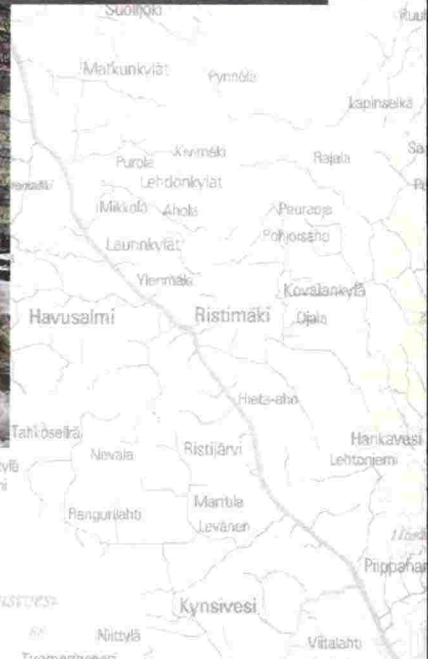
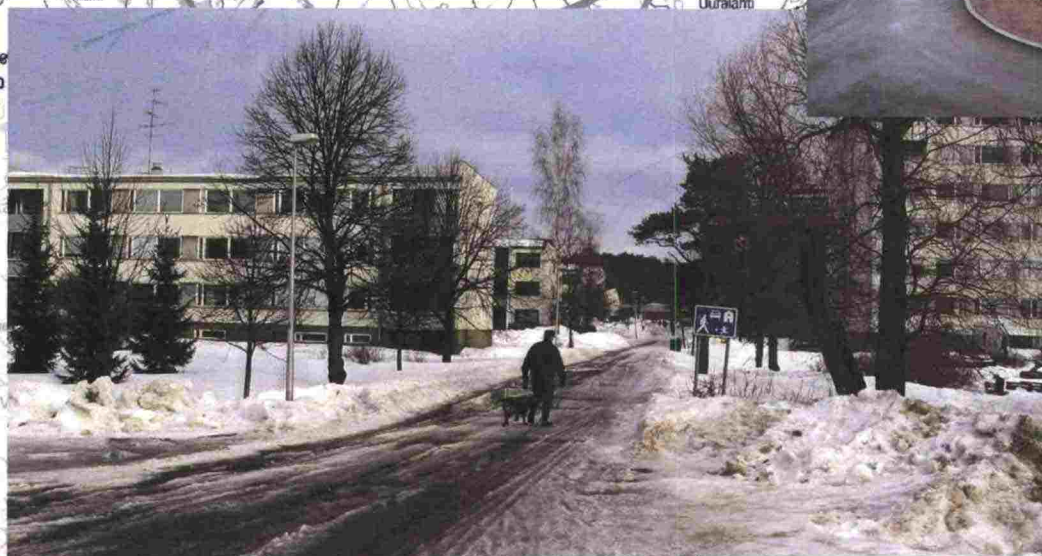


SUOLAHDEN liikenneturvallisuuksuunnitelma 2004



Kartat:

© Genimap Oy, Lupa L5683/04

© Suolahden kaupunki



**OSA A:
Kuntien yhteinen osa**

**KONNEVEDEN, SUMIAISTEN,
SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN
Liikenneturvallisuussuunnitelma 2004**



01/2004

TIEHALLINTO
Keski-Suomen tiepiiri
PL 58
40101 JYVÄSKYLÄ

TIIVISTELMÄ

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen ideoimalla ja aktivoimalla liikenneturvallisuustyötä sekä lisätä kuntien välistä yhteistyötä. Suunnitelmassa on selvitetty liikenneturvallisuuden nykytila ja kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia kyselyiden ja onnettomuusanalyysin avulla. Nykytilanteen selvitys on antanut lähtökohdat liikenneturvallisuustyön tavoitteiden ja päämäärien asettamiselle. Toimenpideohjelmat ja liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat tukevat tavoitteisiin pääsemistä.

Konneveden, Sumiaisten, Suolahden ja Äänekosken yleisillä teillä tapahtui vuosina 1998–2002 poliisin tilaston mukaan yhteensä 441 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaavateillä, yksityisteillä ja -alueilla tapahtui 192 onnettomuutta. Seudulla tapahtui siis keskimäärin 152 onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksista kuolemaan johti yleisillä teillä keskimäärin 1 onnettomuus ja loukkaantumiseen 17 onnettomuutta vuodessa. Kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtui kolmen vuoden tarkastelujaksolla keskimäärin 8 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Poliisin tilastojen mukaan vuosina 2000–2002 suunnittelualueella tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä olivat yksittäisonnettomuudet, joiden osuus henkilövahinko-onnettomuuksista oli 32 %. Seuraavaksi eniten henkilövahinkoja tuli risteämisonnettomuuksista (17 %) ja jalankulkijaonnettomuuksista (12 %). Kevyen liikenteen onnettomuuksia alueella tapahtui 27 kappaletta vuosina 2000–2002. Näistä 60 % johti henkilövahinkoihin. Yksittäisonnettomuuksia oli määrällisesti eniten (35 %) kaikista onnettomuuksista. Toiseksi eniten oli hirvieläinonnettomuuksia (16 %).

Kuntien alueilla tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 12,0 Me/vuosi, josta kuntien osuus on 15–20 %, eli noin 2,4 Me vuosittain. Kuntien kustannuksista suurin osa kohdistuu terveystoimintaan ja sosiaalitoimintaan.

Suunnitelman aikana asetettiin Konnevedelle, Sumiaisiin, Suolahteen ja Äänekoskelle seuraavat yhteiset liikenneturvallisuuksuustavoitteet:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen ja niiden seurausten lieventäminen (kuva 3.3-1)
- Turvallinen liikennekäyttäytyminen
- Turvallinen asuin ympäristö
- Turvallinen liikenne ympäristö
- Liikkumistarpeen vähentäminen
- Turvallisten kulkumuotojen suosiminen
- Liikenneturvallisuuksuustyön organisointi kaikissa hallintokunnissa sekä jatkuvan toiminnan käynnistäminen
- Liikenneturvallisuuksuustyön arvostuksen ja tietouden lisääminen toiminnassa ja päätöksenteossa
- Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin
- Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen

Asetettuja tavoitteita ei saavuteta pelkästään liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyö sekä poliisin valvontatyö ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä.

Kuntiin ollaan perustamassa liikenneturvallisuusryhmät, jotka koordinoivat ja seuraavat työn etenemistä hallintokunnissa ja sidosryhmissä. Hallintokuntaryhmien tehtävänä on laatia vuosittaiset toimintasuunnitelmat ja toteuttaa työ ruohonjuuritasolla.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty liikenneympäristön parantamiseen sekä edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia että suurempia toimenpiteitä. Niiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä kuntien ja Tiehallinnon välillä.

Seuraavat toimenpiteet ovat tärkeimpiä alueen kunnissa:

- Vt 4 parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väyliä ja keskikorokkeita suojateille
- Koulualueiden jäsentäminen ja rauhoittaminen
- Keskustan ajonopeuksien alentaminen
- Taajamien ulkopuolisten piste kohtaisten nopeusrajoitusten toteuttaminen
- Näkemien parantaminen

Valtatien 4 parantamiseksi Tiehallinnolla on olemassa eriasteisia suunnitelmia, mutta niiden toteuttaminen riippuu valtakunnan tasolla päätettävästä rahoituksesta. Valtatielle 4 kohdistuvat parantamistoimenpiteet eivät muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ole mukana tässä suunnitelmassa.

Alueen kunnissa tulee laajasti keskustella liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyistä tavoitteista ja päättää niistä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri tahojen sitoutumista niihin, suunnitelman käsittelyä kuntien päättävissä elimissä ja päätöksiä suunnitelman hyväksymisestä sekä suunnitelman toimenpiteiden toteuttamista. Asianomaisten tahojen tulee jatkossa huolehtia siitä, että suunnitelman toteuttamiseen varataan vuosittain tarvittavat resurssit kuntien budjetteihin.

ALKUSANAT

Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiiri, Konneveden ja Sumiaisten kunnat sekä Suolahden ja Äänekosken kaupungit ovat laatineet vuosien 2003–2004 aikana liikenneturvallisuussuunnitelman kuntien alueelle. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden koulutus- ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä. Pääpaino suunnittelutyössä on ollut liikenneturvallisuustyön aktivoimisessa ja tehostamisessa.

Suunnitelmassa on selvitetty onnettomuusanalyysin ja kyselyiden perusteella vaaralliset kohteet alueella sekä laadittu liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpideohjelma. Suunnitelmassa on keskitytty seuraavan kymmenvuotiskauden aikana toteutettavien liikenneturvallisuustoimenpiteiden määrittämiseen. Toimenpideohjelman toteuttamisella voidaan parantaa liikenneympäristöä ja näin vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta.

Liikenneturvallisuustyötä on kehitetty ja tehostettu kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa ja eri hallintokuntien kanssa hallintokuntaakohtaisissa tilaisuuksissa. Kuntien välistä tiedonkulkua ja organisointia käytetään hyväksi liikenneturvallisuustyössä.

Suunnitelman laatimisen aikana tapahtui Konginkankaalla Äänekoskella Suomen kaikkien aikojen pahin tieliikenneonnettomuus, jossa 23 ihmistä menehtyi linja-auton ja rekka-auton kohtaamisonnettomuudessa. Valtatien 4:n parantaminen mm. keskikaiteellisilla ohituskaisistoilla ja eritasoliittymillä on yksi tieverkon kehittämishankkeista, jonka rahoituspäätös tehdään valtakunnallisella tasolla.

Suunnitelmaa koskevat päätökset ja ratkaisut on tehnyt ohjausryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

Martti Kupari	Konneveden kunta
Esko Santala	Sumiaisten kunta
Jarmo Latvala	Suolahden kaupunki
Veikko Lång	Äänekosken kaupunki
Pasi Pirtala	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Ulla Vanhakartano	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Markku Suokas	Äänekosken kihlakunnan poliisilaitos
Leena Piippa	Liikenneturva

Liikenneturvallisuussuunnitelman on laatinut Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirin ja kuntien toimeksiannosta Ramboll Finland Oy (entinen SCC Viatek Oy), jossa työhön ovat DI Christel Kautialan johdolla osallistuneet ins (AMK) Outi Kulonen, DI Katja Seimelä ja ins. Janne Koskinen. Raportin on taittanut graaf.suunn. Carita Ahlgren.

Sisällysluettelo/ OSA A

1	LÄHTÖKOHDAT -----	7
1.1	Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät -----	7
1.2	Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen ja tavoitteet -----	8
1.3	Suunnittelualue -----	8
2	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT -----	10
2.1	Nykyinen liikenneturvallisuustyö Suomessa -----	10
2.2	Liikenneonnettomuudet -----	13
2.3	Kyselyt -----	19
2.4	Maastotarkastelut -----	20
2.5	Yhteenvedo liikenneturvallisuuksongelmista -----	20
3	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET -----	21
3.1	Liikenneturvallisuuksutavoitteet valtakunnan tasolla -----	21
3.2	Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuksutavoitteet -----	22
3.3	Suunnittelualueen liikenneturvallisuuksutavoitteet -----	23
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN -----	25
4.1	Lähtökohdat -----	25
4.2	Työn organisointi -----	25
4.3	Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät -----	26
4.4	Tiedottaminen -----	31
4.5	Liikennevalvonta -----	31
5	LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN -----	33
5.1	Lähtökohdat -----	33
5.2	Liikenteen rauhoittaminen -----	33
5.3	Liittymien ja katujaksojen parantaminen -----	36
5.4	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen -----	38
5.5	Liikenteen ohjaustoimenpiteet -----	39
5.6	Kunnossapitotoimenpiteet -----	40
5.7	Toimenpideohjelma -----	41
6	JATKOTOIMENPITEET -----	42
6.1	Suunnitelman käsittely ja seuranta -----	42
6.2	Liikennejärjestelyjen toteutus -----	42

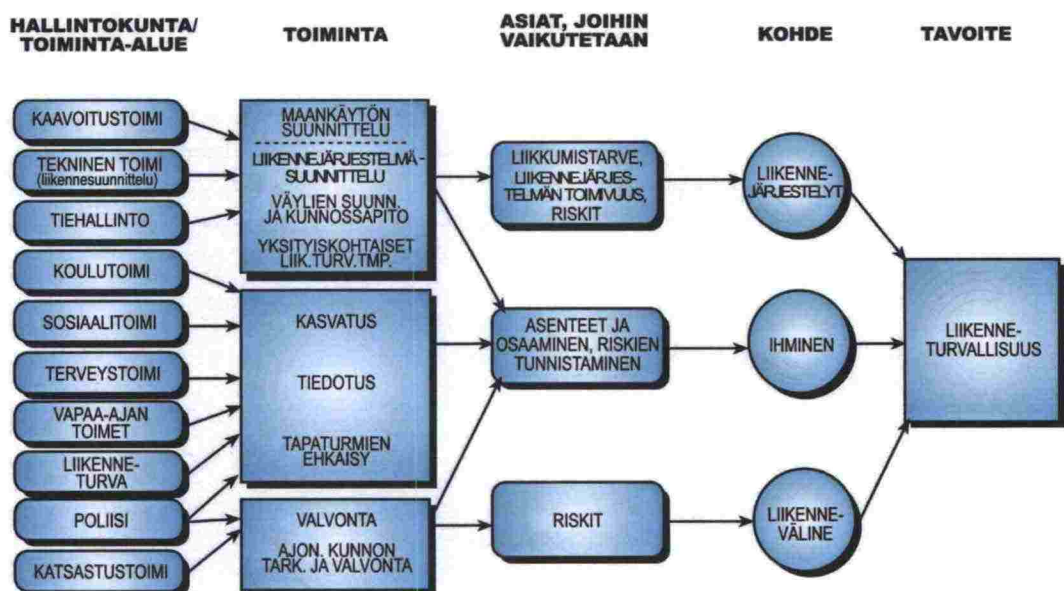
1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Liikenneturvallisuuden vaikuttavat tekijät

Liikenneturvallisuuden parantamisen päätavoitteena on onnettomuuksien vähentäminen, seurauksien lieventäminen ja onnettomuusriskin pienentäminen. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa vaikuttamalla liikennenympäristöön, liikennevälineeseen sekä ennen kaikkea liikenteessä liikkuviin ihmisiin. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehostamalla koulutusta, valistusta ja tiedotusta, maankäytön suunnittelun avulla, kehittämällä liikenneverkkoa, kehittämällä liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein sekä tehostamalla kunnossapitoa ja liikenteen valvontaa.

Liikennejärjestelyjen ja -ympäristön parantaminen kuuluvat Tiehallinnon ja kunnan teknisen ja kaavoitustoimen toimialaan. Liikennevälineen turvallisuuden voivat vaikuttaa parhaiten katsastustoimi ja poliisi tarkkailemalla ajoneuvojen kuntoa. Poliisi ja katsastustoimi myös tiedottavat ajoneuvon kuntoon liittyvistä ajankohtaisista asioista. Ihmisen asenteisiin ja käyttäytymiseen voivat parhaiten vaikuttaa kunnan eri toimialoista kuntalaisten kanssa päivittäin tekemisissä olevat hallintokunnat. Näitä ovat sivistys-, sosiaali-, terveys- ja vapaa-ajan toimet.

Poliisi ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kasvatus- ja tiedotustoimintaan kunnissa. Lisäksi eri yhdistyksillä ja järjestöillä on mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnissa toimivat yritykset voivat myös vaikuttaa työntekijöidensä työ- ja työasiointimatkojen turvallisuuteen. Liikenneturvallisuustyön onnistumisen edellytyksenä on lisäksi työn tehokas organisointi. Kuntien kesken tulisi tapahtua tiedonvaihtoa niin vetäjien kuin eri hallintokuntien kesken.



Kuva 1.1-1 Liikenneturvallisuus on monen toiminta-alueen ja asian vuorovaikutusta.

1.2 Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen ja tavoitteet

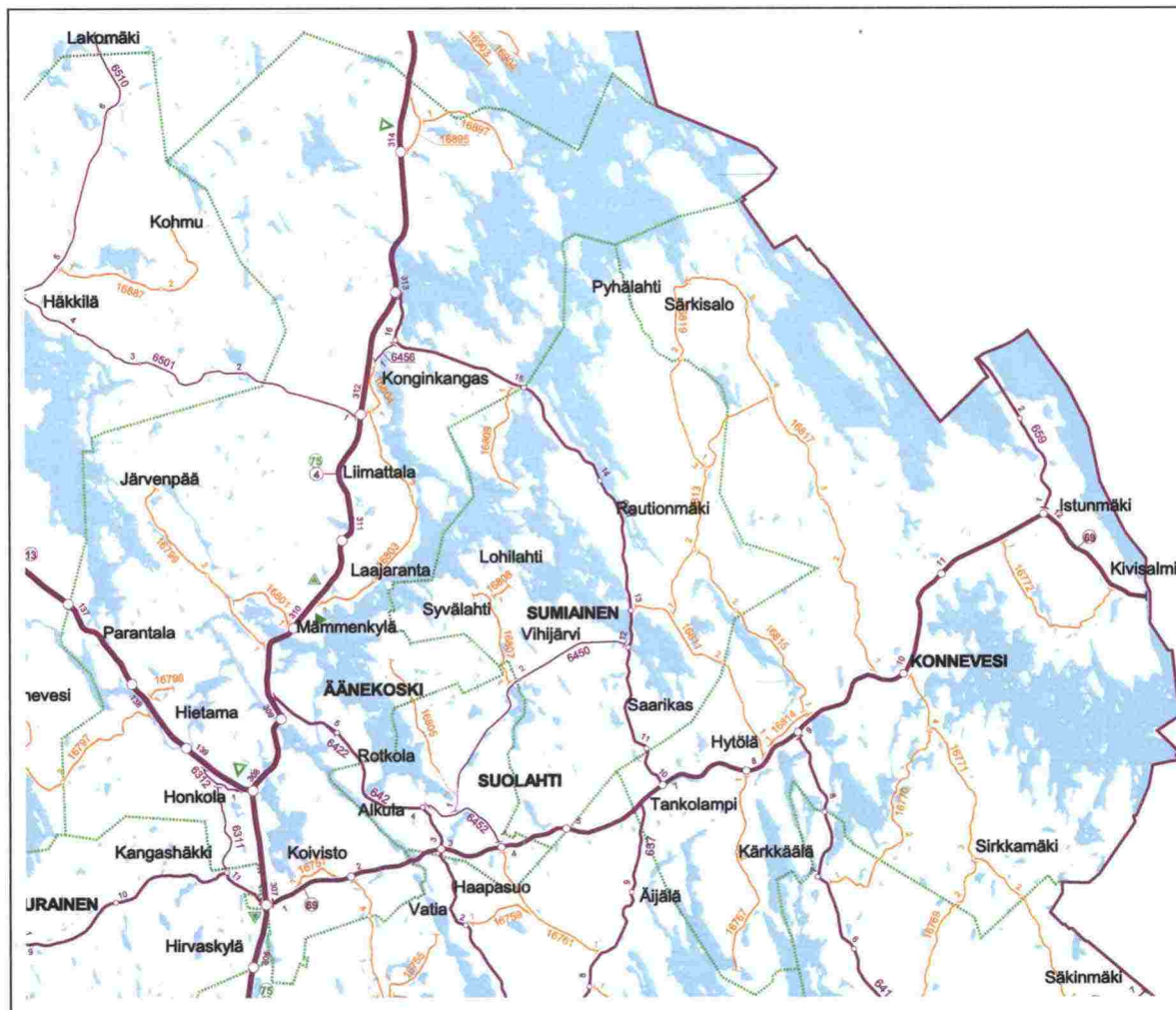
Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiiri sekä Konneveden, Sumiaisten, Suolahden ja Äänekosken kunnat ovat laatineet vuosien 2003–2004 aikana tämän liikenneturvallisuuksuunnitelman kuntien alueelle. Kunnissa ei aikaisemmin ole laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelmia. Liikenneturvallisuuksuunnitelman tarkoituksena on selvittää ne toimenpiteet, joilla onnettomuusmäärät saadaan liikenteen kasvusta huolimatta laskuun. Suunnitelman päätavoitteita ovat liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenneturvallisuuksuustyön ideointi ja aktivoiminen sekä kuntien välisen yhteistyön lisääminen. Työssä on keskitytty seuraaviin osa-alueisiin:

- kuntien liikenneturvallisuuksuustyön kehittäminen
- yhteistyön laajentaminen eri hallintokuntien, sidosryhmien ja kuntien välillä sekä kuntien, Tiehallinnon ja Liikenneturvan välillä
- liikenneturvallisuuksuustyön integroiminen kaikkien hallintokuntien työhön ja nykyisen työn tehostaminen
- lähiaikana toteutettavien alueen liikenneturvallisuutta parantavien liikennejärjestelyiden toimenpide-ehdotusten laatiminen
- liikenneturvallisuuksutietämyksen laajentaminen päätöksentekoprosessin helpottamiseksi

Suunnitelmassa on kartoitettu liikenneturvallisuuden tila sekä määritetty liikenneturvallisuuksuongelmat kyselyjen ja onnettomuusanalyysin avulla. Nykytilanteen selvitys on antanut lähtökohdat liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteiden ja päämäärien asettamiselle. Toimenpideohjelmat ja liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat tukevat tavoitteisiin pääsemistä.

1.3 Suunnittelualue

Suunnittelualueeseen kuuluvat Konneveden, Sumiaisten, Suolahden ja Äänekosken kunnat. Alueen kunnissa tieverkolle on ominaista kuntien läpi kulkevat valta- ja kantatiet. Äänekosken kuntaa halkovat valtatiet 4 ja 13, jotka ovat valtakunnallisesti merkittäviä väyliä. Suolahden ja Konneveden kuntia halkoo kantatie 69, joka Konneveden kohdalla toimii myös taajaman keskuskatuna. Sumiaisten kuntaa halkoo seututie 637 kulkien niin ikään aivan keskustan halki.



Kuva 1.3-1 Suunnittelualueen kuntien tieverkko.

2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

2.1 Nykyinen liikenneturvallisuustyö Suomessa

Liikenneturvallisuustyön suuntaviivat luodaan valtakunnallisella tasolla. Lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuustyön koordinoinnista. Kuntatasolla eri hallintokunnilla ja sidosryhmillä on vastuu työn toteuttamisesta paikallisella tasolla.

Tahoja, jotka osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön, ovat liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriön poliisiosasto, lääninhallitukset, Tiehallinto, kunnat, Liikenneturva, auto-koulu, katsastus, vakuutusyhtiöt, kiinteistönomistajat sekä erilaiset järjestöt ja yhdistykset.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee ja laatii liikenneturvallisuuteen vaikuttavia lakeja ja asetuksia. Ministeriötasolla asetetaan valtakunnalliset tavoitteet ja luodaan suuntaviivat liikenneturvallisuustyölle. Liikenne- ja viestintäministeriö rahoittaa alan tutkimustyötä sekä tukee mm. kuntatason liikenneturvallisuustyötä myöntämällä ns. kuntakannustinrahaa.

Poliisi

Poliisi toimii valtakunnallisella tasolla, läänitasolla ja paikallisella tasolla. Sisäasiainministeriö valmistelee liikenneturvallisuuteen liittyviä lakeja ja asetuksia sekä vastaa poliisin valtakunnallista liikenneturvallisuustyöstä. Poliisin lääninjohto johtaa poliisitoimintaa läänissä ja määrittelee yksiköiden vastualueet. Maakunnallista liikenneturvallisuustyötä yli kihlakunnan rajojen tekee liikkuva poliisi. Liikkuvan poliisin päävastuulla ovat valtaväylät.

Paikallispoliisilla on päävastuu paikallisesta liikenteenvalvonnasta. Paikallisen poliisin liikenneturvallisuustyö koostuu liikennevalvonnasta, liikennetiedottamisesta, liikennevalvonnasta, liikennerikostutkinnasta sekä ajo-oikeusvalvonnasta. Erityisen tärkeää on poliisin kouluissa pitämä liikennekasvatus.

Poliisilaitoksilla kirjataan liikenneonnettomuudet rikosilmoitusten mukaisesti ja tiedot toimitetaan valtakunnalliseen tietokantaan. Poliisin liikenneonnettomuustilastoa käyttävät mm. Tilastokeskus ja Tiehallinto.

