

20020992

JYVÄSKYLÄN LIIKENNETURVALLISUUS- SUUNNITELMA 2002



08 TIEH/K-S



TIEHALLINTO



JYVÄSKYLÄ

**JYVÄSKYLÄN
LIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2002**



TIEHALLINTO

Kirjasto

Jyväskylän kaupunki
Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri

TIIVISTELMÄ

Työn tavoitteena oli liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen Jyväskylän kaupungille. Lisäksi merkittävänä osana työtä oli hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen sekä hallintokuntien ja eri sidosryhmien yhteistyön tehostaminen.

Työn alussa kartoitettiin liikenneturvallisuuden nykytila ja määriteltiin liikenneturvallisuusongelmat. Liikenneturvallisuuden nykytila kartoitettiin onnettomuusanalyysin sekä asukasyhdistyksille ja koululaisille suunnatun kyselyn perusteella. Kartoitus antoi lähtökohdat liikenneturvallisuustyön tavoitteille ja päämäärille, joiden pohjalta laadittiin toimenpideohjelma ja hallintokuntien toimintasuunnitelmat.

Jyväskylässä tapahtui vuosina 1996 – 2000 liikenneonnettomuuksia poliisin tilaston mukaan yhteensä 2328 kappaletta eli keskimäärin 465 onnettomuutta vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä yhdeksän kappaletta eli vuosittain noin kaksi ja loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia yhteensä 526 eli vuosittain noin 105 kappaletta.

Jyväskylän kaupungin onnettomuuskustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun laskelmien mukaan noin 47 M€/vuosi (280 Mmk), josta kaupungille aiheutuvat välilliset kustannukset ovat 15 – 20 %, eli noin 9.5 M€ (56 Mmk). Kaupungin kustannukset aiheutuvat sairaanhoidosta, sosiaalituesta sekä ansion ja tuotannon menetyksistä.

Jyväskylässä liikenneturvallisuustavoitteet asetettiin valtakunnallisen ja maakunnallisen suunnitelman perusteella:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen noin 40 % vuoteen 2010 mennessä vuosien 1996 – 2000 keskiarvosta.
- Liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden tienkäyttäjien parempi huomioonottaminen
- Liikenneturvallisuustyön arvostuksen lisääminen valmistelussa ja päätöksenteossa
- Liikenneturvallisuustyön tehostaminen ja ulottaminen koko kuntaan
- Turvavälineiden käytön lisääminen

Painopistealueet:

- Liikennekasvatustyö nuorille ja lapsille
- Muuttuvista liikennejärjestelyistä tiedottaminen kansantajuisesti perusteluineen
- Alhaisten nopeuksien käyttämisen tukeminen rakenteellisesti

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa koulutusta ja tiedotusta tehostamalla, maankäytön suunnittelulla, liikenneverkon sekä liikennejärjestelyjen kehittämisellä tie- ja liikenneteknisin ohjaustoimenpitein sekä kunnossapidon ja liikenteen valvonnan tehostamisella.

Tässä työssä tehtiin luettelo tarvittavasta laatuohjelmasta toiminnan eri osa-alueille sekä ideoitii niiden alustavaa sisältöä. Laatuohjelmien ja tarkistuslistojen kehittämisen ja käyttöön liittyi kaikkiin hallintokuntiin. Erittäin tärkeää on monelehtyvän kehittämisen teknisen toimialan suunnitteluhankkeiden valmistamiseen ja päätöksentekoa varten. Maankäytön ja liikennesuunnittelun avuksi tehtiin ympäristöministeriön oppaan "Liikenneturvallisuus kaavoituksessa" pohjalta tarkistuslistia. Tarkistuslistia koostuu viidestä pääkohdasta, jotka koskevat toimintojen sijoittelua, auto-, kevyttä- ja joukkoliikennettä.

Liikennejärjestelyjen parantamisen vaikutus on verrattain rajallista ja varojen vähäisyydestä johtuen pitkäjänteistä toimintaa. Tehokkaampia turvallisuuden parantamiskeinoja ovat olleet nopeuksien alentaminen ja turvaavien käytön lisääntyminen. Siksi myös muiden kuin teknisen toimen osuus liikenneturvallisuustyössä on ratkaiseva.

Jyväskylään perustettiin liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmässä on edustajia eri hallintokunnista sekä Liikenneturvasta, poliisista ja Tiepiiristä. Kokouksiin voidaan tarvittaessa kutsua asiantuntijoita kaupungin liikenneturvallisuustyön yhteistyötahoista. Liikenneturvallisuustyhmän tehtävänä on asettaa määrälliset ja toiminnalliset tavoitteet, määrittää painopistealueet sekä koordinoita ja seurata hallintokuntien ja yhteistyötahojen työn etenemistä ja tavoitteiden toteutumista. Yhteistyö lisääminen Jyväskylän seudun kuntien sekä muiden tahojen kanssa on tarpeen. Jyväskylä voi toimia ensimmäisenä koolliseksi seudun yhteiselle liikenneturvallisuuspäiväpäiville.

Liikennejärjestelyjä koskevassa toimintasuunnitelmassa on esitetty pääasiassa edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia liikenneturvallisuutta ja liikennemuutamis- ja parantavia toimenpiteitä. Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisaikankohdan mukaan kolmeen luokkaan, 1. luokka (2002-2004) ja 2. luokka (2005-2007) ja 3. luokka (2008-2010). Toimintasuunnitelman kustannukset ovat yhteensä noin 4,2 M€ (25 Mmk).

ALKUSANAT

Jyväskylän kaupunki, Muuramen kunta ja Keski-Suomen tiepiiri ovat laatineet vuoden 2001 aikana liikenneturvallisuussuunnitelmat Jyväskylän ja Muuramen alueille. Työ on toteutettu Liikenne- ja viestintäministeriön "kuntakannustin" -hankkeen puitteissa. Liikenneturvallisuussuunnitelmat sisältävät liikennejärjestelyjen parantamissuunnitelman sekä liikenneturvallisuuden koulutus- ja tiedotustyön kehittämistoimenpiteitä. Pääpaino suunnittelutyössä on ollut liikenneturvallisuustyön tehostamisessa. Näin laajaa liikenneturvallisuussuunnitelmaa ei ole Jyväskylässä eikä Muuramessa aikaisemmin laadittu. Molemista kunnista on laadittu omat raportit.

Suunnitelmassa selvitettiin liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet kuntien alueilla sekä laadittiin liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpideohjelma. Suunnitelmassa on keskitytty seuraavan kymmenvuotiskauden aikana toteutettavien liikenneturvallisuustoimenpiteiden määrittämiseen. Erityisesti liikenneturvallisuustoimenpiteiden osalta on pyritty löytämään tehokkaita toimenpidekokonaisuuksia. Toimenpideohjelman toteuttamisella voidaan parantaa liikenneympäristöä sekä vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta.

Liikenneturvallisuustyötä on organisoitu, kehitetty ja tehostettu sekä kuntien liikenneturvallisuusryhmissä että eri hallintokuntien ja muiden yhteistyötahojen kanssa seminaaritilaisuuksissa ja hallintokuntakohtaisissa neuvotteluissa. Suunnitelmaa koskevat päätökset ja ratkaisut on tehnyt työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet

Jorma Lipponen	Jyväskylän kaupunki/ tekninen palvelukeskus
Risto Mäkinen	Jyväskylän kaupunki/ tekninen palvelukeskus
Viljo Viinikainen	Jyväskylän kaupunki/ kaupunkisuunnittelutoimisto
Kari Fagerholm	Jyväskylän kaupunki/ opetustoimi
Arja Mönkkönen (29.10.01 asti)	Jyväskylän kaupunki/ sosiaali- ja terveys- palvelukeskus
Kaija Korpela (29.10.01 alk.)	Jyväskylän kaupunki/ sosiaali- ja terveys- palvelukeskus
Rauno Saukkonen	Jyväskylän kaupunki/ liikuntapalvelukeskus
Pirjo Pasanen-Vertala	Muuramen kunta/tekninen osasto
Kari Keski-Luopa	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Arto Rajala	Poliisi
Mikko Näkkilä	VR Oy
Leena Piippa	Liikenneturva
Rauni Malinen	Länsi-Suomen lääninhallitus
Petteri Katajisto	LVM

Lisäksi hallintokuntatyöskentelyyn ovat Muuramen kunnasta osallistuneet

Tapio Jauhiainen	Muuramen kunta, tekninen osasto
Pirjo Karetie	Muuramen kunta, sosiaalisasto/päivähoito
Harri Neijonen	Muuramen kunta, sivistysosasto/koulutoimi
Kalevi Rissanen	Muuramen kunta, sivistysosasto
Jorma Ojala	Muuramen kunta, hallinto-osasto

Liikenneturvallisuussuunnitelman on laatinut Jyväskylän kaupungin, Muuramen kunnan, Keski-Suomen tiepiirin ja liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiantosta SCC Viatek Länsi-Suomi, jossa työhön ovat DI Christel Kautialan johdolla osallistuneet DI Katja Seimelä, ins. Janne Koskinen ja ins. Kari Kiviranta. Raportin on taittanut graafinen suunnittelija Carita Ahlgren.

Tiivistelmä**Alkusanat****SISÄLLYSLUETTELO**

1	LÄHTÖKOHDAT	9
1.1	Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät	9
1.2	Suunnitelman tavoitteet	9
1.3	Aikaisemmat suunnitelmat ja kaavoitustilanne	10
1.4	Tie- ja katuverkko	10
2	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT .	12
2.1	Nykyinen liikenneturvallisuustyö Suomessa	12
2.2	Liikenneonnettomuudet	15
2.3	Turvavälineiden käyttö	17
2.4	Kyselyt	18
2.4.1	Koululaiskyselyt	18
2.4.2	Asukasyhdistyskyselyt	21
2.5	Maastotarkastelut	21
2.6	Yhteenvedo liikenneturvallisuusongelmista	22
3	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	23
3.1	Liikenneturvallisuustavoitteet valtakunnan ja läänin tasolla	23
3.2	Jyväskylän liikenneturvallisuustavoitteet	25
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN	26
4.1	Lähtökohdat	26
4.2	Työn organisointi	26
4.3	Eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen	27
4.4	Laatutyön kehittäminen	33
4.4.1	Laatuohjeistus ja tarkistuslistat	34
4.4.2	Laatumittarit (Balanced Scorecard)	35
4.5	Tiedottaminen	36
4.6	Liikennevalvonta	38
5	LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN	39
5.1	Lähtökohdat	39
5.2	Liikenneverkon jäsentely ja erottelu	39
5.3	Seudullisen liikenneverkon kehittäminen	39
5.4	Ajonopeudet ja liikenteen rauhoittaminen	41
5.5	Liittymien ja katujaksojen parantaminen	45
5.6	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	46
5.7	Liikenteen ohjaustoimenpiteet	48
5.8	Kunnossapitotoimenpiteet	48
5.9	Toimenpideohjelma	49
5.9.1	Ohjelman laadintaperiaatteet ja painopistealueet	49
5.9.2	Toimenpideohjelman kustannukset	50
5.9.3	Toimenpiteiden vaikutukset	50
6	JATKOTOIMENPITEET	51
6.1	Seurantajärjestelmä	51
6.2	Liikennejärjestelyjen toteutus	51
6.3	Laaditun suunnitelman käsittely	51

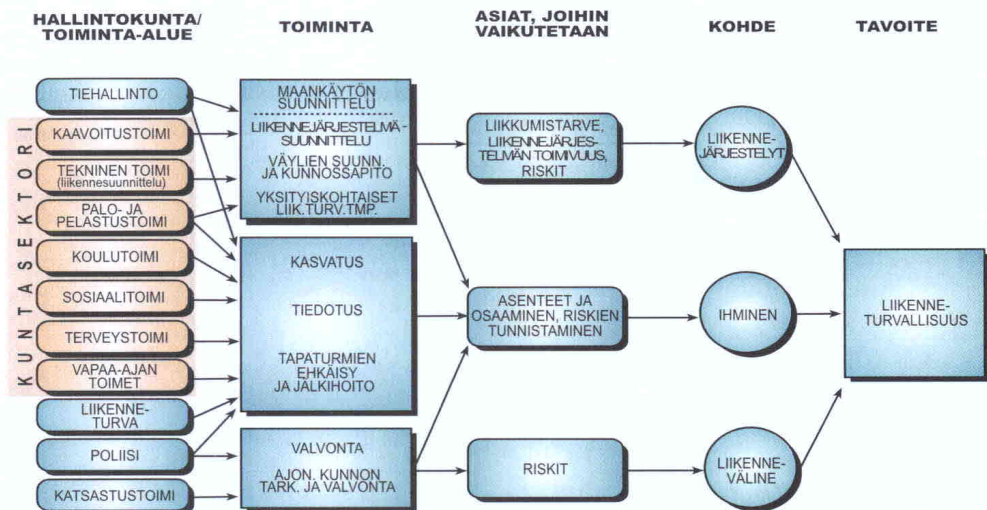
LIITTEET

1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Liikenneturvallisuuden vaikuttavat tekijät

Liikenneturvallisuuden parantamisen päätavoitteena on onnettomuuksien vähentäminen. Onnettomuusriskiä voidaan vähentää turvallisella liikennekäyttäytymisellä sekä parantamalla liikenneympäristöä ja liikennevälineitä. Turvallisen liikennekäyttäytymisen tiedostamista voidaan lisätä tehostamalla koulutusta ja tiedotusta. Liikenneympäristön turvallisuutta voidaan parantaa ottamalla turvallisuus huomioon maankäytön suunnittelussa, kehittämällä liikenneverkkoa, kehittämällä liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaus-toimenpitein sekä tehostamalla kunnossapitoa ja liikenteen valvontaa.

Liikenneympäristön parantaminen kuuluu Tiehallinnon ja kunnan teknisen ja kaavoitustoimen toimialaan. Poliisi ja katsastustoiminta voivat vaikuttaa liikennevälineen turvallisuuteen ajoneuvojen kuntoa tarkkailemalla. Ihmisen liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin voivat kunnassa parhaiten vaikuttaa koulu-, sosiaali-, terveys- ja vapaa-ajan toimet kasvatus- ja tiedotustoiminnallaan sekä ehkäisemällä tapaturmia. Myös poliisi ja Liikenneturva vaikuttavat toiminnal- laan liikennekäyttäytymiseen. Hyvin organisoitu työ vaikuttaa kaikkiin liiken- neturvallisuuden osa-alueisiin.



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

1.2 Suunnitelman tavoitteet

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on kehittää liikenneturvallisuus-työtä ja suunnitella tarvittavia toimenpiteitä, joilla onnettomuusmäärät saadaan liikenteen kasvusta huolimatta laskuun. Työn erityisenä tavoitteena oli

- käynnistää kunnan liikenneturvallisuustyö ja kehittää yhteistyötä eri hallintokuntien ja yhteistyötahojen välillä,
- integroida liikenneturvallisuusasiat kaikkien hallintokuntien työhön ja tehostaa nykyistä työtä,

- lisätä liikenneturvallisuustietämystä suunnittelun, valmistelun ja päätöksenteon helpottamiseksi,
- laatia pitkän tähtäyksen turvallisuusvisio (0-visio) ja luoda suuntaviivat pitkän aikavälin turvallisuutta parantavista toimista,
- ehdottaa toimenpiteitä liikenteen rauhoittamiseksi ja koota 5-10 vuoden toimenpideohjelma sekä
- tutkia liikenneturvallisuusnäkökulman esiintuomista hallintokuntien/yksiköiden laatujärjestelmissä.

1.3 Aikaisemmat suunnitelmat ja kaavoitustilanne

Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäprojekti JYSELI 2010 valmistui vuonna 1998. Siinä on käsitelty kaikkia kulkumuotoja ja yhdyskuntarakennetta. Projekti tuotti osaselvityksiä, joissa on keskitytty kevyeen ja joukkoliikenteeseen, henkilö- ja tavaraliikenteeseen sekä liikenneverkkojen parantamisvaihtoehtojen selvittämiseen. Yksi osaprojekteista käsitteli liikenteen rauhoittamista, jossa on otettu kantaa Jyväskylän seudun liikenneturvallisuuteen. Erillistä liikenneturvallisuussuunnitelmaa ei Jyväskylässä ole aiemmin laadittu.

Jyväskylässä on käynnissä neljä yleiskaavoitukseen liittyvää hanketta; täydennysrakentamisen osayleiskaava, Seppälän yleiskaavan muutos, Mannilan osayleiskaava ja Majanoron osayleiskaava. Majanoron osayleiskaavaa laaditaan yhteistyössä Muuramen kunnan kanssa.

Asemakaavoituksen osalta keskustan alue on ohjelmassa yhtenä kohteena. Työpaikkojen osalta merkittäviä ovat Savelan, Siltakadun, Ylistönmäen ja Etelä-Keljon kaavat. Pientalokohteita ovat Salmiranta, Haukkala ja Ruoke. Kerrostalo-kohteita on Savelan ja Kylmänoron alueilla sekä Äijälänrannassa.

1.4 Tie- ja katuverkko

Jyväskylän tie- ja katuverkko koostuu Tiehallinnon ylläpitämistä yleisistä teistä ja kaupungin kunnossapidettävistä kaduista Jyväskylän tie- ja katuverkon pituus on noin 450 km. Yleisiä teitä on noin 80 km ja kaupungin katuja ja teitä on 317 km. Kaupungin kunnossa pidettävien kevyen liikenteen väylien pituus on 237 km.

Merkittävimmät Jyväskylän läpi kulkevat yleiset tiet ovat valtatie 4 (Helsinki–Utsjoki), 9 (Turku–Kuopio), 18 (Vaasa–Jyväskylä) ja 23 (Pori–Joensuu). Ne palvelevat pääasiassa pitkänmatkaista liikennettä yhdistäen eri valtakunnan-keskuksia toisiinsa. Lisäksi ne ovat tärkeä osa Jyväskylän ja naapurikuntien välillä välittäen työmatka- ja asiointiliikennettä.

Valtateistä vilkkain väylä on vt 9 (Rantaväylä) keskustan kohdalla, jossa sen liikennemäärä vaihtelee 28 000 ja 32 000 välillä (keskimääräinen vuorokausiliikenne 2000). Muita vilkkaita yleisiä teitä ovat vt 4 (Rantaväylä, kvl 18 000 ajon/vrk), mt 6110 (Säynäsalontie, kvl 8 000 ajon/vrk) ja pt 16623 (Keljonkankaantie, kvl 4 500 ajon/vrk). Kaupungin ylläpitämistä kaduista vilkkaimpia ovat Lohikoskentie (kvl 17 000–27 000 ajon/vrk), Seppäläntie (kvl 12 000–23 000 ajon/vrk) ja Tourulantie välillä Kalevantie – vt 9 (kvl 27 000 ajon/vrk).



Kuva 1.4-1. Jyväskylän päätie- ja katuverkko sekä liikennemäärät.

2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

2.1 Nykyinen liikenneturvallisuustyö Suomessa

Liikenneturvallisuustyön suuntaviivat luodaan valtakunnallisella tasolla. Lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja tukea kuntien liikenneturvallisuustyötä. Kunta- ja paikallistasolla liikenneturvallisuustyön toteuttamisesta vastaavat eri hallintokunnat ja yhteistyötahot.

Organisaatiot, jotka toiminnassaan merkittävästi vaikuttavat liikenneturvallisuustyöhön, ovat liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriön poliisi-osasto, lääninhallitukset, kunnat, Tiehallinto, Liikenneturva, liikennekoulut, katsastus, vakuutusyhtiöt, kiinteistönomistajat sekä erilaiset järjestöt.

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 muun muassa kuntatason liikenneturvallisuustyötä myöntämällä niin sanottua kuntakannustinrahaa.

Lääninhallitus

Valtioneuvoston tekemän liikenneturvallisuuden parantamista koskeneen periaatepäätöksen mukaan lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuustyön koordinoinnista ja seurannasta sekä motivoida ja tukea kuntien liikenneturvallisuustyötä. Lääneissä tehtävää hoitaa läänin liikenneturvallisuusneuvottelukunta, jossa ovat mukana keskeisimmät liikenneturvallisuuden alalla toimivat organisaatiot ja intressitahot. Länsi-Suomen läänissä toimii lisäksi neljä alueellista liikenneturvallisuustyöryhmää. Jokaisessa yksikössä on virkamies, jonka tehtäviin kuuluvat liikenneturvallisuustyöt muiden töiden ohella. Keski-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma on parhaillaan työn alla ja sen on määrä valmistua vuoden 2001 loppuun mennessä.

Tiehallinto

Liikenneturvallisuus on keskeinen tavoite kaikessa Tiehallinnon toiminnassa: suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. Tiehallinnon nykyinen liikenneturvallisuustyö painottuu suunnitelmien tarkastukseen, liikenneturvallisuusaloitteiden käsittelyyn ja asiantuntijaryhmiin osallistumiseen. Tiehallinto tarkastaa tie- ja rakennussuunnitelmat, työnaikaiset järjestelyt ja tieverkkoa sivuavat asiat muun muassa kaavat. Aloitteiden perusteella suunnitellaan parantamistoimenpiteitä. Keski-Suomen tiepiirissä tienpidon strategian 2000–2004 mukaan liikenneturvallisuustoimenpiteiden painopisteenä on kevyen liikenteen turvallisuus erityisesti taajamissa ja niiden ympäristöissä. Tiehallinto on mukana läänien liikenneturvallisuusasioita käsittelevissä neuvottelukunnissa ja osallistuu läänien ja kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan.

Turvallisuus on mukana myös muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa. Liikenneturvallisuustyötä tehdään yhteistyössä muun muassa tienkäyttäjien, kuntien, poliisin, maakuntien liittojen, Liikenneturvan, riistanhoitopiirien ja tiedostusvälineiden kanssa.

Kunnat

Kunnissa liikenneturvallisuus ajatellaan usein kuuluvaksi vain tekniselle sektorille ja osittain koulutoimelle. Kuitenkin useat muutkin hallintokunnat käsittelevät liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita omassa toiminnassaan ja tekevät liikenneturvallisuustyötä toimiessaan asiakkaidensa kanssa sekä tekemällä omia ja välittämällä asiakkaidensa aloitteita eteenpäin. Liikenneturvallisuustyö ei useinkaan ole kovin organisoitua eikä yksittäisten toimijoiden liikennekasvatustyötä mielletä liikenneturvallisuustyöksi. Eri hallintokuntien välillä yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa on heikkoa eikä koko kunnan yhteisiä liikenneturvallisuustavoitteita ole selkeästi määritelty yksikkötasolle.

Poliisi

Poliisi toimii valtakunnallisella tasolla, läänitasolla ja paikallisella tasolla. Sisäasiainministeriö valmistelee liikenneturvallisuuteen liittyviä lakeja ja asetuksia sekä vastaa poliisin valtakunnallisesta liikenneturvallisuustyöstä. Poliisin lääninjohto johtaa poliisitoimintaa läänissä. Maakunnallista liikenneturvallisuustyötä yli kihlakunnan rajojen tekee liikkuva poliisi. Liikkuvan poliisin työajasta noin puolet on liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuuden kehittämistä.

Paikallista liikenneturvallisuustyötä tehdään kihlakunnan poliisilaitoksilla. Paikallisen poliisin liikenneturvallisuustyö koostuu liikennevalituksesta, liikennetiedottamisesta, liikennevalvonnasta, liikennetutkinnasta ja ajo-oikeusvalvonnasta. Erityisen tärkeää on poliisin kouluissa pitämä liikennekasvatus. Poliisilaitoksilla kirjataan liikenneonnettomuudet rikosilmoitusten mukaisesti ja toimitetaan tiedot valtakunnalliseen tietokantaan. Poliisin liikenneonnettomuustilastoa käyttävät muun muassa Tilastokeskus ja Tiehallinto. Suurena ongelmana pidetään tällä hetkellä resurssien vähyyttä, joka heijastuu suoraan valvontatyöhön. Viime vuosina ylinopeudet ja piittaamattomuus liikenteessä ovat lisääntyneet. Myös törkeiden rattijuopumusten määrä on lisääntynyt ja huumaantuneena ajaminen on entistä yleisempää. Poliisi tekee yhteistyötä muun muassa kuntien (koulut, päiväkodit, tekninen toimi), Tiehallinnon, Liikenneturvan ja katsastuksen kanssa.

