



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 ilmapäät

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 kestäväää 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.

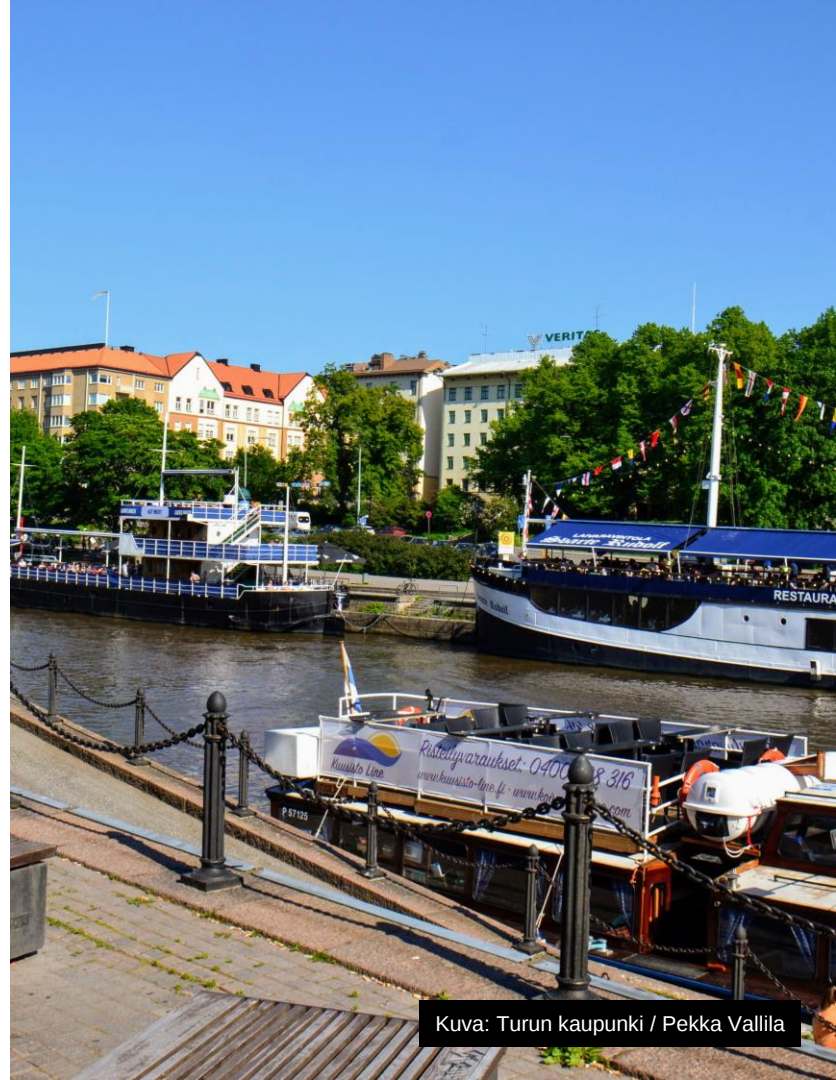
Liikenneturvallisuus ei ole muusta yhteiskunnasta irrallinen asia. Se ei kumpua vain katujen tai teiden teknisistä ominaisuuksista, vaan se on osa koko yhteiskunnan turvallisuutta, toimivuutta, tasavertaisuutta ja kestävyyttä, joiden edistämisessä kaikilla toimijoilla on merkittävä rooli. Jokainen voi 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 Svenns ja Erica Roselius.



Kuva: Turun kaupunki / Pekka Vallila

1. Johdanto



Työn sisältö

Turku on lähes 200 000 asukkaallaan Suomen kuudenneksi suurin kunta ja kolmanneksi suurin kaupunkiseutu, joten myös liikkuminen ja liikenne ovat kaikessa monimuotoisuudessaan merkittäviä ilmiöitä. Nyt laaditussa Turun liikenneturvallisuusohjelmassa huomioidaan liikkumiseen liittyvät tahot ja ilmiöt mahdollisimman hyvin tähdäten liikennejärjestelmälle ja liikenneturvallisuustyölle asetettuihin valtakunnallisiin, alueellisiin ja kaupunkitason tavoitteisiin.

Ohjelman päätavoitteena on **parantaa Turun liikenneturvallisuutta**. Samalla lisätään kaupungin hallinnonalojen ja sidosryhmien yhteistyötä ja sitoutumista liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Työssä määriteltiin kaupungille turvallista liikkumista edistävä visio, asetettiin tavoitteet, painotukset ja kohderyhmät sekä ohjelmoitiin liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä kaupungin eri palvelukokonaisuuksille ja sidosryhmille tuleville vuosille. Huolellisesti suunniteltu ja sitouttava sisäinen ja ulkoinen vuorovaikutustyö lisää liikenneturvallisuustyön poliittista hyväksyttävyyttä, järjestelmällisyyttä ja monialaisuutta. Tavoitteisiin vastaaminen edellyttää Turun kaupungin liikenneturvallisuustyön koordinoitua aina ylimmästä johdosta alkaen tehokkuuden, sitoutumisen ja laajuuden takaamiseksi.

Liikenneturvallisuusohjelma on strateginen suunnitelma, jossa toimenpiteitä esitetään yltäson kokonaisuuksina yksittäisten toimien sijaan. Yksittäisiä liikenneympäristön kohteita tai jonkin yksikön toimintoja ei siis ohjelmassa tarkasti käsitellä. Tarkentavaa toimenpidesuunnittelua tehdään tämän työn tavoitteiden ja toimenpidekokonaisuuksien siivittämänä tulevina vuosina.



Työn laadinnan rakenne



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 tulleet, 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 liikenneturvallisuustilanteen olevan melko turvallinen**. Neljännes piti liikenneturvallisuustilannetta 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 liikenneturvallisuustyö ole osa omaa työtä. **Tukea liikenneturvallisuustyöhön kaivattiin etenkin yhteistyön lisäämisen ja valmiiden materiaalien muodossa.**

Kyselyyn vastasi yli 600 kaupungin työntekijää ja yli 30 luottamushenkilöä.

Tarkempia tuloksia kyselyistä löytyy liitteestä 2.

Kyselylomake Turun liikenneturvallisuuskyselyä varten. Lomake on valkoinen ja siinä on Turun kaupungin logo ja kyselyn otsikko. Kysely on jaettu osiin: "Valitse, mihin ryhmään kuulut" ja "Mille palvelukokonaisuudelle työskentelet?".

