

# **Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma 2004**

**Kartat:**  
© Tuusulan kunta

**TIEHALLINTO**  
Uudenmaan tiepiiri  
PL 70  
00521 Helsinki

## TIIVISTELMÄ

Suunnitelman päätavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikenneturvallisuustyön aktivoiminen Tuusulan kunnassa. Liikenneturvallisuuden nykytilan selvityksessä on kartoitettu liikenneturvallisuuden tila sekä määritetty liikenneturvallisuusongelmat. Selvitys osoittaa liikenneturvallisuuden ja liikenneturvallisuustyön lähtötason, joka luo edellytykset toimenpideohjelmille ja liikenneturvallisuustyön parantamiselle.

Vuosina 1998–2002 Tuusulassa on tapahtunut vuosittain noin 150 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on ollut noin 45 ja niissä on menehtynyt vuosittain keskimäärin 1 henkilö.

Alueella tapahtuneet onnettomuudet maksavat Tiehallinnon onnettomuushinnoittelun mukaan noin 22 milj. €/vuosi. Onnettomuuskustannuksista kunta maksaa 15–20%, eli noin 4 milj. € vuosittain, pääasiassa uhrien terveys- ja sosiaalitoimen hoitomaksuina.

Poliisin tilastojen mukaan henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen onnettomuudet (jalankulku-, polkupyörä- ja mopeditonnettomuudet), joita oli henkilövahinko-onnettomuuksista 28 %. Toiseksi eniten henkilövahinkoja tuli yksittäisonnettomuuksissa (27 %). Hirvi- ja peuraonnettomuuksia oli määrällisesti eniten, 21 % kaikista onnettomuuksista, mutta niistä oli henkilövahinko-onnettomuuksia vain 0,3 %.

Eri hallintokunnille, koulujen rehtoreille, yrityksille ja oppilaille suunnattiin liikenneturvallisuusongelmia kartoittava kysely. Lisäksi analysoitiin kunnassa kerättyjä asukkaiden lähettämiä aloitteita, jotka koskivat liikenneturvallisuuden ongelmakohteita ja niiden parantamishdotuksia. Ongelmaksi koettiin yleensä vilkkaat liittymät, ajoneuvojen korkeat nopeudet, tien ylittämiset sekä kevyen liikenteen järjestelyjen puutteet.

Lukiolaisille suunnattiin asennekysely, jolla kartoitettiin nuorten liikennekäyttäytymistä ja turvalaitteiden käyttöä. Kyselyyn vastanneista lukiolaisista 47 % ilmoitti käyttävänsä pimeällä heijastinta ja 8 % pyöräilykypärää. Nuorten liikennesääntöjen tuntemisessa ilmeni puutteita samoin asenteissa.

Suunnitelman aikana asetettiin seuraavat liikenneturvallisuustavoitteet Tuusulaan:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi (vuonna 2010 tapahtuu korkeintaan 40 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta)
- Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi
- Turvallinen liikennekäyttäytyminen
- Turvallinen liikenneympäristö
- Liikkumistarpeen oikea suuntaaminen
- Liikkumistarpeeseen valitaan kulloisenkin matkan tarkoituksen ja määrän mukaan turvallisuustavoitteiden täyttävä kulkumuoto

- Liikenneturvallisuustyö organisoitu kunnassa sekä toiminta jatkuvaa ja aktiivista
- Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja liikenneturvallisuustietouden lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa
- Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen kunnassa toimivien yritysten ja yhteisöjen laatu- ja johtamisjärjestelmiin
- Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa hyvin monin tavoin: tehostamalla koulutusta, valistusta ja tiedotusta, kytkemällä liikenneturvallisuus paremmin maankäytön suunnitteluun, kehittämällä liikenneverkkoa ja kehittämällä liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein, käyttämällä telematiikkaa laajemmin sekä tehostamalla kunnossapitoa ja liikenteen valvontaa.

Liikennejärjestelyjen parantamisen vaikutus on verrattain rajallista ja varojen vähäisyydestä johtuen pitkäjännitteistä toimintaa. Tehokkaita turvallisuuden parantamiskeinoja ovat olleet valtakunnallisesti nopeuksien alentaminen ja turvavyön käytön lisääntyminen. Kuntatasolla kaikkien hallintokuntien panostus liikenneturvallisuustyöhön on tärkeää.

Tuusulaan perustetaan virkamiehistä koostuva liikenneturvallisuusryhmä, joka koordinoi ja seuraa työn etenemistä hallintokunnissa ja sidosryhmissä. Hallintokuntaryhmien tehtävänä on laatia vuosittaiset toimintasuunnitelmat ja toteuttaa työ ruohonjuuritasolla. Tuusulassa on toiminut teknisen lautakunnan liikenneturvallisuustyöryhmä, joka jatkaa toimintaansa tulevaisuudessakin.

Hallintokunnissa on laadittu liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat vuodelle 2004(–2005), joita päivitetään vuosittain. Toiminnan suunnittelussa pyritään siihen, että liikenneturvallisuustyö on osa hallintokunnan muuta toimintaa. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö muiden sidosryhmien ja hallintokuntien kesken.

Kuntien oman henkilökunnan tulee sisäistää liikenneturvallisuusasiat, käyttäytyä esimerkillisesti ja opastaa asiakkaitaan käytännössä. Lasten ja nuorten keskuudessa tapahtuvaan liikenneturvallisuustyöhön tulee ottaa vanhemmat mukaan. Erilaisista tapahtumista ja mahdollisista liikenneturvallisuustyön tuloksista tulee alueella tiedottaa aktiivisesti.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty ympäristön parannustoimenpiteinä sekä edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia että suurempia liikenneturvallisuutta ja liikenneympäristöä parantavia toimenpiteitä. Esitetyt toimenpiteet täydentävät v. 2001 laaditussa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, KEHYLI:ssä esitetyjä hankkeita. Toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelmallista yhteistyötä myös kunnan ja Tiehallinnon välillä.

Seuraavat liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ovat tärkeitä Tuusulan kunnassa:

- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- suojatieturvallisuuden parantaminen koulujen ja oppilaitosten lähellä
- päätie- ja katuverkon täydentäminen sekä sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
- vilkkaimpien liittymien parantaminen
- alueellisten nopeusrajoitusten merkitsemisen yhtenäistäminen ja parantaminen
- näkemien parantaminen erityisesti kevyen liikenteen alikuluissa
- kunnallisen pysäköinti- ja viitoitus suunnitelman laatiminen

Alueella tulee laajasti keskustella liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyistä tavoitteista ja päättää niistä. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää suunnitelman toimenpiteiden toteuttamista ja eri tahojen sitoutumista niihin, mikä edellyttää suunnitelman käsittelyä kuntien eri päättävissä elimissä ja päätöksinä suunnitelman hyväksymisestä. Asianomaisten tahojen tulee jatkossa huolehtia siitä, että suunnitelman toteuttamiseen varataan vuosittain tarvittavat resurssit kunnan budjettiin.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri turvallisuustekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä kehitetty mittaristokokonaisuus.



## ALKUSANAT

Tuusulaan on laadittu edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 1988, jota täydennettiin vuoteen 1992 saakka. Tämän jälkeen Tuusula on osallistunut Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään – Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (KEHYLI) v. 1997–2001. Tuusulan liikenneolosuhteet ovat muuttuneet huomattavasti viimeisen kymmenen vuoden aikana erityisesti uusien pääväylien vuoksi, joten liikenneturvallisuussuunnitelman päivittäminen on ajankohtaista. Tuusula on tämän suunnitelman aikana toiminut pilottikuntana liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon rahoittaman valtakunnallisen kuntien liikenneturvallisuustyötä kehitettävän projektin aikana.

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa varten on selvitetty viimeisen viiden vuoden aikana tapahtuneet onnettomuudet. Kyselyiden avulla on selvitetty asukkaiden vaaralliseksi kokemia paikkoja ja asioita liikenteessä. Näiden sekä valtakunnallisten tavoitteiden perusteella on asetettu liikenneturvallisuustavoitteet ja esitetty parantamiskeinoja. Suunnitelma sisältää liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä, joita voidaan toteuttaa lähinnä lyhyellä aikavälillä. Lisäksi yhteistyössä kunnan eri hallintokuntien kanssa on työstetty hallintokuntakohtaiset toimintasuunnitelmat liikenneturvallisuusasioiden huomioonottamiseksi kunkin hallintokunnan työskentelyssä.

Liikenneturvallisuustyötä on kehitetty ja tehostettu työn aikana tätä työtä varten nimetyissä ohjausryhmän ja liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksissa sekä eri hallintokuntien perehdyttämistilaisuuksissa. Suunnitelmaa koskevat päätökset ja ratkaisut on tehnyt ohjausryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

Kari Ollikainen, puh.joht.	Tuusulan tekninen lautakunta
Outi Nuottimäki	Tuusulan tekninen lautakunta
Eila Kojima	Tuusulan tekninen lautakunta
Jouko Kunnari	Tuusulan tekninen lautakunta
Antti Kalliomäki	Tuusulan kunta/Keskushallinto
Keijo Sorri	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Olli Lappalainen	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Pia Korteniemi	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Asko Honkanen	Tuusulan kunta/Keskushallinto
Hellevi Norema	Tuusulan kunta/Terveystoimi
Juhani Rummakko	Tuusulan kunta/Sivistystoimi
Minna Jokelainen	Uudenmaan tiepiiri
Jarmo Ylimäki	Keski-Uudenmaan poliisi
Pasi Sairanen	Keski-Uudenmaan poliisi
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Leena Hokkanen	Etelä-Suomen lääninhallitus

Liikenneturvallisuustyöryhmässä on valmisteltu konkreettiset toimenpide-ehdotukset ja toimintasuunnitelmat ja sen työhön ovat osallistuneet:

Antti Kalliomäki	Tuusulan kunta/Keskushallinto
Olli Lappalainen	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Pia Korteniemi	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Anja Anttila	Tuusulan kunta/Tekninen toimi
Asko Honkanen	Tuusulan kunta/Keskushallinto
Annika Vuorinen	Tuusulan kunta/Sosiaalitoimi
Ulla Koponen	Tuusulan kunta/Terveystoimi
Juhani Rummakko	Tuusulan kunta/Sivistystoimi
Satu Grenfors	Tuusulan kunta/Sivistystoimi
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva

Liikenneturvallisuussuunnitelman on laatinut Uudenmaan tiepiirin ja Tuusulan kunnan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy (entinen SCC Viatek Oy), jossa työhön ovat DI Christel Kautialan johdolla osallistuneet ins. Jaana Matikainen, DI Saija Miettinen ja psyk.maist. Anne Vehmas.



## Sisältö

<b>1 LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>11</b>
1.1 Yleistä	11
1.2 Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät	11
1.3 Suunnitelman tavoitteet	12
1.4 Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2001	12
<b>2 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT</b>	<b>15</b>
2.1 Nykyinen liikenneturvallisuustyö Suomessa	15
2.2 Liikenneonnettomuudet	18
2.3 Kyselyt	23
2.4 Maastokatselmus	23
2.5 Yhteenvedo liikenneturvallisuusongelmista	24
<b>3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET</b>	<b>25</b>
3.1 Liikenneturvallisuustavoitteet valtakunnan tasolla	25
3.2 Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuustavoitteet	26
3.3 Suunnittelualueen liikenneturvallisuustavoitteet	27
<b>4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN</b>	<b>28</b>
4.1 Lähtökohdat	28
4.2 Työn organisointi	28
4.3 Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät	29
4.4 Liikennevalvonta	33
<b>5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN</b>	<b>35</b>
5.1 Lähtökohdat	35
5.2 Liikenneverkon jäsentely ja erottelu	35
5.3 Liikenteen rauhoittaminen	36
5.4 Liittymien ja katujaksojen parantaminen	39
5.5 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	41
5.6 Liikenteen ohjaustoimenpiteet	43
5.7 Kunnossapitotoimenpiteet	44
5.8 Toimenpideohjelma	45
5.9 Toimenpiteiden vaikutukset	52
<b>6 JATKOTOIMENPITEET</b>	<b>53</b>
6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta	53
6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus	53

## LIITTEET



# 1 LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Yleistä

Suunnitelman päätavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikenneturvallisuustyön ideointi ja aktivoiminen Tuusulassa. Liikenneturvallisuuden nykytilan selvityksessä on kartoitettu liikenneturvallisuuden tila sekä määritetty liikenneturvallisuusongelmat kyselyjen avulla. Selvitys osoittaa liikenneturvallisuuden ja liikenneturvallisuustyön lähtötason. Tämä luo edellytykset toimenpideohjelmille ja liikenneturvallisuustyön parantamiselle.

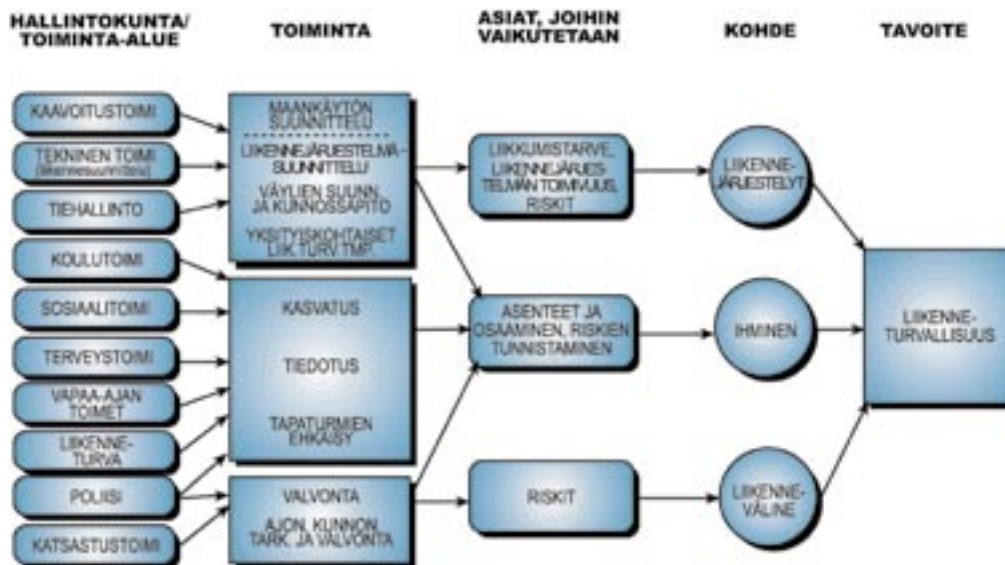
## 1.2 Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät

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. Liikenneturvallisuuden parantamisen päätavoitteena on onnettomuuksien vähentäminen ja seurauksien minimointi.

Liikennejärjestelyjen ja -ympäristön parantaminen kuuluvat Tiehallinnon ja kunnan teknisen toimen ja kaavoituksen toimialaan. Liikennevälineen turvallisuuteen voivat vaikuttaa parhaiten katsastus ja poliisi tarkkailemalla ajoneuvojen kuntoa. Poliisi ja katsastus myös tiedottavat ajoneuvon kuntoon liittyvistä ajankohtaisista asioista. Ihmisen asenteisiin ja käyttäytymiseen vaikuttavat kunnan eri toimialoista parhaiten ne, joiden kanssa ihmiset ovat tekemisissä päivittäin, esim. ovat koulu-, sosiaali-, terveys- ja vapaa-ajan toimi.

Myös poliisi ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kasvatus- ja tiedotustoimintaan kunnassa. Lisäksi eri yhdistyksillä ja järjestöillä on mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnassa toimivat yritykset voivat myös vaikuttaa työntekijöidensä työ- ja asiointimatkojen turvallisuuteen. Liikenneturvallisuustyön onnistumisen edellytyksenä on lisäksi työn tehokas organisointi ja yhteistyö eri organisaatioiden välillä. Yhteiset vuotuiset teemat ja koulutus-tilaisuudet eri hallintokunnissa edesauttavat liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa myös liikennevälineiden kehittämisen, lainsäädännön ja säädösten kautta, joihin kuitenkin kuntatasolla on pienet vaikutusmahdollisuudet.



Kuva 1.2-1: Liikenneturvallisuus on monen toiminta-alueen ja asian vuorovaikutusta.

### 1.3 Suunnitelman tavoitteet

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on niiden toimenpiteiden selvittäminen, joilla onnettomuusmäärät saadaan liikenteen kasvusta huolimatta laskuun ja jotka ovat osapuolten toimivallassa. Pääpaino työssä on:

- parantaa kansalaisten turvallisuutta
- kehittää liikenneturvallisuuksuustyötä ja laajentaa yhteistyötä eri hallintokuntien, sidosryhmien ja kuntien välillä
- integroida liikenneturvallisuuksuustyötä kaikkien hallintokuntien toimintaan sekä tehostaa nykyistä työtä
- tehdä ehdotus lähiaikana toteutettavista alueen liikenneturvallisuutta parantavista liikennejärjestelyistä ja toimenpidekokonaisuuksista
- luoda suuntaviivat pitkän aikavälin turvallisuutta parantavista toimista
- lisätä liikenneturvallisuuksutietämystä päätöksentekoprosessin helpottamiseksi
- edistää seutukunnallista yhteistyötä liikenneturvallisuuksuustyössä

### 1.4 Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2001

Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään – Riihimäen seudun (KEHYLI) yhteistyötahot käynnistivät alueen liikennejärjestelmän suunnittelun keväällä 1998. Tuusulan kunta on yhtenä osana tässä selvityksessä. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot ja siinä huomioidaan eri väestöryhmien ja elinkeinoelämän tarpeet. Yhteistyötahot käynnistivät loppuvuodesta 1999 liikennejärjestelmän suunnitteluvaiheen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman aikana tutkittiin seudun liikennettä kokonaisuutena ja sen ratkaisulla on suuri merkitys myös turvallisuuteen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman kuusi kärkehtävää ovat: lisätään pääradan välityskykyä, kehitetään joukkoliikenteen lippujärjestelmää, täyden-

netään kävelyn ja pyöräilyn pääverkkoa, parannetaan taajamien liikenneympäristöä, vakiinnutetaan alueellinen yhteistyö ja laaditaan keskeiset alueelliset kehittämissuunnitelmat. Toteutus ja seuranta ajoittuu vuosille 2002–2004.

### Tuusulan tie- ja katuverkon täydentäminen

Uudenmaan tiepiiri pyrkii toteuttamaan Tuusulan kunnan alueella tieverkon täydentämistä Liikennejärjestelmäsuunnitelman 2001, KEHYLIn, mukaan. Alueen sisäinen tieverkko toimii nykyisillä liikennemäärillä pääosin hyvin. Kuntien väliset poikittaiset liikenneyhteydet ovat puutteellisia. Useassa taajamassa läpikulkuliikenne heikentää liikenneturvallisuutta. Kevyen liikenteen väylästä palvelutaso on taajamissa kohtuullinen, mutta taajamien ulkopuolella puutteellinen.

KEHYLI- alueella varaudutaan kasvuvyöhykkeen voimakkaaseen kasvuun. Liikennejärjestelmässä luoduilla tavoitteilla halutaan kehittämistoimia suunnata siten, että tuleva liikennejärjestelmä on yhteiskunta- ja yritystaloudellisesti tasa-arvoinen, yhteistyö ja osallistuminen on aktiivista ja ympäristö- ja turvallisuusarvot otetaan ratkaisuisissa huomioon.

Ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet on jaettu toteutuksen mukaan kärkitekäviin 1–6. Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelmassa esiin tulevia toimenpiteitä on mukana kärkitekävissä 3 ja 4.

#### Kärkitekävä 3: Kevyenliikenteen hankkeet

Tavoitteena on täydentää kävelyn ja pyöräilyn pääverkko turvalliseksi maankäytön kasvun edellyttämässä laajuudessa.

