

3. LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SEUDULLA

3.1 Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

Tietoja liikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Poliisiin tietoon tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Tilastokeskus ylläpitää tietokantaa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Tiehallinto ylläpitää omaa paikannettua onnettomuustietokantaa Tiehallinnon maanteiden osalta.

Liikennevakuutuskeskuksessa toimiva Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuksuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutusnottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievistä omaisuusvahinkoihin johtaneista kolareista. VALT:n tilastoissa onkin paljon sellaisia aineelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisiin tiedoissa. Liikennevakuutuskeskus vastaa myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnasta.

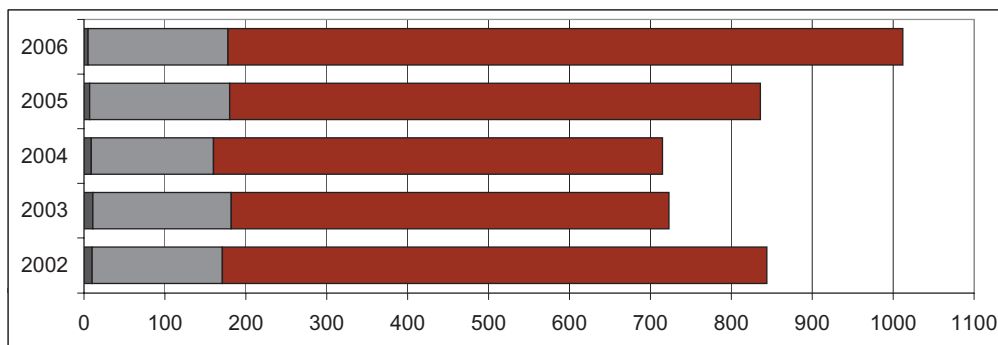
Tarkasteltaessa poliisiin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määriä ja jakaumia, tulee muistaa, että etenkin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden keskinäisten onnettomuuksien, ja niissä loukkaantuneiden henkilöiden, määrä on todennäköisesti selvästi poliisin tilastoja suurempi. Esimerkin tilastovajauksesta antaa Pohjois-Kymenlaaksossa tehty selvitys, jossa verrattiin poliisiin tietoon tulleita polkupyöraonnettomuuksien uhrimääriä erikoissairaanhoidon tapaturmatilastoihin. Selvityksessä todettiin, että vuoden aikana erikoissairaanhoidoa sai 110 polkupyöraonnettomuuden uhria, kun samaa ajanjaksona poliisiin tietoon tuli 19 onnettomuutta, jossa osallisena oli polkupyörä. Tämän aineiston mukaan poliisiin tietoon tulleissa onnettomuuksissa polkupyöraonnettomuuksien peittävyys olisi vain noin 20 prosenttia. Molemmissa tilastoissa olleita tapauksia oli alle 10. Eri selvitysten ja tilastojen vertailtavuuden ongelmien vuoksi onkin aina tärkeää mainita aineiston lähde. Tämän liikenneturvallisuuksuunnitelman lähtötietoina on käytetty pääasiassa poliisiin tietoon tulleita onnettomuustietoja, joita on saatu Tiehallinnosta ja Tilastokeskukselta.

3.2 Etelä-Päijät-Hämeen liikenneonnettomuudet

Suunnitelman tieliikenneonnettomuusaineisto vuosilta 1997–2006 on hankittu käyttöön Tiehallinnosta. Mukana ovat sekä maanteiden että kaava- ja yksityisteiden onnettomuudet. Tiehallinnon onnettomuustilastot perustuvat poliisiin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Eri vertailututkimuksissa on saatu toisistaan poikkeavia tuloksia siitä, kuinka suuri osa onnettomuuksista kirjautuu poliisin rekistereihin: kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan poliisin rekistereihin, henkilövahinko-onnettomuuksista kirjautuu vajaasta viidesosasta kahteen kolmasosaan ja aineellisista vahingoista alle kolmasosa.

Onnettomuusaineistossa on mukana 6 349 liikenneonnettomuutta. Vuosittainen onnettomuuksien määrä on ollut kasvussa viime vuosien aikana. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (4 916 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan 1 433 kpl, joista kuolemaan on johtanut 94 kpl. Kaava- ja yksityistieverkolla sattuu merkittävä määrä onnettomuuksia.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on lisääntynyt noin 100 onnettomuudesta noin 200 onnettomuuteen vuodessa.

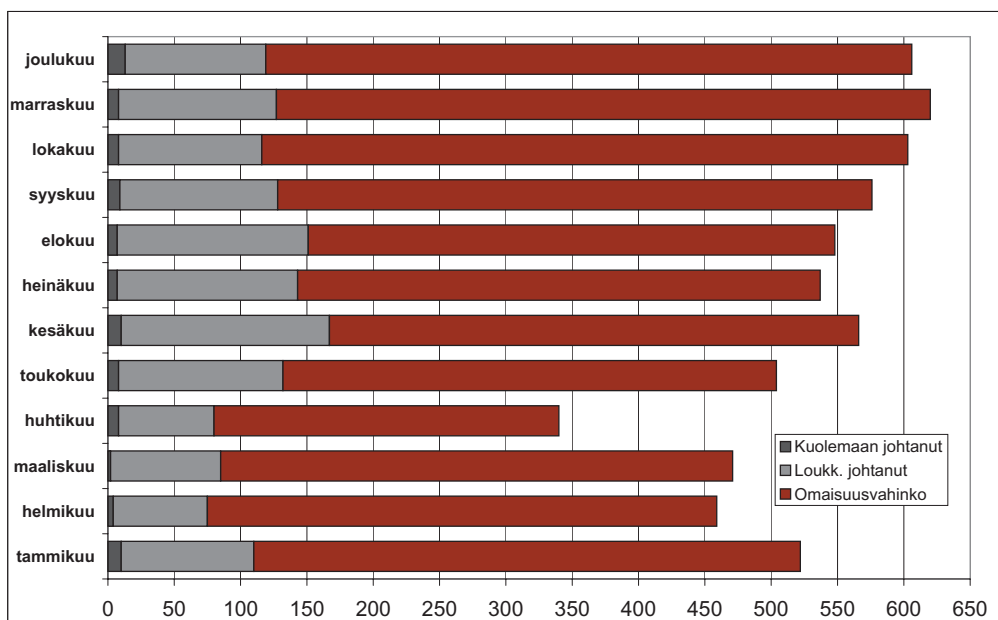


Kuva 3.2-1. Tieliikenneonnettomuudet Etelä-Päijät-Hämeen alueella v. 2002–2006.

Onnettomuusmäärä

Etelä-Päijät-Hämeen alueella henkilövahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia sattuu eniten kesällä kesäkuulta elokuulle (kuva 3.2-2). Keväällä sattuu vuodenaajoista vähiten onnettomuuksia.

