



LOHJAN KESKUSTAN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2003



TIIVISTELMÄ

Tämä liikenneturvallisuussuunnitelma kohdistuu pääasiassa kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Pelkästään valvonnalla ei saavuteta haluttua tulosta, vaan tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä, jotka rajoittavat nykyisiä autoliikenteen nopeuksia.

Suunnittelutyön tärkeänä tavoitteena oli myös tiivis yhteistyö alueen asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen kanssa kuten näiden kuuleminen suunnitteluratkaisuissa. Lisäksi tavoitteena oli antaa eväitä Lohjan liikenneturvallisuustyöryhmälle. Tiiviin yhteistyön myötä, jossa on mukana useita osapuolia, kaupunkiin esitetyt liikennetarkastukset hyväksytään paremmin ja myös asenteet muuttuvat yleisesti liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyvämmiksi.

Koko Suomen tilanteeseen verrattuna keskusta-alueen liikenneturvallisuustilanne on hyvä. Tapahtuneita onnettomuuksia suurempana ongelmana Lohjalla koetaan kasvanut turvattomuuden tunne liikenteessä. Liikenneturvallisuuden puutteet vaikuttavat selvästi asumisviihtyisyyteen. Katujen liikenneympäristö ei ole tasa-arvoinen kaikille liikenteessä liikkujille.

Liikenneturvallisuusfoorumit ja työn esittely kaupunginhallitukselle olivat hyödyllinen lisä onnettomuus- ja maastotarkasteluihin, ne toivat hyvin esiin alueen kokonaistilanteen ja pahimmat ongelmat paikallisten asukkaiden näkökulmista.

Lohjan keskustan suurimpia ongelmia ovat korkeat ajonopeudet ja kevyen liikenteen verkoston puutteellisuus, mistä johtuu eri liikennemuotojen liikkuminen ajoneuvoliikenteelle tarkoitetuilla väylillä. Korkeita ajonopeuksia ja jopa kilpa-ajoa esiintyy kohdissa, joissa katutila on avoin ja suora, mm. Suurlohjankadulla ja Kauppakadulla. Tämä on ristiriidassa liikenneturvallisuussuunnittelun pääperiaatteen kanssa, minkä mukaan katu ympäristön pitäisi motivoida oikeaan ajonopeuteen. Ympäristön tulisi näin ollen tukea nopeusrajoitusjärjestelmää.

Katuverkon rakenne luo myös omat ongelmansa keskustan liikenneturvallisuudelle. Keskustan liittymäalueet ovat laajoja ja jäsentymättömiä. Kevyen liikenteen väylät päättyvät keskustan laitamille. Suurimmat ongelmat nyt ja tulevaisuudessa ovat tämän selvityksen mukaan Suurlohjankadulla. Tästä syystä toimenpiteet Suurlohjankadulle tulisi toteuttaa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Lähes yhtä tärkeää, kuin Suurlohjankadun parantaminen, on kevyen liikenteen verkon täydentäminen muun katuverkon osalta.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on jatkuva prosessi, johon on luotava toimintamalli. Toiminnan systematisoinnin kautta päästään siihen, että tehtävien vastuuttaminen ja seuranta saadaan eläväksi prosessiksi. Samalla myös erilaisten toimenpiteiden hyväksyttävyyden kasvaa ja ne saavat myös ehkä poliittisen hyväksynnän. Näin eri toimenpiteet saadaan menemään eteenpäin tarpeeksi suuren yksimielisyyden myötä. Työssä esitetyistä toimenpiteistä kiireellisimmiksi luokitellut käynnistetään jo ensi vuonna. Tällöin alkaa siis näiden hankkeiden tarkempi suunnittelu, joka jatkuu aina toteuttamiseen saakka.

Jotta liikenneturvallisuuden parantamiseen johtavasta toiminnasta saataisiin kuitenkin jatkuvaa, liikenneturvallisuuden edistämiseksi on luotava luonteva forumi. Muutosten havainnointi käy selkeimmin esille seurannan avulla.

ESIPUHE

Lohjan keskustan katuverkolla liian suuret nopeudet aiheuttavat vaaratilanteita ja turvattomuutta. Viime vuosien aikana on ollut havaittavissa negatiivisia asennemuutoksia liikennekulttuurissa. Lohjan keskustassa on todettu olevan tarvetta liikenneturvallisuuden parantamiseen, mistä muutamit vakavat onnettomuudet ovat toimineet selkeänä varoitusmerkinä. Lohjan kaupunginhallitus on kiinnittänyt huomiota edellämäinnittuihin seikkoihin ja päätti käynnistää liikenneturvallisuuden tilan parantamisen. Täten kaupunginhallituksen aloitteesta käynnistettiin tämä liikenneturvallisuustutkimus.

Poliisin resurssit liikennevalvonnan suhteen ovat rajalliset. Liikennemäärien kasvaessa poliisin liikennevalvonta on vaikeutunut määrärahojen pysyessä vuodesta vuoteen samalla tasolla.

Tämä liikenneturvallisuussuunnitelma kohdistuu pääasiassa kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Pelkästään valvonnalla ei saavuteta haluttua tulosta, vaan tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä, jotka rajoittavat nykyisiä autoliikenteen nopeuksia. Nämä voivat liittyä esimerkiksi teknisiin ratkaisuihin, liikenteen ohjaamiseen uusille reiteille, tiedotukseen ja valistukseen. Lisäksi suunnitelmalla on täydennetty ja kehitetty aiemmin Lohjan kaupunkikeskustan kehittämiseksi tehtyjä suunnitelmia ja selvityksiä erityisesti liikenneturvallisuuden näkökannalta.

Suuressa roolissa tässä työssä on ollut vuorovaikutus erilaisten tahojen ja osapuolien kanssa. Konkreettisimpana vuorovaikutuksen muotona olivat ideapäivä ja liikenneturvallisuusfoorumit sekä työn esittelyt Lohjan kaupunginhallitukselle. Lisäksi nykyaikaisena vuorovaikutteisen suunnittelun keinona käytettiin mahdollisuutta antaa palautetta sähköpostitse sekä kaupungin internet-sivuilla. Internet-sivuilla oli myös tietoa projektin etenemisestä. Projektin aikana käyty laaja vuoropuhelu eri tahojen kanssa on auttanut kartoittamaan pääongelmat Lohjan keskustan liikenteessä.

Liikenneturvallisuustyö on luonteeltaan pitkäjännitteistä. Tarkoituksena on, että liikenneturvallisuusfoorumi jatkaa toimintaansa työn päätyttyä ja kokoontuu vuosittain tarpeen mukaan 1-2 kertaa. Tämän työn tulosten seuranta voidaan hoitaa vuotuisissa liikenneturvallisuusfoorumeissa.

Suunnitelman laatimista Lohjan kaupungin osalta ohjasivat katupäällikkö Seppo Lötjönen ja suunnittelija Esa Rantala. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut työhön antamalla työlle tutkimusrahaa. LVM:n yhteyshenkilönä on toiminut yli-insinööri Petteri Katajisto. Lisäksi Lohjan kaupungilla on hankkeen edistymistä seurannut asiantuntijoita mm. Katariina Haigh, Kirsti Puustinen, Timo Saloranta ja Timo Mäkinen. Konsulttina on toiminut LT-Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet DI Risto Jounilan johdolla tekn.yo Hanna Reihe (projektisihteeri), sosiologi Jani Päivänen ja arkkitehti Petri Saarikoski.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	4
SISÄLTÖ	5
1 JOHDANTO	6
2 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	7
3 VUOROVAIKUTUS	8
4 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA	10
4.1 Maankäyttö ja liikenneympäristö	10
4.2 Liikenneverkko	11
4.3 Liikennemäärät	14
4.4 Nopeusrajoitukset ja nopeusmittaukset	17
4.5 Liikenneonnettomuudet ja onnettomuusanalyysit	18
4.6 Aloitteet ja palautteet	20
4.7 Yhteenveto ongelmakohdista	27
5 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET	29
5.1 Yleistä	29
5.2 Toimenpideohjelma (rakentaminen)	30
6 JATKOTOIMENPITEET	40
LIITTEET	41
KASVATUS, VALISTUS JA TIEDOTUS (KVT) -OHJELMA	41
KASVATUS, VALISTUS, TIEDOTUS	43
TOIMIALA: SIVISTYSTOIMI	44

1 JOHDANTO

Katuverkolla liian suuret nopeudet aiheuttavat vaaratilanteita. Lisäksi puutteelliset kevyen liikenteen yhteydet keskustassa lisäävät turvattomuutta. Liikenneturvallisuustyö kohdistuu pääasiassa kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen ja ajoneuvoliikenteen nopeuksien hillitsemiseen. Pelkästään valvonnalla ei saavuteta haluttua tulosta, vaan tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä, jotka rajoittavat nykyisiä autoliikenteen nopeuksia. Nämä voivat liittyä esimerkiksi fyysisiin ratkaisuihin, liikenteen ohjaamiseen uusille reiteille, tiedotukseen ja valistukseen.

Tavoitteena on liikenteen rauhoittaminen Lohjan keskustan alueella katu- ja liikenneteknisillä ratkaisuilla. Samalla parannetaan keskustan viihtyisyyttä sekä asuin- ja asiointiympäristön turvallisuutta.

Työn tärkeänä tavoitteena on myös liikenneturvallisuustyön organisoiminen siten, että yhteistyö alueen asukkaiden ja viranomaisten kesken on tiivistä ja jatkuvaa. Kun tämän yhteistyön toiminnan periaatteet saadaan selvitettyä, hyväksytään esitetyt liikenne- ja turvallisuusratkaisut paremmin ja asenteet muuttuvat yleisesti liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyttävämmiksi. Vuorovaikutustyön uutena toimintakenttänä toimii liikenneturvallisuusfoorumi, jossa tapaavat asukkaat, viranomaiset, sidosryhmät, suunnittelijat ym. osapuolet.

Liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta olennaista on liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden turvaaminen. Tämän prosessin ylläpitäminen käsittää sekä fyysisen ympäristön kehittämisen että KVT-työn (Kasvatus, Valistus, Tiedotus) aktiivisen toiminnan ylläpitämisen. Liikenneturvallisuuden parantaminen on pitkäjännitteistä työtä ja vaatii seurantaakin. Hyviä keinoja jatkuvuuden turvaamiseen ovat Lohjalla toimivan liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnan kehittäminen ja tiivistäminen, vuotuisten liikenneaiheisten foorumien järjestäminen sekä palautteen kerääminen vuosittain eri osapuolilta. Lisäksi kasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksen keinojen kehittäminen muodostavat osan liikenneturvallisuustyön jatkumoa.

Aikaisempia suunnitelmia ja selvityksiä, joita on hyödynnetty tässä työssä, ovat:

- Seitsemän kaupunkikeskustaa, Parempi kaupunkikeskusta –projekti, Lohja, 1997
- Lohjan keskustan kehittämissuunnittelu, 2000
- Lohjan keskustan osayleiskaava, 2001
- Nykytilan selvitykset ja rakentamisen luokittelu ja analysointi, maankäyttövaihtoehtojen laadinta, 2001-2002
- Lohjan keskustan kauppakeskuksen vaikutusarviointi, 2001
- Liikkumis- ja asiointiesteettömyyden kartoitus, Lohja, 2003.

2 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena oli selvittää minkälaisin katu- ja liikenneteknisin ratkaisuin voitiin Lohjan keskustan liikenneympäristöä parantaa siten, että liikenteessä ja erityisesti kevyessä liikenteessä koettu turvattomuus vähenee. Työn erityisiä painopistealueita ja tavoitteita olivat:

- asuin- ja asointiympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen,
- ihmisläheisen kaupunkikulttuurin edistäminen,
- liikkumisen tasa-arvo ja esteettömyys,
- kevyen liikenteen aseman korostaminen ja sen verkon kehittäminen keskustassa,
- ajonopeuksien hillitseminen siten, että autoliikenne pyritään ohjaamaan liikenteellisille pääväylille ja muita väyliä pyritään rauhoittamaan,
- koulujen ja palvelukeskusten erityisvaatimusten huomioon ottaminen,
- raskaan ajoneuvoliikenteen ohjaaminen pois ydinkeskusta-alueelta ja
- Suurlohjankadun, Kauppakadun ja Laurinkadun sekä niiden liittymäalueiden jäsentäminen.

Suunnittelutyön tärkeänä tavoitteena oli myös tiivis yhteistyö alueen asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen kanssa kuten näiden kuuleminen suunnitteluratkaisuissa. Lisäksi tavoitteena oli antaa eväitä Lohjan liikenneturvallisuustyöryhmälle.

Tiiviin yhteistyön myötä, jossa on mukana useita osapuolia, kaupunkiin esitetyt liikenneratkaisut hyväksytään paremmin ja myös asenteet muuttuvat yleisesti liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyvämmiksi. Kuitenkin on muistettava, että liikenneturvallisuustyöllä ei saada pikavoittoja, vaan on haettava pitkän tähtäimen ratkaisuja. Tällaisessa prosessissa ja suunnittelussa on siten myös otettava huomioon kaavoituksen kulku ja alueella käynnissä olevat erilaiset hankkeet, joilla on oma vaikutuksensa liikenteen suuntautumiseen ja liikennemääriin.



Kuva 1. Suurlohjankadun liittymät ovat laajoja ja liikenteessä kulkijalle vaikeasti hahmotettavissa.

3 VUOROVAIKUTUS

Yleistä

Vuorovaikutus on erittäin tärkeä osa liikenneturvallisuusprojekteja. Toivotun lopputuloksen saavuttamiseksi on varmistettava, että niin alueen asukkaat ja eri käyttäjäosapuolet kuin kaupungin eri hallintokunnatkin pääsevät esittämään tietojaan, mielipiteitään ja ideoitaan aiheeseen liittyen. Näiden toimien avulla saadaan kattava kokonaisnäkemys tilanteesta ja ongelmista sekä todennäköisesti myös yleistä mielipidettä muokattua liikenneturvallisuuden kannalta parempaan suuntaan.

Konkreettisimpina vuorovaikutuksen muotoina tässä työssä olivat ideointipäivä ja liikenneturvallisuusfoorumit. Ideointipäivä järjestettiin projektin alussa toukokuussa ja foorumit kesäkuussa ja syyskuussa. Jälkimmäisessä liikenneturvallisuusfoorumissa asukkaille esiteltiin työn aikana laadittuja toimenpide-ehdotuksia. Lisäksi modernina vuorovaikutteisen suunnittelun muotona käytettiin mahdollisuutta antaa palautetta Lohjan liikenneturvallisuudesta sähköpostitse. Myös kaupungin internet-sivuilla oli tietoa projektin etenemisestä.

Lohjan kaupunginhallitukselle esiteltiin liikenneturvallisuustyön etenemistä kaksi kertaa. Lohjan tekniselle lautakunnalle ja Lohjan keskustan kehittämistyöryhmälle työtä esiteltiin kerran toimenpide-ehdotusten valmistuttua.

Projektissa käyty laaja vuoropuhelu eri osapuolien kanssa on auttanut kartoittamaan pääongelmat Lohjan keskustan liikenteessä. Suurena ongelmana on ”häiriökäyttäytyminen” ja hurjastelu. Valistuksella ei voida vaikuttaa kaikkien liikkujien käyttäytymiseen. Kuitenkin voidaan tehdä selväksi, että hurjastelua ei hyväksytä. Tällöin kannattaa viestittää turvallisen liikenneympäristön tärkeyttä yhteisenä etuna.

Liikenneturvallisuustyöryhmä

Asukkaiden ja sidosryhmien yhteistyön lisäksi yhteistyö kunnan sisällä on erittäin tärkeää. Tämän takia Lohjalla on kaupungin virkamiehistä koostuva liikenneturvallisuustyöryhmä. Nykyisin ryhmässä ovat edustettuina kaupungilta tekninen edustaja ja suunnittelija, ympäristökeskus, sivistyskeskus, koulu, perusturva, poliisi, autokatsastus sekä Tiehallinto.

Työryhmän tarkoituksena on Lohjan kaupungin liikenneturvallisuustilanteen seuranta ja sen kehittäminen. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontuu noin kolme kertaa vuodessa.

Liikenneturvallisuusfoorumi 1, liikenneturvallisuusseminaari

Liikenneturvallisuusfoorumi on eri toimintoja yhdistävä foorumi, jonka koolle kutsujana voi toimia joko paikallinen asukasyhdistys tai kunnan liikenneviranomaiset. Tarkoituksena on, että liikenneturvallisuusfoorumi jatkaa toimintaansa myös työn päätyttyä ja kokoontuu vuosittain 1–2 kertaa tarpeesta riippuen. Tämän työn tulosten seuranta voidaan hoitaa liikenneturvallisuusfoorumissa.

Ensimmäiseen liikenneturvallisuusfoorumiin kutsuttiin edustajia kaupungilta, poliisilta, autoliitosta, sivistyskeskuksesta, autokoulusta, ikäihmisten neuvostosta, Invalidiliitosta, kuorma-autoilijoita, Lohjan yrittäjistä sekä Liikenneturvasta. Osallistujia oli kaikkiaan 16 henkilöä.

Ensimmäisen liikenneturvallisuusfoorumin kokouksen tarkoituksena on luoda pohja ja pelisäännöt foorumin tulevalle toiminnalle. Lisäksi foorumissa käsiteltiin ideointipäivänä tuotettuja toimenpide-ehdotuksia sekä liikenneturvallisuuden nykytilan analyysiä. Foorumin avulla saatiin selville eri osapuolten näkemyksiä liikenneturvallisuuden painopisteistä. Tärkeä tekijä tässä tilaisuudessa oli myös se, että eri osapuolet

pääsivät kuulemaan toisten ryhmien lähestymistapoja ja ongelmia. Tällä lähestymistavalla saavutetaan helpommin halukkuutta kompromisseihin, koska ymmärrys eri osapuolten intresseistä on paremmin selvillä.