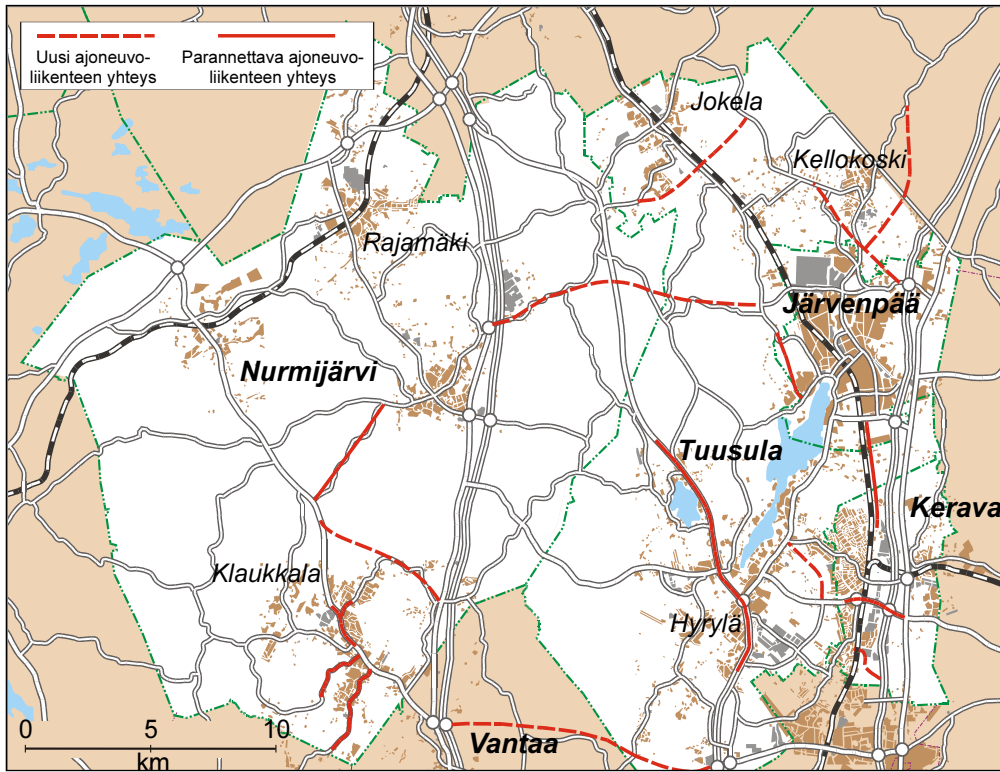
• Mt 1421 Jokela – Järvenpää, yhteyden täydentäminen	1,2 M€
• Mt 1456 Vähänummi – Kellokoski	0,3 M€
• Pt 11479 Rusutjärvi	<u>0,9 M€</u>
Kustannukset yhteensä:	2,4 M€

#### Kärkitekävä 4: Tie- ja katuverkon hankkeet

Tavoitteena on parantaa taajamien liikenneverkon jäsennöintiä ja seutuverkon laatutasoa liikenneympäristön turvallisuuden ja laajenevan maankäytön tarpeiden mukaisesti

• Kellokosken ohikulku	4,4 M€
• Tuusulan itäväylän jatke	6,7 M€
• Yhteys Järvenpää – Kt 45 Hämeentie	3,5 M€
• Hyrylän liikennehankkeet	8,3 M€
• Jokelan liikennehankkeet	0,6 M€
• Kellokosken liikennehankkeet	<u>0,6 M€</u>
Kustannukset yhteensä:	24,1 M€

Kärkitekäviin sisältyvät hankkeet on analysoitu vastuutahojen kanssa. Analyysissä arvioitiin, mitkä hankkeet tai niiden osat voivat teknisesti edetä aiesopimusjaksoilla vuosina 2002–2005. Aiesopimusta laadittaessa määritellään toteutettavien hankkeiden joukko käytettävissä olevan rahoituksen mukaisesti. Edellä mainitut hankkeet ovat mukana tehdyssä aiesomuksessa.



Kuva 1.5-1: Liikennejärjestelmäsuunnittelussa esitetyt parantamistoimenpiteet (Lähde: KEHYLIN raportti).

## **2 LIKENNETURVALLISUUDEN 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.

Organisaatiot, jotka toiminnassaan merkittävästi vaikuttavat liikenneturvallisuuustyöhön, ovat liikenne- ja viestintäministeriö, sisäministeriön poliisiosasto, lääninhallitus, Tiehallinto, kunnat, Liikenneturva, autokoulut, katsastus, vakuutusyhtiöt, kiinteistönomistajat sekä erilaiset järjestöt.

#### **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. Maakunnallista liikenneturvallisuuustyötä yli kihlakunnan rajojen tekee liikkuva poliisi. Liikkuvan poliisin työajasta noin puolet on liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuuuden kehittämistä.

Paikallisen poliisin liikenneturvallisuuustyö koostuu liikennevalvonnasta, liikennetiedottamisesta, liikennevalvonnasta, liikennetutkimuksesta sekä ajo-oikeusvalvonnasta. Erityisen tärkeää on poliisin kouluissa pitämä liikennekasvatus. Viime vuosina törkeiden rattijuopumusten määrä on lisääntynyt suhteessa rattijuopumuksiin. Ylinopeudet ja piittaamattomuus liikenteessä ovat myös lisääntyneet. Huumaantuneena ajaminen on entistä yleisempää.

Poliisilaitoksilla kirjataan liikenneonnettomuudet rikosilmoitusten mukaisesti ja tiedot toimitetaan valtakunnalliseen tietokantaan. Poliisin liikenneonnettomuustilastoa käyttävät mm. Tilastokeskus, Liikenneturva ja Tiehallinto. Suurena ongelmana valtakunnassa pidetään tällä hetkellä resurssien vähyyttä, mikä heijastuu suoraan valvontatyöhön.

#### **Lääninhallitus**

Valtioneuvoston tekemän liikenneturvallisuuuden parantamista koskeneen periaatepäätöksen mukaan lääninhallitusten tehtävänä on vastata alueidensa liikenneturvallisuuustyön koordinoinnista ja seurannasta. Tätä varten jokaisella läänillä on liikenneturvallisuuusneuvottelukunta.

Etelä-Suomen lääninhallituksen laatima liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2001–2005 valmistui vuonna 2001. Etelä-Suomen läänissä liikenneturvallisuuksuustyötä edistää ja koordinoi läänin liikenneturvallisuuksu-neuvottelukunta. Neuvottelukunta on asiantuntijaelin, joka tarjoaa keskeisille liikenneturvallisuuksuustyötä tekeville tahoille mahdollisuuden yhteistyöhön ja ajatustenvaihtoon sekä kunnille tietämystä liikenneturvallisuuksuuden eri osa-alueilta. Liikenneturvallisuuksu-neuvottelukunnassa ovat mukana keskeisimmät liikenneturvallisuuksuuden alalla toimivat organisaatiot ja intressitahot sekä yksi päätoimisesti liikenneturvallisuuksuustyöhön keskittyvä virkamies. Tavoitteena on parantaa Etelä-Suomen läänin ja sen alueella toimivien kuntien liikenneturvallisuuksuutta eri osapuolien yhteistyönä. Ryhmän tehtävänä on:

- alueen liikenneturvallisuuksuunnitelman ajantasalla pitäminen, tarkistaminen ja seuranta
- kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tukeminen
- alueen väestön liikenneturvallisuuksuutta sekä liikenneturvallisuuksuustyötä ja -kasvatusta koskevien myönteisten asenteiden edistäminen
- erilaisten alueellisten kampanjoiden tukeminen

## Tiehallinto

Liikenneturvallisuuksuuden parantaminen on keskeinen tavoite kaikessa Tiehallinnon suunnittelussa, investoinneissa, ylläpidossa ja hoidossa. Tiehallinnon nykyinen liikenneturvallisuuksuustyö painottuu liikenneturvallisuuksuunnitelmien teettämiseen, tehokkaiden toimenpiteiden kartoittamiseen ja toteuttamiseen, suunnitelmien liikenneturvallisuuksuustarkastukseen, liikenneturvallisuuksusaloitteiden käsittelyyn, asiantuntijaryhmiin osallistumiseen ja lausuntojen antamiseen.

Tiehallinnon liikenneturvallisuuksuohjelma 2005 sisältää tiepiirien toiminnan kehittämisen kannalta seuraavat toimintaperiaatteet:

- Tiehallinto toimii aktiivisesti alueellisten ja paikallisten liikennejärjestelmien turvallisuksuuden lisäämiseksi ja on tarvittaessa mukana edistämässä valtakunnallisen liikennejärjestelmän turvallisuksuvaikutusten lisäämistä
- Tiehallinto sitoutuu yhteiskunnan asettamaan liikenneturvallisuuksuuden parantamistavoitteeseen ja toimii sen toteuttamiseksi kulloinkin käytettävissä olevin parhain keinoin
- Tiehallinto edistää liikkumisen ja kuljetusten turvallisuksuutta kaikissa oloissa sekä taajamien että haja-asutusalueiden yleisillä teillä
- Tiehallinto etsii ja ottaa käyttöön keinoja erityisesti liikennekuolemien ja muiden vakavien henkilövahinkojen vähentämiseksi yhteistyössä muiden liikenneturvallisuuksuustyötä tekevien kanssa
- Organisaatiota ja toimintaa kehittäessään Tiehallinto parantaa kansalaisten osallistumismahdollisuuksuusia ja varmistaa liikenneturvallisuuksuuden laadun tienpitotoiminnassa
- Tiehallinto huolehtii omin toimin sekä yhteistyössä eri liikenneturvallisuuksuustyötä tekevien sidosryhmien kanssa liikenneturvallisuuksuustietämyksen ajankäytöstä ja turvallisuksuustiedotuksesta



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**

Liikenneturvan tehtävänä on vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Sen työkaluja ovat kampanjat, ajankohtainen tiedotus, eri ikäryhmien liikennekasvatuksen tukeminen, ajoneuvojen kuljettajien jatkokoulutus sekä tutkitun tiedon hankkiminen työn tueksi. Liikenneturva virittää turvallisuusajattelua, jotta ihmiset ja heidän käyttäytymisensä otetaan huomioon kaikessa liikennettä koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa.

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

Lähes kuudenkymmenen jäsenjärjestönsä kautta Liikenneturva on julkisoikeudellinen vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö. Liikenneturva on alan ainoa organisaatio, jonka päätehtävänä on liikenneturvallisuustyö. Se saa rahoituksensa liikennevakuutusmaksuun sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksusta, jonka myöntää sosiaali- ja terveysministeriö. Liikenneturva toimii liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa. Liikenneturva toimii läheisessä yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa.

### **Kunnat**

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

Tuusulan kunnassa on toiminut pitkään liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyötä ovat tässä ryhmässä tehneet tekninen lautakunta ja tekninen toimi. Työryhmän vetovastuu on ollut teknisellä toimella. Tuusulan kunnan alueelle laadittiin edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 1988, jota täydennettiin vuoteen 1992 saakka.

## Autokoulut

Autokoulut tekevät liikenneturvallisuustyötä opettaessaan uusille kuljettajille turvallista ajotapaa ja oikeita liikenneasenteita. Autokoulut järjestävät myös mopokorttikursseja. Autokoulut ja Suomen Autokoulu liitto järjestävät myös jatkokursseja, esimerkiksi liukkaan kelin ajon ja ennakoivan ajon kursseja. Yhteistyötä tehdään poliisin, Liikenneturvan ja tutkinnon vastaanottajien kanssa.

## Katsastus ja kuljettajatutkinto

Autokatsastuskonttorit tekevät liikenneturvallisuustyötä valvomalla ajoneuvojen kuntoa vuosikatsastuksessa. Kuljettajatutkintojen yhteydessä pyritään muokkaamaan asenteita. Yhteistyötä tehdään poliisin ja autokoulujen kanssa.

## Vakuutusyhtiöt

Vakuutusyhtiöt ylläpitävät omia liikennevahinkotilastojaan. Liikennevakuutusyhtiöt saavat vakuutustenottajien tekemien vahinkoilmoitusten kautta tietoja tapahtuneista liikennevahingoista kattavammin kuin mikään muu viranomainen. 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 sisäisellä kanssakäymisellä voi olla merkittävä vaikutus. Kiinteistön omistajalla on katualueen (jalkakäytävä + ajorata) puhtaanapitovelvollisuus tontin kohdalla, istutuksia lukuun ottamatta sekä jalkakäytävän talvikunnossapito (lumen auraus ja pois kuljetus). Kiinteistönomistajalla on myös velvollisuus ilmoittaa havaitsemastaan liikenneturvallisuutta vaarantavasta seikasta tien ja kadun pitäjälle ja tehdä mahdollisesti tarvittavat tilapäiset varoitukset tms. toimenpiteet. Asuntoalueella näkemäongelmat (pensaat, aidat) muodostuvat ajoittain turvallisuusriskiksi.

## 2.2 Liikenneonnettomuudet

### Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

Tietoja liikenneonnettomuuksista tuotetaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuuksien perusteella. Poliisiin tietoon tulee kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, noin puolet loukkaantumiseen sekä noin 25–30 % aineellisiin vahinkoihin johtaneista liikenneonnettomuuksista. Tilastokeskus ylläpitää tilastoa poliisin onnettomuustietojen perusteella.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon

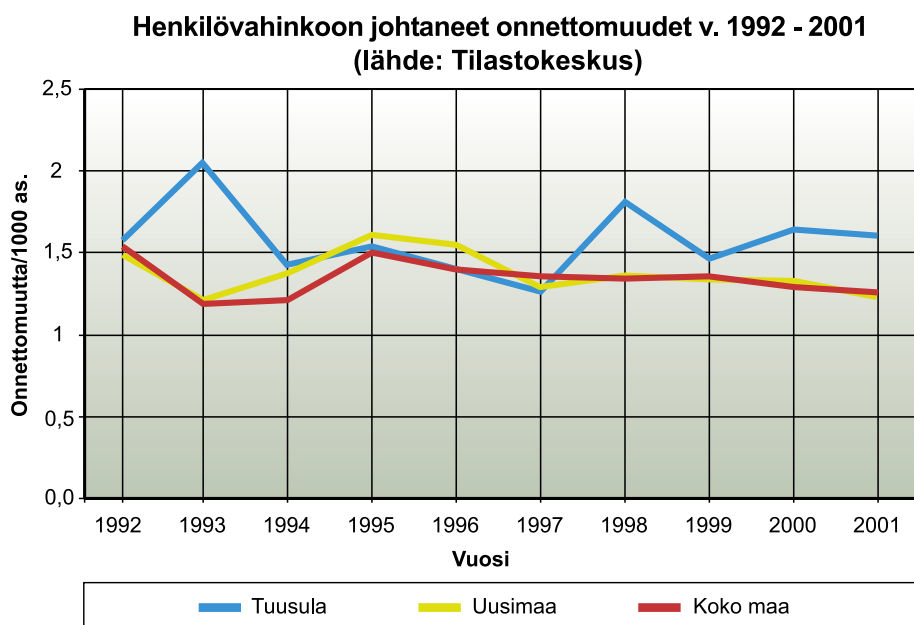
tietoa lievistä peltikolareista. VALT:n tilastoissa on suuri määrä sellaisia liikenneonnettomuuksia, mitkä eivät näy poliisin tiedoissa.

### Liikenneonnettomuudet ja niiden kehitys

Tuusulan liikenneturvallisuuksuunnitelman lähtötietoina on käytetty Tiehallinnon ylläpitämää onnettomuusrekisteriä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta saatuihin onnettomuustietoihin (RIKI-rekisteri). Tässä tutkimuksessa on käytetty vuosina 1998–2002 yleisillä teillä ja kaduilla tapahtuneita onnettomuuksia. Vuosilta 1998 ja 1999 Tiehallinto ei ole tilastoinut aineelliseen vahinkoon johtaneita onnettomuuksia, joten näiltä osin tiedot eivät ole kattavia.

Liikenneonnettomuuksia tapahtui Tuusulan alueella noin 150 kpl vuodessa. Vuosina 1998–2002 onnettomuuksissa kuoli yhteensä 5 henkilöä eli vuosittain noin 1 ja loukkaantui yhteensä 226 eli vuosittain noin 45 henkilöä. Poliisin ilmoittamia ns. peltikolareita (RIKI-rekisterin ulkopuolelta), tapahtui vuosina 2000–2002 edellisten lisäksi 307 kpl.

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrät ovat viime vuosina pysyneet suunnilleen samoina. Huomattavaa on, että Tuusulassa henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien prosenttinen osuus on keskimäärin sama kuin muualla Suomessa. Liikenneonnettomuuksista 567 kappaletta tapahtui yleisillä teillä ja 151 kappaletta tapahtui kaduilla.



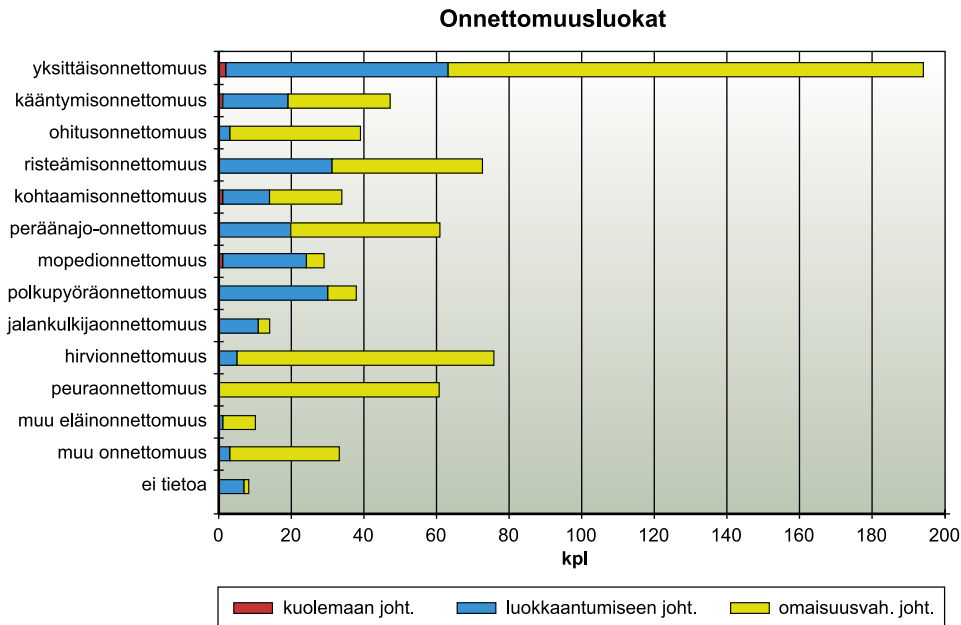
Kuva 2.2-1: Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys alueella v. 1992–2001

### Onnettomuusluokat

#### Koko alue

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yleisimpiä olivat kevyen liikenteen onnettomuudet (jalankulkija-, polkupyörä ja mopeditonnettomuudet), joita oli henkilövahinko-onnettomuuksista 28 %. Toiseksi eniten henkilövahinkoja tuli

yksittäisonnettomuuksissa (27 %). Hirvi- ja peuraonnettomuuksia oli määrällisesti eniten (21 % kaikista onnettomuuksista), mutta niistä oli henkilövahinkoonnettomuuksia vain 0,3 %.



*Kuva 2.2-2: Liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat 1998–2002 (lähde: poliisin tilastot/ Tiehallinto).*

### Yleiset tiet

Tuusulan yleisimmät yleisten teiden onnettomuudet vuosina 2000–2002 ovat olleet yksittäisonnettomuudet ja eläinonnettomuudet. Yleisten teiden poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista 28 % johti henkilövahinkoon. Henkilövahinkoonnettomuuksista yleisimpiä ovat olleet yksittäisonnettomuudet ja seuraavana risteämisonnettomuudet. Yleisten teiden risteämisonnettomuuksista noin puolet johti loukkaantumiseen.

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yksi oli kääntymisonnettomuus, yksi kohtaamisonnettomuus, yksi mopo-onnettomuus ja kaksi yksittäisonnettomuutta.

