



Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelma

CHRISTEL KAUTIALA | EIJA YLI-HALKOLA | HANNA PUOLIMATKA





Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestävästi liikkumisen suunnitelma

CHRISTEL KAUTIALA

EIJA YLI-HALKOLA

HANNA PUOLIMATKA

RAPORTEJA 56 | 2014

**HAUSJÄRVEN, HYVINKÄÄN, LOPEN JA RIIHIMÄEN
TURVALLISEN JA KESTÄVÄN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA
UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS**

Taitto: Mervi Koivula

Kuvat: Marjukka Aronen, Tapio Kinnunen ja Hanna Puolimatka

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/14

© Karttakeskus, Lupa L4356

© Liikennevirasto 2014

© Suomen ympäristökeskus 2014

ISBN 978-952-314-058-5 (painettu)

ISBN 978-952-314-059-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-059-2

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kuntien alueen turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelman tavoitteena on liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen sekä nykyistä kestävämpien liikkumisvalintojen edistäminen. Nämä tavoitteet ovat sidoksissa toisiinsa, sillä kestävän liikkumisen edistäminen parantaa liikenneympäristöjen turvallisuutta. Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan kulkemista sujuvasti, turvallisesti ja ympäristöystävällisiä kulkutapoja suosien, kuten kävellen, pyöräillen ja joukkoliikennettä käyttäen.

Liikenneturvallisuuden kannalta turvattomaksi koettuja paikkoja, liikkumistottumuksia ja asukkaiden mielipiteitä kuntien liikenneturvallisuustilanteesta selvitettiin onnettomuusanalyysin sekä asukaskyselyn avulla. Tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä, joiden avulla liikenneympäristön turvallisuutta voidaan parantaa. Suunnitelmassa on nostettu kestävän liikkumisen edistäminen muiden liikenneturvallisuustoimenpiteiden rinnalle keskeiseksi keinoksi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat niiden osallisille ja heidän omaisilleen surua ja kärsimystä. Tämän lisäksi liikenneonnettomuuksista aiheutuu suunnittelualueen kunnille vuosittain yhteensä noin 10 miljoonan euron kustannukset. Liikenneonnettomuuksien määrän pienenemisellä kunnille saadaan kaivattuja kustannussäästöjä.

Suunnitelma on tehty laajalla yhteistyöllä eri tahojen kesken. Työssä on organisoitu kuntien liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edistämistyötä. Lisäksi on ideoitu yhteistyössä eri hallintokuntien kanssa tehtävää työtä, jota jatkossa ohjaavat toimintasuunnitelmat. Suunnitelmat sisältävät konkreettisia toimia, joiden tavoitteena on liittää liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen ajattelu osaksi eri hallintokuntien jokapäiväistä toimintaa sekä tehostaa liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista. Lisäksi suunnitelman tavoitteena on ollut kuntien liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen tukeminen, jatkuvuuden ja arvostuksen lisääminen ja toimenpiteiden toteuttamisen tehostaminen. Suunnitelman toteuttamisesta ovat työn tilaajina vastanneet yhteistyössä kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus. Suunnittelutyön ohjaamisesta vastasi ohjausryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

Sonja Heikkinen	Uudenmaan ELY-keskus, puheenjohtaja
Mari Ahonen	Uudenmaan ELY-keskus
Marko Kelkka	Uudenmaan ELY-keskus
Jenni Rautiainen	Uudenmaan ELY-keskus
Janne Rautio	Uudenmaan ELY-keskus
Liisa-Maija Thompson	Uudenmaan ELY-keskus
Ilkka Korhonen	Hausjärven kunta
Paavo Vuori	Hausjärven kunta
Tapio Kinnunen	Hyvinkään kaupunki
Timo Rahikainen	Lopen kunta
Pekka Säteri	Lopen kunta
Seppo Itkonen	Riihimäen kaupunki
Anna-Maija Jämsén	Riihimäen kaupunki
Annina Mellais	Riihimäen kaupunki
Raija Niemi	Riihimäen kaupunki
Aili Tuppurainen	Riihimäen kaupunki
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Satu Tuomikoski	Liikenneturva
Heikki Sahlman	Poliisi
Nina Karasmaa	Hämeen ammattikorkeakoulu

Kuntien liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön sekä liikkumisen ohjauksen kehittämiseen ja aktivointiin kunnissa osallistuivat lisäksi useiden eri hallintokuntien edustajia. Konsulttina työssä toimi Destia Oy Infrasuunnittelu, jossa suunnitelmasta vastasivat DI Christel Kautiala, ins. (AMK) Eija Yli-Halkola ja ins. (AMK) Hanna Puolimatka.

Sisältö

Esipuhe	5
1 Johdanto	9
1.1 Taustaa	9
1.2 Turvallisen ja kestävä liikumisen periaatteet suunnittelualueella	10
2 Suunnitelman lähtökohdat.....	11
2.1 Toimintaympäristö.....	11
2.1.1 Suunnittelualue ja väestö	11
2.1.2 Yhdyskuntarakenne ja työpaikat.....	12
2.2 Liikennejärjestelmä.....	13
2.2.1 Ajoneuvoliikenteen verkko	13
2.2.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun väyläverkosto	14
2.2.3 Joukkoliikennejärjestelmä	14
2.2.4 Koulut	16
2.3 Aikaisemmat suunnitelmat.....	17
3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus suunnittelualueella.....	18
3.1 Liikkuminen suunnittelualueella.....	18
3.1.1 Liikkumistottumukset ja kulkutapajakauma	18
3.1.2 Asuinpaikan vaikutus liikkumiseen	19
3.2 Liikenneturvallisuus suunnittelualueella	19
3.2.1 Taustaa	19
3.2.2 Suunnittelualueen liikenneturvallisuustilanne	20
3.2.3 Asukkaiden näkemyksiä suunnittelualueen liikenteestä	22
3.2.4 Onnettomuuskustannukset.....	22
3.3 Liikenneturvallisuustyön nykytila suunnittelualueella.....	23
4 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset	24
4.1 Valtakunnallinen visio ja tavoitteet.....	24
4.2 Alueellinen visio ja tavoitteet.....	25
4.3 Suunnittelualueen turvallisen ja kestävä liikumisen visio, tavoitteet ja painotukset	26
5 Turvallisen ja kestävä liikumisen edistäminen.....	27
5.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi ja aktivointi	28
5.1.1 Liikenneturvallisuusryhmä ja yhteistyö eri tahojen kanssa	28
5.1.2 Päätöksentekijät.....	29
5.2 Turvallisen ja kestävä liikumisen edistämistyön toimintamalli ja -suunnitelmat	29
5.2.1 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen	29
5.2.2 Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne.....	32
5.2.3 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	32
5.2.4 Joukkoliikenteen ja järkevän autoilun edistäminen	34
5.3 Turvallinen liikkuminen ja sitä mahdollistava liikenneympäristö.....	35
5.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittäminen	35
5.3.2 Esteetön ympäristö.....	37
5.3.3 Turvallisen mopoilun edellytysten kehittäminen.....	37
5.3.4 Ajonopeudet ja liikennejärjestelmä.....	37
5.3.5 Liikenneympäristön parantamistoimenpideohjelma	38

6 Suunnitelman vaikutukset ja vaikuttavuus	40
6.1 Yleistä	40
6.2 Liikenneympäristön parannustoimenpiteiden	
liikenneturvallisuusvaikutukset.....	40
6.3 Tavoitteiden saavuttaminen	42
6.4 Suunnitelman toteuttaminen	43
7 Seuranta ja mittarit	44
Lähteet	46
Liitteet	47

Liite 1. Kuntakohtaiset osiot - Hausjärvi

Liite 2. Kuntakohtaiset osiot - Hyvinkää

Liite 3. Kuntakohtaiset osiot - Loppi

Liite 4. Kuntakohtaiset osiot - Riihimäki

Liite 5. Onnettomuustietoja suunnittelualueelta

Liite 6. Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen

Liite 7. Toimintavinkkejä liikennekasvatukseen eri ikäryhmille

Liite 8. Nopeusnäyttötaulujen sijainti suunnittelualueella

Liite 9. Määritelmät

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Määrällisenä tavoitteena on, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta.

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien kulkumuotojen käytön edistäminen ovat kustannustehokasta toimintaa. Liikenneonnettomuuksista aiheutuu surua ja kärsimystä sekä uhreille että heidän läheisilleen. Tämän lisäksi liikenneonnettomuuksista seuraa myös huomattavia onnettomuuskustannuksia. Suunnittelualueelle kohdistuvat vuotuiset liikenneonnettomuuskustannukset ovat yhteensä yli 57 miljoonaa euroa, joista kuntien osuus on yhteensä noin 15–20 % eli yli 10 miljoonaa euroa. Liikenneturvallisuuden parantuminen vaikuttaa ihmisten elämän laatuun, hyvinvointiin ja liikkumisvalintoihin. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on runsaasti myönteisiä vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön. Ihmisten fyysinen aktiivisuus kasvaa ja samalla myös terveydenhuollon kustannuksia saadaan pienemmiksi. Kävely ja pyöräily vaikuttavat myös positiivisesti kaupunkikuvaan, liikenteen tilantarpeeseen, ilmanlaatuun ja meluun. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen sijoitetut kulut saadaan takaisin moninkertaisina säästöinä, kun asukkaat pysyvät entistä pitempään terveinä ja toimintakykyisinä.

Liikenneturvallisuuden, terveen elinympäristön ja eheän yhdyskuntarakenteen tavoitteet tukevat toisiaan. Näihin tavoitteisiin pääsemistä edistävät keinot ovat suurelta osin yhteneviä ja vaativat vastuullista yhdyskuntarakenteen kehittämistä, kestävästä liikkumiskulttuurista ja autoriippuvuuden vähentämistä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kokonaisvaltaista ajattelu- ja toimintatapaa toimenpiteiden suunnitteluun sekä eri organisaatioiden tehokasta poikkihallinnollista yhteistyötä erilaisten intressien, tavoitteiden ja keinojen yhteensovittamiseksi.

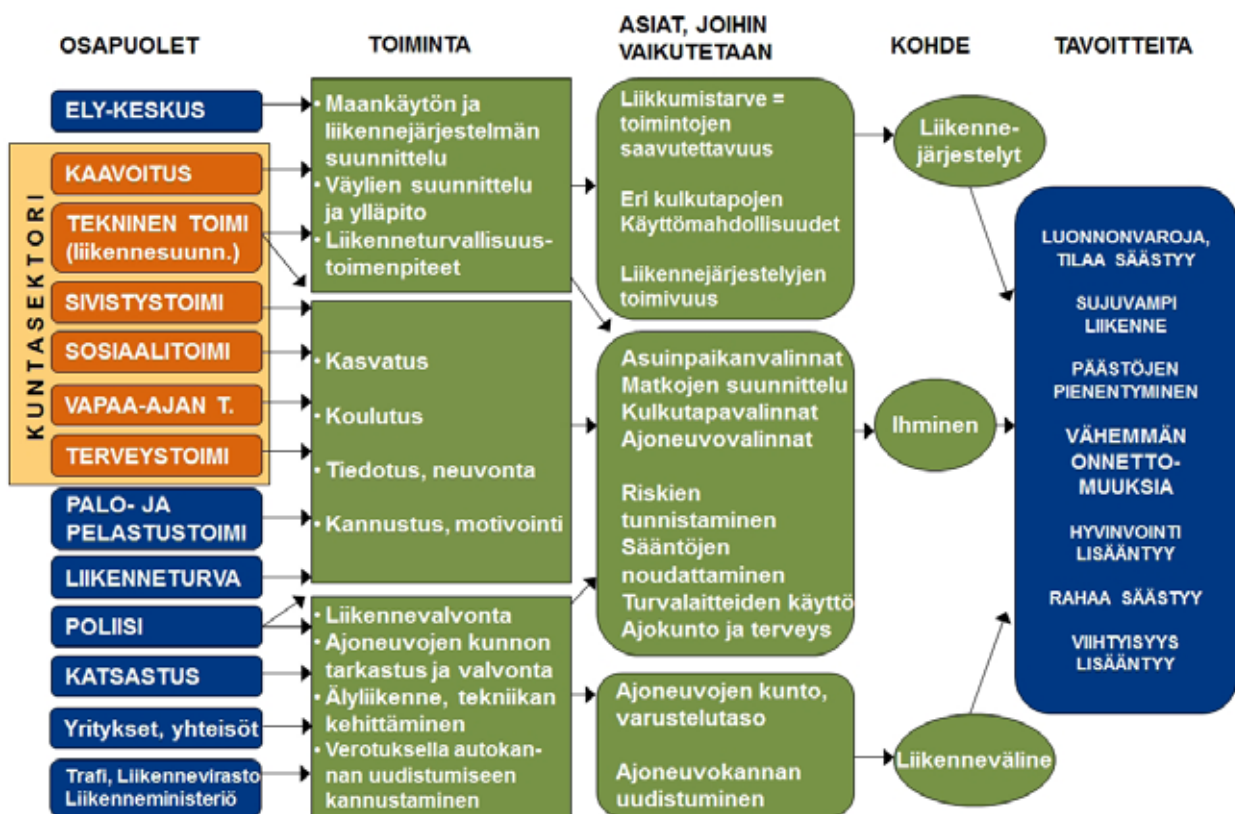
Liikenneturvallisuusongelmien ratkominen on laajempi kysymys kuin liikenneympäristön parantamistoimenpiteet, joihin liikenneturvallisuustyö usein yksipuolisesti yhdistetään. Turvalliset liikenneympäristön ratkaisut ovat tärkeitä, mutta niiden mahdollisuudet poistaa nykyisiä ongelmia ovat rajalliset. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden rinnalle tulee nostaa entistä enemmän kasvatukselliset ja viestinnälliset keinot, joilla tuetaan, motivoidaan ja kannustetaan ihmisiä kaikissa elämänvaiheissa tekemään turvallisia ja vastuullisia liikkumisvalintoja. Tämä työ on elinikäistä liikennekasvatusta.



1.2 Turvallisen ja kestävän liikkumisen periaatteet suunnittelualueella

Liikenneturvallisuustyöllä ja kestävän liikkumisen edistämällä on tärkeä rooli, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästään. Suunnitelman yksi keskeisiä tehtäviä on ollut sitouttaa eri hallintokuntien edustajat aktiiviseen liikenneturvallisuustyöhön sekä kertoa heille kestävän liikkumisen hyödyistä ja mahdollisuuksista. Suunnitelman laatimisen aikana kuntalaisia kannustettiin yhteisen vastuun ottamiseen erilaisien tilaisuuksien avulla. Lisäksi kuntien liikenneturvallisuusryhmien toimintaa aktivoitiin Hausjärvellä ja Lopella. Riihimäen liikenneturvallisuusryhmän toiminta oli vakiintunutta. Hyvinkään liikenneturvallisuusryhmän toiminta oli jo valmiiksi edistyksellistä. Hyvinkäällä toimii liikenneturvallisuusryhmän lisäksi Askel-työryhmä, joka on perustettu edistämään kestävää liikkumista. Liikkumisen edistämistyön olisi katettava ihmisen koko elinkaari. Liikkumisen ohjauksella kannustetaan kestävään liikkumiseen neuvomalla, markkinoimalla, liikkumisen suunnittelulla sekä liikkumisen palvelujen koordinoimalla ja kehittämällä. (Kuva 1.)

Tässä suunnitelmassa kestävän liikkumisen edistämällä tarkoitetaan liikkumista vähemmän päästöjä aiheuttavilla kulkumuodoilla, kuten kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Henkilöauton entistä järkevämpi ja tarkoituksenmukaisempi käyttö sekä auton valintaan vaikuttaminen ovat osa kestävän liikkumisen edistämistä. Kestävän liikkumisen tavoitteiden saavuttaminen edistää myös liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista.



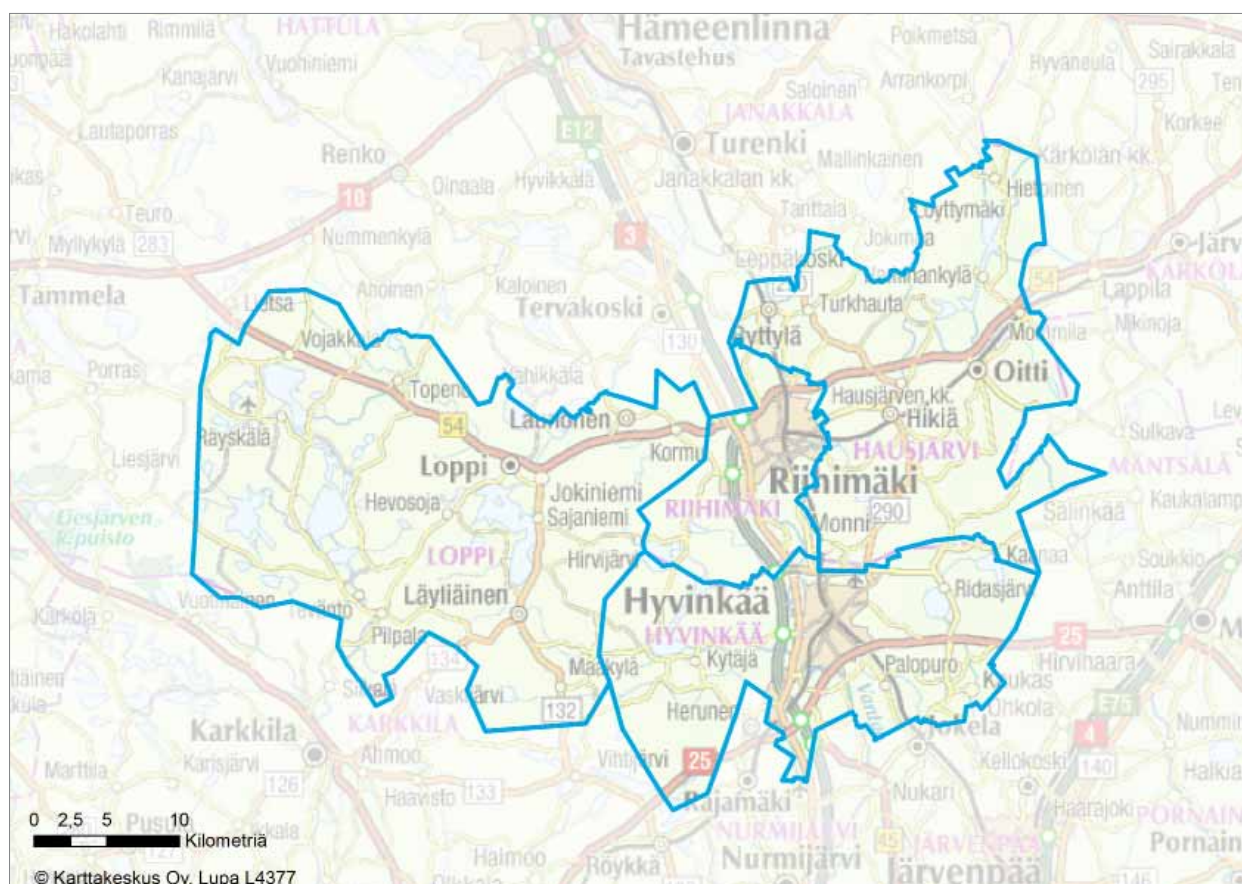
Kuva 1. Liikenneturvallisuus- ja liikkumisen ohjaustyön osapuolet ja sisältö

2 Suunnitelman lähtökohdat

2.1 Toimintaympäristö

2.1.1 Suunnittelualue ja väestö

Suunnittelualueen muodostavat Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kunnat, jotka sijaitsevat lähellä pääkaupunkiseutua. Suunnitelma koskee kuntien alueella sijaitsevia maanteitä ja katuverkkoa sekä kevyen liikenteen väyliä ja yksityisteitä. Suunnittelualue on esitetty kuvassa 2.



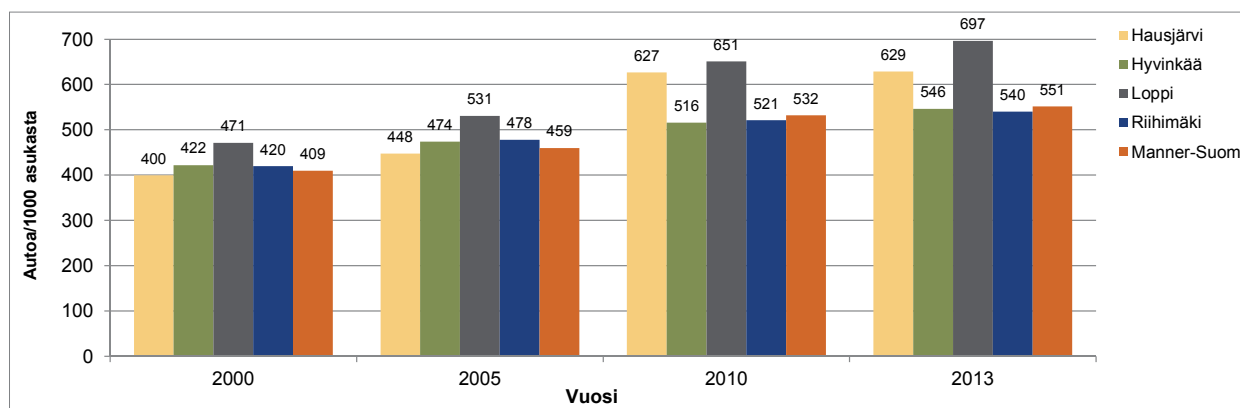
Kuva 2. Suunnittelualue.

Suunnittelualueella asuu noin 92 000 henkilöä (tieto vuoden 2012 lopusta, Hausjärvi 8866, Hyvinkää 45 592, Loppinen 8336 ja Riihimäki 29 215). Alueen väestö keskittyy voimakkaasti Hyvinkään ja Riihimäen keskusta-alueisiin. Tilastokeskuksen mukaan seudun asukasmäärä tulee kasvamaan vuoteen 2040 mennessä noin 10 %.

Lähitulevaisuudessa väestö ikääntyy koko maassa. Vuonna 2012 yli 65-vuotiaita oli 18 % suunnittelualueen väestöstä, joka on prosenttiyksikön vähemmän kuin Suomen keskiarvo. Ennusteen mukaan yli 65-vuotiaiden määrä tulee kasvamaan tulevaisuudessa merkittävästi ja vuonna 2040 yli 65-vuotiaiden osuus suunnittelualueella on 27 % (koko Suomi 26 %). Väestön ikääntyminen lisää paineita turvallisen liikkumisen edistämiseen. Liikennenympäristö tulee suunnitella esteettömäksi ja helposti käytettäväksi. Tähän voidaan vaikuttaa esimerkiksi liittymäjärjestelyihin ja katutilan jäsentelyn selkeyteen liittyvillä asioilla. Toimivalla, turvallisella ja esteettömällä joukkoliikenteellä sekä sujuvalla palveluliikenteen tarjonnalla mahdollistetaan esteetön liikkuminen myös ikäihmisille ja erityisryhmille.

Liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen näkökulmasta väestönmäärän kasvuun liittyy sekä haasteita että mahdollisuuksia. Yhtenä mahdollisuutena on joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvu, joka voi lisätä joukkoliikenteen palvelutasoa. Kasvun vaikutuksiin vaikuttaa osaltaan maankäytön ratkaisut eli se, miten uusi asutus sijoittuu suhteessa olemassa oleviin palveluihin tai muihin toimintoihin nähden ja miten uusi maankäyttö tukee eri kulkutapojen käytön edellytyksiä. Asumisen ja muiden toimintojen keskinäisellä sijoittumisella on vaikutusta myös liikenneturvallisuuteen.

Suunnittelualueella autonomistus on keskimäärin hieman suurempaa kuin koko Suomessa. Hyvinkäällä ja Riihimäellä autonomistus on hieman alle Suomen keskitason, mutta Lopen ja Hausjärven autonomistus ylittää Suomen keskiarvon huomattavasti. Vuonna 2013 suunnittelualueella autoja oli 565 kpl/1 000 asukasta (Manner-Suomi 551 autoa/ 1 000 as.). (Kuva 3.)



Kuva 3. Autonomistuksen kehittyminen suunnittelualueen kunnissa ja Manner-Suomessa. (Lähde: Trafi)

2.1.2 Yhdyskuntarakenne ja työpaikat

Suunnittelualue liittyy keskeisen sijaintinsa vuoksi läheisesti pääkaupunkiseutuun. Tehokkaat liikenneyhteydet ja hyvä logistinen sijainti tukevat yritystoimintaa ja elinkeinoelämän kasvua. Suunnittelualueen kunnat ovat veto-voimaisia ja houkuttelevat asukkaita hyvillä sijainneillaan, työmahdollisuuksillaan ja asuinympäristöillään, joissa työn ja vapaa-ajan mahdollisuudet yhdistyvät. Pienemmät kunnat vetävät usein asukkaita puoleensa maaseutumaaisuudellaan, rauhallisuudellaan ja hyvällä sijainnillaan pääkaupunkiseutuun nähden.

Hyvinkää ja Riihimäki ovat rakenteeltaan tiiviitä, jonka ansiosta kaupunkien sisällä välimatkat ovat lyhyitä. Hausjärvi ja Loppi muodostuvat useasta taajamasta. Hausjärveen kuuluvat Oitin, Hikiän, Monnin ja Ryttylän taajamat ja Lopelle kuuluvat Lopen kirkonkylä, Launonen sekä Läyliäinen. Usean taajaman kunnassa palvelut hajaantuvat, eivätkä ole kaikille yhtä helposti saavutettavissa. Hyvinkään ja Riihimäen työpaikkaomavaraisuus oli vuoden 2011 tietojen mukaan yli 90 %, Hausjärvellä ja Lopella vastaava luku oli pienempi noin 60 %.

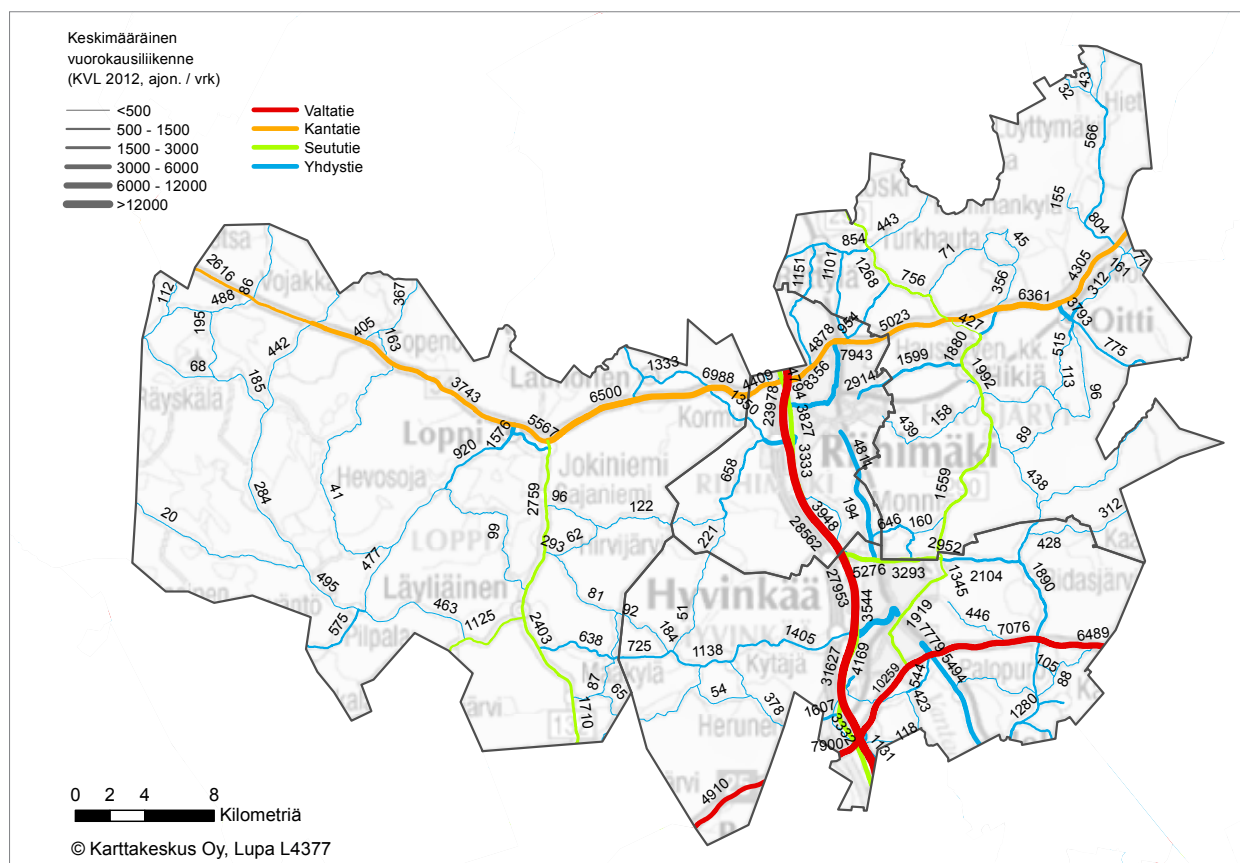
2.2 Liikennejärjestelmä

2.2.1 Ajoneuvoliikenteen verkko

Suunnittelualue sijoittuu Helsingin ja Tampereen väliin. Suunnittelualueen kunnista ajomatka Helsinkiin on noin 60–90 km. Suunnittelualueen läpi kulkevat tärkeimmät valtakunnalliset väylät ovat valtatiet 3 (Helsinki–Vaasa) ja 25 (Hanko–Mäntsälä) sekä kantatie 54 (Tammela–Hollola). Valtatie 25 kulkee Hyvinkään eteläpuolella ja kantatie 54 yhdistää Riihimäen, Lopen ja Hausjärven. Alueen merkittävämpiä seututeitä ovat mt 130 (Vantaankoski–Tampere), joka kulkee valtatie 3 rinnalla Riihimäen ja Hyvinkään läpi, mt 132 (Keimola–Loppi) Lopen kirkonkylältä Läyliäisiin, mt 143 Hyvinkään pohjoinen kehätie ja mt 290 (Hyvinkää–Hämeenlinna) Hyvinkäältä Hausjärvelle.

Suunnittelualueen vilkkaimmin liikennöity tiejakso on valtatiellä 3 Hyvinkään kohdilla, jossa liikennemäärät ovat korkeimmillaan yli 30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 25 liikennemäärä vaihtelee suunnittelualueella välillä 4 900–10 300 ajon/vrk. Kantatiellä 54 liikennemäärät vaihtelevat suunnittelualueella välillä 2 600–8 400 ajon/vrk. (Kuva 4.)

Valtatiellä 25 liikenteen turvallisuutta heikentävät puutteelliset ohitusnäkemät sekä liittymät, joissa on turvallisuuspuutteita. Kantatien 54 turvallisuutta heikentävät välillä Tammela–Riihimäki tavoitelevyyttä kapeampi tien poikkileikkaus, puutteelliset ohitusnäkemät ja suuri liittymätiheys. Riihimäen kohdalla turvallisuutta heikentävät vilkkaiden liittymien välityskyky- ja turvallisuusongelmat. Suunnittelualueella on myös paljon yhdystieitä, jotka toimivat kylien välisessä liikenteessä. Vähäliikenteisten teiden ongelmana on heikko geometria, kävelyn ja pyöräilyn väyläverkoston puutteellisuus sekä tien kunnon ja valaistuksen puutteellisuus.



Kuva 4. Suunnittelualueen liikennemäärätiedot ja tieluokat (vuodelta 2012). (Lähde: Liikennevirasto)

2.2.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun väyläverkosto

Suunnittelualan pyörätieverkosto muodostuu maanteiden varsilla olevista sekä kuntien katuverkoston pyöräteistä. Suunnittelualan keskustoissa on melko paljon jalkakäytäviä ja pyöräteitä, mutta verkoston yhtenäisyydessä ja laatuolosuhteissa on monin paikoin puutteita. Koko seudun pääpyöräilyverkko ja sen edellyttämät kehittämistoimet määriteltiin tämän työn rinnalla syksyn 2013 aikana. Pyöräilyn pääverkon tehtävänä on yhdistää kaupungin ja kaupunkiseudun keskeiset osat toisiinsa (Liite 6.). Pääverkko suunnitellaan erityisesti pidempimatkaisen, tasavauhtisen ja sujuvan pyöräilyn tarpeita silmällä pitäen. Pääreitien jatkuvuuden ja fyysisten ratkaisuiden parantaminen luo tarvittavat olosuhteet nopeahkalle, tasavauhtiselle, miellyttävälle ja turvalliselle pyöräilylle. Liikkumistarpeiden ja pyöräilyverkon laatuolosuhteiden kohtaaminen keskittää ja houkuttelee pääreiteille pyöräilijöitä.

Liikenneviraston ohjejulkaisun ”Mopon paikka liikenneympäristössä” mukaan mopoa kuljetetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai pienempi. Suunnittelualueella mopoillaan pääsääntöisesti ohjejulkaisun mukaisesti, mutta mopon paikasta liikenteessä (ajorata/jalankulku ja pyörätie) tehdään vielä erillinen selvitys.



2.2.3 Joukkoliikennejärjestelmä

Suunnittelualan joukkoliikenne perustuu juna- ja linja-autoliikenteelle. Junayhteys on kaikkien muihin suunnittelualan kuntiin paitsi Lopelle. Hyvinkään ja Riihimäen pääradan viereinen sijainti takaa hyvät raideyhteydet etelään ja pohjoiseen. Riihimäeltä kulkee juna myös idän suuntaan. Raideliikenteen merkitystä kasvatetaan, sillä juna on nopea ja ympäristöystävällinen kulkumuoto sekä lähi- että kaukoliikenteessä. Liikenneviraston alueva-raussuunnitelma Pasila–Riihimäki-rataosuuden liikenteellisen välityskyvyn nostamisesta on hyväksytty vuonna 2014. Linja-autoliikenne toimii kaupungeissa syöttöliikenteenä rautatieliikenteelle eli aikataulut on pyritty laatimaan niin, että linja-autoliikenne palvelee junalla kulkevia. Hausjärvellä ja Lopella linja-autoja kulkee vain muutamia vuoroja päivässä ja ne palvelevat lähinnä työ- ja koulumatkaliikennettä. Joukkoliikenteen laadullisten palvelutasotekijöiden osalta on tärkeää kehittää liikenteen tarjonnan lisäksi myös yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää bussi- ja raideliikenteeseen sekä panostaa liityntäpysäköintiin ja kuljetusten yhdistelyyn.

Riihimäen seudun joukkoliikenteen palvelutason määrittelyn mukaan liityntäpysäköintiä on järjestetty rautatieasemille ja merkittävien linja-autopysäkkien yhteyteen. Joukkoliikenteen potentiaalia määrittelee merkittävästi työssäkäynti- ja työmatkojen suuntautuminen. Pendelöintiä tapahtuu alueella merkittävimmin Hyvinkäälle ja Riihimäelle. Alueen ulkopuolinen pendelöinti suuntautuu lähinnä pääkaupunkiseudulle. Työssäkäyvien lisäksi opiskelijat ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Hyvinkää ja Riihimäki ovat tärkeitä kuntarajat ylittäviä opiskelijoiden määränpäitä.

Hausjärvellä lähiliikenne- ja taajamajunat pysähtyvät pohjoisella rataosuudella Ryttylässä ja idän rataosuudella Hikiässä, Oitissa ja Mommilassa. Kaukoliikenteen linja-autojen lisäksi Hausjärvellä toimii arkisin kunnan oma-palvelulinja taajamien välillä. Hausjärvellä on käytössä seutulippu.

Arkisin Hyvinkäältä Helsinkiin kulkee juna noin kaksi kertaa tunnissa. Hyvinkäällä paikallisliikenne muodostuu kuudesta perinteisestä paikallisliikennelinjasta ja yhdestä kutsulinjasta. Paikallisliikenteen vuorotiheys on suurimmaksi osaksi puolen tunnin välein. Kaikista suunnista kulkevilta linjoilta on mahdollista vaihtaa toiselle linjalle. Paikallisliikenteen lisäksi Hyvinkäällä on toiminut jo yli 20 vuotta palveluliikenne, jolla on yhdeksän eri reittiä. Reitit ajetaan kahdella esteettömällä palvelubussilla. Lähi- ja kaukoliikenteen linjat palvelevat yhteyksissä lähikuntiin sekä pitkillä matkoilla. Hyvinkäällä on tarjolla joukkoliikenteen eri lipputyyppejä.

Lopen kunnassa toimii arkisin palveluliikenne linja-autot taajamien välillä. Palveluliikenne kulkee aamuisin sekä iltapäivisin ja lisäksi on tarjolla asiointivuoroja, jotka ajoittuvat aamupäivälle. Kaukoliikenteen vuoroja kulkee myös muutamia kertoja päivässä Lopen taajamiin.

Arkisin Riihimäeltä Helsinkiin kulkee juna yleensä kolme kertaa tunnissa. Riihimäen paikallisliikenne sijoittuu tärkeimmille asunto- ja työpaikka-alueille. Vuorotiheys on suurimmaksi osaksi yksi tunti, mutta tiheämmin asutuilta alueilta on työ- ja koulumatkojen aikaan yhteydet puolen tunnin välein keskustaan ja rautatieasemalle. Riihimäellä kaikki kaupunkiliikenteen linja-autovuorot ajetaan rautatieaseman kautta. Riihimäellä on toiminut palvelulinja vuodesta 2002 alkaen. Riihimäellä on tarjolla useita erilaisia joukkoliikennelippuja.



Linja-autoliikennettä Riihimäen rautatieaseman edustalla.

2.2.4 Koulut

Koulut ovat tärkeässä roolissa liikenneturvallisuuskasvatustyössä, kuten myös kestävästi liikuttamisen edistämisessä (Kpl 5.2.1.). Koulujen ympäristön ja pihojen järjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Koulukuljetuksista päätetään kunnissa perusopetuslain ja sivistyslautakunnan tekemien periaatepäätösten mukaan, jotka perustuvat matkan pituuteen ja vaarallisuuteen. Suunnittelualueen koulukuljetusoppilaiden osuus on noin 13 % oppilaiden määrästä (noin 10 900 oppilasta suunnittelualueella).

Hausjärvi

Hausjärvellä on kuusi perusopetusta antavaa koulua, joista yksi on yläkoulu. Hausjärvellä toimii myös yksi lukio. Kouluissa opiskelee esikoululaiset mukaan lukien noin 1110 lasta ja nuorta.



Eskon koulu Hausjärven kunnassa.

Hyvinkää

Hyvinkäällä on noin 4750 oppivelvollista lasta ja nuorta. Hyvinkään kaupungissa toimii 19 perusopetusta antavaa yksikköä, joista 5 on kyläkouluja, yksi ruotsinkielinen ja kaksi erityiskoulua. Kouluista neljä on yhtenäiskoulua, joissa opetusta annetaan vuosiluokille 1–9. Hyvinkäällä on kaksi lukiota, joista toisessa toimii myös aikuislinja.

Loppi

Lopella on kahdeksan peruskoulua, joista yksi on yläkoulu ja muut alakouluja. Lopella on myös yksi lukio. Oppilaita näissä kouluissa on yhteensä noin 1 050 henkeä esiopetus mukaan lukien.

Riihimäki

Riihimäen sivistystoimi järjestää varhaiskasvatusta, esi- ja perusopetusta noin 4 000 lapselle. Peruskouluissa oppilaita on yhteensä noin 2 870. Riihimäellä on 11 peruskoulua ja yksi lukio, joka toimii myös aikuislukiona.

2.3 Aikaisemmat suunnitelmat

Tässä työssä on käytetty lähtöaineistona alueelle aikaisemmin tehtyjä suunnitelmia. Edellinen Hyvinkää–Riihimäen seudun (Hausjärvi, Hyvinkää, Loppi ja Riihimäki) liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2003. Sitä aikaisemmat liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat valmistuneet Hausjärvellä 1980-luvun lopulla ja Lopella 1990-luvun puolessa välissä. Hyvinkään ja Riihimäen kaupunkeihin ei ole tehty omia liikenneturvallisuussuunnitelmia.

Suunnittelualueelle on tehty seuraavat kevyen liikenteen tarveselvitykset:

- Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys (2013)
- Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen (2013)
- Liikenneturvallisuuskysely, Loppi (Hämeen ammattikorkeakoulun opinnäytetyö, 2013)
- Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma (Uudenmaan ELY-keskus 2012)
- Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet Hyvinkäällä (2012)
- Koulujen liikenneturvallisuusselvitys, Riihimäki (Hämeen ammattikorkeakoulun opinnäytetyö, 2012)
- Askel hyvään liikkumiseen - Liikkumisen ohjauksen kehittäminen Hyvinkäällä (2011)
- Uudenmaan tiepiirin koulujen liikenneturvallisuusselvitys (Koulujen liikenneturvallisuusselvitys, päivitys 11/2008)
- Liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen kohdilla (Hämeen tiepiiri 2008)

Muita alueelle tehtyjä suunnitelmia ovat muun muassa:

- Kantatie 54 Tammela–Hollola kehittämisselvitys (2013)
- Uudenmaan ELY-keskuksen valta- ja kantateiden sekä vilkkaimpien seutu- ja yhdysteiden tasoliittymien tarveselvitys (2013)
- Liikenneonnettomuudet Riihimäellä (Hämeen ammattikorkeakoulun opinnäytetyö, 2013)
- Riihimäen keskustan liikennesuunnitelma (Trafix Oy, 2013)
- Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma (2012)
- Uudenmaankadun ja Hämeenkadun alustava yleissuunnitelma, Hyvinkää (2012)
- Hyvinkään kylien (Kaukas, Kytäjä, Nopo, Palopuro ja Rääkänpää) turvallisuussuunnitelmat (2012)
- Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä kehittämisselvitys (2011)
- Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma ja ydinkeskustan liikenneverkkosuunnitelma (2011)
- Riihimäen liikenneselvitys 2035 (Sito Oy, 2011)
- Koulu- ja linja-autokuljetusten tasoristeysturvallisuus Hanko–Hyvinkää-radalla (2010)
- Eteläisen kehäkadun kehittämissuunnitelma, Hyvinkää (2009)
- Läntisen yhdystien kehittämisselvitys, Hyvinkää (2006)



3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus suunnittelualueella

3.1 Liikkuminen suunnittelualueella

3.1.1 Liikkumistottumukset ja kulkutapajakauma

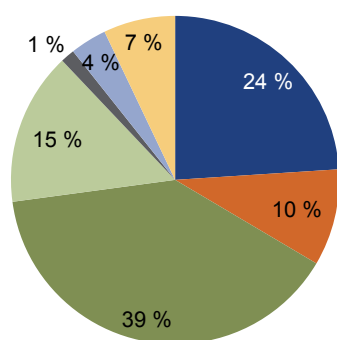
Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen asukkaiden liikkumistottumuksia ja mielipiteitä kuntien liikenneturvallisuustilanteesta selvitettiin suunnitelman laatimisen yhteydessä tehdyllä asukaskyselyllä. Kysely järjestettiin syyskuussa 2013 internetissä. Kyselyyn vastasi yhteensä 965 henkilöä ja kyselyn karttaosioon merkittiin yhteensä noin 600 ongelmakohtaa. Vastanneiden asuinkunta jakaantui seuraavasti: Hausjärvi 176, Hyvinkää 274, Loppi 259, Riihimäki 210 ja jokin muu 46 vastausta.

Kyselyyn vastanneista 40 prosentilla oli työ- tai koulumatkan pituus yhteen suuntaan korkeintaan 5 kilometriä ja yli puolella vastanneista matkan pituus oli yli 10 kilometriä. Vastaajista suurin osa (64 %) kulki työ- tai koulumatkansa talvisin henkilöautolla kuljettajana ja vain 20 % kulki matkan kävellen tai polkupyörällä. Kesäisin kävelyn ja pyöräilyn osuus kasvoi 29 prosenttiin. Myös vapaa-ajan matkoista suurin osa tehtiin henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana (74 %).

Liikennevirasto kartoitti suomalaisten liikkumista eri kulkutavoilla vuonna 2011 tehdyllä henkilöliikennetutkimuksella. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus antaa yleiskuvan suomalaisten liikkumisesta ja liikkumisen taustoista sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, alueellisista ja ajallisista vaihteluista. Hyvinkää–Riihimäen alueelta tutkimukseen vastasi vajaa 500 henkilöä (noin 35 800 vastaajaa koko Suomi).

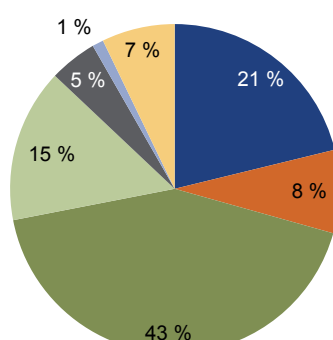
Tutkimuksen mukaan Hausjärvellä, Hyvinkäällä, Lopella ja Riihimäellä asuva tekee keskimäärin 3,1 matkaa vuorokaudessa (koko Suomi 2,9) ja matkasuorite henkilöä kohden on 35,8 kilometriä vuorokaudessa (koko Suomi 41,4 km/hlö/vrk). Tutkimuksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista suunnittelualueella on suurempi kuin koko Suomessa ja henkilöautolla liikkuvien osuus on noin pienempi kuin koko Suomessa (Kuva 5).

Hyvinkää-Riihimäen alue



Vastaajia yht. 496

Koko maa



Vastaajia yht. 35 757

- jalankulku
- polkupyörä
- henkilöauto kuljettaja
- henkilöauto matkustaja
- linja-auto
- juna
- muu kulkutapa

Kuva 5. Matkojen kulkutapajakauma suunnittelualueella ja koko maassa (Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011, Liikennevirasto, WSP Finland Oy).

3.1.2 Asuinpaikan vaikutus liikkumiseen

Asuinpaikan valinta vaikuttaa usein auton omistukseen, auton käyttöön ja liikkumisen määrään. Liikkumiseen vaikuttavat asumisen ja palveluiden keskinäinen sijainti sekä saavutettavissa olevien palveluiden monipuolisuus. Kaupunkien keskustat ympäristöineen ja muut palveluiltaan monipuoliset taajama-alueet mahdollistavat selvästi muita alueita kestävämpiä kulkutapajakaumia. Lyhyillä matkoilla kävelyn ja pyöräilyn määrän osuus on suurempi verrattuna esimerkiksi haja-asutusalueisiin. Lyhyet matkat mahdollistavat palvelujen saavutettavuuden kävelen ja pyöräillen. Haja-asutusalueilla henkilöautojen rooli liikkumisessa kasvaa selvästi.

3.2 Liikenneturvallisuus suunnittelualueella

3.2.1 Taustaa

Tietoja tieliikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa poliisiin tietoon tulleiden ja vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Liikenneonnettomuustietokantaa ylläpitää Tilastokeskus poliisin onnettomuustietojen perusteella. Liikennevakuutuskeskuksessa toimiva Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja se sisältää paljon tietoa lievestä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista. VALT:n tilastoissa on paljon aineelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan poliisin rekistereihin, henkilövahinko-onnettomuuksista kirjautuu noin kolmasosa ja aineellisista vahingoista vain pieni osa.

Liikenneonnettomuudet tapahtuvat yleensä useiden eri yhteensattumien summana. Niiden taustalla on liikkujaan itseensä, liikenneympäristöön, ajoneuvoon tai keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Liikkujan oma toiminta on tässä yhtälössä merkittävä. Suuressa osassa liikenneonnettomuuksista taustalla on riskikäyttäytymiseen, liikennesääntöjen tuntemukseen tai kuljettajan ajotaitoihin, ajokuntoon tai terveyteen liittyviä tekijöitä.

Tutkijalautakuntien havaintoja kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista vuonna 2011 (VALT vuosiraportti 2011, yhteensä 236 onnettomuutta):

- Alkoholin vaikutuksen alaisena oli 25 % aiheuttajakuljettajista
- Ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä käytti 10 % aiheuttajakuljettajista, tapauksen osuus kasvussa
- Huumeiden vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljetti 5 % aiheuttajakuljettajista
- Noin joka kymmenes (11 %) onnettomuus oli itsemurha
- Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä oli mukana 86 %:ssa onnettomuuksista
- Kuljettajan toimintakyvyn muutos (nukahtaminen, sairauskohtaus tai tajunnan menetys) oli välittömänä riskitekijänä onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista lähes joka viidennellä (17 %)
- Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (esim. ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden) oli läsnä lähes joka toisessa onnettomuudessa (45 %)

3.2.2 Suunnittelualueen liikenneturvallisuustilanne

Suunnittelualueella tapahtui poliisin tilastojen mukaan vuosina 2003–2012 yhteensä noin 4 749 tieliikenneonnettomuutta eli keskimäärin 475 onnettomuutta vuosittain. Onnettomuuksista noin 20 % johti henkilövahinkoihin. Vuosittain loukkaantumiseen johti keskimäärin 102 onnettomuutta, joissa loukkaantui keskimäärin 134 henkilöä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin viisi vuodessa, joissa menehtyi viisi henkilöä.

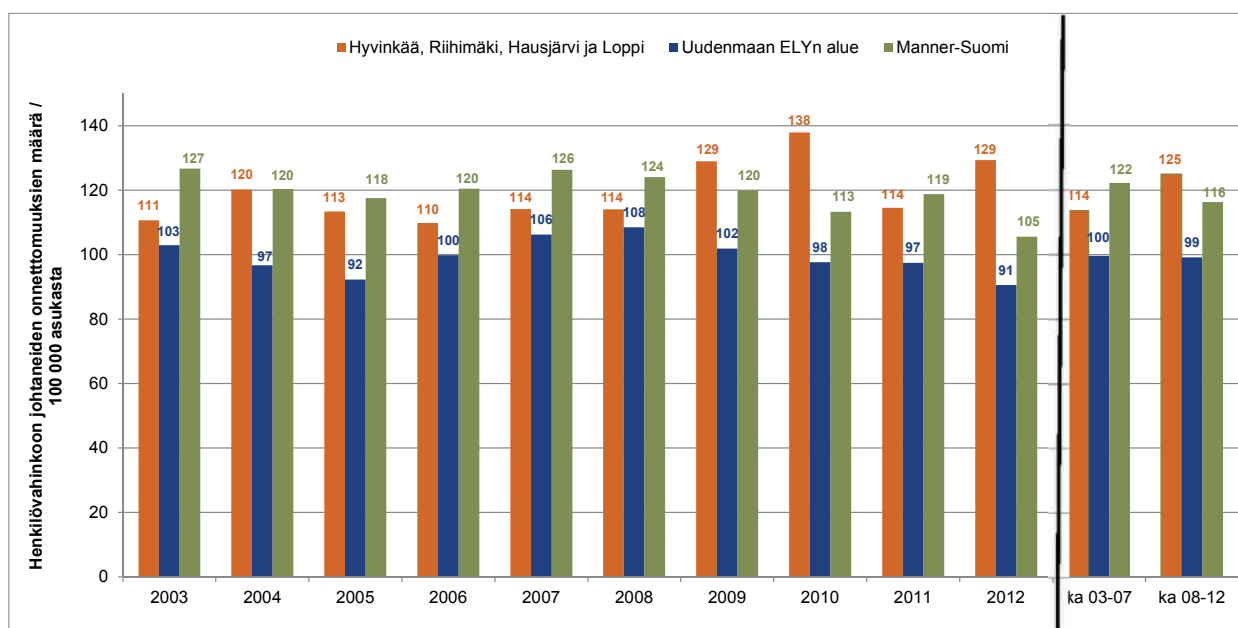
Tieliikenneonnettomuuksien määrä suunnittelualueella on viime vuosikymmenen aikana hieman noussut. Sekä henkilövahinkojen että omaisuusvahinkojen määrät ovat olleet kasvussa. Suunnittelualueen kuntien välillä on vaihtelua onnettomuusluvussa. Riihimäen ja Hyvinkään henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä asukaslukuun suhteutettuna on ollut nousussa, kun taas Lopen ja Hausjärven määrät ovat selvästi laskeneet viimeisen viiden vuoden aikana verrattuna edelliseen viisivuotiskauteen. Etenkin Lopen onnettomuusmäärät asukaslukuun suhteutettuna ovat vähentyneet huomattavasti. Vuosina 2008–2012 onnettomuuksia tapahtui asukaslukuun suhteutettuna eniten Hyvinkäällä. (Liite 5.)

Alueella on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia (125 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/100 000 asukasta) kuin Uudenmaan ELY:n alueella (99 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/100 000 as) ja Manner-Suomessa (116 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta/100 000 as) (Kuva 6.). Vuosina 2003–2012 tapahtuneista onnettomuuksista lähes puolet (48 %) tapahtui maanteillä ja puolet (48 %) kaduilla. Yksityisteillä tapahtui vain 4 % onnettomuuksista.

Vuosina 2008–2012 onnettomuuksien uhrin suuren osan olivat suunnittelualueella olivat pääosin henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Tilastoista ilmenee nuorten suuri osuus tapahtuneissa henkilövahinkoonnettomuuksissa. Erityisesti henkilövahinkoonnettomuuksia tapahtui 15–17-vuotiaille mopolla ja 18–21-vuotiaille auton kuljettajana tai matkustajana liikkuville. Polkupyörä- ja jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui kaikille ikäryhmille. (Kuva 7. ja liite 5.)

Alle 15-vuotiaat ovat harvoin osallisena liikenneonnettomuuksissa. Viiden vuoden tarkastelujaksolla alueen henkilövahinkoonnettomuuksissa oli mukana reilu 60 kouluikäistä 7–14-vuotiasta lasta. Heille tapahtui onnettomuudet pääasiassa henkilöauton matkustajana tai pyörällä ajaessa.