Suurena ongelmana valtakunnassa pidetään tällä hetkellä resurssien vähyyttä, mikä heijastuu suoraan valvontatyöhön. Viime vuosina ylinopeudet ja pittaamattomuus liikenteessä ovat lisääntyneet. Myös törkeiden rattijuopumusten määrä on lisääntynyt, ja huumaantuneena ajaminen on entistä yleisempää.

Lääninhallitukset

Valtioneuvoston tekemän liikenneturvallisuuden parantamista koskeneen periaatepäätöksen mukaan lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja seurannasta. Lääneissä tehtävän hoitaa läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunta, jossa

ovat mukana keskeisimmät liikenneturvallisuuden alalla toimivat organisaatiot ja intressitahot sekä yksi liikenneturvallisuustyöhön keskittyvä virkamies.

Länsi-Suomen läänissä toimii neljä alueellista yhteistyöryhmää, joista yksi Keski-Suomen alueella. Yhteistyöryhmä on yhteydenpito- ja yhteistyökanava lääninhallituksen ja eri viranomaisten välillä. Tavoitteena on parantaa Keski-Suomen liikenneturvallisuutta eri osapuolien yhteistyönä.

Tiehallinto

Liikenneturvallisuuden parantaminen on keskeinen tavoite kaikessa Tiehallinnon toiminnassa kuten suunnittelussa, investoinneissa, ylläpidossa ja hoidossa. Tiehallinnon nykyinen liikenneturvallisuustyö painottuu liikenneturvallisuussuunnitelmien teettämiseen, tehokaiden toimenpiteiden kartoittamiseen ja toteuttamiseen, suunnitelmien liikenneturvallisuustarkastukseen, liikenneturvallisuusaloitteiden käsittelyyn, asiantuntijaryhmiin osallistumiseen ja lausuntojen antamiseen.

Tiehallinnon liikenneturvallisuusohjelma 2005 sisältää tiepiirien toiminnan kehittämisen kannalta seuraavat toimintaperiaatteet:

- Tiehallinto toimii aktiivisesti alueellisten ja paikallisten liikennejärjestelmien turvallisuuden lisäämiseksi ja on tarvittaessa mukana edistämässä valtakunnallisen liikennejärjestelmän turvallisuusvaikutusten lisäämistä.
- Tiehallinto sitoutuu yhteiskunnan asettamaan liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen ja toimii sen toteuttamiseksi kulloinkin käytettävissä olevin parhain keinoin.
- Tiehallinto edistää liikkumisen ja kuljetusten turvallisuutta kaikissa oloissa sekä taajamien että haja-asutusalueiden yleisillä teillä.
- Tiehallinto etsii ja ottaa käyttöön keinoja erityisesti liikennekuolemien ja muiden vakavien henkilövahinkojen vähentämiseksi yhteistyössä muiden liikenneturvallisuustyötä tekevien kanssa.
- Organisaatiota ja toimintaa kehittäessään Tiehallinto parantaa kansalaisten osallistumismahdollisuuksia ja varmistaa liikenneturvallisuuden laadun tienpitotoiminnassa.
- Tiehallinto huolehtii omin toimin sekä yhteistyössä eri liikenneturvallisuustyötä tekevien sidosryhmien kanssa liikenneturvallisuustietämyksen ajanmukaisuudesta ja turvallisuustiedotuksesta.

Tiehallinto suunnittelee ja toteuttaa parantamistoimenpiteitä mm. onnettomuusanalyysien ja tienkäyttäjien aloitteiden pohjalta. Tällä hetkellä Tiehallinto panostaa nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämiseen ja yhtenäistämiseen ja erityisesti taajamien alempien nopeusrajoitusten tukitoimien suunnitteluun ja toteuttamiseen.

“Tienkäyttäjän linja” - palvelupuhelimeen (puh. 0200-2100) voivat tienkäyttäjät tehdä ilmoituksia tien kunnosta, kunnossapidosta ja muista liikenteen ongelmista ympäri vuorokauden.

Tiehallinto tekee liikenneturvallisuusasioissa yhteistyötä mm. kuntien, poliisin, maakuntien liittojen, Liikenneturvan, riistanhoitopiirien ja tiedostusvälineiden kanssa.

Liikenneturva

Liikenneturva on lähes kuudenkymmenen jäsenjärjestönsä kautta julkisoikeudellinen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö. Liikenneturva on alan ainoa organisaatio, joka päätehtävänä on liikenneturvallisuustyö. Se saa rahoituksensa liikennevakuutusmaksuun sisältyvästä liikenneturvallisuuden edistämiseen tarkoitettusta maksusta, jonka myöntää sosiaali- ja terveysministeriö. Liikenneturva toimii Liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa ja sen toimintaa säädellään 1.1.2004 alkaen lailla (laki Liikenneturvasta 278/2003).

Liikenneturvan tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta ihmisten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla. Sen työkaluja ovat kampanjat, ajankohtainen tiedotus, eri ikäryhmien liikennekasvatuksen tukeminen, ajoneuvojen kuljettajien jatkokoulutus sekä tutkitun tiedon hankkiminen työn tueksi. Liikenneturva virittää turvallisuusajattelua, jotta ihmiset ja heidän käyttäytymisensä otetaan huomioon kaikessa liikennettä koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Liikenneturva toimii läheisessä yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa.

Liikenneturva palvelee kuntia tarjoamalla koulutusta, asiantuntija-apua ja materiaalia ihmisten liikennekäyttäytymistä koskevissa kysymyksissä. Tiedotus- ja koulutusapua Liikenneturva voi tarjota erityisesti sosiaali-, terveys- ja sivistystoimen aloille. Teknistä toimea Liikenneturva voi parhaiten palvella tiedotusyhteistyöllä.

Kunnat

Kuntatasolla liikenneturvallisuuden ajatellaan usein kuuluvaksi vain poliisille, tekniselle sektorille ja osittain koulutoimelle. Kuitenkin useat muutkin hallintokunnat käsittelevät liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita omassa toiminnassaan muun muassa tekeillä aloitteita. Liikenneturvallisuustyö ei kunnissa usein ole kovin organisoitua. Eri hallintokuntien välillä yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa on heikkoa eikä koko kunnan yhteisiä liikenneturvallisuustavoitteita ole selkeästi määriteltä yksikkötasolle.

Tämän työn pohjalta on tarkoitus kehittää suunnittelualueen kuntien sisäistä ja kuntien välistä yhteistyötä liikenneturvallisuusasioissa.

Autokoulut

Autokoulut tekevät liikenneturvallisuustyötä opettaessaan uusille kuljettajille turvallista ajotapaa ja oikeita liikenneasenteita. Autokoulut järjestävät myös mopokorttikursseja. Autokoulut ja Suomen Autokoululiitto järjestävät lisäksi jatkokursseja, esimerkiksi liikkaan kelin ja ennakoivan ajon kursseja. Yhteistyötä tehdään poliisin, Liikenneturvan ja katsastuksen kanssa.

Katsastus ja kuljettajatutkinto

Autokatsastuskonttorit tekevät liikenneturvallisuustyötä valvomalla ajoneuvojen kuntoa vuosikatsastuksessa. Kuljettajatutkintojen yhteydessä pyritään vaikuttamaan nuorten kuljettajien asenteisiin. Yhteistyötä tehdään poliisin ja autokoulujen kanssa.

Vakuutusyhtiöt

Vakuutusyhtiöt ylläpitävät omia liikennevahinkotilastojaan. Liikennevakuutusyhtiöt saavat vakuutustenottajien tekemien vahinkoilmoitusten kautta tietoja tapahtuneista liikennevahingoista kattavammin kuin mikään muu taho. Vahinkoilmoituksissa on selvitetty myös vahingon syntymiseen vaikuttaneita tekijöitä, joita voidaan käyttää hyväksi liikenneturvallisuustyössä. Vakuutusyhtiöt osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön myös mm. järjestämällä erilaisia kilpailuja.

Kiinteistönomistajat

Kiinteistönomistajat vaikuttavat liikenneturvallisuuteen aurauksen ja hiekoituksen sekä omien piha-alueidensa liikennejärjestelyjen kautta. Asuntoalueen asukkaiden kesken käytävällä keskustelulla ja tehtävillä päätöksillä voi olla merkittävä vaikutus alueen turvallisuuteen. Kiinteistön omistajan vastuulla on tonttiin rajoittuvan jalkakäytävän talvikunnossapito (lumen auraus ja pois kuljetus). Asuntoalueilla näkemää rajoittavat pensasaidat muodostuvat ajoittain turvallisuusriskiksi.

2.2 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

Tietoja liikenneonnettomuuksista tuotetaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuuksien perusteella. Poliisin tietoon tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, 18 % loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ja noin kolmannes aineellisiin vahinkoihin johtaneista liikenneonnettomuuksista. Tilastokeskus ylläpitää tilastoa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Tiehallinto taas ylläpitää omaa onnettomuusrekisteriä yleisten teiden osalta.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievistä peltikolareista. VALT:n tilastoissa on suuri määrä sellaisia liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietoina on käytetty poliisiin tietoon tulleita onnettomuuksia, joita on tähän työhön saatu Tiehallinnosta ja Tilastokeskukselta.

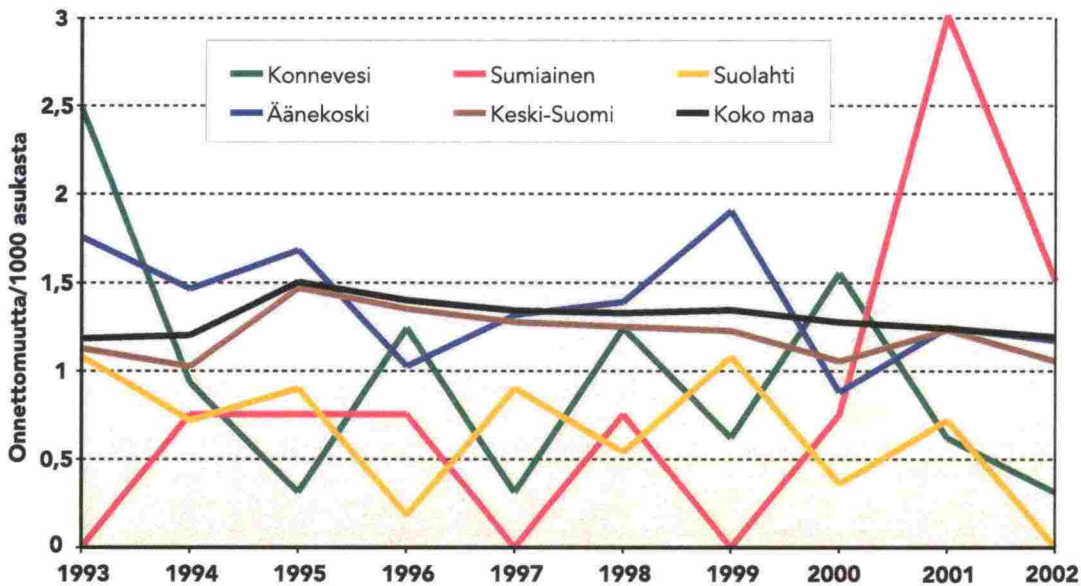
Suunnittelualueen liikenneonnettomuudet ja niiden kehitys

Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietoina on käytetty poliisiin tietoon tulleita onnettomuuksia sekä vakuutusyhtiöiden tilastoja. Poliisin tilastoimia onnettomuuksia on tähän työhön saatu Tiehallinnosta ja Tilastokeskukselta.

Suomessa kuoli tieliikenneonnettomuuksissa vuonna 2003 ennakkotiedon mukaan 377 henkilöä. Viimeksi kuolleiden määrä on Suomessa ollut samalla tasolla 50-luvulla, jolloin liikennemäärät olivat kuitenkin huomattavasti pienemmät. Liikennekuolemien määrä on pysytellyt noin 400 vuosittaisessa uhrissa viimeisen kymmenen vuoden ajan. Loukkaantuneita on vuosittain noin 8 500 henkilöä.

Konneveden, Sumiaisten, Suolahden ja Äänekosken alueilla tapahtui vuosina 1998–2002 yleisillä teillä poliisin tilaston mukaan yhteensä 441 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaavateillä, yksityisteillä ja -alueilla tapahtui 192 onnettomuutta. Seudulla tapahtuu siis keskimäärin 152 onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksista kuolemaan johti yleisillä teillä 1 onnettomuus vuodessa ja loukkaantumiseen n. 17 kpl vuodessa. Kaavateillä on kolmen vuoden tarkastelujaksolla tapahtunut 2 kuolemaan ja 23 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta.

Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet v. 1993 - 2002
(lähde: Tilastokeskus)



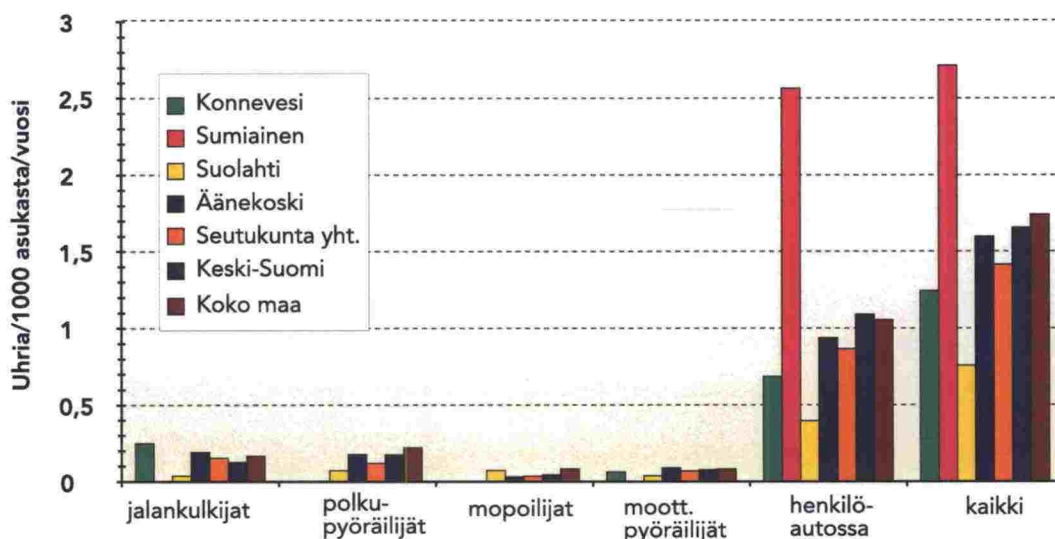
Kuva 2.2-1 Asukaslukuun suhteutetun henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys suunnittelualueen kunnissa verrattuna koko maan ja Keski-Suomen tilanteeseen v. 1993–2002 (Lähde: Poliisi/Tilastokeskus).

Suunnittelualueen kunnissa tapahtuu asukaslukuun suhteutettuna vähemmän onnettomuuksia kuin keskimäärin koko Suomessa ja Keski-Suomessa. Loukkaantuneiden määrä on asukaslukuun suhteutettuna Keski-Suomessa alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin. Se on myös Länsi-Suomen läänin keskiarvoa alhaisempi. Asukasmäärään suhteutettu liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on kuitenkin ollut Keski-Suomessa keskimääräistä korkeampi (Lähde: Tilastokeskus).

Henkilövahingot kulkumuodoittain

Verrattaessa poliisin tietoon tulleiden kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää suhteutettuna asukaslukuun, on suunnittelualueella tapahtunut selvästi vähemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin koko Keski-Suomen alueella tai koko Suomessa.

Kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain v. 1998–2002 (lähde: Tilastokeskus)



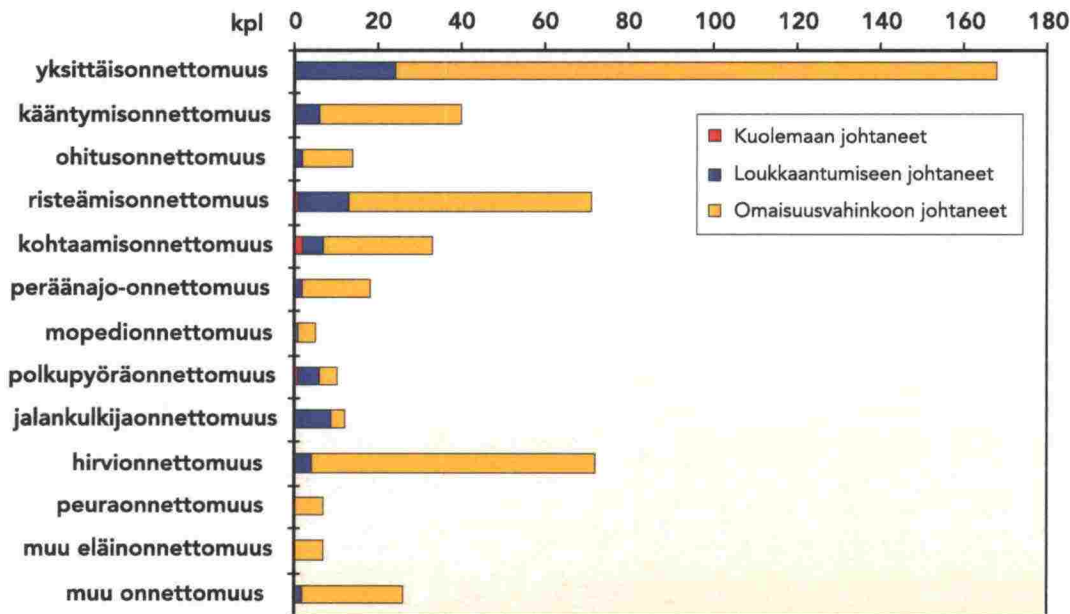
Kuva 2.2-2 Vuosittain kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain 1998–2002 (Lähde: Poliisi/Tilastokeskus).

Onnettomuusluokat

Henkilövahinkoihin johti yleisten teiden onnettomuuksista 20 % ja kaavateiden, yksityisteiden ja -alueiden onnettomuuksista 13 %. Poliisin tilastojen mukaan vuosina 2000–2002 suunnittelualueella tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä olivat yksittäisonnettomuudet, joita oli henkilövahinko-onnettomuuksista 32 %. Seuraavaksi eniten henkilövahinkoja tuli risteämisonnettomuuksista (17 %) ja jalankulkijaonnettomuuksista (12 %). Kevyen liikenteen onnettomuuksia alueella tapahtui 27 kappaletta vuosina 2000–2002. Näistä 60 % johti henkilövahinkoihin.

Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 5 kpl alueen yleisillä teillä vuosina 1998–2002. Kaavateilla, yksityisalueilla ja -teillä tapahtui 2 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosina 2000–2002. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 2 oli kohtaamisonnettomuuksia, 2 risteämisonnettomuuksia, 2 polkupyöräonnettomuuksia ja 1 yksittäisonnettomuus.

Yksittäisonnettomuuksia oli määrällisesti eniten (35 %) kaikista onnettomuuksista. Toiseksi eniten oli hirvieläinonnettomuuksia (16 %).

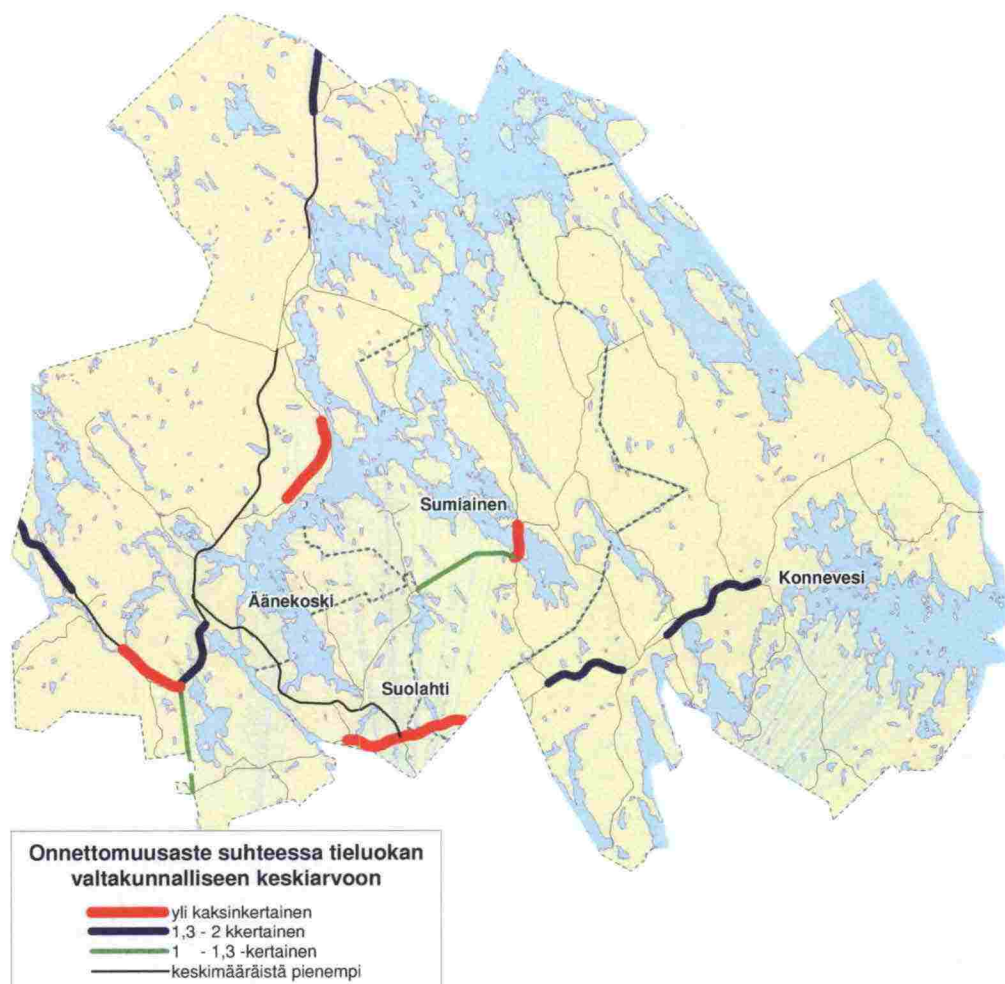


Kuva 2.2-3 Suunnitelman kuntien alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat 2000–2002 (Lähde: Poliisin tilastot / Tiehallinto).

Tapahtumapaikat

Onnettomuudet painottuivat valta- ja kantateille. Onnettomuuksia tapahtui selkeästi eniten valtatiellä 4, jolla tapahtui paljon yksittäis- ja hirvieläin onnettomuuksia, mutta myös paljon ajoneuvojen välisiä onnettomuuksia mm. valtatie 13 ja kantatie 69 liittymässä. Henkilövahinkoonnettomuuksien kasautumia löytyi niin ikään edellä mainituista liittymistä sekä kantatieltä 69 Konnevedeltä Tankolammen ja Hytölän väliltä. Henkilövahinkoon johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui mm. valtatiellä 4 Äänekosken taajaman lähistöllä, valtatiellä 13 mm. Martin Kievarin kohdalla, kantatiellä 69 Konneveden taajaman kohdalla ja Äänekosken keskustassa (liite 1).

Yleisten teiden vaarallisimmat tiejaksot on määritelty vertaamalla onnettomuusasteita (onnettomuuksia/100 milj. ajoneuvokilometriä) vastaavien tieluokkien koko maan arvoihin. Yli kaksi kertaa vaarallisimpia tiejaksoja löytyy mm. valtatieltä 13 valtatie 4 liittymästä länteen, kantatieltä 69 Suolahdelta ja seututieltä 637 Sumiaisten keskustan kohdalta.