TURKU

Turun liikenneturvallisuuskysely henkilöstölle ja luottamushenkilöille

Valitse, mihin ryhmään kuulut *

- ☒ Kaupungin henkilöstö
- ☐ Luottamushenkilö
- ☐ Kaulun muutenkin

Mille palvelukokonaisuudelle työskentelet?

- ☒ Hyvinvointien palvelukokonaisuus
- ☐ Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
- ☐ Kaivattujen ja opettajien palvelukokonaisuus
- ☐ Vapaa-ajan palvelukokonaisuus
- ☐ Työllisyyspalvelut
- ☐ Konsultointi
- ☐ Jokin muu / en tiedä

Valitse palvelualueesi (Hyvinvointi)

- ☒ Terveyspalvelut
- ☐ Perhe- ja sosiaalipalvelut

Osana liikenneturvallisuusohjelmaa toteutettiin liikenneturvallisuuskysely 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 liikenteessä”. 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 nollaan 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 läpileikkaavat 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

Liikenneturvallisuus-
työn 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 kulkutapoihin 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 kulkutapojen turvallisuuden ja houkuttelevuuden lisääminen sekä turvallisuuden tunteen parantaminen. Tavoitteeseen pyritään parantamalla tienylityksiä, 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**

**Tienylitysten
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 vaarallisimmat 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 liikenneturvallisuustyölle

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen vaatii tuekseen osaamista, resursseja ja yhteistyötä. Onnistuminen myös motivoi liikenneturvallisuustyöhön osallistuvia ja tarjoaa turvallisuustyölle myönteistä julkisuutta.

Osaaminen

Osaamisen kasvattaminen on tärkeää, jotta käytössä on ajantasaiset tiedot liikenneturvallisuudesta ja -säännöistä. Osaamistaan voi kehittää esimerkiksi osallistumalla joko kaupungin tai muiden tahojen järjestämiin koulutuksiin, perehdytykseen ja seminaareihin. Osaamisen kehittämisen tulee olla säännöllistä. Liikenneturvallisuustyön 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

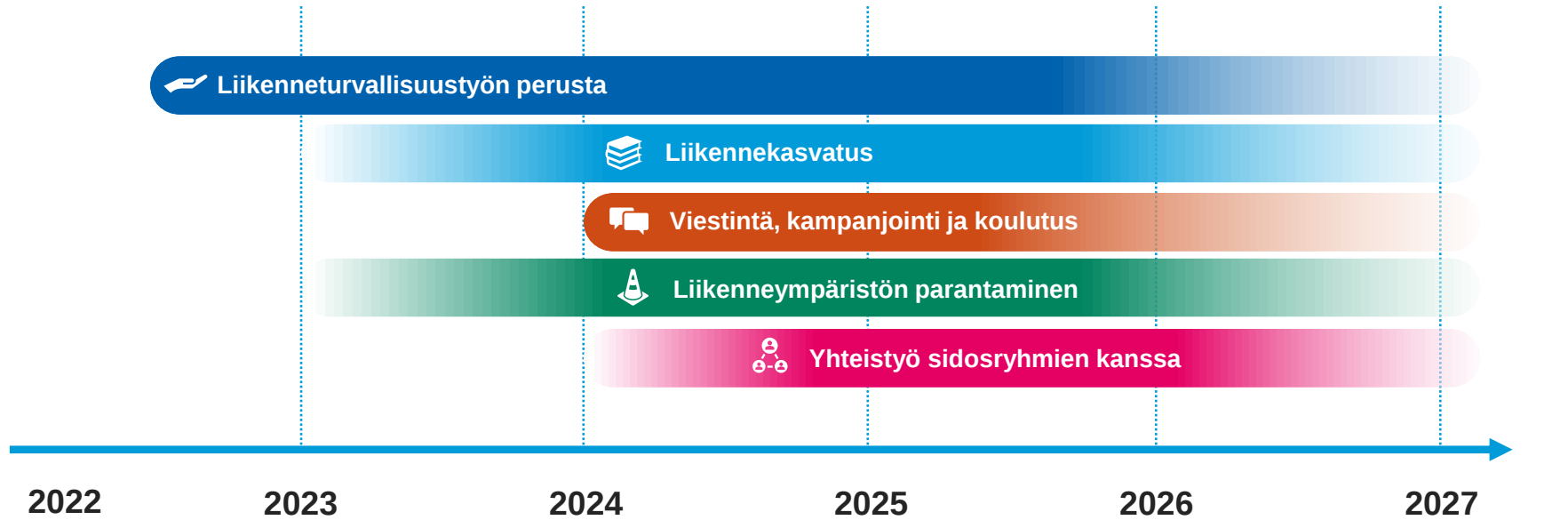
Liikenneturvallisuustyöhön tulee varata riittävästi rahoitus- ja henkilöresursseja, jotta liikenneturvallisuustyön tekeminen ylipäättään on mahdollista. Resurssien puute on tyypillinen ongelma, mikä haittaa työn tekemistä. Selkeät tavoitteet ja toimenpidekokonaisuudet auttavat resurssien tehokkaassa kohdentamisessa. Henkilöresursseja tarvitaan paitsi suunnittelussa myös palvelukokonaisuuksien toiminnan koordinoinnissa 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 mielenterveystyö, mutta kaupungin aloitteella ja koordinoivalla keskustelulla on suuri merkitys yhteistyölle.