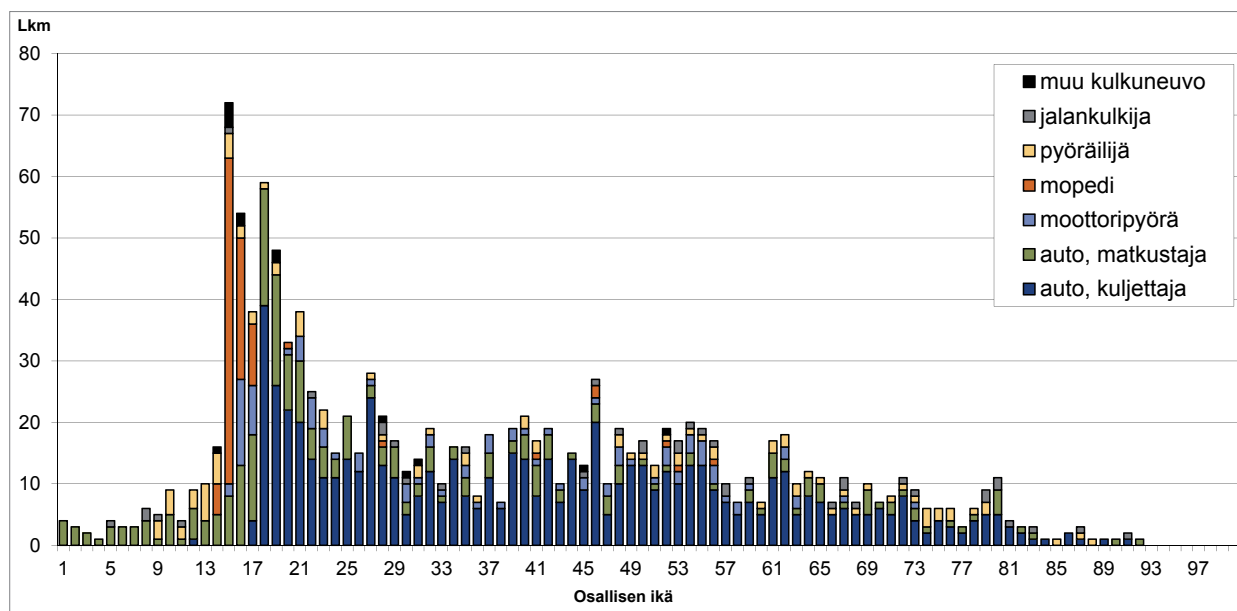
Yleisin onnettomuusluokka suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuus, joita oli kolmasosa kaikista onnettomuuksista vuosina 2008–2012. Yksittäisonnettomuuksien määrä on noussut koko maassa viime vuosina. Niiden taustalla on usein ylinopeus, väsymys tai päihteiden käyttö. Seuraavaksi yleisimmät onnettomuusluokat olivat risteämisonnettomuudet ja polkupyöräonnettomuudet. (Kuva 8.). (Liite 9.)



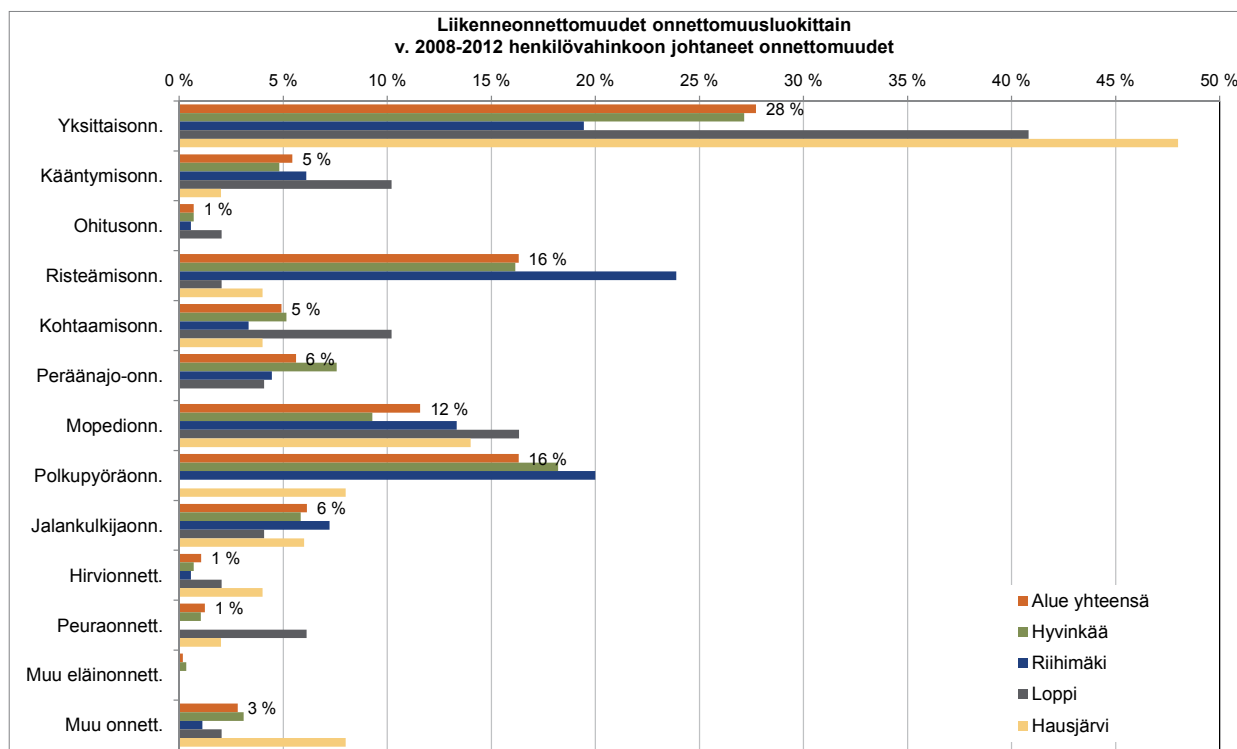
Kuva 6. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna suunnittelualueella, Uudenmaan ELY:n alueella ja Manner-Suomessa vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus).

Vakavin onnettomuusluokka pääteillä oli kohtaamisonnettomuus, joka aiheutti suurimman osan pääteiden kuolemantapauksista (38 %). Taajaman ulkopuolella yleisin onnettomuustyyppi oli yksittäisonnettomuus, joita oli 45 % kaikista taajaman ulkopuolella tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Mopo-, jalan- kulkija- ja polkupyöräonnettomuudet muodostavat lähes neljänneksen (15 %) kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista.

Jalankulun, polkupyöräilyn ja mopoilun henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet muodostavat yli puolet (52 %) kaikista taajamassa (päätiät pois lukien) tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista. Liikenneonnettomuudet tapahtuvat usein kirkkaalla säällä hyvissä keliolosuhteissa, paljaalla ja kuivalla tien pinnalla.



Kuva 7. Suunnittelualueella tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain eri ikäryhmissä vuosina 2008–2012 (Lähde: Tilastokeskus).



Kuva 8. Suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2008–2012 onnettomuusluokittain (Lähde: Tilastokeskus/ ILITU).

3.2.3 Asukkaiden näkemyksiä suunnittelualueen liikenteestä

Suunnittelualueella järjestetyn asukaskyselyn mukaan liikkuminen alueella koettiin pääsääntöisesti melko turvaliseksi (Taulukko 1.). Vain noin puolet kyselyyn vastanneista kertoi käyttävänsä aina tai yleensä pyöräilykypäriä. Pimeällä liikkuesssa heijastinta tai turvaliiviä käytti vastaajista aina tai yleensä lähes 80 %. Turvavyötä vastaajista käytti aina tai lähes aina melkein kaikki. Liikkumisolosuhteiden koettuja ongelmia ja ongelmattomuutta on kuvattu taulukossa 2.

Taulukko 1. Liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä tehtyjen asukaskyselyiden arvosana kunnan/suunnittelualueen liikenneturvallisuustilanteelle. (Lähde: asukaskyselyt, 2013)

Kunta/Alue	Liikenneturvallisuuden arvosana 1 (liikkuminen on erittäin vaarallista)–5 (liikkuminen on erittäin turvallista)
Suunnittelualue	3,5
Hausjärvi	3,1
Hyvinkää	3,6
Loppi	3,4
Riihimäki	3,7
Forssan seutu	3,2
Porin seutu	2,9
Järvenpää	3,2
Kerava	3,5

Taulukko 2. Asukaskyselyssä esiin nousseita liikkumisolosuhteiden ongelmia ja ongelmattomia asioita.

	Suuri tai melko suuri ongelma	Pieni ongelma tai ei ongelmaa
Jalankulku	• jalankulkuväylien kunto • jalankulkuväylien ja autoteiden risteämiskohdat	• suojateiden määrä • suojateiden kunto ja näkyvyys ajoradalle • lähipalveluiden saavutettavuus kävellessä • jalankulkuväylien riittämätön kattavuus ja jatkuvuus
Polkupyöräily	• pyöräväylien kunto, esteellisyys ja kunnossapito • pyörätieverkon riittämätön kattavuus ja jatkuvuus • informaation puute pyöräilyreiteistä	• lähipalveluiden saavutettavuus pyöräillen • pyöräilyn sujumattomuus taajamissa/keskustoissa • eri kohteiden opastus/viitoitus
Joukkoliikenne	• vuorotarjonta kesällä ja talvella • joukkoliikenteen aikataulujen sopimattomuus	• pääsy pysäkeille ja asemille
Autoilu	• maanteiden ja katujen kunto • saattoliikenteen järjestelyt kouluissa ja päiväkodeissa	• nopeusrajoitukset taajamissa ja taajamien ulkopuolella • riista-aitojen ja varoitusmerkkien sijainti

3.2.4 Onnettomuuskustannukset

Liikenneviraston onnettomuushinnoittelun mukaiset liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset (vuoden 2010 hintataso) ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahin-

koon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 950 euroa. Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 15–20 % mm. erilaisina sosiaali- ja terveystoimen menoina sekä sairauspoissaoloista tai työkyvyttömyydestä aiheutuvina verotulojen menetyksinä.

Suunnittelualueella viiden vuoden keskiarvona laskettuna vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat yhteensä noin 57,3 milj. euroa, josta kuntien osuus on noin 10 milj. euroa. Kunnittain kustannukset jakautuvat taulukon 3. mukaan (5 vuoden keskiarvo).

Taulukko 3. Onnettomuuskustannukset suunnittelualueella, keskiarvo vuosilta 2008–2012.

Kunta	Kustannukset yhteensä (M€/vuosi, KA 08–12)	Kunnan osuus 15–20 % (M€/vuosi, KA 08–12)
Hausjärvi	5,0	0,9
Hyvinkää	29,1	5,1
Loppi	5,1	0,9
Riihimäki	18,1	3,2
Kunnat yhteensä	57,3	10

3.3 Liikenneturvallisuustyön nykytila suunnittelualueella

Edellisen, vuonna 2003 valmistuneen, Hyvinkää–Riihimäen seudun liikenneturvallisuussuunnitelman aikana perustettiin Hausjärvelle kunnan ensimmäinen oma liikenneturvallisuusryhmä. Hyvinkäällä liikenneturvallisuusryhmä on toiminut jo 1990-luvun alusta alkaen ja jatkoi edelleen toimintaansa vuoden 2003 suunnitelman jälkeen. 1990-luvulla tehdyn Lopen liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä nimettiin Lopen liikenneturvallisuusryhmä, jonka työskentely kuitenkin hiipui. Vuoden 2003 suunnitelman laatimisen yhteydessä Lopelle perustettiin uusi liikenneturvallisuusryhmä. Riihimäen liikenneturvallisuusryhmä oli toiminut jo useamman vuoden ennen edellistä vuoden 2003 liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja jatkoi toimintaansa uuden suunnitelman jälkeen. Tämän suunnitelman käynnistyessä kaikilla muilla kunnilla paitsi Lopella oli toimivat liikenneturvallisuusryhmät.

Hyvinkäällä on toiminut lähes 25 vuotta liikenneturvallisuusryhmä, joka on osa 24 Turvallista Tuntia Hyvinkäällä -toimintaa. Liikenneturvallisuusryhmän lisäksi Hyvinkäällä toimii Askel-työryhmä. Askel-työryhmä on perustettu vuonna 2010 ja ryhmään kuuluu kymmenen jäsentä eri organisaatioista. Työryhmän tehtävinä on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen sekä henkilöautomatkojen vähentäminen eli kestävä liikumisen edistäminen. Molemmat ryhmät järjestävät paljon erilaisia tempauksia liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikumiseen liittyen. (Taulukko 4.)

Taulukko 4. Kuntien turvallisen ja kestävä liikumisen edistämistyön nykytila.

Kunta	Liikenneturvallisuusryhmän toiminta	Kunnassa on liikenneturvallisuus-/kestävän liikumisen toimintaa	Organisoinnin tavoite tulevaisuudessa
Hausjärvi	Säännöllistä, kokoontuu 2–4 kertaa vuodessa	Jossain määrin	Ryhmän toiminta vakiinnutetaan
Hyvinkää	Aktiivista ja säännöllistä, kokoontuu noin 6 kertaa vuodessa Hyvinkäällä toimii lisäksi Askel-ryhmä, joka kokoontuu noin 6 kertaa vuodessa	Paljon erilaisia tapahtumia vuosittain	Molemmat ryhmät jatkavat aktiivista toimintaa
Loppi	Perustettiin tämän suunnitelman aikana (ei aikaisempaa toimintaa)	Vähän	Ryhmän toiminta käynnistetään
Riihimäki	Säännöllistä, kokoontuu 2–3 kertaa vuodessa	Joitakin tapahtumia vuosittain	Ryhmä jatkaa aktiivista toimintaa

4 Liikenneturvallisuustyön visio, tavoitteet ja painotukset

4.1 Valtakunnallinen visio ja tavoitteet

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa Suomessa valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma. Vuonna 2012 valmistuneessa suunnitelmassa ”Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014” on esitetty tieliikenteen turvallisuusvisio ja -tavoite.

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuushjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä. Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleiden määrä on enintään 136 ja loukkaantuneiden määrä enintään 5 750.

Valtakunnallinen turvallisuusvisio on:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallinen määrällinen tavoite on:

Jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (2010 tasosta).

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden saavuttaminen on jaettu neljään painopistealueeseen ja niiden osatavoitteisiin seuraavasti:

Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen
- Ajoterveyden arviointi
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen

Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavarusteiden käyttö
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä

4.2 Alueellinen visio ja tavoitteet

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma, joka kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat, valmistui vuonna 2012. Suunnitelmassa on esitetty Uudenmaan ELY-keskuksen turvallisuusvisio ja onnettomuuksien vähenemätavoitteet, jotka ovat valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaiset. Tavoitteiden toteutumista seurataan mittareilla ja niiden toteutuminen mahdollistetaan kohdentamalla käytettävissä olevat resurssit tavoitteiden perusteella priorisoituihin toimenpiteisiin. Visiota kohti pyrittäessä liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan konkreettisia lähiajan tavoitteita kohdentamaan käytännön toimintaa. Alueellisen liikenneturvallisuustyön ohjaus ja valtakunnan tason linjausten jalkauttaminen alueelliselle tasolle on osoitettu ELY-keskuksen tehtäväksi.

Uudenmaan ELY-keskuksen visio on:

**Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.**

Uudenmaan ELY-keskuksen onnettomuuksien vähenemätavoitteet vuoteen 2020:

Tieliikennekuolemien puolittaminen (51:stä 25:een) ja loukkaantumisten vähentäminen neljänneksellä (2 430:stä 1 820:een) vuoteen 2020 mennessä.

Uudenmaan ELY-keskuksen toiminnan painopistealueet vuoteen 2020:

Liikennekäyttäytyminen

- Liikennekäyttäytymisen parantaminen ja turvavälineiden käytön lisääminen; erityispainopisteenä lapset, nuoret mopoilijat ja autoilijat

Liikenneympäristö

- Taajamien ja niiden lähialueiden rauhoittaminen, nopeustasojen alentaminen ja tien ylitysten turvaaminen; erityispainopisteenä koulureitit sekä jalankulku ja pyöräily
- Vilkkaimpien pääteiden yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Alempiasteisen tieverkon moottoriajoneuvo-onnettomuuksien vähentäminen

Liikenneturvallisuustoiminta

- **Kestävän liikkumisen näkökulman sekä maankäytön ja liikennesuunnittelun vuorovaikutuksen lisääminen kaikissa suunnitteluvaiheissa**
- **Kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja aktivoiminen**
- **ELY-keskuksen sisäisen liikenneturvallisuustyön monipuolinen kehittäminen**
- **Eri osapuolten laaja-alainen yhteistyö sekä toimintaan sitoutuminen tavoitteiden saavuttamiseksi**

4.3 Suunnittelualueen turvallisen ja kestävä liikumisen visio, tavoitteet ja painotukset

Tässä suunnitelmassa laadittiin suunnittelualueelle liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen visio valtakunnallisen ja Uudenmaan ELY-keskuksen visioita silmällä pitäen. Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen visio on:

**Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
Pääosa arjen lyhyistä matkoista tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.**

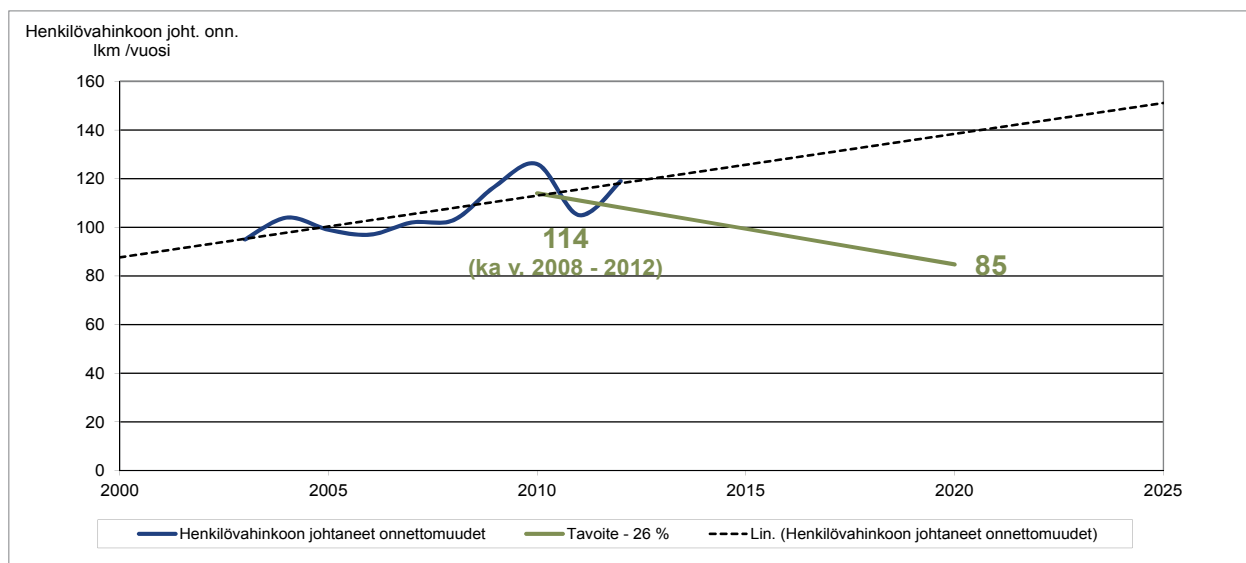
Suunnittelualueen tavoitteet ovat:

Tieliikenteessä on nolla-kuolemaa v.2020 (v. 2008–2012 keskimäärin 5,4 kuol./v.)

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämistavoite (Kuva 9.):

Vuonna 2020 tapahtuu korkeintaan 85 henkilövahinko-onnettomuutta (v. 2008–2012 tapahtui keskimäärin 114 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta)

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus lyhyillä (alle viisi km) matkoilla kasvaa.
Kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvaminen 38 %:sta 46 %:iin vuoteen 2020 mennessä.



Kuva 9. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tilanne ja tavoite suunnittelualueella. Vuosina 2008–2012 suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui 52 % katuverkolla ja 48 % maantieverkolla (yksityisteiden onnettomuuksia ei ole tässä otettu huomioon, niitä tapahtui 2008–2012 ka 5/vuosi).

Liikenneviraston teettämän Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2010–2011) mukaan 38 % vastanneista (495 vastaajaa) kulkee alueella kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä (koko Suomi 34 %). Suunnittelualueen liikumisen ohjauksen tavoitteena on ohjata kulkutapajakaumaa kestävä suuntaan. Vuonna 2011 valmistuneen Valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn strategian sekä toimenpideohjelman 2020 tavoitteena on nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 20 %. Jos sama tavoite otetaan myös joukkoliikenteen käytölle, suunnittelualueen tavoite on valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti kasvattaa kestävien kulkutapojen osuutta nykyisestä 38 %:sta reiluun 46 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Samalla henkilöautomatkojen osuus vähenisi.

5 Turvallisen ja kestävä liikumisen edistäminen

Suunnitelman laadintaa on ohjannut Hausjärvelle, Hyvinkäälle, Lopelle ja Riihimäelle esitetty liikenneturvallisuusvisio, -tavoitteet ja -painopisteet. Näiden tavoitteiden saavuttaminen on monen eri tekijän summa. Suunnitelman toimenpiteet tukevat asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista (yhteenvedo taulukossa 5.).

Pelkillä fyysisillä liikenneympäristön parantamistoimenpiteillä ei voida saavuttaa kuin pieni osa tavoitteesta. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden lisäksi tarvitaan kuntalaisten ja virkamiesten liikennekäyttäytymiseen, asenteisiin ja liikkumisvalintoihin vaikuttamista. Tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa suurelta osin muun muassa maankäytön suunnittelu sekä ihmisten asenteet ja valinnat. Esimerkiksi asuinpaikan ja kulkutavan valinnalla, liikennekäyttäytymisellä ja turvavälineiden käytöllä on merkitystä siihen, kuinka hyvin tavoitteet voidaan saavuttaa. Virkamiehet ja päättäjät voivat omalta osaltaan vaikuttaa tekemillään valinnoilla ja päätöksillä yhdyskuntarakenteen kehittämiseen, liikennejärjestelmän ja elinympäristön laatuun. Hajautuvan yhdyskuntarakenteen myötä tapahtuva liikenteen kasvu aiheuttaa liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne (Tieliikenteen kasvun hillintä ja liikenneturvallisuus, Lintu-julkaisu 5/2005).

Taulukko 5. Turvallisen ja kestävä liikumisen toimintatapoja.

Aihealue	Toiminta	Vaikutukset
5.1. Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi ja aktivointi	- Liikenneturvallisuusryhmän aktiivisen toiminnan varmistaminen - Kunnan eri hallinnonalojen kytkeminen liikenneturvallisuustyöhön - Yhteistyön kehittäminen eri asiantuntijatahojen kanssa - Yhteistyömuotojen luominen eri sidosryhmien kanssa - Päätöksentekijöiden sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön	- Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen työ on aktiivista - Päätöksen tekijöiden tietoisuuden lisääminen
5.2. Turvallisen ja kestävä liikumisen edistämistyön toimintamalli ja -suunnitelmat	- Liikenneturvallisuustyön ja kestävä liikumisen edistäminen toimintasuunnitelmien mukaisesti (Liitteet 1–4) - Toimintasuunnitelmien päivittäminen vuosittain - Liikkumissuunnitelmien laatiminen - Liikenteen ja maankäytön suunnitteluyhteistyön tiivistäminen - Asumisen ja palveluiden sijainnin ohjaaminen - Haja-asutusalueiden uudisrakentamisen lupamenettelyn kehittäminen	- Liikennekäyttäytyminen - Yhdyskuntarakenne
5.3. Turvallinen liikkuminen ja sitä mahdollistava liikenneympäristö	- Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten edistäminen - Esteettömän ympäristön kehittäminen - Turvallisen mopoilun edellytysten tehostaminen - Nopeusrajoitusjärjestelmän parantaminen - Liikenneympäristön parantamistoimenpideohjelman toteuttaminen (Liitteet 1–4)	Turvalliset liikennejärjestelyt

5.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi ja aktivointi

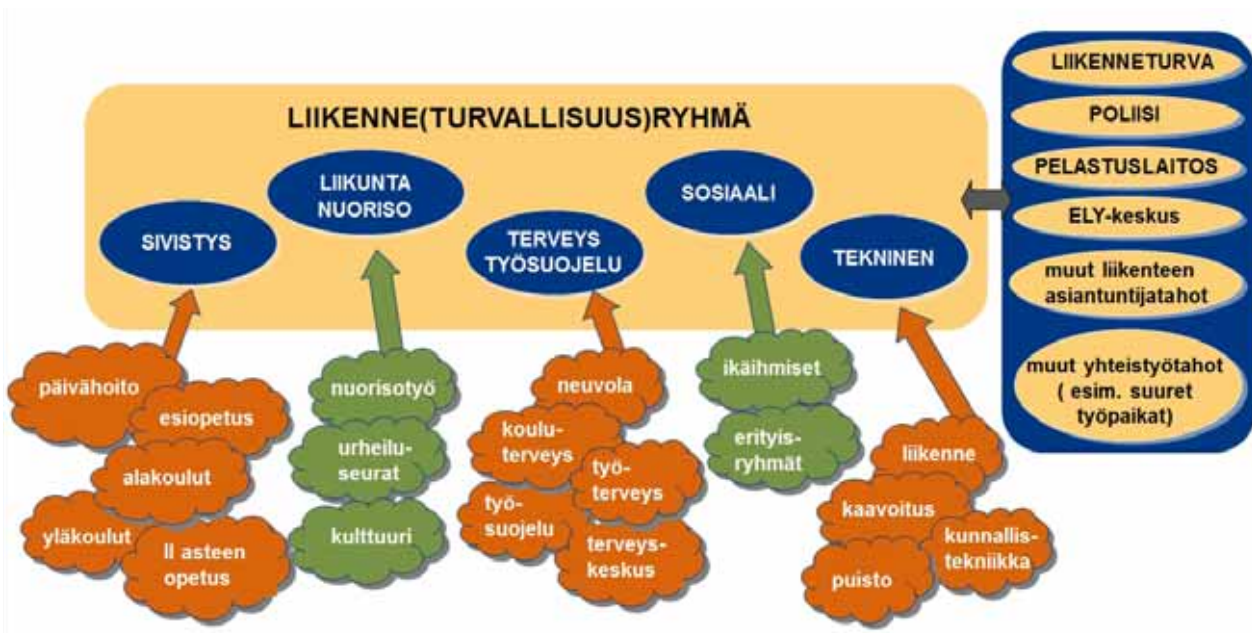
Liikenneturvallisuustyön tärkeä osa on ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja kulkutavan valintaan vaikuttaminen. Se on myös kustannustehokas tapa parantaa liikenteen turvallisuutta. Liikennekäyttäytymiseen voidaan vaikuttaa kasvatuksella, valistuksella ja tiedotuksella. Kaikkien kohderyhmien tavoittamiseksi tarvitaan eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja työn tehokasta organisointia. Parhaiten liikkujiin voivat vaikuttaa kuntalaisten kanssa päivittäin työskentelevät eri hallintokuntien edustajat, kuten sivistys-, sosiaali- ja vapaa-ajan toimet. Poliisi, pelastuslaitos ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kuntien kasvatus- ja tiedotustoimintaan. Yhdistyksillä ja järjestöillä on myös mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnissa toimivia yrityksiä kannattaa kannustaa huolehtimaan työntekijöidensä työ- ja työasiamatkojen turvallisuudesta. Kunta itse suurena työnantajana voi näyttää parasta esimerkkiä.

5.1.1 Liikenneturvallisuusryhmä ja yhteistyö eri tahojen kanssa

Kaikissa kunnissa tulisi olla liikenneturvallisuusryhmä, joka edistää turvallista ja kestävästä liikkumista. Kun ryhmän jäsenenä on kaikkien hallintokuntien edustajia, ryhmän tekemä työ tavoittaa paremmin kaikki kuntalaiset. Ryhmään olisi hyvä saada nimettyä varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, nuorisotoimen tai vapaa-aikatoimen, terveystoimen, vanhus- ja vammaistyön sekä liikenteen ja maankäytön suunnittelun edustajat. Hyviä edustajia ovat muun muassa toimialajohtajat tai muut henkilöt, jotka toimivat linkkinä liikenneturvallisuusryhmän sekä päätöksentekijöiden ja hallinnonalan muiden työntekijöiden välillä. Kun liikenneturvallisuusryhmä nimetään mahdollisimman korkealla tasolla, esimerkiksi kaupungin- tai kunnanhallituksessa tai lautakunnassa, henkilöt saavat virallisen luvan osallistua ryhmän toimintaan ja käyttää aikaa liikenneturvallisuus- ja kestävästä liikkumisesta työhön tulevaisuudessa. Tärkeintä on kuitenkin, että valittavalla henkilöllä on aidosti kiinnostusta työhön. (Kuva 10.)

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on seurata ja organisoida kuntansa alueella tehtävää liikenneturvallisuus- ja kestävästä liikkumisesta ohjaustyötä sekä koordinoita ja delegoida työtä edelleen muille yksiköille. Puheenjohtajuus voi olla kiertävä eli esimerkiksi vuosittain vastuu siirretään seuraavalle henkilölle. Hyvinkään liikenneturvallisuusryhmä on hyvä esimerkki aktiivisesta liikenneturvallisuusryhmästä. Se on toiminut pitkään ja sen työ on vakiintunutta sekä ideoivaa.

Liikenneturvallisuusryhmän tukena (yleensä sihteerin tehtävässä) voi toimia liikenneturvallisuustoimija. Liikenneturvallisuustoimija on yleensä ulkopuolinen konsultti. Liikenneturvallisuustoimija koordinoi liikenneturvallisuustyötä, huolehtii työn jatkuvuudesta, aktivoinnista ja seurannasta.



Kuva 10. Liikenneturvallisuusryhmässä on edustajia eri hallinnonaloilta ja muista liikenneturvallisuustyötä tekeivistä organisaatioista.

Keskeisimmät kuntien liikenneturvallisuustyötä tukevat asiantuntijatahot ovat Liikenneturva, ELY-keskus ja poliisi, jotka vaikuttavat omalta osaltaan liikenneympäristön kehittämiseen, liikennekasvatukseen ja valvontaan. Liikenneturvallisuusryhmään olisi hyvä saada mukaan näiden tahojen edustajat. Alueellisten toimijoiden avulla saadaan ylläpidettyä aktiivinen toiminta sekä vietyä kuntalaisten tekemät aloitteet ja ongelmat eteenpäin. Asiantuntijoiden avulla voidaan kouluttaa henkilökuntaa liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa. He voivat olla mukana myös erilaisissa liikenneturvallisuuteen liittyvissä tapahtumissa ja tempauksissa joko asiantuntijan roolissa tai auttamassa ja ideoimassa tilaisuuksien toteutumista.

Paikallista näkemystä turvalliseen ja kestäväan liikkumiseen saadaan eri yhteistyötahoilta. Hyviä yhteistyötahoja ovat esimerkiksi ikäihmisille ja nuorille suunnatut kerhot ja neuvostot, kyläyhdistykset, vanhempainyhdistykset, suuret työnantajat, autokoulut, liikennöitsijät, 4H-kerhot, Suomen Punainen Risti, Rahtarit, urheiluseurat, Autoliitto, paljon liikkumista aiheuttavat työpaikat ja vapaa-ajankohteet ja tapahtumanjärjestäjät. Liikenneturvallisuusryhmiin olisi suotavaa ottaa mukaan muutamia sidosryhmien edustajia edellä mainituilta tahoilta, jotta ryhmään saadaan mahdollisimman laaja-alaista vuoropuhelua ja eri näkökulmia työn painopisteisiin.

5.1.2 Päätöksentekijät

Kunnan päätöksentekijät ovat avainasemassa päättämässä, mitä kunnissa tehdään liikenneturvallisuuden ja kestäväan liikkumisen edistämiseksi. Kunnan- tai kaupunginhallitus on taho, jolta saadaan lisää kuntalaisten näkökulmaa liikenneturvallisuus- ja kestäväan liikkumisen edistämistyöhön. Luottamushenkilö- ja virkamiesjohdon vallassa ja vastuulla on luoda edellytyksiä, arvopohjaa ja kannustavaa henkistä ilmapiiriä kuntien liikenneturvallisuus- ja kestäväan liikkumisen työille. Päätöksenteon tasolla tulee vallita ymmärrys siitä, että liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestäväan liikkumisen edistäminen eivät ole yksin teknisen sektorin tehtäviä vaan kaikkien eri hallinnonalojen aktiivisuutta tarvitaan. Sitoutuakseen turvallisen ja kestäväan liikkumisen työhön päätöksentekijät tarvitsevat tietoa päätöstensä tueksi. Päätöksentekijöitä voidaan haastaa nykyistä enemmän toimimaan itse esimerkkinä.

Käytännön työn kannalta on tärkeää, että liikenneturvallisuuteen ja kestäväan liikkumiseen liittyvät asiat saadaan nivottua kattavasti eri toimijoiden arjen työhön. Liikenneturvallisuustyössä on tärkeää turvallisuuteen ja arkiliikunnan edistämiseen liittyvien tavoitteiden ja tehtävien sisällyttäminen kunnan eri strategioihin, yleiskaavaan sekä käytännöntyön sisältöä ja toimintaresursseja ohjaaviin asiakirjoihin. Liikenneturvallisuuteen ja arkiliikkuamiseen liittyviä mittareita ja edistämistoimia voidaan luontevasti liittää esimerkiksi osaksi kunnan hyvinvointisuunnitelmaa, ja edelleen hyvinvointikertomusta ja valtuustolle vuosittain tehtävää hyvinvointiselontekoa.

5.2 Turvallisen ja kestäväan liikkumisen edistämistyön toimintamalli ja -suunnitelmat

5.2.1 Vastuullinen ja turvallisuushakuinen liikennekäyttäytyminen

Suunnittelualueen kuntiin laadittiin toimintasuunnitelmat. Toimintasuunnitelmia ideoitiin lasten ja nuorten kanssa työskenteleville järjestetyssä työpajassa. Ideointia jatkettiin yhdessä eri hallintokuntien kanssa kuntakohtaisissa liikenneturvallisuus- ja kestäväan liikkumisen tilaisuuksissa. Tilaisuuksiin osallistui useiden eri hallinnonalojen edustajia, mikä mahdollisti liikenneturvallisuus- ja kestäväan liikkumisen edistämisen asioiden viemisen kuntalaisten tietoisuuteen. Hyvinkäällä toimiva Askel-ryhmä, jonka tehtävänä on toteuttaa erilaisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä, osallistui Hyvinkään tilaisuuteen. Hyvinkään tilaisuus oli ensimmäinen, jossa sekä liikenneturvallisuusryhmä että Askel-ryhmä olivat yhdessä mukana. Näiden ryhmien yhteistyö on tärkeää, jotta sekä liikenneturvallisuutta että kestäväan liikkumista saadaan edistettyä. Ryhmien yhteistyön pohjaksi on laadittu yhteinen toimintasuunnitelma.

Liikenneturvallisuusryhmien tilaisuuksissa laaditut kuntakohtaiset toimintasuunnitelmat tähtäävät tuleville vuosille. Niiden avulla on tarkoitus saada kaikki hallintokunnat aktivoitua edistämään kestävästä liikkumisesta ja liikennekasvatustyötä. Toimintasuunnitelmiin on koottu eri kohderyhmille liikenneturvallisuustyön ja kestävästä liikkumisesta edistämisen keskeisiä toimintoja, joita on sekä realistista että mielekästä toteuttaa tulevina vuosina.

Liikenneturvallisuustyön ja kestävästä liikkumisesta edistämisen tehtävät vaihtelevat hallintokunnittain. Tekninen toimi suunnittelee ja rakentaa turvallista liikennenympäristöä kaikille liikkumismuodoille sekä parantaa erityisesti kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edellytyksiä. Varhaiskasvatuksessa ja koulutoimessa liikenneturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat esillä päivittäisessä toiminnassa ja sitä tulisi myös sisällyttää opetukseen. Terveystoimen, kouluterveydenhuollon ja neuvoloiden henkilökunnalla on hyvä mahdollisuus keskustella asiakkaiden kanssa liikenneturvallisuusasioista ja kestävästä liikkumisesta lisäämisestä henkilökohtaisten tapaamisten yhteydessä. Erityisryhmien toiminnassa tulee tukea itsenäistä liikkumista ja keskittyä käytännön liikenne-neuvontaan. Koulukuljetusten ja erityisryhmien kuljetusten suunnittelulla voidaan edistää turvallista ja kestävästä liikkumisesta. Nuoriso- ja vapaa-aikatoimella on mahdollisuus vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen. Se voi esimerkiksi tapahtumissaan tuoda esille turvallisuusteemoja ja näyttää esimerkkiä turvalaitteiden käytöstä jokapäiväisessä työssään. Kirjastojen tehtävänä liikenneturvallisuustyössä on esimerkiksi tiedottaminen.

Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on päivittää ja toteuttaa toimintasuunnitelmaa vuosittain sekä koordinoita toimintaa, organisoida tapahtumia tai tempauksia ja tiedottaa liikenneturvallisuusasioista. Yhtenä ideana esitettiin eri kuntien liikenneturvallisuusryhmien tapaamisia, jonka avulla saataisiin uusia näkemyksiä ja kokemuksia ryhmien toiminnasta. Kuntakohtaiset toimintasuunnitelmat on esitetty liitteissä 1–4.

Hyvinkään kaupunki on saanut vuodesta 2011 alkaen liikkumisen ohjauksen valtionapua muun muassa Askel-ryhmän toimintaan. Valtionavusta päättää vuosittain Liikennevirasto ja siitä on säädetty Valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenteen valtionavustuksista 1273/2013. Lisäksi Hyvinkään kaupunki on saanut kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukevaa T&K-rahoitusta vuodelle 2014. Hankkeen tavoitteena on laatia Hyvinkäälle kestävästä liikkumisen ohjelma (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) vuodelle 2030. Hyvinkäällä on mukana myös WSP:n tukea saaneessa SEGMENT-tutkimus- ja kehityshankkeessa, jossa tuotetaan kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisesta viestinnästä työkalu sovellettuna Suomeen. (Liite 2.)

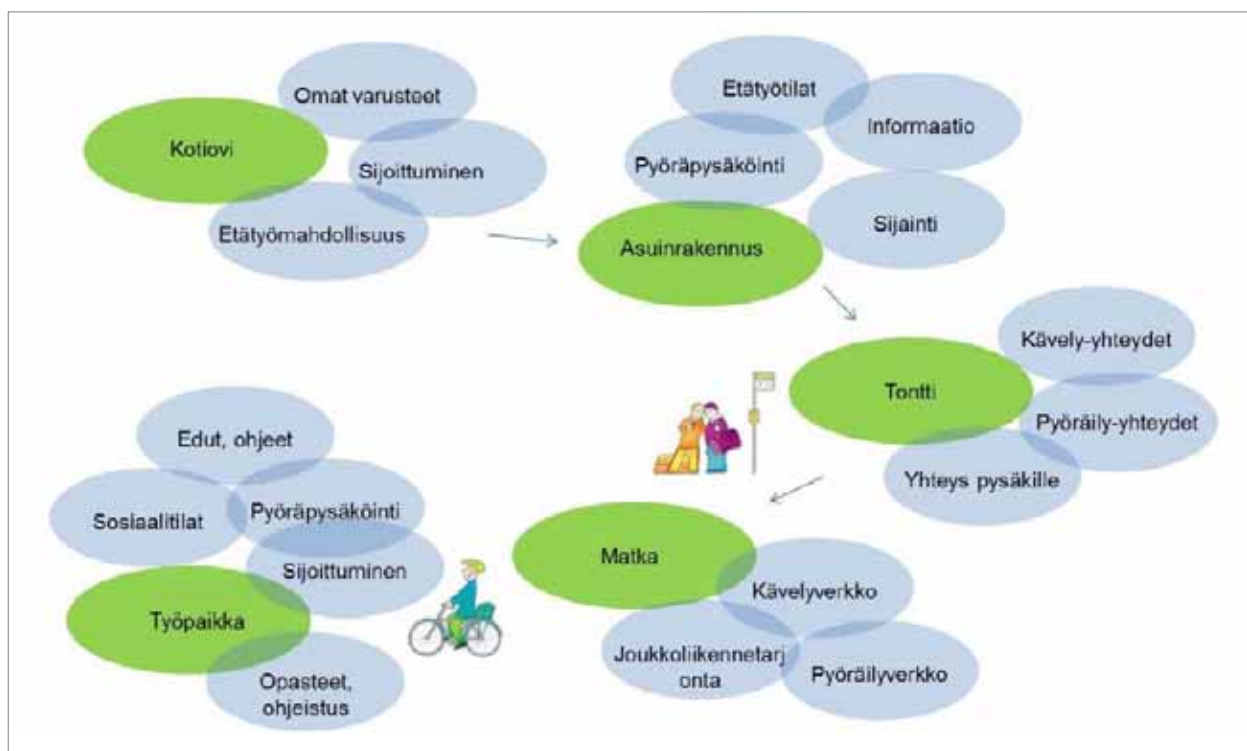


Hyvinkään liikenneturvallisuus- ja Askel-ryhmän tilaisuus, jossa ideoitiin toimintasuunnitelmaa.

Tämän suunnitelman yhtenä tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta. Tavoitteella pyritään myönteisiin ympäristö- ja terveysvaikutuksiin, kustannushyötyihin sekä saavutettavuuden paranemiseen. Kulikutapojen valintaan opastaminen on luonteva osa kaikenikäisten liikennekasvatusta. Esimerkiksi turvavälineiden käyttö, sääntötuntemus ja reitin valinta ovat asioita, jotka tulevat esille, kun puhutaan eri kulkumuodoista ja niiden vaikutuksista. Lisäksi kuntalaisia tulee kannustaa pohtimaan omaa liikkumista ja kulkumuodon merkitystä, koska pohjimmiltaan kestävässä liikkumisessa on kysymys ihmisten arvoista ja arkipäivän valinnoista.

Kunnassa voidaan tukea kestävästä liikkumisesta useilla eri tavoilla. Tärkeää on lisätä esimerkiksi kunnan henkilökunnan tietämystä kestävästä liikkumisvalinnoista ja niiden vaikutuksista. Liikkumista voidaan edistää laatimalla liikkumissuunnitelmia. Liikkumissuunnitelmat olisi hyvä tehdä ensin kunnan omaan organisaatioon ja tämän jälkeen muille työpaikoille. Kestävän liikkumisen edistämiseksi avainasemassa ovat kuntien liikenneturvallisuusryhmät. Liikenneturvallisuusryhmän jäsenien tietämystä turvallisesta ja kestävästä liikkumisesta voidaan lisätä koulutuksella, jonka jälkeen heillä on valmius jakaa tietoa eteenpäin. Edistämistyössä on tärkeää muistaa myös turvallisuusnäkökulman painottaminen. Kunnassa kestävästä liikkumisesta tavoitteena on ohjata ihmisten kulutapavalintoja kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpakyytien suuntaan siten, että yksin omalla autolla tehtävien matkojen osuus vähenisi nykyisestä. Henkilöautolla matkustettaessa painotetaan taloudellista, turvallista ja ennakoivaa ajotapaa.

Matkat koostuvat eri sijainneista ja sijainteihin liittyvistä toiminnoista, jotka on eroteltu ja esitetty kuvassa 11. Matkaketjut muodostavat eri kulkumuodoilla tehtävien matkojen kokonaisuudesta. Kun kodin ja työpaikan välinen joukkoliikenne ei ole tarpeeksi toimiva tai matka on liian pitkä kävellä tai pyöräillä, voidaan matkaa ketjuttaa ajamalla esimerkiksi pyörällä tai autolla parempien joukkoliikennedyhteyksien varrelle ja tehdä osa matkasta joukkoliikenteen avulla. Tällöin tarvitaan toimivaa liityntäpysäköintiä.



Kuva 11. Matkaketjut koostuvat eri sijainneista ja niihin liittyvistä toiminnoista (Lähde: Motiva).

5.2.2 Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Kunnalla on keskeinen rooli asumisen ja palveluiden ohjauksessa. Kaavoituksessa ja poikkeamispolitiikassa tulee huomioida yhdyskuntarakenteen eheys ja palveluiden saavutettavuus. Hyvä tavoite olisi, että päiväkotii, ala-asteen koulu ja päivittäistavarapalvelut olisivat saavutettavissa jalan tai pyöräillen. Tiivis yhdyskuntarakenne ja turvallinen kevyen liikenteen verkko säästää selkeästi myös kunnan kustannuksia. Haja-asutusalueilla rakentamista voidaan ohjata yleiskaavamääräyksillä ja rakennusjärjestyksellä. Yhdyskuntarakenteen ratkaisuihin vaikuttaminen on avainasemassa, jotta saavutettaisiin asetetut liikenneturvallisuustavoitteet.

Maankäytön ja kaavoituksen suunnitteluvaiheessa tehdyillä ratkaisulla on merkittävä vaikutus siihen, millaisia liikkumisvalintoja ihmiset tekevät asuessaan suunnitellulla alueella. Yleensä matkat alkavat kotoa tai päättyvät kotiin. Tämän vuoksi asuinpaikan valinnalla on valtava merkitys siihen, miten matkat kuljetaan. Rakennuslupaa myönnettäessä tulee huomioida vallitsevat liikenneolosuhteet, kuten kävely- ja pyöräilyreitit, joukkoliikenneyhteydet, koulukuljetukset, valaistus, nopeusrajoitukset ja liikennemelu. Nämä seikat korostuvat etenkin haja-asutusalueella rakennettaessa. Pienimuotoinen uudisrakentaminen olisi viisasta sijoittaa olemassa olevan kylärakenteen yhteyteen. Asukkaiden ja yritysten tietoisuutta sijaintivalintojen vaikutuksista on lisättävä, liikenteen ja maankäytön suunnittelu yhteistyötä on tiivistettävä ja toimintatapoja kehitettävä kaavojen ja muiden keskeisten suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten huomioimiseksi.

Pysäköinnin sijoittelulla sekä joukkoliikenteen reittien ja pysäkkien sijoittelulla vaikutetaan jo suunnitteluvaiheessa ihmisten tulevaan liikkumiseen. Uusilla alueilla kestävä liikkuminen tulee huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Vanhoilla asuinalueilla kestävä liikkuminen voidaan edistää täydennysrakentamisen yhteydessä esimerkiksi kehittämällä pyöräpysäköintiä toimivammaksi, jolloin kuljetusten yhdistämisen mahdollisuudet paranevat.

ELY-keskuksen liikennevastuualue lausuu naapurina (tienpitäjänä) kaikista rakennuslupa- ja suunnittelutarvehakemuksista, kun kiinteistö rajoittuu maantiehen. Lisäksi ELY-keskus käsittelee liittymälupa- ja liittymän käyttötarkoituksen muutosta koskevat hakemukset. Maanteihin tukeutuva rakentaminen asemakaava-alueiden ulkopuolella aiheuttaa ongelmia liikenneturvallisuudelle, kun paikallinen ja pitkämatkainen liikenne sekoittuvat sekä hajauttaa yhdyskuntarakennetta. Vuosittain käytävissä kunnan ja ELY-keskuksen välisissä MRL 8§ mukaisissa kehittämisskusteluissa olisi hyvä käydä läpi kunnan haja-asutusalueella rakentaminen sekä käsitellä yhdessä ELY-keskukselle tulleet liikenneasioita koskevat aloitteet. Suuri osa vuosittaisista ELY-keskukselle osoitetuista aloitteista koskee haja-asutusalueiden liikenneverkon kehittämistä vastaamaan taajaman laatutasoa. Haja-asutusalueiden liikenneverkon merkittävä kehittäminen ei ole taloudellisesti mahdollista, koska myös alemman tieverkon päivittäisestä kunnossapidon ja hoidon tasosta joudutaan tinkimään.

5.2.3 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kestävän liikkumisen kannalta kävely ja pyöräily ovat parhaita tapoja liikkua. Kävely ja pyöräily ovat erinomaista hyötyliikuntaa ja edistävät näin ollen myös terveyttä. Liikunnan määrän lisääntyminen parantaa ihmisten jaksamista. Kun ihmisten kunto kohentuu, saadaan säästöjä terveydenhuollossa ja sosiaalimenoissa. Kävely ja pyöräily ovat lisäksi edullinen liikkumismuoto verrattuna muihin kulkutapoihin.

Kävelyn lisäämiselle on edellytyksiä silloin, kun matkan pituus on muutama kilometri. Pyöräilyn lisäämiselle on edellytyksiä puolestaan alle kymmenen kilometrin matkoilla. Suunnittelualueelle tehdyn asukaskyselyn mukaan koulu- tai työmatkan pituus yhteen suuntaan oli alle viisi kilometriä noin 60 %:lla vastanneista Hyvinkäällä ja Riihimäellä noin 50 %:lla. Näissä kaupungeissa on potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn osuuden lisäämiselle. Lopella ja Hausjärvellä koulu- tai työmatkan pituus oli alle viisi kilometriä vain noin 25 %:lla vastanneista. Näissä kunnissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on haastavaa. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan kuitenkin pyrkiä edistämään matkaketjujen avulla. Kävely ja pyöräily ovat omia itsenäisiä liikennemuotojaan, mutta myös osa muilla kulkutavoilla tehtäviä matkaketjuja. Osana matkaketjua niiden toimivuus on tärkeää koko ketjun toimivuuden kannalta. Etenkin joukkoliikennematkoilla hyvät jalankulku- ja pyöräily-yhteydet pysäkeille, terminaaleihin sekä toimivat pyöräpysäköintijärjestelyt ovat tärkeitä palvelutasotekijöitä.

Jotta suunnitelmassa asetettuihin kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvamisavoitteisiin päästään, on kävelyn ja pyöräilyn erityispiirteet otettava huomioon suunnittelun ja rakentamisen kaikissa vaiheissa. Tärkeää on myös, että kaikilla hallinnon tasoilla ja sektoreilla vältetään tekemästä sellaisia ratkaisuja, jotka heikentäisivät kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia ja motiivia. Turvallisella ja viihtyisällä jalankulku- ja pyörätieverkostolla on vaikutusta kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Yksi merkittävä pyöräilyä edistävä toimenpide on mahdollisimman helppo ja turvallinen pyöräpysäköinti. Pyöräpysäköinnin tulee sijoittua rakennuksien läheisyydessä ja tonteilla helposti saavutettavaksi ja pyörät on saatava nopeasti ja yksinkertaisesti käyttöön.



Vuonna 2012 julkaistussa Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa 2020 on esitetty toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi seuraavasti:

1. Tärkeät valinnat (Asenteet ja liikkumistottumukset)

- Rutiinien ja tottumusten murtaminen
- Palvelut ja teknologia arjen apuna

2. Reitti selvä (Infrastrukturi ja ympäristö)

- Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan
- Jalankulku houkuttelevaksi
- Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla
- Matkaketjut toimiviksi
- Kunnossapito kuntoon

3. Kaikki lähellä (Yhdyskuntarakenne ja palveluverkko)

- Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan
- Palvelut lähelle
- Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin

4. Järjestelmä toimii (Institutionaalinen ympäristö)

- Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta
- Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita
- Ryhdytään toimeen

5.2.4 Joukkoliikenteen ja järkevän autoilun edistäminen

Joukkoliikenne on eri väestöryhmille tasavertainen tapa liikkua. Se on myös ekologinen ja turvallinen liikkumis-
muoto. Reitti- ja vuorotarjonnan määrää kehittämällä voidaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätä. Joukko-
liikenteen kilpailukykyyn voidaan vaikuttaa hinnoittelulla, markkinoinnilla ja tiedotuksella sekä maankäytön suun-
nittelulla, rahoituksella ja verotuksella. Tehokkaasti toimivaa joukkoliikennettä voidaan ylläpitää kustannussyistä
vain alueilla, joilla on tarpeeksi ihmisiä.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä ja kuljetusten yhdistämisellä on mahdollista saada ihmisiä käyttämään
enemmän joukkoliikennettä, joka puolestaan hillitsee henkilöautoistumista. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun
muassa markkinointi, neuvonta, kampanjointi, kilpailut, alennukset ja totuttujen valintojen murtaminen. Henkilö-
liikenteessä kuljetusten yhdistämisen suunnittelua on tehostettava (KELA, koulu- ja opiskelumatkat, työmatkat,
jne.) ja henkilökuljetusten järjestämisen suunnitteluun pitää kunnissa lisätä henkilöresursseja. Hyvinkäällä ja Rii-
himäellä on nykyisellään toimivat joukkoliikenteen palvelut, etenkin hyvän raideliikenteen ansiosta. Myös Haus-
järveltä ulospäin suuntautuva joukkoliikenne on toimiva raideliikenteensä vuoksi. Suunnittelualueella Hausjärven
ja Lopen sisäinen joukkoliikennetarjonta tarvitsee toimiakseen lisää kilpailukykyä hinnoittelun ja vuorotarjonnan
avulla. Reitti- ja vuorotarjonnan lisäämisen edellytyksenä on kuitenkin matkustajamäärien kasvaminen, joka on
pienissä kunnissa, kylissä ja haja-asutusalueilla erittäin vaikeaa.

Joukkoliikenneinformaation jakamiseen ja aktiiviseen liikkumisen ohjaukseen valituille kohderyhmille tulisi
kiinnittää enemmän huomiota, jotta se saavuttaa seudulla asuvat ihmiset. Työmatkoilla joukkoliikenteen käytön
edistämässä työnantajilla ja yrityksillä on tärkeä osa. Työnantajilla on mahdollisuus tukea työntekijän työmat-
koja esimerkiksi erilaisilla joukkoliikenteen työsuhdematkalipuilla.

Väestön ikääntymisen myötä erilaisten palveluliikennetkaisuuden tarve lisääntyy. Esteettömyys ja sosiaalinen
turvallisuus ovat entistä tärkeämpiä joukkoliikenteen laatuvaatimuksia. Esteettömyyden täytyy ulottua kalustoon,
terminaaleihin ja informaatiojärjestelmiin. Palveluliikenteen hyvän toiminnan ja kattavan reittivalikoiman edelly-
tyksenä on riittävä käyttäjämäärä.

Joukkoliikenteen pysäkkien sijoittumisella on myös vaikutusta joukkoliikenteen käyttöön. Mikäli pysäkit ovat
kaukana käyttäjistä, tulee kiinnittää erityistä huomiota liityntäpysäköintiin ja matkojen ketjutusmahdollisuuksiin.
Autojen ja polkupyörien hyvä liityntäpysäköinti tarjoaa mahdollisuuden joukkoliikenteen käyttöön myös haja-
asutusalueilla asuville. Liityntäpysäköinnin houkuttelevuutta saadaan lisättyä esimerkiksi pysäköintipaikkojen
hyvällä sijainnilla, riittävällä määrällä pysäköintipaikkoja, laadulla ja maksuttomuudella.



Liityntäpysäköintiä ja matkaketjutusta Riihimäen kaupungissa.

Auto on usein välttämätön tavaroiden kuljettamisessa ja sellaisilla alueilla, joilla ei ole tarjolla riittäviä joukkoliikennepalveluita liikkumiseen. Lapsiperheillä auto tuo helpotusta kuljetuksissa monissa tilanteissa. Autoa käytetään usein tarpeettomasti silloinkin, kun liikkuminen olisi mahdollista muilla tavoin. Henkilöautolla liikuttaessa voisi painottaa taloudellista, kestävä ja vastuullista ajotapaa. Ennakoiva ajo on oleellinen osa taloudellista ajotapaa ja parantaa myös liikenneturvallisuutta. Kimppakyytien ja joukkoliikenteen mahdollisuuksia on hyvä pohtia vaihtoehtona sen sijaan, että kuljetaan yksin henkilöautolla töihin. Kimppakyydit ovat käyttäjilleen edullinen ratkaisu. Ikääntyvien määrän kasvaessa on lisättävä ikäkuljettajien koulutusta. Toimintakyvyn säilyminen itsenäisenä mahdollisimman pitkään on koko yhteiskunnan etujen mukaista.