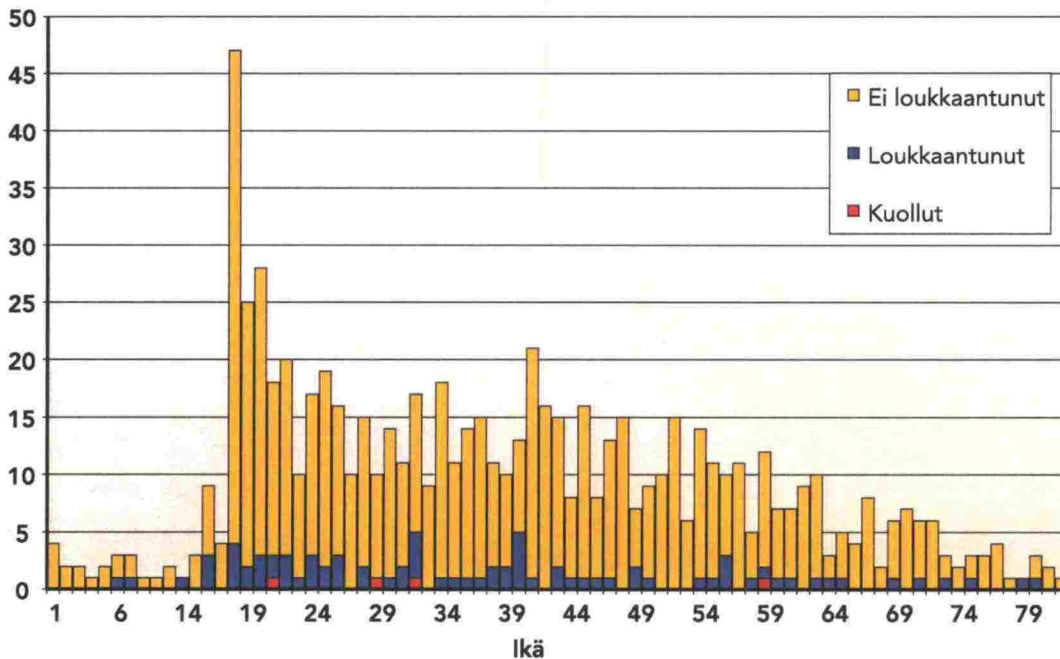
Kuva 2.2-4 Onnettomuusaste (onn. /100 milj. ajoneuvokilometriä) vuosina 2000–2002 tapahtuneiden onnettomuuksien perusteella eri tiejaksoilla verrattuna vastaavien tieluokkien arvoihin koko maassa 2002 (huom: siellä missä liikennemäärät ovat pieniä, vertailutiedot eivät ole luotettavia).

Onnettomuudet ikäryhmittäin

Vuosina 2000–2002 liikenneonnettomuuksissa oli yhteensä 859 osallista, ikätiedot saatiin 741 osallisesta. Ikäjakaumasta nousee esiin 18–20 -vuotiaiden määrä. Heidän osuutensa kaikista osallisista oli noin 12 %. Näistä nuorista osallisista 81 % oli miehiä. Yli 70 -vuotiaista osallista on loukkaantuneita selvästi enemmän kuin muista ikäryhmistä.

Nuorten 18–20 -vuotiaiden onnettomuuksista kolmannes oli yksittäisonnettomuuksia eli tieltä ulossuistumisia. 35–54 -vuotiaiden onnettomuuksista neljännes oli yksittäisonnettomuuksia ja neljännes risteämisonnettomuuksia. Yli 70-vuotiailla korostuivat risteämis- ja kääntymisonnettomuudet. Noin puolet 1–12 vuotiaista onnettomuuksissa osallisina olleista oli jalan-kulkijoita.

Ääneseudun onnettomuuksien osallisten ikäjakauma (Lähde: Tiehallinto onnettomuusrekisteri 2000-2002)



Kuva 2.2-5 Alueen onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosilta 2000 - 2002 (lähde: poliisin tilastot/ Tiehallinto).

Onnettomuuskustannukset

Tiehallinnon julkaisun "Tielikenteen ajokustannukset 2000" mukaan liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 387 000 e ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 16 800 e.

Alueella tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat näin laskien noin 12,0 Me/vuosi, josta kuntien osuus on 15–20 % eli noin 2,4 Me vuosittain. Kuntien kustannuksista suurin osa kohdistuu terveyst- ja sosiaalitoimelle.

Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä

Onnettomuusanalyysin perusteella voidaan todeta seuraavaa:

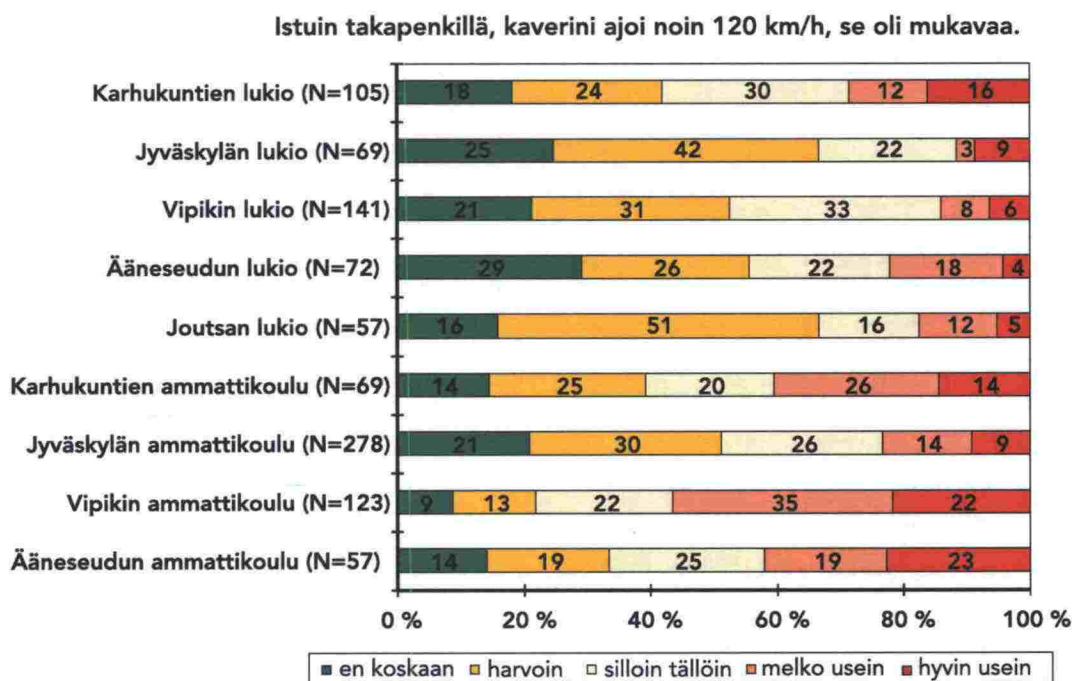
- Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia/1000 asukasta tapahtuu alueella jonkin verran vähemmän kuin koko maassa tai koko Keski-Suomen alueella.
- Yli 70 % alueella tapahtuneista onnettomuuksista tapahtui teiden linjaosuuksilla (muualla kuin risteyksissä). Tyypillisiä tällaisia onnettomuuksia ovat yksittäis-, kohtaamis- ja hirvi-eläinonnettomuudet.
- Ajoneuvon hallinnan menetyksestä johtuvia yksittäisonnettomuuksia tapahtuu alueella paljon.
- Onnettomuudet tapahtuvat useimmiten hyvissä olosuhteissa: 56 % päivän valossa (VALT: koko maa 75 %) ja 45 % tien pinnan ollessa paljas ja kuiva (VALT: kokomaa 55 %).
- Yksittäisonnettomuuksista n. 45 % tapahtui tien pinnan ollessa jäinen, luminen tai sohjoinen (VALT: koko maa 40 %).

2.3 Kyselyt

Alueen liikenneturvallisuuksuunnitelmaa tehtäessä haluttiin saada onnettomuusanalyysin lisäksi suoraan kuntalaisilta tietoa alueen ongelmakohdista ja mahdollisista parantamisehdotuksista. Liikenneturvallisuuksuunnitelma suunnattiin peruskoululaisille, eri hallintokunnille, asukasyhdistyksille, seurakunnille ja ammattiliikenteen harjoittajille. Alueen lukioissa ja ammattioppilaitoksissa toteutettiin asennekysely, jolla kartoitettiin nuorten liikennekäyttäytymistä ja turvavälineiden käyttöä.

Kyselyillä pyritään ongelmien selvittämisen lisäksi aktivoimaan eri tienkäyttäjryhmiä liikenneturvallisuuksuunnitelmaan. Eri tienkäyttäjryhmät painottavat erityyppisistä asioita: koululaiset ja iäkkäät painottavat ongelmia jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta, ammattiautoilijat puolestaan autoliikenteen näkökannalta.

Liikenneympäristön kehittämistyö on jatkuvaa, joten ongelmien ja parannusehdotuksien päivitys on tärkeää.



Kuva 2.3-2 Alueen lukiolaisten ja ammattikoululaisten asenteita verrattiin muiden seutukuntien nuorten vastauksiin.

Karhukunnat = Porin ympäristökunnat

Vipikeki = Viitasaari, Pihtipudas, Kinnula, Kivijärvi

Joutsa = Joutsan lukio

2.4 Maastotarkastelut

Maastossa tarkasteltiin kyselyissä esille tulleita ongelma-kohtia tarkemmin. Samalla suunniteltiin mahdollisia korjaus- tai parannustoimenpiteitä. Maastotarkasteluun osallistuvat kunnan teknisen toimen, Tiehallinnon, poliisin ja konsultin edustajat. Esille tuli mm. tarpeita parantaa suojateiden havaittavuutta herätemerkein ja turvata kevyttä liikennettä rakentamalla suojateille keskikorokkeita. Myös koulualueet ja koulujen ympäristöt kaipaavat jäsentelyä ja liikenteen rauhoittamista. Jotkut liittymät todettiin liian laajoiksi ja huonosti toimiviksi, ja niihin ehdotetaan toimenpiteenä liittymien kaventamista, jäsentämistä tai jopa rakentamista kiertoliittymiksi. Lisäksi havaittiin tarpeita täydentää kevyen liikenteen verkkoa. Keskustoja halkovilla yleisillä teillä ongelmana ovat niillä käytettävät suuret ajonopeudet, joita pyritään pienentämään porrastamalla nopeusrajoituksia tai toteuttamalla taajamaporttimaisia ratkaisuja.

2.5 Yhteenveto liikenneturvallisuusongelmista

Onnettomuusanalyysin, keskusteluiden, kyselyiden sekä asiantuntija-arvion perusteella alueen pahimmat liikenneturvallisuusongelmat ovat:

- Valta- ja kantatiet halkovat kuntia
 - pitkä- ja lyhytmatkaisen liikenteen sekoittuminen
- Kevyen liikenteen turvattomuus
- Turvavälineiden käyttö vähäistä
- Autoilijoiden asenteet
 - suuret ajonopeudet
 - piittaamattomuus
 - alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen
- Koulumatkojen ja -kyytien turvallisuudessa sekä koulujen pihajärjestelyissä puutteita
- Liikenneturvallisuustyön organisoinnissa puutteita
 - Koulutus, tiedotus ja yhteistyö eri hallintokuntien välillä ja sidosryhmien kanssa vähäistä
- Paljon sekä omaisuusvahinkoihin että henkilövahinkoihin johtaneita yksittäis-onnettomuuksia
- Paljon omaisuusvahinkoihin johtaneita risteämis- ja hirvieläinonnettomuuksia

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

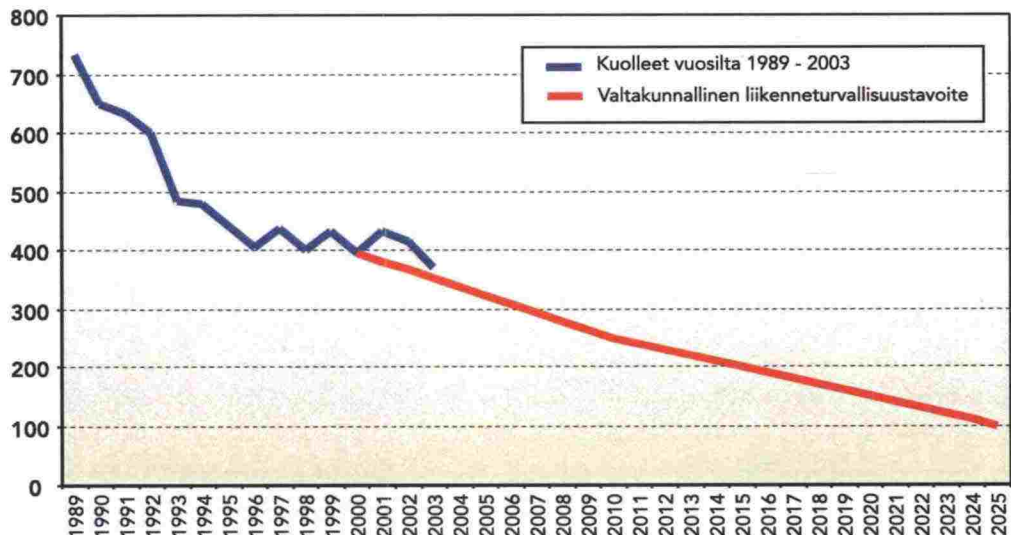
3.1 Liikenneturvallisuustavoitteet valtakunnan tasolla

Liikenneturvallisuustavoitteita määritettäessä on nähty, että jatkuvasti parantuvien tulosten saavuttaminen on aikaisempaa vaikeampaa. Liikenteen visioista käynnistynyt keskustelu pyrkii luomaan perustaa pitkän aikavälin kehitykselle. Visio on nähtävä yleisten ja yhteisesti hyväksytyjen arvojen ilmentymänä, ohjaavana periaatteena.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001–2005 sisältä seuraavan vision: **“Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100.”** Tämä tavoite olisi lähellä sitä rajaa, joka liikennejärjestelmää kehittämällä voidaan saavuttaa.

Visiona kuvattuun tilaan pyritään välitavoitteiden kautta. Määrällisiä aikaan sidottuja tavoitteita tarvitaan liikenneturvallisuustoiminnan organisoimiseksi. Sitovat konkreettiset tavoitteet antavat pohjan eri osapuolten toiminnan suunnittelulle ja yhteistyölle. Vuonna 2001 valtioneuvosto hyväksyi tavoitteeksi, että liikennekuolemien määrän on oltava alle 250 vuonna 2010.

Valtakunnalliset liikenneturvallisuustavoitteet



Kuva 3.1-1 Suomessa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet 1989–2003 sekä valtakunnalliset tavoitteet vuosille 2010 ja 2025.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetään pitkän aikavälin kehittämisalueet ja lähiajan painopistealueet. Pitkän aikavälin kehittämisalueet ovat:

- liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- liikenteen kasvun hillitseminen
- teknologian oikea hyödyntäminen

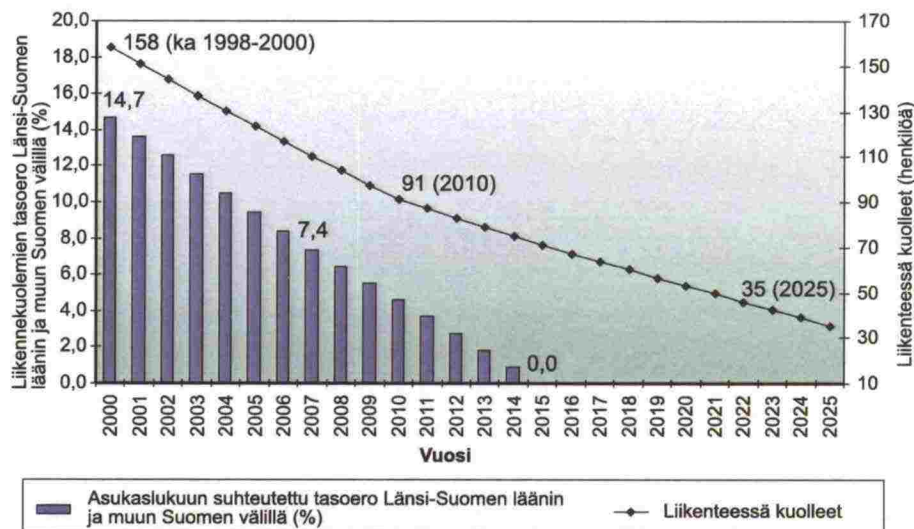
Tämän hetken (2001–2005) painopistealueet keskittyvät nähtävissä ja ennustettavissa olevien ongelmien ehkäisemiseen lähivuosina. Painopistealueet esitetään taulukossa 3.1-1. Suuri osa valtakunnallisista toimenpiteistä on jo toteutettu. Taulukossa on lihavoidulla erityisesti kuntien tehtäväkenttään kuuluvat toimenpiteet.

Taulukko 3.1-1 Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelma painopiste-alueittain 2001–2005.

LIKENNETURVALLISUUDEN ARVOSTAMINEN	TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	KULJETTAJIIN VAIKUTTAMINEN	SUISTUMIS- JA KOHTAAMIS-ONNETTOMUUKSIEN VÄHENTÄMINEN JA SEURAUSTEN LIEVENTÄMINEN
Liikenneturvallisuus osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä	Porrastettua nopeusrajoitusjärjestelmää toteutetaan	Selvitetään mahdollisuudet laskea promilleraja 0.2:een ja ottaa käyttöön huumeraja 0	Tarkistetaan nopeusrajoitusjärjestelmää
Liikenneturvallisuus paremmin maankäytön suunnitteluun	Nopeusrajoituksia tuetaan hidasteilla tarvittaessa	Laajennetaan turvalaitteiden käyttövelvollisuutta ja valmistellaan pp-kypärän käytösäännöstä	Parannetaan pääteiden turvallisuutta
Suunnittelijoiden tietopohjaa parannetaan	Täydennetään kevyen liikenteen verkkoja + risteämisyjärjestelyt	Ergonomiavaatimukset, esim. hands free -puhelin	Kokeillaan nopeuden älykästä säätelyä
Liikennekasvatuksen roolia vahvistetaan päiväkodeissa ja kouluissa	Selvitetään mahdollisuudet kunnalliseen nopeusvalvontaan	Parannetaan iäkkäiden ja ammattikuljettajien terveydentilan seurantaa	Laajennetaan automaattivalvontaa + selvitetään mahdollinen hattijavastuu
Polliisin panostusta liikennevalvontaan lisätään	Laajennetaan heijastimen käytösäännöstä	Nuorille kokonaisuohjelma	Kelien ja häiriöiden seurantaa + informaatio

3.2 Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuustavoitteet

Länsi-Suomen läänissä tapahtuu asukasluukuun suhteutettuna nykyisellään muun maan tasoon nähden enemmän liikennekuolemia. Vuosina 1998–2000 kuoli Länsi-Suomen läänissä asukasluukuun nähden 14,7 % enemmän ihmisiä liikenteessä kuin muualla maassa keskimäärin. Länsi-Suomen läänissä tavoitteeksi on asetettu, että tämä tasoero puolitetaan vuoteen 2007 mennessä ja poistetaan kokonaan vuoteen 2015 mennessä. Tämä merkitsee yhdessä valtakunnallisen tavoitteen kanssa sitä, että Länsi-Suomen läänissä kuolisi tieliikenteessä enintään 91 ihmistä vuonna 2010 ja 35 ihmistä vuonna 2025 (Kuva 3.2-1).



Kuva 3.2-1 Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuustavoitteet (Lähde: Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelma).

Länsi-Suomen läänin alueella toimii neljä alueellista yhteistyöryhmää, joista yksi on Keski-Suomen alueellinen liikenneturvallisuuksiryhmä. Ryhmän laatima Keski-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2002–2005 valmistui vuonna 2002. Keski-Suomen alueellisen liikenneturvallisuuksiryhmän tavoitteet vuosille 2002–2005 ovat:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- Liikenneturvallisuuksuden arvostuksun lisääminen
- Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Suistumis- ja kohtaamisnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
- Huumaavien aineiden vaikutuksun alaisena ajamisen vähentäminen
- Tiedottamisen lisääminen

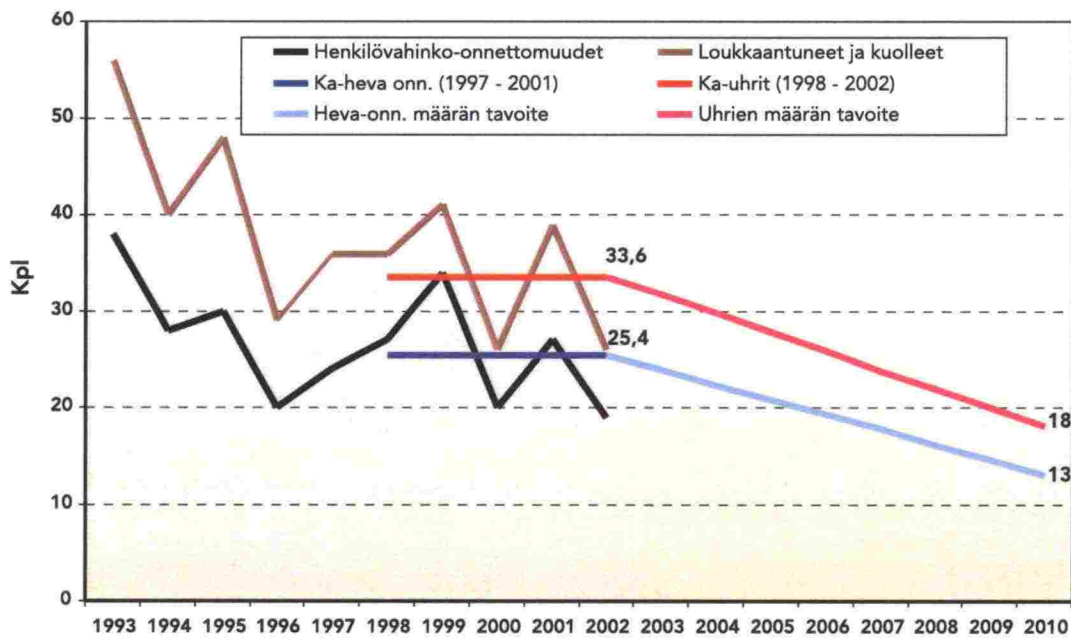
3.3 Suunnittelualueen liikenneturvallisuuksutavoitteet

Alueella pitkäaikainen liikenneturvallisuuksuvisio on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Alueen liikenneturvallisuuksutavoitteiksi asetettiin valtion- ja läänintason tavoitteiden pohjalta onnettomuuksiin liittyvät määrälliset tavoitteet ja toimintaan liittyvät tavoitteet seuraavasti:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen ja niiden seurausten lieventäminen (kuva 3.3-1)
- Turvallinen liikennekäyttäytyminen
- Turvallinen asuinympäristö
- Turvallinen liikenneympäristö
- Liikkumistarpeen vähentäminen
- Turvallisten kulkumuotojen suosiminen
- Liikenneturvallisuuksutyön organisointi kaikissa hallintokunnissa sekä jatkuvan toiminnan käynnistäminen
- Liikenneturvallisuuksutyön arvostuksun ja tietouden lisääminen toiminnassa ja päätöksenteossa
- Liikenneturvallisuuksuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin
- Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen

Kuntien yhteiseksi painopistealueeksi vuodelle 2004 sovittiin turvavälineiden käytön lisääminen kaikissa ikäryhmissä. Tavoitteet esitetään tarkemmin liitteessä 5

**Henkilövahinko-onnettomuuksien ja uhrien määrän kehitys ja vähennemistavoite
Ääneseudulla**



Kuva 3.3-1 Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien ja uhrien määrän kehitys (Lähde: poliisi/ Tilastokeskus) ja vähentämistavoite suunnittelualueen kunnissa yhteensä.



4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

4.1 Lähtökohdat

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen vaatii panostusta ja resursseja kaikilla liikenneturvallisuuden osa-alueella. Liikenteessä tapahtuvat tilanteet ovat seurausta ihmisten tekemistä valinnoista, joiden syntyyn vaikuttavat syvälle juurtuneet arvot ja asenteet. Asenteisiin vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä. Turvallisen liikennekäyttäjyksen tiedostamista voidaan lisätä tehostamalla tiedotusta ja koulutusta. Liikenteessä toimii monia eri osapuolia kuten esimerkiksi eri alojen ammattiliikenteen harjoittajat ja kuljettajat, joiden motivoiminen ottamaan työssään ja toimissaan huomioon liikenneturvallisuusnäkökohdat on tärkeää. Jokainen tienkäyttäjä vaikuttaa seudun liikennekulttuuriin omilla valinnoillaan ja ratkaisuillaan ja toimii näin esimerkkinä muille liikenteessä oleville. Myös liikenteen valvontaa lisäämällä voidaan vaikuttaa liikennesääntöjen noudattamiseen ja liikennekulttuuriin.

