Kaupunkistrategia on jaettu kahdeksaan strategiseen tavoitekokonaisuuteen. Kokonaisuudet ovat **kestävä kasvu**, sujuva arki, hyvinvoivat asukkaat, elinvoimainen ja kasvava kaupunki, luontokaupunki Turku, **laadukas koulutus**, aktiivinen kulttuurikaupunki ja kansainvälinen Turku.

Tavoitekokonaisuuksilla Turusta luodaan kestävämpää, saavutettavampaa ja turvallisempaa kaupunkia. Esimerkiksi **turvallinen kaupunki rakentuu laadukkaasta varhaiskasvatuksesta ja opetuksesta, saavutettavista ja turvallisista asuinalueista ja elinympäristöstä**.



Kuva: Turun seudun joukkoliikenne / Pasi Leino



Turun kaupungin turvallisuussuunnitelma 2021-2024

Turvallisuussuunnittelulla halutaan parantaa Turun alueen asukkaiden ja yhteisöjen turvallisuutta sekä turvallisuuden tunnetta. Samalla se toteuttaa sisäisen turvallisuuden strategiaa.

Turvallisuusympäristön tarkastelua toteutetaan Turussa turvallisuuskyselyn avulla. Kyselyn tuloksia analysoimalla muodostettiin kuusi keskeisintä turvallisuusilmiötä. Näille ilmiöille luotiin tavoitteilat, joiden avulla pyritään ilmiöiden vähentämiseen, ennaltaehkäisyyn ja paranemiseen.

Ilmiöt ovat syrjäytyminen, henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset, nuorten huumausainekokeilujen vähentäminen, huumeiden tarjonnan vähentäminen, ikääntyneisiin kohdistuvat rikokset ja paloturvallisuus.

Erillishjelmiksi turvallisuussuunnitelmaan **luotiin erillishjelmat liikenneturvallisuuden edistämiseen**, maahanmuuttajien kotouttamiseen ja väkivaltaisen ekstremismin ennalta ehkäisyyn.



Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 ja Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 on laadittu samanaikaisesti. Maakunnan kehittämistavoitteiden ja valtakunnallisten liikennetavoitteiden pohjalta kummankin suunnitelman yleisiksi kehittämistavoitteiksi on määritetty kestävyys ja vähäpäästöisyys, kilpailukykyisyys ja vetovoimaisuus sekä turvallisuus ja terveellisyys. **Tavoitteena on liikennejärjestelmä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti ja joka suosii arkimatkojen kulkemista omin lihasvoimin.**

Yleisten tavoitteiden pohjalta Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisteemoiksi on valittu seuraavat:

1. Viihtyisä jalankulku- ja pyöräkaupunki
2. Vahva joukkoliikennekaupunki
3. Kustannustehokkaat kuljetukset ja kestävämpi autoliikenne
4. Turvallinen liikenne ja viisaat valinnat

Turvallisen liikkumisen osalta toimenpiteiksi on listattu mm. Turun kaupungin **liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen** sekä **viiden tähden liikenneturvallinen kunta -toimintamallin** jalkauttaminen Turun seudun **kuntien liikenneturvallisuustyöhön ja koordinaattoritoimintaan.**



Liikennejärjestelmäsuunnitelman **ytimenä toimii** liikennejärjestelmän ja arjen toimintojen sujuvuus, liikenteen päästöjen vähentäminen ja **kestävän ja turvallisen liikenteen edistämistä koskevien tavoitteiden edistäminen.**

Liikennejärjestelmästä halutaan kestävä ja vähäpäästöinen, kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä **turvallinen ja terveellinen.** Näihin tavoitteisiin vastataan kehittämisteemoilla, joilla Turun kaupunkiseudusta halutaan tehdä viihtyisä jalankulku- ja pyöräkaupunki sekä vahva joukkoliikennekaupunki. **Tavoitteena on luoda liikenteestä turvallinen ja ohjata asukkaat viisaisiin valintoihin.** Näiden lisäksi kuljetuksista halutaan kustannustehokkaampia ja autoliikenteestä kestävämpää.

Muita yhteisiä kehittämistavoitteita lähestytään seuraavasti:

Kestävyyttä ja vähäpäästöisyyttä tavoitellaan esimerkiksi edistämällä fossiilivapaiden polttoaineiden ja teknologioiden käyttöönottoa.

Kilpailukykyisyyteen ja vetovoimaisuuteen tähdätään jalankulku- ja pyöräkaupunkia rakentamalla ja varmistamalla esim. runkoväylien, satamayhteyksien ja joukkoliikenneväylien sujuvuutta.

Turvalliseen ja terveelliseen päästään aktiivisella liikenneturvallisuustyöllä sekä parantamalla erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, mopoilun ja mikroliikkumistapojen turvallisuutta.

Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029

Turun pyöräilyn kehittämisohjelmalla 2029 tuetaan ilmastopoliitikan päätavoitetta. Päätavoitteena toimii hiilineutraali kaupunkialue vuoteen 2029 mennessä.

Kehittämisohjelman tavoitteet on sidottu muihin Turun seudun suunnitelmien tavoitteisiin. **Yhteisinä tavoitteina ovat esim. pyöräilyn ja jalankulun määrien kasvu vuosittain 2 %**, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita voimakas parantaminen kaikkina vuodenaikoina ja riittävien henkilö- ja rahallisten resurssien varaaminen pyöräilyolosuhteiden kehittämiselle ja seurannan järjestämiselle.

Pyöräilyn kehittämisohjelmassa lähes kaikkien toimenpiteiden tavoitteissa on mainittuna turvallisuuden lisääntyminen. Esimerkiksi selkeä verkostorakenne, kulkumuotojen erottelu ja oikea mitoitus parantavat liikenneturvallisuuden tilaa.





Turun kaupunki:
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
Kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuus
Vapaa-ajan palvelukokonaisuus
Konsernihallinto

Varsinais-Suomen ELY-keskus