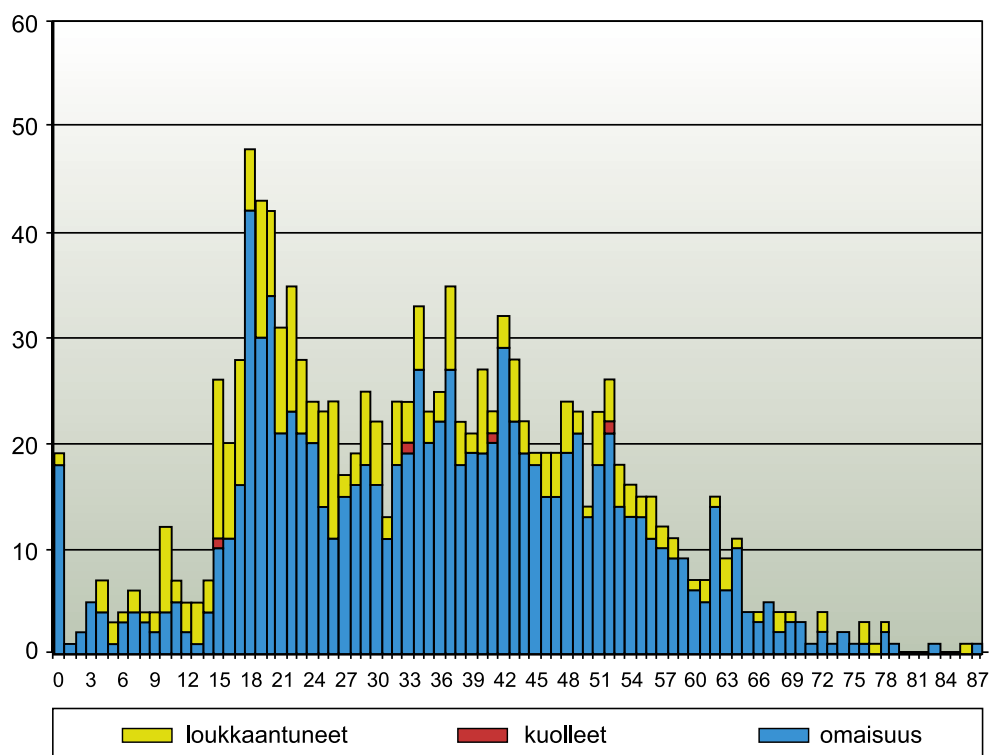
### Alkoholin osuus onnettomuuksissa

Alkoholilla oli osuutta 74 yleisillä teillä tapahtuneeseen onnettomuuteen Tuusulassa vuosina 1998–2002. Tämä on noin 13 % kaikista yleisillä teillä tapahtuneista onnettomuuksista. Näistä onnettomuuksista 26 johti loukkaantumiseen. Huumausaineilla oli osuutta vastaavana aikana 11 onnettomuuteen, joista 3 johti loukkaantumiseen.

### Onnettomuudet ikäryhmittäin

Suurin riskiryhmä liikenteessä Tuusulan kunnan alueella onnettomuustilastojen mukaan ovat 18–20 -vuotiaat, joita kaikista onnettomuuksiin osallisista oli noin 11 %. Huomattavaa on myös se, että iäkkäiden ihmisten riski loukkaantua tai kuolla liikenteessä on korkea.

**Onnettomuuksien vakavuus ja ikäjakauma (Lähde: Tiehallinto)**



Kuva 2.2-3: Onnettomuuksien uhrien ikäjakauma vuosilta 1998–2002 (lähde: poliisin tilastot/ Tiehallinto).

**Onnettomuuskustannukset**

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

Tuusulan kunnan onnettomuuskustannukset ovat näin laskien noin 22 milj. €/vuosi. Onnettomuuskustannuksista kunta maksaa 15–20%, eli noin 4 milj. € vuosittain, pääasiassa uhrien terveys- ja sosiaalitoimen hoitomaksuina.

Onnettomuuksien taloudelliset menetykset jakautuvat keskimäärin seuraavasti:

		(M€)
- sairaanhoito, sosiaaliapu, lääkkeet	15%	3,3
- tuotantomenetykset	35%	7,7
- aineelliset vahingot	40%	8,8
- hallintokulut (poliisi, oikeuslaitos, vakuutusyhtiöt)	10%	2,2

**Tapahtumapaikat**

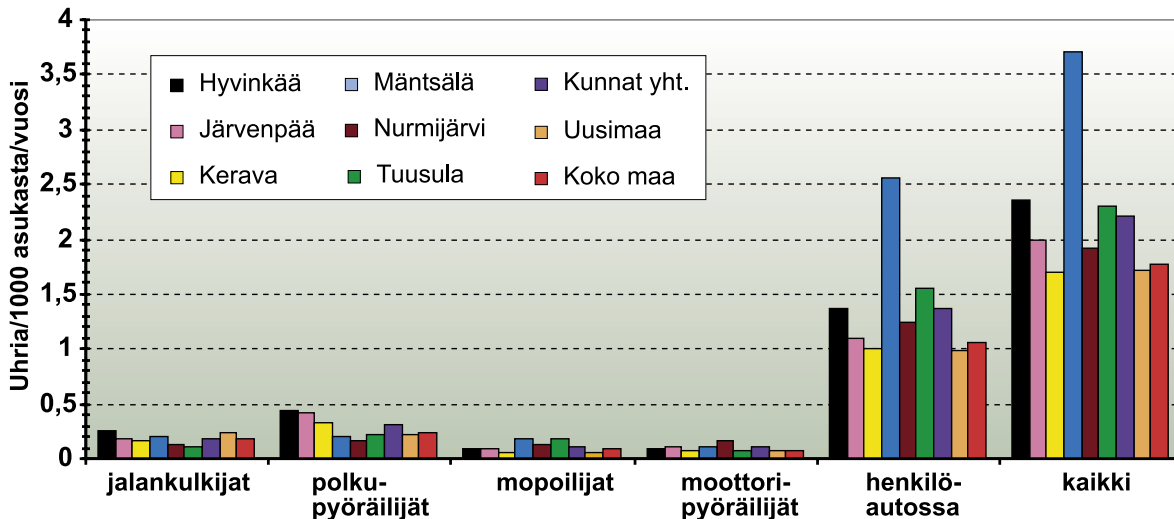
Onnettomuudet painottuivat yleiselle tieverkolle ja niiden vilkkaisiin liittymiin. Suurempia kasaamia löytyi Hyrylän keskustan alueelta Tuusulanväylän ja Fallbackantien, Tuusulanväylän ja Hämeentien sekä Tuusulan väylän ja Kulloontien liittymistä. Hämeentiellä (kt 45), Jokelantiellä (mt 1421) ja Lahden moottoritillä (vt 4) tapahtui myös paljon onnettomuuksia (liite 1).

Poliisin tietoon tulleita kevyen liikenteen onnettomuuksia alueella tapahtui 81 kpl vuosina 1998–2002. Näistä 1 johti kuolemaan ja 64 loukkaantumiseen. Eniten kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui Hyrylän keskustan alueella.

### Vertailu muuhun maahan

Verrattaessa poliisin tietoon tulleiden kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää suhteutettuna asukaslukuun Tuusulassa loukkaantuu tai kuolee liikenneonnettomuuksissa 2,3 henkilöä/1000 asukasta, joka on 0,15 henkilöä tuhatta asukasta kohti enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa Tuusulassa kuolee tai loukkaantuu hieman keskimääräistä enemmän ihmisiä tuhatta asukasta kohti.

**Kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain v. 1997–2001 (lähde: Tilastokeskus)**



*Kuva 2.2-5: Vuosittain kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain 1998–2002. (lähde: poliisin tilastot/Tilastokeskus)*

### Johtopäätökset onnettomuusanalyysistä

Onnettomuusanalyysin perusteella voidaan todeta seuraavaa:

- Yksittäisonnettomuuksia tapahtuu paljon taajamien ulkopuolella ja ne johtavat usein henkilövahinkoihin
- Hirvieläinonnettomuuksia alueella tapahtuu paljon. Ne ovat useimmiten kuitenkin omaisuusvahinko-onnettomuuksia
- Risteämisonnettomuuksia tapahtuu paljon vilkkaissa liittymissä ja ne johtavat yleensä henkilövahinkoihin
- Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtuu määrällisesti paljon ja ne ovat melkein aina vakavia
- Suurin osa onnettomuuksista tapahtuu hyvissä keliolosuhteissa ja päivän valossa
- Tieverkkoa ei ole voitu kehittää liikenteen kasvun edellyttämällä tavalla

## 2.3 Kyselyt

Liikenneturvallisuuksuunnitelmaa tehtäessä haluttiin saada tietoa myös sellaisista alueen ongelmakohtista, joissa ei ole tapahtunut onnettomuuksia sekä erilaisia ehdotuksia liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi. Kyselyt suunnattiin eri hallintokunnille, koulujen rehtoreille ja yrityksille. Lisäksi analysoitiin kunnassa kerättyjä asukkaiden lähettämiä aloitteita, jotka koskivat liikenneturvallisuuksuden ongelmakohteita ja niiden parantamisehdotuksia.

Kyselyillä pyritään ongelmien selvittämisen lisäksi aktivoimaan eri tienkäyttäjärhmiä liikenneturvallisuuksustyöhön. Tienkäyttäjärhmitä saa palautetta erityyppisistä ongelmakohteista: rehtorit ja nuoret painottavat ongelmia jalankulkijan ja pyöräilijän sekä yritykset autoliikenteen näkökulmasta.

### Koululaiskyselyt

Tuusulassa on otettu käyttöön karttakäyttöliittymä netissä, jonka avulla internetin kautta on kerätty syksyn 2003 aikana oppilaiden vastauksia vaarallisiksi kokemistaan paikoista.

Koululaiset kokivat suurimmaksi ongelmaksi ajoneuvojen korkeat nopeudet, vilkkaan liikenteen, tien ylittämisen sekä kevyen liikenteen järjestelyjen puutteiden.

Lukiolaisille suunnattiin asennekysely, jolla kartoitettiin nuorten liikennekäyttämistä ja turvalaitteiden käyttöä.

Kyselyyn vastanneista lukiolaisista 47 % ilmoitti käyttävänsä pimeällä heijastinta ja 8 % pyöräilykypärää. Nuorten liikennesääntöjen tuntemisessa ja asenteissa ilmeni puutteita.

## 2.4 Maastokatselmus

Maastossa tarkasteltiin ongelma-analyysissa esille tulleita ongelmakohtia tarkemmin. Samalla suunniteltiin mahdollisia korjaus- tai parannustoimenpiteitä. Maastokatselmuksessa ilmeni, että useat suojatiet ovat turvattomia. Kevyen liikenteen yhteys suojatieltä pysäkillä tai kadulle puuttui. Vilkaissa liittymissä liikenteen sekaan pääsy sivusuunnilta oli erittäin vaikeaa.



Kuva 2.4-1: Ruukin koulun läheisyydessä oleva suojatie, jolta on piennaryhteys asuinalueelle johtavalle kadulle.



Kuva 2.4-2: Pappilantien kevyen liikenteen väylää autoilijat käyttävät oikeit-  
 tinä.

## 2.5 Yhteenveto liikenneturvallisuusongelmista

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

- **Läpikulkuliikenne- ja paikallinen liikenne sekoittuvat ja käyttävät samoja väyliä**
  - Hyrylän keskus jää isojen teiden puristuksiin
  - Teiden poikkileikkaukset eivät vastaa nopeusrajoituksia
- **Kevytliikenne turvaton**
  - Kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytäviä ei ole riittävästi
  - Ajoneuvot käyttävät suuria ajonopeuksia
  - Suojateiltä puuttuvat keskisaarekkeet
  - Suojatiet päättyvät pientareeseen
  - Mopoilijat ajavat kevyen liikenteen väylillä ylinopeutta
- **Koulumatkojen turvallisuudessa puutteita**
  - Taajamien ulkopuolella olevien teiden varsilta puuttuu kevyen liikenteen väylä
  - Pysäkeiltä puuttuu turvallinen yhteys koulun pihaan
- **Liikennekäyttäytyminen heikkoa**
  - Asuntoalueilla ei noudateta nopeusrajoituksia
  - Piittaamaton käyttäytyminen
  - Vuorovaikutus eri tienkäyttäjien (autoilijoiden, mopoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden) välillä ei toimi
- **Liikenneturvallisuustyön organisoinnissa ja -toiminnassa on puutteita**
  - Näkyvä yhteistyö eri hallintokuntien välillä ja sidosryhmien kanssa puuttuu
- **Liikennevalvonta riittämätön**



### 3 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

#### 3.1 Liikenneturvallisuuustavoitteet valtakunnan tasolla

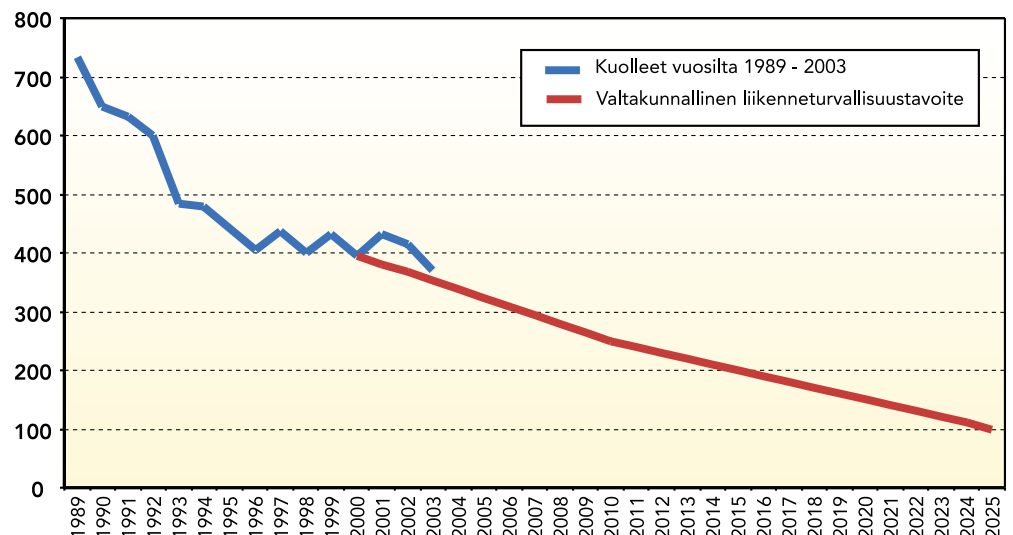
Liikenneturvallisuuustavoitteita määritettäessä on nähty, että jatkuvasti parantuvien tulosten saavuttaminen on aikaisempaa vaikeampaa. Liikenteen visioista käynnistynyt keskustelu pyrkii luomaan perustaa pitkän aikavälin kehitykselle. Visio on nähtävä yleisten ja yhteisesti hyväksytyjen arvojen ilmentymänä,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

Valtakunnallinen liikenneturvallisuuksuunnitelma vuosille 2001–2005 sisältää seuraavan vision: **“Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle 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 liikenneturvallisuuustoiminnan 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.

Liikennekuolemien vähenemä on esitetty käyrästä, jossa vuonna 2025 lähestytään 100 liikennekuoleman vuosimäärää.

Valtakunnalliset liikenneturvallisuuustavoitteet



Kuva 3.1-1: Suomessa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet 1989 - 2002 sekä valtakunnalliset tavoitteet vuosille 2010 ja 2025.

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

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

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

*Taulukko 3.1-1: Valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman toimenpideohjelma painopistealueittain 2001–2005.*

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

### 3.2 Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuuksutavoitteet

Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuuksuunnitelman 2001–2005 mukaan tavoitteeksi on asetettu, että läänin liikennekuolemien määrä ei saisi olla vuonna 2010 enemmän kuin 100 eikä vuonna 2025 enemmän kuin 40.

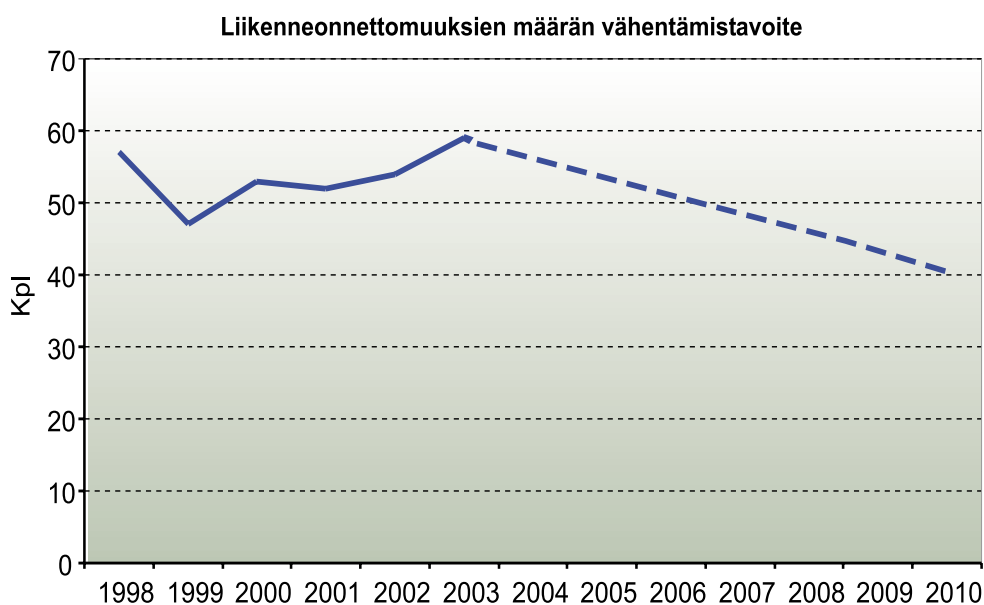
**Suunnitelman painopistealueet ovat:**

- Taajamat
- Päätiety ja ammattiliikenne
- Arvot ja asenteet
- Liikenneturvallisuuksuustyön toimintamuotojen kehittäminen

### 3.3 Suunnittelualueen liikenneturvallisuustavoitteet

**Tuusulan pitkäaikainen liikenneturvallisuusvisio on, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.** Tuusulan liikenneturvallisuustavoitteiksi asetettiin valtion- ja läänintason tavoitteiden pohjalta onnettomuuksiin liittyvät ja muut tavoitteet seuraavasti:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi (vuonna 2010 tapahtuu korkeintaan 40 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta)
- Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi
- Turvallinen liikennekäyttäytyminen
- Turvallinen liikenneympäristö
- Liikkumistarpeen oikea suuntaaminen
- Liikkumistarpeeseen valitaan kulloisenkin matkan tarkoituksen ja määrän mukaan turvallisuustavoitteet täyttävä kulkumuoto
- Liikenneturvallisuustyö organisoitu kunnassa sekä toiminta jatkuvaa ja aktiivista
- Liikenneturvallisuuden arvostuksen ja tietouden lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa
- Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen kunnassa toimivien yritysten ja yhteisöjen laatu- ja johtamisjärjestelmiin
- Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen



*Kuva 3.3-1: Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän kehitys ja vähentämistavoite. (Lähde: onnettomuuksien kehitystiedot Tilastokeskuksen tilastoista)*

Tässä tavoiteasettelussa on otettu huomioon Tuusulan kunnan asukasmäärän voimakas kasvu lähivuosina.

## 4 LIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

### 4.1 Lähtökohdat

Asetettuihin tavoitteisiin pääseminen vaatii panostusta ja resursseja kaikilla liikenneturvallisuuden osa-alueilla. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa:

- tehostamalla koulutusta ja tiedotusta
- maankäytön suunnittelun avulla
- kehittämällä liikenneverkkoa
- kehittämällä liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein
- tehostamalla kunnossapitoa
- tehostamalla liikenteen valvontaa.

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.

Liikenneympäristössä toimii eri tavoin monia osapuolia, joiden motivoiminen ottamaan työssään ja toimissaan huomioon liikenneturvallisuusnäkökohdat on tärkeää. Tällaisia ryhmiä ovat maan- ja talonrakennuksessa toimivat tahot ja eri alojen ammattiliikenteen harjoittajat ja kuljettajat.