Liikenneturva

Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Sen työkaluja ovat kampanjat, ajankohtainen tiedotus, eri ikäryhmien liikennekasvatuksen tukeminen, 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 palvelee kuntia tarjoamalla koulutusta, asiantuntija-apua ja materiaalia ihmisten liikennekäyttäytymistä koskevissa kysymyksissä. Tiedotus- ja koulutusapua Liikenneturva voi tarjota erityisesti sosiaali-, terveys- ja sivistys-

toimen aloille. Teknistä toimea Liikenneturva voi parhaiten palvella tiedotus-yhteistyöllä.

Lähes kuudenkymmenen jäsenjärjestönsä kautta Liikenneturva on julkisoikeudellinen vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö. Liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa toimiva Liikenneturva on alan ainoa organisaatio, joka päätehtävänä on liikenneturvallisuustyö. Se saa rahoituksensa liikennevakuutusmaksuun sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksusta, jonka myöntää sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö. Läheistä yhteistyötä tehdään alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa.

Liikennekoulut

Liikennekoulut tekevät liikenneturvallisuustyötä opettaessaan uusille kuljettajille turvallista ajotapaa ja oikeita liikenneasenteita. Liikennekoulut ja Auto-koululiitto järjestävät myös jatkokursseja esimerkiksi liukkaan kelin, pimeällä ajon ja ennakoivan ajon kurseja. Mopo-ikäisille on järjestetty mopokouluja. Yhteistyötä tehdään poliisin, Liikenneturvan ja katsastuksen kanssa.

Katsastus ja kuljettajatutkinto

Autokatsastuskonttorit tekevät liikenneturvallisuustyötä valvomalla ajoneuvojen kuntoa vuosikatsastuksessa. Kuljettajatutkintojen yhteydessä varmistetaan uusien kuljettajien riittävät tekniset ajoneuvonhallintataidot, muiden liikkujien huomioonottaminen ja tilanteiden ennakointi. Yhteistyötä tehdään poliisin ja liikennekoulujen kanssa.

Vakuutusyhtiöt

Vakuutusyhtiöiden kautta korvataan liikenteessä tapahtuneet vahingot. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kerää onnettomuustietoa niistä onnettomuuksista, joista on maksettu liikennevakuutuksien perusteella korvauksia. VALT:n tilastoissa on suuri määrä liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tilastoissa. Viime vuosien aikana korvaussummat ovat kasvaneet ja vakuutusyhtiöt ovat osallistuneet liikenneturvallisuustyöhön muun muassa järjestämällä erilaisia kilpailuja. Vakuutusyhtiöillä on törmäyskelkkoja, joiden avulla autoilijoille voidaan demonstroida turvavyön käytön hyötyjä. Vakavien liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat arvioivat onnettomuuksien syitä ja etsivät keinoja vakavien onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tutkijalautakunnassa ovat lääkäriin, katsastuksen, liikennepsykologin, Tiehallinnon ja poliisin edustajat.

Kiinteistönomistajat

Kiinteistönomistajat vaikuttavat liikenneturvallisuuteen omien piha-alueidensa liikennejärjestelyjen sekä kunnossapidon kautta. Jyväskylässä kiinteistön omistajalla on tontin kohdalla istutuksia lukuun ottamatta katualueen (jalkakäytävä + ajorata) puhtaanapitovelvollisuus sekä jalkakäytävän talvikunnossapitovelvollisuus (lumen auraus ja pois kuljetus). Asuntoalueella pensasaidat muodostuvat ajoittain näkemäesteiksi ja turvallisuusriskiksi.

2.2 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuudet ja niiden kehitys

Jyväskylän onnettomuus selvityksen lähtötiedot on saatu Jyväskylän kaupungin ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Tiedot perustuvat poliisin rekisteröimiin onnettomuustietoihin. Poliisin tietoon tulee kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet, noin puolet loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ja noin 25–30 % kaikista onnettomuuksista.

Jyväskylässä tapahtui Säynätsalon ulkopuolella vuosina 1996–2000 poliisin tilaston mukaan yhteensä 2296 liikenneonnettomuutta eli keskimäärin 460 onnettomuutta vuodessa. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 9 eli vuosittain noin 2 kappaletta. Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui 519 kappaletta eli keskimäärin 100 vuodessa.

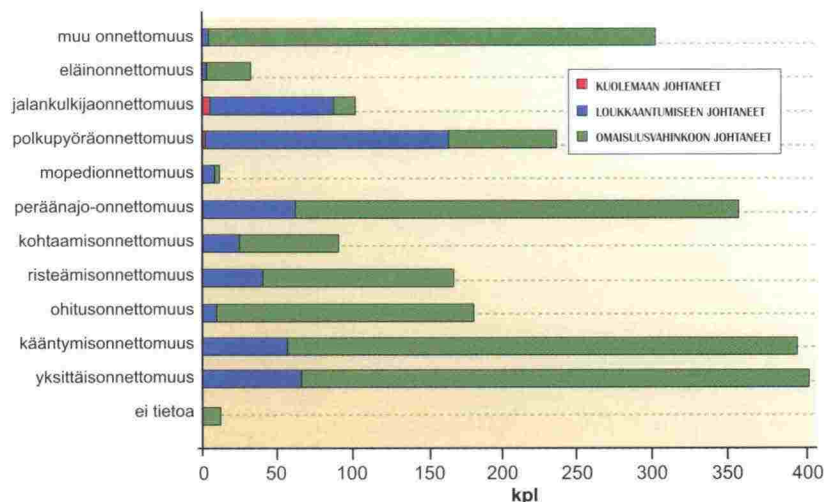
Säynätsalossa tapahtui vuosina 1996–2000 32 onnettomuutta, joista 7 johti loukkaantumiseen. Vuosittain tapahtuu keskimäärin 6 onnettomuutta, joista 1 johtaa loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tarkasteluajankohtana Säynätsalossa ole tapahtunut. Säynätsalon kohdalla ei ollut yhtä kattavaa tilastointia kuin muun Jyväskylän osalta. Tämän takia Säynätsalossa tapahtuneet onnettomuudet on käsitelty erikseen niissä puiteissa kuin tietoa on ollut saatavilla.

Onnettomuusluokat

Yleisimmät onnettomuusluokat Jyväskylässä vuosina 1996–2000 olivat yksittäis-onnettomuudet (noin 18 % kaikista onnettomuuksista), kääntymisonnettomuudet (noin 17 %) ja peräänajo-onnettomuudet (noin 15 %).

Henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen (jalankulku, polkupyörä ja mopo) onnettomuudet (noin 50 % heva -onnettomuuksista), yksittäis-onnettomuudet (noin 19 %) ja peräänajo-onnettomuudet (noin 15 %).

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen onnettomuudet (noin 78 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista) ja kääntymisonnettomuudet (noin 11 %).



Kuva 2.2-1. Liikenneonnettomuuksien luokkajakauma (1996–2000)

Onnettomuuspaikka

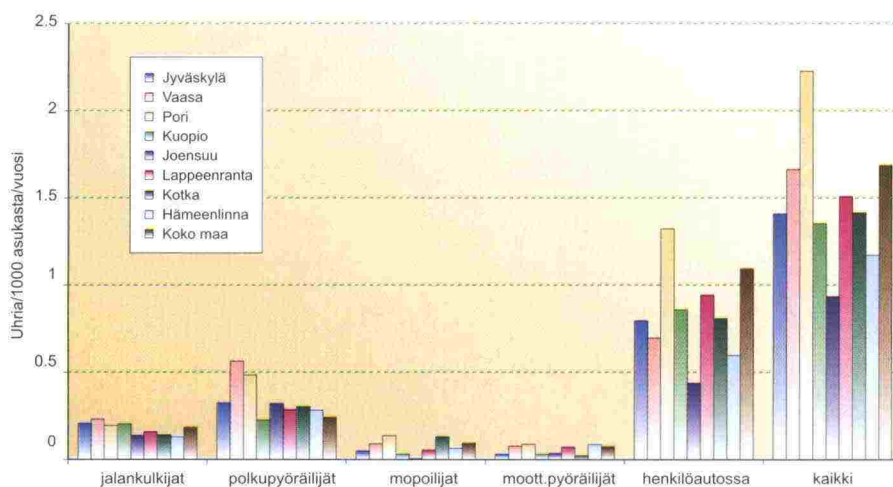
Kaikista onnettomuuksista 73 % tapahtui kaupungin ylläpitämällä kaduilla tai teillä. Yleisillä teillä tapahtui 9 % kaikista onnettomuuksista. Loput onnettomuudet tapahtuivat yksityisteillä ja piha- ja pysäköintialueilla. Kevyen liikenteen onnettomuuksista 85 % tapahtui kaupungin ylläpitämällä kaduilla tai teillä. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Siltakadun ja Rantaväylän liittymässä. Tässä liittymässä tapahtui vuosina 1996 – 2000 18 onnettomuutta, joista viisi johti loukkaantumiseen. Muut onnettomuudet olivat omaisuusvahinkoon johtaneita. Liitteessä 1 on esitetty ne liittymät joiden onnettomuusindeksi on kaksi tai suurempi (onnettomuusindeksi = 1 x hvjo + 0,2 x om.vah.johtanut onnettomuus).

Alkoholin osuus onnettomuuksista

Sellaisten onnettomuuksien määrä, joissa joku osallinen oli alkoholin tai muun huumaavaan aineen alaisena, on vaihdellut 40 (1998) ja 51 (1997) välillä. Keskimäärin vuosittain tapahtuu 46 alkoholionnettomuutta, joka on 10 % kaikista onnettomuuksista. Alkoholionnettomuuksissa loukkaantuneiden määrässä tapahtui vuonna 1998 merkittävä väheneminen. Vuonna 1997 loukkaantui 20 henkilöä (15 % kaikista loukkaantuneista), kun seuraavan kolmen vuoden aikana (1998 – 2000) alkoholionnettomuuksissa loukkaantuneita on ollut vuosittain 9 henkilöä (noin 8 % kaikista loukkaantuneista).

Vertailu muihin kaupunkeihin (Tilastokeskus 1997-1999)

Jyväskylässä loukkaantuu tai kuolee liikenneonnettomuuksissa 1.5 henkilöä/1000 asukasta kohden vuodessa. Tämä on 0.3 henkilöä/1000 asukasta/vuosi vähemmän kuin koko maassa keskimäärin. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa Jyväskylässä kuolee tai loukkaantuu vuosittain saman verran ihmisiä kuin koko maassa keskimäärin.



Kuva 2.2-2. Vuosittain kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain.

Onnettomuuskustannukset

Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun (Tieliikenteen ajokustannukset 2000) mukaan liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset yleisillä teillä ovat hen-

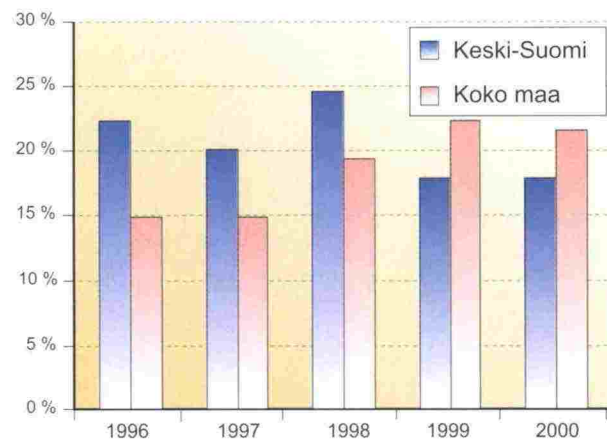
kilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa keskimäärin 387 000 € (2,3 Mmk) ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 16 800 € (100 000 markkaa). Jyväskylän kaupungin onnettomuuskustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun laskelmien mukaan noin 47 M€/vuosi (280 Mmk), josta kaupungille aiheutuvat välilliset kustannukset ovat 15–20 %, eli noin 9.5 M€ (56 Mmk).

Kaupungin kustannukset aiheutuvat sairaanhoidosta, sosiaalityöstä sekä ansi-
on ja tuotannon menetyksistä. Onnettomuuksien taloudelliset seuraukset ja-
kautuvat keskimäärin seuraavasti:

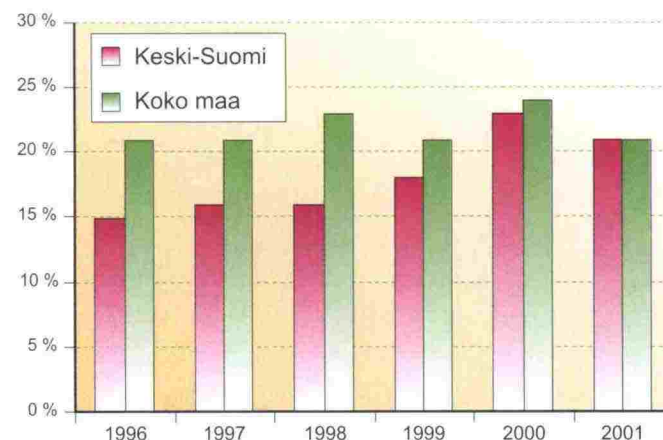
- sairaanhoito, sosiaalityöt, lääkkeet	15 %
- tuotantomenetyt	35 %
- aineelliset vahingot	40 %
- hallintokulut (poliisi, oikeuslaitos, vakuutusyhtiöt)	10 %

2.3 Turvavälineiden käyttö

Liikenneturva on tehnyt mittauksia turvavälineiden käytöstä. Mittausten mu-
kaan Keski-Suomessa pyöräilykypärää käyttää noin joka viides pyöräilijä ja
heijastin turvaa näkymisen taajamassa noin joka neljännellä jalankulkijalla.
Pyöräilykypärän käyttö on yleistynyt tasaisesti ja Keski-Suomi on saavuttamassa
koko maan keskiarvon. Heijastimen käytössä kehitys on valitettavasti menossa
toiseen suuntaan, käyttömäärä on pudonnut tasaisesti ja muutaman viimeisen
vuoden aikana on jääty alle koko maan keskiarvon.



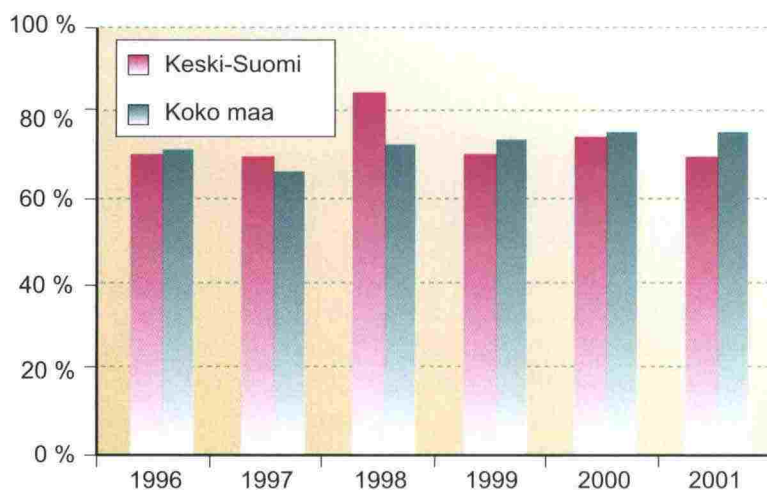
Kuva 2.3-1.
Pyöräilykypärän käyttö.



Kuva 2.3-2.
Heijastimen käyttö
valaistussa
ympäristössä
(taajamassa).

Turvavyötä käyttää noin 70–75 % henkilöauton takaistuimella matkustavista. Turvavyön käyttö takapenkillä on pysynyt ennallaan Keski-Suomessa, koko maassa käytössä on näkyvissä hienoista lisäystä.

Turvavyön käyttö henkilöautojen etuistuimilla on taajamissa vähentynyt. Vuonna 2001 Liikkuvan poliisin valtakunnallisen laskennan mukaan turvavyötä käytti taajamissa 78 % autoilijoista, Keski-Suomessa vastaava luku oli 89 %. Ruotsiin verrattuna turvavyön käyttö on Suomessa vähäisempää. Ruotsalaisista takapenkillä turvavyön kiinnittää 93 % matkustajista ja etupenkillä matkustavista 96 %.



Kuva 2.3-3. Henkilöauton takaistuimella matkustavien turvavyön käyttö.

2.4 Kyselyt

Jyväskylän liikenneturvallisuussuunnitelmaa 2001 tehtäessä haluttiin kyselyillä kerätä tietoa onnettomuustilastojen ulkopuolelle jäävistä tienkäyttäjien vaaralliseksi kokemista liikenneverkon ja -ympäristön kohdista. Kyselyillä selvitettiin myös tienkäyttäjien odotuksia liikenneturvallisuuden parantamisesta. Lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus tuoda esille liikenteessä esiintyviä asenteellisia ongelmia. Eri tienkäyttäjärhyhmiltä saa palautetta erityyppisistä ongelmakohteista: koululaiset ja iäkkäät painottavat ongelmia jalankulkijan ja pyöräilijän kannalta, asukasyhdistysten edustajat ja ammattiautoilijat tuovat ongelmat usein esille autoilijan näkökulmasta. Jyväskylässä kyselyt suunnattiin koululaisille ja asukasyhdistyksille. Koulujen vaaralliseksi kokemia kohteita on selvitetty myös vuonna 1996 tehdyllä kyselyllä, josta nyt otettiin mukaan vielä parantamatta olevat kohteet.

Kyselyillä pyritään ongelmien selvittämisen lisäksi aktivoimaan eri tienkäyttäjärhyhmiä liikenneturvallisuustyöhön ja herättämään ajattelua omasta liikennekäyttäytymisestä.

2.4.1 Koululaiskyselyt

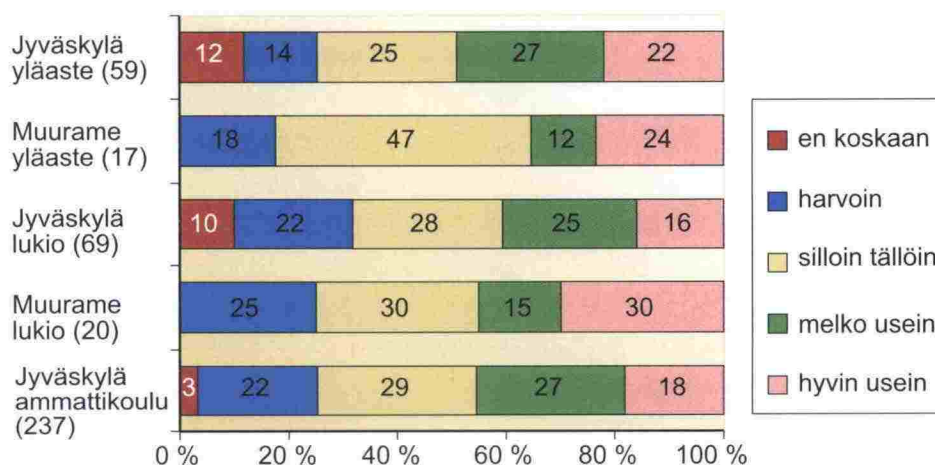
Kouluikäiset lapset ovat riskiryhmä liikenteessä. Kyselyssä selvitettiin **1–6 luokka-asteen oppilaiden** ja vanhempien vaaralliseksi kokemia kohteita koulu-

matkoilla ja toivottiin parannusehdotuksia. Luokassa keskusteltiin liikenneturvallisuudesta ja opettaja keräsi tiedot turvavälineiden omistamisesta ja käytöstä koulumatkoilla ja vapaa-aikana. Jyväskylän 1–6 luokka-asteen vastauksia saatiin yhteensä yhdeksältä koululta noin 210 oppilaalta. Vertailu kouluasteittain turvalaitteiden omistuksesta ja käytöstä esitetään kuvassa 2.4-2.

Oppilaiden mielestä suurin ongelma liikenteessä on suojatien ylittäminen vihreällä valolla, koska autoilijat voivat ajaa päin punaista. Myös valottomien suojaiteiden käyttö on turvatonta, koska autoilijat eivät anna tietä. Aikuisten esimerkki ”minä ensin” -periaatteella ei rohkaise liikenneturvalliseen ja muut liikkujat huomioon ottavaan käyttäytymiseen. Ongelmallista on myös liikkuminen yhdistetyillä kevyen liikenteen väylillä, pyöräilijöiden ajaessa jalankulkijoiden mielestä liian lujaa. Oppilaat kokivat kypärän käytön kiusallisena, koska kaveritkaan eivät käytä ja toivoivat kypärän käyttöä pakolliseksi.

7–9 luokka-asteen, lukioiden ja ammattikoulujen oppilaille tehtiin liikenneasenteita kuvaava kysely yhteensä noin 400 Jyväskylän ja Muuramen oppilaalle. Samalla kysyttiin myös turvavälineiden omistusta ja käyttöä. Nuorten liikenneasenteissa heijastuu nopeuksien ihannointi, liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen ja piittaamattomuus liikenteessä. Myös turvavälineiden käytön tarpeellisuutta väheksyttiin. Kyselyn tulokset on toimitettu koulutoimen hallintokuntaryhmälle hyödynnettäväksi liikennekasvatustyön suunnittelussa.

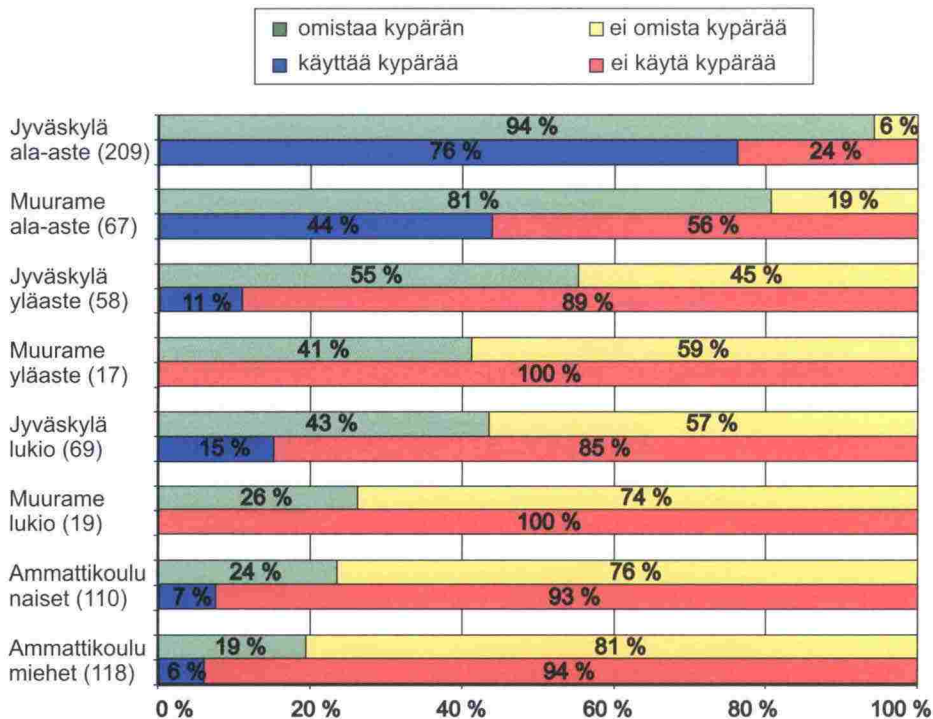
Kuljettajaa alkoi ärsyttää edessä mateleva romu



Kuva 2.4-1. Esimerkki nuorten asenteista. Kuinka usein itse ajattelet tai toimit samankaltaisesti kuin väittämä?

