

Liikenteen rauhoittamisen periaatteet 2026

KANKAANPÄÄN KAUPUNGIN LIIKENTEEN RAUHOITTAMISEN
PERIAATTEET

RAKENNETTU YMPÄRISTÖ -TULOSYKSIKKÖ

Sisällys

1 Johdanto	2
1.1 Tausta ja rajaus.....	2
1.2 Tavoitteet	2
2 Liikenteen rauhoittamisen perusperiaatteet	2
3 Katuverkon toiminnallinen luokitus	2
4 Nopeusrajoitusperiaatteet.....	3
5 Liikenteen rauhoittamisen keinot.....	3
5.1 Kaavoitus, liikenneverkko ja katuympäristön kehittäminen.....	3
5.2 Nopeusrajoituksen tarkistaminen	4
5.3 Liikenteen valvonta.....	4
5.4 Katu ympäristön visuaaliset keinot.....	4
5.5 Rakenteelliset ratkaisut	5
5.5.1 Hidasteiden käyttö.....	5
5.5.2 Ajoin korotukset.....	6
5.5.3 Ajoin kavennukset ja sivusiirtymät.....	10
5.5.4 Suojateiden turvallisuus	11
5.5.5 Hidastavat liittymäratkaisut	12
5.5.6 Hidastavat pysäkkiratkaisut.....	13
5.6 Nopeusrajoituksen tehostaminen	14
5.7 Liikenteen rauhoittaminen jalankulku- ja pyöräliikenteen väylillä	15
6 Toimenpiteiden priorisointi	15
6.1 Rakenteellisten toimenpiteiden arviointiperusteet.....	16
6.2 Aloitteiden käsittely	16
6.2.1 Aloitteen sisältö	16
6.2.2 Pisteytys	19
6.3 Liikenteen rauhoittamiskeinon valinta	19
6.4 Suunnittelussa huomioitavat erityiskysymykset	20
7 Periaatteiden soveltaminen ja seuranta	21
LIITE 1 -pisteytyslomake	

1 Johdanto

Tässä asiakirjassa määritetään Kankaanpään kaupungin liikenteen rauhoittamisen tavoitteet, keinot sekä aloitteiden arviointi- ja priorisointiperiaatteet. Periaatteita sovelletaan uusien katujen suunnittelussa, olemassa olevan katuverkon kehittämisessä ja liikenneturvallisuusaloitteiden käsittelyssä.

1.1 Tausta ja rajaus

Liikkumisen turvallisuus on keskeinen osa viihtyisää ja toimivaa kaupunkiympäristöä.

Ajonopeus vaikuttaa sekä liikenneonnettomuuden todennäköisyyteen että sen seurauksiin. Taajamissa turvallinen nopeustaso on erityisen tärkeä jalankulkijoille, pyöräilijöille, lapsille, ikääntyneille ja muille suojattomille tienkäyttäjille.

Yhtenäiset periaatteet tukevat kohteiden tasapuolista arviointia ja auttavat suuntaamaan käytettävissä olevat määrärahat toimenpiteisiin, joilla saavutetaan suurin liikenneturvallisuushyöty.

1.2 Tavoitteet

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena on:

- ehkäistä liikenneonnettomuuksia ja vähentää niiden vakavuutta
- alentaa ajonopeudet ympäristöön sopivalle tasolle
- lisätä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja houkuttelevuutta
- parantaa koulureittien turvallisuutta
- vähentää tarpeetonta läpiajoliikennettä asuinalueilla
- lisätä liikenneympäristön viihtyisyyttä
- tukea kestäväää liikkumista ja kaupungin liikenneturvallisuustavoitteita

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena ei ole tarpeettomasti hidastaa liikennettä, vaan sovittaa ajonopeudet ympäristön toiminnalliseen luonteeseen.

2 Liikenteen rauhoittamisen perusperiaatteet

Liikenteen rauhoittaminen perustuu siihen, että liikenneympäristö itsessään ohjaa kuljettajia noudattamaan nopeusrajoituksia. Turvallinen liikenneympäristö syntyy ensisijaisesti hyvällä liikennesuunnittelulla eikä yksittäisillä hidasteilla.

Liikenneturvallisuutta parannetaan ensisijaisesti katuverkon rakenteella, liikennejärjestelyillä, katugeometriallla sekä selkeällä nopeusrajoitusjärjestelmällä. Rakenteellisia hidasteita käytetään silloin, kun muut keinot eivät riitä tavoitteiden saavuttamiseen.

Toimenpiteiden tulee olla liikenneympäristöön sopivia, liikenteellisesti perusteltuja sekä kunnossapidon kannalta tarkoituksenmukaisia.

3 Katuverkon toiminnallinen luokitus

Katuverkon suunnittelun lähtökohtana on katujen toiminnallinen luokitus.

Pääkadut välittävät kaupunginosien välistä liikennettä ja niiden ensisijainen tehtävä on liikenteen sujuvuuden turvaaminen. Pääkaduilla rakenteellisia hidasteita käytetään vain poikkeustapauksissa.

Kokoojakadut yhdistävät asuinalueet pääkatuihin ja palvelevat alueellista liikennettä. Liikenneturvallisuutta parannetaan ensisijaisesti liittymäjärjestelyillä, keskisaarekkeilla ja nopeusrajoituksilla.

Asuntokatuojen ensisijainen tehtävä on kiinteistöille ajo. Niillä korostuvat turvallisuus, viihtyisyys ja jalankulun olosuhteet. Tarvittaessa voidaan käyttää rakenteellisia hidasteita.

Pihakadut ja muut erityiskadut suunnitellaan siten, että ajonopeudet ovat erittäin alhaisia ja jalankulkijat ovat etusijalla.

4 Nopeusrajoitusperiaatteet

Nopeusrajoitukset määräytyvät kadun liikenteellisen tehtävän, ympäröivän maankäytön sekä liikenneturvallisuuden perusteella.

Kankaanpään kaupungin katuverkolla sovelletaan pääsääntöisesti seuraavia nopeusrajoituksia:

- pääkaduilla nopeusrajoitus on 40–50 km/h
- kokoojakaduilla 30–40 km/h
- asuntokaduilla 30–40 km/h
- pihakaduilla 20 km/h

Koulujen, päiväkotien, palvelutalojen ja muiden erityiskohteiden läheisyydessä voidaan käyttää alempaa nopeusrajoitusta tai nopeusrajoitusta tukevia rakenteellisia ratkaisuja.

Nopeusrajoitukset tarkistetaan tarvittaessa maankäytön, liikennemäärien tai liikenneturvallisuustilanteen muuttuessa.

5 Liikenteen rauhoittamisen keinot

Liikenteen rauhoittamiskeino valitaan kohdekohtaisen liikenneteknisen kokonaisarvion perusteella.

Ensisijaisesti katu ympäristö, katuverkon rakenne, liikennejärjestelyt ja nopeusrajoitus sovitetaan toisiinsa niin, että ympäristö ohjaa turvalliseen ajonopeuteen. Rakenteellisia hidasteita käytetään, kun muut keinot eivät riitä.

Valinnassa otetaan huomioon kadun toiminnallinen luokka, liikennemäärät, ympäröivä maankäyttö, todetut turvallisuusongelmat ja tavoitenopeus. Ratkaisun tulee tukea kadun luonnetta ja muodostaa johdonmukainen kokonaisuus muun liikenneympäristön kanssa.

Ratkaisun valinnassa huomioidaan aina vaikutukset pelastusliikenteeseen, kunnossapitoon sekä pyöräliikenteeseen.

5.1 Kaavoitus, liikenneverkko ja katu ympäristön kehittäminen

Liikenteen rauhoittaminen alkaa maankäytön ja liikenneverkon suunnittelusta. Tavoitteena on luoda liikenne ympäristö, joka ohjaa kuljettajia luonnostaan noudattamaan tavoiteltua ajonopeutta ilman laajoja rakenteellisia hidasteita. Erityisesti taajamissa suunnittelun lähtökohtana ovat jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä viihtyisä elinympäristö.

Liikenteen rauhoittamisen tarpeet tulee huomioida jo yleis- ja asemakaavoituksessa sekä katujen suunnittelussa. Katuverkon hierarkian, nopeusrajoitusjärjestelmän ja katu ympäristön tulee muodostaa selkeä ja johdonmukainen kokonaisuus, jossa kadun rakenne tukee sen liikenteellistä tehtävää ja tavoitenopeutta.