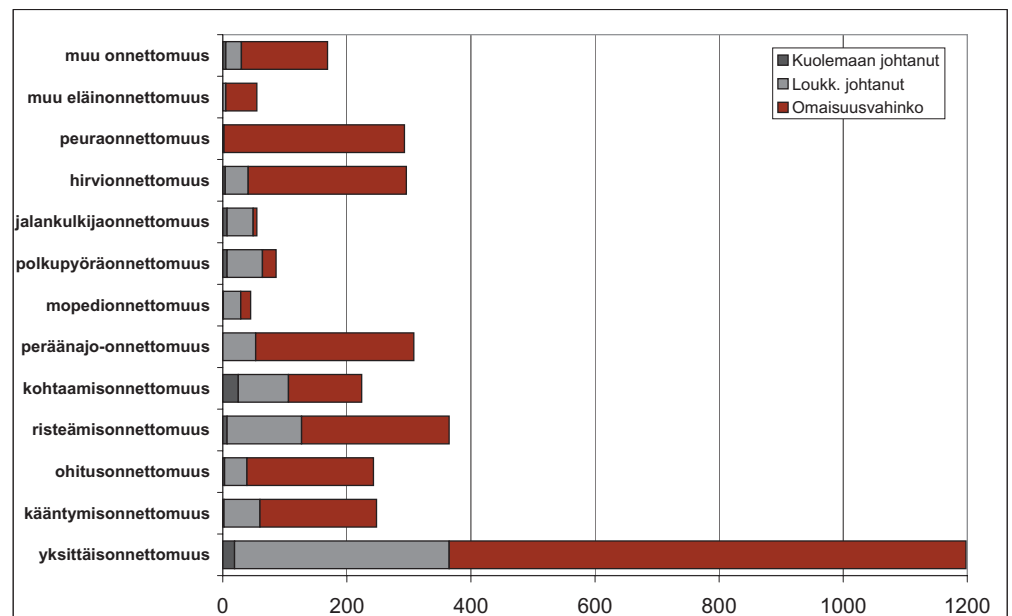
Viikonpäivän mukaan onnettomuusmäärissä ei ole merkittäviä eroja. Perjantaisin ja lauantaisin sattuu hieman keskimääräistä enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia.



Kuva 3.2-2. Etelä-Päijät-Hämeen liikenneonnettomuudet kuukausittain v. 1997–2006.

Onnettomuusluokat

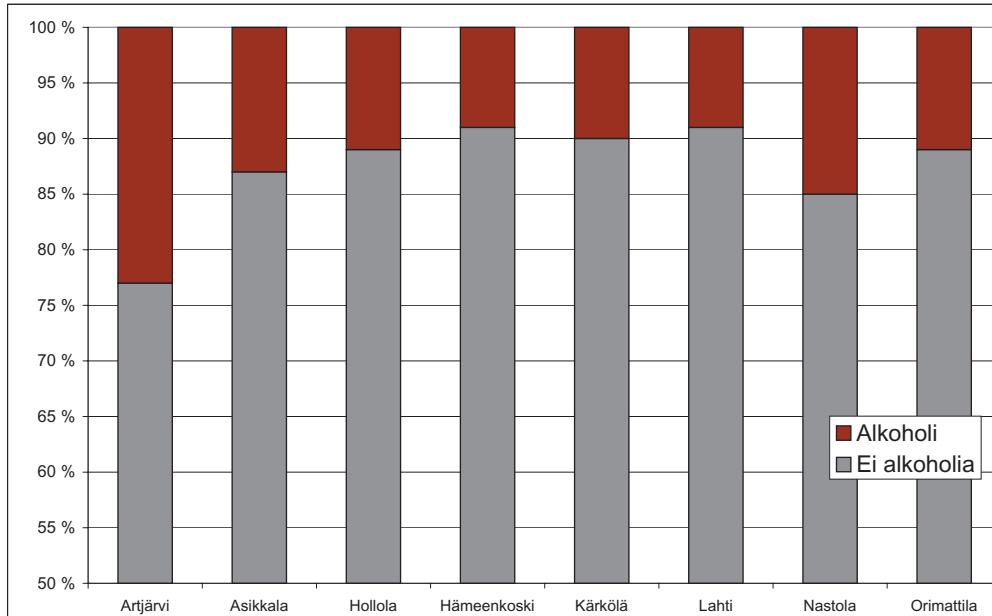
Onnettomuuskirjauksissa on ollut ongelmia, sillä aineistossa olevista 6 300 onnettomuudesta 2 700 onnettomuudessa ei ole kirjattu onnettomuusluokkaa. Näistä onnettomuuksista iso osa on sattunut pysäköintialueilla. Tarkemmin kirjatuista onnettomuuksista suuri osa on ollut yksittäisonnettomuuksia (lähes 1 200 kpl eli 30 %). Toiseksi suurin ryhmä on risteämisonnettomuudet (10 %). Seuraavaksi suurimmat onnettomuusryhmät ovat peräänajo- (9 %), hirvi- (8 %) ja peura- (7 %) onnettomuudet. Kevyen liikenteen onnettomuuksia (jalankulkija, pyöräilijä, mopoilija) on sattunut 186 eli noin 5 % onnettomuuksista.



Kuva 3.2-3. Liikenneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan Etelä-Päijät-Hämeen alueella v. 1997–2006 (yksittäisonnettomuuksia 1200).

Onnettomuustyypeistä seurauksiltaan vakavimpia ovat olleet jalankulkija-, polkupyörä- ja mopedionnettomuudet, joista lähes kaikki onnettomuudet ovat olleet henkilövahinko-onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuudet ovat yleensäkin vakavia, koska pienet kolhaisut eivät tule poliisin tietoon ja jalankulkija tai pyöräilijä on heikko osapuoli auton kanssa törmätessä. Tietoon tulleista kohtaamisonnettomuuksista valtaosa on johtanut henkilövahinkoon. Määrällisesti eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tullut yksittäis- ja risteämisonnettomuuksissa. Myös kohtaamisonnettomuuksissa on tullut runsaasti henkilövahinkoja.