7–9 luokka-asteen, lukioiden ja ammattikoulujen oppilaita pyydettiin myös kertomaan mahdollisista liikenneonnettomuuksista ja ”läheltä piti”-tilanteista, joissa he ovat olleet osallisina. Onnettomuudessa oli ollut osallisena peräti kolmasosa ja ”läheltä piti”-tilanteessa lähes puolet vastaajista. Onnettomuudet olivat pääasiassa ylinopeuden aiheuttamia ajoneuvon hallinnan menetyksiä ja ulosajoja sekä liittymissä väistämisvelvollisuuden tai vilkun käytön laiminlyönnin aiheuttamia törmäyksiä ja peräänajoja. Kevyen liikenteen onnettomuuksista yleisimpiä olivat pyörällä ja rullaluistimilla kaatumiset kovan vahdin tai irtohiekan vuoksi. ”Läheltä piti”-tilanteita tapahtuu useimmin tienylityksessä

sekä jalankulkijan että autoilijan näkökulmasta. ”Läheltä piti” –tilanteita on esiintynyt myös liittymien väistämisvelvollisuusepäselvyyksien vuoksi ja kevyen liikenteen väylillä on vaara törmätä vastaantulevaan. Nuoret pohtivat myös miten onnettomuuden tai ”läheltä piti” –tilanteen olisi voinut välttää tai seurauksia lieventää. Yleisimmin tilanne olisi jäänyt tapahtumatta, jos olisi käytetty alhaisempaa nopeutta tai tarkkailtu liikennettä paremmin ja reagoitu nopeammin.



Kuva 2.4-2 Turvavälineiden käyttö eri koulusteilla Jyväskylässä ja Muuramessa.

Lisäksi selvitettiin koululaiskyselyyn osallistuneiden luokkien **opettajilta** (n. 40 opettajaa) liikennekasvatuksen nykytilannetta ja opettajien käytössä olevan materiaalin laatua ja määrää. Peruskoulussa liikenneasioita käsitellään terveystiedon ja liikunnan tunneilla ja syksyllä koulujen alkaessa kerrataan turvallinen koulutie ja siirtyminen liikuntapaikoille sekä turvavälineiden käyttö ainakin koulumatkoilla. Peruskoulussa materiaalia on varsin hyvin käytettävissä, mutta paikallista materiaalia ja materiaalin päivittämistä kaivataan. Ammattikouluissa ja lukiossa liikenneasiat jäävät taka-alalle ja liikenteestä käydään keskustelua lähinnä välitunneilla ajokortti-ikäisten oppilaiden kiinnostuksen mukaan tai muiden aineiden tunneilla satunnaisesti opettajan innostuksen mukaisesti. Ammattikoulussa joillakin linjoilla on mahdollisuus suorittaa kuorma-auton kuljettajatutkinto, jolloin liikenneturvallisuus ja asenteet ovat keskeisesti esillä. Toisen asteen kouluissa materiaalia ei juuri ole käytettävissä, mutta sitä ei erityisesti kaivatakaan, koska liikenneasioita ei opeteta. Lähinnä oppilaille jaettava peruspaketti tulisi tarpeeseen ja asiantuntijoiden (esimerkiksi poliisi) vierailut koulussa voisivat tulla kysymykseen. Opettajien vastauksista näkyy selvästi liikennekasvatuksen hajanaisuus ja kuulumattomuus kenenkään vastuulle. Lisäksi liikennekasvatuksen uskotaan kuuluvan edellisen kouluasteen tehtäviin eikä sitä siis koeta kovin tärkeäksi.

2.4.2 Asukasyhdistyskyselyt

Kuntalaisten mielestä pahimpia ongelmakohtia selvitettiin asukasyhdistyksille suunnatulla kyselyllä. Jyväskylässä vastauksia saatiin 14 yhdistykseltä ympäri kaupunkia.

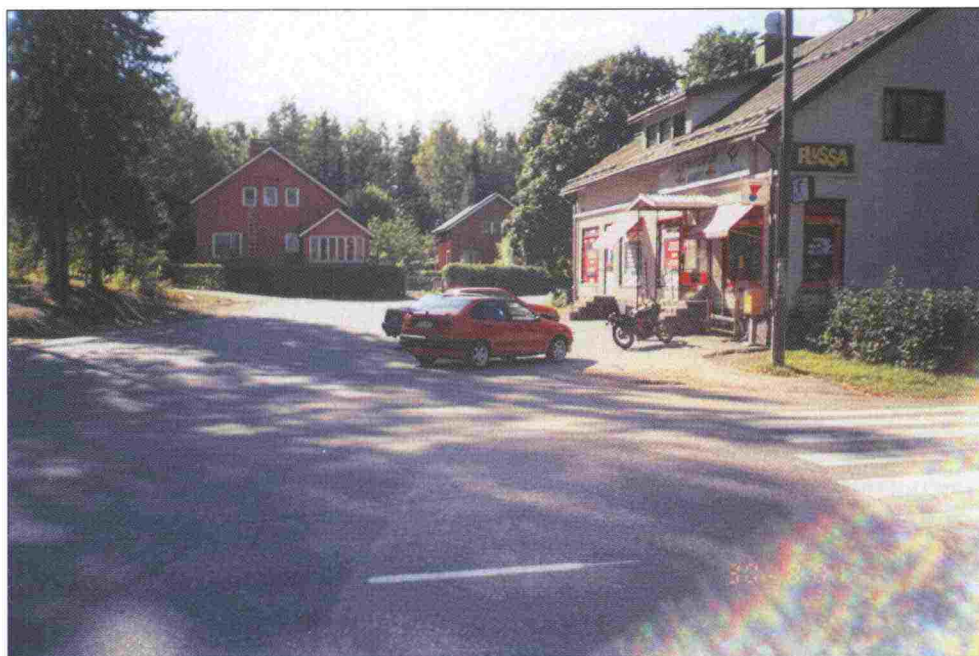
Jyväskylässä asukasyhdistykset kaipasivat lisää liikennevalvontaa: nopeusrajoituksia ei noudateta, pakolliset pysähtymiset ohitetaan hidastamatta ja liikennekurin koetaan yleisesti ottaen löystyneen. Kevyen liikenteen väylillä kaivataan uusia liikennejärjestelyjä rullaluistelijoiden ilmestyttyä katukuvaan, rullaluistelijat ja pyöräilijät koetaan vaaraksi jalankulkijoille yhdistetyillä kevyen liikenteen väylillä.

2.5 Maastotarkastelut

Kyselyiden ja onnettomuusanalyysin perusteella laadittiin luettelo ja kartta ongelmakohteista, jotka sitten tarkastettiin maastossa. Maastotarkasteluun pyrittiin ottamaan mukaan sekä kevyttä liikennettä että ajoneuvoliikennettä koskevia ongelmakohteita.

Maastotarkastelun yhteydessä ongelmakohteet valokuvattiin. Samalla suunniteltiin mahdollisia korjaus- tai parannustoimenpiteitä. Maastossa kirjattiin myös toimenpiteiden alustava aikataulu ja kustannusarvio. Lopullinen toimenpide luettelo, toimenpiteiden aikataulut ja kustannusarviot hyväksyttiin työryhmässä.

Jyväskylässä ongelmat olivat suurelta osin kevyen liikenteen turvallisuutta koskevia. Ajatellut toimenpiteet keskittyvät kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen ja liikenteen rauhoittamiseen.



Kuva 2.5-1. Jäsentämätön katutila huonontaa liikenneturvallisuutta

2.6 Yhteenveto liikenneturvallisuusongelmista

Onnettomuusanalyysin, kyselyiden sekä maastotarkastelujen perusteella Jyväskylän pahimmat liikenneturvallisuusongelmat ovat:

- **kevyen liikenteen turvattomuus**
 - kevyen liikenteen onnettomuuksia paljon
 - risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa
 - turvavälineiden pieni käyttöaste
 - jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden väliset konfliktit
 - keskustan kevyen liikenteen verkko puutteellinen
- **liikennekäyttäytyminen heikkoa**
 - liikennesääntöjä ei noudateta
 - yleinen piittaamattomuus liikenteessä
 - ajetaan päin punaisia
 - liian suuret nopeudet
 - huumaavien aineiden käyttö liikenteessä
 - nuorten autoilijoiden asenteissa heikkouksia
 - iäkkäät riskialtis ryhmä
- **liikenneturvallisuustyössä (kasvatus, tiedotus, yhteistyö) puutteita**
 - työn organisointi
 - työn satunnaisuus
 - yhteistyö eri tahojen välillä
- **liikennevalvonta puutteellista**

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

3.1 Liikenneturvallisuustavoitteet valtakunnan ja läänin tasolla

Valtioneuvoston periaatepäätöksellä on vuonna 2001 hyväksytty Suomelle pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio on nähtävä yleisten ja yhteisesti hyväksytyjen arvojen ilmentymänä, ohjaavana periaatteena, joka antaa arvoperustan ja valintoja ohjaavan kriteerin erillisiä toimia ja ratkaisuja tehtäessä. Visio on jo tällä hetkellä konkreettinen tavoite esimerkiksi perheiden näkökulmasta tarkasteltuna.

Visiona kuvattuun tilaan pyritään välitavoitteiden kautta. Määrällisiä aikaan sidottuja tavoitteita tarvitaan liikenneturvallisuustoiminnan organisoimiseksi. Valtakunnallisena liikenneturvallisuustavoitteena on, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrän on oltava alle 250 ja vuoden 2025 paikkeilla vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 100. Vuonna 2025 oltaisiin lähellä rajaa, joka on nykyisin tunnetuin ja käytetyin liikennejärjestelmän keinoin ylipäätään mahdollista saavuttaa.

Nykyisin liikenteessä kuolee noin 400 ja loukkaantuu noin 9 000 henkilöä vuodessa. Noin puolet kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kuntien katuverkolla. Liikenneturvallisuusvision toteutuminen edellyttääkin kunnilta aktiivista liikenneturvallisuustyötä.



Kuva 3.1-1. Valtakunnalliset liikenneturvallisuustavoitteet 2010 ja 2025.

Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuustyön edellytyksiä parantavat seuraavat liikennepoliittiset toimintatavat:

- Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
Tavoite: Turvallisuuden tiedostaminen liikenteeseen vaikuttavassa päätöksenteossa
- Liikenteen kasvun hillintä
Tavoite: Vähentää onnettomuuksille altistumista
- Teknologian oikea hyödyntäminen
Tavoite: Uusien tutkittujen keinojen käyttöönotto

Lyhyellä aikavälillä (2001–2005) liikenneturvallisuustyön painopistealueet keskittyvät havaittavissa ja ennustettavissa olevien ongelmien ehkäisemiseen lähivuosina. Painopistealueet esitetään taulukossa 3.1-1.

Taulukko 3.1-1. Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelma painopistealueittain 2001–2005.

LIIKENNETURVALLISUUDEN 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 käyttösäännöstä	Parannetaan päätteiden 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 haltijavastuu
Poliisin panostusta liikennevalvontaan lisätään	Laajennetaan heijastimen käyttösäännöstä	Nuorille kokonaisuohjelma	Kelien ja häiriöiden seurantaa + informaatio

Vuonna 2001 laaditussa Keski-Suomen maakunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa on asetettu tavoitteet liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi. Vuosina 1998–2000 on tapahtunut noin 27 liikennekuolemaa vuodessa. Tavoitteena on, että vuonna 2005 liikenneonnettomuuksissa kuolee enintään 16 ja loukkaantuu enintään 320 henkilöä. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta tavoitteena on, että vuonna 2005 niiden määrä tulisi olla enintään 240. Lisäksi suunnitelmassa on asetettu toiminnallisia tavoitteita vuosille 2002–2005. Toiminnalliset tavoitteet ovat:

- Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
- huumaaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
- Tiedottamisen lisääminen

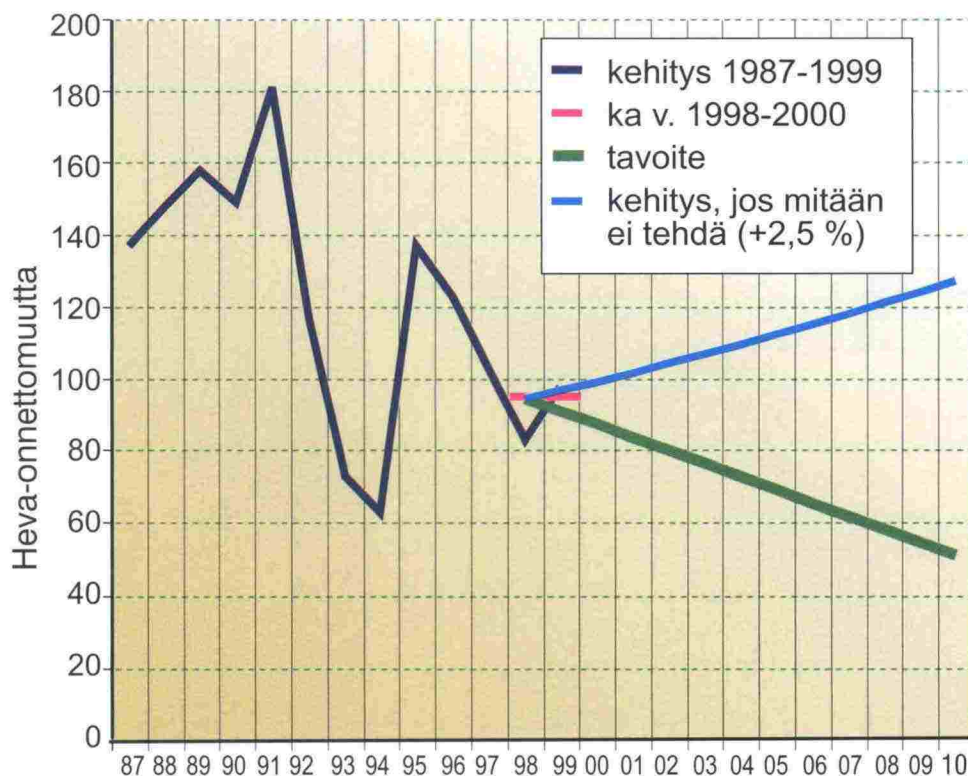
3.2 Jyväskylän liikenneturvallisuustavoitteet

Jyväskylän liikenneturvallisuustavoitteiksi asetettiin valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden pohjalta:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen noin 40 % vuoteen 2010 mennessä vuosien 1998 – 2000 keskiarvosta
- Liikennesääntöjen noudattaminen ja muiden tienkäyttäjien parempi huomiointi
- Liikenneturvallisuustyön arvostuksen lisääminen valmistelussa ja päätöksenteossa
- Liikenneturvallisuustyön tehostaminen ja ulottaminen koko kuntaan
- Turvavälineiden käytön lisääminen

Painopistealueet:

- Liikennekasvatustyö nuorille ja lapsille
- Muuttuvista liikennejärjestelyistä tiedottaminen kansantajuisesti perusteluineen
- Alhaisten nopeuksien käyttämisen tukeminen rakenteellisesti



Kuva 3.2-1. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien kehitys ja vähentämistavoite Jyväskylässä.

4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

4.1 Lähtökohdat

Asetetut tavoitteet ovat varsin kunnianhimoisia ja niiden toteutuminen edellyttää, että liikenneturvallisuustyöhön panostetaan voimakkaasti seuraavien vuosien aikana. Tavoitteisiin ei päästä vain liikenneympäristöä parantamalla, vaan myös tienkäyttäjien liikennekäyttäytymisen tulisi muuttua turvallisemmaksi ja paremmin muut liikkujat huomioon ottavaksi. Liikennekäyttäytyminen perustuu asenteisiin, joihin voidaan vaikuttaa parhaiten tehostamalla liikennekasvatusta ja tiedotusta. Myös liikenteen valvontaa tehostamalla voidaan vaikuttaa liikennesääntöjen noudattamiseen ja liikennekulttuuriin.

Liikenneympäristössä toimii eri tavoin monia osapuolia, joiden motivoiminen ottamaan työssään ja toimissaan huomioon liikenneturvallisuusnäkökohdat on tärkeää. Tällaisia ryhmiä ovat muun muassa maan- ja talonrakennuksessa toimivat tahot ja eri alojen ammattiliikenteen harjoittajat ja kuljettajat. Jokainen tienkäyttäjä voi omalla esimerkillään vaikuttaa muiden samassa tilanteessa olevien ratkaisuihin.

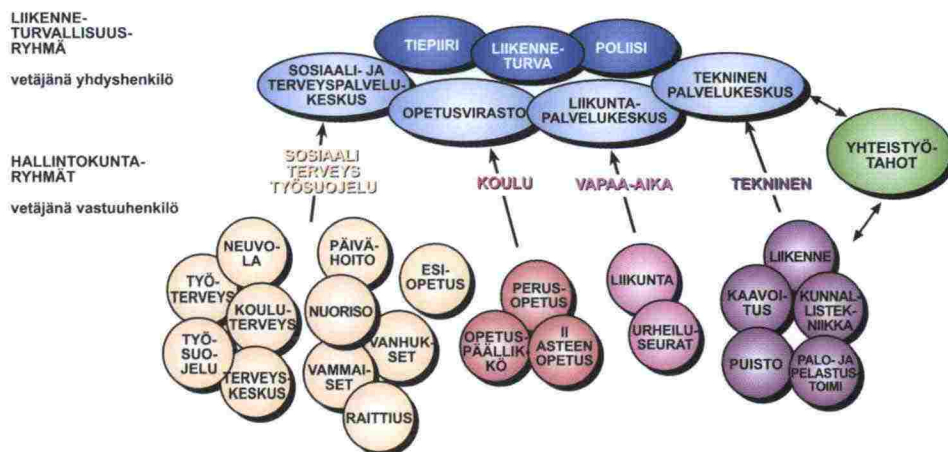
4.2 Työn organisointi

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista. 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.

Liikennekasvatuksen ja -tiedotuksen kehittämisellä luodaan Jyväskylään jatkuva liikenneturvallisuustyön suunnittelu- ja seurantajärjestelmä. Liikenneturvallisuustyötä kehitetään Jyväskylään perustetussa liikenneturvallisuusryhmässä, johon kuuluu edustajia eri hallintokunnista sekä Liikenneturvasta, poliisista ja tiepiiristä. Ryhmän koko on riittävän pieni tehokkaan työskentelyn turvaamiseksi. Kokouksiin voidaan tarvittaessa kutsua asiantuntijoita kunnan liikenneturvallisuustyön yhteistyötahoista. Liikenneturvallisuusryhmän vetäjänä toimii kaupungin liikenneturvallisuusyhdyshenkilö. Yhdyshenkilö kutsuu ryhmän koolle, toimii eri hallintokuntien vastuuhenkilöiden tukihenkilönä sekä vastaa raportoinnista ja tiedottamisesta. Liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano yhteystietoineen esitetään liitteessä 2.

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on asettaa kaupungin liikenneturvallisuustyölle määrälliset ja toiminnalliset tavoitteet, määrittellä painopistealueet sekä koordinoita ja seurata hallintokuntien ja yhteistyötahojen työn etenemistä ja edellisten vuosien tavoitteiden toteutumista. Liikenneturvallisuusryhmä pitää yhteyttä päättäjiin ja tuo liikenneturvallisuusnäkökohtia esille resursseista päätettäessä. Yhteistyö lisääminen Jyväskylän seudun kuntien sekä muiden tahojen kanssa on tarpeen. Jyväskylä voi toimia ensimmäisenä koollekutsujana seudun yhteiselle liikenneturvallisuuspalaverille.

Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa. Syksyn kokouksessa sovitaan seuraavan vuoden painopisteet, toimenpiteet ja yhteistyö. Kevään kokouksessa tarkastellaan edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurataan edellisen vuoden toimintasuunnitelmien toteutumista ja tarkennetaan kuluvan vuoden suunnitelmia.



Kuva 4.2-1. Liikenneturvallisustyön organisointi kunnassa.

Työ ruohonjuuritasolla tehdään hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Työn suunnitelmallisuutta varten hallintokunnissa on muodostettu hallintokuntakohtaisia ryhmiä, joiden tehtävänä on liikenneturvallisustyön kehittäminen ja toteuttaminen hallintokunnan sisällä. Nämä ryhmät ovat käyneet läpi nykyiset toimintatavat ja laatineet liikenneturvallisustyön toimintasuunnitelmat vuodelle 2002. Toimintasuunnitelmat esitetään liitteessä 3. Suunnitelmat tulee päivittää vuosittain yhteisten teemojen mukaisesti. Toiminnansuunnittelussa pyritään siihen, ettei liikenneturvallisustyö vaatisi erillisiä raha- tai henkilöresursseja, vaan se olisi osa hallintokunnan muuta toimintaa. Hallintokuntaryhmien tehtäviin kuuluu yhteistyöverkoston luominen oman hallintokunnan sisällä sekä verkoston ulottaminen kunnan muihin hallintokuntiin ja naapurikuntien vastaaviin hallintokuntiin.

Hallintokuntaryhmät kokoontuvat tarvittaessa muutamia kertoja vuodessa. Ryhmän koollekutsujana toimii hallintokunnan vastuuhenkilö. Vastuuhenkilö on myös liikenneturvallisuusryhmän jäsen ja toimii näin linkkinä hallintokunnan ja liikenneturvallisuusryhmän välillä. Vastuuhenkilön tehtävänä on huolehtia eri yksiköiden toimintasuunnitelmien valmistumisesta sekä tarvittavan koulutuksen järjestämisestä.

4.3 Eri hallintokuntien liikenneturvallisustyön kehittäminen

Tekninen palvelukeskus ja kaupunkisuunnittelutoimisto

Teknisen palvelukeskuksen ja kaupunkisuunnittelutoimiston toiminnan tavoitteena on turvallisen liikennenympäristön luominen. Tämä edellyttää, että liikenneturvallisuus huomioidaan suunnittelun eri vaiheissa ja toteutuksessa. Maankäytön suunnittelussa toimintoja sijoitettaessa ja mitoitettaessa ratkaistaan hyvin

pitkälle liikenneturvallisuustilanne. Tavoitteena on kehittää maankäyttöä niin, että autoliikenteen kasvu voidaan minimoida. Liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa kaikilla kaavatasoilla, mutta liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioiminen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa luo parhaat vaikutusmahdollisuudet jatkosuunnittelulle. Turvallisuustyön kustannukset ovat myös aikaisessa vaiheessa hyvin vähäiset verrattuna siihen, että syntyneitä ongelmia joudutaan korjaamaan, esimerkiksi rakentamalla alikulkukäytäviä tai muuttamalla tieympäristön luonnetta hidasteilla, istutuksilla ja muilla rakenteilla.

Jyväskylässä liikenneturvallisuus on pyritty aikaisemmin ottamaan huomioon kaavoituksessa muun muassa tarkistuslistoja käyttämällä, mutta nykyisin maankäytön suunnittelu ja liikennesuunnittelu ovat etäänntyneet toisistaan. Lisäksi liikenneturvallisuuden huomioiminen yhtäaikaisesti muiden tavoitteiden kanssa on vaikeaa. Liikennesuunnittelijoiden ja kaavoittajien välistä vuorovaikutusta pyritään lisäämään heti työn alkuvaiheesta lähtien. Tällä varmistetaan liikenteellisten tavoitteiden mukaan saaminen ja riittävä liikenneturvallisuustietämyksen saaminen kaavasuunnittelun ja vaihtoehtovalintojen tueksi. Liikenneturvallisuuden huomioonottaminen voidaan varmistaa esimerkiksi laatu-järjestelmään liitettävien tarkistuslistojen avulla (vertaa laatutyön kehittäminen).

Teknisessä palvelukeskuksessa parannetaan jatkuvasti liikenneympäristöä. Uusia alueita suunniteltaessa ja rakennettaessa pyritään alueelle soveltuvia liikenneturvallisuustoimenpiteitä toteuttamaan jo heti uusia väyliä rakennettaessa. Olemassa olevalle katuverkolle toteutetaan liikenneturvallisuustoimenpiteitä kuntalaisilta tulevien aloitteiden perusteella. Jyväskylässä on käytössä alueellinen nopeusrajoitusjärjestelmä, jonka mukaan nopeusrajoituksia on alennettu asuinalueilla. 30 km/h aluenepeusrajoitusalueilla on toteutettu paljon nopeusrajoitusta tukevia toimenpiteitä, kuten ajoradan korotuksia ja kavennuksia. Jyväskylässä ei ole ollut suunnitelmallista liikenneturvallisuustoimenpideohjelmaa, vaan vähäisiä resursseja on hajotettu pieniin sekalaisiin toimenpiteisiin ja kokonaisvaikutukset liikenneturvallisuustilanteeseen ovat jääneet vähäisiksi. Toiminnan suunnitelmallisuutta parannetaan priorisoimalla toimenpiteiden toteutusjärjestystä muun muassa liitteenä olevan toimenpideluettelon mukaisesti.