Autoilun vähentämisellä saadaan sekä henkilökohtaisia että yhteiskunnallisia säästöjä. Usein kestävien liikkumistapojen valinnalla on myös terveydellisiä vaikutuksia. Autoiluun liittyy oleellisena osana pysäköinti. Pysäköinnin hinnoittelulla, ajallisella säätelyllä ja mahdollisella autopaikkojen määrän vähentämisellä sekä autopaikkojen suhteella pyöräpysäköintiin voidaan kannustaa ihmisiä käyttämään muita liikkumismuotoja. Myös kunnilla on mahdollisuus painottaa kunnan uusien ajoneuvojen hankinnassa niiden turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä.

5.3 Turvallinen liikkuminen ja sitä mahdollistava liikenneympäristö

Tärkeimpiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä on ihmisten käyttäytyminen liikenteessä. Liikenneturvan arvioiden perusteella lähes puolet liikennekuolemista voitaisiin välttää vastuullisemmalla ja liikenneturvallisuushakuisemmalla liikennekäyttäytymisellä, kuten noudattamalla liikennesääntöjä ja nopeusrajoituksia. Erilaisten turvavälineiden käytöllä onnettomuuksien seurauksia voitaisiin lieventää merkittävästi. Liikennejärjestelmän tai käytetyn kulkuneuvon ominaisuudet voivat altistaa onnettomuuksille tai pahentaa onnettomuuksien seurauksia.

Liikenneturvallisuustyön keskeisenä tavoitteena on saada aikaan turvallisuushakuinen ja vastuullinen liikennekulttuuri. Ihmisten asenteisiin vaikuttamalla ja käyttäytymismallia muuttamalla tämä tavoite voidaan saavuttaa. Virheiden tekeminen liikenteessä ”hyväksytään”, mutta tietoista riskinottoa on vältettävä. Kasvatus-, koulutus- ja tiedotustyötä on tehtävä ihmisen koko elinkaaren ajan kaikille kohderyhmille, jotta saadaan aikaan vastuullinen liikennekulttuuri. Myös eri kohderyhmien kanssa työskentelevien henkilöiden liikenneturvallisuusosaamisesta on tärkeää huolehtia. (Liite 7. Toimintavinkkejä liikennekasvatukseen eri ikäryhmille -kortit. Korttien laatija Juha Heltimo, Strafica. Koottu Järvenpää, Kerava ja Tuusula liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä.)

5.3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittäminen

Turvallinen jalankulku- ja pyörätieverkosto on kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen edellytys. Pelkän kulkutapajauman muuttaminen ilman fyysisiä toimenpiteitä liikenneympäristöön voi heikentää turvallisuustilannetta. Olosuhteiden parantaminen lisää osaltaan myös näiden kulkutapojen käyttöä ja samalla vähentää autoriippuvuutta, liikenteen energiankäyttöä ja päästöjä sekä tukevat kestävä liikumisen ja terveen elinympäristön tavoitteita.

Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen

Suunnittelualueelle laadittiin vuonna 2013 suunnitelma pääpyöräilyverkon määrittelystä ja kehittämistarpeiden tunnistamisesta. Suunnitelman tilaajana toimi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja konsulttina Strafica Oy. Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kunnat osallistuivat työhön aktiivisesti. Strafica on laatinut Hyvinkäälle vuonna 2011 vastaavan verkostoselvityksen Hyvinkään pyöräilyn suunnitteluohjeisiin.

Suunnitelman tavoitteena oli:

- Jäsentää seudun pyörätieverkko, tunnistaa erityisesti pääverkkoon kuuluvat yhteydet, ja muodostaa koko alueelle pääverkosta seudullinen kokonaisuus.
- Esittää pääverkon tavoitteellinen laatutaso.
- Selvittää mahdollisia pääverkon yhteyspuutteita ja niiden merkittävyyttä maankäyttösuunnitelmien kannalta.

Pyöräilyverkon hierarkian logiikka:

1. Pyöräilyn pääreitit yhdistävät suurimmat asuinalueet keskustoihin ja työpaikka- ja palvelukeskittymiin. Pääreitit palvelevat myös pitkämatkaista, seudullista liikkumista.
 - Pyöräilyn pääreitit kykenevät välittämään sujuvasti ja turvallisesti suuriakin käyttäjämääriä. Pääreittien tavoitteellinen laatutaso vaihtelee toimintaympäristöittäin, joita on tässä tunnistettu kolme erilaista.
2. Aluereitit ovat paikallista liikkumista palvelevia, pääverkkoa täydentäviä, tärkeitä kunnan sisäisiä yhteyksiä.
 - Aluereiteillä tavoitteellinen laatutaso voi olla pääverkkoa alhaisempi
3. Paikallisreittejä ei ole tässä työssä tarkasteltu.

Valintojen lähtökohtana on, että pyörätieverkon hierarkia korreloi liikkumistarpeiden ja liikenneympäristön kanssa.

Tavoiteverkkohierarkia:

- Tavoiteverkkohierarkia on laadittu konsulttityönä ennustetilanteen 2025 Brutus-simulointien, maastokäyntien, kuntien vastuuhenkilöiden haastattelujen ja ohjausryhmätyöskentelyn pohjalta.
- Kartoissa on esitetty verkkohierarkia laatuluokittain.
- Kartoissa on katkoviivalla esitetty uusia yhteystarpeita, jotka ovat
 - a) päätettyjä tai lähitulevaisuudessa toteutuvia hankkeita, tai
 - b) maankäytön kehittymisen myötä tarpeelliseksi nousevia hankkeita
- Uusien yhteyksien kiireellisyys on jaoteltuna kahteen luokkaan:
 - c) Vuoteen 2025 mennessä toteutettavat hankkeet (joista valtaosa palvelee jo nykyistä liikennekysyntää, mutta osa on riippuvainen maankäytön pienimuotoisesta kehittämisestä)
 - d) Vuoden 2025 jälkeen tarveharkintaiset hankkeet, joiden toteuttaminen on ensisijaisesti riippuvainen laajemmasta maankäytön kehittämisestä.

Jatkotoimenpiteet:

- Pyöräilyn tavoiteverkon hyödyntäminen liikenneturvallisuussuunnittelussa
 - Pyöräilyn tavoiteverkon hyödyntäminen sekä laatutasotavoitteiden hyödyntäminen kaavoituksessa, katusuunnittelussa ja kunnossapidossa
 - Pyöräilyn tavoiteverkkosuunnitelmaan sisältyvien hankkeiden tarkempi suunnittelu ja yhteensovittaminen muiden liikennemuotojen kanssa
- (Lähde: Strafica Oy)

Kyseisestä suunnitelmasta on otettu mukaan tähän suunnitelmaan kiireellisyysluokkaan 1 esitetyt vuoteen 2025 mennessä toteutettavat hankkeet (joista valtaosa palvelee jo nykyistä liikennekysyntää, mutta osa on riippuvainen maankäytön pienimuotoisesta kehittämisestä) (Liite 6.).

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on laatinut maanteiden kevyen liikenteen tarveselvityksen, jossa kevyen liikenteen väylähankkeet on priorisoitu viiteen eri luokkaan. Luokat on määritelty tarveindeksin, tarkennettujen käyttäjämääräarvioiden sekä iteratiivisten asiantuntija-arvioiden perusteella kiireellisyysluokkiin A2, A3, B, K1 ja K2. Luokkien sisällä hankkeita ei ole asetettu kiireellisyysjärjestykseen. Luokka A2 on kärkihankejoukko, jonka hankkeet toteutetaan yhteistyössä kuntien kanssa ja kunkin hankkeen rahoitusosuudesta neuvotellaan aina tapauskohtaisesti. A2-luokan hankkeiden osalta ELY-keskuksen rahoitusosuus on korkeintaan 50 prosenttia. Suunnittelualueen kevyen liikenteen väylä tarpeista ainoastaan maantien 132, Loppi–Sajaniemi jalankulku- ja pyörätie sijoittuu luokkaan A2. Muut suunnittelualueen maantieverkolle sijoittuvat kevyen liikenteen väylä hankkeet sijoittuvat luokkaan B, joita kunta voi edistää omalla rahoituksellaan ELY-keskuksen suunnitteluluvalla.

5.3.2 Esteetön ympäristö

Kaikilla kuntalaisilla on oikeus esteettömään liikkumiseen. Kaikille liikkujaryhmille olisi turvattava helppokulkuiset ja turvalliset liikkumismahdollisuudet lähtöpaikasta määränpäähän. Esteetön ympäristö on helposti hahmotettava ja selkeä ja sen reitit ovat mahdollisimman suoria ja lyhyitä. Suunnittelussa tulisi välttää liikkumista haittaavia taseroja. Väylien pintojen tulisi olla kovia, tasaisia sekä kaikissa olosuhteissa luistamattomia.

Kalusteiden, opasteiden, liikennemerkkien, valaisinpylväiden sekä muiden kiinteiden esteiden sijoittamisessa tulee huolehtia siitä, että ne eivät aiheuta esteitä tiellä liikkujille. Mikäli esteitä ei voida sijoittaa väylän ulkopuolelle, tulee ne merkitä ohjaavalla pintamateriaalilla ja esteiden tulisi sijaita pituussuunnassa samalla linjalla, jotta niiden viereen jää suoraviivainen esteetön kulkureitti. Esteettömyyden kannalta liikkeiden ohjeistaminen on tärkeää. Esteettömyyden huomioonottaminen on tärkeää kaikissa uudisrakennuskohteissa. Olemassa olevien rakenteiden korjaustarve voidaan selvittää kattavalla esteettömyyskartoituksella lähinnä keskustoissa. Kaikkia väyliä ei yleensä voida toteuttaa esteettömiksi, mutta keskustoihin voidaan rakentaa niin sanottuja esteettömyyden laatukäytäviä. Näillä tärkeimmillä reiteillä esteettömyys toteutetaan kokonaisvaltaisesti.

Jokaisessa kunnassa olisi hyvä olla esteettömyysvastaava, joka koordinoi kunnan esteettömyystyötä. Esteettömyysvastaava kouluttautuu tehtävään ja huolehtii, että kunnan uudisrakentamisessa huomioidaan esteettömyysnäkökohdat.

5.3.3 Turvallisen mopoilun edellytysten kehittäminen

Viime vuosina mopojen, skoottereiden ja mopoautojen määrä on kasvanut huomattavasti Suomessa. Myös näiden kulkumuotojen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on lisääntynyt. Turvalliseen mopoiluun ja mopoautoiluun voidaan vaikuttaa erityisesti liikennekasvatuksella ja -valistuksella, lisäksi liikennenympäristöön tulee kiinnittää huomiota. Liikenneviraston ohjeen (1/2013) mukaan mopon paikka liikenteessä on ensisijaisesti ajoradalla, etenkin taajamaympäristössä. Tätä linjausta puoltaa mopo-onnettomuuksien määrän väheneminen seuduilla, joissa mopoilun sallimista pyöräteillä on vähennetty. Ohjeen mukaan mopon paikkaa liikenteessä koskevat päätökset ja suunnitelmat tulisi tehdä siten, että mukana ovat sekä valtion että kuntien jalankulku- ja pyörätiet, jotta ratkaisut ovat yhtenäiset ja samaa logiikkaa noudattavat. Niissä kohdissa, missä mopoilu pyörätiellä kuitenkin on sallittua, tulisi kiinnittää mopon siirtymäkohtiin pyörätieltä ajoradalle, jotta mopoilusta saataisiin turvallisempaa.

Suunnittelualueelle suositellaan laadittavaksi moporeittikartoitus. Kartoituksessa tuli soveltaa Liikenneviraston uutta ohjetta mopon paikasta liikennenympäristössä. Moporeittikartoitus olisi samalla hyvä jatkumo suunnittelualueen liikenneturvallisuusyhteistyölle niin kuntien, ELY-keskuksen kuin eri sidosryhmienkin välillä. Kuntien liikenneturvallisuusryhmiä kannattaisi myös hyödyntää kartoituksessa.

5.3.4 Ajonopeudet ja liikennejärjestelmä

Ajonopeuksilla on suuri vaikutus onnettomuuksien vakavuuteen (Kuva 12.). Järjestelmällä luodaan tarkoituksenmukaiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikennenympäristöihin. Nopeusrajoitusten tarkoitus on turvallisen ja joustavan liikkumisen mahdollistaminen. Nopeusrajoitusten valvonta kuuluu poliisille. Nopeusrajoituksilla pyritään vähentämään tienkäyttäjien liikenneonnettomuuksien määrää, onnettomuusriskiä ja onnettomuuksien vakavuutta. Nopeusrajoituksilla pyritään myös tasaamaan liikennevirran nopeuksien hajontaa, parantamaan tienkäyttäjryhmien turvallisuutta ja vähentämään liikenteen ympäristöhaittoja, kuten melua ja päästöjä. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä. Alueelliset ELY-keskukset päättävät maantieverkon nopeusrajoituksista ja kunnat päättävät katuverkon nopeusrajoituksista. Tienpitäjät voivat asettaa yksityisteille nopeusrajoituksen saatuaan siihen kunnalta luvan.

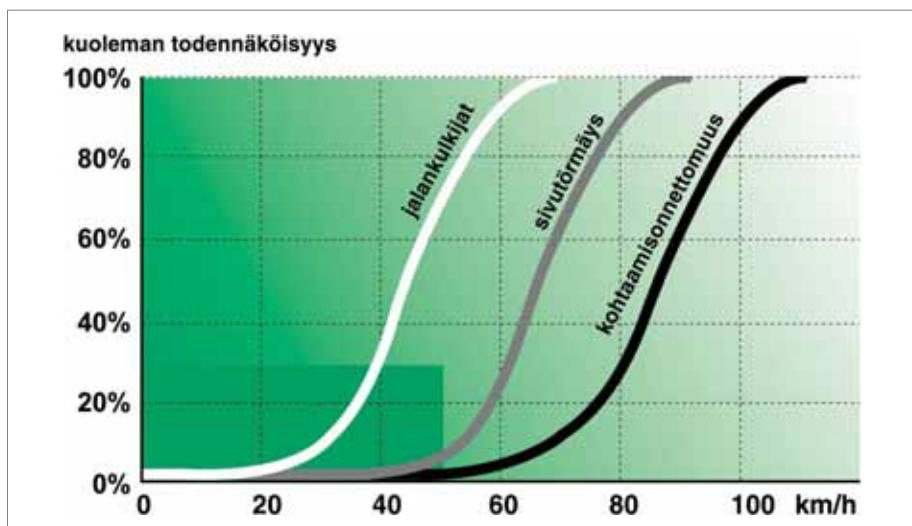
Asuin-, keskusta- ja työpaikka-alueilla käytettävien ajonopeuksien tulee olla selvästi alhaisemmat kuin pääväylillä, jotta turvallisuus, turvallisuuden tunne ja viihtyisyys parantuvat. Tällaisilla alueilla hyvänä lähtökohtana ovat 30 ja 40 km/h-nopeusrajoitukset. Edellä mainittujen alueiden ajomatkat ovat lyhyitä, eikä alemman ajono-

peuden vaatimalla ajan lisäyksellä näin ollen ole merkitystä. Huomiota tulee kiinnittää erityisesti ajoneuvoliikenteen ja kävely- ja pyöräilyreittien risteämiskohtiin.

Ajoneuvon kuljettajan on tärkeä tietää, mikä on tilanteeseen ja paikkaan sopiva oikea ja turvallinen ajonopeus. Nopeusrajoitusten tulee olla aina oikeassa suhteessa tietä ympäröivän maankäytön, reunaympäristön, tien liikenteellisen tehtävän ja fyysisten ominaisuuksien kanssa. Mitä korkeammat ajonopeudet ovat, sitä vaativampia ovat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennejärjestelyt. Nopeuksien noustessa onnettomuusriski kasvaa ja seuraamukset pahenevat huomattavasti (Kuva 12.).

Nopeusrajoituksia voidaan tukea erilaisilla liikenneympäristön ratkaisulla. Liikennettä pyritään rauhoittamaan ensisijaisesti sellaisissa paikoissa, joissa on paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä sekä moottoriliikennettä ja joissa ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Rakenteellisin keinoin voidaan vaikuttaa ajonopeuksiin tehokkaasti. Tällaisia rakenteellisia keinoja ovat esimerkiksi ajoradan korotukset (töyssyt, korotetut suojatiet ja liittymät), sivuttaissiirtymät ja kiertoliittymät. Rakenteellisia hidastimia ei yleensä toteuteta (kiertoliittymiä lukuun ottamatta), jos nopeusrajoitus on yli 40 km/h tai tiellä kulkee linja-autoliikennettä.

Muita liikenneympäristön parantamiskeinoja ovat erilaiset liikennemerkkijärjestelyt ja ajoratamerkinnot (kuten heräteraidat ja nopeusrajoituksen tai suojateiden tehostemerkinnot). Tässä suunnitelmassa esitetyt nopeusrajoituksiin liittyvät yksittäiset toimenpiteet löytyvät liitteistä 1–4. Siirrettävien nopeusnäyttöjen avulla voidaan myös hillitä ajoneuvoliikenteen ylinopeuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta. Nopeusnäyttöjä sijoitetaan yleensä koulujen, sisään tuloväylien tai tarpeelliseksi katsottujen liittymien kohdille parantamaan erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta (Liite 8.).



Kuva 12. Ajonopeuden vaikutus onnettomuuden vakavuuteen. (Lähde: Pasanen E. ja Rosén E.: Hög hastighet kräver fortfarande liv)

5.3.5 Liikenneympäristön parantamistoimenpideohjelma

Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kuntiin laadittiin turvallisen liikkumisen mahdollistavan liikenneympäristön toimenpideohjelma. Toimenpideohjelman tarkoituksena on parantaa liikkumisen turvallisuutta eri kulkutavoilla. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita kartoitettiin onnettomuusanalyysin, asukaskyselyn, asiantuntijoiden kanssa käytyjen keskustelujen, alueelle tehtyjen suunnitelmien ja maastokäyntien pohjalta. Näin priorisoiduille ongelmakohteille määritettiin toimenpide-ehdotukset. Toimenpiteissä pääpaino on pienissä ja kustannustehokkaissa hankkeissa. Toimenpide-ehdotukset ovat arvioita toteuttamiskelpoisimmista liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista. Osa toimenpide-ehdotuksista vaatii vielä tarkempia tarkasteluja ja suunnittelua, jonka avulla lopulliset toimenpiteet voidaan määrittää.

Liikenneympäristöön kohdistuvat parantamistoimenpiteet on koottu toimenpideohjelmaan, jossa on esitetty toimenpiteiden sisältö, kiireellisyysluokka ja alustava kustannusarvio sekä vastuutaho.

Pienten toimenpiteiden täydentämisen ja toteuttamisen on oltava jatkuva prosessi liikenneympäristön kohentamisessa. Tällaisia pieniä toteutettavia toimenpiteitä ovat esimerkiksi näkemäraivaukset, jalankulku- ja pyöräväylien ylitysten ja liittymien turvallisuutta parantavat järjestelyt, liikenteen rauhoittamistoimet, nopeusrajoitusten tarkistukset ja liikenteenohjausjärjestelyt. Toimenpideohjelma sisältää joitakin suurempia työn aikana esille tulleita rakennustoimenpiteitä. Nämä vaativat tarkempaa suunnittelua.

Suunnitelman aikajänne on noin 10 vuotta. Kustannusten määrittely perustuu olemassa oleviin suunnitelmiin, selvityksiin sekä asiantuntija-arvioihin ja yksikkökustannustietoihin niiltä osin, kun tarkempaa kustannusarviota tai suunnitelmaa kohteesta ei ole vielä tehty. Hankkeiden mahdollisessa myöhemmässä ohjelmoinnissa on muistettava, että määriteltyihin kustannusarvioihin sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon hankkeiden jatkosuunnittelussa. Taloudellinen tilanne ja käytettävissä olevat rahoitus joko mahdollistaa tai estää hyviksi todettujen liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteuttamisen.

Suunnitelman sisältämät toimenpiteet on ryhmitelty kolmeen eri kiireellisyysluokkaan, joiden toteutus jakautuu eri vuosille. Pääsääntöisesti ensimmäisessä kiireellisyysluokassa olevat liikenneympäristön parantamistoimenpiteet ovat pieniä heti toteutettavia toimenpiteitä sekä muita kiireellisiä kohteita, joista osa on jo suunniteltu aikaisemmin. Toisen kiireellisyysluokan toimenpiteet ovat muita liikenneturvallisuuden kannalta tärkeitä lähivuosina toteutettavia hankkeita, joiden toteutus edellyttää suunnitelmallisen rahoituksen järjestämistä. Kolmannen kiireellisyysluokan hankkeet ovat työn aikana esille tulleita hankkeita, joiden toteutus parantaa liikenneturvallisuutta pitkällä aikavälillä, mikäli toteuttaminen on taloudellisesti mahdollista. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden kustannukset on esitetty taulukossa 6. ja toimenpideohjelmat löytyvät kunnittain liitteistä 1–4.

Taulukko 6. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden kustannuksia.

		Kiireellisyysluokka 1	Kiireellisyysluokka 2	Kiireellisyysluokka 3	Yhteensä
Hausjärven toimenpiteet	Kunta	1 350 €	46 650 €	2 597 000 €	2 645 000 €
	ELY	6 750 €	3 150 €	1 180 000 €	1 189 900 €
	Muut				
Hyvinkään toimenpiteet	Kunta	147 700 €	1 623 833 €	4 077 500 €	5 849 033 €
	ELY	20 600 €	505 833 €	420 000 €	946 433 €
	Muut	15 500 €	77 333 €	1 278 500 €	6 795 467 €
Lopen toimenpiteet	Kunta	4 350 €	100 500 €	375 000 €	479 850 €
	ELY	7 050 €	11 800 €	1 690 000 €	1 708 850 €
	Muut	600 €			600 €
Riihimäen toimenpiteet	Kunta	663 675 €	860 800 €	5 070 000 €	6 594 475 €
	ELY	3 275 €	61 000 €	305 000 €	369 275 €
	Muut				
ELY:n kustannukset suunnittelualueella yhteensä		37 675 €	581 783 €	3 595 000 €	4 214 458 €
Muut (yksityiset ja LiVi/Rata)		16 100 €	77 333 €	1 278 500 €	1 371 933 €
Yhteensä		870 850 €	3 290 900 €	16 993 000 €	21 154 750 €

6 Suunnitelman vaikutukset ja vaikuttavuus

6.1 Yleistä

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutusten arviointi on haastavaa. Kunnan liikenneturvallisuuden kehittymiseen vaikuttaa tehtävän liikenneturvallisuustyön lisäksi useat muut asiat, kuten esimerkiksi kansantalouden yleinen kehittyminen ja liikennesuoritteiden kasvu. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksista on olemassa tutkimustietoa. Tieto on kuitenkin hajanaista, laadultaan vaihtelevaa ja tuloksiltaan jopa ristiriitaista. Toimenpiteiden suunniteltu laajuus ja vaikutusten päällekkäisyydet sekä kohdentaminen heijastuvat saavutettaviin vaikutuksiin, koska eri toimenpiteet voivat liittyä toisiinsa. Optimaalinen ratkaisu on vain harvoin yksittäinen toimenpide, koska oikeanlaisten toimenpiteiden sopivalla yhdistelmällä kokonaisvaikutus voi olla suurempi kuin yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset erillisinä olisivat. Puutteellisinta tietoa vaikutuksista on erilaisten toiminnallisten ja tietoisuuden lisäämiseen liittyvien toimenpiteiden osalta.

Turvallisuusvaikutusten lisäksi liikenneturvallisuustoimenpiteillä on paljon muitakin positiivisia vaikutuksia. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla lisätään kyseisten kulkutapojen käyttöä, millä on suoraan vaikutusta ihmisten terveyteen sekä kestävä liikenteen edistämiseen. Kulkutapajakauman muuttaminen vaatii myös fyysisiä liikennenympäristön parantamistoimenpiteitä, koska pelkän kulkutapajakauman muuttaminen voi heikentää turvallisuutta. Maankäytössä tehdyillä ratkaisuilla voidaan vaikuttaa suoraan liikenneturvallisuuden parantamiseen ja pidemmällä aikavälillä kestävien kulkutapojen käytön lisäämiseen.

6.2 Liikennenympäristön parannustoimenpiteiden liikenneturvallisuusvaikutukset

Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisen ja toimenpiteiden kustannusarvioiden perusteella voidaan arvioida liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutusta ja tehokkuutta. Toimenpideohjelmassa maanteiden parannustoimenpiteille on määritetty laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vuotuinen vähenemä TarvaMT 5.1 -ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Ohjelma arvioi tehtävän toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä kullekin toimenpiteelle määritellyn keskimääräisen vaikutuksen perusteella. Tarvan vaikutuskertoimet on määritetty tutkimustietojen perusteella 1990-luvun alussa, jonka jälkeen niitä on päivitetty vähitellen tutkimustiedon karttuessa. Maantieverkon toimenpiteiden vaikutukset ja tehokkuus eri kiireellisyysluokissa on esitetty taulukossa 7. Katuverkon toimenpiteiden vaikutuksia voidaan arvioida karkeasti taulukon 8. perusteella.

Taulukko 7. Yhteenveto toimenpiteistä eri kiireellisyysluokissa sekä maanteiden henkilövahinko-onnettomuusvähenemä.

Kiireellisyysluokka	Kaikki toimenp. lkm	Kaikkien toimenp.kust. €	Maanteille kohdistuneiden toimenp.lkm	Maanteille kohdistuneiden toimenp.kust. €	Heva-väh. Hvjo/vuosi	Heva-tehokkuus 1000 € /heva
Kiireellisyysluokka 1	86	870 850 €	48	260 250 €	0,272	957
Kiireellisyysluokka 2	62	3 290 900 €	19	651 100 €	0,324	2 010
Kiireellisyysluokka 3	59	16 993 000 €	18	8 752 000 €	0,07	125 029
	207	21 154 750	85	9 663 350	0,666	14 510

Taulukko 8. Eri lähteissä esitettyjä arvioita turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksista (Lähde: Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta, Lintu-julkaisu, TARVA 4.13).

Toimenpide	Onnettomuuksien vähenemä, arvio [%]	Tarvan vaikutuskerroin		
		Auto	Kevyt	Eläin
Eritasoliittymän rakentaminen	40–50	0,6	0,6	1
Kiertoliittymän rakentaminen	35–50	0,5	0,85	1
Liikennevalojen asettaminen	15–30	0,7	0,7	1
Nopeusrajoitus 80 → 60 km/h	15–25	0,83	0,83	0,83
Hidasteiden rakentaminen	15–20	0,85	0,85	0,85
Nopeusrajoitus 100 → 80 km/h	15–40	0,857	0,857	0,857
Tievalaistuksen rakentaminen	15–25	0,9	0,8	0,9
Kevyen liikenteen eritason rakentaminen	30	1	0,7	1
Liittymän porrastaminen	15–20	0,8	0,9	1
STOP-merkin asettaminen	10–15	0,85	0,85	1
Kameravalvonta	10–30	0,91	0,91	0,91
Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen	10–20	1	0,8	1
Ajosuuntien erottaminen rakenteellisesti	15–20	0,83	1	1
Muuttuva nopeusrajoitus	5–10	0,95	0,95	0,95
Näkemäraivaus liittymässä	5–10	0,95	0,95	1
Suojatien merkitseminen	5–10	0,95	0,9	1
Väistötilan rakentaminen	15	0,85	1	1
Riista-aidan rakentaminen	15	1	1	0,85
Kaiteiden rakentaminen	15–25	0,85	1	1
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	5–10	1	0,9	1

Toimenpiteistä turvallisuuden kannalta taloudellisesti tehokkaimpia ovat edullisesti toteutettavat toimenpiteet, kuten nopeusrajoitusten alentamiset, liikenteen ohjaustoimet sekä suojatiejärjestelyt. Yksittäisten liikenneympäristön parannustoimenpiteiden vaikutus koettuun turvallisuuteen on usein merkittävämpi kuin vaikutus onnettomuusmääriin.

Liikenneonnettomuuksia ei voida vähentää vain liikenneympäristöön kohdistuvilla toimenpiteillä. Onnettomuuksien vähentämiseen tarvitaan isona osana myös liikennekasvatuksen ja tiedotuksen keinoja, valvontaa, laite- ja ajoneuvokehitystä sekä liikkumistarpeeseen vaikuttamista. Myös ihmisten asenteella ja valinnoilla on vaikutusta tavoitteiden saavuttamisessa, oli kyse sitten maankäytön tai liikenneympäristön suunnittelusta, asuinpaikan tai kulkutavan valinnasta, liikennekäyttäytymisestä tai turvalaitteiden käytöstä. Liikenneturvallisuustyön merkitystä onnettomuusvähenemän kautta ei voida yksiselitteisesti mitata vaan pitkäjänteisen liikennekasvatus-työn tulokset näkyvät tilastoissa usein vasta vuosien viiveellä.

Ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet ovat kustannustehokkaita toimia. Yhden toimenpiteen hinta on keskimäärin noin 500 euroa. 3. kiireellisyysluokan toimet ovat kalliita, eikä niillä silti ole merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuden parantamisessa. Kiireellisyysluokassa 3. yhden henkilövahinkoon johtaneen onnettomuuden poistaminen maksaa keskimäärin 37 miljoona euroa. Kiireellisyysluokan 2. toimenpiteet ovat kustannuksiltaan noin 4 000 euron luokkaa.

6.3 Tavoitteiden saavuttaminen

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen riippuu useista eri tekijöistä. Seudulle esitetty liikenneturvallisuusvisio ja -tavoitteet ovat ohjanneet suunnitelman laadintaa ja vaikuttaneet sen sisältöön.

Suunnitelman laatimisen yhteydessä on arvioitu onko asetetut tavoitteet saavutettavissa. Lähtötilanteessa (keskiarvo vuonna 2008–2012) kuoli 5,4 henkilöä ja tavoitteena on nolla liikennekuolemaa vuonna 2020. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrää oli 114 onnettomuutta (keskiarvo vuonna 2008–2012) ja tavoitteena on korkeintaan 85 onnettomuutta vuonna 2020. Liikennemäärän kasvu asettaa lisähaasteita tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Tavoitteet todeksi, tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014) esitettyjen toimien ja niiden vaikutusten on arvioitu vaikuttavan tällä seudulla samassa suhteessa kuin alueen liikennesuorite oli suhteessa koko Suomen liikennesuoritteeseen (1,7 %). Valtakunnan suunnitelmassa on arvioitu mm. autokannan uudistumisesta, yleisnopeusrajoituksen alentamisesta (80 km/h -> 70 km/h) taajaman ulkopuolella, turvallisesta ja vastuullisesta liikennekäyttäytymisestä saatavaa kuolemien vähentämispotentiaalia. Valtakunnallisen suunnitelman toimenpiteet vähentävät toteutuessaan seudulla yli yhden kuolemaan ja yli 20 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa ennen v. 2020.

Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuuden parantaminen on mahdollista vaikuttamalla yhdyskuntarakenteeseen ja näin luomalla mahdollisuuksia turvallisille ja kestäville liikkumisvalinnoille.

Suunnitelmassa ELY-keskuksen maanteille esitettyjen toimenpiteiden yhteenlaskettu vuosittainen onnettomuusvähenemä on Tarva- laskelman mukaan 0,7 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (0,07 kuolemaa). Katuverkolle esitettävien toimenpiteiden vaikuttavuutta voidaan arvioida karkeasti Tarva-vaikutuskertoimien perusteella (noin 1 henkilövahinkoon johtanut onnettomuus ja 0,1 kuolemaa).

Tässä suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuusyhteistyön aktivointi sekä turvallisen ja kestävä liikkuksen edistämistyön toimintamallin ja suunnitelman toteuttaminen voidaan arvioida kansainvälisten kokemusten perusteella (mm. norjalaisen liikenneturvallisuuskirjaan kootut vaikutustarkastelut) vähentävän liikenneonnettomuuksia enemmän kuin fyysiset liikennejärjestelyt (arviolta yli 1 kuolemaa ja 10 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta).

Vaikutustarkastelu osoittaa, ettei toimenpideohjelman mukaisilla toimilla saada liikennekuolemia kokonaan poistettua, mutta kuolemien puolittaminen onnistuu laskennallisesti. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tavoite on mahdollista saavuttaa. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä kaikilla osa-alueilla. Jos investointeja ei voida toteuttaa, tarvitaan ajonopeuksien alentamista, kiinnijäämisriskin tason nostamista ja muita tehokkaita toimia. Tärkeintä tavoitteiden saavuttamisen kannalta on, että tavoitteisiin pyritään mahdollisimman laajaa keinovalikoimaa käyttäen.



6.4 Suunnitelman toteuttaminen

Käytännön toiminta ja toimenpiteet on tärkeää käynnistää välittömästi suunnitelman valmistuttua. Liikenneturvallisuuustyötä ei tulisi jättää vain liikenneympäristön parantamiseen, vaan toiminnan painopisteen tulee olla ennen kaikkea tietoisuuden lisäämisessä, kasvatuksessa ja kestävä liikumisen edistämisessä.

Suunnitelman valmistuttua sille olisi tärkeää saada päättäjien hyväksyntä, koska useat suunnitelman toimenpiteistä vaativat lisää resursseja. Hyväksynnällä taataan myös paremmat mahdollisuudet suunnitelman toteutumiselle. Suunnitelmalle saadaan näkyvyyttä sekä painoarvoa, kun se esitellään kunnan lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa. Näin saadaan päättäjät pohtimaan kuntansa liikenneturvallisuuden tilaa. Poliittisella käsittelyllä vahvistetaan liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen tavoitteet osaksi kuntien laatu- ja tulostavoitteita ja osoitetaan työhön tarvittavat resurssit. Hallintokuntien johdon tuki ja työntekijöiden kannustus auttavat työntekijöitä käyttämään suunnitelmaa omana työkalunaan päivittäisessä liikenneturvallisuuustyössä. Suunnitelman valmistumisesta kerrotaan paikallisessa mediassa, mikä korostaa liikenneturvallisuuustyön merkitystä ja lisää sen arvostusta. Tiedotus ajoitetaan koulujen alkun, jolloin liikenteen turvallisuus on yleinen puheenaihe.

Mahdollisimman laajaa keinovalikoimaa käytettäessä suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin on helpompi päästä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää suunnitelman toimenpiteiden määrätietoista toteuttamista ja liikenneturvallisuusryhmien sitoutumista liikenneturvallisuuustyöhön.



7 Seuranta ja mittarit

Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja seuraa valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä. Liikennevirasto seuraa ELY-keskusten liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista. ELY-keskusten liikenneturvallisuustavoitteena on mm. liikenneympäristön parantaminen, jota seurataan henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämisellä, sekä poikkihallinnollinen työ, jota seurataan muassa oman alueen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuudella, liikenneturvallisuusryhmien aktiivisuudella, toimijatuen työllä, alueellisilla yhteistyöryhmillä, jne.

Nykytilanneanalyysin ja ongelmakohteiden kartoituksen pohjalta on asetettu tavoitteet ja toimenpiteet Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuntien liikenneturvallisuusryhmät vastaavat liikenneturvallisuustyön seurannasta. Liikenneturvallisuuden parantaminen vaatii pitkäjänteistä työtä. Liikenneonnettomuuksien syntyyn vaikuttavat useat tekijät yhdessä, eivätkä yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset yleensä näy heti onnettomuustilastoissa, vaan vasta pitemmän ajanjakson kuluessa. Seurannan avulla nähdään, onko tehty työ ollut oikeansuuntaista. Se auttaa jakamaan niukat resurssit oikein ja helpottaa tulevien toimien suunnittelua. On myös tärkeää, että liikenneturvallisuustyötä tekevät saavat palautetta työstään, ja myönteinen kehitys lisää motivaatiota työn jatkamiseen.

Suunnitelmassa on määritetty liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi seurantamittareita. Mittareiden avulla on helpompi muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tavoitteena on työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä tahoja, sillä mittarit kuvaavat pelkistetyksi liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. (Taulukko 9.)



Taulukko 9. Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen seurantamittarit.

A. Onnettomuuksien päämittarit

Mittari nro	Mittari	Lähtötaso	Tavoite 2020
1	Kuolleiden määrä (henkilöä / vuosi)	5,4 (Ka. 2008–2012)	0
2	Loukkaantuneiden määrä (henkilöä / vuosi)	143 (ka 2008–2012)	107 (-25 %)
3	Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä (onnettomuutta / vuosi)	114 (ka 2008–2012)	85 (-26 %)

B. Liikennekäyttäytyminen

Mittari nro	Mittari	Lähtötaso	Tavoite 2020
4a	Pyöräilykypärän käyttö, Uudenmaan maakunta	76 % (2013)	88 %
4b	Pyöräilykypärän käyttö, Kanta-Hämeen maakunta	24 % (2013)	62 %
5a	Turvavyön käyttö henkilöauton etupenkillä taajamissa, Uudenmaan maakunta	75 % (v. 2013)	88 %
5b	Turvavyön käyttö henkilöauton etupenkillä taajamissa, Kanta-Hämeen maakunta	88 % (v. 2013)	94 %
6a	Turvavyön käyttö henkilöauton etupenkillä taajamien ulkopuolella, Uudenmaan maakunta	94 % (v. 2013)	97 %
6b	Turvavyön käyttö henkilöauton etupenkillä taajamien ulkopuolella, Kanta-Hämeen maakunta	95 % (v. 2013)	98 %
7a	Heijastimen käyttö taajamassa, Uudenmaan maakunta	55 % (v. 2012)	78 %
7b	Heijastimen käyttö taajamassa, Kanta-Hämeen maakunta	28 % (v. 2012)	64 %

Tavoitteena on saada turvalaitteita käyttämättömien osuus pienennettyä puoleen”

C. Liikenneympäristö ja onnettomuudet

Mittari nro	Mittari	Lähtötaso	Tavoite 2020
8	Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet nuoret (15–24-vuotiaat)	53 (ka 2009–2013)	40 (-25 %)
9	Polkupyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (poliisin tietoon tulleet, joka on todellisuudessa vain n. 10–15 % kaikista onnettomuuksista)	17 (ka 2009–2013)	13 (-25 %)
10	Mopo-onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä	17 (ka 2009–2013)	13 (-25 %)
11	Taajamissa tapahtuneet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet	61 (ka 2009–2013)	46 (-25 %)
12	Taajamien ulkopuolella tapahtuneet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet	18 (ka 2009–2013)	14 (-25 %)

D. Liikenneturvallisuusyhteistyö

Mittari nro	Mittari	Lähtötaso	Tavoite 2020
13	Matkojen kulkutapajakauma kestäväillä liikkumismuodoilla (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne)	38 % (2011)	46 % (+20 %)
Toimintasuunnitelmassa määritettyjen toteutuneiden tapahtumien määrä vuosittain			
14a	Tapahtumien määrä HAUSJÄRVI	-	100 %
14b	Tapahtumien määrä HYVINKÄÄ	-	100 %
14c	Tapahtumien määrä LOPPI	-	100 %
14d	Tapahtumien määrä RIIHIMÄKI	-	100 %

Lähteet

Hyvinkään kaupunkistrategia 2009–2012. Pricewaterhouse Coopers Oy, Helsinki.

http://www.hyvinkaa.fi/Tiedostot/Asuinymp%3%a4rist%c3%b6%20ja%20rakentaminen/Tekniikka%20ja%20ymp%3%a4rist%c3%b6%20Strategiat/liitetiedostot/Hyvink%c3%a4%c3%a4%20kaupunkistrategia-asiakirja_korjattu.pdf

Hyvinkään–Riihimäen seudun Liikenneturvallisuuksuunnitelma. Tiehallinto. 2003.

Kiinteistöt, Kaavoitus, Matkaketju, Viisas liikkuminen; Viisas liikkuminen kiinteistöissä, Esiselvitys 1/2013. Motiva. 2013.

Kuntien internetsivut.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita, 4/2011. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2011.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. 2/2012. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012.

Lautala, M., Krankka, A., & Martikainen, J. Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys 2013. Raportteja 50/2013. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 2013.

Lautala, M., Korhonen, A. & Ruonakoski, A. 2012: Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma. Raportteja 111/2012. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Opas kuntien liikenneturvallisuuksuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Riihimäen ilmastostrategia 2020, ”Kohti hiilineutraalia Riihimäkeä”. 2011: Riihimäen kaupunki.

Rinta-Piirto, J. & Räinen, S. 2011: Riihimäen seudun joukkoliikenteen palvelutaso, Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittely PATA2. Julkaisuja 27/2011. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012.

Tieliikenneonnettomuudet 2003–2012. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Liikennevirasto & WSP Finland Oy.

Liitteet

Kuntakohtaiset osuudet, liitteet 1–4, sisältävät:

Liikenneturvallisuuden nykytila, Liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen edistämistyön kehittäminen (toimintasuunnitelma), Liikenneympäristön parantaminen (toimenpidetaulukot ja kartat)

Liite 1. Kuntakohtaiset osiot - Hausjärvi

Liite 2. Kuntakohtaiset osiot - Hyvinkää

Liite 3. Kuntakohtaiset osiot - Loppi

Liite 4. Kuntakohtaiset osiot - Riihimäki

Liite 5. Onnettomuustietoja suunnittelualueelta

Liite 6. Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen

Liite 7. Toimintavinkkejä liikennekasvatukseen eri ikäryhmille

Liite 8. Nopeusnäyttötaulujen sijainti suunnittelualueella

Liite 9. Määritelmät

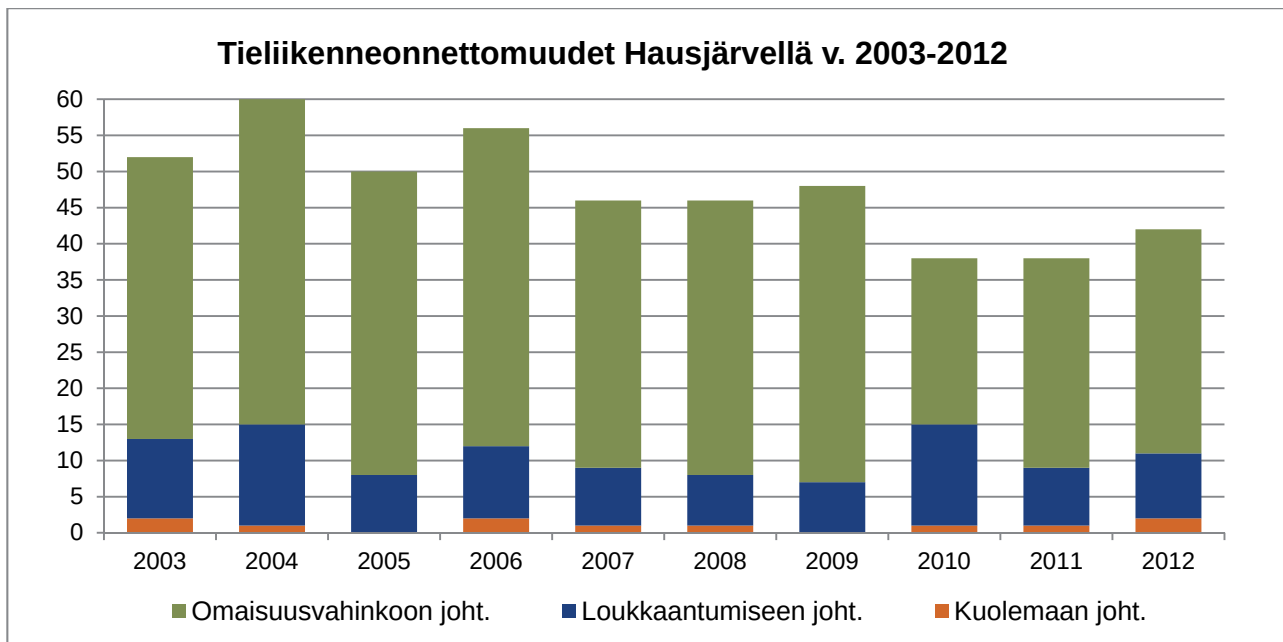
Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 56/2014					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Christel Kautiala Eija Yli-Halkola Hanna Puolimatka		Julkaisu-aika Elokuu 2014			
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kunnat			
Julkaisun nimi Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma					
Tiivistelmä Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen kuntiin laadittiin turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma. Suunnitelma laadittiin yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen sekä suunnittelualueen kuntien kanssa. Suunnitelma laadittiin kestävä liikumisen näkökulmasta ja se sisältää turvallisuuden parantamisen lisäksi kestävä liikumisen edistämistä. Alueen liikenneturvallisuuksilannetta ja liikumistottumuksia kartoitettiin nykytila-analyysin lisäksi asukaskyselyllä. Kaikkiin alueen kuntiin tehtiin maastotarkastelut onnettomuusanalyysissä ja asukaskyselyssä nousseiden ongelmapaikkojen perusteella. Onnettomuusanalyysin tulosten mukaan suunnittelualueen liikenneturvallisuuden tila on koko maan keskiarvoa heikompi. Vuosien 2008–2012 keskiarvon mukaan suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneita tieliikenneonnettomuuksia tapahtui 125 kpl/100 000 asukasta vuodessa, kun koko maassa vastaava luku oli 116 kpl. Suunnittelualueen onnettomuuskustannukset ovat vuosittain yli 57 miljoonaa euroa, josta kuntien osuus on noin 10 miljoonaa euroa. Asukaskyselyn vastauksien mukaan suunnittelualueen liikenneturvallisuus koettiin pääasiassa melko turvalliseksi. Turvavälineiden käytössä huolestuttavaa oli, että vain noin 50 % vastaajista kertoi käyttävänsä aina tai yleensä pyöräilykypärää pyöräillessä. Kyselyn mukaan 60 prosentilla vastaajista työ- tai koulumatkan pituus suuntaansa on yli viisi kilometriä, joka asettaa haasteita kestävä liikumiselle. Nykytila-analyysin, valtakunnallisen ja alueellisen vision ja tavoitteiden pohjalta määriteltiin suunnittelualueen liikenneturvallisuus- ja kestävä liikumisen visio ja tavoitteet. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisioksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä ja liikenne on vastuullista ja se koetaan turvalliseksi. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentämistavoite on, että vuonna 2020 tapahtuu korkeintaan 85 henkilövahinko-onnettomuutta (v. 2008–2012 tapahtui keskimäärin 114 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta). Tavoitteena on myös, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus lyhyillä (alle 5 km) matkoilla kasvaa (kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvaa 38 %:sta 46 %:iin vuoteen 2020 mennessä). Suunnitelmatyön aikana kuntien liikenneturvallisuuksityötä aktivoitiin. Liikenneturvallisuusryhmien ja eri hallintokuntien edustajien kanssa ideoitii kaikille eri ryhmille sopivia toimintamutuja liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen edistämiseksi. Liikennenympäristön parantamishdotus tehtiin noin 210 alueen kohteeseen. Toimenpiteiden toteuttaminen vaiheistettiin kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan. Suunnitelma aikajänne on noin 8-10 vuotta ja suunnitelman toteutumista on tarkoitus seurata työssä asetettujen seurantamittareiden avulla.					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, liikkuminen, liikennekasvatus, liikenneonnettomuudet, kestävä liikkuminen, suunnitelmat					
ISBN (Painettu) 978-952-314-058-5	ISBN (PDF) 978-952-314-059-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854	
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-059-2		Kieli Suomi	Sivumäärä 47 + liitteet
Julkaisun tilaukset www.doria.fi/ely-keskus					
Kustannuspaikka ja -aika Helsinki elokuu 2014			Painotalo Grano Oy		

Publikationens serie och nummer Rapporter 56/2014				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Christel Kautiala Eija Yli-Halkola Hanna Puolimatka		Publiceringsdatum Augusti 2014		
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland samt Hausjärvi, Hyvinge, Loppis och Riihimäki		
Publikationens titel Plan för trygg och hållbart resande i Hausjärvi, Hyvinge, Loppis och Riihimäki (Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestäväen liikkumisen suunnitelma)				
Sammandrag Planen för trygg och hållbart resande för Hausjärvi, Hyvinge, Loppis och Riihimäki har utarbetats i samarbete mellan ELY-centralen och kommunerna. Planens utgångspunkt är hållbart resande och den innehåller förslag till förbättringar av trafiksäkerheten och främjandet av hållbar resande. Nuvarande trafiksäkerhetsläge och resevanor utreddes med hjälp av nuläges-analyser och enkät till befolkningen. Terränggranskningar gjordes till probleplatser enligt nulägesanalysen och enkäten. Enligt olycksanalysen är trafiksäkerhetssituationen sämre på område jämfört med genomsnittstalen för hela landet. På planeringsområdet inträffade 125 olyckor med personskador per 100 000 invånare per år, medan genomsnittet för hela landet är 116 olyckor. Olyckorna på området kostar samhället över 57 milj. euro varje år, av vilka kommunernas andel är ca 10 milj. euro. Enligt enkäten upplevs trafiksäkerheten på området huvudsakligen som ganska trygg. Det är dock oroväckande att endast cirka 50 % av de tillfrågade använder alltid eller oftast hjälm när de cyklar. Enkäten visade att 60 procent av de tillfrågades arbets- eller skolresor är längre än fem kilometer i ena riktningen, vilket innebär utmaningar för att färdas på ett hållbart sätt. På basis av nulägesanalysen samt de nationella och regionala visionerna och målen uppställdes för området en vision och mål gällande trafiksäkerheten och hållbart resande. Den långsiktiga visionen är att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken och trafikeringen sker på ett ansvarsfullt sätt samt trafiken upplevs som trygg. Målet är att det sker år 2020 högst 85 olyckor med personskador (2008-2012 inträffade i genomsnitt 114 olyckor med personskador årligen). Målet är också att andelen resor som görs till fots eller med cykel och kollektivtrafik på korta (mindre än 5 km) sträckor ökar (målet är att andelen resor på hållbart färdesätt ökar från 38 % till 46 % före år 2020). Trafiksäkerhetsarbetet aktiverades i kommunerna under planens gång. Tillsammans med trafiksäkerhetsgrupperna och representanter från de olika förvaltningarna planerades lämpliga former av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och för att främja ett hållbart resande. Omkring 210 förbättringsförslag i trafikmiljön gjordes och de uppdelades i tre genomförningsfaser. Åtgärderna planeras att genomföras under ca 8-10 år och planen uppföljs med hjälp av indikatorer.				
Nyckelord (enligt Allärs) Trafiksäkerhet, mobilitet, trafikfostran, trafikolyckor, hållbar trafik, planer				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
978-952-314-058-5	978-952-314-059-2	2242-2846	2242-2846	2242-2854
www		URN		Språk
www.doria.fi/ely-keskus		URN:ISBN:978-952-314-059-2		Finska
				Sidantal
				47 + bilagor
Beställningar www.doria.fi/ely-keskus				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	
Helsingfors augusti 2014			Grano Oy	

Hausjärvi

Liikenneturvallisuuden nykytila

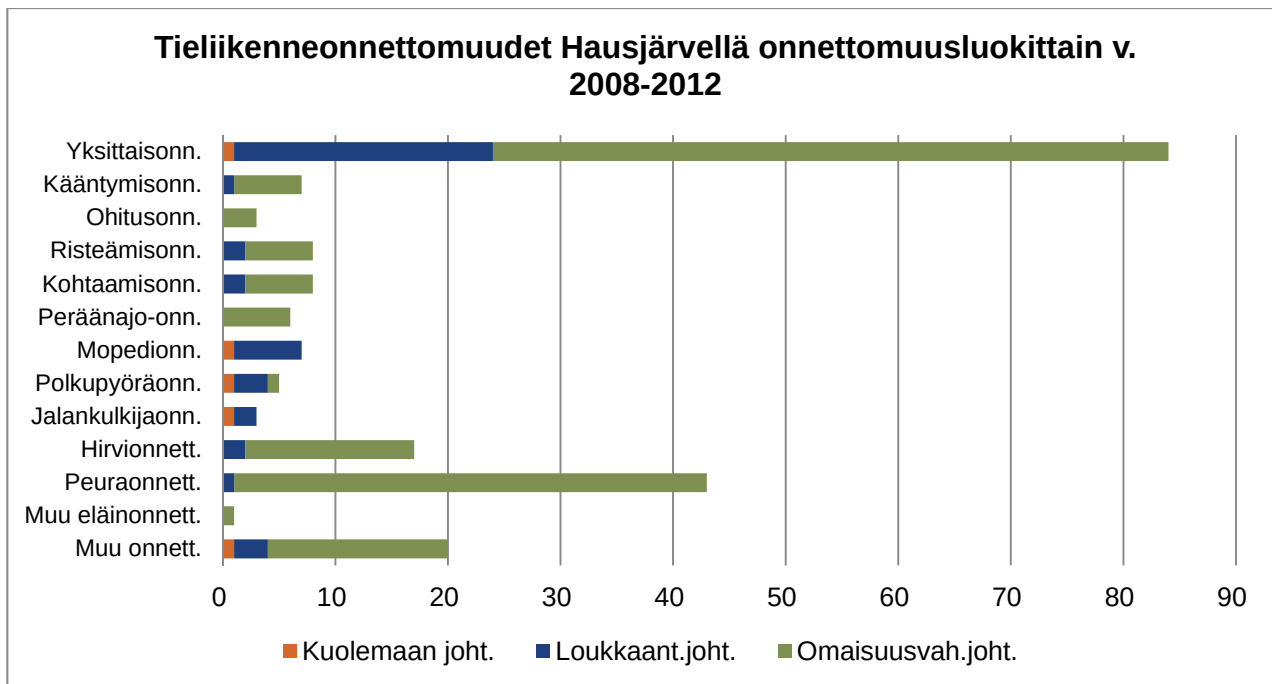
Hausjärvellä tapahtui vuosina 2003–2012 yhteensä 476 poliisin raportoimaan liikenneonnettomuutta (ka 48 onn./vuosi). Onnettomuuksista 11 (ka 1 onn./vuosi) johti kuolemaan ja 96 (ka 10 onn./vuosi) loukkaantumiseen. (Kuva 1.)