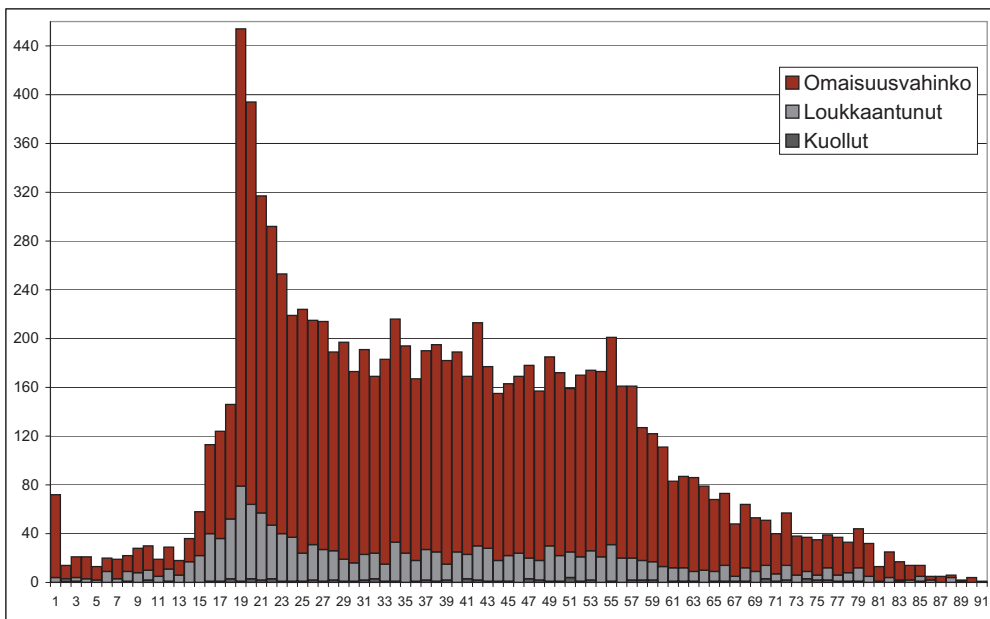
Eniten onnettomuuksia on sattunut ikäryhmässä 16–20. Kaikista sattuneista onnettomuuksista 11 %:ssa on ollut alkoholilla osuutta. Alkoholionnettomuuksissa on selkeitä eroja kuntien välillä.



Kuva 3.2-4. Alkoholionnettomuuksien määrä kunnittain.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Tilastoista voidaan havaita piikki 18–23 -vuotiaiden kohdalla loukkaantumisten ja omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on eniten juuri 18–23 -vuotiaiden ikäryhmässä, kun muissa ikäluokissa kuolemaan johtaneet onnettomuudet hajaantuvat. Toisaalta loukkaantumisen suhteellinen osuus nousee iän noustessa. Tämä johtuu osin siitä, että vanhemmiten ihmiskeho ei kestä siihen kohdistuvia voimia.



Kuva 3.2-5. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

3.3 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla kuvataan tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien taloudellisia kustannuksia, jotka kerääntyvät yhteiskunnan ja kuntien maksettaviksi. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että onnettomuuksien uhrien hyvinvoinnille aiheutuneet aineettomat menetykset. On arvioitu, että kuolemaan johtanut onnettomuus maksaisi yhteiskunnalle n. 2,2 miljoonaa euroa. Henkilövahinko-onnettomuuden kustannus on noin 0,5 miljoonaa euroa ja pelkkä omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus maksaa yhteiskunnalle noin 3000 €. (Lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005).

Etelä-Päijät-Hämeen alueella sattuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat yhteiskunnalle olleet keskimäärin 68,3 miljoonaa euroa vuodessa, josta kuntien osuudeksi muodostuu noin 12 miljoonaa euroa vuodessa. Onnettomuuskustannukset kunnittain jakautuvat alueella seuraavasti:

- Lahti: 29,7 miljoonaa euroa / vuosi
- Orimattila: 9,8 miljoonaa euroa / vuosi
- Hollola: 9,2 miljoonaa euroa / vuosi
- Nastola: 7,6 miljoonaa euroa / vuosi
- Asikkala: 5,8 miljoonaa euroa / vuosi
- Kärkölä: 3,4 miljoonaa euroa / vuosi
- Hämeenkoski: 1,5 miljoonaa euroa / vuosi
- Artjärvi: 1,3 miljoonaa euroa / vuosi

3.4 Liikenneturvallisuuskysely ja asiantuntijahaastattelut

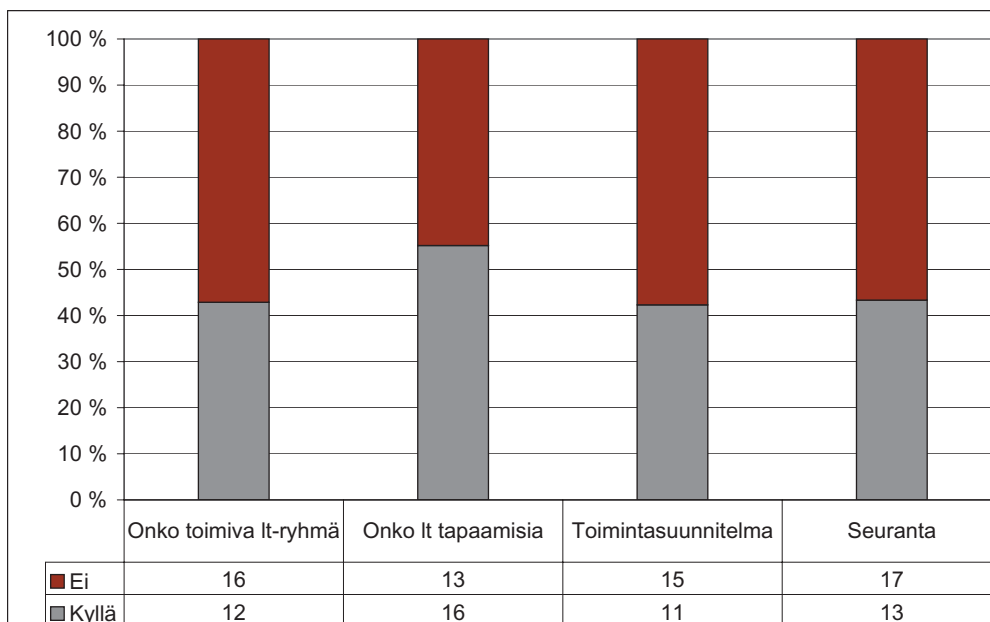
Työn aikana kartoitettiin kuntien alueelta liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita muun muassa onnettomuusanalyysin sekä tienkäyttäjien ja asiantuntijahaastatteluin. Tässä kappaleessa on yleisesti esitelty kyselyiden tuloksia. Kuntakohtaiset vastaukset ja yleisimmät ongelmakohteet ovat esitelty paremmin kuntakohtaisessa osiossa, kappaleissa 11 – 18. Yleisesti ottaen kyselyiden tavoitteissa koettiin onnistuneen suuren vastausaktiivisuuden vuoksi.

Onnettomuusanalyysin, asiantuntijoiden ja tienkäyttäjien vastaukset olivat monin paikoin yhtenäiset. Etenkin maanteiden osalta vaaralliset paikat näkyvät onnettomuustilastoissa ja tulevat ilmi kyselyissä. Katuverkolla erityisesti asuinalueisiin liittyvät ongelmat korostuivat tienkäyttäjäkyselyssä. Asuinalueisiin liittyvät ongelmat ovat usein luonteeltaan sellaisia, joissa tapahtuu läheltäpititilanteita. Onnettomuustilastoissa tämä ei kuitenkaan näy. Tällaiset kohteet ovat kuitenkin useimmiten tulleet asiantuntijoiden tietoon kuntalaisaloitteiden ja -palautteiden kautta. Tässä mielessä tienkäyttäjäkyselyä ja asiantuntijahaastattelua voidaan pitää erittäin tarpeellisena liikenteen vaaranpaikkojen kartoittamisessa.

KVT -asiantuntijakysely

Asiantuntijakysely osoitettiin alueen kunnissa toimiville liikenneturvallisuusryhmille, kuntien liikenneturvallisuus vastaaville sekä liikkuvalla poliisille. Kysely toteutettiin sähköpostikyselynä, jota täydennettiin jonkin verran puhelinhaastatteluin. Sähköisiä vastauslomakkeita lähetettiin yhteensä noin 50 kpl. Kyselyllä kartoitettiin liikenneturvallisuustyön nykytilaa kunnissa, työn ongelmakohtia sekä kehittämisen edellytyksiä.

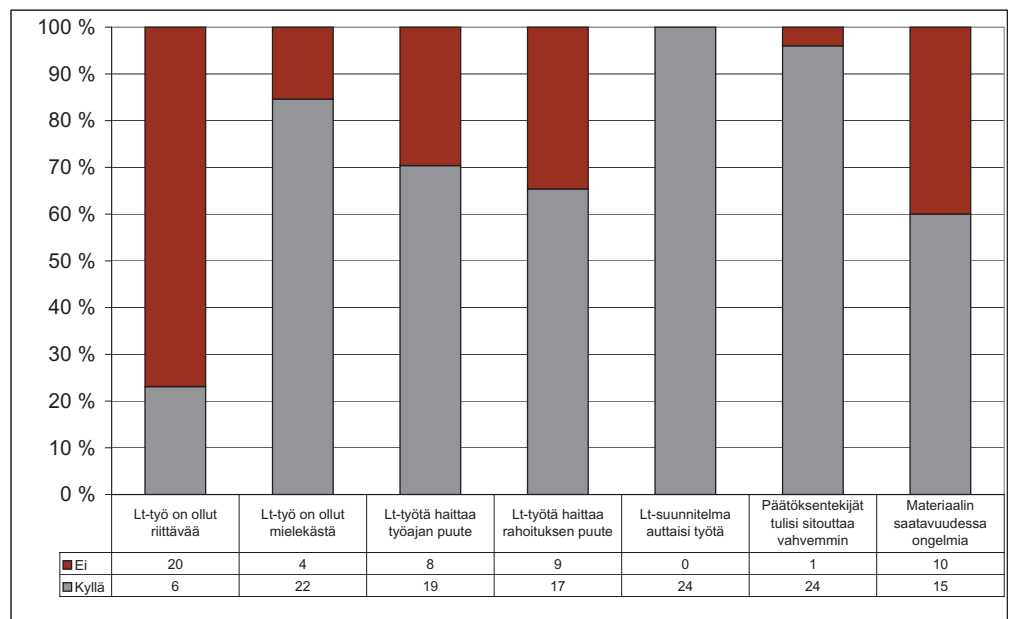
Vastauksia saatiin varsin kattavasti eli 30 kappaletta. Vastauksia saatiin kuntien alueelta seuraavasti: Orimattilasta 5, Hollolasta, Nastolasta ja Lahdesta 4 sekä Artjärveltä, Asikkalasta, Hämeenkoskelta ja Kärkölästä 3. Hallintokunnittain vastauksia saatiin eniten teknisestä toimesta 9 kappaletta, mutta myös koulutoimesta lähes yhtä paljon eli 8 kappaletta. Päivähoidosta ja iäkkäiden kanssa työskenteleviltä 4 sekä nuoriso- ja vapaa-aikatoimesta saatiin 3 vastausta. Muutoin vastauksia saatiin poliisilta, työterveyshuollosta ja kunnan hallinnosta.



Kuva 3.4-1. Liikenneturvallisuusryhmien toimivuus.

Kuntansa liikenneturvallisuusryhmä koki toimivana vajaa puolet vastaajista. Ryhmiä perustettiin tätä hanketta varten ja niitä on osin täydennetty. Tämän vuoksi vastaajilla ei kaikin osin ole ollut tietoa kuntansa liikenneturvallisuustyöstä. Positiivista on ollut havaita, että liikenneturvallisuustapaamisia on osassa kunnista pidetty ryhmien puutteesta huolimatta. Aktiivisinta työ on vastauksien perusteella ollut Hollolassa ja Orimattilassa. Työtä on valtaosin organisoinut tekninen toimi. Nastolassa työn organisoinnista on vastannut sivistystoimi.

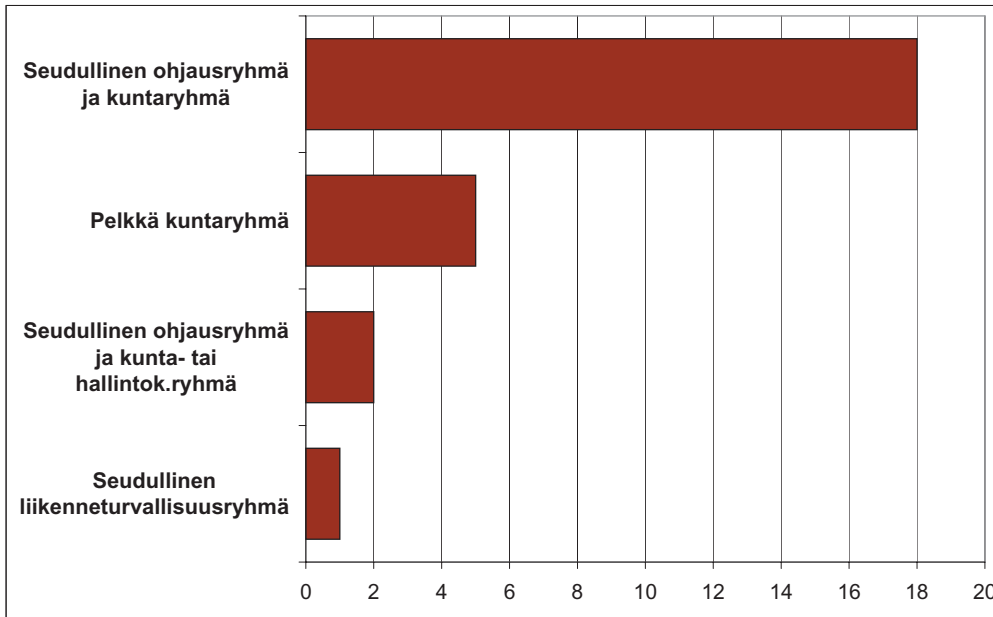
Liikenneturvallisuuustyö on painottunut ennen kaikkea toimintakausien alkuun. Koulujen ja päiväkotien aloitus sekä pyöräilykauden alku huhtikuussa ovat olleet ajankohtia, jolloin liikenneturvallisuuustyö on aktivoitunut. Myös autoton päivä ja tapaturmapäivä ovat ajankohtia, joihin liikenneturvallisuuustyötä on tehty. Yhteistyötä on tehty tähän asti lähinnä hallintokuntien välillä teknisen toimen koordinoimana, mutta myös seudulliselle yhteistyölle asetettiin toiveita ja sen uskotaan vahvistavan liikenneturvallisuuustyötä. Seudullista yhteistyötä on tehty eniten koulupuolella. Lähes kaikki vastaajat kokivat, että olemassa olevaan yhteistyöhön on mahdollista lisätä nykyistä enemmän liikenneturvallisuuustyötä.