Liikenneväylien kunnossapidossa huomioidaan liikenneturvallisuus kaikessa toiminnassa. Näkemäalueisiin ja liikenteen opastukseen (ajoratamaalaukset, opasteet) kiinnitetään huomiota säännöllisesti. Talvella katujen ja kevyen liikenteen väylien kunnossapidossa liukkaudentorjunnan taso on pyritty pitämään mahdollisimman hyvänä. Muun muassa asukasyhdistysten ja vanhustyön toivomuksesta kevyen liikenteen väylien talvihoidolle on vuoden 2002 alusta järjestetty lisärahoitusta. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa myös kiinnittämällä huomiota työnaikaisiin ja tilapäisiin liikennejärjestelyihin.

Tekninen palvelukeskus ylläpitää kaupungin katuverkolla tapahtuneista onnettomuuksista onnettomuusrekisteriä. Onnettomuusrekisteriä kehitetään jatkuvasti ja tulevaisuudessa tilastointi on aikaisempaa automaattisempaa ja yhteenvedojen tekeminen helpompaa. Liikenneonnettomuuksiksi ei lasketa jalankulkijoiden kaatumis- ja liukastumisonnettomuuksia, joten nämä tiedot puuttuvat virallisista tilastoista, vaikka niillä on huomattava yhteiskunnallinen vaikutus sekä vaikutusta katujen kunnossapitotason määrittelyyn ja seurantaan.

Teknisen palvelukeskuksen tehtävänä on myös liikennetietojen jatkuva seuranta. Tekninen palvelukeskus pyrkii onnettomuustietojen, kuntalaisaloitteiden, liikennetutkimusten ja todellisten ajonopeuksien tutkimistausten avulla selvittämään liikenteen ongelmakohtia ja parantamaan niitä. Erilaisten parantamiskeinojen vaikutuksia voidaan selvittää toistamalla mittaukset muutaman vuoden kuluttua.

Tärkeimpiä toimintamuotoja teknisessä palvelukeskuksessa ovat:

- Turvallisen liikenneympäristön luominen
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen suunnittelun eri vaiheissa, muun muassa liikenneturvallisuusauditointi
- Kaikkien kulkumuotojen huomioonottaminen
- Turvallisuuden huomioiminen työnaikaisissa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä
- Kunnossapidon tehostaminen
- Liikennetietojen ylläpito ja seuranta
- Tiedotuksen kehittäminen

Opetustoimi

Koulujen liikennekasvatus perustuu opetussuunnitelmiin. Liikenneturvallisuus on sisällytetty vuosiluokilla 1–6 omana aihekokonaisuutena ympäristö- ja luonnontieteiden yhteyteen. Vuosiluokilla 7–9 liikenneturvallisuusasioita käsitellään myös terveystiedon tunneilla, mikäli niitä järjestetään. Myös liikunnassa liikenneturvallisuus on esillä muun muassa eri liikuntapaikoille siirryttäessä. Opintokäynnit ja -retket vaativat aina oman ohjeistuksensa, jotta oppilaiden turvallinen siirtyminen olisi mahdollista. Liikennekasvatuksella parannetaan oppilaiden valmiuksia tiedostaa ja tunnistaa vaaroja ja riskejä sekä ymmärtää mahdolliset seuraukset. Vuosiluokilla 1–6 keskitytään turvalliseen liikkumiseen lähiympäristössä, taitojen harjoitteluun ja turvavälineiden käytön lisäämiseen. Turvavälineiden käytöstä voidaan järjestää luokkien välillä haastekilpailuja ja siten kannustaa esimerkiksi pyöräilykypärän käyttöön. Vuosiluokilla 7–9 annetaan lisätietoa liikennekäyttäytymisestä. Pyritään järjestämään mopokursseja, joilla osaltaan pyritään vähentämään nuorten liikennetapaturmia. Tietojen ja taitojen ohessa erilaisten motiivien (esimerkiksi kiire, vauhdista nauttiminen, näyttämisen halu) ja tunteiden käsittelyyn annetaan enemmän painoa. Lukioissa ja ammattioppilaitoksissa valmistellaan oppilaita autolla ajamiseen esimerkiksi yhteistyössä autokoulujen kanssa.

Liikenneturvallisuus on periaatteessa opetuksessa mukana kaikissa aineissa niin sanotulla läpäisyperiaatteella. Lisäksi voidaan järjestää erillisiä teemapäiviä, jolloin koululle voi tulla poliisi kertomaan liikenneasioista. Vierailijoita voi lisäksi pyytää esimerkiksi Liikenneturvasta ja tiepiiristä. Aura-auton esittely voi olla vuosiluokilla 1–6 kiehtovaa ja vuosiluokilla 7–9 ajatuksia voi herätellä liikenteessä loukkaantunut nuori.

Liikennekasvatustoiminta vaihtelee kouluittain opettajien mielenkiinnon ja aktiivisuuden mukaan. Yhtenäisen linjan ja liikennekasvatuksen pitkäkestoisuuden puuttuminen koetaan ongelmalliseksi etenkin, kun kehitys on menossa huonompaan suuntaan ja liikenneturvallisuus tuntuu unohtuvan monien uusien aineiden joukossa. Koulujen liikenneturvallisuustyön tehostamisessa olennaista

on opettajien liikenneturvallisuustietämyksen lisääminen ja motivointi. Liikenneturvallisuutta tulisi käsitellä opettajien muun koulutuksen yhteydessä koulutuspäivillä. Liikennekasvatuksessa tarpeellista materiaalia päivitetään ja mukaan pyritään saamaan myös paikallista materiaalia. Materiaalin hankinnassa ja tuottamisessa tehdään yhteistyötä Liikenneturvan kanssa.

Opetustoimen tavoitteena on lisätä oppilaiden turvavälineiden käyttöä sekä koulumatkoilla että vapaa-aikana. Turvavälineiden käyttöön voidaan motivoida esimerkiksi järjestämällä teemapäivinä erilaisia turvavälineiden käytön hyödyistä tiedottavia demonstraatioita. Useilla kouluilla edellytetään jo nykyisin pyöräilykypärän käyttöä siirtymämatkoilla ja monissa myös koulumatkoilla. Pyöräilykypärän käyttämistä pyritään lisäämään kaikilla kouluilla edellytyksenä pyörän käytölle koulupäivän aikana. Erityisen ongelmallista on vuosiluokkien 7–9 oppilaiden saaminen pyöräilykypärän käyttäjiksi.

Vanhempien mallia pidetään tärkeänä liikenneturvallisuusasioissa ja vanhempainilloissa keskustellaan heidän kanssa liikenneturvallisuudesta. Vanhempainyhdistykset olisi tärkeää saada aktiiviseksi liikenneturvallisuusasioissa. Vanhempien kanssa voidaan myös keskustella oppilaiden saattoliikenteen tarpeellisuudesta koulun ympäristössä tapahtuvan ajoneuvoliikenteen vähentämiseksi sekä luoda pelisäännöt saattoliikenteen pysähtymispaikoista kevyen liikenteen turvallisuuden takaamiseksi koulun alkamis- ja päättymisaikojen ruuhkahetkillä.

Koulujen tehtävänä on huolehtia koulujen piha- ja lähialueiden liikenneturvallisuusongelmien saattamisesta teknisen palvelukeskuksen tietoisuuteen. Koulujen piha-alueet ja ympäristössä olevat kevyen liikenteen väylät ja bussipysäkit koetaan ongelmalliseksi. Erityisesti vilkas saattoliikenne sekä huoltoajot piha-alueilla aiheuttavat vaaraa pihalla leikkiville lapsille. Piha-alueilla tapahtuvan huoltoliikenteen tulisi tapahtua ennen koulupäivää, koulupäivän jälkeen tai oppituntien aikana. Myös opettajien pysäköintialueiden järjestelyihin tulee kiinnittää huomiota. Koulut ovat jonkin verran tuoneet ongelmia esille ja puutteita on pyritty korjaamaan yhteistyössä teknisen palvelukeskuksen kanssa.

Koulukuljetusten tilaamisessa tulisi kiinnittää huomio liikenneturvallisuuteen. Kuljettajien toiminta näyttää lapsille ja nuorille esimerkkiä aikuisten liikennekäyttäytymisestä. Liikennekasvatuksessa on tehty yhteistyötä poliisin ja Liikenneturvan kanssa. Myös yhteistyön tarve päiväkotien kanssa on lisääntynyt esiopetuksen alettua.

Tärkeimpiä toimintamuotoja opetustoimessa ja kouluilla ovat:

- Liikenneturvallisuusopetuksen mukanaolon varmistaminen kaikkien koulujen opetussuunnitelmiin
- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen opettajille
- Liikennekasvatuksen tehostaminen ja suuntaaminen ennaltaehkäiseväksi
- Koulujen liikennekasvatus ja -turvallisuus toimintapäivä-kulttuurin luominen
- Turvavälineiden käytön lisääminen
- Poliisin vierailut kouluissa ja valvonta koulun läheisyydessä
- Koulujen ympäristön ja pihan turvallisuustarkastelut
- Liikennekasvatus ja -turvallisuus opetusmateriaalin kokoaminen yhteiseen käyttöön

Sosiaali- ja terveystalvelukeskus

Sosiaali- ja terveystalvelukeskuksella on tärkeä asema kuntalaisten turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä sen talvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Liikenneturvallisuustyötä tehdään sosiaali- ja terveystalvelukeskuksen eri yksiköissä lasten, nuorten, vanhusten ja vammaisten parissa normaalin toiminnan yhteydessä. Liikenneturvallisuustyö painottuu tiedottamiseen ja neuvontaan. Liikennekasvatusmateriaalia on nähtävillä ilmoitustalvulla ja esimerkiksi Liikenneturvan julkaisemia esitteitä jaetaan eri yksiköissä.

Lasten valmiudet itsenäiseen liikkumiseen kehittyvät vähitellen leikkimällä ja lähiympäristöstä saatujen kokemusten perusteella. Päivähoidossa liikennekasvatusuustyötä tehdään järjestelmällisesti, esimerkiksi poliisi vierailee säännöllisesti kertomassa liikenneasioista. Myös erilaisia teemapäiviä on järjestetty. Esiopetussuunnitelmaan kuuluu liikenneympäristössä liikkuen vaaranpaikkojen tunnistaminen ja koulureitin opettelu. Päiväkodeissa ja perhepäivähoidossa pyritään turvalliseen liikkumiseen retkillä ja kävelyillä, samalla opetellaan liikennemerkkejä ja liikennesääntöjä. Turvallisuus otetaan mukaan päivittäiseen toimintaan leikkien ja pelien kautta. Vanhempainilloissa tiedotetaan liikenneturvallisuudesta ja lasten turvavälineiden käytön merkityksestä myös lyhyillä matkoilla kodista hoitopaikkaan. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuuta kasvattajina ja esimerkin antajina.

Tärkeimpiä toimintamuotoja päivähoidossa ovat:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen päivähoidon henkilökunnalle
- Liikennekasvatus kirjojen, pelien, askartelujen ja leikkien avulla
- Turvallisen liikkumisen ja liikennesääntöjen opettelu retkillä ja kävelyillä
- Liikenneturvallisuuden korostaminen vanhemmille
- Hoitopaikan ympäristön ja pihan turvallisuustarkastelut

Nuorille liikkuminen on olennainen osa elämää ja sosiaalista vuorovaikutusta. Nuorten onnettomuusriski on lähes kolminkertainen muuhun väestöön verrattuna. Liikenneturvallisuuden tulisi olla esillä kerhoissa, leireillä, retkillä ja muissa nuorille tarkoitetuissa tapahtumissa. Nuorille voidaan järjestää tiedotus- ja muita tilaisuuksia mopoiluun ja pyöräilyyn liittyen sekä taitoajokilpailuja. Myös uusin kulkuvälineiden, kuten rullaluistimien käyttöön ja rooliin liikenteessä tulisi opastaa. Keskusteluissa voidaan tuoda esille alkoholin käytön vaikutus liikenteessä.

Tärkeimpiä toimintamuotoja nuorisotalvelukeskuksessa ovat:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen nuorisotyön henkilökunnalle
- Liikenneturvallisuuden tuominen esille kerhoissa ja nuorten tapahtumissa
- Järjestöjen aktivoiminen ja ohjaajien koulutus
- Turvallisten harrastuspaikkojen järjestäminen
- Turvavälineiden käytön motivointi

Ikääntyminen vaikuttaa ihmisiin eri tavalla ja sen tuomat muutokset suorituskykyyn ovat yksilöllisiä. Myös erilaiset vammat vaikuttavat liikenteessä liikkumiseen eri tavoin. Ikä tai vamma ei kuitenkaan ole este turvalliseen liikkumiseen. Vanhus- ja vammaistyössä keskitytään käytännön liikenneneuvontaan ja

liikenneturvallisuusasioita on käsitelty erilaisissa tilaisuuksissa kuten kerhoissa ja toimintapäivissä. Tilaisuuksiin voidaan pyytää vierailijaksi esimerkiksi poliisi. Vanhuksille ja vammaisille tulisi kertoa turvavälineiden hyödyistä ja motivoida niiden käyttämiseen. Tekniseen palvelukeskukseen tulee tiedottaa omien asiakkaiden liikkumisongelmista ja kunnossapidon tarpeista. Tekniselle palvelukeskukselle onkin tehty aloitteita luiskista ja penkeistä. Asukasyhdistysten kanssa on toteutettu vanhuksille kysely, jossa havaittiin, että liukkauden torjunta on tärkeintä liikenneturvallisuustyötä vanhusten näkökulmasta. Myös palveluliikenne ja matalalattiabussit on koettu tärkeiksi. Kotipalvelu on tuonut turvallisuusasioita esille palvelulinjojen suunnitteluvaiheessa. Lisäksi kotipalvelu on osallistunut Seniori 2000 –projektiin. Jyväskylässä toimii näkövammaisten koulu, jonka oppilaat harjoittelevat liikenteessä kulkemista ääniohjattujen liikennevalojen avulla.

Tärkeimpiä toimintamuotoja vanhus- ja vammaistyössä ovat:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen vanhus- ja vammaistyön henkilökunnalle
- Neuvonta ja tiedotus asiakastilanteissa ja ryhmäkokouksissa
- Liikkumisen apuvälineiden lainaus ja turvavälineiden käytön motivointi
- Kunnossapidossa yhteistyö teknisen palvelukeskuksen kanssa

Neuvoloissa annetaan liikenneturvallisuuskasvatusta jo ennen lapsen syntymää perhevalmennuksen yhteydessä. Lastenneuvoloissa keskitytään lasten vanhempien neuvontaan muun muassa vauvojen turvakaukaloiden käytön ja polkupyöräilykypärien käytön tärkeyttä korostaen. Neuvoloihin voidaan järjestää pysyvä tai kiertävä turvavälinenäyttely. 4-vuotiaille jaetaan Kulkunen -lehtinen ja koulun alkaessa turvallisuusasioihin kiinnitetään erityistä huomiota. Neuvoloissa on tärkeää korostaa vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta ja vanhempien roolista esimerkin antajana.

Myös koulu- ja opiskelijaterveydenhuollossa otetaan turvallisuusasioita esille. Terveystarkastaja voi kertoa esimerkiksi turvavälineiden käytöstä tai päihteiden merkityksestä liikkumisen kannalta joko terveystarkastusten yhteydessä henkilökohtaisesti tai vierailemalla jollakin oppitunnilla.

Terveyskeskuksissa voidaan liikenneturvallisuusasioita käsitellä lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla. Keskustelussa voidaan tuoda esille esimerkiksi määrättävän lääkkeen vaikutus käyttäytymiseen ja liikenteessä liikkumiseen sekä iän tai sairauden aiheuttaman toimintakyvyn heikentymisen vaikutus mahdollisuuteen havainnoida ympäristöä ja reagoida havaintoihin. Liikenneasioita voidaan luontevasti ottaa esille esimerkiksi ajokorttia varten tarvittavaa terveystodistusta haettaessa. Terveyskeskuksessa voi olla nähtävillä turvavälineitä. Terveyskeskuksissa toimii apuvälinelainaamo, josta voi lainata liikkumisessa tarvittavia apuvälineitä. Kevyen liikenteen ja liukastumisonnettomuuksien tilastointia kehitetään yhteistyössä teknisen palvelukeskuksen kanssa ja onnettomuuksien seurauksista tiedotetaan liikenneturvallisuusryhmälle.

Kunnan työsuojeluorganisaatioiden tavoitteena on turvavälineiden käytön lisääminen ja koko henkilökunnan tapaturmien vähentäminen. Työterveyshuollossa ja työsuojelussa on mahdollista kiinnittää huomiota kodin ja työpaikan välisten matkojen turvallisuuteen. Työmatkojenriskikartoitus on hyvä aloit-

taa kuntien henkilökunnan piirissä. Myöhemmin mukaan voidaan haastaa muita kunnassa sijaitsevia työpaikkoja. Jyväskylässä on jo kartoitettu sosiaali- ja terveystalvelukeskuksen henkilökunnan työmatkalla tapahtuneita onnettomuuksia. Lisäksi Valmetin Rautpohjan tehtailla on tehty työmatkakartoitus, jossa havaitut ongelmakohdat on toimitettu teknisen palvelukeskuksen tietoon.

Tärkeimpiä toimintamuotoja terveystoimessa ovat:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen terveystoimen henkilökunnalle
- Liikenneturvallisuuden korostaminen vanhemmille neuvolassa
- Henkilökohtainen neuvonta ja tiedotus vastaanotolla
- Turvavälineiden käytön motivointi ja opastus
- Turvavälineäyttelyn järjestäminen
- Liikenneturvallisuusmateriaalin esilläpitäminen ilmoitustauluilla

Liikuntapalvelukeskus

Liikuntapalvelukeskus liikenneturvallisuustyö keskittyy erityisesti nuoriin ja aktiivi-ikäisiin kuntalaisiin. Liikuntapalvelukeskus on mukana liikuntatapahtumien liikennejärjestelyissä ja liikenneturvallisuusasioita on ollut esillä liittojen järjestämissä tapahtumissa esimerkiksi rullaluisteluun liittyen.

Liikuntapalvelukeskus on osallistunut liikuntapaikkojen rakentamiseen ja suunnitteluun yhdessä teknisen palvelukeskuksen kanssa. Liikuntapuistojen liittymät ja pysäköintialueet ovat ongelmapaikkoja erityisesti turnausten aikana bussien ja henkilöautojen peruutellessa ja hakiessa vapaata pysäköintitilaa. Ulkoilureiteillä vaaranpaikkoja ovat teiden ja ratojen ylitykset. Myös hiihtolatujen ja moottorikelkkareittien risteykset ovat vaaranpaikkoja ulkoilijoille. Moottorikelkkareittien suunnittelussa pyritään tehostamaan yhteistyötä kerhojen kanssa. Keveyden liikenteen verkon hyvä taso kiinnostaa myös liikuntapalvelukeskusta, koska keveyden liikenteen väylät ovat suosituin liikuntapaikka.

Tärkeimpiä toimintamuotoja liikuntapalvelukeskuksessa ovat:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen liikuntatoimen henkilökunnalle
- Liikenneturvallisuuden tuominen esille nuorten tapahtumissa
- Urheiluseurojen aktivoiminen ja valmentajien koulutus
- Huomion kiinnittäminen nuorten liikkumistarpeisiin
- Liikuntapaikkojen turvallisuustarkastelut

4.4 Laatu työn kehittäminen

Liikenneturvallisuustyön kehittämisestä vastaavat liikenneturvallisuusryhmä sekä hallintokuntaryhmät (luvussa 4.2 on esitetty liikenneturvallisuustyöhön liittyvä organisointi). Liikenneturvallisuustyöhön liittyvän laadun ylläpidosta ja kehittämisestä vastaavat samat ryhmät. Ensisijaisesti toiminnan laatua tarkkailee liikenneturvallisuusryhmän kokoonkutsuja. Eri hallintokuntien ryhmillä on toki vastuu omasta toiminnastaan.

4.4.1 Laatuohjeistus ja tarkistuslistat

Tässä työssä tehtiin luettelo tarvittavasta laatuohjeistuksesta toiminnan eri osa-alueille sekä ideoitiin niiden alustavaa sisältöä. Laatuohjeiden ja tarkistuslistojen kehittäminen ja käyttö liittyy kaikkiin hallintokuntiin.

Oleellisia toiminnan osa-alueita, joille ohjeistusta tarvitaan, ovat:

- Maankäyttö- ja liikennesuunnittelu
- Rakentaminen / työmaiden liikenneturvallisuus / väliaikaiset liikennejärjestelyt
- Kunnossapito
- Liikuntapalvelukeskus
- Opetustoimi
- Sosiaalitoimi
- Kuljetukset
- Yhteistyö poliisin kanssa

Erityisen tärkeää on menettelytavan kehittäminen teknisen toimialan suunnitteluhankkeiden valmistelua ja päätöksentekoa varten. Eräänä käytännön toteutuksena voisi olla päätöksenteon valmistelun sisältörunkoon liittyvä uusi tekstiosuus 'vaikutukset liikenneturvallisuuteen'.

Liikenteenjärjestely- ja maankäytön suunnitelmien tarkistusmenettelyt ja -listat ovat eräs mahdollisuus liikenneturvallisuuden edistämiseen suunnittelu-toiminnassa. Työssä tuotiin esille useita maankäytön suunnitteluun ja liikennesuunnitteluun liittyvää tarkistuslistamallia. Liitteessä 4 on esitetty näistä käytännönläheisin.

Tarkistuslistaa pitäisi käyttää pohjana liikennesuunnittelijan ja kaavoittajan yhteisissä palaverissa, koskien erityisesti maankäytön suunnittelua. Muissa hallintokunnissa voidaan myös tarpeen mukaan kehittää tarkistusmenettelyjä. Tarkistuslistojen käyttö on eräs edellytys liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiselle. Organisaatioissa voidaan motivoida henkilökuntaa ohjeistettujen menettelyjen käyttöön muun muassa kannustuspalkkioiden avulla. Palkkion voisi saada ohjeiden noudattamisesta.

Kunnossapitotoiminnassa työkoneiden työtapojen ohjeistus, töiden oikea ajoittaminen sekä esimerkiksi menettelytavat riittävien näkemien takaamiseksi ovat tärkeitä asioita turvallisuuden kannalta.

Liikuntapalvelukeskus laatuohjeet voisi sisältää ohjeistuksen suurten liikuntatapahtumien yhteydessä sekä kerhojen ja seurojen toimintaan.

Opetustoimessa laatuohjeistus voisi käsitellä opetussuunnitelmaa ja liikennejärjestelyjä koulujen lähialueilla.

Sosiaalitoimen laatuohjeistus tulisi käsitellä päivähoito, vanhus- ja vammaistyötä. Vanhusten ja vammaisten huoltoon liittyy muun muassa kulkutavan valinta, apuvälineiden käyttö ja saattopalvelu. Päivähoitoon liittyy mm siirtyminen paikasta toiseen, vanhempien saattoliikennettä ja huoltoajoa.

Kuntaorganisaation erilaiset kuljetukset ovat joko organisaation omia tai ostettavia kuljetuspalveluita. Ostettavien kuljetusten osalta suositellaan uutta käytäntöä. Kuljetusten ulkoisilta tarjoajilta vaaditaan tarjouspyynnössä suunnitelmaa, jossa kerrotaan kuinka tarjoaja käytännössä huolehtii seuraavista liikenneturvallisuuteen ja laatuohjeistukseen liittyvistä asioista:

- Ajonopeudet
- Säädösten noudattaminen
- Koulutus / osaaminen
- Ajokokemus
- Kaluston taso
- Taloudellisuusajo

Luettelossa mainitut kuvaavat liikenteen havainnointia eri näkökulmista. Kuljetuksen tarjoaja saa sitä paremmat pisteet, mitä paremmin on järjestänyt ohjeistuksen, koulutuksen tai muun järjestelyn edellä lueteltujen asioiden hallintaan. Esimerkkejä kuljetusten tarjoajan järjestelyistä liikenneturvallisuuden suhteen ovat muun muassa ajonopeuspiirturit tai käytännön liikenneturvallisuusohjeistus kuljettajille.