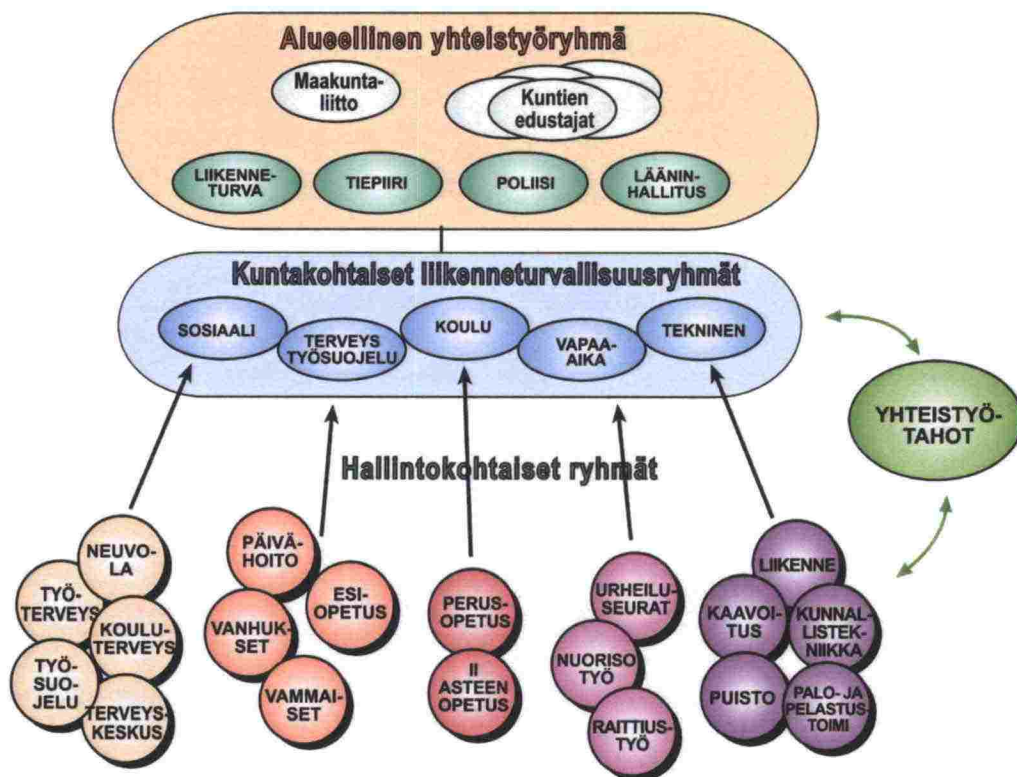
Liikenneympäristön turvallisuutta voidaan parantaa maankäytön suunnittelun avulla, kehittämällä liikenneverkkoa ja liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein ja tehostamalla kunnossapitoa. Liikennejärjestelyjä voidaan parantaa verkollisilla tai yksittäisiin ongelma-kohtiin kohdistettavilla toimenpiteillä. Toimenpiteet voivat kohdistua laajaan alueeseen, useisiin samanlaisia toimenpiteitä vaativiin kohteisiin samanaikaisesti, yksittäiseen tiejaksoon, tienkohtaan, piha-alueeseen tai liittymään.

4.2 Työn organisointi

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista. Kuntien tulisi päättää omalta osaltaan turvallisuustavoitteet ja sisällyttää turvallisuus tuloskeskusteluihin. Käytännön työn kannalta on keskeistä, että hallintokuntien johto on asian takana ja kannustaa työntekijöitä, sillä liikennejärjestelyiden parantamisen rinnalla liikennekasvatus ja -tiedotus ovat tärkeä osa liikenneturvallisuustyötä. Kohteena ovat tienkäyttäjät, suunnittelijat ja päättäjät.

Suunnitelman laatimisen aikana kuntien teknisen toimen edustajat ovat kokoontuneet seudullisena yhteistyöryhmänä ohjaamaan työtä. Seudullista toimintaa voidaan jatkaa järjestämällä kerran vuodessa yhteinen palaveri, jonka tarkoituksena on lisätä kuntarajoja ylittävää kokemusten ja tiedonvaihtoa hallintokuntien kesken. Kunnat voivat valita liikenneturvallisuustyölle yhteisiä teemoja ja kampanjoita sekä järjestää yhteisiä koulutustilaisuuksia. Liikenneturva on hyvä ottaa mukaan myös kuntien väliseen yhteistyöhön.

Jokaiseen kuntaan ollaan perustamassa liikenneturvallisuusryhmä, johon kuuluu edustajia eri hallintokunnista. Kokouksiin voidaan tarvittaessa kutsua joustavasti muita asiantuntijoita esim. poliisista, Liikenneturvasta, Tiehallinnosta tai lääninhallituksesta. Liikenneturvallisuusryhmät kokoontuvat noin kaksi kertaa vuodessa: syksyllä suunnittelemaan tulevan vuoden toimintaa ja keväällä tarkastelemaan tavoitteiden toteutumista.



Kuva 4.2-1 Liikenneturvallisuustyön organisointi Konnevedellä, Sumiaisissa, Suolahdessa ja Äänekoskella.

Käytännön tasolla työ tehdään hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Työn aikana on pidetty hallintokunnittain kuntien yhteisiä tilaisuuksia. Hallintokuntien edustajat ovat käyneet läpi nykyiset toimintatavat ja laatineet liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat vuodelle 2004. Vuosittain suunnitelmat tulee päivittää yhteisten teemojen mukaisesti. Toiminnansuunnittelussa pyritään siihen, ettei liikenneturvallisuustyö vaatisi erillisiä raha- tai henkilöresursseja, vaan se olisi osa hallintokunnan muuta toimintaa. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö sidosryhmien, seudun kuntien sekä eri hallintokuntien kesken.

Kuntien liikenneturvallisuustyön tueksi on laadittu koulutussuunnitelma, johon on koottu kunnan eri hallintokunnissa työskenteleville ryhmille erilaista liikenneturvallisuustyötä tukevaa koulutusta. Koulutuksen tarkoitus on parantaa henkilökunnan liikenneturvallisuustietämystä ja vahvistaa heidän sitoutumistaan liikenneturvallisuustyöhön.

4.3 Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät

Tekninen toimi

Teknisen toimen tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön luominen. Tämä edellyttää, että liikenneturvallisuus huomioidaan suunnittelun kaikissa vaiheissa ja toteutuksessa. Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan tarpeet liikenneverkolle ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Tavoitteena on kehittää maankäyttöä niin, että autoliikenteen kasvu voidaan minimoida. Mitä aikaisemmassa kaavoitusvaiheessa liikenneturvallisuus-näkökohdat otetaan

tarkasteluun mukaan, sitä parempaan lopputulokseen voidaan päästä. Turvallisuustyön kustannukset ovat myös tässä vaiheessa hyvin vähäiset verrattuna siihen, että syntyneitä ongelmia joudutaan korjaamaan esimerkiksi rakentamalla alikulkukäytäviä tai muuttamalla tieympäristön luonnetta hidasteilla, istutuksilla ja muilla rakenteilla.

Kaavoituksen ja liikennesuunnittelun keskinäiseen koordinointiin kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Erityisesti pyritään aikaistamaan liikenne- ja katusuunnittelua kaavoitusprosessissa, jotta turvallisuusvaikutukset tulisivat konkreettisimmiksi. Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen voidaan varmistaa esimerkiksi laatujärjestelmään liitettävien tarkistuslistojen avulla.

Liikennesuunnittelussa on tärkeä ottaa huomioon kaikki kulkumuodot: autoilu, joukko-liikenne, jalankulku ja pyöräily. Yleisenä suuntauksena koko maassa on nopeusrajoitusten laskeminen katuverkolla. Työnaikaisiin ja tilapäisiin liikennejärjestelyihin kiinnitetään huomiota. Liikenneväylien kunnossapidossa huomioidaan liikenneturvallisuus kaikessa toiminnassa. Näkemäalueisiin ja liikenteen opastukseen (ajoratamaalaukset, viitoitus) kiinnitetään huomiota säännöllisesti.

Teknisen toimen tulee tehostaa tiedottamista sekä päättäjille että kuntalaisille mm. liikenteen ongelmakohtista, oikeista käyttäytymismalleista, uusista liikennejärjestelyistä ja työmaista. Muuttuneista liikennejärjestelyistä kerrottaessa tulee perusteluissa tuoda esille vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

Tärkeimmät toimintatavat teknisessä toimessa:

- turvallisen liikenneympäristön luominen
- liikenneturvallisuuden huomioiminen suunnittelun eri vaiheissa
- kaikkien kulkumuotojen huomioonottaminen
- turvallisuuden huomioiminen työnaikaisissa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä
- kunnossapidon laadun tarkkailu
- tiedotuksen tehostaminen ja sisällön kehittäminen

Sosiaalitoimi

Sosiaalitoimella on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä sen palvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Päivähoidossa liikenneturvallisuus tulee esille päivittäisessä toiminnassa. Lasten valmiudet itsenäiseen liikkumiseen kehittyvät vähitellen leikkimällä ja tutussa ympäristössä saatujen kokemusten perusteella. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuutaan kasvattajina ja esimerkin antajina. Liikenneturvallisuudesta tiedotetaan vanhempainilloissa ja perhekeskusteluissa.

Tärkeimmät toimintatavat päivähoidossa:

- Turvallinen liikkuminen retkillä ja kävelyillä: liikennesääntöjen opettelu, julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen, aikuisten esimerkki
- Liikenneaiheiset leikit, laulut, kirjat, tehtävät ja askartelut
- Yhteistyö vanhempien kanssa
- Poliisin ja muiden asiantuntijoiden vierailut päiväkodeissa
- Turvallisen päiväkotiympäristön (lähiympäristö ja piha-alue) luominen

Vanhusten, vammaisten ja liikuntarajoitteisten toiminnassa tuetaan itsenäistä liikkumista ja keskitytään käytännön liikenneneuvontaan. Liikenneturvallisuuksasioita voidaan käsitellä vierailijoiden avulla päiväkeskuksissa ja palvelupäivissä. Hyvä tapa ehkäistä kaatumis- onnettomuuksia on kenkien nastoitus. Sosiaalitoimen henkilöstön tehtävänä on myös tiedottaa oman asiakaskunnan ongelmista ja tarpeista tekniselle toimelle, joka tämän jälkeen voi ottaa nämä huomioon omassa työssään.

Tärkeimmät toimintatavat vanhus- ja vammaistyössä:

- Neuvonta ja tiedotus selkokielellä asiakas- tilanteissa ja ryhmäkokouksissa
- Turvavälineiden (heijastin, turvavyö, kypärä) käytön tarpeellisuuden korostaminen
- Ohjattujen kävely- ja pyöräretkien järjestäminen
- Asiakkaiden ongelmien esiintuonti



Kuva 4.3-1 Liukesteillä tai kenkien nastoittamisella voidaan estää monta turvaa kaatumista.

Terveystoimi

Neuvolassa ja perhevalmennuksessa informoidaan eri-ikäisten lasten turvallisesta kuljetuksesta eri liikennevälineillä ja korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. 4-vuotiaiden koteihin jaetaan Liikenneturvan "Kulkunen" -vihkonen ja kiinnitetään huomiota aikuisen malliin liikennekäyttäytymisessä. Turvavälineitä ja materiaalia voi olla odotustiloissa esillä. Koulumatkojen turvallisuus otetaan esille sekä neuvolassa että kouluterveydenhuollossa.

Terveyskeskuksessa liikenneasioita voidaan käsitellä lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla. Keskustelussa voidaan tuoda esiin sairauden, iän tai lääkkeiden vaikutus liikenteessä liikkumiseen. Lääkäreille tulee 1.9.2004 velvollisuus ilmoittaa ajokortin haltijan terveydentilasta ajokorttiviranomaiselle. Tietoja annetaan, kun kuljettaja ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia ja vaarantaa tästä syystä olennaisesti liikenneturvallisuutta.

Tärkeimmät toimintatavat terveystoimessa:

- Neuvoloissa liikenneturvallisuuksasioista keskusteleminen vanhempien kanssa
- Kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla
- Ajankohtaisen liikenneturvallisuuksitiedon jakaminen asiakkaille vastaanotolla ja odotustiloissa
- Heijastimien ja pyöräilykypärien, sekä turvakaukaloiden ja -istuinten oikeasta käytöstä muistuttaminen
- Riittävien terveystarkastuksien järjestäminen ajokorttia uusittaessa, tarvittaessa ajokokeeseen lähettäminen
- Liikenneturvallisuuksien kytkeminen työterveyshuoltoon

Sivistystoimi

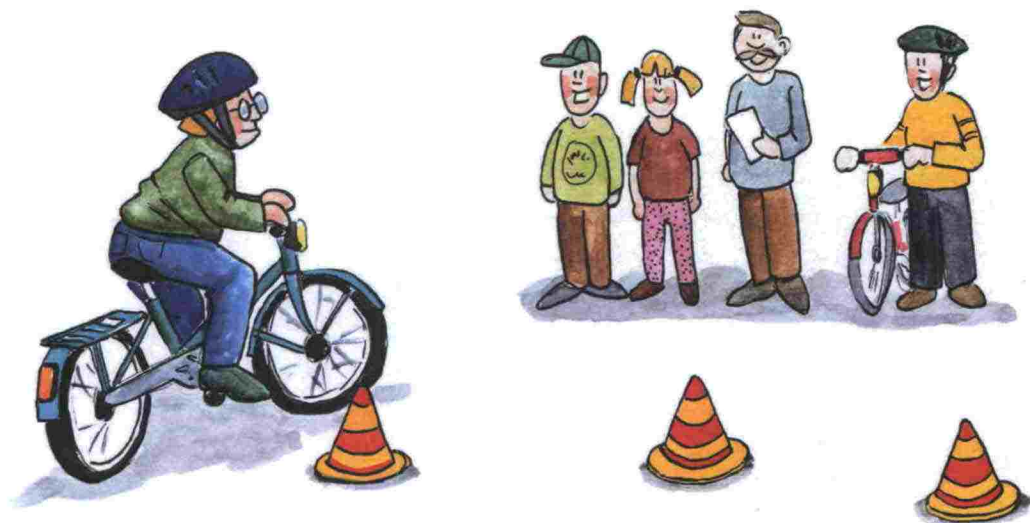
Opetussuunnitelmaan kuuluu aihekokonaisuus turvallisuus ja liikenne, joka tulee esiin läpäisyperiaatteella kaikissa oppiaineissa, pääasiassa kuitenkin ympäristö- ja luonnontieteissä, terveystiedossa sekä liikuntatuntien siirtymämatkoilla. Liikenneturvallisuusasioiden roolia korostetaan kaikissa oppiaineissa lisäämällä henkilökunnan tietoutta liikenneturvallisuusasioista ja pitämällä käytettävissä olevaa materiaalia esillä ja ajan tasalla. Perusopetuksen lisäksi voidaan järjestää teemaviikkoja ja -päiviä, joissa voi olla poliisi mukana. Teemapäiviin tai vanhempainiltoihin voidaan pyytää vierailijoita myös Liikenneturvasta ja Tiehallinnosta.

Turvavälineiden käyttöä sekä koulumatkoilla että vapaa-aikana pyritään lisäämään asenkasvatuksen, erilaisten tempausten ja demonstraatioiden avulla. Pienimmille oppilaille heijastindisko voi havainnollistaa pimeällä liikkumista ja vanhempien oppilaiden turvallisuusajattelua voi herätellä liikenneonnettomuudessa vammautunut nuori.

Vanhempien mallia pidetään tärkeänä liikenneturvallisuusasioissa. Vanhempainilloissa keskustellaan liikenneturvallisuudesta ja voidaan sopia pelisäännöistä pienimpien oppilaiden koulumatkapyöräilyyn tai oppilaiden saattoliikenteen tarpeeseen ja turvallisiin jättöpaikkoihin liittyen. Yhteistyötä tehdään myös päivähoidon kanssa.

Tärkeimmät toimintatavat sivistystoimessa:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen opettajille esim. VESO-päivillä
- Liikenneturvallisuusopetuksen tehostaminen
- Turvavälineiden käytön lisääminen
- Liikenneturvallisuusteemapäivien järjestäminen kouluissa
- Poliisin vierailu koulussa ja valvonta koulun läheisyydessä
- Koulun ympäristön ja pihan turvallisuustarkastelujen tekeminen
- Liikenneturvallisuusasioiden huomioiminen koulukuljetuksissa
- Liikenneturvallisuusasioiden käsitteleminen vanhempainilloissa



Kuva 4.3-2 Ajotaidon myötä polkupyörän hallinta kehittyy

Vapaa-aikatoimi

Vapaa-aikatoimessa otetaan liikenneturvallisuus huomioon kiinnittämällä turvavarusteisiin huomiota erilaisissa liikunnallisissa kampanjoissa ja liikuntatapahtumissa. Nuorille suunnatuissa tapahtumissa jaetaan liikennetietoutta. Liikenneturvallisuustyöhön otetaan mukaan erilaiset seuramat ja yhdistykset, jotka järjestävät toimintaa nuorille. Liikuntapaikat ja pysäköintialueet järjestetään mahdollisimman turvallisiksi.

Tärkeimmät toimintatavat vapaa-aikatoiminnassa:

- Huomion kiinnittäminen turvavarusteisiin kampanjoissa ja harjoituksissa, vetäjien esimerkki korostuu
- Liikennetiedouden antaminen nuorille suunnatuissa tapahtumissa
- Liikuntapaikkojen ja pysäköintialueiden turvallisuuden parantaminen
- Huomion kiinnittäminen urheiluseurojen kuljetusten turvallisuuteen



Kuva 4.3-3 Hyvä esimerkki on tärkeää.

Palo- ja pelastustoimi

Palo- ja pelastustoimelle tärkeää on riittävä valmius liikenneonnettomuuksien varalta. Myös lisävahinkojen estäminen onnettomuustapauksissa on heidän työtään. Palo- ja pelastustoimi osallistuu myös raskaan liikenteen vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaan yhdessä poliisin kanssa. Osallistuminen erilaisiin kampanjoihin on yleistä.

Kirjasto

Kirjastolla on tiedotustehtävä. Kirjastossa voidaan järjestää erilaisia näyttelyitä tai kampanjoita, esim. liikenneturvallisuusnäyttely. Kirjastoissa on myös käytettävissä tietokoneita, jotka auttavat tiedon haussa.

4.4 Tiedottaminen

Tiedottamista tarvitaan sekä kunnan organisaation sisällä että ulospäin kuntalaisille ja tienkäyttäjille. Sisäisellä tiedotuksella pyritään pitämään kunnan henkilökunta tietoisena liikenneturvallisuustyön sisällöstä ja toiminnan tavoitteista. Kun henkilökunta on sisäistänyt työn tavoitteet, on mahdollista kehittää omia toimintatapoja sekä kertoa liikenneturvallisuusasioista eteenpäin kuntalaisten kanssa toimiessa. Päättäjille suuntautuvan tiedotuksen tavoitteena on lisätä päättäjien liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta. Sisäisen tiedotuksen tulisi olla kaksisuuntaista: liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa hallintokunnille toiminnastaan ja hallintokunnat tiedottavat liikenneturvallisuusryhmälle työnsä sisällöstä, asiakkaidensa ongelmista ja toiveista kunnan liikenneturvallisuustyölle.

Kuntalaisille ja tienkäyttäjille suunnattua tiedottamista kehittämällä ja tehostamalla pyritään lisäämään heidän tietoisuuttaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavista asioista. Muutettaessa nykyisiä liikennejärjestelyjä on tärkeää, että kuntalaisille ja tienkäyttäjille paitsi tiedotetaan tulevista muutoksista myös perustellaan muutosten tarpeellisuus. Esimerkiksi ajoneuvon törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen tulisi tuoda voimakkaasti esille taajaman nopeusrajoituksia alennettaessa.

Liikenneturvallisuustyön keskeiset tavoitteet, toimintatavat ja tiedot pidetään kaikkien nähtävillä internetissä kuntien omilla sivuilla. Internet toimii tietovarastona, liikenneturvallisuusaiheisena kirjastona. Tärkeimpänä jatkuvana tiedotuskanavana toimivat paikallislehdet ja -radiot, joiden kanssa tiedottamista voidaan suunnitella pitkällä tähtäimellä ja siten saada liikenneturvallisuustiedottamiseen jatkuvuutta ja suunnitelmallisuutta.



4.5 Liikennevalvonta

Liikenteen turvallisuus edellyttää tehokkaan ja näkyvän valvonnan olemassa oloa. Kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriski vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, jossa poliisin suorittamalla tiedottamisella ja valvonnalla on keskeinen osa. Taajamissa tehdyt nopeusrajoitusten alentamiset lisäävät valvonnan tarvetta. Poliisin nykyiset valvontaresurssit eivät ole riittävät ja niiden määrää tullaan tuskin lähitulevaisuudessa lisäämään. Liikenneturvallisuus paransi huomattavasti, jos ihmiset noudattaisivat nykyisiä nopeusrajoituksia.

Poliisin tulee tiedottaa liikenneturvallisuuteen ja valvontaan liittyvistä asioista, kohdentaa valvontaa riskiryhmiin, vaarallisimpiin kohteisiin ja ajankohtiin. Tällaisia alueita ovat ylinopeudet, liikennejuopumus, suuntavilkun käyttö, turvavälineiden käyttö, suojatien eteen pysähtyneiden ajoneuvojen vaarallinen ohitus, liikennevalojen noudattaminen sekä nuorten kuljettajien ajotapatarkkailu. Lisäksi poliisin tulee kohdistaa valvontaa liikennesääntöjen noudattamiseen yleensä.

Liikenneympäristössä tapahtuvien muutosten yhteydessä poliisi opastaa ja valvoo, että tienkäyttäjät liikkuvat uusien järjestelyjen mukaisesti. Uusissa tilanteissa poliisi voi antaa liikkumisohjeita mm. koululaisille ja myös valvoa ohjeiden noudattamista.

Liikennevalvontaa voidaan tehostaa automaattisen kameravalvonnan avulla. Tutkimusten mukaan henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät keskimäärin noin 17 % automaattisen nopeusvalvonnan alaisilla tieosuuksilla. Suomessa ollaan parhaillaan laajentamassa automaattista nopeusvalvontaa kattamaan n. 800 km tieverkosta.



Kuva 4.5-1 Automaattinen nopeusvalvonta lisää turvallisuutta

5 LIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Lähtökohdat

Suunnitelman pääpainona on ollut liikenneturvallisuustyön kehittäminen. Liikenneympäristön kehittämisessä on haettu keskeisiä liikenneturvallisuuden parantamiseen hyvin soveltuvia toimintakokonaisuuksia ja yksittäisiä parannuskohteita.

Yksittäisillä toimenpiteillä parannetaan kohteen liikenteelliset olosuhteet turvallisiksi, miellyttäväiksi ja johdonmukaisiksi. Virhetoimintojen syntyminen estetään mitoittamalla liikenneväylät ja liittymät ympäristöön sopiviksi ja sitä kuvaaviksi. Yksittäiset kohteet tulisi parannettaessa liittää aina laajempaan liikennejärjestelyyn, jotta tienkäyttäjä alitajuisesti hahmottaisi liikenneympäristönsä ja valitsisi oikean käyttäytymistavan vallitsevan liikennetilanteen mukaisesti.

Seudun liikenneturvallisuuden kannalta valtatie 4 parantaminen olisi tärkeää. Valtatielle 4 on olemassa monia eritasoisia parantamissuunnitelmia, joiden toteuttaminen riippuu valtakunnan tason rahoituspäätöksistä. Valtatie 4 parantamista ei ole käsitelty tässä suunnitelmassa.

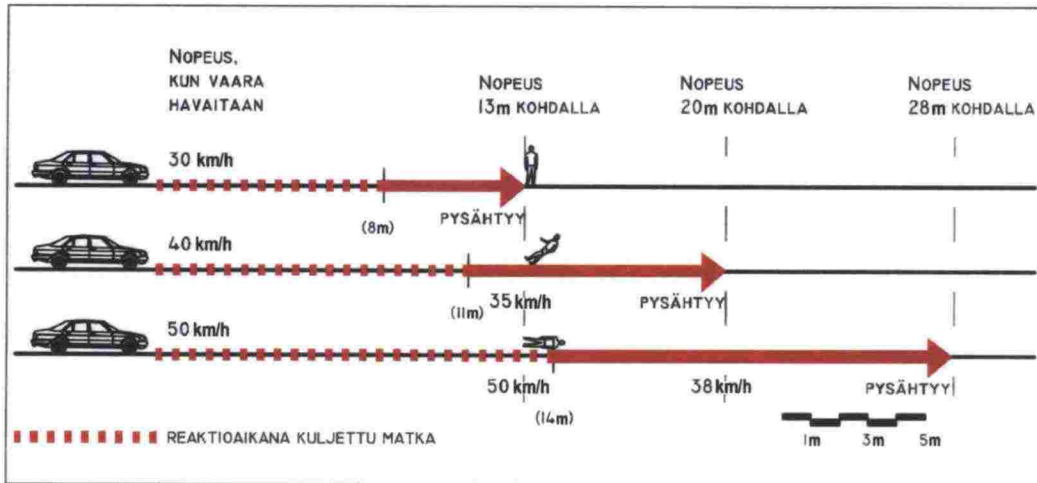
5.2 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisella tarkoitetaan turhan ajoneuvoliikenteen vähentämistä siirtämällä liikenne korkealuokkaisemmille väylille ja parantamalla kevyen liikenteen olosuhteita sekä viihtyisyyttä. Liikenteen rauhoittamista tehdään asunto-, asiointi- tai liikekeskustoissa ja sen avulla voidaan tukea alueen kehitystä asumisen ja lähipalvelujen osalta. Valtaosa taajamien asukkaista toivoo liikenteen rauhoittamista. Vuonna 2001 valmistui ohje liikenteen rauhoittamisesta ympäristö- sekä liikenne- ja viestintäministeriöiden teettämänä.

Ajonopeuksien vaikutus liikenneturvallisuuteen taajamissa

Koti- ja ulkomaalaisten tutkimusten mukaan ajonopeuksien alentaminen lieventää onnettomuuksien seurauksia. Nopeusrajoituksen alentamista tukevat fyysiset liikennejärjestelyt ovat usein välttämättömiä erityisesti käytettäessä alle 40 km/h rajoituksia. Liikenneympäristön tulee olla sellainen, että alhainen nopeus tuntuu tienkäyttäjältä mielekkäältä ja helpolta noudattaa.

Alueellisella nopeusrajoituksella ja sitä tukevilla toimenpiteillä voidaan vähentää ainakin 20 % taajamien sisäisistä henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Autoilijan mahdollisuudet välttää onnettomuus yllättävässä tilanteessa ovat sitä paremmat, mitä alhaisempi nopeus on. Nopeuden noustessa näkökenttä kapenee sekä reaktioaikana kuljettu matka ja jarrutusmatka pitenevät (kuva 5.2.-1).

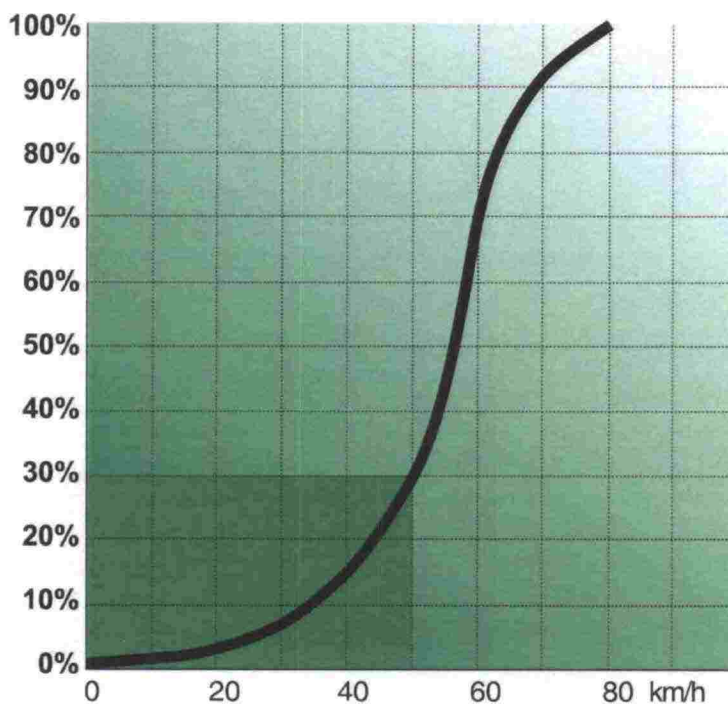


Kuva 5.2-1 Ajonopeuden vaikutus törmäysnopeuteen kesäolosuhteissa kuivalla asfaltilla

Korkeat nopeudet lisäävät onnettomuusriskiä ja pahentavat erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien seurauksia. Törmäysnopeuden muutos 60 km/h:sta 40 km/h:iin pienentää jalankulkijan kuoleman todennäköisyyttä 70 %:sta noin 15 %:iin (kuva 5.2-2).

Suunnitelman teon yhteydessä kuntien nopeusrajoitusjärjestelmiä on tarkistettu ottaen huomioon liikenneturvallisuus sekä valtakunnalliset suositukset ja lain edellytykset.

Keskusta- ja asuntoalueilla 30-40 km/h nopeusrajoitus yhdistettynä rakenteellisiin toimenpiteisiin vähentää onnettomuuksia ja lieventää erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksien vakavuutta. Samalla viihtyisyys paranee ja meluhaitat vähenevät.



Kuva 5.2-2 Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäysnopeuden mukaan.

Hidasteet

Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkkit. Erilaiset portit, poikkileikkauksen kaventaminen, sivusiirtymät ja korotukset alentavat tehokkaasti nopeutta. Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet on esitetty "Liikenteen rauhoittaminen" -ohjeen mukaisesti kuvassa 5.2-3. Erityistoimintojen (koulut, päiväkodit, palvelupisteet) kohdilla on erittäin suositeltavaa käyttää jonkinlaista hidastetta. Hidasteiden suunnittelun yhteydessä on otettava myös huomioon maan tärinän vaikutus rakenteisiin.

Taulukko 5.2-3 Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet

Hidastetyyppi	Pääkatu erityiskohde 30–40 km/h	Kokoojakatu		Asuntokatu 30–40 km/h	Bussireitti
		40 km/h	50 km/h		
1.1 Suojatien korotus (10 cm/100 cm)	ei	ei	ei	kyllä	ei
1.2 Suojatien korotus (7 cm/50 cm)	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	mahdollinen
1.3 Töyssi (10 cm/100cm)	ei	ei	ei	kyllä	ei
1.4 Korotettu alue (7 cm/ 50 cm)	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	mahdollinen
1.5 Bussitöyssi	mahdollinen	kyllä	ei	mahdollinen	kyllä
2.1 Yksipuolinen kavennus (kohtaaminen)	ei	mahdollinen	ei	mahdollinen	mahdollinen
2.2 Yksipuolinen kavennus (ei kohtaamista)	ei	ei	ei	kyllä	ei
2.3 a Kaksipuolinen kavennus (kohtaaminen)	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	kyllä
2.3 b Kaksipuolinen kavennus + korotus 7 cm/50 cm (kohtaaminen)	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	mahdollinen
2.4 a kaksipuolinen kavennus (ei kohtaamista)	ei	ei	ei	kyllä	ei
2.4 b Kaksipuolinen kavennus + korotus 10 cm/100 cm (ei kohtaamista)	ei	ei	ei	kyllä	ei
3.1 a Leveä keskisaareke	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	kyllä
3.1 b Leveä keskisaareke + korotus 7 cm/50 cm	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	mahdollinen
3.1 c Leveä keskisaareke + korotus 10 cm/100 cm	ei	ei	ei	kyllä	ei
3.2 Leveä keskisaareke ja keskilinjan siirto	mahdollinen	kyllä	kyllä	kyllä	kyllä
3.3 S-mutka (ei kohtaamista)	ei	ei	ei	kyllä	ei

Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet on esitetty "Liikenteen rauhoittaminen" -ohjeen mukaisesti tässä taulukossa.

Hidasteiden rakentamisella ei ratkaista koko katuverkon turvallisuusongelmaa, vaan toimenpiteet tulee rajoittaa tarkoin harkittuihin kohtiin. Tätä puoltavat tutkimukset, joiden mukaan nopeataso pysyisi hidasteiden avulla alle 40 km/h:ssa, jos hidasteiden etäisyys on korkeintaan 150 m. 30 km/h alueella hidasteiden väli tulisi olla korkeintaan 70–100 m.

Asuntoalueilla, joilla on pääasiassa sisäistä liikennettä, nopeuksien alentamiseen tulisi päästä tiedotuksen ja asukkaiden valistuksen avulla. Uusia asuntoalueita suunniteltaessa pyritään luomaan turvallinen ympäristö. Alhaisia nopeuksia tulee pyrkiä tukemaan katuverkon muotoilulla.

Rakenteellisten toimenpiteiden selvittäminen ja toteuttaminen on perusteltua liikenneturvallisuuden parantamiseksi ensi sijassa seuraavissa kohdin:

- Erityistoimintojen kohdat (koulut, päiväkodit, palvelupisteet), joissa järjestelyjen tarve ja laajuus tulisi selvittää eri tahojen yhteistyöllä tavoitteena saada pahat kohdat selkeiksi ja turvallisiksi.
- Katuosilla, joissa halutaan poistaa tai vähentää tarpeeton läpikulkuliikenne tai rauhoittaa katua muuten tarpeettomalta liikenteeltä, ohjaamalla liikenne käyttämään muita reittejä muualle. Hidasteiden avulla reitin houkuttelevuutta voidaan sopivasti tarkoituksellisesti vähentää.
- Keskeiset kevyen liikenteen ylityskohdat, jossa konfliktitilanteita pyritään estämään alentamalla autojen nopeutta rakenteellisesti.

5.3 Liittymien ja katujaksojen parantaminen

Taajamaporttien avulla voidaan korostaa saapumista taajamaan tai asuntoalueelle. Portteilla pyritään vaikuttamaan autoilijan ajokäyttäytymiseen. Portteina voidaan käyttää erilaisia hidastintyyppisiä, joiden vaikutusta voidaan tehostaa istutusten, valaisimien ja muiden rakenteiden avulla.



Kuva 5.3-1 Taajamaportin avulla voidaan vaikuttaa autoilijan ajokäyttäytymiseen.

Ajoradan kavennukset voidaan toteuttaa rakentamalla keskisaareke tai kaventamalla ajorataa yksitai kaksipuolisesti. Keskisaareke soveltuu hyvin parantamaan suojateiden turvallisuutta. Ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla alentaa nopeuksia huomattavasti. Ajoneuvopysäköinti tulee poistaa liittymän läheisyydestä, jotta saadaan riittävät näkemät joka suuntaan.

Sivusiirtymät pakottavat autoilijan alentamaan nopeutta. Suojatiesaarekkeiden kohdalla tulee aina olla sivusiirtymä, jotta autoilijoiden nopeudet saadaan alas. Nämä sopivat erityisen hyvin kaduille, joissa on 40-50 km/h nopeusrajoitus ja linja-autoreiteille, jossa korotukset saattavat aiheuttaa hankaluuksia.

Korotukset voidaan tehdä korotettujen liittymien ja suojateiden tai töyssyjen avulla. Periaatteet löytyvät taulukosta 5.3-5. Nopeusrajoituksen pitää olla alle 50 km/h korotusten kohdalla. Jos rajoitus on korkeintaan 30 km/h, korotuksista ei tarvitse erikseen varoittaa autoilijoita.

Kiertoliittymät alentavat ajoneuvojen nopeutta, ja konfliktipisteiden lukumäärä on alhaisempi kuin muissa liittymissä. Kiertoliittymän avulla ajoneuvo-onnettomuudet vähenevät eri tutkimusten mukaisesti 30–85 % ja seuraukset lieventyvät. Kevyen liikenteen järjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja on huolehdittava siitä, että liittymän muotoilu mahdollistaa ajoneuvon kuljettajan ja pyöräilijän katsekontaktin. Kiertoliittymät soveltuvat sellaisille väylille, joissa nopeudet nousevat helposti (kuva 5.3-2).



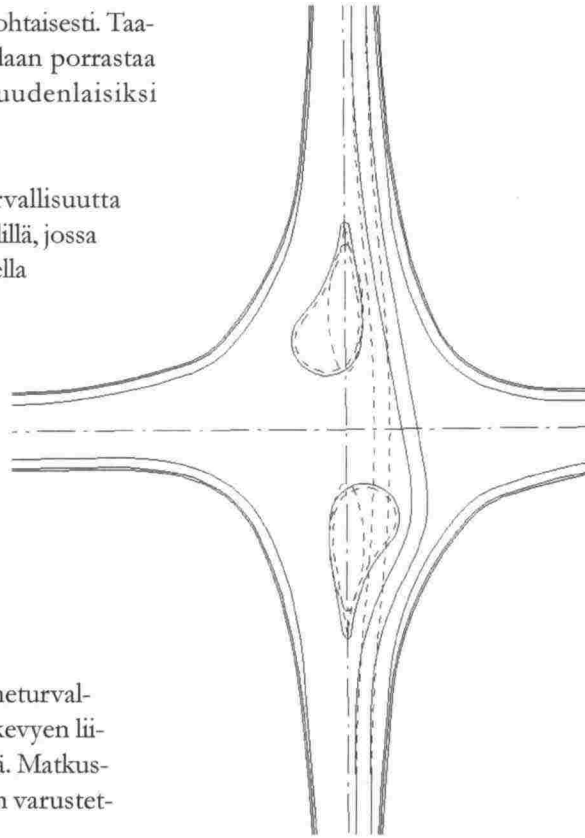
Kuva 5.3-2 Kiertoliittymä on turvallinen liittymämuoto.

Muut liittymäjärjestelyt suunnitellaan liittymäkohtaisesti. Taa-jaman ulkopuoliset nelihaaraliittymät voidaan porrastaa kahdeksi T-liittymäksi tai muotoilla uudentlaisiksi turvaliittymiksi (kuva 5.3-3).

Reuna-alueiden pehmentämisellä voidaan turvallisuutta parantaa keskustan ulkopuolella olevilla väylillä, jossa nopeudet ovat suuret. Esimerkiksi pientareella olevia esteitä (isot puut) voidaan poistaa, loiventaa luiskia ja vaihtaa myötäävät valaisinpylväät.

Haja-asutusalueen yksityistiellyttymien merkitseminen sinisillä *heijastinpaaluilla* parantaa liikenneturvallisuutta, koska autoilijat havaitsevat, varsinkin pimeällä liittymäkohdan ja voivat valmistautua kääntymään riittävän ajoissa.

Linja-autopysäkit ovat erittäin tärkeitä liikenneturvallisuuden kannalta. Niiden oikea sijoitus ja kevyen liikenteen väylien saavutettavuus ovat tärkeitä. Matkustajien turvallisuus edellyttää, että pysäkit on varustettu kunnollisilla odotustiloilla.



Kuva 5.3-3 Turvaliittymä.

5.4 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

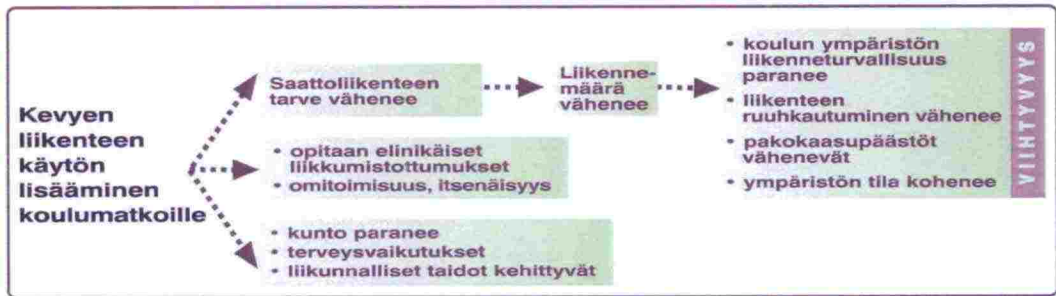
Alueen henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista noin 17 % on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tiehallinto on vuonna 1998 julkaissut "Kevyen liikenteen suunnittelu" -ohjeen, josta löytyy yksityiskohtaisia ratkaisuja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Kevyen liikenteen turvallisuus ja reitistön kattavuus ovat Keski-Suomen tiepiirin keskeisiä tavoitteita.

Kevyen liikenteen erottaminen ajoneuvoliikenteestä parantaa turvallisuutta. Ajoneuvoliikenteen risteämiskohtiin on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota, koska niissä tapahtuu suurin osa onnettomuuksista. Kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisessä painotetaan koulujen lähiympäristöjä ja työmatkapyöräilyn reittejä.

Suojatiesaarekkeita tai korotettuja suojateitä rakentamalla voidaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta vilkkaimmissa tien ylityskohdissa kuntakeskuksissa. Nykyisten suojateiden havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä suojatiemerkit lähemmäksi ajorataa, lisäämällä merkit myös saarekkeisiin sekä varustamalla merkkien varret tehosteilla. Kevyen liikenteen väylää risteävien sivukatujen ylityskohdat tulee varustaa suojateillä.

Alikulkuväytävät parantavat liikenneturvallisuutta ja niitä suositellaan rakennettavaksi keskustojen ulkopuolelle vilkkaiden teiden risteyskohtiin, siellä missä kevyttä liikennettä on paljon.

Koulun saattoliikenteeseen sekä koulupihojen ja liikenneympäristön liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää aikaisempaa enemmän huomiota. Oppilaiden kuljettaminen on lisääntynyt viime vuosina voimakkaasti, mutta useimpien koulujen pihoista ei löydy turvallista jättopaikkaa. Jokaiselle koululle tulee laatia koulualueen liikennejärjestelysuunnitelma (piha, lähiympäristö). Koululaiset kokevat usein liikenteen vaaralliseksi koulujen läheisyydessä. Koulujen kohdille tulee harkita esim. nopeusrajoituksen alentamista sekä hidasteiden rakentamista.



Kuva 5.4-1 Saattoliikenne heikentää koulualueen turvallisuutta.

Tievalaistuksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta sekä lisätä tienkäyttäjän turvallisuuden tunnetta, mukavuutta ja näkyvyyttä. Suojatiekohtien valaistukseen on hyvä kiinnittää huomiota siten, ettei katvekohtia synny.

5.5 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikennemerkein voidaan selkeyttää liikennejärjestelyjä ja antaa viestiä kuljettajalle siitä, miten hänen pitäisi käyttäytyä ko. kohdassa. Väistämisvelvollisuusmerkkien asettaminen esimerkiksi kokoajaluokan kadun sivusuunnille ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta, koska ko. merkit yhdistettynä leveisiin katuihin tai väyliin aiheuttavat ajonopeuksien kasvua pääsuunnalla. Väistämisvelvollisuutta voidaan tehostaa laittamalla karkikolmio myös keskisaarekkeelle tai ajorataa-alueiden avulla.

Selkeällä ja yksiselitteisellä viitoituksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Ohjeiden mukaisilla suunnistustauluilla, viitoilla ja yläpuolisilla opasteilla vältetään tielläliikkujien epä tietoisuudesta johtuvat yllättävät ajolinjat ja turhat konfliktitilanteet. Riittävän suuret katunimikilvet ovat tärkeitä.

Opastuksella voidaan ohjata liikennettä tietyille väylille ja siten vaikuttaa väylien ja alueiden turvallisuuteen sekä liikenteen sujuvuuteen. Nopeuden näyttötaulujen avulla autolijat kiinnittävät huomiota omaan liikennekäyttäytymiseen. Taustamerkeillä lisätään turvallisuutta mutkaisille tieosuuksille.

Liikennemerkkien oikea sijoittaminen katutilaan sekä näkemäesteiden poistaminen merkkien edestä parantaa merkkien havaittavuutta. Alueella tulee säännöllisesti huolehtia siitä, ettei kasvillisuus peitä olemassa olevia merkkejä.

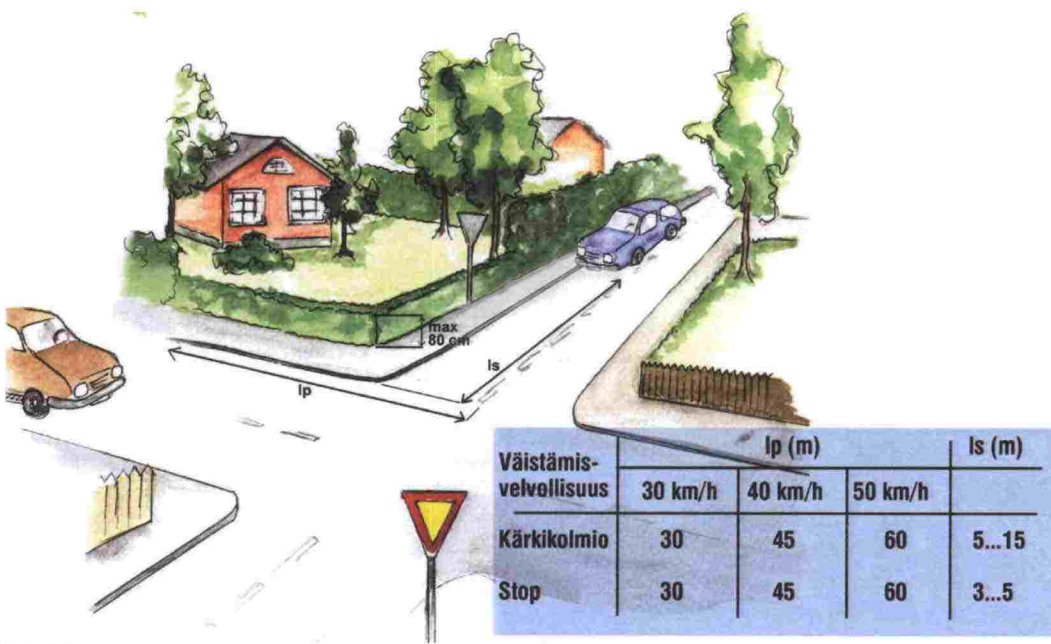
Liikenteen hallinnan avulla voidaan reaaliajassa antaa tietoa autoilijoille liikenteen häiriöistä ja säävaihteluista. Myös automaattinen nopeusvalvonta on yksi liikenteen hallintakeino.

Työaikaiset liikennejärjestelyt tulee hoitaa tarkoin ennen työn aloittamista. Liikennejärjestelyjä suunniteltaessa noudatetaan katuverkolla SKTY:n (Suomen kuntatekniikan yhdistyksen) julkaisua

19/99 "Tilapäiset liikennejärjestelyt katualueella". Kunnan myöntämien lupien yhteydessä pitää määritellä selkeät liikennejärjestelyt. Joka työmaalle tulee määrätä vastuuhenkilö. Tärkeää on hoitaa tarvittavat liikenne- ja varoitusmerkit työmaalle. Kevyen liikenteen kulku tulee turvata ja merkitä väylät asianmukaisesti liikennemerkeillä. Työmaan varoitusvalojen on toimittava kunnolla. Suuremmista työmaista kannattaa tiedottaa paikallisissa tiedotusvälineissä.

5.6 Kunnossapitotoimenpiteet

Näkemien parantamiseen on tarvetta sekä taajamissa että taajamien ulkopuolella. Näkemien parantaminen taajamassa kohdistuu lähinnä asuntoalueille, missä tontin omistajan toimenpiteet ovat keskeisiä. Pensasaitojen leikkaus yms. ovat jokavuotisia. Kunnossapidon ja puistotoimen tulee kesäaikana poistaa kasvillisuudesta johtuvia näkemäesteitä säännöllisesti. Näkemäalueen mitoitusohjeet löytyvät Tiehallinnon ohjeesta "Taajamien keskustan suunnitteluohje" (kuva 5.6-1). Talvella näkemäesteiksi muodostuvat lumikasat tulee välittömästi poistaa mm. liittymissä, liikennemerkkien ja katuvalaistuksen tieltä.



Kuva 5.6-1 Näkemäalueen mitoitus asuntoalueilla.

Teiden auruksessa ja liukkaudentorjunnassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään ajoitukseen ennen ruuhka-aikoja. Kevyen liikenteen väylien liukkaudentorjunta, johon on kiinnitetty liian vähän huomiota, on hyvin merkittävä. Yksi jalankulkijan kaatumisonnettomuus maksaa noin 5.000 e ja kaatumistapauksia on talvisin paljon. Talvikunnossapidon taso vaikuttaa talvikelien onnettomuuksiin. Yleiset tiet on jaettu hoitoluokkiin ja ne hoidetaan tiettyjen kriteerien puitteisissa, mm liikennemäärien perusteella.

Liikennemerkkien näkyvyys ja tiemerkkintöjen kunto tulee tarkistaa säännöllisesti ja tehdä tarvittavat toimet niiden hyvän havaittavuuden ylläpitämiseksi. Tiemerkinnot ovat tärkeitä varsinkin niille tielläliikkujille, jotka eivät tunne liikennejärjestelyjä kovin hyvin. Selkeät kaistamerkinnot parantavat liittymien hahmottamista.

5.7 Toimenpideohjelma

Ohjelman laadintaperiaatteet

Liikennejärjestelyn nykytilan selvityksen perusteella liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet on koottu toimenpideohjelmaan, jossa on esitetty toimenpiteiden sisältö, kiireellisyysluokka, alustava kustannusarvio ja tienpitäjä.

Toimenpideohjelmaan on otettu mukaan pääasiallisesti edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelyä parantavia toimenpiteitä. Ongelmakohteiden ja puutteiden korjaamiseen on ehdotettu kevyen liikenteen ja autoliikenteen järjestelyjä koskevia parantamistoimenpiteitä sekä liikenteenohjaus- ja kunnossapitotoimenpiteitä.

Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisajan mukaan kolmeen kiireellisyysluokkaan. Luokkaan I sijoitetut toimenpiteet pyritään toteuttamaan ohjeellisesti vuosina 2004–2006, luokkaan II vuosina 2007–2009 ja luokkaan III vuoden 2010 jälkeen. I Luokan hankkeita on esitetty suhteellisesti muita enemmän. Pienet liikenteenohjaustoimenpiteet on sijoitettu luokkaan I. Kunnossapitotoimenpiteitä tulee suorittaa jatkuvasti.

Toimenpideohjelman kustannukset

Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Toimenpideohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 3,3 Me eli keskimäärin noin 330 000 e vuosittain. Tiehallinnon osuus kustannuksista on noin 2,5 Me ja kuntien osuus yhteensä noin 800 000 e.

Toimenpiteiden vaikutukset

Esitetyt toimenpiteet ovat laaja-alaisia ja moninaisia, joten niiden yhteisvaikutukset ovat vaikeasti arvioitavissa. Yleisten teiden toimenpideohjelman toimenpiteet on arvioitu Tiehallinnon TARVA-ohjelmalla (tienpidon turvallisuusvaikutusten arviointi). Toimenpideohjelman toimenpiteiden laskennallinen onnettomuusvähenemä on n. 0,4 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa yleisillä teillä. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan siksi myös laajempia toimenpiteitä kuten valtatie 4 parantamista sekä riittävää poliisin valvontaa ja kasvatus- ja tiedotustyön tehostamista.

6 JATKOTOIMENPITEET

6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelman käsittelyä kuntien eri päättävissä elimissä ja päätöksiä tavoitteiden ja suunnitelman toimenpiteiden hyväksymisestä. Tämän jälkeen päättäjien tulee huolehtivat siitä, että suunnitelman toteuttamiseen tarvittavat resurssit varataan vuosittain kunnan budjettiin.

Seudullisella yhteistyöryhmällä on vastuu työn koordinoinnista aluetasolla. Kuntien vastuuhenkilöiden ensimmäisenä tehtävä on perustaa kuntiin liikenneturvallisuuksryhmät. Kunnissa liikenneturvallisuuksryhmällä on vastuu työn jatkumisesta ja seurannasta. Ryhmän kokoonpanoa ja tehtäviä tulee tarkistaa säännöllisesti, esimerkiksi kerran vuodessa.

Hallintokuntaryhmien tulee huolehtia jatkossa siitä, että liikenneturvallisuuksuustyö on osa normaalia toimintaa. Yksittäiset tapahtumat ja kampanjat eivät johda pitkäaikaisiin vaikutuksiin liikennekäyttäytymisessä. Kuntien oman henkilökunnan tulee sisäistää liikenneturvallisuuksasiat, käyttäytyä esimerkillisesti ja opastaa asiakkaitaan käytännössä. Lasten ja nuorten keskuudessa tapahtuvaan liikenneturvallisuuksuutööhön tulee ottaa vanhemmat mukaan. Erilaisista tapahtumista ja liikenneturvallisuuksuutöön tuloksista tulee alueella tiedottaa aktiivisesti.

Liikenneturvallisuuksutavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuuksuutöön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä kehitetty mittaristokokonaisuus (liite 5). Mittaristo pohjautuu Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuksuutöölle vuonna 2003 kehitettyyn mittaristoon. Useissa kunnissa käyttöönotettava samankaltainen mittaristo mahdollistaa vertaisoppimisen eri kuntien välillä. Läänissä käytettävien mittareiden lisäksi kunnat voivat valita oman tarpeensa mukaan seurattavat mittarit ja määritellä niiden tuottamisessa käytettävät menetelmät. Mittareiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuuksuutöön edistymisestä kunnissa ja ryhtyä tämän perusteella tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittariston tavoitteena ei ole kuntien vertailu vaan oman työn kehittäminen kunnan liikenneturvallisuukskehityksen perusteella. Mittaristo toimii myös alueen liikenneturvallisuuksuustoiminnan läpinäkyvyyden lisääjänä ja eri tahojen keskustelun yhteisenä viitekehystenä. Se palvelee kaikkia kuntatason liikenneturvallisuuksuutöitä tekeviä henkilöitä, sillä se kuvaa pelkistetysti kunnassa tehtävän liikenneturvallisuuksuutöön edistymistä ja sen tavoitteita.

6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen teknisten toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä mm. kuntien, tiepiirien ja maanomistajien kanssa. Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi tie- ja katuverkkoon kohdistuvien suurempien hankkeiden toteuttamista.

OSA B

**SUOLAHDEN
LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA 2004**

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Suolahden kaupunki
2004

TIIVISTELMÄ

Suunnitelman tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen ideoimalla ja aktiivomalla kuntien välistä liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelmassa on selvitetty liikenneturvallisuuden nykytila ja kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia kyselyiden ja onnettomuusanalyysin avulla. Selvitys antaa lähtökohdat liikenneturvallisuustyön tavoitteille ja päämäärille. Tämä luo edellytykset toimenpideohjelmille ja liikenneturvallisuustyön kehittymiselle.

Suolahden yleisillä teillä tapahtui vuosina 1998–2002 poliisin tilaston mukaan yhteensä 44 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä tapahtui 38 onnettomuutta. Suolahdessa tapahtui siis keskimäärin 21 onnettomuutta vuodessa. Vuosina 1998–2002 yleisillä teillä tapahtui 1 kuolemaan johtanut onnettomuus ja 9 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista ei yksikään johtanut kuolemaan. Loukkaantumiseen johti 2 onnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kaikista onnettomuuksista oli 10 % vuosina 2000–2002.

Yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksia olivat kääntymisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista) ja risteämisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista).

Suolahdessa tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 1,3 Me/vuosi, josta kunnan osuus on 15–20 %, eli noin 270 000 e vuosittain.

Koko alueelle asetettiin yhteiset henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet. Ääneseudulla saisi vuonna 2010 tapahtua enintään 13 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa saisi kuolla tai loukkaantua enintään 18 henkilöä.

Suolahden kaupunkiin on perustettu liikenneturvallisuusryhmä, joka koostuu eri hallintokuntien edustajista. Ryhmän tulisi kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Syksyn kokouksessa voidaan sopia seuraavan vuoden painopisteistä, toimenpiteistä ja yhteistyömuodoista. Kevään kokouksessa puolestaan voidaan tarkastella edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurata edellisen vuoden toimintasuunnitelmien toteutumista.

Liikenneympäristön kehittämisessä on haettu keskeisiä liikenneturvallisuuden parantamiseen hyvin soveltuvia toimintakokonaisuuksia ja yksittäisiä parannuskohteita. Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset 1,3 Me, josta Tiepiirin osuus on 915 000 e ja Suolahden kaupungin osuus 382 000 e.

Tärkeimpiä liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä ovat:

- Pihakaduiksi merkittyjen katujen rakenteellisten toimenpiteiden toteuttaminen vaiheittain
- Keskustan kevyen liikenteen verkon täydentäminen
- Sumiaistentien (mt 6450) ja Keiteleentien liittymän rakentaminen kiertoliittymäksi

ALKUSANAT

Keski-Suomen tiepiiri, Konnevesi, Sumiainen, Suolahti ja Äänekoski ovat laatineet vuosien 2003–2004 aikana liikenneturvallisuussuunnitelman kyseisten kuntien alueelle. Liikenneturvallisuussuunnitelman ohjausryhmään on Suolahdesta osallistunut kaupungin-insinööri Jarmo Latvala.

Suolahden kaupungista tämän työn tekemiseen ovat osallistuneet mm:

Jarmo Latvala	Kaupungininsinööri
Harri Pirhonen	Tekninen palvelukeskus
Rauno Seppä	Päivähoito
Paula Nieminen-Lehto	Vapaa sivistystoimi
Kirsi Korpelainen	Koulutoimi

Hallintokuntien liikenneturvallisuustoiminnan kehittämiseen on edellä mainittujen lisäksi osallistunut hallintokuntien eri sektoreiden edustajia.

SISÄLLYSLUETTELO

1	LÄHTÖKOHDAT	7
2	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SUOLAHDESSA	8
2.1	Nykyinen liikenneturvallisuustyö	8
2.2	Liikenneturvallisuusongelmat	8
2.3	Liikenneonnettomuudet	9
	Onnettomuusluokat ja tapahtumapaikat	10
	Onnettomuuskustannukset	10
	Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä	11
2.4	Maastotarkastelut	11
3	LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET SUOLAHDESSA	12
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN	13
4.1	Työn organisointi	13
4.2	Hallintokuntien ja sidosryhmien toimintasuunnitelmat	13
	Tekninen palvelukeskus	13
	Sosiaalityö	13
	Terveystieteiden palvelut	14
	Koulutoimi	14
	Vapaa-aikatoimi	14
5	LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN	15
5.1	Lähtökohdat	15
5.2	Toimenpideohjelma	15
5.3	Toimenpiteiden kustannukset	17
6	JATKOTOIMENPITEET	18
6.1	Suunnitelman käsittely ja seuranta	18
6.2	Liikennejärjestelyjen toteutus	18

LIITTEET

LIITE 1	Onnettomuuksien kasaumapaikat suunnittelualueella vuosina 2000–2002
LIITE 2	Suolahden liikenneonnettomuudet
LIITE 3	Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat 2004–2005
LIITE 4	Liikenneturvallisuustoimenpiteet Suolahdessa
LIITE 5	Liikenneturvallisuustyön mittarit
LIITE 6	Yhteystietoja

1 LÄHTÖKOHDAT

Liikenneturvallisuuksuunnitelman päätavoite on liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikenneturvallisuuksuustyön organisointi ja aktivoiminen Suolahdessa. Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatiminen aloitettiin selvittämällä liikenneturvallisuuden nykytilanne sekä kartoittamalla liikenneturvallisuuksuongelmia kyselyjen ja onnettomuustietojen avulla. Selvitys antoi lähtökohdat liikenneturvallisuuksuustyön tavoitteille ja päämäärille, joka puolestaan luo edellytykset toimenpideohjelmille ja liikenneturvallisuuksuustyön parantamiselle.



Kuva 1.-1 Asemakadulle on tehty paljon turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä.

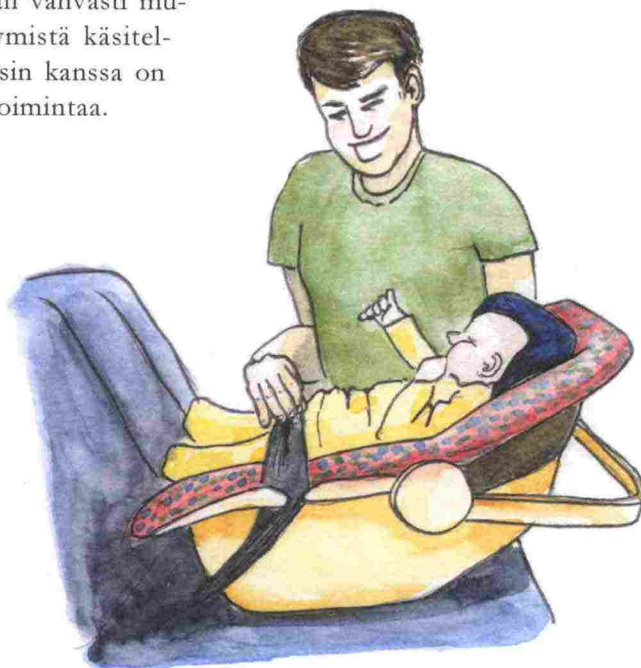
2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SUOLAHDESSA

2.1 Nykyinen liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyö on mukana usean hallintokunnan toiminnassa jo tänä päivänä. Päivähoidossa liikenneturvallisuustyö on ympärivuotista. Se tulee esille mm. retkillä ja muissa käytännön tilanteissa. Liikkumista opetellaan myös nukeilla ja autoilla leikkimällä

Opetussuunnitelman uudistus on käynnissä ja siinä liikenneturvallisuus tullaan ottamaan vahvasti mukaan. Yläasteella liikennekäyttäytymistä käsitellään mm. retkien yhteydessä. Poliisin kanssa on käynnissä kummi- ja koulupoliisitoimintaa.

Tekninen toimi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen fyysisiä toimenpiteitä toteuttamalla. Suunnittelussa liikenneturvallisuus otetaan huomioon. Keskustan kehittämisen yhteydessä tekninen toimi järjesti kuntalaiskyselyn. Se toimii myös aloitteiden vastaanottajana ja tiedottaa liikenneympäristöön tehdyistä muutoksista.



Kuva 2.1-1 Turvaistuin parantaa lapsen turvallisuutta autossa.

2.2 Liikenneturvallisuusongelmat

Yleinen liikennekäyttäytyminen on viime vuosina selvästi huonontunut. Piittaamattomuus sääntöjä ja muita tiellä liikkuja kohtaan on lisääntynyt. Suojateistä on tullut lapsille lähinnä vaaranpaikka eikä turvallinen tien ylityskohta.

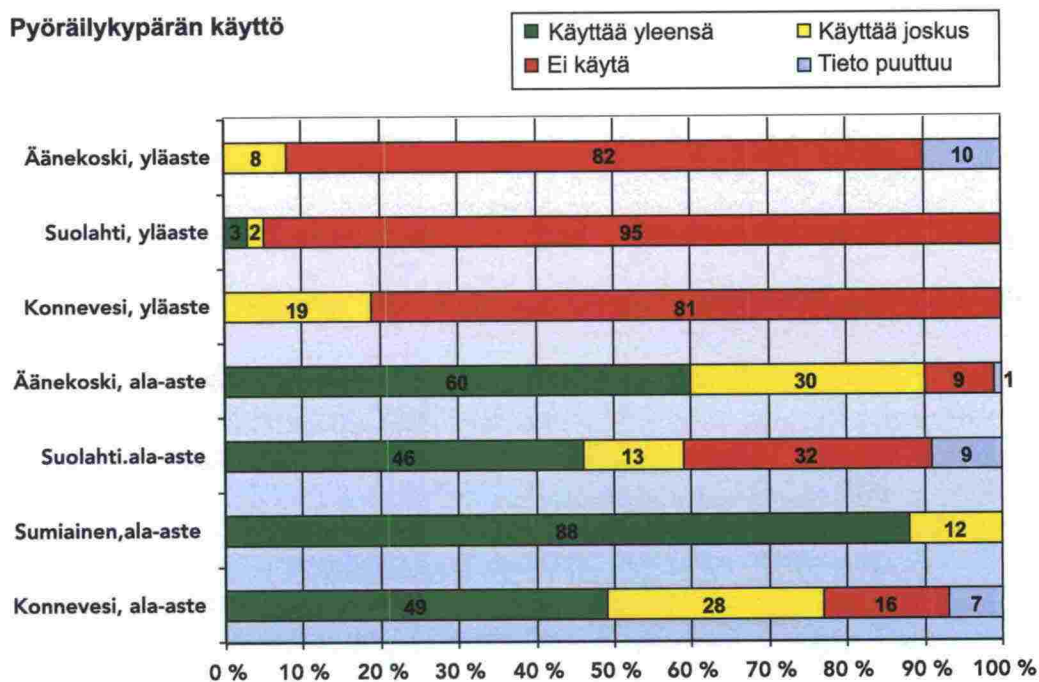
Suolahden kaupungissa on paljon teollisuutta ja näin ollen myös paljon raskasta liikennettä. Kantatie 69 kulkee Suolahden kunnan läpi keskustan eteläpuolelta. Tien varrella sijaitsee Valtran tehdas, jonka työntekijöistä osa käy töissä pyörällä. Tien pientareet ovat kapeat.

Ongelmallinen liittymä Suolahdessa on mm. Sumiaistentien (mt 6450) ja Keiteleentien liittymä. Liittymä on erittäin laaja ja jäsentämätön. Sivusuunnista liittyminen on hankalaa koska pääsuunnalla nopeudet nousevat korkeiksi. Nopeudet koetaan ongelmaksi myös Kisatiellä. Keskustassa on kaksi pihakaduksi merkittyä katua, joilla ei kuitenkaan ole toteutettu pihakaduille kuuluvia rakenteellisia toimenpiteitä.

Turvavälineiden käytössä on selviä puutteita. Tehdyissä kyselyissä pyöräilykypärää ilmoitti käyttävän yleensä 46 % Suolahden ala-asteen oppilasta. Suolahden yläasteella pyöräilykypärää ilmoitti käyttävänsä ainoastaan 3 % kyselyyn vastanneista. Kypärän käyttö vähenee romahdusmaisesti siirryttäessä ala-asteelta yläasteelle. Myös lasten turvaistuimiin kiinnittämisen tarvetta lyhyillä matkoilla vähätellään, samoin kuin aikuisväestön turva-
vyönkäyttöä.



Pyöräilykypärän käyttö



Kuva 2.2-1 Pyöräilykypärän käyttö alueen kunnissa.

2.3 Liikenneonnettomuudet

Työssä käytetyt poliisin tietoon tulleet onnettomuustiedot on saatu Keski-Suomen tiepiiriltä. Yleisten teiden onnettomuuksia on tarkasteltu vuosilta 1998–2002. Koska Tiehallinto on ylläpitänyt kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuustietoja vasta vuodesta 2000, on näitä onnettomuuksia tarkasteltu vain vuosilta 2000–2002. Onnettomuusanalyysi on tehty käyttäen vuosien 2000–2002 onnettomuustietoja. Onnettomuuskarttoihin on kuitenkin paikannettu yleisten teiden onnettomuudet myös vuosilta 1998–1999 (Liite 2).

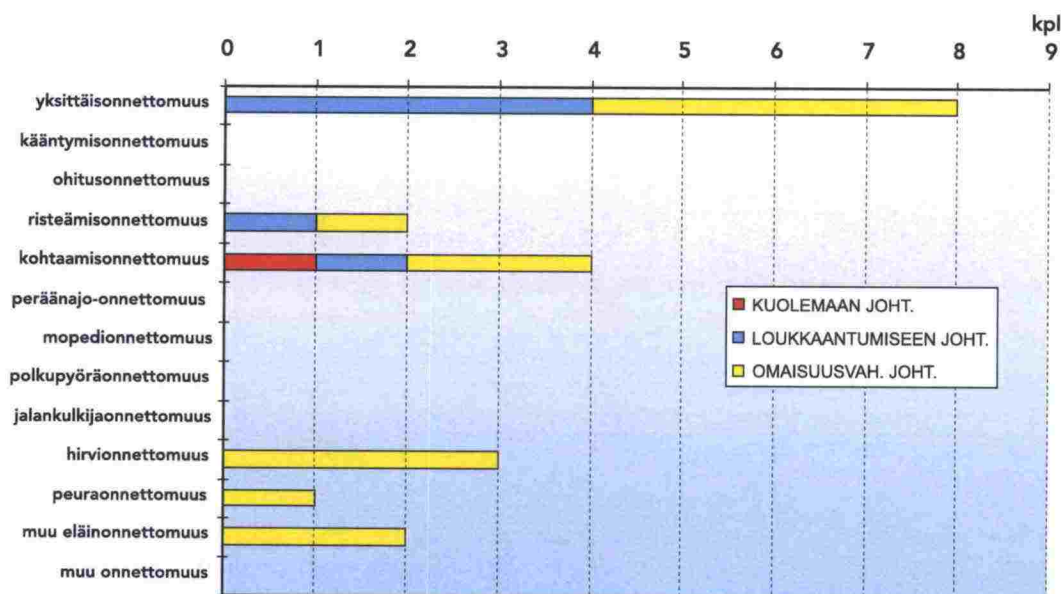
Suolahden yleisillä teillä tapahtui vuosina 1998–2002 poliisin tilaston mukaan yhteensä 44 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä tapahtui 38 onnettomuutta. Suolahdessa tapahtui siis keskimäärin 21 onnettomuutta vuodessa.

Vuosina 1998–2002 yleisillä teillä tapahtui 1 kuolemaan johtanut onnettomuus ja 9 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista ei yksikään johtanut kuolemaan. Loukkaantumiseen johti 2 onnettomuutta. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kaikista onnettomuuksista oli 10 % vuosina 2000–2002.

Onnettomuusluokat ja tapahtumapaikat

Yleisimmät onnettomuusluokat Suolahdessa vuosina 2000–2002 olivat yksittäisonnettomuudet (noin 46 % kaikista onnettomuuksista) ja risteämisonnettomuudet (noin 19 %). Kevyen liikenteen onnettomuuksia Suolahdessa tapahtui 3 kpl vuosina 2000–2002.

Yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksia olivat kääntymisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista) ja risteämisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista). Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahtunut vuosina 2000–2002.



Kuva 2.3-1 Suolahdessa vuosina 2000–2002 tapahtuneiden onnettomuuksien jakautuminen eri onnettomuusluokkiin (lähde: poliisin tilastot/Tiehallinto).

Onnettomuuksista 45 % tapahtui yleisillä teillä ja 55 % kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä. Eniten onnettomuuksia tapahtui Jyväskylän tiellä (mt 642), jossa niitä tuli poliisin tietoon vuosina 1998–2002 yhteensä 20 kappaletta, joista 3 johti henkilövahinkoon. Näistä onnettomuuksista 7 oli yksittäisonnettomuuksia (liite 2).

Onnettomuuskustannukset

Tiehallinnon julkaisun “Tielikenteen ajokustannukset 2000” mukaan liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 387 000 e ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 16 800 e.

Suolahdessa tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat näin laskien noin 1,3 Me/vuosi, josta kunnan osuus on 15–20 %, eli noin 270 000 e vuosittain.

Onnettomuuksien taloudelliset menetykset jakautuvat keskimäärin seuraavasti:

		Suolahti e/vuosi
– sairaanhoito, sosiaalituki, lääkkeet	15%	195 000
– tuotantomenetyt	35%	455 000
– aineelliset vahingot	40%	520 000
– hallintokulut (poliisi, oikeuslaitos, vakuutusyhtiöt)	10%	130 000

Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä

Onnettomuusanalyysi on tehty vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista. Analyysin perusteella voidaan todeta seuraavaa.

- Onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia 46 % ja risteämisonnettomuuksia 19 %.
- Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 86 % tapahtui päivänvalossa.
- Onnettomuuksista 48 % tapahtui tien pinnan ollessa jäinen, luminen tai sohjoinen.
- Onnettomuuksista 61 % tapahtui teiden linjaosuuksilla (ei risteyksissä).