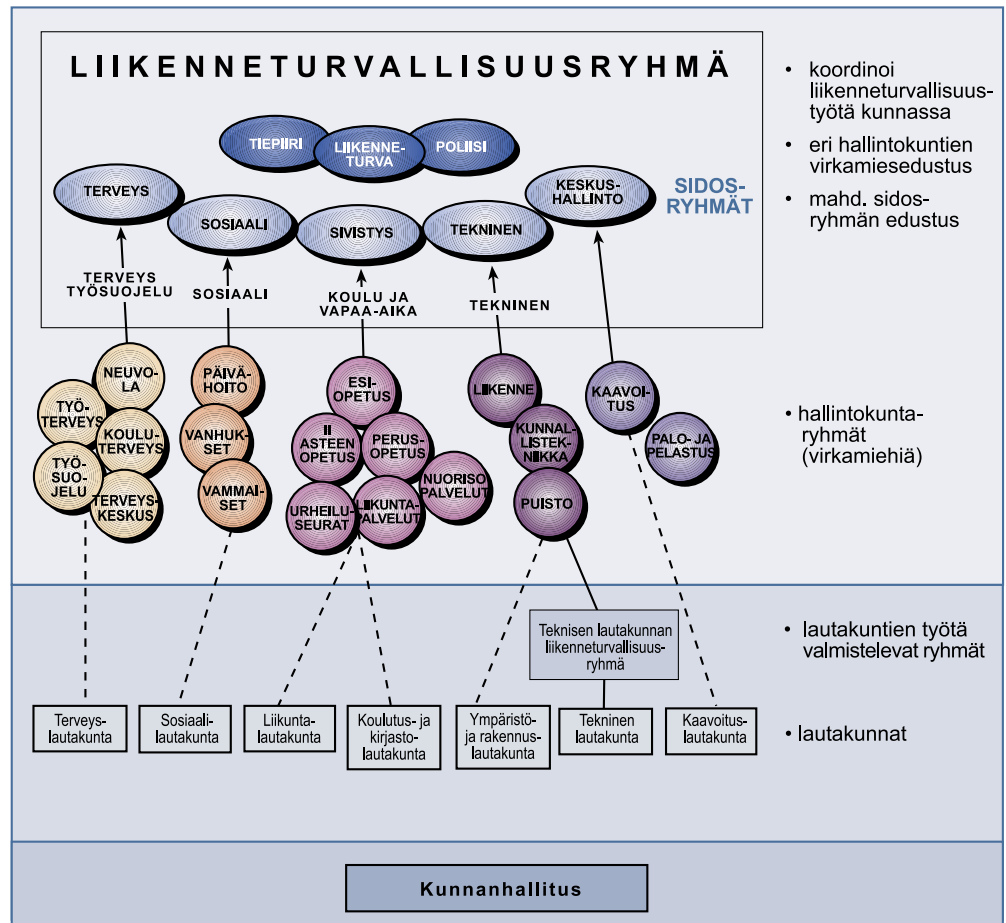
### 4.2 Työn organisointi

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista. Kunnan 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.

#### **Tuusulan liikenneturvallisuustyö**

Kunnan liikenneturvallisuustyön koordinointia ja seurantatyötä varten tulee perustaa liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustus kunnan eri hallintokunnista. Ryhmän kokouksiin voidaan kutsua joustavasti muita asiantuntijoita esim. poliisista, Liikenneturvasta ja Tiehallinnosta.

Nykyisin Tuusulassa toimiva teknisen lautakunnan liikenneturvallisuustyöryhmä jatkaa toimintaansa valmistelemalla tekniselle lautakunnalle esitettäviä liikenneympäristöä koskevia toimenpiteitä teknisen toimen tai liikenneturvallisuusryhmän esitysten tai asukkaiden aloitteiden pohjalta.



Kuva 4.2-1: Liikenneturvallisuuksuustyön organisointi Tuusulassa.

Käytännön tasolla työ tehdään hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Tätä varten hallintokunnissa on hyvä olla pienryhmiä, joiden kautta eri sektoreiden edustajat vievät työn kentälle. Hallintokunnissa on laadittu liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat vuodelle 2004–(2005). Vuosittain suunnitelmat tulee päivittää yhteisten teemojen mukaisesti. Toimintasuunnittelussa pyritään siihen, ettei liikenneturvallisuuksuustyö vaatisi erillisiä raha- tai henkilöresursseja, vaan se olisi osa hallintokunnan muuta toimintaa. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö muiden sidosryhmien ja hallintokuntien kesken.

### 4.3 Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät

#### Keskushallinto

Tuusulassa kaavoitustoimi on sijoitettu keskushallintoon. Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan tarpeet liikenneverkolle ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuksuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Mitä aikaisemmassa kaavoitusvaiheessa liikenneturvallisuuksuuskohdat otetaan tarkasteluun mukaan, sitä parempaan lopputulokseen voidaan päästä. Turvallisuuksuustyön kustannukset ovat myös tässä vaiheessa hyvin vähäiset verrattuna siihen, että syntyneitä ongelmia joudutaan korjaamaan, esimerkiksi rakentamalla aikakäytäviä tai muuttamalla tieympäristön luonnetta hidasteilla, istutuksilla ja muilla rakenteilla.

Kaavoituksen ja liikennesuunnittelun keskinäiseen koordinointiin kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Erityisesti pyritään aikaistamaan liikenne- ja katusuunnittelua prosessissa, jotta turvallisuusvaikutukset tulisivat konkreettisimmiksi. Tavoitteena on kehittää maankäyttöä niin, että autoliikenteen kasvu voidaan minimoida. Eri liikennemuodot pyritään hajauttamaan eri väylille ja väylien risteämät pyritään minimoimaan. Keskustan ja asuntoalueiden kaavoituksessa tulee liikenneväylien osalta ottaa huomioon pyrkimys alhaisiin ajonopeuksiin.

### Tekninen toimi

Teknisen toimen tavoitteena on turvallisen ja loogisen liikenneympäristön luominen. Tämä edellyttää, että liikenneturvallisuus huomioidaan suunnittelun kaikissa vaiheissa ja toteutuksessa. Lisäksi tulee huolehtia siitä, että talousarvion varataan riittävästi määrärahaa liikenneturvallisuushankkeisiin. Liikenneväylien hyvästä kunnosta huolehditaan oikea-aikaisella kunnossapidolla mm. liukkaudentorjunnassa, paikkauksissa, näkemäalueiden raivauksissa sekä ajoratamaalauksissa. Teknisen toimen liikenteessä työskentelevän henkilökunnan turvallisuutta edistetään järjestämällä heille koulutusta

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, -kykyä ja laatua parannetaan kehittämällä seudullista yhteistyötä ja lippujärjestelmiä.

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

### Sosiaalitoimi

Sosiaalitoimella on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä sen palvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Sosiaalitoimessa perehdytetään henkilökunta liikenneturvallisuusaiheeseen, jotta heillä on valmiuksia viedä asiaa eteenpäin omassa toiminnassaan.

Päiväkodeissa turvallisuus otetaan tavoitteelliseksi mukaan päivittäiseen toimintaan. Päivähoidossa tavoitteena on saada lapset oppimaan liikennekäyttäytymistä, liikennesääntöjä sekä -merkit aiheeseen liittyvien kirjojen, pelien, leikkien ja askartelujen avulla. Turvallista liikkumista opetellaan lasten kanssa retkillä ja kävelyillä. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuuta kasvattajina ja esimerkin antajina. Päivähoitoyksiköiden lähialueiden vaaranpaikat kartoitetaan ja niistä annetaan tietoa tekniselle toimelle.



## Terveystoimi

Terveystoimi järjestää henkilökunnalle koulutusta liikenneturvallisuuksietämyksestä, jossa motivoitetaan henkilökuntaa kertomaan asiakkaille onnettomuuksien ehkäisykeinoista ja turvavälineiden käytöstä sekä opastetaan toimimaan esimerkiksi liikenteessä työmatkoilla ja vapaa-aikana.

Koulu- ja opiskelijaterveydenhuollon osuus on merkittävä, koska pahimmat liikenneonnettomuudet kohdistuvat nuoriin. Terveydenhoitajan oppitunneilla kerrotaan tapaturmien ehkäisystä, onnettomuuksien seurauksista ja vaikutuksista. Alkoholien ja huumeiden käytön vaikutuksiin liikkumisen kannalta kiinnitetään erityistä huomiota.

Lääkärien vastaanotoilla kerrotaan lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn. Ajokorttiin liittyvien tarkastusten yhteydessä kiinnitetään huomiota toimintakyvyn arviointiin ja mahdollisuuksiin havaita ympäristö ja reagoida havaintoihin.

Päivystysvastaanotolla aloitetaan onnettomuuksien tilastointi, koska kaikki tapaukset eivät kirjaudu valtakunnallisiin tilastoihin. Terveystoimi ylläpitää riittävästi koulutusta tehokkaasti ensiavun antamiseksi onnettomuuksiin joutuneille.

Neuvolat antavat tietoa lasten liikenneturvallisuuksista ja turvavälineistä huomioiden eri liikkumismuodot.



Työterveyshuolto arvioi terveystarkastusten yhteydessä toimintakyvyn heikkenemisen vaikutuksen liikenneturvallisuuksuteen.

## Sivistystoimi/ opetus

Sivistystoimen ja koulutuksen osalta liikenneturvallisuuksuunnitelman painopistealueet ovat turvallisten liikennekäytäntöjen sekä tietojen ja taitojen riittävä opettaminen. Koulumatkojen kulkeminen on osa lapsen koulupäivää. Yksi tärkeä painopistealue on oman turvallisuuden koulureitin kulkeminen niin, että lapsi osaa ottaa huomioon ympäröivän liikenteen ja mahdolliset vaaranpaikat sekä ymmärtää turvavälineiden välttämättömyyden ja merkityksen liikenteessä. Aloittaessaan koulunkäynnin oppilaalta edellytetään itsenäistä liikkumista kodin ja koulun välillä.



Alemmilla luokilla perusopetuksessa sekä päiväkodeissa ja esiopetuksessa painopiste on selkeästi tietojen ja taitojen antamisessa, ylemmille luokille siirryttäessä painopistealue muuttuu asennekasvatuksen puolelle. Oikean asenne maailman luominen on haastavaa ja vaatii aikuisväestön esimerkillistä ja johdonmukaista toimintaa jokapäiväisessä liikenteessä.

Koulumaailmassa liikennekasvatus sisältyy ympäristökasvatukseen sekä muihin muihin oppiaineisiin kuten liikuntaan ja terveystietoon. Koulumaailmassa liikennekasvatuksen yhteistyötahoina ovat paikallinen poliisi, liikenneturva sekä muut kunnan mahdolliset yhteistyötahot, nuoriso- ja liikuntatoimi esimerkkeinä.



Tärkeimmät toimintatavat ovat erilaiset teemapäivät liikenneasioista, opetusselliset, yksittäiset asiat (kuten säännöt, liikenne-merkit, turvavälineet) oppitunneilla sekä arkipäivän erilaisiin tilanteisiin liittyvät akuutit asiat, joita käsitellään läpi kouluvuoden.

### Sivistystoimi/ Liikunta- ja nuorisopalvelut

Liikunta- ja nuorisotyössä liikenneturvallisuus voidaan ottaa huomioon kiinnittämällä turvavarustuksiin ja liikennetietouteen huomiota erilaisissa liikunnallisissa kampanjoissa ja liikuntatapahtumissa. Liikenneturvallisuustyöhön voidaan kytkeä erilaiset seurat ja yhdistykset, jotka järjestävät toimintaa nuorille. Ryhmien vetäjien esimerkki korostuu nuorisotyössä. Liikunta- ja nuorisotyön kuljetusten turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota. Liikuntapaikat ja pysäköintialueet järjestetään mahdollisimman turvallisiksi.



### Palo- ja pelastustoimi

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



## Kirjasto

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

### 4.4 Liikennevalvonta

Liikenteen turvallisuus edellyttää tehokkaan ja riittävästi näkyvän valvonnan olemassaoloa. Näkyvällä valvonnalla pystytään parantamaan liikenneturvallisuutta myös ennaltaehkäisemällä ja nostamaan kuljettajien kokemaa kiinnijäämisriskiä. Salaista valvontaa tarvitaan, kun valvonta kohdennetaan laskelmoidusti ja toistuvasti sääntöjä rikkoviin. Nykyisellään poliisin resurssit valvoa riittävästi ja tehokkaasti kasvavaa liikennemäärää ovat riittämättömät. Tehokas valvonta vaatii erikoislaitteita ja erikoistumista, hyvänä esimerkkinä raskaan liikenteen valvonta.

Valvontatiedottaminen on keskeinen osa poliisin liikenneturvallisuustyötä. Valtakunnallisesti tulee tiedottaa yleensä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista asioista sekä valtakunnallisista valvontateemoista. Lisäksi kihlakuntatasolla tulee tiedottaa paikallisista valvontaiskuista ja niiden tuloksista. Tehokkaalla tiedottamisella vaikutetaan erityisesti liikenteessä koettuun kiinnijäämisriskiin sekä liikenteen riskien tiedostamiseen.

Kuntien nopeusrajoitusten alentaminen lisää valvonnan tarvetta. Nopeusvalvonnan lisäksi keskeisiä valvontakohteita ovat rattijuopumus, turvavälineiden käyttö, liikennevalojen noudattaminen sekä ajotapavalvonta (mm.ohitukset, suuntamerkin käyttö, suojatiekäyttäytyminen).

Valvontaa kohdennetaan riskiryhmiin, vaarallisiin paikkoihin sekä ajankohtiin. Näiden määrittämiseksi tulee analysoida mm. tapahtuneita liikennevahinkoja paikkojen ja ajankohtien perusteella varsinkin paikallistasolla. Keskeisiä paikkoja valvonnan kannalta ovat mm. koulujen läheisyydet, keskustojen risteykset ja suojatiet sekä keskustojen alennetut nopeusrajoitukset.

Keski-Uudenmaan kihlakunnassa liikenteen valvontaa tehdään osana päivittäistä perustyötä ympäri vuorokauden, sen lisäksi toteutetaan valvontaiskuja yhdessä Liikkuvan Poliisin kanssa. Valvonnan suuntaamisessa käytetään apuna poliisin tietoon tulleita liikennevahinkoja sekä kansalaisten valvontapyyntöjä ja havaittuja tarpeita. Liikenneympäristön muutoksissa poliisi on yhteydessä kunnan liikennesuunnitteluun. Poliisi valvoo ja opastaa paikoissa, joissa uusia järjestelyjä otetaan käyttöön. Kevyen liikenteen valvonnassa käytetään lisäksi apuna skootteri- ja polkupyöräpartiointia kesäisin.

Automaattinen liikennevalvonta kameralaitteistolla tukee poliisin suorittamaa valvontaa. Käytössä on laitteistoja nopeuden sekä liikennevalojen noudattamisen valvontaan. Tuusulan kunnassa otettiin keväällä 2004 käyttöön Hämeentieellä automaattinen nopeudenvälvontalaitteisto. Se kattaa 21 km Hämeentietä Tuusulasta Nurmijärven ja Hyvinkään puolelle ja matkalla on 9 kpl kameralaitteistoja, joihin kamera voidaan siirtää. Tutkimusten mukaan henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät keskimäärin noin 17 % ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet 30–50% automaattisesti valvotuilla tieosuuksilla. Suo-

messä ollaan parhaillaan laajentamassa automaattista valvontaa kattamaan 800 km. Myös automaattisen valvonnan tieosuuksilla poliisin on suoritettava monipuolista liikennevalvontaa.



*Kuva 4.4-1: Automaattinen nopeusvalvonta lisää turvallisuutta*

## 5 Liikenneympäristön kehittäminen

### 5.1 Lähtökohdat

Suunnitelman pääpaino on ollut liikenneturvallisuustyön kehittämisessä. Liikenneympäristön kehittämisessä on haettu keskeisiä liikenneturvallisuuden parantamiseen hyvin soveltuvia toimintakokonaisuuksia alueella laaditun liikennejärjestelmäsuunnitelman (KEHYLI) lähtökohdista ja yksittäisistä parannuskohteista on mukaan otettu vain tärkeimmät hankkeet.

Liikenneverkkoon kohdistuvilla toimenpiteillä selkeytetään liikennejärjestelyjä sekä ohjataan eri toimintojen välisiä liikennevirtoja. Yksittäisillä toimenpiteillä parannetaan kohteen liikenteelliset olosuhteet turvallisiksi, miellyttäviksi ja johdonmukaisiksi.

Virheellinen käyttäytyminen estetään mitoittamalla liikenneväylät ja liittymät ympäristöön sopiviksi ja sitä kuvaaviksi. Yksittäiset kohteet tulisi parannettaessa liittää aina laajempaan liikennejärjestelyyn, jotta tienkäyttäjä hahmottaa liikenneympäristön ja valitsee oikean käyttäytymistavan vallitsevan liikennetilanteen mukaisesti.

Liikenneympäristön suunnittelussa tulee ottaa huomioon ihmisen toiminnan fysiologiset rajoitukset ja ikääntyvien osuuden lisääntyminen tieliikenteessä. Virheellinen toiminta ei saa johtaa vakaviin onnettomuusseurauksiin. Suunnittelussa haastetta tuo vuodenaikojen vaihtelut, jolloin liikenneolosuhteet vaihtelevat suuresti. Talvella lumitilan tarvitsema tila saattaa kesällä tarkoittaa liian väljää tilaa, jolloin nopeustaso nousee. Liikennesuunnittelussa ja kaavoituksessa on hyvä käyttää liikenneturvallisuuden tarkastuslistoja sekä korjata mahdolliset virheet ja puutteet jo suunnitteluvaiheessa, jolloin se on huomattavasti halvempaa ja helpompaa kuin toteutuneen hankkeen jälkikorjaus.

### 5.2 Liikenneverkon jäsentely ja erottelu

Suuria tieverkon toimenpiteitä on jo tehty Tuusulan kunnan alueella ja niitä toteutetaan lisää tulevana vuosina (KEHYLI 2001). Katuverkon jäsentelyä esitetään edelleen kehitettäväksi.

Vilkkaiden maanteiden ja kantateiden tasoliittymät ovat aina riski liikenteessä. Kaikki nykyiset liittymät Tuusulan väylällä, Hämeentiellä ja Järvenpääntiellä tulee käydä läpi ja ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin niiden turvallisuuden parantamiseksi.

Pyöräily ja mopoilu ovat hyvin suosittuja kulkumuotoja Tuusulassa. Koko alueella tavoitteena on yhtenäinen kevyen liikenteen verkko, joka lisää turvallisuutta. Risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa on kuitenkin turvattu. Tuusulassa on erityisesti koettu ongelmaksi mopo-liikenteen ja muun kevyen liikenteen konfliktitilanteet. Huomiota tulee kiinnittää siihen, että mopoilua sallitaan kevyen liikenteen väylillä paikoissa, joissa se ei vaaranna jalankulkijoiden turvallisuutta.

Keskusta- ja asuntoalueilla mopoilu ohjataan yleensä ajoradalle sekä mopoilun että jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden takia. Muualla mopoilu sijoi-

tetaan kuvan ohjeellisten periaatteiden mukaan. Mopoliikenteen sijoittamista arvioitaessa otetaan huomioon myös jalankulku- ja pyörätien standardi ja käyttäjämäärät, ajoradan pientareen leveys, pääväylän suuntaisen vaihtoehdoisen tie- tai katuyhteyden olemassaolo sekä alueellinen käytäntö (Lähde: Kevyen liikenteen suunnittelu, Tiehallinto 1998)

Moottori- ajoneuvot nopeus- rajoitus	Moottoriajoneuvot, keskivuorokausiliikenne KVL (ajoneuvoa/vrk) reunimmaisella ajokaistalla							
	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000
40 km/h	Ajoradalla							
50 km/h	Ajoradalla		Ajoradalla, jos leveys <sup>1)</sup> > 4,0 m, muutoin pyörätiellä				Pyörätiellä	
60 km/h	Ajoradalla	Ajoradalla, jos leveys <sup>1)</sup> > 4,0 m, muutoin pyörätiellä		Pyörätiellä				
> 70 km/h	Pyörätiellä							

<sup>1)</sup> Leveys tarkoittaa tässä reunimmaisen ajokaistan ja päällystetyn pientareen yhteisleveyttä

*Kuva 5.2-1: Mopon paikka kadulla (Lähde: kevyen liikenteen suunnittelu, Tiehallinto 1998)*

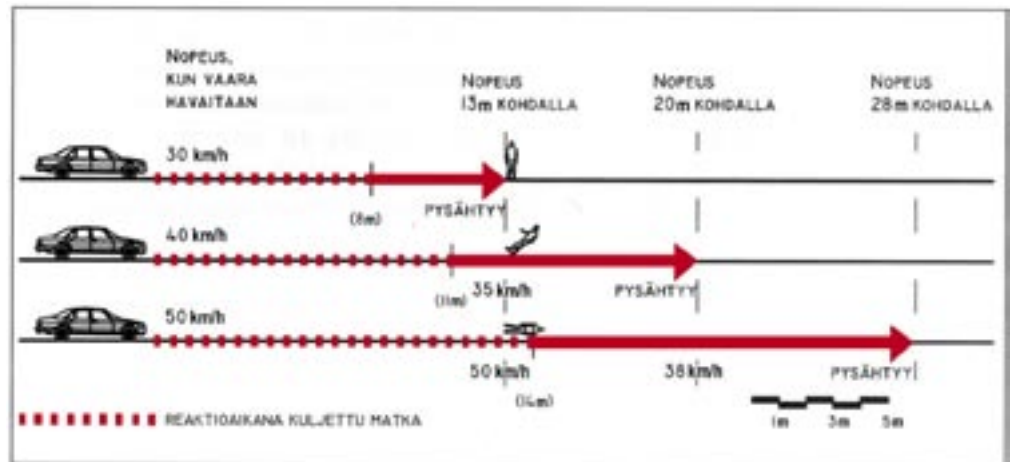
### 5.3 Liikenteen rauhoittaminen

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 uusi ohje liikenteen rauhoittamisesta.