Toimenpidekokonaisuuksien aikataulu



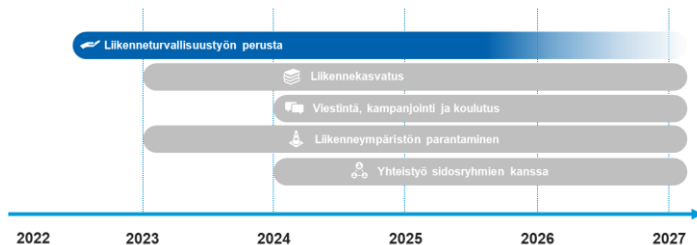


A. Liikenneturvallisuustyön perusta

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

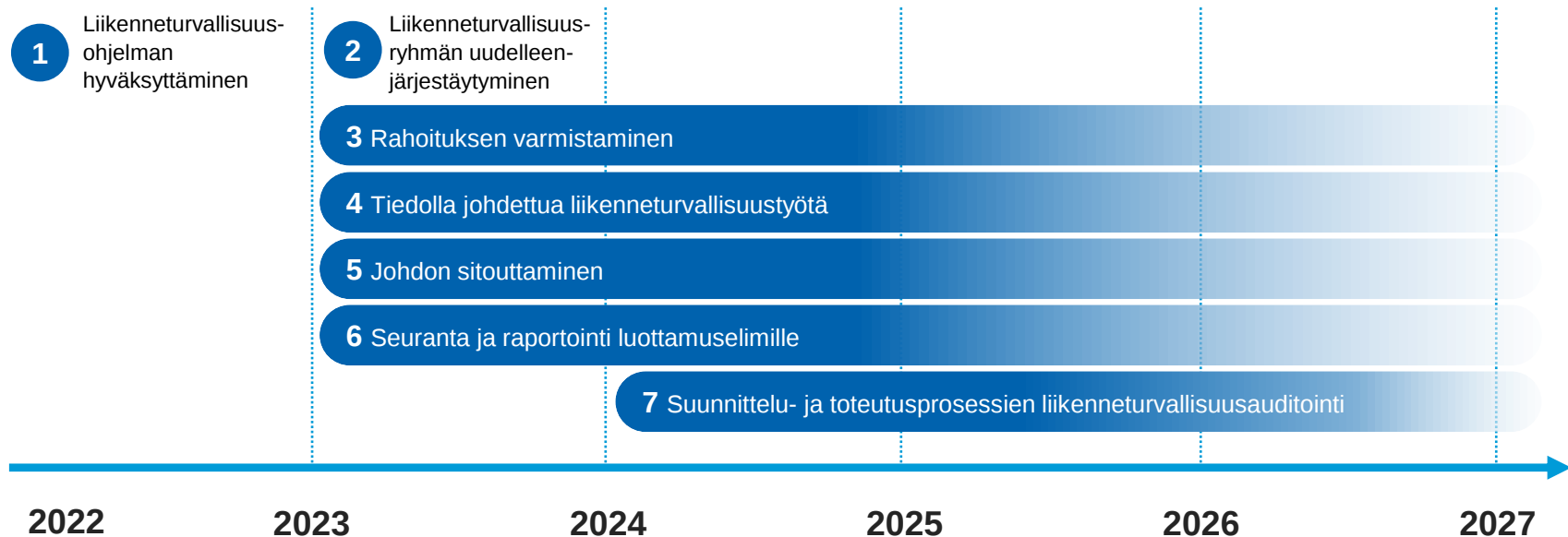
Liikenneturvallisuusohjelma on koko kaupungin yhteinen esitys liikenneturvallisuustyön ohjaamiseksi, minkä vuoksi työn perustan pitää olla vankka ja kestävä. Yksittäisten suojatien parantamisten tai kampanjoiden hyöty ovat rajallisia, jos liikenneturvallisuustyö ei ole hyvin resursoitua, systemaattista, 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 tilannekuvaa, jotta päätöksenteko voi perustua mahdollisimman luotettavaan tietoon.



Kuva: Turun seudun joukkoliikenne / Pasi Leino

Liikenneturvallisuustyön perusta: aikataulu



A. Liikenneturvallisuustyön perusta

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteisiin	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
1. Liikenneturvallisuusohjelman hyväksyttäminen Viedään liikenneturvallisuusohjelma kaupunginhallitukseen ja kaikkiin oleellisiin lautakuntiin hyväksymiskierrokselle. Varsinais-Suomen ELY-keskus hyväksyy ohjelman omalla menettelytavallaan.	2022–2023	—	Konsernihallinto, ELY-keskus / Kaikki palvelukokonaisuudet
2. Liikenneturvallisuusryhmän uudelleenjärjestäytyminen Organisoidaan ja aktivoidaan Turun kaupungin liikenneturvallisuusryhmä 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 liikenneturvallisuusohjelman toteutumista poikkihallinnollisesti, seurata sen mittaristoa ja vaikutuksia, koordinoita yhteistoimintaa sidosryhmien kanssa ja raportoida ohjelman etenemisestä luottamuselimille. Varmistetaan ryhmän jatkuva toiminta vuotuisilla toimintasuunnitelmilla ja -kertomuksilla. Ryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa.	2023	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö / Kaikki palvelukokonaisuudet, ELY-keskus, poliisi, hyvinvointialue, Liikenneturva
3. Rahoituksen varmistaminen Huomioidaan liikenneturvallisuus laajasti talousarvioiden ja -suunnitelmien laadinnan yhteydessä. Infrainvestointiohjelman <i>Liikenteen toimivuutta & turvallisuutta parantavat</i> -pääluokan rahoitusosuutta nostetaan määrätietoisesti vastaamaan liikenneturvallisuusohjelman vaatimuksiin. Korotetaan kunnossapidon määrärahoja vastaamaan kävely- ja pyöräväylien tehostetun hoidon verkon laajentamistarpeeseen sekä talvien muuttumiseen nykyistä vaikeammiksi. Lisätään 1 htv kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden henkilöresursseja liikenneturvallisuustyön koordinoitua varten koko kaupungin tasolla. Varmistetaan kunkin palvelukokonaisuuden resurssit sekä henkilötöyön (0,1 htv/palvelukokonaisuus) että käyttötalouden osalta liikenneturvallisuustyöhön osallistumiseksi. Varsinais-Suomen ELY-keskus kohdentaa oman rahoituksensa liikenneturvallisuuden ja kunnossapidon vaatimukset huomioiden.	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus 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
4. Tiedolla johdettua liikenneturvallisuustyötä 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. Muodostetaan ajantasainen tilannekuva olemassa olevien paikkatieto- ja tietojärjestelmien päälle. Tilannekuvassa 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. Kootaan jatkuvaa palautetta asukkailta sekä kentällä työskenteleviltä ihmisiltä, kuten nuorisotyöntekijöiltä, kasvattajilta, sosiaali- ja terveysalan ammattilaisilta, pysäköinnintarkastajilta 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 tilannekuvaa. Tilannekuvasta laaditaan vuosittain raportti osana liikenneturvallisuusryhmän toimintakertomusta, joka esitellään soveltuville luottamuselimille.	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö / Konsernihallinto, hyvinvointialue