Liikenneturvallisuusfoorumi 2, asukastilaisuus

Liikenneturvallisuusfoorumin toinen kokous järjestettiin ensimmäistä kokousta laajempaan avoimeen asukastilaisuuteen. Tilaisuuteen kutsuttiin foorumin vakituisten jäsenten lisäksi alueen asukkaat avoimella lehti-ilmoituksella. Osallistujia oli noin 30 henkilöä. Tilaisuudessa käsiteltiin sekä liikenneturvallisuuden kehitystä ongelmineen että esitettyjä toimenpide-ehdotuksia.

Tilaisuuden päätteeksi tarkasteltiin konsultin ehdotuksia yksityiskohtaisemmin karttojen äärellä, vapaan keskustelun merkeissä. Sen tuloksena päästiin jo huomattava askel lähemmäs tässä esitettyä toimenpide-ehdotusten priorisointia.

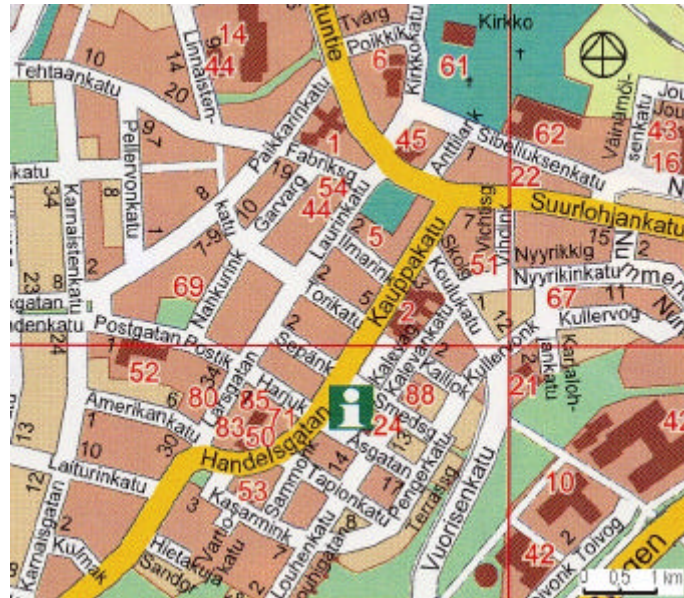


Kuva 2. Asukastilaisuudessa käytiin vilkasta vuoropuhelua.

4 LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

4.1 Maankäyttö ja liikenneympäristö

Lohjan keskustan alue sijaitsee läntisellä Uudellamaalla valtatie 25 (Hanko-Mäntsälä -yhteys) ja valtatie 1 (Helsinki-Turku -yhteys) kupeessa. Läntisiltä ja pohjoisilta osiltaan se rajautuu Lohjanjärveen ja itäiseltä puoleltaan valtatiehen 25.



Kuva 3. Suunnittelualue sijaitsee Lohjan keskustassa

Lohjan keskusta-alue on perinteinen, pitkän historian omaava kauppapaikka. Sen omaleimainen ja poikkeuksellisen kaunis luonto harjuineen, järvineen ja vehmaise maisemineen luo kaupungille erityiset ominaispiirteet. Lohjan kaupunkirakenne on kehittynyt nauhamaisesti pitkin Lohjanharjua. Sen painopiste on nyt siirtymässä asutuksen kehittymisen myötä kuitenkin enemmän pohjoiseen valtatie 1 suuntaan. Lohjan keskusta-alue koostuu vahvasti julkisista ja kaupallisista palveluista, mutta ydinkeskustasta löytyy myös asuinrakennuksia. Keskusta-alue on pienine erikoiskauppoineen monipuolinen ja toimiva. [Lohjan keskustan kehittäminen -raportti]

Lohjan seudun liikenneverkosto muuttuu lähivuosina merkittävästi. Moottoritie välillä Helsinki–Lohja valmistuu vuoteen 2006 mennessä. Moottoritie Lohjalta Muurlaan valmistuu viimeistään vuoteen 2010 mennessä. Näillä hankkeilla on erityistä merkitystä Lohjan keskustan liikenteelle ja erityisesti raskaan liikenteen suuntautumiselle. Vuoden 1998 liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärät kasvavat noin 1,3 -kertaisiksi vuoteen 2020 mennessä.

Lohjalla asuu yhteensä noin 36 000 (35 647) asukasta, joista ydinkeskustan alueella asuu noin 45 %. Asukasmäärä on ollut kasvava ja kasvuprosentti on ollut yli 0,5 % vuodesta 1997 vuoteen 2002 saakka, jolloin kasvu laski 0,3 %:iin. Ruotsinkielisiä asukkaista on noin 4–5 %. Asukkaiden ikäjakauma on seuraavanlainen [www.lohja.fi, 31.12.2002]:

- 0-6 -vuotiaita 8,5 %,
- 7-14 -vuotiaita 11,2 %,
- 15-24 -vuotiaita 11,5 %,
- 25-64 -vuotiaita 55,9 %,
- 65-74 -vuotiaita 7,4 % ja
- yli 75 -vuotiaita 5,5 %.

Peruskouluikäisiä on väestöstä siis noin 11%. Yli 65 -vuotiaita on 13 %, mikä vastaa koko maan keskitasoa.

Lohjan palvelut ovat keskittyneet suurimmalta osiltaan keskustan ytimeen, jonne on myös keskittynyt suurin osa Lohjan noin 15 000 työpaikasta (työpaikkamäärä vuodelta 2000). Päiväkoteja Lohjalla on useita, mutta aivan keskusta-alueella niitä on vain yksi; Lintulan päiväkoti Kirkkokadulla [www.lohja.fi, 16.10.2003].

Keskustan lähialueilla on useita kouluja. Aivan ydinkeskustan pohjoisosassa on kaksi ala-astetta: Solbrinkens skola ja Tytyrin koulu. Yläasteita keskustassa on Anttilan koulu em. ala-asteiden läheisyydessä ja Harjun koulu Lohjanharjulla. Keskusta-alueella sijaitsee myös Lohjan lukio ala- ja yläasteiden yhteydessä. Lohjalla on myös muita koulutuskeskuksia, joista keskusta-alueen tuntumassa sijaitsee terveydenhuolto-oppilaitos ja ammatillinen aikuiskoulutuskeskus. Harjulla sijaitsee lisäksi ammattioppilaitos sekä Nummentien varressa on ammattikorkeakoulu. [www.lohja.fi, 16.10.2003]

Lohjalla on järjestetty vanhuksille asumispalveluita. Vanhusten palvelukeskus sijaitsee ydinkeskustan rajalla Myllylammen suunnalla. Lisäksi keskusta-alueelle on hiljattain valmistunut uusi vanhusten palvelutalo Suurlohjankadun tuntumaan.

4.2 Liikenneverkko

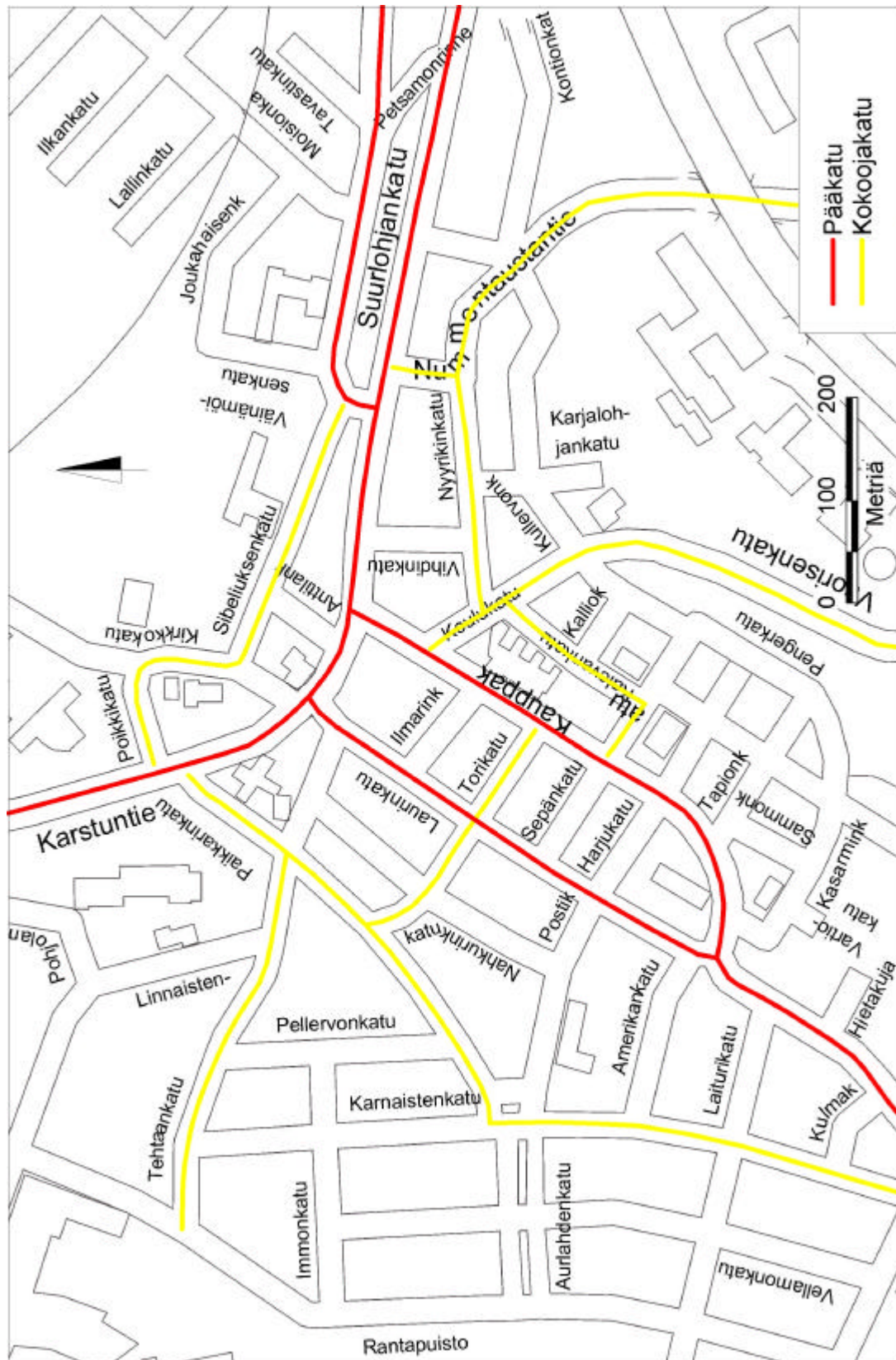
Lohjan keskusta-alueen liikenneverkon rungon muodostavat seudullisesti merkittävät Suurlohjankatu-Karstuntie ja Kauppakatu-Laurinkatu -väylät sekä Nummentie ja Laurinkatu, jotka toimivat keskustan pääkatuina.

Liikenneverkon runkoa täydentää lisäksi joukko paikallisia kokoojakatuja: Sibeliuksenkatu-Kirkkokatu-Poikkikatu -yhteys, Paikkarinkatu, Linnaistenkatu-Torikatu -yhteys, Tehtaankatu, Koulukatu ja Kalevankatu sekä Nyyrikinkatu-Nummentaustantie -yhteys (kuva 4). Paikalliset kokoojakadut täydentävät alueen sisäistä liikenneverkkoa syöttäen liikenteen alempitasoiselle asuntokatuverkolle.

Karstuntie–Suurlohjankatu osuudella on paljon läpiajoliikennettä ja ajonopeudet suuria ruuhka-aikojen ulkopuolella. Katu toimii Lohjan keskustan pääsisääntuloreitinä. Toinen merkittävä pääkatu on Kauppakatu, joka halkaisee keskustan pohjois-eteläsuunnassa. Laurinkatu on eteläinen pääsisääntuloreitti, jolla myös on ongelmia ylinopeuksien suhteen keskustan eteläpuolella.

Ongelmana on ydinkeskustan väljä sekä osittain jäsentymätön katuympäristö, mikä houkuttaa ajamaan huomattavia ylinopeuksia erityisesti ilta-aikaan. Päivällä, ruuhka-aikoina ylinopeuksia ei juuri esiinny. Keskusta-alueella on myös ongelmana, ettei ydinkeskustan alue hahmotu selkeästi keskustaan ajettaessa. Kohdat, jotka viestittävät keskustaan saapumisesta ja ajonopeuksien alentamisesta, puuttuvat kokonaan keskustan sisääntuloväyliltä. [Lohjan keskustan kehittäminen –raportti]

Keskustassa on erittäin kuormitettu pääväyläverkosto, jolla eri liikennemuodot (rasakas liikenne, henkilöautot, pyöräilijät ja pysäköinti) sekoittuvat. Toisin sanoen suurin osa liikenteestä käyttää liikenneverkon rungon muodostavaa muutamaa katuja. Lohjalla ei ole suurille kaupungeille ominaista pääväyläverkostoa keventävää rinnakkaiskatuverkkoa, mikä vaikeuttaa liikennekuormituksen "tasapainottamista".



Kuva 4. Katujen nykyinen rooli katuverkossa.

Keskusta-alueen saavutettavuus on hyvä kaupungin eri osista sekä ulkoiselta tieverkolta. Tämä aiheuttaa kuitenkin sen, että keskustan katuverkolla on paljon läpiajoliikennettä sekä raskasta liikennettä.

Ydinkeskustan alueella kevyen liikenteen yhteydet puuttuvat kokonaan pyöräilijöiden osalta, pyörätieverkosto loppuu keskustan ulkokehälle (kuva 5). Keskusta-alueen ulkopuoliset yhteydet ovat suhteellisen kattavat ja ulkoilumahdollisuudet ovat Lohjan alueella siis hyvät.

Keskustan jalankulkua palvelevat tällä hetkellä jalkakäytävät, jotka ovat suurimmaksi osaksi kunnossa ja joiden tilantarve on joitakin poikkeuksia kuten Kauppakatua lukuun ottamatta tyydyttävä. Suojateiden kohdilla on kiinnitetty huomiota esteettömyyden aikaansaamiseksi ja madallettu reunakiviä.

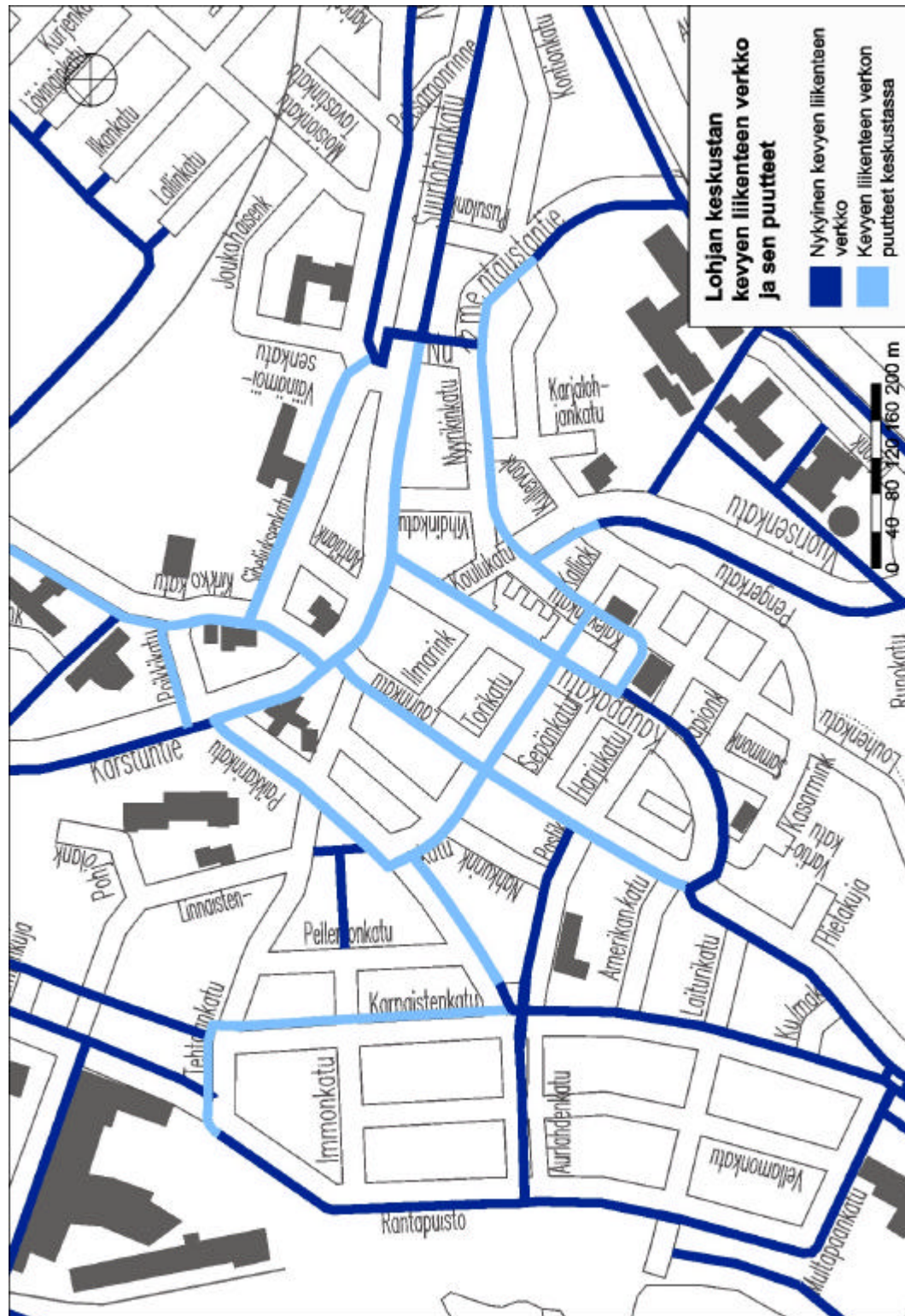
Polkupyöräliikennettä ei keskustan katuverkolla ole otettu huomioon. Pyöräilijät liikkuvat osittain ajoneuvoliikenteen seassa ja käyttävät myös jalkakäytäviä. Lisäksi pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat erittäin rajoitetut ydinkeskustan alueella. [Lohjan keskustan kehittäminen –raportti]

Keskustan alueen kevyen liikenteen käyttäytymisessä ja erityisesti suojatiekäyttäytymisessä on havaittu ongelmia. Suojatielle astuvat jalankulkijat eivät ota huomioon ajoneuvoliikennettä, eivätkä autoilijat vastaavasti huomioi jalankulkijoita tarpeeksi. Myös punaisia päin kävelyä ja katujen ylityksiä suojateiden ulkopuolella esiintyy jalankulkijoiden keskuudessa huomattavasti. Ajoneuvoliikenteessä törkeitä punaisia päin ajamisia ei yleensä esiinny.