Kuva 3.4-2. Liikenneturvallisuuustyön toimivuus ja ongelmat.

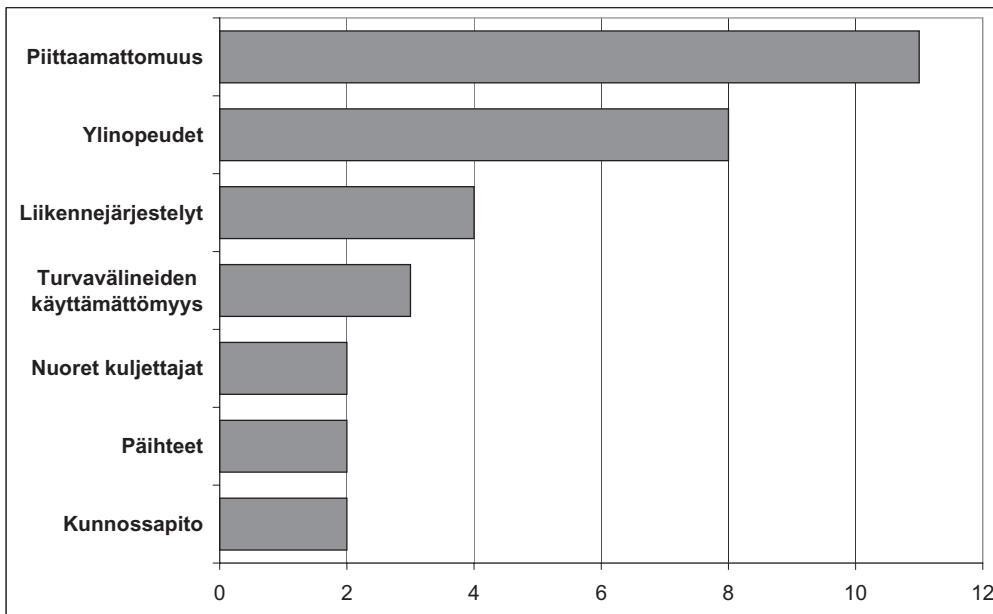
Seudun liikenneturvallisuuustyö ei vastaajien mielestä ole ollut viime vuosina riittävän aktiivista. Tehty työ on ollut mielekästä, mikä antaa hyvän pohjan toiminnan kehittämiseksi. Työajan ja rahoituksen puute koettiin isommalta osin työtä haittaaviksi. Näistä työajan puute koettiin hieman suurempana ongelmana. Liikenneturvallisuuksuunnitelman uskottiin yksimielisesti auttavan kuntien liikenneturvallisuuustyössä ja lähes yhtä yksimielisesti toivottiin päätöksentekijöiden vahvempaa sitouttamista liikenneturvallisuuustyöhön. Materiaalin saatavuudessa koettiin olevan jonkin verran ongelmia. Eniten materiaalin puutteen kokivat ongelmana koulupuolen vastaajat.

Tukea liikenneturvallisuuustyöhön vastaajat kaipasivat Tiehallinnolta, Liikenneturvalta ja yrityssectorilta. Poliisilta on koettu saadun jo aiemmin tukea liikenneturvallisuuustyöhön.



Kuva 3.4-3. Toivottu liikenneturvallisuuksuustyön organisointi -malli.

Vastaajilta kysyttiin mielipidettä, miten liikenneturvallisuuksuustyö tulisi organisoida Etelä-Päijät-Hämeen alueella. Suosituimmaksi malliksi nousi vastauksissa seudullisesti organisoitu malli, jossa työtä ohjaisi seudullinen liikenneturvallisuuksryhmä ja tämän tukena toimisivat kuntien omat liikenneturvallisuuksryhmät. Pienemmän byrokratian vuoksi osa vastaajista toivoi yksiportaista mallia, jossa työtä ohjaisi joko kunnan tai seudun liikenneturvallisuuksryhmä.



Kuva 3.4-4. Liikenneturvallisuuksuuden keskeiset ongelmat.

Seudun liikenneturvallisuuksuustyön keskeisenä ongelmana pidettiin yleistä piittaamattomuutta liikenteessä ja liikennekurin puutetta. Tätä täsmennettiin mm. ylinopeuksina ja turvavälineiden käyttämättömytenä. Ylinopeudet koettiin toiseksi suurimpana ongelmana liikenteessä.

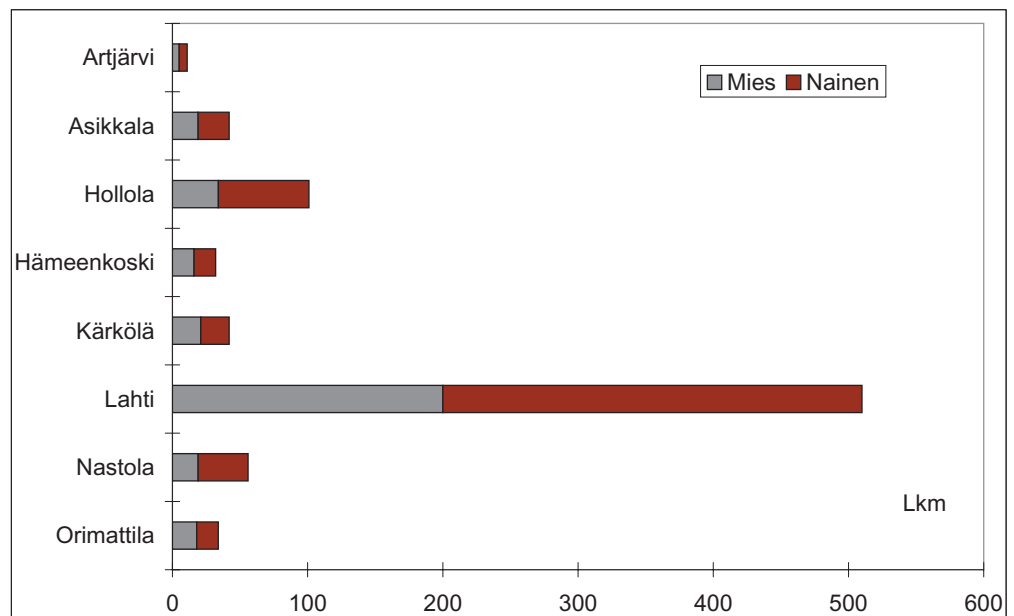
Tienkäyttäjäkysely

Alueen kuntalaisille annettiin mahdollisuus vastata tienkäyttäjäkyselyyn joko sähköisesti Internetissä tai kuntien kirjastoihin ja palvelupisteisiin jätettyihin paperisiin kyselylomakkeisiin. Mahdollisuudesta osallistua kaikille avoimeen kyselyyn tiedotettiin kuntien paikallislehdissä, maakuntalehdessä, radiossa ja kuntien internetsivuilla. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää kuntalaisten mielipiteitä liikenneturvallisuuden tilasta ja parantamiskeinoista sekä havaintoja liikenteen ongelmakohdista ja vaaranpaikoista. Kysely toteutettiin tammi-helmikuun aikana 2007.

Vastauksia tienkäyttäjäkyselyyn saatiin 836 kpl. Paperiversioiden osuus näistä oli noin 12 %. Vastaajista 40 % oli miehiä ja 60 % naisia. Vastaajista 30–49 -vuotiaita oli 51 %, 50–64 -vuotiaita oli 29 % vastaajista ja 18–29 -vuotiaita oli puolestaan 12 %. Yli 65 ja alle 18 -vuotiaiden vastausprosentit jäivät alle 5 %. Kuntien kesken vastausaktiivisuus on jakautunut taulukon 3.4-1 mukaisesti. Kunnan asukaslukuun nähden parhaiten vastauksia saatiin Hämeenkoskelta, Kärkölästä sekä Artjärveltä. Kuvassa 3.4-5 on esitetty kunnittain vastaajien sukupuoli sekä taulukossa 3.4-2 puolestaan on esitetty kunnittain vastaajien ikäjakauma.

Taulukko 3.4-1. Tienkäyttäjäkyselyn vastaajamäärät kunnittain.

Kunta	Vastaukset	Väestö	Vast./1000 as
Artjärvi	11	1540	7,1
Asikkala	42	8547	4,9
Hollola	101	20965	4,8
Hämeenkoski	32	2200	14,5
Kärkölä	49	5019	9,8
Lahti	511	98281	5,2
Nastola	56	14789	3,8
Orimattila	34	14408	2,4



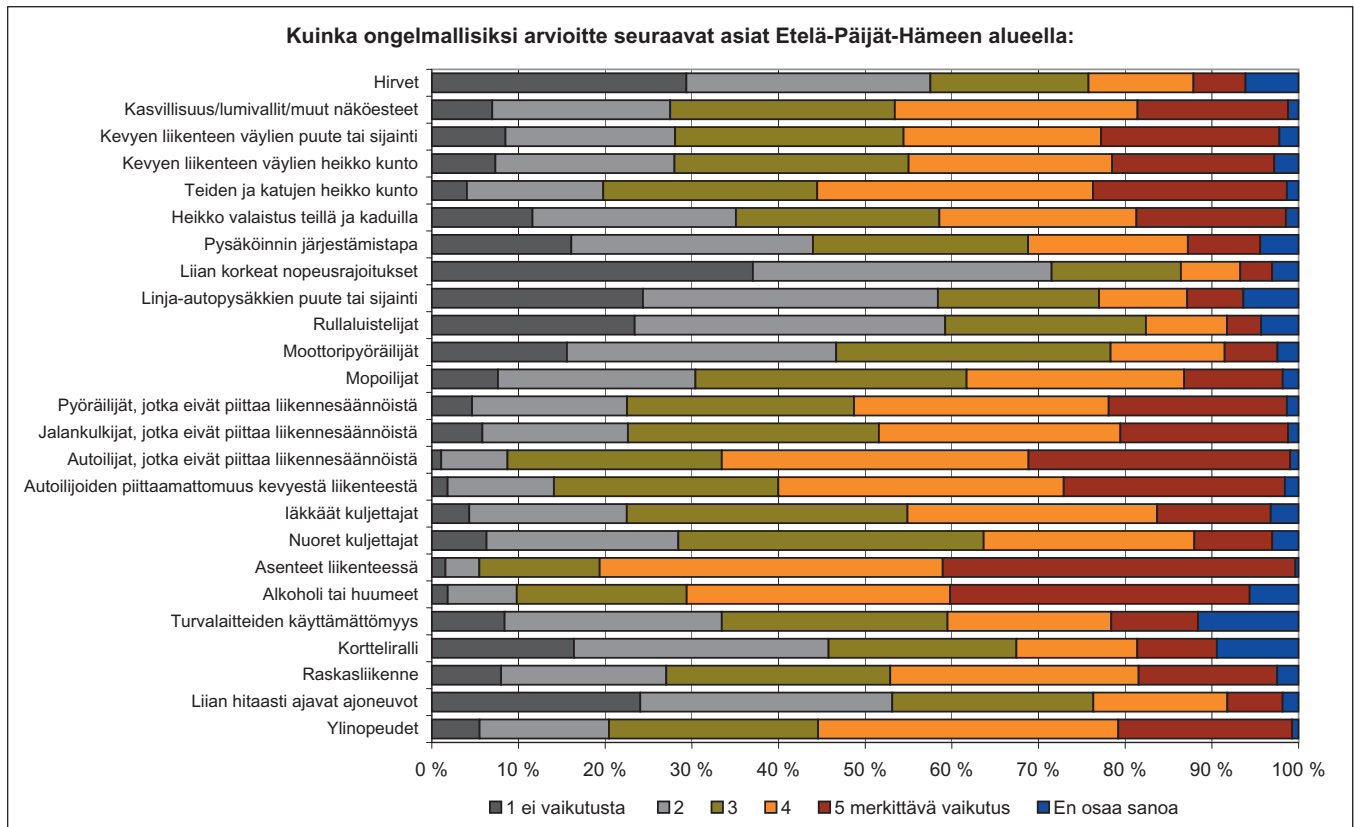
Kuva 3.4-5. Vastaajien sukupuolijakauma kunnittain.

Taulukko 3.4-2. Vastaajien ikäjakauma kunnittain.

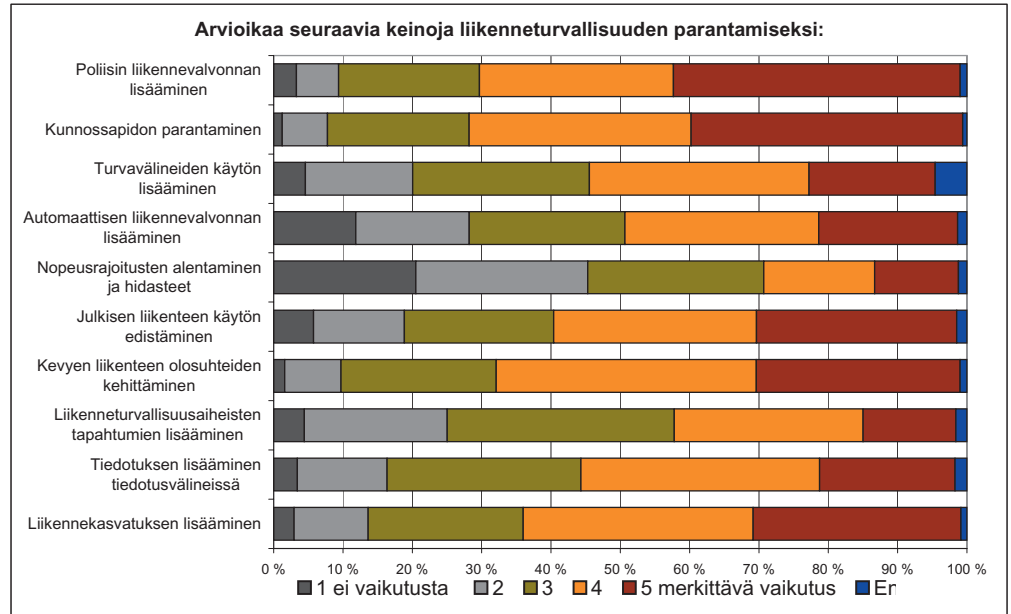
Kunta/ikäjakauma	0-17	18-29	30-49	50-64	65-
Artjärvi	1	-	8	1	-
Asikkala	1	6	23	9	2
Hollola	3	14	51	27	2
Hämeenkoski	1	2	16	7	6
Kärkölä	10	4	14	15	3
Lahti	4	80	250	155	14
Nastola		5	33	14	2
Orimattila	3	2	19	9	-

Tienkäyttäjien mielestä merkittävimmät ongelmat tieliikenteessä ovat piittaa-mattomuus liikennesääntöjä ja muita tiellä liikkujia kohtaan, tienkäyttäjien asenteet liikenteessä sekä alkoholin ja huumeiden käyttö. Lisäksi ylinopeudet nähtiin suurimmiksi ongelmiksi Etelä-Päijät-Hämeen alueella (kuva 3.4-6).

Liikenneturvallisuuden merkittävänä parantamiskeinoina vastaajat olivat maininneet Poliisin valvonnan lisäämisen sekä kunnossapidon ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämisen. Liikennekasvatuksen lisääminen nähtiin myös yhdeksi parhaimmista tavoista parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Nopeusrajoitusten alentamisilla ja hidasteilla tai automaattisella nopeuden valvonnalla ei nähty olevan kovin suurta merkitystä. Vastausten perusteella voidaan päätellä tienkäyttäjien haluavan liikenneturvallisuustyöhön enemmän panostusta liikennekasvatukseen ja valvontaan sekä kunnossapitoon kuin liikennenympäristöön tehtäviin muutoksiin (kuva 3.4-7).

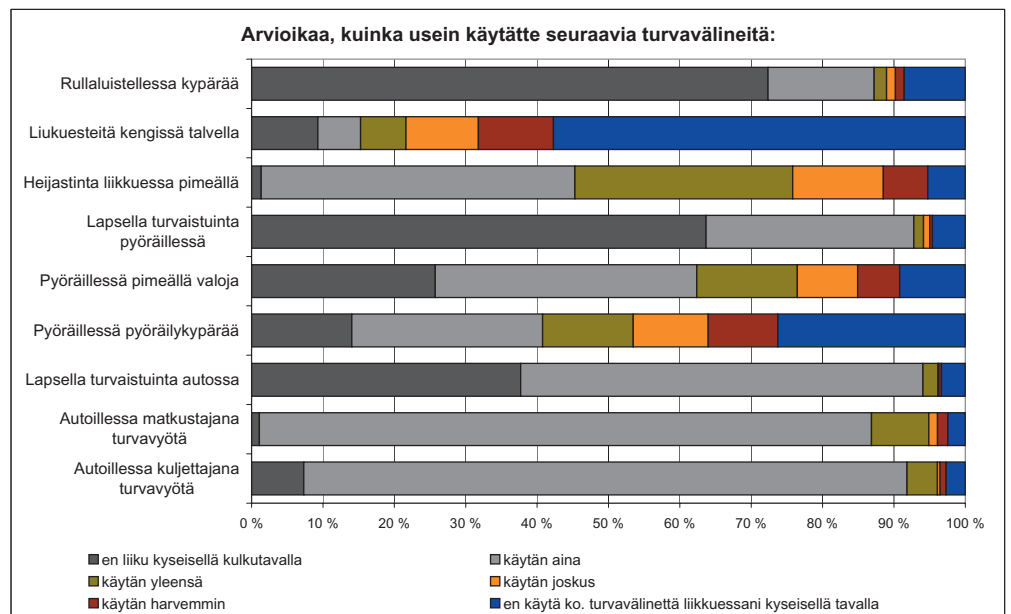


Kuva 3.4-6. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset asiat Etelä-Päijät-Hämeen alueella



Kuva 3.4-7. Liikenneturvallisuuksuunparantamisen keinot.

Tienkäyttäjäkyselyllä selvitettiin kuntalaisten omaa panostusta oman liikkumisen turvaamiseen (kuva 3.4-8). Kyselyssä ilmeni, että etenkin kypärän käytössä pyöräillessä olisi parannettavaa vastaajien keskuudessa. Pyöräilijöistä 30 % kertoi käyttävänsä kypärää aina ja vastaavasti 30 % vastaajista ilmoitti pyöräilevänsä aina ilman kypärää.



Kuva 3.4-8. Kuntalaisten turvavälineiden käyttö.

Taulukko 3.4-3. Turvavälineiden käyttö liikenteessä.

Turvavälineiden käyttö	liikkuu ko. tavalla (kpl)	käytän aina	käytän yleensä	käytän joskus	käytän harvemmin	en käytä
Rullaluistellessa kypärää	223	54 %	6 %	4 %	4 %	31 %
Liukuesteitä kengissä talvella	742	7 %	7 %	11 %	12 %	64 %
Heijastinta liikkeessä pimeällä	808	45 %	31 %	13%	6%	5%
Lapsella turvaistuinta pyöräillessä	292	80 %	4 %	2 %	1 %	13 %
Pyöräillessä pimeällä valoja	606	49 %	19 %	11 %	8 %	12 %
Pyöräillessä pyöräilykypärää	704	31 %	15 %	12 %	11 %	31 %
Lapsella turvaistuinta autossa	504	90 %	3 %	0 %	1 %	5 %
Autoillessa matkustajana turvavyötä	813	87 %	8 %	1 %	1 %	2 %
Autoillessa kuljettajana turvavyötä	761	91 %	5 %	0 %	1 %	3 %

Kuntien vaaranpaikkoja kysyttäessä ilmeni hyvin usein ongelmana ylinopeudet, teiden kapeus sekä kevyen liikenteen väylien puute ja raskaanliikenteen kasvu. Myös erityyppiset liittymäongelmat olivat keskeisessä osassa tienkäyttäjien esittämässä ongelmakohteissa.

Yleisötilaisuus

Kyselyiden ja onnettomuusanalyysien jälkeen kuntalaisille annettiin mahdollisuus tutustua työssä kartoitettuihin ongelma- ja vaaranpaikkakohteisiin 5.6.2007 Lahden pääkirjastotalolla. Paikalla oli laaja asiantuntijaryhmä niin tilaajan kuin konsultin edustajia ja muita liikenneturvallisuuden asiantuntijoita, joille kuntalaisten oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja omia näkemyksiään. Tulokset olivat esillä kirjastotalolla viikon verran, joihin pystyi jättämään palautetta anonyymisti erillisellä lomakkeella. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin Lahden alueen paikallisradiossa ja seudun tiedotusvälineille lähetetyllä tiedotteella. Yhtään palautetta yleisötilaisuudesta ei saatu takaisin. Tienkäyttäjäkyselyn ja yleisötilaisuuden tarkoituksena oli herätellä kuntalaisten kiinnostusta liikenneturvallisuuteen osana jokapäiväistä liikkumista.

3.5 Maastotarkastelut

Onnettomuusanalyysien, tienkäyttäjä- ja asiantuntijahaastatteluiden jälkeen liikenneturvallisuusongelmiin tutustuttiin Tiehallinnon ja kuntien edustajien kanssa maastossa. Maastokäyntien yhteydessä kartoitettiin yli 120 kohdetta, jotka oli valittu kyselyiden ja analyysien perusteella.

Yleisimpiä ongelmia maastokäynneillä olivat:

- Huonot näkemät liittymässä
- Kapeat pientareet / kevyen liikenteen väylän puute
- Turvattomat kadunylitykset
- Etuajo-oikeussuhteet taajamissa
- Puutteellinen valaistus
- Taajamissa ylinopeuksiin houkuttelevat suorat ja leveät väylät
- Puutteelliset koulujen saattoliikennejärjestelyt
- Kadun ylittäminen tasossa alikulun sijaan

Ongelmiin löydettiin useimmiten parannuskeino jo maastokäynnillä. Osa ongelmista edellytti kuitenkin lisäselvitysten tekemistä.

Liittymien huonot näkemät johtuivat useimmiten tiheästä kasvillisuudesta tai puunoksista. Taajamissa esimerkiksi rakennukset saattoivat aiheuttaa näkemäesteitä (kuvat 3.4-9 ja 3.4-10). Maanteillä ongelmallisimpia kohteita olivat yksityisteiden liittymät. Näkemiin liittyvät ongelmat ovat yleensä suhteellisen nopeasti ja helposti parannettavissa.



Kuvat 3.4-9 ja 3.4-10. Hämeenkoskella Toijalantien ja Pätiäläntien liittymässä sijaitsevat rakennukset aiheuttavat näkemäesteen.

Kevyen liikenteen väyliä kaivattiin tienkäyttäjäkyselyssä etenkin koulureittien varten. Maanteiden osalta väylätarpeiden arvioinnissa käytettiin hyväksi Hämeen tiepiirin vuonna 2005 laatimaa kevyen liikenteen tarveselvitystä. Kiireellisyysjärjestystä varten selvityksessä on käytetty yhtenäistä priorisointimenetelmää. Kunnat ja kaupungit rakentavat kevyen liikenteen väyliä useimmiten kasvaville asuinalueille.



Kuva 3.4-11. Orimattilassa kevyen liikenteen väylä on rakenteilla Arolantien varteen.

Kadunylitykset koettiin kyselyssä turvattomaksi etenkin kohdissa, joissa on paljon lapsia liikenteessä. Usein väylällä ajetaan myös ylinopeutta. Isommisissa taajamissa, kuten Lahdessa, ongelmana pidettiin myös punaisia päin ajamista.



Kuva 3.4-12. Leveäksi mitoitettu Mäntsälän- ja Karenintien liittymä Kärkölässä tekee suojaiteista pitkiä.

Normaalikäytännöstä poikkeavat etuajo-oikeussuhteet liittymissä aiheuttivat ongelmia etenkin suunnittelualueen taajamissa. Asuinalueille kaivattiin myös yhtenäistä tapaa kokoojakadun ja siihen liittyvien sivukatujen etuajo-oikeussuhteissa.



Kuva 3.4-13. Terveystien ja Kansankadun liittymän etuajo-oikeusjärjestelyt Hollolassa aiheuttavat ongelmia tielläliikkuville.

Valaistus koettiin tienkäyttäjäkyselyssä tärkeäksi maanteillä etenkin koulureitien varrella ja taajamissa kevyen liikenteen väylillä. Taajamissa ajoradan katuvalaistus oli paikoin myös eri puolella kuin kevyen liikenteen väylä. Ongelma korostui etenkin sellaisissa kohdissa, joissa ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välisellä välikaistalla on paljon tiheää puustoa.



Kuvat 3.4-14 ja 3.4-15. Lahden rautatieaseman alikulkutunneli on päiväsaikaan pimeä muuhun ympäristöön nähden.

Leveät, pitkät ja suorat katuosuudet taajamissa ovat tyypillisesti kohteita, joissa ajetaan ylinopeutta. Tilanteen parantamiseksi liikenneympäristö tulee suunnitella nopeusrajoitusta tukevaksi.



Kuva 3.4-16. Pitkä ja suora katuosuus houkuttelee ajamaan ylinopeutta. Kuva on Hämeenkoskelta.

Ongelmat koulujen saattoliikennejärjestelyissä ovat yleistymässä vanhempien saattaessa lapsensa enenevässä määrin autolla kouluun. Usein kunnollista saattoaluetta ei ole järjestetty tai sitä ei käytetä toivotulla tavalla.



Kuva 3.4-17. Saattoaikan sijainnilla on olennainen merkitys toimivuuden kannalta (Nastola).