A. Liikenneturvallisuustyön perusta

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteisiin	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
5. Johdon sitouttaminen Mahdollistetaan liikenneturvallisuustyö organisaation jokaisella portaalla sitouttamalla ylin hallinnollinen johto työhön. Johdolle tuodaan esiin liikenneturvallisuustyön vaatimat resurssit, tavoitellut vaikutukset sekä liikenneturvallisuuden ongelmat ja kehityskulut läpinäkyvästi. Esitellään liikenneturvallisuustyötä ja sen tarpeita kaupungin sekä palvelukokonaisuuksien johtoryhmille ja kirjataan liikenneturvallisuustyö osaksi kaupungin ja palvelukokonaisuuksien strategioita ja muita ohjaavia dokumentteja. Esitetään johdolle säännöllisesti tarpeet henkilöstöresurssien ja käyttötalouden allokoinniseksi sekä investointiohjelman esityksiksi.	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Liikenneturvallisuusryhmä / Kaikki palvelukokonaisuudet
6. Seuranta ja raportointi luottamuselimille Seurataan liikenneturvallisuusohjelman toimenpiteiden edistymistä sekä ohjelmassa esitettyjen mittarien kehittymistä vuosittain. Laaditaan liikenneturvallisuustilannetta 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 liikenneturvallisuusryhmän vuosikertomus vuosittain soveltuville luottamuselimille.	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva
7. Suunnittelu- ja toteutusprosessien liikenneturvallisuusauditointi Muodostetaan auditointimenetelmä kaupungin eri palvelukokonaisuuksissa edistettävien prosessien liikenneturvallisuusvaikutusten tunnistamiseksi. Oleellisia prosesseja ovat yleis- ja asemakaavoitus, palveluverkon suunnittelu, yleis-, liikenne-, katu- ja rakennussuunnittelu, luvitus toiminta (mm. työmaat, tapahtumat, tilapäiset järjestelyt), rakennusvalvonta ja urakkaavalvonta. Auditointi voi kevyimmillään tarkoittaa tapaa tiedostaa prosessin liikenneturvallisuusvaikutukset, mutta kattavampi versio sisältää myös ehdotuksia toimintatapojen muuttamiseksi. Auditointimenetelmää voidaan pilotoida aluksi valikoiduissa prosesseissa.	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



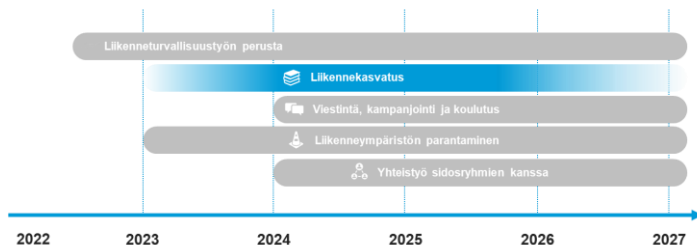
B. Liikennekasvatus

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.

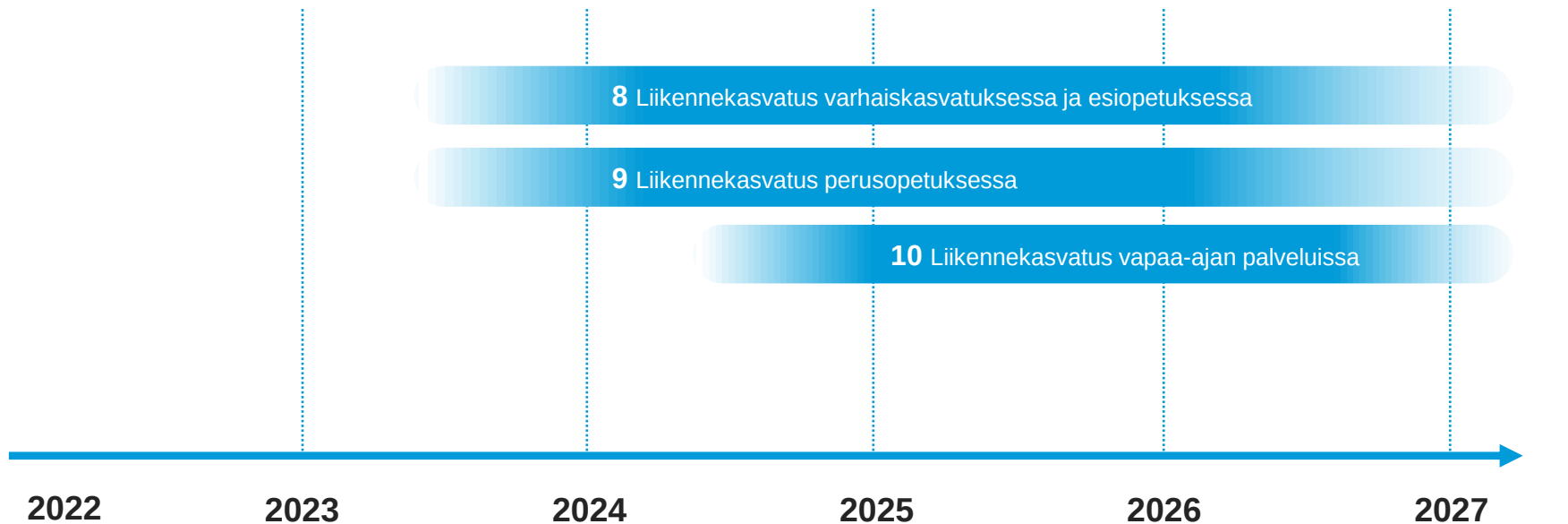
Varhaiskasvatuksen liikennekasvatus tukee huoltajien antamaa liikennekasvatusta. Esi- ja alkuopetuksessa painotetaan lähiympäristöön tutustumista ja omatoimiseen turvalliseen liikkumiseen kannustamista. Perusopetuksen loppupuolella liikennekasvatuksen sisällöissä vahvistuu liikennekasvatuksen yhteisöllinen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

Kaupungin tekemä liikennekasvatustyö tukee huoltajia ja perheitä turvallisten liikkumistapojen omaksumisessa. Varhaiskasvatyksikköjen 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
8. Liikennekasvatus varhaiskasvatuksessa ja esiopetuksessa 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 liikenneturvallsuusyhdyshenkilö, joka koordinoi liikenneturvallisuuutta koko palvelualueella (0,1 htv). Hyödynnetään Liikenneturvan maksuttomia materiaaleja ja varhaiskasvattajille suunnattuja koulutuksia kaikissa yksiköissä. Huomioidaan vuodenajat liikenneasioiden käsittelyssä (esimerkiksi syksyllä heijastimet ja pimeässä näkyminen). Huoltajien kanssa keskustellaan liikenneturvallsuusasioista, 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. Hankitaan yksiköihin puuhavikkoja, potku- ja kolmipyöriä ym. materiaalia ja välineitä. Aikataulutetaan joka yksikköön säännöllistä liikenneturvallsuusaiheista toimintaa kuten liikennepäiviä tai viranomaisten vierailuja yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä ja piha-alueiden tai lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssa.	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallsuus ja liikenne-käyttäytyminen paranevat	Kasvatus ja opetus: Varhaiskasvatus