Lohjalla on kohtuullisen hyvät joukkoliikenneyhteydet. Kaukoliikenteen ja lähiseudun (Virkkala, Ventelä, Karjalohja jne.) yhteydet ovat kunnossa. Lisäksi Lohjan alueen sisäisiä yhteyksiä on jonkin verran. Lohjalla on tosin huomattavissa tottumattomuutta joukkoliikenteen käytössä. Joukkoliikenteen matkaosuus on melko pieni.

Lohjalle on tehty vuoden 2003 alussa uusi pysäköintipaikkakartoitus, jonka mukaan pysäköinnin tilanne keskustassa on suhteellisen hyvä. Keskustassa on noin 2 500 autopaikkaa, joista hieman yli 300 paikkaa on yksityisillä alueilla ja noin 520 autopaikkaa tyhjillä tonteilla. Pysäköinnistä osa on kadunvarsipysäköintiä ja osa sijoittuu pysäköintialueille ja -laitoksiin. Keskustassa on myös jonkin verran työmatkاپysäköintiä, joka sijoittuu suurimmaksi osaksi Monkolankadun, Päivärinteen, Ranta-puiston ja terveystakeskuksen alueille.

Pysäköintipaikkojen tarjonta vastaa nykyisin varsin hyvin kysyntää. Pysäköinnin maksimikuormitus ajoittuu lauantaille keskipäivän aikaan. Pysäköintipaikoista koetaan olevan hetkittäin puutetta. Tämä johtuu kuitenkin siitä, että jotkut pysäköintipaikat ovat muita suositumpia ja sijainniltaan parempia, joten ne täyttyvät ensimmäisinä.

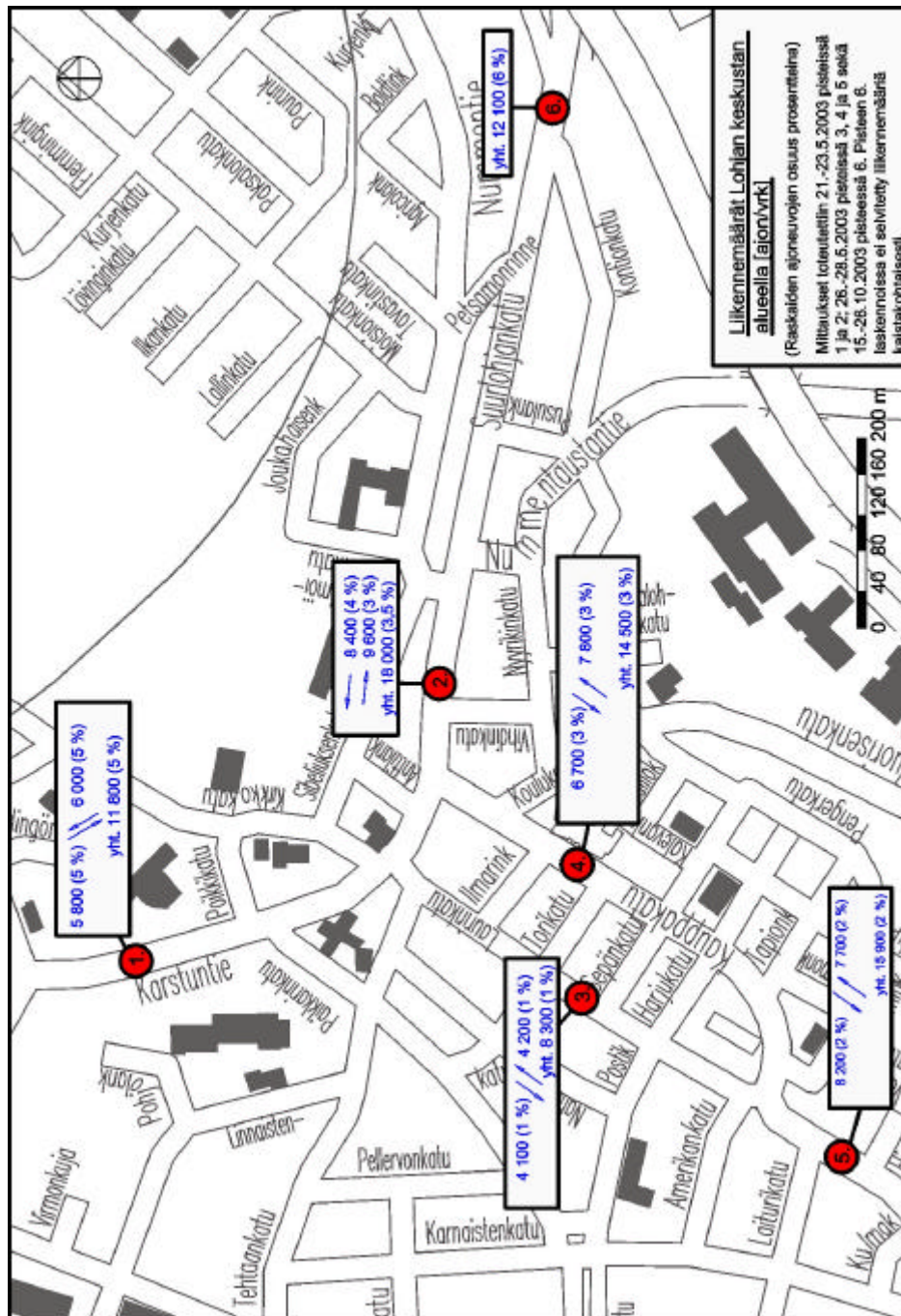


Kuva 5. Kevyen liikenteen verkko ja sen puutteet.

4.3 Liikennemäärät

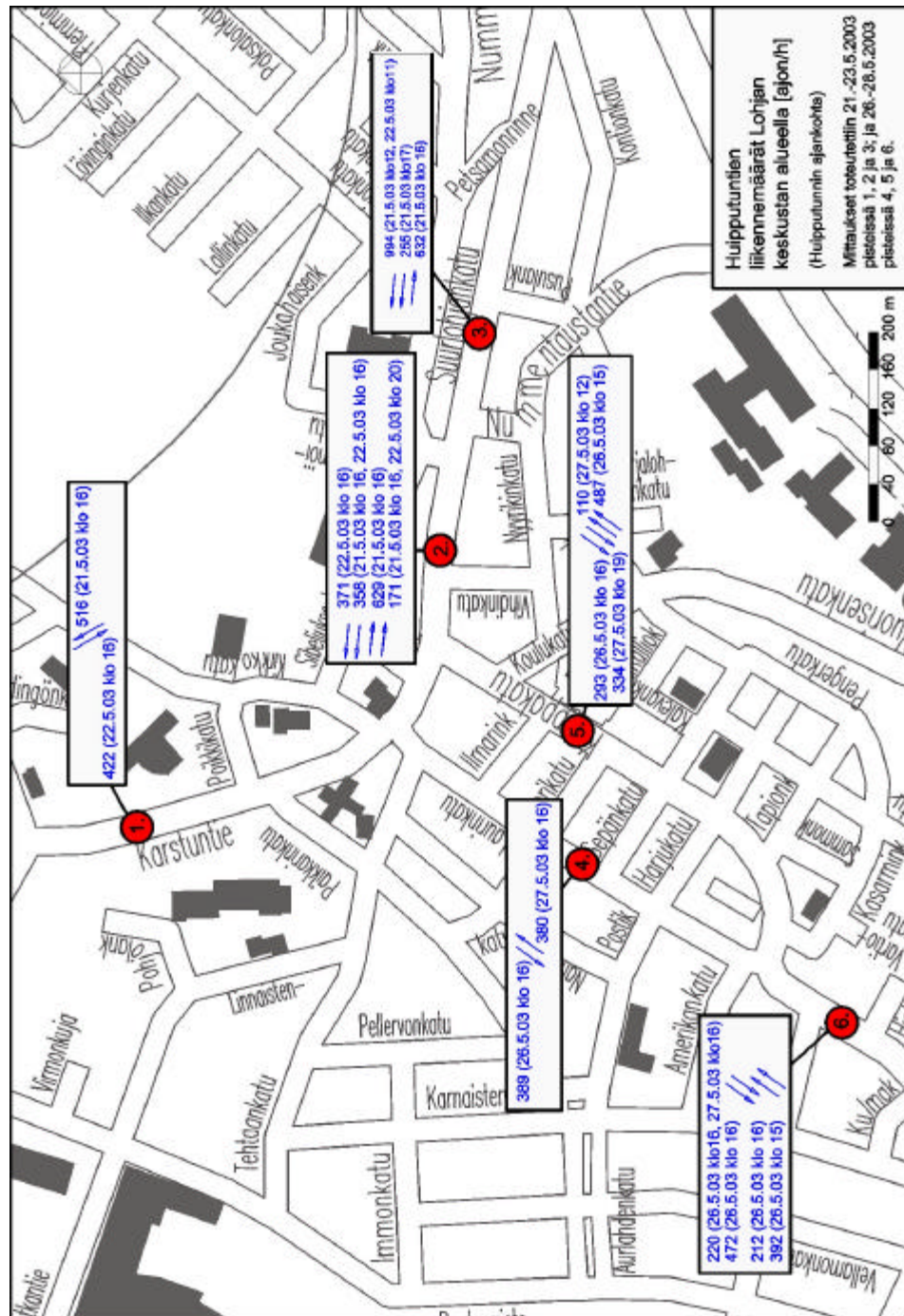
Suunnittelutyön aikana Lohjan keskustassa tehtiin kattavat liikennemittaukset, joissa selvitettiin sekä liikennemäärä- että nopeustietoja. Kevyen liikenteen määriä ei tämän työn aikana laskettu. Mittauksista on laadittu erillinen muistio. Mittauksia tehtiin kuudessa kohteessa viikoilla 21 ja 22 seuraavina ajankohtina: 21.–23.05.2003 sekä 26.–28.05.2003. Kohteet sijaitsivat Lohjan ydinkeskustassa: 2 kpl

Suurlohjankadulla, 1 kpl Karstuntiellä, 1 kpl Kauppakadulla ja 2 kpl Laurinkadulla. Mittausjakson pituus oli 48 h. Muutamassa pisteessä laskentalaitteen muistikapasiteetti täyttyi eikä täyspitkiä mittausjaksoja ollut mahdollista saada. Tämän takia osa laskentakohteiden mittausajoista oli lyhyempiä kuin 48 h. Tällaiset kohteet täytyi jättää sekä liikennemäärä- että nopeusanalyysien ulkopuolelle. Lisäksi Suurlohjankadulta suoritettiin tarkat liikennelaskennat 15.-26.10.2003. Kaikista mittauksista kootut keskivuorokausi- sekä huipputuntiliikennemäärätiedot on esitetty kuvissa 6 ja 7.



Kuva 6. Liikennemäärät vuonna 2003.

Liikennelaskennoista selvisi, että Suurlohjankadulla liikennemäärä oli 18 000 ajon/vrk, Karstuntiellä 11 800 ajon/vrk, Kauppakadulla 14 500 ajon/vrk ja Laurinkadulla liikennemäärä oli 8 300 ajon/vrk.



Kuva 7. Huipputuntiliikennemäärät 2003.

Lohjalle edellinen liikenne-ennuste on laadittu vuonna 1998 valtateiden 1/25 yleissuunnittelun yhteydessä. Ennuste on tuolloin laadittu EMME/2-ohjelmistolla käyttäen Uudenmaan tiepiirin alueen kattavaa verkkokuvausta ja kysyntämatriisia, jossa on käytetty kuntatason matriisia pohjana. Kysyntäennusteen taustalla on ollut määräpaikkatutkimusten ja liikenne-laskentojen avulla selvitetty liikennevirrat, jotka on kasvatettu ennustetilanteeseen kasvukertoimilla.

Liikenne-ennustetta ei ole varsinaisesti laadittu Lohjan keskustan liikenteen kannalta, mutta se antaa viitteitä liikenteen kehityssuunnista. Kyseisessä liikenne-ennusteessa oli ennustettu Suurlohjankadulle vuodelle 2010 noin 17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä merkitsee, että kyseinen ennuste alkaa täyttyä jo nyt vuonna 2003. Tämä johtuu osaltaan siitä, että pääkaupunkiseudun kehyskuntien kehittyminen on ollut ennakoitua nopeampaa.

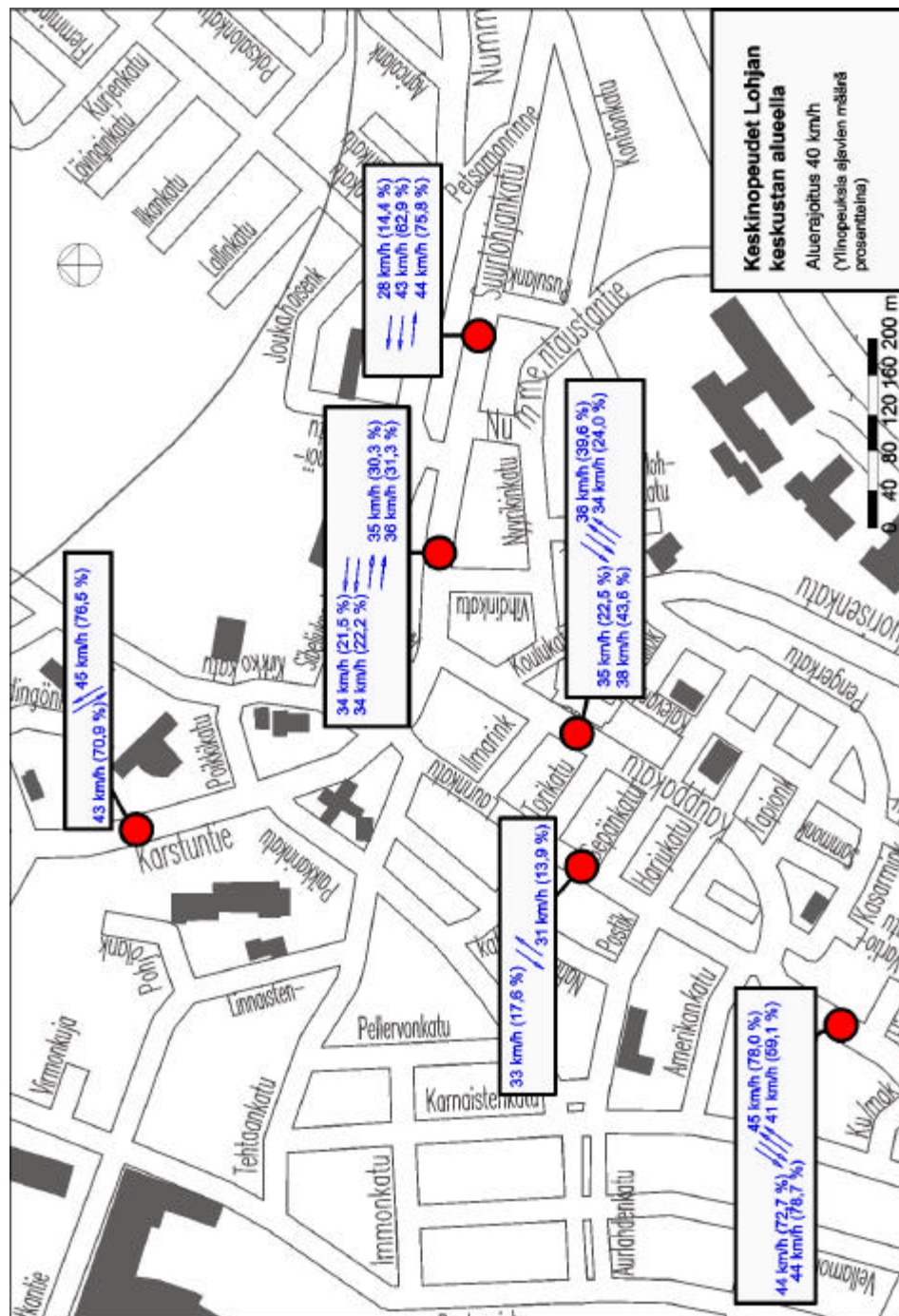
Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi Lohjalta Lohjanharjulle käynnistyy vuonna 2004 ja hanke valmistuu vuonna 2006. Myös Lohja-Muurla väli rakentuu ennen vuotta 2010. Kaikki nämä muutokset vaikuttavat merkittävästi Lohjan keskustan liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen. Keskustan katuverkkoa on kehitettävä siten, että se pystyy toimimaan vähintään tyydyttävästi nämä väliuodet Helsinki–Turku moottoritieyhteyden valmistumiseen saakka. Tämän jälkeen tapahtuville katuverkon kehittämistoimenpiteille on laadittava omat liikenne-ennusteensa, jotka ottavat em. muutokset liikenneverkossa paremmin huomioon paikallisella tasolla. Tässä työssä on keskitytty suunnittelemaan toimenpiteitä, jotka ovat toteutettavissa lähitulevaisuudessa ja ovat näillä näkymin soveltuvia vielä vuoden 2010 jälkeisessä tilanteessa.