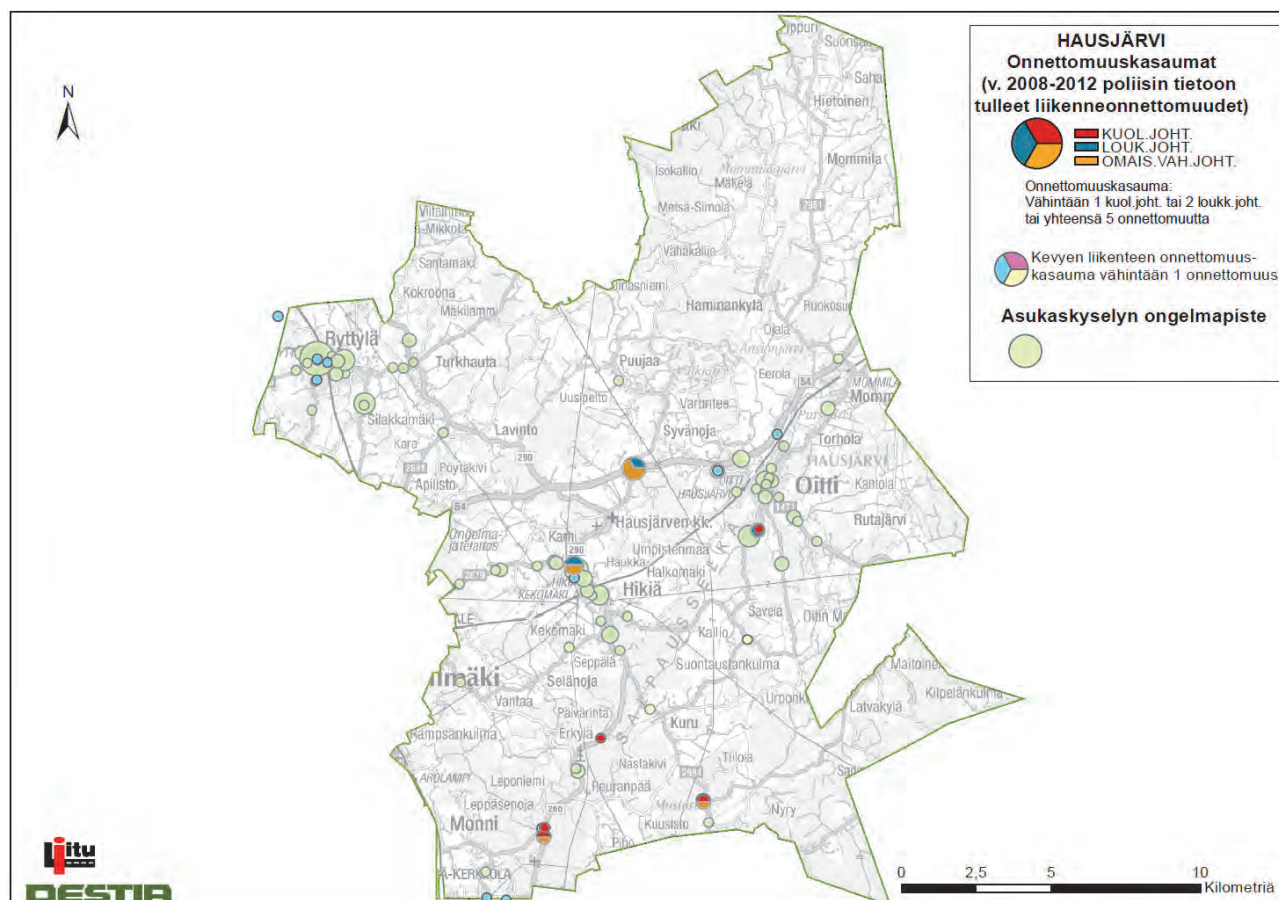
Kuva 1. Tieliikenneonnettomuudet Hausjärvellä vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu).

Hausjärvellä onnettomuuksien kokonaismäärä on laskenut 2000-luvulla. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on kuitenkin pysynyt melko tasaisena. Asukaslukuun suhteutettuna Hausjärvellä (114 henkilövahinko-onnettomuutta/100 000 asukasta) tapahtui henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia hieman vähemmän kuin koko suunnittelualueella (125 heva-onn./100 000 as) ja Manner-Suomessa (116 heva-onn./100 000 as).

Vuosina 2008–2012 Hausjärvellä tapahtui eniten yksittäis- ja peuraonnettomuuksia (Kuva 2.). Hausjärvellä (12 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista) henkilövahinkoon johtaneiden mopo-onnettomuuksien osuus on suurempi kuin koko suunnittelualueella (14 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista).



Kuva 2. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä Hausjärvellä vuosina 2008–2012 (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu).



Kuva 3. Kartassa on esitetty Hausjärvellä v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu ja asukaskysely 2013).

Liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen edistämistyön kehittäminen

Hausjärvelle laadittiin toimintasuunnitelma teknisen toimen, koulu-, nuoriso- ja vanhuspuolen edustajien kanssa. Mukana suunnitelman ideoinnissa oli myös Uudenmaan ELY-keskuksen edustaja. Toimintasuunnitelman tarkoituksena on ohjata kunnassa tehtävää liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen työtä. Liikenneturvallisuusryhmän vastuulla on valvoa, että toimintasuunnitelmassa esitettyjä tilaisuuksia, tapahtumia ja toimia toteutetaan ja että toimintasuunnitelma päivitetään vuosittain. Toimintasuunnitelma on laadittu koskemaan kaikkia eri kohderyhmiä. (Taulukko 1.)

Taulukko 1. Hausjärven kuntakohtaiset toimenpiteet ja toimintamuodot kaikille kohderyhmille.

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
OPPILAAT	Turvallinen koulumatka ja turvavälineiden käyttö: Kävelevä koulubussi ekaluokkalaisille (voidaan jakaa ideaa keväisin esikoululaisten vanhemmille) Koulukummit avustavat ja neuvovat nuorempia oppilaita liikenneturvallisuusasioissa ja toimivat esimerkkinä (turvavälineiden käyttö)	Syksyisin Jatkuva	Perusopetuksen opettajat, vanhemmat / lähipiiri, varhaiskasvatuksen henkilökunta, koulukummit
OPPILAAT	Pyöräilyn edistämiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi pyöräilykilpailu koululaisille (kilpailun yhteydessä: turvavälineiden käyttö, pyöräily säännöt, jne.)	Vuosittain	Perusopetuksen opettajat / Lions Club, muut yhdistykset, poliisi, Liikenneturva
OPPILAAT JA NUORISO	Liikenneturvallisuuteen liittyviä teemapäiviä (esim. heijastinkampanja) Päihdevalistuksen yhteydessä liikenneturvallisuusasiat mukana, mopoiluun liittyviä teemoja Liikenneturvallisuusasiat mukana jokapäiväisessä työssä	Tapahtumia vuosittain	Nuoriso-, vapaa-aika-, kulttuuri- ja sivistystoimi, opettajat / koulut, yhdistykset, Liikenneturva, poliisi
OPPILAAT, OPETTAJAT JA VANHEMMAT	Turvallinen koulumatka ja koulupiha: Koulujen saattoliikennejärjestelyjen tarkastaminen	Tarvittaessa	Tekninen toimi, rehtori ja koulun henkilökunta (perusopetus)
PERUSOPETUKSEN JA TOISEN ASTEEN HENKILÖKUNTA	Opettajien liikennekasvatusosaamisen vahvistaminen, motivoiminen ja aktivoiminen liikennekasvatukseen: Liikenne hurautti verkostoon – täydennyskoulutuspäivä (Hyvinkäällä 2014 18.9.2014) Toivotaan henkilökunnalle mahdollisuutta osallistua koulutukseen	Opettajien perehdyttämistilaisuuksia tarvittaessa	Kunnasta vastuu henkilö, joka vie tiedon osallistumisesta rehtorikokoukseen tms. / Liikenneturva
OPPILAAT JA VANHEMMAT	Tiedotetaan vanhemmille liikenneturvallisuusasioista esim. vanhempainilloissa ja WILMA-palvelun kautta (voidaan käyttää Liikenneturvan tiedotteita ja materiaalia)	Koulujen alussa ja keväisin, jatkuva	Perusopetuksen opettajat / Liikenneturvan materiaali ja kouluttaja-apu vanhempainiltoihin
AIKUISVÄESTÖ	Tiedotetaan muuttuvista liikennejärjestelyistä ja maanrakennuskohdista esim. paikallislehdissä ja kunnan nettisivuilla Liikenneturvallisuusaiheisia tietoiskuja (esim. turvalaitteiden käyttö)	Jatkuva	Tekninen toimi, liikenneturvallisuusryhmä / Paikallislehdet, kunnan tiedottajat

Liite 1. Kuntakohtaiset osuudet - Hausjärvi

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
IKÄIHMISET	Vanhusten viikolle mukaan liikenneturvallisuusteemoja esim.: • Heijastinkampanja • Ikäautoilijan kuntokurssi • Pysy pystyssä kampanja • Luentoja	Vanhusten viikolla/ vuosittain	lääkkäiden kanssa työskentelevät / Liikenneturva, järjestöt ja yhdistykset
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Esteettömyyden huomioiminen osaksi kaavoitusta, yhteistyötä vanhusneuvoston ja muiden iäkkäiden ja erityisryhmien kanssa työskentelevien kanssa	Jatkuva	Tekninen toimi, kaavoitus / Vanhusneuvosto, vammaisjärjestöt jne.
KAIKKI IKÄRYHMÄT	Liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen asioita mukaan eri tapahtumiin, kuten markkinoille ja soututapahtumiin	Tapahtumien yhteydessä	Tapahtumien järjestäjät, liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva, järjestöt ja yhdistykset
LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ	Toiminnan kehittäminen: • Ryhmän koolle kutsuminen (2-4 kertaa vuodessa), asialistat, valmistelu, vetovastuu • Ryhmän toiminnan vastuun jakaminen kaikkien hallintokuntien kesken • Vammaisneuvoston ja oppilaskunnan/nuorisovaltuuston kuuleminen kokouksissa • Tapaamisia alueen muiden litu-ryhmien kanssa • Osallistuminen "Näin meillä" seminaariin joka toinen vuosi	2-4 kertaa vuodessa 1 kertaa vuodessa 16.9.2014 joka toinen vuosi	Ryhmän pj. / Liikenneturva, eri hallintokuntien edustajat

Liikenneympäristön parantaminen

Kiireellisyysluokat:

1 = toteutus v. 2014–2015

2 = toteutus 2016-

3 = pitkällä aikavälillä toteutettavat hankkeet

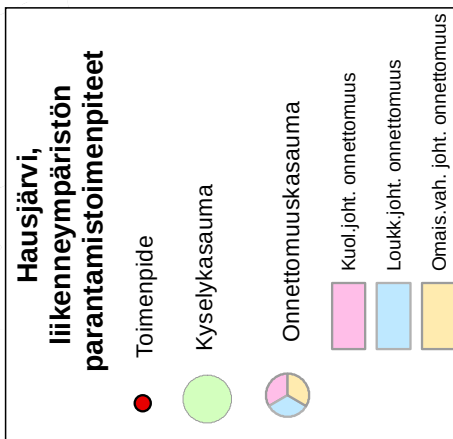
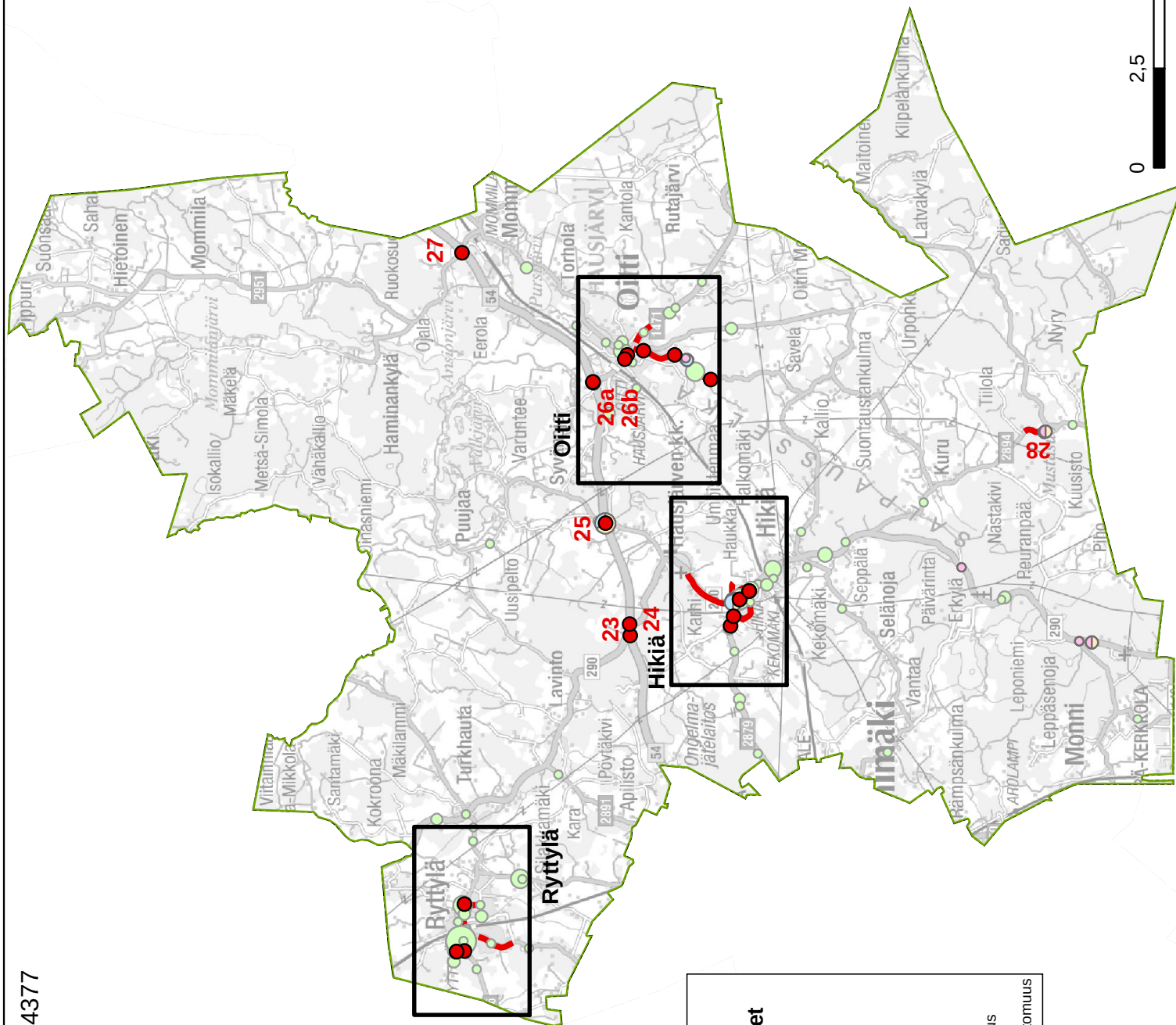
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennelmä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
		Seudun yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä (mopoilulle sallitut jalankulku- ja pyörätiet)				1	ELY-keskus ja kunta		
Oitti									
1	Keskustie (mt 13816)	Näkemäraivaus suojatien edestä (näkemäeste Oitintieltä oikealle käännytässä)	200	0,002	287	1	ELY-keskus	13816/1/30 - 1/30	
2	Tammitie x Oitintie (mt 1471)	Näkemäraivaus (näkemät jk+pp-väyläelle) Tammitieltä Oitintielle käännytässä	200	0,006	287	1	ELY-keskus ja kunta	1471/5/5650 - 5/5650	
3	Savelantie (mt 13817) x Kalliontie (mt 13811)	Näkemäraivaus	200	0,004	287	1	ELY-keskus	13811/1/270 - 1/270	Näkemät Savelantieltä tultaessa vasemmalle huonot
4a	Savelantie (mt 13817)	Taajamamerkin siirto Nummenpääntien liittymän eteläpuolelle (nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h)	100	0,001	678	1	ELY-keskus	13817/1/1110 - 1/2310	Maankäyttö kasvanut
4b	Savelantie (mt 13817)	Nopeusrajoituksen 50 km/h korostaminen maalaamalla nopeusrajoitus Savelantien ajorataan taajamamerkin kohdalle	200	0,000	657	1	ELY-keskus	13817/1/2310 - 1/2310	
4c	Savelantie (mt 13817)	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (kunta vastaa suunnittelu- ja rakentamiskustannuksista)	790 000	0,004	101	3	Kunta	13817/1/0 - 1/2274	
4d	Savelantie (mt 13817)	Valaistuksen rakentaminen (kunta rakentaa ja ylläpitää, suunnitelma olemassa?)	46 000	0,003	362	2	Kunta	13817/1/875 - 1/2400	
5	Oitintie (mt 1471)	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti. Kunta vastaa suunnittelu- ja rakentamiskustannuksista)	195 000	0,001	101	3	Kunta	1471/5/4580 - 5/5150	
Hikiä									
6	Hikiäntie (mt 290) välillä Rytö-Marttilantie – Karhintie (mt 2879)	Harkitaan suojaatiemerkintöjen poistamista (keskisaarekkeet jäävät, välillä kolme keskisaarekkeellista suojatietä)	-	-	-	1	ELY-keskus	290/6/2210 - 6/3590	Keskisaarekkeellisia suojateitä 60 km/h nopeusrajoitus-alueella, liikenneympäristö ei tue nopeusrajoituksen alentamista. merkittyjä suojateitä ei saa olla yli 50 km/h tieosuuksilla. Uusi suojaatieohje.

Liite 1. Kuntakohtaiset osuudet - Hausjärvi

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
7a	Hikiäntie (mt 290), Eskon koulun kohta	Latotien liittymässä olevan keskisaarekkeellisen suojatien suojatiemerkin/ liikenteenjakajan korostaminen herätevarsin	500	0,005	603	1	ELY-keskus	290/6/1920 - 6/1920	Koulun kohta, useita aloitteita jossa mainitaan suuret ajonopeudet
7b	Hikiäntie (mt 290), Eskon koulun kohta	Länsitien ja Itätien liittymässä olevan keskisaarekkeellisen suojatien suojatiemerkin/ liikenteenjakajan korostaminen herätevarsin	500	0,003	603	1	ELY-keskus	290/6/1620 - 6/1260	
7c	Hikiäntie (mt 290), Eskon koulun kohta	Latotien liittymässä olevan keskisaarekkeellisen suojatien korostaminen reunapaaluin (koululle päin tultaessa ajoradan reunaan 2+2 kpl)	1 000	0,005	603	2	ELY-keskus	290/6/1920 - 6/1920	
7d	Hikiäntie (mt 290), Eskon koulun kohta	Länsitien ja Itätien liittymässä olevan keskisaarekkeellisen suojatien korostaminen reunapaaluin (koululle päin tultaessa ajoradan reunaan 2+2 kpl), suojatiemerkin asentaminen myös ajoradan reunoille	1 500	0,004	603	2	ELY-keskus	290/6/1620 - 6/1620	
8	Karhintie (mt 2879), Vehkalukontien ja Karhinkulman liittymä	Keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen jalankulku- ja pyörätien päättymiskohtaan	15 000	0,001	601	2	ELY-keskus ja kunta	2879/1/7740 - 1/7740	Kevyen liikenteen väylä päättyy Karhinkulman liittymää, vastapuolelle Vehkaluodontien liittymää jossa on asuntolalue
9	Karhintie (mt 2879), Kekomäentien liittymä	Herätevarsien asentaminen suojatiemerkkeihin	1 000	0,006	603	1	ELY-keskus	2879/1/8015 - 1/8015	Huomaamaton suojatie, herätevarsilla korostetaan myös nopeusrajoitusta.
10	Kekomäentie - Länsitie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	365 000	-	-	3	Kunta		
11	Suikkarintie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	160 000	-	-	3	Kunta		
12	Itätie - Latotie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	180 000	-	-	3	Kunta		
13	Sepäntie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	150 000	-	-	3	Kunta		
14	Retulantie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	17 000	-	-	3	Kunta		
Ryttylä									
15	Ohikulkutie (mt 2896)	Nopeusrajoituksen maalaus ajorataan taajamamerkin kohdalle	200	0,001	657	1	ELY-keskus	2896/2/5390 - 2/5390	Nopeusrajoituksen korostaminen
16	Ohikulkutie (mt 2896) x Uimalantie x Urheilukentäntie x Vanha Kylätie	Kiertoliittymän rakentaminen aluevaraus suunnitelman mukaisesti	200 000	0,012	288	3	ELY-keskus ja kunta	2896/2/6690 - 2/6690	Kyselyssä viisi vastausta
17a	Kirkkomäentie, leikkikentän kohta	Näkemäraivaus kadun reunassa leikkikentän kohdalla ja leikkikentän liittymässä	500	-	-	1	Kunta		Kyselyn mukaan lapset tulevat yllättäen kadulle leikkikentältä

Liite 1. Kuntakohtaiset osuudet - Hausjärvi

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähenemä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
17b	Kirkkomäentie, leikkikentän kohta	Lapsia-varoituserkin asentaminen Kirkkomäentiele molemmille puolille leikkikenttää	500	-	-	1	Kunta		
18	Vangonojantie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	95 000	-	-	3	Kunta		
19	Lasitehtaantie (mt 13821)	Kävely- ja pyörätien rakentaminen. Väylä koululle ja edelleen Eteläkaaren asuntoalueelle, osin suunniteltu ja toteutettu v. 2013 (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	165 000	-	-	3	Kunta		
20	Ryttyläntie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	65 000	-	-	3	Kunta		
21	Vanha Kylätie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti), osin suunniteltu ja toteutettu	195 000	-	-	3	Kunta		
22	Urheilukentäntie	Kävely- ja pyörätien rakentaminen koululle ja edelleen Eteläkaaren asuntoalueelle (Pyöräilyn tavoiteverkko, aluereitti)	120 000	-	-	3	Kunta		
Kantatie 54									
23	Kantatie 54 x Hausjärventie (mt 290)	Kaistanuolten maalaus ajorataan vasemmalle kääntymiskaistan kohdalle (Hausjärven suunnalta tuleville)	1 000	0,004	287	1	ELY-keskus	54/13/0 - 13/0	Kantatiellä kääntymiskaista oikelle, kaistaa ei ole merkitty mitenkään
24	Kantatie 54 x Hausjärventie (mt 290)	Kaistanuolten maalaus ajorataan vasemmalle kääntymiskaistan kohdalle (Riihimäen suunnalta tuleville)	1 000	0,003	287	1	ELY-keskus	54/13/300 - 13/300	Kantatiellä kääntymiskaista oikelle, kaistaa ei ole merkitty mitenkään
25	Kantatie 54 x Puujaantie (mt 13826) x Kappalaisentie (mt 2892)	Puujaantien ja Kappalaisentien kärkekolmioiden korvaaminen stop-merkeillä	1 000	0,026	605	1	ELY-keskus	54/13/2979 - 13/2979	Onnettomuuskauma:0+2+4
Oitti									
26a	Kantatie 54 x Oitintie (mt 1471)	Pikavuoropysäkkien laatutason kehittäminen (kevyen liikenteen yhteydet, pyöräpysäköinti, katos) (Kantatien 54 tarveselvitys)	80 000	-	-	3	ELY-keskus	54/14/0 - 14/0	Tulevaisuudessa pikavuorot eivät ehkä kierrä taajamien kautta.
26b	Kantatie 54 x Oitintie (mt 1471)	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen pikavuoropysäkkien parantamisen yhteydessä	1 000 000	0,003	131	3	ELY-keskus	54/14/0 - 14/0	
Mommila									
27	Kantatie 54 x Lammintie (mt 2951) x Lammintie (mt 13815)	Lammintien kärkekolmioiden korvaaminen stop-merkillä	1 000	0,015	605	1	ELY-keskus	54/15/0 - 15/0	Liittymässä kanavointi ja melko paljon havainnoitavaa, lähellä Mommilan rautatieasema
Kuruntie									
28	Kuruntie (mt 2894) välillä Nyräntie (mt 11717) - Tiilolantie	Jyrkien kaarteiden merkitsemisen mutkaliikennemerkillä tai kaarteiden suuntamerkkejä	500	0,003	607	1	ELY-keskus	2894/2/1020 - 2/1750	Onnettomuuskauma: 1+0+1, mutkissa rajoitunut optinen ohjaus



Hausjärvi, Oitti liikennepäristön parantamistoimenpiteet

Toimenpide



Kyselykasauma



Onnettomuskasauma



Kuoli.joht. onnettomuus



Loukk.joht. onnettomuus

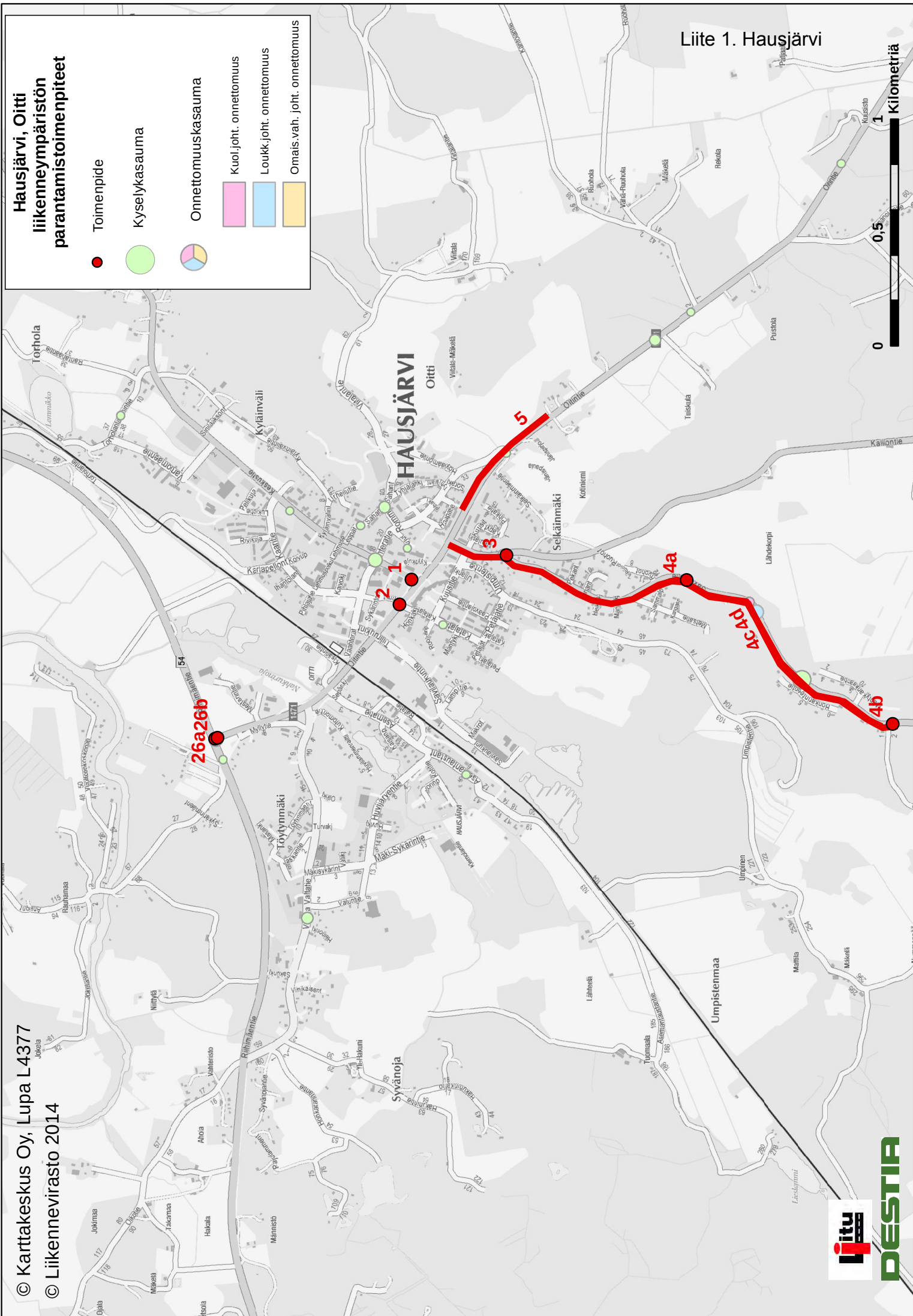


Omais.vah. joht. onnettomuus



Liite 1. Hausjärvi

0 0,5 1 Kilometriä



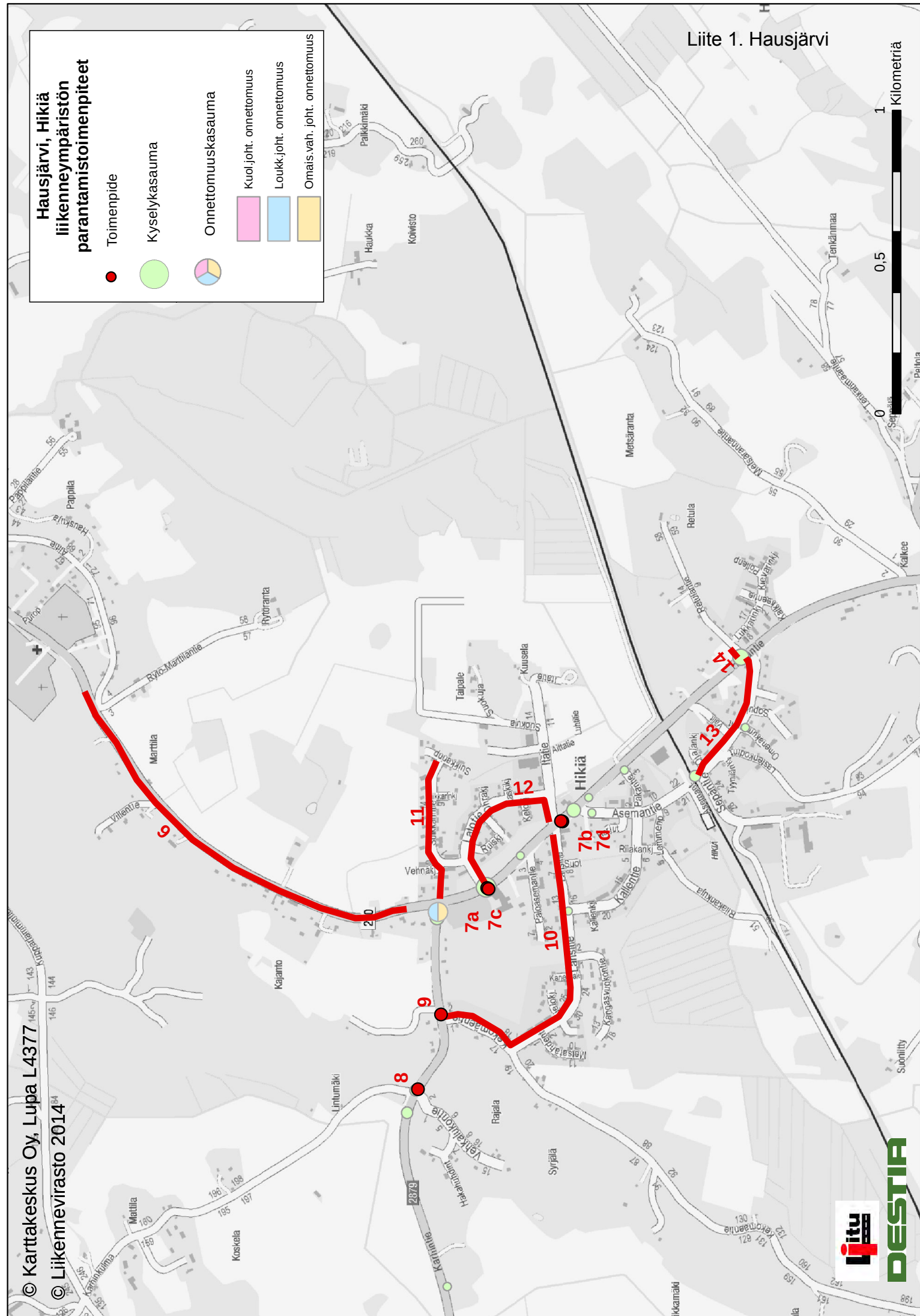


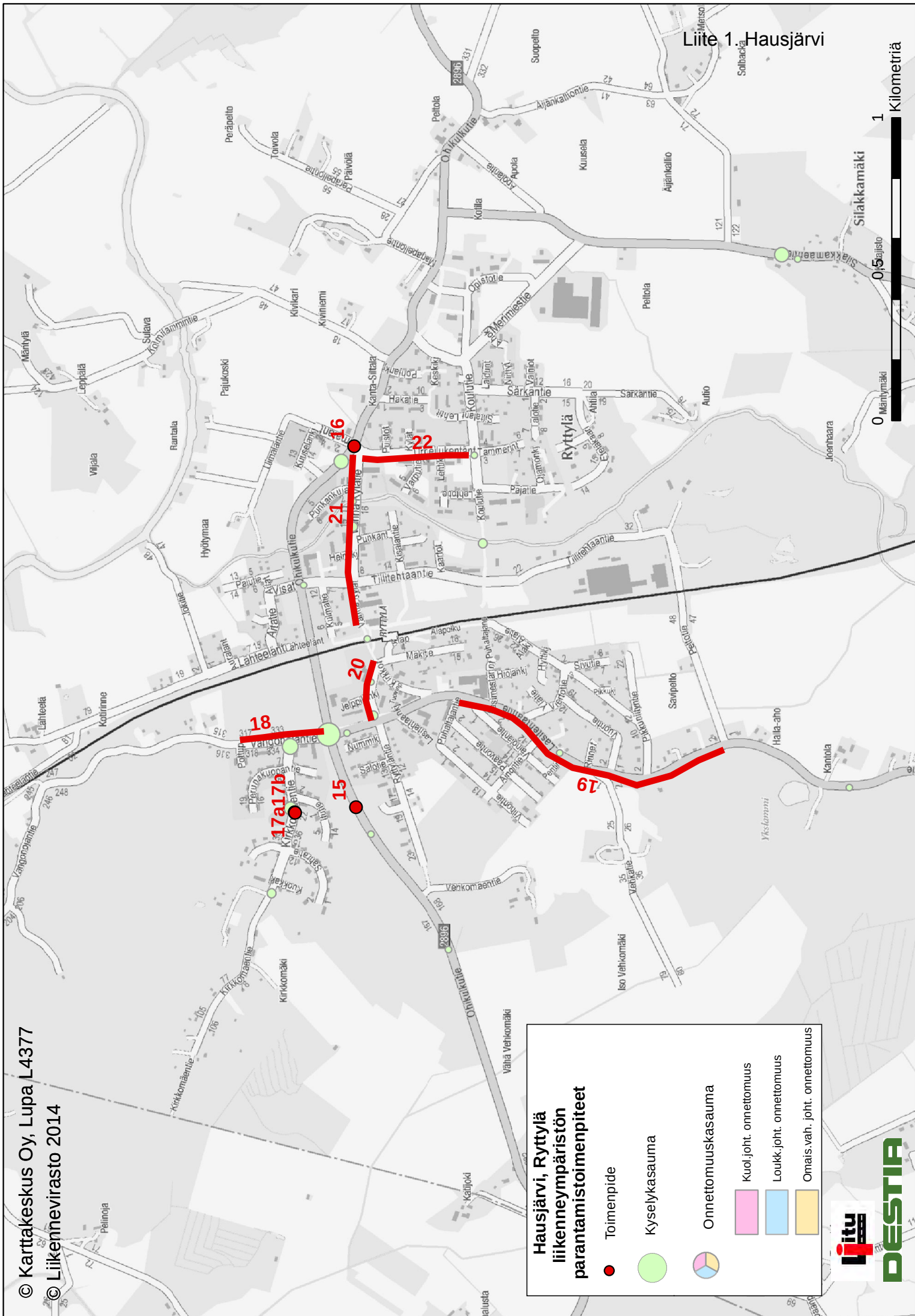
Onnettomuuskasama

Kuol.joht. onnettomuus

Loukk.joht. onnettomuus

Omais.vah. joht. onnettomuus

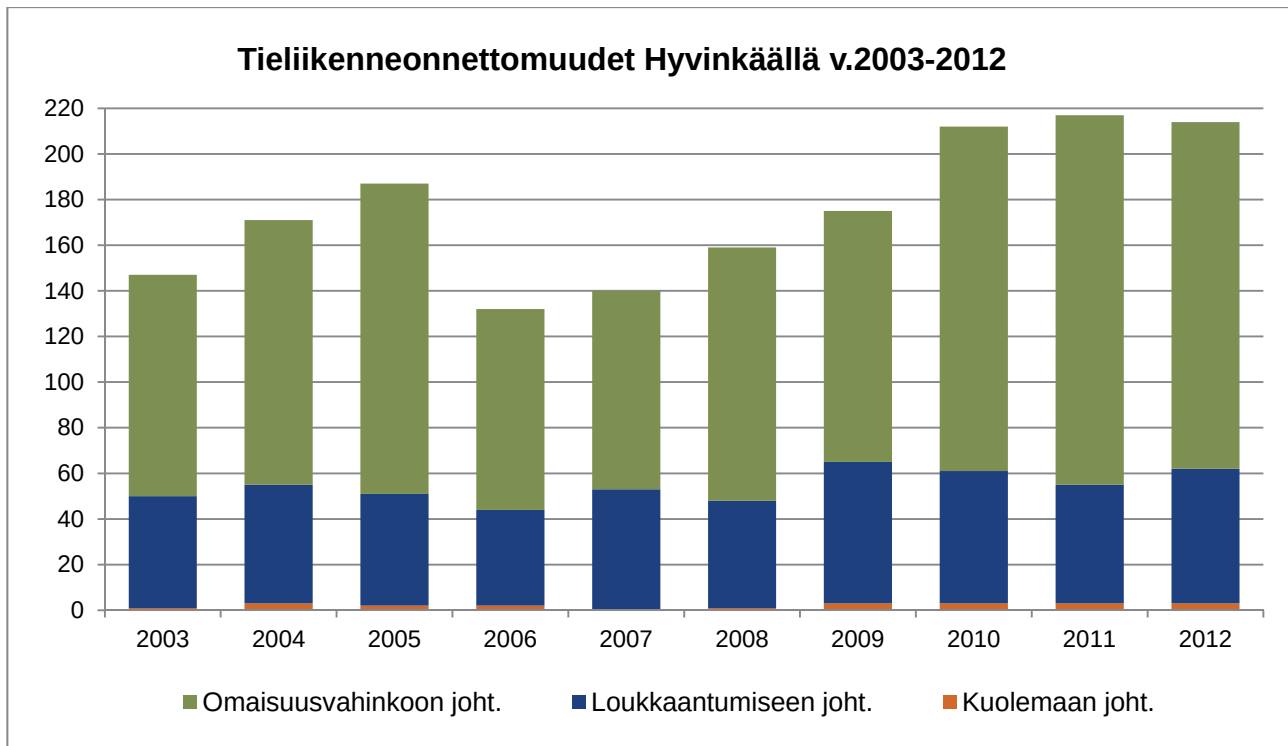




Hyvinkää

Liikenneturvallisuuden nykytila

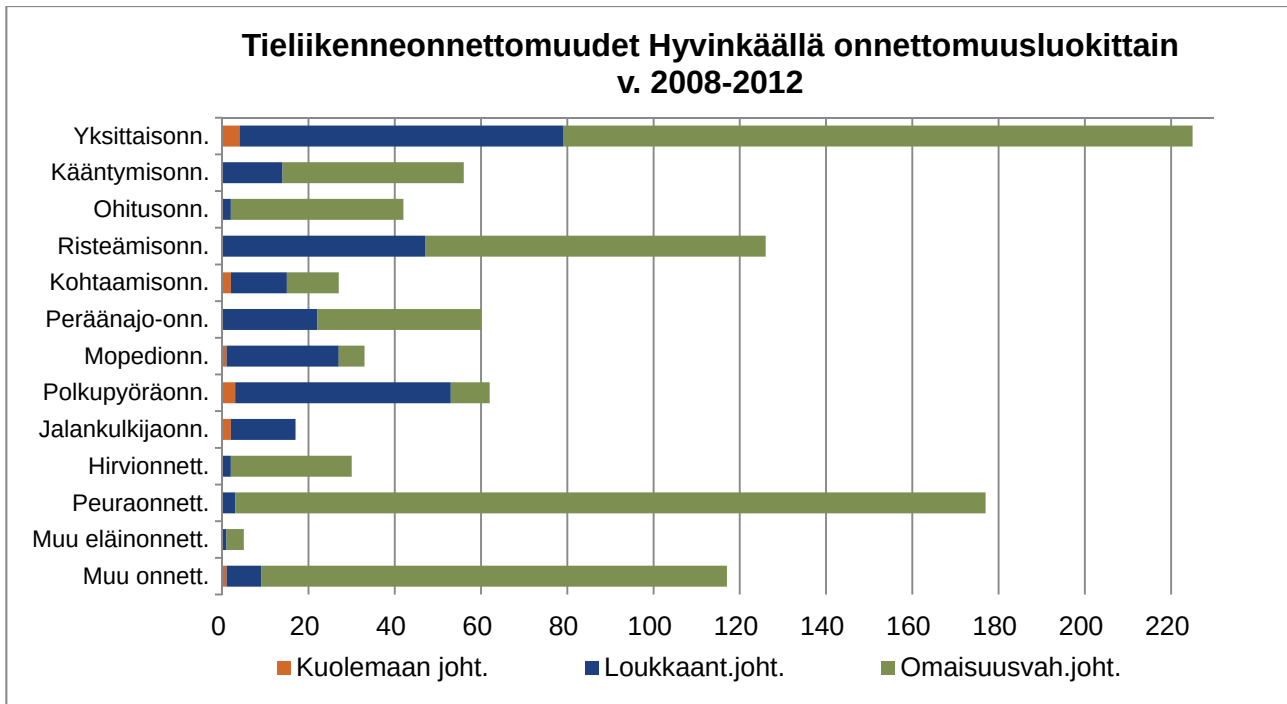
Hyvinkäällä tapahtui vuosina 2003–2012 yhteensä 1754 poliisin raportoimaan liikenneonnettomuutta (ka 175 onn./vuosi). Onnettomuuksista 21 (ka 2 onn./vuosi) johti kuolemaan ja 523 (ka 52 onn./vuosi) loukkaantumiseen. (Kuva 1.)



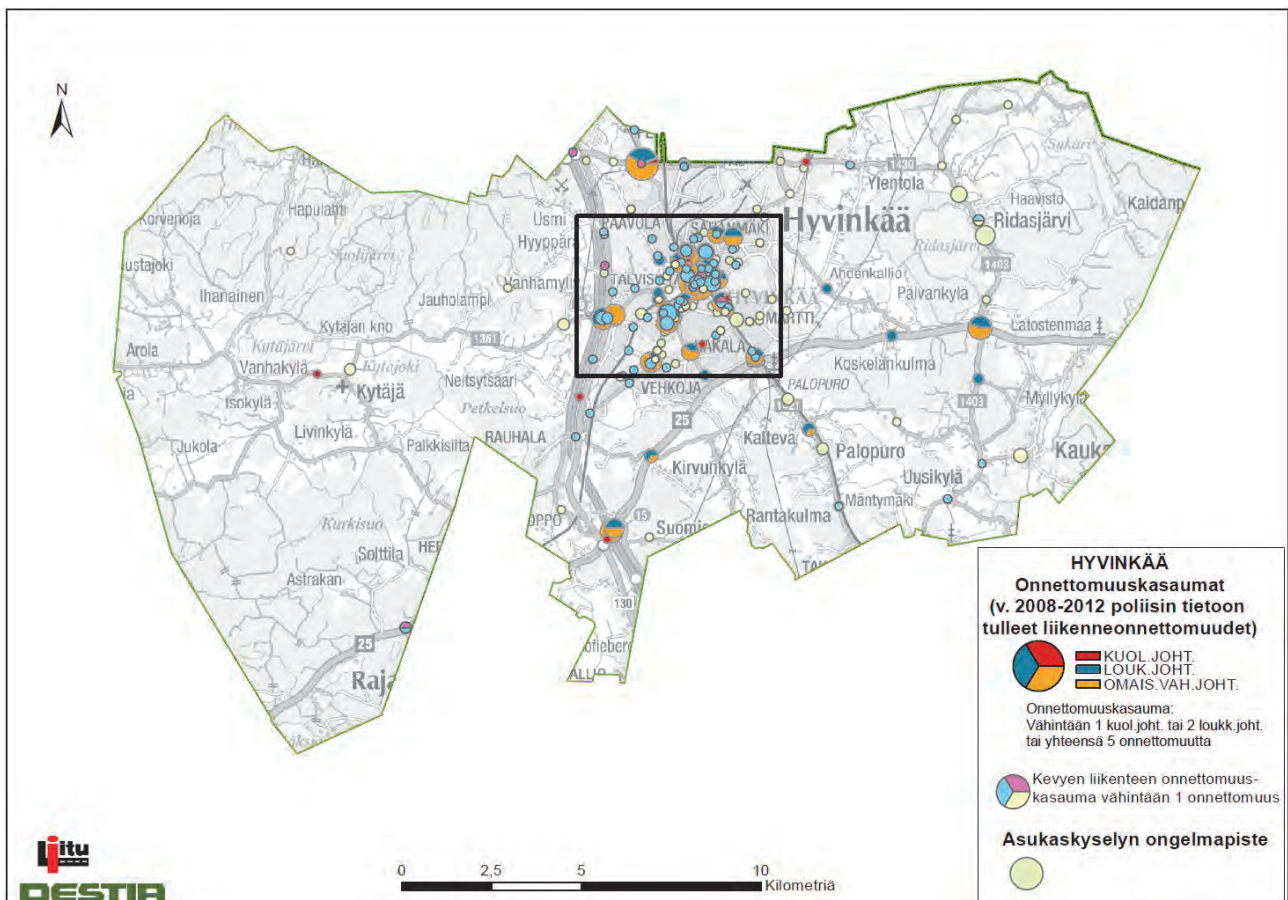
Kuva 1. Tieliikenneonnettomuudet Hyvinkäällä vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu).

Hyvinkäällä onnettomuuksien kokonaismäärä on noussut vuodesta 2007 alkaen. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on kuitenkin pysynyt melko tasaisena. Asukaslukuun suhteutettuna Hyvinkäällä (128 henkilövahinko-onnettomuutta/100 000 asukasta) tapahtui henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia enemmän kuin koko suunnittelualueella (125 heva-onn./100 000 as) ja Manner-Suomessa (116 heva-onn./100 000 as).

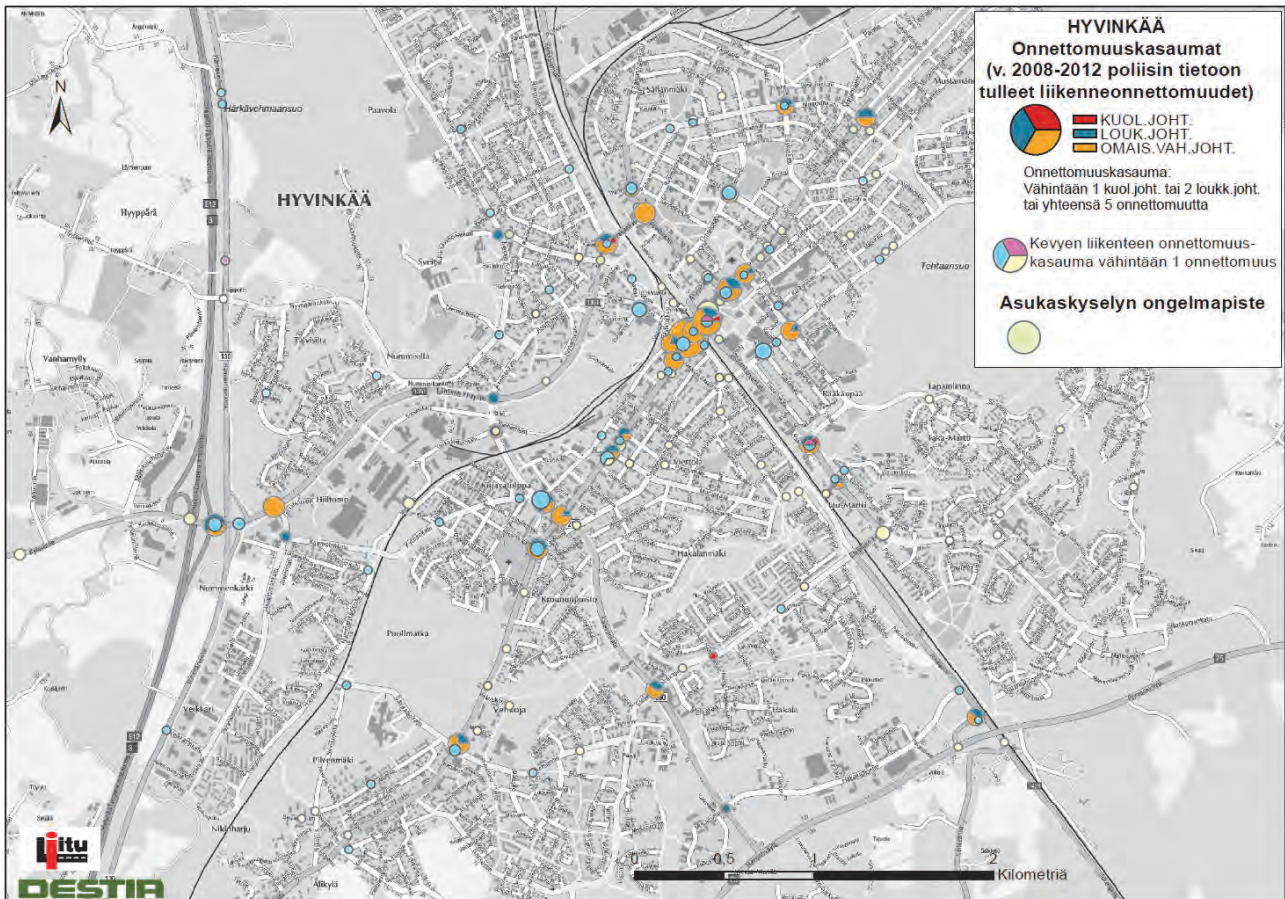
Vuosina 2008–2012 Hyvinkäällä tapahtui eniten yksittäis- ja peuraonnettomuuksia (Kuva 2.). Hyvinkäällä (8 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista) henkilövahinkoon johtaneiden peräänajo-onnettomuuksien osuus on suurempi kuin koko suunnittelualueella (6 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista). Myös henkilövahinkoon johtaneiden polkupyöräonnettomuuksien osuus on 2 % suurempi Hyvinkäällä (18 %) kuin koko suunnittelualueella (16 %).



Kuva 2. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä Hyvinkäällä vuosina 2008–2012 (Lähde Tilastokeskus/iLITU-palvelu).



Kuva 3. Kartassa on esitetty Hyvinkäällä v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu ja asukaskysely 2013).



Kuva 4. Kartassa on esitetty Hyvinkään keskustassa v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/IIITU-palvelu ja asukaskysely 2013).

Liikenneturvallisuus- ja kestävä liikuttamisen edistämistyön kehittäminen

Hyvinkäälle laadittiin toimintasuunnitelma yhdessä Hyvinkään liikenneturvallisuus- ja Askeltyöryhmän kanssa. Lisäksi ideointiin osallistui myös muita eri hallintokuntien edustajia muun muassa päiväkotien, koulu- ja vanhustalolta sekä poliisista, Liikenneturvalta ja Uudenmaan ELY-keskukselta. Toimintasuunnitelman tarkoituksena on ohjata kaupungissa tehtävää liikenneturvallisuus- ja kestävä liikuttamisen työtä. Liikenneturvallisuusryhmän vastuulla on valvoa, että toimintasuunnitelmassa esitettyjä tilaisuuksia, tapahtumia ja toimia toteutetaan ja että toimintasuunnitelma päivitetään vuosittain. Hyvinkäällä suunnitelman toteuttamiseen ja päivittämiseen osallistuu sekä liikenneturvallisuus- että Askeltyöryhmä.

Hyvinkään kaupunki on saanut vuodesta 2011 alkaen liikuttamisen ohjauksen valtionapua muun muassa Askeltyöryhmän toimintaan. Valtionavusta päättää vuosittain Liikennevirasto ja siitä on säädetty Valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenteen valtionavustuksista 1273/2013.

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

Taulukko 1. Hyvinkään kuntakohtaiset toimenpiteet ja toimintamuodot kaikille kohderyhmille.

