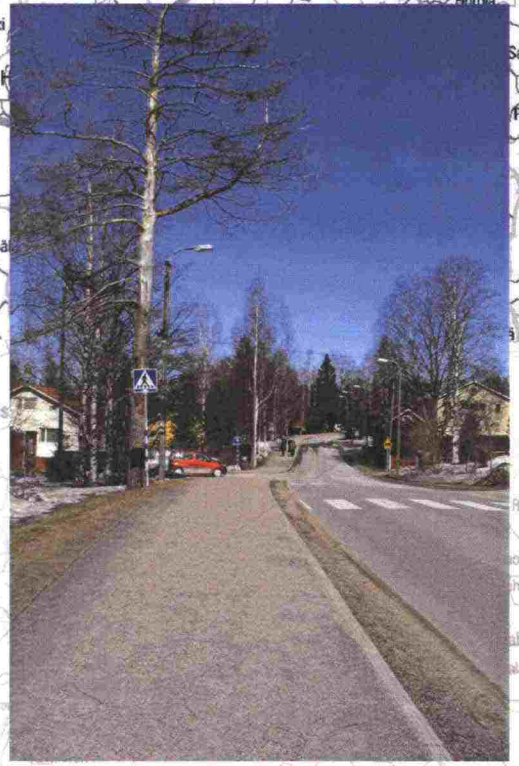
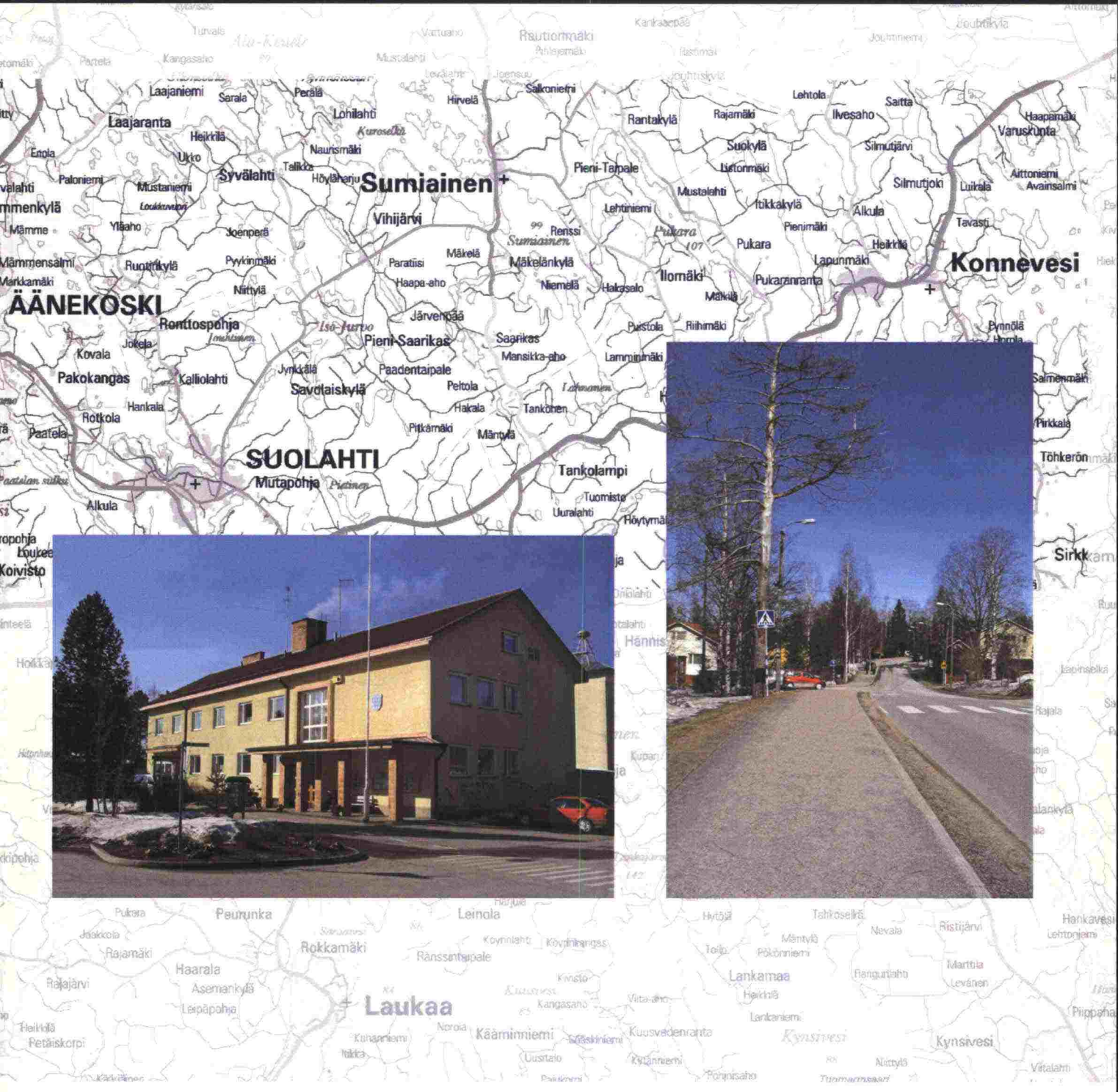


20050308



SUMIAISTEN liikenneturvallisuussuunnitelma 2004



08 TIEH/K-S

Kartat:

© Genimap Oy, Lupa L5683/04

© Sumiaisten kunta



**OSA A:
Kuntien yhteinen osa**

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



01.01.01

01.01.01

TIEHALLINTO
Keski-Suomen tiepiiri
PL 58
40101 JYVÄSKYLÄ

TIIVISTELMÄ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seuraavat toimenpiteet ovat tärkeimpiä alueen kunnissa:

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

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

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

ALKUSANAT

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

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

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

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

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

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

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

Sisällysluettelo/ OSA A

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

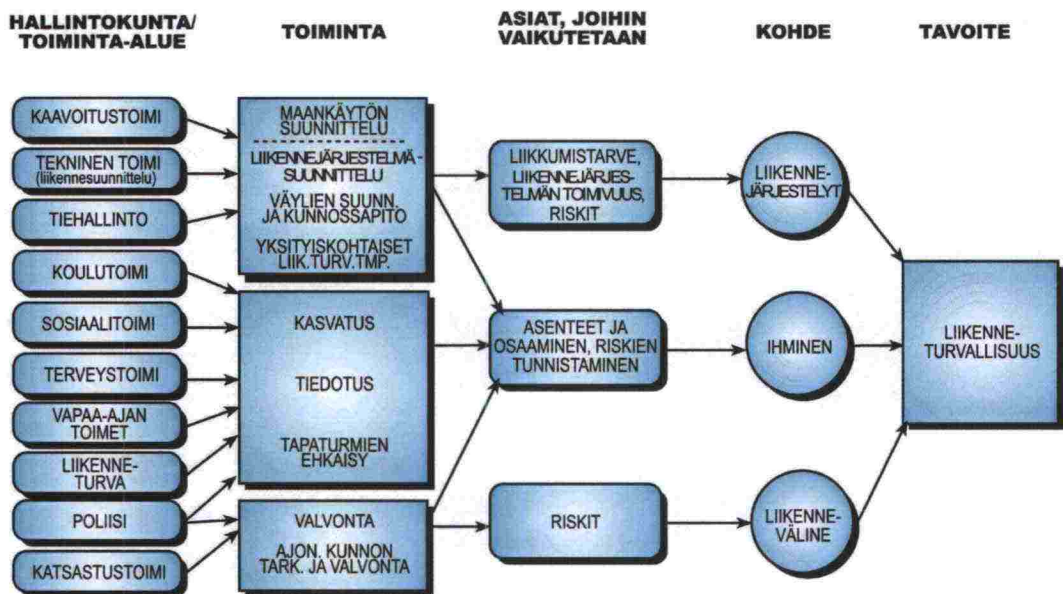
1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät

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

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

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



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

1.2 Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen ja tavoitteet

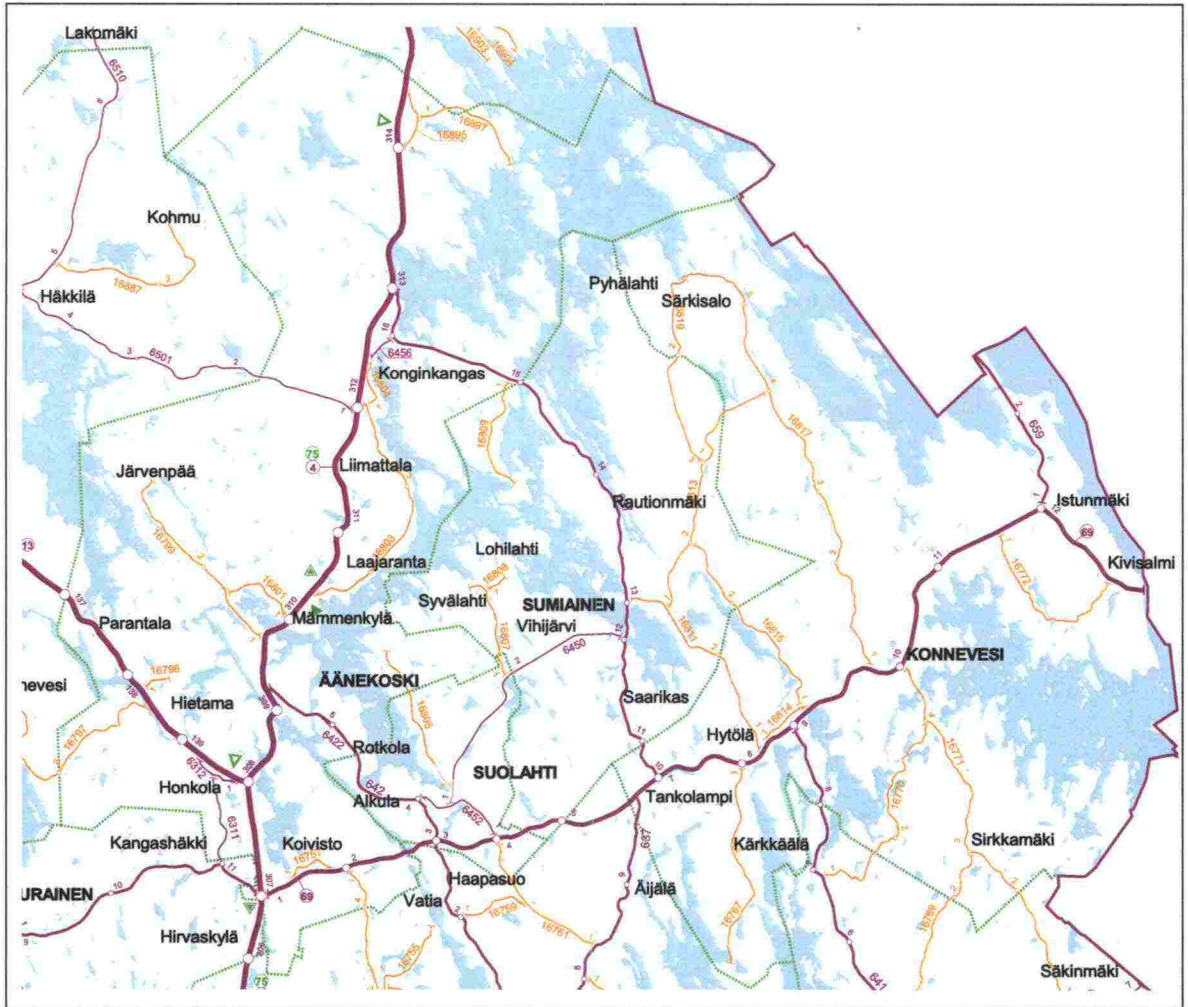
Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiiri sekä Konneveden, Sumiaisten, Suolahden ja Äänekosken kunnat ovat laatineet vuosien 2003–2004 aikana tämän liikenneturvallisuussuunnitelman kuntien alueelle. Kunnissa ei aikaisemmin ole laadittu liikenneturvallisuussuunnitelmia. Liikenneturvallisuussuunnitelman tarkoituksena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

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

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

1.3 Suunnittelualue

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



Kuva 1.3-1 Suunnittelualan kuntien tieverkko.

2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

2.1 Nykyinen liikenneturvallisuuustyö Suomessa

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö

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

Poliisi

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

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

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

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

Lääninhallitukset

Valtioneuvoston tekemän liikenneturvallisuuuden parantamista koskeneen periaatepäätöksen mukaan lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuuustyön koordinoinnista ja seurannasta. Lääneissä tehtävän hoitaa läänin liikenneturvallisuuusneuvottelukunta, jossa

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

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

Tiehallinto

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

Tiehallinnon liikenneturvallisuusohjelma 2005 sisältää tiepiirien toiminnan kehittämisen kannalta seuraavat toimintaperiaatteet:

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

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

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

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

Liikenneturva

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

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

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

Kunnat

Kuntatasolla liikenneturvallisuuksuuden ajatellaan usein kuuluvaksi vain poliisille, tekniselle sektorille ja osittain koulutoimelle. Kuitenkin useat muutkin hallintokunnat käsittelevät liikenteen turvallisuuteen liittyviä asioita omassa toiminnassaan muun muassa tekemällä aloitteita. Liikenneturvallisuuksuustyö ei kunnissa usein ole kovin organisoitua. Eri hallintokuntien välillä yhteistyö liikenneturvallisuuksuasioissa on heikkoa eikä koko kunnan yhteisiä liikenneturvallisuuksustavoitteita ole selkeästi määritelty yksikkötasolle.