4.4 Nopeusrajoitukset ja nopeusmittaukset

Lohjan keskustan yksi merkittävimmistä liikenneturvallisuusongelmista on ylinopeudet. Keskustan nopeusrajoituksena on 40 km/h. Päiväsaikaan keskustassa on yleensä hieman ruuhkaa, joten ylinopeuksia ei tällöin ajeta. Hiljaisempina aikoina keskustan alueella esiintyy rajuja ylinopeuksia ja jopa kilpa-ajoa. Todella suuria ylinopeuksia esiintyy mm. poikkileikkaukseltaan leveällä Kauppakadulla, minkä seurauksena Kauppakadun ja Laurinkadun liittymässä esiintyy erittäin vaarallisia tilanteita. Laurinkadun keskustajaksolla merkittäviä ylinopeuksia ei esiinny.

Uusimpien nopeusmittausten perusteella on todettavissa, että keskustassa suuria, yli 10 % ylinopeuksia ajaa noin kymmenesosa autoilijoista. Raskaiden ajoneuvojen keskinopeus on yleisesti noin 3–4 % suurempi kuin henkilöautojen. Keskinopeudet on esitetty kuvassa 8.

Suurimmat mitatut ylinopeudet olivat Lohjan keskustan reunalla kohdissa, joissa varsinainen kaupungin keskusta alkaa. Siellä ylinopeutta ajoi keskimäärin 75 % autoilijoista. Aivan keskustassa suuret ylinopeudet jäivät pois myös liikennevalo-ohjauksen ansiosta. Kauppakadulla oli havaittavissa se, että kadun sisemmillä kaisloilla ajetaan selvästi useammin ylinopeutta kuin ulkokaistoilla. Tarkemmat kaista-kohtaiset keskinopeudet käyvät esille kuvasta 8.



Kuva 8. Kaistakohtaiset keskinopeudet (km/h) ja ylinopeutta ajavien määrä (%) keskustan alueella 2003.

4.5 Liikenneonnettomuudet ja onnettomuusanalyysit

Vuosina 1998-2002 liikenteessä tapahtuneista henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista on laadittu karttaesitys (kuva 9). Ongelmana onnettomuusanalyysissä on ollut se, että katuverkon liikenneonnettomuustietojen kirjaaminen on muuttunut vuonna 1997 varsin yleispiirteiseksi. Täten näistä vuoden 1997 jälkeen tapahtuneista onnettomuuksista on kohtuullisen hankalaa laatia luonnehdintoja, joista voisi päätellä onnettomuuteen johtaneista syistä.

Tarkasteltavalla alueella tapahtui vuosina 1998-2002 kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Ensimmäinen onnettomuuksista tapahtui Laiturikadun ja Laurinkadun

liittymässä vuonna 2001, jolloin polkupyöräilijä joutui kuorma-auton yliajamaksi. Jälkimmäinen tapahtui vuonna 2002 Harjukadulla linja-autoaseman kohdalla jolloin linja-auto ajoi jalankulkijan päälle.

Kaiken kaikkiaan vuosina 1998-2002 henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut 41 kappaletta, joista kevyen liikenteen onnettomuuksia on noin 60 %. Loukkaantumiseen johtaneita eläinonnettomuuksia ei tarkasteluaikana tapahtunut. Katujaksoittain tarkasteltuna eniten onnettomuuksia tapahtui Suurlohjankatu-Karstuntie –yhteydellä. Seuraavaksi onnettomuusaltteimmat katujaksot olivat Kauppakatu ja Koulukatu. Muuten alueella tapahtui lähinnä yksittäisiä loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. Onnettomuustarkastelu tukee käsitystä Suurlohjankadun ongelmallisuudesta. Huomattavia eroja illalla ja päivällä tapahtuneiden onnettomuuksien määrissä ei ole. Myöskään sillä, että liikennevalot ovat öisin pois päältä, ei ole ollut merkittävää vaikutusta onnettomuuksiin.

Asukaslukuun suhteutettuna Lohjan keskusta-alueella tapahtui vuodessa 0,23 henkilövahinko-onnettomuutta/1 000 asukasta kohti viiden vuoden keskiarvolla lasketuna. Koko Suomen tilanteeseen verrattuna keskusta-alueen liikenneturvallisuustilanne on hyvä. Tapahtuneita onnettomuuksia suurempana ongelmana Lohjalla koetaan kasvanut turvattomuuden tunne liikenteessä.

Taulukko 1. Henkilövahinko-onnettomuusasteet Lohjan keskustassa

	HEVA-onnettomuusaste onnettomuutta/100 milj. auto- km	Toiminnaltaan vastaavien katujen HEVA-aste Helsingissä onnettomuutta/10 ⁶ auto- to-km
Suurlohjankatu	70	260
Kauppakatu	44	260
Laurinkatu (keskustan ulkopuoli)	41	50

Henkilövahinko-onnettomuusasteet ovat Lohjan keskustassa selvästi alle vastaavien katujen keskiarvojen Helsingissä (taulukko 1). Tämä kuvastaa myös keskustan yleistä liikenneturvallisuustilannetta, joka ei ole hälyttävän huono, mutta ei myöskään erittäin hyvä. Liikenneturvallisuuden puutteet vaikuttavat selvästi asumisviihtyisyyteen. Katujen liikenneympäristö ei ole tasa-arvoinen kaikille liikenteessä liikkujille.



Kuva 9. Lohjan keskustan henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 1998-2002.

4.6 Aloitteet ja palautteet

Tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien ja maastokäynnin lisäksi liikenneympäristön ongelmakohtia selvitettiin järjestämällä kaksi liikenneturvallisuusfoorumiä sekä esittelemällä työn kulkua kaupunginhallitukselle. Alueen asukkaita kuultiin jälkimmäisessä liikenneturvallisuusfoorumissa. Tilaisuudessa jaettiin palautelomakkeita, joiden välityksellä asukkaat saattoivat antaa palautetta myöhemmin. Palautelomake oli mahdollista täyttää myös internetissä.

Liikenneturvallisuusfoorumit ja työn esittely kaupunginhallitukselle olivat hyödyllinen lisä onnettomuus- ja maastotarkasteluihin, sillä ne toivat hyvin esiin alueen

kokonaistilanteen ja pahimmat ongelmat paikallisten asukkaiden näkökulmista. Näissä foorumeissa tuotettiin myös ideoita liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kaikki nämä ovat olleet mukana toimenpide-ehdotuksia laadittaessa. Esille tuotiin sekä yleisiä asioita että myös yksittäisiä kohteita, jotka tulisi korjata. Tässä muutama esimerkki:

Liikenneturvallisuusfoorumissa 1. annettuja palautteita:

- *Laurinkadun ajoradan luonnonkiveyspäälysteen toivottiin muutettavaksi jalkakäytävän korkeudelle ja suojatiet korotettavaksi samalle tasolle jalkakäytävien kanssa.*
- *Suojateiden reunoihin pitäisi suunnitella reunakivettömiä kohtia, joista pääsee kulkemaan pyörätuolilla tai rollaattorilla. Reunakiviä voisi myös korostaa maalamalla ne valkoiseksi, jotta näkövammaiset huomaisivat suojateiden kohdat paremmin.*
- *Liikuntaesteisillä henkilöillä on oltava mahdollisuus liikkua keskusta-alueella. Tällä hetkellä pyörätuolilla (edes sähköisellä) ei pääse liikkumaan keskustassa ilman avustajaa. Tähän asiaan on kiinnitettävä huomiota. Erityisesti yrittäjien olisi tultava mukaan esteettömyyden edistämiseen.*
- *Mainokset ja liikkeiden ovet vaikeuttavat kevyen liikenteen kulkua, joten niiden sijoitteluun ja edessä olevan katutilan suunnitteluun tulisi kiinnittää huomiota. Yrittäjät tulisi siis ottaa mukaan suunnitteluun. Myös heidän toiveitaan tulisi kuunnella.*
- *Keskustan alueelle toivottiin mieluummin korotettuja liittymäalueita kuin yksittäisiä töyssyjä.*
- *Jos raskas liikenne joutuu kulkemaan sellaisen kaupungin läpi, jonka kaduilla on paljon töyssyjä hidastamassa nopeuksia, aiheutuu töyssyjen ylityksistä paljon häiriötä mm. melua. Raskas liikenne tulisi saada pois keskusta-alueilta. Raskaan liikenteen ajokieltoja voisi harkita mm. Laurinkadulle. Katuympäristöt tulisi suunnitella houkuttelevuudeltaan sellaisiksi, että raskas liikenne käyttäisi Suurlohjankatu-Kauppakatu-yhteyttä, muttei Laurinkatua.*
- *Kauppakadun jalkakäytävä on todella kapea bussipysäkin kohdalla, mikä estää sillä kohdalla sujuvan kulkemisen pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa. Lisäksi pysäkin kohdalla ei ole katosta, jolloin linja-auton odottaminen sateisella säällä on ikävää.*
- *Koululaisten kuljetusten jättöpaikkojen tilannetta on tarkasteltava. Ne ovat nyt erittäin vilkkaita ja vaarallisia. Myös erityisoppilaiden kuljetusten jättöpaikkoihin on kiinnitettävä huomiota.*
- *Lohjalla ei ole totuttu käyttämään joukkoliikennettä. Myös palveluliikenteessä on ongelmia. Joukko- ja palveluliikenteen tilannetta tulisi parantaa.*
- *Hyötyliikuntaan esim. työmatkaliikenteessä tulisi panostaa. Kevyen liikenteen yhteyksiä on kehitettävä. Keskusta-alueella ei ole tarpeeksi pyöräpysäköintiä, mikä ei myöskään houkuta saapumaan keskustaan polkupyörällä. Pyöräpysäköintiä tulisi kehittää ja sitä tulisi sijoittaa paikoille, joille yleensä saavutaan jalan tai pyörällä esim. liikkeiden läheisyyteen.*
- *Invalidien pysäköintipaikat ovat nykyään aina varattuja. Niiden merkitys on hämmentynyt.*
- *Suojatien eteen pysähtynyttä autoa ei huomioida ja sen ohi ajetaan surutta, mikä aiheuttaa turvattomuutta ja pelkoa keskustan kevyessä liikenteessä. Liikennevalottomiin kohtiin ennen suojatietä toivottiin maalattavaksi pysäytysviivoja tms. Tällainen järjestely rauhoittaisi liikenteen nopeuksia suojateiden kohdilla ja suojatien ylittäminen helpottuisi.*
- *Erityisesti perjantaisin keskusta-alue on liikenteellisesti kuormitettu (mm. pysäköinti), joten tällöin ei ole halukkuutta saapua keskustaan autolla. Pysäköintiopastusjärjestelmä olisi hyvä apuväline parkkipaikan etsimisessä.*

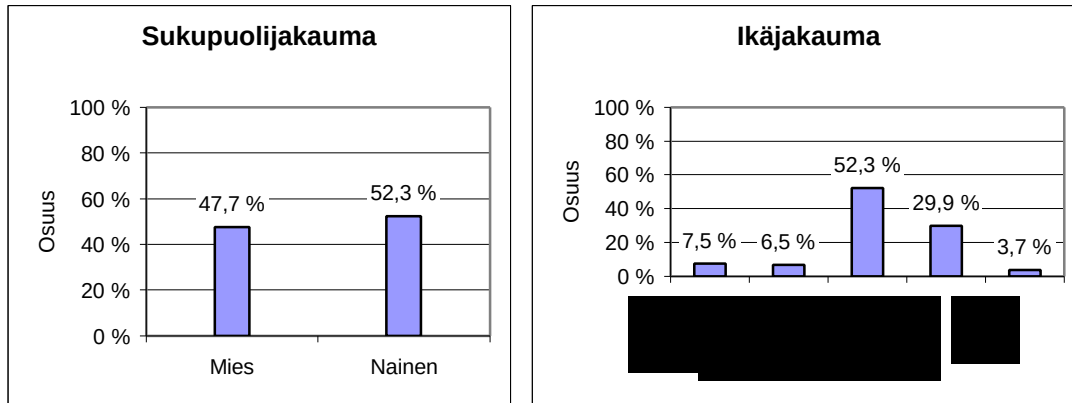
- Lohjan ulkopuolella olevilla infopisteillä voisi olla kartta, jossa on esitetty keskustan pysäköintipaikat. Koska keskustan pysäköintipaikat on kuormitettu perjantaisin, ei niitä voi vähentää ennen kuin pysäköintijärjestelmä on kokonaan kunnossa. Pysäköintipaikkojen lukumäärä on hyvä sellaisenaan, joten kokonaismääriä ei tulisi pienentää. Myöskään pelkkiä pysäköintitaloja ei tulisi suunnitella. Sibeliuksen kadun pysäköinnin tilannetta on tutkittava ja parannettava erikseen.
- Nopeusrajoituksia tulisi miettiä uudelleen joillekin katuosuuksille, sillä keskustan ajonopeudet ovat tällä hetkellä liian suuret. Esim. Postikadulla sekä Laurinkadun ja Kauppakadun välisillä poikkikaduilla on nopeusrajoituksena 40 km/h, mutta niiden katuympäristö motivoi ajamaan hiljempaa.
- Keskustan liikenteessä on asenneongelma.
- Yksittäisiä parannettavia kohtia ovat mm.
 - Nummentien ja Suurlohjankadun välinen liittymä
 - Esson kulma
 - Sokoksen kulman vaarallinen suojatie
 - Suurlohjankadun ja Laurinkadun välinen epämääräinen liittymä
 - Harjukadun yksisuuntaistaminen
 - Kauppakatu on ongelmallinen liikkeiden ja yritysten näkökulmasta
 - Kauppakadun ja Suurlohjankadun liittymän alue on kävelijän näkökulmasta epämiellyttävä
 - Keskusta-alueelle lisää viihtyisyyttä
 - Laurinkadusta ei saa suunnitella kävelykatua, mutta että kävelykatupainotteisuus on hyväksyttävissä
- Yritysten sisällä tulisi keskittyä myös tapakasvatukseen esim. lastauksessa.
- Bussiliikenteen nykyiset pysäkit tulisi säilyttää. Osuuspankin kulma on vaikea.
- Jalkakäytävät ja suojatiet tulee suunnitella liikuntaesteettömiksi. Kevyen liikenteen painottaminen ei saa kuitenkaan vähentää keskustan pysäköintipaikkoja.
- Miksi keskustan alueen läpiajoa tullaan rajoittamaan? Tällöin keskusta-alueelle muodostuu kaksi "pussinperää", koska Kauppakatua kavennetaan, jolloin ulko-
paikkakuntalaiset eivät tule enää vierailemaan keskustassa vaan ajavat vain ohi.

Liikenneturvallisuusfoorumissa 2. eli yleisötilaisuudessa esille tulleita ongelmia:

- Keskustan pysäköintikäyttäytymisessä on ongelmia. Muun muassa ajosuuntaa vastakkaiseen suuntaan pysäköiminen on yleistynyt.
- Yleisesti ottaen liikennekäyttäytyminen huonontunut. Sen valvominen on vaikeaa, sillä valvominen vaatii paljon resursseja, joita poliisilla ei ole.
- Keskustan alueella on valoja tiheässä, mikä aiheuttaa erityisesti raskaille ajoneuvoille kiirehtimistä ns. vihreässä aallossa ja nostaa omalta osaltaan ajonopeuksia.
- Voidaanko liikennevaloja säätää siten, että ennen vihreän vaihtumista keltaiseksi vihreä vilkkuisi muutaman kerran varoittaakseen valojen vaihtumisesta? Keltainen on jo itsessään varoittava vaihe liikennevaloissa. Jos varoittavia vaihteita lisätään, se saattaa aiheuttaa vain lisää virhetulkintamahdollisuuksia sekä samalla onnettomuusriskejä. Em. kaltaiset suunnitelmat vaativat valtakunnallisen muutoksen.
- Keskustan alueella aiheutuu useasti vaaratilanteita jalankulkijoille kaduilla, jolla on kaksi samaan suuntaan kulkevaa kaistaa. Tällöin suojatien eteen pysähtynyt ajoneuvo ohitetaan viereistä kaistaa käyttäen pysähtymättä. Tämä aiheuttaa suojatietä käyttävälle kevyelle liikenteelle suuria riskejä.
- Keskustan laita-alueita tulisi myös rauhoittaa. Esimerkiksi ranta-alueelle voisi suunnitella töyssyjä alentamaan nopeuksia.

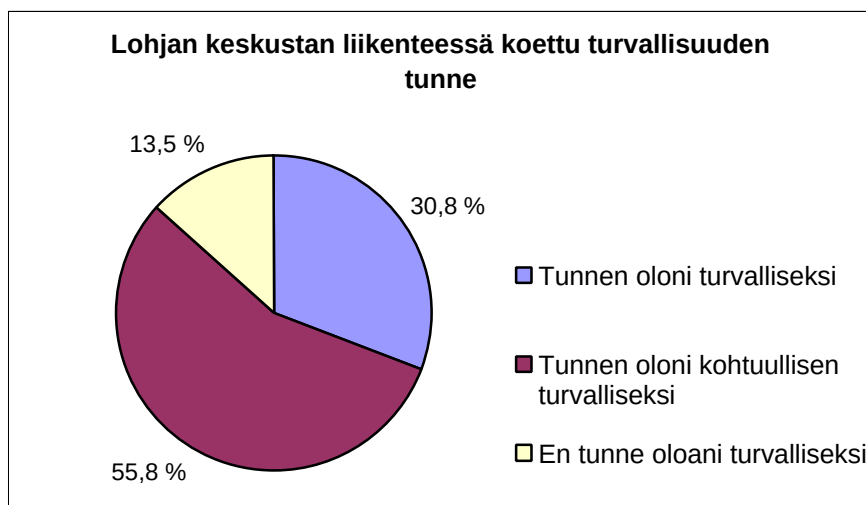
Palautelomakkeet ja tekniseen keskukseseen tullut palaute

Palautelomakkeita saatiin takaisin yhteensä 107 kpl, mikä on ajanjakson lyhyiden huomion ottaen varsin paljon. Vastanneissa oli 56 naista (52,3 %) ja 51 miestä (47,7 %). Vastaajat painottuivat huomattavasti työikäisiin: 25-44 vuotiaita oli 52 % ja 45-64 vuotiaita 30 %.(kuva 10).