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
LASTEN VANHEMMAT	Neuvoloissa ja kouluterveydenhuollossa tiedon jakaminen huoltajan vastuusta ja esimerkkinä olemisesta (esim. 4-vuotis tarkastuksessa Kulkunen esite ja tapaamisissa tietoa mm. turvavälineiden käytöstä)	Jatkuva	Neuvola ja kouluterveydenhuollon henkilökunta / Liikenneturva
LAPSET	Turvallisuuden parantaminen päiväkotiympäristössä vaaranpaikka- ja saattoliikennekartoituksilla	Tarvittaessa	Päiväkodin johtajat, henkilökunta / tekninen toimi
LAPSET, OPPILAAT JA HENKILÖKUNTA	Turvavälineiden käyttäminen (pyöräilykypärä, turvavyö, heijastin), henkilökunnan esimerkki lapsille ja nuorille	Jatkuva	Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen henkilökunta / vanhemmat
OPETTAJAT	Opettajien liikennekasvatusosaamisen vahvistaminen, motivoiminen ja aktivoiminen liikennekasvatukseen: Liikenne hurautti verkostoon – täydennyskoulutuspäivä Hyvinkäällä Toivotaan henkilökunnalle mahdollisuutta osallistua koulutukseen (väh. 1 opettaja/ koulu saanut koulutuksen)	Hurahdus-täydennyskoulutuspäivä 18.9.2014 Opettajien perehdyttämis-tilaisuuksia tarvittaessa	Perusopetuksen henkilökunta/ Kunnasta vastuu henkilö, joka vie tiedon osallistumisesta rehtorikoukukseen tms. / Liikenneturva
OPPILAAT JA VANHEMMAT	Lasten ja vanhempien kannustaminen kulkemaan koulumatkat ympäristöystävällisesti, kestävästi ja turvallisesti esim. käyttämällä apuna Liikennekäärmepeliä Liikennekäärmepeli (Hakalan koulu), vaaranpaikkakartoitus ja tapahtumapäivä	Liikkujan viikolla 16.–22.9.2014	Koulun henkilökunta ja vanhemmat
OPPILAAT	Joukkoliikenteen käytön edistäminen: • Koululaiskortti peruskoululaisille • Tietoisuutta linja-autolla liikkumisesta ja koululaiskortista • (YouTube-videolla tunnettavuutta kortille)	Lukukausittain	Opettajat ja Askel-ryhmä / Hyvinkään kaupunki, Hyvinkään Liikenne, mainostointi Reaktio
OPPILAAT JA VANHEMMAT	Tiedotetaan vanhemmille liikenneturvallisuuksiasioista Liikenneturvan uutiskirjeitä hyödyntäen (WILMA) Liikenneturvallisuuksia vanhempainiltoihin (Kävelevä koulubussi, Liikennekäärmepeli, turvalaitteiden käyttö)	Jatkuva	Opettajat / Liikenneturvan materiaali ja kouluttaja-apu vanhempainiltoihin
ALAKOULUJEN OPPILAAT	Turvallisen pyöräilyn edistäminen: Fillarinappulakoulu –liikennekasvatuspäivä hyvinkääläisille 2.-luokkalaisille (kypärän käyttö, pyörän kunto, suojatien ylitys, turvallinen liikkuminen, jne.)	Toukokuu 2014	Koulun henkilökunta / Sivistystoimi, Hyvinkään Pyöräilijät
OPPILAAT YLÄKOULUT JA LUKIOT	Liikennekasvatusta liikennekasvatuskyselyllä, joka toteutetaan yläkouluille ja lukioihin	(Syksy 2014)	Rehtori, opettajat (yläkoulut ja lukiot) / Jaakko Rainio, Mika Heikura
NUORET	Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen heidän omilla ehdoilla Päätä itse! –nuorten liikenneturvallisuusprojektin avulla, jossa nuoret kehittävät omia liikenneturvallisuutta parantavia projekteja (Teemana esim. skeittaus)	Kesä 2014	Kaupungin nuorisohjaajat / Villa Arttu, Aamuposti (tiedotus)
NUORET	Turvavyön käytön lisääminen Musta vyö –kampanjalla, mukana pyörähdysauto, ”Ennakoitu katumus” voi olla yhtenä aiheena	7.4.2014	Liikennesuunnittelu / Liikenneturvallisuuksiryhmä
NUORET	Turvavyön käytön lisääminen: Nuorisotoimen järjestämässä päättäjätapahtumassa turvavyövalistusta pyörähdysauton avulla. Tapahtumaan osallistuu noin 5000 peruskoululaista.	23.5.2014	Nuorisotoimi / Liikenneturva

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
NUORET	Turvallisen mopoilun edistäminen: Tappajamopo ja Kenen kyytiin nouset -kampanja	Kevät 2014	Nuorisotoimi / poliisi, koulun henkilökunta
NUORET	Ehkäisevän päihdetyön tapahtuma, mukaan liikenneturvallisuuksasiat (päihteiden vaikutus ajokykyyn)	Syksy 2014	Nuorisotoimi / Päihdetyöntekijät, koulut
KAUPUNGIN TYÖNTEKIJÄT	Henkilökunnan innostaminen turvalliseen ja kestäväan liikkumiseen kaupungin liikkumissuunnitelmalla (kestävä liikkuminen, pyöräily, turvavälineiden käyttäminen)	Jatkuva	Liikenneturvallisuusryhmä / Kaupungin henkilökunta, liikuntatoimi
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Pysy pystyssä! -tapahtuma turvallisen liikkumisen edistämiseksi	8.10.2014	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva
IKÄIHMISET	Ikäihmisten ajokurssi edistämään turvallista liikkumista autolla. Palvelu- ja joukkoliikenteen mainostaminen osaksi tapahtumaa.	Syksy 2014	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva, Pekka Kärkkäinen
IKÄIHMISET	Turvallisen pyörällä liikkumisen edistämiseksi Ikäpyöräilijät: Seniorit satulaan – Avaimet arkipyöräilyyn -kurssi (pyöräilijöiden liikennesäännöt, varusteet, huolto)	12.5.2014	Liikenneturvallisuusryhmä / Hyvinkään kaupunki, Liikenneturva, paikalliset yhdistykset, Vaje ry
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	lääkkäiden ja erityisryhmien edustaja mukaan kunnan liikenneturvallisuusryhmään, jotta myös heidän asiat otetaan huomioon liikenneturvallisuuksessa ja kestävässä liikkumisessa	Jatkuva	lääkkäiden ja erityisryhmien edustajat, liikenneturvallisuusryhmä / Hyvinkään kaupunki
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Esteettömyyskävely ja vanhan esteettömyyssuunnitelman läpikäynti esteettömyyden vähentämiseksi	2015	Liikenneturvallisuusryhmä / Hyvinkään kaupunki, vanhus- ja vammaisjärjestöt ja yhdistykset
VARHAISKAS- VASTUS JA TERVEYDEN- HOITO	Henkilökunnan liikenneturvallisuuksietouden lisääminen avainhenkilöille liikenneturvallisuuksikoulutusta	Tarvittaessa	Terveystenhuollon päätöksentekijät / Liikenneturva
TERVEYDEN- HOITO	Terveystenhoidon näkemystä liikenneturvallisuuksityöhön, terveystenhuollon edustaja mukaan kunnan liikenneturvallisuuksityöryhmään	Jatkuva	Terveystenhuollon päätöksentekijät / Hyvinkään kaupunki
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Turvallinen liikkuminen, heijastimen käytön lisääminen Heijastintempauksella	1.10.2014/ vuosittain	Liikenneturvallisuusryhmä / paikallislehdet, poliisi, paikalliset liikennöitsijät
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Turvallisen liikkumisen edistämistä Turvaa suojatie -kampanjalla yhdistettynä kiertoliittymätempaukseseen	Kevät 2014	Liikenneturvallisuusryhmä / poliisi
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Pyöräilyn edistäminen: Pyöräilyviikko (tapahtumia mm. kilometrikisa, avajaiset, arkipyöräilykurssi, Pyörillä ilman moottoreita –kampanja, Omin voimin töihin ja kouluun –kampanja)	Toukokuu 2014/ vuosittain	Askel-ryhmä / Liikuntapalvelut, kirjasto, Kauppakeskus Willa, HRAKS, Liikenneturva, Pyöräilykuntien verkosto, jne.
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Liikkumisen edistäminen Liikkujan viikolla (tapahtumia, tempauksia)	16.- 22.9.2014	Askel-ryhmä / paikallislehdet
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Kestävä liikkuminen ja matkakettjut; Kaupunki-/yrityspyöräjäjärjestelmän pilottivaihe	2014	Hyvinkään Kaupunki / Paikalliset yritykset
KAIKKI IKÄ- RYHMÄT	Innostaminen hyvään liikennekäyttäytymiseen ja turvallisuuden lisäämiseen liikenteessä: - Markkinointipaketit uusille hyvinkääläisille (Askel-esite, pyöräilykartta, vapaalippuja paikallisliikenteeseen, Viisaita valintoja liikkumiseen esite) - Tiedottaminen/juttusarjoja Aamuposti-lehteen, eri paikallislehtiin, nettisivuille, kampanjoiden yhteydessä, Joukkoenkeliissä, jne. (esim. erilaisista pyöräreiteistä), pyöräilykarttojen jakaminen	Keväisin ja syksyisin jatkuva tiedotus	Askel-ryhmä / Aamuposti ja muut paikallislehdet, viestintä, Hyvinkään seurakunta, Joukkoenkeli Oy

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
LIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ	Toiminnan kehittäminen: - Ryhmän koolle kutsuminen 6-10 kertaa vuodessa), asialistat, valmistelu, vetovastuu - Vammaisneuvoston ja oppilaskunnan/nuorisovaltuuston kuuleminen kokouksissa - Tapaamisia alueen muiden litu-ryhmien kanssa (vuosittain) - Päättäjiä mukaan litu-ryhmään - Osallistuminen "Näin meillä" seminaariin joka toinen vuosi (16.9.2014)	6-10 kertaa vuodessa vuosittain 16.9.2014/ joka toinen vuosi	Ryhmän pj. / Liikenneturva
TEKNINEN TOIMI	Kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa huomioitava liikenneturvallisuusasiat sekä kestävä liikkuminen	Jatkuva	Kaavoittajat, liikennesuunnittelijat (teknisen toimen henkilöt) / Liikenneturvallisuusryhmä
PÄÄTTÄJÄT	Päättäjät saatava mukaan edistämään liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen työtä (osaksi johtamista)	Jatkuva	Kaupungin päättäjät / Liikenneturvallisuusryhmä

Kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukeva T&K-rahoitus

Hyvinkään kaupunki on saanut kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukevaa T&K-rahoitusta vuodelle 2014. Ohjelman toteuttamisessa tutkitaan eurooppalaisen SUMP-ohjelman (Sustainable Urban Mobility Plan) tuomista Hyvinkäälle. Tavoitteena on laatia Hyvinkäälle kestävän liikkumisen SUMP-ohjelma vuodelle 2030. Yhtenä päätavoitteena on päätöksentekijöiden sitouttaminen suunnitelmaan. Sidosryhmien kanssa yhteistyössä laadittu toimintaohjelma on avainasemassa Hyvinkään kestävän liikkumisen edistämisessä. Ohjelmassa kehitetään erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, nykyisin Hyvinkäällä toimivan Askel-työryhmän arvostusta sekä päätöksentekijöiden ja sidosryhmien osallistamista ja sitouttamista ohjelman toetutumiseen. Tutkimuksellisenä tavoitteena on saavuttaa vastaavien suunnitelmien toteuttamisen monistettavuus myös muissa suomalaisissa kunnissa. Työ toteutetaan yhteistyössä Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen kanssa ja sitä valvoo hankkeen ohjausryhmä. Hankkeen kestää vuoden alkaen kesäkuussa 2014. T&K-hankkeiden rahoittajina ovat Liikennevirasto, ympäristöministeriö, Kunnossa kaiken ikää –ohjelma ja liikenne- ja viestintäministeriö.

SEGMENT –tutkimus- ja kehityshanke

Hyvinkää on mukana WSP:n tukea saaneessa SEGMENT-tutkimus- ja kehityshankkeessa, jossa tuotetaan kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisien viestinnän työkalu sovellettuna Suomeen. SEGMENT:in mukaan tunnistamalla asenneryhmät ja näiden liikkumiseen liittyvät erilaiset motivaatiotekijät pystytään toteuttamaan paremmin kohdennettua viestintää ja vaikuttavampia toimenpidesuunnitelmia kestävien kulkutapamuotojen edistämiseksi. Tulosten mukaan menetelmä mahdollistaa pätevän segmentoinnin, jonka avulla voidaan suunnata kestävien liikkumismuotojen viestintää ja markkinointia paremmin. Hanketta kokeillaan nyt Hyvinkäällä, Turussa ja Lahdessa. Hankkeen tavoitteena on muun muassa:

- tukea kohdealueiden kävelyn ja/tai pyöräilyn strategioiden täytäntöönpanoa ja jatkotoita
- löytää paremmalla käyttäjätiedolla uusia tapoja toteuttaa vuorovaikutusta, viestintää ja yhteistyötä sidosryhmien kanssa
- pilotoida uudella tavalla ja Suomeen sovellettuna muualla jo toimivaksi havaittua menetelmää edistää kestävää liikkumista
- edistää kestäviä kulkumuotoja työmatkoilla sekä ympärivuotista pyöräilyä ja kävelyä

SEGMENT-menetelmää hyödynnetään valituissa kolmessa kaupungissa huomioiden kunkin kaupungin ajankohtaiset tarpeet ja suunnittelutilanteet. Hyvinkäällä keskitytään:

- liikkumisen ohjauksen markkinointiin ja viestintätarpeiden kohdistamiseen oikeille kohderyhmille, informaation kohdentaminen niille, joille siitä on eniten hyötyä

- tällä hetkellä toteutuksen alla ovat mm. uusille hyvinkääläisille suunnatut kestävän liikkumisen markkinointipaketit; kohderyhmien tuntemus täydentyy tässä hankkeessa: tarve uusien hyvinkääläisten "malcontented motorists'ien" (tyytymättömät motoristit) markkinointipaketille?

Liikenneympäristön parantaminen

Kiireellisyysluokat:

1 = toteutus v. 2014–2015

2 = toteutus 2016-

3 = pitkällä aikavälillä toteutettavat hankkeet

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
		Seudun yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä (mopoilulle sallitut jalankulku- ja pyörätiet)				1	ELY-keskus ja kunta		
1	Koko kaupungin alue	Selvitetään risteävän kaksisuuntaisen pyörätien lisäkilven (863) lisäämistarve sekä väistämisvelvollisuuden risteyksessä (231) muuttamistarve pakolliseksi pysähtymiseksi (232) kohdekohtaisesti	0	0	0	1	Kunta		
2	Koko kaupungin alue	Välkky-huomiovaloratkaisujen tarveselvitys sopivissa suojateissa testattavaksi	0	0	0	1	Kunta		
3	Uudenmaankatu välillä Rauhankatu – Kalevankatu	Liikenteen rauhoittamissuunnitelman laatiminen	0	0	0	1	Kunta		
4	Martinkatu x Uudenmaankatu (mt 290)	Liikennevalo-ohjauksen rakentaminen	100 000	0	382	3	Kunta	290/1/2730 - 1/2730	Onnettomuuskasauma 0+3+1
5	Uudenmaankatu välillä Maritinkatu - Linjala	Pyöräilyolosuhteiden parantaminen	107 000	0	0	3	Kunta		Pyöräilyreitit epäjatkuvuuskohta
6a	Uudenmaankatu välillä vanha kirkko – Siltakatu	Katu- ja rakentamissuunnitelman laatiminen: Jalkakäytävien leventäminen, pyörätie- ja pyöräpysäköintijärjestelyjen sekä pysäköintijärjestelyjen selkeyttäminen (Uudenmaankadun ja Hämeenkadun alustava yleissuunnitelma)	0	0	0	1	Kunta		
6b	Siltakatu x Uudenmaankatu	Katu- ja rakentamissuunnitelman laatiminen: Siltakadun, Uudenmaankadun ja Jokelankadun välisen jakson ajoratojen uudelleen linjaus keskustan kehän jatkuvuutta korostavaksi (Uudenmaankadun ja Hämeenkadun alustava yleissuunnitelma).	0	0	0	1	Kunta		Kyselykasauma 22 vastausta ja onn.kasauma 0+6+17

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
6c	Hämeensilta	Jatkosuunnittelu: Linja-autotermiinaalin rakentaminen, (Uudenmaankadun ja Hämeenkadun alustava yleissuunnitelma).	0	0	0	1	Kunta		
6d	Hämeenkatu välillä Hämeensilta - Kauppakatu	Katu- ja rakentamissuunnitelman toteuttaminen: Kävelypainotteisen joukkoliikennekadun rakentaminen (Uudenmaankadun ja Hämeenkadun alustava yleissuunnitelma).	0	0	0	1	Kunta		
7	Hämeenkatu välillä Torikatu – Erkkylänkatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen Hämeenkadun kaakkoislaidalle ja luoteispuolen jalankulku ja pyörätien parantaminen (Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma)	200 000	0	0	3	Kunta		Pyöräilyreitit epäjatkuvuuskohta
8a	Penttilänkatu	Suojatien rakentaminen koulun kohdalle	1 200	0	0	2	Kunta		
8b	Penttilänkatu	Korotetun suojatien rakentaminen Penttilänkadun nykyiselle suojatielle Uudenmaankadun liittymässä	20 000	0	0	2	Kunta ja LVI		
9	Puolimatrankatu välillä Kytäjänkatu - Ojalankatu	Puolimatrankadun merkitseminen etuajo-oikeutetuksi välillä Kytäjänkatu - Ojalankatu pyörätien turvallisuuden varmistamiseksi, karkikolmiot sivusuunnille	2 000	0	0	1	Kunta		
10	Mylykatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	227 000	0	0	3	Kunta		Hiiltomon teollisuusalue
11	Koneenkatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	234 000	0	0	3	Kunta		Hiiltomon teollisuusalue
12	Kytälänkatu x Kalevankatu	Kytäjänkadun suojatiesaarekkeen muotoilu	5 000	0	0	2	Kunta		Saareke on kapea kevyelle liikenteelle
13a	Kalevankatu x Hyvinkäänkatu	Toisen Kalevankadun suojatien poisto (luoteen puoleinen)	500	0	0	1	Kunta		
13b	Kalevankatu x Hyvinkäänkatu	Suojatien havaittavuuden parantaminen asentamalla reunapaalut (4 kpl ajoradan reunoille ja 4 saarekkeeseen)	2000	0	0	1	Kunta		Yhteensä 8 onn. joista 5 johti loukk. yksi jk+neljä pp-onn.
14	Vaiveronkatu x Aleksis Kivenkatu	Pääsuunnan kääntö ja liittymän muotoilu	150 000	0	0	3	Kunta		Onnettomuuskasauma 2 loukk.joht. onn.
15	Hyvinkään aseman rautatien tasoristeys	Nykyisen aidan jatkaminen, jotta epäviralliset ylityspaikat saadaan pois sekä tasoristeyksen valaistuksen parantaminen (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys).	10 000	0		2	Li-Vi/rata		
16	Hyvinkään rautatien tasoristeys, jalankulku- ja pyörätie	Valaistuksen parantaminen (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	80 000	0		2	Li-Vi/rata		
17	Kauppalankatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen välille Urheilukatu - Donnerinkatu (Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma)	50 000	0	0	2	Kunta		Pyöräilyreitit epäjatkuvuuskohta

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennelmä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
18	Urheilukatu x Sähkökatu	Korotetun liittymän rakentaminen	20 000	0	0	2	Kunta		Onn.kassauma 0+3+2 loukk.joht. kev.liik.onn.
19	Seitsemänmiehenkatu välillä Martinkatu - Kalevankatu	Suunnitelman laatiminen: liikenteen rauhoittaminen, liittymäjärjestelyt (Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma)	0	0	0	3	Kunta		
20	Martinkatu välillä Seitsemänmiehenkatu – Jukolankatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	234 000	0	0	3	Kunta		
21	Sillankorvankatu välillä Seitsemänmiehenkatu - Rääkänkatu	Jalankulku- ja pyörätien parantaminen	40 000	0	0	2	Kunta		
22	Sillankorvankatu x Torikatu	Keskiympyrän yliajokiven korotus				1	Kunta		Onnettomuuskasauma: 1+2+3, kuol. joht. ja 1 loukk.joht.onn. pp onnettomuuksia
23	Torikatu x Pavinmäenkatu	Keskiympyrän yliajokiven korotus, liittymän Pavinmäenkadun suunnan muotoilu	30 000	0	0	2	Kunta		Kiertoliittymästä postuminen liian sujuvaa. Suojateiden kohdilla moottoriajoneuvojen nopeus liian suuri.
24	Eteläinen Kehäkatu x Jokelankatu	Vasemmalle kääntymiskaistan rakentaminen Eteläiselle Kehäkadun lännen puoleiseen haaraan Jokelankadun liittymään (vaatii alikulkusillan pidentämisen ja liikennevalo-ohjauksen muuttamisen) (Eteläisen Kehäkadun kehittämissuunnitelma)	150 000	0	0	3	Kunta		
25	Sillankorvankatu x Takaniityntie x Martinojantie	Kiertoliittymän parantaminen	20 000	0	0	2	Kunta	0/0/0 - 0/0	
26	Tapainlannankatu x Takaniityntie x Martintorinkuja	Kiertoliittymän rakentaminen	200 000	0	0	3	Kunta	0/0/0 - 0/0	Martintorinkujan varressa Martinkoulu ja päiväkot
27	Sillankorvankatu x Niittymäentie	Kiertoliittymän rakentaminen	200 000	0	0	3	Kunta	0/0/0 - 0/0	
28	Eteläinen Kehäkatu välillä Karhunkatu-Ahmankatu	Jalankulku- ja pyörätien linjauksen siirto lähemmäs Eteläistä kehäkatua Karhunkadun, Kontionkadun ja Ahmankadun liittymissä, keskisaa-rekkeiden rakentaminen nykyisille suojateille sekä kiertoliittymän rakentaminen Ahmankadun, Läntinen yhdystien ja Hakalankaaren liittymään	62 000	0	0	3	Kunta		Jalankulkijan ja pyöräilijän havaittavuuden parantaminen linjaamalla jalankulku- tai pyörätie lähemmäksi ajorataa
29	Eteläinen Kehäkatu välillä Vehkatie - Ahokaari	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen Eteläisen Kehäkadun pohjoispuolelle Vehkatie - Metsäkaari, suojatien rakentaminen Kalevankadulle jk+pp-väylän jatkeelle, liikennevalo-ohjauksen muuttaminen (Eteläisen Kehäkadun kehittämissuunnitelma)	112 000	0	0	3	Kunta		

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

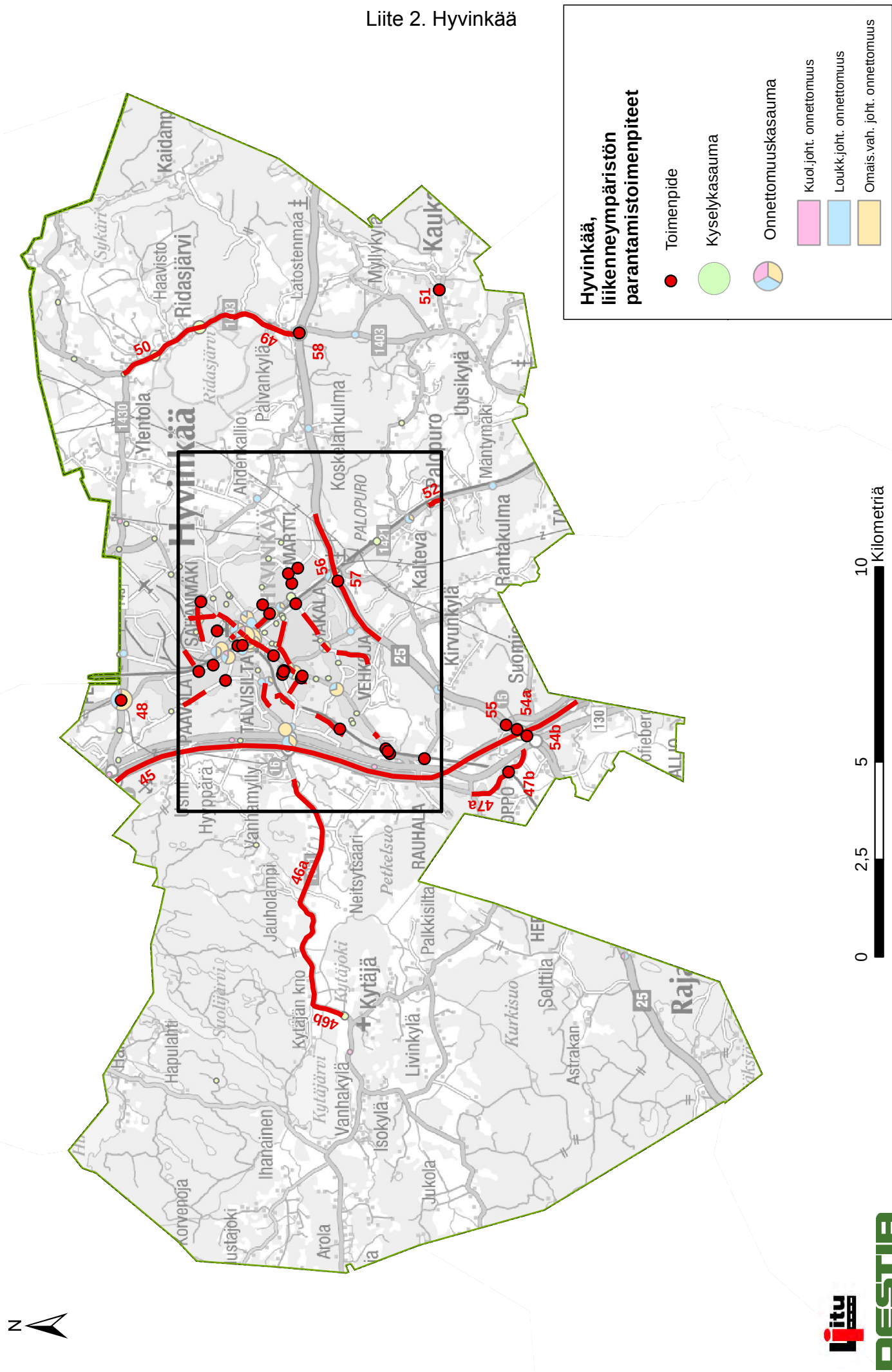
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
30	Vaiveronkatu välillä Mustikkamaan- katu – Jussilankatu	Keskisaarekkeiden rakentaminen nykyisille suojateille	60 000	0	0	2	Kunta	0/0/0 - 0/0	Vaiveronkadulla pitkä suora jolla pitkät suojatiet
31	Riihimäenkatu x Paavolankatu	Liittymän korottaminen, kuivatus tarve	25 000	0	0	2	Kunta	0/0/0 - 0/0	
32	Riihimäenkatu x Vieremänpolku	Liittymän korottaminen, kuivatus tarve	25 000	0	0	2	Kunta	0/0/0 - 0/0	
33	Niinistönpolku	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	157 000	0	0	3	Kunta	0/0/0 - 0/0	
34	Munckinkatu	Kehittämissuunnitelman laatiminen, nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h	0	0	0	1	Kunta		Yhteensä 9 onn., joista 5 loukk.joht.
35	Munckinkatu x Hämeenkatu	Kiertoliittymän rakentaminen	200 000	0	0	3	Kunta	0/0/0 - 0/0	Onnettomuuskausauma 0+3+3
36	Erkylänkatu	Jalkakäytävän leventäminen jalankulku- ja pyörätieksi välillä Hämeenkatu - Munckinkatu sekä jalankulku- ja pyörätien parantaminen välillä Munckinkatu - Telitie	100 000	0	0	3	Kunta	0/0/0 - 0/0	
37	Hangontie välillä Peltosaarentie - Tiilitehtaantie	Hangontien muuttaminen etuajaoikeutetuksi (jk+pp-väylän turvallisuus)	2 000	0	0	1	Kunta	0/0/0 - 0/0	
38	Mäkelän kevyen liikenteen rautatien tasoristeys	Tasoristeyksen sulkuaitojen havaitavuuden parantaminen(Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	500	0		1	Li-Vi/rata		
39	Uudenmaankatu, Hyvinkäänkylän koulun kohta	Koulun liittymässä olevan suojatien poisto ja kahden muun parantaminen	30 000			2	Kunta		
40	Uudenmaankatu (mt 11490), rautatien tasoristeys	Rata- ja katusuunnitelman laatiminen, alustava toimenpide tasoristeyksen korvaaminen ylikulkusillalla (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)			307	1	ELY-keskus, LiVi/rata ja kunta	11490/1/670 - 1/670	Asemakaavoitus käynnissä, ylikulkusillan kust.arvio 4,9 milj. euroa.
41a	Uudenmaankatu (mt 11490), koulutuskeskus	Aluenopeusrajoitus- ja taajamamerkkien siirto Palstojentie liittymän eteläpuolelle mäkeen	100	0,006	676	1	ELY-keskus	11490/1/580 - 1/580	Aluenopeusrajoitus-/taajamamerkit Palstojentie ja rautatietasoristeyksen välissä
41b	Uudenmaankatu (mt 11490), koulutuskeskus	Herätevarsiin asentaminen nykyisen suojatien suojatiemerkeihin	500	0,005	603	1	ELY-keskus	11490/1/580 - 1/580	Huomaamaton suojatien mäen alla
41c	Uudenmaankatu (mt 11490), koulutuskeskus	Suojatien parantaminen (otetaan huomioon käynnissä olevassa asemakaavotuksessa)	20 000	0,004	281	2	ELY-keskus	11490/1/580 - 1/580	
42a	Tervämäentien (mt 11491) rautatien tasoristeys	Tervämäentien nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h tasoristeyksen kohdalla (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	800	0,001	678	1	ELY-keskus	11491/1/635 - 1/635	

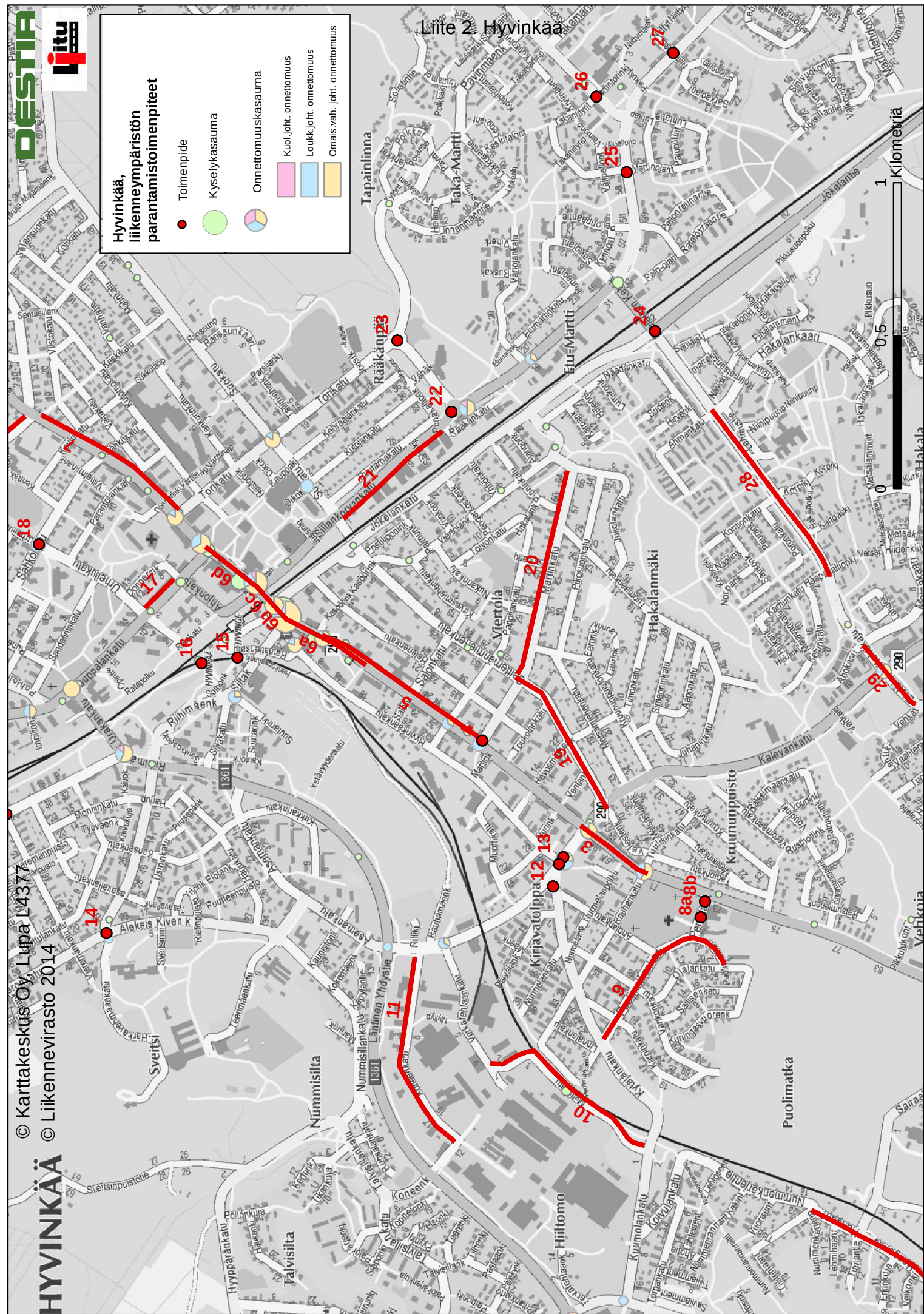
Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
42b	Tervämäentien (mt 11491) rautatien tasoristeys	Näkemäraivaus tasoristeyksen molemin puolin (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	200	0	287	1	ELY-keskus	11491/1/635 - 1/635	
42c	Tervämäentien (mt 11491) rautatien tasoristeys	Tervämäentien leventäminen tasoristeyksen kohdalla 5,9 m -> 6,5 m (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	10 000	0	305	2	ELY-keskus ja Li-Vi/rata	11491/1/635 - 1/635	
43	Eteläinen kehäkatu välillä Kaskentie – Yli-Anttilantie	Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen Kaskentien ja Yli-Anttilantien välillä mm. rakentamalla nykyisille suojateille keskisaarekkeita sekä kaventamalla Kitteläntien liittymää Eteläisen Kehäkadun kehittämissuunnitelma)	90 000	0	0	2	Kunta		
44	Valtatie 3 liittymät	Moottoritien ramppien pienet parantamistoimenpiteet	0	0	0	2	ELY-keskus	0/0/0 - 0/0	
45	Valtatie 3	Riista-aitojen parantaminen	35 000	0,015	632	2	ELY-keskus	3/107/3 940 - 110/0	Riista-aidassa on aukkoja
46a	Kytäjätie (mt 1361) välillä Hyvinkää - Kytäjä	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen, vaihe 1 (Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvityksessä korissa B, Hyvinkään kylien liikenneturvallisuustilaisuudessa ehdotettu kaupungin ja yksityisten rahoittajien yhteishankkeeksi)	1 748 000	0,002	101	3	Kunta ja yksityinen	1361/2/880 - 2/5875	
46b	Kytäjätie (mt 1361) välillä Hyvinkää - Kytäjä	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen, vaihe 2 (Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvityksessä korissa B, Hyvinkään kylien liikenneturvallisuustilaisuudessa ehdotettu kaupungin ja yksityisten rahoittajien yhteishankkeeksi)	809 000	0,001	101	3	Kunta ja yksityinen	1361/2/5875 - 2/8188	
47a	Nopontie (mt 11443), Nopon kylän kohta	Nopeusrajoituksen 50 km/h tarkistus välillä Nurmijärventie (mt 130) - Rajamäentie (mt 11355)	1000	0,003	676	1	ELY-keskus	11443/1/0 - 1/2010	
47b	Nopontien (mt 11443) rautatien tasoristeys, Nopon kylän kohta	Nykyisen idän puoleisen linja-autopysäkin siirto kauemmas tasoristeyksestä ja länsipuolen tonttiliittymän selkeytys (Rataosien Hinkää-Karjaa ja Karjaa-Hanko tasoristeysten turvallisuuden parantaminen, toimenpideselvitys)	120 000		287	3	ELY-keskus	11443/1/800 - 1/800	
48	Pohjoinen Kehätie (mt 143) x Riihimäentie (mt 2850) x Pohjoinen Yhdystie	Kiertoliittymän rakentaminen (Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2015–2018)	400 000	0,128	288	2	ELY-keskus	143/1/1 960 - 1/1960	Kyselykasauma 11 kpl, Onnettomuuskasauma 1+6+10
49	Ridasjärven kylätie (mt 1403) välillä Vt 25 – Lempiöntie	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen (kaupunki vastaa suunnittelu ja rakentamiskustannuksista)	640 000	0,004	101	3	Kunta	1403/3/0 - 3/1830	

Liite 2. Kuntakohtaiset osuudet - Hyvinkää

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennelmä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
50	Ridasjärven kylätie (mt 1403) välillä Vt 25 - Ridasjärventie	Vaarallisten aineiden kuljetusten kieltäminen (esitys Trafille)	0	0	0	1	Kunta	1403/2/0 -3/0	
51a	Kaukastentie (mt 11619) - Vanuntie (mt 11619), Kaukastentie (yksitystie) liittymä	Liittymän parantaminen	30 000	0,001	287	2	Ely-keskus ja yksityinen	11619/1/1104 - 1/1104	
51b	Kaukastentie (mt 11619) - Vanuntie (mt 11619), Kaukastentie (yksitystie) liittymä	Linja-autopysäkin siirto	15 000	0,002	0	2	ELY-keskus ja kunta	11619/1/1104 - 1/1104	
52	Jokelantie (mt 1421), Palopuron kylän kohta	Jalankulku ja pyörätien epäjatkuvuuskohdan parantamissuunnitelman laatiminen (n. 440 m)	0	0,001	102	1	ELY-keskus	1421/3/4270 - 3/4710	Jokelantien varressa osuus jossa kevytliikenne on päällystetyllä, leveällä pientareella. Kevyen liikenteen väylän pätkä puuttuu.
53	Valtatie 25	Leveän keskimerkinnän rakentaminen välille Nummela-Mäntsälä (esiselvitys Keskikaide - ja leveän keskimerkinnän kohteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella)	0	0,102	641	3	ELY-keskus	25/31/2742 - 34/3858	
54a	Valtatie 25, valtatie 3 liittymäalue	Pienet parantamistoimet: väistämiskiivon maalaus vt:n 3 ramppiin	1 000	0,011	638	1	ELY-keskus	25/32/550 - 32/550	Onnettomuuskasauma 0+4+6, väistämiskiiva puuttuu
54b	Valtatie 25, valtatie 3 liittymäalue	Pienet parantamistoimet: väistämiskiivon maalaus vt:n 3 ramppiin	1 000	0,01	638	1	ELY-keskus	25/32/260 - 32/260	Väistämiskiiva puuttuu
55	Valtatie 25 x Tuusulantie (mt 1379)	Tuusulantien kääntäjäkolmion korvaaminen stop-merkillä (Uudenmaan ELY-keskuksen tasoliittymien tarveselvitys)	1 000	0,011	604	1	ELY-keskus	25/32/852 - 32/852	Tarveselvityksen kokonaisindeksi 5,13. Pääsuunnalla kanavointi saarekkein ja poikkileikkaus on leveä.
56	Valtatie 25, Hyvinkää kaupunkijakson kohta	Vt 25 kehittämisselvityksen toimenpiteiden jatkosuunnittelu	0	0	0	1	ELY-keskus ja kunta	25/32/4800 - 33/3100	ELY-keskuksen muistio
57	Valtatie 25 x Jokelantien (mt 1421) ramppi	Pääsuunnan kanavoinnin täydentäminen (Uudenmaan ELY-keskuksen tasoliittymien tarveselvitys)	300 000	0,004	286	3	ELY-keskus	25/33/1250 - 33/1250	KVL valtatiellä 7230 ja rampilla 3200 ajon./vrk
58a	Valtatie 25 x Ridasjärven kylätie (mt 1403) x Uudenkyläntie (mt 1403)	Stop-merkin asentaminen myös liittymäsaarekkeeseen	1 000	0,019	638	1	ELY-keskus	25/34/0 - 34/0	Onnettomuuskasauma 0+4+4
58b	Valtatie 25 x Ridasjärven kylätie (mt 1403) x Uudenkyläntie (mt 1403)	Turvasaarekkeiden rakentaminen	40 000	0,019	282	2	ELY-keskus	25/34/0 - 34/0	





Liite 2. Hyvinkää

Hyvinkää, liikennepäristön parantamistoimenpiteet

● Toimenpide

● Kyselykasauma

● Onnettomuuskasauma

■ Kuol.joht. onnettomuus

■ Loukk.joht. onnettomuus

■ Omais.vah. joht. onnettomuus

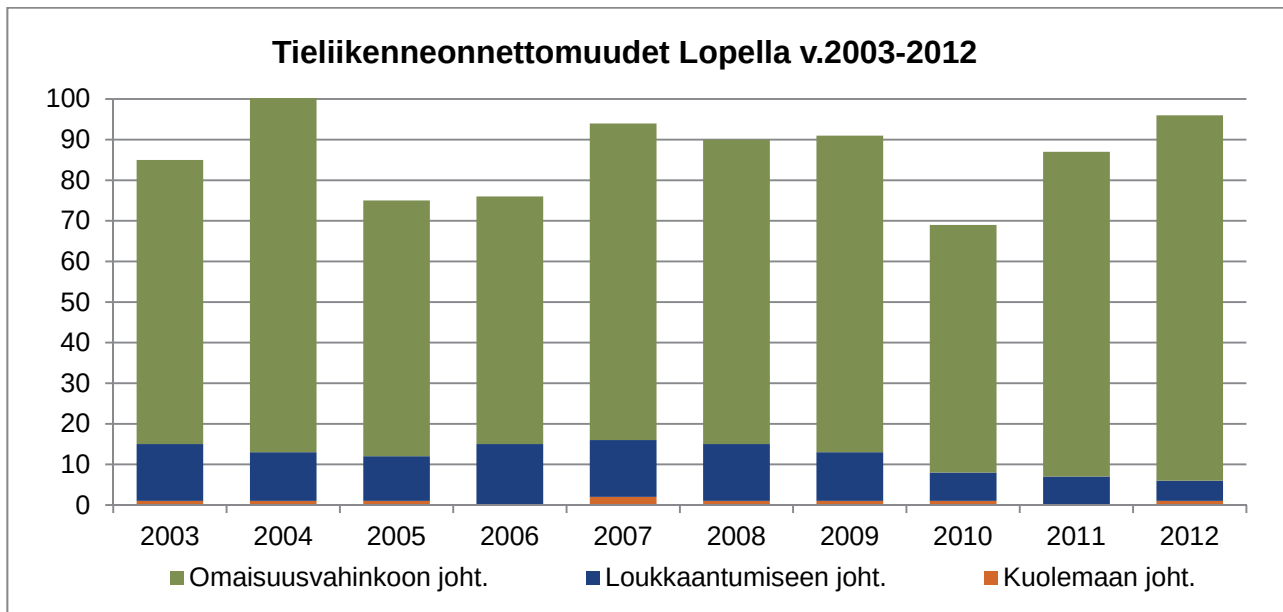


0 0,5 1 2 Kilometriä

Loppi

Liikenneturvallisuuden nykytila

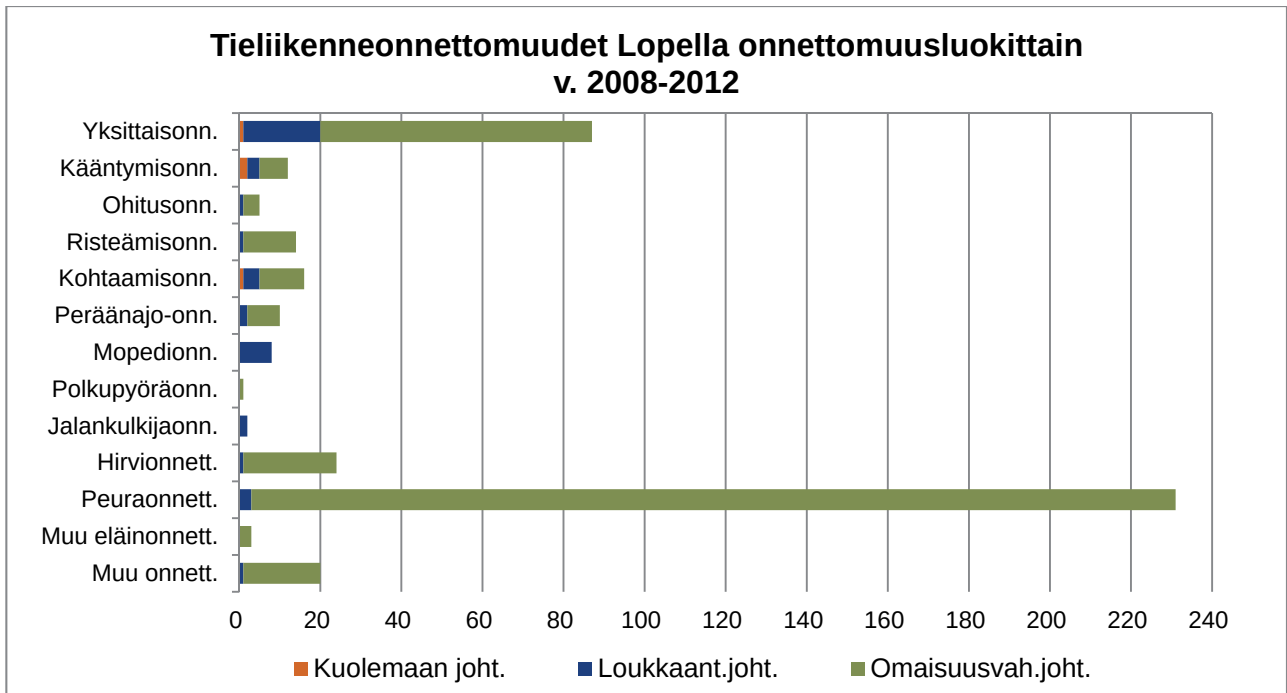
Lopella tapahtui vuosina 2003–2012 yhteensä 864 poliisin raportoimaan liikenneonnettomuutta (ka 9 onn./vuosi). Onnettomuuksista 9 (ka 1 onn./vuosi) johti kuolemaan ja 111 (ka 11 onn./vuosi) loukkaantumiseen. (Kuva 1.)



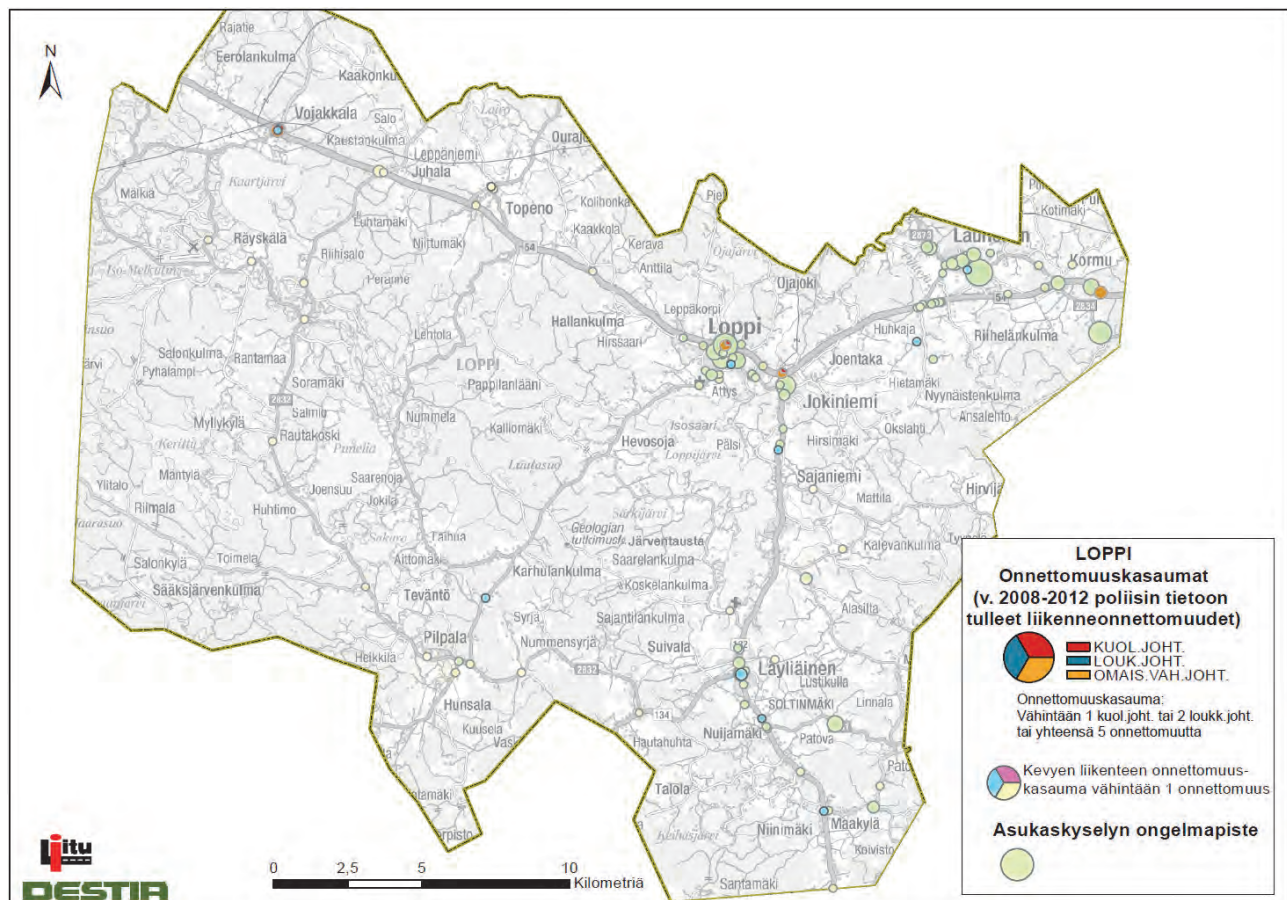
Kuva 1. Tieliikenneonnettomuudet Lopella vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu).

Lopella onnettomuuksien kokonaismäärä on ollut vaihtelevaa 2000-luvulla. Onnettomuuksien määrä on kasvanut vuodesta 2011 alkaen. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on kuitenkin pysynyt melko tasaisena. Asukaslukuun suhteutettuna Lopella (118 henkilövahinko-onnettomuutta/100 000 asukasta) tapahtui henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vähemmän kuin koko suunnittelualueella (125 heva-onn./100 000 as) ja muutama enemmän kuin Manner-Suomessa (116 heva-onn./100 000 as).

Vuosina 2008–2012 Lopella tapahtui huomattavasti eniten peuraonnettomuuksia (Kuva 2.). Lopella (41 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista) henkilövahinkoon johtaneiden yksittäisonnettomuuksien osuus on suurempi kuin koko suunnittelualueella (28 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista). Myös henkilövahinkoon johtaneiden kääntymis- ja kohtaamisonnettomuuksien osuus on puolet suurempi Lopella (molemmat 10 %) kuin koko suunnittelualueella (molemmat 5 %).



Kuva 2. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä Lopella vuosina 2008–2012 (Lähde Tilastokeskus/iLITU-palvelu).



Kuva 3. Kartassa on esitetty Lopella v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu ja asukaskysely 2013).

Liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen edistämistyön kehittäminen

Lopelle laadittiin toimintasuunnitelma yhdessä liikenneturvallisuusryhmän sekä muiden eri hallintokuntien edustajien kanssa (edustajia esimerkiksi päiväkodista, koulusta, tekniseltä toimelta ja vanhuspuolelta). Lisäksi ideointiin osallistui myös edustajia poliisista, Liikenneturvalta ja Uudenmaan ELY-keskukselta. Toimintasuunnitelman tarkoituksena on ohjata kunnassa tehtävää liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen työtä. Liikenneturvallisuusryhmän vastuulla on valvoa, että toimintasuunnitelmassa esitetyt tilaisuuksia, tapahtumia ja toimia toteutetaan ja että toimintasuunnitelma päivitetään vuosittain.

Taulukko 1. Lopen kuntakohtaiset toimenpiteet ja toimintamuodot kaikille kohderyhmille.