4.4.2 Laatumittarit (Balanced Scorecard)

Balanced Scorecard -järjestelmä on tarkoitettu työkaluksi strategian ja toiminnan mittareiden luomiseen. Balanced Scorecardissa luodaan tasapainoiset mittarit eri osa-alueille, joita ovat asiakas, henkilöstö, talous, prosessi ja kehitys. Työssä laadittiin alustavat aihiot liikenneturvallisuuden mittareiksi liikenneturvallisuusvision ja -tavoitteiden pohjalta. Mittareiden kehittämistä jatketaan ja niiden käyttöönotosta päätetään erikseen. Alustavat mittarit on esitetty taulukossa 4.4-1.

Taulukko 4.4-1. Balanced scorecard

Balanced Scorecard-alue	Mittari	Mittarin arvo	Mittaustapa
Asiakas	Kuntalaisten tyytyväisyys liikenneturvallisuus-ratkaisuihin	Keskiarvo, tavoitteena esimerkiksi asteikolla 1 – 5 keskiarvo 4	Kyselytutkimus, asiakas-palaute tai internet-kysely
Henkilöstö	Liikenneturvallisuusohjeiden ja tarkistuslistojen käyttö	Kyllä / ei, tavoitteena että kaikki käyttävät	Liikennesuunnittelusta vastaavan henkilön arvio käytännön toiminnan perusteella
	Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta	OK / ei OK, tavoitteena että toiminta on suunnitellun mukaista	Työryhmän kokoonkutsujan arvio käytännön toiminnan perusteella
Talous	Liikenneturvallisuuteen käytetyt panostukset	Markkamääräinen arvo tai %-määrä budjetista	Laskettu arvo toteutuman perusteella
Prosessi	Liikenneonnettomuuksien määrä	Konkreettinen määrä	Arvo saadaan liikenneonnettomuus-rekisteristä
	Ajonopeuksien seuranta	Nopeuslitysten %-osuus liikennemäärästä tai nopeuslitysten määrä	Poliisin nopeusseuranta tietyissä kohteissa vuosittain
	Punaista päin ajaminen	Punaista päin ajovien maksimimäärä	Tiedot kerätään kamera-valvonnasta tai laskennan tuloksena tietyistä mittauspisteistä
	Liikenneturvallisuuteen liittyvien menettelyjen käyttö (valmistelun sisältörunko, laatuohjeet, tarkistuslistat)	Kyllä / ei, tavoitteena, että kaikki suunnittelijat / valmistelijat käyttävät	Liikennesuunnittelusta vastaavan henkilön arvio valmisteltujen asioiden ja muun käytännön toiminnan perusteella
Turvavälineiden käyttö (esim. pyöräilykypärä, turvavyöt jne.)	Turvavälineiden käyttö-%	Seurataan Liikenneturvan tutkimustuloksia	
Kehitys	Koulutustilaisuuksien määrä (kaupungin virastot, koulut ja oppilaitokset jne.)	Kunnan tai viraston järjestämien tilaisuuksien lukumäärä (tavoitearvo)	Tilaisuuksien laskettu määrä eri virastoissa ja organisaatioissa päälliköiden antaman tiedon perusteella

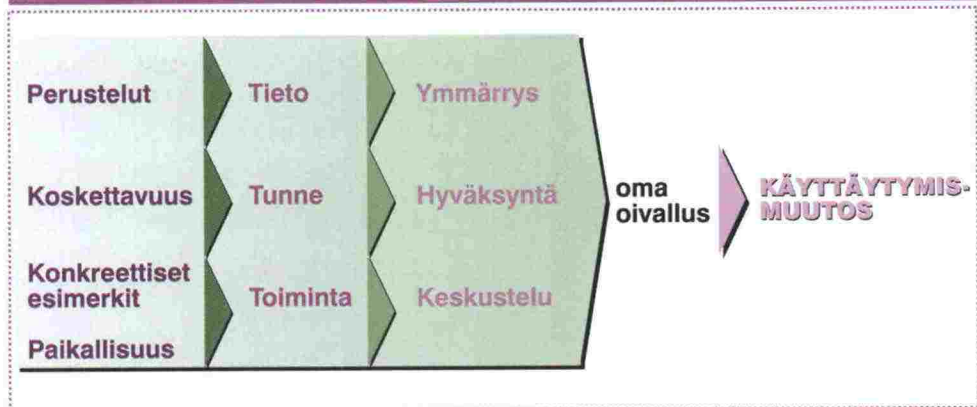
4.5 Tiedottaminen

Tiedottamista tarvitaan sekä kunnan sisällä että ulospäin tienkäyttäjille. Sisäisellä tiedotuksella pyritään pitämään kunnan henkilökunta tietoisena liikenneturvallisuustyön sisällöstä ja toiminnan tavoitteista. Kun henkilökunta on sisäistänyt työn päämäärät, on mahdollista kehittää omia toimintatapojaan sekä

kertoa liikenneturvallisuusasioista eteenpäin kuntalaisten kanssa toimiessa. Päättäjille suuntautuvan tiedotuksen tavoitteena on lisätä päättäjien liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta. Sisäisen tiedotuksen tulisi toimia kahteen suuntaan: liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa hallintokunnille koko kuntaa koskevista päätöksistä ja hallintokunnat tiedottavat liikenneturvallisuusryhmälle omasta toiminnastaan sekä omien asiakkaidensa ongelmista ja toiveista kunnan liikenneturvallisuustyölle.

Ulospäin suuntautuvan tiedotuksen merkitys korostuu kun haetaan kuntien asukkaiden hyväksyntää ja oikeutusta liikenneturvallisuustyölle. Tiedottamista kehittämällä ja lisäämällä pyritään tuomaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita tavallisen tienkäyttäjän tietoisuuteen. Liikennejärjestelyjen hyväksyminen edellyttää ymmärrystä. Ymmärrystä voidaan edistää tiedottamalla järjestelyjen perusteluista ja vaikutuksista. Tiedottamisessa olisi käytettävä kansantajuista yleiskieltä ja kerrottava konkreettisista tilanteista paikallisissa olosuhteissa. Näin pyritään vaikuttamaan asenteiden tieto-, tunne- ja toimintapuoliin. Siten mahdollistetaan liikennekäyttäytymisen muuttamiseen tarvittavan oivalluksen syntyminen. Oivallus ei synny käskemällä vaan antamalla herätteitä ajattelulle.

TURVALLISEEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISEEN PYRKIVÄ VIESTINTÄ



Kuva 4.5-1. Turvalliseen liikennekäyttäytymiseen pyrkivä tiedottaminen.

Onnettomuuksista ja liikenteen ongelmista tiedottamalla pyritään lisäämään tienkäyttäjien tietoisuutta liikkumisen riskeistä sekä oman käyttäytymisen vaikutuksesta onnettomuuteen joutumisen todennäköisyyteen. Esimerkiksi ajoneuvon lähtönopeuden ja törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen tulisi tuoda aikaisempaa paremmin esille tiedotusvälineissä.

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyöstä yleisellä tasolla. Tiedotettavia asioita ovat liikenneturvallisuustyön sisältö, toiminnan tavoitteet, kunnan liikenneturvallisuustilanne ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat asiat kuten turvalliset käyttäytymismallit. Yksityiskohtaisempi tiedottaminen kuuluu hallintokunnille, erityisesti hallintokuntaryhmien vastuhenkilöille.

Katujen ja teiden suunnitelmiin ja suunnitelmien käsittelyyn liittyy nähtävillä pito. Lakisääteisten pakollisten kuulutusten lisäksi teknisen palvelukeskuksen olisi hyvä kertoa suunnitelmista laajemminkin. Tiedotettavia asioita ovat muun muassa työmaat, liikenteen ongelmakohdat sekä muuttuneet liikennejärjestelyt perusteluineen. Tekninen palvelukeskus voi myös tuoda esille kuinka se toivoo tienkäyttäjien käyttäytyvän erilaisissa tilanteissa kuten päällystystyömaan kohdalla tai uudessa kiertoliittymässä.

Liikenneturvallisuudesta tulee tiedottaa useissa viestimissä, tärkeimpänä paikalliset lehdet ja radiot. Paikallisviestimien kanssa voi sopia liikenneturvallisustoimittajasta, jonka kanssa suunnitellaan tiedottamisesta pitkällä tähtäimellä ja saadaan siten liikenneturvallisuu tiedottamiseen jatkuvuutta ja suunnitelmallisuutta. Esimerkiksi säännöllisesti ilmestyvällä liikenne (turvallisuus) palstalla voidaan tuoda esille ajankohtaisia asioita ja liikenneongelmia. Tutun henkilön kanssa asioidessa tiedotteiden laatiminen sujuu kitkatta eikä virhetulkintoja tarvitse korjailla jälkikäteen. Erilaiset suunnitelmat ja tiedot liikennejärjestelyjen muutoksista voivat olla esillä kirjastoissa ja kunnan internet-sivuilla kaikkien kuntalaisten löydettävissä. Tämä lisää suunnitelmien huomioarvoa ja antaa asukkaille paremmat mahdollisuudet mielipiteidensä esilletuomiseen. Internetissä tulee löytyä hallintokuntien päivitettyt toimintasuunnitelmat ja vuosittaiset liikenneturvallisuu tavoitteet ja työn painopisteet.

4.6 Liikennevalvonta

Liikenteen turvallisuus edellyttää tehokasta ja näkyvää liikennevalvontaa. Kuljettajien kokema kiinnijäämisriski vaikuttaa rajoitusten noudattamiseen ja turvallisuuteen. Tämän johdosta rajoitusten noudattamisen varmistamiseksi poliisin valvontamäärä tulisi säilyttää riittävän suurena. Valvonnasta tiedottaminen lisää tietoisuutta kasvavasta kiinnijäämisriskistä ja vaikuttaa siten positiivisesti liikennekäyttäytymiseen.

Valvonta tulee ohjata niihin osa-alueisiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä. Jyväskylässä tällaisia alueita ovat nopeusvalvonta, liikennevalvojen noudattamisen valvonta ja nuorten kuljettajien ajotapatarkkailu. Lisäksi valvontaa tulisi kohdentaa yleisesti liikennesääntöjen noudattamiseen ja erityisesti suojatietä käyttävän kevyen liikenteen turvallisuuden valvomiseen. Poliisin avuksi voidaan asentaa automaattiset nopeusvalvonta- ja valo-ohjauksen noudattamista valvovat laitteet. Tutkimusten mukaan onnettomuudet vähenevät keskimäärin noin 20 % automaattisen nopeusvalvonnan teiosuuksilla. Jyväskylässä on Rantaväylälle asennettu neljä valvontakameraa, joilla voidaan valvoa nopeuksia. Nopeuksien lisäksi niillä valvotaan liikennevalvojen noudattamista Rantaväylän ja Ahlmaninkadun sekä Siltakadun liittymissä. Valvontakamerat otetaan käyttöön keväällä 2002. Käyttöönottoon tulee liittymään myös tiedotuskampanja.

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

5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Lähtökohdat

Liikenneympäristöä voidaan parantaa verkollisilla tai yksittäisiin ongelmakohtiin kohdistettavilla toimenpiteillä sekä tehostamalla kunnossapitoa. Toimenpiteet voivat kohdistua laajaan alueeseen, useisiin samanlaisia toimenpiteitä vaativiin kohteisiin samanaikaisesti, yksittäiseen tiejaksoon, tienkohtaan tai liittymään. Liikenneverkon toimenpiteillä selkeytetään liikennejärjestelyjä sekä ohjataan eri toimintojen välisiä liikennevirtoja. Yksittäisillä toimenpiteillä parannetaan kohteen liikenteelliset olosuhteet turvallisiksi, miellyttäväiksi ja johdonmukaisiksi. Yksittäisten toimenpiteiden tulisi noudattaa laajempaa liikennestrategiaa. Virhe-toimintojen syntyminen estetään mitoittamalla liikenneväylät ja liittymät ympäristöön sopiviksi ja sitä kuvaaviksi.

5.2 Liikenneverkon jäsentely ja erottelu

Liikenneverkon ja ympäristön selvyys on olennainen osa turvallista liikkumista. Pääväylille rakennetaan erilliset kevyen liikenteen väylät. Pääväylillä on hyvä kiinnittää huomiota, että kevyen- ja ajoneuvoliikenteen risteämiset ovat turvallisia. Alemmalla katu- ja tieverkolla esimerkiksi asuntokaduilla nopeusrajoitukset ovat alhaisemmat ja liikennöinti tapahtuu enemmän kevyen liikenteen ehdoilla. Liikenneverkkoa jäsentämällä luodaan liikenteessä liikkuville selkeä kuva ympäristöstä, jolloin liikkuminen on helppo sopeuttaa vastaamaan ympäristöä, missä kulloinkin liikutaan.

5.3 Seudullisen liikenneverkon kehittäminen

Jyväskylän seudulla on tällä hetkellä vireillä useita liikenneverkon jäsennöintiin liittyvää hanketta. Hankkeet ovat (numerointi vastaa kartan numerointia, kuva 5.3-1.):

- **Haapamäen radan tasoristeysten turvallisuuden parantaminen**

Radalla on kaksi järjestettyjä kevyen liikenteen tasoristeystä. Niissä ei ole turvalaitteita. Lisäksi on useita epävirallisia ylityspaikkoja. Kaupunki on yhdessä ratahallintokeskuksen kanssa laatinut esisuunnitelman (päivätty 14.9.2000) ylityspaikkojen turvallisuuden parantamisesta eritasojärjestelyin. Niin sanotussa Myllyjärven tasoristeyksessä kevyt liikenne on vilkkainta ja näkemät erittäin huonot, joten se on tärkein parannuskohde. Ylikulkusillan kustannuksiksi on arvioitu 240 000 € (1.4 Mmk).

Pääulkoilureitti/hiihtolatu risteää radan Könkkölän kohdalla. Alikulku-käytävä maksaa noin 200 000 € (1.2 Mmk). Ulkoiluraitille on saatava alikulut Kökkölässä myös Valtatie 18:lle ja Vesangantielle. Näiden kustannukset ovat yhteensä noin 270 000 € (1.6 Mmk). Toimenpiteistä Haapamäen radan tasoristeyksissä käydään neuvotteluja kaupungin ja RHK:n kesken.

- **(1) Laukaantie**

Seudullinen tie, joka parannetaan ja muutetaan kaupungin alueella kadusta yleiseksi tieksi. Ensimmäisen toteutusvaiheen rakentaminen varmistunut on vuosille 2001 – 2002. Kustannukset noin 6.7 M€ (40 Mmk), joka jakaantuu puoliksi tiepiiriin ja kaupungin kesken. Tiepiiriin osuudesta on EU- tukea 1.4 M€ (8 Mmk).

- **(2) Valtatie 9 välillä Mattilanniemi – Pumperi**

Tietä jatketaan kaupunkimoottoritienä Mattilanniemestä etelään. V. 2002 – 2003 totutetaan valtakunnalliseen ”eritasoliittymä -pakettiin” kuuluva osuus Ristonmaan liittymään saakka, johon sisältyy Survontien eritasoliittymä. Hankaan kustannukset ovat noin 8.4 M€ (50 Mmk).

Em. vaiheen toteuttaminen jättää alueen kevyen liikenteen yhteydet sekä valtatie suunnassa että poikkisuunnassa (Kuokkala – Keljonkeskus) puutteellisiksi. Siksi hanketta tulisi laajentaa käsittämään nämä kevytliikenneyhteydet tai rakentaa tiesuunnitelman loppuosuus välittömästi v. 2003 jälkeen. Loppuosuuden kustannukset ovat noin 8.4 M€ (50 Mmk).

- **(3) Kuokkalan kehäväylä**

Kuokkalan kehäväylän keskiosan (Hämeenpohjantie) kaupunki rakentaa v. 2003. Väylän länsiosa (Keljo – Tikka) on sovittu rakennettavaksi kaupungin ja tiepiiriin yhteishankkeena ja se ajoittuu v. 2005 paikkeille. Länsiosan kustannukset, noin 2 M€ (12 Mmk), jaetaan puoliksi osapuolten kesken.

- **(4) Valtatie 9 välillä Orivesi – Muurame**

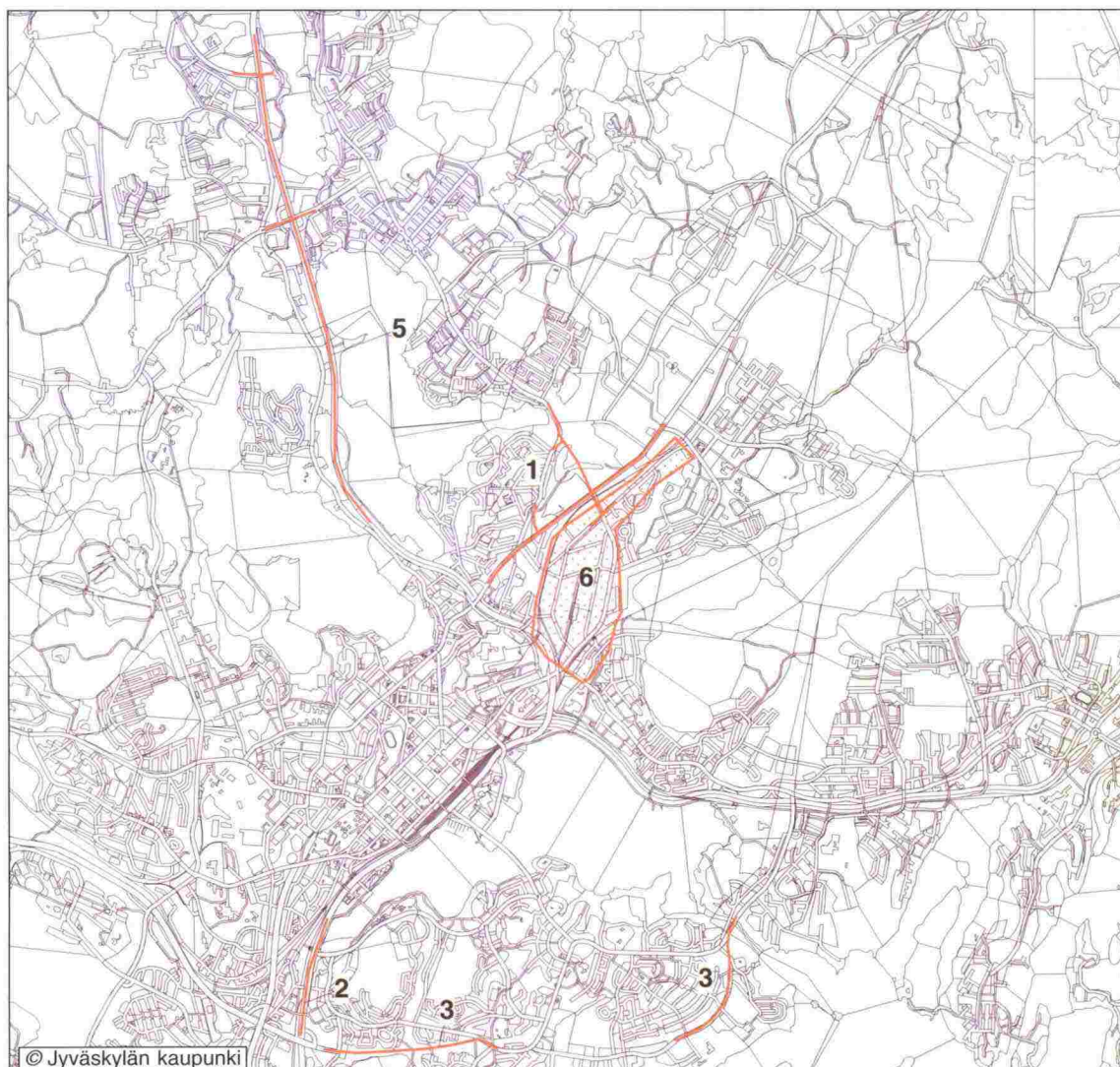
Valtatien 9 parantamien välillä Orivesi – Muurame on käynnissä. Kustannukset ovat noin 44 M€ (260 Mmk). Yksi ensimmäistä valmistuvista kohteista on Muuramen eritasoliittymä, jolla on liikenneturvallisuudelle suuri merkitys.

- **(5) Valtatie 4**

Valtatien 4 rakennetaan lähivuosina moottoritieksi kaupungin pohjoispuolella Lohikoskelta Kirriin. Kustannukset ovat noin 18.5 M€ (110 Mmk).

- **(6) Seppälän alueen pääkadut**

Seppälän alue on muuttumassa teollisuusalueesta keskustamaiseksi liike- ja työpaikka-alueeksi. Katuverkon kehittäminen on tarpeen sujuvuuden, turvallisuuden ja kaupunkikuvan parantamiseksi. Kehittämissuunnitelma on tekeillä. Toteuttaminen tapahtuu 10 vuoden kuluessa ja kustannukset ovat 5.1–6.7 M€ (30–40 Mmk).



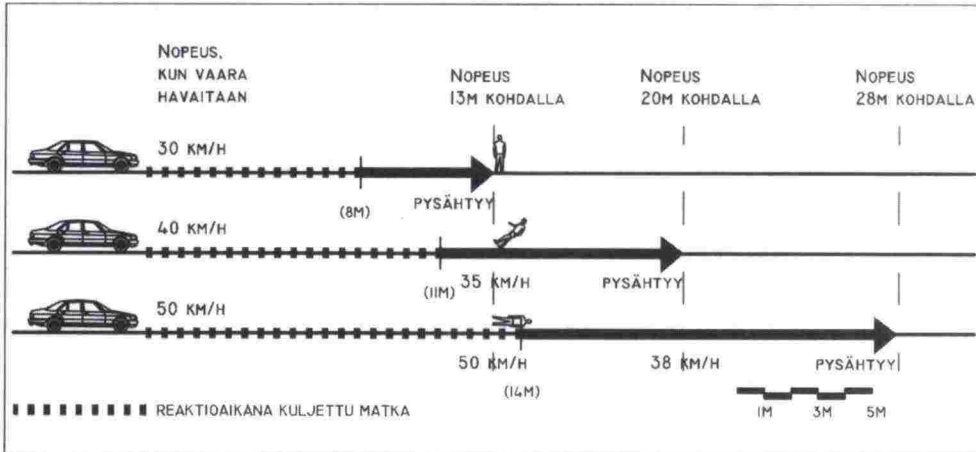
Kuva 5.3-1. Tie- ja katuverkkohankkeet Jyväskylän seudulla

5.4 Ajonopeudet ja liikenteen rauhoittaminen

Ajonopeuksien vaikutus liikenneturvallisuuteen

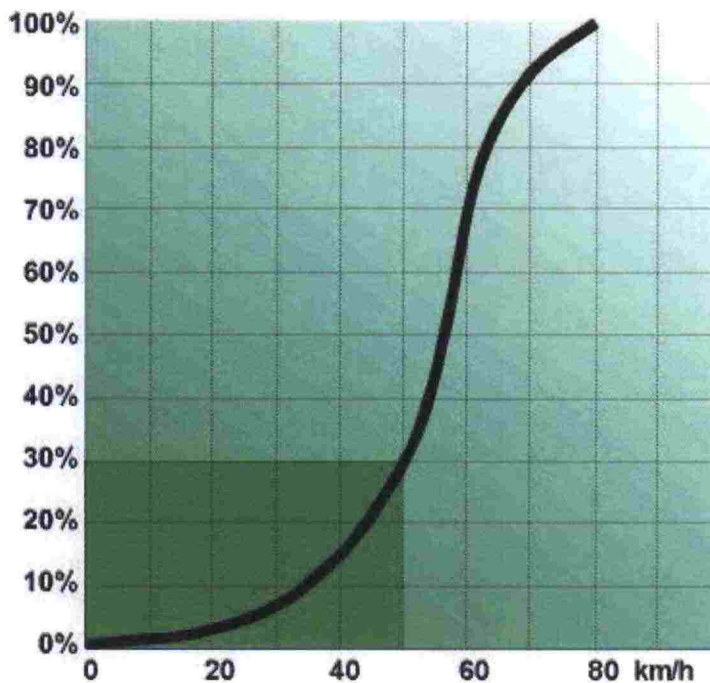
Tutkimukset sekä ulkomailta että Suomesta ovat osoittaneet ajonopeuksien alentamisen lieventävän onnettomuuksien seurauksia. Nopeusrajoituksen alentamista tukevat fyysiset liikennejärjestelyt ovat usein välttämättömiä erityisesti käytettäessä alle 40 km/h rajoituksia. Liikenneympäristön tulee olla sellainen, että alhainen nopeus tuntuu tienkäyttäjistä mielekkäältä ja silloin sitä on helppo 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, koska nopeuden noustessa näkökenttä kapenee sekä reaktioaikana kuljettu matka ja jarrutusmatka pitenevät.