#### Ajonopeuksien vaikutus liikenneturvallisuuteen taajamissa

Tutkimukset sekä ulko- että kotimaasta ovat osoittaneet ajonopeuksien alentamisen vähentävän onnettomuuksia ja lieventävän niiden seurauksia. Nopeusrajoituksen alentamista tukevat fyysiset liikennejärjestelyt ovat usein välttämättömiä erityisesti käytettäessä alle 40 km/h rajoituksia. Liikenneympäristön tulee olla sellainen, että alhainen nopeus tuntuu tienkäyttäjistä mielekkäältä ja silloin sitä on helppo noudattaa.

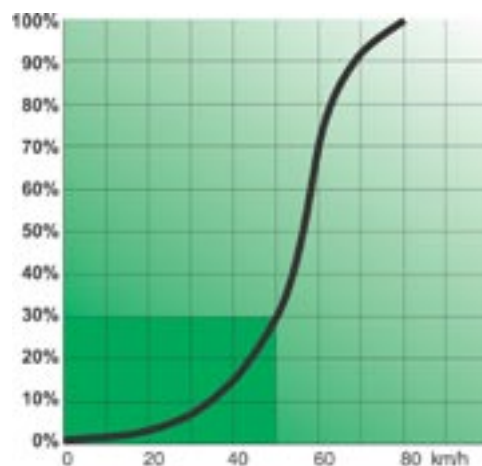
Alueellisella nopeusrajoituksella ja sitä tukevilla toimenpiteillä voidaan vähentää ainakin 20 % taajamien sisäisistä henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Autoilijan mahdollisuudet välttää onnettomuus yllättävässä tilanteessa ovat sitä paremmat, mitä alhaisempi nopeus on. Nopeuden noustessa näkökenttä kapeenee sekä reaktioaikana kuljettu matka ja jarrutusmatka pitenevät (kuva 5.3.-1).



Kuva 5.3-1: Ajonopeuden vaikutus törmäysnopeuteen kesäolosuhteissa kiviällä 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 5.3-2).

Tuusulan kunnan nopeusrajoitusjärjestelmä on muutoksen alla, koska alueelliset 30- ja 40-nopeusrajoitusalueet lisääntyvät koko ajan. Yksiselitteiset ohjeet näiden kahden alueen erottamiseksi sekä selkeä merkintätapa ovat tarpeen. Nopeusrajoitusjärjestelmää muutettaessa on otettava 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 5.3-2: Kuoleman todennäköisyys törmäysnopeuden mukaan.

#### Hidasteet

Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkit. Erilaiset portit, poikkileikkauksen kaventaminen, sivusiirtymät ja korotukset alentavat tehokkaasti nopeutta. Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet on esitetty "Liikenteen rauhoittaminen" -ohjeen mukaisesti taulukossa 5.3-1. Erytistoimintojen (koulut, päiväkodit, palvelupisteet) kohdilla on erittäin suositeltavaa käyttää jonkinlaista hidastetta. Hidasteiden suunnittelun yhteydessä on otettava myös huomioon tärinän vaikutus rakenteisiin.

**Taulukko 5.3-1: Hidastintyyppien valinnan pääperiaatteet**

Hidastetyyppi	Pääkatu erityiskohde 30–40 km/h	Kokoojakatu		Asuntokatu 30–40 km/h	Bussireitti
		40 km/h	50 km/h		
1.1 Suojatien korotus (10 cm/100 cm)	ei	ei	ei	kyllä	ei
1.2 Suojatien korotus (7 cm/50 cm)	kyllä	kyllä	kyllä	mahdollinen	mahdollinen
1.3 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.

Valtakunnalliset ohjeet antavat hyvän lähtökohdan erilaisille hidastejärjestelyille. Tuusulan alueella hidastintyypeistä toimenpideohjelmaan otettiin korotettu liittymä, leveä keskisaareke ja korotettu suojatie.



**Kuva 5.3-3: Korotettu suojatie Omenalahdentiellä.**

Hidasteiden rakentamisella ei ratkaista koko katuverkon turvallisuusongelmaa, vaan toimenpiteet tulee rajoittaa tarkoin harkittuihin kohtiin. Tätä puolta perustelee tehdyt tutkimukset, joiden mukaan nopeustaso 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, joissa liikkuu pääasiassa oman alueen asukkaita eikä merkittävää läpikulkuliikennettä ole, nopeuksien alentamiseen tulisi päästä tiedotuksen ja asukkaiden asennemuokkauksen avulla.

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 hankalat kohdat selkeiksi ja turvallisiksi.
- Katuosilla, joissa halutaan poistaa tai vähentää tarpeeton läpikulkuliikenne tai rauhoittaa katua muuten tarpeettomalta liikenteeltä, ohjaamalla liikenne käyttämään muita reittejä. Hidasteiden avulla reitin houkuttelevuutta voidaan sopivasti tarkoituksellisesti vähentää.
- Keskeiset kevyen liikenteen ylityskohdat, jossa järjestelyn kautta saadaan autoilijan ja kevyen liikenteen konfliktitilanteet pienennetyksi.
- Uusien asuntoalueiden katuverkon rakentamisen yhteydessä takaamaan turvallinen ympäristö.

#### 5.4 Liittymien ja katujaksojen parantaminen

Taajamaporttien avulla voidaan ilmaista taajamaan tai asuntoalueelle saapuminen tai tiejakson vaihtuminen. Porteilla pyritään vaikuttamaan autoilijan ajokäyttäytymiseen. Portteina voidaan käyttää erilaisia hidastintyyppisiä, joiden vaikutusta voidaan tehostaa istutusten, valaisimien ja muiden rakenteiden avulla.



Kuva 5.4-1: Taajamaportin avulla voidaan vaikuttaa autoilijan ajokäyttäytymiseen.

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

Tuusulassa suojateiden keskisaarekkeita esitetään useaan paikkaan etenkin koulureiteillä oleville suojateille.

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 2. Nopeusrajoituksen pitää olla alle 50 km/h korotusten kohdalla. Jos rajoitus on korkeintaan 30 km/h, korotuksista ei tarvitse erikseen varoittaa autoilijoita.

Korotettua liittymä esitetään rakennettavaksi Omenalahdentien ja Hämeenojantien liittymään, jossa koululaiset ylittävät pitkän suoran Omenalahdentien mennäkseen kadun yli kevyen liikenteen väylälle, sekä Koskenmäentien ja Paijalantien liittymään.

Nopeusrajoitus määritetään tien liikenteellisen tehtävän, tien ja sitä ympäröivän maankäytön suhteen sekä liikennejärjestelyjen ja turvallisuustilanteen perusteella. Asuntoalueella sijaitsevalla tonttikadulla ja keskustan asuntokadulla on yleisimmin nopeusrajoitus 30 km/h. Asuntoalueella oleva kokoojaväylä, esim. keskustan Kauppakadulla on nopeusrajoitus 40 km/h. Pääväylän nopeusrajoitus on yleisimmin 50 km/h edellyttäen, että suojateilla on saarekkeet turvaamassa ylittämistä.

Pysäköinti paikallisella kokoojakadulla voidaan sallia, jos ajoradan leveys on >7.0 m. Tonttikaduilla pysäköinti edellyttää ajoradan leveydeksi >5.5 m. Tienvarsi-pysäköinnillä on ajonopeuksia alentava vaikutus jo itse pysäköintitapahtumasta johtuen. Pääverkolla ei sallita pysäköintiä. Tuusulan keskustassa tulee laatia erillinen pysäköintijärjestely sekä -valvontaa koskeva suunnitelma.

Kiertoliittymät alentavat ajoneuvojen nopeutta, ja konfliktipisteiden lukumäärä on alhaisempi kuin muissa liittymissä. Kiertoliittymän avulla ajoneuvo-onnettomuudet vähenevät eri tutkimusten mukaisesti 30–85% ja seuraukset lievennyvät. 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 5.4-2). Työryhmä pitää kiertoliittymiä hyvinä ja joustavina sekä suosittaa niiden rakentamisia.

Kiertoliittymiä ehdotetaan rakennettavaksi mm. Järvenpääntien/Tuusulantien sekä Nahkelantien/Lahelantien liittymiin. Lisäksi ongelmallisiin katuverkon liittymiin kiertoliittymät soveltuvat hyvin.



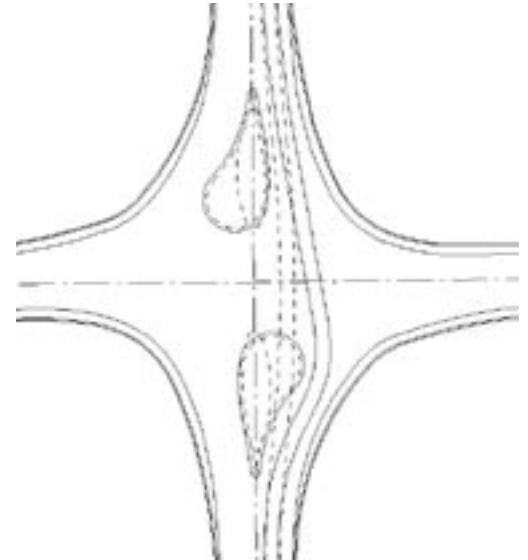
Kuva 5.4-2: Kiertoliittymä on turvallinen liittymämuoto.



Muut liittymäjärjestelyt suunnitellaan liittymäkohtaisesti. Taajaman ulkopuoliset nelihaaraliittymät voidaan porrastaa kahdeksi T-liittymäksi tai muotoilla uudenaikaisiksi turvaliittymiksi (kuva 5.4-3).

Reuna-alueiden pehmentämisellä voidaan turvallisuutta parantaa keskustan ulkopuolella olevilla väylillä, jossa nopeudet ovat suuret. Esimerkiksi pientareella olevia esteitä (isot puut, kivet) voidaan poistaa, luiskia loiventaa ja siltapilareita suojata kaiteella. Valaisinpylväiden tulee olla myötäävät ainakin taajamien ulkopuolella.

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



Kuva 5.4-3: Turvaliittymä



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.

Tuusulassa linja-autopysäkeiltä toivotaan kevyen liikenteen yhteyttä lähimmälle suojatielle, varsinkin silloin kun koulu sijaitsee tien toisella puolen. Yksi tällaisista toimenpidekohdeista on Lahelantiellä Maisalantien liittymän pohjoispuolella sijaitseva linja-autopysäkki.

Kuva 5.4-4: Maisalantien pysäkiltä yhteys suojatielle on puutteellinen.

## 5.5 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

Alueen henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista noin 28 % on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Tiehallinto on vuonna 1998 julkaissut "Kevyen liikenteen suunnittelu" -ohjeet, josta löytyy yksityiskohtaisia ratkaisuja kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Tuusulan kunta on ollut mukana Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2001, jossa on mietitty mm. kärkitehtävät koskien kevyen liikenteen hankkeita sekä niiden tärkeysjärjestys.

Pyöräliikenteen erottaminen ajoneuvoliikenteestä parantaa turvallisuutta. Vilkasliikenteisille maanteille on ehdotettu erillisiä kevyen liikenteen väyliä. Ajoneuvoliikenteen risteämiskohtiin on kiinnitettävä erityistä huomiota, koska niissä tapahtuu suurin osa onnettomuuksista. Pyöräilyn ja mopoilun suosio on kasvanut viimeisten vuosien aikana. Mopoilu on sallittu suurimmalla osalla yhdistetyistä kevyen liikenteen väylistä. Nuorison kaahailu koetaan vaaratekijänä koululaisten reiteillä. Tuusulaan on rakennettu paljon kevyen liikenteen väyliä. Tässä suunnitelmassa ehdotetaan väylästäön rakentamista yhtenäiseksi verkostoksi.

Uusien asuntoalueiden rakentamisen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että kevyen liikenteen järjestelyt toteutetaan samanaikaisesti ajoneuvoliikenteen järjestelyjen kanssa.

Suojatiesaarekkeita tai korotettuja suojateitä rakentamalla voidaan parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta vilkkaimmissa tienylityskohdissa kuntakeskuksissa. Nykyisten suojateiden havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä liikennemerkkejä lähemmäksi ajorataa sekä varustamalla saareke suojatiemerkeillä ja liikennemerkkien varret tehostamismerkinnöillä. Pääsuunnan kevyen liikenteen väylän ja sivutien liittymä tulee varustaa suojatiellä. Useat suojatiet, jotka ylittävät maantien tai paikallistien päättyvät ojaan tai pientareeseen. Näihin paikkoihin tulisi rakentaa turvallinen kevyen liikenteen yhteys sivutielle.



Kuva 5.5-1: Kevyen liikenteen kiertoliittymä alikulun läheisyydessä.

Alikulut parantavat liikenneturvallisuutta ja niitä suositellaan rakennettavaksi keskustojen ulkopuolelle vilkkaiden teiden risteyskohtiin, sinne missä kevyttä liikennettä on paljon. Tuusulassa alikulkuja on rakennettu lähinnä Tuusulanväylän ali. Alikulkuja rakennettaessa ei ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota näkemiin, joista on tullut erittäin paljon valituksia.

Kevyen liikenteen väylien kiertoliittymät soveltuvat vilkkaisiin liittymiin esimerkiksi alikulkujen läheisyyteen.

Koulun ja päiväkodin saattoliikenteeseen sekä pihojen ja liikenneympäristön liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää tulevaisuudessa huomiota. Jokaiselle koululle ja päiväkodille tulee laatia alueen liikennejärjestelysuunnitelma (piha, lähiympäristö). Koululaiset kokevat usein liikenteen vaaralliseksi koulujen läheisyydessä. Koulujen kohdalle tulee harkita esim. nopeusrajoituksen alentamista sekä hidasteiden rakentamista. Koulujen ja päiväkotien läheisyyteen tulee varata turvalliset saattoliikenteen paikat. Tiepiirissä on laadittu koulujen liikenneturvallisuukselvitys, joka valmistui keväällä 2004.

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

## 5.6 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikennemerkillä voidaan selkeyttää liikennejärjestelyjä ja antaa viestiä kuljettajalle siitä, miten hänen pitäisi käyttäytyä ko. kohdassa. Väistämisvelvollisuusmerkkien asettaminen esimerkiksi kokoojaluokan kadun sivusuunnille ei välttämättä paranna liikenneturvallisuuksua kovin paljon, koska ko. merkit yhdistettynä leveisiin katuihin tai väyliin aiheuttavat ajonopeuksien kasvua pääsuunnalla. Väistämisvelvollisuutta voidaan tehostaa laittamalla kärkekolmio myös keskisaarekkeelle tai ajoratamaalauksin.

Selkeällä ja yksiselitteisellä viitoituksella voidaan parantaa liikenneturvallisuuksua. Ohjeiden mukaisilla suunnistustauluilla, viitoilla ja yläpuolisilla opasteilla vältetään tielläliikkujien epätietoisuudesta johtuvat yllättävät ajolinjat ja turhat konfliktitilanteet. Riittävän suuret katunimikilvet ovat tärkeitä. Tuusulassa on parhaillaan käynnissä selvitys, jossa tutkitaan viitoitusta ja/sekä opastusta.

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.

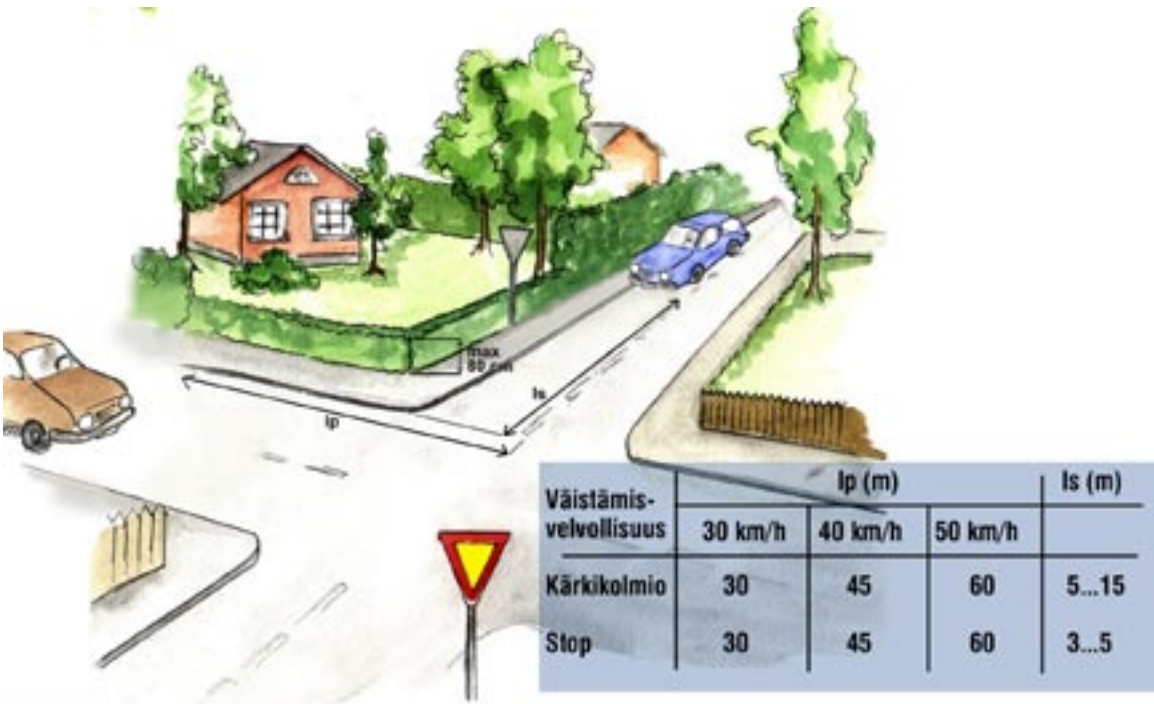
Liikenteen hallinnan avulla voidaan reaaliajassa antaa tietoa autoilijoille liikenteen häiriöistä ja säävaihteluista. Myös automaattinen nopeusvalvonta on yksi liikenteen hallintakeino.

Työaikaiset liikennejärjestelyt tulee hoitaa tarkoin ennen työn aloittamista. Liikennejärjestelyjä suunniteltaessa noudatetaan SKTY:n (Suomen kuntatekniikan yhdistyksen) julkaisua 19/99 "Tilapäiset liikennejärjestelyt katualueella". Kunnan myöntämien lupien yhteydessä pitää määritellä selkeät liikennejärjestelyt. Joka työmaalle tulee määrätä vastuuhenkilö. Tärkeää on hoitaa tarvittavat liikenne- ja varoitusmerkit työmaalle. Kevyen liikenteen kulku tulee turvata ja merkitä väylät asianmukaisesti liikennemerkeillä. Työmaan varoitusvalojen on toimittava kunnolla. Suuremmista työmaista kannattaa tiedottaa paikallisissa tiedotusvälineissä.

## 5.7 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. Tontilla sijaitsevien aitojen tai muiden rakennelmien poistaminen näkemäalueilta kuuluu tontinomistajille. Kunnossapidon ja puistoyksikön tulee poistaa kasvillisuudesta johtuvat näkemäesteet muilta alueilta. Näkemäalueen mitoitusohjeet löytyvät Tiehallinnon ohjeesta ”Taajamien keskustan suunniteluohje” (taulukko 5.7-1). Talvella näkemäesteiksi muodostuvat lumikasat tulee välittömästi poistaa mm. liittymistä sekä liikennemerkkien ja katuvalaistuksen tieltä. Istutussuunnitelmissa tulee valita sellaiset kasvit, jotka eivät kasva liian isoiksi ja aiheuta näkemäesteitä myöhemmin.

Taulukko 5.7-1: Näkemäalueen mitoitus asuntoalueilla



Teiden auruksessa ja liukkaudentorjunnassa tulee pyrkiä mahdollisimman hyvään ajoitukseen ennen ruuhka-aikoja. Kevyen liikenteen väylien liukkaudentorjuntaan kiinnitetään yleensä liian vähän huomiota. Yksi jalankulkijan sairaalahoitoa vaativa kaatumisonnettomuus maksaa keskimäärin 5.000 € ja kaatumistapauksia on talvisin paljon. Talvikunnossapidon taso vaikuttaa merkittävästi talvikelien onnettomuuksiin, joten kunnossapidon riittävän korkea taso pitää varmistaa.