B. Liikennekasvatus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
9. Liikennekasvatus perusopetuksessa ja lukioissa 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). 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 oppilaskunta ja nuorisovaltuustoa hyödyntäen paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön. Osallistutaan valtakunnallisiin teemapäiviin ja -viikkoihin eri kouluilla. Järjestetään systemaattisesti sidosryhmien vierailuita oppilaitoksiin esim. liikennepäivien tai muiden tapahtumien myötä. Yläkouluissa ja lukioissa kiinnitetään huomiota ennalta ehkäisevään työhön mm. mielenterveyden ja päihteidenkäytön ongelmien ilmetessä. Korostetaan jokaisen liikkujan omaa vastuuta ja roolia yhteiskunnassa. Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä, koulujen pihojen ja lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssa ja huoltajayhteistyö TP 25:ssä.	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
10. Liikennekasvatus vapaa-ajan palveluissa 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. 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 mielenterveyshyönteiden kehittämistä. 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 Henkilöstön koulutus on käsitelty TP 11:ssä, nuorisotilojen pihojen ja lähiympäristön turvallisuus TP 18:ssa ja yhteistyö liikuntaseurojen kanssa on käsitelty TP 25:ssä.	2025–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Vapaa-aika



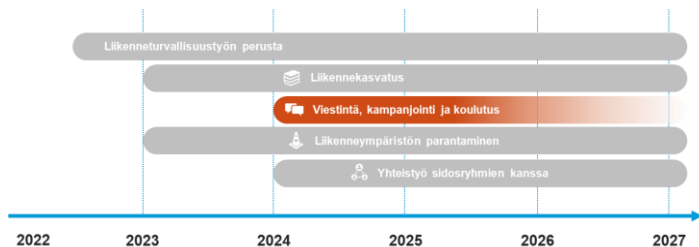


C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

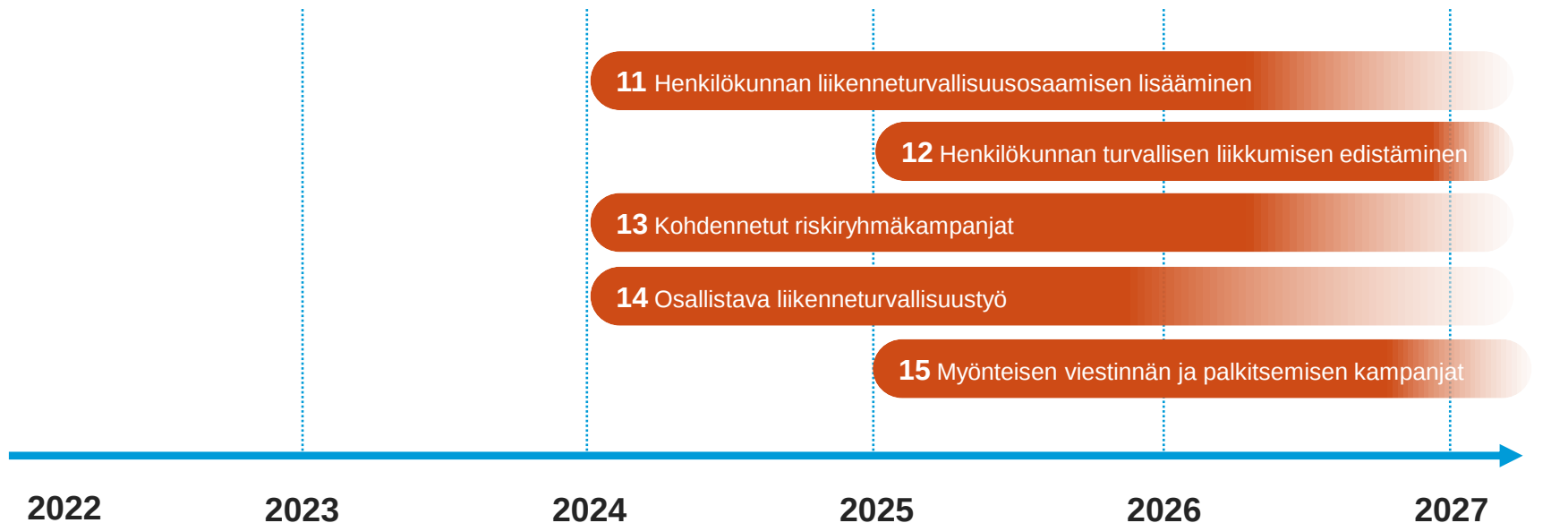
Liikennekasvatukseen liittyvällä viestinnällä, kampanjoinnilla ja koulutuksella pyritään lisäämään tietoutta turvallisen liikkumisen käytännöistä, kannustamaan turvalliseen liikennekäyttäytymiseen sekä vähentämään riskikäyttäytymistä liikenteessä. Säännöllisellä viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään tietämystä liikenneturvallisuusasioista ja tuetaan myönteistä suhtautumista liikenneturvallisuuteen. Viestintää ja kampanjointia kannattaa järjestää kohderyhmittäin, jolloin eri käyttäjäryhmien tarpeet tulevat huomioiduiksi, 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
11. Henkilökunnan liikenneturvallsuusosaamisen lisääminen Tunnistetaan eri palvelukokonaisuuksien mahdollisuuksia ja tapoja tehdä liikenneturvallsuustyötä. Tarjotaan liikenneturvallsuusosaamista 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. Koulutuksia suositellaan myös kaupungin ulkopuolisille tahoille, kuten sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen henkilöstölle.	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallsuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallsuus ja turvallsuuden tunne paranevat;	Kaupunkiympäristö, Kasvatus ja opetus, Vapaa-aika / Hyvinvointialue
12. Henkilökunnan turvallsen liikkumisen edistäminen Liikenneturvallsuusasiat sisällytetään osaksi Turun kaupungin turvallsuuskulttuuria. Turvallsen työliikenne on keskeinen osa työturvallsuutta. Työliikenteen läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien vähentämiseksi kaupunki voi työnantajana esimerkiksi huolehtia toimipaikkojen piha-alueiden turvallsuudesta, jakaa tarvittavia turvavarusteita (esimerkiksi hands-free-laitteita ja nastakenkiä/liukuesteitä) paljon liikkuvalla henkilöstölle, tiedottaa liikenteen riskeistä, laatia kaupungin omat liikenneturvallsuusohjeet henkilöstölle sekä järjestää tietoiskuja ja tapahtumia. Varmistetaan, että työntekijöillä on tiedossa turvallsen liikkumisen periaatteet (esimerkiksi työmatkoilla ja työasiointimatkoilla) sekä käytettävissä tukimateriaaleja liikenneturvallsuustyön tekemiseen osana omaa työtä.	2025–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallsuus ja turvallsuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto
13. Kohdennetut riskiryhmäkampanjat Kaupungin viestintä yhteistyössä kaupunkiympäristön kanssa suunnittelee kohdennettua viestintää eri kohderyhmille, kuten nuorille, sähköpotkulautoja käyttäville sekä ikääntyville, joille ajokortista luopuminen on ajankohtaista. Liikenneturvallsuusaiheista toimitetaan juttuvinkkejä paikallismedioihin.	2024–	Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto

C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
14. Osallistava liikenneturvallisuustyö Osallistetaan eri neuvostoja ja järjestöjä kaupungin tekemään liikenneturvallisuustyöhön 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 liikenneturvallisuusaiheisiin tapahtumiin esimerkiksi rastinpitäjiksi.	2024–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto / Vapaa-aika: Nuorisopalvelut, Hyvinvointialue
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.	2025–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto



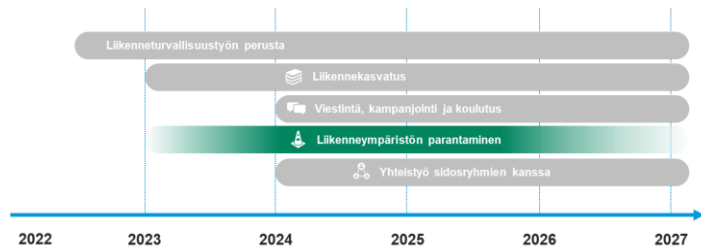


D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

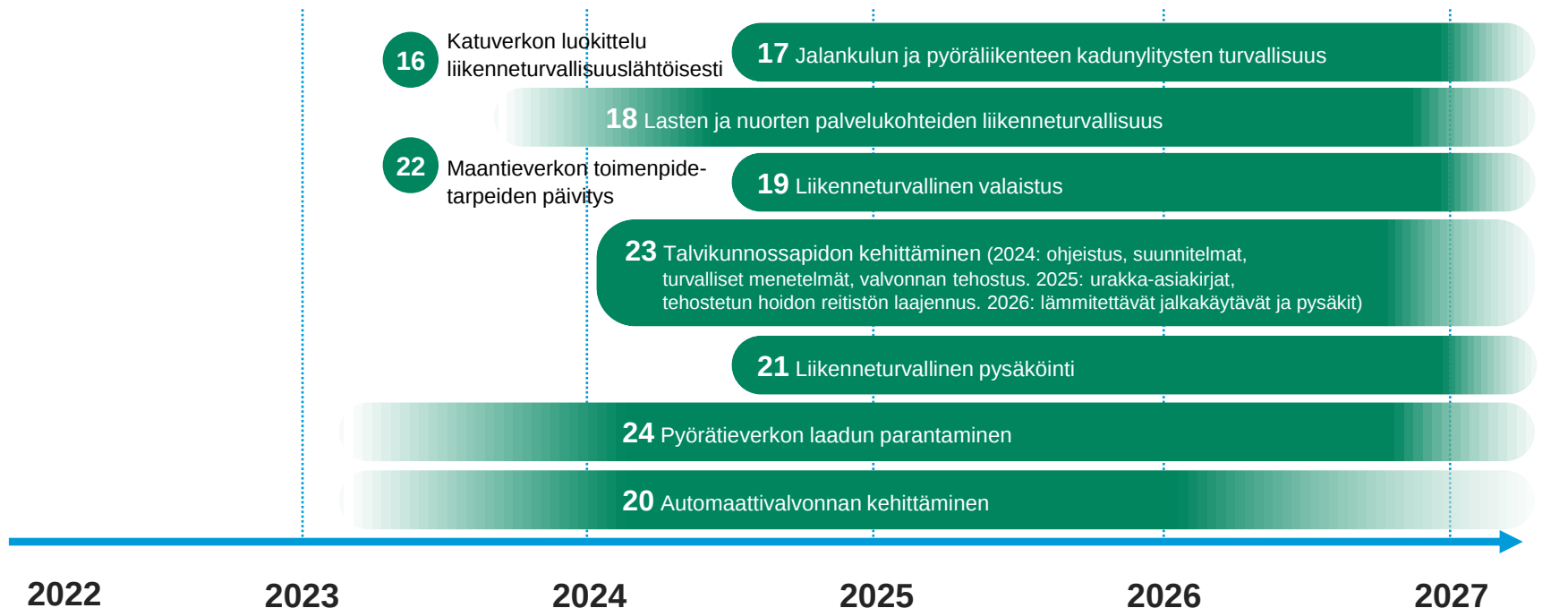
Turvallinen liikenneympäristö on koko liikenneturvallisuustyön tärkein mahdollistaja, mutta liikenneympäristön muuttaminen nykyistä turvallisemmaksi vaatii paljon resursseja ja aikaa. Liikenneympäristö on osa kaupunkiympäristöä ja koko yhdyskuntarakennetta, ja siihen vaikuttaa useita toistensa kanssa 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
16. Katuverkon luokittelu liikenneturvallisuuslähtöisesti Laaditaan katuverkon hierarkkinen luokittelu katujen toiminnallisen merkityksen tunnistamiseksi. Luokittelun lähtökohtana 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 kehittämisohjelmaan sekä kävelyn ja oleilun ohjelmaan. Katuverkon hierarkiatyössä merkittävä painotus on liikenneturvallisuuden edistämisellä: millaisilla ratkaisulla 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.	2023	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö
17. Jalankulun ja pyöräliikenteen kadunliitysten turvallisuus Muodostetaan menetelmä kadunliityspaikkojen 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 onnettomuuskasaumia. Kadunliityksen turvallisuutta parantavat ratkaisut perustuvat TP 16:n katuhierearkiaan.	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat	Kaupunkiympäristö



D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
18. Lasten ja nuorten palvelukohteiden liikenneturvallisuus 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.	2023–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat	Kaupunkiympäristö, Konsernihallinto: Tilapalvelut, ELY-keskus / Kasvatus ja opetus, Vapaa-aika
19. Liikenneturvallinen valaistus 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.	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat;	Kaupunkiympäristö, ELY-keskus / Konsernihallinto: Tilapalvelut
20. Automaattivalvonnan kehittäminen 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. Pysäköinninvalvonta on käsitelty TP 21:ssä.	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
21. Liikenneturvallinen pysäköinti 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 tarvittut alueet, joissa pysäköintitilaa ei ole riittävästi johtaen kuorman purkamiseen jalkakäytävällä tai pyörätiellä. Esitetään ongelmallisimmille kohteille parantamistarpeita vuosittain huolehtien kuitenkin riittävästä pysäköintitilasta. Toteutetaan pyöräpysäköintiä siten, ettei pyöräilijän tarvitse ajaa jalkakäytävällä tai turvatomissa paikoissa. Toteutetaan sähköpotkulautojen pysäköintitelineitä tärkeimpiin kohteisiin ohjaamaan turvalliseen pysäköintikäyttäytymiseen. Ohjeistetaan pysäköinnintarkastajia kiertämään tiheästi kohteita, joissa pysäköinti on usein liikenneturvallisuusongelma tai estää kävelyä, pyöräilyä tai sähköpotkulautilua. Kerätään pysäköinnintarkastajilta systemaattisesti dataa liikenneturvallisuuden ongelmista katuverkolta.	2024–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö
22. Maantieverkon toimenpidetarpeiden päivitys Käydään läpi ja priorisoidaan Turun alueen maantieverkon toimenpidetarpeet liikenneturvallisuusohjelman tavoitteiden mukaisesti. Laaditaan toimenpidelistä konkreettisista parantamistoimista kolmeen kiireellisyysluokkaan jaettuna. Esitetään toimenpiteistä arvio niiden kustannuksista, vaikutuksista henkilövahinkojen alenemaan ja aikataulu. Turun alueella on yhteensä 143 km maantieverkkoa. Sovitetaan kaupungin kanssa yhteen toimenpiteitä, jotka liittyvät suoraan kaupungin katuverkkoon, kuten pyörätiet, alikulut, liittymien rajapinnat jne.	2023	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	ELY-keskus

D. Liikenneympäristön parantaminen

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
23. Talvikunnossapidon kehittäminen 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 palauteisiin kytettyjen bonus- ja sanktiokäytäntöjen käyttöön ottamista urakkasopimusten uusimisen yhteydessä. Kehitetään kunnossapidon valvontaa hyödyntämällä asukasyhteistyötä (esim. mobiilipohjainen palautejärjestelmä tai joukkoistaminen). Päivitetään lumen tilapäisen kasauksen ohjeistus (mm. vältetään näköesteitä tai vallien muodostamista pyöriteille tai jalkakäytävälle) sekä suunnitelma lumen lähisiirtopaikoista myös keskustan osalta. Laajennetaan vuosittain tehostetun talvihoidon reitistöä pyöräliikenteen pääreiteillä. Tehostetun talvihoidon reiteillä auraus, liukkaudentorjunta ja hiekanpoisto ovat kaupungin parasta tasoa. Selvitetään lämmitettävien jalankulkualueiden laajentamista sekä lämmityksen toteuttamista tärkeimpien linja-autopysäkkien perustuksiin. Lämmityksellä voidaan tehostaa liukkaudentorjuntaa merkittävimmillä jalankulkualueilla.	2023 (ohjeistus, suunnitelmat, turvalliset menetelmät, valvonnan tehostus) 2024– (urakka-asiakirjat, tehostetun hoidon reitistön laajennus) 2025– (lämmitettävät jalkakäytävät ja pysäkit)	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat	Kaupunkiympäristö
24. Pyörätieverkon laadun parantaminen Selvitetään kuntakartoituksen ja mahdollisen joukkoistushankkeen avulla vaarallisimmat pyöriteiden korjaustarpeet, joita ovat mm. pitkittäiset railot ja halkeamat, syvät kuopat, sortumat ja terävät töyssyt. Paikataan tai päällystetään huonokuntoisia pyöriteitä priorisoiden pääreittejä sekä turvallisuuden kannalta kriittisimpiä kohteita.	2023–	Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautailun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat	Kaupunkiympäristö



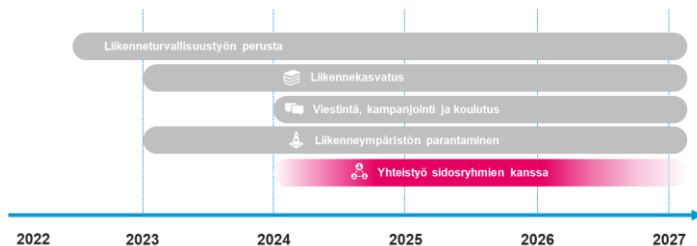


E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Toimenpidekokonaisuuden kuvaus

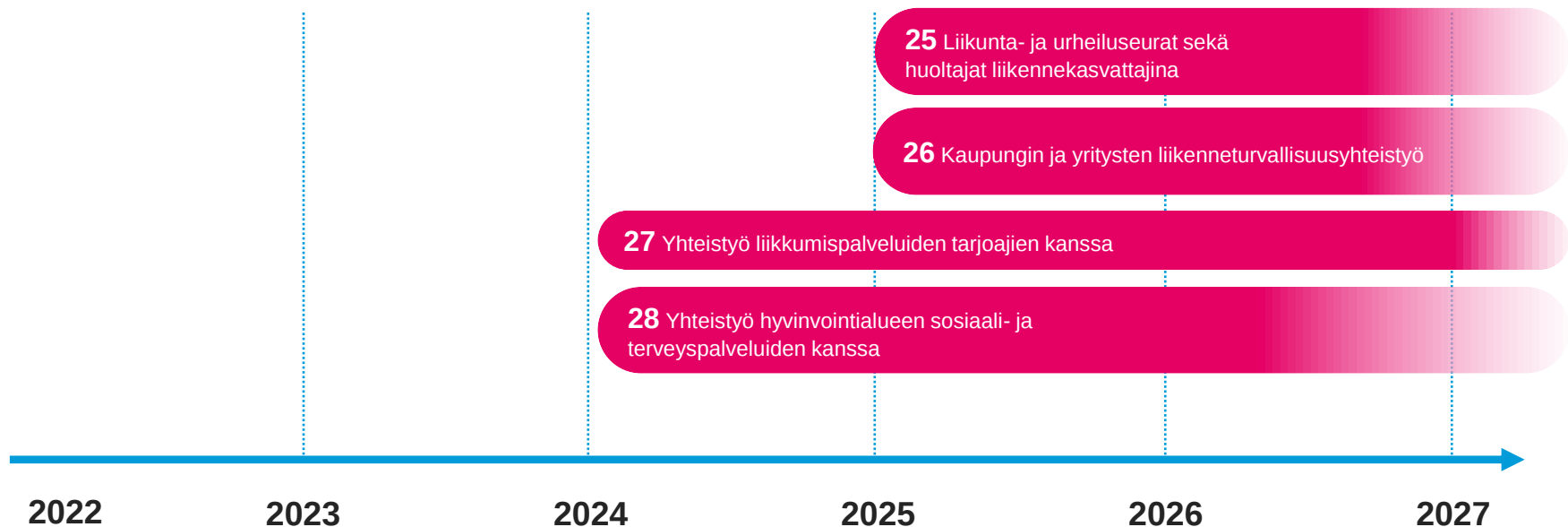
Liikenneturvallisuustyössä palvelukokonaisuuksien ja eri sidosryhmien välistä yhteistyötä kehitetään ja tiivistetään. Yhteistyö sekä toiminnan työnjako turvataan myös muun muassa hyvinvointialueiden muodostuessa.

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 terveyspalveluiden kanssa tehdään ennaltaehkäisevää yhteistyötä riskikäyttäytymisen 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
25. Liikunta- ja urheiluseurat sekä huoltajat liikennekasvattajina Liikunta- ja urheiluseurojen harrastematkojen 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 alkulukon käyttö yhteiskuljetuksissa. Hyödynnetään Liikenneturvan Turvallisesti harrastuksiin –aineistoa. 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.	2025–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Hyvinvointi / Vapaa-aika / Kasvatus ja opetus
26. Kaupungin ja yritysten liikenneturvallisuusyhteistyö Kaupungin ja yritysten yhteistyötä kehitetään perustamalla liikenneturvallisuusverkosto, jossa on mukana yritysten HSEQ-, työsuojelu-, henkilöstö- tai kiinteistövastaavia 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 ongelmapaikoista ja onnettomuuksista. Työn myötä voidaan mm. lisätä työntekijöiden kestävää liikkumista, 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.	2025–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Konsernihallinto

E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa

Toimenpiteen nimi ja kuvaus	Toimenpiteen aloitusvuosi	Vastaa tavoitteeseen	Päävastuullinen taho / muut yhteistyötahot
27. Yhteistyö liikkumispalveluiden tarjoajien kanssa 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 tilastoimiseksi. 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 liikennöitsijöiden kanssa.	2024–	Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat; Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulautilun turvallisuus ja turvallisuuden tunne paranevat; Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	Kaupunkiympäristö: Liikkumispalvelut / Konsernihallinto: Hankintapalvelut
28. Yhteistyö hyvinvointialueen sosiaali- ja terveyspalveluiden kanssa 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. Tehostetaan ikääntyvän väestön ja heidän omaisten suuntaan tapahtuvaa viestintää ajoterveysasioista ja omaisille heidän keinoistaan puheeksi ottoon (esim. ikäihmisten parissa työskentelevien kautta).	2024–	Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenevät	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 vaihtoehtoista 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 vaihtoehtoista 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 liikenneturvallisuustyön tilanteen jatkuvan nykyisen kaltaisena.

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

Skenaariossa ei kuitenkaan tehdä oletuksia liikenneturvallisuuteen 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 liikenneturvallisuuteen kytkeytyvien tahojen toimintaan. Skenaariotyön tavoitteena on kuvata liikenneturvallisuustyötä nykytilanteen jatkuessa.

Business as usual (BAU)

Ohjelmassa esitettyjä uusia toimenpiteitä ei toteuteta. Resurssit, osaaminen ja yhteistyö pysyvät ennallaan tai kehittyvät samaan suuntaan kuin aiemminkin. Liikenneturvallisuustyötä tehdään kuten nykyään, mutta poikkihallinnollista ja organisoitua yhteistyötä ei ole tai se ei ole aktiivista. Johdon sitouttamiseen, työn tulosten raportointiin tai eri prosessien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointiin ei panosteta. Vastuu liikenneturvallisuustyöstä 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 koordinoitua tai erillistä panostusta aiheeseen ei ole. Nuorisopalvelut ja liikuntatoimi käsittelevät liikenneturvallisuutta vain satunnaisesti. Liikennekasvatusta ei ole kirjattu vahvasti mihinkään toiminnanohjauksen dokumentteihin. Yhteistyötä Liikenneturvan ja muiden sidosryhmien kanssa tehdään lähinnä yksittäisten koulujen tai päiväkotien aloitteesta.

Liikenneturvallisuusviestintä 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 riittävää osaamista liikennekasvatustyön tekemiseksi tai siihen ei ole aikaa. Kaupungin henkilökunnan omaan liikenneturvallisuuteen 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 liikenneturvallisuuksia on tehty ja muun muassa suojaiteita ja pyöriteitä on valaistu. Valaistustoimia ei kuitenkaan koordinoita eri palvelukokonaisuuksien kesken eikä kohteita valita systemaattisesti. Talvikunnossapito on niukasti resursoitua, eikä kaikkien pyöräliikenteen pääreittien hoito ole riittävällä tasolla. Jalkakäytävien hoito on edelleen kirjavaa, ja etenkin vaikeina talvina ongelmat korostuvat. Urakoitsijoiden sopimukset eivät kannusta minimitasoa parempaan laatuun. Pyöriteiden 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. Mielenterveys- ja päihdetyön, sosiaalipalveluiden, kouluterveydenhoidon, ajoterveyden arvioinnin ja vanhustalveluiden 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 kasvatus työ 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 suuremmassa 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 lumenkasauspaiikat reiteillä eivät saa aiheuttaa turvattomuutta liikkujille.



Kuva: Ramboll

Taloudellinen kestävyys

Liikenneturvallisuuden parantuminen vähentää yhteiskuntataloudellisia kustannuksia esimerkiksi onnettomuuskustannusten vähentymisen 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 poliisiin 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 työntantajille.

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 päättäjille lisäävät ymmärrystä aiheesta.

**Varsinais-Suomen
maakunta**



Turku



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 päivystystä, eli noin viiden vuoden välein. Osa mitattavista tiedoista on hyödynnettävissä vuositason, 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 Turkua, 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 Turkuu, jollei muuta ole mainittu)	2022	2025	2030	2035
Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä, joissa kuljettajan veressä on ollut alkoholia (vähintään 0,5 %) / lääkkeitä tai huumausaineita, 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 päihteiden 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