Kaavoituksessa ja liikenneverkon suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota erityisesti:

- katuverkon selkeään hierarkiaan ja läpiajoliikenteen ohjaamiseen pää- ja kokoojakaduilla
- pitkien suorien katuosuuksien välttämiseen asuinalueilla
- katujen leveyden ja geometrian mitoittamiseen tavoitenopeuden mukaisesti
- turvallisiin liittymä- ja väistämisvelvollisuusjärjestelyihin
- jalankulun ja pyöräilyn turvallisiin ja sujuviin yhteyksiin
- kävely-, piha- ja muiden erityiskatujen käyttöön soveltuissa kohteissa
- riittäviin tilavarauksiin esimerkiksi kiertoliittymille, keskisaarekkeille ja muille liikenneturvallisuutta parantaville ratkaisuille

Erityisesti uusilla asuinalueilla tavoitteena on suunnitella katu ympäristö siten, että turvallinen ajonopeus saavutetaan ensisijaisesti katu ympäristön rakenteellisilla ominaisuuksilla. Tiivis katutila, tarkoituksenmukainen katu-geometria ja ympäristön laatu vähentävät tarvetta erillisille liikenteen rauhoittamistoimenpiteille sekä parantavat liikenne ympäristön turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

5.2 Nopeusrajoituksen tarkistaminen

Nopeusrajoituksen tulee vastata kadun liikenteellistä tehtävää, ympäröivää maankäyttöä sekä liikenneturvallisuuden vaatimuksia. Nopeustasoa määritettäessä huomioidaan muun muassa liikennemäärät, jalankulun ja pyöräilyn määrä, katu ympäristö, erityiskohteet, kuten koulut ja päiväkodit, sekä kadun rakenteelliset ominaisuudet.

Nopeusrajoituksen alentaminen on tehokas keino parantaa erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Pelkkä liikennemerkillä osoitettu nopeusrajoitus ei kuitenkaan yleensä riitä muuttamaan ajonopeuksia, vaan sen tueksi voidaan tarvittaessa toteuttaa liikenne ympäristöä tukevia rakenteellisia tai liikenteenohjauksellisia ratkaisuja.

Kankaanpään kaupungissa nopeusrajoituksia tarkistetaan ensisijaisesti silloin, kun:

- alueen maankäyttö muuttuu tai täydentyy
- liikenneturvallisuudessa havaitaan puutteita
- kadun liikenteellinen tehtävä muuttuu
- ajonopeudet poikkeavat merkittävästi tavoitetasosta; tai
- alueelle sijoittuu koulu, päiväkotit, palvelutalo tai muu erityiskohde

Nopeusrajoitusten tulee muodostaa koko kaupungin katuverkolla selkeä, johdonmukainen ja helposti hahmotettava kokonaisuus. Nopeusrajoituksen tulee olla uskottava ja liikenne ympäristön ominaisuuksien tulee tukea sen noudattamista. Tarvittaessa nopeusrajoitusta tuetaan rakenteellisilla liikenteen rauhoittamistoimenpiteillä.

Nopeusrajoitusten tarkistaminen perustuu aina kokonaisarvioon, jossa huomioidaan liikenneturvallisuus, liikennemäärät, katu ympäristö sekä maankäytön muutokset.

5.3 Liikenteen valvonta

Liikenteen valvonta tukee nopeusrajoitusten noudattamista ja täydentää liikenne ympäristön rakenteellisia ratkaisuja. Valvonnalla ehkäistään ylinopeuksia, parannetaan liikenneturvallisuutta sekä lisätään tienkäyttäjien turvallisuuden tunnetta.

Liikennevalvonnasta vastaa poliisi. Valvontaa voidaan toteuttaa liikkuvana valvontana tai automaattisena nopeusvalvontana. Kankaanpään kaupunki tekee yhteistyötä poliisin kanssa tunnistaa kohteet, joissa valvonnalla voidaan tehokkaimmin parantaa liikenneturvallisuutta.

Kaupunki voi tukea nopeusrajoitusten noudattamista myös nopeusnäyttötauluilla ja muilla liikenteenohjauksen keinoilla. Nopeusnäyttöjä käytetään erityisesti koulujen ja päiväkotien läheisyydessä, uusien nopeusrajoitusten käyttöönoton yhteydessä sekä kohteissa, joissa halutaan lisätä kuljettajien tietoisuutta omasta ajonopeudestaan.

Liikenteen valvonta ei korvaa liikenne ympäristön turvallista suunnittelua. Mikäli kohteessa todetaan toistuvia ylinopeuksia tai liikenneturvallisuusongelmia, arvioidaan myös nopeusrajoitusten, liikenteenohjauksen ja rakenteellisten liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden kehittämistarve.

5.4 Katu ympäristön visuaaliset keinot

Liikenne ympäristön visuaalisella ilmeellä voidaan tukea tavoitellun ajonopeuden noudattamista ja täydentää muita liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä. Hyvin suunniteltu katu ympäristö viestii tienkäyttäjälle kadun luonteesta, käyttötarkoituksesta ja sopivasta ajonopeudesta.

Visuaalisia liikennettä rauhoittavia keinoja ovat esimerkiksi:

- istutukset ja viherrakentaminen
- katuvalaistus
- päällyste- ja materiaalivaihtelut
- taajamaportit
- katutilan jäsentely ja kalusteet
- rakennusten ja muiden rakenteiden sijoittuminen suhteessa katuun

Visuaalisia ratkaisuja hyödynnetään erityisesti taajamien sisääntuloalueilla, nopeusrajoituksen muutoskohdissa, keskusta-alueilla sekä koulujen ja muiden erityiskohteiden läheisyydessä. Selkeästi rajattu ja mittakaavaltaan ihmisläheinen katu ympäristö tukee turvallista ajonopeutta, parantaa liikenneympäristön viihtyisyyttä sekä lisää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tunnetta.

Visuaalisten ratkaisujen suunnittelussa huomioidaan lisäksi kunnossapidon, esteettömyyden, liikenneturvallisuuden ja kaupunkikuvan vaatimukset. Ratkaisujen tulee olla tarkoituksenmukaisia, helposti ylläpidettäviä ja ympäristöön hyvin soveltuvia.



Kuva 1. Visuaalista ilmettä voi muuttaa esimerkiksi istutuksilla tai rakennusten läheisyydellä.

5.5 Rakenteelliset ratkaisut

5.5.1 Hidasteiden käyttö

Rakenteellisia liikenteen rauhoittamiskeinoja käytetään silloin, kun liikenneympäristön suunnittelu, nopeusrajoitukset ja liikenteenohjaus eivät yksin riitä saavuttamaan tavoiteltua nopeustasoa tai liikenneturvallisuutta.

Rakenteellisia ratkaisuja käytetään ensisijaisesti asuntokaduilla, kokoojakaduilla sekä koulujen, päiväkotien, palvelutalojen ja vilkkaiden jalankulun ylityspaikkojen läheisyydessä. Toimenpiteiden tulee perustua todettuun liikenneturvallisuusongelmaan tai mitattuihin ylinopeuksiin.

Rakenteellisten ratkaisujen suunnittelussa huomioidaan niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen, pelastusajoneuvojen liikkumiseen, kunnossapitoon, raskaan liikenteen toimintaedellytyksiin sekä melu- ja värinävaikutuksiin. Ratkaisujen tulee olla liikenneteknisesti perusteltuja ja soveltua osaksi katu ympäristöä.

Rakenteelliset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet toteutetaan ensisijaisesti katujen rakentamisen tai perusrantamisen yhteydessä, mutta niitä voidaan toteuttaa myös yksittäisinä liikenneturvallisuutta parantavina toimenpiteinä.

Hidasteita vältetään pääkaduilla, raskaan liikenteen käyttämillä väylillä sekä kohteissa, joissa ne aiheuttaisivat kohtuutonta värinä- tai meluhaittaa.