Kuva 5.4-1. Ajonopeuden vaikutus törmäysnopeuteen kesäolosuhteissa kuivalla asfaltilla

Taajamissa liikkuu paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja autoja. Siten myös kevyen liikenteen onnettomuusriski on suurin taajamassa. Kevyen liikenteen onnettomuuksista tapahtuu 70–90 % taajamissa. Siksi nopeuksien laskulla taajamissa voidaan vaikuttaa onnettomuuksien määrään ratkaisevasti. Tutkimusten perusteella nopeuksien aleneminen taajamaolosuhteissa keskimäärin 1 km/h vähentää onnettomuuksien määrää 2–4 %. Nopeuden lasku pienentää jalankulkijan loukkaantumis- tai kuolemanriskiä onnettomuustilanteessa. Törmäysnopeuden ollessa 60 km/h on kuoleman todennäköisyys 70 %. Laskemalla nopeus 40:een km/h laskee kuoleman todennäköisyys noin 15 prosenttiin. Samalla riski loukkaantua vakavasti pienenee.



Kuva 5.4-2. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäysnopeuden mukaan (Eero Pasanen)

Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisen päätavoite on saada ajonopeudet turvalliselle tasolle. Turvallisuuden ohella tavoitellaan liikkumisen tasa-arvoa ja esteettömyyttä, viihtyisää ympäristöä ja ihmisläheistä liikennekulttuuria. Liikenteen rauhoittamisella pyritään parantamaan erityisesti kevyen liikenteen olosuhteita sekä viihtyisyyttä. Liikenteen rauhoittamista tehdään asunto-, asiointi- tai liikekeskustoissa ja sen avulla voidaan tukea alueen kehitystä asumisen ja lähipalvelujen osalta. Ajonopeuksien alentuessa turha läpiajoliikenne siirtyy luontaisesti korkealuokkaisemmille väylille ja alue rauhoittuu.

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suosituksen mukaan taajamissa nopeudet alennetaan 50:stä korkeintaan 40:een km/h. Pelkät kiellot ja rajoitukset eivät aina riitä nopeuksien alentamiseksi ilman katutilan rakenteellisia muutoksia. Läpikulkuliikenteen nopeuksien hillitsemiseksi tai esimerkiksi koulujen kohdalla rakenteelliset muutokset (esimerkiksi töyssyt, sivusiirtymät, korotetut liittymät) ovat yleensä tarpeen. Asuntokaduilla hidastetöyssyjä käytetään nopeuden alentamiseen tarvittavassa laajuudessa ja teknisen lautakunnan 17.4.2001 hyväksymien periaatteiden mukaisesti.

Nopeusrajoitukset

Valtioneuvosto on tehnyt vuonna 1997 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Sen yhtenä painopistealueena on taajamien turvallisuuden parantaminen. Periaatepäätöksen mukaan on kehitetty porrastettu nopeusrajoitusjärjestelmä, jossa nopeusrajoitus määräytyy kevyen liikenteen määrän ja ympäristön liikenneturvallisuustason mukaan. Yleisenä ohjeena on, että keskustoissa ja asuntoalueilla käytetään alle 50 km/h nopeusrajoituksia. Korkeammat nopeusrajoitukset edellyttävät kevyen liikenteen risteämistäjärjestelyjä ja autoliikenteen liittymäjärjestelyjä. Nopeusrajoitusjärjestelmän suunnittelusta on julkaistu (v. 2000) erillinen ohje 'Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu'. Ohje on julkaistu Tielaitoksen julkaisusarjassa.

Liikenneministeriön joulukuussa 1998 tekemän päätöksen mukaan tasa-arvoisista risteyksistä on varoitettava erikseen (merkki 161, tienristeys) tai risteäville teille on asetettava väistämisvelvollisuutta osoittavat liikennemerkit, mikäli nopeusrajoitus on 50 km/h tai korkeampi. Alemmilla nopeusrajoituksilla liittymien väistämisvelvollisuus- tai varoitusmerkit asetetaan tarpeen mukaan. Nopeusrajoitusporrastuksella tuetaan tie- ja katuverkon jäsennöintiä. Rajoituksen tulee olla oikeassa suhteessa maankäyttöön ja liikenneympäristöön. Liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoitusta, jolloin autoilija valitsee oikean nopeuden. Yleisimmin keskustoissa ja taajamissa sopiva rajoitus on 30 – 40 km/h. Eritystoimintojen (esimerkiksi koulujen ja päiväkotien) kohdilla suositetaan 30 km/h-nopeusrajoitusta.

Korkeampia nopeusrajoituksia voidaan käyttää läpiajo- tai ohikulkuteillä tai kaduilla, mutta se edellyttää aina erityisen turvallisia kevyen liikenteen järjestelyitä. Kevyen liikenteen tulee olla omilla väylillään. Liittymissä tämä tarkoittaa suojatiesaarekkeita, liikennevaloja tai eritasoratkaisuja liikennemäärästä ja nopeusrajoituksesta riippuen. Suojatiesaarekkeiden kohdilla tulee olla selvä sivusiirtymä. Kevyen liikenteen ylityskohdissa tai palvelukohteiden kohdalla käytetään erilaisia pintamateriaaleja, valaistusta ja istutuksia. Kiertoliittymät sopivat

liittymiin useimmilla väylillä. Riittävästä näkemästä huolehditaan. Liikenneympäristöä kehittämällä pyritään saamaan ylinopeudet kuriin ja helpotetaan meluongelmia.

Ohikulku- ja moottoriteillä järjestetään kevytliikenne omille väylilleen ja risteämiset eritasossa, jos liikkuja on. Ajoneuvoliikenteen ratkaisut ovat korkealuokkaisia ja nopeusrajoitus 80 – 120 km/h. Optiseen ohjaukseen, ramppien muotoiluun ja viitoitukseen kiinnitetään huomiota. Tieympäristöä pehmennetään muun muassa leveämmillä leikkauksilla, loivemmilla luiskilla, myötävillä pylväillä ja suojatulla esteillä. Liittymät ovat eritasoliittymiä tai ne kanavoidaan. Näkemien tulee olla riittäviä.

Asuntoalueilla tulee olla pienipiirteinen, viihtyisä ja turvallisuutta edistävä liikenneympäristö, jossa toimitaan kevytliikenteen ehdoilla. Liikenneympäristön kehittämisessä on pyrittävä kullekin alueelle soveltuvien ja alueen ominaispiirteitä korostavien ratkaisujen käyttöön, jottei eri asuntoalueista tule liikaa toistensa näköisiä. Alueen suunnittelussa huomioon otettavia asioita:

- Uusien alueiden kaavoituksessa otettava huomioon, että alueilla ei saisi olla yli 100 metrin pituisia suoria
- Sivusiirtymät ja ajoratakavennukset
- Korotetut suojatiet ja liittymät betonikivettyinä tai asfaltin ja betonikiven yhdistelmiä
- Pieniä kiertoliittymiä, joiden yli raskaat ajoneuvot voivat tarvittaessa ajaa
- Erillisiä töyssyjä teknisen lautakunnan hyväksymien periaatteiden mukaisesti
- Asuntoalueiden reunoilla portit (esimerkiksi merkit, päällystemaalaus, pollari, kivetty poikkirata)
- Ympäristön kaunistaminen pintamateriaaleilla, valaistuksella, istutuksilla
- Vaaralliset näkemäesteet pois liittymistä

Keskusta-alueilla tulee kiinnittää huomiota kevyen liikenteen ehdoilla tapahtuvaan liikkumiseen korkealaatuisessa ja viihtyisässä ympäristössä. Nopeusrajoitus saa olla korkeintaan 40 km/h. Keskusta-alueen liikennejärjestelyille on ominaista:

- Yhtenäinen kevyen liikenteen verkko ja polkupyöräpysäköinnin järjestäminen
- Joukkoliikennettä suosivat järjestelyt (bussikaistat, pysäkkikatokset, liikennevalojen etuisuudet)
- Kevyen liikenteen ylityskohtien korostaminen ja lyhentäminen (esimerkiksi erilaisilla pintamateriaaleilla, saarekkeilla ja ajoradan kavennuksilla)
- Korotetut suojatiet ja liittymät (vain poikkeustapauksissa linja-autoreiteillä ja kehäväylillä, esimerkiksi Koulun kohdalla)
- Keskustan reunojen portit (merkit, päällystemaalaus, pollari, laatat, keskeisille sisään tulokohdilla rakenteellinen portti)
- Korkeatasoiset pintamateriaalit, kalusteet, valaistus ja istutukset
- Vaarallisten näkemäesteiden poistaminen

Taulukko 5.4-1. Nopeustason määrittävät tien suhde maankäyttöön ja tien liikenteellinen tehtävä (Liikenteen rauhoittamisen keinot, Lyyli raporttisarja 28)

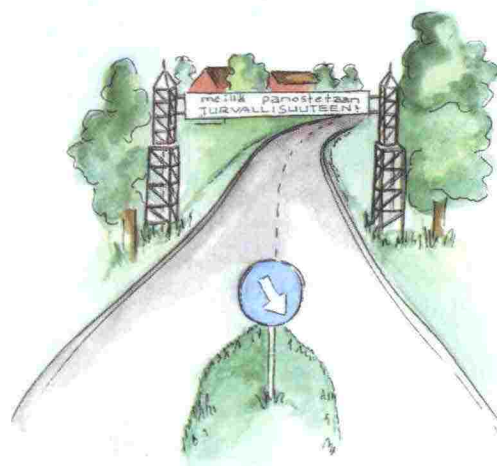
Liikenteellinen tehtävä	PAIKALLISTIE TAI -KATU	KOKOOJATIE TAI -KATU	PÄÄTIE TAI - KATU
Suhde maankäyttöön			
PALVELEE MAANKÄYTTÖÄ Suorat tonttiliittymät Esimerkiksi taajaman keskustie	20...30...40	30...40	30...40
LÄPIKULKU Maankäyttöalueen keskellä, risteävää kevyttä liikennettä, tontit liittyvät sivukatujen kautta		30...40...50	30...40...50
OHIKULKU Maankäyttöaluetta sivuava, vähän kevyttä liikennettä, tontit liittyvät sivukatujen kautta		30...40...50	40...50...60

5.5 Liittymien ja katujaksojen parantaminen

Nopeusrajoitusten alentamista tehostetaan rakenteellisilla toimenpiteillä. Samalla luodaan viihtyisämpi liikenneympäristö. Erilaiset portit, poikkileikkauksen kaventaminen, sivusiirtymät ja korotukset alentavat tehokkaasti nopeutta.

Taajamaporttien avulla voidaan ilmaista taajamaan tai asuntoalueelle saapuminen tai tiejakson vaihtuminen (esimerkiksi sisääntulojaksosta kauppakaduksi). Porteilla pyritään vaikuttamaan autoilijan ajokäyttäytymiseen. Taajamaan saapumisesta kertovia porttikohtia voidaan muodostaa muun muassa olevien rakennusten, istutusten, valaisimien, pintamateriaalien, rakenteiden ja näihin liittyvien hidastimien avulla. Porttien toteuttaminen vaatii tarkempaa suunnittelua.

Kuva 5.5-1. Taajamaportin avulla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen



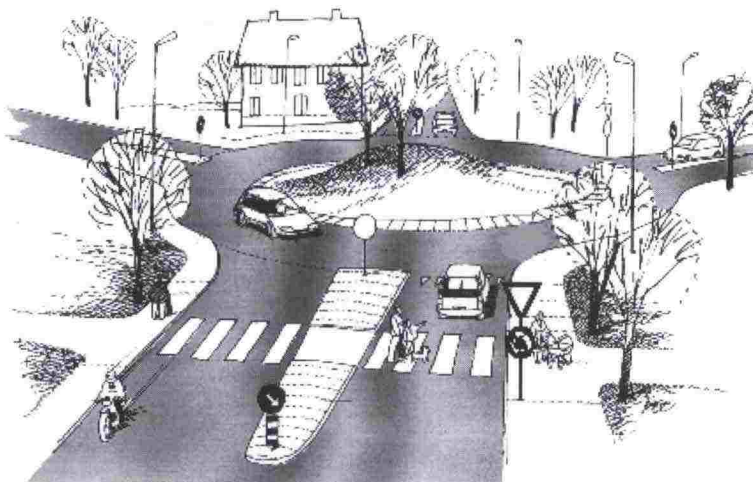
Ajoradan kavennukset voidaan toteuttaa rakentamalla keskisaareke tai kaventamalla ajorataa yksi- tai kaksipuolisesti. Keskisaareke soveltuu hyvin parantamaan suojateiden turvallisuutta. Ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla alentaa nopeuksia huomattavasti ja lyhentää kevyen liikenteen ylitystä. Ajoneuvopysäköinti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

Sivusiirtymät pakottavat autoilijan alentamaan nopeuksia. Suojatiesaarekkeiden kohdalla tulee aina olla sivusiirtymä, jotta autoilijoiden nopeudet saadaan alas. Sivusiirtymiä on kahta päätyyppiä, ajolinjan tai ajoradan sivusiirtymä. Sivu-

siirtymä vaikutta ajonopeuksiin kahdella tavalla. Ajolinjan sivusiirtymä ja toisen ajoneuvon kohtaaminen sivusiirtymän kohdalla hidastaa ajonopeutta.

Korotukset voidaan toteuttaa korotettujen liittymien ja suojateiden tai töyssyjen avulla. 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 niissä alhaisempi kuin muissa liittymissä. Kiertoliittymän avulla ajoneuvonnettomuudet 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 keskustan ulkopuolelle asuntoalueille tai alueiden ja keskustan välisille väylille, joissa nopeudet tahtovat nousta.



Kuva 5.5-2. Kiertoliittymä on turvallinen liittymämuoto

Reuna-alueiden pehmentämisellä voidaan turvallisuutta parantaa keskustan ulkopuolella olevilla väylillä, jossa nopeudet ovat suuret. Esimerkkinä voidaan mainita pientareella olevien esteiden (isot puut) poistaminen, luiskien loiventaminen ja myötäävien valaisinpylväiden käyttäminen.

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

5.6 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Jyväskylässä henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin 50 % oli kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tielaitos on vuonna 1998 julkaissut 'Kevyen liikenteen suunnittelu' -ohjeet, josta löytyy yksityiskohtaisia ratkaisuja kevytliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Pyöräliikenteen erottelu ajoneuvoliikenteestä parantaa turvallisuutta. Risteämis-kohtiin ajoneuvoliikenteen kanssa on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota, koska niissä suurin osa onnettomuuksista tapahtuu.

Pyöräkaista tai -tie voidaan päällystää erivärisellä pintamateriaalilla kuin auto-
liikenteen alueet pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi liittymissä. Vilkkaasta pyöräliikenteestä liittymissä voidaan varoittaa uuden lisäkilven (no. 863) avulla.

Suojatiesaarekkeita tai korotettuja suojateitä rakentamalla voidaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta vilkkaimmissa tien ylityskohdissa esikau-
punkialueilla ja keskustassa. Nykyisten suojateiden havaittavuutta voidaan pa-
rantaa siirtämällä liikennemerkkejä lähemmäksi ajorataa sekä varustamalla saa-
reke suojatiemerkeillä ja liikennemerkkien varret tehostamismerkinnöillä. Ke-
vyen liikenteen turvallisuutta voidaan suojatien kohdalla parantaa myös
kaventamalla ajorataa kadun varressa tapahtuvan pysäköinnin viemällä tilalla,
jolloin ylitysmatka lyhenee. Tämä parantaa myös näkyvyyttä autoilijan sekä
kevyen liikenteen kannalta.



Kuva 5.6-1. Korotettu suojatie parantaa kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta

Koulun ja päiväkotien saattoliikenteeseen ja koulupihojen liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää huomiota, jokaisen koulun ja päiväkodin tulee kiinnittää huomiota koulun alueen liikennejärjestelyihin ja niiden toimivuuteen. Koululaiset ja päiväkotien henkilökunta tai lasten vanhemmat kokevat liikenteen usein vaaralliseksi koulujen ja päiväkotien läheisyydessä. Koulujen ja päiväkotien kohdille ehdotetaan nopeusrajoituksen alentamista 30:een km/h sekä hidasteiden rakentamista.

Katuvalaistuksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta sekä lisätä tien-
käyttäjän turvallisuuden tunnetta, mukavuutta ja näkyvyyttä. Vilkkaiden suoja-
teiden kohdalla valaistusta voidaan tehostaa käyttämällä muusta tieosasta poik-
keavan värisiä lamppeja.

5.7 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikennemerkein voidaan selkeyttää liikennejärjestelyjä ja antaa viestiä kuljettajalle siitä, miten hänen pitäisi käyttäytyä ko. kohdassa. Väistämisvelvollisuusmerkkien asettaminen esimerkiksi kokoojaluokan kadun sivusuunnille ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta kovin paljon, koska ne yhdistettynä leveisiin katuihin tai väyliin aiheuttavat ajonopeuksien kasvua pääsuunnalla. Väistämisvelvollisuusmerkit tulisi laittaa lähinnä kahden eri tieluokan liittymässä alemman tieluokan tielle. Väistämisvelvollisuutta voidaan tehostaa laittamalla kärkikolmio myös keskisaarekkeelle tai ajoratamaalausten avulla.

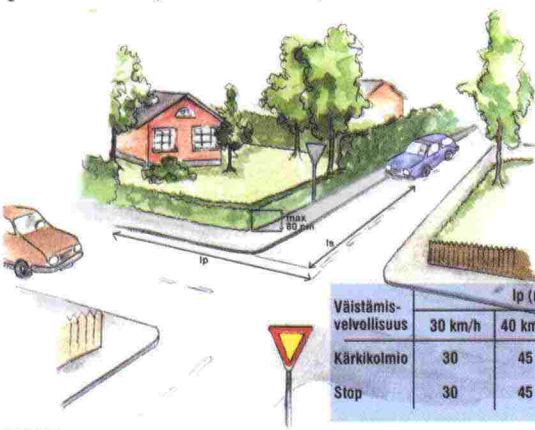
Selkeällä ja yksiselitteisellä viitoituksella voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Ohjeiden mukaisilla suunnistustauluilla, viitoilla ja yläpuolisilla opasteilla vältetään tienkäyttäjien epätietoisuudesta johtuvat yllättävät ajolinjat ja turhat konfliktitilanteet. Opastuksella voidaan ohjata liikennettä tietyille väylille ja siten vaikuttaa väylien ja alueiden turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Nopeuden näyttötaulujen avulla autoilijat kiinnittävät huomiota omaan liikennekäyttäytymiseen.

Liikennemerkkien oikea sijoittaminen katutilaan sekä näkemäesteiden poistaminen merkkien edestä helpottaa merkkien havaittavuutta. Jyväskylässä tulee säännöllisesti tarkistaa, ettei kasvillisuus haittaa liikennemerkkien havaittavuutta.

Liikenteen hallinnan avulla voidaan reaaliajassa antaa tietoa autoilijoille liikenteen häiriöistä ja säävaihteluista. Tärkeät suojatiet (esimerkiksi koulujen läheisyydessä) voidaan varustaa suojatien valo-ohjauksella, joka tunnistaa lähestyvät kulkijat. Myös automaattinen nopeusvalvonta on yksi liikenteen hallintakeino.

5.8 Kunnossapitotoimenpiteet

Näkemien parantaminen taajamassa kohdistuu lähinnä asuntoalueille, missä tontin omistajan toimenpiteet ovat keskeisiä. Pensasaitojen leikkaus yms. toimenpiteet ovat jokavuotisia ja siten kasvillisuudesta johtuvia näkemäesteitä tulee



poistaa säännöllisesti. Kiinteistön haltijalla on vastuu oman kiinteistön alueella olevasta kasvillisuudesta. Katu tai liikennealueelta kasvillisuudesta huolehtii tienpitäjä. Kuvassa 5.8-1 esitetään näkemäalueen mitoitus liittymässä. Talvisin on tärkeää kiinnittää huomiota lumenauraamiseen siten, etteivät lumikasat aiheuta näkemäesteitä liittymässä.

Kuva 5.8-1. Näkemäalueen mitoitus liittymässä.

Teiden auroksessa ja liukkaudentorjunnassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään ajoitukseen ennen ruuhka-aikoja. Talvikunnossapidon taso vaikuttaa merkittävästi talvikelien onnettomuuksiin, joten kunnossapidon riittävän korkea taso pitää varmistaa.

Liikennemerkkien näkyvyys ja tiemerkinntöjen kunto tulee tarkistaa säännöllisesti ja tehdä tarvittavat toimet niiden hyvän havaittavuuden ylläpitämiseksi. Tiemerkinntät ovat tärkeitä varsinkin niille tienkäyttäjille, jotka eivät tunne liikennejärjestelyjä kovin hyvin. Selkeät kaistamerkinntät parantavat liittymien hahmottamista.

5.9 Toimenpideohjelma

5.9.1 Ohjelman laadintaperiaatteet ja painopistealueet

Liikennejärjestelyn nykytilan selvityksen perusteella liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet on koottu toimenpideohjelmaan (liite 5). Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteiden ajoitus, sisältö ja alustava kustannusarvio sekä toteutus- ja suunnitteluvastuu.

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 toteuttamisajankohdan mukaan kolmeen luokkaan. Luokkaan 1 sijoitetut toimenpiteet pyritään toteuttamaan vuosina 2002–2004, luokkaan 2 vuosina 2005–2007 ja luokkaan 3 vuosina 2008–2010. Pienet liikenteenohjaustoimenpiteet on sijoitettu luokkaan 1. Kunnossapitotoimenpiteitä tulee suorittaa jatkuvasti.

Toimenpideohjelman ja jatkossa liikenneympäristön kehittämisen painopistealueet ovat:

- Vaarallisten liittymien parantaminen muuttamalla ne kiertoliittymiksi. Myös valo-ohjattujen, vaarallisten 4- haaraliittymien muuttamista ympyröiksi tutkitaan.
- Liikenteen rauhoittaminen ja nopeuksien alentaminen. Jatketaan töyssyjen rakentamista. Laaditaan katukohtaisia ja alueellisia rauhoittamis- ja liikenneturvallisuussuunnitelmia.
- Keskisaarekkeiden rakentaminen pää- ja kokoojakatujen vilkkaisiin ylityskohtiin.
- Onnettomuuspuisteiden analysoinnin ja toimenpidesuunnittelun tehostaminen.
- Painopisteajattelua myös yhteistyössä. Esimerkiksi fyysiset ja liikenteenohjaustoimenpiteet / liikennevalvonta, koulujen ja päiväkotien (ja muidenkin kiinteistöjen) pihamuutokset / katujen muutokset ko. kohdalla yms.

5.9.2 Toimenpideohjelman kustannukset

Toimenpideohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 4.2 M€ (25 Mmk). Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia.

Taulukko 5.9-1. Toimenpideohjelman kustannusten (1000 •) jakautuminen toteuttajan mukaisesti eri jaksoihin.

Tienpitäjä	1. Jakso 2002 - 2004	2. Jakso 2005-2007	3. Jakso 2008-2010	Yhteensä
Tiepiiri	187,7	655,9	0,0	843,6
Kunta	1695,0	1244,6	403,7	3343,2
Yhteensä	1882,7	1900,5	403,7	4186,8

5.9.3 Toimenpiteiden vaikutukset (yleiset tied)

Toimenpiteet ovat laaja-alaisia ja moninaisia, joten niiden yhteisvaikutukset ovat vaikeasti arvioitavissa, erityisesti kaupungin katuverkon osalta. Yleisten teiden osalta toimenpideohjelman toimenpiteet on arvioitu Tiehallinnon Tarva-ohjelmalla (tienpidon turvallisuusvaikutusten arviointi), versio 4.2. Toimenpiteiden laskennallinen onnettomuusvähenemä on n. 0.089 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.