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
LAPSET	Liikennekasvatusta arki liikumisen yhteydessä, retkillä huomioidaan turvavälineiden käyttö ja opastetaan turvalliseen ja oikeaan liikkumiseen	Jatkuva	Varhaiskasvatuksen henkilökunta / Yhdistykset, järjestöt (heijastinliivit)
LAPSET JA OPPILAAT	Erilaisia teemapäiviä/ tempauksia, joissa mukana liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen asiat. Teemapäiviä ja tempauksia voidaan järjestää kouluille ja päiväkodeille yhteisesti. - Syksyisin esim. heijastimen käyttö - Keväisin ja syksyisin esim. pyöräilykypärän käyttö ja pyörähuollot - Keväisin esim. mopoilu teema	Lukukausittain	Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen henkilökunta, vanhempain toimikunta / yhdistykset ja järjestöt, pyöräilyryhmät, autokoulut, rahtarit, Liikenneturva
VANHEMMAT	Koulujen ja päiväkotien saattoliikenne sujuvaksi, vanhempien liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen tietouden lisääminen: - Vanhempainilloissa ja Helmi-palvelussa tiedottamista (Liikenneturvan esitteet) - Koululaisten itsenäiseen kulkemiseen kannustaminen, turhan koulukuljetuksen välttäminen	Jatkuva, etenkin syksyllä koulujen alkaessa	Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen henkilökunta / Liikenneturvan materiaali ja kouluttaja-apu vanhempainiltoihin, poliisi
OPPILAAT	Liikennekasvatus sisällytetään osaksi opetusta	Jatkuva	Opetusministeriö, perusopetuksen rehtori ja opettajat / Liikenneturva
KOULUKULJETTAJAT	Turvallinen koulukyyti: Koulukyytejä suorittavat henkilöt osallistuttava yhteisiin kokouksiin (kuljettajat ovat myös liikennekasvattajia) Koululaiskuljettajien koulutus sisältyy palvelun tuottamiseen (asiakirjoissa näkyvillä, kuljettajat osallistuvat n. joka toinen vuosi koulutukseen), turvallisen kaluston käyttö	Syksy/ vuosittain lukuvuotta suunniteltaessa	Rehtori, hankintatoimi, talouspäälikkö, perusopetustiimi / koulukuljettajat ja koulutuksissa Liikenneturva
OPETTAJAT	Opettajien liikennekasvatusosaamisen vahvistaminen, motivoiminen ja aktivoiminen liikennekasvatukseen: Liikenne hurautti verkostoon – täydennyskoulutuspäivä Toivotaan henkilökunnalle mahdollisuutta osallistua koulutukseen	Hurautus-täydennyskoulutuspäivä 18.9.2014 Opettajien perehdyttämistilaisuuksia tarvittaessa	Perusopetuksen henkilökunta, kunnasta vastuu henkilö, joka vie tiedon osallistumisesta rehtorikokoukseen tms. / Liikenneturva
NUORISO	Liikennekasvatusta liikennevalistussilloilla ja tempauksilla (eri teemoja) "Päihdepäivillä" liikenneturvallisuusasiat mukana	Syksyisin ja/ tai keväisin	Nuoriso-, vapaa-aika-, kulttuuri- ja sivistystoimi / yhdistykset, Liikenneturva, poliisi

Liite 3. Kuntakohtaiset osuudet - Loppi

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
HENKILÖKUNTA JA LAPSET	Henkilökunnan tulee huolehtia omasta turvallisuudestaan ainakin työmatkoilla/töissä ja käyttää tarvittavia turvavälineitä. Henkilökunta esimerkkinä lapsille ja nuorille.	Jatkuva	Päiväkodin, koulun ja nuorisotoimen henkilökunta / yhdistykset ja seuraut
AIKUISVÄESTÖ	Innostaminen hyvään liikennekäyttäytymiseen ja turvallisuuden lisäämiseen liikenteessä Tietoiskujen lehteen säännöllisesti mm. • eri väylien tienpitäjästä • peuravaarasta syksyisin • turvalaitteista • liikennesäännöistä	Jatkuva	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva
TEKNINEN TOIMI	Kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa huomioitava liikenneturvallisuusasiat sekä kestävä liikkuminen	Jatkuva	Kaavoittajat, liikennesuunnittelijat (tekniikan toimen henkilöt) / Liikenneturvallisuusryhmä
PÄÄTTÄJÄT	Päättäjät saatava mukaan edistämään liikenneturvallisuus- ja kestävä liikunnan työtä. Liikenneturvallisuus ja kestävä liikkuminen osaksi johtamista.	Jatkuva	Kaupungin päättäjät / Liikenneturvallisuusryhmä
KUNNAN TYÖNTEKIJÄT	Henkilökunnan innostaminen turvalliseen ja kestäväan liikkumiseen: • Henkilökunnalle informaation antaminen kuukausitiedotteessa • Työtapaohjelmien seuranta vuosittain • Taloudellisen ja turvallisen ajotavan kurssin järjestäminen mm kotihoidon henkilökunnalle • Liikennesääntökilpailu työpaikalla • Tiedotus jalankulun ja pyöräilyn terveydellisistä vaikutuksista	Jatkuva	Liikenneturvallisuusryhmä, työsuojelupäällikkö / Liikenneturva
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Ajo-oikeudesta/ tai oman ajokyvyn arvioinnista tiedottaminen iäkkäille ja erityisryhmille terveydenhuollon yhteydessä	Jatkuva	Polisi / terveydenhoidon henkilökunta, vanhus- ja vammaisjärjestöt ja yhdistykset
IKÄIHMISET	Heijastimen käytön lisääminen: Vanhusten viikolla heijastin kampanja	Syksyisin	Iäkkäiden kanssa työskentelevät / Liikenneturva
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Iäkkäiden ja erityisryhmien edustaja mukaan kunnan liikenneturvallisuusryhmään, jotta myös heidän asiat otetaan huomioon liikenneturvallisuudessa ja kestävässä liikkumisessa	Jatkuva	Iäkkäiden ja erityisryhmien edustajat, liikenneturvallisuusryhmä / kunta
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Turvallinen liikkumisen edistäminen "Pysy pystyssä" – tapahtuman avulla	Syksyisin	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva
LIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ	Toiminnan kehittäminen: • Ryhmän koolle kutsuminen (2-4 kertaa vuodessa), asialistat, valmistelu, vetovastuu • Vammaisneuvoston ja oppilaskunnan/nuorisovaltuuston kuuleminen kokouksissa • Tapaamisia alueen muiden litu-ryhmien kanssa • Osallistuminen "Näin meillä" seminaariin joka toinen vuosi	2-4 kertaa vuodessa 16.9.2014 joka toinen vuosi	Ryhmän pj. / Liikenneturva

Liikenneympäristön parantaminen

Kiireellisyysluokat:

1 = toteutus v. 2014–2015

2 = toteutus 2016-

3 = pitkällä aikavälillä toteutettavat hankkeet

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
		Seudun yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä (mopoilulle sallitut jalankulku- ja pyörätiet)				1	ELY-keskus ja kunta		Koulun kohdan ajonopeudet ovat korkeita
Keskusta									
1a	Jokinientie (mt 13621), kirkonkylän koulun kohta	Lapsia varoitusmerkkien paikkojen tarkistus, nopeusrajoituksen 40 km/h maalaus ajorataan varoitusmerkkien kohdalle	400	0,002	657	1	ELY-keskus	13621/2/300 - 2/770	
1b	Jokinientie (mt 13621), kirkonkylän koulun kohta	Koulurinteen liittymässä olevan kavennetun suojatien korostaminen reunapollarein	500	0,004	603	2	ELY-keskus	13621/2/560 - 2/560	Suojatie mutkan jälkeen
2	Kirkonkylän koulu	Saattoliikennesuunnitelman toteuttaminen				1	Kunta		Koulun parkkipaikka-alueella ja liittymässä liikenne jäsentymätöntä.
3	Sajatie (mt 132) välillä Jokinientie (mt 13621) - kantatie 54	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h	600	0,007	678	1	ELY-keskus	132/11/3330 - 11/3850	60 km/h nopeusrajoitusalueella keskisäänteellinen suojatie, jossa koululaisliikennettä
Jokiniemi									
4a	Sajatie (mt 132) x Jokinientie (mt 13621) x Nynäistentie	Jokinientien ja Nynäistentien kääntökohtien korvaaminen stop-merkeillä (Uudenmaan ELY-keskuksen liittymien tarveselvitys)	1000	0,011	605	1	ELY-keskus	132/11/3417 - 11/3417	Jokinientieltä tuleessa huonot näkemat vasemmalle, rakennus näkemäesteenä.
4b	Sajatie (mt 132) x Jokinientie (mt 13621) x Nynäistentie	Pysäytysviivan maalaus Jokinientien ja Nynäistentien ajorataan, Jokinientien taajama-merkin siirto lähemmäs liittymää ennen suojatietä	1000	0,004	638	1	ELY-keskus / kunta	132/11/3417 - 11/3417	
5	Sajatie (mt 132) välillä Sajanienraitti - Jokinientie (mt 13621)	Jalankulku- ja pyörätien pääreitien rakentaminen, laatuluokka 2 (Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys kiireellisyysluokka A2, pyöräilyn tavoiteverkko)	610000	0,007	101	3	ELY-keskus	132/11/1664 - 11/3426	
6	Punaportintie x Nynäistentie	Näkemäraivaus tai näkemäpeilin asentaminen	1000			1	Kunta		

Liite 3. Kuntakohtaiset osuudet - Loppi

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
7a	Joentaa koulu	Näkemäraivaus tai näkemäpeilin asentaminen parantamaan näkemiä koulun pihasta tultaessa	1000			1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
7b	Joentaa koulu	Koulun liittymän parantaminen (kapea)	5000			2	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
7c	Joentaa koulu	Piha-aluesuunnitelman laatiminen (vanhemmille suunnatun saattoliikennepaikan laajentaminen, välituntipihan ja saattoliikennepaikan selkeä erottaminen)				1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
Launonen									
8	Vähikkäläntie (mt 2873), Raidemaantie liittymä	Taajama-merkin siirto n. 100 pohjoisen suuntaan, nopeusrajoituksen maalaus merkin kohdalle Vähikkäläntien ajorataan	100	0,001	657	1	ELY-keskus	2873/3/3870 - 3/3870	Taajamerkki on nyt heti liittymän jälkeen
9a	Vähikkäläntie (mt 2873) välillä Mahlamäentie - Raidemaantie (Marjamäen asuntoalue)	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen hyväksikäyttäen vanhaa radanpohjaa	30000			2	Kunta		Kevyen liikenteen yhteys kylän ja Marjamäen asuntoalueen välille
9b	Vähikkäläntie (mt 2873) välillä Mahlamäentie - Raidemaantie (Marjamäen asuntoalue)	Pollarein kavennetun suojatien rakentaminen Raidemaantien liittymään jalankulku- ja pyörätien rakentamisen yhteydessä	2300	0,001	603	2	ELY-keskus ja kunta	2873/3/3900 - 3/3900	
10	Vähikkäläntie (mt 2873) välillä Oinaalankuja - Launonen	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h	100	0	0	1	ELY-keskus	2873/3/4803 - 3/5583	Vajaa 800 metrin tieosuus jossa nopeusrajoitus on 80 km/h muuten taajama-alueella 60 km/h.
11	Ävikintie x Mahlamäentie	Korotetun suojatien rakentaminen, valaistuksen parantaminen liittymän kohdalla	12000			2	Kunta		Koululle menevän polun kohta, liittymän kohdalla ei valaistusta vaikka Ävikintie on valaistu
12a	Launosten koulu	Vanhempien selkeän saattoliikennepaikan järjestäminen ja suunnittelu liikuntahallin piha-alueella				1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
12b	Launosten koulu	Koulukuljetuksille jättö-/hakupaikan rakentaminen Kartanontien varteen koulun puolelle (koulukuljetukset kulkevat Kartanontietä yhteen suuntaan)	15000			2	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
12c	Launosten koulu	Huoltoajoreitin suunnittelu ja järjestäminen koulun piha-alueella (remonttien yhteydessä)				1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
13a	Kartanontie (mt 13627), Siwan pihan kohta	Näkemäraivaus nykyisen suojatien itäpuolella	200	0	0	1	ELY-keskus ja yksityinen	13627/1/4210 - 1/4210	Siwan puolelta huonot näkemät oikealle.

Liite 3. Kuntakohtaiset osuudet - Loppi

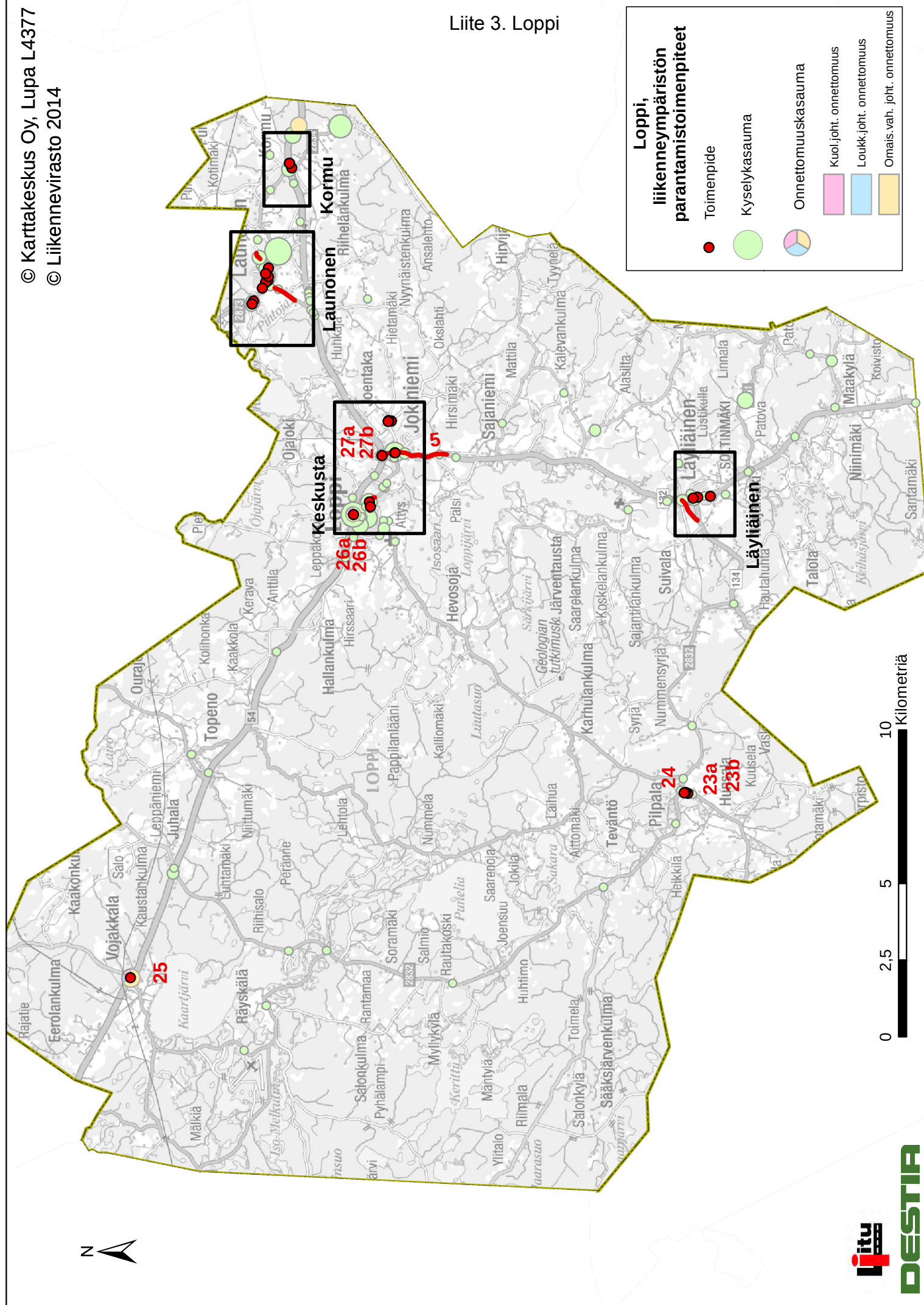
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
13b	Kartanontie (mt 13627), Siwan pihan kohta	Suojatien siirto sijansa länteen, vanha suojatien paikka jää Launossähkö Oy:n käyttöön	0	0	0	2	ELY-keskus	13627/1/4210 - 1/4210	Launossähkö Oy:n asiakkaat käyttävät suojatien kohtaa liittymänä
13c	Kartanontie (mt 13627), Siwan pihan kohta	Jalankulku- ja pyörätien erottaminen Siwan piha-alueesta esim. maaliviivalla	500	0	102	2	ELY-keskus		Kevyen liikenteen väylää ei ole eroteltu piha-alueesta.
14	Nummitie x Ratatie	Puuttuvien suojatiemerkintöjen maalaus, herätevarsien asentaminen suojatiemerkkeihin	1700			1	Kunta		Reitti koululle, suojatiemerkit on mutta ei maalauksia
15	Launosten päiväkotikoti Sirkus, Kartanontie (mt 13627)	Selkeän jättöpaikan järjestäminen taksia varten (nyt parkkipaikan liittymässä, johon tulevat myös päiväkotilasten vanhemmat)	15000			2	ELY-keskus ja kunta	13627/1/3940 -1/3940	Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
16	Lukkotie välillä Ilvestie - O. Oksasentie	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen (puuttuvalle katuosuudelle)	75000			3	Kunta		Kevyen liikenteen väylän epäjatkavuuskohta
Kormu									
17	Herajoentie (mt 2834) x Ala-Asteentie x Hakapolku	Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen keskisaarekkeelliselta suojatieltä Hakapolun liittymään	2000	0,002	603	2	ELY-keskus ja kunta	2834/1/6110 - 1/6110	Suojatie päättyy ojaan
18a	Kormun koulu	Koulun piha-alueen valaistuksen parantaminen (pihaan sisääntulo)	5000			2	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
18b	Kormun koulu	Huoltoajon suunnittelu koulun piha-alueella (kuljettajien ohjeistus kuljetusaikojen ja reittien suhteen, mahdolliset uudet reitit)				1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista: Jakeluauto tavaraa tuodessaan esim. keittiöön kiertää koulun tai joutuu peruuttamaan koulun pihasa.
Läyliäinen									
19	Läyliäistenraitti (mt 132) x Karkkilantie (mt 134)	Suojatien havaittavuuden parantaminen asentamalla suojatiemerkkeihin herätevarret	500	0,006	603	1	ELY-keskus	132/10/0 - 10/0	
20	Läyliäistenraitti (mt 132), Salen kohta	Nopeusrajoituksen 40 km/h tukeminen parantamalla nykyistä suojatietä	15000	0,012	603	2	ELY-keskus	132/9/1860 - 9/1860	Salen kohdan suojatiellä runsaasti koululaisten ylityksiä, suojatie on pitkällä suoralla jossa nopeusrajoitus on 40 km/h
21a	Läyliäisten koulu	Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Läyliäistenrautilta (mt 132) koulun parkkipaikan reunaa koulun pihaan	25000			2	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista

Liite 3. Kuntakohtaiset osuudet - Loppi

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennelmä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
21b	Läyliäisten koulu	Koulun saattoliikenteen suunnittelu esim. linja-autot jättävät oppilaat pysäkillä koulun puolelle, parkkipaikalle järjestetään selkeästi vanhempien saattoliikennepaikka ja koulun henkilökunnan pysäköinti				2	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
22	Väänteenmäentie	Raskaan liikenteen läpiajokielto	400			1	Kunta		Koululaiskyselyn mukaan rekat käyttävät läpiajoreittinä Karkkilantielle
Pilpala									
23a	Pilpalan koulun kohta, Hunsalantie (mt 11225)	Etelän suunnasta olevan lapsiavaroitusmerkin siirto lähemmäs koulua samaan varteeseen 40 km/h nopeusrajoitusmerkin kanssa, nopeusrajoituksen maalaus ajorataan merkkien kohdalle	1000	0	657	1	ELY-keskus	11225/2/3740 - 2/3740	Lapsiavaroitusmerkkien havaittavuuden parantaminen
23b	Pilpalan koulun kohta, Hunsalantie (mt 11225)	Näkemäraivaus koulun liittymässä	0	0,001	287	1	ELY-keskus ja kunta	11225/2/4040 - 2/4040	Huonot näkemät koulun liittymästä etelään
24	Pilpalan koulu	Vanhempien selkeän saattoliikennepaikan järjestäminen (vanhempien ohjeistus ja mahdollisesti uuden paikan järjestäminen)				1	Kunta		Koulutoimen toimittama yhteenveto koulujen liitu-ongelmista
Kantatie 54									
25	Vojakkalantie (mt 2824) x Nummenkyläntie (mt 13637) x kantatie 54	Vojakkalantien ja Nummenkyläntien kääntökolmioiden korvaaminen stop-merkeillä (Uudenmaan ELY-keskuksen tasoliittymien tarveselvitys, onnettomuuskasausmaailiitu)	1000	0,013	605	1	ELY-keskus	54/3/0 - 3/0	Onnettomuuskasausmaaili+1+4
Keskusta									
26a	Kantatie 54 x Yhdystie (mt 13609)	Korkealaatuisen pikavuoropysäkiparin rakentaminen (pysäkkiyhdytydet, polkupyöräpysäköinti, katos)	80000	0,01	342	3	ELY-keskus	54/6/5500 - 6/5500	Tulevaisuudessa pikavuorot eivät enää välttämättä kierrä taajamien kautta, joten tulee varautua laadukkaaseen pikavuoropysäkkeihin kantatien varressa.
26b	Kantatie 54 x Yhdystie (mt 13609)	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen linja-autopysäkkien rakentamisen yhteydessä	1000000	0,002	131	3		54/6/5500 - 6/5500	Onnettomuuskasausmaaili+0+1
Jokiniemi									
27a	Sajatie (mt 132) x Kempintie x kantatie 54	Näkemäraivaus	500		287	1	ELY-keskus ja kunta	54/8/0 - 8/0	
27b	Sajatie (mt 132) x Kempintie x kantatie 54	Sajatien ja Kempintientien kääntökolmioiden korvaaminen stop-merkeillä	1000	0,029	605	1	ELY-keskus	54/8/0 - 8/0	

Liite 3. Kuntakohtaiset osuudet - Loppi

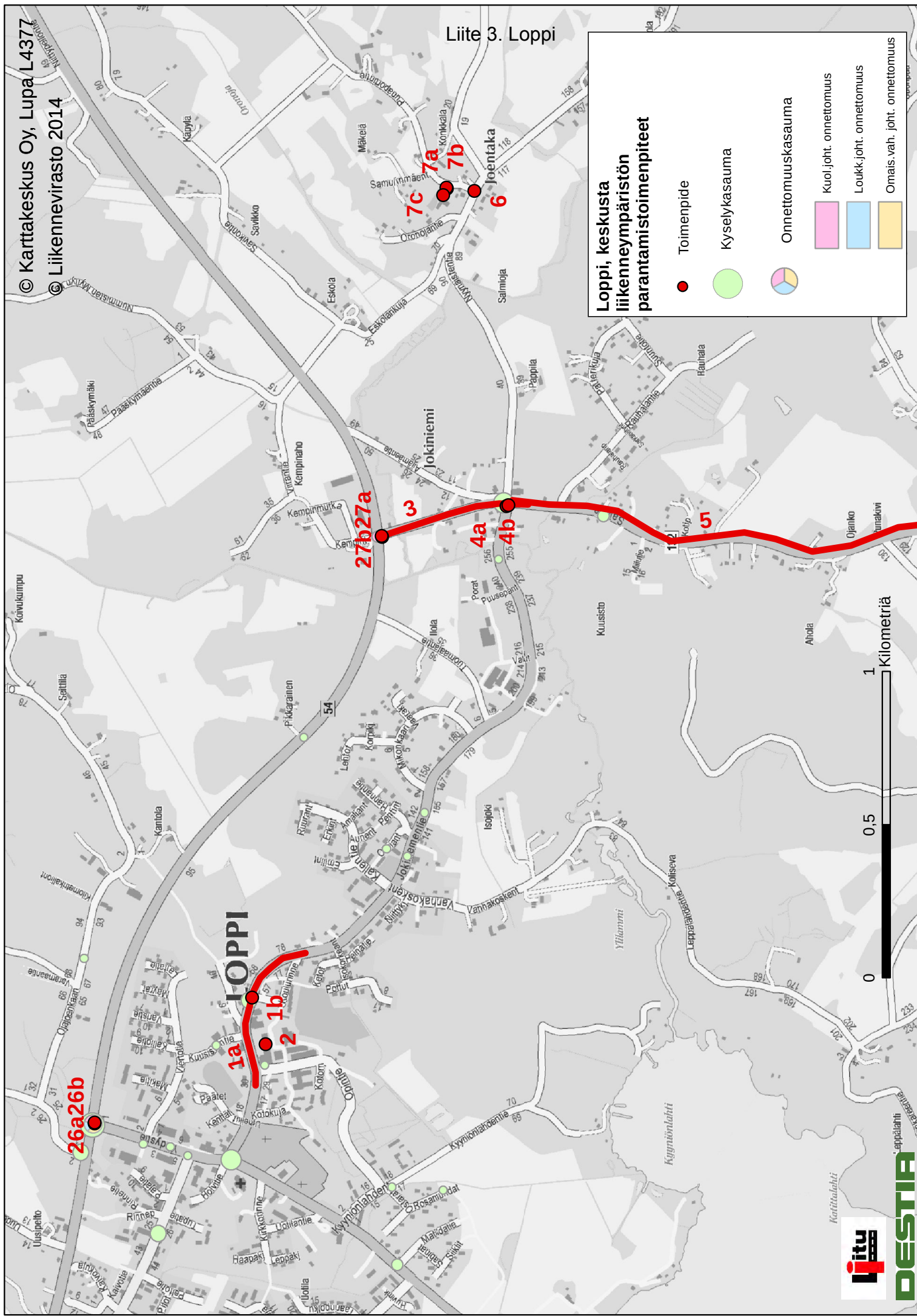
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennämä	Toimenp.lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
Kantatie 54									
28a	Kantatie 54 x Sipiläntie x Silmäkännontie	Sipiläntien ja Silmäkännontien liittymien porrastus (Silmäkännontien työpaikka-alue, yhteishanke Riihimäen kanssa)	100000	0,01	282	3	Kunta	54/10/2404 - 10/2404	Perusverkon parantaminen ja toteuttamisvalmiuden edistämishanke
28b	Kantatie 54 x Sipiläntie x Silmäkännontie	Kanavoinnin rakentaminen porrastettuihin liittymiin	200000	0,005	284	3	Kunta	54/10/2404 - 10/2404	

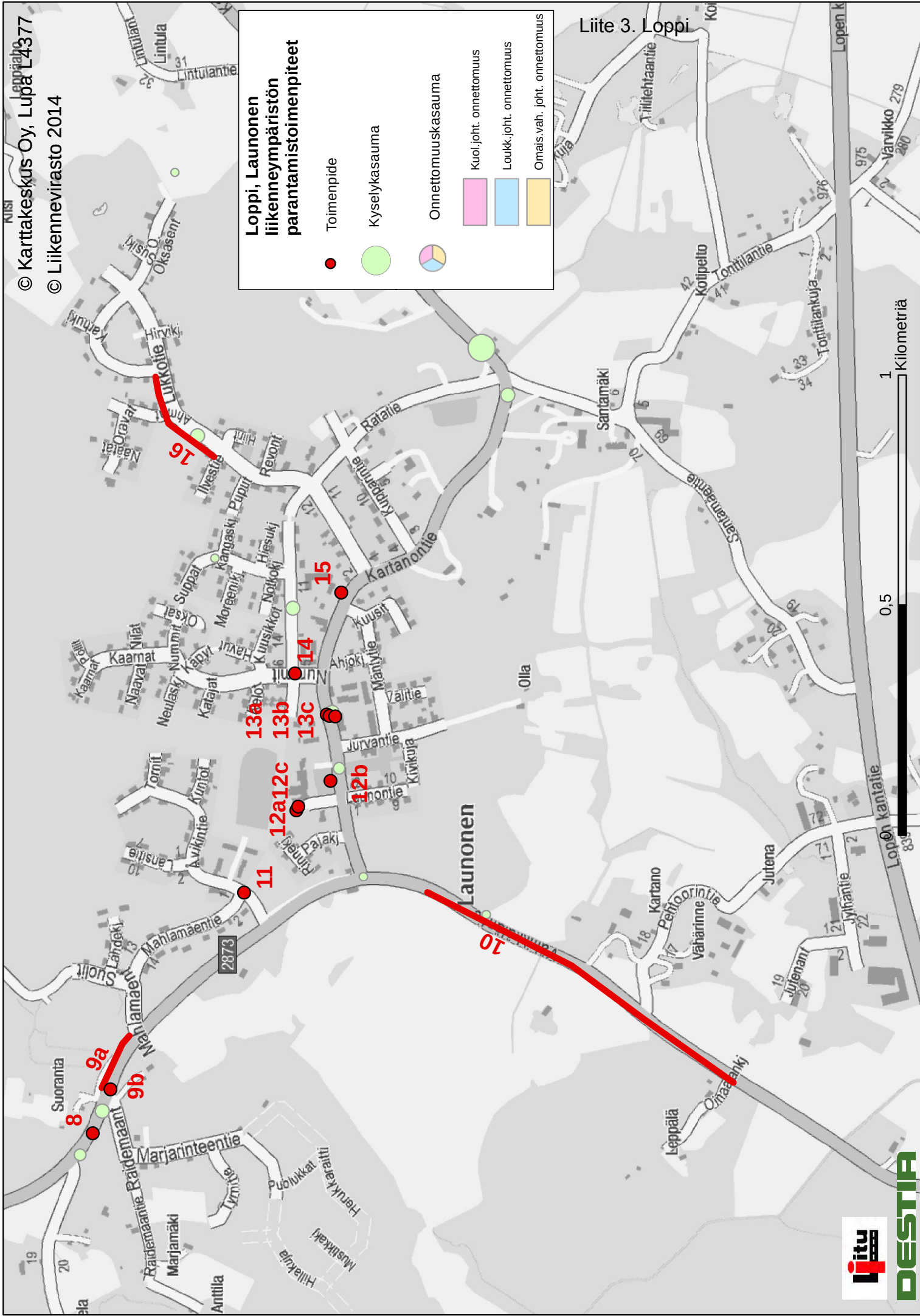


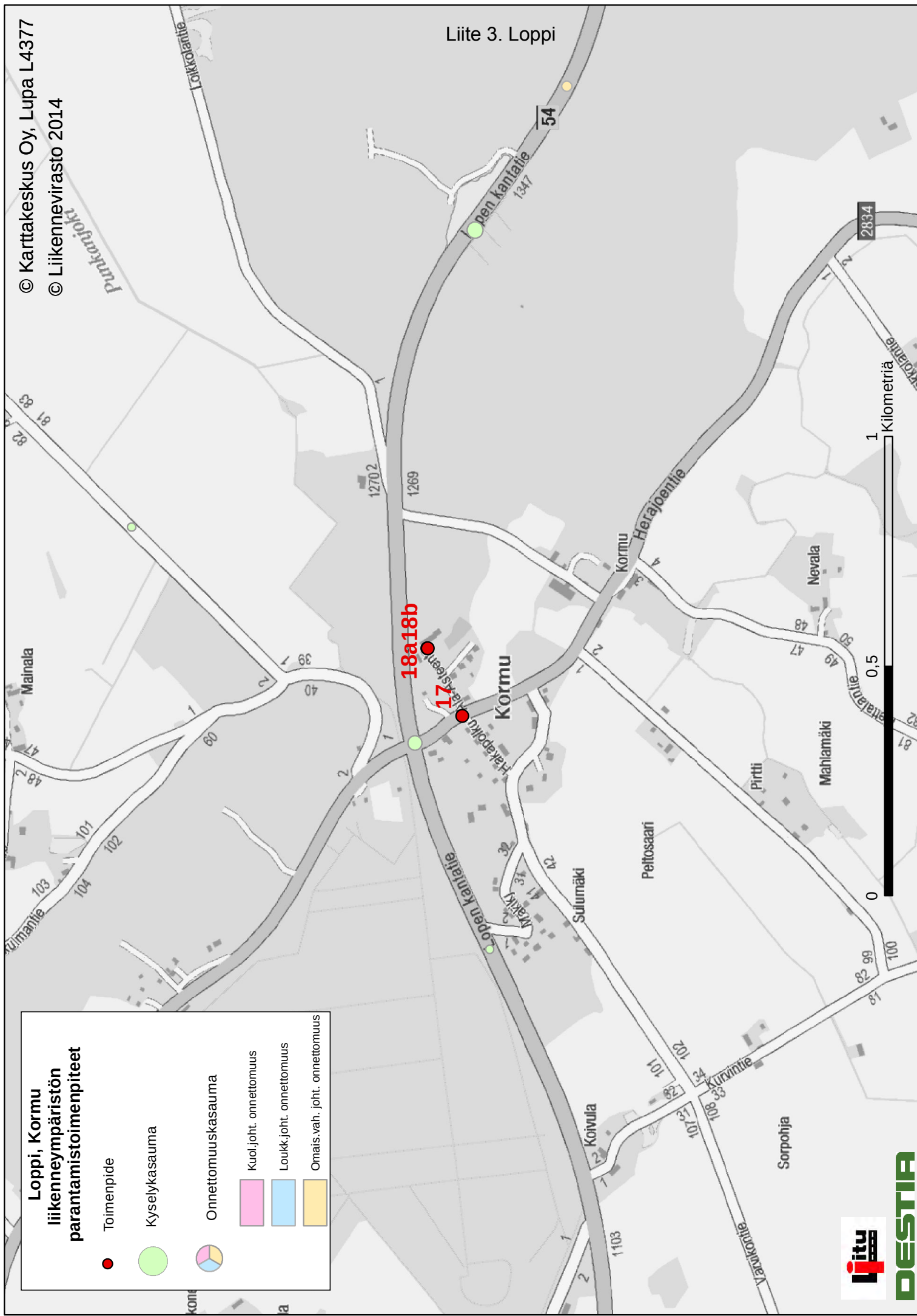
**Loppi, keskusta
liikennepäristön
parantamistoimenpiteet**

- Toimenpide
- Kyselykasauma
- Onnettomuuskasauma

Onnettomuuskasauma	Kuoli joht. onnettomuus	Loukk. joht. onnettomuus	Omais. vah. joht. onnettomuus



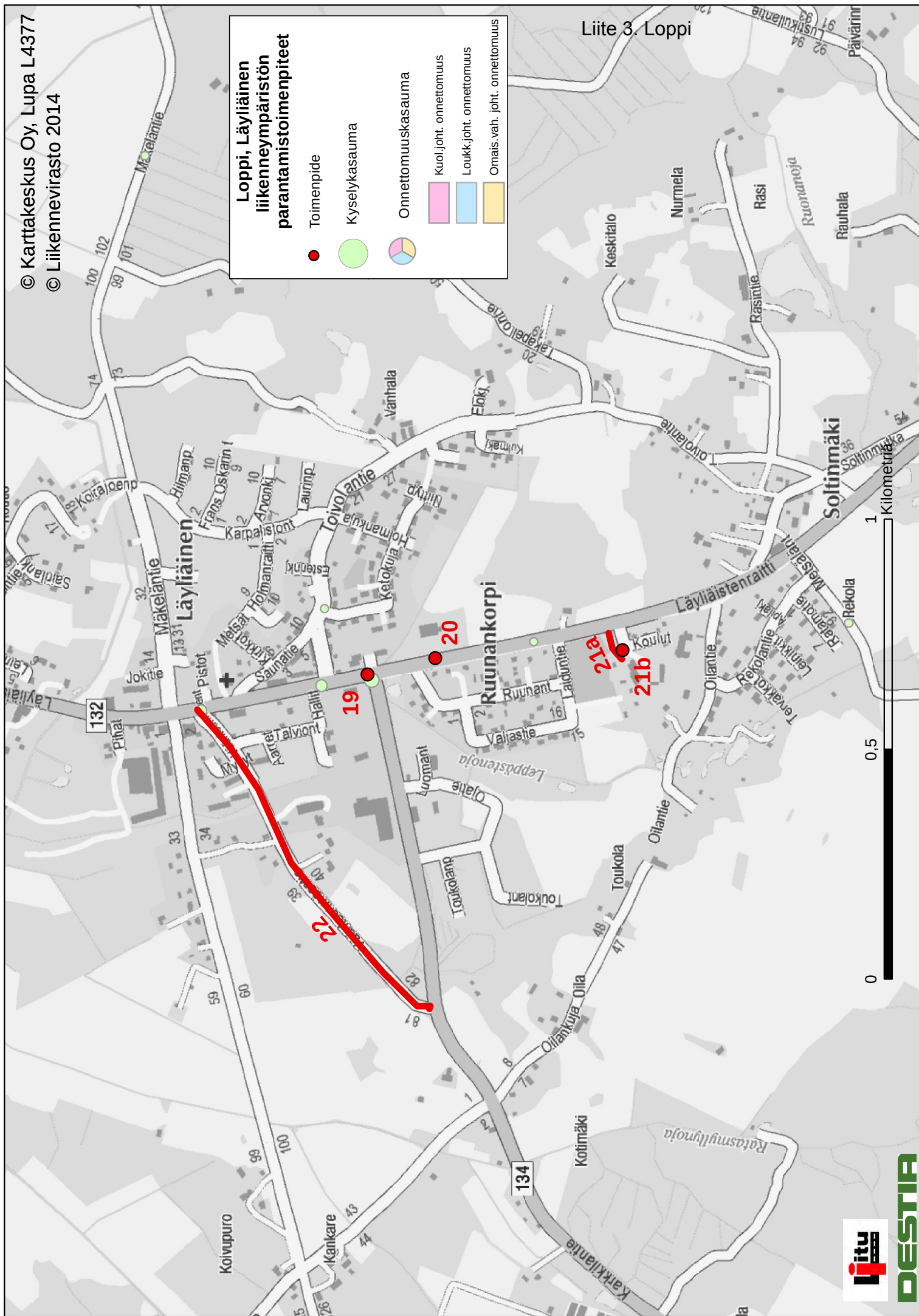




**Loppi, Läyliäinen
liikenneympäristön
parantamistoimenpiteet**

- Toimenpide
- Kyselykasauma
- Onnettomuuskasauma
- Kuol.joht. onnettomuus
- Loukk.joht. onnettomuus
- Omais.vah. joht. onnettomuus

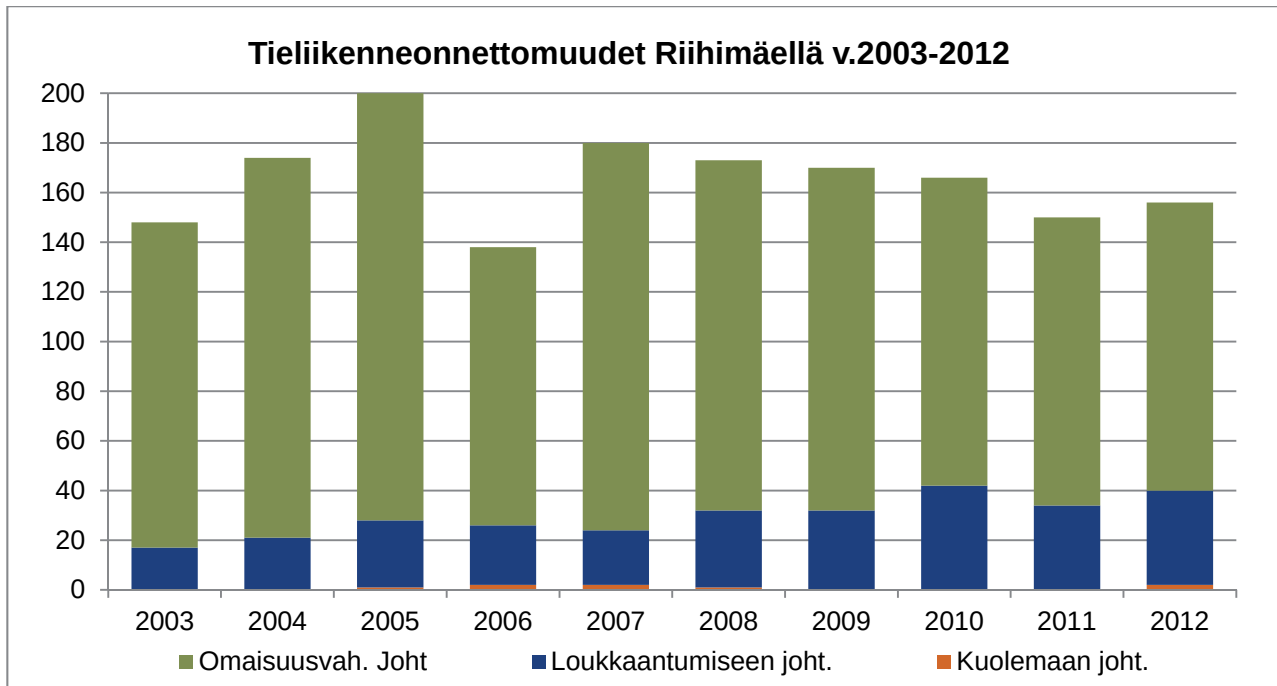
Liite 3. Loppi



Riihimäki

Liikenneturvallisuuden nykytila

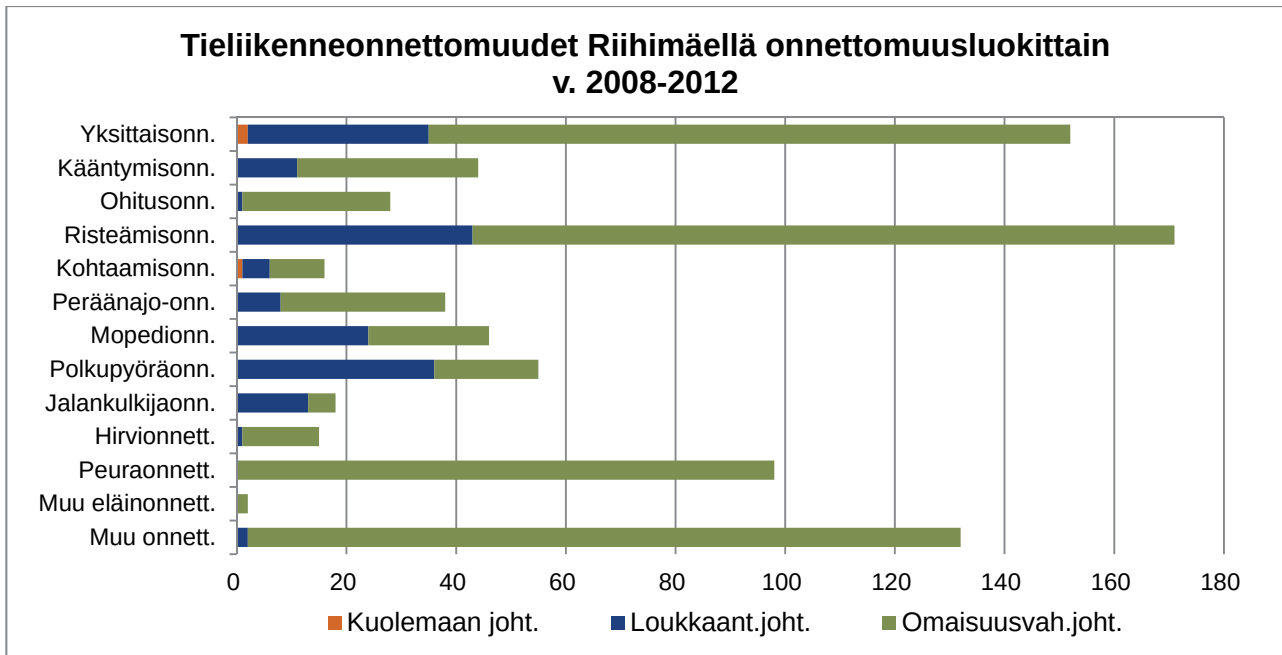
Riihimäellä tapahtui vuosina 2003–2012 yhteensä 1655 poliisin raportoimaan liikenneonnettomuutta (ka 166 onn./vuosi). Onnettomuuksista 8 (ka 1 onn./vuosi) johti kuolemaan ja 288 (ka 29 onn./vuosi) loukkaantumiseen. (Kuva 1.)



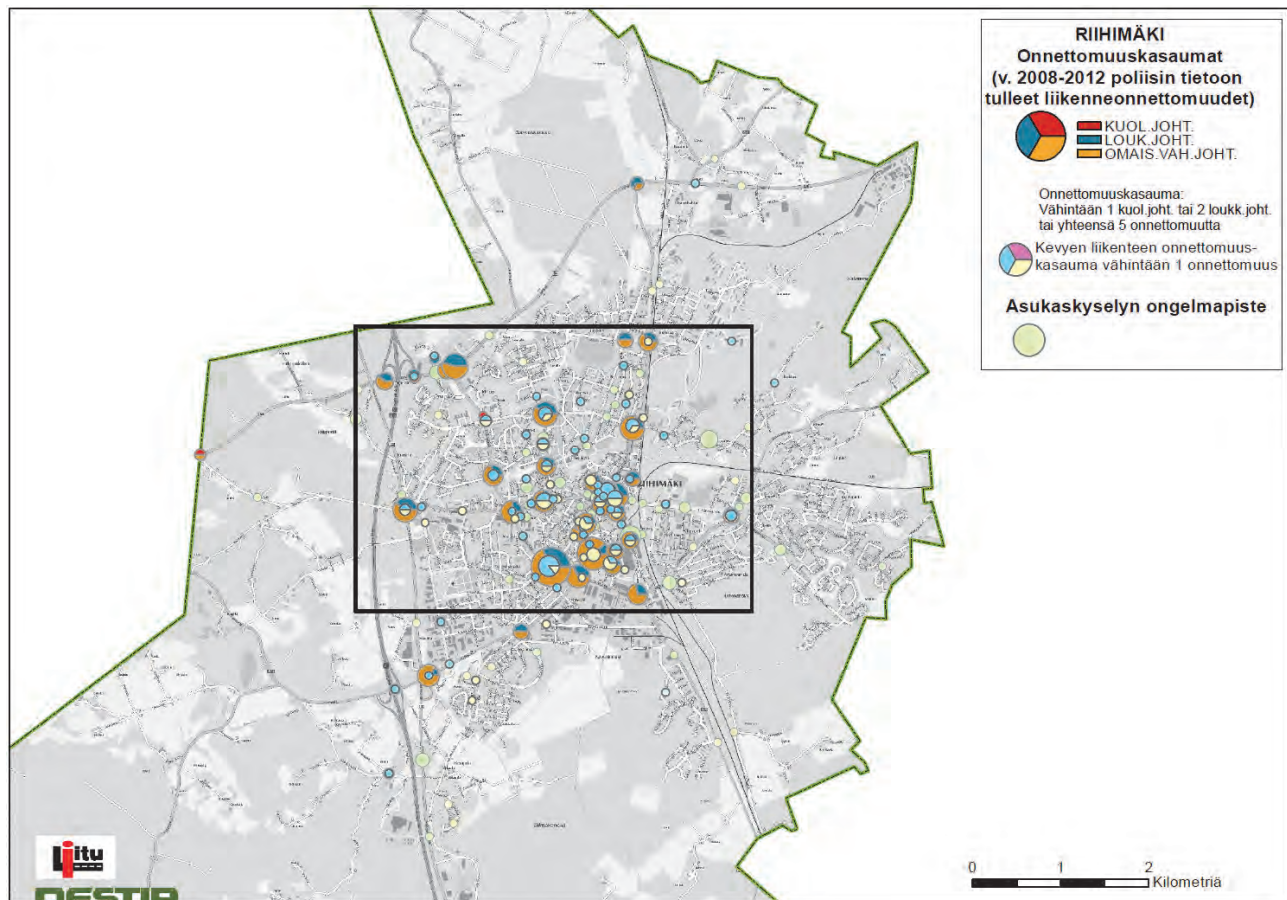
Kuva 1. Tieliikenneonnettomuudet Riihimäellä vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus/ILITU-palvelu).

Riihimäellä onnettomuuksien kokonaismäärä on hieman laskenut vuodesta 2007 alkaen vuoteen 2010 asti, mutta jälleen hieman kasvanut vuonna 2012. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on kasvanut koko tarkasteltavalla ajanjaksolla. Asukaslukuun suhteutettuna Riihimäellä (125 henkilövahinko-onnettomuutta/100 000 asukasta) tapahtui henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia saman verran kuin koko suunnittelualueella (125 heva-onn./100 000 as), mutta enemmän kuin Manner-Suomessa (116 heva-onn./100 000 as).

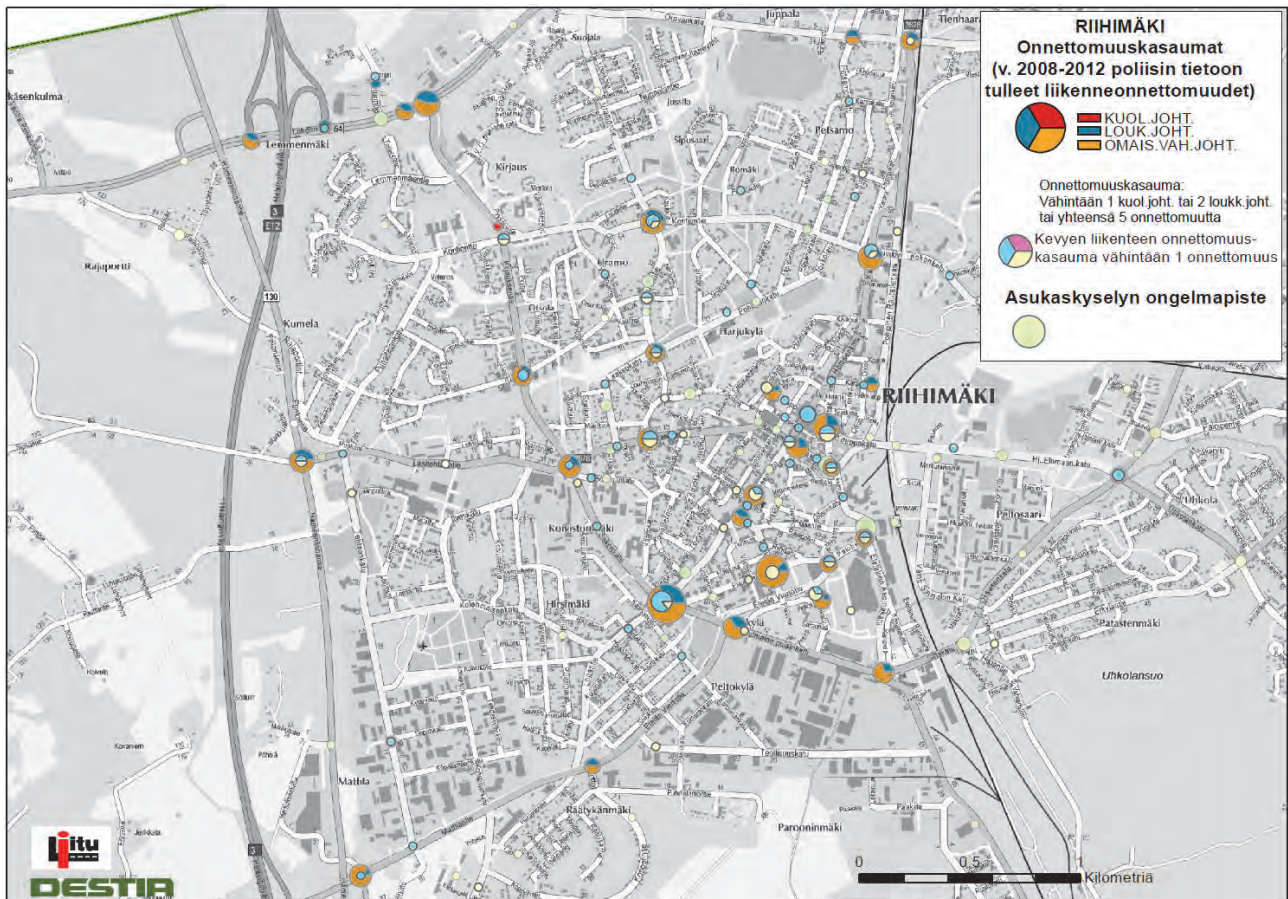
Vuosina 2008–2012 Riihimäellä tapahtui eniten risteämis-, yksittäis- ja muu onnettomuuksia (Kuva 2.). Riihimäellä (24 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista) henkilövahinkoon johtaneiden risteämisonnettomuuksien osuus on suurempi kuin koko suunnittelualueella (16 % kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista). Myös henkilövahinkoon johtaneiden polkupyöräonnettomuuksien osuus on suurempi Riihimäellä (20 %) kuin koko suunnittelualueella (16 %).



Kuva 2. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä Riihimäellä vuosina 2008–2012 (Lähde Tilastokeskus/iLITU-palvelu).



Kuva 3. Kartassa on esitetty Riihimäellä v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu ja asukaskysely 2013).



Kuva 4. Kartassa on esitetty Riihimäen keskustassa v. 2008–2012 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumat, kevyen liikenteen onnettomuuksien kasaumat sekä vuoden 2013 asukaskyselyssä esiin nousseet ongelmakohdat (Lähde: Tilastokeskus/iLITU-palvelu ja asukaskysely 2013).

Liikenneturvallisuus- ja kestävä liikuttamisen edistämisen kehittäminen

Riihimäelle laadittiin toimintasuunnitelma yhdessä liikenneturvallisuusryhmän sekä muiden eri hallintokuntien edustajien kanssa (edustajia esimerkiksi päiväkodista, koulusta, tekniseltä toimelta ja vanhuspuolelta). Lisäksi ideointiin osallistui myös edustajia poliisista, Liikenneturvalta ja Uudenmaan ELY-keskukselta. Toimintasuunnitelman tarkoituksena on ohjata kunnassa tehtävää liikenneturvallisuus- ja kestävä liikuttamisen työtä. Liikenneturvallisuusryhmän vastuulla on valvoa, että toimintasuunnitelmassa esitettyjä tilaisuuksia, tapahtumia ja toimia toteutetaan ja että toimintasuunnitelma päivitetään vuosittain.

Taulukko 1. Riihimäen kuntakohtaiset toimenpiteet ja toimintamuodot kaikille kohderyhmille.