2.4 Maastotarkastelut

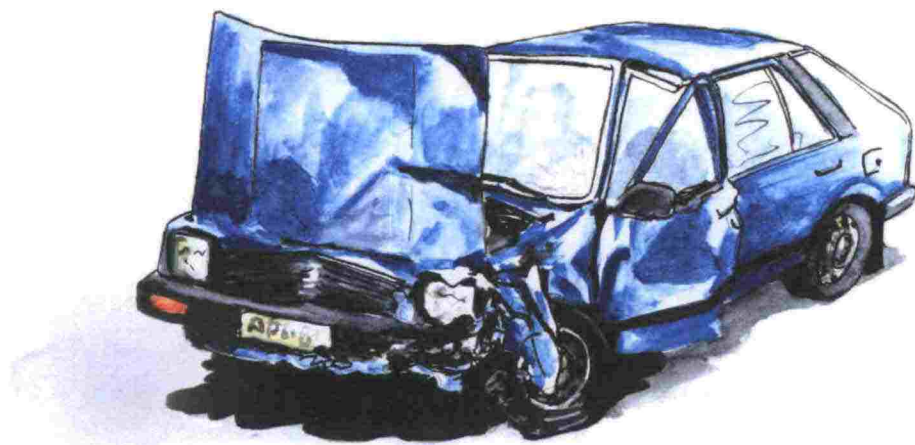
Maastossa tarkasteltiin kyselyissä esille tulleita ongelmakohtia tarkemmin ja suunniteltiin mahdollisia korjaus- tai parannustoimenpiteitä. Maastotarkastelussa käytiin mm. Kanavatiellä (mt 642) tarkastelemassa uuden asuntoalueen liittymää ja Kuhnamentien liittymää, Jyväskylätien (mt 642) ja Erämiehentien liittymässä sekä Valtran tehtaan kohdalla kantatiellä 69. Keskustassa käytiin mm. pihakaduilla. Pihakaduille ei ole toteutettu nopeuksia hidastavia toimenpiteitä. Maastotarkastelun perusteella laadittiin ehdotukset parantamistoimenpiteistä.



3 LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET SUOLAHDESSA

Ääneseudulle asetettiin yhteiset onnettomuuksien vähentämistavoitteet. Vähentämistavoitteet tukevat valtakunnallisia turvallisuustavoitteita, joiden mukaan Suomen tieliikenteessä saisi vuonna 2010 kuolla enintään 250 henkilöä. Koska alueella tapahtuu kuolemaan johtaneita onnettomuuksia vain muutamia vuodessa, asetettiin vähentämistavoitteet henkilövahinko-onnettomuuksille.

Koko seudulla on tapahtunut viimeisten 5 vuoden aikana keskimäärin 25 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa, joissa on kuollut tai loukkaantunut keskimäärin 34 henkilöä. Onnettomuuksien vähentämistavoitteet laskettiin näitä keskiarvoja apuna käyttäen. Tavoitteena on, että Ääneseudulla tapahtuu korkeintaan 13 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuolee ja loukkaantuu yhteensä enintään 18 henkilöä vuonna 2010 (kts. Yhteinen osio kohta 3.3). Näiden tavoitteiden kautta Ääneseudulla pyritään kohti valtakunnallista liikenneturvallisuusvisiota, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.



4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

4.1 Työn organisointi

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista. Käytännön työn kannalta on tärkeää, että hallintokuntien johto on asian takana. Käytännön tasolla työ tehdään hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa.

Suolahteen perustetaan liikenneturvallisuusryhmä (kts. kuva 4.2-1, yhteinen osio), joka koostuu eri hallintokuntien edustajista. Ryhmän kokouksiin voidaan kutsua tarvittaessa joustavasti myös ulkopuolisia asiantuntijoita (esim. poliisista, Liikenneturvasta, Tiehallinnosta, lääninhallituksesta). Ryhmä voi järjestää kunnassa erilaisia liikenneturvallisuustapahtumia. Yhtenä keskeisenä tavoitteena on lisätä yhteistyötä muiden kuntien ja eri hallintokuntien välillä sekä ulkopuolisten tahojen kanssa.

Ryhmän tulisi kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Syksyn kokouksessa voidaan sopia seuraavan vuoden painopisteistä, toimenpiteistä ja yhteistyömuodoista. Keuhään kokouksessa puolestaan voidaan tarkastella edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurata edellisen vuoden toimintasuunnitelmien toteutumista.

Hallintokuntaryhmät kokoontuvat tarvittaessa muutamia kertoja vuodessa. Ryhmän koolle kutsujana toimii hallintokunnan vastuhenkilö. Vastuhenkilö on myös liikenneturvallisuusryhmän jäsen ja toimii näin yhteyshenkilönä hallintokunnan ja liikenneturvallisuusryhmän välillä. Vastuhenkilön tehtävänä on huolehtia eri yksiköiden toimintasuunnitelmien valmistumisesta sekä tarvittaessa koulutuksen järjestämisestä.

4.2 Hallintokuntien ja sidosryhmien toimintasuunnitelmat

Suolahden kaupungin eri hallintokunnat ovat laatineet itselleen toimintasuunnitelmat vuodelle 2004. Suunnitelmat löytyvät kokonaisuudessaan liitteestä 3. Alla on esitelty eri hallintokuntien toimintasuunnitelmien pääkohdat.

Tekninen palvelukeskus

- Liikenneturvallisuuden huomioiminen suunnittelussa ja rakentamisessa
- Liikennejärjestelyjen muutoksista tiedottaminen
- Katuluokituksen mukainen kunnossapito
- Suojateiden parempi merkitseminen

Sosiaalitoimi

Päivähoito

- Tietoa lasten turvallisesta liikkumisesta
- Turvallisen päiväkotiympäristön luominen

Terveydenhuolto

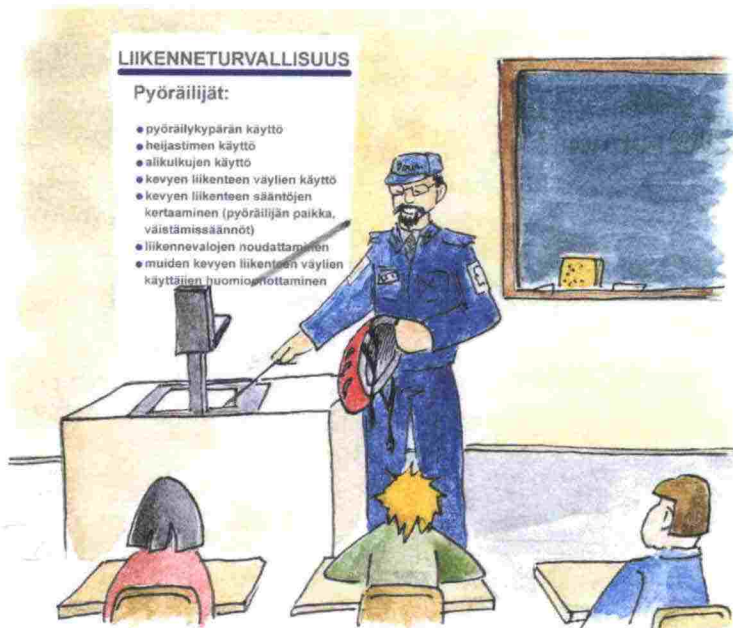
- Vanhemmille tietoa lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla ja polkupyörällä
- Vanhemmille tietoa lasten kyvystä itsenäiseen liikkumiseen liikenteessä
- Keskustelut turvallisista liikennetottumuksista koululaisten ja opiskelijoiden kanssa
- Henkilöstön kouluttaminen

Koulutoimi

- Liikennekasvatuspäivän järjestäminen
- Koulukuljetusten turvallisuudesta huolehtiminen
- Opintosuunnitelmauudistuksen toteuttaminen koskien liikennekasvatusta

Vapaa-aikatoimi

- Liikenneturvallisuusmateriaalin hankkiminen eri-ikäisille
- Ikäautoilijoiden koulutus
- Liikenneturvallisuusillan järjestäminen mopoilijoille
- Ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista keskusteleminen nuorten kanssa



5 LIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Lähtökohdat

Keskustan pääkatua Asemakatua on parannettu vuosina 2001–2003. Katu oli aikaisemmin nelikaistainen ja jäsenitelemätön. Näin ollen suojaiteilytykset olivat erittäin pitkiä ja turvattomia, ja ajonopeudet nousivat helposti yli sallitun. Nyt katu on kavennettu kaksikaistaiseksi, suojaiteita on korotettu ja osaan on toteutettu myös keskisaareke. Pysäköinti on erotettu kadusta. Kadusta on tullut hyvin kaupunkimainen, ajonopeuksia on saatu alennettua ja näin ollen varsinkin kevyen liikenteen turvallisuus on parantunut.

Liikenneympäristön kehittämisessä on haettu keskeisiä liikenneturvallisuuden parantamiseen hyvin soveltuvia toimintakokonaisuuksia ja yksittäisiä parannuskohteita. Ajallisesti pienet ja edulliset toimenpiteet laitettiin ensimmäiseen toteutusvaiheeseen. Isompia ja kalliimpia toimenpiteitä jaettiin eri toteutusvaiheisiin siten, että niistä aiheutuvat kustannukset jakautuisivat useammalle vuodelle ja tärkeimmät kohteet olisivat toteutuslistalla ensin. Toimenpideohjelma löytyy kokonaisuudessaan liitteestä 4.

5.2 Toimenpideohjelma

Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Toimenpideohjelmassa esitetään rakennettavan useita kevyen liikenteen väyliä sekä katuverkolle että yleisille teille. Kevyen liikenteen väyliä ehdotetaan mm. Sumiaistentielle (mt 6450) välille Savontie – Keiteleentie, Keiteleentielle välille Sumiaistentie – Naskaliharju, Ruotintielle (pt 16805) välille Majalankoulu – Hasantie sekä kantatielle 69 välille Jyväskyläntie (mt 642) – Valtra. Kanavatielle (mt 642) ehdotetaan myös kevyen liikenteen alikulun rakentamista Hämeentaipaleen kohdalle. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi esitetään myös muutamia uusia suojaiteita ja hidasteita hillitsemään nopeuksia keskustan alueella.



Kuva 5.2-1 Kantatien 69 pientareet ovat kapeat.

Liittymäjärjestelyt

Sumiaistentien (6450) ja Keiteleentien liittymä ehdotetaan rakennettavan kiertoliittymäksi. Siltakadun, Alkulankadun, Äänekoskentien, Riihivuorenkadun ja Pölkinkadun liittymää ehdotetaan parannettavan rakentamalla saarekkeellisia suojateitä Äänekoskentien ja Pölkinkadun yli. Myös liittymän muotoilua tulisi parantaa. Kanavatien (mt 642) ja Kuhnamentien liittymään ehdotetaan väistötilaa vasemmalle kääntyville. Kanavatien (mt 642) ja Hämeentaipaleen liittymään ehdotetaan toteutettavaksi oikealle kääntyville oma kaista.

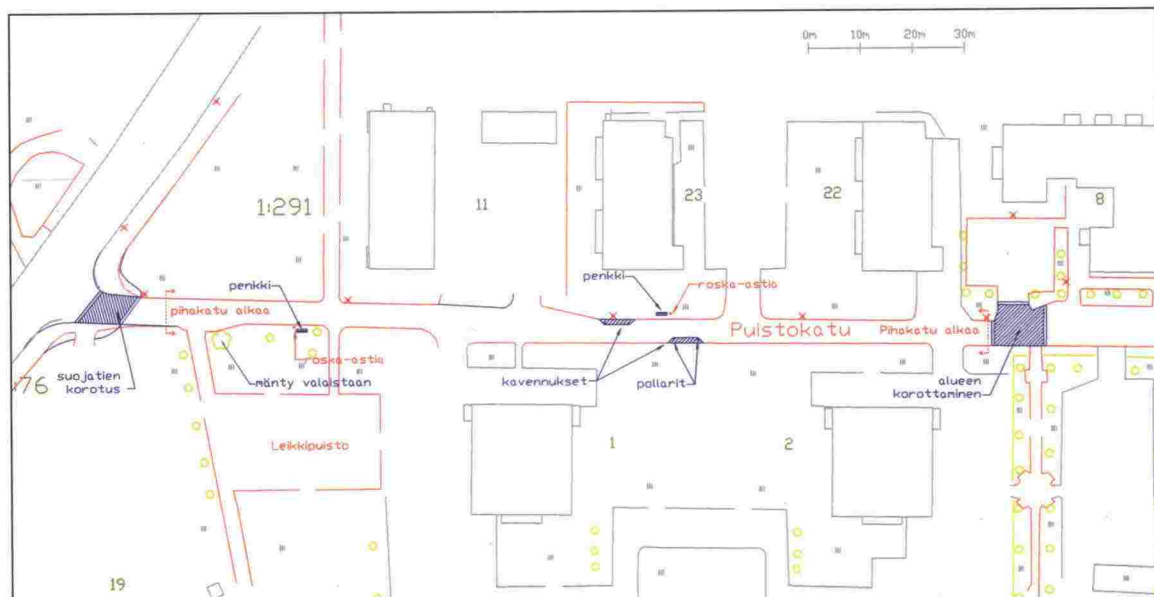


Kuva 5.2-2 Sumiaistentien ja Keiteleentien liittymään ehdotettiin kiertoliittymän rakentamista.

Puistokadun rakentaminen pihakaduksi

Puistokatu ja Koulukatu on merkitty pihakaduksi. Niitä ei kuitenkaan ole rakennettu pihakadun näköisiksi. Ensimmäisessä vaiheessa Suolahden kaupunki tulee vaihtamaan nykyisten pihakatumerkkien tilalle "Moottoriajoneuvolla ajo kielletty" merkit varustettuna lisäkilvillä "Huoltoajo ja tontille ajo sallittu" sekä asettamaan kaduille 30 km/h nopeusrajoitukset. Myöhemmin kadut tullaan rakentamaan pihakaduksi.

Puistokadun muuttamisesta pihakadun oloiseksi tehtiin oma suunnitelma. Ajouradan korotukset ja kavennukset pienentävät ajonopeuksia ja vähentävät läpikulkuliikennettä. Alueen pihakatumuaisuutta pyritään lisäämään penkkien ja valaistuksen avulla.



Kuva 5.2-3 Puistokadun suunnitelma.

5.3 Toimenpiteiden kustannukset

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 1,3 Me. Liikennejärjestelyn parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Toimenpiteet löytyvät liitteestä 4.

Taulukko 5.3-1 Toimenpideohjelman kustannusten jakautuminen tienpitäjän mukaisesti.

Suolahden kaupunki yhteensä 382 000 e jakautuen:	
-	101 000 e (vuosina 2004–2006)
-	215 000 e (vuosina 2007–2009)
-	66 000 e (vuosina 2010–2012)
Tiehallinto yhteensä 915 000 e jakautuen:	
-	Pikatoimenpiteet 20 000 e
-	Liikenneturvallisuuksuustyön aikana tuli esille 400 000 e:n hankkeet, joiden toteuttamismahdollisuuksia tiepiiri selvittää myöhemmin
-	Liikenneturvallisuuksuussuunnittelutyön aikana esille tulleet muut investointitarpeet 495 000 e

6 JATKOTOIMENPITEET

6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelman käsittelyä kaupungin eri päättävissä elimissä. Näiden tulee hyväksyä suunnitelman tavoitteet ja tehdä päätökset suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta sekä varata tarvittavat resurssit vuosittain kunnan budjettiin.

Liikenneturvallisuuksuustyöryhmällä on vastuu työn jatkumisesta ja seurannasta. Ryhmän kokoonpanoa ja tehtäviä tulee tarkistaa säännöllisesti, esimerkiksi kerran vuodessa. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmän tulee tiedottaa työstä tämän raportin julkaisemisen jälkeen.

Hallintokuntaryhmien tulee huolehtia jatkossa siitä, että liikenneturvallisuuksuustyö on osa normaalia toimintaa. Yksittäiset tapahtumat ja kampanjat eivät johda pitkäaikaisiin vaikutuksiin liikennekäyttäytymisessä. Kunnan oman henkilökunnan tulee sisäistää liikenneturvallisuuksuasiat, käyttäytyä esimerkillisesti ja opastaa asiakkaitaan käytännössä. Lasten ja nuorten keskuudessa tapahtuvaan liikenneturvallisuuksuustyöhön tulee ottaa vanhemmat mukaan. Erilaisista tapahtumista ja mahdollisista liikenneturvallisuuksuustyön tuloksista tulee paikkakunnalla tiedottaa aktiivisesti.

Liikenneturvallisuuksustavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri turvallisuustekijöiden seuraamista. Seurannan apuvälineeksi on kehitetty siihen soveltuvia liikenneturvallisuuksuden mittareita (Kts. Yleinen osa, kohta 6.1 sekä liite 5). Tarkoitus on, että kukin kunta valitsee käyttöönsä mittareita kustakin osa-alueesta. Osa mittariston mittareista on sellaisia, joita lääninhallitus jatkossa tulee kyselemään kunnilta vuosittain.

6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen teknisten toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä mm. kunnan, tiepiirin ja maanomistajien kanssa.

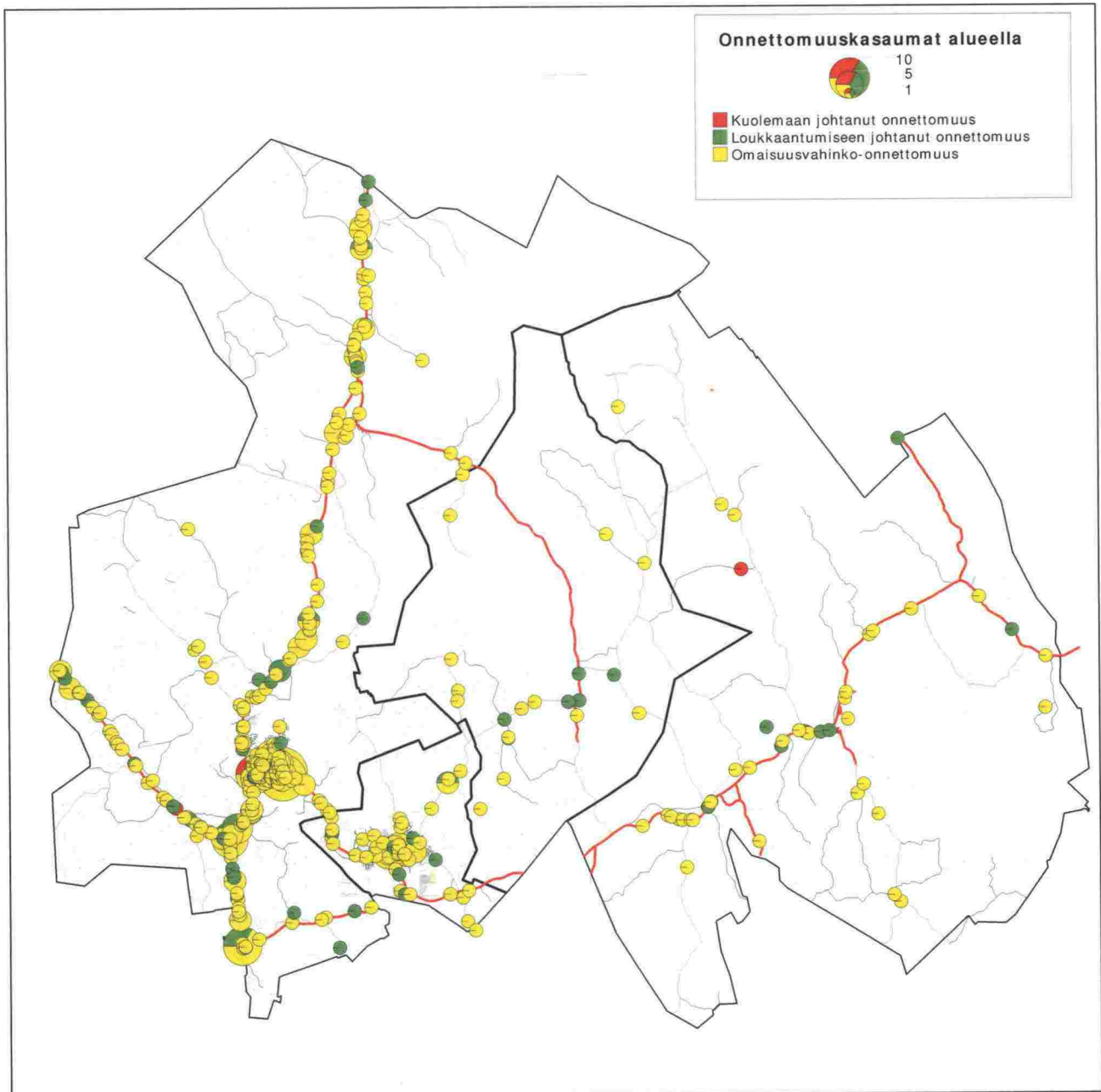
Seuraavat toimenpiteet ovat tärkeimpiä Suolahdessa:

- Pihakaduiksi merkittyjen katujen rakenteellisten toimenpiteiden toteuttaminen vaiheittain
- Keskustan kevyen liikenteen verkon täydentäminen
- Sumiaistentien (mt 6450) ja Keiteleentien liittymän rakentaminen kiertoliittymäksi

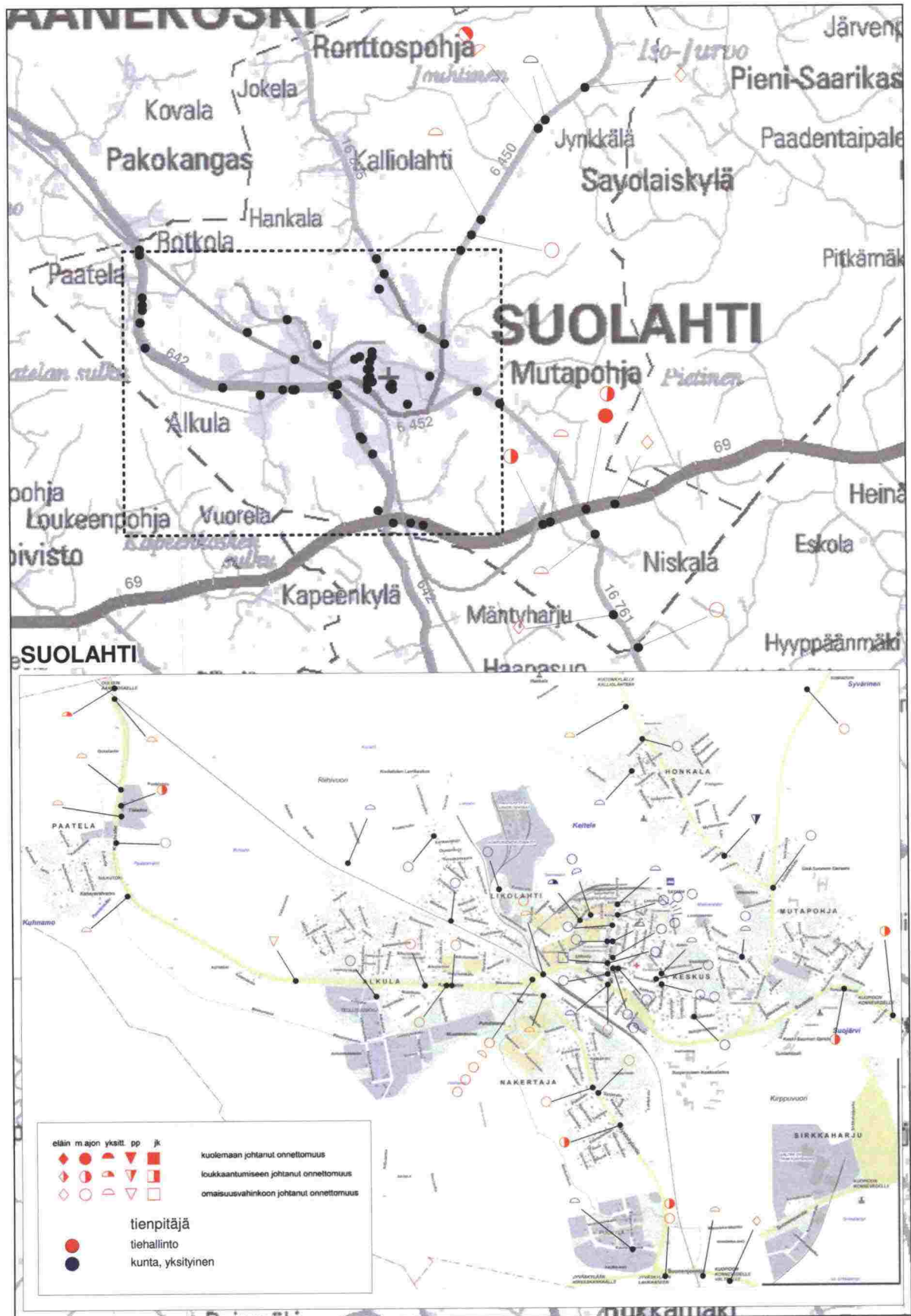
LIITTEET

- LIITE 1 Onnettomuuksien kasaumapaikat suunnittelualueella vuosina 2000–2002
- LIITE 2 Suolahden liikenneonnettomuudet
- LIITE 3 Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat 2004–2005
- LIITE 4 Liikenneturvallisuustoimenpiteet Suolahdessa
- LIITE 5 Liikenneturvallisuustyön mittarit
- LIITE 6 Yhteystietoja

ONNETTOMUUKSIEN KASAUMAPAIKAT SUUNNITTELUALUEELLA V. 2000–2002



SUOLAHDEN LIIKENNEONNETTOMUUKSET



KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN
 LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT PÄIVÄMÄÄRÄ

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004-2005

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KUNTA: Suolahti

HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Tekninen toimi

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Liikeneväylien käyttäjät	Liikenneturvallisuuden huomioiminen	Suunnittelu	Suunnittelu-aika	Päätäjät, suunnittelijat, asukkaat	Jarmo	Palaute
		Rakentaminen	Toteutus-ohjelma	Päätäjät, rakentajat	Jarmo, Harri	ohjelman toteutuminen
		Kevyen liikenteen väylät, kiertoliittymä ja muut tekniset ratkaisut				
	Kunnossapito on katu- luokituksen mukaista	Kunnossapito	jatkuva	oma henkilöstö, urakoitsijat	Harri	Palaute
		auraus, hiekoitus, hiekan poisto, muu kunnossapito				
	Opasteet on kunnossa	Liikenteen opastus	jatkuva	oma henkilöstö, urakoitsijat	Harri	Palaute
		ajoratamaalaus, opasteet, merkit				
	suojatiet merkitään	Suojatiet	kevät/jatkuva	oma henkilöstö, urakoitsijat	Harri	Tarkastus vuosittain
	Asiallinen valaistus, energiansäästö huomioitu	Valaistus	syksy	suunnittelija, urakoitsija	Harri	Palaute
	Järjestelyt ovat asialliset	Tilapäiset liikennejärjestelyt	jatkuva	poliisi	Harri	Tarkastus
	Nopeusrajoitukset ovat järkevät	Nopeusrajoitukset	jatkuva	tela, poliisi	Jarmo, Harri	Tiedotuskansio
	Vähäpäästöinen monikäyt- töinen kalusto (energiansäästö)	Kalusto	jatkuva	päätäjät, urakoitsijat	Jarmo, Harri	Palveluiden osto/ hankinta

KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN
LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT PÄIVÄMÄÄRÄ

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004-2005

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KUNTA: Suolahti HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Sosiaalitoimi/päiväkodit

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Lapset	Turvallinen liikkuminen	Retket, opetustuokiot (suojatiemerkki, tarkkaavaisuus)	Syky 2004, kevät 2005		Henkilöstö/ päiväkotien johtajat	Palaverit
Vanhemmat	Liikennevalistus	Turvavälineiden käytön opastus (kypärät, turvavyö, istuimet)	Koko toimintavuosi	Poliisi	Yrjö/ Rauno	
Lapset, henkilökunta, vanhemmat	Turvallinen päiväkotiympäristö	Noudatetaan yhteisesti hyväksytyjä sääntöjä pihaympäristössä	Koko toimintavuosi	Vanhemmat	Henkilöstö/ päiväkotien johtajat	

KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004 - 2005

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KUNTA: Äänekoski, Suolahti, Sumiainen HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Terveystieteiden

Anna-Kaisa Hyvönen

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
Äitiysneuvolan asiakkaat	Vanhemmat saavat tietoa vauvan turvallisesta kuljetuksesta	Esitteiden antaminen & kuljetuksesta keskustelu	n. 30. raskausviikko	Liikenneturva, KELA	Äitiysneuvolan terveydenhoitajat	Käytettävän materiaalin + toiminnan arviointi vuosittain
Lastenneuvolan asiakkaat	Vanhemmat saavat tietoa 1) Lapsen turvallisesta kuljetuksesta autolla ja/tai pyörällä ja 2) Lapsen kyvystä itsenäiseen liikkumiseen	Esitteet + keskustelu	Eri ikäkausille sopiva materiaali neuvolatarkastus- ten yhteydessä	Liikenneturva, päivähoito	Lastenneuvolan terveydenhoitajat	
Koululaiset	Turvallisten liikennetottumusten omaksuminen	1) Keskustelut terveystarkastusten yhteydessä 2) Erilaisiin tempauksiin osallistuminen	1 - 2-luokille + n.14-vuotiaille	Koulu, poliisi, Liikenneturva	Terveystieteiden	
Opiskelijat	Turvallisten liikennetottumusten omaksuminen	Keskustelu terveystapaamisten yhteydessä + nuorison terveystodistuksen kirjoittamisen yhteydessä	~18-vuotiaat	Oppilaitokset, poliisi	Terveystieteiden	
PKL:n henkilöstö	EA -valmiuden ylläpito	Henkilöstön kouluttaminen	Tietojen jatkuva päivitys		Heikki Korhonen, Riitta Hytönen	TPD-kokoukset
THKY:n autoa työssään käyttävä henkilökunta	Ajotaidon harjaannuttaminen myös "vaikeissa" olosuhteissa	Liukkaan kelin ajokoulu	Syksy -04 tai kevät -05	Liikenneturva, pelastuslaitos, autokoulut	Anna-Kaisa Hyvönen	TPD-kokoukset
KSH:n asiakkaat	Turvallisen liikkumisen "vahvistaminen"	Asumisturvallisuusselvityksen yhteydessä selvitetään myös asiakkaan liikennetottumukset	2005	Turvallinen Ääneseutu- työryhmä	Anna-Kaisa Hyvönen	Tutkimusraportin yhteydessä tarvittavien toimenpiteiden "mietintä"

KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN
LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT PÄIVÄMÄÄRÄ

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004-2005

KUNTA: Suolahti HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Koulutoimi

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
Oppilaat	"Oikea" liikkuminen kaupungilla	Liikennekasvatuspäivä	Alku syksy	Poliisi/Tekpa	Kaisa/Heikki	
Uudet kuljetettavat	Turvallinen liikennöinti uudella reitillä	Opastus, harjoittelu, tiedotus	Ennen koulun alkua	Liikennöitsijä	Sari	
Oppilaat	Liikennekasvatuksen tehostaminen	Ops-uudistus/ Terveystieto				
Opettajat	Liikennekasvatuksen tehostaminen	Opettajien koulutus	Lukuvuosi 04-05	Poliisi/ Liikenneturva	Kaisa/ Sari/ Heikki	

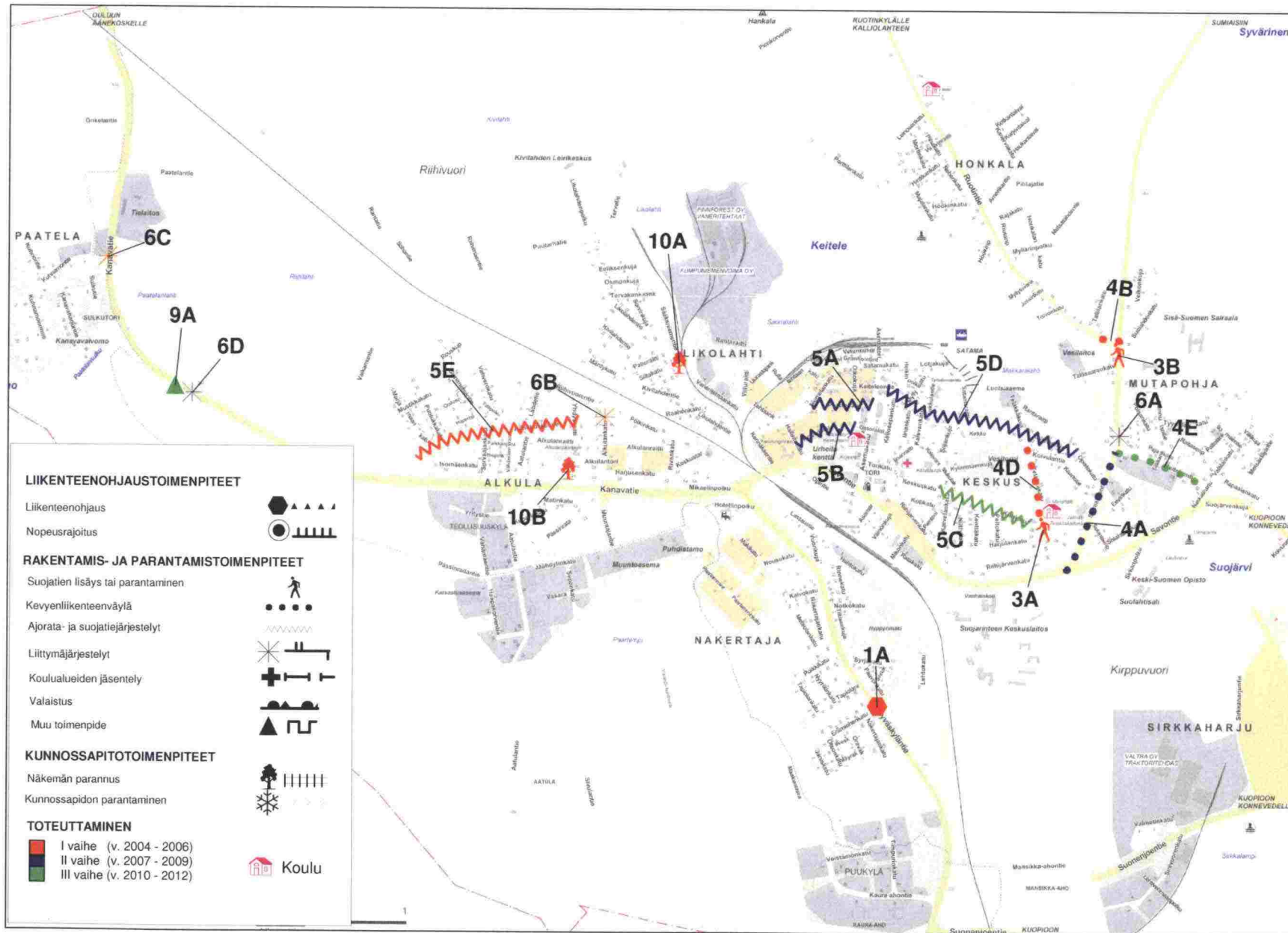
KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN
LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT PÄIVÄMÄÄRÄ 29.1.2004

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004-2005
KUNTA: Suolahti HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Vapaa sivistystoimi (Vapsi)

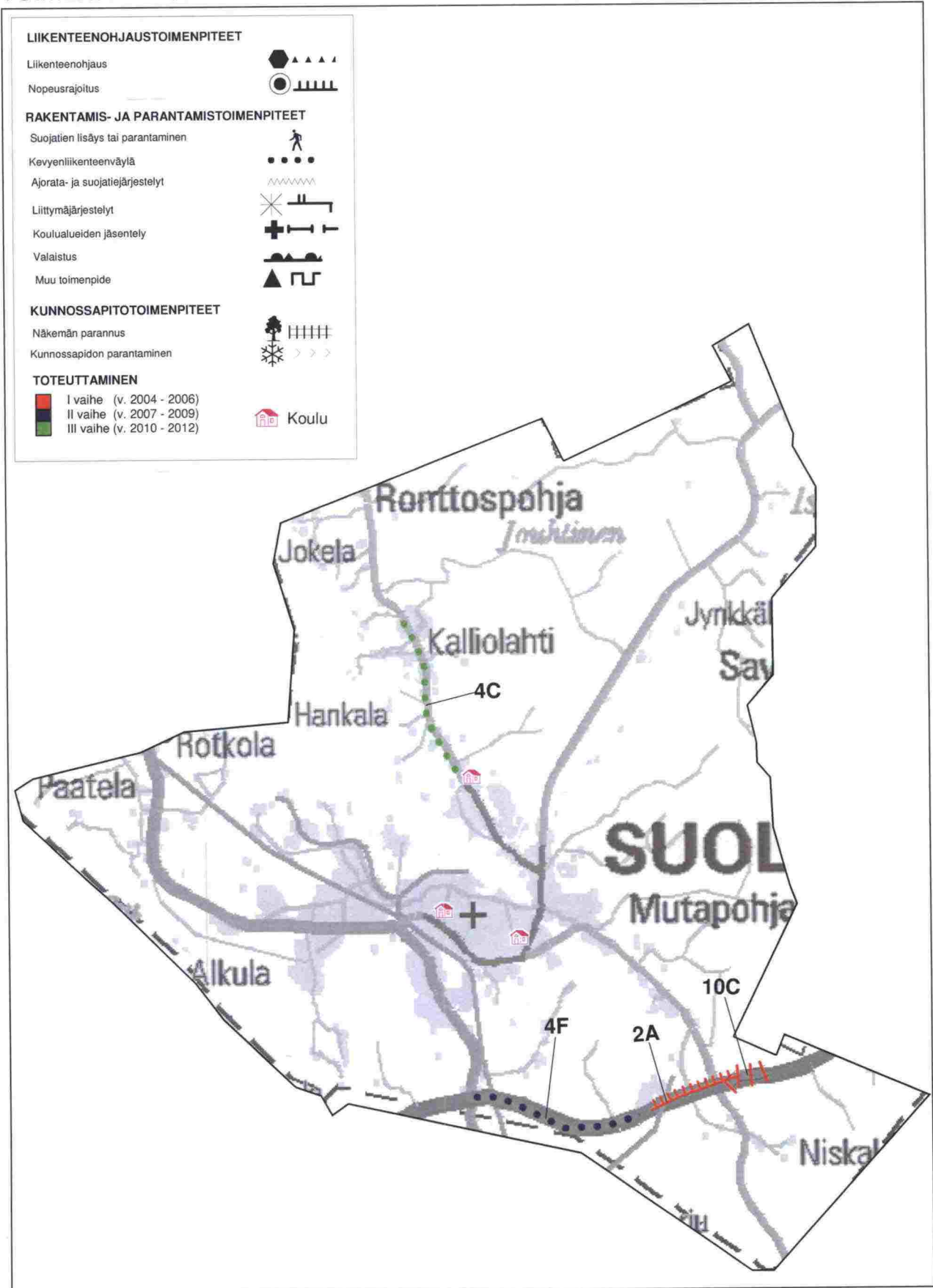
LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:
Paula Nieminen-Lehto

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Kuntalaiset	Saatavilla liikenneturvallisuuteen liittyvää aineistoa	Materiaalin hankinta eri-ikäisille liikenneturvallisuuskysymyksistä. Myös liikenneturvallisuuteen liittyvä näyttely mahdollinen.	Jatkuvasti	Esim. koulut	Kirjastotoimenjohtaja	
Ikäihmiset	Turvallinen liikkuminen liikenteessä	Ikäautoilijoiden koulutus. Ikäihminen liikenteessä.	lukuvuosi 2004-2005	Liikenneturva, autokoulu	Työväenopiston rehtori	
Nuoret mopopojat	Antaa tietoa mopoilusta	Mopoilijoitten oma ilta.	Kevät 2004	yläaste, poliisi, autokoulu	Nuorisotyöntekijät	
Nuoret	Herättää vastuuntuntoa liikennekäyttäytymiseen	Keskustelu ja ohjaus arjesta nousevista tilanteista	Nuorisotilojen aukioloaikaan		Nuorisotyöntekijät	

TOIMENPITEET/SUOLAHTI



TOIMENPITEET/SUOLAHTI



Toimenpiteet/Suolahti						
Nro	Paikka	Toimenpide	Tienpit.	Tot. vaihe	Kust./€	Tieosoite
KAUPUNKI					381500	
3A	Kisakatu/Telakkakatu	Suojatie Telakkakadun yli Kisakadun pohjoispuolelle ja Kisakadun yli Telakkakadun itäpuolelle. Suojatien ennakkovaroitus Kisakadulle.	K	I	5000	
3B	Sumiaistentie (St 6450), Sisä-Suomen Sairaala	Suojatie pysäkin kohdalle	K	I	2500	
4A	Sumiaistentie (St 6450), väli Keiteleentie - Savontie	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (150 m).	K	II	95000	
4B	Sumiaistentie (St 6450)/ Ruotintie (Pt 16805)	Kevyen liikenteen oikaisemisen ehkäisemisen (aita).	K	I	2000	
4D	Telakkakatu	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (500 m).	K	I	75000	
4E	Keiteleentie, väli Sumiaistentie - Naskaliharju	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (400 m).	K	III	60000	
5A	Puistokatu	Kadun vaiheittainen rakentaminen pihakaduksi.	K	II	7500	
5B	Koulukatu	Kadun vaiheittainen rakentaminen pihakaduksi.	K	II	7500	
5C	Kisakatu	Hidasteita.	K	III	6000	
5D	Keiteleentie	Suojatiemerkkien korostaminen havainnepylväin, saarekkeita ja hidasteita.	K	II	5000	
5E	Äänekoskentie	Hidasteita.	K	I	6000	
6A	Sumiaistentie (St 6450)/ Keiteleentie	Kiertoliittymän rakentaminen.	K	II	100000	
6B	Siltakatu/Alkulankatu/Äänekoskentie/Riihivuorenkatu/ Pölkinkatu	Liittymän kaventaminen, suojatiet ja saarekkeet Äänekoskentien ja Pölkinkadun yli.	K	I	8000	
10A	Siltakatu/rautatie	Näkemien parantaminen ajettaessa Siltakatua etelään.	K	I	1000	
10B	Harjusenkatu, päiväkodin kohta	Näkemien parantaminen pensasaitoja leikkaamalla.	K	I	1000	
TIEHALLINTO					914420	
1A	Jyväskylän tie (St 642)/Erämiehenkatu	Väistämisvelvollisuus risteyksessä -merkin vaihtaminen pakolliseen pysähtymiseen -merkkiin.	T	I	120	642/3/1300
2A	Suonenjoentie (Kt 69), Valtra	Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen kaatopaikan liittymän yli.	T	I	300	69/4/300 - 4/1500
4C	Ruotintie (Pt 16805) väli Majalankoulu - Hasantie	Kevyen liikenteen väylän jatkaminen (2,3 km).	T	III	344000	16805/1/1500 - 1/3790
4F	Kt 69, väli Jyväskylän tie (St 642) - Valtra	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (2,5 km).	T	II	375000	69/3/0 - 3/2500
6C	Kanavatie (St 642)/ Kuhnamentie	Väistötie keskustasta tuleville vasemmalle Kuhnamentielle kääntyville.	T	I	15000	642/4/3500 - 4/3750
6D	Kanavatie (St 642)/ Hämeentaival	Kaista keskustasta tuleville ja oikealle asuntoalueelle kääntyville.	T	II	25000	642/4/2700 - 4/2950
9A	Kanavatie (St 642)/ Hämeentaival	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen Kanavatien alitse.	T	III	150000	642/4/2950
10C	Suonenjoentie (Kt 69)	Hirvien ylityspaikan raivaus välillä Savontie (Mt 6450) - kaatopaikan liittymä.	T	I	5000	69/4/0 - 4/1400

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN MITTARIT

Ääneseudun liikenneturvallisuustyön BSC

* Mittari sisältyy myös Länsi-Suomen Läänin mittaristoon

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi</p> <ul style="list-style-type: none"> Vuonna 2010 enintään 13 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa enintään 18 uhria <p>Tavoite: Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (lkm) Henkilövahingot (lkm) Liikenteen turvattomaksi kokemien asukkaiden osuus (%)

Viestintä, valvonta ja pelastus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Turvallinen liikennekäyttäytyminen</p> <ul style="list-style-type: none"> tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikennesääntöjä ja suotuisa asenne liikenneturvallisuuteen korkea liikennesääntöjen rikkojien kokema kiinnijoutumisriski <p>Tavoite: Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Liikennetiedotus- tai koulutustilaisuudet kunnassa (lkm/vuosi) Liikenneturvallisuutta käsittelevät artikkelit/ohjelmat paikallismediassa (lkm/vuosi) Koulut, joissa on tehty vaaranpaikkakartoitus (lkm) * Koulukuljettajien määrä joka on osallistunut liikenneturvallisuuskoulutukseen (% kuljettajien määrästä) Heijastimen käyttö (%) Pyöräilykypärän käyttö (%) Turvavyön käyttö (%) Kiinnijääneet rattijuopot (lkm/vuosi) * LP:n liikennevalvontaan käyttämä aika (h/v) * Ensiavun peruskurssin (EA 1) voimassaolevan kurssitodistuksen haltijat (% asukkaista)



Tienpito ja yhdyskuntarakenne	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Turvallinen liikenneympäristö</p> <ul style="list-style-type: none"> turvallinen infrastruktuuri liikenneväylien hyvä kunto erityisesti talvella <p>Tavoite: Liikkuistarpeen vähentäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen järkevä sijoittelu <p>Tavoite: Liikkujien ohjaaminen turvallisempiin kulkumuotoihin</p> <ul style="list-style-type: none"> joukko- ja palveluliikenteen suosiminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vaaralliset katu- tai tieosuudet * Vaaralliset liittymät * Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen (% toimenpiteistä) Liikennemäärien kehitys Kuntalaisilta tullut palautta kunnossapidosta Asemakaavan ulkopuolelle myönnettyjen rakennuslupien määrä *

Liikenneturvallisuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p>Tavoite: Liikenneturvallisuustyö organisoitu kunnassa sekä -toiminta jatkuvaa ja aktiivista</p> <p>Tavoite: Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa</p> <p>Tavoite: Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen laatu- ja johtamisjärjestelmiin</p>	<ul style="list-style-type: none"> Kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoontumiset (lkm/vuosi) * Osallistumisaktiivisuus liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin (keskim. läsnäolo%) Toimintasuunnitelman toteutumisen arviointi ja päivittäminen (X/X toimintasuunnitelmista arvioitu ja päivitetty)

YHTEYSTIETOJA

KUNTIEN VASTUUHENKILÖT

Konneveden kunta, kunnanrakennusmestari Martti Kupari
Puh. (014) 574 3770

martti.kupari@konnevesi.fi

Sumiaisten kunta, kunnanjohtaja Esko Santala
Puh. (014) 574 3610

esko.santala@sumiainen.fi

Suolahden kaupunki, kaupungininsinööri Jarmo Latvala
Puh. (014) 574 3305

jarmo.latvala@suolahti.fi

Äänekosken kaupunki, tekninen johtaja Veikko Lång
Puh. (014) 574 2340

veikko.lang@aanekoski.fi

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖTÄ TEKEVIÄ YHTEISTYÖTAHOJA

Liikenneturva

Leena Piippa
Puh. (014) 449 9900, gsm. 0400 640 688
leena.piippa@liikenneturva.fi

Kauppakatu 41 A 9
40100 JYVÄSKYLÄ
www.liikenneturva.fi

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri

Pasi Pirtala
Puh: 0204 22 5723
Email pasi.pirtala@tiehallinto.fi

Cygnaeuksenkatu 1, PL 58
40101 JYVÄSKYLÄ
www.tiehallinto.fi

Äänekosken kihlakunnan poliisilaitos

Markku Suokas
Puh. (014) 519 1214
markku.suokas@aanekoski.poliisi.fi

Torikatu 4, PL 32
44101 ÄÄNEKOSKI
www.poliisi.fi/aanekoski

Lisätietoja liikenneturvallisuuksasioista löytyy myös seuraavista **www-osoitteista**:

Liikenne- ja viestintäministeriö
Ajoneuvohallintakeskus
A-Katsastus Oy
Autoliitto
Suomen Autokoululiitto r.y.
Liikennevakuutuskeskus

www.lvm.fi
www.ake.fi
www.a-katsastus.fi
www.autoliitto.fi
www.autokoululiitto.fi
www.vakes.fi/lvk/suomi

Eri järjestöjen yhteisesti ylläpitämiä liikenneturvallisuuksisivuja:

www.autoalantieto.fi
www.selvapeli.net
www.ecodriving.com