6 JATKOTOIMENPITEET

6.1 Seurantajärjestelmä

Jyväskylässä liikenneturvallisuustyö on lähtenyt käyntiin liikenneturvallisuusryhmässä ja hallintokuntaryhmissä. Yhteistyö eri hallintokuntien ja yhteistyötahojen välillä on tehostunut ja näkemykset liikenneturvallisuustyön mahdollisuuksista ovat laajentuneet.

Liikenneturvallisuusryhmällä on vastuu työn jatkamisesta ja seurannasta. Ryhmän kokoonpanoa ja tehtäviä tulee tarkistaa säännöllisesti. Liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa työstä tämän raportin julkaisemisen jälkeen.

Hallintokuntaryhmien tulee huolehtia jatkossa siitä, että liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa. Eri hallintokuntien budjetissa tulee olla määräraha liikenneturvallisuustyön toteuttamista varten. Yksittäiset tapahtumat ja kampanjat eivät johda pitkäaikaisiin vaikutuksiin liikennekäyttäytymisessä. Kuntien oman henkilökunnan tulee sisäistää liikenneturvallisuusasiat, käyttäytyä esimerkillisesti ja opastaa asiakkaitaan käytännössä. Lasten ja nuorten keskuudessa tapahtuvaan liikenneturvallisuustyöhön tulee ottaa vanhemmat mukaan. Erilaisista tapahtumista ja mahdollisista tuloksista tulee paikkakunnalla tiedottaa aktiivisesti.

6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen teknisten toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä kuntien, tiepiirin ja maanomistajien kanssa.

Teknisen palvelukeskuksen budjetissa tulee olla määrärahat liikenneturvallisuushankkeiden toteuttamiseen. Toimintasuunnitelmissa ja -kertomuksissa liikenneturvallisuutta tulee käsitellä omana kohtanaan. Tiepiirien kokemukset ovat myönteisiä erillisestä määrärahasta, jolla voidaan toteuttaa esille tulevia toimenpiteitä nopeasti.

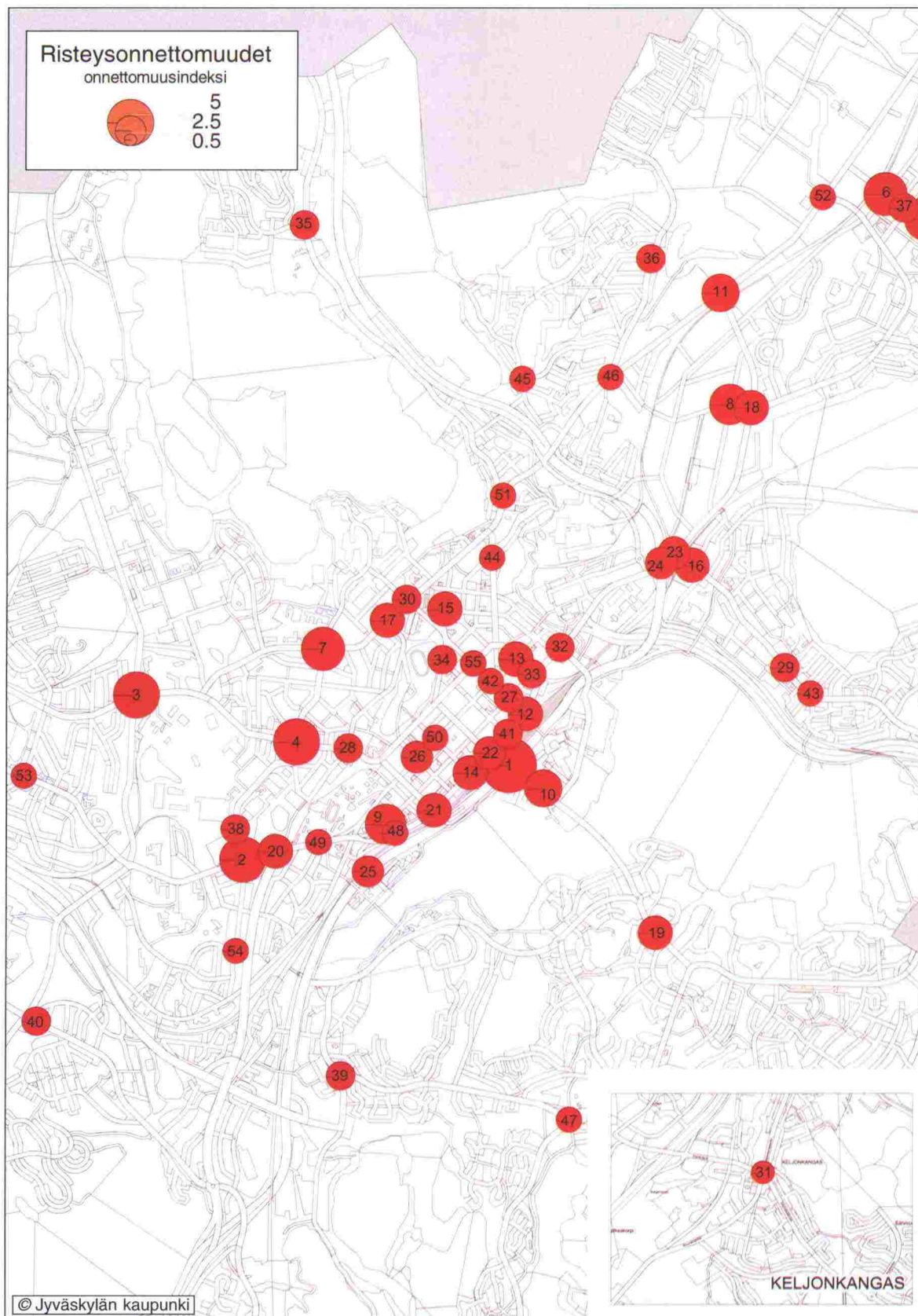
6.3 Laaditun suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuusryhmä organisoii laaditun liikenneturvallisuussuunnitelman puitteissa järjestettävän tiedotuskampanjan. Yleisen tiedottamisen lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelma esitellään kaupungin luottamuselimille. Samalla todetaan ryhmiin valitut edustajat.

LIITEET

- | | |
|----------------|---|
| LIITE 1 | Onnettomuusanalyysin perusteella vaaralliset liittymät |
| LIITE 2 | Liikenneturvallisuusryhmän ja hallintokuntaryhmien kokoonpano ja yhteystiedot |
| LIITE 3 | Hallintokuntien toimintasuunnitelmat vuodelle 2002 |
| LIITE 4 | Liikenneturvallisuuden tarkistuslista |
| LIITE 5 | Toimenpideluettelo + kartat |
| LIITE 6 | Liikenneturvallisuustyötä tekevien yhteistyötahojen yhteystietoja |

ONNETTOMUUSANALYYSIN PERUSTEELLA VAARALLISET LIITTYMÄT (1996–2000)



Nro	Katu 1	Katu 2	Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	Loukkaantumi- seen johtaneet onnettomuudet	Omaisuuksvahin- koon johtaneet onnettomuudet	Onnettomuudet yhteensä	Onnettomuus- indeksi
1	Siltakatu	Rantaväylä	0	5	13	18	7,6
2	Keskussairaalan- tie	Rautpohjankatu	0	4	8	12	5,6
3	Vesangantie	Savelankatu	1	3	8	12	5,6
4	Voionmaankatu	Keskikatu	0	4	7	11	5,4
5	Suluntie	Kangaslammentie	0	5	1	6	5,2
6	Suluntie	Varikontie	0	4	5	9	5
7	Viitaniementie	Keskikatu	0	3	10	13	5
8	Alasinkatu	Ahjokatu	0	3	8	11	4,6
9	Vapaudenkatu	Hämeenkatu	0	4	3	7	4,6
10	Siltakatu	Schaumaninkatu	0	3	5	8	4
11	Lohikoskentie	Seppäläntie	0	3	4	7	3,8
12	Hannikaisenkatu	Väinönkatu	2	1	3	6	3,6
13	Kalevankatu	Ilmarisenkatu	0	3	3	6	3,6
14	Hannikaisenkatu	Gummeruksenkatu	0	2	8	10	3,6
15	Tapionkatu	Yrjönkatu	0	2	7	9	3,4
16	Vaajakoskentie	Itä-Päijänteentie	0	3	2	5	3,4
17	Nisulankatu	Pitkäkatu	0	3	2	5	3,4
18	Seppäläntie	Alasinkatu	0	2	6	8	3,2
19	Siltakatu	Polttolinja	0	2	6	8	3,2
20	Länsi-Päijänteentie	Keskussairaalan- tie	0	2	6	8	3,2
21	Vaasankatu	Hannikaisenkatu	0	2	6	8	3,2
22	Hannikaisenkatu	Kilpisenkatu	0	2	5	7	3
23	Vaajakoskentie	Tourulantie	0	1	9	10	2,8
24	Tourulantie	Rantaväylä	0	2	4	6	2,8
25	Rantaväylä	Vapaudenkatu	0	1	9	10	2,8
26	Kauppakatu	Cygnaeuksenkatu	0	2	4	6	2,8
27	Vapaudenkatu	Väinönkatu	0	2	3	5	2,6
28	Voionmaankatu	Pitkäkatu	0	2	3	5	2,6
29	Vaajakoskentie	Kärpänkuja	0	2	3	5	2,6
30	Nisulankatu	Sepänkatu	0	1	8	9	2,6
31	Säynätsalontie	Keljonkankaantie	0	2	3	5	2,6
32	Heikinkatu	Vapaudenkatu	0	1	8	9	2,6
33	Kalevankatu	Vapaudenkatu	0	1	7	8	2,4
34	Lyseonkatu	Harjukatu	0	2	2	4	2,4
35	Saarijärventie	Mannisentie	0	2	2	4	2,4
36	Ukonniementie	Katajatie	0	2	2	4	2,4
37	Suluntie	Nevakatu	0	2	2	4	2,4
38	Rautpohjankatu	Kuntoportti	0	2	2	4	2,4
39	Salontaipaleentie	Aarontie	0	2	2	4	2,4
40	Keltinmäentie	Myllyjärventie	0	2	2	4	2,4
41	Hannikaisenkatu	Asemakatu	0	2	2	4	2,4
42	Kauppakatu	Väinönkatu	0	2	1	3	2,2
43	Vaajakoskentie	Majavankuja	0	2	1	3	2,2
44	Tellervonkatu	Kankaankatu	1	1	1	3	2,2
45	Anttoninkatu	Paloniementie	0	2	1	3	2,2
46	Lohikoskentie	Ukonniementie	0	1	6	7	2,2
47	Sippulantie	Pohjantie	0	2	1	3	2,2
48	Hannikaisenkatu	Hämeenkatu	0	1	6	7	2,2
49	Keskussairaalan- tie	Mattilankatu	0	2	1	3	2,2
50	Gummeruksenkatu	Kauppakatu	0	2	1	3	2,2
51	Taulumäentie	Lohikoskentie	0	1	5	6	2
52	Laukaantie	Kangasvuorentie	0	2	0	2	2
53	Erämiehenkatu	Keihäsmiehenkatu	0	2	0	2	2
54	Honkaharjuntie	Kannaksenkatu	0	2	0	2	2
55	Yliopistonkatu	Väinönkatu	0	1	5	6	2

Indeksi = 1 x hvjo + 0.2 x om.vahinkoon johtanut onnettomuus

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄN JA HALLINTOKUNTARYHMIEN KOKOONPANO JA YHTEYSTIEDOT

Jyväskylän liikenneturvallisuusryhmä 1.1.2002 alkaen

Jorma Lipponen	katu- ja puisto-osasto	puh. (014) 625 077 email jorma.lipponen@jkl.fi
Viljo Viinikainen	kaupunkisuunnittelu- toimisto	puh. (014) 625 083 email viljo.viinikainen@jkl.fi
Kari Fagerholm	opetustoimi	puh. (014) 624 635 email kari.fagerholm@jkl.fi
Kaija Korpela	Sosiaali- ja terveyspalvelukeskus	puh. (014) 625 015 email kaija.korpela@jkl.fi
Rauno Saukkonen	liikuntatoimi	puh. 050 611 45 email rauno.saukkonen@jkl.fi
Leena Piippa	Liikenneturva	puh. (014) 449 9900 email leena.piippa@liikenneturva.fi
Kari Keski-Luopa	Keski-Suomen tiepiiri	puh. 0204 22 5749 email kari.keski-luopa@tiehallinto.fi
Arto Rajala	kihlakunnan poliisi	puh. 040-561 2265 email arto.rajala@jyvaskyla.poliisi.fi

Jyväskylän hallintokuntaryhmät 1.1.2002 alkaen

<u>Tekninen palvelukeskus</u>		
Jorma Lipponen	katu- ja puisto-osasto	puh. (014) 625 077 email jorma.lipponen@jkl.fi
Risto Mäkinen	katu- ja puisto-osasto	puh. (014) 625 208 email risto.makinen@jkl.fi
Martti Varis	katu- ja puisto-osasto	puh. (014) 625 233 email martti.varis@jkl.fi
Viljo Viinikainen	kaupunkisuunnittelu- toimisto	puh. (014) 625 083 email viljo.viinikainen@jkl.fi
Esa Mutanen	kuljetussuunnittelu	puh. 050 569 0243 email esa.mutanen@jkl.fi

Opetustoimi

Kari Fagerholm	Puistokoulu	puh. (014) 624 635 email kari.fagerholm@jkl.fi
Sami Kalaja	Kilpisen koulu	puh. (014) 624 720 email sami.kalaja@jkl.fi
Marita Kovanen	opetusvirasto	puh. (014) 624 500 email marita.kovanen@jkl.fi

Sosiaali- ja terveystoimi

Kaija Korpela	terveydenedistämisyksikkö	puh. (014) 625 015 email kaija.korpela@jkl.fi
Irene Hartikainen	neuvola	puh. (014) 626 505 email irene.hartikainen@jkl.fi
Ari Laiho	päivähoito	puh. (014) 625 739 email ari.laiho@jkl.fi
Paula Kekola	kotihoito	puh. (014) 615 93 email paula.kekola@jkl.fi
Jaana Pekkola	vammaistyö	puh. (014) 625 567 email jaana.pekkola@jkl.fi

Liikuntatoimi

Rauno Saukkonen	liikuntatoimi	puh. 050-611 45 email rauno.saukkonen@jkl.fi
Jouni Vilkmán		
Jarmo Korhonen		puh. 050-570 8964

RYHMÄ: SOSIAALI- JA TERVEYSPALVELUKESKUS / AVOTERVEYDENHUOLTO / TERVEYSNEUVONTA

VASTUUHENKILÖ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO
Liikenneturvallisuuteen liittyvän motivaation herättäminen sekä tietoisuuden ja tiedon lisääminen, äitiys- ja lastenneuvolassa	Äitiysneuvolan perehvalmennuksissa ja yksilökäynneillä keskustelu: Asenteista Turvavyön käytöstä raskauden aikana Vauvan turvavälineistä liikenteessä: turvakaukalot	Jatkuva		Osastonhoitajat
	Lastenneuvolan yksilökäynneillä ja ryhmissä keskustelua aiheista : Asenteista ja mallioppimisesta Turvavälineistä ja niiden käytöstä: turvaistuimet, pyöräilykypärät, heijastimet Tapaturmien ehkäisy 1v. Liikennekirja 4v. /opeta lapselle liikennekäyttäytymistä Kouluunlähtijät / kouluuntulotarkastus / turvallinen koulutie Pyörällä liikenteessä	Jatkuva	Päivähoito	
	Terveydenhoitajien asiantuntija-alustukset ryhmille	Jatkuva	Mll:n avoimet päiväkodit	
	Vuodenaikojen mukaan vaihtuvat teemat neuvolan odotusaulassa: Syksy: turvallinen koulutie, pyöräilykypärä, heijastin Talvi: turvallinen mäenlasku, heijastin Kevät: pyöräilykypärän käyttö Kesä : turvallisesti vesillä, pelastusliivit	Jatkuva	Liikenneturva	
	Terveydenhoitajien työkokous, toimintasuunnitelman käsittely ja hyväksyminen	26.10.2001	Liikenneturva / Leena Piippa	

RYHMÄ: SOSIAALI- JA TERVEYSPALVELUKESKUS / PÄIVÄHOITO

TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO	VASTUUHENKILÖ
Liikennekasvatustyön tehostaminen	Liikennekasvatuskansio jokaiseen päiväkotiin! Toimintavinkkejä, materiaalia ja mahdollisia yhteistyötahoja lasten liikennekasvatukseen, vanhenpien valistamiseen ja henkilökunnan koulutukseen	Kevät 2002		Työryhmä
Päiväkotien liikenteellisten ongelmien kartoitus	Kysely päiväkoteihin. Vastauksissa ilmenneiden ongelmien kokoaminen ja niistä eteenpäin tiedottaminen.	Kevät – syksy 2002	Tekpa	Työryhmä

RYHMÄ: SOSIAALI- JA TERVEYSPALVELUKESKUS /VAMMAISPALVELUT, KEHITYSVAMMAHUOLTO

TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO	VASTUUHENKILÖ
Liikkuminen liikenteessä liikennesääntöjen mukaan	Käytännössä ohjausta ja opastusta	Koko ajan	Liikenneturva Leena Piippa (materiaali)	Päivätoimintayksiköiden ohjaajat
Varovaisuus liikenteessä	Teoriaopetusta selkoesitteillä, kuvilla ja videon avulla Kotona asuvia asiakkaita ohjaavat ja opettavat omaiset	Kevät 2002	Poliisi	Päivätoimintakeskuksen johtaja
Tietoa kehitysvammanhuollon henkilöstölle liikenneturvan toiminnasta ja materiaaleista	Liikenneturvasta Leena Piippa tiedottamaan henkilöstön keskustelutilaisuuteen	Kevät 2002	Liikenneturva Leena Piippa	Kuntoutusohjaaja Jaana Pekkola
Liikuntaesteiden korjaaminen	Vammaispoliittinen ohjelma (liikuntaesteiden laajamittainen korjaaminen)	2001 – 2004	Kaupunki	

RYHMÄ: OPETUSTOIMI

TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO	VASTUUHENKILÖ
Turvalliset siirtymiset	Oppilaitosten ulkopuolella pidettävien tuntien kulkureitit ohjeistetaan	10/2001	Opettajat Työsuojeluasiamiehet Liikenneturva	OTJ Työsuojeluasiamiehet
Liikennekurin valvonta Asennekasvatus Ennaltaehkäisy	”Täsmäiskut” (esim. moporatsia, heijastimien ja pyöräilykypärien käyttötarkastus) 4500 heijastimen jako kouluille	Syky 2001	Poliisi Liikenneturva, Radio Jkl	Rehtorit Opettajat
Jyväskylän kaupungin koulujen ongelmakoh- tien ja nykytilanteen selvitys	Henkilökunnalle, oppilaille ja huoltajille suunnattu kysely	Kevät 2002	Opetusvirasto	Työryhmä Työsuojelu- asiamies
Liikenneturvan parantaminen teknisillä ratkaisuilla	Kyselyn pohjalta tehtyjen esitysten ja toiminta- ehdotusten vieminen eteenpäin	Kevät 2002	Tekpa	Työryhmä
Toimintapäivä-kulttuurin luominen	”Toimintakassin” kasaaminen äävinhenkilöiden kouluttaminen > kassi kierto on ja toimintapäivät perusopetusalueilla	Syky 2002	Liikenneturva Poliisi	Työryhmä
Liikenneturvallisuus osaksi opetus-suunnitelmaa	Lisäys opetus- ja toimintasuunnitelmiin Osaksi mm. terveystiedon opetusta	Syky 2002	Opetusvirasto Ops-työryhmä	Työryhmä
Asennekasvatus	Meidän Jykä –projektin toiminnan osaksi	Syky 2002	Meidän Jykä –projektin Ohjausryhmä	Aila Koistinen

RYHMÄ: TEKNINEN PALVELUKESKUS (+KAUPUNKISUUNNITTELUTOIMISTO)

TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO	VASTUUHENKILÖ
Yhteistyön kehittäminen	Yhteistyön organisointi ja käynnistys	K 2002	Kaikki	Jorma Lipponen
Saada kohteita toteutumaan	Pienten kohteiden totutusohjelmat (korkokkeet, töyssyt ym), investointiohjelmat, kohteiden suunnitelmat	K 2002	Tiepiiri	JLi
Tehokkuus, systemaattisuus	Liikenneonnettomuusrekisterin uusiminen ja hyödyntäminen, analyysit	2001-2002		RM
Liukastumisonnettomuuksien vähentäminen	Kevyen liikenteen väylien talvihoidon lisärahoitus v. 2002 budjettiin	Päätös jouluk. 2001		T Smolander
Suunnitelmien liikenneturvallisuustestaus	Kaavojen ja väyläsuunnitelmien liikenneturvallisuuden Tarkistuslistojen laatiminen ja käyttö	s.2002	Kaavoitus, tiepiiri	JLi, V Viinikainen
Liikenteen rauhoittamien	Hidastimien toteuttaminen, katujen rauhoittamissuunnitelmat (Erämiehenkatu)	K 2002		JLi
Saatto- ja kevyenliikenteen turvallisuus	Koulujen, päiväkotien ja liikuntapaikkojen liikennejärjestelyjen parantaminen tärkeysjärjestyksessä	K 2002	Tilapalvelu, SOTEPA Opetustoimi, liikunta PK	JLi ym.
Tiedotuksen parantaminen	Selvitetään yhteistyö Keskisuomalaisen kanssa. "Liikennepalsta ja -toimittaja"	S 2002	Liik.turva, tiep. ym.	JLi
Heijastimen käytön lisääminen ja TEKPAn imago	Heijastinten valmistus ja jakelu TEKPAn 90- vuotisteemalla	S 2002		JLi

RYHMÄ: LIIKUNTAPALVELUKESKUS

TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHO	VASTUUHENKILÖ
Henkilökunnan koulutus	Koulutuspäivät, tietoiskut/netin käyttö,	Kevät 2002	Liikenneturva, poliisi	Rauno Saukkonen
Liikenneturvallisuu tiedotus ja -valistus	Tiedotus seuroille, erityisryhmille tapahtumien ja kuljetusten järjestäjille	Syky 2001	Liikenneturva, poliisi, seurat, sotepa	Liikunnanohjaajat ja Erityisliikunnan opettaja Rauno Saukkonen ja Jouni Vilkmän
Kevyenliikenteen väylien kunnon parantaminen	Pyöräily, lenkkeily, rullaluistelu, rullahiito, pyörätuolikelaus	Kevät 2002	Tekpa/kapu ja tiepiiri	Jouni Vilkmän
Liikuntapuistojen ja -laitosten lisä p-alueet	Suurtapahtumat / palloiluturnaukset, kilpailut ja iltaharjoitus käyttö	Kesä 2002	Tilapalvelu, opetustoimi, Eri oppilaitokset ja Tekpa / kapu	Jarmo Korhonen
Liikuntapuistojen liittymät turvallisiksi	Sisääntuloväylät ahtaat esim. Huhtasuon liikuntapuisto (yleissuunnitelma laadittu keväällä 2001)	Kesä 2002	Tekpa / kapu	Jarmo Korhonen
Aalto-alvarin p-alueen	Kaksitasoinen parkkihalli uimahallin ja yliopiston käyttöön	Valmistuu marraskuussa 2001	Yliopisto	Pirkko Kupari
Ulkoilureittien turvallisuuden parantaminen	Moottorikelkkaurien ja hiihtoreittien vaaralliset risteykset	Talvi 2002	Latukiihtäjät ry	Hannu Aaltonen
Hippoksen alueen liikennejärjestelyt	Yleissuunnitelman toteuttaminen vaiheittain	Kesä 2002	Tekpa	Jouni Vilkmän
Skeittailu turvallisille alueille	Hallintokuntien ja harrastajien yhteinen työryhmä selvittää hallihanketta ja ulkoskeittipaikkoja	Syky 2001 eteenpäin	Nuorisotoimi, tekpa ja skeittaajat	Rauno Saukkonen
Suunnitelman seuranta	Tavotteiden toteuttaminen	Syky 2001 eteenpäin	Liikenneturvallisuuystöryhmä	Rauno Saukkonen

Detaljikaava

Liikenneturvallisuustarkastus

tarkistuslista

Kohde: _____

Tarkastaja: _____

Päiväys: __/__/__

Maankäytön sijoittelut

(kirjataan tarkastuksessa ilmenneet puutteet tai epäkohdat)

Koulu-päiväkotipalvelujen sijoitus	
Vapaa-ajatoimintojen sijoitus ja viheralueet ja yhteydet	
Vanhus-vammais-palvelujen sijoitus	
Kaupan ym yksityisten palvelujen alueiden sijoitus	
Muiden julkisten palvelujen sijoitus	
Työpaikkojen sijoitus	
Erityiset laajalta alueelta liikennettä synnyttävät toiminnot, mihin voisi tulla sellaisia	
Missä ovat seuraavan vaiheen laajennukset ja niiden kytkentä	
Muuta	

Detaljikaava

Liikenneturvallisuustarkastus

tarkistuslista

Kohde: _____

Tarkastaja: _____

Päiväys: __/__/__

Autoliikenne

(kirjataan tarkastuksessa ilmenneet puutteet tai epäkohdat)

Verkkotason ratkaisu	
Aiheutuuko ympäröiviltä alueilta läpikulkuliikennettä	
Löytyykö oikopolkureittejä	
Liikennemäärän, katuluokan, geometrian, nopeuden ja tiehen liittyvän maankäytön suhde	
Liittymätyyppien turvallisuus ja välityskyky	
Näkemät liittymissä ja kaduilla	
Pysäköinti kadut, alueet, tontit	
Onko autoilulle vaihtoehtoiset kulkutavat realistisia	
Tilavarausten riittävyys	

Detaljikaava

Liikenneturvallisuustarkastus

tarkistuslista

Kohde: _____

Tarkastaja: _____

Päiväys: __/__/__

Kevyt liikenne

(kirjataan tarkastuksessa ilmenneet puutteet tai epäkohdat)

Väylaverkon kattavuus, erilliset väylät katujen varsilla, muut reitistöt, oikopolkuyhteydet	
Koulujen ympäristöt ja viheryhteydet	
Vanhusten liikkumisympäristöt	
Palvelukohteiden ympäristöt	
Autoliikenteen risteämiskohdat, suojatiet, eritasot, muut luontaiset risteämiset	
Tilavarausten riittävyys	
Muuta	

Detaljikaava

Liikenneturvallisuustarkastus

tarkistuslista

Kohde: _____

Tarkastaja: _____

Päiväys: __/__/__

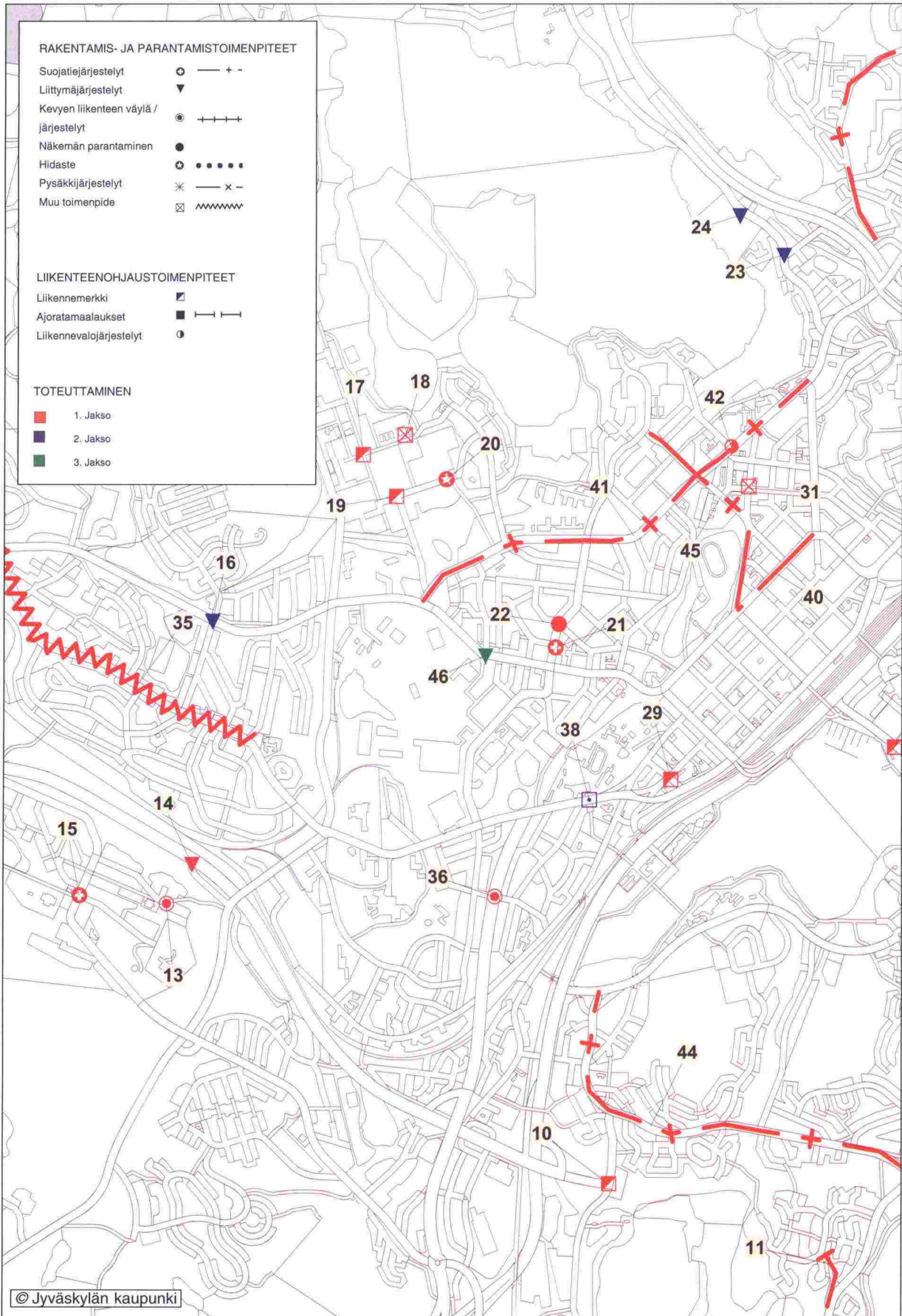
Joukkoliikenne

(kirjataan tarkastuksessa ilmenneet puutteet tai epäkohdat)

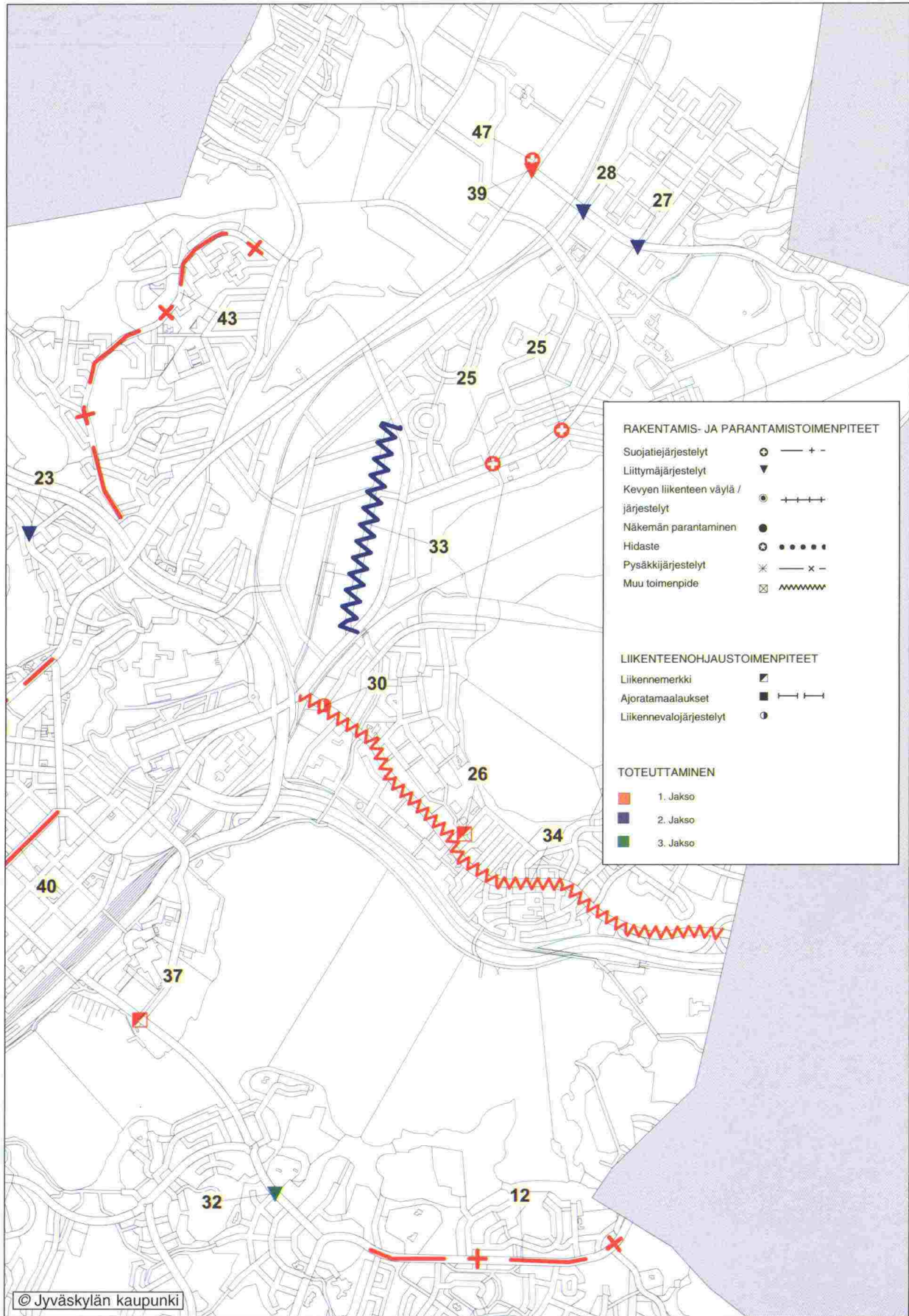
Reitit ja pysäkit	
Yhteydet jkpp-verkkoon ja kouluille, vanhusten ja vammaisten kohteisiin ja palveluihin	

Muut

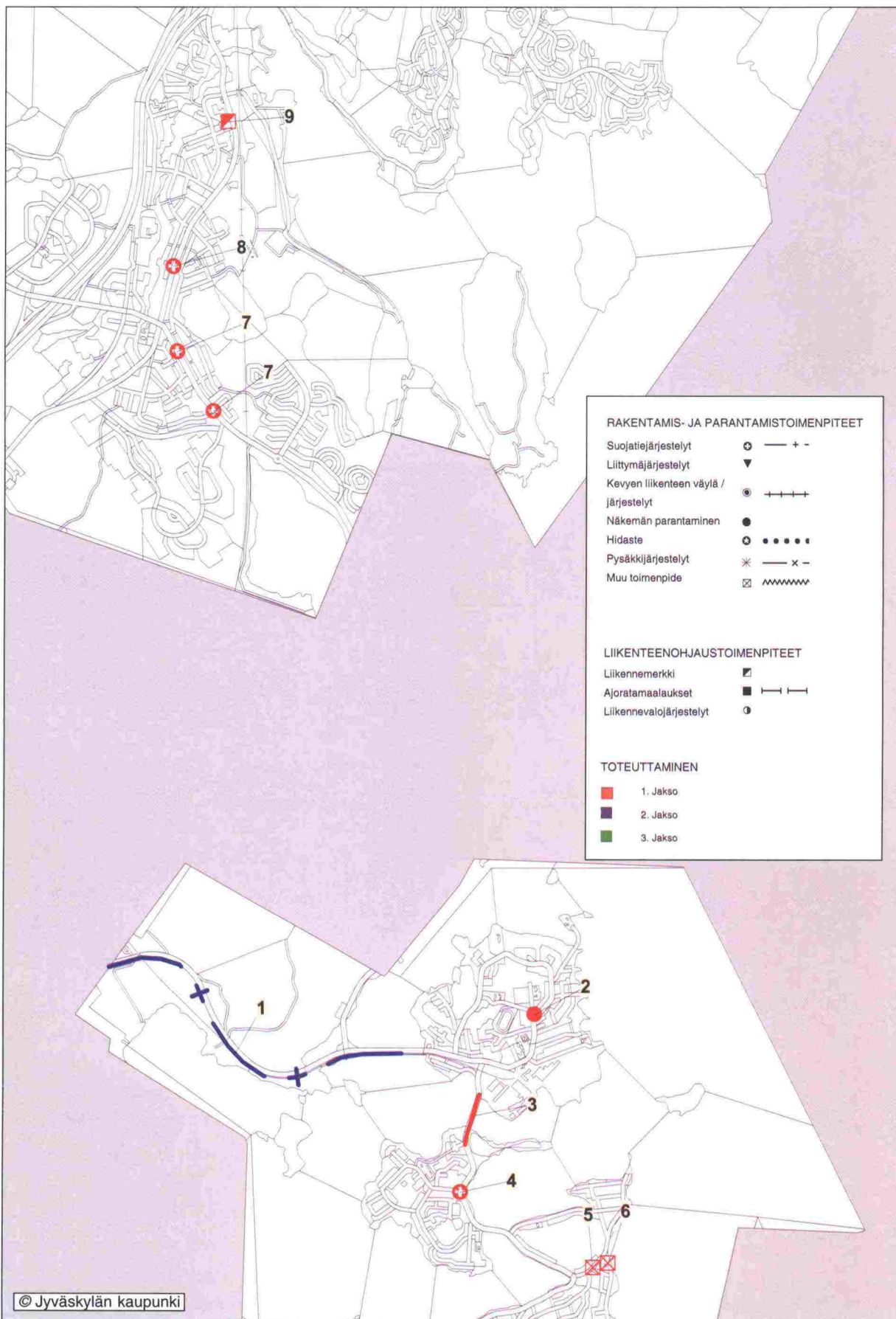
Vaikutus nykyisiin ongelma-kohteisiin	
Vaiheittainrakentamisen vaikutukset	
Tukeeko katuverkon muotoilu ja jäsentely hitaita ajonopeuksia	
Hillitseekö kaava autoliikenteen kasvua	
Muu	



Nro	Kohde	Ongelma	Toimenpide	Toteutus- jakso	Tienpitäjä	Kustannusarvio (1000 €)	Hvjo- vähenemä
10	Salontaipaleentie-Keljonlahdentie (mt 6019)		Liittymän uudelleen järjestely	1	tiepiiri	0,5	0,003
11	Tunneli Kissankellon ja Sinivuokon välillä	Ahdas	Keskiviivan maalaus	1	kaupunki	0,2	
13	KLV Helokantieltä Haperotielle	Jyrkkä mäki, päiväkotimäen alla	KLV:n erottaminen kääntöpaikasta reunakivellä, Jussinparran KLV:n alkupään kääntäminen kääntöpaikan reunalle	1	kaupunki	5,9	
14	Vt 18-Länsiväylän ramppi		Vt 18:lle väistötila	1	tiepiiri	6,7	0,017
15	Keltinmäentie-Helokantie	Suojatiemerkinnot puutteelliset	Keltinmäentien olevan suojatien keskikorokkeen leventäminen, Keltinmäentien liikennemerkkit normaalikokoisiksi, liittyvien katujen ensimmäiset merkit norm. kokoisiksi	1	kaupunki	6,7	
16	Vesangantie (mt 6015)-Keihäsmiehenkatu	Kovat nopeudet, huonot näkemät	Kiertoliittymä	1	kaupunki	201,8	
17	Kartanonkuja-Emännäntie	Kevyenliikenteen risteys, näkemäeste, jyrkkä mäki	Stop-merkki Kartanonkuja 5 pihaan, kolmio Kartanonkujalle Emännäntien liittymään	1	yksityinen	0,0	
18	Emännäntie-Kartanonkuja	Kortesuon päiväkodin edustalla vilkas liikenne	Läpiajon estäminen pihan kautta	1	yksityinen	0,0	
19	Taitoniekantie-Tietiläs	Kärkikolmio puuttuu	Kärkikolmio ja reunakivi	1	kaupunki	2,0	
20	Taitoniekantie 4-15	Ylinopeudet pitkällä suoralla	Korotettu suojatie bussin tulosunnassa ennen pysäkkiä	1	kaupunki	1,5	
21	Keskikatu-Esankatu	Vilkas liikenne ja ylitysvaikeus	Keskisaareke	1	kaupunki	8,0	
22	Keskikatu-Vellamonkatu	Huono näkyvyys	Pensasaidan/puuston leikkaus	1		0,0	
23	Taulumäentie-Lahjaharjuntie	Paljon liikennettä, huono näkyvyys	Korotettu liittymä, (tai liikennevalot, tai pisaraliittymä)	1	kaupunki	16,8	
24	Camping-alueen risteys	Epämääräinen, paljon liikennettä	Liittymäalueen jäsentely	2	kaupunki	8,4	
29	Vapaudenkatu-Hämeenkatu		Stop-merkki ja varoitus kaksisuuntaisesta pp-liikenteestä Hämeenkadulle	1	kaupunki	0,5	
31	Tapionkatu-Yrjönkatu		Tapionkadun katkaisu läpiajolta	1	kaupunki	4,2	
35	Erämiehentie		Rauhoittamissuunnitelman laatiminen (toteuttaminen erikseen)	1	kaupunki	25,2	
36	Länsi-Päijänteentie-Purokatu		Kevyen liikenteenväylän nostaminen päätien tasoon	1	kaupunki	33,6	
38	Keskussairaalan tie-Kramsunkatu		Kevyen liikenteen alikulku	2	kaupunki	336,4	
40	Yliopistonkatu (Puistokatu-Kilpisenkatu)		Kevyen liikenteen väylä	1	kaupunki	168,2	
41	Nisulankatu-Rajakatu		Puuttuvien keskisaarekkeiden rakentaminen (3-4 kpl)	1	kaupunki	25,2	
42	Rajakatu-Eeronkatu		Jalankulkijavalot	1	kaupunki	50,5	
44	Pohjantie		Keskeisten ylityskohtien parantaminen rakentamalla keskisaarekkeet	1	kaupunki	25,2	
45	Sepäkatu-Harjunkatu		Kevyen liikenteen väylä	1	kaupunki	252,3	
46	Voionmaankatu-Palokunnankatu		Kiertoliittymä	3	kaupunki	201,8	



Nro	Kohde	Ongelma	Toimenpide	Toteutus- jakso	Tienpitäjä	Kustannusarvio (1000 €)	Hvjo- vähenemä
12	Sulkulantie	Ylinopeudet	Suojateille keskisaarekkeet (2-3)	1	kaupunki	25,2	
25	Kangasvuorentie		Kaksi keskisaarekettä suojateille ja järjestelyt liikuntakeskuksen liittymässä	1	kaupunki	25,2	
26	Kärpänkuja	Huono näkyvyys, huonokuntoinen	Peili kadun mutkaan	1	kaupunki	0,8	
27	Suluntie-Kangaslammentie		Kiertoliittymä	1	kaupunki	201,8	
28	Suluntie-Varikontie		Kiertoliittymä	2	kaupunki	201,8	
30	Vaajakoskentie-Itä-Päijänteentie		Liikennevalot (vaatii selvityksen)	2	kaupunki	168,2	
32	Siltakatu-Polttolinja		Kiertoliittymä	3	kaupunki	201,8	
33	Ahjokatu		Nopeuksien alentaminen, ylitysten helpottaminen, Kadun saneeraus	2	kaupunki	504,6	
34	Vaajakoskentie		Rauhoittamisen esisuunnitelman toteuttaminen, kaupungin osuus	1	Kaupunki	600,0	
34	Vaajakoskentie (mt 6112)		Tammitien kiertoliittymä, tiepiirin osuus	1	tiepiiri	110,0	0,015
37	Siltakatu-Messukatu		Rantaväylän puoleisen suojatien poistaminen Siltakadulta, liikennemerkkijärjestelyjä	1	kaupunki	3,4	
39	Laukaantie-Suluntie	Vaarallinen liittymä	Liikennevalot tai kiertoliittymä	2	tiepiiri	252,3	
43	Tyyppäläntie		Jk -ylitysten parantaminen	2	kaupunki	25,2	
47	Laukaantie-Suluntie	Vaarallinen ylitys	Keskisaareke	1	tiepiiri	3,4	



Nro	Kohde	Ongelma	Toimenpide	Toteutus- jakso	Tienpitäjä	Kustannusarvio (1000 €)	Hvjo- vähenenmä
1	Säynätsalontie (mt 6090)	Ahdas, kevyen liikenteen ongelma	Kevyn liikenteen väylä viereselle ratapenkereelle, suojatielle keskikoroke	2	tiepiiri	403,7	0,013
2	Parviaisentie-Hakatie	Huono näkyvyys	Istutusten raivaus/pensaiden vaihto puihin	1	kaupunki	1,7	
3	Saaritie (pt 16621), Luohunsalmen riippusilta	Ahdas, ylinopeus	Keskisaareke suojatielle Saartie-Löylytie -liittymään, sillan eteläpäässä suojatien merkit näkyvämmälle paikalle	1	tiepiiri	12,6	0,01
4	Saaritie (pt 16621)- Paukkutie	Huono näkyvyys, ylinopeus	Liittymän jäsentely, bussipysäkin suojatielle keskisaareke, näkemäalueen raivaus Siltatien mutkasta	1	tiepiiri	16,0	0,008
5	Saaritie (pt 16621)- Kortepellontie		Liittymän jäsentely, bussiliikenteen uudelleen järjestely	1	tiepiiri	12,6	0,003
6	Kortepellontie	Saattoliikenne päiväkotin liikennemerkkien vastaisesti	Ajon salliminen Rantatiellä vain toiseen suuntaan, Kortepellontieltä Saaritielle.	1	kaupunki	0,5	
7	Säynätsalontie (mt 6110)		Keskisaarekkeet Kantotien ja Lähdetien liittymiin	1	tiepiiri	25,2	0,014
8	Keljonkankaan ala-aste		Nykyisen keskisaarekkeen leventäminen, mahdollisesti korotettu suojatie	1	kaupunki	8,4	
9	Kuusitie, Tapiolan talo (pt 16623)		Talon liittymään ojan kohdalle heijastintopat, 3 kpl, ja merkin siirto keskelle ojaa	1	tiepiiri	0,7	0,006

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN YHTEISTYÖTAHOJA JYVÄSKYLÄN SEUDULLA

Liikenneturva

Leena Piippa puh. (014) 449 9900 ja 0400 640 688
email leena.piippa@liikenneturva.fi
Kauppakatu 41 A 9, 40100 JYVÄSKYLÄ
www.liikenneturva.fi

Poliisi, Jyväskylän kihlakunta

Arto Rajala puh. (014) 313 5611
email arto.rajala@jyvaskyla.poliisi.fi
Urhonkatu 1, PL 59, 40101 JYVÄSKYLÄ
www.poliisi.fi

Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylän palveluyksikkö

Rauni Malinen puh. 0205 17 4282
email rauni.malinen@lslh.intermin.fi
PL 41, 40101 JYVÄSKYLÄ
www.lIntermin.fi/suom/laanit/lslh/index.html

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri

Kari Keski-Luopa puh. 0204 22 5749
email kari.keski-luopa@tiehallinto.fi
Cygnaeuksenkatu 1, PL 58, 40101 JYVÄSKYLÄ
www.tiehallinto.fi

Lisätietoja liikenneturvallisuudesta löytyy myös seuraavista www-osoitteista:

Liikenne- ja viestintäministeriö	www.mintc.fi
Kuntaliitto	www.kuntaliitto.fi
Ajoneuvohallintakeskus	www.ake.fi
Suomen autokatsastus Oy	www.sauk.fi
Autoliitto	www.autoliitto.fi
Autokoululiitto	www.autokoululiitto.fi
Valtakunnallinen liikennevakuutuskeskus	www.valt.fi