*Kuva 5.7-1: Kunnossapidon taso vaikuttaa turvallisuuteen.*

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

## **5.8 Toimenpideohjelma**

### **Ohjelman laadintaperiaatteet**

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

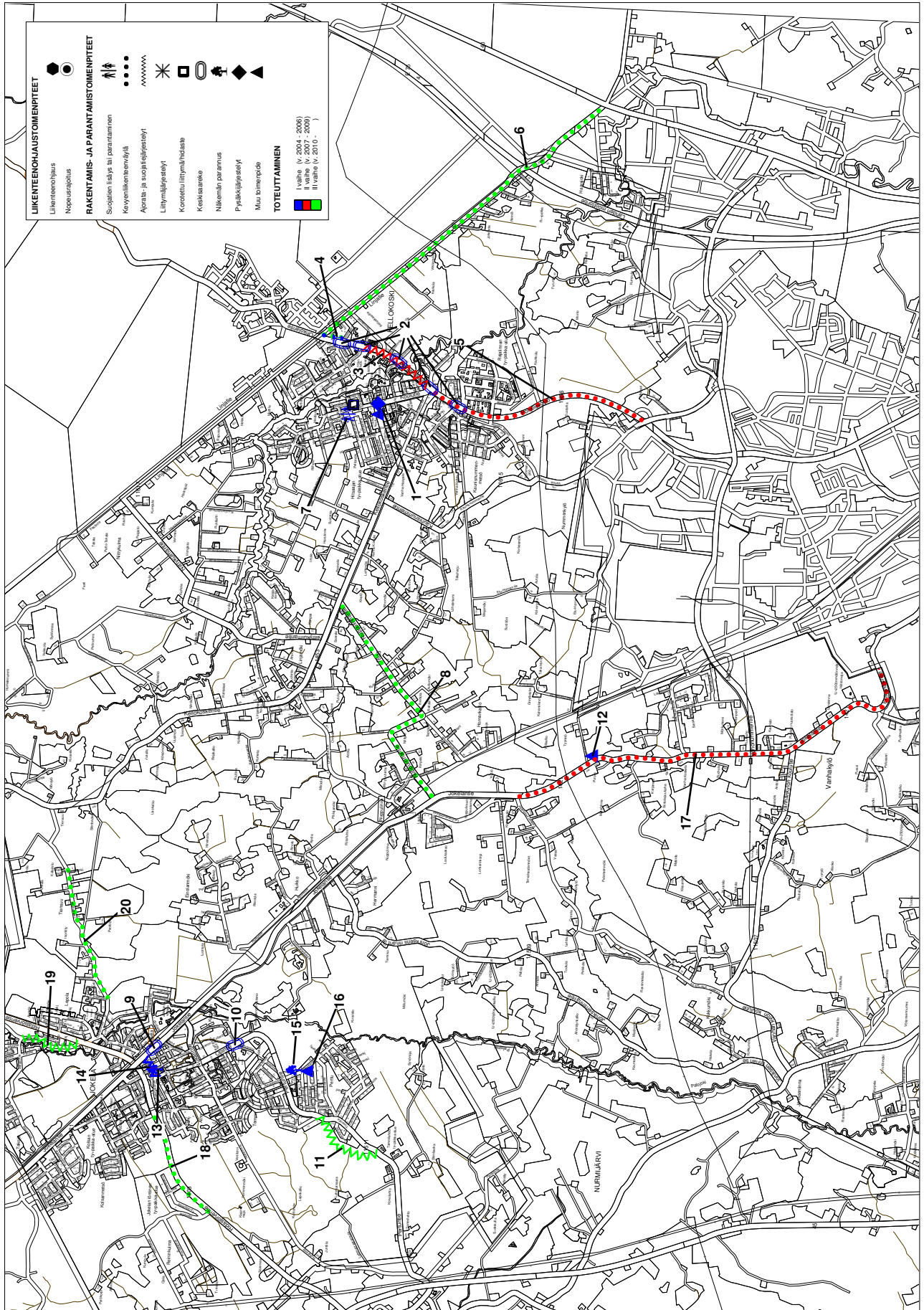
Toteuttamishjelmaan on otettu mukaan pääasiassa edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelyjä parantavia toimenpiteitä. Pieniä toimenpiteitä on paljon enemmän kuin ohjelmassa on esitetty. Ohjelman täydentämisen ja toteuttamisen tulee olla jatkuvaa. Ongelmakohteiden ja puutteiden korjaamiseen on ehdotettu kevyen liikenteen ja autoliikenteen järjestelyjä koskevia parantamistoimenpiteitä sekä liikenteenohjaus- ja kunnossapitotoimenpiteitä. Suuria rakentamistoimenpiteitä ei käsitellä tässä suunnitelmassa.

Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisajan mukaan neljään luokkaan. Luokkien sisällä ei ole tehty tärkeysjärjestystä. Luokkaan 0 on sijoitettu toimenpiteet, jotka kuuluvat päivittäiseen ympäristön hoitoon. 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.

## TUUSULAN LIKENNETURVALLISUUSUUSUUNNITTEET

Kohde	Osoite	Toimenpide	Toteut. jakso	Kust. €
<b>KELLOKOSKI</b>				
1	Mt 1453 Koulutie Ruukin koulun kohdalla	pysäkin siirtäminen lähemmäksi suojatietä ja katualueen erottaminen jalkakäytävästä reunakivellä	1	30 000
2	Mt 1456 Vanhan Valtatien 5 liittymää keskustassa	suojatiesaarekkeiden rakent., valaistuksen parant.	1	75 000
3	Mt 1456 Vanha Valtatie keskustassa	taajamatiien saneeraus *	2	300 000
4	Mt 1456 Vanha Valtatie välillä sairaala-Linjatie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen	1	150 000
5	Mt 1456 Pohjoisväylä	kevyen liikenteen väylän rakentaminen *	2	340 000
6	Pt 11671 Linjatie välillä mt 1456 Vanha Valtatie -mt 140 Vanha Lahdentie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen *	3	1 100 000
7	Omenalahdentien Hämeenojantien liittymä	suojatien merkitseminen, korotettu liittymä	1	36 000
8	Pt 11605 Nuppulinnantie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	900 000
<b>JOKELA</b>				
9	Mt 1421 Jokelantien Asemanraitin liittymä	suojatiesaarekkeen tai korotetun suojatien rakentaminen	1	15 000
10	Pt 11511 Opintie 15	suojatiesaarekkeen rakentaminen koulun kohdalle	1	15 000
11	Pt 11511 Pertuntie välillä Laurintie - Kuorontie	tien rakentaminen kaavan mukaiseen paikkaan	3	250 000
12	Mt 1421 Jokelantie 332	kaarteisiin taustamerkit	1	1 000
13	Keskustie/Puistokuja	näkemän parant: puun karsiminen, merkin siirto	0	500
14	Keskustie välillä Opintie - Jokelantie	keskustan parantaminen, liittymien yhdistäminen yms.	1	100 000
15	Pappilantie 16	näkemän parantaminen kuusialtaa leikkaamalla	0	800
16	Pappilantie/Topiaksentie	ajoneuvolla ajon estäminen kevyen liikenteen väylälle	1	5 000
17	Mt 1421 Jokelantie välillä Vaasan yksityistie - Vanhankyläntie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen *	2	460 000
18	Mt 1403 Ridajärventie välillä Reinintie - Tiiliruukintie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	200 000
19	Vanhatie	Virtalantien jatkeen rakentaminen (edellytt. uutta kaavaa)	3	50 000
20	Tiensuuntie välillä Pekkalanatie - Katajaladontie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	300 000

\* KEHYLI-hanke



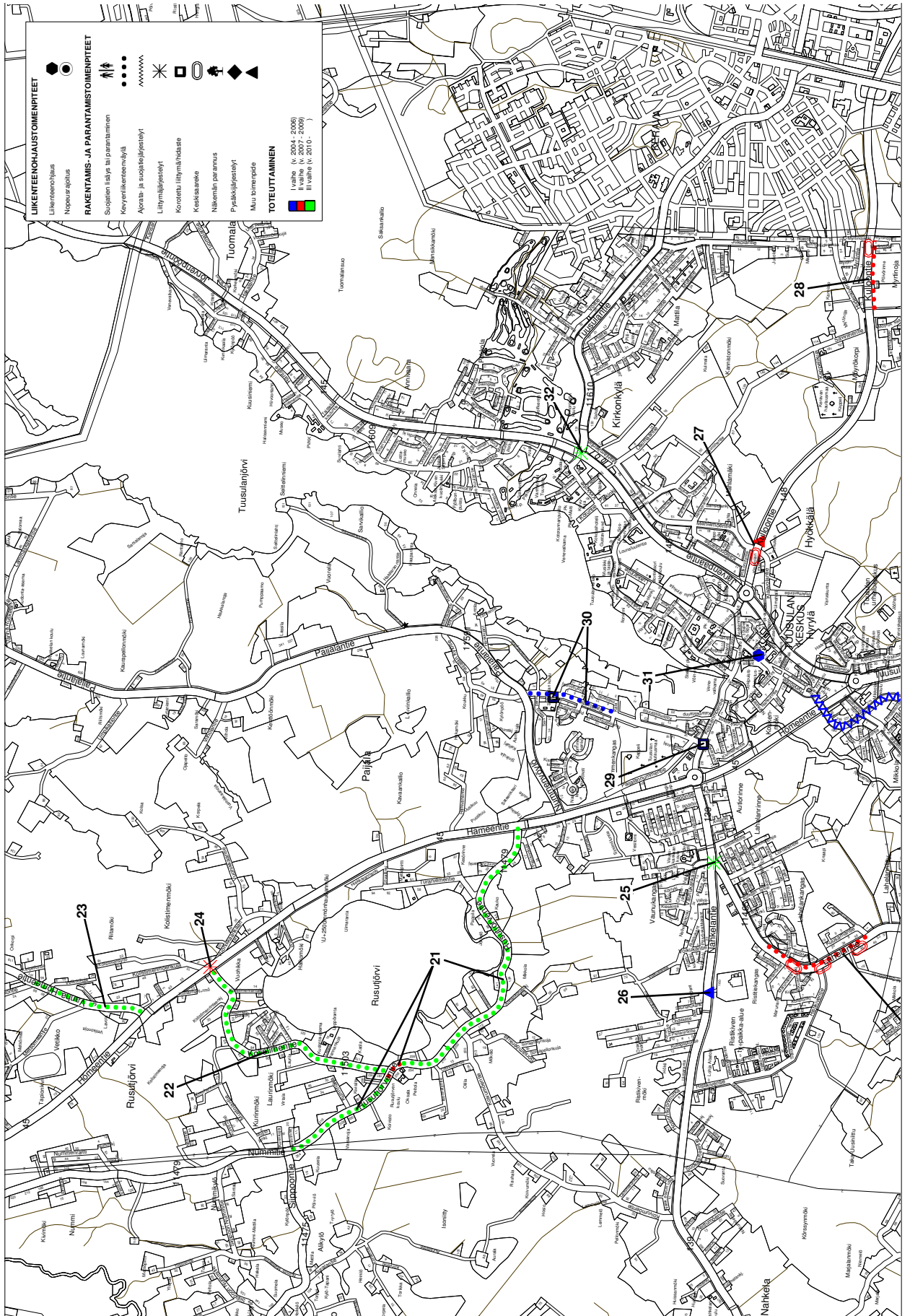
## TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSUOIMOINPITEET

Kohde	Osoite	Toimenpide	Toteut. jakso	Kust. €
<b>RUSUTJÄRVI</b>				
21	Pt 11479 Rusutjärventie välillä Kt 45 Hämeentie - Pt 11475 Siippoontie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen koulun kohdalle * kevyen liikenteen väylän rakentaminen muulle välille	2 3	240 000 805 000
<b>KOLISTIMENMÄKI</b>				
22	Pt 11503 Kolistimentie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen *	3	290 000
23	Pt 11505 Vanha Hämeentie - Vetikontie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen *	3	300 000
24	Kt 45 Hämeentien Pt 11503 Kolistimentien liittymä	suojatiasaarekkeen rakent. ja yhteydet pysäkeille	2	50 000
<b>HYRYLÄ</b>				
25	Mt 139 Nahkelantien Pt 11465 Lahelantien liittymä	kieroliittymän rakentaminen	3	500 000
26	Mt 139 Instrumentariumin liittymässä	väistötilan rakentaminen	1	30 000
27	Mt 148 Kulloontien Mahlamäentien liittymä	liittymän kanavointi tai kieroliittymä sekä akk	2	400 000 /
28	Mt 148 Kulloontie Myrtilojantien liittymä	liittymän kanavointi ja kevyen liikenteen väylän rakent. välille Myrtilojantie - Tuusulan itäväylä, yhteys Länt. Kannistontiel. liittymän korottaminen tai ajohidasteet	2 1	460 000 300 000
29	Koskenmäentien Pajjalantien liittymä	ajohidasteiden rakentaminen koulun kohdalle ja uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien itäpuolelle	1	42 000
30	Pajjalantie välillä Kalamiehenkuja - Nummenväylä	liikennevalonpoikuuksen tarkastaminen liittymässä	0	500
<b>KIRKONKYLÄ</b>				
32	Mt 145 Järvenpääntien Pt 11610 Tuusulantien liitt.	liikennevalo-ohjauksen tai kieroliittymän rakentaminen	3	200 000 / 1 000 000

\* KEHYLI-hanke

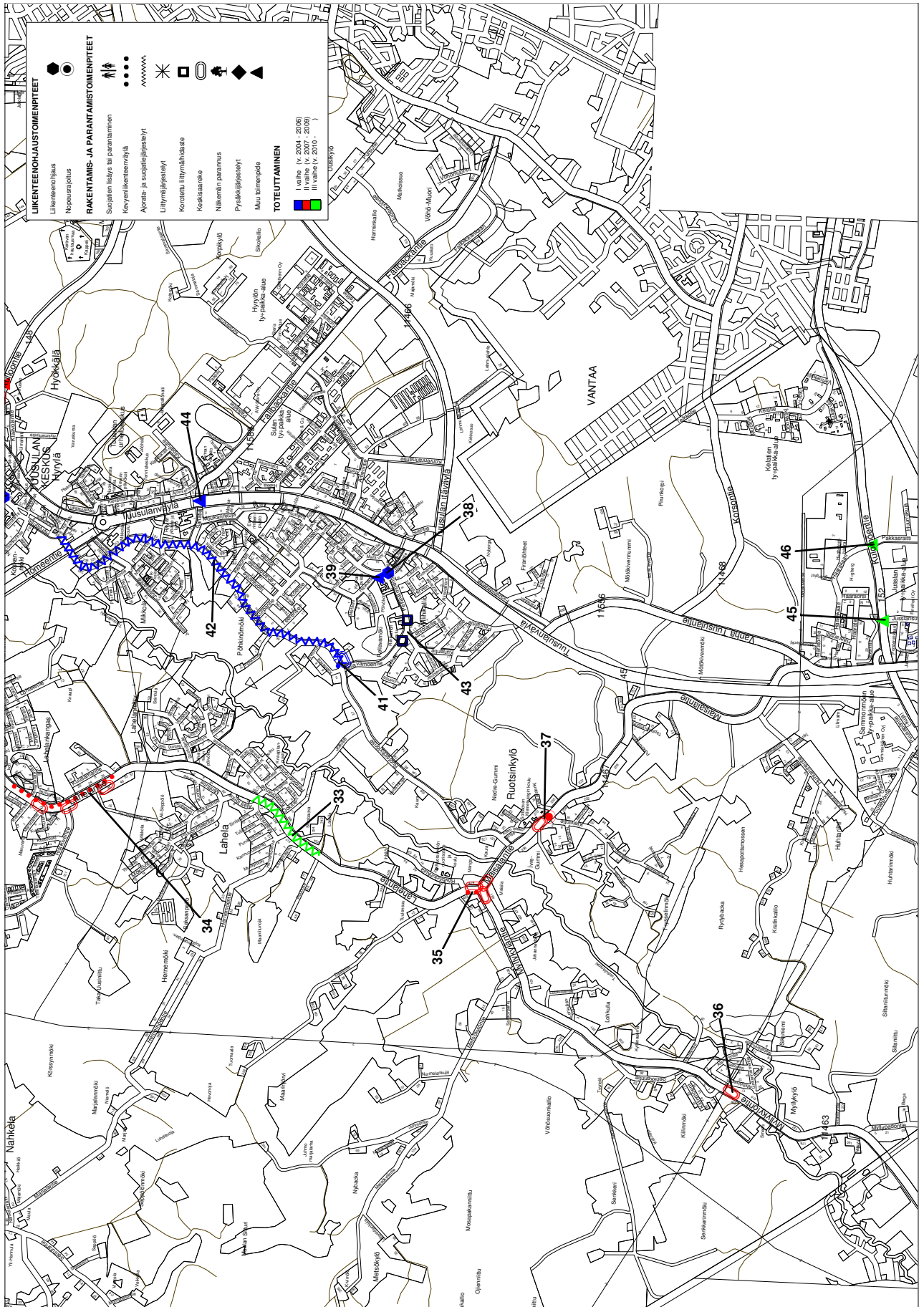


LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITTÄMINEN



## TUUSULAN LIKENNETURVALLISUUSUOIMENPITEET

Kohde	Osoite	Toimenpide	Toteut. jakso	Kust. €
<b>LAHELA</b>				
33	Pt 11465 Lahelantie välillä Ruutintie - Aikyläntie	Lahelantien parantaminen, suojatiasaarek- keiden ja kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen pysä- keille ja nykyiselle kevyen liikenteen väylälle suojaatiasaarekkeiden ja kevyen liikenteen yhteyksien rakent.	3	250 000
34	Pt 11465 välillä Kuusamantie - Maittaisentie		2	100 000
<b>RUOTSINKYLÄ</b>				
35	Pt 11467 Maisalantie / Pt 11465 Lahelantie / Pt 11463 Mylykyläntie	suojaatiasaarekkeiden rakentaminen ja yhteydet pysäkeille	2	50 000
36	Pt 11463 Mylykyläntie - Mylykiventien liittymä	suojaatiasaarekkeiden rakentaminen	2	15 000
37	Pt 11467 Maisalantie, Klemetskogin koulun kohta	nopeusraaj. alentaminen, suojaatiasaarekkeiden rakentaminen	2	15 000
<b>RIIHIKALLIO</b>				
38	Haukantie	suojaatiemerkin siirtäminen suojatien etureunaan	0	100
39	Haukantie	jalkakäytävän rakentaminen ostoskeskuksen kohdalle	1	5 000
41	Pellavamäentien Pähkinämäentien liittymä	suojaatiasaarekkeen ja kevyen liikenteen yhteyden rakentam.	1	25 000
42	Pähkinämäentie välillä Pellavamäentie-Hynylänkatu	suojaatiasaarekkeiden rakentaminen	1	30 000
43	Riihikallion koulun kohta	korotettujen suojaateiden rakentaminen	1	30 000
44	Kt 45 Tuusulanväylän Sahatien liittymä	liikennevalojen toiminnan tarkastaminen	1	1 000
<b>JUSSLA</b>				
45	Mt 152 Kulomäentien Jusslansuun liittymä	alikulukäytävän rakentaminen	3	150 000
46	Mt 152 Kulomäentien Pakkasraitin liittymä	alikulukäytävän rakentaminen	3	150 000



### Toteuttamishjelman kustannukset

Toteuttamishjelman kokonaiskustannukset ovat noin 8,4 M€ eli keskimäärin noin 840 000 € vuosittain. Osa hankkeista liittyy KEHYLI- hankkeisiin. Liikennejärjestelyn parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Useat hankkeet rahoittavat Tiehallinto ja kunta yhdessä, joissakin tapauksissa rahoitusta tarvitaan myös yksityisiltä yrityksiltä. Jokaisen toimenpiteen rahoitusosuudet sovitaan eri osapuolten kesken tapauskohtaisesti.