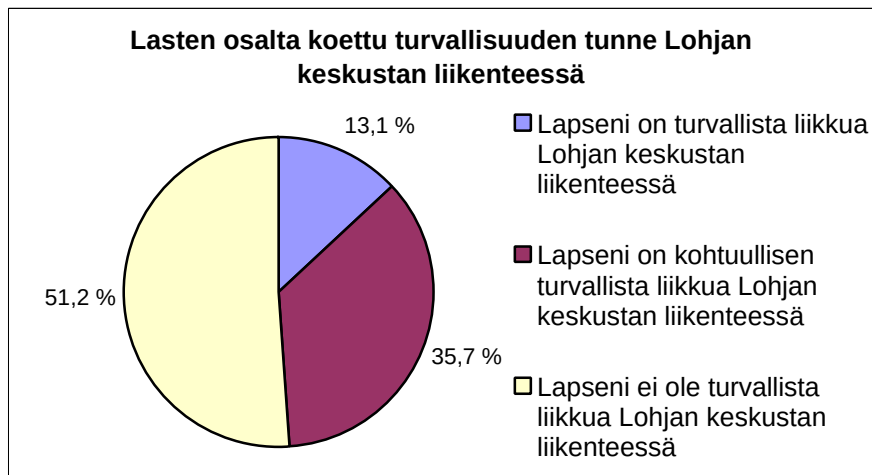
Kuva 10. Vastanneiden sukupuoli- ja ikäjakaumat

Kaikista palautteista tehtiin yhteenveto. Vastanneista 30,8 % ilmoitti tuntevansa olonsa turvalliseksi keskustan liikenteessä; 55,8 % vastanneista tunsu olonsa kohtuullisen turvalliseksi ja 13,5 % ei tuntenut oloaan turvalliseksi (kuva 11).



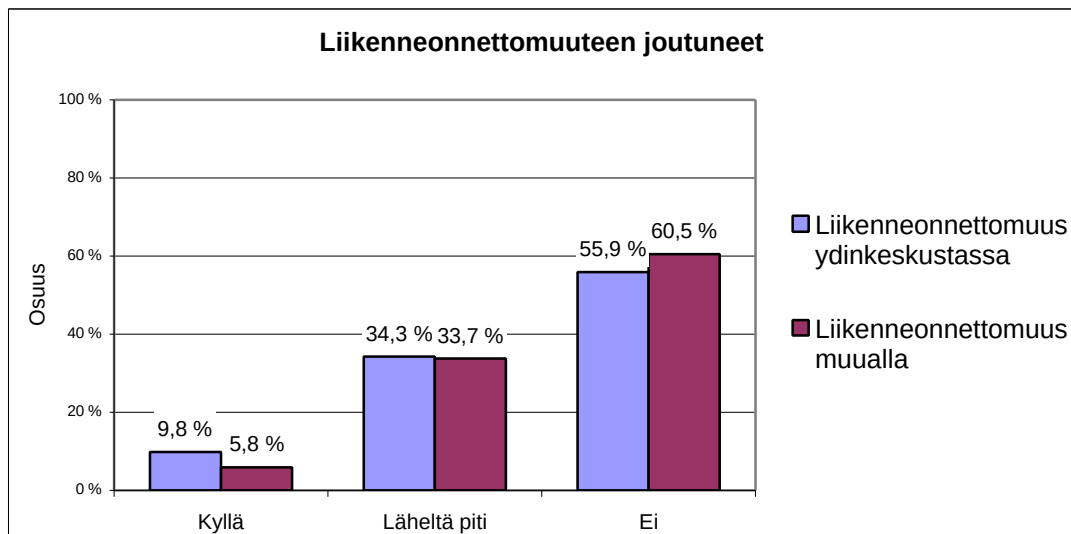
Kuva 11. Lohjan keskustan liikenteessä koettu turvallisuuden tunne.

Omien lastensa puolesta koettiin turvattomuuden tunnetta enemmän. Vain 13,1 % tuntee, että heidän lastensa on turvallista liikkua keskustan liikenteessä. Vastanneista 35,7 % tuntee, että lasten on kohtuullisen turvallista liikkua keskustan liikenteessä. Suurimman osan (51,2 % vastanneista) mielestä lasten on vaarallista liikkua keskustassa (kuva 12).



Kuva 12. Lasten osalta koettu turvallisuuden tunne Lohjan keskustan liikenteessä.

Liikenneonnettomuuteen keskustassa oli joutunut 9,8 % vastanneista ja läheltä piti – tilanteeseen 34,3 % vastanneista. Yli puolet (55,9 %) vastanneista ei ollut joutunut onnettomuuteen keskustassa. Keskustan ulkopuolella oli 5,8 % vastanneista joutunut liikenneonnettomuuteen; 33,7 % ”läheltä piti” –tilanteeseen. Keskustan ulkopuolella onnettomuuteen ei ollut joutunut 60,5 % vastanneista (kuva 13). Keskustassa lähes puolet, siis noin 43 %, on joutunut onnettomuuteen tai ”läheltä piti” –tilanteeseen.



Kuva 13. Liikenneonnettomuuteen joutuneiden osuus lomakkeiden palauttajista.

Vaarallisimpia kohteita keskustassa ovat palautteiden mukaan Suurlohjankatu, Laurinkatu ja Kauppakatu. Myös muutamia palautteita tuli Nummentiestä, Nummentautantiestä, Paikkarinkadusta, Sibeliuksenkadusta ja Karstuntiestä sekä ydinkeskustan ulkopuolelta Ojamotiestä ja Vappulantiestä. Muutamissa palautteissa todettiin koko keskusta liikenteellisesti turvattomaksi. Palautteiden mukaan eniten turvattomuutta koetaan päivällä. Illalla ja yöllä tapahtuneista onnettomuuksista ja ”läheltä piti” -tilanteista tuli vain muutama palaute. Keliolosuhteet olivat vaaratilanteissa yleisesti kuivat ja aurinkoiset/hyvät. Sateisen tai jäisen kelin aikaan oli tapahtunut vain muutamia vaaratilanteita. Erityisesti turvattomuutta koettiin kevyen liikenteen (jalkakävijöiden ja pyöräilijöiden) keskuudessa. Liikenteellisesti vaarallisten kohteiden kuvauksissa mainittiin useasti puutteelliset kevyen liikenteen yhteydet keskustassa (yht. 14 palautetta). Erityisesti pyöriteiden puuttumista kritisoitiin.

Liikennevalo-, liittymä- ja suojatiekäyttäytymisestä tuli useita palautteita sekä autoilijoiden että kevyen liikenteen osalta. Korkeat ajonopeudet todettiin useimmissa palautteissa todella vaarallisiksi esimerkiksi näin osuvasti:

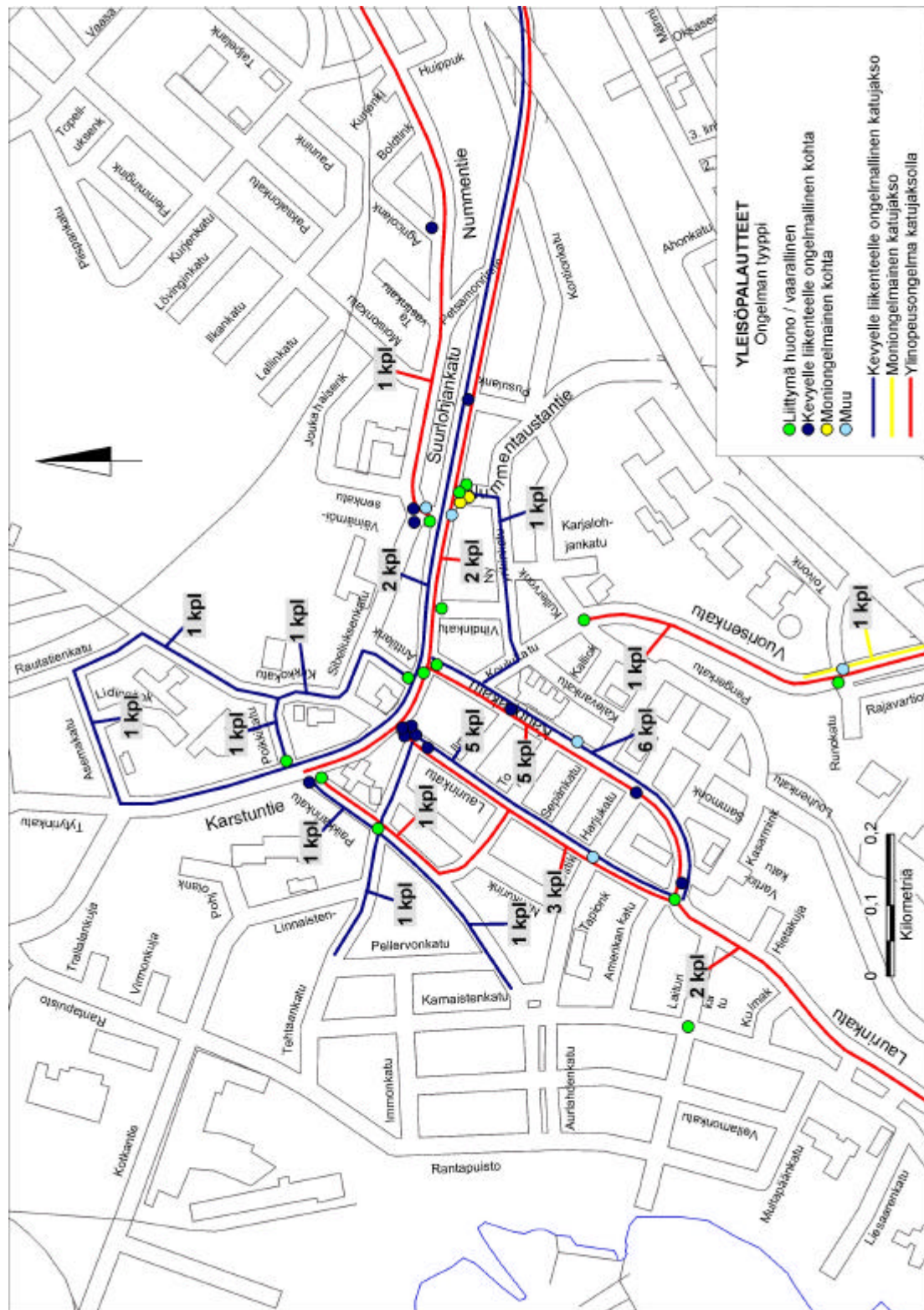
"Etenkin lasten kanssa jalkaisin liikkeessä saa olla tosi tarkkana. Opetan lapsille liikennesääntöjä - aikuiset autoilijat sitten rikkovat niitä kilpaa..."

Palautteista koottiin ongelmatyyppien mukainen yhteenveto, joka on esitetty kuvassa 14. Eri palautteet on ryhmitelty ongelmatyypeittäin karttaesitykseksi.

Alla on muutamia otteita palautelomakkeissa mainituista ongelmista.

- *Lohjalaiset autoilijat eivät osaa pysähtyä suojatietä ennen 2-kaistaiset tiet (kun rinnakkaisella kaistalla toinen auto pysähtynyt), samoin risteyksissä autoilijat eivät väistä jalankulkijoita tai pyöräilijöitä varota.*
- *Kevyen liikenteen kunnioittamista tulisi kaupunkimaisessa liikenteessä korostaa, ja autojen "ylivaltaa" rajoittaa.*
- *Suojakaiteita väliin Kauppakadulle, ettei jalankulkijat poukkisi ajoradalle suojatien välistä juoksujalkaa.*
- *Autojen ylivalta kuriin.*
- *Luiskat tai edes pyöristetyt reunat, jotta pyörä ei hajoaisi tai jopa kaatuisi "korokkeen" yli ajaessa. Hankaloittaa liikkumista myös lasten rattaita työntäessä, saati pyörätuolilla/rollaattorilla liikuttaessa.*
- *Auto oli tulossa kaupungista päin ja menossa Virkkalaan. Toinen auto oli pysähtynyt suojatien eteen (kun siinä on suojatie) kääntyäkseen Askoon päin. Lapsi tulee suojatielle ja luulee että on turvallista ylittää mutta tämä Virkkalaan päin menevä auto ajaa vain eteenpäin eikä piittaa suojatiestä. Eikä tämä ole ainoa tapaus. (esimerkki siitä, että myös sairaalan seutu on saanut erittäin monta negatiivista palautetta)*
- *Esimerkiksi tänä aamuna, 8.10.2003 klo 6.15 Lohjanharjun (Vt 25) katuvalot eivät palaneet kuin pienellä matkalla. Vettä tuli kaatamalla ja yö on sysipimeä. Lisäksi hirvet ovat aktiivisia. Miksi valot eivät pala jos katulamput on koko tien osuudella hankittu. Itse matkustan päivittäin Virkkalasta läpi koko Lohjanharjun ja vasta Lohjan kaupungin jälkeen alkavat valot toimia.*
- *Ei yhtäaikaan vihreitä valoja kävelijöille ja autoille; autoilijat katsovat LOHJALLA olevansa etuoikeutettuja ko.tilanteessa. Kahden kaistan kohdalla pysähtymispakko pitäisi LOHJALLA ERIKSEEN merkitä suojatien käyttäjän turvaksi, koska autoilijat EIVÄT OSAA PYSÄHTYÄ seisahtuneen auton viereen. Pahoja läheltäpititilanteita esim. Karstuntiellä kaup.viraston edessä. Koululaisista tulisi yläasteen ja lukionkin edustalla varoittaa liikennemerkeillä. Kouluissa liikennekasvatusta. Autokouluissa lisää liikennekasvatusta - vilkun käyttämättä jättämisestä kovat sakot! Hiekoitus ja auraus kuntoon! Näkyvyyksien tarkistukset*
- *Risteysten selkeyttäminen auttaisi asiaa. Paikkoja ovat esim. Nyyrikinkatu / Lohjan tähden ympäristö, Esson ympäristö keskustassa (onneksi niin syheröistä ettei saa vauhtia), Keskilohjantie/Puistokatu (miksi juuri ennen risteystä pitää olla kaarre + maata), Eloniemenkatu loppupää /Puistokatu (pusikkoinen risteys + suuret nopeudet Elqoteciin ja Gunnarlan omakotialueelle päin).*
- *Pyöräilijät pitäisi saada pois autotieltä, koska autot menevät liian läheltä ja sattuu onnettomuuksia. Liikennevalojen ns. vihreä linja pitäisi saada toimimaan. Tulee turhia vaaratilanteita ruuhka-aikaan, kun kaikki yrittävät päästä vihreillä läpi liianmyöhään*
- *Turvallisuutta ei ainakaan paranna se että Laurinkadun liikenne siirretään Paikkarinkadulle ja rannan tuntumassa olevien pintalojen välisille teille joissa jokaisessa risteyksessä tarvitaan peiliä pensasaitojen estäessä suoran näkyvyyden.*

Laurinkatu on turvallisempi autoilijoille ja jalankulkijoille hyvän näkyvyyden ansiosta, hidasteita tosin voi kehittää tukkimatta liikennä.



Kuva 14. Yleisöpalautteet ongelmatyypeittäin jaoteltuina.

4.7 Yhteenveto ongelmakohdista

Lohjan keskustan suurimpia ongelmia ovat korkeat ajonopeudet ja kevyen liikenteen verkoston puutteellisuus, mistä johtuu eri liikennemuotojen liikkuminen ajoneuvoliikenteelle tarkoitetuilla väylillä. Korkeita ajonopeuksia ja jopa kilpa-ajoa esiintyy kohdissa, joissa katutila on avoin ja suora, mm. Suurlohjankadulla ja Kauppakadulla. Tämä on ristiriidassa liikenneturvallisuussuunnittelun pääperiaatteen kanssa, minkä mukaan katu ympäristön pitäisi motivoida oikeaan ajonopeuteen. Ympäristön tulisi näin ollen tukea nopeusrajoitusjärjestelmää.

Liikenteellisiä ongelmia esiintyy myös suojatie- ja liikennevalokäyttäytymisessä. Autoilla liikkuvat eivät ota huomioon suojatielle astuvia jalankulkijoita ja eivät siis pysähdy suojatien eteen. Toisaalta myös jalankulkijat rikkovat liikennesääntöjä ja kävelevät röyhkeästi punaisia päin. Näiden molempien vaikutuksista aiheutuu erittäin vaarallisia ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen konfliktitilanteita.

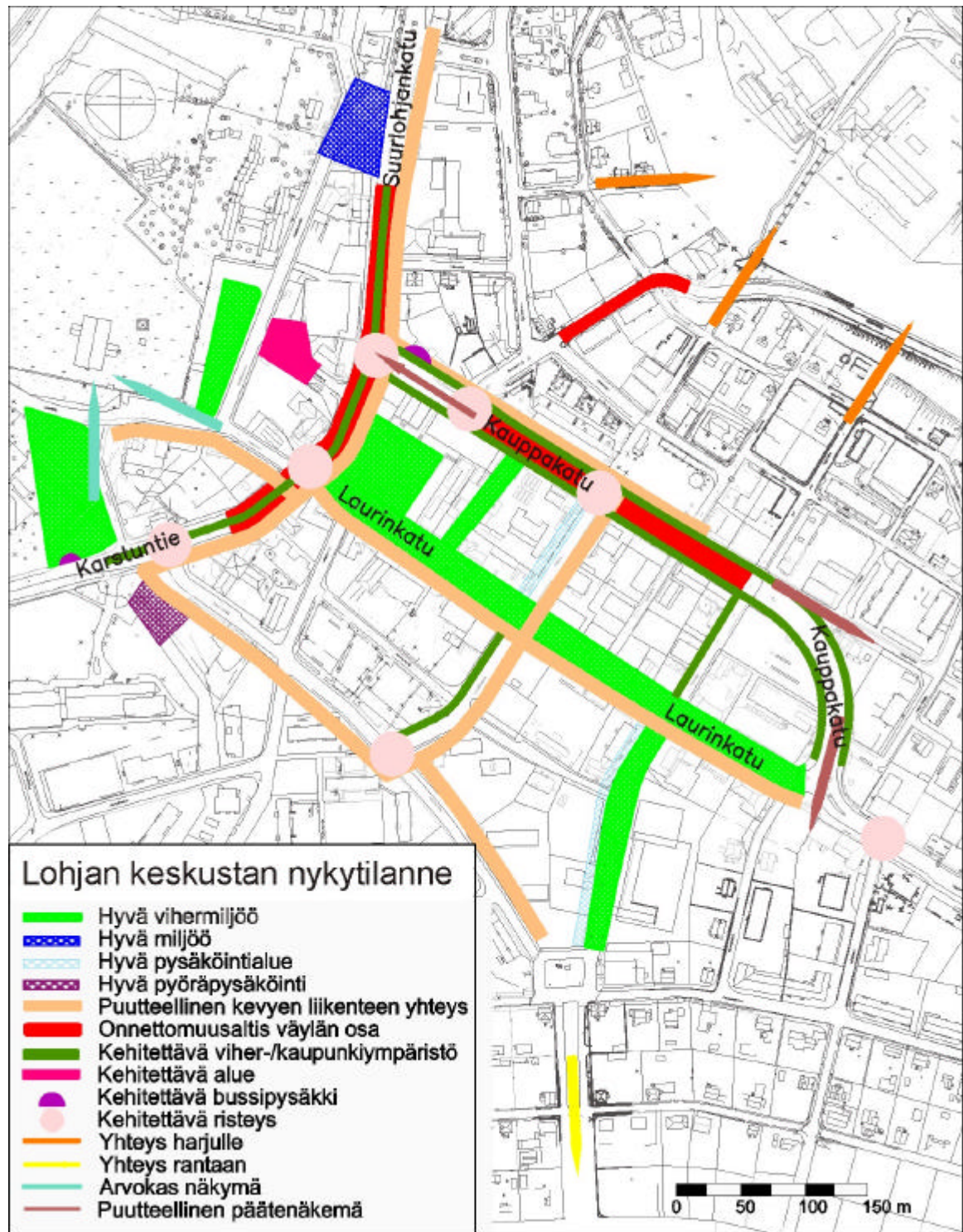
Katuverkon rakenne luo myös omat ongelmansa keskustan liikenneturvallisuudelle. Keskustan liittymäalueet ovat laajoja ja jäsentymättömiä. Kevyen liikenteen väylät päättyvät keskustan laitamille. Lohjalla ei ole nk. rinnakkaiskatuverkkoa, mistä johtuu suuri läpiajoliikenteen määrä keskustan kaduilla.

Suunnittelutyössä tulee huomioida asuin ympäristön viihtyisyyden korostaminen, sillä asuin ympäristöstä aiheutuvat pelot ovat ratkaisevia asioita ihmisten terveydelle. Tärkeää olisi, että asuin ympäristössä uskalletaan liikkua.

Ongelmakohdista tehtiin yhteenvetoanalyysi nk. nykytila-analyysi, jossa pyrittiin kartoittamaan karttaesityksellä maastokäynnillä ja liikenneturvallisuusfoorumeissa ilmenneet sekä ongelmalliset että hyvät kohdat. Nykytila-analyysi on esitetty kuvasa 16. Lohjan keskustassa on useita kohtia/katuja, joissa asiat ovat jo hyvin. Tällainen katu on mm. Postikatu, joka on kunnostettu vuonna 2002 (kuva 15).



Kuva 15. Postikatu antaa mallin hyvälle liikenneympäristölle.



Kuva 16. Nykytila-analyysi Lohjan keskustan hyvistä ja ongelmallisista kohdista.

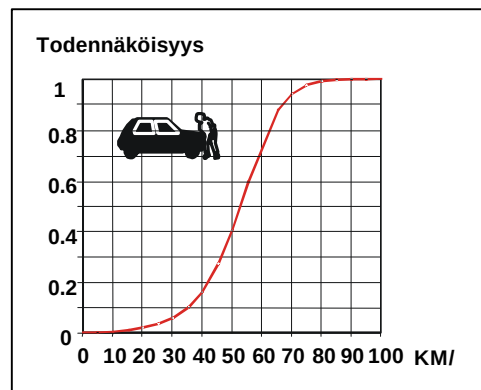
5 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

5.1 Yleistä

Liikenteen rauhoittamisen perustelut

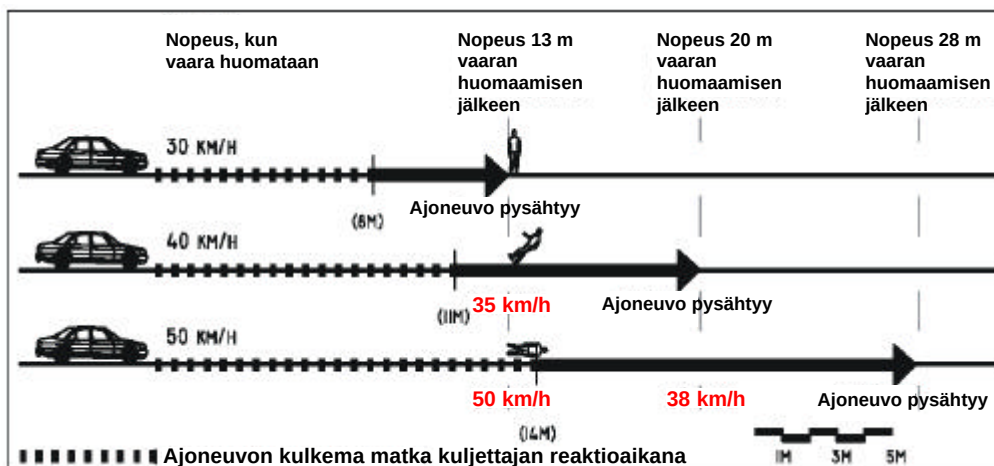
Toimenpiteiden suunnittelun lähtökohtana oli liikenteen rauhoittaminen, nopeuksien alentaminen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen. Liikennettä voidaan rauhoittaa katuverkon jäsentelyllä, loogisella nopeusrajoitusjärjestelmällä ja sitä tukevilla fyysisillä ratkaisulla, etuajo-oikeusjärjestelyillä, katutilan jäsentelyllä, liittymien uudelleen muotoilulla ja hidasteilla.

Liikenteen rauhoittamisen päätavoite on saada ajonopeudet turvalliselle tasolle. Taajama-alueilla liikkumisen turvattomuus on ongelma erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Näiden liikkujien turvallisuus on pitkälti kiinni autojen ajonopeuksista ja kunnollisista liikenneväylistä. Nopeuksilla on merkitystä siihen, miten paljon onnettomuuksia sattuu. On todettu, että taajamanopeuden aleneminen keskimäärin 1 km/h:lla on vähentänyt onnettomuuksien määrää 2–4 %. Lisäksi ajonopeus ratkaisee, miten vakavat törmäyksen seuraukset ovat (kuva 17).



Kuva 17. Liikenneturvallisuus, kuoleman todennäköisyys törmäyksessä

Ajonopeus vaikuttaa merkittävästi reaktioaikana kuljettuun matkaan ja jarrutusmatkaan. Yhteentörmäyksessä jalankulkijan kuolemanriski on viisinkertainen, jos auton nopeus on 30 km/h:n sijasta 50 km/h. Mitä suurempi on nopeus, sitä suurempi on myös kolarin tapahtuessa murskaava energia ja sitä pahempaa jälkeä onnettomuuksissa syntyy (kuva 18).



Kuva 18. Liikenneturvallisuus; nopeuden vaikutus

Alhainen nopeus helpottaa myös autoliikennettä, mistä hyötyvät eniten vähän ajavat ja ikääntyneet kuljettajat. Erityisesti liittymissä ajaminen on helpompaa ja turvallisempaa. Alhaisemmalla nopeudella liikennevirta on tasaisempi ja tien välityskyky hyvä. Katujen kapasiteetin kannalta ja ruuhkien välttämiseksi 40 km/h nopeus on lähellä optimaalista, koska nopeuden alentuessa autojen välimatkat lyhenevät.

Toimenpiteiden valinta ja periaateratkaisut

Ongelmakohdeanalyysissä esiin tulleista kohteista parantamistoimenpiteitä suunniteltiin kohteisiin, jotka/joissa:

- todettiin maastossa ongelmallisiksi,
- oli tapahtunut paljon onnettomuuksia,
- olivat saaneet paljon mainintoja yleisöpalautteessa ja
- parhaiten tukivat työlle asetettuja tavoitteita liikenteen rauhoittamisesta.

Kohteiden valintaan vaikutti myös tehtävän toimenpiteen liikenneturvallisuusvaikutus.

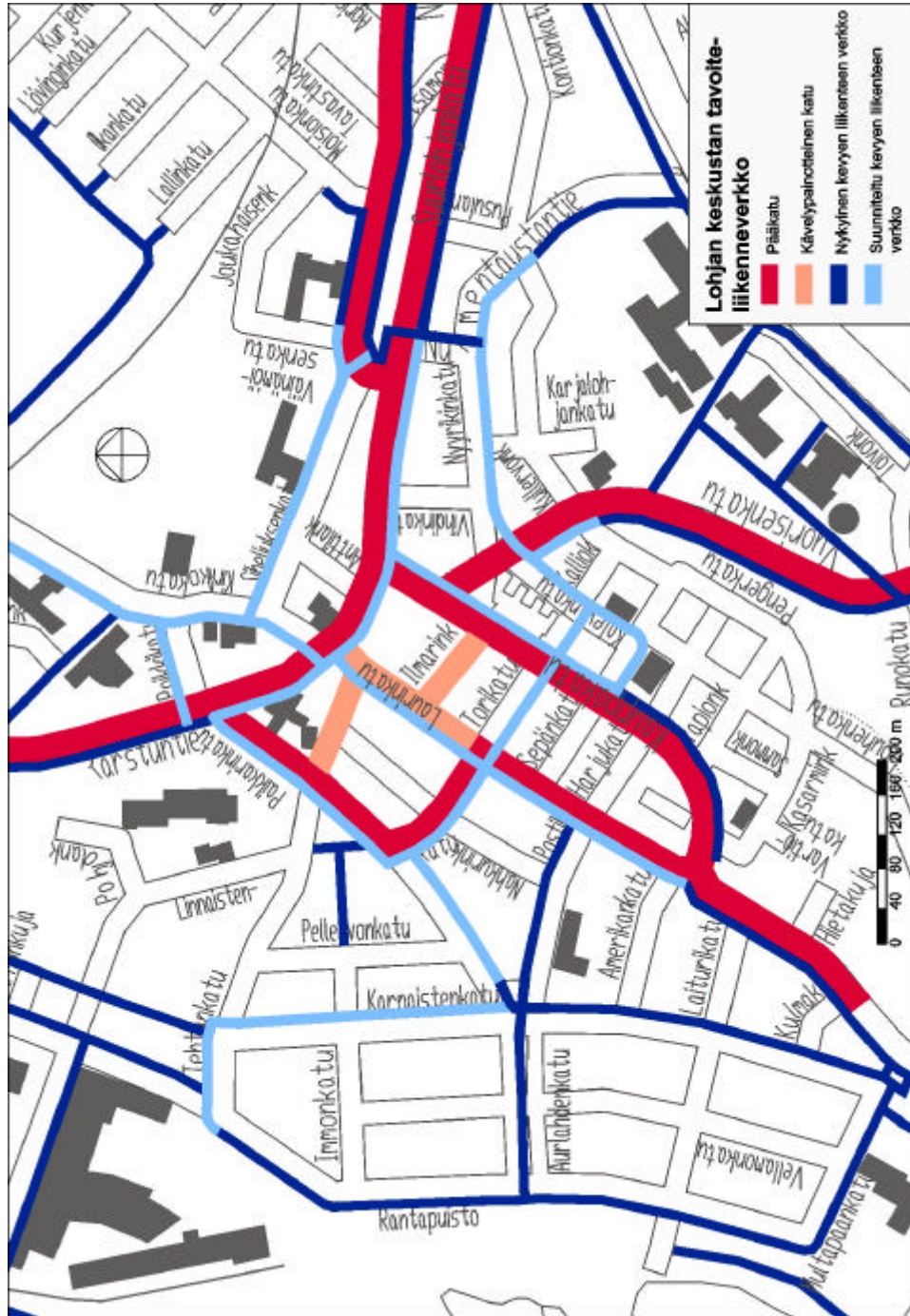
5.2 Toimenpideohjelma (rakentaminen)

Tässä kappaleessa on esitetty suunniteltujen toimenpiteiden periaateratkaisuja, mitoitusta ja toimenpiteiden vaikutuksia. Ratkaisuihin on laadittu periaatteelliset kuvat ja kaikki toimenpideohjelmassa olevat kohteet vaativat vielä yksityiskohtaisen suunnittelun.

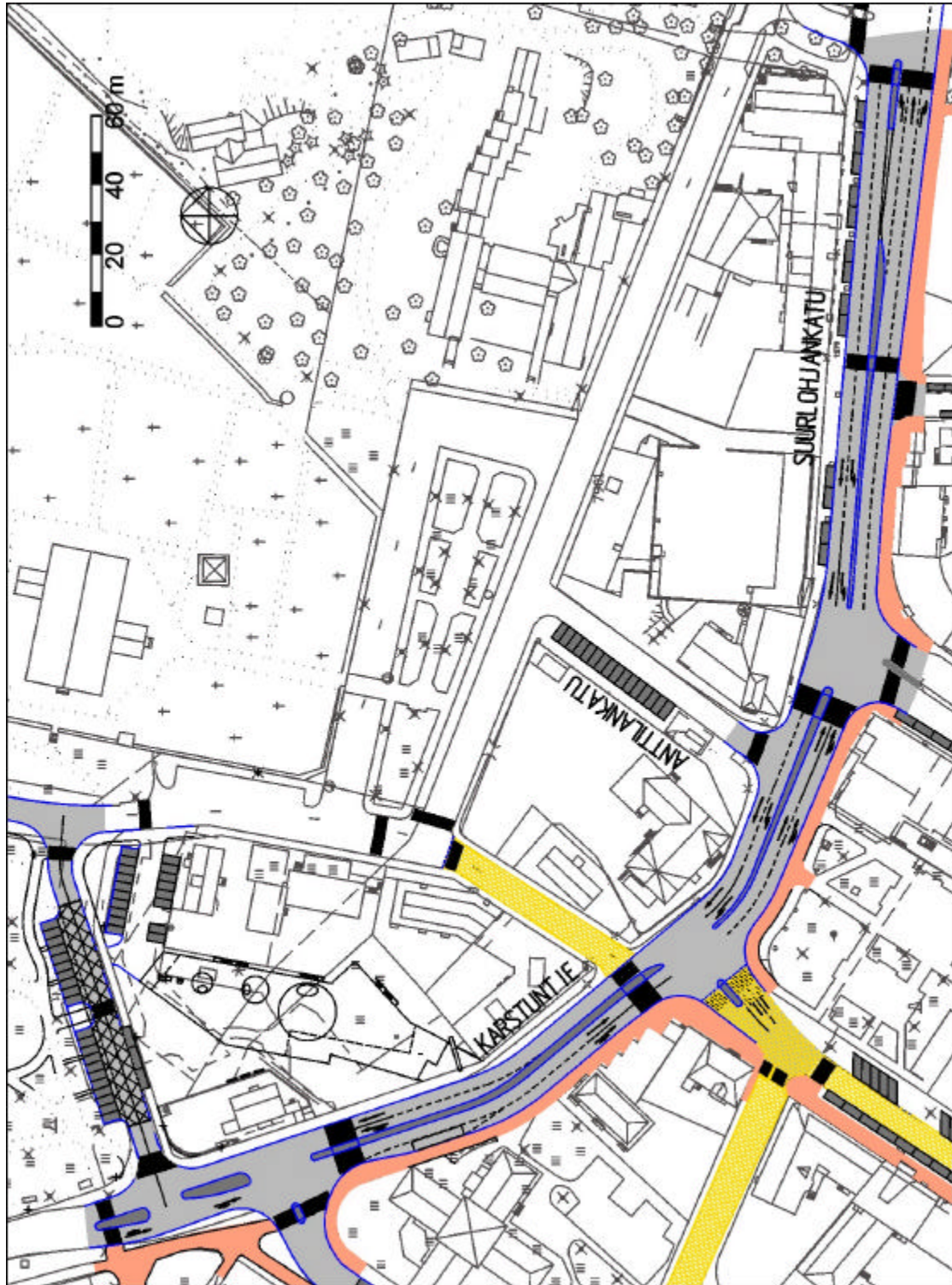
Ennen yksittäisten toimenpiteiden suunnittelemista määritettiin alueelle tavoiteliikenneverkko (kuva 19). Kaikki yksittäiset toimenpiteet suunniteltiin siten, että ne tukevat kadun toiminnallista luokkaa ja luonnetta. Toimenpiteiden täytyy soveltua ympäröivään maankäyttöön ja liikenneympäristöön.

Kevyen liikenteen väylät puuttuvat lähes kokonaan keskustan liikennöidyimpien väylien varsilta. Kevyen liikenteen verkon puutteellisuus on yksi tärkeimmistä kohdista, joka tulee korjata. Kevyen liikenteen verkkoa pyritään täydentämään kuvan 19 mukaisesti.

Tärkeä yksityiskohta on myös kävelypainotteisen katuverkoston esittäminen Laurinkadun pohjoispäähän, Tehtaankadulle ja Ilmarinkadulle. Näille kaduille ei estetä ajoneuvoliikennettä, vaan sinne pyritään aikaansaamaan kevyelle liikenteelle ”etuajaoikeus”.



Kuva 19. Lohjan keskustan tavoiteliikenneverkko.



Kuva 20. Kuva Suurlohjankadun ja Karstuntien toimenpiteistä

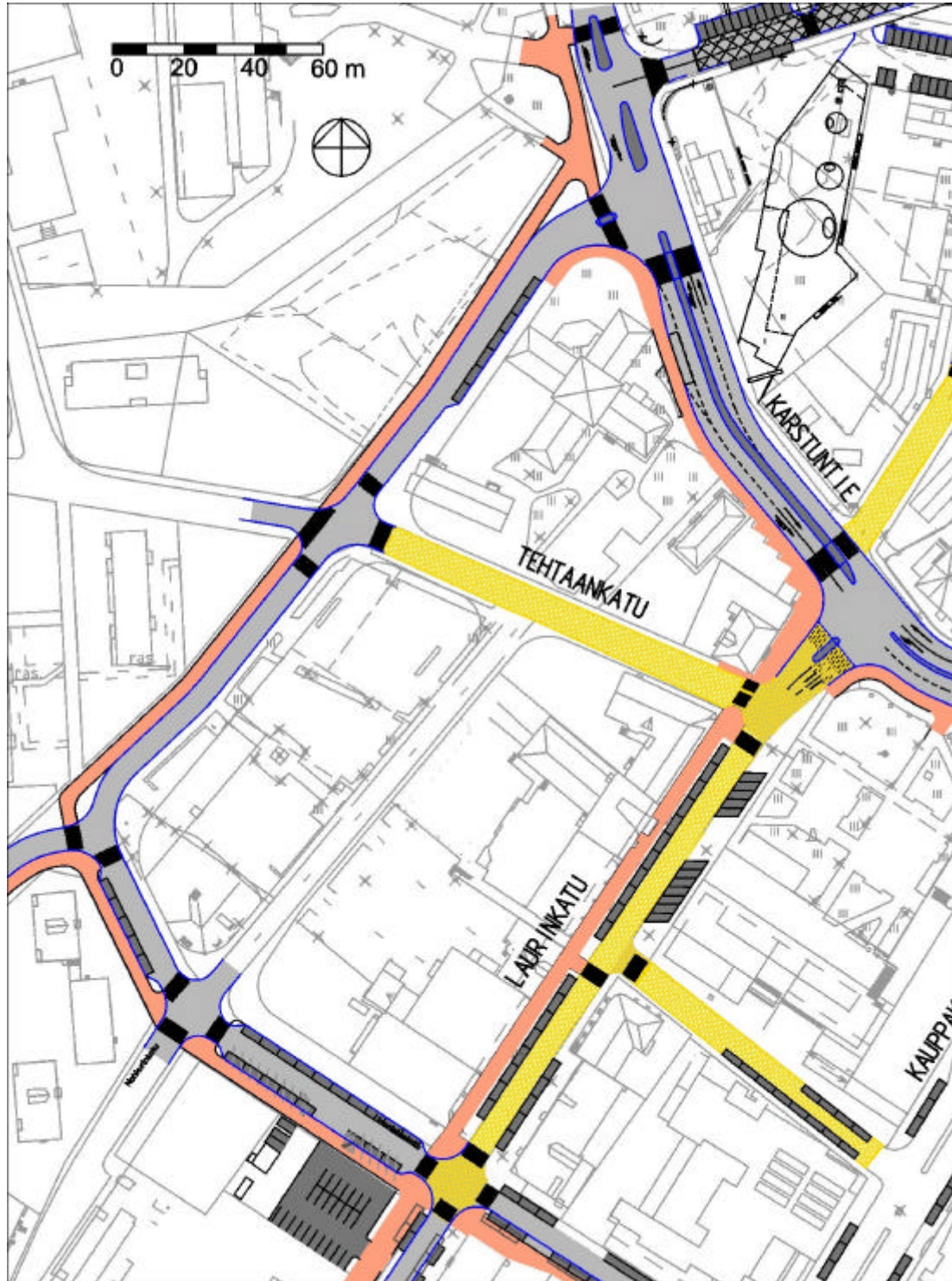
Suurlohjankadulle ja Karstuntielle esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista kadun eteläiselle reunalle. Samalla kaikki katujakson tasoliittymät jäsennetään uudestaan; kaistoja vähennetään ja yksi suojatie poistetaan. Katujakso on suunniteltu siten, että raskaat ajoneuvot voivat ajaa samaa kaistaa koko keskustajakson läpi. Laurinkadun jakso Suurlohjankadusta pohjoiseen katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä ja muutetaan kävelypainotteiseksi kaduksi.

Suurlohjankadun liikennemäärät ovat niin suuret, että sinne esitettyjen toimenpiteiden liikenteellinen toimivuus täytyi varmistaa. Liikenteelliset

kapasiteettitarkastelut Suurlohjankadulle on tehty vuonna 2003 laskettujen huippu-tuntiliikennemäärien mukaan. Tarkastelu on tehty SYNCRO-ohjelmalla, joka simuloi liikennevirtoja katuverkolla ottaen huomioon liikennevalojen vaikutukset. Ennusteliikenteelle kapasiteetilaskennat tehtiin kasvukerroinmenetelmällä, mikä ei ota huomioon verkollisia vaikutuksia. Kapasiteetilaskennat osoittivat, että katuverkko toimii nykyliikenteellä ehdotetuilla ratkaisulla. Suurlohjankadun kapasiteetti alkaa kuitenkin olla täyttymässä. Ruuhka-aikoina tietyissä liittymissä on kapasiteetilaskentojen mukaan jatkuvasti jonoa. Tällaisia liittymiä ovat mm. Nummentie ja Nummentaustantie. Ruuhka-aikojen ulkopuolella katujakso toimii vähintään tyydyttävästi.

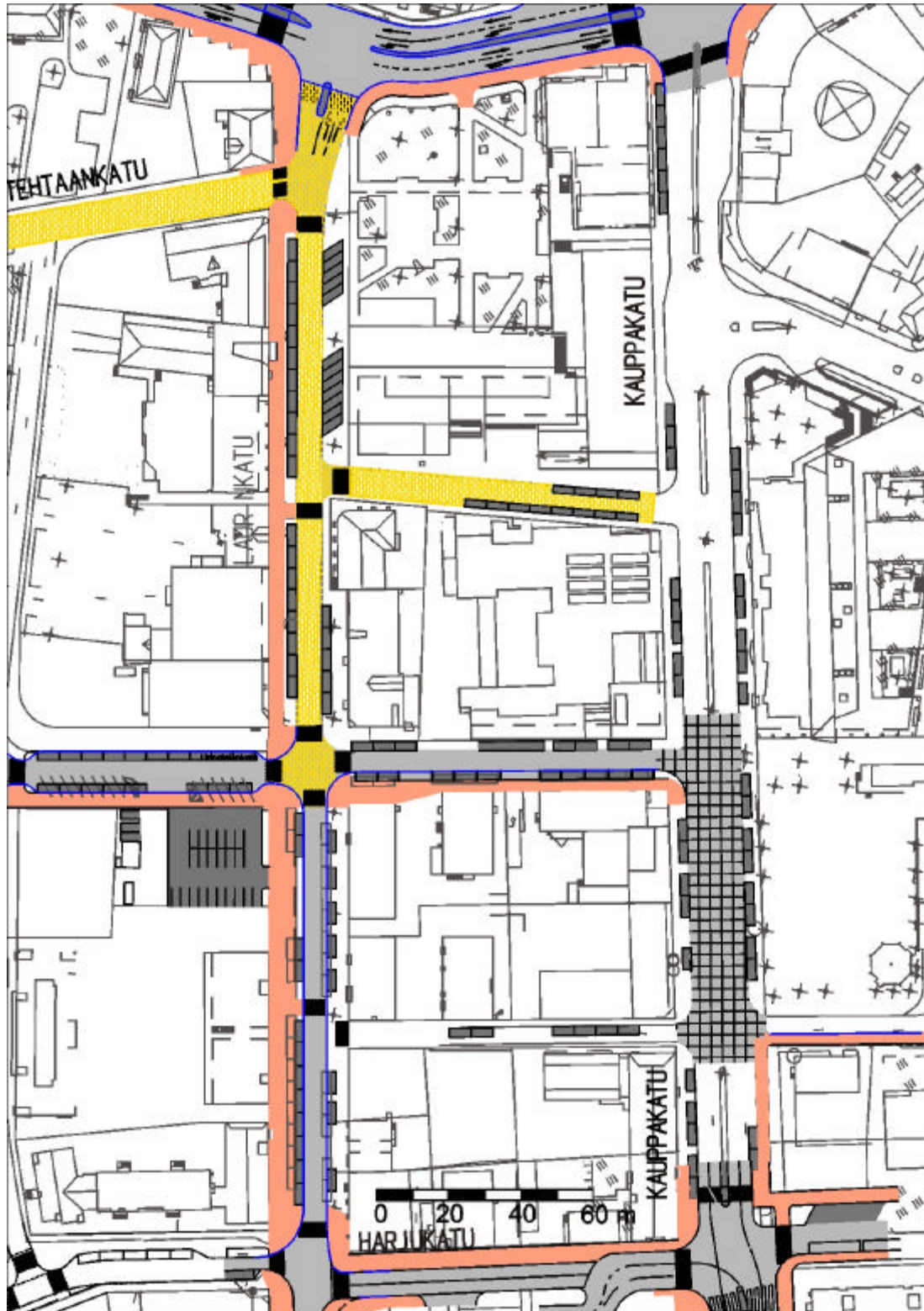


Kuva 21. Kuva liikenteen simulointitilanteesta, jolloin toimenpiteet Suurlohjankadulle on toteutettu.



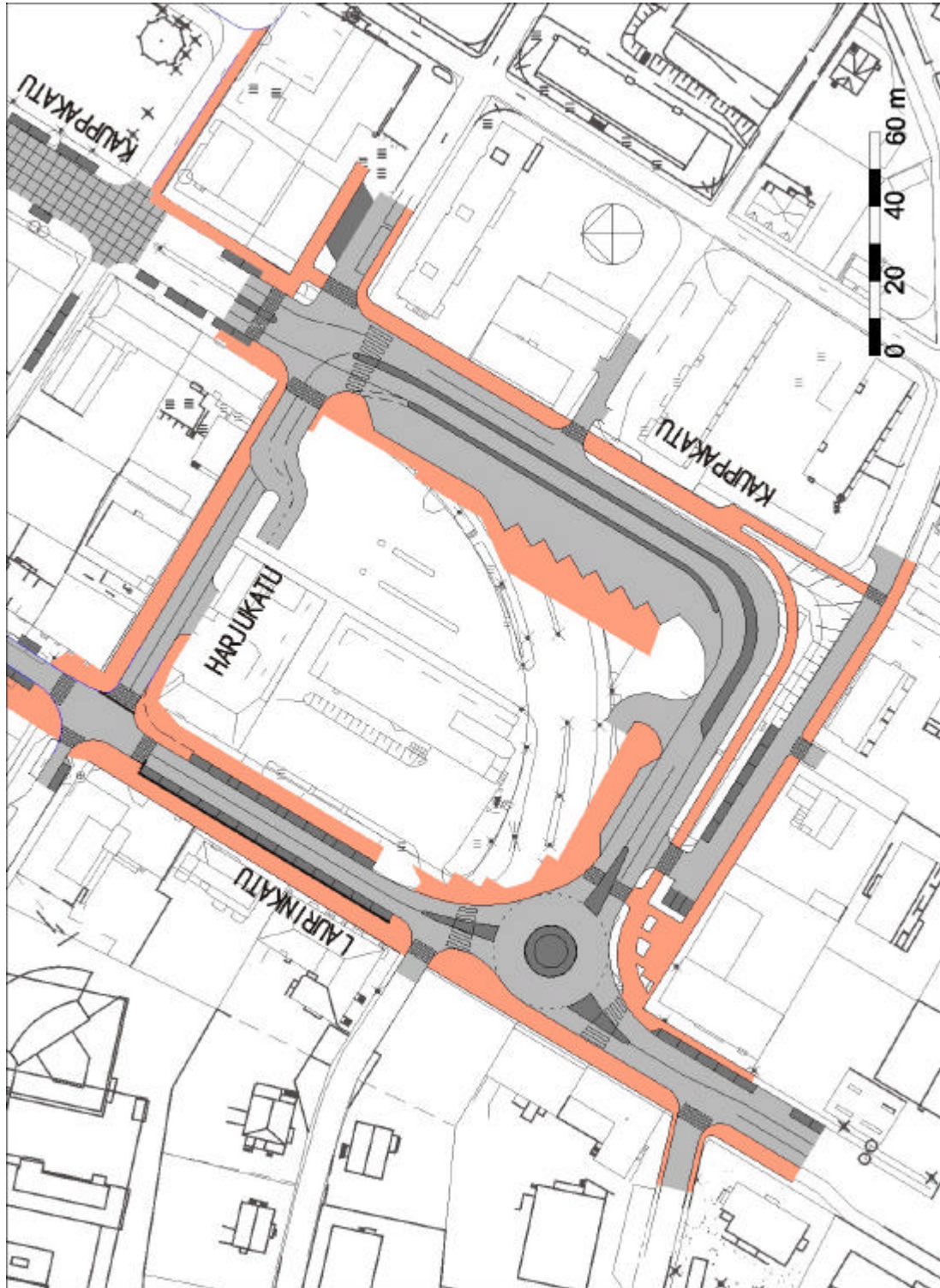
Kuva 22. Kuva Paikkarinkadun ja Linnaistenkadun ympäristöstä.

Paikkarinkatu on tulevaisuudessa yksi keskustan sisääntulokaduista. Paikkarinkatu on tehty jatkuvaksi suunnaksi siten, että se jatkuu suoraan Linnaistenkadun kautta keskustaan. Kevyen liikenteen väylä on suunniteltu koko matkalle Paikkarinkadulle ja Linnaistenkadulle.



Kuva 23. Kuva Kauppakadusta ja Laurinkadusta.

Kauppakadun liikenne pyritään rauhoittamaan siten, että torin kohdan ajonopeuksia alennetaan. Torin kohdan toimenpiteinä voi olla esimerkiksi koko osuuden nostaminen ja kadun pintamateriaalin muuttaminen. Kauppakadulle ei ole esitetty muita toimenpiteitä.



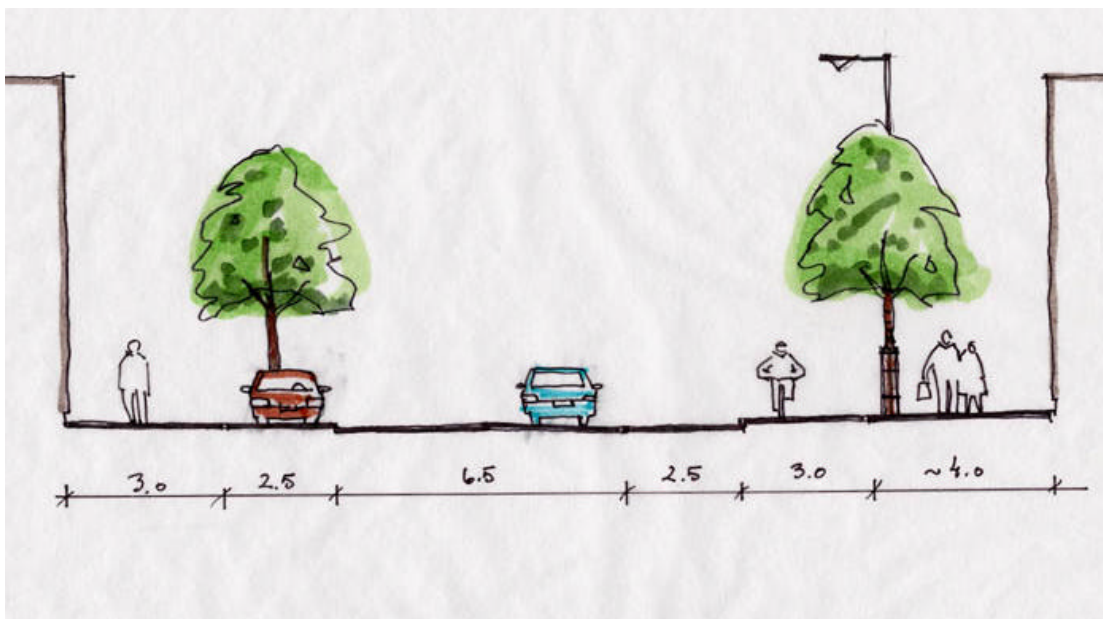
Kuva 24. Kuva Kauppakeskuksen suunnitelmasta

Kauppakeskuksen suunnittelu liittyy oleellisesti keskustan liikenneverkon kehittämiseen. Kauppakeskus suunnitellaan erillisenä toimeksiantona. Tässä on esitetty suunnittelutilanne marraskuulta 2003. Liikenteen rauhoittaminen tapahtuu Kauppakadun ja Laurinkadun kiertoliitymässä.

Laurinkatu on jo nykyisin rauhallisempi jakso keskustassa, missä ei esiinny paljon ylinopeuksia. Ongelmana on kevyen liikenteen väylän puuttuminen. Tässä toimenpide-ehdotuksessa kevyen liikenteen väylä on esitetty Laurinkadun länsireunalle (kuva 25). Näin Laurinkadusta saadaan entistäkin viihtyisämpi ja turvallisempi varsinkin, kun pohjoispää rakennetaan kävelypainotteiseksi kaduksi Linnaistenkadusta pohjoiseen. Kävelypainotteisuus voi tarkoittaa mm. ajoradan materiaalin muuttamista, reunakivien poistamista, pysäköintijärjestelyjen muuttamista jne.



Kuva 25. Havainnekuva uusitusta Laurinkadusta.



Kuva 26. Poikkileikkauskuva uusitusta Laurinkadusta.

Toimenpiteiden prioriteettijärjestys

Toimenpiteiden hankkeistamista on tässä vaiheessa hankala tehdä, sillä kaupungin rahoitusraamit tuleville vuosille eivät ole selvillä. Tietyt hankkeet lähtevät käyntiin ikään kuin "itsestään" osittain myös yksityisellä rahoituksella (esim. kauppakeskus), mutta monet toimenpiteistä ovat ainoastaan kaupungin oman rahoituksen varassa. Tämän suunnitelman avulla on pyritty löytämään kriittisimmät kohteet, joiden myötä suurimmat liikenneturvallisuusongelmat saadaan poistettua.

Vuonna 2004 liikenne- ja infrastruktuurin kehittämiseen osoitettu rahoitus on jo kuitenkin tiedossa. Lohjan kaupunki myönsi katujen kehittämiseen ja kunnossapitoon

rahoitusta 500 000 € ja ympäristön kehittämistä varten 200 000 €, mikä pääosin kattaa vuodelle 2004 osoitettujen toimenpiteiden rahoitustarpeen. Tulevaisuudessa rahoituksen tulisi olla vähintään samaa suuruusluokkaa, jotta kaikki suunnitelmien mukaiset toimenpiteet saataisiin toteutettua ja kriittisimmät kohteet parannettua.

Toimenpiteet on listattu Lohjan kaupungin 10.11.2003 priorisoimaan järjestykseen (kuva 27). Oheisella listalla on esitetty hankkeiden toteuttamisjärjestys:

Vuosi 2004

- Suurlohjankadun itäinen osa;
- uuden kirjaston kohta;
- Sibeliuksen ja kirkon väliin jäävä puisto sekä
- Nummentauksentien, Nyyrikinkadun, Vihdinkadun ja Koulukadun puutteelliset kevyen liikenteen väylät

Vuosi 2005

- Paikkarinkadun ja Karnaistenkadun kevyen liikenteen yhteydet sekä
- Tehtaankadun kunnostaminen.

Vuosi 2006

- Kauppakeskushankkeen tuomat liikenneverkkoa koskevat muutokset ja
- Laurinkadun kunnostaminen/rauhottaminen välillä Laiturikatu-Linnaistenkatu
- Suurlohjankadun uusiminen välillä Nummentauksentie-Karstuntie sekä
- Poikkikadun, Suurlohjankadun ja Kirkkokadun rajaaman alueen kunnostaminen.

Vuosi 2007

- Anttilankadun ja Sibeliuksenkadun kevyen liikenteen yhteydet,
- Linnaistenkadun kevyen liikenteen yhteydet sekä kunnostaminen toimimaan kaupungin yhtenä sisääntuloväylänä ja pääväylänä,
- Torikadun kevyen liikenteen yhteydet sekä
- Sepänkadun ja Kauppakadun (välillä Torikatu-Harjukatu) rauhoittaminen.

Vuosi 2008

- Laurinkadun pohjoisosan sekä Tehtaankadun (välillä Paikkarinkatu-Laurinkatu) rauhoittaminen,
- Kalevankadun kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen sekä
- seuraavien katuosuuksien kunnostaminen: Nahkurinkatu, Harjukatu välillä Kaupakatu-Kalevankatu, Tapionkatu ja Laiturikatu.

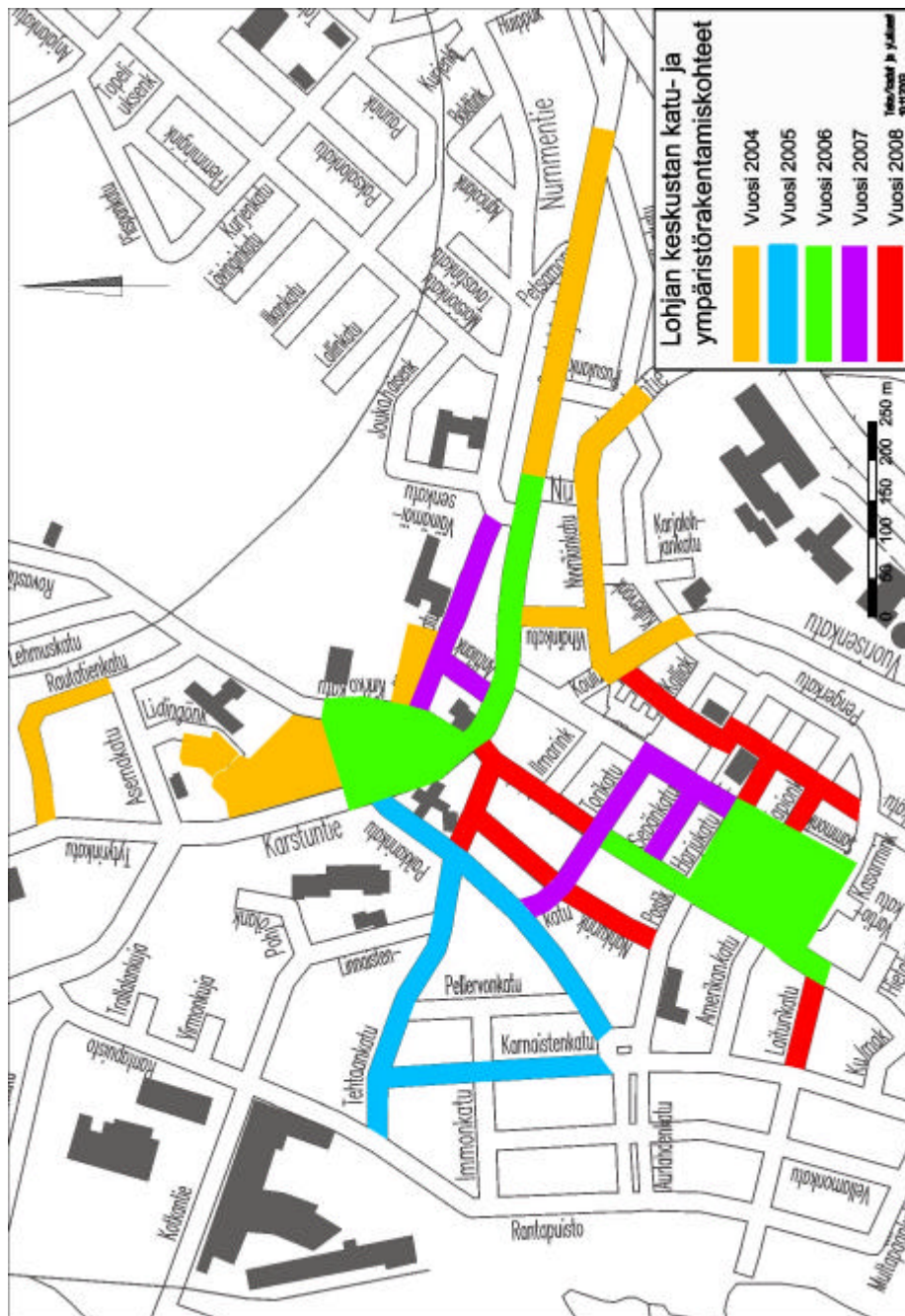
Suurimmat ongelmat nyt ja tulevaisuudessa ovat tämän selvityksen mukaan Suurlohjankadulla (liikennemäärät, onnettomuudet, kevyen liikenteen väylä). Tästä syystä toimenpiteet Suurlohjankadulle tulisi toteuttaa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Se, miten Suurlohjankadun muutokset hankkeistetaan, on vielä hieman epäselvää. Todennäköisesti tehokkain ratkaisu olisi kunnostaa koko katu kerralla tai korkeintaan muutamassa osassa. Näin saataisiin häiriötekijät asumiselle, liikenteelle, kaupankäynnille, viihtyisyydelle, julkiskuvalle jne. minimoitua.

Lähes yhtä tärkeää, kuin Suurlohjankadun parantaminen, on kevyen liikenteen verkon täydentäminen muun katuverkon osalta. Tämä tarkoittaa Paikkarinkatua, Linnaistentietä ja Nummentauksentietä. Nämä toimenpiteet ovat kohtuullisen hintaisia.

Kauppakeskuksen seutu on prioriteettilistalla myös kärkihankkeita. Kauppakeskuksen kehittyminen on kuitenkin oma lukunsa, koska siihen liittyy paljon eri osapuolia (kaupat, linja-autoasema, katuverkko). Näiden osapuolien intressit voivat olla hieman erilaisia, mutta hankkeen tärkeys on huomattu jo usealla eri taholla. Liikenneturvalli-

suuden kannalta tällä osa-alueella on merkittävä rooli sekä Laurinkadulle että Kauppakadulle. Kauppakadun torin kohdan rauhoittaminen on lisäksi tärkeä yksityiskohta keskustan liikenteen rauhoittamisessa.

Laurinkadun parantaminen on osittain kytketty kauppakeskushankkeen yhteyteen ja osittain prioriteettilistan loppupäähän (sillä se on nykyisinkin jo kohtuullisen ongelmaton jakso). Kuitenkin esitetyt toimenpiteet on siellä tehtävä, jotta keskustan liikenneympäristö kokonaisuutena kehittyisi haluttuun suuntaan.



Kuva 27. Lohjan keskustan katu- ja ympäristörakentamiskohteet -suunnitelma.

6 JATKOTOIMENPITEET

Liikenneturvallisuuden parantaminen on jatkuva prosessi, johon on luotava toimintamalli. Toiminnan systematisoinnin kautta päästään siihen, että tehtävien vastuuttaminen ja seuranta saadaan eläväksi prosessiksi. Samalla myös erilaisten toimenpiteiden hyväksyttävyyden kasvaa ja ne saavat myös ehkä poliittisen hyväksynnän. Näin eri toimenpiteet saadaan menemään eteenpäin tarpeeksi suuren yksimielisyyden myötä.

Työssä esitetyistä toimenpiteistä kiireellisimmiksi luokitellut käynnistetään jo ensi vuonna. Tällöin alkaa siis näiden hankkeiden tarkempi suunnittelu, joka jatkuu aina toteuttamiseen saakka. Kiireellisimpien toimenpiteiden jälkeen työtä jatketaan kuvan 27 toimenpideohjelman mukaisesti. Nämä hankkeet ovat konkreettisia ja lähitulevaisuudessa toteutettavia liikenneturvallisuutta nopeasti parantavia toimenpiteitä.

Jotta liikenneturvallisuuden parantamiseen johtavasta toiminnasta saataisiin kuitenkin jatkuvaa, liikenneturvallisuuden edistämiseksi on luotava luonteva foorumi. Liikenneturvallisuustyön tulee olla jokapäiväistä, muttei kuitenkaan arkipäiväistä. Arkipäiväisyyden poistaa kiinnostavuuden lisääminen; jos asioille/ilmiöille oikeasti on havaittavissa muutoksia parempaan/huonompaan, niin se myös voi selkiyttää kuinka niihin vaikutetaan. Muutosten havainnointi käy selkeimmin esille seurannan avulla. Seuranta systematisoidaan siten, että järjestetään vuosittain foorumi, jossa käydään tietyt asiat läpi. Läpikäytäviä asioita voi olla esimerkiksi:

- liikenneturvallisuuden kehittyminen (onnettomuudet, onnettomuuspaikat/-määrät, vakavuus, osapuolet, jne)
- toimenpiteiden läpikäynti (mitä fyysisiä toimenpiteitä on tehty, miksi ei ole tehty, kuka on vastuussa, toimenpiteiden vaikutukset, tulevia rakennusprojekteja jne.)
- palautteet; määrä; kuinka on kehittynyt, uudet/vanhat vaikutuskanavat, vaikutusmahdollisuudet
- tulevan vuoden liikenneturvallisuusteemat (KVT-paketti)

Liikenneturvallisuustyö on myös mm. kaupungin kehittämistä asumis-, oleskelu- ja liikkumisviihtyvyyden nostamista, valistusta, kasvatusta ja vuorovaikuttamista monilla eri keinoilla. Tämän työn koordinoijana Lohjalla toimii liikenneturvallisuustyöryhmä, jonka puheenjohtaja valitaan kaupungin työntekijöistä. Se muodostaa työn jatkon kannalta olennaisen tärkeän kotipesän, jonka kautta tieto tehokkaasti leviää ja toiminta ohjautuu oikeille henkilöille.

Kasvatus-, valistus- ja tiedotusohjelman runko on liitteenä.

LIITTEET

Kasvatus, valistus ja tiedotus (KVT) -ohjelma

KASVATUS, VALISTUS, TIEDOTUS

Toimiala: Sivistystoimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehtävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
Alkuopetus: Tavoitteena opettaa ja-lankulkijan oikeat liikku-mistavat, turvallinen kou-lumatka ja turvavyön oi-kea käyttö Koulumatkojen vaaran-paikkakartoitus	Turvallisen liikkumisen opettelu yhdessä oman opettajan kanssa. Apuna esim. liikenneturvalli-suuskansio Vanhemmille, opettajille ja oppilaille yhteinen	Syyslukukauden alku Lukukauden alkaessa	Poliisi, vanhemmat Sivistysosasto, Liikenne-turva	Ala-asteen rehtori
3.-6. luokat: Tavoitteena opettaa pol-kupyöräilytaidot ja -tiedot	Tietojen kartoittaminen opettajan kanssa liiken-turvakansiosta, op-paista ja Internetistä sekä luokan yhteiset harjoituk-set Liikennekilpailut	Syyslukukauden alku	Vanhemmat, poliisi, lii-kenneturva	Ala-asteen rehtori
7.-9. luokat tavoitteena opiskella lii-kennettä moottoriliiken-teen ja kevyen liikenteen näkökulmista.	Aiheen käsittely terveys- ja tapatiedon kurssilla (liikennesäännöt, päihteiden vaikutus, muiden huomioiminen), luonnon-tieteissä (liikenteen fysiikka ja luonnonsuojelu) ja teknisessä työssä (mekaniikka)	Vuosittaisen työsuunni-telman mukaan	Vanhemmat, poliisi, Lii-kenneturva, kunnan ja seurakunnan nuoriso-työntekijät	Yläasteen rehtori

Toimiala: Sivistystoimi

Koululaiskulijetukset: Turvallinen koulumatka	Koululaiskulijettajien kou- lutus Kuljetusreittien suunnit- telu, suunnittelu- ja liik- neturvallisuuskokoukset kuljettajien kanssa keväi- sin ja ennen syysluku- kauden alkua, kuljettajien yhteyshenkilön nimeämi- nen. Jatkuvan palautteen hyödyntäminen.	Ennen lukukauden alkua vuosittain	Vanhemmat, poliisi, si- vistosasto, tekninen osasto, kuljettajat	Liikenneturva	Yläasteen rehtori
--	--	--------------------------------------	--	---------------	-------------------

Toimiala: Sosiaalitoimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehtävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
lääkkäiden ja vammaisten liikkumisen parantaminen	Liikenneympäristön kunnossapito ja parantaminen	säännöllisesti	Sosiaaliosasto, tekninen toimi, kunnanhallitus	Perusturvajohtaja, Kunnainsinööri
lääkkäiden liikennekäyt- täytymisen parantaminen	Valistus	Kotikäyntien yhteydessä	Kotipalveluhenkilöstö	Perusturvajohtaja
Päivähoidon liikennekas- vatuksen suunnittelu	Poliisin vierailu 1. Vanhempien ja päi- väkodin yhteiset kas- vatustavoitteet 2. Lasten perehdyttämi- nen aiheeseen	Vuodenvaihte	Poliisi, vanhemmat	Päivähoidon johtaja
Henkilökunnan liikenne- turvallisuustietojen lisää- minen	Liikenneturvan kouluttaja 1. Aineiston hyödyntä- minen	Kerran 1-2 vuodessa	Henkilöstö, Liikenneturva	
Päivähoitopaikkojen vaa- rapaikkakartoitus	Kyselyt henkilökunnalta ja vanhemmilta		Poliisi ja tekninen osasto	Päivähoidon johtaja

Toimiala: Terveystoimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
Liikennevalistusmaterialia- lin jakaminen Henkilökunnan liikenne- turvallisuustietojen lisää- minen	Esitteet pyöräilykypäräs- ta, lapsen kuljettamisesta autossa, julkiset odotus- tiloissa, aineiston hyö- dyntäminen	Lapsiperheet kerran 1-2 vuodessa	Neuvoa, vanhemmat, Liikenneturva	terveydenhoitajat
Turvavälineiden käyttö	Kypärät, turvakaukaloi- den ja turvaverkkojen ym. vuokraus	0-1 vuotiaat lapset, neu- volaiskäiset ja kouluikäiset	Neuvoa, vanhemmat	terveydenhoitajat
Liikenneturvallisuusasi- sten keskusteleminen	Kyselyt, neuvontaa käyn- tien yhteydessä	Jatkuvaa, lapset, aikuiset, vanhukset	Koulu, päiväkotii, perheet	Terveydenhoitajat
Vastuuhenkilö			Yhteistyötahot	

Toimiala: Vapaa-aikatoimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
Mopoliijoiden turvallisuus	Mopokurssit/mopokortti	Kevät tai syksy	Polisi, ajoneuvohallinto- keskus, Liikenneturva	Vapaa-aikasihiteeri
Pyöräilyturvallisuus	Pyöräilyinfo, kypärän käytön tehostaminen, säätökertaus	Kevät, ja syksy	Polisi, Liikenneturva	Vapaa-aikasihiteeri
Nuorten liikennekäyttä- tyminen	Valistus	Kuukausittain	Nuorisso-ohjaaja, polisi	Vapaa-aikasihiteeri

Toimiala: Palo- ja pelastustoimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehtävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
Miehistön koulutus	Liukkaajan ja ensivas- tekoulutus	Syksy	Harjoitusradat, terveys- keskus	Palomestari
Liikenneturvallisuustee- mapäivät	Kalustoesittely ja toimin- taesitys kouluilla ja päivä- kodilla	Vuosittain	Eri hallintokunnat, poliisi	Kunnaninsinööri

Toimiala: Tekninen toimi

Tavoite/Teema	Menetelmä/Tehtävä	Ajoitus	Yhteistyötahot	Vastuuhenkilö
Liikenneympäristön pa- rantaminen	Puutteelliseksi havaittavat kohdat		Tekninen lautakunta, tie- piiri, tieliikelaitos	Tekninen lautakun- ta/kunnaninsinööri
Liikenneturvallisuusva- listus	Liikenneturvallisuuspäivät		Liikenneturva, poliisi, muut hallintokunnat	Kunnaninsinööri
Liikenneturvallisuudesta tiedottaminen	Liikenneturvallisuussivut kunnat Internetsivuille		Yleishallinto	Kunnaninsinööri