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

Autokoulut

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

Katsastus ja kuljettajatutkinto

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

Vakuutusyhtiöt

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

Kiinteistönomistajat

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

2.2 Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

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

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

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

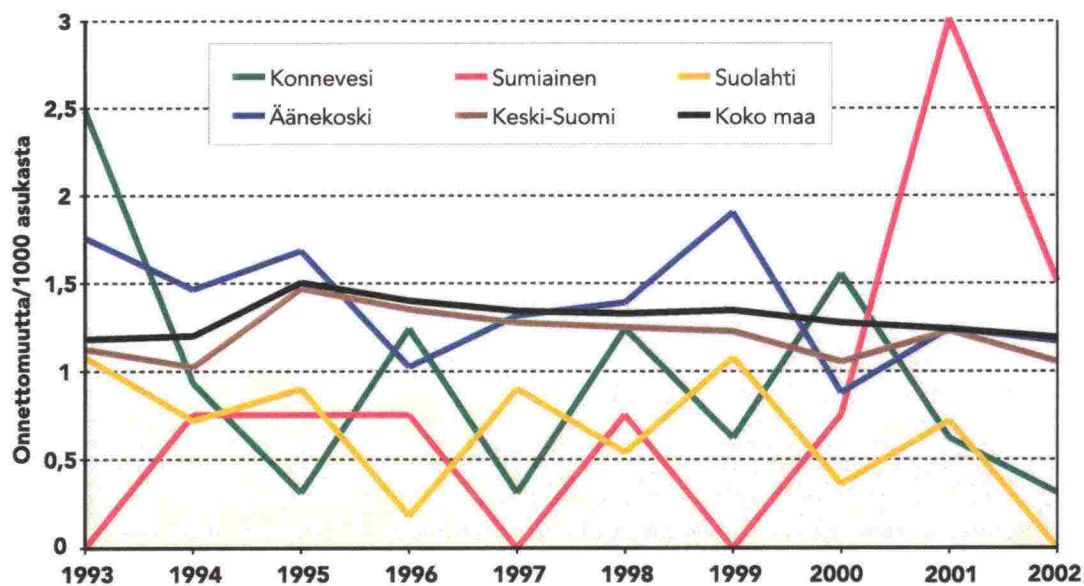
Suunnittelualueen liikenneonnettomuudet ja niiden kehitys

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

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

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

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



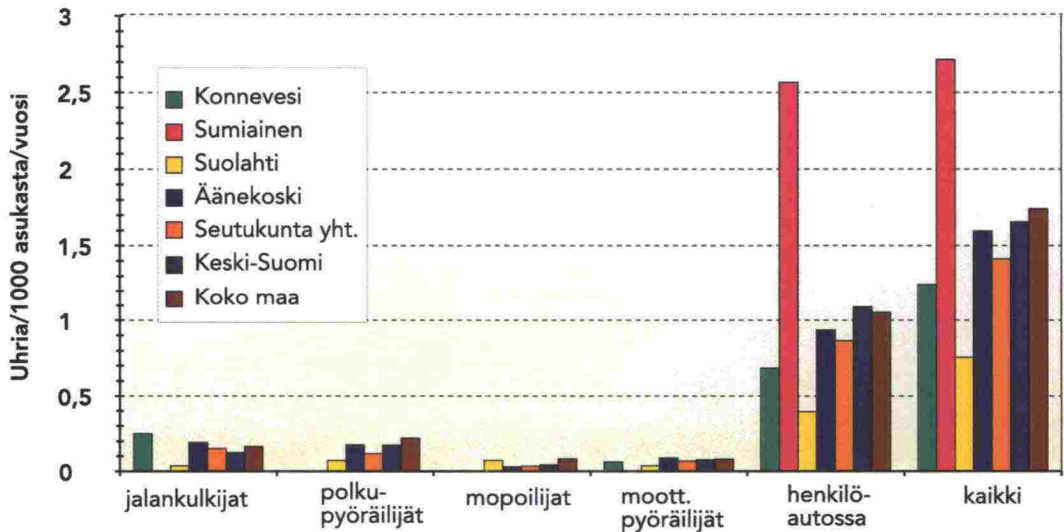
Kuva 2.2-1 Asukaslukuun suhteutetun henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys suunnittelualueen kunnissa verrattuna koko maan ja Keski-Suomen tilanteeseen v. 1993–2002 (Lähde: Poliisi/Tilastokeskus).

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

Henkilövahingot kulkumuodoittain

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

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



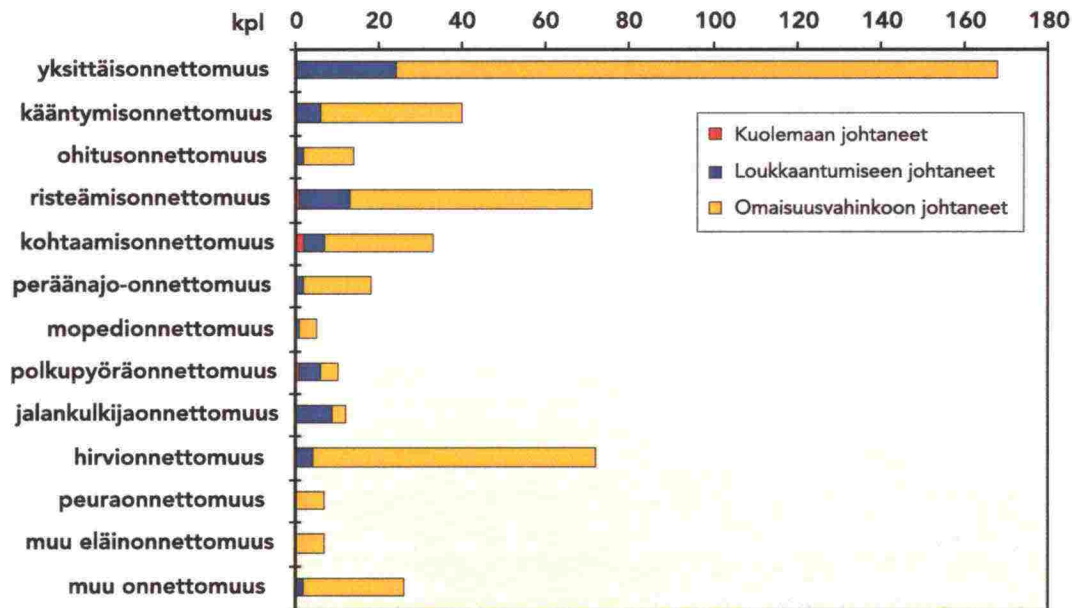
Kuva 2.2-2 Vuosittain kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain 1998–2002
(Lähde: Poliisi/Tilastokeskus).

Onnettomuusluokat

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

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

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

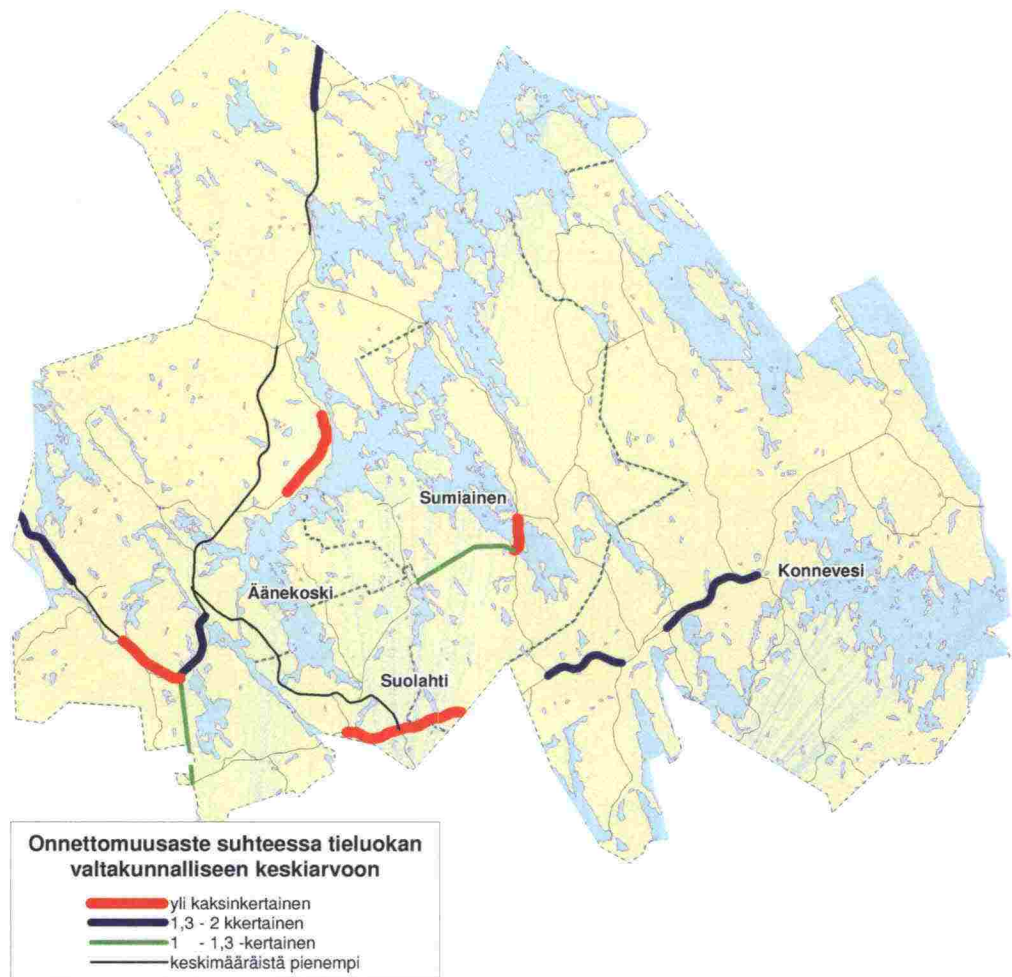


Kuva 2.2-3 Suunnitelman kuntien alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat 2000–2002 (Lähde: Poliisin tilastot / Tiehallinto).

Tapahtumapaikat

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

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



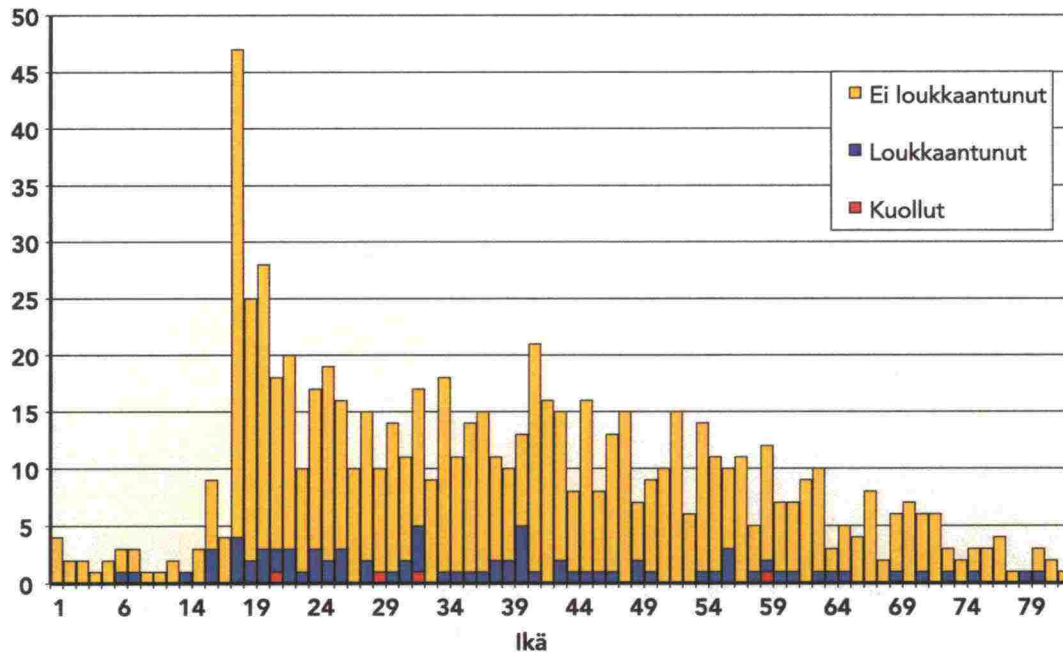
Kuva 2.2-4 Onnettomuusaste (onn. / 100 milj. ajoneuvokilometriä) vuosina 2000–2002 tapahtuneiden onnettomuuksien perusteella eri tiejaksoilla verrattuna vastaavien tieluokkien arvoihin koko maassa 2002 (huom: siellä missä liikennemäärät ovat pieniä, vertailutiedot eivät ole luotettavia).