Toimenpiteet väylille, joissa tienpitäjänä on kunta, yhteensä noin 710 000 € jakautuen:

- 0.jakso:	1 900 €
- 1.jakso:	258 000 €
- 2.jakso:	100 000 €
- 3.jakso:	350 000 €

Toimenpiteet väylille, joissa tienpitäjänä on tiepiiri, yhteensä 7 700 000 € jakautuen:

- 1.jakso:	317 000 €
- 2.jakso:	2 270 000 €
- 3.jakso:	5 095 000 €

Kaikki toimenpiteet yhteensä noin 8 400 000 €

### 5.9 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitetyt toimenpiteet ovat laaja-alaisia ja moninaisia, joten niiden yhteisvaikutukset ovat vaikeasti arvioitavissa. Yleisten teiden toimenpide-ohjelman toimenpiteet on arvioitu Tiehallinnon TARVA- ohjelmalla (tienpidon turvallisuusvaikutusten arviointi). Toimenpide-ohjelman toimenpiteiden laskennallinen onnettomuusvähenemä on n. 1,029 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa yleisillä teillä. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan siksi myös mm. nopeuksien alentamista ja niihin liittyviä tukitoimia, riittävää poliisin valvontaa sekä kasvatus- ja tiedotustyön tehostamista.

## **6. JATKOTOIMENPITEET**

### **6.1 Suunnitelman käsittely ja seuranta**

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää suunnitelman käsittelyä kunnan eri päättävissä elimissä ja päätökset tavoitteiden ja suunnitelman toimenpiteiden hyväksymisestä. Tämän jälkeen päättäjät huolehtivat siitä että suunnitelman toteuttamiseen tarvittavat resurssit varataan vuosittain kunnan budjettiin.

Kunnan liikenneturvallisuustyön koordinoitua ja seurantatyötä varten tulee perustaa liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustus kunnan eri hallintokunnista. Liikenneturvallisuusryhmällä on vastuu työn koordinoimisesta, jatkumisesta ja seurannasta. Ryhmän kokoonpanoa ja tehtäviä tulee tarkistaa säännöllisesti, esimerkiksi kerran vuodessa. Liikenneturvallisuusryhmän tulee tiedottaa työstä tämän raportin julkaisemisen jälkeen.

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

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri turvallisuustekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoimisen ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä kehitetty mittaristokokonaisuus (liite 2).

Mittaristoa käytetään siten, että Tuusulan kunnan liikenneturvallisuusryhmä kokoaa mittariston arvot vuosittain. Tällöin voidaan muodostaa yhteinen käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä Tuusulan alueella ja ryhtyä tämän perusteella tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittaristo toimii myös alueen liikenneturvallisuustoiminnan läpinäkyvyyden lisääjänä ja eri tahojen keskustelun yhteisenä viitekehysenä. Se palvelee kaikkia kuntatason liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä se kuvaa pelkistetysti kunnassa tehtävän liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita.

### **6.2 Liikennejärjestelyjen toteutus**

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa 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 hankkeiden toteuttamista. Seuraavat toimenpiteet ovat tärkeitä:

- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- suojatieturvallisuuden parantaminen koulujen ja oppilaitosten lähellä
- päätie- ja katuverkon täydentäminen sekä sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
- vilkkaimpien liittymien parantaminen
- alueellisten nopeusrajoitusten merkitsemisen yhtenäistäminen ja parantaminen
- näkemien parantaminen, erityisesti kevyen liikenteen alikuluissa
- kunnallisen pysäköinti- ja viitoitussuunnitelman laatiminen

### **6.3 Liikenneturvallisuussuunnitelman päivittäminen**

Tässä suunnitelmassa esitetyt hallintokuntien toimintasuunnitelmat tulee vuosittain käydä läpi ja päivittää tarvittaessa. Koko suunnitelman päivittäminen on ajankohtainen 5–8 vuoden kuluttua.

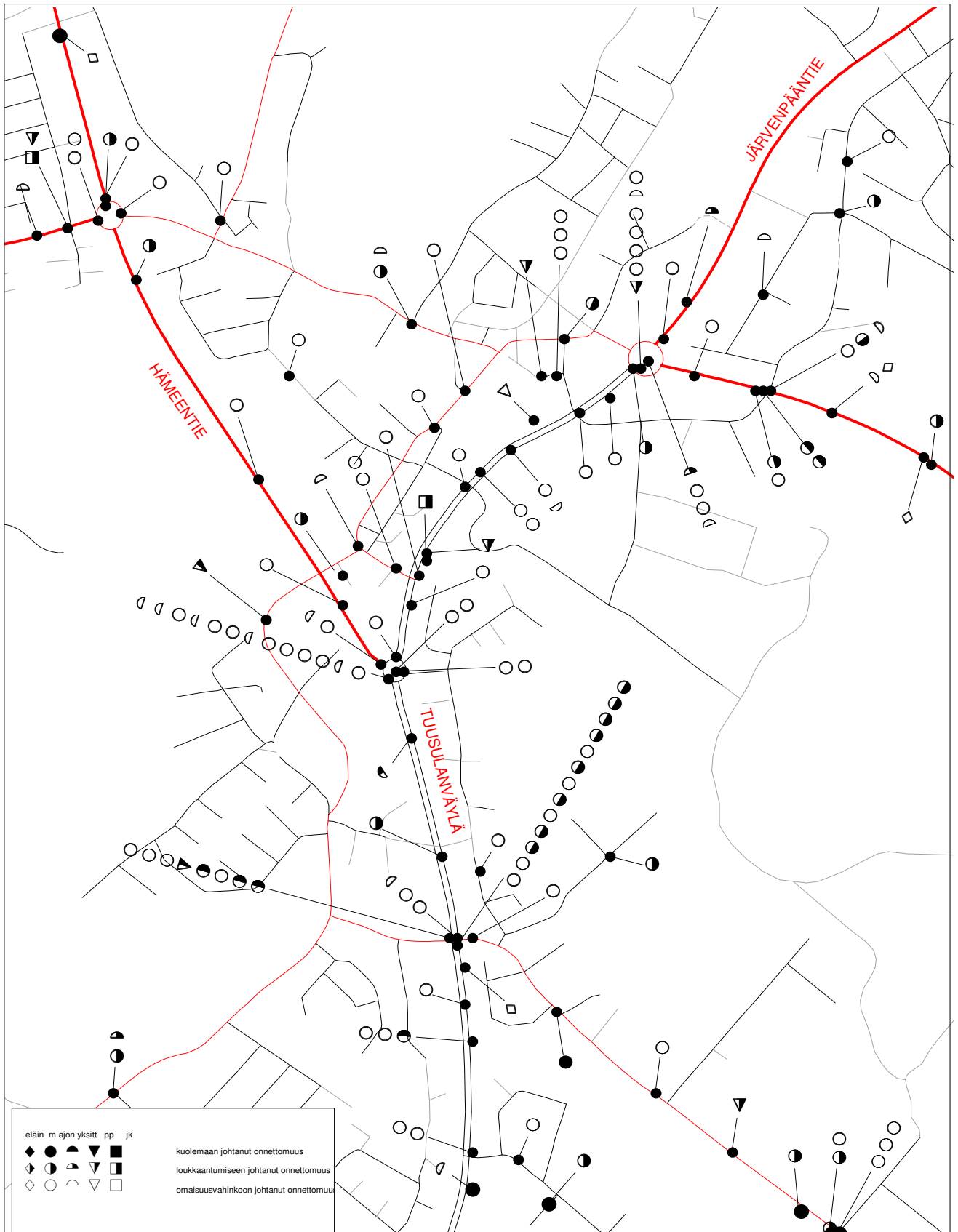
## **LIITTEET**

1. Liikenneonnettomuuskartat
2. Mittaristokokonaisuus
3. Hallintokuntien toimintasuunnitelmat

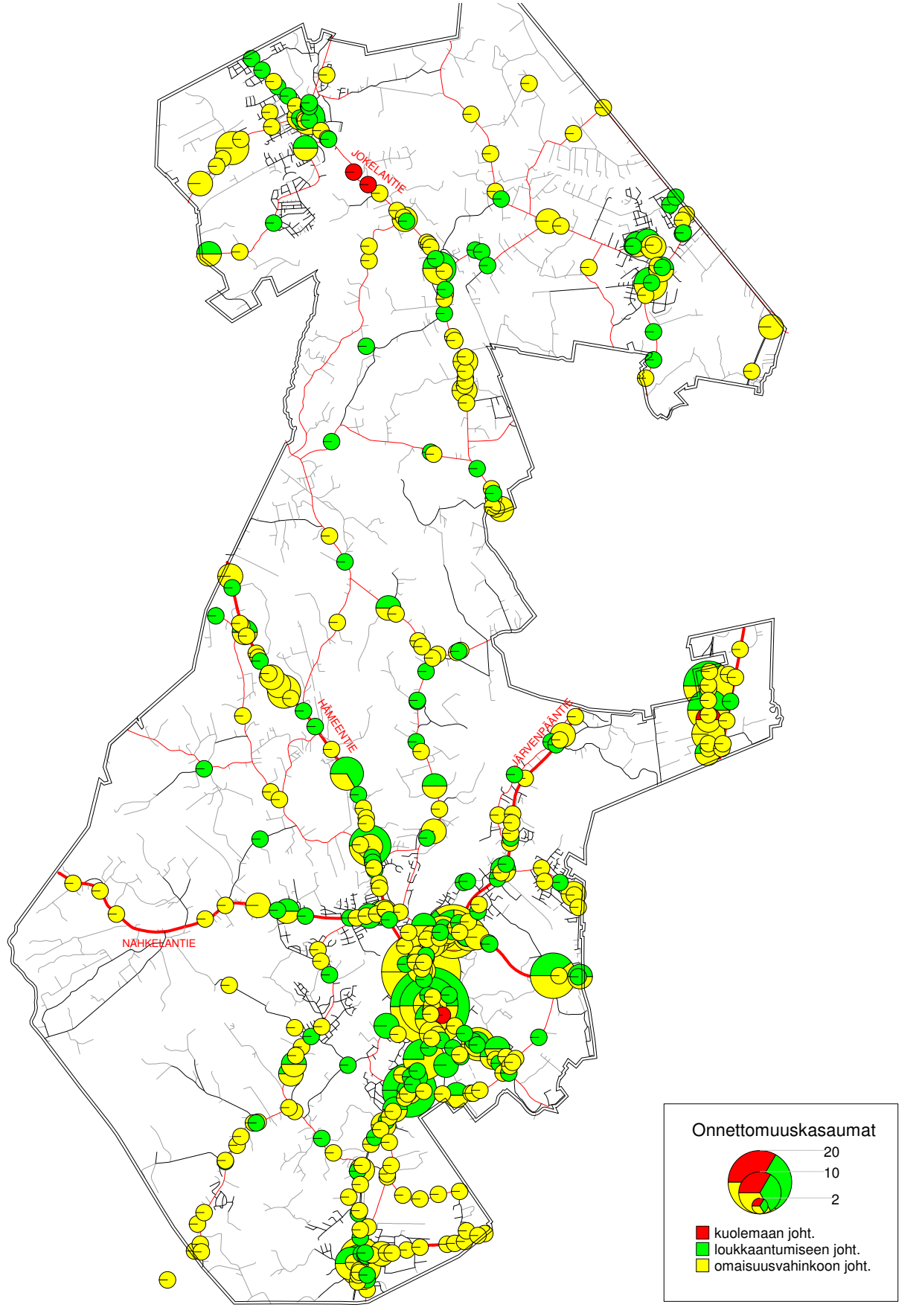




Tuusulan keskustan liikenneonnettomuudet vuosilta 1998-2002.  
 Vuosien 1998 ja 1999 osalta aineelliseen vahinkoon johtaneet onnettomuustiedot eivät ole kattavia.



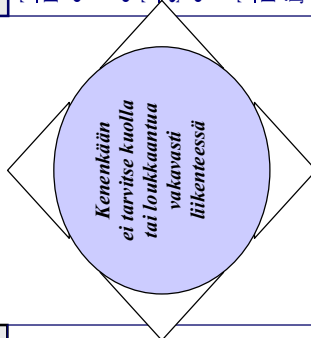
### Tuusulan onnettomuuskasaumat vuosilta 1998-2002



Tuusulan liikenneturvallisuusstrategian BSC  
(BSC= Balanced Scorecard= tasapainoitettu mittaristo)

Liikenneturvallisuusstrategian vaikuttavuus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p><b>Tavoite:</b> Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja niiden seurausten minimointi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vuonna 2010 enintään 40 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta</li> </ul> <p><b>Tavoite:</b> Asukkaat tuntevat asuinympäristönsä turvalliseksi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (lkm)</li> <li>Liikenteen turvattomuus kokonaisuutena asukkaiden osuus väestöstä (%)</li> </ul>

Viestintä, valvonta ja pelastus	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p><b>Tavoite:</b> Turvallinen liikennekäyttäytyminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso</li> <li>tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikennesääntöjä ja suotuisa asenne</li> <li>Liikenneturvallisuuteen korkea liikennesääntöjen rikkojien kokema kiinnijoutumisriski</li> </ul> <p><b>Tavoite:</b> Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pelastustoiminta riittävän nopea</li> <li>ylläpidetään myös hoitotasoista lääkinmällistä pelastusvalmiutta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liikennetiedotus- tai koulutusilaisuudet kunnassa (lkm/vuosi)</li> <li>Koulut, joissa 9-luokkalaisten tehneet liikennetarkkailuja (%)</li> <li>Kunnan osto- ja tilausliikenne (mm. koulukyydit), johon on sisällytetty liikenneturvallisuusasiat (%) sopimuksista)</li> <li>Itsejastimen käyttö (%)</li> <li>Pyöräilykypärän käyttö (%)</li> <li>Kiinnijäätävät ratituoport (lkm/vuosi)</li> <li>Häilyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytyyn tavoiteajan alittaneiden häilytysten osuus (%)</li> </ul>



Tienpito ja yhdyskuntarakenne	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p><b>Tavoite:</b> Turvallinen liikenneympäristö</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>turvallinen ja looginen liikemiesympäristö</li> <li>liikenneväylien hyvä kunto</li> </ul> <p><b>Tavoite:</b> Liikkumistarpeen oikea suuntaaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>asutuksen, palveluiden ja työpaikkojen järjestyksen ja sijoittelun kulloiseenkin matkan tarkoitukseen ja määränpäähän turvallisuu- tavoitteiden täyttävä kulkumuoto</li> <li>joukkoliikenteen toimintakyvyn ja laadun parantaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vaaralliset liittymät (yli 4 henk.vah.joht.lonn./5v.)</li> <li>Liikenneturvallisuus suunnitelmassa esitettujen fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen (% toimenpiteistä)</li> <li>&lt;50 km/h nopeusrajoitusten osuus taajamien tiiverkosta (%)</li> <li>Liikennemäärät (ajon./vrk)</li> <li>Asukas kyselyssä tullut palaute kumossapitoasteesta</li> </ul>

Liikenneturvallisuusstrategian uudistaminen ja kehittäminen	
TAVOITTEET JA MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT
<p><b>Tavoite:</b> Liikenneturvallisuusstrategian organisoitu kunnassa sekä -toiminta jatkuu ja aktiivista</p> <p><b>Tavoite:</b> Liikenneturvallisuuden arvioinnin ja tiedon lisääminen virkamiesten ja päätöksentekijöiden keskuudessa</p> <p><b>Tavoite:</b> Liikenneturvallisuuden sisällyttäminen kunnassa toimivien yritysten ja yhteisöjen laatu- ja johtamisjärjestelmiin</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kunnan liikenneturvallisuusryhmittäin kokoukset (lkm/vuosi)</li> <li>Toimintasuunnitelman toteutumisen arviointi ja päivittäminen (X/X toimitussuunnitelmaista arviointi ja päivittyneet)</li> <li>Yritys- ja yhteisökontaktien määrä, joissa liikenneturvallisuus on ollut esillä (lkm)</li> </ul>

20.4.2004

## TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN BSC-MITTAREIDEN MÄÄRITYKSET JA TIETOLÄHTEET

### Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus

#### Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet (lkm)

- Tilastokeskuksen raportoima poliisin tietoon tullut kuolemaan tai loukkaantumiseen johtanut tapahtuma yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella, jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo

*(tavoite: vuonna 2010 enintään 40 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta)*

#### Liikenteen turvattomaksi kokeneiden asukkaiden osuus koko väestöstä (%)

- Kunnan asukaskyselystä.....(vaatii vielä tarkennusta !)

*(tavoite: mahdollisimman pieni osuus väestöstä tuntee itsensä turvattomaksi eli vanhuksat uskaltavat lähteä asioilleen ja vanhemmat uskaltavat lähettää lapsensa itsenäisesti kouluun)*

### Viestintä, valvonta ja pelastus

#### Liikennetiedotus- tai koulutustilaisuudet kunnassa (lkm/vuosi)

- Kunnan, Liikenneturvan tai muun tahon järjestämä tilaisuus, jonka ohjelma (tai osa siitä) tähtää liikenneturvallisuuden parantamiseen vuoden aikana

#### Koulut, joissa 9-luokkalaiset tehneet liikennetarkkailuja (%)

- Koulujen lukumäärä, joissa 9-luokkalaiset ovat tehneet liikennetarkkailuja Liikenneturvan ohjeiden mukaisesti vuoden aikana

#### Kunnan osto- ja tilausliikenne (mm. koulukyydit), johon on sisällytetty liikenneturvallisuusasiat (% sopimuksista)

- Kunnan osto- ja tilausliikenteen sopimusten lukumäärä, johon on sisällytetty kohtia myös liikenneturvallisuudesta (esim. kuljettajien velvollisuus osallistua liikenneturvallisuuden koulutuspäivään, kuljettajien vastuu oheiskasvattajana, nopeusrajoitusten noudattaminen...).

#### Heijastimen käyttö (%)

- Koulujen 6–7 luokkalaisten suorittaman vuosittaiseen laskentaan perustuva heijastimen käyttöaste viikolla 35 paikoissa x,y,z

#### Pyöräilykypärän käyttö (%)

- Koulujen 6–7 luokkalaisten suorittaman vuosittaiseen laskentaan perustuva kypärän käyttöaste viikolla 35 paikoissa x,y,z.

#### Kiinnijääneet rattijuopot (lkm/vuosi)

- poliisin tilastoista kiinnijääneet rattijuopot, joilla oli alkoholia veressä vähintään 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa vähintään 0,22 mg.

### **Hälytyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytetyn tavoiteajan alittaneiden hälytysten osuus (%)**

- pelastustoimen tilastoista hälytyksen antamisesta pelastustoiminnan alkamiseen käytetyn tavoiteajan alittaneiden hälytysten osuus kaikista hälytyksistä vuoden aikana

*(Tavoite: Pelastustoiminta alkaa aina alle 6 minuutissa hälytyksestä I-luokan pelastus-alueilla ja alle 10 minuutissa II-luokan alueilla)*

### **Tienpito ja yhdyskuntarakenne**

#### **Vaaralliset liittymät (yli 4 henk.vah.joht.onn./5v.)**

- poliisin tietoon tulleiden henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tilastojen perusteella niiden liittymien lukumäärä, joissa on viiden viimeisen vuoden aikana tapahtunut yli 4 onnettomuutta.

#### **Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyjen fyysisten toimenpiteiden toteuttaminen (% toimenpiteistä)**

- Tuusulan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2004 esitettyjen toteutettujen fyysisten toimenpiteiden osuus kaikista esitetystä toimenpiteistä (%)

#### **<50 km/h nopeusrajoitusten osuus taajamien tieverkosta (%)**

- Väyläkilometrien osuus, joissa nopeusrajoitus on alle 50 km/h kaikista taajamien tieverkkokilometreistä (%)

#### **Liikennemäärät (ajon./vrk)**

- Poikkileikkausten x, y z liikennemäärät (ajon./vrk)

#### **Asukaskyselyssä tullut palaute kunnossapitotasosta**

- Tuusulan kunnan asukaskyselyssä kunnossapitotasosta annetun arvosanan arvo (vaatii vielä tarkennusta!)

### **Liikenneturvallisuuksuustoiminnan uudistaminen ja kehittäminen**

#### **Kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoontumiset (lkm/vuosi)**

- Tuusulan kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokousten lukumäärä vuosittain

#### **Toimintasuunnitelman toteutumisen arviointi ja päivittäminen (% toimintasuunnitelmista arvioitu ja päivitetty)**

- Hallintokuntien laatimien toimintasuunnitelmien määrä, jotka on arvioitu ja päivitetty (% kaikista toimintasuunnitelmista)

#### **Yritys- ja yhteisökontaktien määrä, joissa liikenneturvallisuus on ollut esillä (lkm)**

- Yritysten ja yhteisöjen lukumäärä, johon kunnan ja yritysten yhteistoiminnassa liikenneturvallisuuden kytkeminen yritysten ja yhteisöjen laatujärjestelmiin on otettu esille (yritysten ja yhteisöjen lkm)



## TUUSULAN KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

PÄIVÄMÄÄRÄ 16.3.2004

## LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004

## LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄ:

Lappalainen / Anttila / Korteniemi

## HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: TEKNINEN TOIMI

KOHDE-RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS-TYÖTAHO	VASTUU-HENKILÖ	SEURANTA
Kaikki	Tienkäyttäjien halukkuus noudattaa liikenne-sääntöjä ja suotuisa asenne	Liikenneturvallisuuksuunnitelman julkaiseminen ja esittely paikallismedioissa.	kevät tai syksy 2004	L.TTR, poliisi, paikallislehdet ja -radio, kunnan tiedottaja	Antti Kalliomäki	12 / 2004
Teknisen toimen henkilökuunta	Tienkäyttäjien korkea tieto- ja taitotaso	Tieturvakoulutus, yms.	jatkuva	Tiehallinto, Tampereen kaupunki	tekninen toimi / Sorri	12 / 2004 (vuosittain)
Kaikki	Turvallinen ja looginen liikkumisympäristö	Liikenneympäristön suunnittelu turvalliseksi	jatkuva	kaavoitus, L.TTR rakennusvalvonta, poliisi, kuntalaiset	kunnallistekninen suunnittelu / Olli Lappalainen	12 / 2004 (vuosittain)
Kaikki	Turvallinen ja looginen liikkumisympäristö	Talousarvioon vuosittain varattava määräraha liikenneturvallisuuksuhankkeisiin	jatkuva	päätäjät, L.TTR	tekninen toimi / Keijo Sorri	12 / 2004 (vuosittain)
Kaikki	Turvallinen ja looginen liikkumisympäristö	Liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen	jatkuva	L.TTR, Tiehallinto, poliisi	tekninen toimi / Keijo Sorri	12 / 2004 (vuosittain)
Kaikki	Liikenneväylien hyvä kunto	Oikea-aikainen kunnossapito (liukkauden torjunta, paikkaukset, näkemäalueiden raivaukset, ajoratamaalaukset, yms.)	jatkuva	Tiehallinto, kuntalaiset, poliisi	kunnossapito / Jari Huttunen	12 / 2004 (vuosittain)
Kaikki	Joukkoliikenteen toimintaedellytysten, toimintakyvyn ja laadun parantaminen	Seudullisen yhteistyön ja lippujärjestelmien kehittäminen	jatkuva	YTV, muut naapurikunnat, VR, liikennöitsijät, muut hallinto-kunnat	tekninen toimi / Antti Kalliomäki	12 / 2004 (vuosittain)

Kaikki = kuntalaiset, yhteisöt, yritykset

L.TTR = kunnan liikenneturvallisuuksuyöryhmä

## TUUSULAN KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2004**  
**KUNTA: TUUSULA RYHMÄ: KESKUSHALLINTO**

<b>KOHDE- RYHMÄ</b>	<b>TAVOITE</b>	<b>TOIMINTA</b>	<b>AJOITUS</b>	<b>YHTEIS- TYÖTAHO</b>	<b>VASTUU- HENKILÖ</b>	<b>SEURANTA</b>
Henkilökunta	Turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen	Koko kunnan henkilöstön kattavan organisaation luonti ja toiminnan aloittaminen	Aloitus syksy 2004, työ jatkuva	Liikenneturvalli- suustyöryhmä, koko henkilökunta	Esitys tekninen lautakunta, päätös kh, valmistelu Antti Kalliomäki	Vuosittaisen liikenneturvalli- suuseurannan ja -suunnitelman yhteydessä
Liikenneturvalisuustyöryhmä	Liikenneturvallisuu- -suunnitelman laa- taminen ja ylläpitäminen	Liikenneturvallisuu- suustyöryhmän työn jatkaminen, suunnitelman ylläpitäminen ja kehittäminen edellisen päätöksen mukaisesti	Jatkuva	Liikenneturva, muut hallintokunnat, tiepiiri, muut asiantuntijat	Kh:n päättämä vastuuhenkilö	Vuosittaisen liikenneturvalisuuseurannan ja -suunnitelman yhteydessä
Kunnan yrittäjät	Liikenneturvallisuu- suuden merkityksen painotus yritykselle	Liikenneturvallisuu- suuskysymysten huomioiminen yritysten sijoittumisessa, kuljetuksissa ja työmatkoilla	Jatkuva	Tekninen toimi, kaavoitus	Markkinointi- päällikkö	Vuosittaisen liikenneturvalisuuseurannan ja -suunnitelman yhteydessä
Kaavoitus	Ongelmakohtaista tiedottamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Käytössä olevan materiaalin ja ohjeiden tarkistaminen ja ajantasaistaminen.</li> <li>Onnettomuustilastoinnin järjestäminen ja tietojen jakaminen asianosaisille.</li> <li>Kuntalaisilta tulevien aloitteiden ja muista hallintokunnista saatavien ongelmätietojen käsittely.</li> </ul>	Jatkuva	Tekninen toimi	Liikenne- insinööri, kaavoittajat, liikenneturvalisuustyöryhmä	Vuosittaisen liikenneturvalisuuseurannan ja -suunnitelman yhteydessä



KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Kaavoitus	Kaavallinen valmius hyvään liikenne-ympäristöön	<p>Suunnitelmassa huomioidaan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikkumistarpeen minimointi</li> <li>• Pajon liikennettä synnyttävien toimintojen (työpaikka-alueiden ja palveluiden) harkittu sijoittelu</li> <li>• Pienten lasten, äkkäiden ja liikunta-rajotteisten ehdoilla suunniteltu ympäristö, turvalliset liikkumismahdollisuudet kaikille väestöryhmille.</li> <li>• Katu- ja liikennealueiden riittävän väjää tai tiukka mitoitus</li> <li>• Eri liikennemuotojen hajauttaminen ja väylien risteämien minimointi</li> <li>• Reitistön loogisuus ja tarpeisiin vastaaminen → ihmisten pyrkimys kulkea pääasiallisesti lyhimmästä vaikkuttavaa reittiä</li> <li>• Keskustan ja asuntoalueiden kaavoituksessa pyrkimys alhaisiin ajonopeuksiin</li> <li>• Ennakoiva suunnittelu on ensisijaisen tärkeää. Suunnitelman tulisi olla valmis ennen varsinaisen ongelman esiintymistä.</li> <li>• Eriasteinen kaavoitus ja liikennesuunnittelu tehdään samanaikaisesti.</li> </ul>	Jatkuva	Tekninen toimi, Tiehallinto	Kaavoittajat	Vuositaisen liikenneturvallisuusseurannan ja suunnitelman yhteydessä
Kaavoitus	Suunnittelijoiden ammattitaidon kehittäminen	Liikenneturvallisuustietämyksen lisääminen ja motivointi koulutustilaisuuksissa. Aiheina esim. liikenneturvallisuustoimenpiteiden tarve, tavoitteet ja toteuttamismahdollisuudet / -rajoitukset, kustannukset / hyödyt	Jatkuva	Tekninen toimi, Liikenneturva, Kuntakoulutus, muut koulutusta järjestävät tahot	Kaavoittajat, liikenneturvalisuustyöryhmä	Vuositaisen liikenneturvallisuusseurannan ja suunnitelman yhteydessä

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
<b>Päiväkodit Esikoululaiset</b>	Lapsi oppii turvallisen tiellä liikkumisen taitoja jalankulkijana ja tuntee tavallisimpia liikennemerkkejä. Lapsi oppii ympäröivän liikenteen havainnoimista ja osaa siirtyä turvallisesti pihasta kadulle.	Harjoitellaan turvallista tiellä liikkumista, opetellaan leikinomaisesti liikennemerkkejä ja liikennesääntöjä, varmistetaan, että kaikilla on heijastimet.  Etsitään vaarallisia paikkoja omasta lähipiiristä, käydään tutkimassa, millaisia tilanteita voi pihasta kadulle siirtyessä sattua. Opiskellaan, mitkä paikat ovat leikkiä varten ja mitkä liikennettä varten. Mitä liikenne tarkoittaa (käsite). >teemapäivät ja tempaukset, poliisivierailu jne.  Kouluilla järjestetään liikennepäivä heti kouluvuoden alussa. Paikalle voidaan kutsua poliisi ja mahdollisesti muita vierailijoita. Liikennepäivänä painotetaan ja tarkastetaan mm: Turvallisimman koulutien valitseminen ja käyttäminen, kulkuvälineiden (kunto ja mitoitus) ja varusteiden merkityksen ymmärtäminen, ongelmapaikkojen tiedostaminen, vuodenaikojen merkitys tiellä liikkumiseen, oman asenteen tarkkailu, muiden tiellä liikkujien huomioonottaminen. Liikennepäivänä opetellaan kulkemaan kevyen liikenteen väylillä, opetellaan liikennesääntöjä ja paneudutaan kulkuvälineiden kuntoon ja suojarusteiden käytön merkitykseen. Tehdään kävely- ja pyöräilyretkiä ympäri vuoden soveltaen opittua teoriaa käytäntöön. Alemmilla luokilla painopiste liikennesäännöissä ja oman kulkuvälineen hallinnassa ja kunnossapidossa. Ylemmillä luokka-asteilla ja varsinkin toisen asteen koulutuksessa painopiste siirtyä asennekasvatukseen puolelle. Ehdotus: Kunta lahjoittaa ekaluokkalaisille kypärät.	Aina, mutta varsinkin "kriittisinä" vuodenaikoina.	Huoltajat. Liikenneturva, Poliisi, Lähialueen asukkaat	Päiväkotien johtajat, opettajat sekä esikoulun opettajat,	Lukuvuoden seurannan yhteydessä (toimintasuunnitelma).
<b>Oppilaat -alakoulu -yläkoulu -lukiot</b>	Oppijat omaksuvat turvallisen tiellä liikkumisen jalankulkijana ja pyöräilijänä.  Yhteisten pelinsääntöjen merkityksen sisäistäminen.	Kouluilla järjestetään liikennepäivä heti kouluvuoden alussa. Paikalle voidaan kutsua poliisi ja mahdollisesti muita vierailijoita. Liikennepäivänä painotetaan ja tarkastetaan mm: Turvallisimman koulutien valitseminen ja käyttäminen, kulkuvälineiden (kunto ja mitoitus) ja varusteiden merkityksen ymmärtäminen, ongelmapaikkojen tiedostaminen, vuodenaikojen merkitys tiellä liikkumiseen, oman asenteen tarkkailu, muiden tiellä liikkujien huomioonottaminen. Liikennepäivänä opetellaan kulkemaan kevyen liikenteen väylillä, opetellaan liikennesääntöjä ja paneudutaan kulkuvälineiden kuntoon ja suojarusteiden käytön merkitykseen. Tehdään kävely- ja pyöräilyretkiä ympäri vuoden soveltaen opittua teoriaa käytäntöön. Alemmilla luokilla painopiste liikennesäännöissä ja oman kulkuvälineen hallinnassa ja kunnossapidossa. Ylemmillä luokka-asteilla ja varsinkin toisen asteen koulutuksessa painopiste siirtyä asennekasvatukseen puolelle. Ehdotus: Kunta lahjoittaa ekaluokkalaisille kypärät.	Aina, mutta kouluissa tietoisuutta ja teemapäivät otolliseen aikaan, lukuvuosien alkaessa, pimeän vuodenaikojen alussa, pyöräilykauden alussa keväällä.	Kodit Poliisi Liikenneturva	Jokainen vastaa omasta liikennekäyttäytymisestään.  <b>Vanhemmat Opettajat Kouluun henkilökunta</b>	Oppilaan itsearviointi,  Huoltajat, Koulu; opettajat

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Päiväkotien ja Koulun henkilökunta	Aikuisen mallikas esimerkki arkipäivän liikenteessä, koulumatkoilla ja koulun retkillä.	Asian tärkeiden ymmärtäminen ja sisistäminen. Mallin antaminen koululaisille ("Miks ope ei käytä kypärää..."). Asia käsitellään kouluvuoden suunnittelupäivänä omana kohtanaan. Tiedotetaan muuta henkilökuntaa.	Aina	Poliisi Liikenneturva	Jokainen vastaa itsestään ja liikennekäyttäyty misestään.	Itsearviointia, poliisi
Oppilaiden huoltajat	Aikuisen mallikas esimerkki arkipäivän liikenteessä.  Pitkäjänteisyys arkipäivän tilanteissa (kiire ei saa vaikuttaa sääntöjen noudattamiseen).	Tiedottaminen ja tietoiskut. Aiheita: Turvaväiden käyttö, lapsen oikea sijoittaminen autoon, liikennesääntöjen tiukka noudattaminen, kevyen liikenteen sääntöjen noudattaminen, malli- käyttäytyminen esim. pyöräilykypärän ja heijas- tinten käytössä. Valvonta ja seuranta kotona, niin etteivät koululaiset toimi yleisten periaatteiden vastaisesti. Vanhemman vastuu opastaa lapselle turvallinen koulureitti. Vaarallisten paikkojen osoittaminen ja mahdolliset jatkotoimenpiteet esim. kunnan päättäjäille (kylätoimikunnat ja asukasyhdistykset aktiiviseksi!) Huoltajien tulisi opettaa lapsensa kulkemaan koulumatkansa omatoimisesti, eikä kyyditä lastaan kouluun työmatkansa yhteydessä.	Aina	Koulu Poliisi Liikenneturva	Jokainen vastaa itse omasta liikennekäyttäyty misestään	Poliisi
<b>Autoilijat, muut kuin huoltajat (esim. työmatka- liikenne)</b>	Turvalliset liikennejärjestelyt ja liikennesääntöjen tiukka noudattaminen.	Tietoiskut koulujen aikaessa, koulun alueen liikennemerkit ja muut kyltit (varo lasta). Koulun lähialueen vaaranpaikkojen kartoitta- minen. Nopeusrajoitusten ehdoton noudatta- minen, koulun läheisyyden tiedostaminen.	Aina	Poliisi Liikenneturva	Jokainen vastaa omasta liikennekäyttäyty misestään	Poliisi
<b>Muut kunnan työntekijät</b>	Esimerkillisten liikennekäytäntöjen omaksuminen	Ohjeistusta seuraaville tahoille: Esim. koululaisiksi, kunnan huoltoajat, ruokataksit hammaslääkärikuljetukset ym. > liikenneohjeistajat antavat lapsille mallikkaan kuvan liikennekäyttäytymisestään.	Aina		Eri hallintokuntien esimiehet Liikenneturva	Hallintokuntien esimiehet, palautte- kentältä huomioitava.
<b>Muut liiken- nöntvälaineet kuten bussit, tilaustaksit, lähijunat ja niiden käyttäjät</b>	Eri kulkuvälineiden joustava käyttö, taloudellisuus, kannattavuus, järki mukaan eri toimintoihin.	Tietoiskuja seuraavista aiheista esim. paikallislehdissä: Yksityisautoilun vähentäminen esim. työmatkoilla, kimppakyydit...	Aina kun mahdollista	Poliisi Liikenneturva Asukasyhdistys	Poliisi Liikenneturva	Poliisi, liikenneturva, tilastot, liikennelaskenta jne.

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Päivähoidon henkilökunta	Henkilökunnan liikenneturvallisuus-tietämyksen lisääminen.  Henkilökunnan turvallisen ja esimerkiksi liikkuamisen tärkeyden tiedostaminen	Koulutustilaisuuksia aiheesta ja liikenneturvallisuusongelmien tiedostaminen. Tarkistetaan yksiköiden liikenneturvallisuus materiaalin määrä ja laitetaan ne ajantasalle.  Ymmärretään asian tärkeys ja annetaan henkilökunnalle infoa. Annetaan lapsille ja heidän vanhemmille oikea malli liikenteessä liikkumisesta.	Aina.	Liikenneturva Poliisi	Yksiköiden johtajat ja koko henkilökunta Muut hallintokunnat	Itsearviointi, tiimiarviointi ja asiakastytyväisyys kysely
<b>Päivähoidossa olevat lapset</b>	Saada lapset oppimaan liikennekäyttäytymistä · liikenne sääntöjä ja kevyen liikenteen liikennemerkit.  Tehdä hoitopaikan lähialueen maastot tutuiksi. Tehdä heijastimen käyttö tavaksi	Aiheeseen liittyvien kirjojen, pelien, leikkien ja askartelujen avulla. Merkit tulevat tutuiksi retkillä. Aikuisen neuvoo ja opastaa. Poliisin käynnit yksiköissä.  Turvallisen liikkumisen opettelu retkillä ja kävelyillä.  Henkilökunnan ja vanhempien malli.	Aina. Poliisin vierailut voidaan sopia yksiköissä esim. kerran vuodessa	Henkilökunta Poliisi Liikenneturva	Hoitohenkilökunta	Lasten arviointi Vanhempien arviointi
<b>Lasten vanhemmat</b>	Tähdentää vanhempien esimerkkiä liikennekäyttäytymisessä.	Keskustelut vanhempien kanssa vanhempainiloissa ja kasvatuskeskustelun yhteydessä esim. lähialueiden vaarapaikoista, heijastimista. Esitteitä ja tiedotteita esillä hoitopaikoissa.	Aina	Henkilökunta Poliisi Liikenneturva	Vanhemmat Muut hallintokunnat	Poliisi Henkilökunta
<b>Autoilijat ja muut liikenteessä olevat</b>	Taata turvalliset liikennejärjestelyt	Päivähoitoyksiköiden lähialueiden vaarapaikkojen kartoitus. Liikenne ja varoitukset Tietoisikut	Aina	Poliisi Liikenneturva	Poliisi Liikenneturva	Poliisi

## LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2005-

## LOMAKKEEN TÄYTTÄJÄT:

KUNTA: *Tuusula* HALLINTOKUNTA/RYHMÄ: *Sosiiaalitoimi: vanhus- ja vammais- palvelut ja muu sosiaalitoimi*

*Leo Pietarinen, Annika Vuorinen*

KOHDE- RYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILÖ	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan liikenneturvallisuus tietämyksen lisääminen  Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen työmatkoilla ja asiakashälyneillä.	Erilaisia koulutustilaisuuksia esim. liikenne turvallisuudesta, liikunta- ja näkörajoitteisten liikenneturvallisuusongelmien tiedostamisessa  Käytössä olevien materiaalien tarkistaminen ja jakaminen. Annetaan omalla oikealla liikennekäyttäytymisellä malli asiakkaille.	Aina.	Liikenneturva, Poliisi, Muut hallintokunnat Lähialueen asukkaat	Sosiaalitoimen työntekijät ja yksiköiden esimiehet	Itsearviointi, asiakas kyselyt
<b>Asiakaat</b>	Asiakkaiden turvallisuuden lisääminen liikenteessä ja lähiliikumisessa. Tehdä esteettömyys liikkumisessa kaikille kuntalaisille samanarvoiseksi	Liikenneturvallisuus tiedotus asiakastilanteissa. Koulutuksen järjestäminen. Ohjattujen kävely ja pyöräilyretkien järjestäminen (varusteet ja liikennemerkki). Poliisien vierailut toimipisteissä Esitteitä, tiedotteita ja julisteita. Heijastimien käytön tähdentäminen Riskien tunnistaminen ja lääkkeiden vaikutus käyttäytymiseen	Aina.	Henkilökunta Poliisi Liikenneturva Omaiset	Henkilökunta Omaiset	Asiakkaiden itsearviointi, henkilökunnan arviointi
<b>Liikunta- ja näkörajoitteiset asiakaat</b>	Kartoittaa asiakkaiden liikkumisongelmat ja vaaranpaikat ja ennalta ehkäistä ko. tilanteita	lääkkäiden ja liikunta- ja näkörajoitteisten liikkumisongelmien ja vaaranpaikkojen selvittäminen ja niistä tiedottaminen tekniseen toimeen ja kiinteistöjen omistajille. Ennaltaehkäistään vaaratilanteiden syntymistä	Aina	Tekninen toimi Muut hallintokunnat	Henkilökunta Asiakaat	Asiakkaiden palaute Henkilökunta
<b>Autoilija ja muut liikenteessä olevat</b>	Taata turvalliset liikennejärjestelyt ja sääntöjen noudattaminen	Palvelupisteiden lähialueiden vaaranpaikkojen kartoitus. Liikenne ja varoitus kyltit	Aina	Poliisi Liikenneturva	Poliisi Liikenneturva	Poliisi