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
HENKILÖKUNTA	Henkilökunnan liikenneturvallisuustietouden lisääminen liikenneturvallisuuskoulutuspäivillä	Tarvittaessa/ jatkuva	Terveydenhuollon päätöksentekijät (neuvolat), päiväkodinjohtajat / Liikenneturva
VANHEMMAT	Lapset liikkumaan vanhempiin vaikuttamalla. Neuvoloissa ja kouluterveydenhuollossa kerrotaan huoltajan vastuusta ja esimerkkinä olemisesta. Opastetaan turvalaitteiden käyttöön ja jaetaan Liikenneturvan esitteitä. (esim. 4-vuotis tarkastuksessa Kulkunen esite ja tapaamississa tietoa mm. turvavälineiden käytöstä)	Jatkuva	Neuvolan ja päivähoitojen henkilökunta / Liikenneturvan materiaali

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
OPETTAJAT	Opettajien liikennekasvatusosaamisen vahvistaminen, motivoiminen ja aktivoiminen liikennekasvatukseen: Liikenne hurautti verkostoon – täydennyskoulutuspäivä Toivotaan henkilökunnalle mahdollisuutta osallistua koulutukseen, vähintään 1 opettaja/ koulu	Jatkuva/ Hurahdus- täydennys- koulutuspäivä 18.9.2014 Opettajien perehdyttämistilaisuuksia tarvittaessa	Perusopetuksen henkilökunta, Kunnasta vastuu henkilö, joka vie tiedon osallistumisesta rehtorikokoukseen tms. / Liikenneturva
OPPILAAT JA VANHEMMAT	Turvallinen ja kestävä koulumatka: Kouluissa/kotona opetetaan oppilaille oikeaa käyttäytymistä koulukyytejä odottaessa ja koulumatkojen kulkemiseen (turvavälineet) Opastetaan vanhempia saattoliikenteessä, tiedottaminen vanhempainilloissa ja Fronter-palvelun kautta. Vanhempainilta kutsuihin teksti: "Tulethan kävellen tai pyörällä vanhempainiltaan".	Syksyisin, jatkuva tiedotus	Rehtori, opettajat, vanhemmat / koulukuljettajat, Liikenneturvan materiaali ja kouluttaja-apu vanhempainiltoihin
OPPILAAT	Erilaisia liikenneturvallisuuteen ja kestävään liikkumiseen liittyviä tapahtumia, tempauksia ja kilpailuja Esim. pyörien katsastus, pyöräilytaitojen lisääminen (fillarinappulakoulu), liikuntaseikkailu, kävelevä koulubussi, turvavälineiden käyttö (heijastin, kypärä)	Syksyisin ja keväisin	Rehtori/ opettajat / poliisi ja Liikenneturva
LAPSET JA NUORET	Henkilökunta ja vanhemmat esimerkkinä lapsille ja nuorille (turvavälineiden käyttö ja asenne)	Jatkuva	Koulun ja nuorisotoimen henkilökunta, vanhemmat / yhdistykset ja seuraut
OPPILAAT/ NUORET	Mopolla/autolla turvallisesti ja viisaasti liikkuminen: - Tapahtumia esim. teemoilla: mopojen katsastus, turvallinen ajotapa, vaarat - Päihteetön liikenne: kerrotaan nuorille päihteiden vaikutuksesta liikenteessä - Mopokursseja kouluissa/ vapaa-aikana	Keväisin Jatkuva	Opettajat (yläkoulu), nuorisotoimi / Liikenneturva, poliisi, mopo-yritykset, autokoulut
NUORET	Nuorten mielipiteiden ja ideoiden kuuleminen liikenne-, liikenneturvallisuus ja kestävä liikkumisen asioissa eri tilaisuuksissa ja kokouksissa	Jatkuva	Tilaisuuksien järjestäjät, koolle kutsujat / koulut, järjestöt
AIKUISVÄESTÖ	Innostaminen hyvään liikennekäyttäytymiseen ja turvallisuuden lisäämiseen liikenteessä: - Tietoiskuja lehteen säännöllisesti - Uusille kuntalaisille jaettavaan infopakettiin liitetään pp-kartta ja jl-aikataulut	Jatkuva	Liikenneturvallisuusryhmä / Liikenneturva, Aamuposti
TYÖIKÄISET	Henkilökunnan innostaminen turvalliseen ja kestäväan liikkumiseen: - Taloudellisen ja turvallisen ajotavan kurssin järjestäminen - Liikennesääntökilpailu työpaikalla - Puitteet kuntoon (vaatteiden vaihtopaikka, pp-telineet, pääpyöräilyverkon auraus aikaisin aamulla jne) - Tiedotus jalankulun ja pyöräilyn terveydellisistä vaikutuksista	Jatkuva	Työsuojelupäällikkö / Liikenneturva, työterveys
KUNNAN TYÖNTEKIJÄT	Turvallisen ja kestäväan liikkumisen edistäminen Kunnan liikkumissuunnitelman laatimisella	Syksy 2014	Johto, henkilöstö- tai hallintopäällikkö / Työterveys
IKÄIHMISET	Ikäautoilijan kurssi turvallisen autoilun edistäminen	Vanhusten viikolla/ vuosittain	Vanhusneuvosto, omaiset/ Liikenneturva (autokoulut)

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

KOHDERYHMÄ	TAVOITE JA TOIMINTA	AJOITUS	VASTUUHENKILÖ / YHTEISTYÖTAHO
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Liikenneturvallisuusvalistusta palveluneuvonnan yhteydessä liikenneturvallisuustietouden lisääminen	Jatkuva	Palveluneuvojat / Järjestöt ja yhdistykset
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	lääkkäiden ja erityisryhmien edustaja mukaan kunnan liikenneturvallisuusryhmään, jotta myös heidän asiat otetaan huomioon liikenneturvallisuudessa ja kestävässä liikkumisessa	Jatkuva	lääkkäiden ja erityisryhmien edustajat, liikenneturvallisuusryhmä / kunta, vammais- ja eläkejärjestöt
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Esteettömän ja turvallisen liikkumisen edistäminen: Kuntokävelyiden yhteydessä esteettömyys ja liikenneturvallisuustarkastelut	Kuntokävelyt	Tekninen toimi / kunta, terveydenhuolto, asiantuntijat
IKÄIHMISET JA ERITYISRYHMÄT	Kotihoidon yhteydessä heijastimien jakaminen heijastimen käytön lisäämiseksi	Jatkuva	Kotihoidon henkilökunta / yritykset, Liikenneturva, omaiset
LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ	Toiminnan kehittäminen: - Ryhmän koolle kutsuminen (2-4 kertaa vuodessa), asialistat, valmistelu, vetovastuu - Vammaisneuvoston ja oppilaskunnan/nuorisovaltuuston kuuleminen kokouksissa - Tapaamisia alueen muiden litu-ryhmien kanssa - Osallistuminen "Näin meillä" seminaariin joka toinen vuosi	2-4 kertaa vuodessa 16.9.2014 joka toinen vuosi	Ryhmän pj. / Liikenneturva
TEKNINEN TOIMI	Kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa huomioitava liikenneturvallisuusasiat sekä kestävä liikkuminen	Jatkuva	Kaavoittajat, liikennesuunnittelijat (teknisen toimen henkilöt) / liikenneturvallisuusryhmä
PÄÄTTÄJÄT	Päätäjät saatava mukaan edistämään liikenneturvallisuus- ja kestävän liikkumisen työtä. Liikenneturvallisuus ja kestävä liikkuminen osaksi johtamista.	Jatkuva	Kaupungin päättäjät / liikenneturvallisuusryhmä

Liikenneympäristön parantaminen

Kiireellisyysluokat:

1 = toteutus v. 2014–2015

2 = toteutus 2016-

3 = pitkällä aikavälillä toteutettavat hankkeet

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähenemä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
		Seudun yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä (mopoilulle sallitut jalankulku- ja pyörätiet)				1	ELY-keskus ja kunta		
1	Kirjauksentie x Länsitie	Liikennevalo-ohjauksen rakentaminen	110 000	-	-	3	Kunta		Vilkas suojatie. Kyselyssä neljä vastausta joissa valitetaan suojatien vaarallisuutta, vuosina 2008–2012 kaksi loukk.joht kevyen liikenteen onn. Yhteensä onn. 0+2+5
2	Uramontie x Laaksokatu x Pohjolankatu	Koivujen alaoksien raivaus	100	-	-	1	Kunta		Onnettomuuskasauma yhteensä kuusi onn. 0+2+4
3	Uramontie x Kalevankatu	Kaksisuuntainen pyörätie-lisäkilven asentaminen sivusuuntien kääntösuuntiin	200	-	-	1	Kunta		Onnettomuuskasauma yhteensä kahdeksan onn. 0+2+6, kaksi pp-onn.
4	Hämeenkatu x Tempelikatu	Hämeenkadun suojatien korottaminen (Keskustan liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		Onnettomuuskasauma yhteensä seitsemän onn. 0+1+7, loukk.joht jk-onnett.
5a	Hämeenkatu	Kadun saneeraus välillä Keskuskatu - Kauppakatu (Keskustan liikennesuunnitelma)	420 000	-	-	3	Kunta		
5b	Hämeenkatu	Kadun saneeraus välillä Kauppakatu - Valtakäyrä (Keskustan liikennesuunnitelma)	364 000	-	-	3	Kunta		
5c	Hämeenkatu	Kadun saneeraus välillä Tempelikatu - Keskuskatu	868 000	-	-	3	Kunta		
5d	Hämeenkatu	Jalankulun ja pyöräilyn alue-reitin rakentaminen (pyöräilyn tavoiteverkko)	107 000	-	-	3	Kunta		
6	Keskuskatu	Saneeraus välillä Pohjoinen Asemakatu - Valtakäyrä (Keskustan liikennesuunnitelma)	911 400	-	-	3	Kunta		
7	Kauppakuja	Saneeraus välillä Hämeenkatu - Valtakäyrä (Keskustan liikennesuunnitelma)	138 600	-	-	3	Kunta		
8a	Kauppakatu	Saneeraus välillä Junailijankatu - Valtakatu (Keskustan liikennesuunnitelma)	154 700	-	-	3	Kunta		

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähenemä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
8b	Kauppakatu	Jalankulun ja pyöräilyn pääreit- tin rakentaminen (laatuluokka 1), (pyöräilyn tavoiteverkko)	105 000	-	-	3	Kunta		Kävelyn ja pyöräilyn pääreitti laatuluokka 1 laatuvaatimukset: erotel- tu jk+pp, jonka leveys 4-4,5 m
9	Junailijankatu	Saneeraus välillä Keskuskatu - Valtakäyrä (Keskustan lii- kennesuunnitelma)	426 300	-	-	3	Kunta		
10	Valtakäyrä	Jalankulun ja pyöräilyn päärei- tin rakentaminen (laatuluokka 2) (Kävelyn ja pyöräilyn toimen- pidesuunnitelma)	50 000	-	-	3	Kunta		
11	Valtakäyrä x Kauppakatu	Liittymän muotoilu (Keskustan liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		
12	Valtakatu	Jalankulun ja pyöräilyn alue- reitit rakentaminen (pyöräilyn tavoiteverkko)	70 000	-	-	3	Kunta		
13	Kauppakatu x Valtakatu	Kauppakadun keskisaarek- keellisen suojatien rakentami- nen luonnonkiveyksellä (Kes- kustan liikennesuunnitelma)	1 000	-	-	2	Kunta		Valtakadun jk+pp-väylä esitetty pyöräilyn tavoit- teverkossa aluereitiksi. Aluereitin määritelmässä esitetty jk+pp-väylien jatkeelle korotus. Liitty- mässä on tapahtunut kaksi loukk. joht. kevl.liik. onn.
14	Pohjoinen Ase- makatu x Kes- kuskatu x Valta- katu	Kiertoliittymän rakentaminen (rakentaminen v. 2015)	150 000	-	-	1	Kunta		
15	Paloheimonkatu	Jalankulku- ja pyörätien raken- taminen	150 000	-	-	3	Kunta		Jalkakäytävän muutta- minen jk+pp-tieksi.
16	Torikatu x Palo- heimonkatu	Kärkikolmioiden korvaaminen stop-merkeillä ja kaksisuuntai- nen pyörätie-lisäkilven asen- taminen aseman suunnasta	1 000	-	-	1	Kunta		Kavennettu vuonna 2011, vuonna 2012 tapahtunut yhteensä 6 onnettomuutta 0+2+4
17	V. I. Oksasenka- tu x Väinö Sini- salon katu	Keskisaarekkeen rakentami- nen ja herätevarsien asenta- minen suojatiemerkkeihin	20 800	-	-	1	Kunta		
18	V. I. Oksasenka- tu x Uusi Karhin- tie	Kiertoliittymän rakentaminen 2014	150 000	-	-	1	Kunta		
19a	Uusi Karhintie (mt 2879) välillä Palojoen- tie - Kokonkatu	Nopeusrajoituksen tarkistus 60 km/h -> 50 km/h	500	0,008	678	1	ELY- keskus ja kunta	2879/1/1614 - 1/2600	Aloite: kaksi suojatietä 60 km/h alueella. Rauta- tien tasoristeyksestä etelään katuverkkoa.
19b	Uusi Karhintie (mt 2879) välillä Palojoen- tie - Kokonkatu	Herätevarsien asentaminen suojatiemerkkeihin (jk+pp) jatkeelle	500	0,002	603	1	ELY- keskus	2879/1/1720 - 1/1720	
19c	Uusi Karhintie (mt 2879) välillä Palojoen- tie - Kokonkatu	Herätevarsien asentaminen suojatiemerkkeihin Taipaleen- tien liittymässä olevalle suoja- tielle	500	0,002	603	1	ELY- keskus	2879/1/2270- 1/2270	

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

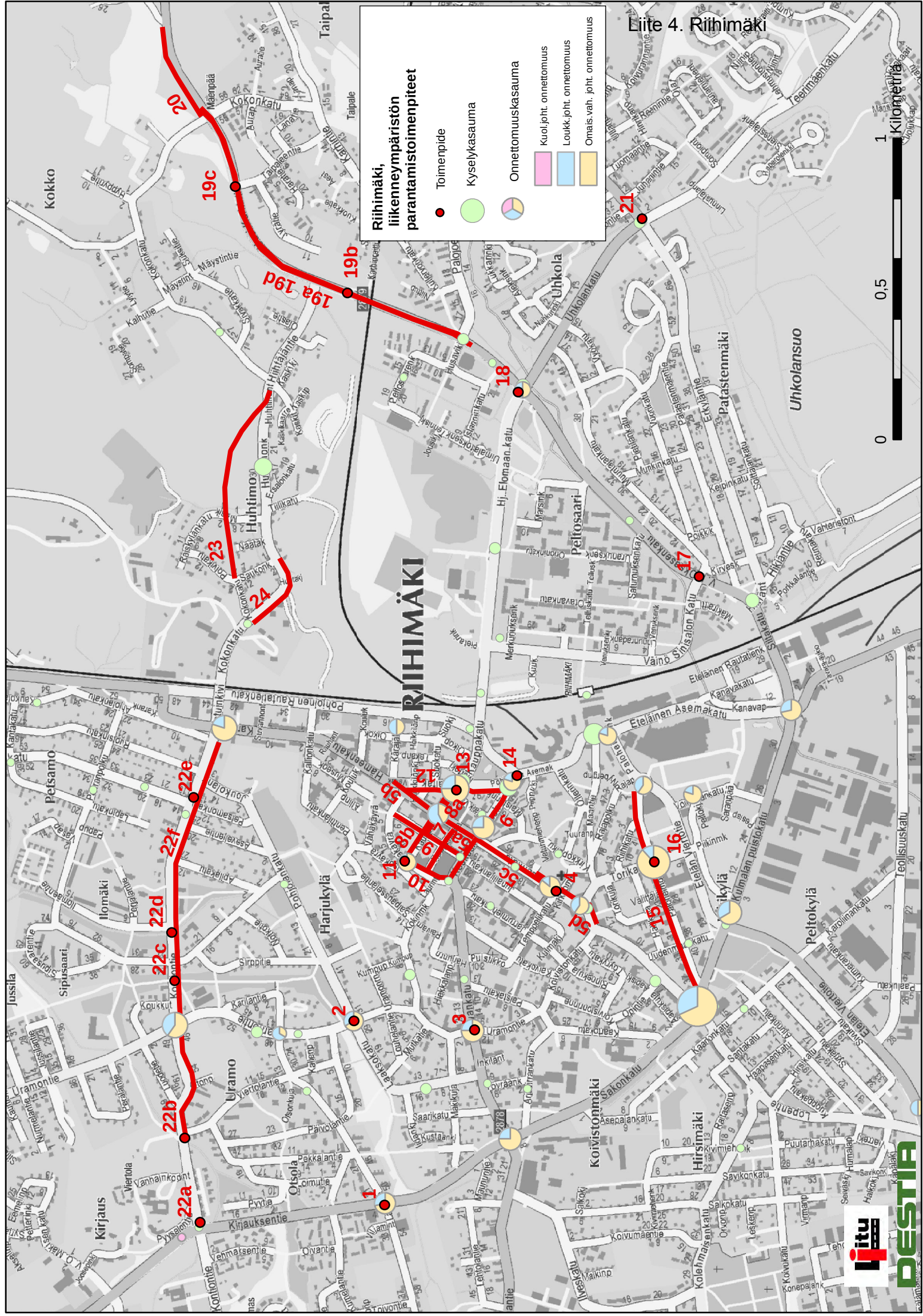
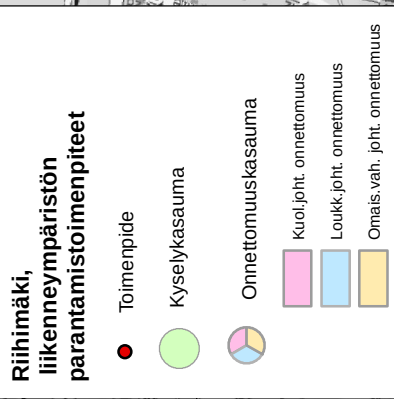
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähenemä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
19d	Uusi Karhintie (mt 2879) välillä Palojoentie - Kokonkatu	Suojateiden parantaminen	30 000	0,012	653	2	ELY-keskus	2879/1/1700 – 1/2600	
20	Uusi Karhintie (mt 2879)	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen välille Kokonkatu - Mäenpäänkuja (katusuunnitelman mukaisesti), n. 300 m v. 2013 - 2014	104 000	0	101	1	Kunta	2879/1/2530 - 1/2860	
21	Erkyläntie x Uholankatu x Teerimäenkatu	Kiertoliittymän rakentaminen (katusuunnitelma vahvistettu, rakennetaan 2014)	150 000	-	-	1	Kunta		
22a	Kontiontie	Kirjauksentien liittymässä olevan nykyisen keskisaarekkeen leventäminen suunnitelluohjeiden mukaiseksi (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma)	10 000	-	-	2	Kunta		Keskisaarekkeen leveys ei esteettömyysohjeiden mukainen
22b	Kontiontie	Keskisaarekkeen rakentaminen Viertolantien liittymän länsipuolella olevalle nykyiselle suojatielle (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		
22c	Kontiontie	Keskisaarekkeen rakentaminen kevyen liikenteen väylän jatkeelle, nykyiselle suojatielle (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		
22d	Kontiontie	Keskisaarekkeen rakentaminen Ilomäentien liittymän länsipuolella olevalle nykyiselle suojatielle (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		
22e	Kontiontie	Keskisaarekkeen rakentaminen Petsamonkadun liittymän itäpuolella olevalle nykyiselle suojatielle (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma)	20 000	-	-	2	Kunta		
22f	Kontiontie	Nykyisen jalkakäytävän leventäminen jalankulku ja pyörätieksi välillä Viertolantie - Ahjolankatu (yleiskaavan 2035 liikennesuunnitelma, Pyöräilyn tavoiteverkko: Jalankulun ja pyöräilyn pääreitti, laatuluokka 1)	280 000	-	-	2	Kunta		
23	Kokonkadun jatke	Kadun sekä jalankulun ja pyöräilyn pääreitit rakentaminen (laatuluokka 1) rakentaminen v. 2015–2016 (pyöräilyn tavoiteverkko)	525 000	-	-	2	Kunta		
24	Huhtimonkatu välillä Kokonkatu - Saukonkatu	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, pituus 0,3 km (katusuunnitelman mukaisesti v. 2014)	104 000	-	-	2	Kunta		

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

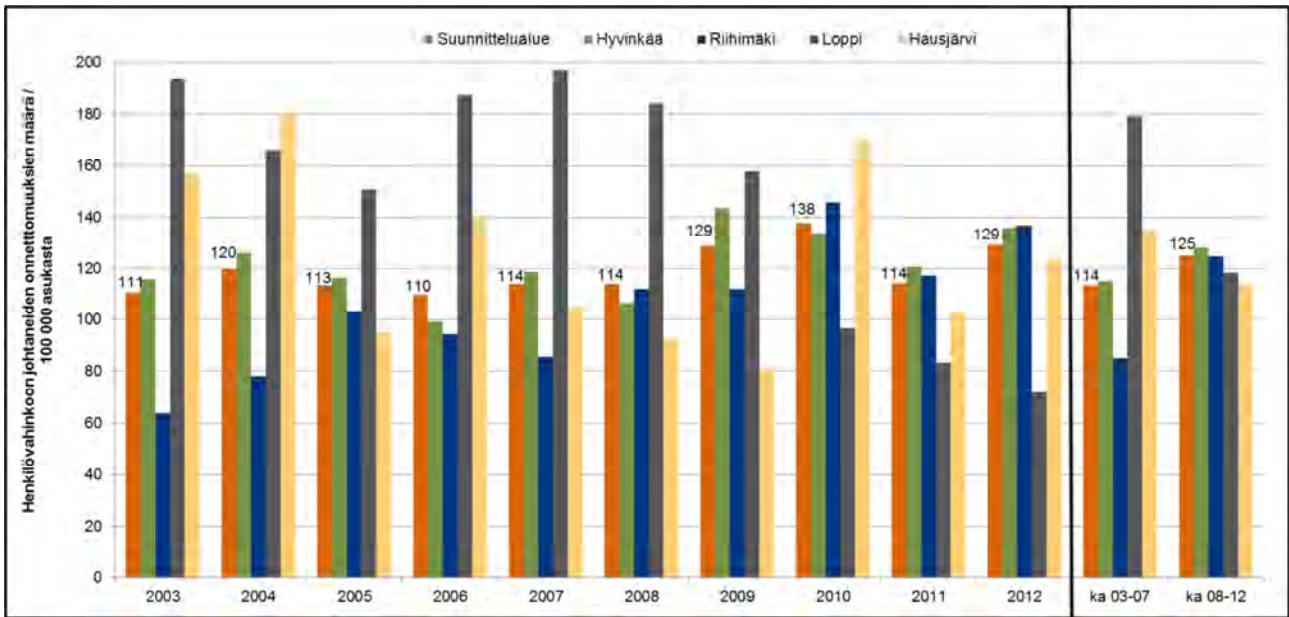
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähenemä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
25a	Pohjoinen Rautatienkatu (mt 2878) x Oravankatu	Kärkikolmioiden korvaaminen stop-merkeillä ja kaksisuuntainen pyörätie-lisäkilven asentaminen	1 000	0	605	1	Kunta	2878/1/4250 - 1/4250	Liittymässä onn. kasauma 0+2+4 sekä kysely kasauma 3 vastausta. Kyselyssä todettu ongelmaksi korkeat ajonopeudet ja se että liittymä sijaitsee koulureitillä.
25b	Pohjoinen Rautatienkatu (mt 2878) x Oravankatu	Kiertoliittymän rakentaminen (luonnos olemassa)	150 000	0	288	3	Kunta	2878/1/4250 - 1/4250	Pohj. Rautatienkadusta on tehty kadunpito päätös, mutta ilm. halutuunotosta tekemättä?
26	Kaunolanraitti-Pöyrynkatu	Jalankulku- ja pyörätien rakentaminen	120 000	-	-	3	Kunta		Jalkakäytävän leventäminen jk+pp-tieksi
27	Mikkolanlenkki x Erköyläntie (mt 13822)	Liittymän uudelleen muotoilu	30 000	0,001	287	2	Kunta	13822/2/1215 - 2/1215	Näkemät Mikkolanlenkin puolelta, suojatien reunalta rajalliset vasemmalle.
28	Mattilantie x Tehtaankatu x Yrittäjänkatu	Kiertoliittymän rakentaminen v. 2016 (luonnos olemassa)	150 000	-	-	2	Kunta		Laaja liittymä, jonka läheisyydessä teollisuusalueita
29	Herajoen koulu	Saattoliikennepaikan muuttaminen yksisuuntaiseksi	1 000	-	-	1	Kunta		
30a	Uusi Herajontie x Rintapellontie	Uusi Herajontien länsireunalta olevan linja-autopysäkin siirto Parmantien liittymän pohjoispuolelle (liikennemerkkin siirto)	100	-	-	1	Kunta		Ajoratapysäkit miltei vastapäätä ja länsireunalla oleva pysäkki juuri ennen Parmantien liittymää
30b	Uusi Herajontie x Rintapellontie	Odotustasanteiden rakentaminen linja-autopysäkeille	4 000	-	-	2	Kunta		
31	Uusi Herajontie välillä Rintapellontie - Vanha Kormuntien raitti	Jalankulku- ja pyörätien jatkaminen n. 150 m	60 000	-	-	3	Kunta		Herajoen koulu Rintapellontien varressa, jolla on jk+pp-tie Uusi Herajontien liittymään saakka. Jk+pp-jatke kevyen liikenteen väylälle josta reitti Vanha Kormuntielle (ratsastuskoulu, Valio)
32	Valtatie 3	Riista-aitojen parannus	30 000	0,02	632	2	ELY-keskus	3/110/0 - 112/655	Riista-aidan aukkojen korjaus, jakson kokonaispituus 9492 m.
33	Kantatie 54 välillä Hämeenlinnantie (mt 130) – Kirjauksentie	Jalankulun ja pyöräilyn pääreitien rakentaminen, laatuluokka 2 (Pyöräilyn tavoiteverkko)	450 000	0,011	101	3	ELY-keskus ja kunta	54/11/0 - 11/968	
34	Kantatie 54 x Kirjauksentie	Nykyisen linja-autopysäkkiparin parantaminen (katokset, pp-pysäköinti, hyvät kevyen liikenteen yhteydet) (kt 54 tarveselvitys)	80 000	-	-	3	ELY-keskus	54/11/900 - 11/900	
35a	Kantatie 54 x Oravankatu	Näkemäraivaus	200	0,005	287	1	ELY-keskus ja kunta	54/11/1700 - 11/1700	Oravakadulta tultaessa näkemät oikelle huonot - puita näkemäesteenä.

Liite 4. Kuntakohtaiset osuudet - Riihimäki

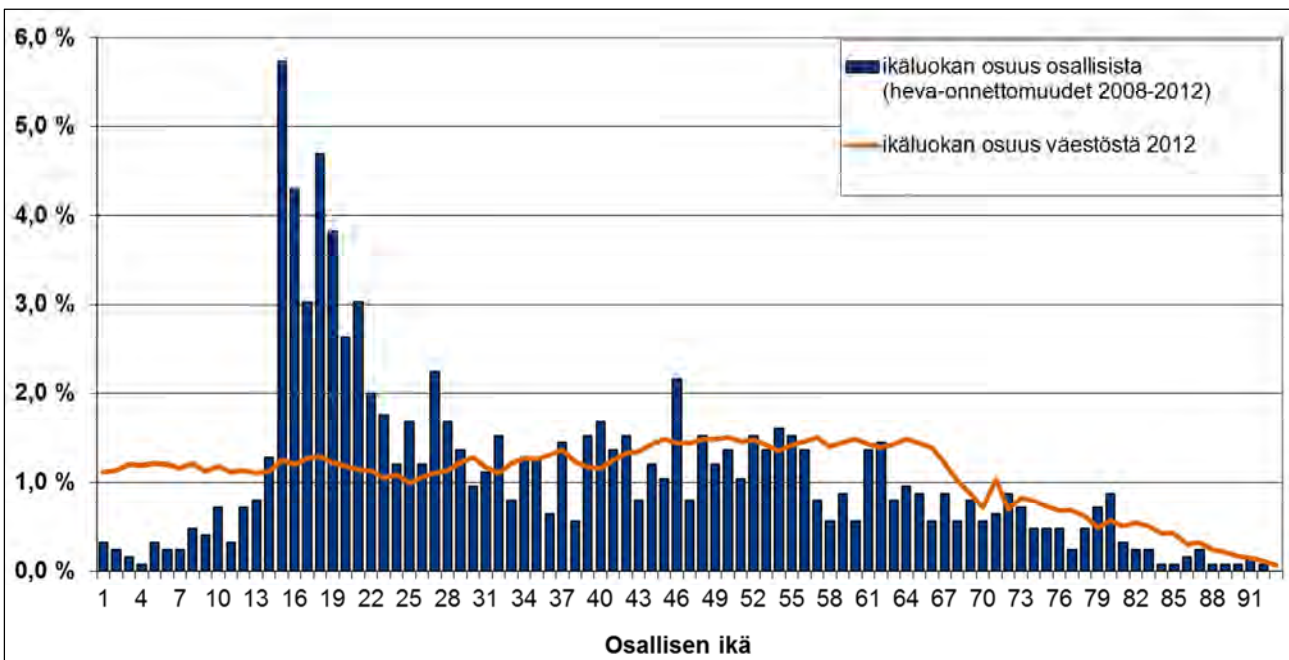
Nro	Kohdekuvaus	Toimenpidekuvaus	Kust. (€)	HEVA.vähennelmä	Toimenp. lk	Kiireellisyys	Vastuutaho	Tieosoite	Nykytilanne
35b	Kantatie 54 x Oravakatu	Kärkikolmion siirto lähemmäs liittymää, väistämisvelvollisuuden ennakkomerkki sekä väistämisviivan maalaus Oravakadun ajorataan	500	0,005	638	1	ELY-keskus ja kunta	54/11/1700 - 11/1700	Kärkikolmio kaukana liittymästä, väistämisviiva puuttuu
36	Kantatie 54 x Riihiviidantie (mt 13821)	Näkemäraivaus	200	0,007	287	1	ELY-keskus ja kunta	54/11/1904 - 11/1904	Näkemät Riihiviidantieltä tultaessa molempiin suuntiin huonohkot
37	Kantatie 54 x Kuusitie	Suojatien/pyörätien jatkeen maalaus	1 150	0,006	638	1	ELY-keskus ja kunta	54/12/84 - 12/84	Kevyen liikenteen väylän jatke/suojatie puuttuu
38a	Kantatie 54 x Hatlammintie	Hatlammintietä vastapäätä olevan yksityistieliittymän katkaisu kantatiehen, vaatii teisuunnitelman laatimisen (kt 54 tarveselvitys)	2 000	0,005	283	2	ELY-keskus ja kunta	54/12/1020 - 12/1020	
38b	Kantatie 54 x Hatlammintie	Hatlammintien liittymän parantaminen (liittymäsaarekkeen uusiminen ja tarvittaessa kääntymiskaistat)	25 000	0,002	287	3	Kunta	54/12/1020 - 12/1020	Liittymäsaarekkeen huonossa kunnossa ja matalla
38c	Kantatie 54 x Hatlammintie	Kevyen liikenteen yhteys erottamalla levetty piennar jyrksillä reunaviivalla Hatlammintien puoleiselle linja-autopysäkeille	1 000	0,002	287	2	ELY-keskus	54/12/1020 - 12/1020	Hatlammintien puolen linja-autopysäkit puuttuvat kevyen liikenteen yhteys. Suojatie on mutta se päättyy ojaan. Jos linja-autopysäkit on nousijoita, tulisi harkita kl-yhteyttä pysäkeille.
39	Kantatie 54 x Kuulolantie	Kuulolantien liittymän katkaisu, uuden Riihimäen itäisen kehätien ja kantatien liittymän rakentaminen (kt 54 tarveselvitys)	335 000	0,003	283	3	Kunta ja yksityinen	54/12/2877 - 12/2877	Maankäytön paineiden kasvaessa katkaisua harkittava ja tuodaan kaikki liikenne uudesta liittymästä. Ekokemin liittymä.



Onnettomuustietoja suunnittelualueelta



Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien kehitys asukasmäärään suhteutettuna vuosina 2003–2012 koko suunnittelualueella ja kunnissa (Lähde: Tilastokeskus).



Suunnittelualueella henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma ja ikäluokan osuus väestöstä (Lähde: Tilastokeskus).

Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen

Pääreittien laatutasotavoitteet toimintaympäristön mukaan

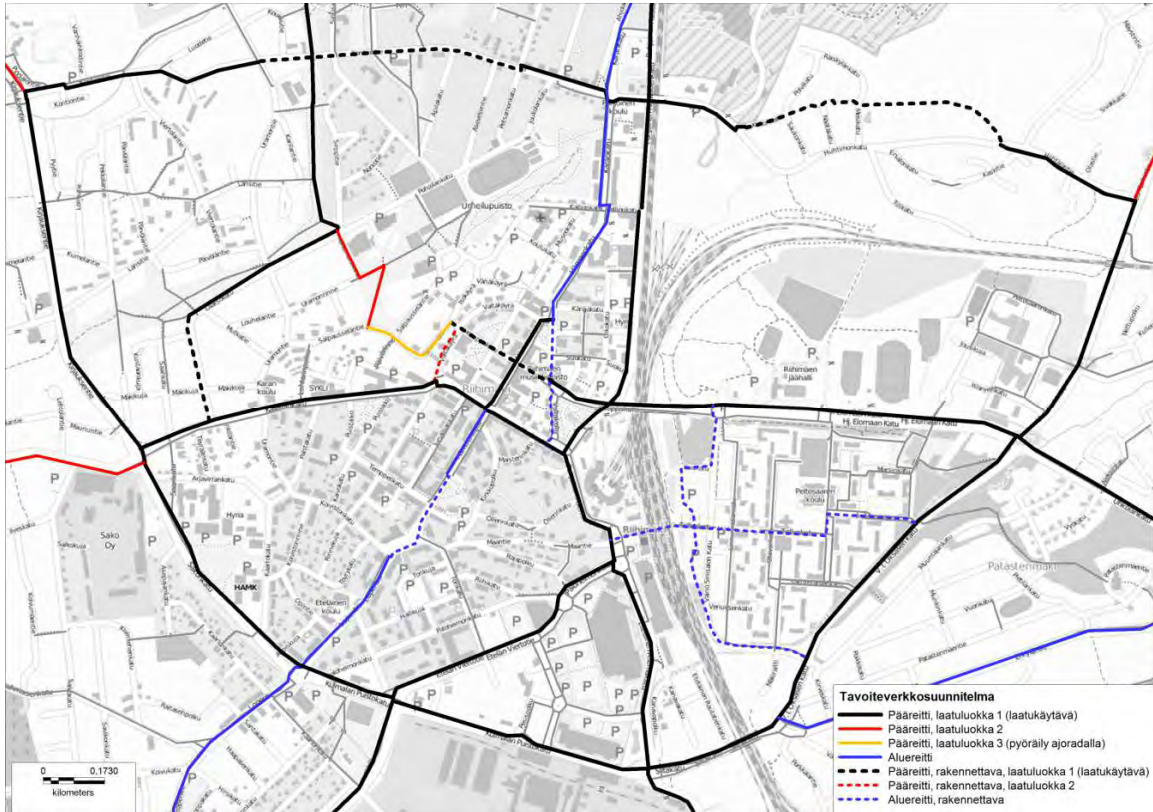
	Laatuluokka 1. Kaupunkien keskusta-alueet (=”laatukäytävät”)	Laatuluokka 2. Asuin- ja työpaikka-alueet, isommat taajamat ja kylät (ja osa keskustojen reiteistä)	Laatuluokka 3. Haja-asutusalueet (ja taajamien reuna-alueet)
Väylätyyppi [poikkileikkaus], erottelutarve	Kevyen liikenteen väylä [4,0...4,5 m]. Eroteltu jalankulku ja pyöräily kiveyksellä. <i>Ydinkeskustassa vaihtoehtona on 1-suuntaiset pyöräkaistat ajoradalla.</i>	Pääsääntöisesti yhdistetty jalankulku- ja pyörätie [3,5 ...4,0 m]. Erottelu voi tulla kyseeseen lähellä keskustoja, jossa kävelyä on paljon.	Pyöräily mahdollista ajoradalla. Ei kevyen liikenteen väylää.
Liittymä vilkasliikenteisen pääkadun tai maantien kanssa	Tasoliittymissä pyörätien jatke laskettuna ajoradan tasoon. Ei reunakiveä. Sujuva geometria. Tarvittaessa liikennevalo-ohjaus. Tarvittaessa laadukas alikulku.	Tasoliittymissä pyörätien jatke laskettuna ajoradan tasoon. Ei reunakiveä. Sujuva geometria. Tarvittaessa liikennevalo-ohjaus. Tarvittaessa laadukas alikulku.	
Liittymä vähäliikenteisen sivukadun kanssa	Pyörätien jatke korotettuna, maalattu erottuvalla värillä tai kivetty ajoradan reuna.	Pyörätien jatke korotettuna, maalattu erottuvalla värillä tai kivetty ajoradan reuna.	
Päällyste	Hyväkuntoinen asfaltti.	Asfaltti.	Asfaltti
Hoitotoimenpiteet	Korkein luokka, routavaurioiden korjaus	Korkein luokka Ely:n verkolla luokka määritetty erikseen.	Laatuluokka riippuu tien hoitoluokasta ELY-keskuksessa
Bussipysäkki-järjestelyt	Pyörätie kiertää pysäkin takaa.	Pyörätie kiertää pysäkin takaa.	-

Aluereittien laatutasotavoitteet toimintaympäristön mukaan

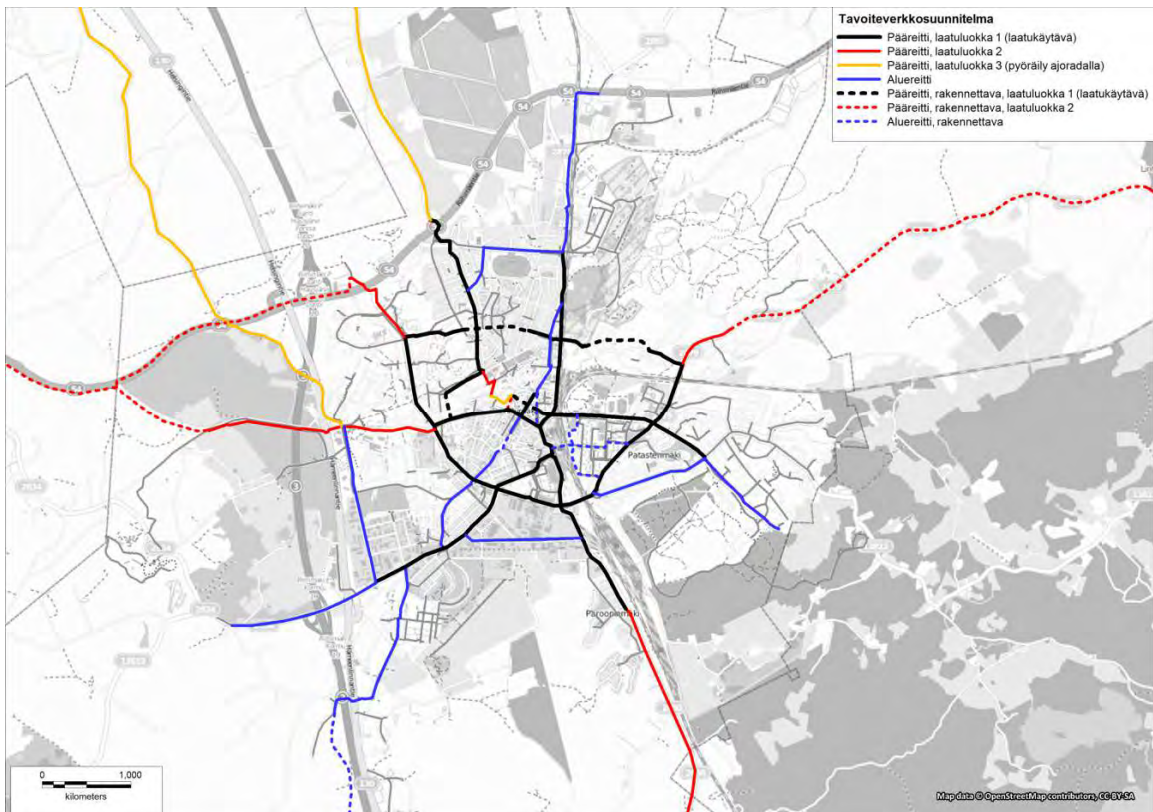
	Laatuluokka 1. Kaupunkien keskusta-alueet	Laatuluokka 2. Asuin- ja työpaikka-alueet, isommat taajamat ja kylät (ja osa keskustojen reiteistä)
Väylätyyppi [poikkileikkaus], erottelutarve	Pääsääntöisesti yhdistetty jalankulku- ja pyörätie [3,0 ...4,0 m]. Erottelu voi tulla kyseeseen lähellä keskustoja, jossa kävelyä on paljon. <i>Ydinkeskustassa vaihtoehtona on 1-suuntaiset pyöräkaistat ajoradalla.</i>	Yhdistetty jalankulku- ja pyörätie [3,0...3,5 m].
Liittymä vilkasliikenteisen pääkadun tai maantien kanssa	Tasoliittymissä pyörätien jatke laskettuna ajoradan tasoon. Ei reunakiveä. Sujuva geometria. Tarvittaessa liikennevalo-ohjaus. Tarvittaessa laadukas alikulku.	Tasoliittymissä pyörätien jatke laskettuna ajoradan tasoon. Ei reunakiveä. Sujuva geometria. Tarvittaessa liikennevalo-ohjaus. Tarvittaessa laadukas alikulku.
Liittymä vähäliikenteisen sivukadun kanssa	Pyörätien jatke korotettuna	Pyörätien jatke korotettuna
Päällyste	Hyväkuntoinen asfaltti.	Asfaltti.
Hoitotoimenpiteet	Korkein luokka, routavaurioiden korjaus	Korkein luokka
Bussipysäkki-järjestelyt	Pyörätie kiertää pysäkin takaa.	

Pyöräilyn tavoiteverkko

Seuraavissa kuvissa 1.-5. on esitetty tavoiteverkkosuunnitelmat kaikkiin suunnittelualueen kuntiin.

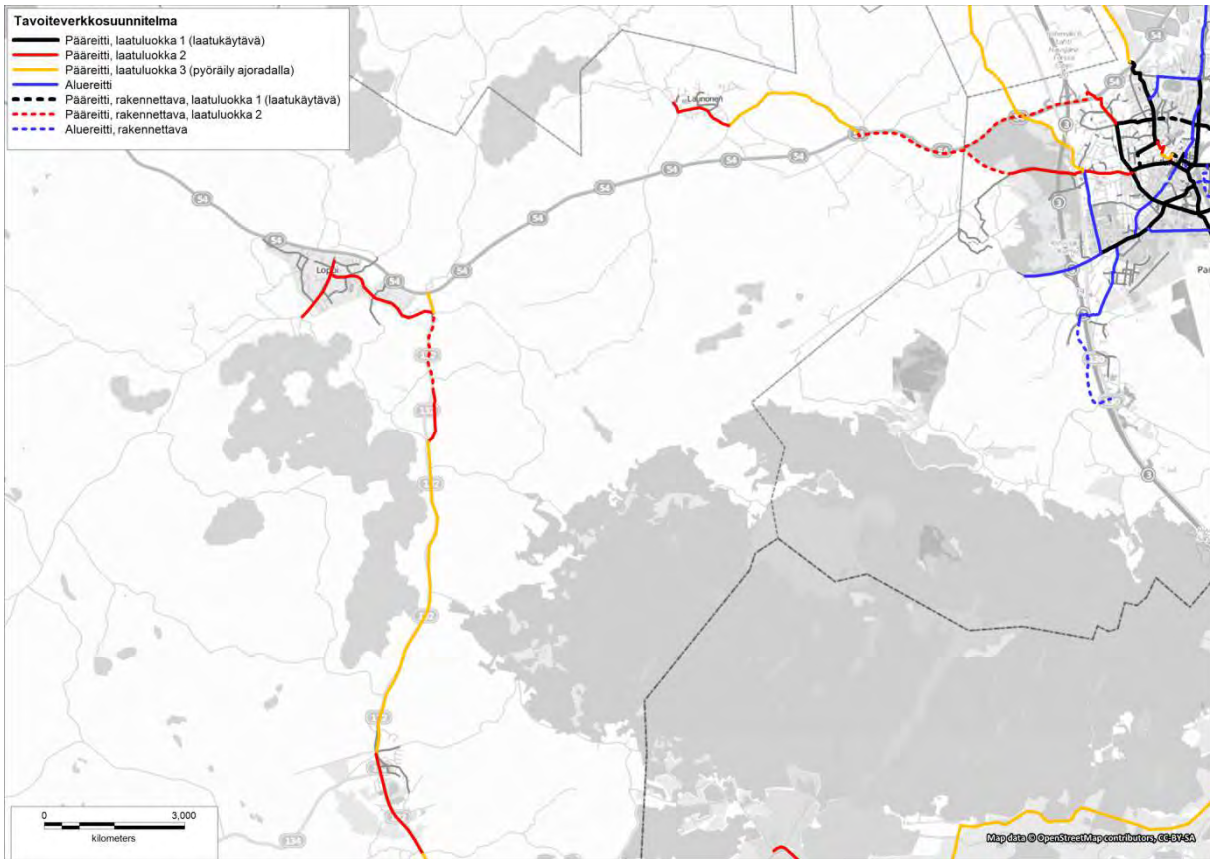


Kuva 1. Pyöräilyn tavoiteverkko Riihimäen keskustassa (Lähde: Strafica Oy).

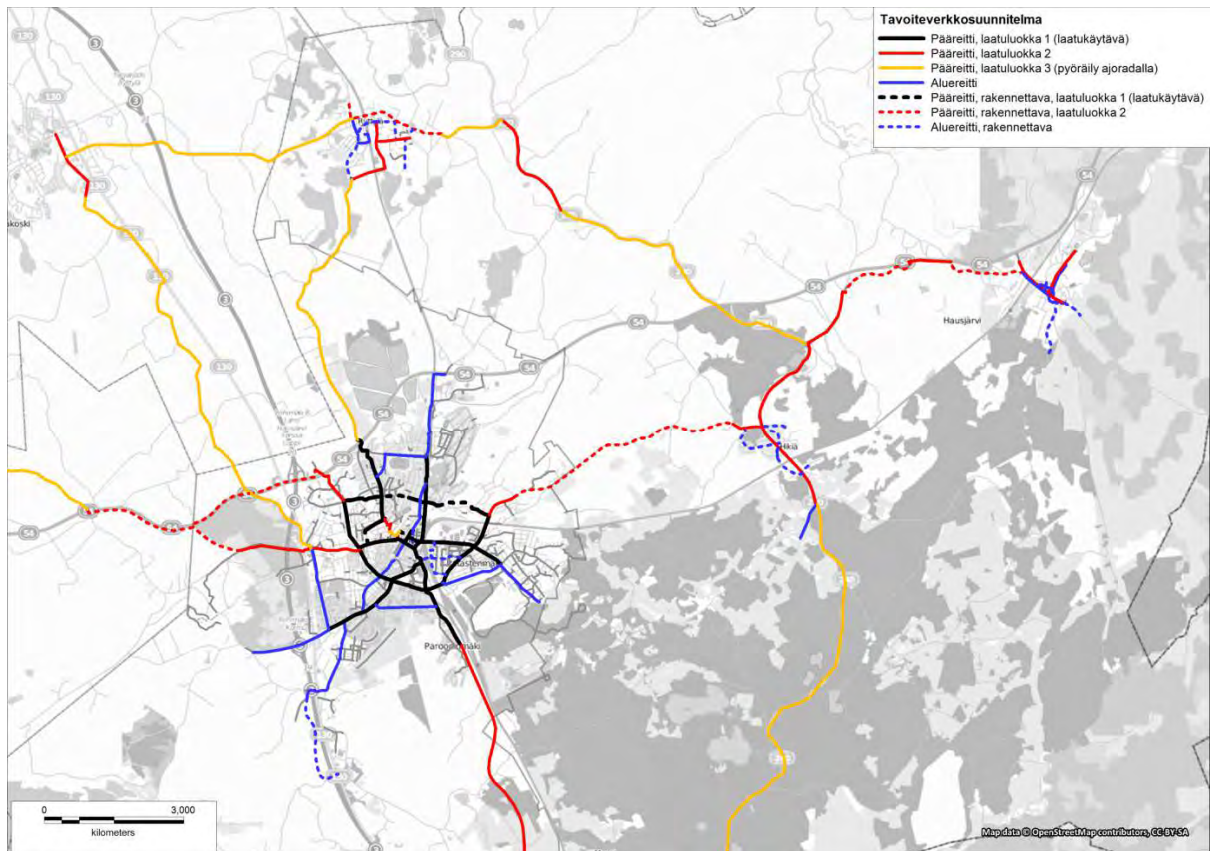


Kuva 2. Pyöräilyn tavoiteverkko Riihimäellä (Lähde: Strafica Oy).

Liite 6. Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen

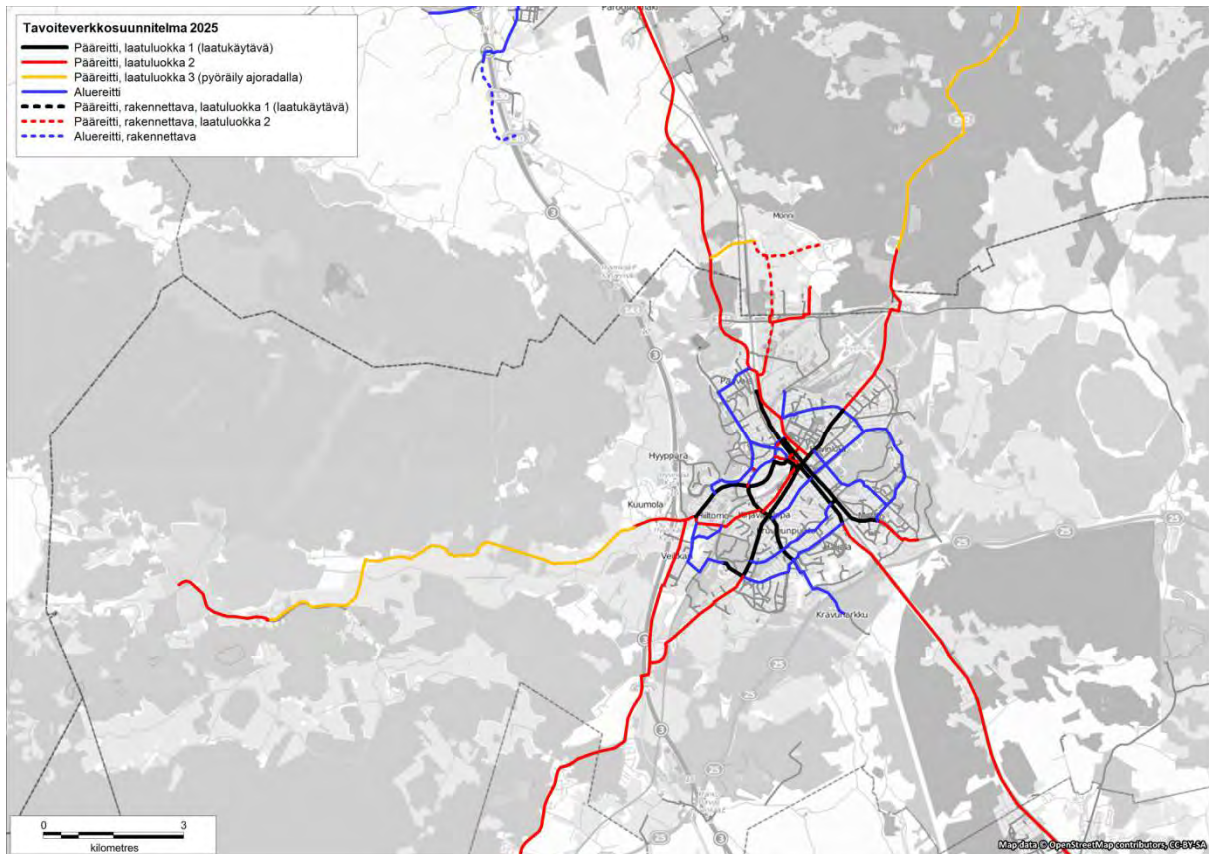


Kuva 3. Pyöräilyn tavoiteverkko Loppi (Lähde: Strafica Oy).



Kuva 4. Pyöräilyn tavoiteverkko Hausjärvi pohjoinen (Lähde: Strafica Oy).

Liite 6. Riihimäen seudun pääpyöräilyverkon määrittely ja kehittämistarpeiden tunnistaminen



Kuva 5. Pyöräilyn tavoiteverkko Hausjärvi ja Hyvinkää (Lähde: Strafica Oy).

Hankkeiden kiireellisyys

Taulukko 1. Hankkeiden kiireellisyysluokitus (Lähde: Strafica Oy).

MAHDOLLINEN HANKE	VÄYLÄNPITÄJÄ	KIIREELLISYYS-LUOKKA	PYÖRÄILYPOTENTIALI 2025
Hämeenkadun pää	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	2000
Kauppakatu (laatuluokka 1 edellyttää pysäköintiä vain toisella puolen katu)	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	1450
Valtakäyrä	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	500
Kokonkadun jatke	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	300
Kontiontie	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	650
Valtakatu	Riihimäen kaupunki	1 (ennen 2025)	800
Mt 132 Loppi-Sajaniemi	Uudenmaan ELY-keskus	1 (ennen 2025)	190
Kt 54 Helsingintie-Kirjauksentie	Uudenmaan ELY-keskus	1 (ennen 2025)	270 (liittyy alueen maankäytön kehittämiseen)
Laaksokatu	Riihimäen kaupunki	2 (jälkeen 2025)	650
Radan alikulkuyhteys	Riihimäen kaupunki	2 (jälkeen 2025)	1950 (liittyy Peltosaaren rakentamiseen)
Telluskatu	Riihimäen kaupunki	2 (jälkeen 2025)	1500 (liittyy Peltosaaren rakentamiseen)
Sipiläntie	Riihimäen kaupunki	2 (jälkeen 2025)	170
Kt 54 Sipiläntie-Helsingintie	Uudenmaan ELY-keskus	2 (jälkeen 2025)	190 (liittyy alueen maankäytön kehittämiseen)
Kt 54 Kartanontie-Sipiläntie	Uudenmaan ELY-keskus	2 (jälkeen 2025)	100 (liittyy alueen maankäytön kehittämiseen)
Ryttylän taajaman yhteydet	Hausjärven kunta	1 (ennen 2025)	100–200
Oitin taajaman yhteydet	Hausjärven kunta	1 (ennen 2025)	50–200
Hikiän taajaman yhteydet	Hausjärven kunta	1 (ennen 2025)	50–200
Kauppalankatu, kadun toisen puolen yhteys	Hyvinkään kaupunki	1 (ennen 2025)	Lisäkysyntä poikkileikkauksessa noin 200
Mt 2879 Karhintie	Uudenmaan ELY-keskus	2 (jälkeen 2025)	180
Vanha Valtatie	Hausjärven kunta	2 (jälkeen 2025)	160
Yksityistie kt 54 ja Kappalaisentien välissä	Hausjärven kunta	2 (jälkeen 2025)	90
Monnin alueen yhteydet	Hausjärven kunta, Hyvinkään kaupunki	2 (jälkeen 2025)	100–200 (liittyy alueen maankäytön kehittämiseen)



Aikuisten velvollisuus on luoda lapsille mahdollisuuksia turvalliselle itsenäiselle liikkumiselle

Liikkuminen on pienelle lapselle ominainen tapa toimia. Tekemällä, kokeilemalla ja kokemalla lapsi saa niitä valmiuksia, joiden pohjalta itse taidot rakentuvat. Päivittäinen liikkuminen on lapsen hyvinvoinnin ja terveen kasvun keskeinen lähtökohta. Terveystensä kannalta vähän liikkuvia lapsia on yhä enemmän ja täysin liikunnasta ulkopuolelle jäävien määrä on kasvanut hälyttävästi. Lapsena aloitetulla liikunnalla on selkeä yhteys elinikäiseen terveyteen ja liikunnallisen elämäntavan omaksumiseen.

Turvallisuus on itsenäiseen liikkumiseen kannustamisen tärkeä edellytys. Liikenneonnettomuudet ovat lasten tavallisimpia kuolinsyitä ja toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. Alle kouluikäisten lasten liikenneonnettomuuksista noin 70 prosenttia tapahtuu auton kyydissä matkustettaessa. Aikuisten vastuulla on huolehtia, että lapsia kuljetettaessa käytetään heidän painonsa ja pituutensa mukaisia asianmukaisia turvalaitteita.

Lasten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa suunnittelemalla liikennenympäristö turvallisiksi, huolehtimalla turvalaitteiden käytöstä sekä edistämällä yleistä tietoisuutta pienten lasten erityispiirteistä liikenteessä. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen malli ja arvoperusta luodaan liikennekasvatustyöllä: kotona, ystäväpiirissä, päivähoidossa ja harrastuksissa.

Ohjausta ja oppimista todellisissa tilanteissa

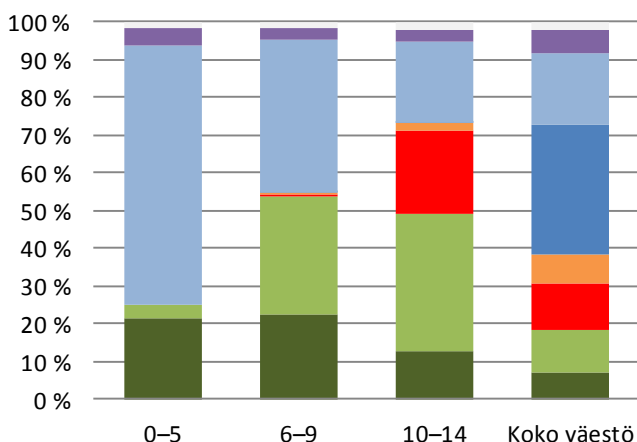
Pienten lasten liikennekasvatus tapahtuu osana arkea ja se on hyvin konkreettista ja käytännönläheistä. Liikennekasvatus etenee lapsen kehityksen mukana lapsen vaaroilta suojelemisesta turvalliseen itsenäisen liikkumisen tukemiseen. Vauvaikeana vanhemmat suojaavat lasta erilaisilta vaaroilta, mutta jo kävelemään oppimisvaiheessa siirrytään lähinnä valvomiseen ja ohjaukseen. Lapsille tulee antaa mahdollisuus omaan ajatteluun ja rohkaista omaan oivaltavaan tekemiseen. Lasta tulee opastaa ja antaa tälle kokemuksia oikeissa liikennenympäristöissä ja -tilanteissa.

Suurin osa kasvatuksista tapahtuu lasten kanssa keskusteltaessa, leikittäessä ja liikuttaessa arkipäiväisissä tilanteissa. Mitä pienempi lapsi on, sitä enemmän opettaminen on leikin kautta tapahtuvaa ja mallina olemista. Iän karttuessa tehokkainta on opettaa turvallisia toimintatapoja yhdessä liikuttaessa. Lapsi havainnoi ja oppii herkästi aikuisen toiminnan kautta. Tärkeää lasten oppimisen kannalta on, että he näkevät aikuisten käyttäytyvän esimerkiksi liikenteessä, ja että lapsella on mahdollisuus yhdessä aikuisen kanssa opetella kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteellä matkustamista.

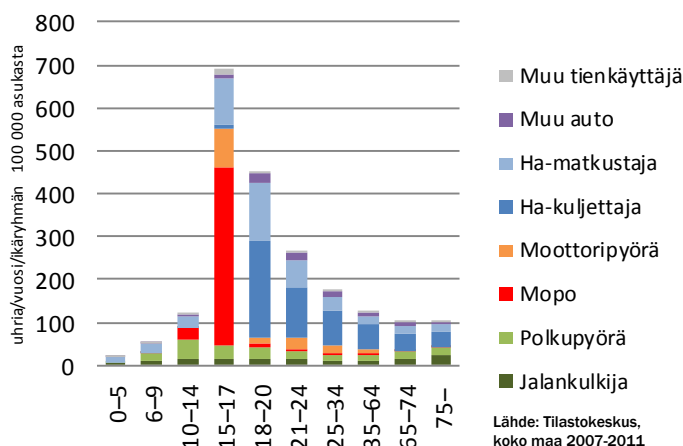
Kenellä vastuu?