Onnettomuudet ikäryhmittäin

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

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

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



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

Onnettomuuskustannukset

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

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

Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä

Onnettomuusanalyysin perusteella voidaan todeta seuraavaa:

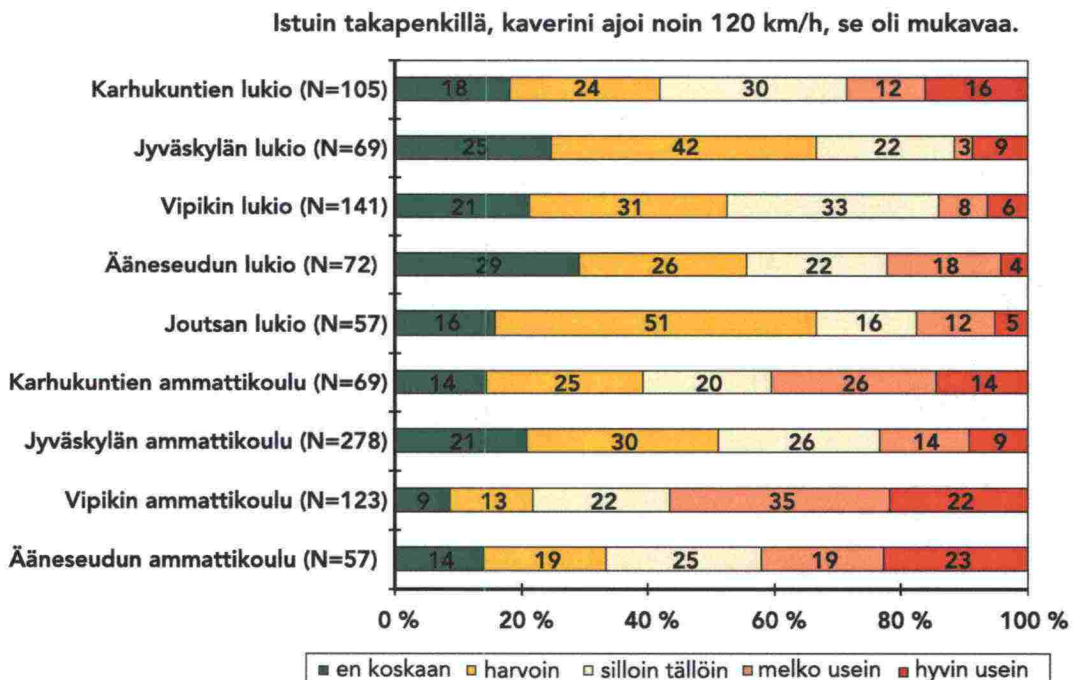
- Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia/1000 asukasta tapahtuu alueella jonkin verran vähemmän kuin koko maassa tai koko Keski-Suomen alueella.
- Yli 70 % alueella tapahtuneista onnettomuuksista tapahtui teiden linjaosuuksilla (muualla kuin risteyksissä). Tyypillisiä tällaisia onnettomuuksia ovat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

2.3 Kyselyt

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

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

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



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

Karhukunnat = Porin ympäristökunnat

Vipikki = Viitasaari, Pihtipudas, Kinnula, Kivijärvi

Joutsa = Joutsan lukio

2.4 Maastotarkastelut

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

2.5 Yhteenveto liikenneturvallisuusongelmista

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

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

3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

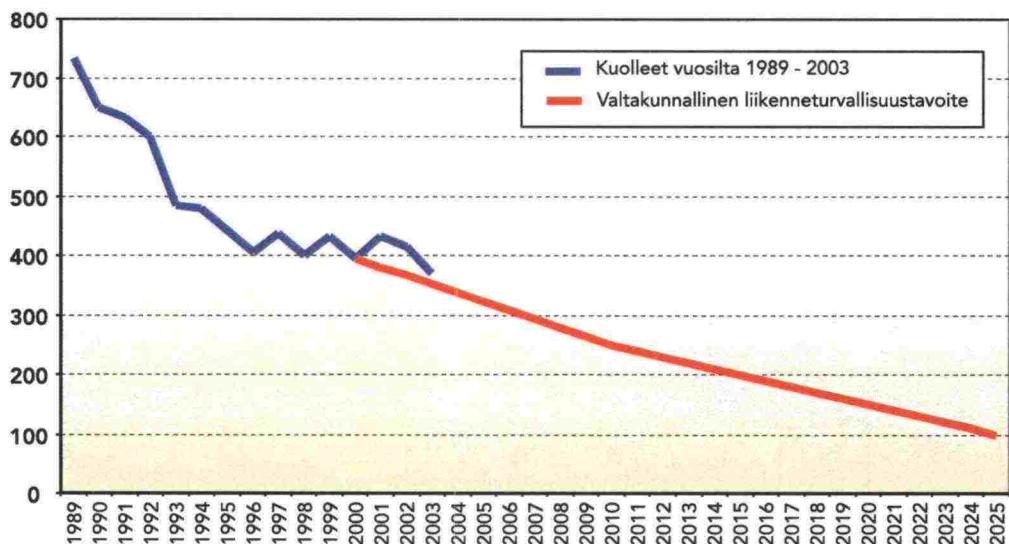
3.1 Liikenneturvallisuuštavoitteet valtakunnan tasolla

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

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

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

Valtakunnalliset liikenneturvallisuuštavoitteet



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

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

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

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

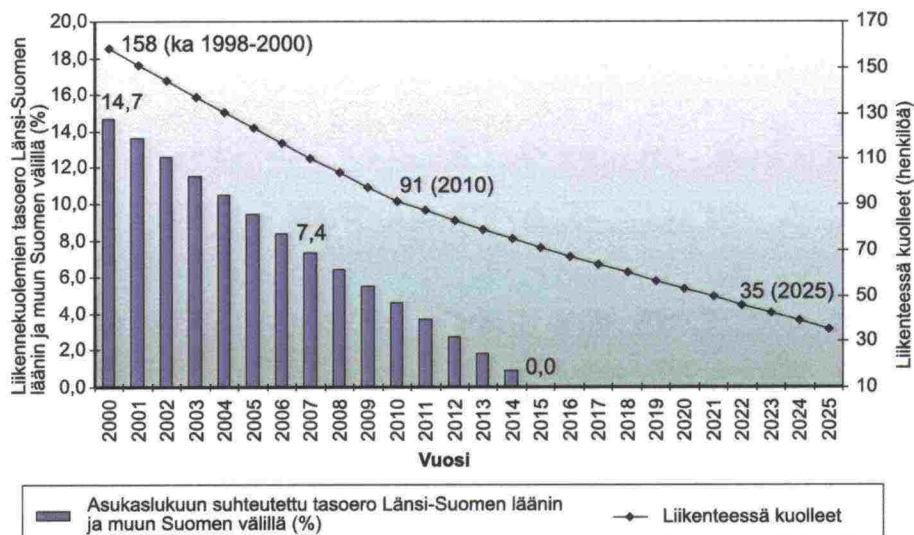
Tämän hetken (2001–2005) painopistealueet keskittyvät nähtävissä ja ennustettavissa olevien ongelmien ehkäisemiseen lähivuosina. Painopistealueet esitetään taulukossa 3.1-1. Suuri osa valtakunnallisista toimenpiteistä on jo toteutettu. Taulukossa on lihavoidulla erityisesti kuntien tehtäväkenttään kuuluvat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

Taulukko 3.1-1 Valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpideohjelma painopiste-alueittain 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 käyttöä säännöstä	Nuorille kokonaisohjelma	Kelien ja häiriöiden seurantaa + informaatio

3.2 Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuustavoitteet

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



Kuva 3.2-1 Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuustavoitteet (Lähde: Länsi-Suomen läänin liikenneturvallisuuksuunnitelma).

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

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
- Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen vähentäminen
- Tiedottamisen lisääminen

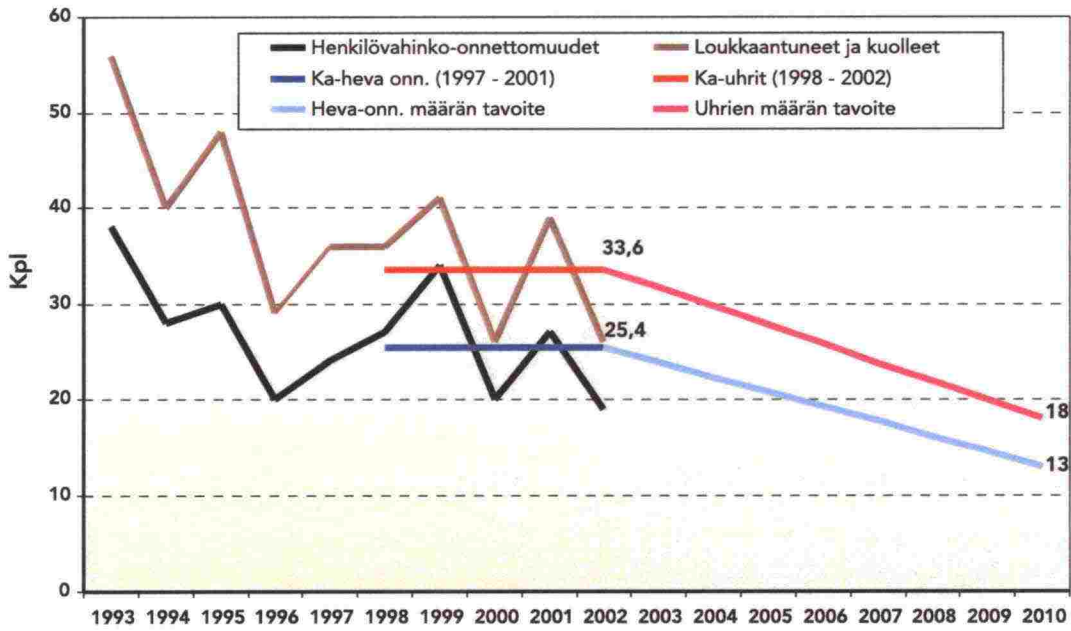
3.3 Suunnittelualueen liikenneturvallisuustavoitteet

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

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

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

**Henkilövahinko-onnettomuksien ja uhrien määrän kehitys ja vähentämistavoite
Ääneseudulla**



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



4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

4.1 Lähtökohdat

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

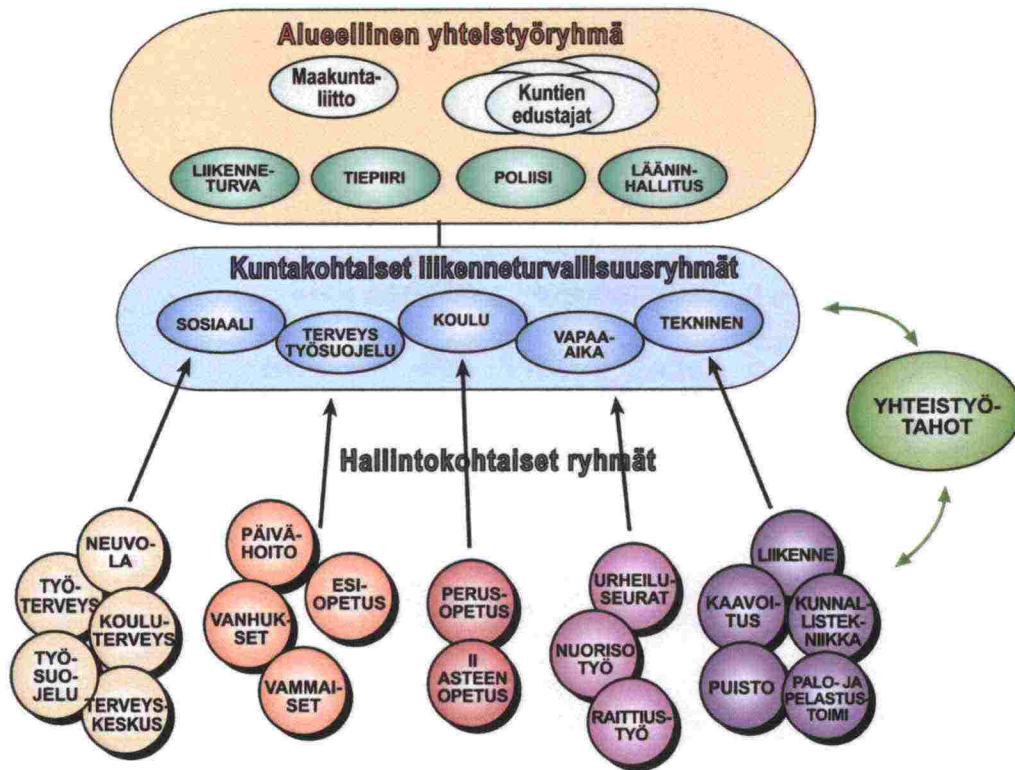
Liikenneympäristön turvallisuutta voidaan parantaa maankäytön suunnittelun avulla, kehittämällä liikenneverkkoa ja liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein ja tehostamalla kunnossapitoa. Liikennejärjestelyjä voidaan parantaa verkollisilla tai yksittäisiin ongelmakohtiin kohdistettavilla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

4.2 Työn organisointi

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

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

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



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

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

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

4.3 Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät

Tekninen toimi

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

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

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

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

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

Tärkeimmät toimintatavat teknisessä toimessa:

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

Sosiaalitoimi

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

Tärkeimmät toimintatavat päivähoitossa:

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

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

Tärkeimmät toimintatavat vanhus- ja vammaistyössä:

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



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

Terveystoimi

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

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

Tärkeimmät toimintatavat terveystoimessa:

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

Sivistystoimi

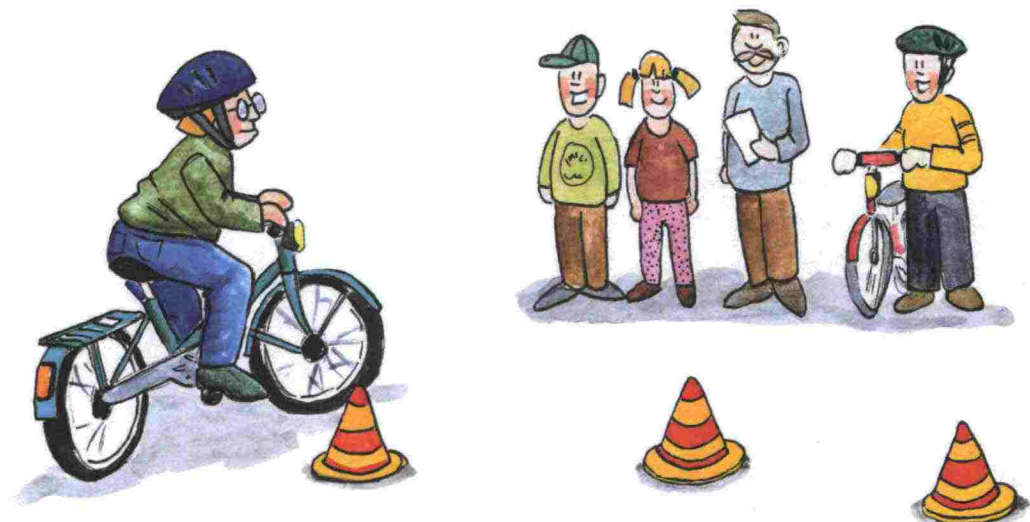
Opetussuunnitelmaan kuuluu aihekokonaisuus turvallisuus ja liikenne, joka tulee esiin läpäisyperiaatteella kaikissa oppiaineissa, pääasiassa kuitenkin ympäristö- ja luonnontieteissä, terveystiedossa sekä liikuntatuntien siirtymämatkoilla. Liikenneturvallisuusasioiden roolia korostetaan kaikissa oppiaineissa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

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

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

Tärkeimmät toimintatavat sivistystoimessa:

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



Kuva 4.3-2 Ajotaidon myötä polkupyörän hallinta kehittyy

Vapaa-aikatoimi

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

Tärkeimmät toimintatavat vapaa-aikatoiminnassa:

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



Kuva 4.3-3 Hyvä esimerkki on tärkeää.

Palo- ja pelastustoimi

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

Kirjasto

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

4.4 Tiedottaminen

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

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

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



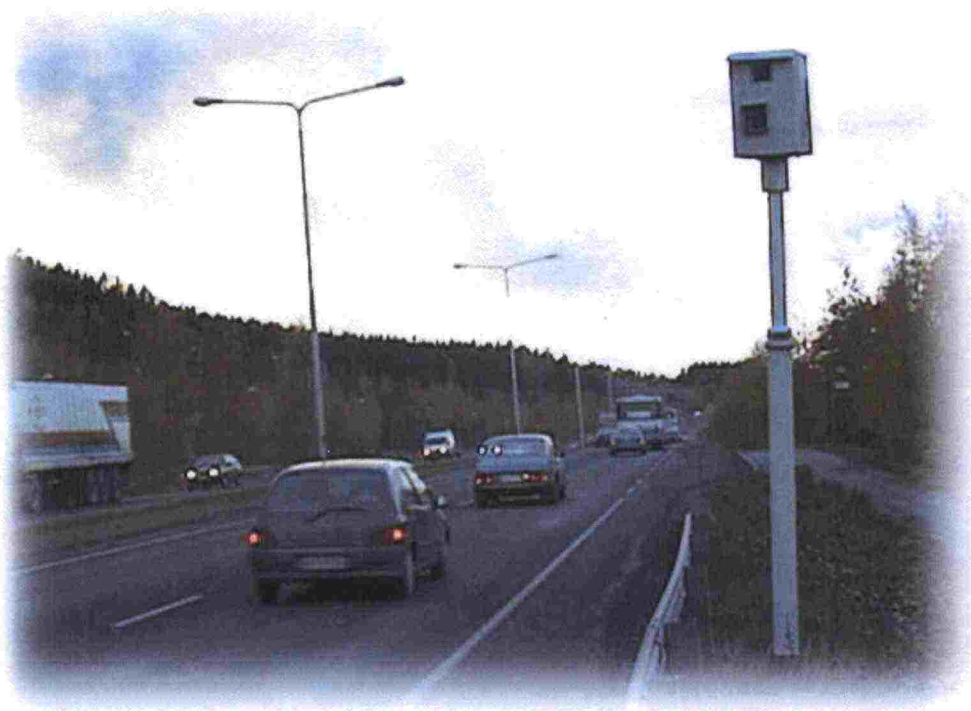
4.5 Liikennevalvonta

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

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

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

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



Kuva 4.5-1 Automaattinen nopeusvalvonta lisää turvallisuutta

5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Lähtökohdat

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

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

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

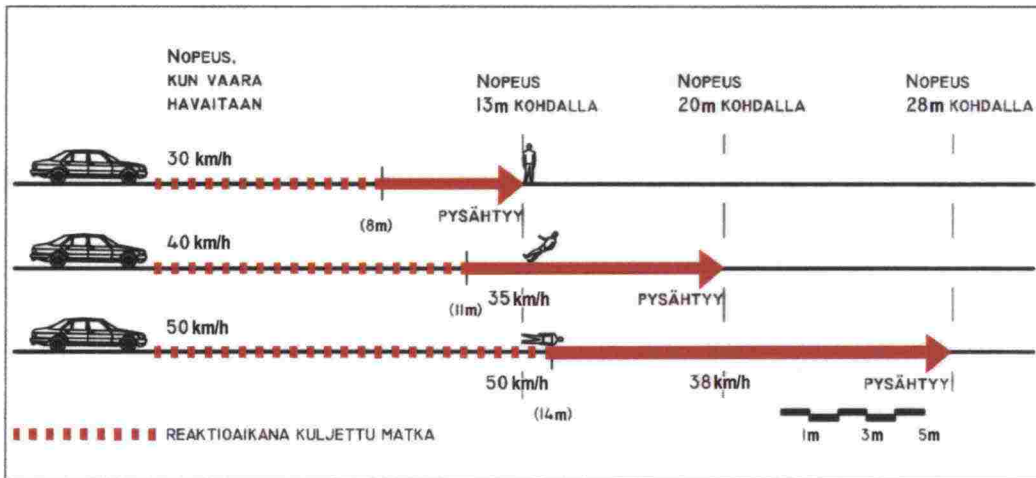
5.2 Liikenteen rauhoittaminen

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

Ajonopeuksien vaikutus liikenneturvallisuuteen taajamissa

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

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

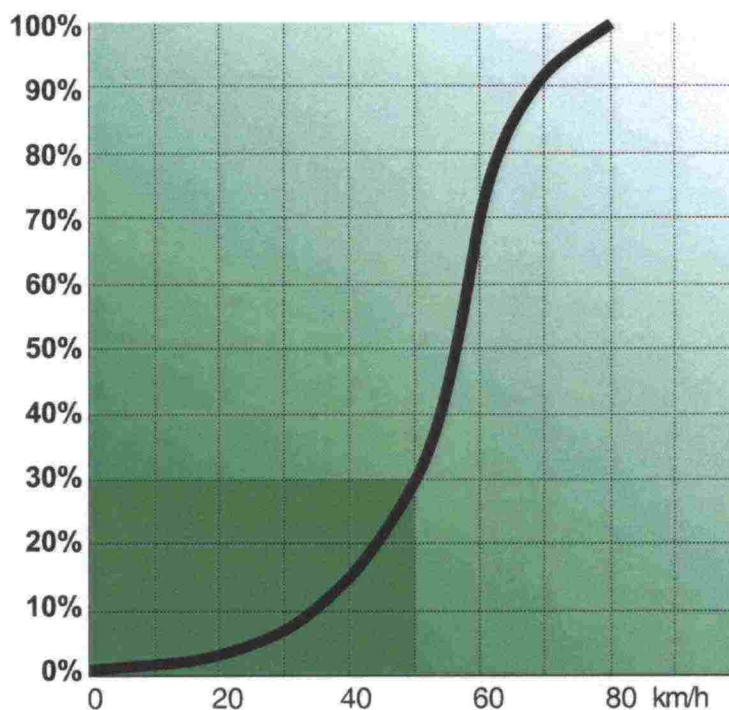


Kuva 5.2-1 Ajonopeuden vaikutus törmäysnopeuteen kesäolosuhteissa kuivalla asfaltilla

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

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

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



Kuva 5.2-2 Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäysnopeuden mukaan.

Hidasteet

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

Taulukko 5.2-3 Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet

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

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

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

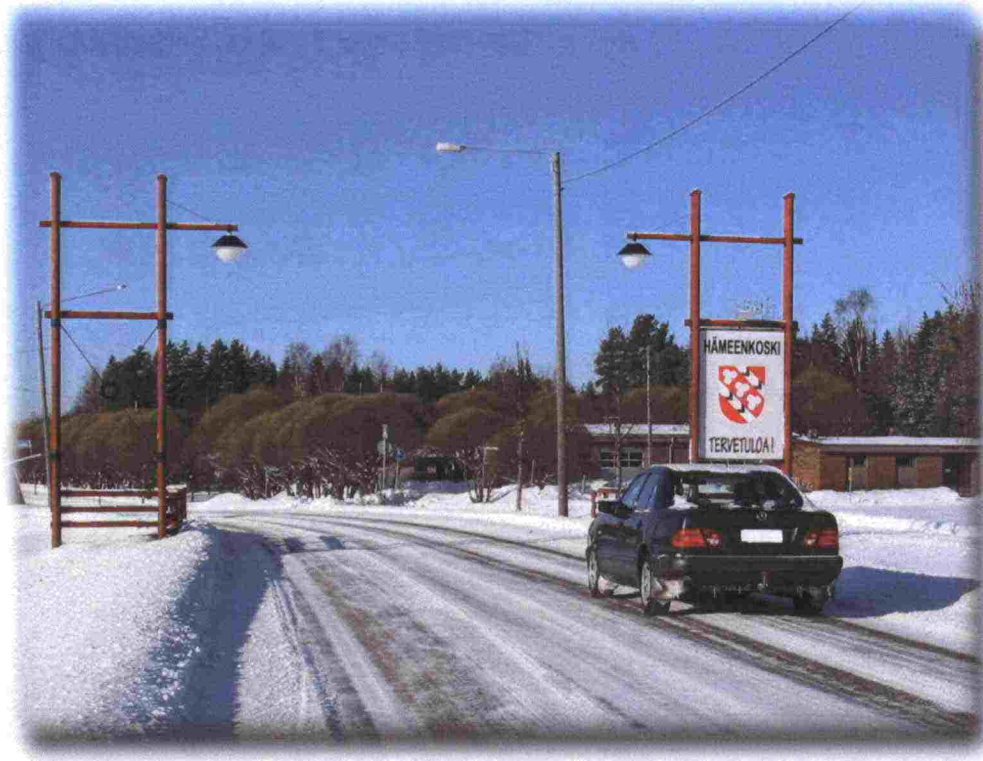
Asuntoalueilla, joilla on pääasiassa sisäistä liikennettä, nopeuksien alentamiseen tulisi päästä tiedotuksen ja asukkaiden valistuksen avulla. Uusia asuntoalueita suunniteltaessa pyritään luomaan turvallinen ympäristö. Alhaisia nopeuksia tulee pyrkiä tukemaan katuverkon muotoilulla.

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

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

5.3 Liittymien ja katujaksojen parantaminen

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



Kuva 5.3-1 *Taajamaportin avulla voidaan vaikuttaa autoilijan ajokäyttäytymiseen.*

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

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

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

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



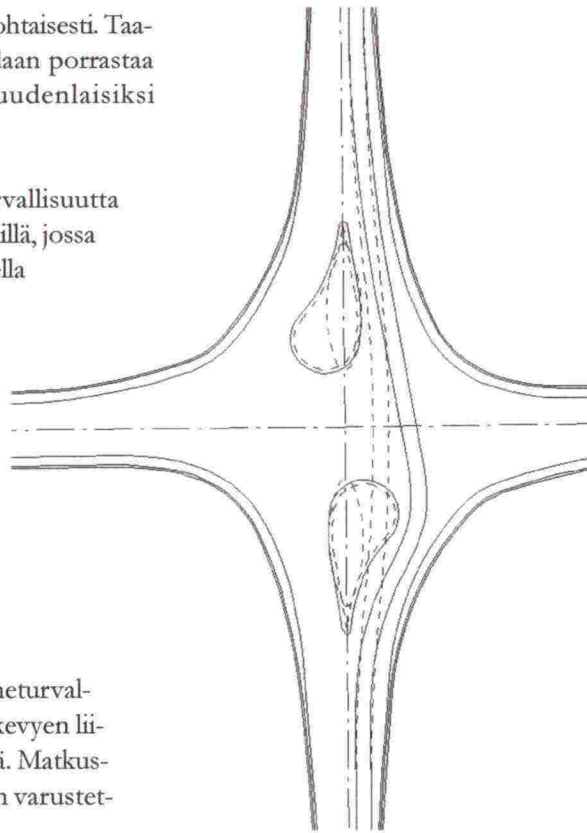
Kuva 5.3-2 Kiertoliittymä on turvallinen liittymämuoto.

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

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

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

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



Kuva 5.3-3 Turvaliittymä.

5.4 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

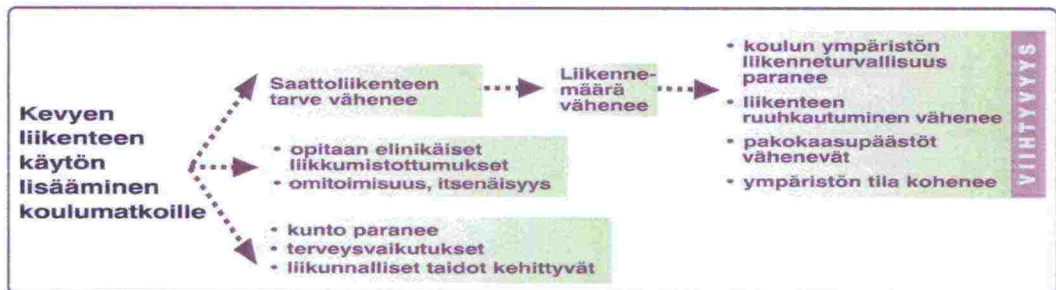
Alueen henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista noin 17 % on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tiehallinto on vuonna 1998 julkaissut "Kevyen liikenteen suunnittelu" -ohjeen, josta löytyy yksityiskohtaisia ratkaisuja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Kevyen liikenteen turvallisuus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

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

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

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

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



Kuva 5.4-1 Saattoliikenne heikentää koulualueen turvallisuutta.

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

5.5 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikennemerkein voidaan selkeyttää liikennejärjestelyjä ja antaa viestiä kuljettajalle siitä, miten hänen pitäisi käyttäytyä ko. kohdassa. Väistämisvelvollisuusmerkkien asettaminen esimerkiksi koko-ojaluokan kadun sivusuunnille ei välttämättä paranna liikenneturvallisuutta, koska ko. merkit yhdistettynä leveisiin katuihin tai väyliin aiheuttavat ajonopeuksien kasvua pääsuunnalla. 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 tielläliikkujien epä tietoisuudesta johtuvat yllättävät ajolinjat ja turhat konfliktitilanteet. Riittävän suuret katunimikilvet ovat tärkeitä.

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

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

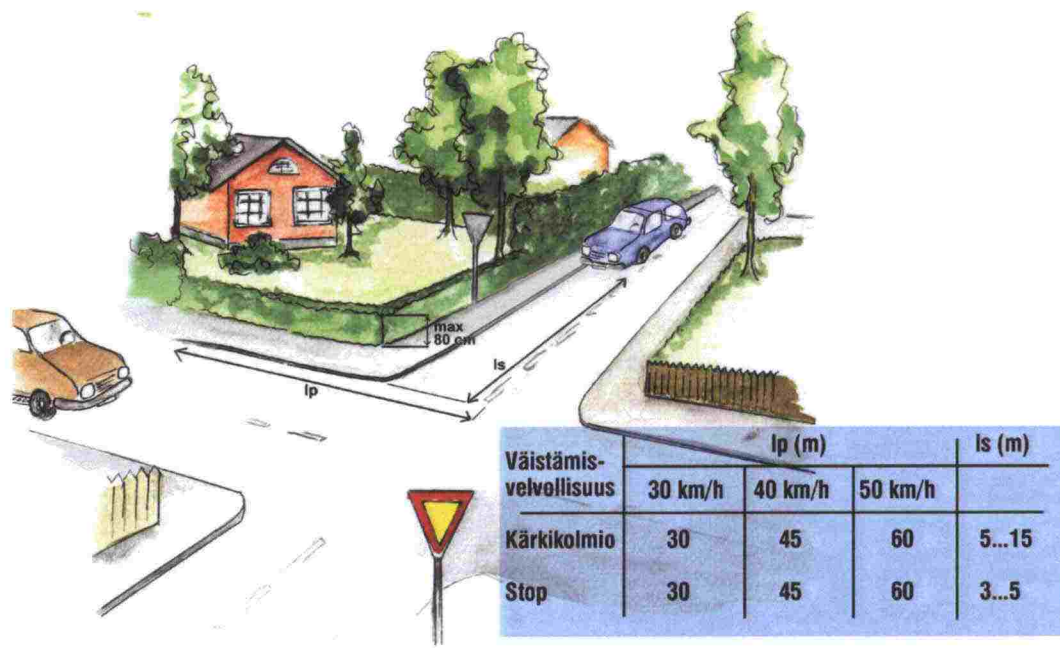
Liikenteen hallinnan avulla voidaan reaaliajassa antaa tietoa autoilijoille liikenteen häiriöistä ja säävaihteluista. Myös automaattinen nopeusvalvonta on yksi liikenteen hallintakeino.

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

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

5.6 Kunnossapitotoimenpiteet

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



Kuva 5.6-1 Näkemäalueen mitoitus asuntoalueilla.

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

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

5.7 Toimenpideohjelma

Ohjelman laadintaperiaatteet

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

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

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

Toimenpideohjelman kustannukset

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

Toimenpiteiden vaikutukset

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

6 JATKOTOIMENPITEET

6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta

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

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

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

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

6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus

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

OSA B

**SUMIAISTEN
LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA 2004**

**Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sumiaisten kunta
2004**

TIIVISTELMÄ

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

Sumiaisten yleisillä teillä tapahtui vuosina 1998–2002 poliisin tilaston mukaan yhteensä 20 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä tapahtui 7 onnettomuutta. Sumiaisissa tapahtui siis keskimäärin 6 onnettomuutta vuodessa. Vuosina 1998–2002 yleisillä teillä tapahtui 1 kuolemaan johtanut onnettomuus ja 5 loukkaantumiseen johtanut onnettomuutta. Kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista 1 johti kuolemaan ja 1 loukkaantumiseen.

Yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksia vuosina 2000–2002 olivat yksittäisonnettomuudet (noin 57 % henkilövahinko-onnettomuuksista) ja kohtaamisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista). Kuolemaan johtanut onnettomuus oli kohtaamisonnettomuus.

Sumiaisissa tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 800 000 e/vuosi, josta kunnan osuus on 15–20 %, eli noin 160 000 e vuosittain.

Koko alueelle asetettiin yhteiset henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet. Ääneseudulla saisi vuonna 2010 tapahtua korkeintaan 13 henkilövahinkoon johtanut onnettomuutta, joissa kuolee tai loukkaantuu yhteensä enintään 18 henkilöä.

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

Liikenneympäristön kehittämisessä on haettu keskeisiä liikenneturvallisuuden parantamiseen hyvin soveltuvia toimintakokonaisuuksia ja yksittäisiä parannuskohteita. Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset 210 000 e, josta Tiepiirin osuus on 200 000 e ja Sumiaisten kunnan osuus 10 000 e.

Tärkeimpiä liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä ovat:

- Nopeusrajoitusten alentaminen taajaman sisääntuloväylillä
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Taipaleentien (Pt 16811) varteen
- Pylkäismäen liittymän (mt 6450 /mt 637) parantaminen

ALKUSANAT

Keski-Suomen tiepiiri, Konnevesi, Sumiainen, Suolahti ja Äänekoski ovat laatineet vuosien 2003–2004 aikana liikenneturvallisuuksuunnitelman kyseisten kuntien alueelle. Liikenneturvallisuuksuunnitelman ohjausryhmään on Sumiaisista osallistunut kunnanjohtaja Esko Santala.

Sumiaisten kunnasta tätä suunnitelmaa ovat olleet tekemässä mm:

Esko Santala	Kunnanjohtaja
Jouni Vesala	Tekninen ja ympäristö toimi
Outi Markkanen	Sosiaalitoimi
Keijo Hytönen	Vapaa-aikatoimi
Ville Härtsiä	Koulutoimi
Kristiina Hautamäki	Koulutoimi
Risto Lepänjuuri	Turvallisuustyöryhmä

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

SISÄLLYSLUETTELO

1	LÄHTÖKOHDAT	7
2	LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	8
2.1	Nykyinen liikenneturvallisuuustyö Sumiaisissa	8
2.2	Liikenneturvallisuusongelmat Sumiaisissa	8
2.3	Liikenneonnettomuudet Sumiaisissa	9
	Onnettomuusluokat ja tapahtumapaikat	10
	Onnettomuuskustannukset	10
	Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä	11
2.4	Maastotarkastelut	11
3	LIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET SUMIAISSA	12
4	LIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN	13
4.1	Työn organisointi	13
4.2	Hallintokuntien ja sidosryhmien toimintasuunnitelmat	13
	Tekninen ja ympäristötoimi	13
	Sosiaalitoimi	14
	Terveystoimi	14
	Koulutoimi	14
	Vapaa-aikatoimi	14
5	LIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN	15
5.1	Lähtökohdat	15
5.2	Toimenpideohjelma	15
5.3	Toimenpiteiden kustannukset	17
6	JATKOTOIMENPITEET	18
6.1	Suunnitelman käsittely ja seuranta	18
6.2	Liikennejärjestelyjen toteutus	18

LIITTEET

LIITE 1	Onnettomuuksien kasaumapaikat suunnittelualueella vuosina 2000–2002
LIITE 2	Sumiaisten liikenneonnettomuudet
LIITE 3	Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat 2004 (– 2005)
LIITE 4	Liikenneturvallisuustoimenpiteet Sumiaisissa
LIITE 5	Liikenneturvallisuuustyön mittarit
LIITE 6	Yhteystietoja

1 LÄHTÖKOHDAT

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



Kuva 1-1 Sumiaistenraitilla korkeita nopeuksia on alennettu töyssyillä.

2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SUMIAISISSA

2.1 Nykyinen liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyö on mukana usean hallintokunnan toiminnassa jo tänä päivänä. Kouluissa annetaan asennekasvatusta. Opetussuunnitelman uudistus on käynnissä ja siinä liikenneturvallisuus tullaan ottamaan vahvasti mukaan.

Tekninen toimi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen lähinnä fyysisiä toimenpiteitä toteuttamalla ja kunnossapidosta huolehtimalla. Se toimii myös aloitteiden vastaanottajana ja tiedottaa liikenneympäristöön tehdyistä muutoksista. Poliisi kannustaa kuntalaisia kansalaisaktiivisuuteen.

Nuorisotoimessa käsitellään liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita, mikäli ongelmia havaitaan. Tällöin asioista puhutaan yhdessä nuorien kanssa ja opastetaan oikeaan käyttäytymismalliin.



Kuva 2.1-1 Turvaistuin parantaa lapsen turvallisuutta autossa.

2.2 Liikenneturvallisuusongelmat

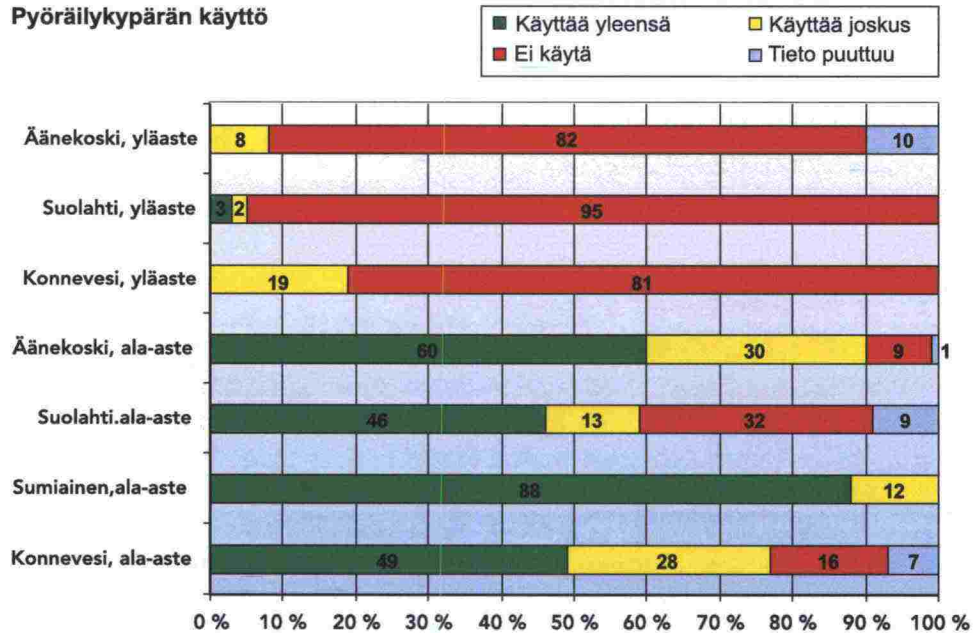
Yleinen liikennekäyttäytyminen on viime vuosina selvästi huonontunut. Piittaamattomuus sääntöjä ja muita tiellä liikkujia kohtaan on lisääntynyt. Suojateistä on tullut lapsille lähinnä vaaranpaikka eikä turvallinen tien ylityskohta.

Sumiaisten keskustan halki kulkee seututie, jolla kulkee paljon myös raskasta liikennettä. Tiellä käytetään suuria ajonopeuksia ja keskusta on ollut erittäin turvaton eteenkin kevyen liikenteen edustajille. Tilannetta on parantanut tien varteen rakennettu kevyen liikenteen väylä, mutta vieläkin tien ylitykset koetaan vaarallisiksi suurien nopeuksien vuoksi. Poliisin tietoon tulleita kevyen liikenteen onnettomuuksia ei Sumiaisissa kuitenkaan ole tapahtunut yhtään vuosina 2000–2002.

Turvavälineiden käytössä on selviä puutteita. Tehdyissä kyselyissä pyöräilykypärää ilmoitti käyttävän yleensä 80 % Sumiaisten ala-asteen oppilasta. Sumialaiset käyvät yläasteen Suolahden puolella, jossa pyöräilykypärää ilmoitti käyttävänsä ainoastaan 3 % kyselyyn vastanneista. Kypärän käyttö vähenee romahdusmaisesti siirryttäessä ala-asteelta yläasteelle. Myös lasten turvatuimuihin kiinnittämisen tarvetta lyhyillä matkoilla vähätellään, samoin kuin aikuisväestön turvavyönkäyttöä.



Pyöräilykypärän käyttö



Kuva 2.2-1 Pyöräilykypärän käyttö alueen kunnissa.

2.3 Liikenneonnettomuudet

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

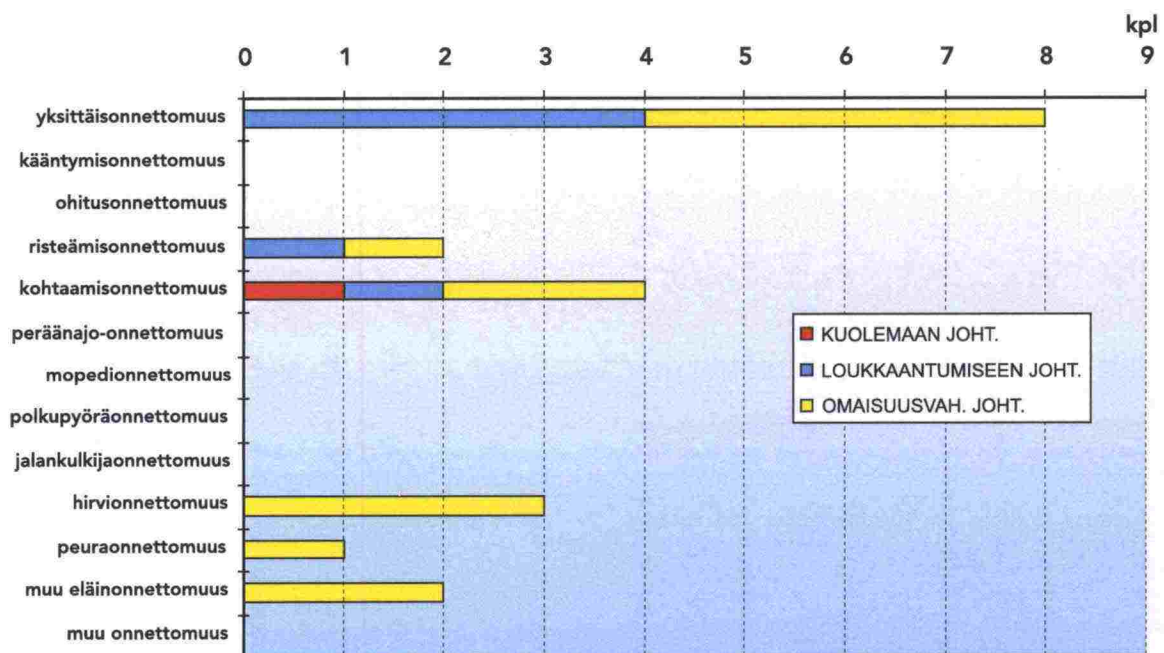
Sumiaisten yleisillä teillä tapahtui vuosina 1998–2002 poliisin tilaston mukaan yhteensä 20 liikenneonnettomuutta. Vuosina 2000–2002 kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä tapahtui 7 onnettomuutta. Sumiaisissa tapahtui siis keskimäärin 6 onnettomuutta vuodessa.

Vuosina 1998–2002 yleisillä teillä tapahtui 1 kuolemaan johtanut onnettomuus ja 5 loukkaantumiseen johtanut onnettomuutta. Kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista 1 johti kuolemaan ja 1 loukkaantumiseen. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kaikista onnettomuuksista oli 35 %.

Onnettomuusluokat ja tapahtumapaikat

Yleisimmät onnettomuusluokat Sumiaisissa vuosina 2000–2002 olivat yksittäisonnettomuudet (noin 40 % kaikista onnettomuuksista) ja kohtaamisonnettomuudet (noin 20 %). Kevyen liikenteen onnettomuuksia ei Sumiaisissa tapahtunut lainkaan vuosina 2000–2002.

Yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksia vuosina 2000–2002 olivat yksittäisonnettomuudet (noin 57 % henkilövahinko-onnettomuuksista) ja kohtaamisonnettomuudet (noin 29 % henkilövahinko-onnettomuuksista). Kuolemaan johtanut onnettomuus oli kohtaamisonnettomuus.



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

Onnettomuuksista 65 % tapahtui yleisillä teillä ja 35 % kaduilla, yksityisalueilla ja -teillä. Eniten onnettomuuksia tapahtui seututiellä 6450, jossa niitä tuli poliisiin tietoon vuosina 1998–2002 yhteensä 7 kappaletta, joista 2 johti henkilövahinkoon. Näistä onnettomuuksista viisi oli hirvieläinonnettomuuksia. Ne eivät johtaneet henkilövahinkoihin (liite 2).

Onnettomuuskustannukset

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

Sumiaisissa tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat näin laskien noin 800 000 e/vuosi, josta kunnan osuus on 15–20 %, eli noin 160 000 e vuosittain.

Onnettomuuksien taloudelliset menetykset jakautuvat keskimäärin seuraavasti:

		Sumiainen e/vuosi
- sairaanhoito, sosiaalituki, lääkkeet	15%	120 000
- tuotantomenetykset	35%	280 000
- aineelliset vahingot	40%	320 000
- hallintokulut (poliisi, oikeuslaitos, vakuutusyhtiöt)	10%	80 000

Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä

Onnettomuusanalyysi on tehty vuosina 2000–2002 tapahtuneista onnettomuuksista.

Analyyysin perusteella voidaan todeta seuraavaa.

- Onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia 40 % ja kohtausonnettomuuksia 20 %.
- Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 57 % oli yksittäisonnettomuuksia.
- Onnettomuuksista 40 % tapahtui tien pinnan ollessa jäinen, luminen tai sohjoinen.
- Onnettomuuksista 90 % tapahtui teiden linjaosuuksilla (ei risteyksissä).

2.4 Maastotarkastelut

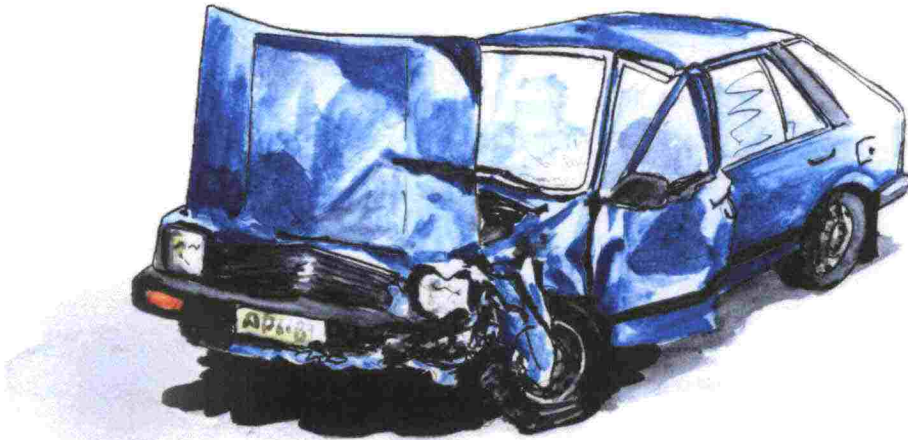
Maastotarkastelu tehtiin Sumiaisissa liikenneturvallisuusryhmän kokouksessa käsiteltävien ongelmakohteiden pohjalta. Ryhmässä oli mukana edustajia koulutoimesta, nuorisotoimesta, teknisestä toimesta, turvallisuustyöryhmästä ja poliisista. Suurimmaksi ongelmaksi koettiin keskustassa käytettävät korkeat ajonopeudet. Maastokatselmuksessa käytiin mm. Pylkäismäen liittymässä, Taipaleentien ja Rautionmäentien liittymässä, Matilanvirrantiellä sekä tarkasteltiin keskustassa olevia hidasteita. Maastotarkastelun perusteella laadittiin ehdotukset parannustoimenpiteistä.



3 LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEET SUMIAISISSA

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

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



4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

4.1 Työn organisointi

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

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

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

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

4.2 Hallintokuntien ja sidosryhmien toimintasuunnitelmat

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

Tekninen toimi

- Nopeuden alentamista tukevat toimenpiteet
- Tiedottaminen
- Kuntalaisten palautteen vastaanotto

Sosiaalitoimi

Päivähoito

- Liikennekasvatus osana päivähoidon arkitoimintaa
- Turvavälineiden käyttö
- Turvallisen koulumatkan opettaminen esikoululaisille
- Vaaranpaikoista tiedottaminen

Kotipalvelu

- Henkilökunnan ja asiakkaiden turvallinen liikkuminen
- Turvavälineiden käytön opastus

Terveydenhuolto

- Annetaan vanhemmille tietoa lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla ja polkupyörällä
- Jaetaan vanhemmille tietoa lasten kyvystä itsenäiseen liikkumiseen liikenteessä
- Keskustellaan turvallisista liikennetottumuksista koululaisten ja opiskelijoiden kanssa
- Koulutetaan henkilöstöä

Koulutoimi

- Koulukuljetuksia hoitavien kuljettajia koulutetaan
- Jokaiselle ekaluokkalaiselle hankitaan pyöräilykypäriä
- Kielletään pyöräily kouluun ilman kypäriä
- Kerrataan liikennesääntöjä teemapäivänä
- Liikenneturvallisuuskasvatusosio sisällytetään uuteen opetussuunnitelmaan
- Kartoitetaan koulun ympäristön vaaranpaikat

Vapaa-aikatoimi

- Ohjaajien koulutus ja toimijoiden liikenneturvallisuustietämyksen lisääminen
- Materiaalien ajantasaistaminen
- Liikunta- ja pysäköintialueiden turvallisuuden parantaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden lisääminen
- Yhteistyön parantaminen koulutoimen kanssa
- Vaaranpaikkojen kartoittaminen
- Nuorten liikkumistarpeiden tyydyttäminen

5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN

5.1 Lähtökohdat

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

5.2 Toimenpideohjelma

Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Kevyen liikenteen turvallisuutta ehdotetaan parannettavan rakentamalla kevyen liikenteen väylä Taipaleentien (pt 16811) varteen välille kaupan piha – Arotie, pituudeltaan noin 600 m. Kevyen liikenteen turvallisuutta ehdotetaan parannettavan myös lisäämällä Sumiaistenraitin ja Kukkonientien liittymään lisäksi varoittamaan kaksisuuntaisesta pyörätiestä ja rakentamalla hidaste Matilanvirrantielle päiväkodin ja vanhustenkodin kohdalle. Keskustan kevyen liikenteen turvallisuutta pyritään parantamaan myös kaikille tulosuunnille ehdotetuilla nopeusrajoitusten alentamisilla.



Kuva 5.2-1 Mutkaiselle ja ahtaalle Taipaleentielle ehdotetaan kevyen liikenteen väylää.

Liittymäjärjestelyt

Pylkäismäen liittymä (Sumiaistentien (6450) ja seututien 637 liittymä) on geometrialtaan erittäin huono. Liittymä sijaitsee mäen päällä ja liittymän pohjoispuolella on heti jyrkkä mutka. Näkemät liittymässä ovat huonot. Liittymän liikenneturvallisuutta esitetään parannettavaksi alentamalla nopeusrajoitus 60 kilometriin tunnissa. Myöhemmässä vaiheessa ehdotetaan toteutettavan liittymän uudelleen järjestelyjä.

Taipaleentien (pt 16811) ja Rautionmäentien (pt 16813) liittymään ehdotetaan rakennettavaksi linja-autopysäkki myös tien eteläpuolelle. Myös Taipaleentien ja Pien-Taipaleentien liittymän kohdalla tulee tarkastella linja-autopysäkin toteuttamista.



Kuva 5.2-2 Pylkäismäen liittymässä näkemät ovat huonot.

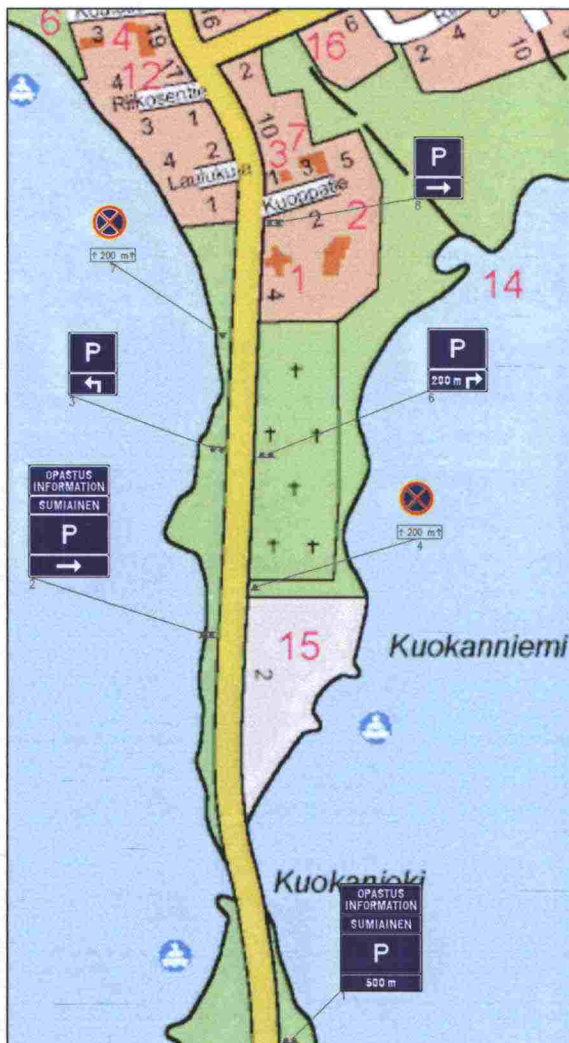
Nopeusrajoitukset ja liikenteenohjaus

Sumiaistenraitti eli seututie 637 kulkee Sumiaisten keskustan läpi. Nopeusrajoitus keskustan kohdalla on alhainen eli 40 km/h. Kaikki autoilijat eivät kuitenkaan rajoitusta noudata ja erityisesti raskaan liikenteen käyttämät nopeudet koetaan vaarallisiksi. Nopeuksia on yritetty alentaa muutamia vuosia sitten toteutetuilla hidasteilla. Ne saivat kuitenkin paljon vastustusta osakseen minkä johdosta niitä madallettiin. Madalletut töyssyt eivät kuitenkaan enää vaikuta tehokkaasti ajonopeuksiin. Turvallisuustilannetta on parantanut muutamia vuosia sitten rakennettu kevyen liikenteen väylä, mutta tien ylittäminen koetaan edelleen vaaralliseksi. Turvallisuutta pyritään parantamaan alentamalla nopeusrajoituksia kaikilla taajaman sisääntuloteilla.



Kuva 5.2-3 Sumiaistenraitilla ehdotetaan nopeusrajoitusta laskettavan jo ennen taajamaa.

Sumiaistenraitin varrella sijaitsevat kirkko ja hautausmaa, jonka reunalla on historiallinen Akankivi. Kiven taakse pysäköidään usein autoja hautausmaalla käynnin ajaksi. Kiven taakse pysäköivät autot eivät ole havaittavissa etelästä päin lähestyttäessä ja saattavat liikkeelle lähtiessään aiheuttaa yllättäviä vaaratilanteita. Parantamistoimenpiteinä esitetään pysäköintikiellon asettamista sekä opastuksen järjestämistä viralliselle pysäköintialueelle.



Kuva 5.2-4 Opastussuunnitelma.

5.3 Toimenpiteiden kustannukset

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 210 000 e. Liikennejärjestelyn parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Toimenpideohjelma löytyy liitteestä 4.

Taulukko 5.3-1 Toimenpideohjelman kustannusten jakautuminen tienpitäjän mukaisesti.

Sumiaisten kunta yhteensä 10 000 e vuosina 2004–2006

Tiehallinto yhteensä 200 000 e jakautuen:

- Pikatoimenpiteet 7 000 e
- Liikenneturvallisuustyön aikana tuli esille 193 000 e:n hankkeet, joiden toteuttamismahdollisuuksia tiepiiri selvittää myöhemmin

6 JATKOTOIMENPITEET

6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta

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

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

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

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

6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus

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

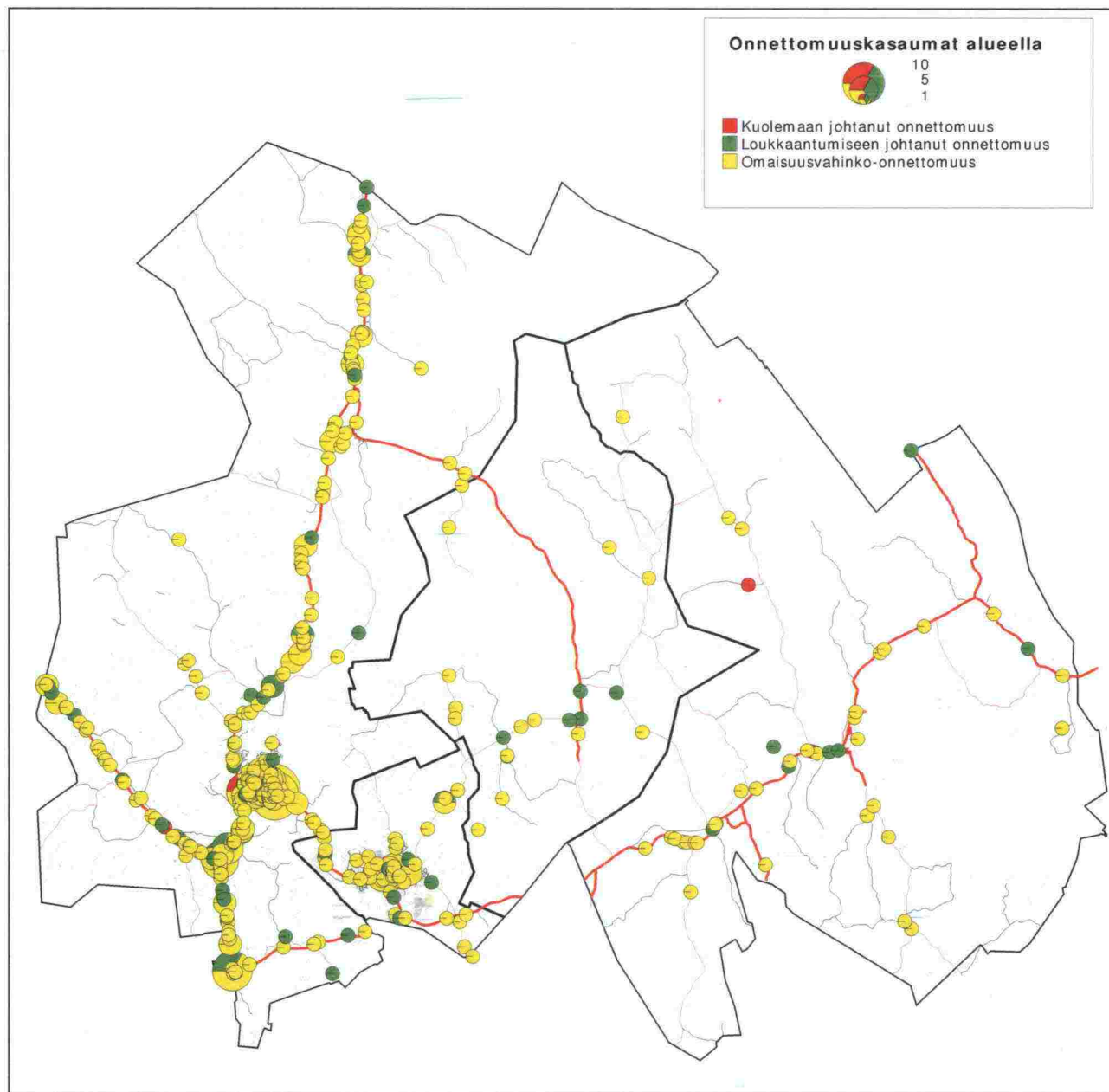
Seuraavat toimenpiteet ovat tärkeimpiä Sumiaisissa:

- Nopeusrajoitusten alentaminen taajamien sisääntuloväylillä
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Taipaleentien (Pt 16811) varteen
- Pylkäismäen liittymän (mt 6450/mt637) parantaminen

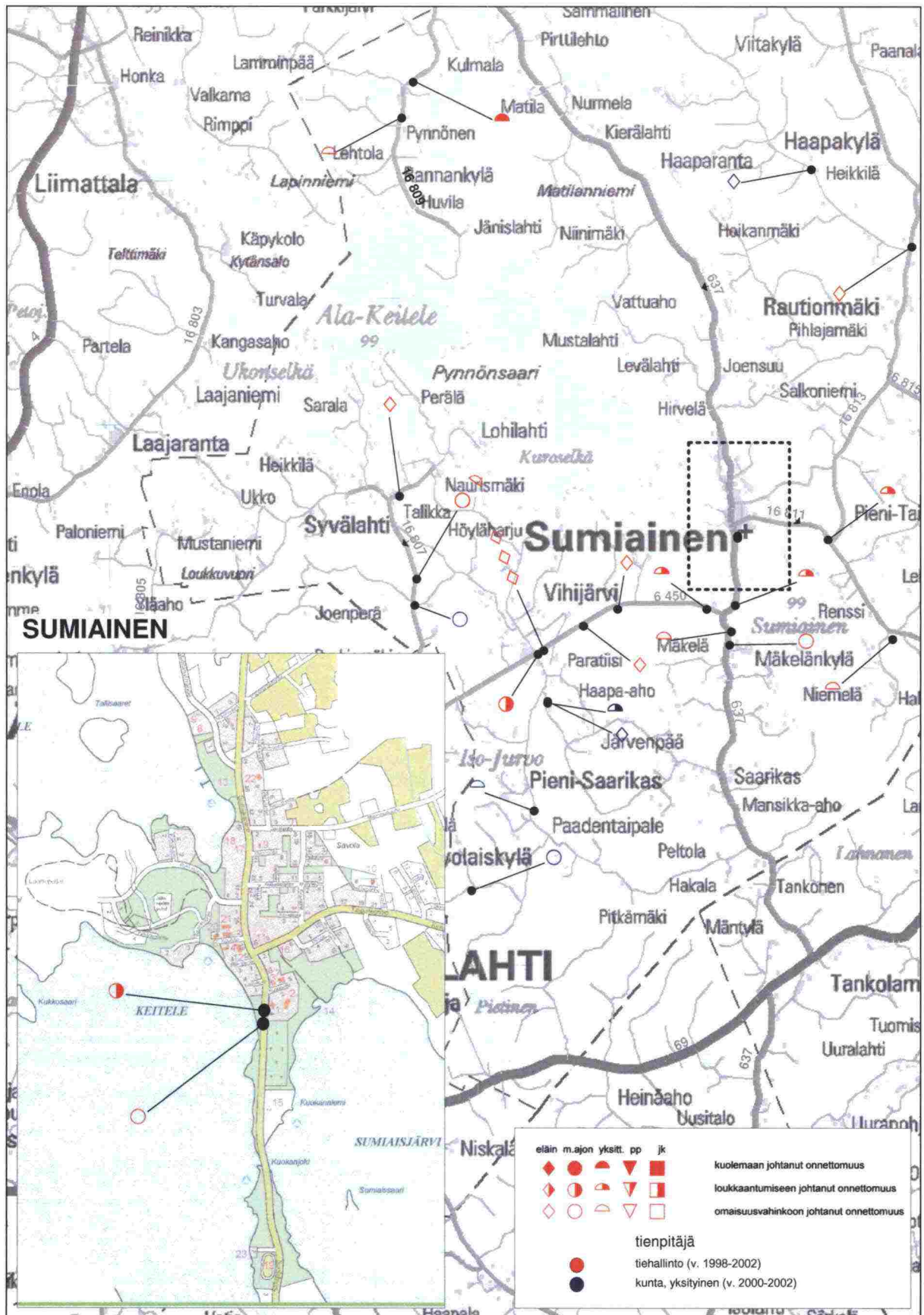
LIITTEET

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

ONNETTOMUUKSIEN KASAUMAPAIKAT SUUNNITTELUALUEELLA V. 2000–2002



SUMIAISTEN LIIKENNEONNETTOMUUDET



LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004 - 2005

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KUNTA: Sumiainen

HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Sosiaalitoimi
Päivähoito/Kotipalvelu

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
alle kouluikäiset lapset	lasten liikenne- turvallisuuden lisääminen	liikennekasvatus osana päivähoiton arkitoimintaa	2004 - vuosittain		päivähoidon ohjaaja Pirkko Tiusanen	
	turvallinen liikkuminen	opettelu käytännössä retket,kävelyretket, asiointi ym	2004-		päivähoidon henkilöstö	
lapset, lasten vanhemmat ja päivähoidon henkilöstö	turvavälineiden käyttö	lapset:osana arkitoimintaa, vanhemmat: esille hoitokeskusteluissa, henkilöstö: koulutusaihe päivähoidon kuukausikokouksessa	2004- vuosittain	vanhemmat. Liikenneturva	päivähoidon ohjaaja Pirkko Tiusanen	
eskarit vanhempineen	koulumatka tutuksi ja turvalliseksi	lapset:opastustus käytännössä, koulutaksi käyttö	kevät 2004 (vuosittain)	koulu, koulutaksit	päivähoidon ohjaaja Pirkko Tiusanen	
lapset ja lapsiperheet	vaaranpaikoista tiedottaminen	kootaan päivähoiton ja lasten vanhempien havaintoja vaaranpaikoista ja tiedotetaan tekniselle toimelle	2004 - vuosittain	tekninen toimi	päivähoidon henkilöstö	
Sumiainen/KOT IPALVELU						
kotipalvelunhenki löstö	oma ja asiakkaiden turvallinen liikkuminen	aihe esillä työkokouksessa,tiedotusmat hankinta ja jako	syksy 2004	Liikenneturva	kotipalvelun ohjaaja	
kotipalvelun asiakkaat	apu- ja turvavälineiden käyttö	opastus osana arkityötä	vuosittain		kotipalvelun henkilöstö	

KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004 - 2005

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

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

Anna-Kaisa Hyvönen

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

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE _____

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

KUNTA: SUMIAINEN HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: KOULUTOIMI

Ville Härtsiä

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Koulukuljettajat	Kerrata koulukuljetusten turvallisuusasiat. Vahvistaa heidän oheiskasvattajan rooliaan	Koulutus iltapäivä	Syyskuu	Ääneseudun koulutoimet, Keski-Suomen taksiliitto	rehtori	
Ekaluokkalaiset	Jokaisella lapsella on pyöräilykypärä.	Jokaiselle ekaluokkalaiselle lahjoitetaan pyöräilykypärä.	Elokuu	Sumiaisten Leijonat	rehtori	
3-6 luokat	Lapset käyttävät pyöräilykypärää	Ilman kypärää kouluun ei saa pyöräillä. Vanhemmille tiedottaminen, henkilökunnan valvonta. Kirjaaminen koulun järjestyssääntöihin.	Pyöräilykausi	Vanhemmat	rehtori	Jatkuva
0-6 luokat	Liikennesääntöjen kertaus. Oppilas tietää millainen on turvallinen polkupyörä. Pyöräilytaitojen harjoittelu.	Teemapäivä.	Syyskuu	Poliisi	rehtori	
0-6 luokat	Liikenneturvallisuus-kasvatuksen toteuttaminen	Liikenneturvallisuus kirjataan 1.8.2004 käyttöön otettavaan opetussuunnitelmaan.	Kevät 2004	Suolahden koulutoimi	rehtori	
0-6 luokat	Liikkumisturvallisuuden lisääminen	Koulun turvallisuus suunnitelmaan kartoitetaan Kirkonkylän alueen liikkumisongelmat ja vaaranpaikat.	Kevät 2004	Tekninen toimi	rehtori	

KONNEVEDEN, SUMIAISTEN, SUOLAHDEN JA ÄÄNEKOSKEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMAT

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004 - 2005

LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

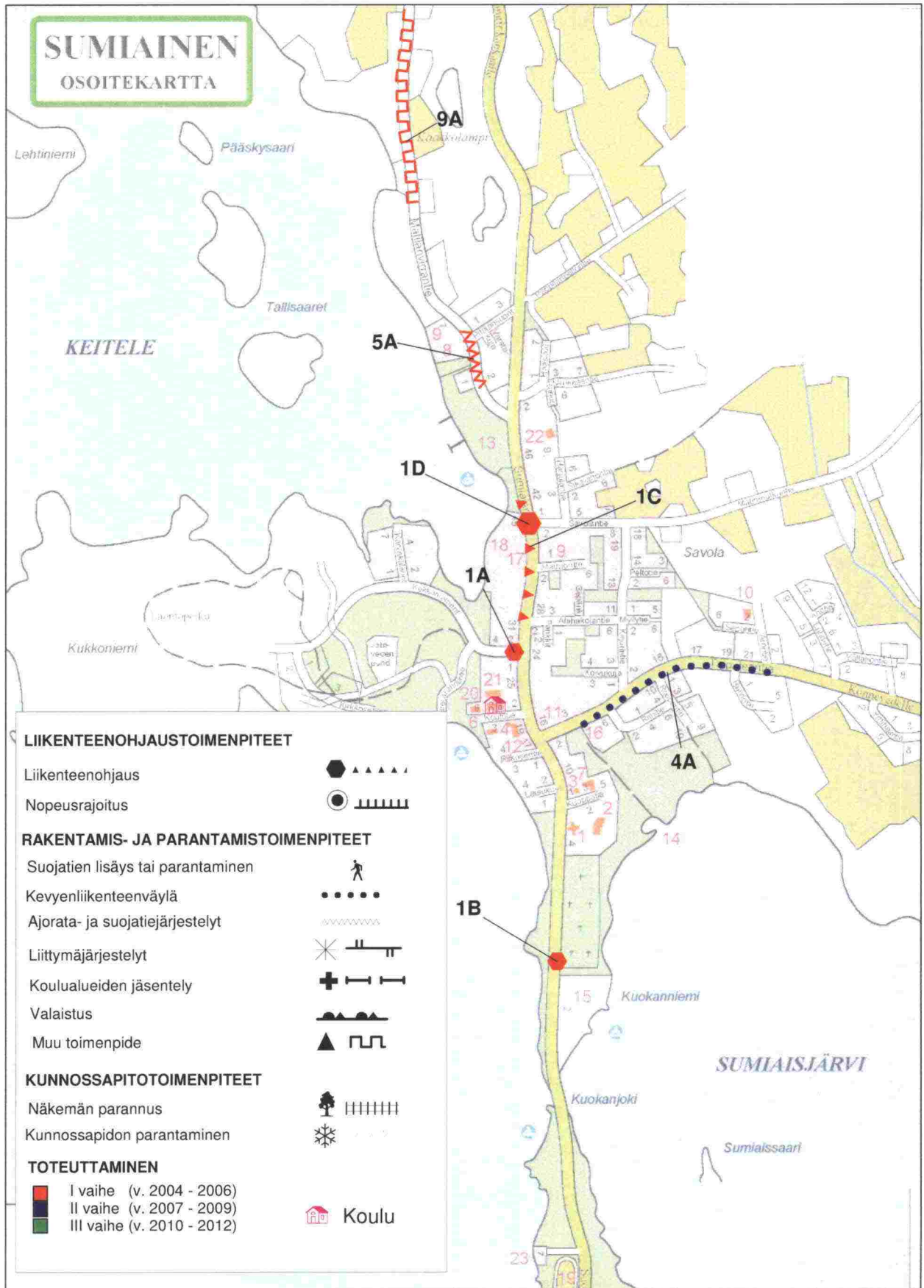
KUNTA: Sumiainen

HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: Vapaa-aikatoimi

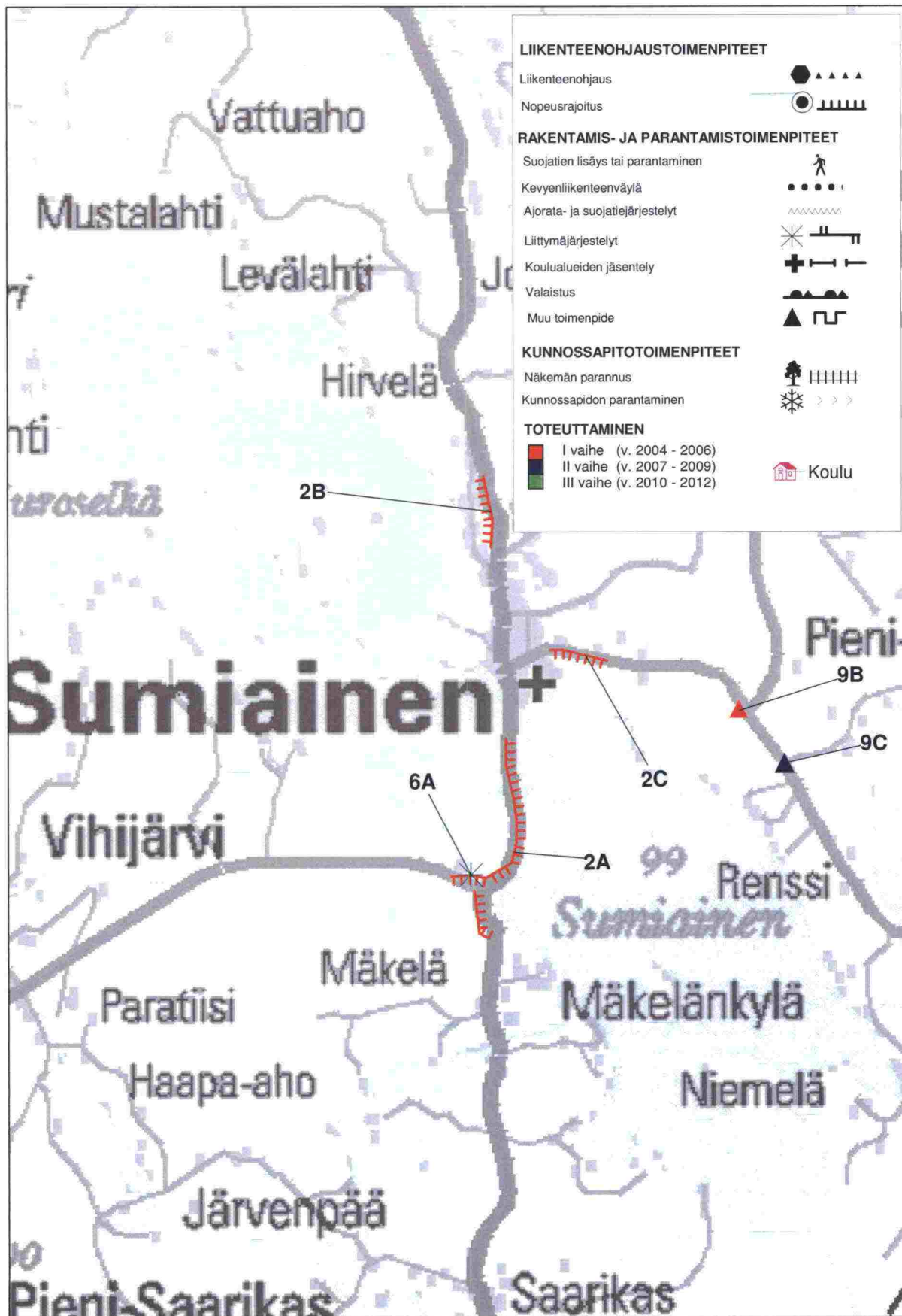
Keijo Hytönen

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
Kerho-ohjaajat	Kerho-ohjaajille toiminnan tarkoituksen sisäistäminen	Ohjaajien koulutus ja heidän toiveidensa kuuleminen asiassa	Elokuu	Seurat ja järjestöt	Keijo Hytönen	Palaute kokouksiin
Järjestöaktivistit	Toimijoiden liikenneturvallisuu- tietämyksen lisääminen	Koulutus/neuvottelutalaisyys. Alustuksen pohjalta neuvotellaan ja päätetään yhdessä tehtävistä toimenpiteistä.	Syyskuu	Seurat ja järjestöt (Liikenneturva)	Keijo Hytönen	Kysellään vuoden lopulla
Käyttäjät	Käytössä olevan materiaalin ajantasaistaminen	Tarkistetaan yhdessä teknisen toimen kanssa	Kesäkuu	Tekninen toimi	Heikki Nieminen	Ulkoilualueiden hoitaja tarkkailee
Käyttäjät	Liikunta- ja pysäköimisalueiden turvallisuuden parantaminen	Tarkistetaan yhdessä teknisen toimen kanssa	Kesäkuu	Tekninen toimi	Heikki Nieminen	Ulkoilualueiden hoitaja tarkkailee
Nuoret	Nuorten liikenneturvallisuu- den lisääminen	Liikenneturvallisuus esillä kerhoissa, leireillä, retkillä ja tapahtumissa. Esitteitä ja tiedotteita nuorisotiloissa. Heijastinten jakaminen. Liikenneturvallisuus ajorata nuorille "mönkijällä" (teoria + käytäntö).	Syyskuu	Järjestöt	Keijo Hytönen	Turvallisuus-työryhmä
Lapset ja nuoret	Tuloksiin voimia yhdistämällä koulutoimen kanssa.	Seurataan molemminpuolin nuorten liikennekäyttäytymistä koulumatkoilla ja vapaa- aikana. Epäkohtien ilmentyessä päätetään yhdessä toimenpiteistä.	Jatkuva	Koulutoimi ja vanhemmat	Ville Härtsiä/ Keijo Hytönen	Opettajat/ vapaa- aikatoimi
Lapset ja nuoret	Vaaranpaikkojen eliminointi	Kartoitus ja tiedottaminen tekniseen toimeen	Kesäkuu	Turvallisuus-työryhmä	Keijo Hytönen	Ulkoilualueiden hoitajat
Lapset ja nuoret	Nuorten liikuntatarpeiden tyydyttäminen	Urheiluseurojen toiminta ja toiminnan aktivointi. Liikuntapaikkojen järjestäminen ja niiden kunnossapito.	Jatkuva	Seurat/ liikuntatoimi	Matti Pietiläinen/ Keijo Hytönen	Vapaa- aikalautakunta

TOIMENPITEET/SUMIAINEN



TOIMENPITEET/SUMIAINEN



Toimenpiteet/Sumiainen						
Nro	Paikka	Toimenpide	Tienpit.	Tot. vaihe	Kust./€	Tieosoite
KUNTA					10000	
5A	MatilanvIRRantie, päiväkodin kohta	Päiväkodin/vanhustenkodin kohdalle hidaste.	K	I	6000	
9A	MatilanvIRRantie	Kaiteen korjaus.	K	I	4000	
TIEHALLINTO					199360	
1A	Sumiaisraitti (St 637)/ Kukkoniementie	"Väistämisvelvollisuus risteyksessä" -merkin alle lisäkilpi "Kaksisuuntainen pyörätie".	T	I	100	637/13/200
1B	Sumiaisraitti (St 637), Akkakiven kohta	Pysäköinnin estäminen hautausmaan vieressä (merkein/estein). Virallisen pysäköintipaikan opastaminen.	T	I	1000	637/12/1600 - 12/1850
1C	Sumiaisraitti (St 637)	Suunnistustaulun sijainnin tarkistus.	T	I	300	637/13/600
1 D	Sumiaisraitti (St 637)	Optisen ohjauksen parantaminen.	T	I	1000	637/13/500
2A	St 637 väli St 6450 - taajama	Etelästä tultaessa nopeusrajoitus 60 km/h välille mt 6450 - taajama, myös liittymä ja Mäkelänkylän alue. Mutkasta varoittavan merkin lisäys.	T	I	480	637/11/4500 - 12/1400 ja 6450/2/5900 - 2/6165
2B	Sumiaisraitti (St 637)	Pohjoisesta tultaessa nopeusrajoitus 60 km/h ennen taajamaa.	T	I	240	637/13/1000 - 13/1800
2C	Taipaleentie (Pt 16811)	Nopeusrajoitus 60 km/h ennen taajamaa.	T	I	240	16811/2/4700 - 2/5200
4A	Taipaleentie (Pt 16811)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kaupalta Arotielle (600 m).	T	II	90 000	16811/2/5350 - 2/5950
6A	St 637/St 6450	Liittymäjärjestelyt. Mutkasta varoittava merkki.	T	II	100000	637/11/5700 - 12/250 ja 6450/2/5900 - 2/6165
9B	Taipaleentie (Pt 16811)/ Pt 16813	Linja-autopysäkin rakentaminen (itään päin meneville autoille).	T	I	3000	16811/2/4000
9C	Taipaleentie (Pt 16811)/ Pien- Taipaleentie	Linja-autopysäkin rakentaminen.	T	II	3000	16811/2/3500

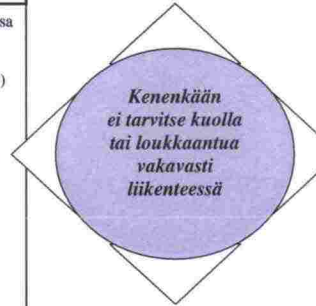
LIKENNETURVALLISUUSTYÖN MITTARIT

Ääneseudun liikenneturvallisuustyön BSC

* Mittari sisältyy myös Länsi-Suomen Läänin mittaristoon

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

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



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

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

YHTEYSTIETOJA

KUNTIEN VASTUUHENKILÖT

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

martti.kupari@konnevesi.fi

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

esko.santala@sumiainen.fi

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

jarmo.latvala@suolahti.fi

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

veikko.lang@aanekoski.fi

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖTÄ TEKEVIÄ YHTEISTYÖTAHOJA

Liikenneturva

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

Kauppakatu 41 A 9
40100 JYVÄSKYLÄ
www.liikenneturva.fi

Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri

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

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

Äänekosken kihlakunnan poliisilaitos

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

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

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

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

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

Eri järjestöjen yhteisesti ylläpitämiä liikenneturvallisuuksisivuja:

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