Hidasteiden käyttö on perusteltua erityisesti

- koulujen ja päiväkotien läheisyydessä
- vilkkailla koulureiteillä
- merkittävillä jalankulun ylityspaikoilla
- kohteissa, joissa esiintyy merkittäviä ylinopeuksia
- asuntokaduilla, joilla esiintyy tarpeetonta läpiajoliikennettä

Rakenteellisia hidasteita ei toteuteta ensisijaisesti yksittäisen palautteen perusteella, vaan niiden tarve arvioidaan osana liikenneturvallisuuden kokonaisuutta.

5.5.2 Ajoradan korotukset

Ajoradan korotukset ovat tehokkaita rakenteellisia keinoja ajonopeuksien alentamiseen ja niitä käytetään erityisesti kohteissa, joissa halutaan varmistaa alhaisen nopeustason toteutuminen. Korotuksia voidaan käyttää esimerkiksi suojateiden, liittymien ja muiden vilkkaiden jalankulun ylityspaikkojen yhteydessä.

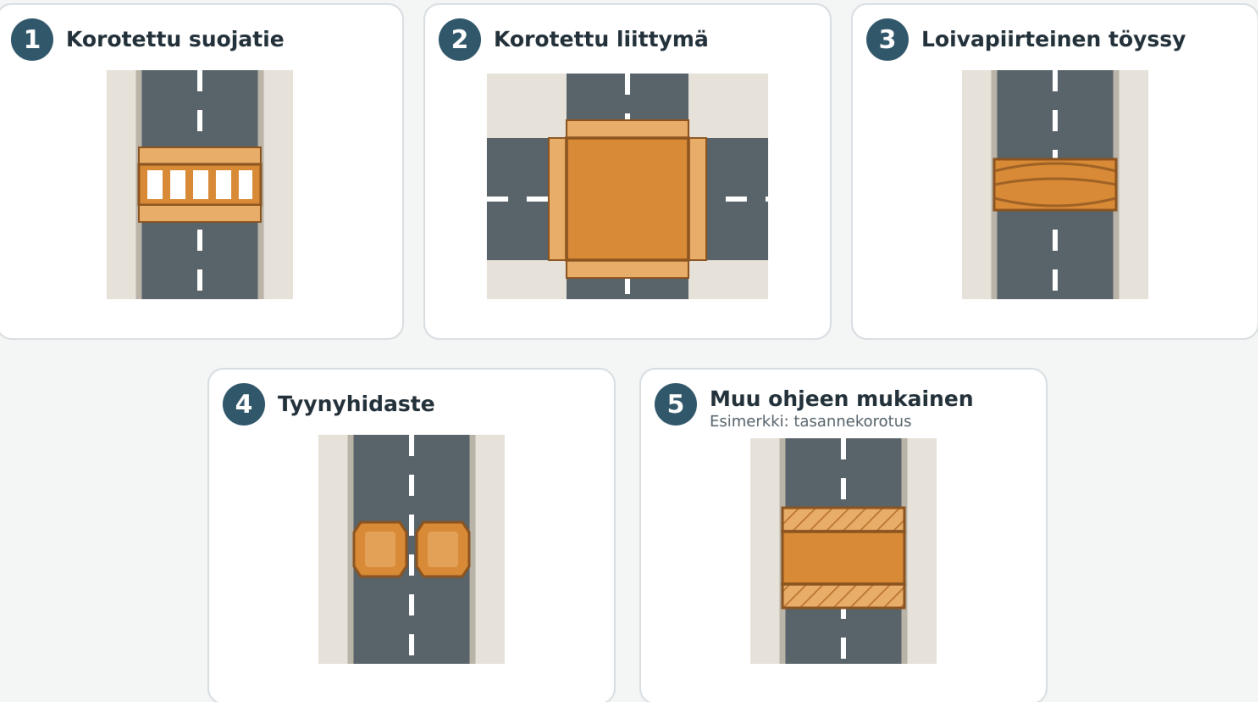
Kankaanpään kaupungissa käytettäviä ajoradan korotuksia ovat:

1. korotettu suojatie
2. korotettu liittymä
3. loivapiirteinen töyssi
4. tyynyhidaste
5. muu voimassa olevan suunnitteluohjeen mukainen korotusratkaisu

Korotustyyppin valinta perustuu kadun liikenteelliseen tehtävään, tavoitenopeuteen, liikennemääriin sekä kunnossapidon ja joukkoliikenteen vaatimuksiin. Rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan kulloinkin voimassa olevia Väyläviraston ja Suomen Kuntaliiton suunnitteluohjeita.

Ajoradan korotukset

Periaatteelliset mallikuvat ylhäältä - ei mittakaavassa

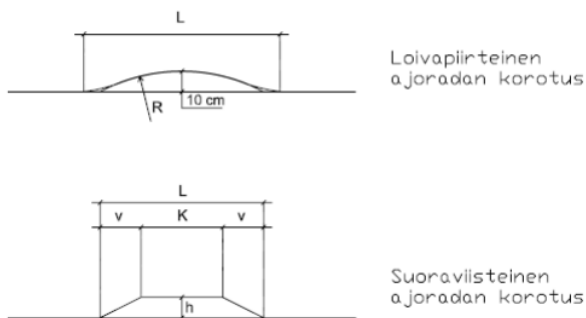


Rakenteen mitoitus, kaltevuudet, kuivatus ja merkinnät ratkaistaan kohdekohtaisesti voimassa olevan suunnitteluohjeen mukaan.

Kuva 2. Ajoradan korotusten perustyyppit

Loivapiirteiset ja suoraviisteiset töyssyt

Ajoradan korotus voidaan toteuttaa loivapiirteisenä tai suoraviisteisenä (kuva 3). Loivapiirteisen töyssyn pituusprofiili muodostuu kaarista, ja töyssy voi olla ympyräkaari- tai sinimuotoinen. Suoraviisteisen töyssyn sivut ja päällinen ovat suoria.



Kuva 3. Ajoradan korotusten pituusprofiilien perustyyppit (Tiehallinto 2008).

Loivapiirteisen töyssyn ajomukavuus on suoraviisteistä töyssyä parempi, kun taas suoraviisteinen töyssy hillitsee ylinopeuksia tehokkaammin. Loivapiirteisen töyssyn melu- ja värinävaikutukset ovat yleensä vähäisemmät. Töyssyn mitoitus valitaan tavoitenopeuden ja ajoneuvoliikenteen perusteella.



Kuva 4. Asfalttirakenteinen töyssy.

Töyssy mitoitetaan tavoitenopeuden mukaan. Erityisesti loivapiirteisen töyssyn rakentamisessa mittatarkkuus on tärkeä.

Mittapoikkeama saa olla enintään ± 10 mm. Töyssy voidaan rakentaa asfalttimassasta muotoilemalla. Suoraviisteisessä töyssyssä voidaan käyttää myös ladottavia kiviä, jos ratkaisu sopii kaupunkikuvaan. Töyssyn reunat merkitään voimassa olevan ohjeistuksen mukaisesti. Talvikunnossapidon vaikutukset huomioidaan rakenteen valinnassa.



Kuva 5. Elementtirakenteinen töyssy.

Korotettu alue

Korotettu alue on osuus ajoradalla, joka on nostettu korkeammalle tasolle suoraviisteisesti tai loivapiirteisesti. Korotus on pidempi kuin töyssyillä. Alueen korotusta voidaan käyttää esimerkiksi torialueiden kohdalla. Sillä voidaan myös korostaa paikan merkitystä, parantaa jalankulku- ja pyöräliikenteen olosuhteita tai erottaa esimerkiksi kävelykatu autoliikenteestä niiden risteämiskohdassa.

Korotettu alue osoittaa hidastamisen tarvetta selkeämmin kuin yksittäinen töyssy. Pitkä korotettu alue sopii raskaan liikenteen käyttämälle kadulle yleensä lyhyttä töyssyä paremmin. Korotus mitoitetaan raskaan liikenteen vaatimusten mukaan, ja sen kuivatus toteutetaan linjakuivatuksella tai hulevesikaivoilla.



Kuva 6. Luonnonkivellä toteutettu korotettu suojatie.



Kuva 7. Asfaltilla toteutettu korotettu suojatie.

Tyynyhidaste ja loivapiirteinen tyynyhidaste

Tyynyhidaste on ajokaistan keskelle sijoitettu elementti. Raskaan ajoneuvon renkaat voivat kulkea hidasteen molemmin puolin, joten vaikutus raskaaseen liikenteeseen jää henkilöautoja vähäisemmäksi. Ajoneuvo on kuitenkin ohjattava hidasteeseen suorassa, jotta sivuhailehdukselta vältytään.

Tyynyhidasteen yhteyteen voidaan sijoittaa keskisaarekke, joka estää hidasteen kiertämisen. Elementtirakenne on mittatarkka ja siirrettävä, mutta aurauksen kestävyys ja talvikunnossapito on arvioitava suunnittelussa.

Tyynyhidaste voidaan toteuttaa loivapiirteisenä, jolloin autoihin kohdistuva iskuvaikutus on matalampi.

Loivapiirteinen tyynyhidaste mitoitetaan pituusleikkaukseltaan loivapiirteisen töyssyn tapaan.

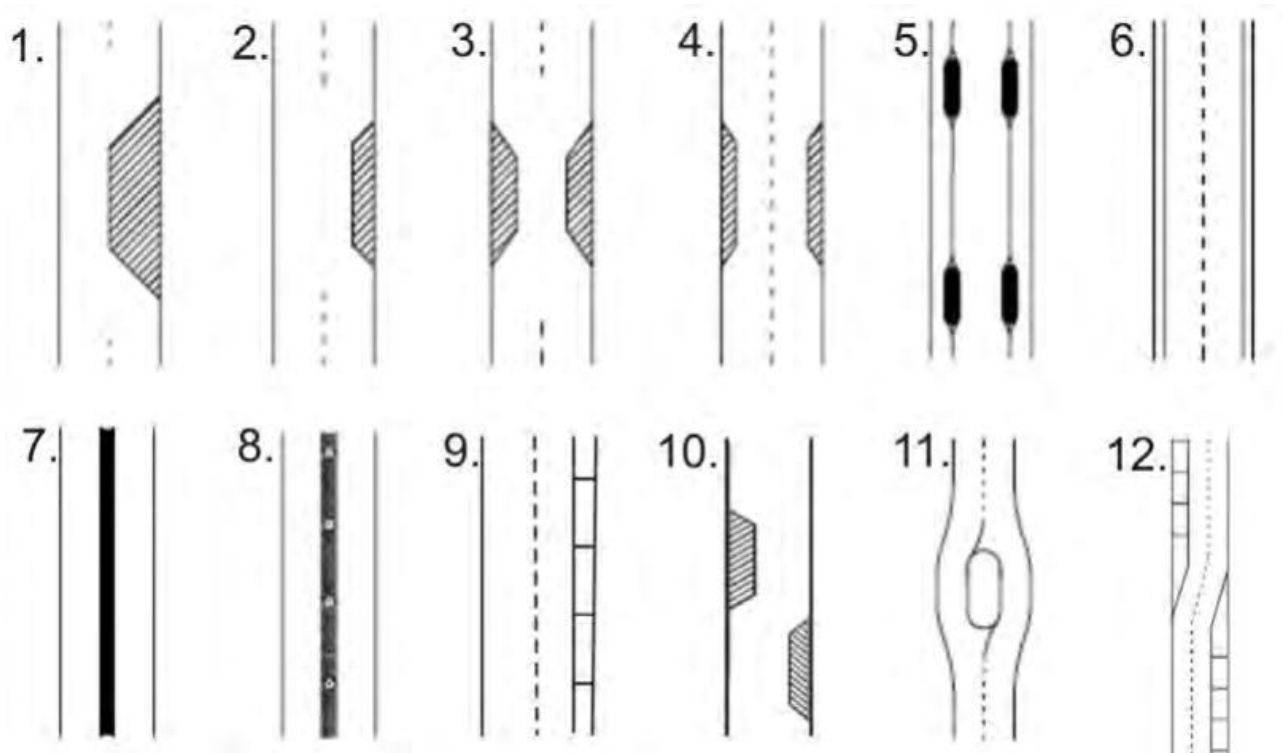
5.5.3 Ajoradan kavennukset ja sivusiirtymät

Ajoradan kavennuksilla ja sivusiirtymillä ohjataan kuljettajia alentamaan ajonopeutta muuttamalla ajolinjaa tai kaventamalla käytettävissä olevaa ajotilaa. Ratkaisut soveltuvat erityisesti asuinalueille, kokoojakaduille sekä kohteisiin, joissa halutaan korostaa jalankulun ylityskohtia tai muuta liikenneympäristön muutosta.

Käytettäviä ratkaisuja ovat esimerkiksi:

- yksi- ja kaksipuoliset ajoradan kavennukset
- keskisaarekkeet
- sivusiirtymät
- pysäköintijärjestelyihin perustuvat kavennukset
- mutkahidasteet (sikaanit)
- tilapäiset tai kausiluonteiset kavennukset

Ratkaisun valinnassa huomioidaan kadun liikennemäärä, raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen tarpeet, pyöräilyn turvallisuus sekä kunnossapidon edellytykset. Kavennusten ja sivusiirtymien tulee olla selkeitä ja helposti havaittavia sekä soveltua katu ympäristön kokonaisuuteen.



Kuva 8. Ajoradan kavennusten perustyyppit (Tiehallinto 2008, muokattu).

5.5.4 Suojateiden turvallisuus

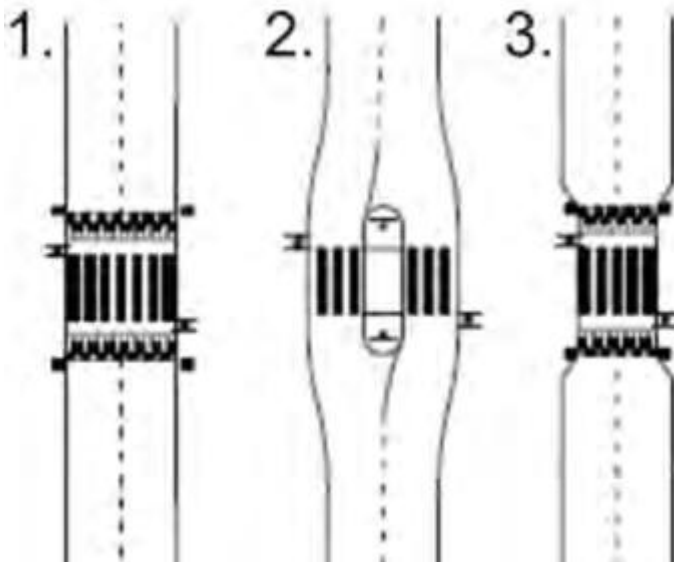
Vilkkailta jalankulun ylityspaikoilla liikenteen rauhoittaminen kohdistetaan ensisijaisesti suojatien yhteyteen. Taavoitteena on alentaa ajonopeuksia, lyhentää ylitysmatkaa sekä parantaa jalankulkijoiden havaittavuutta.

Suojateiden turvallisuutta voidaan parantaa esimerkiksi:

- korotetulla suojatiellä
- keskisaarekkeella
- ajoradan kavennuksella
- tehostetulla valaistuksella
- liikennemerkkien ja tiemerkintöjen korostamisella

Ratkaisun valinta perustuu liikennemääriin, nopeusrajoitukseen, kadun toiminnalliseen luokkaan sekä jalankulun ja pyöräilyn määrään. Erityistä huomiota kiinnitetään koulujen, päiväkotien, palvelutalojen ja muiden vilkkaiden jalankulun kohteiden läheisyyteen.

1. korotettu suojatie
2. suojatiesaareke, jonka odotustilan leveys on vähintään 2,5 m
3. ajoradan kavennus suojatien kohdalla ja ajoneuvojen kohtaamisen estäminen



Kuva 9. Suojatien yhteyteen soveltuvia hidasteratkaisuja (Tiehallinto 2008, muokattu).



Kuva 10. Suojatiesaareke.

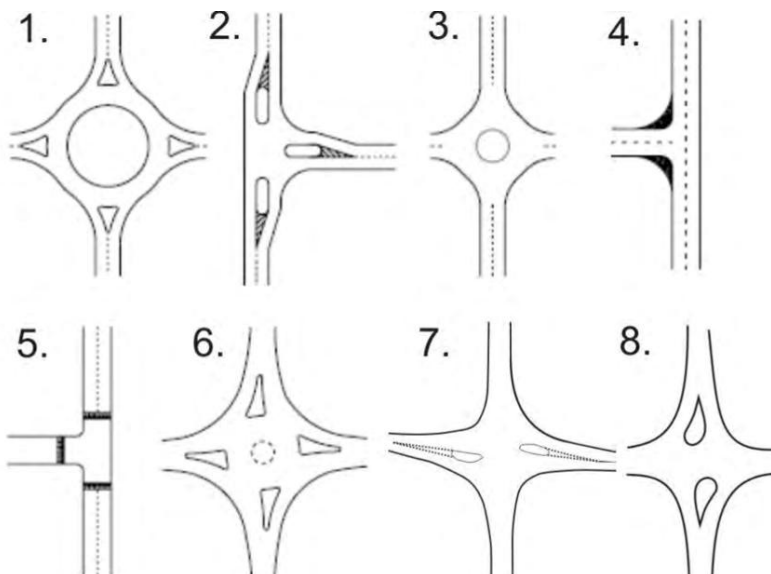
5.5.5 Hidastavat liittymäratkaisut

Liittymäratkaisuilla voidaan alentaa ajonopeuksia, selkeyttää väistämisvelvollisuuksia ja parantaa kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta. Hidastavia liittymäratkaisuja käytetään erityisesti kohteissa, joissa liittymän turvallisuutta halutaan parantaa tai ajonopeudet ovat tavoitetasoa suurempia.

Käytettäviä ratkaisuja ovat esimerkiksi:

- kiertoliittymät
- korotetut liittymät
- kanavoidut liittymät
- keskisaarekkeet
- muut Väyläviraston suunnitteluohjeiden mukaiset liittymäratkaisut

Liittymäratkaisun valinnassa huomioidaan liikennemäärät, raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen tarpeet, jalan- kulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä vaikutukset kunnossapitoon. Tavoitteena on saavuttaa turvallinen ja selkeä liittymä, joka tukee kadulle asetettua tavoitenopeutta.



Kuva 11. Hidastavien liittymäratkaisujen perustyyppit (Tiehallinto 2008, muokattu).



Kuva 12. Keskisaareke.

5.5.6 Hidastavat pysäkkiratkaisut

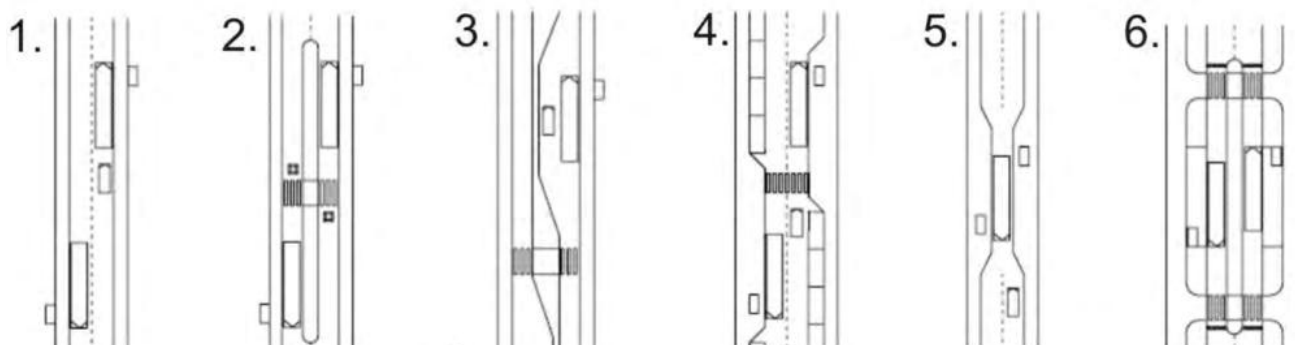
Hidastavilla pysäkkiratkaisuilla voidaan alentaa ajonopeuksia joukkoliikenteen pysäkkien yhteydessä samalla, kun parannetaan matkustajien turvallisuutta ja pysäkkien saavutettavuutta. Ratkaisujen tavoitteena on hillitä autoliikenteen nopeuksia vaarantamatta joukkoliikenteen sujuvuutta.

Käytettäviä ratkaisuja ovat esimerkiksi:

- ajoratapysäkki
- niemekepysäkki
- tiimalasipysäkki
- muut Väyläviraston suunnitteluohjeiden mukaiset pysäkkiratkaisut

Pysäkkiratkaisun valinnassa huomioidaan kadun toiminnallinen luokka, liikennemäärät, joukkoliikenteen vuoro-
tiheys, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja kunnossapitoon.

Hidastavia pysäkkiratkaisuja käytetään ensisijaisesti asuinalueilla ja paikallisilla kokoojakaduilla. Vilkasliikentei-
sillä pää- ja kokoojakaduilla pysäkkiratkaisut suunnitellaan ensisijaisesti joukkoliikenteen sujuvuus ja liikenne-
turvallisuus huomioon ottaen.



Kuva 13. Hidastavien linja-autopysäkkien perustyyppit (Tiehallinto 2008, muokattu).



Kuva 14. Hidastava linja-autopysäkki.

Rakenteellisten liikenteen rauhoittamiskeinojen suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan kulloinkin voimassa olevia suunnitteluohjeita. Yksittäisen ratkaisun valinta perustuu kohdekohtaiseen liikennetekniseen arviointiin.

5.6 Nopeusrajoituksen tehostaminen

Nopeusrajoitusten noudattamista voidaan tukea erilaisilla liikenteenohjauksen ja katu ympäristön ratkaisulla. Näiden tarkoituksena on kiinnittää kuljettajan huomio tavoitenopeuteen ja korostaa liikenne ympäristön luonnetta.

Käytettäviä keinoja ovat esimerkiksi:

- ajoratamerkinnot ja nopeusrajoitusmerkinnot
- värilliset päällysteet ja materiaalivaihtelut
- nopeusnäyttötäulut ja vilkkuvalot
- taajamaportit
- pollarit, reunapaalut ja muut katutilaa jäsentävät rakenteet

Näitä ratkaisuja käytetään erityisesti taajamien sisääntuloalueilla, nopeusrajoituksen muutoskohdissa, koulujen ja päiväkotien läheisyydessä sekä muissa kohteissa, joissa halutaan korostaa alhaista ajonopeutta. Tehostekeinoilla voidaan täydentää rakenteellisia liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä, mutta ne eivät yksin korvaa rakenteellisia ratkaisuja kohteissa, joissa liikenneturvallisuus sitä edellyttää.

Nopeusnäytöt, vilkkuvalot ja heräteraidat soveltuvat erityisesti määräaikaiseen käyttöön ja uuden nopeusrajoituksen korostamiseen. Niiden vaikutus voi heikentyä ajan myötä.

Ajoratamerkinnot, kiveykset, pollarit, reunapaalut ja taajamaportit muistuttavat pysyvästi alhaisesta nopeustasosta. Taajamaportti korostaa taajamaympäristöön saapumista. Pollarit ja reunapaalut voidaan sijoittaa jäsentämään katutilaa siten, että ne ohjaavat alentamaan ajonopeutta vaarantamatta liikenneturvallisuutta tai kunnossapitoa.

Nopeusrajoitusta voidaan korostaa myös ajoratamerkinnoilla sekä päällysteen materiaali- ja väri vaihteluilla. Ratkaisujen tulee olla selkeitä, kunnossapidettäviä ja liikenteenohjausta tukevia.

5.7 Liikenteen rauhoittaminen jalankulku- ja pyöräliikenteen väylillä

Jalankulku- ja pyöräliikenteen väylien suunnittelun lähtökohtana on turvallinen, esteetön ja sujuva liikkuminen. Rakenteellisia hidasteita vältetään, koska ne heikentävät pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen sujuvuutta sekä voivat aiheuttaa turvallisuus- ja esteettömyysongelmia.

Tarvittaessa nopeuksia voidaan hallita väylän linjauksella, näkyvyyttä parantavilla ratkaisuilla, sivusiirtymillä, porttirakenteilla tai muilla liikenneympäristön suunnittelukeinoilla. Rakenteellisia hidasteita voidaan käyttää poikkeuksellisesti kohteissa, joissa turvallisuus sitä erityisesti edellyttää, kuten vaarallisissa risteämiskohdissa tai väylillä, joilla mopoiilu on sallittu.

Ratkaisujen suunnittelussa huomioidaan kaikkien käyttäjäryhmien, kuten pyöräilijöiden, jalankulkijoiden, liikkumisesteisten henkilöiden sekä kunnossapidon tarpeet. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet eivät saa tarpeettomasti heikentää jalankulun ja pyöräilyn sujuvuutta tai esteettömyyttä.

6 Toimenpiteiden priorisointi

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet kohdennetaan ensisijaisesti kohteisiin, joissa niillä saavutetaan suurin liikenneturvallisuushyöty. Toimenpiteiden toteuttaminen perustuu liikennetekniseen kokonaisarvioon, jossa huomioidaan liikenneympäristön ominaisuudet, liikenneturvallisuus, eri tienkäyttäjryhmien tarpeet sekä käytettävissä olevat resurssit.

Yksittäinen tekijä, kuten asukaspalaute tai havaittu ylinopeus, ei yksinään ole peruste liikenteen rauhoittamistoimenpiteille, vaan ratkaisut perustuvat useiden arviointitekijöiden kokonaisvaikutukseen.

Arvioinnissa huomioidaan erityisesti:

- henkilövahinko-onnettomuudet ja muut liikenneturvallisuusongelmat
- mitatut ajonopeudet ja niiden poikkeama nopeusrajoituksesta
- liikennemäärät sekä raskaan liikenteen osuus
- jalankulun ja pyöräilyn määrä sekä niiden turvallisuus
- koulujen, päiväkotien, palvelutalojen ja muiden erityiskohteiden läheisyys
- läpiajoliikenteen määrä ja vaikutukset asuin ympäristöön
- kadun toiminnallinen luokka ja liikenteellinen merkitys
- liikenne ympäristön rakenteelliset ominaisuudet
- asukkaiden, viranomaisten ja muiden sidosryhmien palaute.

Toimenpiteet pyritään ensisijaisesti kohdentamaan kohteisiin, joissa liikkuu paljon suojattomia tienkäyttäjiä, kuten lapsia, ikääntyneitä ja jalankulkijoita, tai joissa on todettu merkittäviä liikenneturvallisuuspuutteita.

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet toteutetaan pääsääntöisesti osana katujen rakentamis- ja perusparantamishankkeita. Yksittäisiä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä voidaan toteuttaa myös erillisinä investointeina, mikäli niiden vaikutukset arvioidaan merkittäviksi ja määrärahat sen mahdollistavat.

Kohteiden toteuttamisjärjestys määräytyy arvioidun liikenneturvallisuushyödyn, kustannusvaikutusten sekä vuosittain käytettävissä olevien investointi- ja kunnossapitomäärärahojen perusteella. Tarvittaessa kohteissa tehdään lisäselvityksiä, kuten nopeusmittauksia, liikennelaskentoja tai maastotarkasteluja ennen lopullista päätöksentekoa.

Kaupunki seuraa toteutettujen liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden vaikutuksia osana liikenneturvallisuustyötä. Seurannan perusteella arvioidaan toimenpiteiden vaikuttavuutta sekä mahdollisia jatkotoimenpiteitä.

Prioriteettiluokat

Toimenpiteiden kiireellisyyttä arvioitaessa kohteet voidaan jakaa seuraaviin prioriteettiluokkiin:

1. Erittäin korkea prioriteetti
 - henkilövahinko-onnettomuuksia sisältävät kohteet
 - koulujen ja päiväkotien välitön lähiympäristö
 - vilkkaat jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikat, joissa on todettu merkittäviä ylinopeuksia.
2. Korkea prioriteetti
 - palvelutalojen, liikuntapaikkojen ja muiden vilkkaiden julkisten palvelujen läheisyys
 - asuinalueet, joilla esiintyy merkittävää läpiajoliikennettä tai jatkuvia ylinopeuksia.
3. Normaali prioriteetti
 - muut liikenneturvallisuutta tai liikenneympäristön viihtyisyyttä parantavat kohteet, joiden toteuttaminen ajoitetaan osaksi kaupungin normaalia investointi- ja kunnossapito-ohjelmaa.

6.1 Rakenteellisten toimenpiteiden arviointiperusteet

Rakenteellisten liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden tarve arvioidaan liikenneturvallisuusselvitysten, liikennemittausten sekä saapuneiden aloitteiden perusteella. Arviointi perustuu aina kohdekohtaiseen liikennetekniseen kokonaisarvioon.

Arvioinnissa huomioidaan erityisesti:

- liikenneturvallisuus ja onnettomuushistoria
- ajonopeudet ja liikennemäärät
- kadun toiminnallinen luokka
- jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus
- koulujen, päiväkotien ja muiden erityiskohteiden läheisyys
- vaikutukset joukko liikenteeseen, pelastustoimeen ja kunnossapitoon
- melu- ja värinävaikutukset
- maaperä- ja ympäristöolosuhteet

Rakenteellisia hidasteita käytetään ensisijaisesti silloin, kun muut liikenteen rauhoittamiskeinot eivät riittävästi paranna liikenneturvallisuutta tai tue asetettua nopeusrajoitusta.

Harkittavien hidastekohteiden tulee pääsääntöisesti täyttää seuraavat kriteerit:

- Nopeusrajoitus on korkeintaan 60 km/h.
- Päättävän kadun pituus on yli 100 metriä
- Katu ei ole hälytysajoneuvojen pääreitti (hälytysaseman läheisyys)
- Liikennemäärässä ei ole odotettavissa merkittävää alenemista lähiaikoina
- Pehmeän maaperän (savi/siltti) aiheuttaessa merkittäviä värinä- tai meluongelmia suoraviisteisiä ajoradan korotuksia ei rakenneta alle 50 m ja loivapiirteisiä alle 30 m etäisyydelle asuinrakennuksista

6.2 Aloitteiden käsittely

6.2.1 Aloitteen sisältö

Kuntalaiset, yhteisöt, viranomaiset ja muut sidosryhmät voivat tehdä aloitteita liikenteen rauhoittamisesta. Aloite voi koskea yksittäistä kohdetta, katuosuutta, reittiä tai laajempaa aluetta.

Aloitteen tulee sisältää riittävät tiedot asian arvioimiseksi, kuten:

- kohteen sijainti
- kuvaus havaitusta ongelmasta
- perustelut liikenteen rauhoittamistarpeelle

Kaupunki käsittelee kaikki saapuneet aloitteet ja antaa niihin perustellun vastauksen. Aloitteet arvioidaan yhte-
näisten liikenneteknisten periaatteiden mukaisesti, jotta eri kohteita kohdellaan tasapuolisesti.

Aloitteen käsittelyssä arvioidaan muun muassa:

- liikenneturvallisuus ja onnettomuushistoria
- ajonopeudet ja liikennemäärät
- kadun toiminnallinen luokka
- jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet
- lähellä sijaitsevat koulut, päiväkodit, palvelutalot ja muut erityiskohteet
- vaikutukset raskaaseen liikenteeseen, pelastustoimeen ja kunnossapitoon

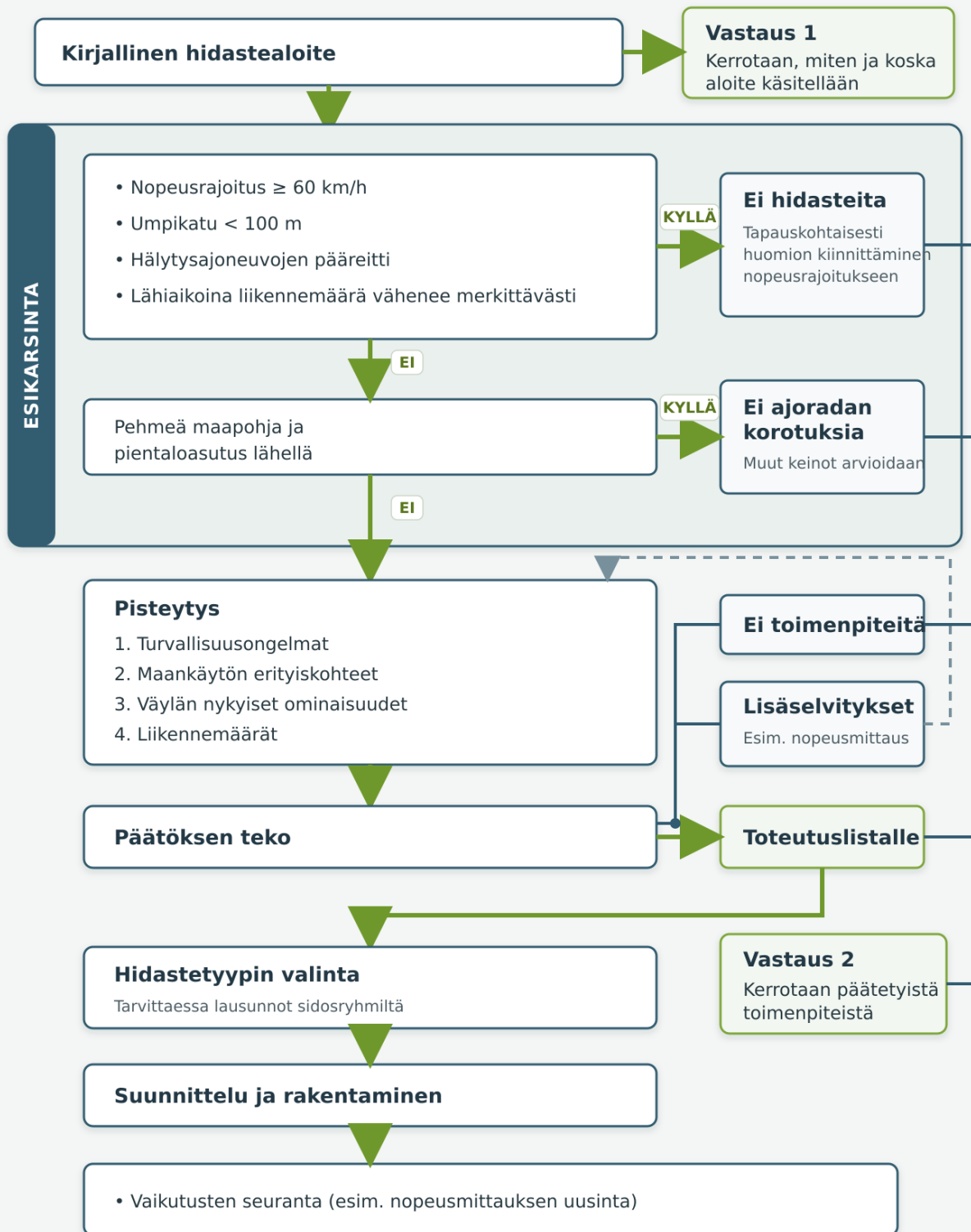
Tarvittaessa kohteessa tehdään nopeusmittauksia, liikennelaskentoja tai muita liikenneteknisiä selvityksiä en-
nen päätöksentekoa.

Jos rakenteellisia liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä ei katsota perustelluiksi, voidaan kohteessa harkita muita
liikenneturvallisuutta parantavia ratkaisuja, kuten liikenteenohjauksen, tiemerkin-
töjen tai nopeusnäyttöjen käyt-
töä.

Hyväksytyt toimenpiteet ohjelmoidaan toteutettavaksi niiden kiireellisyyden ja käytettävissä olevien määräraho-
jen mukaisesti.

Hidastealoitteen käsittelyprosessi

Kankaanpään kaupunki – periaatteellinen käsittelykaavio



Kaavio kuvaa käsittelyn päävaiheet. Kohdekohtainen ratkaisu perustuu pisteytykseen, selvityksiin ja asiantuntija-arvioon.

Kuva 15. Hidastealoitteen käsittelyprosessi

6.2.2 Pisteytys

Pisteytys toimii päätöksenteon tukena, mutta ei yksin ratkaise toimenpiteen toteuttamista. Lopullinen päätös perustuu kokonaisarvioon, jossa huomioidaan liikenneturvallisuushyöty, tekninen toteutettavuus, kustannukset sekä käytettävissä olevat määrärahat.

Esikarsinnasta jatkoon päässeet hidastealoitteet pisteytetään liitteen 1 taulukon mukaisesti. Pisteytys koostuu neljästä osa-alueesta:

Kullekin osa-alueelle annetaan liitteen 1 lomakkeella yksi perusteltu kokonaispistemäärä. Turvallisuusongelmista voi saada enintään 30 pistettä ja kustakin muusta osa-alueesta enintään 20 pistettä. Kokonaispistemäärä on enintään 90 pistettä. Luetellut tekijät ohjaavat osa-alueen arviointia, eikä niitä lasketa erillisinä pisteinä yhteen.

Pistemäärää tulkitaan seuraavasti:

Pisteytys osoittaa selvitystarpeen ja tukee kohteiden keskinäistä vertailua. Yli 50 pistettä saaneessa kohteessa tehdään tarpeelliset lisäselvitykset, kuten nopeusmittaus. Selvityksen jälkeen toimenpide voidaan jättää toteuttamatta, jos ongelmaa ei todeta tai toteutus ei ole liikenneteknisesti perusteltu. Toteutettavat kohteet ja niiden järjestys ratkaistaan talousarvion ja työohjelman yhteydessä.

6.3 Liikenteen rauhoittamiskeinon valinta

Liikenteen rauhoittamiskeino valitaan kohdekohtaisesti liikenneteknisen kokonaisarvioinnin perusteella. Tavoitteena on valita ratkaisu, joka parantaa liikenneturvallisuutta tehokkaasti ja soveltuu liikenneympäristöön sekä kadun liikenteelliseen tehtävään.

Ensisijaisesti pyritään hyödyntämään liikenneympäristön suunnitteluun, liikenteen ohjaukseen ja nopeusrajoituksiin perustuvia ratkaisuja. Rakenteellisia hidasteita käytetään silloin, kun muut keinot eivät riittävästi alenna ajonopeuksia tai paranna liikenneturvallisuutta.

Rakenteelliset liikenteen rauhoittamiskeinot voidaan jakaa seuraaviin pääryhmiin:

- ajoradan korotukset
- suojaiteiden turvallisuutta parantavat ratkaisut
- hidastavat liittymäratkaisut
- ajoradan kavennukset ja sivusiirtymät
- hidastavat pysäkkiratkaisut

Tarvittaessa eri ratkaisuja voidaan yhdistää, esimerkiksi korottamalla suojatie ja toteuttamalla samalla ajoradan kavennus tai keskisaareke. Mikäli rakenteellinen hidaste ei ole tarpeen, voidaan nopeusrajoituksen noudattamista tukea esimerkiksi ajoratamerkinnoilla, taajamaporteilla, nopeusnäytöillä tai muilla liikenteenohjauksen keinoilla.

Hidastetyyppien valintaan vaikuttavat tekijät

Liikenteen rauhoittamiskeinon valinnassa huomioidaan erityisesti:

- kadun toiminnallinen luokka ja liikenteellinen merkitys
- nopeusrajoitus ja tavoitenopeus
- liikennemäärät sekä raskaan liikenteen osuus
- jalankulun ja pyöräilyn määrä
- joukkoliikenteen reitit ja pysäkit
- pelastus- ja erikoiskuljetusreitit
- liikenneympäristön ominaisuudet ja maankäyttö
- kunnossapidon edellytykset
- melu-, värinä- ja ympäristövaikutukset

Soveltamisperiaatteet

Pääkaduilla liikenteen rauhoittaminen perustuu ensisijaisesti liikenneympäristön suunnitteluun, keskisaarekkeisiin, kiertoliittymiin ja muihin liikenteen sujuvuutta tukeviin ratkaisuihin. Rakenteellisia hidasteita käytetään vain erityisin liikenneturvallisuuksiperustein.

Kokoojakaduilla voidaan käyttää useita eri liikenteen rauhoittamiskeinoja. Erityistä huomiota kiinnitetään jalankulun ylityspaikkojen turvallisuuteen sekä ajonopeuksien hallintaan.

Asuntokaduilla tavoitteena on alhainen ajonopeus ja turvallinen liikenneympäristö. Tarvittaessa voidaan käyttää ajoradan korotuksia, kavennuksia, sivusiirtymiä tai muita rakenteellisia hidasteita.

Keskusta-alueilla liikenteen rauhoittaminen toteutetaan osana katutilan kokonaisuutta. Ratkaisuissa painotetaan jalankulun turvallisuutta, esteettömyyttä, pyöräilyn sujuvuutta sekä viihtyisää kaupunkiympäristöä.

Kaikkien liikenteen rauhoittamisratkaisujen suunnittelussa noudatetaan voimassa olevia suunnitteluohjeita ja mitoitusperiaatteita.

6.4 Suunnittelussa huomioitavat erityiskysymykset

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet suunnitellaan aina kohdekohtaisesti. Ratkaisun tulee parantaa liikenneturvallisuutta vaarantamatta katuverkon toimivuutta tai eri käyttäjäryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Tarvittaessa suunnittelussa kuullaan poliisia, pelastusviranomaisia, joukkoliikenteen toimijoita sekä muita keskeisiä sidosryhmiä.

Uudet kadut

Liikenteen rauhoittaminen tulee huomioida jo kaavoitus- ja katusuunnitteluvaiheessa. Uudet kadut suunnitellaan siten, että katu ympäristö tukee tavoitenopeutta ilman laajaa rakenteellisten hidasteiden tarvetta. Tavoitteena on hyödyntää katuverkon hierarkiaa, katugeometriaa, katutilan mittakaavaa ja ympäristön suunnittelua siten, että turvallinen ajonopeus on kuljettajalle luonteva.

Vaiheittain toteutettavat alueet

Rakentamisen alkuvaiheessa voidaan käyttää tilapäisiä liikenteen rauhoittamiskeinoja, kuten siirrettäviä hidasteita, nopeusnäyttöjä tai muita liikenteenohjauksen ratkaisuja. Pysyvät rakenteelliset ratkaisut toteutetaan, kun alueen maankäyttö ja liikennemäärät ovat vakiintuneet.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen reiteillä rakenteellisia hidasteita käytetään vain liikenneturvallisuuden sitä erityisesti edellyttäessä. Ratkaisujen tulee mahdollistaa joukkoliikenteen turvallinen ja sujuva liikennöinti sekä soveltua linja-autokalustolle. Tarvittaessa suunnittelussa kuullaan joukkoliikenteen toimijoita.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Liikenteen rauhoittamisen tulee parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta kuitenkin heikentämättä niiden sujuvuutta tai esteettömyyttä. Jalankulku- ja pyöräliikenteen pääreiteillä vältetään ratkaisuja, jotka aiheuttavat tarpeettomia esteitä tai turvallisuusriskejä.

Pelastus- ja huoltoliikenne

Pelastusajoneuvojen, huoltoajon sekä muun välttämättömän liikenteen toimintaedellytykset varmistetaan kaikissa liikenteen rauhoittamistoimenpiteissä. Tarvittaessa suunnittelussa kuullaan pelastusviranomaisia ja muita keskeisiä sidosryhmiä.

Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetusreiteillä varmistetaan, etteivät liikenteen rauhoittamistoimenpiteet estä tai kohtuuttomasti vaikeuta erikoiskuljetusten toteuttamista.

Kuivatus ja kunnossapito

Liikenteen rauhoittamisratkaisut eivät saa heikentää kadun kuivatusjärjestelmän toimintaa tai vaikeuttaa kohtuuttomasti talvikunnossapitoa ja muuta ylläpitoa. Ratkaisujen tulee olla pitkäikäisiä, helposti kunnossapidettäviä ja ympärivuotiseen käyttöön soveltuvia.

Maasto- ja ympäristöolosuhteet

Suunnittelussa huomioidaan maaston muodot, maaperä, katuympäristö sekä mahdolliset melu- ja värinävaikutukset. Erityisesti raskaan liikenteen käyttämillä kaduilla sekä pehmeillä maaperillä valitaan ratkaisut, jotka eivät voi aiheuttaa ympäristöhaittoja.

Hidasteiden sijoittaminen

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet sijoitetaan ensisijaisesti kohteisiin, joissa niillä saavutetaan suurin liikenneturvallisuushyöty, kuten koulujen ja päiväkotien läheisyyteen, jalankulun ylityspaikoille, liittymiin, taajamien sisäänkäynteihin sekä muihin liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviin kohteisiin. Hidasteiden sijoittelussa huomioidaan myös katu ympäristön kokonaisuus ja toimenpiteiden yhteisvaikutus.

Vaikutusten seuranta

Toteutettujen liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toimivuutta seurataan osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Tarvittaessa vaikutuksia arvioidaan esimerkiksi nopeusmittauksilla, liikennelaskennoilla tai asukaspalautteen perusteella, ja ratkaisuja voidaan täydentää tai muuttaa havaittujen vaikutusten perusteella.

7 Periaatteiden soveltaminen ja seuranta

Kankaanpään kaupunki soveltaa näitä periaatteita katujen suunnittelussa ja kehittämisessä sekä liikenneturvallisuusaloitteiden käsittelyssä. Tavoitteena on, että katu ympäristö ohjaa turvalliseen ajonopeuteen ja että rakenteellisia hidasteita käytetään vasta, kun muut keinot eivät riitä.

Toimenpiteet perustuvat kohdekohtaiseen liikennetekniseen arvioon. Arviossa huomioidaan liikenneturvallisuus, kadun toiminnallinen luokka, eri käyttäjäryhmät, tekninen toteutettavuus, kunnossapito, ympäristövaikutukset ja käytettävissä olevat määrärahat.

Liikenteen rauhoittamisen periaatteiden toteutumista seurataan osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä. Seurannassa arvioidaan erityisesti:

- liikenneonnettomuuksien ja läheltä piti -tilanteiden kehitystä
- toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuutta
- ajonopeuksien muutoksia
- asukaspalautetta ja liikenneturvallisuusaloitteita
- uusien kehittämistarpeiden tunnistamista

Kaupunki tekee liikenteen rauhoittamisessa yhteistyötä poliisin, Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen, pelastusviranomaisten ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa. Toteutettujen ratkaisujen vaikutuksia seurataan, ja periaatteita päivitetään lainsäädännön, suunnitteluohjeiden tai toimintaympäristön muuttuessa.

Periaatteet tarkistetaan tarvittaessa.

Periaatteet ohjaavat valmistelua ja päätöksentekoa, mutta eivät korvaa kohdekohtaista liikenneteknistä harkintaa.

Liite 1 Pisteytyslomake

Kohde ja katuosuus		Arviointipäivä	
Aloitteen päivämäärä		Arvioija	

Anna kustakin osa-alueesta yksi kokonaispistemäärä välillä 0–enimmäispisteet ja kirjaa arvioinnin peruste. Käytä mitattua tai muuten todennettua tietoa aina, kun sitä on saatavilla. Jos olennainen tieto puuttuu, merkitse se perusteluihin.

Osa-alue	Arviointiperusteet	Enimmäis- pisteet	Annetut pis- teet	Perustelut ja havainnot
1 Turvallisuusongelmat	Liikenneonnettomuudet viimeisen viiden vuoden aikana tai asi- antuntijan arvioima onnettomuusriski. Mitatut ajonopeudet tai perusteltu arvio ylinopeuksista; V85 suhteessa nopeusrajoituk- seen.	30		
2 Maankäytön erityiskoh- teet	Koulut, päiväkodit, palveluasuminen, palvelukeskukset, liikunta- paikat, julkiset ja kaupalliset palvelut, koululaisliikenne sekä ja- lankulun ja pyöräilyn ylityspaikat.	20		
3 Väylän nykyiset ominai- suudet	Väylän toiminnallinen luokka, ajokaistan leveys, risteävät väy- lät, näkemät, kadun linjaus sekä jalankulun ja pyöräilyn ris- teämis- ja väyläjärjestelyt.	20		
4 Liikennemäärät	Keskimääräinen vuorokausiliikenne, bussiliikenne, tarpeeton moottoriajoneuvojen läpiajo sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöi- den määrä.	20		
Yhteensä		90		

Pistemäärän tulkinta: alle 45 pistettä: ei lähtökohtaisesti jatkoon | 45–50 pistettä: tarkempi tarkastelu ja lisäselvitysten harkinta | yli 50 pistettä: tarpeelliset lisäselvitykset ennen toteuttamispäätöstä