Vanhemmat ja muut lähiomaiset ovat päävastuussa lasten liikennekasvatuksesta. Perhe on tärkein vaikuttamisen kanava. Muita keskeisiä kanavia lasten turvallisuuteen vaikuttamiseksi ja vanhempien tukemissa liikennekasvatustehtävissä ovat neuvola, päivähoidon järjestelmä ja esiopetus. Myös kerhojen henkilöstö ja leikkikavereiden vanhemmat ovat avainvaikuttajatahoja. Liikenneturva tukee niin neuvoloita, päiväkotia kuin lasten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet lapset tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

NEUVOLAT

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit
- ❖ Turvavyön käyttö raskaana ollessa
- ❖ Lapsi autossa; turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus
- ❖ Lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkäräyt, kypärän käyttö, jne.

PÄIVÄHOITO, ESIOPETUS

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit
- ❖ Lapsi autossa; turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus
- ❖ Lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkäräyt, kypärän käyttö, jne.
- ❖ Lapsille perusasiat tutuksi: liikennenympäristö, keskeiset turvalaitteet (pyöräilykypärä, turvaliivit, heijastin) ja liikennemerkkit, yksinkertaisten liikennesääntöjen ja "hyvien tapojen" opettelu
- ❖ Lasten haku- ja saattotilanteet päivähoitossa, lasten kuljettamisen vähentäminen

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

NEUVOLAT

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Henkilöstön täydennyskoulutukset 2-3 vuoden välein; liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- ❖ Käytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Neuvolakäyntien yhteydessä korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. Keskustellaan muun muassa: oman esimerkin tärkeydestä, turvavyön käytöstä raskaana ollessa, lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla (turvaistuimet, kaukalot, turvavyö), pyöräilykypärien, heijastimien ja muiden turvalaitteiden käytöstä.
- ❖ Käsitellään perhevalmennuksessa lapsiperheen liikenneturvallisutta ja lasten turvalaitteiden käyttöä. Valmennuksen vetäjäksi voidaan kutsua Liikenneturvan asiantuntija.
- ❖ Neuvolan 1-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan Lapsi liikenteessä -esite sekä opastetaan tutustumaan Liikenneturvan Turvapupu.net -sivustolle
- ❖ Neuvolan 4-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan Lapsi liikenteessä -esite ja tehtävävihko
- ❖ Pidetään liikenneturvallisuuksiin liittyvää materiaalia (esim. lapsen turvallinen kuljettaminen autossa) esillä odotustiloissa

PÄIVÄHOITO, ESIOPETUS

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Henkilöstön täydennyskoulutukset 2-3 vuoden välein; liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- ❖ Käytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen, tutustuminen Liikenneturvan "Varhaiskasvatus-sivuille"

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Liikennekasvatus aiheeseen liittyvien kirjojen, pelien, askartelutehtävien ja leikkien avulla
- ❖ Huomioliivien ja heijastimien hankkiminen ja niiden käyttäminen aina ulkona liikuttaessa
- ❖ Turvallisen liikkumisen opettelu käytännössä retkillä, liikenneaiheiset tempaukset ja teemapäivät
- ❖ Poliisien ja muiden asiantuntijoiden vierailut, vierailut Liikennepuistossa
- ❖ Liikenneturvallisuuksiin päivähoitossa sisällytetään päivähoiton/esiopetuksen turvaohjeisiin ja työsuunnitelmiin
- ❖ Hoitopäivän aikana tapahtuvan liikkumisen pelisäännöt kirjataan turvaohjeisiin (ml. turvavälineiden hankinta ja käyttö, lapsiryhmän kanssa kulkeminen)
- ❖ Valvotaan (seurataan) autolla päivähoitoon kuljettavien lasten turvavyönkäyttöä. Puututaan tarvittaessa asiaan.
- ❖ Liikenneturvallisuuksia (ml. arkiliikkinen) otetaan säännöllisesti esille vanhempainilloissa.
- ❖ Materiaalin jakaminen vanhemmille kotiin lähetettävien kirjeiden mukana, vanhempainilloissa, jne.
- ❖ Esitteitä, julisteita, tiedotteita, turvavälineinäytely esillä päiväkodeissa, tietoiskut ilmoitustauluilla

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi > Eri-ikäisenä > Lapset (0-14)
www.liikenneturva.fi > Opettajille > Varhaiskasvatus
www.liikenneturva.fi > Liikenteessä > Autoilijat > Lapsi-autossa

Materiaaleja ja pelejä netissä tai tilattavissa:

- Lapsi liikenteessä aineisto: Opas vanhemmille, tehtäväkirja, juliste, nettipalapeli
- Esitteitä ja oppaita lasten kuljettamisesta ja turvalaitteista
- Turvapupu.net: lasten liikenneturkka, tietoa ja tehtäviä.

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)



Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemusten ja taitojen puutteeseen

Lasten tapaturmaisista kuolemantapauksista liikenneonnettomuudet aiheuttavat suurimman osan ja ne ohittavat selvästi muut kuolinsyyt kuten hukkumiset ja tulipalot. Alle 15-vuotiaita lapsia kuolee ja loukkaantuu erityisesti jalankulkijoina ja polkupyöräilijöinä sekä henkilöautoissa matkustajina (kuva). Mopo-onnettomuudet alkavat näkyä 13–14-vuotiaiden tilastoissa. Onnettomuudet sattuvat lapsille useimmiten katua tai tietä ylittäessä, ja yleensä tutussa lähiympäristössä. Jalankulkijoina 6-9 -vuotiaat kuuluvat iäkkäiden ohella suurimpaan riskiryhmään väestöosuuteen verrattuna. Polkupyöräilijöinä puolestaan 10–14 -vuotiaat ovat ikäryhmävertailussa suurin riskiryhmä.

Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemusten ja taitojen puutteeseen. Lapsen tiedosta riskejä ja heidän havainnointitaidot eivät ole vielä kehittyneet huomaamaan liikenteen moninaisuutta. Lapsen käyttäytyminen on usein impulsiivista ja keskittyminen liikenteeseen herpaantuu helposti. Nämä riskit korostuvat lapsen elinpiirin laajetessa ja itsenäisen liikkumisen määrän lisääntyessä. Myös aikuisten vääränlaiset käyttäytymismallit liikenteessä voivat olla riskitekijöitä lapsille, jotka oppivat turvalliseen liikkumiseen vähitellen aikuisista mallia ottaen.

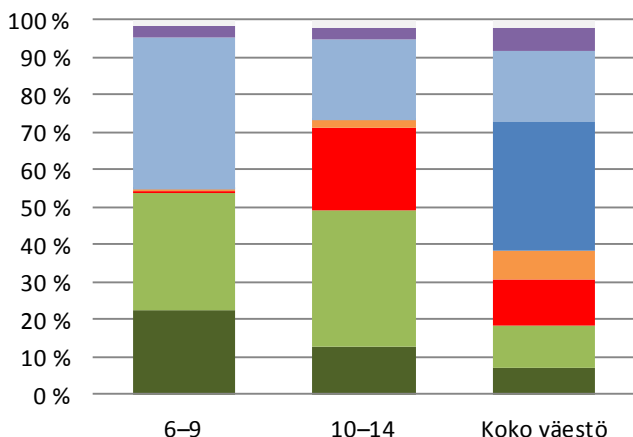
Lasten liikkumattomuuden yleistymisen on noussut huoleksi liikenneturvallisuuden rinnalle. Lasten kuljettaminen paikasta toiseen on yksi monista tekijöistä, joka on vähentänyt lasten itsenäisen liikkumisen määrää. Jopa puolet lapsista liikkuu terveytensä kannalta liian vähän. Itsenäisen liikkumisen vähentymisen myötä lasten kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Lasten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, on tärkeää niin terveyden kuin liikenneturvallisuuden vuoksi.

Lasten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa suunnittelemalla liikenneympäristö turvallisesti, huolehtimalla turvalaitteiden käytöstä sekä edistämällä yleistä tietoisuutta lasten erityispiirteistä liikenteessä. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen malli ja arvoperusta luodaan liikennekasvatustyöllä: kotona, koulussa ja harrastuksissa. Liikennekasvatuksen sisällöt laajentuvat sitä mukaa kun lapsen henkiset ja fyysiset ominaisuudet, liikkumistottumukset ja liikkumisympäristö muuttuvat. Koulun ensimmäisillä vuosiluokilla keskeiset sisällöt liittyvät turvallisten toimintatapojen omaksumiseen lasten omassa lähiympäristössä sekä liikennesääntöjen ja turvalaitteiden käytön opetteluun. Vähitellen sisällöt laajenevat toimintaperiaatteisiin erilaisissa liikennetilanteissa ja -olosuhteissa sekä turvallisen liikkumisen yhteisölliseen ja yhteiskunnalliseen näkökulmiin.

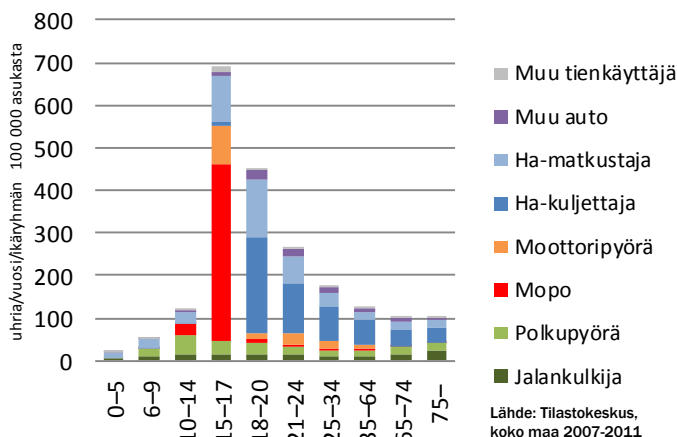
Kenellä vastuu?

Kodin ja vanhempien rooli lasten liikennekasvatuksessa on merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös tietämys liikenteen riskeistä saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Kouluilla on merkittävä rooli vanhempien tukemisessa kasvatustyössä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun kouluissa ja kotona on yhteneväinen turvallisuutta ja itsenäistä liikkumista arvostava toimintakulttuuri. Nykyisin liikennekasvatuksen osuus opetuksessa vähenee selvästi siirryttäessä peruskoulun vuosiluokilla ylöspäin. Liikenneturva tukee niin opettajia kuin lasten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet lapset tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden seuraukset
- ❖ Turvallinen liikkuminen lasten kanssa autolla, pyörällä, kävelen ja joukkoliikenteessä
- ❖ Liikenneympäristöön tutustuminen, liikennesääntöjen, liikennemerkkien ja keskeisten turvavälineiden opettelu/kertaaminen
- ❖ Koulumatkojen turvallisuus, vaaranpaikat ja turvalliset toimintatavat kävelen ja pyörällä liikuttaessa
- ❖ Liikennekäyttäytymisen pelisäännöt linja-autossa / koulutaksissa
- ❖ Saattoliikennejärjestelyt ja pelisäännöt
- ❖ Jalankulkijan ja pyöräilijän tyypillisen onnettomuustilanteet

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

ALAKOULUT

Henkilökunnan osaaminen (liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi):

- ❖ Opettajien täydennyskoulutukset/-tietoisuus: osana Veso-päiviä, erilliset opettajailtapäivät, tietoisuus rehtoreiden kokouksissa
- ❖ Opettajat Liikenneturvan Turvautusten ja Uutiskirjeiden jakelulistalle, Liikenneviikon tilaaminen opettajien huoneeseen
- ❖ Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esim. kypäräkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- ❖ Viisaan liikkumisen teemapäivät tai -viikot (esim. Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuuksrasti, Opetushallituksen liikenneturvallisuuksiin, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Pyöräilykurssit ja taitoradat/-kilpailut (Esim. Fillarimestari), pyöräilyajokortin suorittaminen, liikennekäärmepele
- ❖ Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit toimintamallin käyttöönottoaminen
- ❖ Heijastimien, huomioliivien ja pyöräilykypärien jakaminen oppilaille
- ❖ Heijastinsuunnistus, heijastindisko, heijastinkeijun vierailu, heijastimien askartelu
- ❖ Polkupyörän kunnan ja varusteiden tarkastukset ja huolto esimerkiksi teknisen työn tunnilla
- ❖ Kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla, teema arkiliikkinen ja terveys, liikkumisen turvallisuus
- ❖ Poliisin/pelastuslaitoksen vierailu koulussa
- ❖ Luokkien/koulujen väliset haastekilpailut viisaan liikkumisen liittyvissä teemoissa (esim. pyöräilykypärä, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Julisteita tai kiertävä turvavälinenäyttely esillä koululla, vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoisuus
- ❖ Vanhempainiltoja eri ikäryhmien kannalta keskeisistä liikenneturvallisuuksista
- ❖ Liikenneturvallisuuksimateriaalin jakaminen vanhemmille: Liikenneturvallisuuksinfokirje ekaluokkalaisten vanhemmille
- ❖ Liikenneturvallisuuksiasiat (ml. arkiliikkinen) säännöllisesti esille vanhempainilloissa
- ❖ Koulujen tai oppilaskuntien liikenneturvallisuuksialoitteet
- ❖ Koulujen liikkumis-/liikenneturvallisuuksisuunnitelmat
- ❖ Koulumatkojen ja koulupihojen turvallisuuskartoitukset

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi > Eri-ikäisenä > Lapset (0-14)
www.liikenneturva.fi > Opettajille > Alakoulu
www.liikenneturva.fi > Liikenteessä > Autoilijat > Lapsi-autossa

Materiaaleja netissä:

- Lapsi liikenteessä aineisto: Opas vanhemmille, tehtäväkirja, juliste, nettipalapeli
- Turvapupu.net: lasten liikenneturvallisuuksia, tietoa ja tehtäviä
- Turvallisesti koulutielle -esite
- Kolhuitta kouluun I -aineisto (sisältää liikenneturvallisuuksitehtäviä)
- Turvallisesti harrastuksiin esite
- Turvallisesti joukkoliikenteessä ja koulukuljetuksissa
- Kävelevä ja pyöräilevä koulubussi:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/lapset-0-14/kaveleva-koulubussi>
- Työkalu koulun liikenneturvallisuuksisuunnitelman tekemiseen:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/liikennekasvatus/liikenneturvallisuuksisuunnitelma>

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)

Liikkuva koulu materiaalit: www.liikkuvakoulu.fi (arkiliikunnan edistäminen ala- ja yläkouluissa)

Trafin rautatieturvallisuuksisivut:

<http://www.rautatieturvallisuus.fi/rautatieturvallisuus>

Poljin ry:

<http://www.pyorallakouluun.fi/> (vinkkejä erilaisten pyöräilytapaturmien järjestämiseksi)





Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on 15–24-vuotias

Nuorten liikenneonnettomuudet muodostavat lähes kaikissa maissa piikin onnettomuustilastoihin. Suomessa nuoret muodostavat 35 prosenttia kaikista liikenneonnettomuuksien uhreista. Vuositasolla tämä tarkoittaa noin 3 000 nuorta liikenneonnettomuuden uhria (menehtynyttä tai loukkaantunutta). Tieliikenteessä menehtyneistä noin joka neljäs ja loukkaantuneista noin joka kolmas on nuori. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna nuorten onnettomuusriski on muihin ikäryhmiin nähden moninkertainen. 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä liikenneonnettomuudet tapahtuvat mopolla, moottoripyörällä tai autonmatkustajana liikuttaessa ja 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä auton kuljettajana tai matkustajana liikuttaessa (kuva). Nuorten kuljettajien onnettomuusriski laskee selvästi ajokokemuksen karttuessa.

Nuorille on tyypillistä omien ajotaitojen yliarviointi ja tavallista suurempi riskinotto – on sitten kyse moposta, moottoripyörästä, mopo-autosta tai henkilöautosta. Myös sosiaalinen paine vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Turvallisuudesta piittaamaton ajotapa näkyy etenkin nuorten kuolonkolareissa. Tutkijalautakuntien mukaan yli 70 prosentissa henkilöautolla ajetuista kuolonkolareista kysymys on ollut tahallisesta riskinotosta: on ajettu yli 20 km/h ylinopeutta, alkoholia on ollut veressä yli rangaistavuuden rajan, turvalaitteita ei ole käytetty tai on ajettu ilman ajo-oikeutta. Mopo-onnettomuuksien taustalla on samanlaisia tekijöitä: mopon virittämistä, liian korkeita tilannenopeuksia, kypärän käyttämättömyyttä ja päihteiden käyttöä.

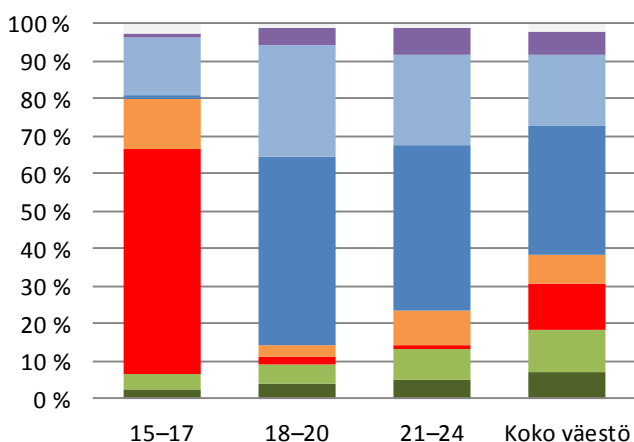
Mopot ja mopoautot korvaavat kävelyä ja pyöräilyä

Nuorista vain noin puolet liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Erittäin vähän liikkuvia on jopa neljännes nuorista. Viime vuosina eritoten nuorten arkielämän fyysinen aktiivisuus on vähentynyt. Mopojen, kevytmootoripyörien ja mopoautojen määrän lisääntyminen on, paitsi tuonut mukanaan uusia liikenneturvallisuushaasteita, vähentänyt selvästi 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. Nuorten kyyditseminen kouluun ja harrastuksiin on myös yleistä, vaikka mopoilmiö sitä onkin hieman vähentänyt. Nuorena omaksutut liikkumistottumukset vaikuttavat aikuisiän kulkutavan valintoihin. On arvioitu, että jo nuorena alkanut motorisoitu liikkuminen lisää entisestään autoilun suosiota.

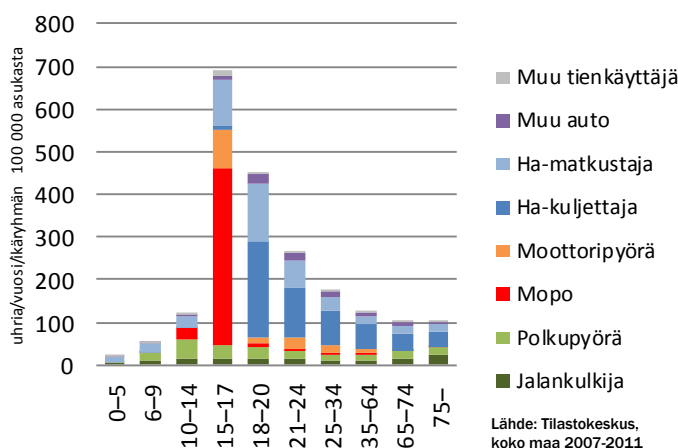
Kenellä vastuu?

Nuoret ovat hyvin heterogeeninen liikkujaryhmä ja heidän liikenneasenteisiinsa ja -käyttäytymiseensä vaikuttamiseksi on käytettävä erilaisia keinoja ja lähestymistapoja: tietoa ja tosiasioita, omakohtaista kokemista ja myös tunteisiin vetoamista. On erittäin tärkeää, että nuoret otetaan itse suunnittelemaan ja toteuttamaan liikennekasvatusta. Kodin ohella tärkeimpiä vaikuttamisen kanavia ovat yläkoulut, lukiot, ammattikoulut, muut oppilaitokset, nuorisotoimi, autokoulut, puolustusvoimat sekä harrastus- ja muut nuorisjärjestöt. Myös oppilaskuntia ja nuorisovaltuustoja voidaan aktivoida ja hyödyntää liikennekasvatusasioissa aiempaa enemmän. Oppilaitoksissa keskeisenä lähtökohtana on liikennekasvatuksen aseman turvaaminen. Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa liikennekasvatuksen tavoitteet toteutuvat hyvin satunnaisesti. Liikenneturva tukee oppilaitoksia, nuorisotoimea ja nuorten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet nuoret tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

Vanhemmat

- ❖ Vanhempien vastuu nuoren liikennekasvatuksesta ja aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Nuorten arkiikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit

Nuoret

- ❖ Liikennesääntöjen ja keskeisten turvavälineiden opettelu/kertaaminen kaikissa ikäryhmissä
- ❖ Turvalaitteiden (turvavyö, kypärä, heijastin) käyttämättömyyden riskit, konkreettista tilastoa
- ❖ Omat liikkumisvalinnat ja hyvinvointi/ympäristö
- ❖ Vastuut ja velvollisuudet liikenteessä, vastuu itsestä ja muista tiellä liikkujista
- ❖ Nuorille tyypilliset liikenneonnettomuudet, riskikäyttäytymisen seuraukset
- ❖ Turvallinen mopoilu ja mopoautoilu, mopon virittämisen seuraukset
- ❖ Turvallinen autoilu, kuljettajan ja matkustajan vastuut, ennakoiva ja taloudellinen ajotapa
- ❖ Päihteeet ja liikenne

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

YLÄKOULUT, LUKIOT, TOISEN ASTEEN KOULUTUS

Henkilökunnan osaaminen (liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi):

- ❖ Opettajien täydennyskoulutukset/-tietoisuus: osana Veso-päiviä, erilliset opettajailtapäivät, tietoisuus rehtoreiden kokouksissa
- ❖ Opettajat ja nuorisotyöntekijät Liikenneturvan Turvauutisten ja Uutiskirjeiden jakelulistalle, Liikennevilkun tilaaminen opettajien huoneeseen, nuorisotalolle
- ❖ Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esim. kypäräkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- ❖ Pienissä ryhmissä toteutetut keskustelut, draamatyöpajat, lehtiutisten tutkiminen, onnettomuustarinoiden läpikäynti, jne. (pohditaan nuorten kanssa liikenteessä tehtyjen valintojen syitä ja seurauksia)
- ❖ Liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät tai -viikot (esim. Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuusrastit, Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Liikenneturvallisuusillat/keskustelutilaisuudet nuokkarilla
- ❖ Oppilaiden itse ideoimat projektit viisaan liikkumisen edistämiseksi, turvavälineiden tarkkailuprojektit
- ❖ Turvallisen ja päihteettömän liikenteen koulutukset (esim. Ehyt ry:n)
- ❖ Liikenneturvallisuusaiheiset valokuvaukset/-kirjoituskilpailut
- ❖ Ensiapukurssit ja tietoa onnettomuustilanteesta toimimisesta (esim. osana terveystiedon opetusta)
- ❖ Liikenneonnettomuuksissa vammautuneiden nuorten kouluvierailut, poliisin ja muiden asiantuntijoiden vierailut
- ❖ Liikenneturvallisuustietoisuus sosiaalisessa mediassa, esim. Nuorisotyöntekijöiden välittämänä
- ❖ Liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen vanhemmille: Turvallisesti harrastuksiin, Seiskaluokkalainen liikenteessä, jne.
- ❖ Liikenneturvallisuusasiat säännöllisesti esille vanhempainilloissa
- ❖ Koulujen tai oppilaskuntien liikenneturvallisuusaloitteet
- ❖ Koulujen liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelmat, koulumatkojen ja koulupihojen turvallisuuskartoitukset

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi > Eri-ikäisenä > Nuoret (15-24)
www.liikenneturva.fi > Opettajille > Yläkoulu ja Toinen aste
www.liikenneturva.fi > Opettajille > Yläkoulu > Mopoilu

Materiaaleja netissä:

- Kolhuitta kouluun II -aineisto (sisältää liikenneturvallisuustehtäviä)
- Seiskaluokkalainen liikenteessä (vanhemmille)
- Turvallisesti harrastuksiin -esite
- Käännä pää –mopoineistot mopoilijoille ja vanhemmille
- Työkalu koulun liikenneturvallisuussuunnitelman tekemiseen:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/liikennekasvatus/liikenneturvallisuussuunnitelma>

Selvä juttu! –sivut: <http://liikenneturva.fi/selvajuttu/>

Trafin moposivut: <http://www.trafi.fi/mopoilu/> (myös infopaketti vanhemmille)

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)

Liikkuva koulu materiaalit: www.liikukuvakoulu.fi (arkiliikunnan edistäminen ala- ja yläkouluissa)



Työikäinen mukana lähes joka toisessa liikenneonnettomuudessa

Työikäiset aikuiset, 25-64-vuotiaat, muodostavat hieman yli puolet väestöstämme. Myös liikenteessä liikkuvista enemmistö on työikäisiä aikuisia. Liikenneonnettomuuksien uhreista työikäisten ryhmä muodostaa noin puolet, joten ryhmään kohdistetuilla liikennekasvatustoimilla voidaan parantaa merkittävästi liikenteen turvallisuutta. Ikäryhmällä on myös tärkeä rooli kasvattajina ja esimerkkeinä perheissä, harrastustoiminnassa ja vapaa-ajalla.

Liikenneonnettomuuksien uhreista noin 60 prosenttia on henkilöauton kuljettajia tai matkustajia, mikä heijastelee myös tämän ikäryhmän kulkutapajakaumaa. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna työikäisten onnettomuusriski on selvästi alhaisempi kuin nuorilla, mutta korkeampi kuin lapsilla ja iäkkäillä. Ryhmä osaa käsitellä ajoneuvoja ja pääosin he myös osaavat ja muistavat liikennesäännöt. Kokemuksen kääntöpuolena on tarpeeton riskinotto, erityisesti kiireessä. Työikäisistä vain noin puolet liikkuu terveystieteiden suositusten mukaisen määrän. Tilanne on kuitenkin parempi kuin lasten ja nuorten kohdalla.

Kokonsa ja heterogeenisyytensä vuoksi työikäinen aikuisväestö on haastava liikennekasvatuksen kohderyhmä. Ryhmän tavoittaminen tapahtuu toisaalta perheiden lasten kautta (vanhemmat) ja toisaalta opiskelu- ja työpaikkojen, terveydenhuoltojärjestelmän, harrastustoiminnan ja yleisen tiedotuksen kautta. Kuntien palveluista aikuisväestön tavoittaa etenkin sosiaali- ja terveyspalveluiden kautta sekä lasten vanhempina myös neuvolan, päiväkodin ja koulujen kautta. Myös työsuojelutoiminnan ja työterveyshuollon kautta tavoitetaan laaja joukko paljon liikkuvia työikäisiä ihmisiä.

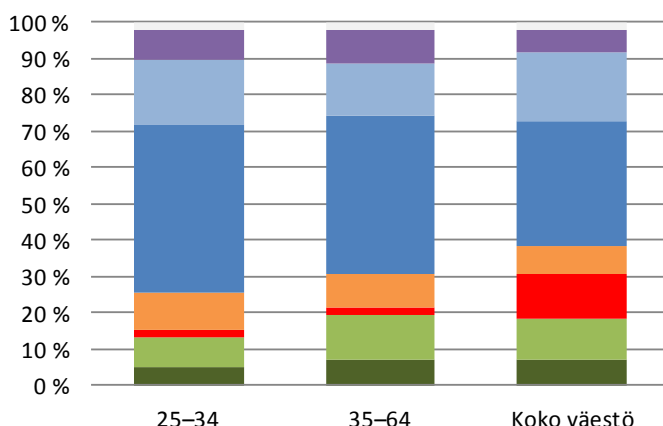
Työpaikat avainasemassa

Työpaikat (työnantajat) voivat toimintatavoillaan kannustaa työntekijöitä viisaisiin liikkumisvalintoihin, jolloin on mahdollista samanaikaisesti parantaa henkilöstön turvallisuutta, hyvinvointia, työssä jaksamista ja saavuttaa kustannussäästöjä. Vastuullinen organisaatio kiinnittää toiminnassaan ja valinnoissaan huomiota myös siihen, että työliikenteestä aiheutuisi mahdollisimman vähän haitallisia vaikutuksia ympäristöön.

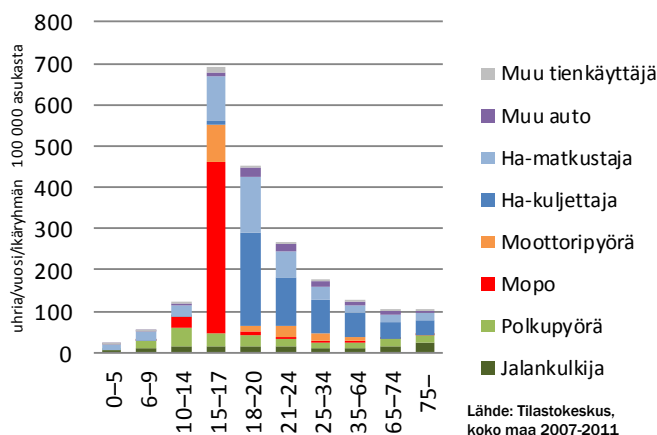
Työturvallisuuslain mukaan jokaisella työnantajalla tulee olla työpaikan turvallisuuden ja terveellisuuden edistämistä ja työkyvyn ylläpitämistä varten ohjelma, joka kattaa työpaikan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristöön liittyvien tekijöiden vaikutukset. Työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Lisäksi työympäristön vaaroja ja haittoja on jatkuvasti tarkkailtava ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin tapaturmien, terveysvaarojen ja muiden vaaratilanteiden selvittämiseksi ja torjumiseksi.

Kunta merkittävänä työnantajana edistää omien työntekijöiden turvallista liikkumista mm. kouluttamalla liikkuvaa työtä tekeviä, tukemalla turvavälineiden hankintaa, huolehtimalla työasointimatkojen turvallisuudesta ja motivoimalla työntekijöitään turvalliseen ja terveelliseen arki liikumiseen. Kulutuspäätöksiin vaikuttaminen on osa motivointia, kuten myös työterveyspalveluiden kautta vaikuttaminen alkoholin ja huumausaineiden käyttöön liikenteessä ja väsyneen ajamiseen.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet työikäiset tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

- ❖ Viisaat liikkumisvalinnat työ- ja työasiamatkoilla, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
- ❖ Turvavälineiden käytön edistäminen (turvavyö, heijastin, kypärä)
- ❖ Väsymyksen (mm. vuorotyö, työkseen liikkuvat) ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn
- ❖ Taloudellisen ja ennakoivan ajotavan hallitseminen
- ❖ Ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta viisaat autovalinnat
- ❖ Aikuisen rooli esikuvana työntekijänä ja liikennekasvattajana

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

Työpaikat

- ❖ Viisaan liikkumisen edistäminen osallistumalla työyhteisönä erilaisiin valtakunnallisiin tempauksiin (esim. Kilometrikisa, Pyörällä töihin -päivä, Auton vapaa -päivä, Kimppakyytipäivä, Etätyöpäivä, jne.)
- ❖ Liikenneturvallisuusnäkökulman sisällyttäminen työpaikan työsuojeluohjelmaan/-suunnitelmaan
- ❖ Työmatkojen liikenneturvallisuus(riski)kartoitukset, työmatkaliikemissuunnitelmien laatiminen
- ❖ Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutukset, ensiapukoulutukset (esim. toimiminen onnettomuuspaikalla)
- ❖ Työmatkaliikemisteema esillä Tyky-päivänä, Tyky-päivän pyöräretket, jne.
- ❖ Henkilöstön motiivointi turvavälineiden (heijastin, kypärä, liukuesteet, turvavyö) käyttöön ja niistä muistuttaminen, heijastimien hankkiminen koko henkilökunnalle
- ❖ Sovitaan yhteisistä pelisäännöistä turvavälineiden käytöstä työ- ja työasiamatkoilla
- ❖ Työmatkatapaturmien tilastointi, tapaturmatilastoista tiedottaminen ja niiden läpikäynti henkilökunnan kanssa
- ❖ Työpaikan työmatkaliikemisen terveysvaikutusten laskeminen (Heat-ohjelma)

Muita

- ❖ Esitteitä, julkisteita ja turvavälineitä esillä terveyskeskusten ja kirjastojen odotustiloissa
- ❖ Avaintemojen käsittely työterveyshoitajan käynneillä, materiaalia esillä vastaanotoilla
- ❖ Lasten vanhempiin vaikuttaminen koulujen ja päiväkotien kautta sekä lapsille suunnatuissa liikuntatapahtumissa ja urheiluseurojen kautta

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi > Eri-ikäisenä > Aikuiset – työliikenne
www.liikenneturva.fi > Liikenteessä

- Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille (ladattava opas)
- Ladattavissa olevia lomakkeita: työmatkojen ja työasiamatkojen kartoitus, työliikenteen yleiskartoitus, työhön liittyvien matkojen vaaranpaikat, vaaratilanneselvitys, liikenteestä aiheutuvien riskien arviointi, työajoon liittyvien riskien kartoitus, jne.

Motivan viisaan liikkumisen oppaat (www.motiva.fi/julkaisut/liikenne/)

- Kulje viisaasti – työpaikalle, kotiin ja työssä
- Viisaita valintoja liikkumiseen kunnassasi
- Viisaita valintoja liikkumiseen
- Viisaita valintoja autoiluun





Omatoiminen liikkuminen ja asioiden hoito ylläpitävät fyysistä, henkistä ja sosiaalista toimintakykyä

Väestöennusteiden mukaan vuonna 2030 jopa joka neljäs Suomessa asuva on yli 65-vuotias. Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Entistä suurempi osa ikääntyvistä on ajokortillisia, joten etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Iäkkäiden turvallisen liikkumisen mahdollistaminen on keskeinen iäkkäiden itsenäisen elämän edellytys, jonka tukeminen on kannattavaa niin kansanterveydellisestä kuin -taloudellisesta näkökulmasta. Myös turvallisuuden tunteella on tärkeä merkitys iäkkäiden liikkumisen kannalta. Pelot, onnettomuudet sekä liikkumisympäristön puutteet rajoittavat monella tavalla ikääntyneiden liikkumista.

Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille: riski kuolla liikenteessä on lähes kaksinkertainen keskimääräiseen verrattuna. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan ja vammat paranevat huonommin. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Iäkkäiden osuus henkilöautossa kuolleista on ollut kasvussa.

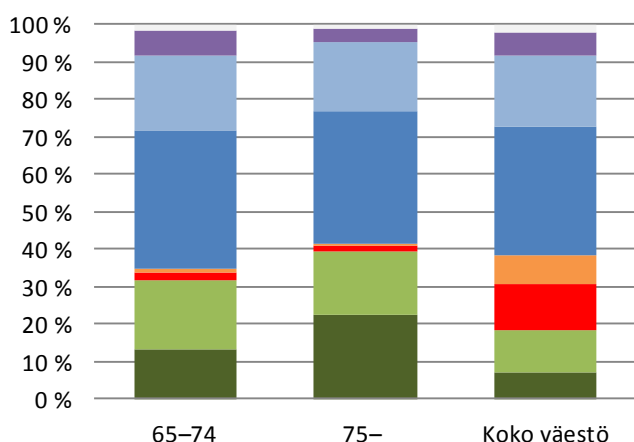
Terve iäkäs selviää liikenteessä suhteellisen hyvin – ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentynyt terveys

Ikääntyminen tuo mukanaan monia liikkumis- ja reaktiokykyyn vaikuttavia ongelmia. Näkö, kuulo ja lihasvoima heikkenevät ja havaitseminen, arviointi ja reagointi vievät enemmän aikaa. Liikkuminen hidastuu ja vaikeutuu. Tavalliset iän karttumiseen liittyvät vaivat eivät kuitenkaan ole este liikenteessä selviytymiselle ja toimintakyvyn heikkenemistä kompensoi kymmenien vuosien aikana karttunut ajokokemus ja liikennetilanteiden hallinta sekä varovaisuuden lisääntyminen. Ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentynyt terveys. Erilaiset sairaudet yleistyvät ja niiden vaatima lääkitys voi vaikuttaa liikenteessä selviytymiseen. Muun muassa sydän- ja verisuonisairauksilla, neurologisilla sairauksilla (esim. Parkinsonin tauti), aivohalvauksen jälkitiloilla, epilepsialla, dementian eri muodoilla ja diabeteksella on tutkitusti yhteyksiä onnettomuusalttiuteen. Nukahtaminen, sairauskohtaus tai tajunnan menetys on välittömänä riskitekijänä valtakunnallisesti lähes joka viidennessä kuolonkolarissa, ja iäkkäiden osuus näissä onnettomuuksissa on ollut kasvussa.

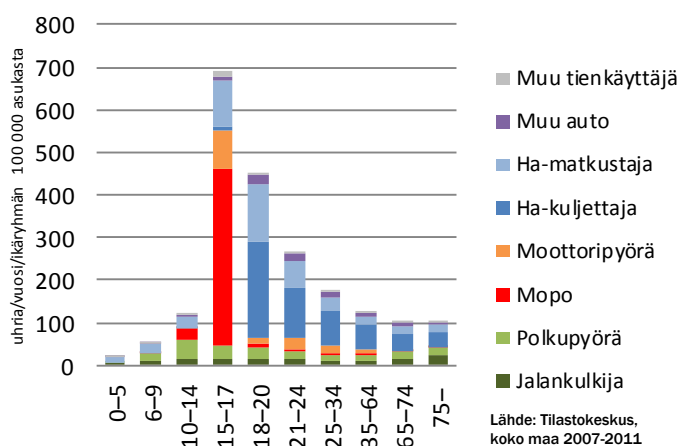
Kenellä vastuu?

Vastuu iäkkäiden liikennekasvatuksesta jakautuu laajalle joukolle. Kunnassa vastuu jakautuu sosiaali- ja terveyssektorille sekä iäkkäiden kuntoutuksesta ja liikuttamisesta vastaavalle liikunta-/vapaa-aikatoimelle. Arkiliikkumisen tärkeyteen toimintakyvyn ylläpitäjänä ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita tulee käsitellä esimerkiksi terveystarkastusten yhteydessä terveyskeskuksissa, kotikäyntien yhteydessä, palvelutaloilla ja päiväkeskuksissa tai kuntoutusten ja kävelyretkien yhteydessä. Autoilevien iäkkäiden määrän kasvu edellyttää ikäihmisten ajoterveyden kontrollointia sekä lääkäreiden osaamista ajoterveyden seurantaan tulee kehittää. Ajo-oikeuden haltijoiden terveydentilaa valvotaan ikäkausitarkastuksilla. Julkisen sektorin ohella iäkkäiden omaisilla sekä iäkäsjärjestöillä on keskeinen rooli iäkkäiden liikennekasvatustyössä. Kunnan, Liikenneturvan ja iäkäsjärjestöjen kanssa toteutetut tempaukset, teematilaisuudet ja tietoisuuskampanjat ovat merkittävä osa paikallista liikennekasvatustyötä.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet iäkkäät tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

- ❖ Ikääntymisen vaikutukset liikkuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen, esim. (sairauksien ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn, näkökyky, reaktionopeus)
- ❖ Iäkkäiden liikenneturvallisuustilanne ja tyypilliset onnettomuustilanteet
- ❖ Kävely ja pyöräily toimintakyvyn ylläpitäjänä, iäkkäät jalankulkijana ja pyöräilijänä
- ❖ Pimeän ja liukkaan ajan vuoden liikenneturvallisuusriskit eri kulkutavoilla liikuttaessa
- ❖ Turvalaitteiden ja -välineiden käytön edistäminen: pyöräilykypärä, heijastin, liukuesteet
- ❖ Iäkkäät autoilijat; oman ajokunto ja siihen vaikuttavat tekijät, ajokyvyn arviointi ja kehittäminen
- ❖ Liikenn ympäristön turvallisuus ja esteettömyys iäkkäiden näkökulmasta

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

- ❖ Iäkkäiden parissa työskentelevien liikenneturvallisuuskoulutukset, omaisille suunnatut infot/tietoisuusk
- ❖ Ohjatut kävely- ja pyöräretket, Avaimet arkipyöräilyyn ja Pysy pystyssä –teematilaisuudet (Liikenneturva)
- ❖ Ikäautoilijakurssit, ajokunnon itsearviointit
- ❖ Liikenneturvallisuusteemojen ja arkiliikunnan käsittely iäkkäille järjestetyissä tilaisuuksissa, kodinhoitajien kotikäynnillä, palvelukeskuksissa, eläkeläisjärjestöjen kokoontumisissa, jne.
- ❖ Tuote-esittelyt, liikenneturvallisuusinfot ja -tempaukset esim. Liikuta minua -päivänä, Vanhusten viikolla, Liikkujan viikolla, jne.
- ❖ Tasapainoharjoittelu (liukastumisonnettomuudet) iäkkäille suunnatuissa jumpissa, ohjataan lihasvoiman vahvistamiseen kotiloissa ja kannustetaan liikkumaan omin voimin
- ❖ Liikenneturvallisuusasioiden käsittely lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla
- ❖ Vanhusneuvostot/-järjestöjen aloitteet turvallisen ja esteettömän liikkumisympäristön puolesta
- ❖ Iäkkäiden ja kunnan yhdessä toteuttamat esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoitukset
- ❖ Iäkkäiden liikenneturvallisuusasioita käsittelevän materiaalin jakaminen ja keskustelut omaisten kanssa

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva:

www.liikenneturva.fi > Eri-ikäisenä > Iäkkäät

www.liikenneturva.fi > Liikenteessä

Oppaita ja aineistoja ikäautoilijoille:

- <http://www.liikenneturva.fi/ikansaratissa/>
- <http://www.liikenneturva.fi/kuljettajanitsearviointi/>
- Autoillen kaiken ikää -opas
- Ikäkuljettajan itsearviointi -opas

Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman materiaaleja:
(arkiliikunnan edistäminen)

- KKI-kunto-opas 60+
- KKI-kunto-opas: Lonkat kuntoon
- KKI-kuntokortti
- Kunnossa kaiken ikää – Aktiivisena arjessa



Liite 8. Nopeusrajoitusnäyttöjen sijainti suunnittelualueella

Kohdenro (kartalla)	Näyttöjen määrä	Viikko	Kohteen tyyppi	Kohdekuvaus	Tie	Tieosa	Etäisyys	Puoli	Nopeus- rajoitus	Kunta
0	1 14-16	liittymä		Mt 13817, Savelantie, Nummenpääntien risteyskohdille	13817	1	2400	vas	60	Hausjärvi
1	1 39-40	liittymä		Mt 2896, Ohikulkutie, Vangonjantien risteyskohdalle	2896	2	5550	oik	50	Hausjärvi
2	1 23-24	urheilukenttä		Mt 2896, Ohikulkutie, urheilukentän tuntumaan	2896	2	6650	oik	40	Hausjärvi
3	2 39-40	koulu		Mt 2896, Ohikulkutie 210 oikea, lähetysskoulu	2896	2	7050	oik	40	Hausjärvi
4	1 25-26	ylinopeus		Mt 13823, Silakkamäentien keskustaa kohti mentäessä	13823	1	1000	vas	60	Hausjärvi
5	2 23-24	koulu		Mt 13807, Monninlinja, päiväkodin kohta, 200 vasen	13807	2	2450	oik	50	Hausjärvi
6	2 17-18	koulu		Mt 1403, Ridasjärven kylätie, Ridasjärven koulun kohta	1403	3	3850	oik	50	Hvinkää
7	1 27-28	liittymä		Mt 143, Pohjoinen Kehätie, maantien 2850 liittymä	143	1	1850	oik	60	Hvinkää
9	1 23-24	liittymä		Mt 1361, Kytjäntie, maantien 11323 liittymä	1361	3	1400	oik	50	Hvinkää
10	1 21-22	liittymä		Mt 1361, Kytjäntie, maantien 11322 liittymä	1361	3	3550	oik	50	Hvinkää
11	2 21-22	koulu		Mt 11443, Nopontie, Nopon koulun kohta	11443	1	300	oik	50	Hvinkää
12	1 19-20	kyläkohde		Mt 1421, Palopuron kylän kohdalla	1421	3	4300	oik	60	Hvinkää
14	1 25-26	sisääntuloväylä		Mt 1361, Sveitsin portaali, keskustan suuntaan ajavat	1361	2	300	vas	50	Hvinkää
14	1 29-30	sisääntuloväylä		Mt 1361, Sveitsin portaali, keskustan suuntaan ajavat	1361	2	300	vas	50	Hvinkää
15	1 17-18	kevaripuute		Mt 1403, kevyen liikenteen väylä puuttuu	1403	3	1700	oik	60	Hvinkää
39	2 14-16	koulu		Mt 290, Hikiäntie, Eskolan koulun kohta	290	6	1700	oik	40	Hausjärvi
60	2 25-26	ylinopeus		Mt 13821, Riihiviidantie	13821	1	2000	oik	50	Riihimäki
61	2 31-32	sisääntuloväylä		Mt 2834, Kormuntie	2834	1	1550	oik	50	Riihimäki
62	1 27-28	ylinopeus		Mt 2834, Kormuntie	2834	1	850	vas	50	Riihimäki
63	1 25-26	kevaripuute		Mt 2879, Uusi Karhintie	2879	1	3700	vas	60	Riihimäki
64	1 25-26	sisääntuloväylä		Mt 13822, Erkiäntie, taajama alkaa.	13822	2	4300	vas	60	Riihimäki
65	1 29-30	sisääntuloväylä		Mt 2820, Riihimäki – Hvinkää yhdystie	2850	1	1700	vas	60	Riihimäki
66	1 29-30	sisääntuloväylä		Mt 2878, Pohjoinen Rautatienkatu	2878	1	5500	vas	60	Riihimäki
67	1 31-32	kevaripuute		Mt 2891, Karantie, kevyen liikenteen väylä puuttuu	2891	1	1800	oik	60	Riihimäki
69	1 27-28	kevaripuute		Mt Hirvijärventie	13619	3	8400	oik	60	Riihimäki

Hausjärvelle, Hvinkäälle ja Riihimäelle asennettiin siirrettäviä nopeusnäyttöjä viikoilla 14–40 vuonna 2014. Nopeusnäytöt sijoitettiin pääsääntöisesti koulujen, sisääntuloväylien tai tarpeelliseksi katsottujen liittymien kohdille. Näytöt sijaitsivat yhdessä kohteessa noin kaksi viikkoa. Niiden avulla oli tarkoitus vähentää ajoneuvoliikenteen ylinopeuksia ja siten parantaa alueen liikenneturvallisuutta.

Määritelmät

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät muodostuvat kuntien eri hallintokunnista nimetyistä jäsenistä. Sidosryhmistä mukana voi olla esimerkiksi paikallinen poliisi, Liikenneturva tai järjestöt. Ryhmä kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Hallintokuntakohtaiset alatyöryhmät päivittävät liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelmat sekä huolehtivat aktiivisesta liikenneturvallisuustoiminnasta eri yksiköissä.

Henkilövahinkoon johtanut onnettomuus (heva-onn.) on joko kuolemaan tai loukkaantumiseen johtanut onnettomuus

Omaisuuksivahinkoon onnettomuus on onnettomuus, jonka seurauksena kukaan ei ole kuollut tai loukkaantunut

Tieliikenneonnettomuus on kuolemaan, loukkaantumiseen tai omaisuusvahinkoon johtanut kulkuneuvon liikkumisesta aiheutunut liikennetapahtuma, joka on sattunut liikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella. Esimerkiksi polkupyörällä kaatuminen katsotaan tieliikenneonnettomuudeksi, mutta jalankulkijan kaatamista ei

Liikenneonnettomuudessa kuollut on henkilö, joka on kuollut onnettomuuden seurauksena 30 vuorokauden kuluessa onnettomuudesta.

Liikenneonnettomuudessa loukkaantunut on henkilö, joka on saanut onnettomuudessa vammoja, jotka vaativat hoitoa sairaalassa, hoitoa kotona (sairauslomaa) tai operatiivista hoitoa kuten tikkejä.

Liikenneonnettomuuteen osallisiksi henkilöiksi katsotaan onnettomuuteen osallistuneet kulkuneuvojen kuljettajat ja jalankulkijat sekä kuolleet ja loukkaantuneet matkustajat. Eläin on eläinonnettomuuden osallinen.

Onnettomuuslaji määrittää liikenneonnettomuuden osallisten kulkutavan mukaan siten, että niin sanotusti heikoin on määräävä.

Kevyen liikenteen onnettomuus on onnettomuus, jonka osallisena on jalankulkija, polkupyörä tai mopo.

Jalankulkijaonnettomuus on onnettomuus, jossa toisena osallisena on jalankulkija.

Polkupyöräonnettomuus on onnettomuus, jossa ainakin yhtenä osallisena on polkupyörä, mutta ei jalankulkijaa.

Moottoriajoneuvo-onnettomuus on onnettomuus, jossa osallisena on ainakin yksi moottoriajoneuvo, mutta ei jalankulkijaa tai polkupyörää.

Pyörä-, linja-auto- tai raitiovaunuonnettomuuksissa osallisena on ainakin yksi kyseinen osallinen, mutta siinä saattaa olla mukana myös esimerkiksi jalankulkija tai auto.

Yksittäisonnettomuus on onnettomuus, jossa on osallisena vain yksi moottoriajoneuvo.

Liite 9. Määritelmät

Ohitusonnettomuus on onnettomuus, jossa on osallisena kaksi tai useampia moottoriajoneuvoja, joista yksi oli ohittamassa.

Kääntymisonnettomuus on onnettomuus, jossa on osallisena kaksi tai useampia moottoriajoneuvoja, joista ainakin yksi oli kääntymässä. Ei sisällä ohitus- eikä risteämisonnettomuuksia.

Kohtaamisonnettomuus on onnettomuus, jossa on osallisena kaksi tai useampia moottoriajoneuvoja, jotka ovat tulossa vastakkaisista suunnista. Ei sisällä kääntymis-, ohitus- eikä risteämisonnettomuuksia.

Peräänajo-onnettomuus on onnettomuus, jossa on osallisena kaksi tai useampia moottoriajoneuvoja, jotka törmäävät toisiinsa kulkiessaan peräkkäin samaan suuntaan. Ei sisällä ohitus- eikä kääntymisonnettomuuksia.

Eläinonnettomuus on moottoriajoneuvon ja eläimen välinen onnettomuus.

Peuraonnettomuus on moottoriajoneuvon ja peuran, metsäkauriin tai valkohäntäpeuran välinen onnettomuus.

Hirvieläinonnettomuus on moottoriajoneuvon ja hirven välinen onnettomuus.

Yhteentörmäysonnettomuus on onnettomuus, jossa on mukana vähintään kaksi osallista (tutkijalautakunnan käyttämä termi)

Onnettomuusaste on onnettomuuksien lukumäärä vuotuista liikennesuoritetta kohti (esim. onn./milj.ajon.km/vuosi).

Onnettomuusriski on todennäköisyys joutua onnettomuuteen, loukkaantua tai kuolla. Riskinmittarina voi olla esimerkiksi onnettomuuksien määrä tiettyä liikennesuoritteen määrää kohti.

Onnettomuustiheys on onnettomuuksien lukumäärä tiekilometriä kohti (onn./km/a).

Riskitekijä on asia, joka lisää onnettomuuden tapahtumisen todennäköisyyttä tietyssä toiminnassa.

Rattijuopumusonnettomuudessa moottoriajoneuvon kuljettajan on todettu tai vahvoin perustein epäillään olleen onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Kuljettajan todetaan olevan alkoholin vaikutuksen alaisena, kun verikokeen tai puhalluskokeen tulos on vähintään puoli promillea.

IND5-arvo on viiden vuoden keskimääräinen onnettomuusindeksi. Indeksien laskentaperiaate:

$$(5 \text{ vuoden heva-onnettomuuksien määrä} \times 1 + 5 \text{ vuoden omaisuusvahinko-onnettomuuksien määrä} \times 0,2) / 5.$$

Esim. Jos $IND\ 5 = 1$, paikassa tapahtuu keskimäärin yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus vuodessa.

Liite 9. Määritelmät

ONNETTOMUUSKUSTANNUKSET

Onnettomuuskustannukset kuvaavat tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia. Niihin lukeutuvat aineelliset vahingot, taloudelliset menetykset ja uhrien aineettoman hyvinvoinnin menetykset. Onnettomuusriskejä alentavat hankkeet vähentävät tai lieventävät onnettomuuksia ja alentavat tieliikenteen onnettomuuskustannuksia.

Yksikköarvot määritetään henkilövahinkojen tyyppitapauksille ja tilastollisesti tyypillisille yleisten teiden onnettomuustapauksille. Henkilövahingon yksikköarvot määritetään vammatyypeille ominaisten seuraamusten mukaisesti. Vakavuusastejakauma on seuraava

- kuolema
- pysyvä vamma
- tilapäinen vaikea vamma
- tilapäinen lievä vamma.

Kuolemaksi luetaan liikenneonnettomuudesta 30 vuorokauden sisällä kuollut uhri. Pysyvällä vammalla tarkoitetaan vakavaa halvausta tai muuta pysyvää vammaa (esimerkiksi raajan menetys). Tilapäisellä vaikealla vammalla tarkoitetaan pitkää hoitoa vaativia vammoja, jotka paranevat. Tilapäisellä lievällä vammalla tarkoitetaan vähällä hoidolla paranevia vammoja.

Onnettomuustapauksien luokittelu on seuraava

- kuolemaan johtanut onnettomuus
- vammautumiseen johtanut onnettomuus
- keskimääräinen henkilövahinko-onnettomuus
- omaisuusvahinko-onnettomuus
- keskimääräinen tieliikenneonnettomuus.

Onnettomuuskustannukset muodostuvat seuraavista tekijöistä

- hallinnolliset kulut (tienpitäjä, pelastuslaitos, poliisi ja oikeuslaitos)
- ajoneuvovahingot
- sairaanhoitokulut (vakuutusjärjestelmän ulkopuolelle jäävät kulut)
 - tuotannolliset menetykset (yksilön osuus bruttokansantuotteen muodostuksessa; ilman oman kulutuksen osuutta)
 - inhimillisen hyvinvoinnin menetys (elämän menetys tai sen laadun pysyvä tai tilapäinen menetys).

Yksikköarvojen määrittäminen on tehty reaali-taloudellisten kustannusten inventointina. Inhimillisen hyvinvoinnin menetykset on arvotettu muissa Pohjoismaissa tehtyjen maksuhalukkuusselvitysten tuloksiin perustuen.

Onnettomuustyyppikohtaisten yksikköarvojen määrittäminen perustuu yleisten teiden onnettomuustilastojen pohjalta määritettyyn vakavuusastejakaumaan (henkilö- vahinkoja/ onnettomuustyyppi).

RAPORTEJA 56 | 2014

**HAUSJÄRVEN, HYVINKÄÄN, LOPEN JA RIIHIMÄEN
TURVALLISEN JA KESTÄVÄN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA**
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-058-5 (painettu)

ISBN 978-952-314-059-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-059-2

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus