



Vihdin liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA | KATJA TUOMOLA



Vihdin liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA

KATJA TUOMOLA

RAPORTEJA 63 | 2012

VIHDIN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Hakola, Sito Oy

Kansikuva: Maija Krankka, Sito Oy

Valokuvat: Maija Krankka ja Katja Tuomola, Sito Oy

Kartat: © Vihdin kunta, © Karttakeskus L4356,

YKR © SYKE & Tilastokeskus

ISBN 978-952-257-571-5 (painettu)

ISBN 978-952-257-572-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-572-2

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

Sisältö

Esipuhe	7
1 Johdanto	8
1.1 Suunnitelman tavoitteet	8
1.2 Turvallisen ja kestävä liikuttamisen periaatteista	9
1.3 Suunnitelman toteuttaminen	10
2 Suunnittelun lähtökohdat	12
2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus	12
2.2 Väestökehitys	14
2.3 Työpaikat ja työssäkäynti	15
2.4 Liikennejärjestelmä	15
2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko	15
2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun verkko.....	18
2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä.....	18
2.5 Yhteenveto	19
3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus	20
3.1 Kuntalaisten liikkuminen	20
3.2 Liikenneturvallisuus	23
3.2.1 Liikenneonnettomuudet.....	23
3.2.2 Onnettomuuskustannukset.....	27
3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus.....	27
3.2.4 Turvalaitteiden käyttö	30
3.3 Yhteenveto	30
4 Liikenneturvallisuustavoitteet	31
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	31
4.2 Länsi-Uudenmaan alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet	32
4.3 Vihdin visio ja tavoitteet	33
4.3.1 Turvallisen ja kestävä liikuttamisen visio.....	33
4.3.2 Toiminnalliset tavoitteet	34
4.3.3 Määrälliset tavoitteet.....	34
5 Liikenneturvallisuustyö – turvallisen ja kestävä liikuttamisen edistäminen	35
5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö	36
5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä	37
5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut	37
5.2.1 Kuntien edustajat	37
5.2.2 Asiantuntijatahot.....	38
5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli	40
5.4 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät	42

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	43
6.1 Suunnittelun lähtökohdat	43
6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita	43
6.3 Vihdin liikenneympäristön toimenpiteet	46
6.3.1 Nummela.....	46
6.3.2 Vihdin kirkonkylä.....	46
6.3.3 Otalampi	47
6.3.4 Ojakkala ja haja-asutusalue	47
6.3.5 Turuntien (maantie 110) toimenpiteet	47
6.3.6 Tasoristeykset	47
6.3.7 Toimenpideohjelma.....	47
6.3.8 Toimenpiteiden vaikutukset	48
7 Jatkotoimenpiteet	54
7.1 Suunnitelman käsittely	54
7.2 Suunnitelmasta tiedottaminen	54
7.3 Jatkosuunnittelu	54
7.4 Seuranta	54
Liite	57

Esipuhe

Raportti sisältää liikenneturvallisuuksuunnitelman Vihdin kuntaan. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on selvitetty kunnan liikenneturvallisuuksuuden nykytila tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien, asukaskyselyiden, ongelmakohteiden kartoituksen ja aikaisempien suunnitelmien perusteella. Lisäksi selvitettiin kunnan hallintokuntien tekemä aikaisempi liikenneturvallisuuksuustyö. Nykytilanteen analyysin perusteella määritettiin tavoitteet kunnan liikenneturvallisuuksuustyölle sekä fyysisen liikenneympäristön parantamiselle. Suunnitelman aikana Vihtiin perustettiin liikenneturvallisuuksuustyöryhmä koordinoimaan ja toteuttamaan turvallisen ja kestävän liikkumisen edistävää työtä.

Tavoitteena on ollut liittää turvallisen ja kestävän liikkumisen näkökulma sekä liikennejärjestelmätasoinen tarkastelu liikenneturvallisuuksuustyöhön. Liikenneturvallisuuksuutta on käsitelty kokonaisuutena, johon vaikuttavat muun muassa eri toimintojen sijaintivalinnat, kuntien asukkaiden liikkumisvalinnat, liikennekäyttäytyminen sekä asenteet. Suunnitelmassa on ollut erityinen paino kunnan liikenneturvallisuuksuustyön uudelleen organisoimisessa. Liikenneturvallisuuksuustyön avulla edistetään turvallista ja kestävää liikkumista lisäämällä ja kehittämällä kuntalaisten tietoisuutta ja osaamista sekä luomalla niille edellytyksiä. Fyysisen liikenneympäristön toimenpiteiden määrittämisessä pääpaino on ollut pienten liikenneturvallisuuksuustoimenpiteiden suunnittelussa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä Vihdin kunta, Karkkilan kaupunki ja Nummi-Pusulän kunta tilasivat ja laativat yhteistyössä liikenneturvallisuuksuunnitelmat kuntiin. Jokaisen kunnan ja kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelmat raportoitiin erillisinä suunnitelmina.

Suunnitelmat on laadittu laajan yhteistyön tuloksena ja niin tekemiseen ovat osallistuneet kuntien eri hallintokuntien edustajat sekä liikennealan eri asiantuntijat. Suunnitelmien laatimista ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, jonka työskentelyyn ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Marko Kelkka, pj.	Uudenmaan ELY-keskus
Päivi Ylipaavalniemi	Uudenmaan ELY-keskus
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Esko Vuolukka	Karkkilan kaupunki
Jorma Lehtonen	Nummi-Pusulän kunta
Mariitta Vuorenpää	Nummi-Pusulän kunta (31.12.2011 asti)
Suvi Lehtoranta	Vihdin kunta
Hannu Luoto	Vihdin kunta
Salla-Mari Rintala	Vihdin kunta
Ville Hokkanen	Vihdin kunta (1.11.2011 alkaen)
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Tapio Heinonen	Länsi-Uudenmaan henkilöliikenneologistikko
Olli Ryhänen	Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos
Teemu Värtinen	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos

Kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmien suunnittelu-työn aikana nimetyt jäsenet ovat osallistuneet liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelman tekemiseen työn aikana järjestetyissä työpajoissa sekä omien ryhmiensä työskentelyn kautta.

Suunnitelmien laatimisesta on vastannut Sito Oy, josta työhön ovat osallistuneet Maija Krankka projektipäällikkönä sekä Katja Tuomola, Kaisa Mäkinen ja Juhana Rautiainen.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmien kanssa on lähes samanaikaisesti tehty Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä, jonka raportin tietoja on hyödynnetty tässä työssä joukkoliikenteen osalta.

1 Johdanto

1.1 Suunnitelman tavoitteet

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat keskeinen työkalu valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamiseksi kuntiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmilla on myös tärkeä rooli liikenneturvallisuustyön ohjaamisessa ja toteuttamisessa. Entistä suurempaa painoarvoa suunnitelmissa on saanut ihmisten asenteisiin vaikuttamiseen pyrkivä kasvatus-, valistus- ja tiedotustyö (KVT), jota voidaan kutsua myös turvallisen ja viisaan liikkumisen tai kulkemisen ohjaamiseksi ja opastamiseksi.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisen rinnalle ovat nousseet tavoitteet kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi, minkä vuoksi liikenneturvallisuussuunnitelmissa painotetaan turvallisia ja kestäviä liikkumisvalintoja etenkin arjen liikkumisessa. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa huomioidaan eri kulkutavat ja liikkumisvalinnat, joihin vaikuttavia tekijöitä tarkastellaan suunnitelmissa kokonaisvaltaisesti. Monipuolisilla keino- ja toimenpidevalikoimilla pyritään vaikuttamaan ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja osaamiseen sekä kehittämään yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää turvallisten ja kestävien periaatteiden mukaisesti. Liikenneturvallisuustyössä korostuvat monen sektorin yhteistyö, pitkäjänteinen toiminta sekä laajat keinovalikoimat.

Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevana tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Suomen määrällisenä tavoitteena on korkeintaan 136 tieliikenneonnettomuuden aiheuttamaa kuolemaa vuoteen 2020 mennessä. Liikenneturvallisuusvision mukaisesti liikennejärjestelmän tulee olla kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisessa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa vuoteen 2014 korostetaan ajokuntoon (rattijuoppouden ja väsyneenä ajamisen vähentäminen ja ajoterveyden parantaminen) ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttamista (nopeusrajoitusten noudattaminen, turvalaitteiden käyttäminen, nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen), taajamien

liikenneturvallisuuden kehittämistä (taajamaliikenteen rauhoittaminen) sekä maanteiden turvallisuuden parantamista (kuolemien torjunta pääteillä).

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman 2020 yhtenä tavoitteena on turvallisuuden lisääminen. Turvallisemmat jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät jalankulkuja pyöräilyonnettomuuksia sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia. Pohjoismaisissa selvityksissä on myös arvioitu pyöräilymäärien kasvun osaltaan vähentävän autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä.

Länsi-Uudenmaan aluetta koskien viime vuosina on laadittu useampia strategisia suunnitelmia, joissa liikennejärjestelmää on käsitelty kokonaisuutena ja joiden tavoitteissa on ollut vahva ote nykyistä kestävämmän liikkumiskulttuurin edistämisessä (esimerkiksi Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Lännentiet-hanke). Seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat jäävät kuitenkin usein yksittäisen kunnan osalta turhan yleispiirteiselle tasolle eikä paikallisiin yksityiskohtiin, kuten turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen keinoihin ole mahdollista mennä. Ihmisten liikkumisvalintoihin ja -tottumuksiin sekä näihin liittyviin asenteisiin vaikuttaminen on avainasemassa niin liikenneturvallisuustavoitteiden kuin ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on kehittää kunnalle hyvä työväline sekä määrittää keinot, joiden avulla kunta voi yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen ja muiden toimijoiden kanssa edistää turvallista ja kestävästi liikkumista. Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden pääpaino on ollut pienissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä.

Kuntien aikaisempien liikenneturvallisuussuunnitelmien ajantasaisuus vaihtelee; Vihdin suunnitelma on tehty vuonna 2005, mutta suunnitelma ei sisällä liikenneturvallisuustyön organisointi- eli kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelmaa (KVT).

1.2 Turvallisen ja kestävästi liikkumisen periaatteista

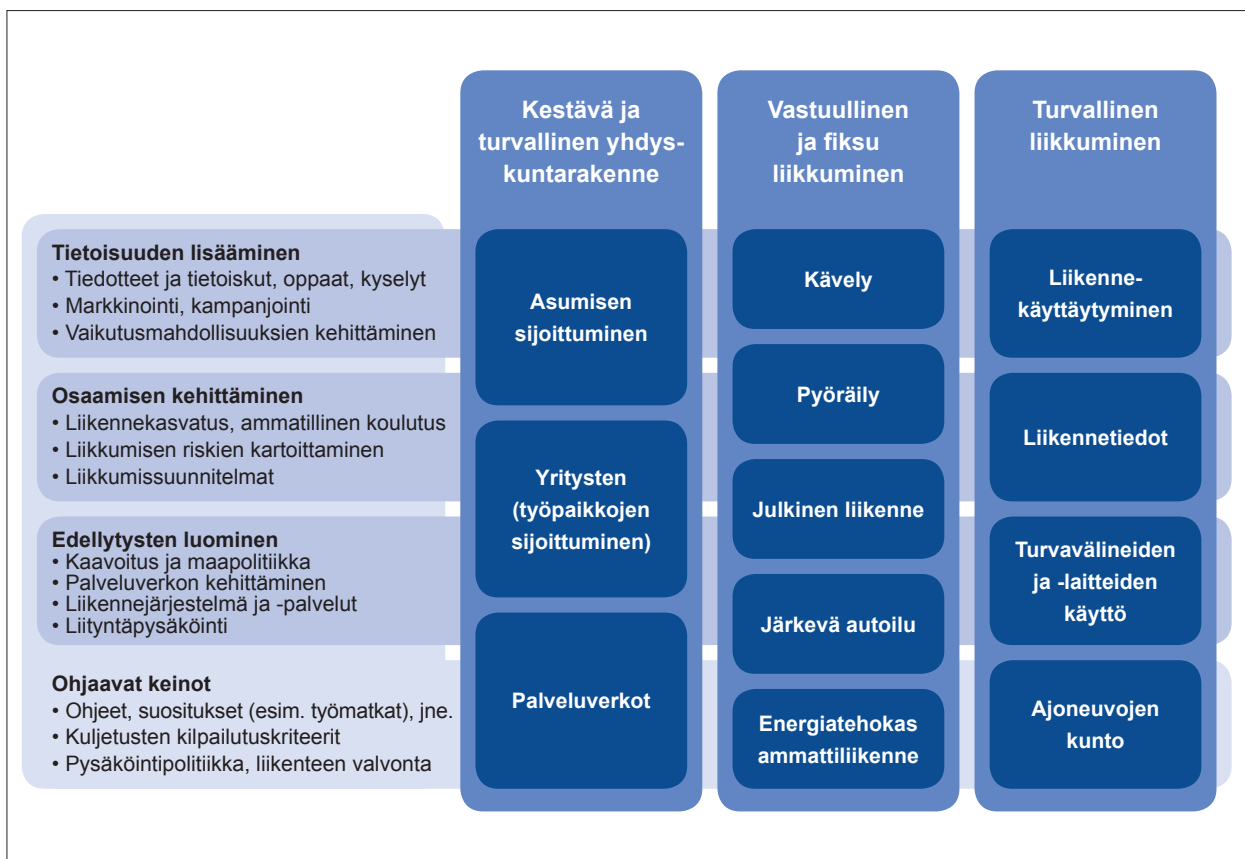
Turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämiseksi pyritään siirtämään liikkumisen painopistettä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin ja ihmisten hyvinvointia tukeviin kulkutapoihin, kuten kävelyyn, pyöräilyyn, kimpakyyteihin ja joukkoliikenteeseen. Lisäksi yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja muutosten tekemisessä pyritään kestävämpiin ratkaisuihin siten, että eri toimintojen sijoittamisella tuetaan kestäviä ja turvallisia liikkumistapoja entistä enemmän.

Kestävä ja turvallinen liikkuminen on myös viisasta liikkumista. Lyhyillä matkoilla kävellään ja pyöräillään, pitkillä matkoilla mennään bussilla, ja jos mahdollista, junalla. Autoilua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdistetään erilaisilla matkoilla.

Turvallista ja kestävästi liikkumista voidaan edistää eri näkökulmasta:

- yhdyskuntarakenteen ratkaisut
- ihmisten liikkumisvalinnat
- ihmisten liikennekäyttäytyminen ja asenteet
- liikkumisen turvallisuus.

Ihmisten valintoihin voidaan vaikuttaa tietoisuutta lisäämällä, osaamista kehittämällä ja luomalla kestävien ja turvallisten periaatteiden mukaisia edellytyksiä.



Kuva 1. Turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen näkökulmat ja keinot vaikuttaa siihen (kuva Strafica Oy).

1.3 Suunnitelman toteuttaminen

Vihdin, Karkkilan ja Nummi-Pusulän liikenneturvallisuuksuunnitelmat toteutettiin *kaaviokuvassa 2* esitettyä menettelyä käyttäen. Liikenneturvallisuuden nykytilan selvittämiseksi kerättiin tietoa kuntien yhdyskuntarakenteesta, liikennejärjestelmästä, joukkoliikennejärjestelmästä, viimeisten viiden vuoden aikana tapahtuneista liikenneonnettomuuksista, sekä aikaisemmista suunnitelmista. Kuntiin sekä ELY-keskuskelle tulleet liikenneturvallisuuksaloitteet käytiin myös läpi. Lisäksi selvitettiin kunnissa aikaisemmin toteutettu asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttava liikenneturvallisuuksuustyö.

Kuntien asukkaiden liikkumisvalintoja sekä mielipiteitä nykyisestä liikenneturvallisuuksustilanteesta, ongelmakohteista ja liikenneympäristön kehittämistarpeista selvitettiin työn alussa tehdyllä asukaskyselyllä. Kyselyt toteutettiin pääosin sähköisesti kuntien internet-sivustojen kautta sekä eri palvelupisteisiin jaettujen paperisten kyselykaavakkeiden avulla. Kyselyyn oli mahdollista vastata 27.4.–8.6.2011 välisenä aikana. Kolmesta kunnasta saatiin vastauksia yhteensä 428 kappaletta, Vihdissä vastauksia saatiin 220 kappaletta. Vastaajista kaksi kolmasosaa oli naisia ja suurin osa vastaajista kuului ikäluokkiin 25–64-vuotiaat.

Nykytilan selvitys koottiin nykytilan analyysiksi, joiden perusteella asetettiin kuntien turvallisen ja kestävä liikkumisen edistämisen tavoitteet ja suunniteltiin niiden mukaiset liikenneturvallisuuksutoimenpiteet.

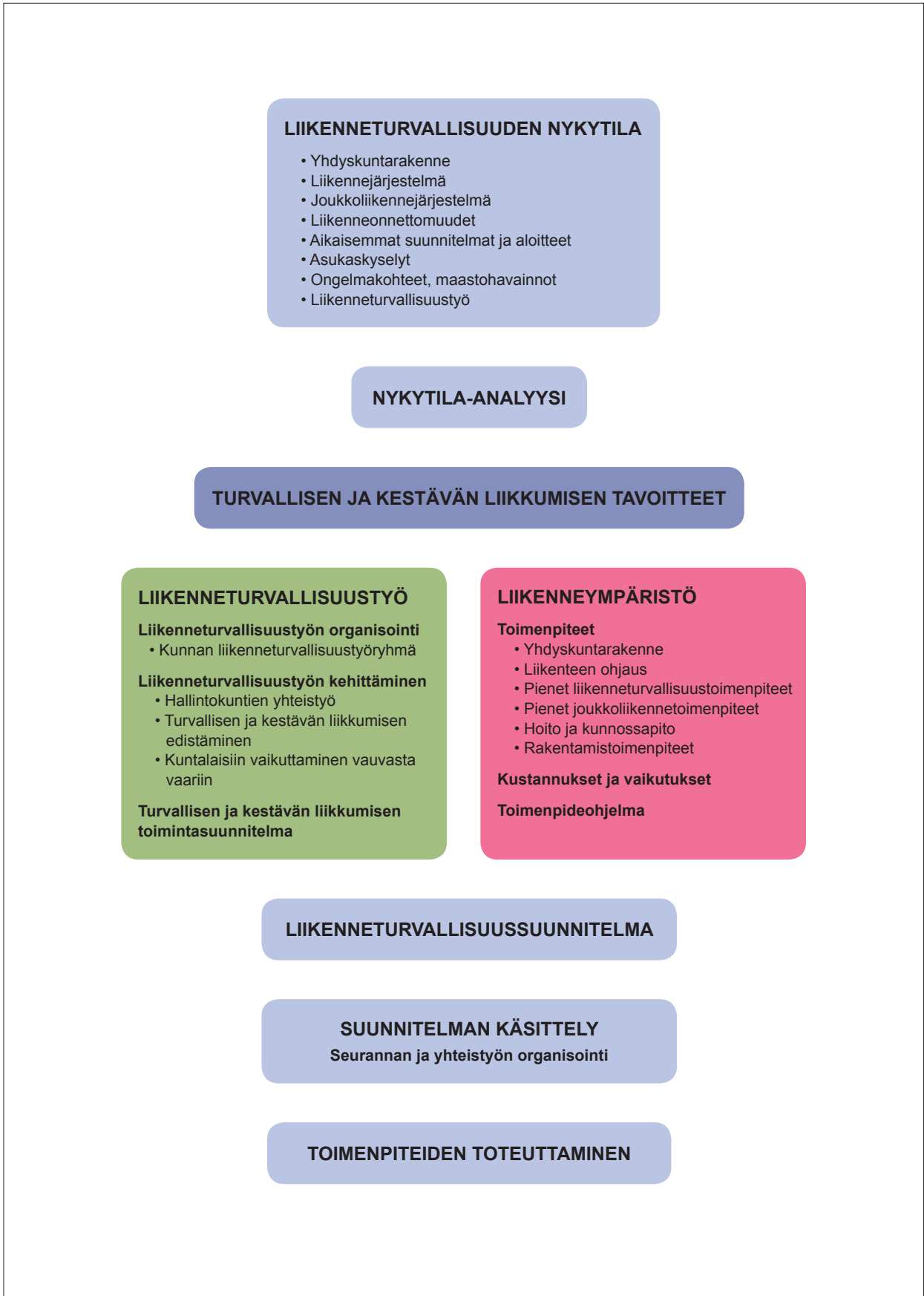
Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuuksutta ja kestävä liikkumista edistävien toimenpiteiden suunnittelussa pääpaino asetettiin pieniin ja kustannustehokkaisiin, nopeasti toteutettaviin toimenpiteisiin. Kehittämistoimenpiteitä tarkasteltiin ja kehitettiin yhdessä kuntien teknisen toimialan ja ELY-keskuksen edustajien kanssa.

Turvallisen ja kestävä liikkumisen edistämistyön toimintasuunnitelmaa työstettiin kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmien edustajien ja kuntien eri hallintokuntiin kuuluvien edustajien kanssa kahdessa työpajassa. Kukin kunta teki omat hallintokuntaohjaukselliset liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmansa.

Suunnitelmaa ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, johon kutsuttiin edustajat Uudenmaan ELY-keskuksesta, Vihdin, Karkkilan ja Nummi-Pusulän kunnista, poliisista, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Uudenmaan liitosta, Liikenneturvasta sekä Länsi-Uudenmaan joukkoliikennekoordinaattori. Ohjausryhmä koontui työn aikana neljä kertaa.

Suunnitelmat on raportoitu erikseen kuntakohtaisesti. Raportteihin on koottu nykytilan selvitys ja analysointi, turvallisen ja kestävä liikkumisen tavoitteet, liikenneympäristön turvallisuuden kehittämistoimenpiteet taulukoina ja karttoina sekä liikenneturvallisuuksuustyön, eli turvallisen liikkumisen ja kestävä liikkumisen edistämisen, hallintokuntaohjaukselliset toimintasuunnitelmat.





Kuva 2. Liikenneturvallisuussuunnitelman rakenne.

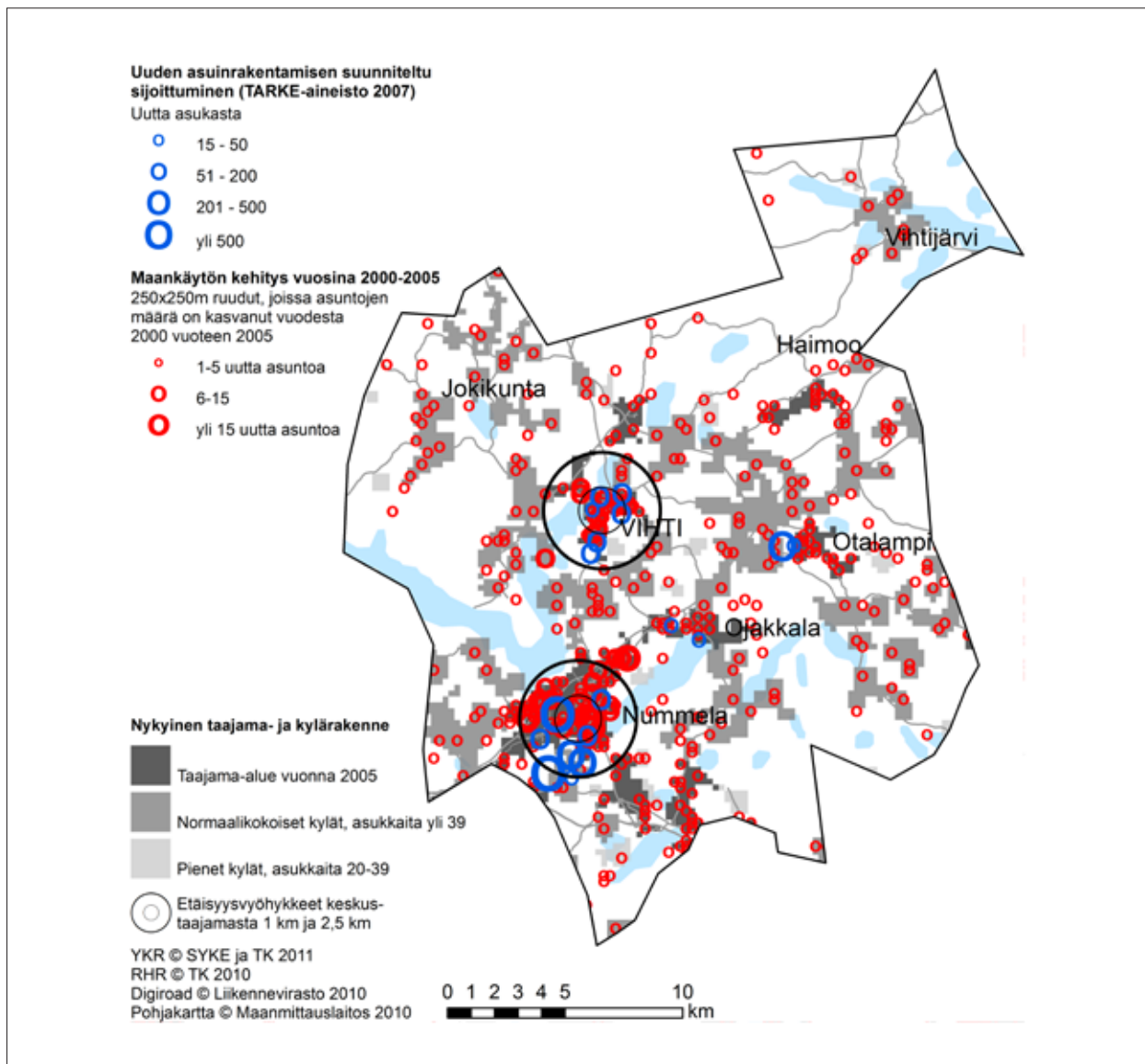
2 Suunnittelun lähtökohdat

2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus

Vihti sijaitsee Länsi-Uudenmaan pohjoisosassa ja kunta kytkeytyy vahvasti pääkaupunkiseutuun. Kytkeyttä ovat vahvistaneet moottoritie E18 Lohjanharju–Muurla sekä Porintien (valtatie 2) eteläosan nelikaistaisuus. Vihdin yhdyskuntarakenteen muodostavat Nummellan ja Vihdin kirkonkylän kuntakeskukset, kehittyvät Ojakkalan ja Otalammen taajamat sekä kymmenen pienempää kyläkeskusta. Nummela muodostaa selvän asutus- ja palvelukeskittymän, kirkonkylä on oma hyvä kokonaisuutensa, mutta joka

kaupallisten palveluiden suhteen tukeutuu Nummellan keskusta.

Keskustaajamien rakenne on varsin eheä ja muun muassa kirkonkylän kehitys on viime vuosien aikana piristynyt palveluiden rakentumisen suhteen. Ojakkalan ja Otalammen taajamiin on syntynyt uutta rakennetta, joka kuitenkin lisää jonkin verran hajautumiskehitystä kunnassa. Näiden taajamien asukkaat joutuvat hakemaan palveluita melko kaukaa joko Nummellas-



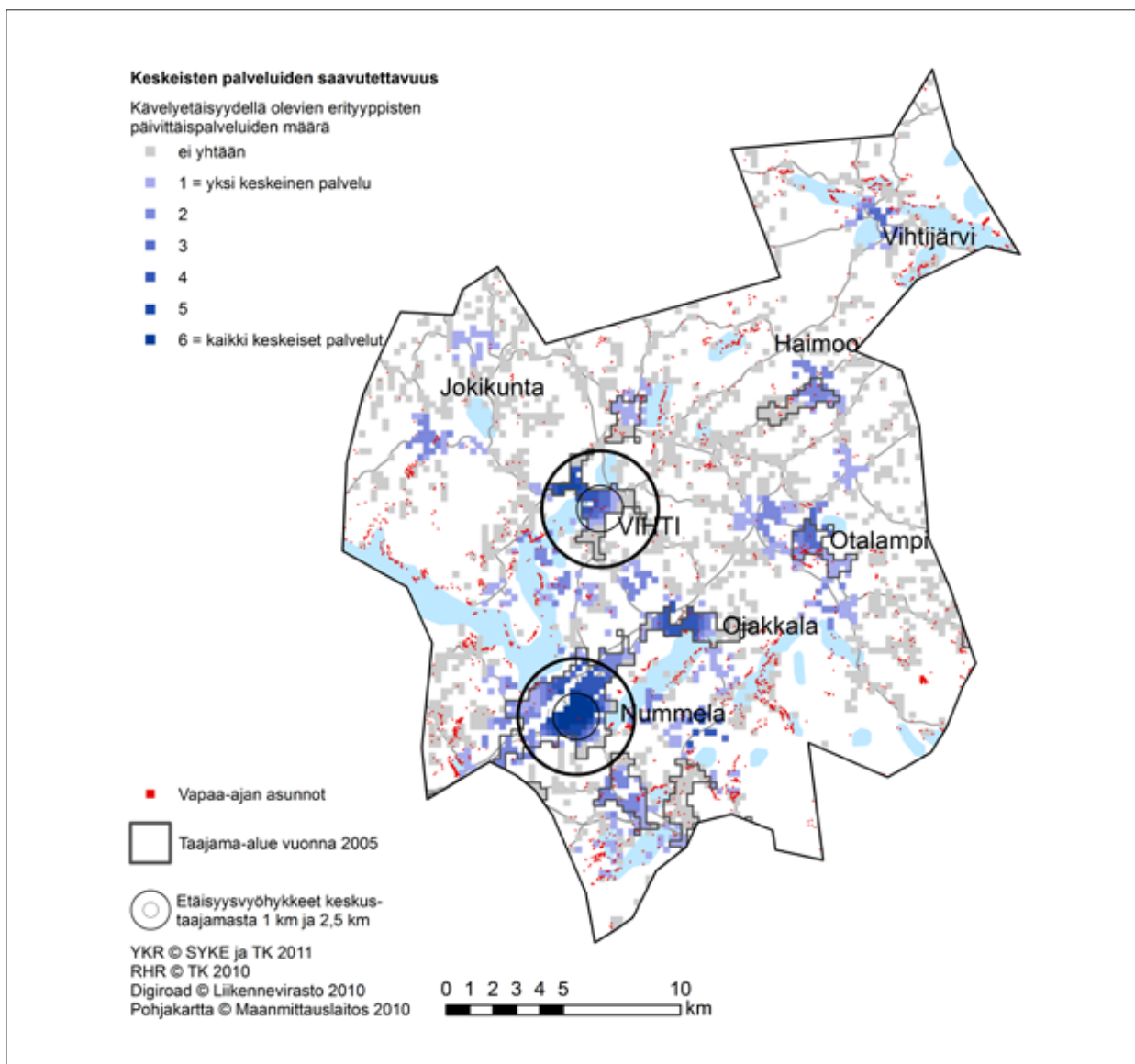
Kuva 3. Taajamat Vihdissä.

ta, Vihdin kirkonkylästä tai pääkaupunkiseudulta. Muidenkin pienempien kyläkeskusten osalta hajautumiskehitystä on tapahtunut jonkin verran.

Vihdin maankäytön suunnitelmien mukaisesti asuinalueiden kaavoittamisessa pääpaino on olemassa olevien asuinalueiden täydentämisessä ja taajamien kasvusuuntien mukaisessa laajentamisessa. Vihdissä on noin kolmannes asuinrakentamisesta sijoittunut haja-asutusalueelle. Tavoitteena on pienentää haja-asutuksen osuutta alle 30 prosenttiin. Kunnan Maapoliittisen ohjelman mukaan kunnan maanhankinnan, kaavoituksen ja rakentamisen painopiste on kunnan nykyisissä asemakaavoitetuissa taajamissa (Nummela, Kirkonkylä, Otalampi, Ojakkala) ja liikenteellisesti vetovoimaisissa paikoissa, kuten valtateiden risteys-

alueilla. Kunta täydentää olevaa yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää jo rakennetut tekniset verkostot. Maankäytön suunnitelmat tukevat kestävästä liikkumisesta, mutta koska kunnan eri keskuksat sijaitsevat melko kaukana toisistaan, kattavien palveluiden saavutettavuus edellyttää silti oman auton käyttöä. *Nummelan keskustassa voidaan kuitenkin liikkua myös palveluihin jalan tai polkupyörällä.*

Vihdin suurin kaupallinen keskittymä on Nummelassa. Palveluita on melko hyvin myös Vihdin kirkonkylässä ja jonkin verran Otalammella. Vihdissä asuu 2,5 kilometrin etäisyydellä, eli kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, kunnan keskuksista hieman alle 55 % koko kunnan asukkaista. Terveyskeskukset sijaitsevat kirkonkylässä ja Nummelassa, kunnan lukio on myös Nummelas-



Kuva 4. Keskeisten palveluiden saavutettavuus Vihdissä.

sa. Peruskoulun yläkoulut sijaitsevat Nummelassa ja Otalammella. Alakouluja on yhteensä 12. Kirjastopalvelut sijaitsevat Nummelassa (pääkirjasto) ja kirkonkylässä.

Kävelyetäisyydellä sijaitsevien lähipalveluiden monipuolisuus ja saavutettavuus ovat eheän ja ekotehokkaan yhdyskuntarakenteen keskeisiä mittareita sekä turvallisen ja kestävä liikuttamisen edellytyksiä. *Näiden tekijöiden perusteella Nummelassa on erinomaiset edellytykset turvallisen ja kestävä liikuttamisen edistämiseen.*

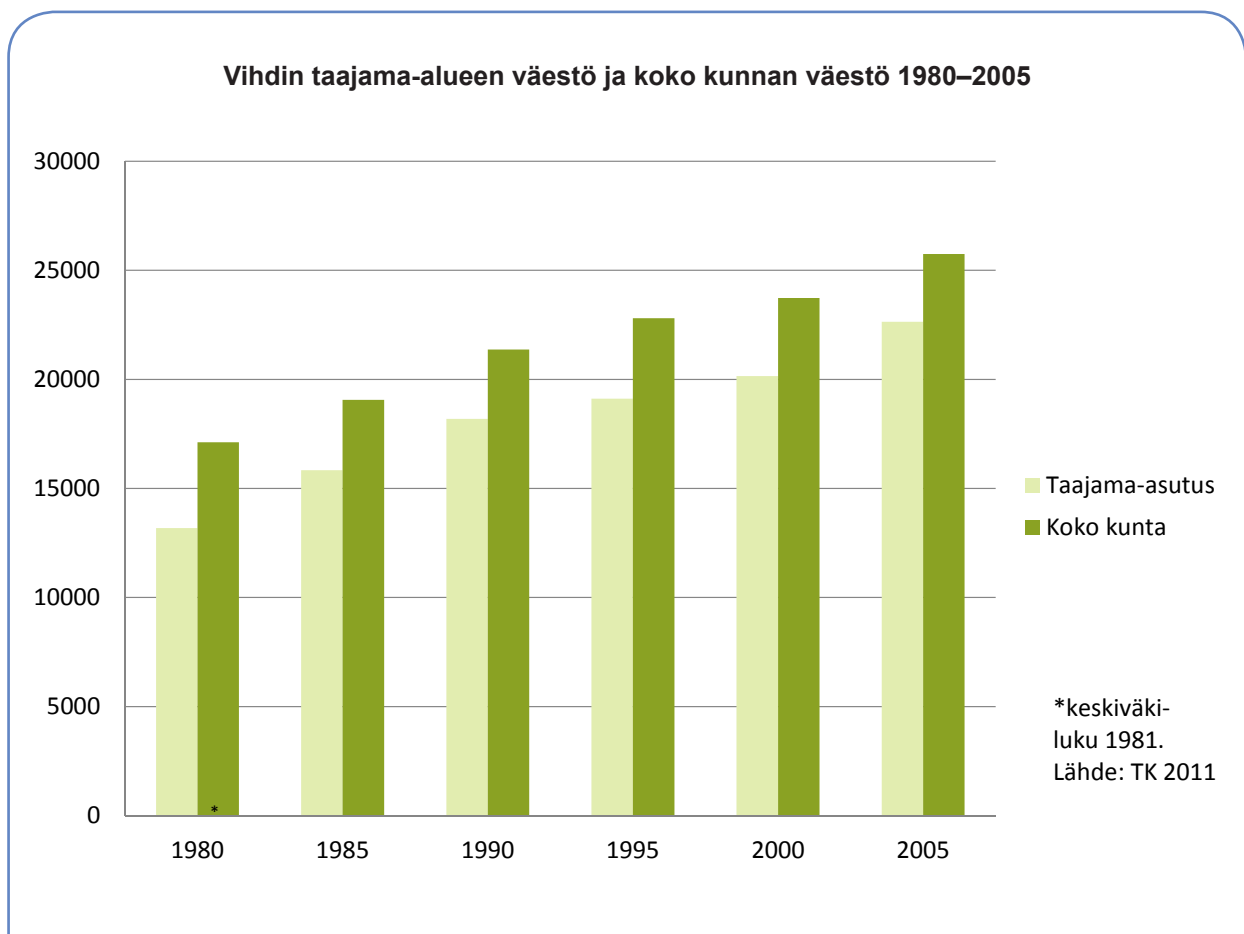
2.2 Väestökehitys

Vihdin kunnan väkiluku oli vuoden 2010 lopussa noin 28 000 asukasta. Taajamissa asui yli 85 prosenttia väestöstä. Nummelan keskuksen alueella asukkaita oli 31 prosenttia koko kunnan väestöstä ja kirkonkylän alueella 13 prosenttia väestöstä. Kunnan väestömäärä on kasvanut jatkuvasti ja tilastokeskuksen

ennusteen mukaan väestö kasvaa edelleen. Vuoteen 2030 mennessä väestön on ennustettu kasvavan yli 37 000 asukkaaseen ja vuoteen 2040 mennessä lähes 40 000 asukkaaseen.

Väestön kasvu asettaa kunnalle haasteen myös turvallisen ja kestävä liikuttamisen suhteen. Kunta pystyy vaikuttamaan hyvin ja turvallisiin ratkaisuihin maankäyttösuunnitelmillaan. Uudet asuntoalueet tulee sijoittaa siten, että yhteydet olemassa oleviin palveluihin ja muihin kunnan toimintoihin ovat hyvät ja turvalliset.

Väestön ikääntyminen on tulevaisuudessa koko maata koskettava trendi. Vihdissä yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä noin 12 prosenttia, kun koko maan keskiarvo on 17 prosenttia eli Vihdin vanhusväestön osuus ei ole niin huolestuttava kuin koko maassa keskimäärin.



Kuva 5. Taajamaväestön kehitys Vihdissä.

2.3 Työpaikat ja työssäkäynti

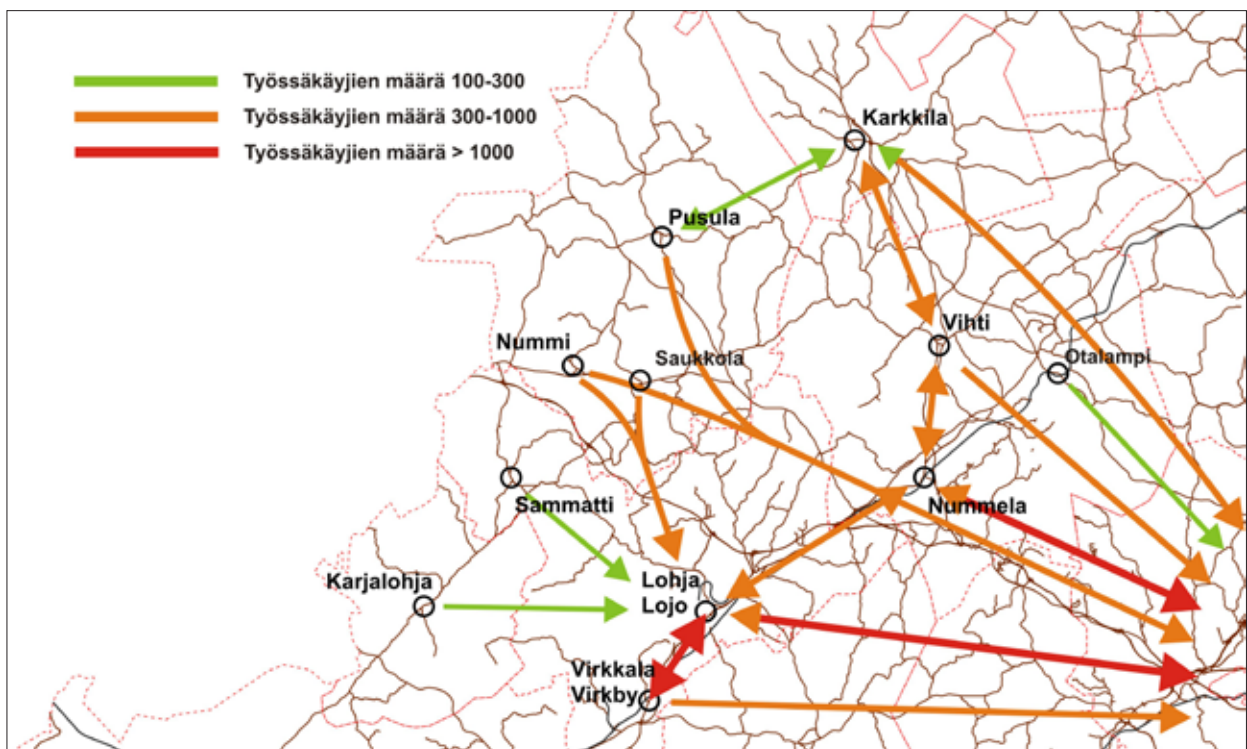
Vihdin kunnan alueella on noin 8 300 työpaikkaa ja 2 000 yritystä. Työpaikkaomavaraisuus on 43 %. Vihdistä käy töissä pääkaupunkiseudulla lähes 6 100 henkilöä. Lisäksi Vihdistä käydään töissä Lohjalla (670 henkilöä) ja Karkkilassa (300 henkilöä) ja Kirkkonummella (260 henkilöä). Omassa kunnassa käy töissä reilut 5 500 vihtiläistä.

2.4 Liikennejärjestelmä

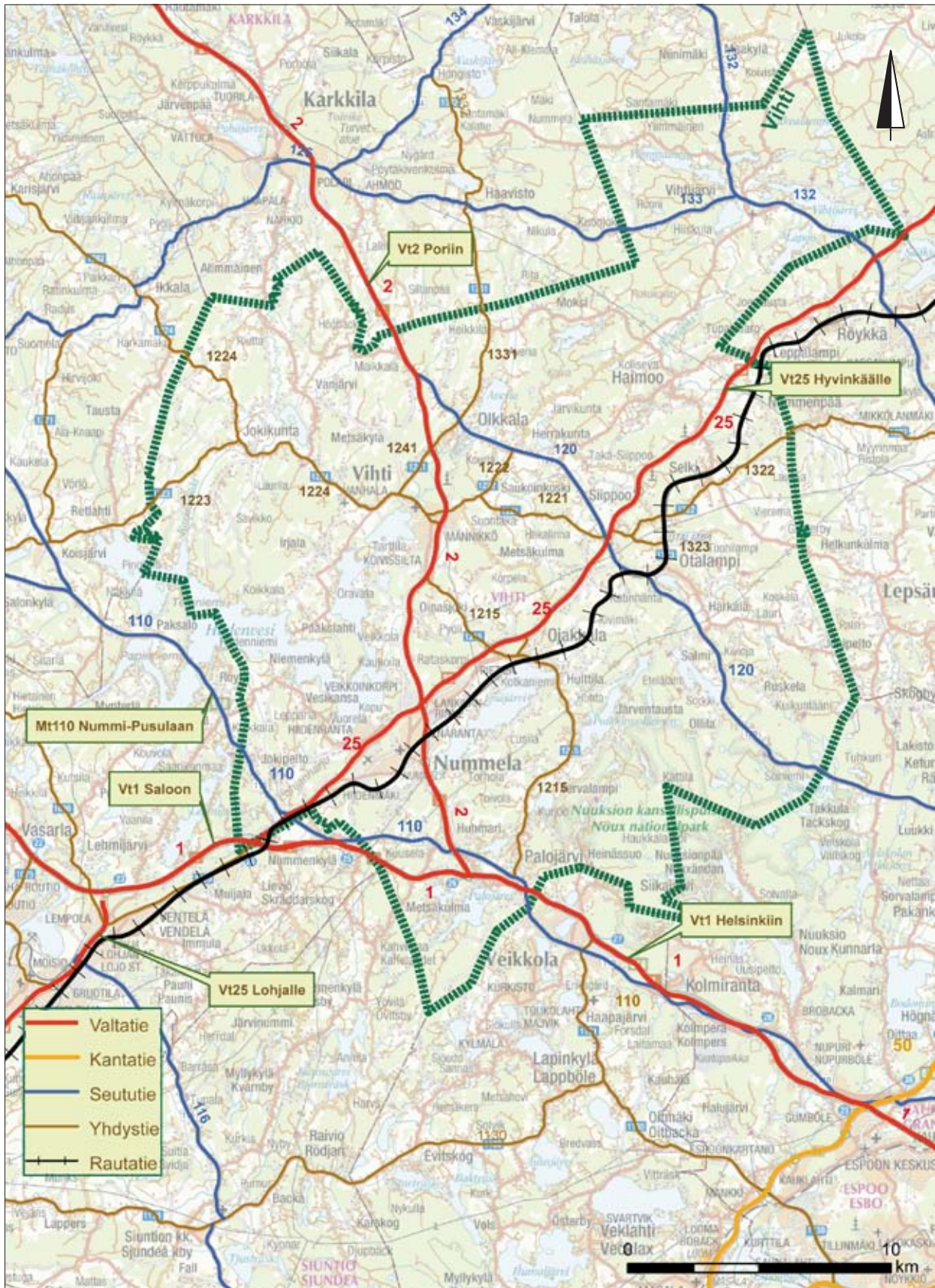
2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko

Vihdin ajoneuvoliikenteen pääverkko muodostuu valtateista 2 (Porintie) ja 25 (Kehätie) sekä maanteista 120 (Vihdintie) ja 110 (Turuntie). Valtatie 2 muodostaa keskeisen työssäkäyntiyhteyden pääkaupunkiseudulle ja merkittävän yhteyden Porin ja Satakunnan suuntaan. Sillä on myös suuri merkitys alueen sisäisessä liikenteessä akselilla Karkkila–Vihti–Lohja/Kirkkonummi. Valtatie 25 on alueen tärkein sisäinen yhteys. Liikenteellistä sijaintia täydentää kunnan eteläosaa halkova Turunväylä (valtatie 1, E18), maantie 110 ja useat alempiasteiset tiet. Vihtijärven alue muodostaa oman erillisen kokonaisuuden, jossa keskeiset yhteydet ovat Lopontie (maantie 132) ja Karkkilantie (maantie 133).

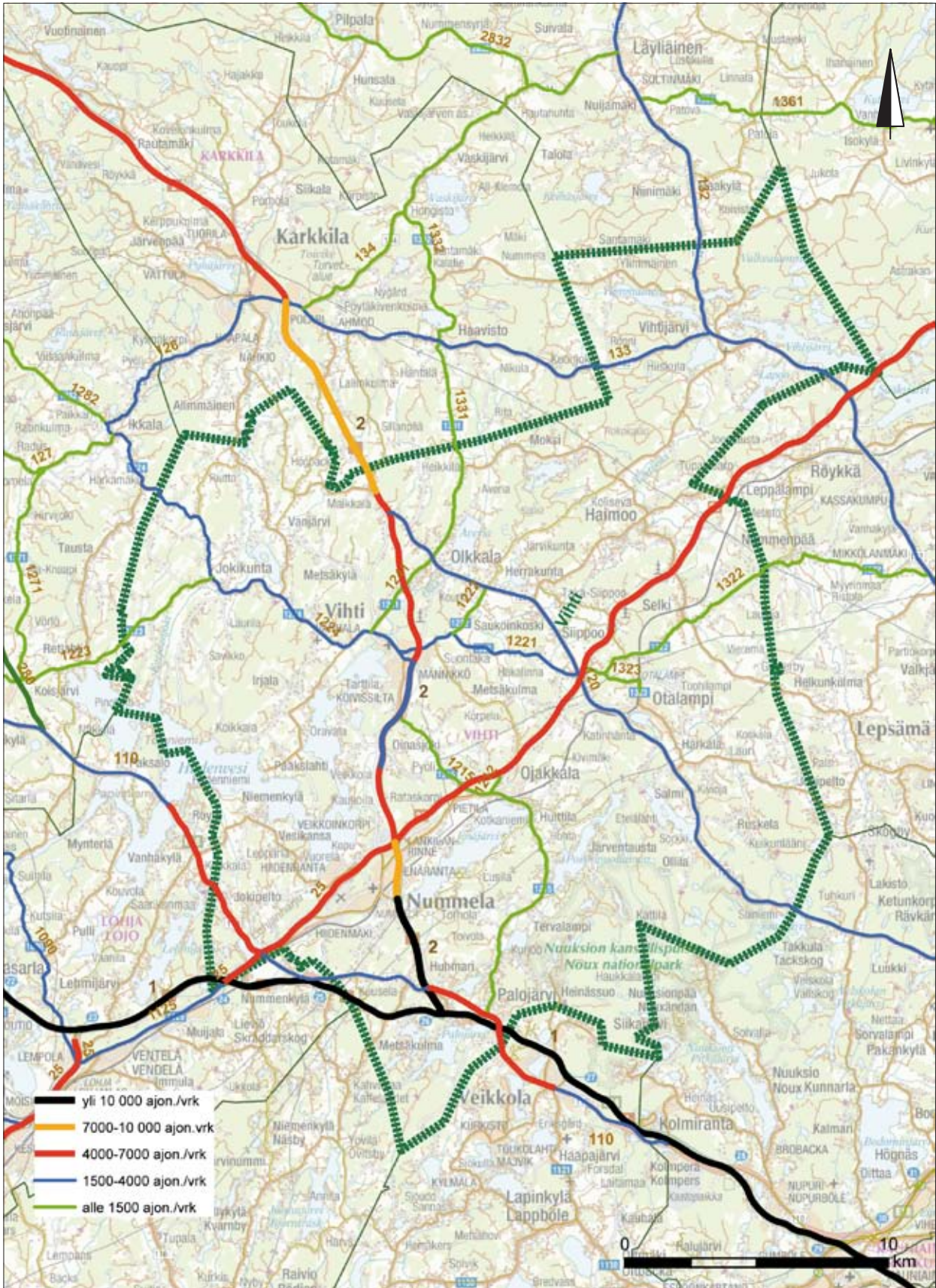
Vihdin kunnan maanteiden yhteispituus on noin 312 kilometriä. Suurin osa (noin 200 kilometriä) maanteista on yhdysteitä, joista noin 66 % on sorateitä. Viikkaimmin liikennöityjä teitä ovat valtatie 25. Yhdystieverkolla liikennemäärät ovat melko vähäisiä. Tieverkon yhdistävyys on melko hyvä. Kaikkien merkittävien alueiden välillä on kohtuullisesti toimivat yhteydet.



Kuva 6. Tärkeimmät työmatkavirrat Länsi-Uudellamaalla (kuva Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso -raportti).



Kuva 7. Vihtin liikenteellinen asema.



Kuva 8. Vihdin pääteiden liikennemäärät.

Kehittämistarpeet

Tärkeimpänä ajoneuvoliikenteen verkon kehittämistarpeena Vihdissä on valtatie 25, Kehätien parantaminen turvallisemmaksi Nummelan keskustan pohjoispuolella. Kehätien pohjoispuolella sijaitseva Hiidenrannan asuinalue on laajenemassa ja Kehätien ylittävä paikallisliikenne näin ollen lisääntyy. Lisäksi Kehätien pohjoispuolella sijaitseva Veikkokorven teollisuusalue on laajenemassa, ja Kehätien/Vihdintien/Kaukoilantien tasoliittymä on nykyisin vaarallinen. Vihdin kunnan alueella on lisäksi kehittämistarpeita maantiellä 120 (Vanha Porintie). Tie on kapea ja sen vaaka- ja pystygeometria ovat haasteelliset kehittyvälle paikallisliikenteelle. Etelä-Nummelan kehittyessä kunnan eteläosan tie- ja katuverkon kehittäminen etenee.

Katuverkolla kehittämistarpeet ovat pääasiassa ajoneuvojen hillitsemisessä sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantamisessa.

2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun verkko

Kevyen liikenteen verkon muodostavat maanteiden varsilla olevat kevyen liikenteen väylät sekä kuntien omassa katuverkossa olevat pyörätiet ja jalkakäytävät. Maanteiden varsilla on kevyen liikenteen väyliä Nummelan keskustassa, Vihdin kirkonkylässä ja Ojakkalassa. Kunnan keskusta-alueilla katuverkossaan kevyen liikenteen väyliä on pääkatujen varsilla. Sen sijaan eri keskustojen välillä, kuten Nummelan ja kirkonkylän tai kirkonkylän ja Otalammen välillä ei maanteiden varsilla ole kevyen liikenteen väyliä. Mopoilun reiteistä ei ole tehty erillistä selvitystä.

Vihdissä käynnistyi vuonna 2011 kevytliikenne- ja ulkoilureittiverkoston kehittämiselvitys, jonka näkökulmana on autoton asuminen ja harrastaminen Vihdissä. Kevytliikenneverkon kehittämisen painopiste on taajamissa: Nummela, Vihdin kirkonkylä, Ojakkala ja Otalampi. Tärkeitä ovat myös taajamien väliset kulkuyhteydet sekä yhteydet Lohjalle ja pääkaupunkiseudulle. Tavoitteena on toimiva ja turvallinen verkosto, joka tekee autottomasta liikkumisesta helppoa erilaisien palveluiden saavuttamiseksi. Ulkoilureittiverkoston kehittämisen painopiste on saada asuinalueilta toimivat yhteydet ulkoilureiteille. Erityiskohteita ovat muun mu-

assa Nummelanharju ja Nuuksio, jonne nykyisin tullaan pääasiassa autolla. Toinen päätavoite ulkoilureiteille on tarjota erilaisia pitkän matkan reittejä, joissa kulkeminen voi tapahtua keskeytyksettä.

2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä

Vihdin joukkoliikennejärjestelmä perustuu linja-autoliikenteeseen. Joukkoliikenteen rungon muodostaa Helsinki–Nummela-vakiovuoroliikenne. Suuri osa vuoroista jatkaa Nummelasta Vihdin (ja edelleen Karkkilan) tai Lohjan (ja edelleen Karjaan) suuntaan, osa vuoroista jatkaa Somerolle ja Pusulaan. Lisäksi vakiovuoroliikennettä on reitillä Lohja–Nummela–Vihti–Karkkila ja näiden eri osuuksilla. Kyläkeskusten joukkoliikenneyhteydet Nummelaan ja Vihdin kirkonkylään ovat pääasiassa koulukyytejä. Vihdistä kulkee Helsinkiin Otalammen kautta muutamia vuoroja arkipäivisin. Täydentävänä liikenteenä ovat valtatie 2 pikavuorot Helsingistä Poriin ja Raumalle, joilla on pysäkit Nummelan ja Vihdin tienhaaroissa. Kunta järjestää kaikille kuntalaisille tarkoitettua palveluliikennettä kahdella pienoislinja-autolla. Toinen auto liikennöi kirkonkylästä ja toinen Nummelasta lähtien. Lisäksi yksi auto liikennöi Vihtijärveltä Läyliäisiin ja kirkonkylälle.

Vihti kuuluu Länsi-Uudenmaan seutulippualueeseen. Vihdissä on käytössä myös vihtilippu. Vihtilippu on Matkahuollon käyttämä uudelleen ladattava älykortti, joka oikeuttaa matkustamaan Vihti–pääkaupunkiseutu-välillä ja lisäksi Vihdin sisäisillä matkoilla. Lippu on 30 päivän kausilippu ja matkustusosoikeus oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja Vihdin kunnan alueella.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteena Vihdissä on muodostaa Nummela–Helsinki-välille hyvät, kilpailutasoiset yhteydet. Vihti–Otalampi–Helsinki-välillä tavoitteena on nykyisten yhteyksien säilyttäminen. Nummela–Lohja-välillä tavoitteeksi on asetettu Vihti–Lohja- ja Lohja–Nummela-väleillä ajettavien vuorojen säilyttäminen. (*Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoraportti*).

Liityntäpysäköinti

Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä

Länsi-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäkille tai rautatieasemalle on mahdollista tehdä henkilöautolla tai polkupyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle.

Vihdissä suosittuja liityntäpysäköintialueita ovat Vihdin Nummelan linja-autoasema, Vihdin kirkonkylän liityntäpysäköintialue ja Otalammen liityntäpysäköintialue.

Kuvassa 9 on esitetty Länsi-Uudenmaan alueella sijaitsevia liityntäpysäköintialueita. Osa alueista on epävirallisia alueita, joita ei ole varsinaisesti osoitettu liityntäpysäköintikäyttöön.



Kuva 9. Liityntäpysäköintialueita Länsi-Uudenmaan alueella.

2.5 Yhteenveto

YHDYSKUNTARAKENNE

- Vihdin väestökehitys on toisaalta haaste (haja-asutusalueille rakentaminen), toisaalta se luo taajamakeskustoissa edellytykset turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistämiseksi.
- Nummelan alue on yhdyskunta- ja palvelurakenteeltaan melko tiivis ja se luo hyvät edellytykset joukkoliikenteen järjestämiseksi.
- Vihdissä on myös hyvät edellytykset työmatkapyöräilyn lisäämiselle.
- Yhdyskunta- ja taajamien rakenteen osittainen väljentyminen ja haja-asutusalueilla rakentaminen lisäävät yhdyskunnan auto-riippuvuutta sekä yhteiskunnan järjestämien kuljetusten tarvetta.
- Kattavien lähipalveluiden tarjonta on vaarassa vähetä joissakin keskuksissa ja autoriippuvuus lisääntyy.
- Väestön ikääntyminen edellyttää liikenneympäristössä ja -palveluissa toimenpiteitä, jotka helpottavat ikääntyneiden liikkumista.
- Väestö keskittyy erityisesti Nummelaan.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Teiden tekniseen tasoon liittyvät puutteet kohdistuvat valtatiehen 25, maantiehen 120 sekä laajaan yhdystieverkkoon, joita puuttuvat turvalliset kevyen liikenteen väylät. Kuntotason liittyviä ongelmia on ennen kaikkea maantiellä 120 sekä laajalla yhdystieverkolla.
- Kevyen liikenteen verkostossa on puutteita, muun muassa taajamakeskusten välillä. Puutteita ja yhteyksien katkeamia on myös harvempaan asutuilla ja pitkien yhteyksien alueilla.
- Nummelasta Helsinkiin suuntautuvalla joukkoliikenteelle on asetettu tavoitteeksi palvelutason nostaminen kilpailutasolle. Lohjalle suuntautuvan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteeksi on asetettu houkutteleva taso.
- Vihtilippu ja seutulippu lisäävät joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta.

3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus

3.1 Kuntalaisten liikkuminen

Ihmisten liikkuminen perustuu Vihdissä vahvasti henkilöautoon. Pääosa työ- ja vapaa-ajan matkoista tehdään henkilöautolla. Kuitenkin muun muassa Nummelan taajama-alueilla kävellään tai pyöräillään työmatkoja melko paljon. Julkinen liikenne muodostuu pääosin linja-autoliikenteestä. Joukkoliikennejärjestelmä muodostuu pikavuoroliikenteestä, vakiovuoroliikenteestä, paikallisliikenteestä sekä palveluliikenteestä. Henkilöliikenteen raideliikennepalveluita ei Vihdissä ole. Vihtiläiset käyttävät joukkoliikennettä jonkin verran työmatkaliikkumiseensa (pääasiallisena kulkutapana noin kymmenellä prosentilla vastanneista).

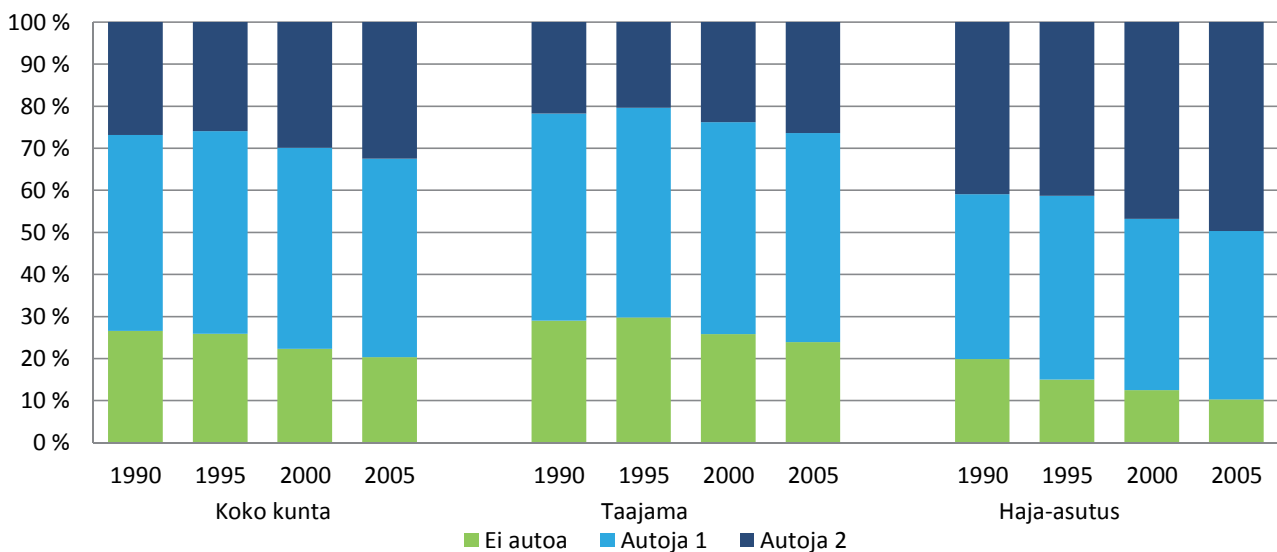
Autonomistus on kasvanut selvästi viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Autottomia talouksia Vihdissä oli vuonna 2005 enää 20 %, haja-asutusalueella asuvista vain reilu 10 %. Haja-asutusalueella asuvien talouksissa kahden auton omistus on myös lisäänty-

nyt selvästi. Kahden auton omistavia talouksia oli lähes 50 % kaikista Vihdin talouksista.

Asukaskyselyyn vastanneiden vihtiläisten mukaan autottomia kotitalouksia oli vain alle 5 %, yhden auton talouksia oli 36 %, kahden auton talouksia 52 % ja kolmen auton talouksia noin 8 %.

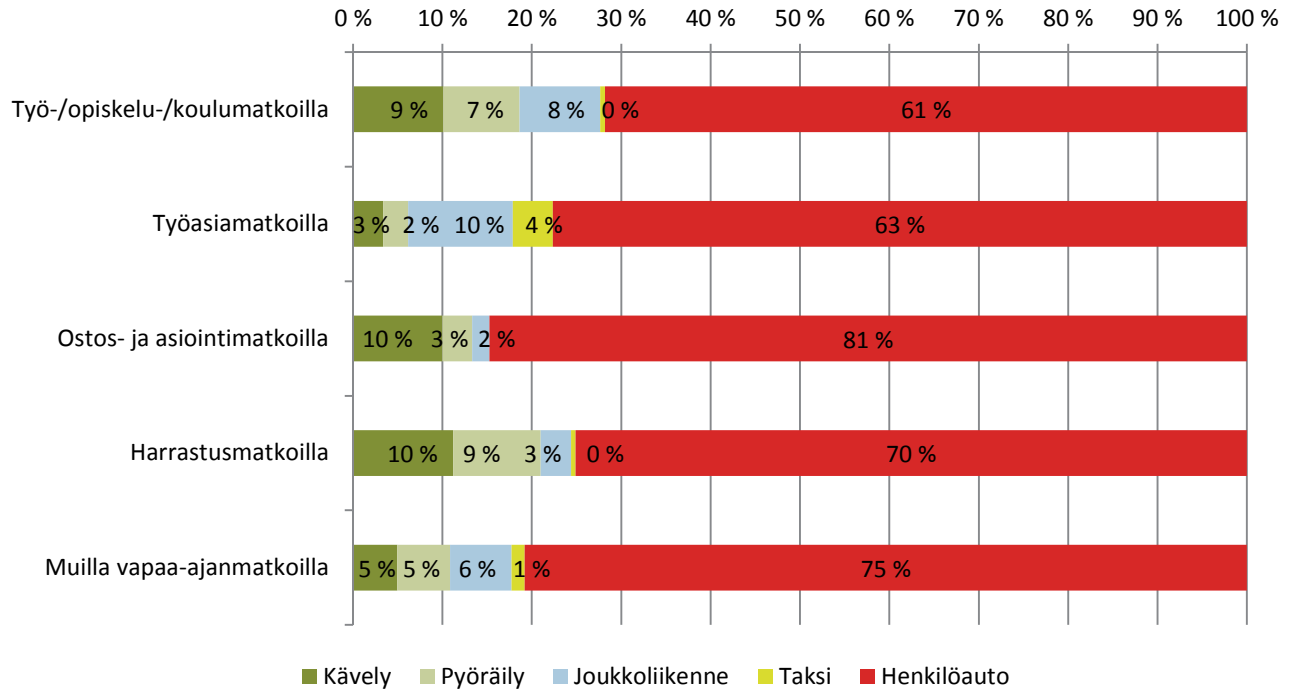
Asukaskyselyyn vastanneet liikkuvat kaikilla matkoillaan eniten henkilöautolla. Jalan tai polkupyörällä kuljetaan eniten työ-/opiskelu-/koulumatkoilla, vähiten kävellään tai pyöräillään työasiointimatkoilla. Lyhyitä 0–2 kilometrin työ- ja opiskelumatkoja kuljetaan kuitenkin useimmiten jalan tai polkupyörällä, lähes 90 % kyselyyn vastanneista. Myös 2–5 kilometrin työ-/opiskelumatkoista kuljetaan lähes puolet jalan tai pyörällä.

Autonomistusaste Vihdissä



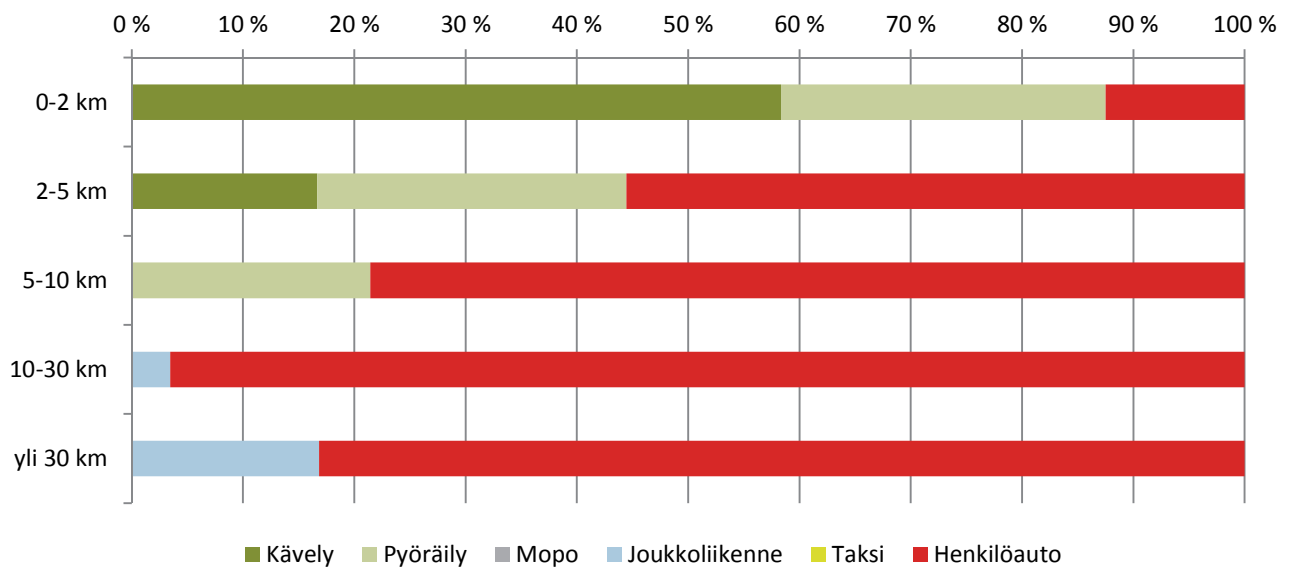
Kuva 10. Autonomistuksen kehitys Vihdissä.

Pääasiallinen kulkutapa eri matkoilla



Kuva 11. Asukaskyselyyn vastanneiden pääasialliset kulkutavat.

Kulkutavat eripituisilla työ- ja opiskelumatkoilla



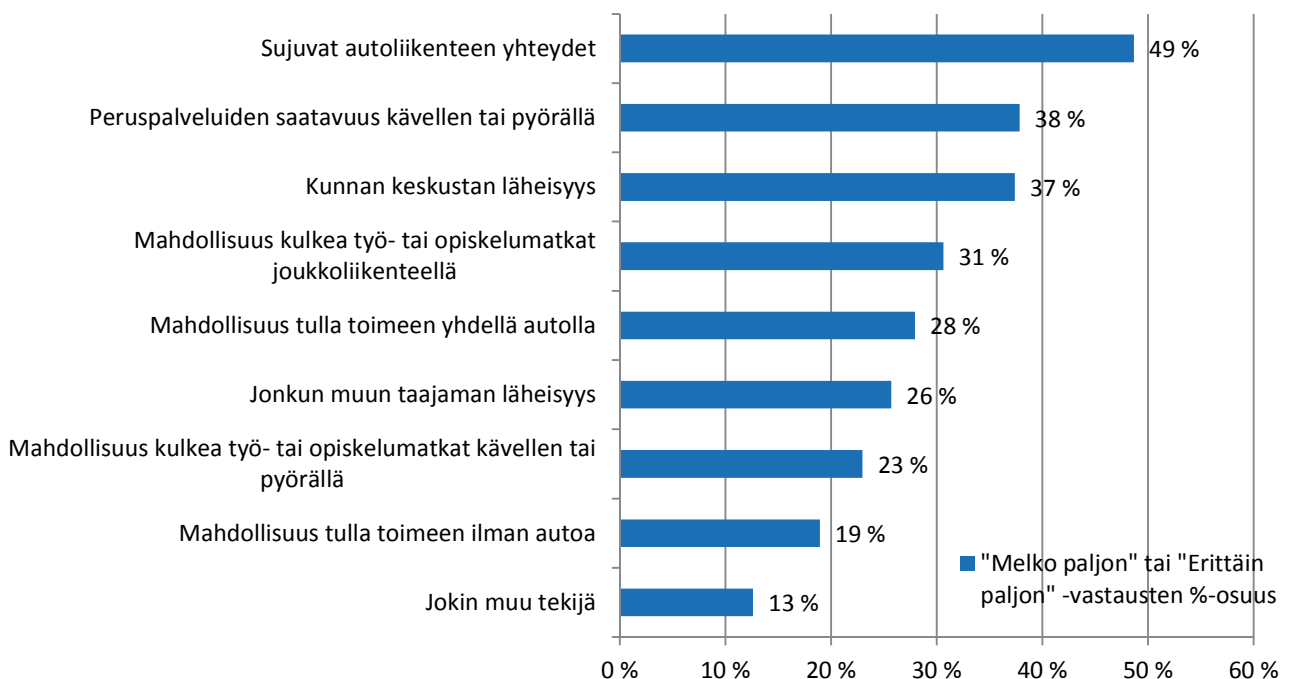
Kuva 12. Asukaskyselyyn vastanneiden kulkutavat eri pituisilla työ- ja opiskelumatkoilla.

Asuinympäristö vaikuttaa vahvasti autonomistukseen, auton käyttöön ja liikkumisen määrään. Liikkumisen tarpeeseen vaikuttavat erityisesti asumisen ja palveluiden keskinäinen sijainti sekä saatavilla olevien palveluiden monipuolisuus. Taajamien keskustat ja sellaiset yhdyskuntarakenteet, joissa suurin osa asukkaista asuu 0–5 kilometrin säteellä keskustan palveluista, ovat asukkaiden käyttämien kulkutapojen suhteen kestävämpiä. Mikäli kävely- ja pyöräily-ympäristöt ovat viihtyisiä ja ne koetaan turvallisiksi, ihmiset kulkevat mielellään kävellen tai polkupyörällä pidempiäkin matkoja. Lyhyet matkat tehdään mieluiten kävellen tai pyöräillen. *Nummelalla ja Vihdin kirkonkylällä on yhdyskuntarakenteidensa kannalta erinomaiset mahdollisuudet kehittyä kävely- ja pyöräilykuntakeskuksiksi.* Kehitystä tulee kannustaa ja lisätä.

Kysyttäessä asukkailta miten he haluaisivat liikkua päivittäisen matkansa, noin 40 % vastaajista valitsisi nykyistä kestävämmän liikkumistavan. 10–20 % vastaajista haluaisi liikkua päivittäiset matkansa kävellen tai polkupyörällä ja 15–35 % vastaajista haluaisi liikkua joukkoliikenteellä.

Asukaskyselyn mukaan asuinpaikan valintaan vaikutti eniten (lähes 50 % vastaajista) sujuvat autoliikenteen yhteydet, toiseksi eniten vaikutti peruspalveluiden saatavuus kävellen tai pyörällä ja kunnan keskustan läheisyys.

Kuinka paljon jokin seuraavista tekijöistä on vaikuttanut asuinpaikan valintaasi?



Kuva 13. Asuinpaikan valintaan eniten vaikuttavat tekijät.

3.2 Liikenneturvallisuus

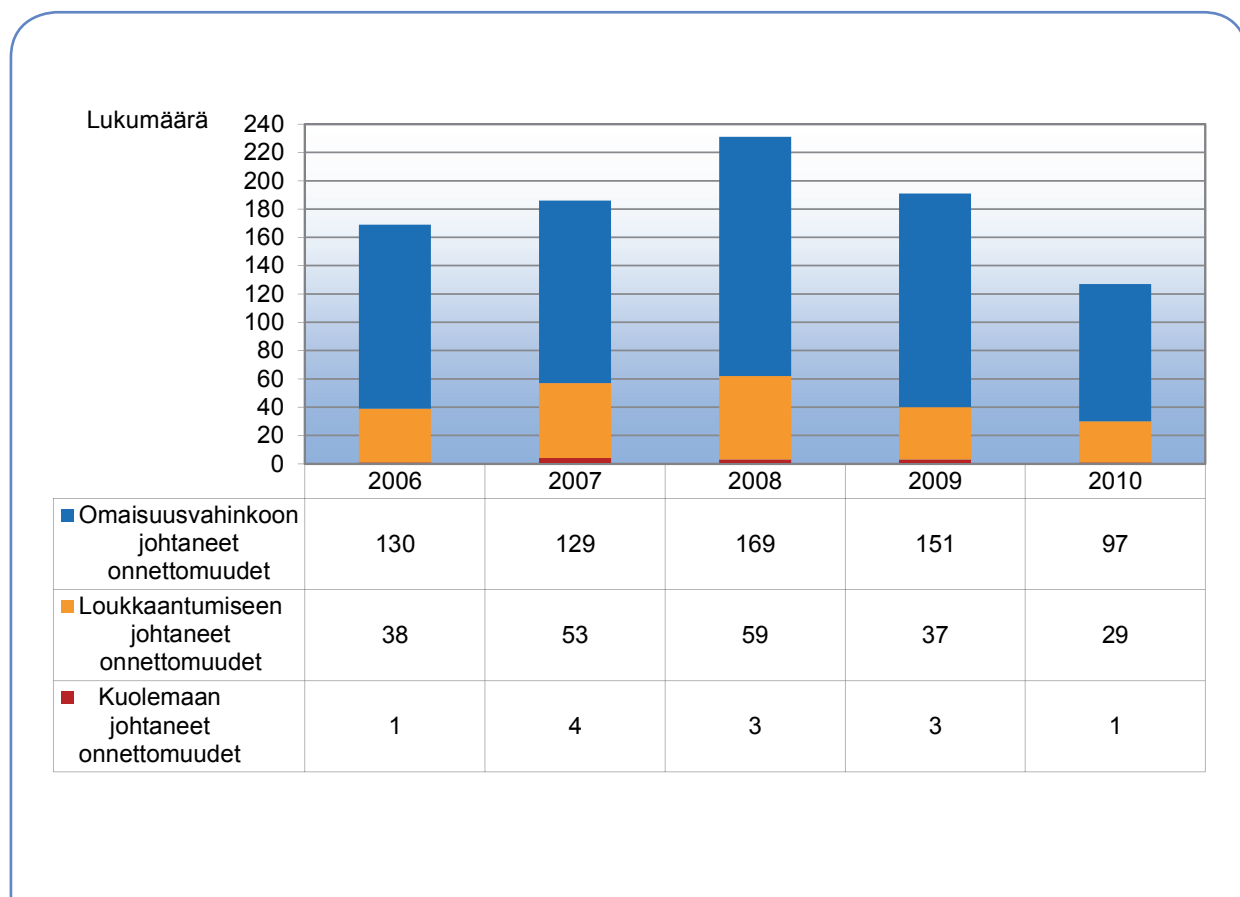
3.2.1 Liikenneonnettomuudet

Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin liikenneonnettomuuksiin. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja yli puolet loukkaantumiseen johtaneista liikenneonnettomuuksista tulevat poliisin tietoon, mutta pienistä omaisuusvahinkoihin johtaneista liikenneonnettomuuksista ja kevyen liikenteen onnettomuuksista vain pieni osa päätyy tilastoihin.

Onnettomuustarkastelu käsittää maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä vuosina 2006–2010 tapahtuneet liikenneonnettomuudet. Onnettomuusaineisto on saatu Liikenneviraston onnettomuusrekisteristä. Liikenneviraston onnettomuusaineistossa kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneiden onnettomuuksien sijaintitiedot ovat puutteellisia ja onnettomuusluokkien tilastoinnissa on jonkin verran puutteita.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta saatiin vuoden 2011 lopussa PRONTO (Pelastustoimen resurssi- ja onnettomuustietokanta) -aineiston mukaiset onnettomuustiedot vuosilta 2007–2011. Tästä aineistosta saatiin paikkatiedot kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista.

Vihdin kunnan alueella tapahtui tarkastelu vuosien 2006–2010 aikana yhteensä 905 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuutta, joista 787 kappaletta tapahtui maanteillä ja 118 kappaletta kaduilla ja yksityisteillä. Henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 228 kappaletta, (25 % kaikista onnettomuuksista). Henkilövahinko-onnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui 216 kappaletta (24 % kaikista onnettomuuksista).

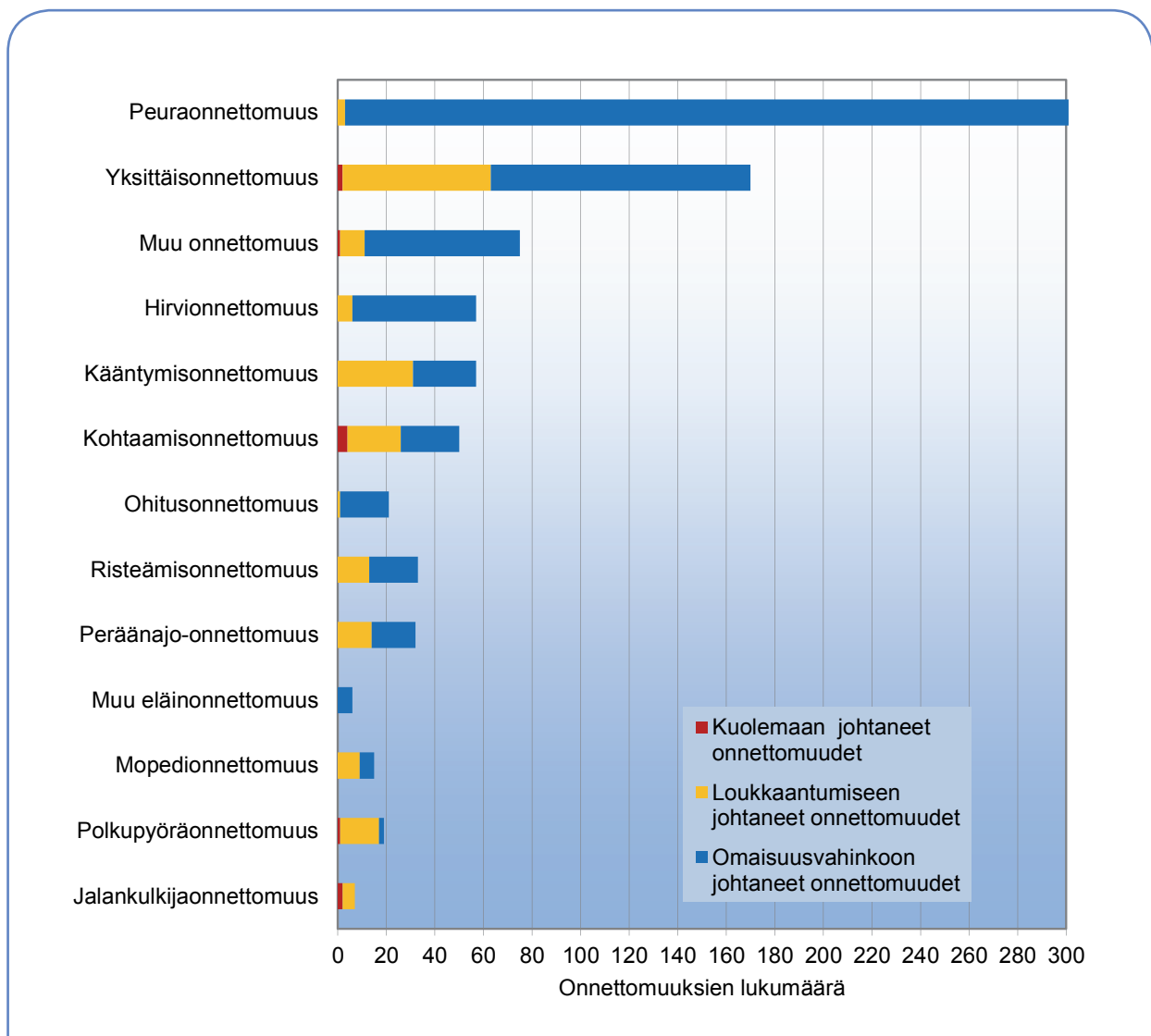


Kuva 14. Vihdissä tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 2006–2010.

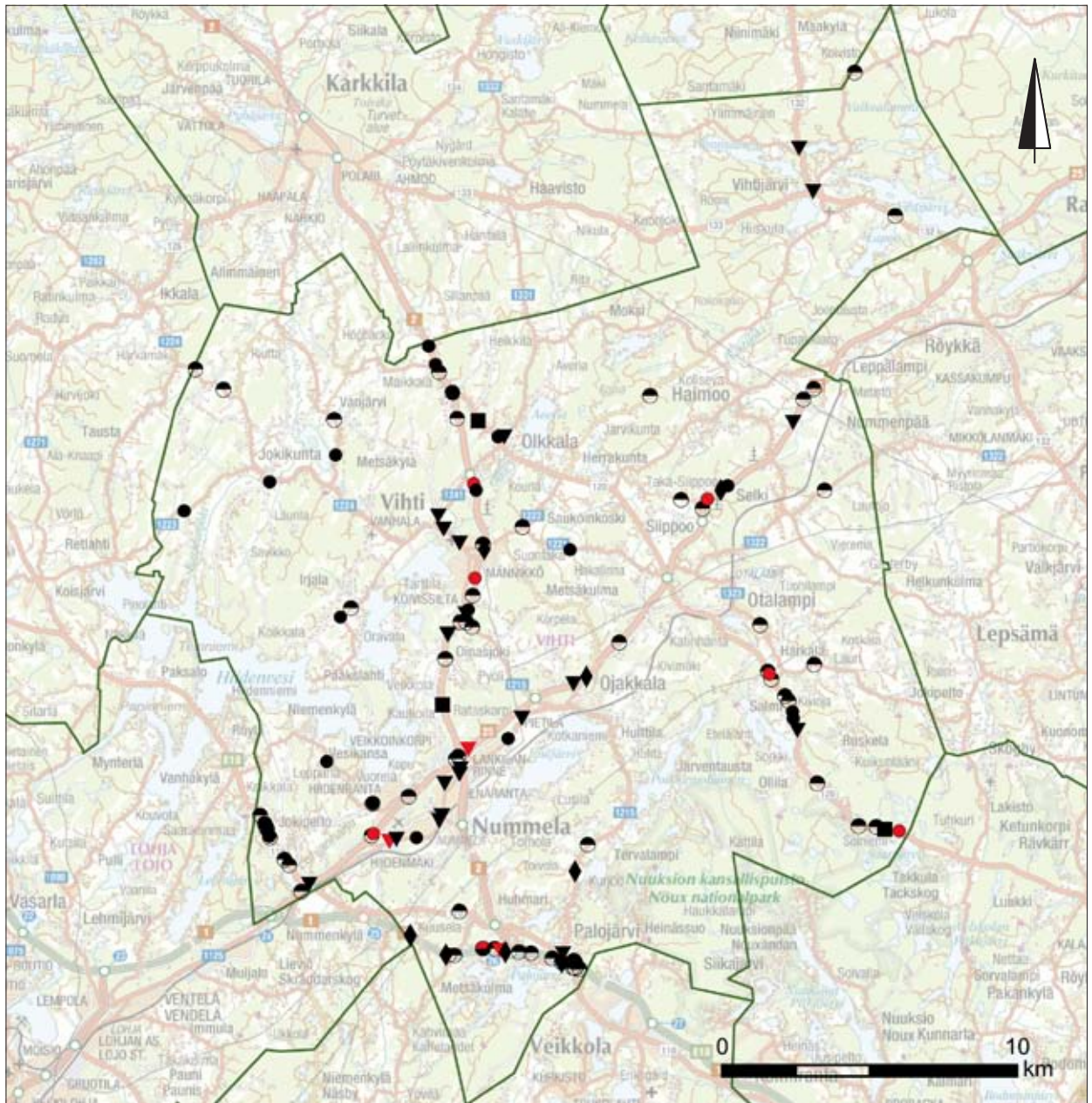
Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 12 kappaletta (1 % kaikista onnettomuuksista ja 6 kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista), joista 11 tapahtui maanteillä ja yksi kadulla. Tapahtuneissa henkilövahinko-onnettomuuksissa kuoli yhteensä 12 henkilöä ja loukkaantui 293 henkilöä (kuva 14). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kevyen liikenteen onnettomuuksia oli kaksi, yksi jalankulkijaonnettomuus ja yksi pyöräilijäonnettomuus. Jalankulkijan kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui valtatiellä 25. Kuolemaan johtanut polkupyöräonnettomuus tapahtui Asemantien suojatiellä Hiidenmäentien itäpuolella.

Kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena yhteensä 62 onnettomuudessa (7 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 52 onnettomuudessa ja kaduilla tapahtuneista onnettomuuksista 10 onnettomuudessa. Alkoholioonnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli 26 kappaletta ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kaksi. Alkoholioonnettomuuksissa kuoli kaksi henkilöä ja loukkaantui 36 henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Vihdissä tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui 2,1 henkilöä ja kuoli keskimäärin 0,08 henkilöä tuhatta asukasta kohden eli valtakunnallista tasoa enemmän. Valtakunnallisesti vastaavat luvut ovat 0,85 ja 0,05.

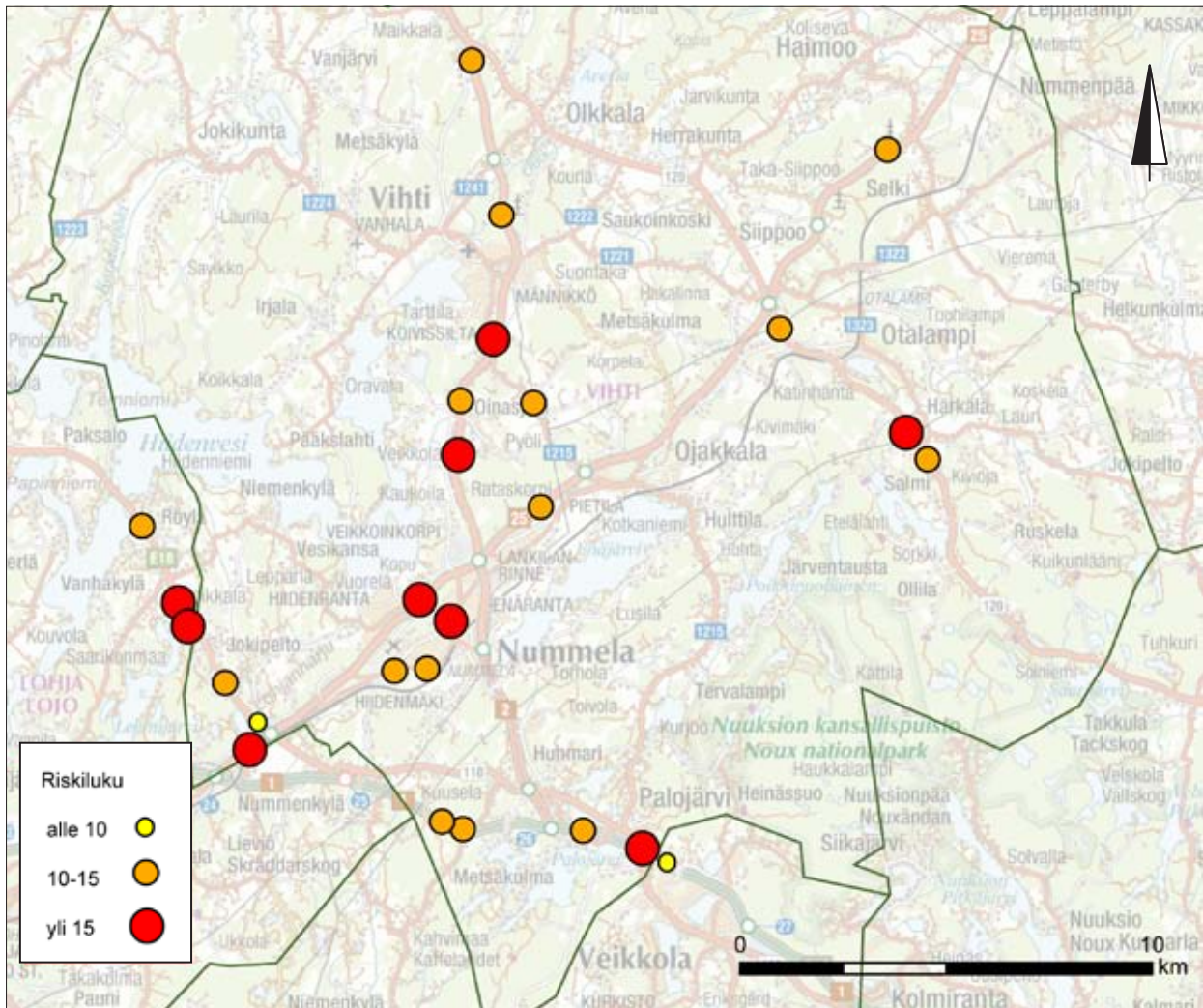


Kuva 15. Vihdin maanteillä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat.



- Yksittäisonnettomuus, loukkaantuneet
- Yksittäisonnettomuus, kuolleet
- Ohitus- tai kohtaamisonnettomuus, loukkaantuneet
- Ohitus- tai kohtaamisonnettomuus, kuolleet
- ▼ Jalankulkija-, pyöräilijä- tai mopeditonnettomuus, loukkaantuneet
- ▼ Jalankulkija-, pyöräilijä- tai mopeditonnettomuus, kuolleet
- ◆ Eläinonnettomuus, loukkaantuneet
- Muu onnettomuus tai onnettomuustyyppiä ei ole merkitty tierekisteriin, loukkaantuneet

Kuva 16. Vihtin kunnan alueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 2006–2010.



Kuva 17. Maanteillä tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien kasautumapisteet Vihdissä.

(Riskiluku = kasautumapisteessä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärän summa painottaen henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella 5 ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella 1. Kasautumapisteessä on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tien linjaosuudella enintään 400 metrin etäisyydellä toisistaan sekä liittymässä enintään 200 metrin säteellä liittymästä).

Vihdissä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista suurin osa oli peura- tai hirvionnettomuuksia (yhteensä 353, joista 8 johti loukkaantumiseen). Seuraavaksi eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia sekä kääntymis- ja risteämisonnettomuuksia. Peuraonnettomuuksien kasvu on ollut viime vuosina erittäin voimakasta. Hirvieläinonnettomuudet muodostavat lähes kolme neljäsosaa valta-, kanta- ja seututeiden liikenneonnettomuuksista. Koko maan henkilövahinko-onnettomuuksista hirvieläinonnettomuuksien osuus on kuitenkin vain 9 prosenttia, Vihdissä tämä osuus oli 3,5 %.

Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat olivat yksittäisonnettomuus, kohtaamisonnettomuus ja kääntymisonnet-

tomuus. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista 56 kappaletta (25 %) tapahtui taajamamerkin vaikutusalueella.

Vähäliikenteisillä teillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. Pahimmat onnettomuuksien kasautumapisteet ovat valtatiellä 2, valtatiellä 25, maantiellä 110 (ennen moottoritien valmistumista) maantiellä 120 (Otalammen kohdalla) ja maantiellä 11237 Nummelassa (Meritien, Vihtintien ja Aseman tien liittymä).

Valtatien 25 osuus tarkastelujakson henkilö-vahinko-onnettomuuksista on 13 %, valtatie 2 osuus 13 %, maantien 120 11 % ja valtatie 1 osuus 9 %.

3.2.2 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla pyritään kuvaamaan liikenneonnettomuuksien taloudellisia kustannuksia valtakunnallisella ja kunnallisella tasolla. Yhteiskunnalle kohdistuviin liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin arvioidaan sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot ja menetetyt työajan tai elinajan aiheuttamat kustannukset että uhrien hyvinvoinnille aiheutuneet kustannukset. Liikenneonnettomuuskustannukset on arvioitu seuraaviksi (*Tieliikenteen ajokustannusten laskenta, Liikenneviraston ohje 22/2010*):

- kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- loukkaantumiseen johtanut onnettomuus 493 000 €
- omaisuusvahinko-onnettomuus 2 950 €.

Edellä mainittujen onnettomuuskustannusten perusteella yhteiskunnalle ja kunnalle (arviolta 20–30 % kokonaiskustannuksista) aiheutuneet kustannukset olivat Vihdissä 27,4 miljoonaa euroa vuodessa ja kunnan osuus näistä kustannuksista 5–8 miljoonaa euroa vuodessa.

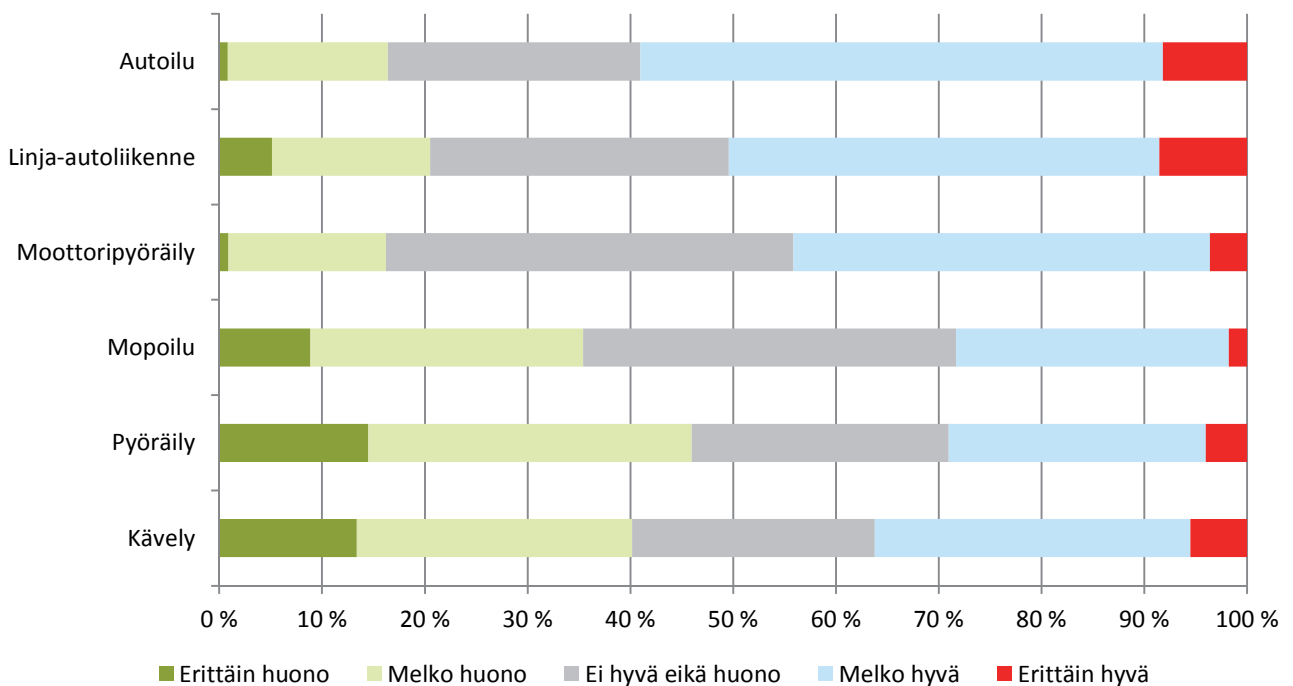
3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus

Asukaskyselyn mukaan noin kolmannes (32 %) vihtiläisistä kokee liikenneturvallisuustilanteen kotikunnassaan erittäin hyväksi tai melko hyväksi. Toisaalta kolmannes (noin 30 %) kokee sen melko tai erittäin huonoksi.

Liikkujaryhmistä turvattomimmassa asemassa olevaksi koetaan lapset (alle 12 vuotiaat), liikuntaesteiset sekä yli 65-vuotiaat. Kulkutavoista turvattomaksi koetaan pyöräily ja kävely. Joukkoliikennettä pidettiin myös keskimäärin turvattomampana kuin henkilöautolla liikkumista. Turvattomuuteen voivat vaikuttaa mm. matka pysäkillä, linja-auton odotus sekä kyödisä olevat muut matkustajat.

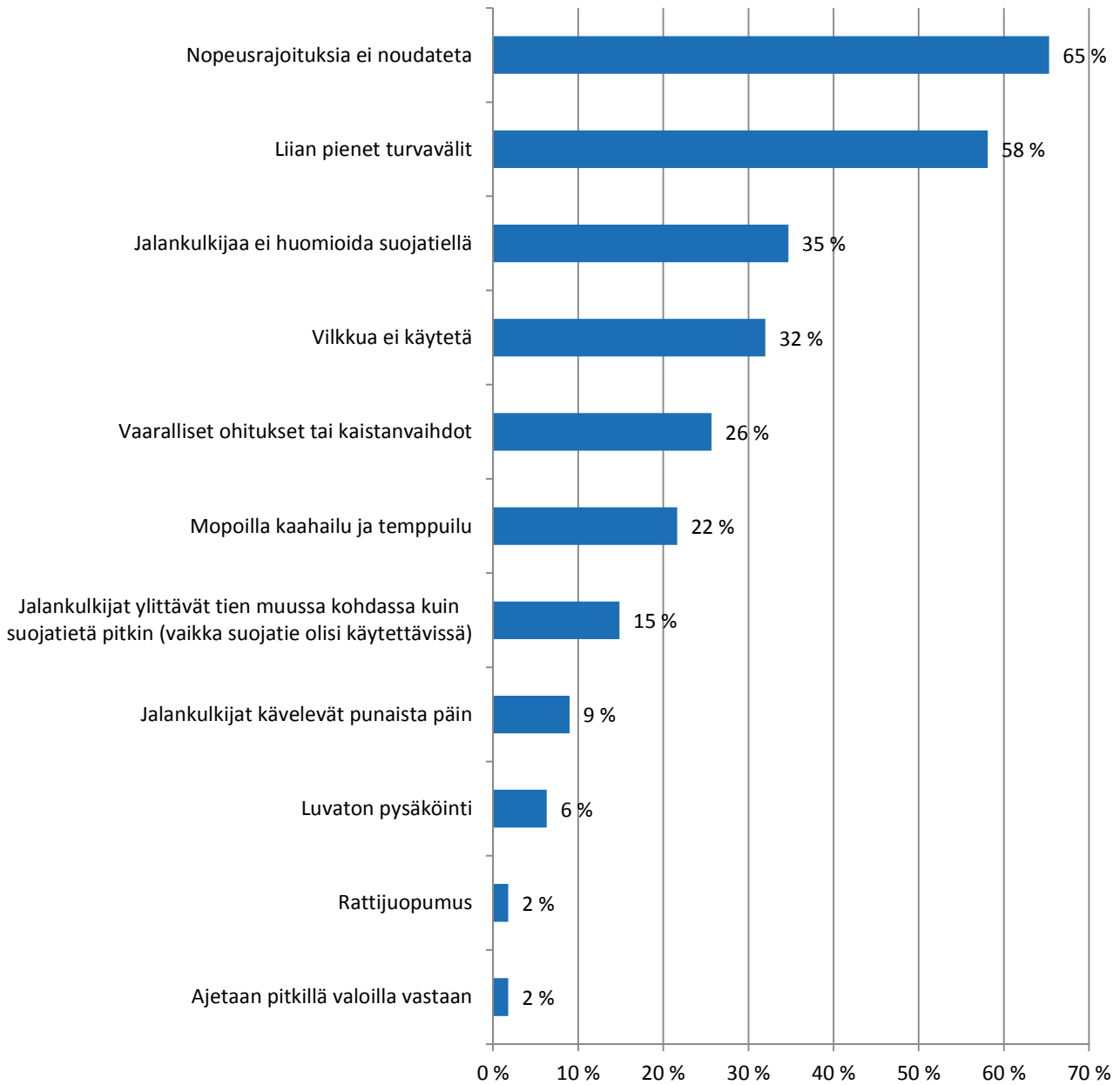
Vastaajien liikenteessä havaitsemat rikkomukset liittyvät useimmiten nopeusrajoitusten noudattamattomuuteen, liian pieniin turvaväleihin, vilkun käyttämättömyyteen, vaarallisiin ohituksiin sekä siihen ettei jalankulkijaa huomioida tarpeeksi.

Koettu liikenneturvallisuuden tila



Kuva 18. Koettu liikenneturvallisuus eri liikkumismuotojen suhteen.

Vastaajien havaitsemia päivittäisiä liikenne rikkomuksia



Kuva 19. Liikenteessä havaitut rikkomukset vihtiläisten mukaan.

Kyselyihin vastanneiden omasta liikennekäyttäytymisestä kysyttäessä yleisimmäksi omaksi rikkomukseksi nousi ylinopeus, handsfree-laitteiden puuttuminen, tien/kadun ylittäminen muualla kuin suojatiellä, jalankulkijan huomiotta jättäminen ja pyöräily suojatiellä tai jalkakäytävällä.

Asukaskyselyjen vapaamuotoisissa vastauksissa yleisimmiksi vaaranpaikoiksi mainittiin:

- Huhdintien ja Ojakkalantien liittymä
- Otalammentie
- Vanha Vihdintie

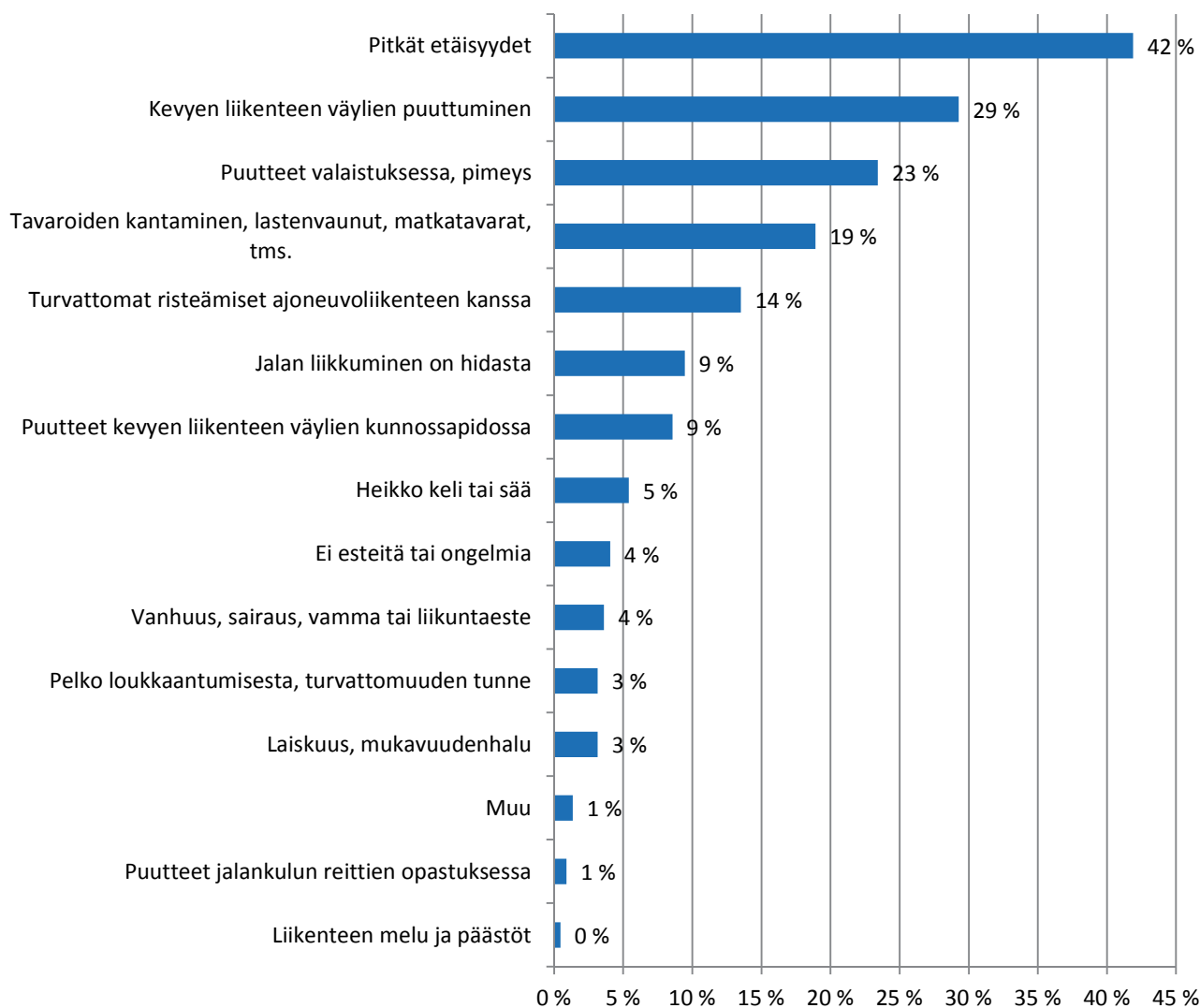
Turvallisen ja kestävä liikuttamisen ongelmat ja esteet

Asukaskyselyissä kysyttiin liikkumistottumusten lisäksi asukkaiden vapaita mielipiteitä liikkumistapoihin liittyvistä esteistä ja ongelmista. Jalankulun suurimmiksi ongelmiksi ja esteiksi nousivat kevyen liikenteen väylien puute, pitkät etäisyydet (40 % vastaajista) sekä puutteet valaistuksessa. Ongelmiksi nimettiin myös vaaralliset kadun-/tienlytykset ja vaaralliset radanylytykset. Vaarallisiksi kohteiksi nousivat esille erityisesti Helsingintie, Lohjantie ja Jokikunnantie.

Pyöräilyä rajoittaviksi suurimmiksi ongelmiksi nousivat pyöriteiden puuttuminen ja pitkät etäisyydet. Joukkoliikenteen käyttöä rajoittavat eniten yhteyksien puuttuminen, aikataulujen sopimattomuus tai heikot vaihtoyhteydet. Lisäksi matkat pysäkeille koettiin liian pitkiksi ja pysäkkien varustelu koettiin puutteelliseksi. Vapaamuotoisissa kommentoissa toivottiin eniten aikataulujen, reittien ja vuorotarjonnan muokkausta.

Autoilun suhteen asukaskyselyyn vastanneet eivät kokeneet suuria ongelmia tai esteitä, sillä lähes 30 % vastanneista mainitsi, että esteitä tai ongelmia ei ole. Polttoaineen hinta, autoilun kalleus ja teiden huonokuntoisuus haittaavat kuitenkin autoilua joidenkin asukkaiden mukaan.

Keskeisimmät jalankulkua rajoittavat esteet tai ongelmat



Kuva 20. Jalankulun esteitä ja ongelmia asukaskyselyn tulosten mukaan.

3.2.4 Turvalaitteiden käyttö

Vihtiläiset käyttävät turvalaitteista parhaiten turvavyötä autoillessa, heijastinta pimeään aikaan kulkiessaan sekä kypärää pyöräillessään tai mopoillessaan. Heikoiten käytetään handfree-laitteita autoiltaessa. Vihtiläiset käyttävät asukaskyselyjen tulosten mukaan turvalaitteita huonommin kuin nummi-pusulalaiset tai karkkilalaiset. **Turvalaitteiden käyttöön kannustamista kannattaa jatkossa panostaa.**

3.3 Yhteenveto

LIIKENNEONNETTOMUUDET

- Vihdin kunnan alueella tapahtui vuosina 2006–2010 yhteensä 903 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta.
- Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksissa tapahtui 216 kappaletta ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 12 kappaletta.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui valtatiellä 25, valtatiellä 2, valtatiellä 1 ja seututiellä 110
- Onnettomuustyypeistä yleisin on ollut peuraonnettomuus (pääasiassa omaisuusvahinkoihin johtaneet) ja henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yksittäisonnettomuus, kohtaamisonnettomuus ja kääntymisonnettomuus. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa tapahtui suhteellisesti eniten henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia.
- Onnettomuuksien kasautumapisteitä löytyi kunnan alueelta 24 kappaletta.
- Vihdin kunnan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet keskimäärin 27,4 miljoonaa euroa vuodessa, joista kunnan osuudeksi voidaan arvioida noin 5–8 miljoonaa euroa vuodessa.

ASUKASKYSELY

- Asukaskyselyyn vastasi 220 vihtiläistä
- Vastaajista yli 80 % liikkuu jalan tai polkupyörällä lyhyet 0–20 kilometrin työ- ja koulumatkat, noin 45 % myös 2–5 kilometrin pituiset matkat.
- Turvalaitteista parhaiten käytetään turvavyötä ja heijastinta, huonoiten handsfree-laitteita. Pyöräilykypärää ja kypärää mopoillessa käyttää vain noin 65 % vastaajista.
- Liikenneturvallisuuden kokee erittäin hyväksi tai melko hyväksi 35 % vastaajista, 30 % kokee sen erittäin tai melko huonoksi.
- Lasten ja liikuntarajoitteisten liikenneturvallisuus koetaan heikoimmaksi.
- Liikennekäyttäytymisessä ja asenteissa sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteissa on vastaajien mielestä eniten kehittämistarvetta.
- Jalankulun ja pyöräilyn suurimpia esteitä ja ongelmia ovat pitkät etäisyydet, pyöräteiden puute ja huono kunto sekä turvattomat risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa.
- Omiksi liikenneriikkomuksikseen vastaajat mainitsevat ylinopeudet, handsfree-laitteiden puuttumisen, tien ylittämisen muualta kuin suojatiellä sekä pyöräilyn jalkakäytävällä tai suojatiellä.

4 Liikenneturvallisuustavoitteet

Liikenneturvallisuuden, turvallisen ja kestävä liikemisen tavoitteet on muodostettu huomioon ottaen toimintaympäristö ja liikennejärjestelmä sekä liikkumisen ja liikenneturvallisuuden tilat. Lähtökohdan tavoitteille ovat muodostaneet valtakunnalliset liikenneturvallisuustavoitteet sekä Länsi-Uudenmaan alueella laaditut liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niiden linjaukset.

4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio: **Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**

Valtakunnallinen ”Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014” valmistui helmikuussa 2012. Suunnitelman visio on: kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Turvallisuustavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrä vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Suunnitelma toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5 750.

Tavoitteena on siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemien määrä on 54 nykyistä (272 liikennekuolemaa vuonna 2010) määrää pienempi ja että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on 136 eli puolet nykyistä vähemmän. Tämä merkitsee keskimäärin 13–14 tieliikennekuolemaa vähemmän vuosittain vuoden 2020 loppuun mennessä.

Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 (7 673) ja merkitsee keskimäärin 192 loukkaantumista vähemmän vuosittain.

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty keskeiset suunnitelmaa tukevat strategiset linjaukset sekä seuraavat kuusi keskeistä toimenpidettä vuosille 2011–2014.

AJOKUNTO

1. Rattijuopumuksen vähentäminen
2. Ajoterveyden arviointi

LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö
4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

6. Päätiekuolemien torjunta

Viime vuosina liikenneturvallisuustavoitteiden rinnalle on noussut entistä vahvemmin ilmastomuutoksen hillintään liittyvät tavoitteet ja velvoitteet: **Liikenteen energiankäyttöä tulee vähentää ja energiatehokkuutta parantaa.** Tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 15 prosenttia vuoden 2005 tasta vuoteen 2020 mennessä. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää muun muassa moottoriteknikan ja polttoaineiden kehittämistä, autokannan uudistamista, taloudellisten ohjauskeinojen kehittämistä, taloudellisen ajotavan edistämistä, yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä kestävään liikkumiseen kannustamista.

Yhdyskuntarakenteen kehittämisen ratkaisut ovat olennainen osa niin liikenneturvallisuus- kuin ilmastotavoitteiden saavuttamista. **Yhdyskuntarakennetta tulee kehittää siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.** Kaavoituksessa tulee pyrkiä alueidenkäytösratkaisuihin, joilla säästetään energiaa ja lisätään uusiutuvien energialähteiden hyödyntämistä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on parannettava. Alueidenkäytössä on myös edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta.

4.2 Länsi-Uudenmaan alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2005) on vahva painotus nykyistä kestävämmän liikkumisen edistämässä, joukkoliikennepalveluiden kehittämisessä sekä liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen tehostamisessa. Liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta keskeisiä linjauksia ovat muun muassa:

- Länsi-Uudenmaan yhdyskuntarakennetta kehitetään kestäväen kehityksen periaatteiden mukaisesti, vähentäen moottoriliikenteen tarvetta ja edistäen sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväää liikkumista.

- Lisätään liikenneturvallisuuden merkitystä maankäytön toimenpiteiden suunnittelussa ja arvioinnissa.
- Suositaan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä, jotka vähentävät liikkumistarvetta ja riippuvuutta henkilöautoista, edistävät ympäristöystävällisten kulkumuotojen käyttöä ja tukevat kestäväen kehityksen mukaisia toimintatapoja.
- Turvataan joukkoliikenteessä työmatkaliikenteen kilpailutasoiset joukkoliikenneyhteydet tärkeimpien työmatkavirtojen suunnassa. Mahdollistetaan joukkoliikenteen käyttäminen asiointi- ja vapaa-ajan liikenteessä tärkeimpien keskusten välillä.
- Helpotetaan joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen syntymistä sekä fyysisten että hallinnollisten toimenpiteiden avulla. Tuetaan erityisesti raideliikenteen käyttöä edistäviä toimenpiteitä.
- Parannetaan kevytliikenteen käyttömahdollisuuksia lähiliikkumisessa ja keskusten välillä.
- Taajamissa vähennetään läpikulkuliikenteen aiheuttamaa riskiä ja parannetaan erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta.
- Päätieverkolla parannetaan varsinkin liittymien turvallisuutta. Pääteiden linjaosuuksilla pyritään lieventämään onnettomuuksien seurauksia ja vähentämään eläinonnettomuuksien riskiä.

Lännentiet-kehityskäytäväselvityksessä (2009) esitettyjä keskeisiä tavoitteita ovat nykyisen yhdyskuntarakenteen hyödyntäminen ja tiivistäminen, kasvun ohjaaminen pääosin asemien tuntumaan ja haja-asutuksen kasvun hillitseminen. Strategia peräänkuuluttaa myös maankäytön, junaliikenteen ja muun liikennejärjestelmän kehittämistä huolellisesti suunniteltuna kokonaisuutena sekä eri kulkumuotojen, erityisesti juna- ja linja-autoliikenteen, työnjaon kehittämistä. Myös valtatie 25 välityskyvyn ja erityisesti turvallisuuden parantaminen on keskeisenä tavoitteena.

4.3 Vihdin visio ja tavoitteet

4.3.1 Turvallisen ja kestävä liikumisen visio

Vihdin liikenneturvallisuustyön vision tarkoituksena on kuvata alueen liikennejärjestelmälle ja kuntien yhdyskuntarakenteelle asetettua tavoitetilaa. Vision avulla pyritään kokoamaan eri tahojen voimat kestävä ja

turvallisen liikumisen edistämiseksi. Visio on suunnattu sekä liikenteen ja maankäytön asiantuntijoille että päätöksen tekijöille ja kaikkien kuntien asukkaille ja yrittäjille.



4.3.2 Toiminnalliset tavoitteet

TOIMINNALLISET TAVOITTEET

- Aloitetaan aktiivinen ja organisoitu liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta.
- Tehdään hallintokuntaakohtaisen liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat.
- Kokoonnutaan säännöllisesti, määritetään lähivuosien teemat, toteutetaan hallintokuntien toimintasuunnitelmia ja seurataan niiden toteutumista erilaisten mittareiden avulla.
- Lisätään yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi niin kunnan sisällä kuin muiden kuntien ja toimijoiden kesken.
- Kannustetaan ja opastetaan turvalaitteiden käyttöön
- Lisätään kävelyn, pyöräilyn olosuhteiden painoarvoa ja mahdollisuuksia.
- Lisätään joukkoliikenteen tarjontaa, pysäkki- ja liityntäpysäköintijärjestelyitä sekä kehitetään matkustajainformaatiota.
- Välitetään ajanmukaista liikenneturvallisuustietoa ja annetaan tukea lasten, nuorten, iäkkäiden ja liikkumisrajoitteisten parissa työskenteleville.
- Tuetaan nopeusrajoitusten noudattamista asennekasvatuksen ja rakenteellisin keinoin.
- Parannetaan olemassa olevan tie- ja katuverkon laatua.
- Tarjotaan kunnan asukkaille tietoa liikenteen riskeistä eri kulkutavoilla ja riskikäyttäytymisen seurauksista.

4.3.3 Määrälliset tavoitteet

MÄÄRÄLLISET TAVOITTEET

VÄHENNETÄÄN LIIKENNEONNETTOMUUKSIA >>

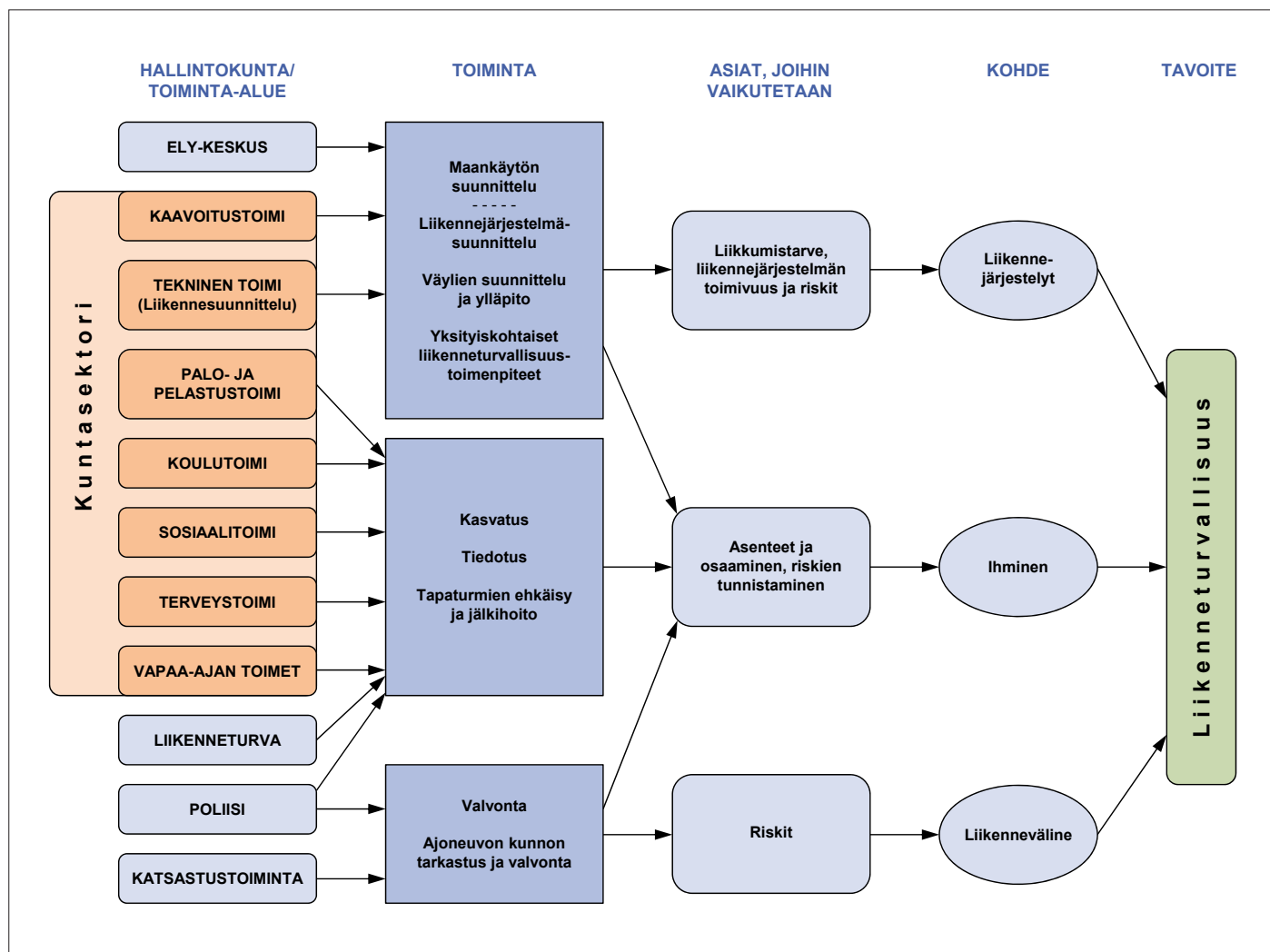
- Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Vähennetään liikenneonnettomuuksia siten, ettei valtakunnallinen taso ylity.
- Vuoteen 2014 mennessä liikennekuolemia on korkeintaan 1,9/vuosi.
- Vuoteen 2020 mennessä määrä puolitetaan >> korkeintaan 1,2/vuosi
- Vuonna 2020 loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien määrä on korkeintaan 32 onnettomuutta.

5 Liikenneturvallisuustyö – turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistäminen

Ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttamiseen sekä turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistämiseen on monenlaisia toimintakeinoja. Tavoitteisiin on tärkeätä pyrkiä useiden samaan suuntaan vaikuttavien toimenpiteiden kokonaisuutena. Laaja keinovalikoima sekä eri kohderyhmien tavoittaminen edellyttävät useiden eri toimijoiden yhteistyötä.

Liikenneturvallisuustyön toimintakenttä on laaja. *Kuvassa 21* on esitetty eri toimijatahot ja niiden rooli liikenneturvallisuustyössä. Kuntien eri toimialojen rooli on hyvin keskeinen ihmisten koko eliniän ja kaikki liik-

kujaryhmät kattavan liikenneturvallisuus- ja kasvatuksen toteuttamiseksi. Turvallisen liikenneympäristön kehittämisen ohella kunnan vastuulla on myös maankäytön suunnittelu, jossa tehdään pitkälle ulottuvia, turvallisuuteen ja viihtyisyyteen vaikuttavia ratkaisuja. Liikenneturvallisuustyön resurssit määräytyvät suurelta osin päätöksenteon kautta. Mitä suurempi hyväksyntä liikenneturvallisuustyölle saadaan päättäjiltä, sitä paremmat edellytykset työn toteuttamiselle varmistetaan. Liikenneturvallisuustyötä toteutetaan yhdessä ja kuntien tukena toimivat Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskus ja muut sidosryhmät.



Kuva 21. Liikenneturvallisuustyön toimintakenttä ja eri toimijoiden roolit.

Liikenneturvallisuustyötä tehdään yhdessä. Kun toiminta on organisoitu hyvin, se tavoittaa eri toimijoiden kautta kuntalaiset ja kunnassa toimivat yritykset ja voi hyödyntää monipuolisesti eri toimijoiden käytössä olevia keinovalikoimia.

Yhteistyö on tuloksellista, kun seuraavat tärkeät asiat on huomioita työtä suunniteltaessa ja toteutettaessa:

- Toiminnalle asetettujen tavoitteiden tulee olla mitattavia ja niiden toteutumista on seurattava (yhteistyön vaikuttavuuden arviointi).
- Yhteistyötä pitää tehdä sekä kunnan sisällä eri hallintokuntien välillä että ulkopuolisten toimijoiden kanssa.
- Yhteistyöhön osallistuvilla tulee olla selvä käsitys toiminnan tavoitteista sekä omista vastuistaan ja tehtävistään siinä.
- Työryhmän jäsenet ovat motivoituneita ja sitoutuneita tuomaan mukaan oman panoksensa.
- Toiminta on yhdistettävissä jokapäiväiseen työhön ja oikeassa suhteessa käytettävissä oleviin resursseihin (aika, raha).
- Kunnan tulee toimia hyvänä esimerkkinä, jotta toiminta on ulospäin asukkaille uskottavaa: Liikenneturvallisuusajattelu tulee saada osaksi kaikkea kunnan toimintaa.
- Liikenneturvallisuustyölle tulee saada kunnan päätöksentekijöiden hyväksyntä.

Vihdissä on aikaisemmin ollut eri toimijoiden yhteistä liikenneturvallisuustyötä, mutta ryhmän toiminta on hiipunut eikä viime vuosina työtä ole tehty. Eri hallintokuntien välinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioiden edistämiseksi on ollut myös vähäistä. Kuitenkin muiden toimialojen mahdollisuudet vaikuttaa ihmisten liikenneturvallisuutta koskeviin asenteisiin, liikennekäyttäytymiseen ja liikkumistottumuksiin ovat suuremmat kuin pelkän teknisen toimialan.

5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö

Liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoi, edistää, kehittää, toteuttaa ja seuraa kunnan alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Yhteistoiminnan keskeiset tavoitteet ja työryhmän tehtävät on lueteltu alla.

Yhteistoiminnan tavoitteita ovat:

- Edistää liikenneturvallisuustyön suunnitelmallista toteutusta kunnan alueella ja yhteistyötä eri toimijoiden välillä (vastuun jakaminen)
- Asettaa painotuksia kunnassa tehtävälle liikenneturvallisuustyölle ja ohjata olemassa olevia niukkoja resursseja keskeisiin liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin
- Varmistaa turvallisen ja kestävästi liikkumisen, liikenneturvallisuusasioiden ja eri liikkujaryhmien näkökulman huomioon ottaminen kaikissa kunnan toiminnoissa
- Lisätä liikenneturvallisuustietoutta ja liikenneturvallisuustyön arvostusta kunnan henkilöstön, päättäjien ja alueella toimivien muiden tahojen keskuudessa
- Aktivoida liikenneturvallisuustyö kaikissa kunnan eri hallintokunnissa ja niiden alaisissa toiminnoissa ja sidosryhmissä.

Työryhmän keskeisiä tehtäviä ovat muun muassa:

- Aktiivinen seuranta (palvelee muuta toimintaa)
- Eri kohderyhmille tiedottaminen turvalliseen ja kestävästi liittyvistä asioista
- Liikennekasvatus ja -valistustoimenpiteiden sekä erilaisten koulutustilaisuuksien suunnittelu ja toteuttaminen
- Liikenneympäristön parannustoimenpiteiden toteutumisen edistäminen ja suunnitelman pitäminen ajan tasalla
- Liikenteen ja maankäytön suunnitelmien ”auditointi” eri liikkujaryhmien, liikenneturvallisuuden ja kestävästi liikkumisen näkökulmasta (esimerkiksi lausuntojen anto, osallistuminen kaavailtoihin, ja niin edelleen).

5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä

Liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi ja jäsentämiseksi sekä liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi Vihtiin perustettiin turvallista ja kestävästä liikkumisesta toteuttava liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano on seuraava:

- Ville Hokkanen, kaavoitus (tekninen keskus), pj.
- Hannu Luoto, kunnallistekniikka (tekninen keskus)
- Salla-Mari Rintala, rahoitus- ja laskentatoimi (hallintokeskus)
- Elina Kahila (sivistyskeskus)
- Perusturvakuntayhtymä Karviaisen edustaja
- Marko Kelkka, Uudenmaan ELY-keskus
- Teemu Värtinen, L-U poliisilaitos
- Varpu Tavaststjerna, Liikenneturva

5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut

5.2.1 Kuntien edustajat

Teknisen toimialan tehtäviä ovat muun muassa maan hankinta, tonttien myynti ja vuokraus, alueen kaavoitus, teiden ja katujen rakentaminen, väylien kunnossapito sekä liikenteen järjestelyjen ja -ohjauksen suunnittelu.

Joukkoliikenteen suunnittelusta vastaa joukkoliikenneasiantuntija, joka ei kuitenkaan virallisesti toimi teknisen toimialan piirissä.

Teknisen toimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Joukkoliikennettä, liikenneympäristöä ja katujen kunnossapitoa koskevien toimenpiteiden edistäminen
- Liikenneturvallisuusasioiden ja kestävästä liikku-

misen näkökulman huomioiminen kaavoissa, katusuunnitelmissa ja työnaikaisissa liikennejärjestelyissä

- Joukkoliikennettä sekä liikenneympäristöä koskevan palautteen keruu ja käsittely (yhteistyö ELY:n kanssa)
- Työryhmässä joukkoliikennettä ja liikennejärjestelyjä koskeviin kysymyksiin vastaaminen ja jatkotoimenpiteiden koordinointi
- Tiedottaminen joukkoliikennettä, liikennejärjestelyjä ja kaavoitusta koskevista asioista (asukkaat, päätöksentekijät, työryhmä).

Sivistystoimiala vastaa kunnan kasvatus- ja opetuspalveluista. Perusopetuksen ohella hallinnonalaan kuuluvat muun muassa päivähoito- ja esiopetuspalvelut, lukiot, työväenopisto, kirjasto, kulttuuritoimi ja nuorisotoimi.

Sivistystoimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Lasten ja nuorten liikennekasvatus koskien sekä kestäviä liikkumisvalintoja että turvallista liikkumista (säännöt, turvalaitteet ja -välineet)
- Huolehtia opettavan/ohjaavan henkilöstön riittävästä liikenne (turvallisuus)asiantuntemuksesta
- Välittää ajantasaista liikenneturvallisuusmateriaalia (opetusmateriaali, tiedotteet, julisteet) eri toimipisteisiin
- Pitää yhteyttä ja tiedottaa, päiväkotien, koulujen rehtoreiden sekä lasten vanhempien suuntaan
- Kartoittaa koulureittien, koulujen lähialueiden ja harrastuspaikkojen liikenneturvallisuusongelmat sekä oppilaiden liikkumistottumukset
- Huolehtia koulukuljetusten liikenneturvallisuudesta ja ekologisuudesta.

Perusturvasektorin (sosiaali-, terveys ja hoivapalvelut) tehtävänä on edistää kuntalaisten terveyttä ja hyvinvointia sekä vastata siitä, että kuntien asukkaille tarjotaan laadukkaat ja riittävät hoito- ja hoivapalvelut perusturvatuotannon, sairaanhoitopiirin ja muiden toimijoiden välisenä yhteistyönä. Toimialalla on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä palvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Kaikkien kolmen kunnan alueella perusturvatoimintaa hoitaa perusturvakuntayhtymä Karviainen.

Perusturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Levittää liikennekasvatusta ja liikennetietämyksen ”vauvasta vaariin” (lapset, nuoret, iäkkäät, lasten vanhemmat, vammat, päihdeongelmaiset, maahanmuuttajat, ja niin edelleen)
- Huolehtia henkilöstön riittävästä liikenneturvallisuusasiantuntemuksesta työn toimenkuva ja kohderyhmä huomioiden
- Välittää ajantasaista liikenneturvallisuusmateriaalia (opetusmateriaali, tiedotteet, julisteet) eri toimipisteisiin (neuvolat, terveyskeskukset, koulu- ja työterveyshuolto, vanhainkodit ja palvelutalot, ja niin edelleen)
- Välittää tekniselle toimelle eri liikkujaryhmien kokemien liikkumisen ongelmien ja esteiden (esteetömyys, turvattomuus, ja niin edelleen)
- Sisällyttää liikkumisen valintoja ja liikenneturvallisuutta koskevien asioiden ennaltaehkäisevään terveydenhoitoon ja muuhun neuvontaan
- Huolehtia palvelukuljetusten liikenneturvallisuudesta ja ekologisuudesta.

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumisen yhtenä keskeisenä edellytyksenä on, että kunnan **päätöksentekijät** (valtuutetut, toimialojen johto, lautakunnat, ja niin edelleen) saadaan yhteisten tavoitteiden taakse. Suunnitelmalle ja perustettavalle liikenneryhmälle haettava poliittinen hyväksyntä lautakunnissa, hallituksessa ja/tai valtuustossa on yksi keino lisätä liikenneturvallisuustyön painoarvoa ja vahvistaa toimenpiteiden rahoitusta tulevina vuosina. On myös tärkeää, että viesti kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja onnettomuuksien kustannusvaikutuksista sekä tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä välittyy päätöksentekijöiden tietoon.

Päätöksentekijöiden tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Kaikki päätöksentekijät: Resursoida liikenneturvallisuussuunnitelman toteutus (henkilö- ja raharesurssit)
- Liikenneryhmän päätöksentekijäjäsen: Välittää liikennejärjestelmän kehittämistarpeet muiden päätöksentekijöiden tietoisuuteen.

5.2.2 Asiantuntijatahot

Liikenneturva

Liikenneturva on vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö. Liikenneturva luo asiantuntijana toiminnallansa edellytyksiä liikenneturvallisuustyön toteutumiseen kunnissa. Liikenneturvalla on myös valtakunnallinen osaaminen liikenneturvallisuustyön ideoinnissa, suunnittelussa ja toteutuksessa sekä tuorein tieto ja kokemus tehdyistä tutkimuksista.

Liikenneturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Vaikuttaa ennaltaehkäisevästi ihmisten liikennekäyttäytymiseen tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjaryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia.
- Tarjoaa kunnille koulutusapua, toimintavihjeitä ja materiaalia eri-ikäisten asukkaiden liikennekasvatukseen, autoilijoiden jatkokoulutukseen, henkilöstön perehdyttämiskoulutukseen ja teematilaisuuksiin.
- Informoi työryhmää valtakunnallisesta liikenneturvallisuustyöstä ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutkimusten tuloksista.

Poliisi

Poliisin toiminta liikenneturvallisuustyössä perustuu valtioneuvoston periaatepäätökseen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Poliisi käyttää toimintansa suuntaamisessa hyödykseen valtakunnallisia, alueellisia ja paikallisia onnettomuustietoja, liikennekäyttäytymisen seurantatietoja ja mahdollisuuksien mukaan alueen asukkaiden odotuksia.

Poliisin tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Liikenteen valvonta (nopeusvalvonta, päihteet, turvalaitteet, turvalaitteiden käyttö, riskikuljettajat, muu liikennesääntöjen vastainen toiminta)
- Aktiivinen tiedottaminen sekä valvontaan että muihin liikenneturvallisuusasioihin liittyen (esimerkiksi peuraonnettomuudet, mopojen virittäminen)
- Ajankohtaisten liikenneongelmien ja liikenteen valvonnan tulosten nostaminen keskusteluun työryhmässä
- Kasvatus- ja valistustyö kouluissa ja oppilaitoksissa

- sa (lähi-/koulupoliisit, keskusteluryhmät)
- Erilaisiin tapahtumiin osallistuminen ja kampanjoien/tempausten toteuttaminen
- Lausuntojen antaminen kunnan liikenteenohjauspäätöksistä ja uusista liikennemerkeistä
- Yhteiset maastokatselukset teknisen toimen ja/ tai koulujen opettajien kanssa.

Pelastustoimi

Pelastustoimen tehtävänä on huolehtia kansalaisten, yritysten ja yhteisöjen turvallisuudesta pelastustoimen alueella. Tehtäviin kuuluvat onnettomuuksien ehkäiseminen, kuntien ja kuntalaisten erilaisissa onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen, pelastustoimenpiteet ja ensihoitoon osallistuminen yhteistoimintasopimusten mukaisesti.

Pelastuslaitoksen tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Onnettomuuksien ehkäiseminen, kuntien ja kuntalaisten onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen, pelastustoimenpiteet (paikalla useissa liikenneonnettomuuksissa)
- Kunnan liikenneonnettomuustilanteen seuranta ja analysointi
- Tiedotteiden laatiminen onnettomuustilanteen kehityksestä ja ajankohtaisista teemoista yhdessä poliisin ja teknisen toimen kanssa
- Kasvatus- ja valistustyö kouluissa ja oppilaitoksissa
- Erilaisiin tapahtumiin osallistuminen ja kampanjoien/tempausten toteuttaminen
- Liikenneturvallisuusasioiden esiin nostaminen kaavalauseissa.

Länsi-Uudenmaan henkilöliikennelogistikko

Länsi-Uudenmaan henkilöliikennelogistikko toimii seudun kuntien joukkoliikenneasioiden edunvalvojana ja kehittää seudullista liikennettä uuden joukkoliikennelain velvoittamissa kuntien tehtävien hoitamisessa.

Henkilöliikennelogistikon tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Vahvistaa työryhmän joukkoliikenneasiantuntemusta erityisesti seudullisen joukkoliikenteen

- näkökulmasta, mutta myös koulukuljetusten järjestämiseen liittyen
- Tiedottaa työryhmää ja kuntalaisia erilaisista joukkoliikennettä koskevista hankkeista, tulossa olevista muutoksista ja uudistuksista sekä muista ajankohtaisista asioista
- Tiedottaa kuntalaisia joukkoliikenteen mahdollisuuksista
- Alueen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten edistäminen palvelutasotavoitteiden mukaisesti
- Edistää kuntien yhteistyötä joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa
- Asiantuntija-avun antaminen, neuvonnan ja koulutuksen järjestäminen kuntien henkilöliikennevastaville
- Toimia liikenneöitsijöiden yhteyshenkilönä (tarpeiden esille tuominen)
- Avustaa kouluja ja hallintokuntia koulumatkojen liikenneturvallisuuskartoituksissa ja koulukuljetusten tarpeen suunnittelussa.

Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurinvastuualue on keskeisimpiä liikenneryhmän ulkopuolisista asiantuntijatahoista. ELY-keskus edistää liikenneturvallisuutta liikennejärjestelmän suunnittelulla yhteistyössä muiden tahojen kanssa. ELY-keskus tekee ennalta ehkäisevää liikenneturvallisuustyötä maankäytön ja liikenteen turvallisella yhteensovittamisella. Liikenneonnettomuuksien riskiä pyritään vähentämään ja lieventämään niiden seurauksia tieympäristön suunnittelulla, esimerkiksi keskikaiteiden ja hirviaitojen rakentamisella. Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla säädetään ajonopeuksia.

Teiden talvihoidolla ELY-keskus turvaa elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kansalaisten päivittäisen liikkumisen myös talviaikaan.

Näiden lisäksi ELY-keskus koordinoi ja tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä osallistamalla liikenneturvallisuusryhmien toimintaan, aktivoimalla kuntia liikenneturvallisuussuunnittelussa sekä järjestämällä koulutusta.

5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli

Kuntien liikenneturvallisuustyön toiminnan perustan muodostavat säännöllisesti, vähintään kerran, mie- luiten kaksi kertaa vuodessa, pidettävät liikennetur- vallisuustyöryhmän kokoontumiset. Säännöllisten ko- kousten lisäksi voidaan järjestää erillisiä pienemmän joukon suunnittelu-/ideointipalavereita yksittäisten toi- menpiteiden edistämiseksi.

Kokousten tarkoituksena on edistää ja koordinoi- da kunkin kunnan liikenneturvallisuustyötä eli sopia konkreettisesti liikenneturvallisuussuunnitelman käy- tännön toteutuksesta. Kokoukset ovat myös erin- omainen foorumi lisätä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa liikenne(turvallisuus)asioista eri hallintokuntien välillä sekä muiden ulkopuolisten tahojen kanssa. Kokous- ten valmistelusta ja ryhmän koolle kutumisesta vas- taavat pääsääntöisesti liikenneturvallisuustyöryhmän puheenjohtaja.

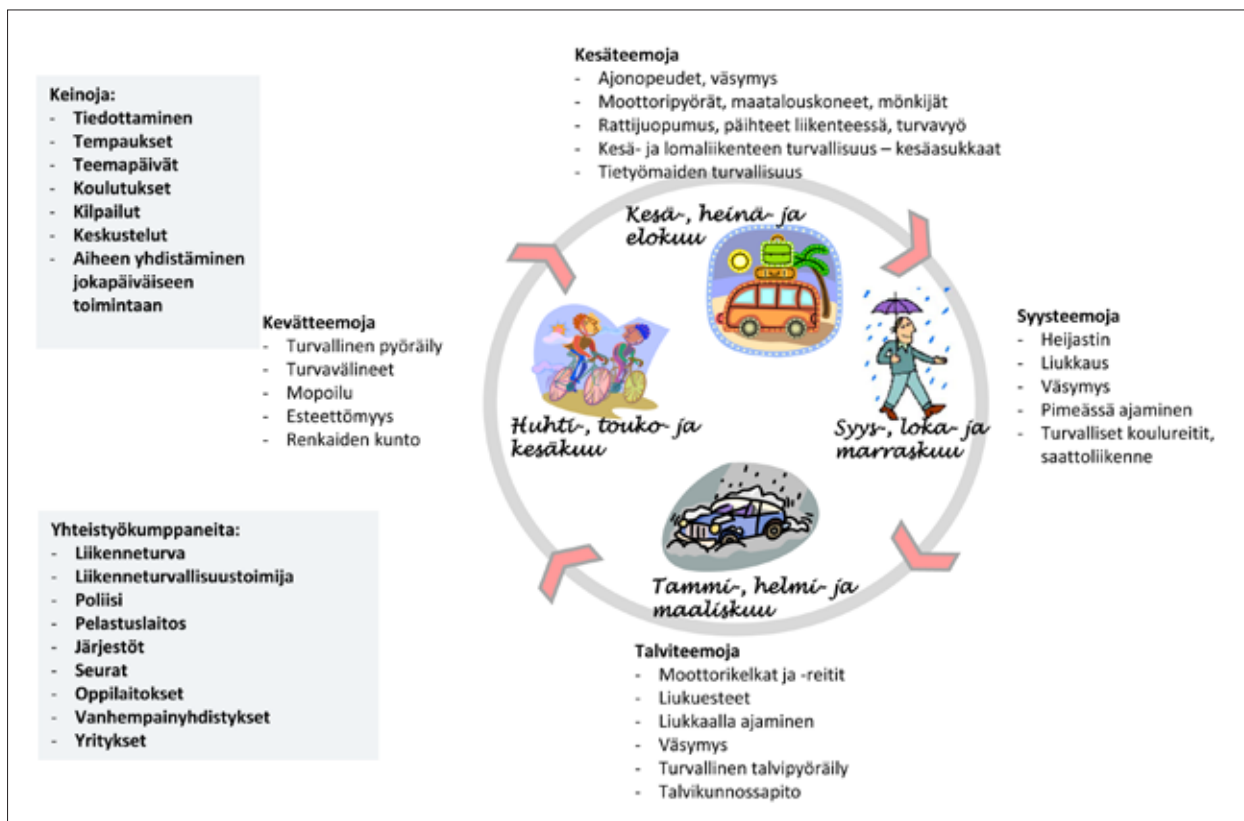
Kuhunkin kuntaan parhaiten sopiva malli muovautuu ajan kanssa, kun ryhmien toiminta käynnistyy kunnol- la. On tärkeää, että liikenneturvallisuustyöryhmien

jäsenet kokevat yhteistyön mielekkääksi, tiedostavat omat roolinsa yhteistyössä ja pystyvät liittämään lii- kenneturvallisuustoiminnan osaksi omaa arkipäiväistä työtään.

Kokouskäytännöt

Jotta kokouksille muodostuu selkeä toimintaa ohjaava rooli ja niihin osallistuminen on työryhmäläisille miele- käästä, kannattaa kokousten sisältöön ja ennakkoval- misteluun kiinnitettävä erityistä huomiota. On myös tärkeää, että kaikki ryhmän jäsenet osallistuvat koko- uksiin ja siellä sovittujen tehtävien suorittamiseen ak- tiivisesti. Lisäksi:

- Vakioasialista tuo jämäkkyyttä, mutta jonkinlainen kokousten teemoittelu on usein tarpeen (ei kaikkia asioita jokaisessa kokouksessa). Osa kokouksista voidaan esimerkiksi pyhittää seuranta-asioille ja osa toimenpiteiden suunnittelulle ja koordinoinnil- le.



Kuva 22. Liikenneturvallisuustyön vuosikello.

- Tilannekatsaus toimintasuunnitelmassa sovittuihin asioihin ja tarvittaviin jatkotehtäviin on hyvä sisältyä jokaiseen kokoukseen.
- Vierailijaesiintyjät piristävät ja mahdollistavat uusin näkökulmien käsittelyn. Myös kokouspaikka voi vaihdella.

Ajankohtaisten suunnitelmien (esimerkiksi vireillä / nähtävillä olevat kaavat, katusuunnitelmat, ja niin edelleen) käsittely ja niistä keskustelu mahdollistaa eri liikkujaryhmien näkökulman huomioimisen.

Toimenpiteiden suunnittelu

Keskustelu tulevan vuoden toiminnan sisällöstä on käynnistetään vuoden lopussa kokouksessa. Toiminnan suunnittelu perustuu liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyihin toimenpide-ehdotuksiin sekä seurannan mahdollisesti esille nostamiin muihin ajankohtaisiin asioihin. On myös tärkeä huolehtia siitä, että kaikki liikkujaryhmät tulevat vuosittain jollakin tavalla huomioiduksi. Vuosikohtainen toimintasuunnitelma laaditaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa (tai jälkeen). Vuoden lopussa laaditaan seurantakatsaus (toimintakertomus) kuluneen vuoden toiminnasta. Lisäksi:

- Toimenpiteitä voidaan suunnitella teemoittain: vuositeemat (tietty kohderyhmä tai aihealue koko vuoden tai kaksi seuraavaa vuotta), vuodenaikateemat (esimerkiksi pyöräily säännöt keväällä, heijastimen käyttö ja hirvieläinonnettomuudet syksyllä).
- Liikkeelle kannattaa lähteä helpohkoista toimenpiteistä: esimerkiksi koulujen opetussuunnitelmien liikennesisällön tarkistus, kunnan henkilöstön kouluttaminen, eri liikkujaryhmien jatkokouluttaminen (taloudellisen ja ennakoivan ajotavan kurssit, iäkkäiden ajokurssit, mopokurssit, ja niin edelleen), tiedottaminen (opetus- ja esitemateriaalin jakaminen, tiedotteiden laatiminen, ja niin edelleen).
- Otetaan pysyväksi käytännöksi valtakunnallisiin ja/ tai paikallisiin tapahtumiin osallistuminen (Auton päivä, Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Lucian päivä, ja niin edelleen).
- Suunnitellaan toimenpiteet niin, että ne ovat yhdistettävissä edistämismvastuussa olevien jokapäiväiseen työhön.

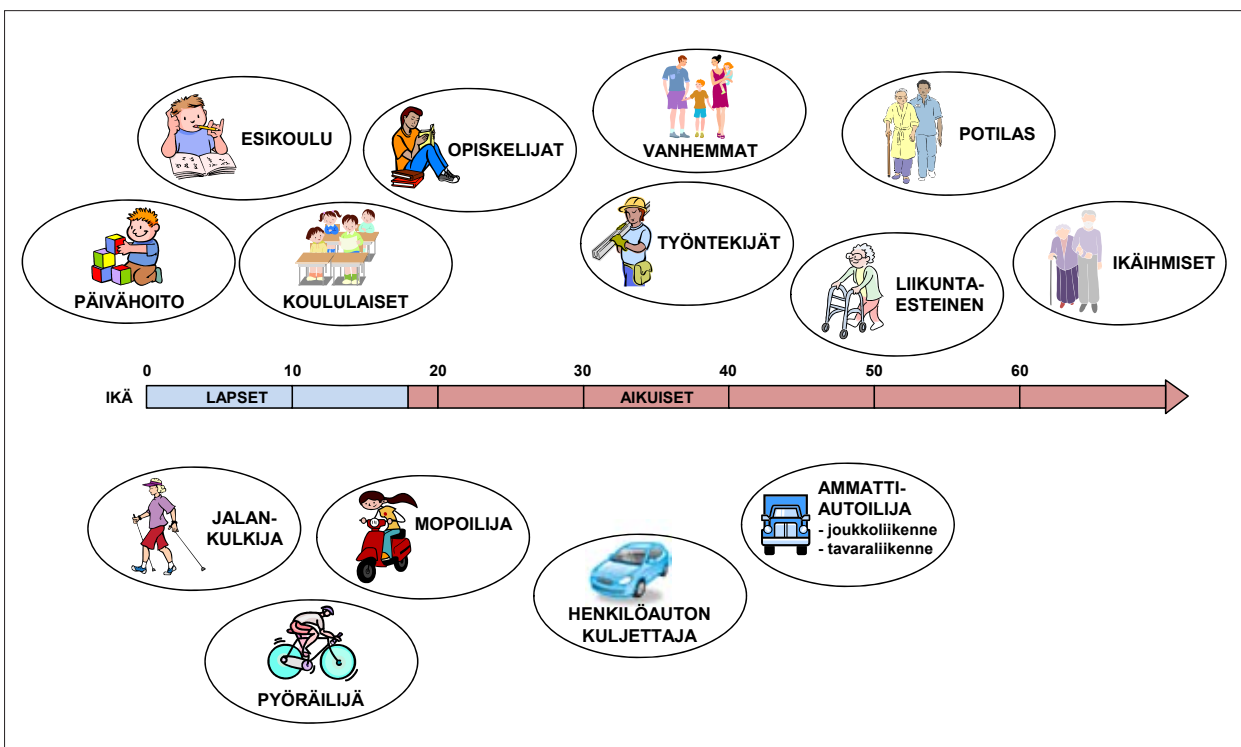


5.4 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät

Liikenneturvallisuustyön yhtenä keskeisenä lähtökohdiana on, että toiminta kattaa kaikki liikkujaryhmät. Toiminnan painotukset ja keinovalikoima vaihtelevat eri kohderyhmien välillä. Tehokkainta toiminta on silloin, kun kutakin kohderyhmää lähestytään juuri heidän erityispiirteistään ja -ongelmistaan lähtien.

Liikenneturvallisuustyön kohdentamista voidaan lähestyä useasta eri näkökulmasta. Tyypillisesti kohderyhminä tarkastellaan sekä eri ikäryhmiä että eri kulkutavoilla liikkuvia. Keskeisiä kohderyhmiä ovat myös

kaikki liikkumistarpeita synnyttävät tai eri liikkujaryhmien kanssa tekemisissä olevat tahot, kuten kirjastot, koulut (opettajat, rehtorit), työnantajat, harrastusseurat, matkailupalveluja tarjoavat yritykset tapahtumanjärjestäjät, lasten vanhemmat, ja niin edelleen. Turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen kannalta on mielekästä tarkastella ihmisiä elämäntilanteen muutokohdissa, koska niihin liittyy aina liikkumiseen liittyviä valintoja (asuinpaikan- tai työpaikan vaihto, lapsen syntyminen).



Kuva 23. Liikenneturvallisuustyön kohderyhmät (kuva: Kautiala, Destia Oy).

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

6.1 Suunnittelun lähtökohdat

Asukaskyselyjen, kuntalaisten liikenneturvallisuusaloitteiden, onnettomuusanalyysien ja maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelmakohteet ovat toimineet lähtökohdana liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Suunnittelua ovat ohjanneet asetetut tavoitteet ja suunnittelu on tehty asiantuntijatyönä.

Pääpaino toimenpiteiden suunnittelussa ovat olleet pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet. Kuntien toimenpiteitä suunniteltiin keskusta- ja taajama-alueille sekä haja-asutusalueille ja ne sisältävät rakenteellisia, liikenteen ohjauksen sekä näkemäesteiden rai-vaustoimenpiteitä.

Fyysiseen liikenneympäristöön esitetyt toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteinä olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukossa. Toimenpidetaulukossa on esitetty toimenpiteet, toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Lisäksi taulukoissa on eritelty suuremmat, niin sanotulla erillirahoituksella toteutettavat toimenpiteet. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti kunnan ja ELY-keskuksen kesken.

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria ja keskisuuria parantamishankkeita, kuten eritasoliittymiä ja kiertoliittymiä ei pystytä toteuttamaan perusväylänpidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttaminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan kuntien ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua.

6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita

Seuraavassa on esitetty joukko liikenneturvallisuusperiaatteita, joita kunta voi käyttää ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintolinjoja koskien esimerkiksi asuin-

alueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettisiksi yksittäisiksi kohteiksi tapahtuu kunnan ja osin ELY-keskuksen pienten toimenpiteiden suunnittelun ja muun muassa hoitourakoiden kautta.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaikkien kaavatasojen laatimisvaiheissa sekä uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä maankäytön suunnittelu tulee sovittaa vuorovaikuttaisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa. Lisäksi tulee tarkistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset, vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeisiin sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin ja kysessä olevien kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseen. Tarkistuslistoja on esitetty muun muassa Ympäristöministeriön julkaisuissa. Yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen välillä tulee lisätä kaavojen valmisteluvaiheessa kaavojen mahdollisimman sujuvan etenemisen varmistamiseksi.

Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti, koska hallitsematon hajarakentaminen aiheuttaa autoriippuvuuden lisääntymistä ja liikenneturvallisuusongelmia. Kuntien tulee määritellä periaatteet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien rakennuslupien myöntämisenvaiheessa, että alueelle ei tulla järjestämään esimerkiksi kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Vihdin taajamissa on nykyisin voimassa pääosin alueneopeusrajoitus 40 km/h. Viime aikoina on kuitenkin yhä useammassa kunnassa siirrytty käyttämään asuinalueilla, paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea no-

peusrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla on mahdollista parantaa liikenneturvallisuutta; esimerkiksi törmäystilanteissa edellä mainittujen nopeuksien ero on suuri.

Asuinalueiden aluenepeusrajoitukset esitetään jatkossa muutettavaksi katualueilla 30 km/h:iin.

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt ovat osin sekavia. Asuinalueilla olevien tonttikatujen liittymät esitetään muutettaviksi tasa-arvoisiksi (ajonopeuksien hillitsemiseksi). Erityiskohteissa voidaan kuitenkin esimerkiksi näkemäsyistä käyttää kolmioita. Pääkadut säilytetään etuajo-oikeutettuina kokoojakatuihin ja kokoojakadut tonttikatuihin nähden. Jotta väistämisvelvollisuuskäytäntöjä noudatetaan, tulee niiden olla selkeitä, ymmärrettäviä ja johdonmukaisia.

Hidasteiden käyttöperiaatteet

Hidasteiden käytöllä tulee pyrkiä tukemaan nopeusrajoitusten noudattamista ja niiden ymmärrettävyyttä. Hidasteilla voidaan myös viestiä esimerkiksi taajama-alueelle tulosta ("taajamaportti") ja laajemmin liikkumisympäristön luonteesta.

Hidasteita, erityisesti korotettuja suojateitä ja korotettuja liittymiä käytetään pääsääntöisesti koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä on suositeltavaa käyttää loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyil-

le vaihtoehtoisina ratkaisuin voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ynnä muita, mikäli hidastetöyssyjen käyttö ei asuinrakennusten läheisyyden vuoksi ole mahdollista.

Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon asutus, maantien/kadun nopeusrajoitus ja luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ynnä muut). Mitä vilkkaampi kohde on, sitä tarkemmin tulee selvittää hidastetyypin soveltuvuutta. Hidastetyypin valinnalla on suuri merkitys sen ajettavuudelle ja tätä kautta hyväksyttävyydelle.

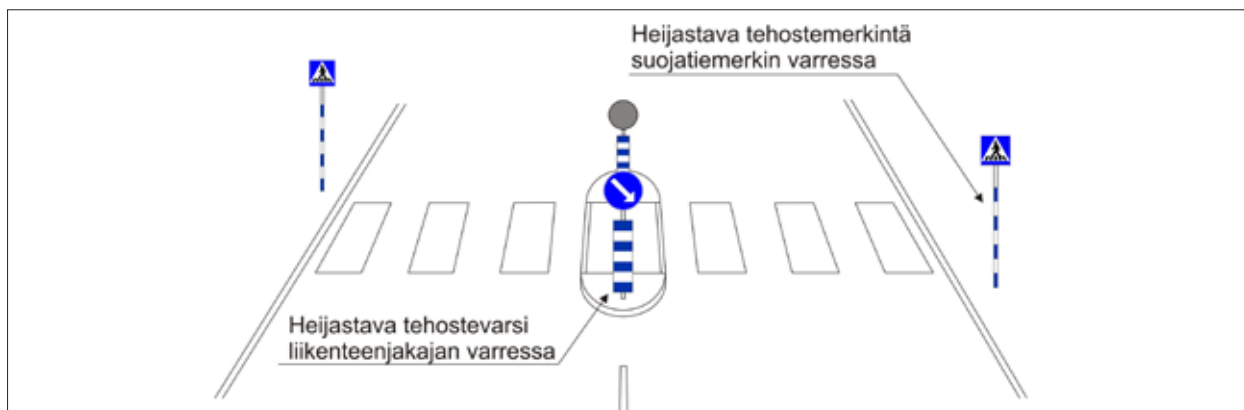
Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin

Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia, heräteraitoja ja nopeusnäyttöjä käytetään erityiskohteissa kuten koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, taajama-/asuinalueelle saapuminen, taajaman kokoojakadut sekä pääväylät/taajamatiet).

Suojateiden havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään suojatiemerkejä sekä tehostevarsien asentamista tärkeimpien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkkeihin. Myös suojatiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää. Kuva 24.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaarekkeissa olevissa liikenteenjakaajissa.



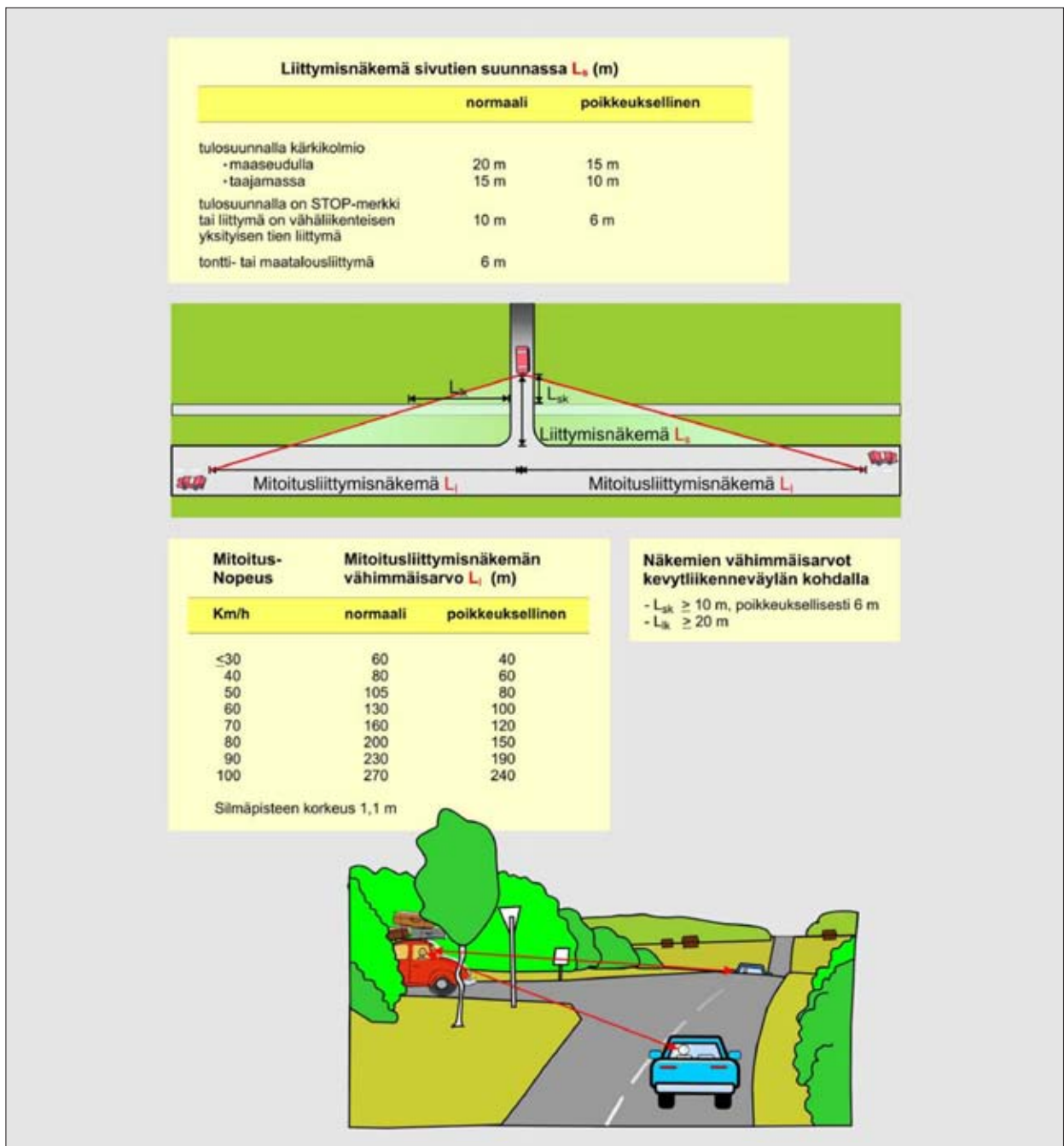
Kuva 24. Esimerkkikuva suojatiemerkkien ja tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Yksityistieliittyminen näkemäraivausten maanteiden varsilla

Maanteiden yksityistieliittyminen näkemäraivausten teko kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Kuntien tulee tiedottaa asiasta tienhoitokuntia sekä lähettää ohjekuvat näkemäraivausten tekemisestä (samalla, kun kunnat tiedottavat tienhoitokuntia muista asioista). *Kuva 25.*

Mopoilu kevyen liikenteen väylillä

Mopoilun sallimisessa/kieltämisessä kevyen liikenteen väylillä tulee pyrkiä selkeyteen ja jatkuvuuteen vähintään kuntatasolla. Lähtökohtaisesti taajama-alueella mopoilu kielletään kevyen liikenteen väylillä, mikäli tien nopeusrajoitus on alle 60 km/h. Mikäli tien nopeusrajoitus on 60 km/h tai sen yli on mopoilun salliminen kevyen liikenteen väylillä harkittava tapauskohtaisesti. Mopoilun kieltäminen ei edellytä erillisten lisäkilpien asentamista (mopoilu kevyen liikenteen



Kuva 25. Yksityistieliittyminen mitoituksnäkemät (lähde: Yksityisteiden liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).

väylillä on kielletty, mikäli sitä ei ole erikseen tekstillisellä lisäkilvellä sallittu).

Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

Lapsia-liikennemerkkiä tulee lähtökohtaisesti käyttää kohteissa, joissa liikkuu tavallista runsaammin lapsia (erityisesti koulut, leikkipaikat). Kunnan alueelle esitetään liikennemerkin käytön tarkistamista koko tie- ja katuverkolla. Päiväkotien ja muiden hoitoyksiköiden ympäristöissä käytetään merkkiä, mikäli liikennemäärät ja -järjestelyt sekä yksikön toiminta sitä erityisesti edellyttävät. Tarpeettomat merkit tulee poistaa tai peittää muun muassa kesälomien ajaksi.

Liikennevirastossa on käynnistynyt ohjetyö lapsia-liikennemerkin käytöstä.

Koulujen jättöliikennejärjestelyjen kehittäminen

Koulujen jättöliikennejärjestelyjä tulee kehittää järjestelmällisesti selkein periaattein. Jättöliikenteen ja jättöliikennelenkin selkeä erottelu koulun piha-alueesta, peruuttamistarpeen poistaminen, selkeät kevyen liikenteen yhteydet sekä pysäköintipaikkojen sijoittaminen jättöliikenteestä ja piha-alueesta erotettuna ovat lähtökohtia, jotka tulee ottaa koulujen pihajärjestelyjä suunniteltaessa huomioon.

6.3 Vihdin liikenneympäristön toimenpiteet

Vihdin kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat keskusta- ja taajama-alueille ja niiden läheisyyteen sekä haja-alueen asutuskeskittymiin ja koulujen läheisyyteen. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon yleiset liikenneturvallisuusperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet.

6.3.1 Nummela

Nummelan keskustaan esitetään liikenneturvallisuustoimenpiteitä kevyen liikenteen olosuhteiden, katujen ja teiden ylityskohtien turvallisuuden, koulujen kohtien turvallisuuden ja vaarallisten liittymien parantamiseksi sekä ajonopeuksien hillitsemiseksi.

Erillisrahoituksella ja tarkempaa suunnittelua vaativia (SV) toimenpiteitä ovat Kehätien ja Vihdintien liittymään rakennettavaa eritasoliittymää, ja sen yhteydessä tehtävät rinnakkaistiejärjestelyt sekä Haapakyläntien liittymän katkaiseminen. Tarkempaa suunnittelua vaativia toimenpiteitä; kiertoliittymä sekä radan ylittävät siltaratkaisut, esitetään myös Asemantien (maantie 11237), Pisteenkaaren ja Siilokujan (niin sanottu LIDL:in liittymä) liittymään.

Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi esitetään korotettujen suojateiden rakentamista, suojatiemerkkien tehostevarsia, heräteraitoja, nopeusrajoitusten tehostemerkintöjä sekä selkeää ja johdonmukaista opastusta. *Kuvassa 26* on esitetty Nummelaan esitetyt liikenneturvallisuustoimenpiteet.

6.3.2 Vihdin kirkonkylä

Vihdin kirkonkylään esitetään toimenpiteitä kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi kuten suojateiden korotuksia, suojatiemerkkien tehostevarsia ja suojatien merkintää. Ajonopeuksien hillitsemiseksi esitetään nopeusrajoituksen alentamista (valtatie 2, Porintie) sekä heräteraitoja ja nopeusrajoitusten tehostemerkkejä. Liittymien turvallisuutta esitetään parannettavaksi näkemäraivauksin sekä liittymän muotoilulla. Joukkoliikenteen käytön edistämiseksi esitetään liityntäpysäköintialueen rakentamista, pysäkkijärjestelyjä ja kevyen liikenteen yhteyksien rakentamista Porintien (valtatie 2) ja Helsingintien (maantie 1224) liittymään ja polkupyöräpysäköintialueen ja pysäkkien rakentamista Porintien ja Nummelantien liittymään (Koivissilta).

Erillisrahoitusta vaativa toimenpide on Porintien ja Helsingintien liittymäalueen liityntäpysäköintiin johtavan kevyen liikenteen alikulun rakentamistoimenpide. *Kuvassa 27* on esitetty kartta Vihdin kirkonkylään esitetyistä liikenneturvallisuustoimenpiteistä.

6.3.3 Otalampi

Otalammen liikenneturvallisuuden parantamiseksi esitetään toimenpiteitä kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi; korotetut suojatiet, uudet kevyen liikenteen väylät sekä kevyen liikenteen alikulku Vanhan Porintien (maantie 120) ja Katinhännäntien liittymään. Vanhan Porintien nopeusrajoitusta esitetään alennettavaksi 60 km/h välillä Kehätie–Rantatie. Lisäksi Härköilän koulun kohdalle esitetään myös nopeusrajoituksen alentamista 40 km/h ja sen tehostamista heräteraidoilla ja tehostemerkinnoilla. Otalammen liikenneturvallisuustoimenpiteet on esitetty kuvassa 28.

6.3.4 Ojakkala ja haja-asutusalue

Ojakkalaan ja haja-asutusalueelle esitetään toimenpiteitä ajonopeuksien hillitsemiseen nopeusrajoitusta alentamalla. Vanhan Porintien (maantie 120) ja Otalammentien (maantie 11317) liittymässä liikenneturvallisuutta parantaviksi toimenpiteiksi esitetään liittymäalueen valaistuksen rakentamista sekä suojatiesarekkeen korjaamista ja näkyvyyden tehostamista suojatimerkkien tehostevarsin. Lisäksi liittymäalueen alemmaa nopeusrajoitusta korostetaan tehostemerkinnoin. Kuva 29.

6.3.5 Turuntien (maantie 110) toimenpiteet

Turuntielle esitetään joukkoliikenteen käytön ja olosuhteiden parantamiseksi polkupyöräliityntäpysäköintialueita, vaihtopysäkkialuetta sekä pysäkkijärjestelyjä ja pysäkkien tason nostoa. Lisäksi esitetään ohituskaistan poistamista Turuntieltä välillä Koivistonmäentie–Kurjenmaantie. Kuva 30.

6.3.6 Tasoristeykset

Tasoristeykset pyritään pääosin poistamaan. Mikäli tasoristeys jää jäljelle, se varustetaan puomeilla ja valo-ohjauksella. Lisäksi on huolehdittava, että tasoristeysten kautta ei järjestetä koululaiskuljetuksia.

Seuraavassa on lueteltu todennäköisimmin jäljelle jäävät tasoristeykset:

1. Haimoon tasoristeys
2. Kurkelan tasoristeys
3. Selkin tasoristeys
4. Korkeakallion tasoristeys (varustettu puolipuumilaittein)
5. Kotkaniemi I tasoristeys (kunta esittänyt puolipuumilaitteita)
6. Mäyräntien tasoristeys (puolipuumilaitos rakennettu).

6.3.7 Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen jaettiin toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien sisältä tunnistettiin suuremmat erillisrahoitusta vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. Taulukossa 1 on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty toimenpidetaulukossa.

Toimenpiteiden toteuttamista helpottaa, mikäli kunnan budjettiin varataan oma kohdistamaton määräraha pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista varten. Määrärahoissa tulee varautua myös liikenneturvallisuustyön toteuttamisen aiheuttamiin pieniin vuosikohtaisiin kustannuksiin.

Taulukko 1. Toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain.

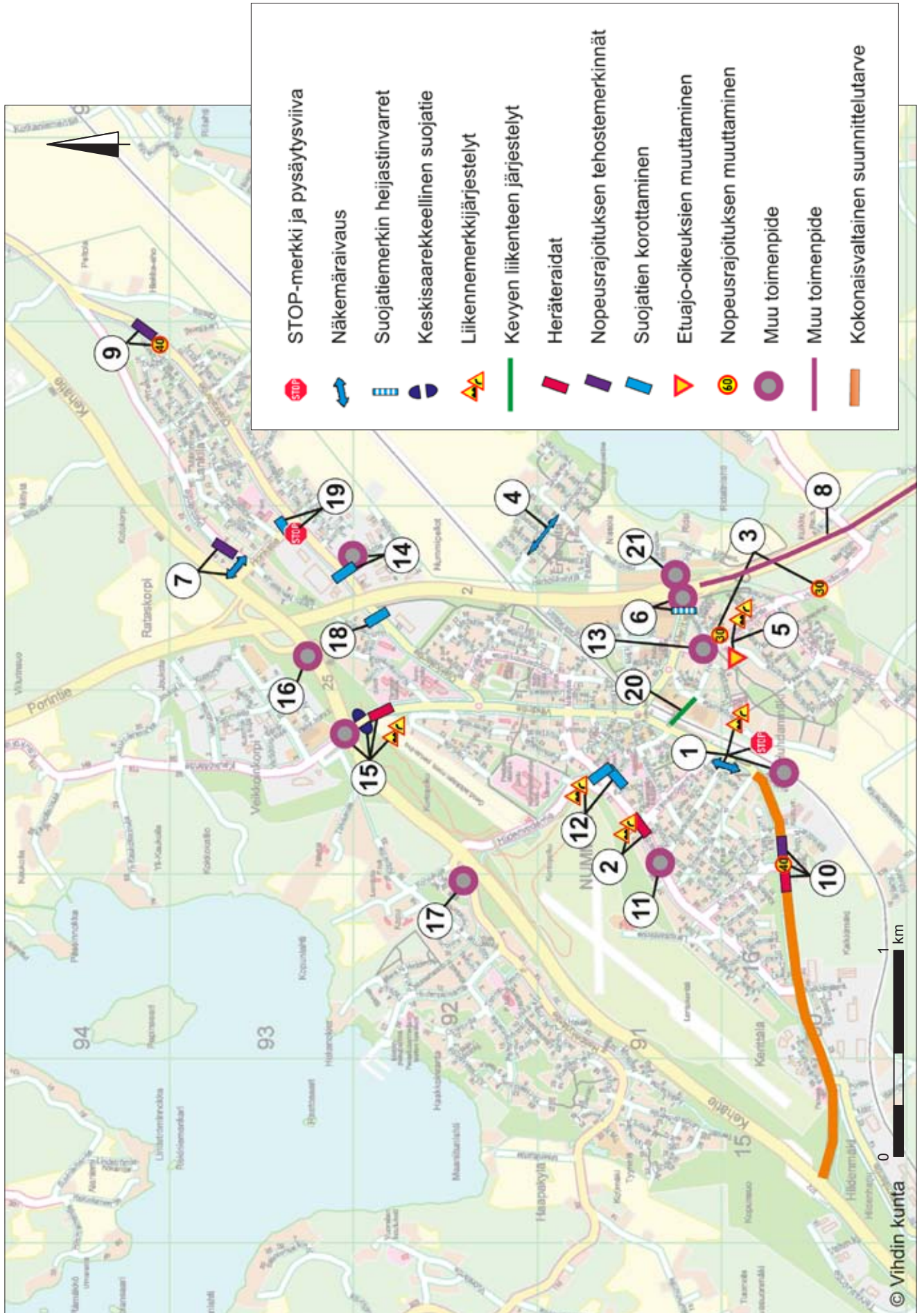
	Kiireellisyysluokka kustannukset [1 000 €]			
	1	2	3	Yhteensä
ELY	39	935	1 232	2 206
Kunta	69	170	0	239
ELY ja kunta yhdessä	500	245	0	745
Kaikki yhteensä	608	1 350	1 232	3 190

6.3.8 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Vihdin kunnan alueella yhteensä 0,373 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.13). Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 184 000 euroa vuodessa. Laskentaperusteena on käytetty henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoja (*Tieliihenteen ajokustannusten laskenta 2010. Liikenneviraston ohjeita 22/2010*).

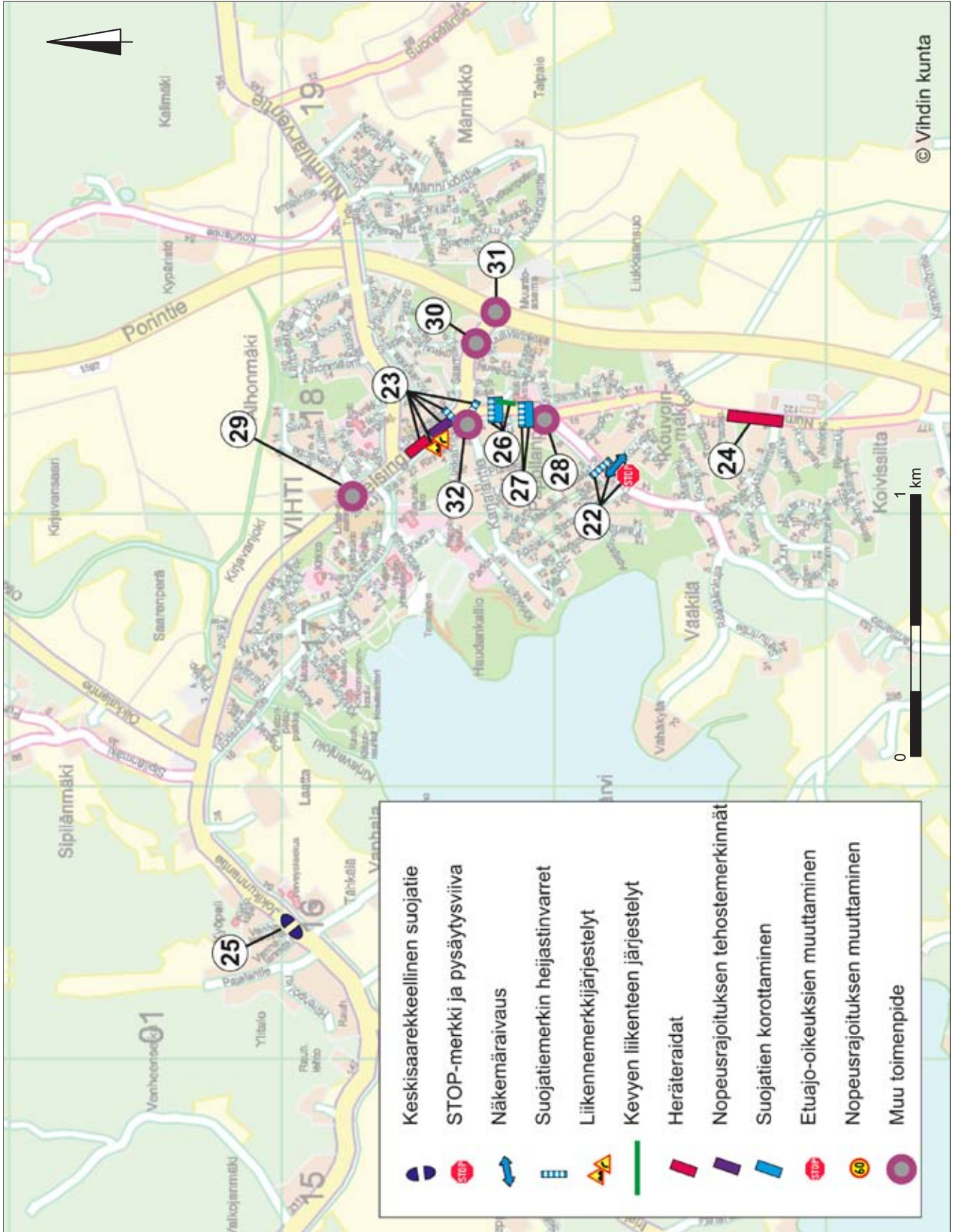
Vihdin kunnan alueelle esitetyt liikenneturvallisuustoimenpiteet on esitetty tarkemmin kiireellisyyssluokittain kustannuksineen, vaikutuksineen ja toteuttamisvastuineen *liitteessä 1* olevissa toimenpidetaulukoissa.

Toimenpiteet Nummelan keskustassa



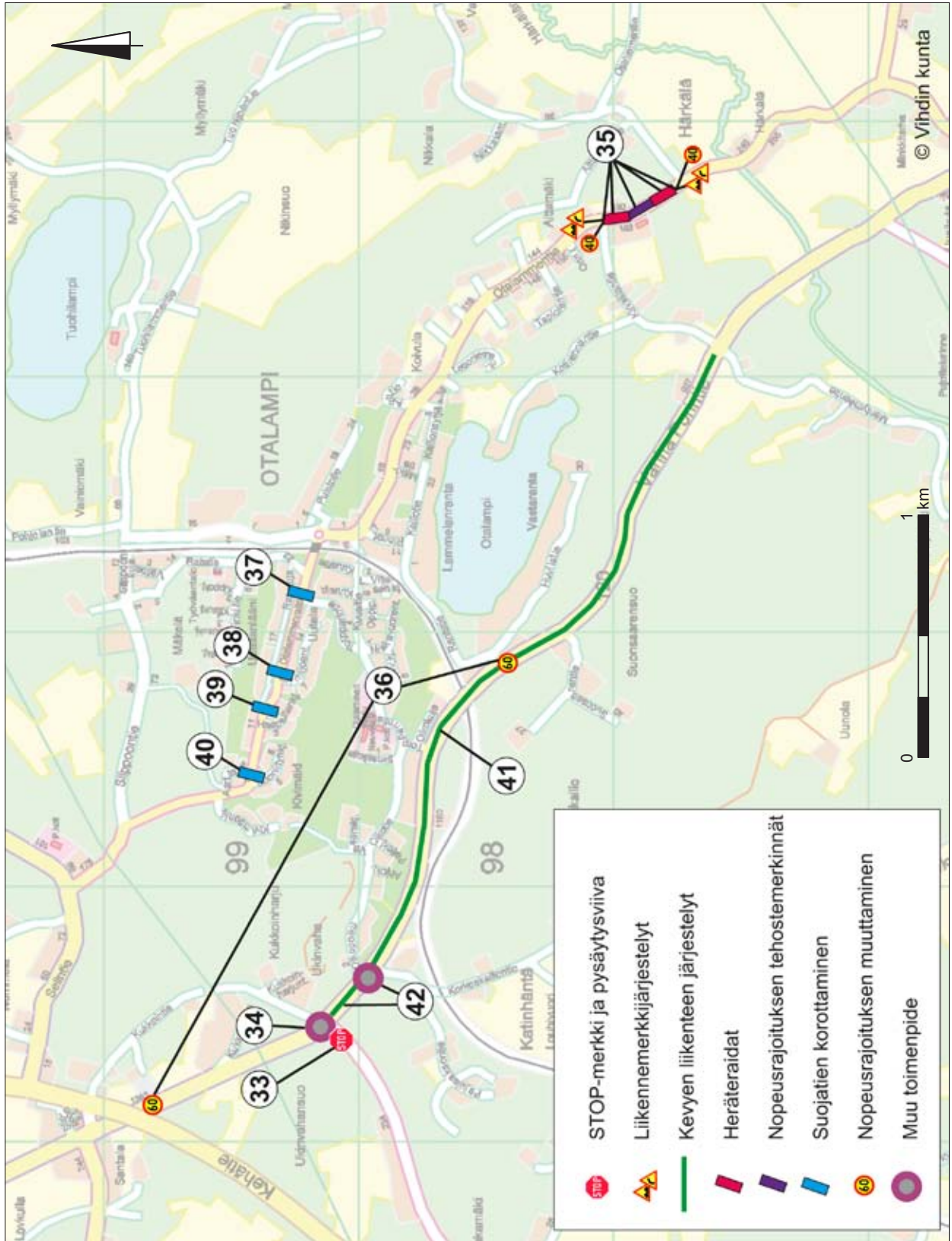
Kuva 26. Nummelaan esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Vihdin kirkonkylässä



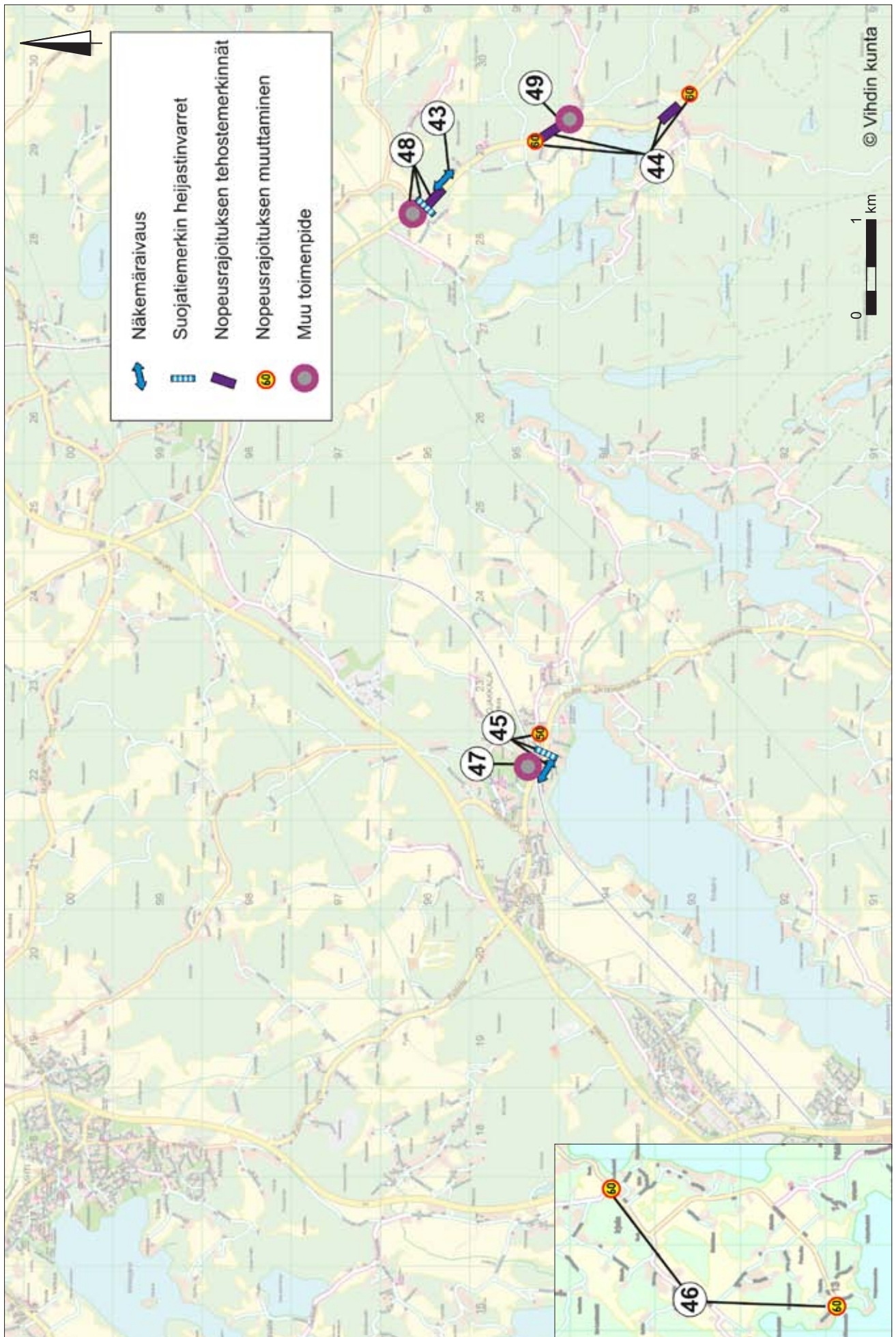
Kuva 27. Vihdin kirkonkylään esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Otalammen keskustassa



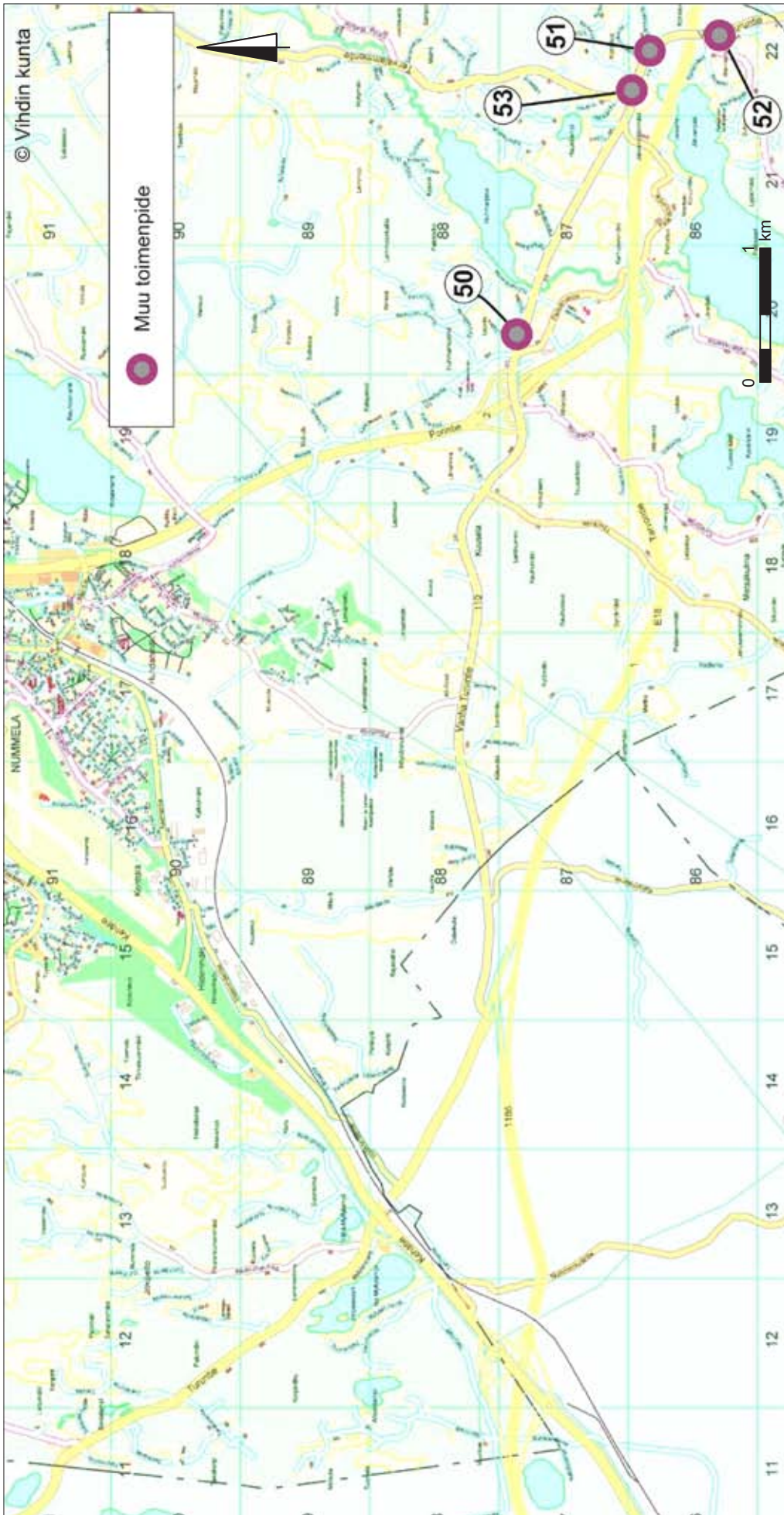
Kuva 28. Otalammelle esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Ojakalassa ja haja-asutusalueella



Kuva 29. Ojakkalaan ja haja-asutusalueelle esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet maantie 110



Kuva 30. Turunteille (maantie 110) esitetyt toimenpiteet.

7 Jatkoimenpiteet

7.1 Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kuntien päättävissä elimissä. Suunnitelmaan sisältyvät liikenneturvallisuusperiaatteet esitetään hyväksyttäväksi osana suunnitelmaa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa suunnitelma esitetään eri kokonaisuuksien asiantuntijoille ja otetaan aluevastaavan apuvälineeksi jatkotoimien suunnittelussa.

Kokonaisvaltainen, järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö voi toimia tehokkaasti vain, mikäli kunnissa on työn lähtökohtana yhteinen tahtotila liikenneturvallisuustyön kehittämisestä. Tämän vuoksi *erityisen tärkeää on päättäjien sitoutuminen suunnitelman toteuttamiseen*, mikä tulee suunnitelman hyväksymisen yhteydessä varmistaa. Käytännössä sitoutuminen tarkoittaa riittävien resurssien ja rahavarojen osoittamista liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen.

7.2 Suunnitelmasta tiedottaminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa siitä laajasti eri hallintokunnissa sekä luottamusmiehillä, yhteistyökumppaneille ja tiedotusvälineille. Esimerkiksi koulutoimien suunnitelmaa suositellaan esiteltäväksi muun muassa vanhempainilloissa. Samalla tulisi korostaa jaettava vastuuta ja yhteistyötä (vanhemmat ja koulut) lasten liikennekasvatuksessa. Samaan tapaan olisi suositeltavaa esitellä suunnitelmaa muun muassa yrityksille ja järjestöille. Samalla tulisi kertoa näiden yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikenneturvallisuustyötä ja pyytää heitä mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Tiedottamista voidaan tehdä esimerkiksi tiedotusvälineiden kautta tai erikseen järjestetyissä tilaisuuksissa. Tiedottamista ja liikenneturvallisuusaiheisten lehtiartikkelien kirjoittamista suositellaan tehtäväksi jatkuvasti muun muassa erilaisia toimenpiteitä toteutettaessa.

7.3 Jatkosuunnittelu

Esitetyt toimenpiteet voidaan toteuttaa tämän suunnitelman esitysten perusteella (tarvittavat päätökset huomioon ottaen). Osa toimenpiteistä vaatii tie-/katusuunnitelmien laatimista.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulee ottaa tarpeen mukaan huomioon kaavavarauksina yleis- ja asemakaavojen muutostöiden yhteydessä. Suuri osa ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteistä on kuitenkin toteutettavissa ilman kaavamutoksia. Osa jatkotoimenpiteistä on mahdollista tarkentaa vasta tulevien kaavatöiden yhteydessä.

Seuraava liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys tulee kyseeseen todennäköisesti noin viiden vuoden päästä.

7.4 Seuranta

Kuntien liikenneturvallisuustyön seurannalla tarkoitetaan sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaa että niiden vaikuttavuuden seurantaa. Seurannassa tärkeintä on liikenneturvallisuustyöryhmän säännöllinen kokoontuminen. Koollekutsujana toimii puheenjohtaja. Ryhmässä seurataan liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä hallintokuntien toimenpidesuunnitelmien toteutumista, varmistetaan poikkihallinnollisuuden toteutuminen, suunnitellaan tulevia teemoja, toimenpiteitä, tapahtumia, koulutusta ja käsitellään ajankohtaisia asioita ja aloitteita. Tärkeimmät seurantatyökalut ovat liikenneturvallisuustyön kehittämisuunnitelmassa esitetyt toimenpide-ehdotukset sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Suunnitelmat toimitetaan hallintokunnille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista voidaan mitata seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kuntien alueella. Tätä seurantaa varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä *taulukossa 2*. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuustyöryhmässä

Taulukko 2. Esimerkkejä seurattavista liikenneturvallisuusmittareista (lähde: EKOLIITU).

Tavoitteet	Esimerkkimittareita
Yhdyskuntarakenne eheytyy	<ul style="list-style-type: none"> Taajamaväestön osuus (%) Taajamapinta-ala (ha) Väestön keskietäisyys palvelukeskuksista (km)
Palveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä on kohtuullista	<ul style="list-style-type: none"> Taajamien palveluvarustus (palveluiden monipuolisuus) Kävelyetäisyydellä peruspalveluista asuvien osuus (%) Väestön keskietäisyys eri palveluihin
Työmatkojen keskipituuden kasvu hidastuu	<ul style="list-style-type: none"> Työmatkojen keskipituus (km) Lyhyiden (5 km / 10 km) työmatkojen osuus (%)
Joukkoliikenteen vaikutusalueella asuvien määrä kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> Asukasmäärä "kilpailukykyisen" joukkoliikenteen vaikutusalueella
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus arjen matkoista kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus (%) Ajoneuvoliikennemäärien kehitys
Lyhyistä matkoista entistä useampi tehdään kävellen tai pyörällä	<ul style="list-style-type: none"> Kävelyn osuus alle kilometrin matkoista (%) Pyöräilyn osuus alle 5 kilometrin matkoilla (%)
Pyöräilyn määrä kasvaa työ- ja opiskelumatkoilla	<ul style="list-style-type: none"> Pyöräilyn kulkutapaosuus työ- tai opiskelumatkoista (%)
Joukkoliikenteen käyttö lisääntyy pitkillä työ- ja työasiamatkoilla	<ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenteen osuus työmatkoista (%) Joukkoliikenteen osuus yli 10 km työmatkoista (%) Liityntäpysäköintipaikkojen määrä ja käyttöaste
Henkilöautoliikenteen ja kuljetusten energiatehokkuus paranee	<ul style="list-style-type: none"> Ekoautojen osuus seudun ajoneuvokannasta (%) Ekoautojen osuus kuntien omasta kalustosta (%) Ajoneuvokannan keski-ikä Energiatehokkuus kuljetuspalveluiden kilpailutuksissa
Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> Liikennekuolemat (kpl) Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet (kpl)
Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät	<ul style="list-style-type: none"> Alkoholionnettomuuksien määrä (kpl) Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennevalojen noudattaminen Autoilijoiden liikennevalojen noudattaminen Ylinopeutta ajavien osuus liikennevirrassa Jalankulkijoiden huomioiminen suojatiellä, suojatiesäännön noudattaminen Turvallitteiden käytön yleisyys (%): pyöräilykypärän käyttö, Heijastimen käyttö, turvavyön käyttö, handsfree-laitteen käyttö Jalankulkijoiden huomioiminen suojatiellä, suojatiesäännön noudattaminen Turvallitteiden käytön yleisyys (%): pyöräilykypärän käyttö, heijastimen käyttö, turvavyön käyttö, handsfree-laitteen käyttö
Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoihin johtaneet yksittäis- ja kohtaamisonnettomuudet (kpl) Raskaan liikenteen osallisuus kohtaamisonnettomuuksissa (%)
Risteysonnettomuuksien määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoihin johtaneet risteämis- peräänajo- ja kääntymisonnettomuudet (kpl) Onnettomuusalttiiden (kasauamat) liittymien määrä (kpl)
Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> Kävelyn ja pyöräilyn henkilövahinko-onnettomuudet (kpl) Pyöräilyn ja henkilöauton väliset henkilövahinko-onnettomuudet (kpl)
Nuorten liikenneonnettomuuksien määrä vähenee	<ul style="list-style-type: none"> 15–24-vuotiaiden henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet (kpl, %) Mopo-onnettomuudet (kpl)
lääkäiden liikenneturvallisuustilanne säilyy hyvänä	<ul style="list-style-type: none"> Yli 65-vuotiaiden henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet (kpl, %)

päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaan varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Liikenneturvallisuustyöryhmän lisäksi koko kunnan henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekoelementit sekä kuntalaiset osallistuvat seurantaan. Hallintokuntien vastuuhenkilöt laativat lyhyen yhteenvedon tehdystä liikenneturvallisuustyöstä vuosittain. Raportista tulee käydä ilmi järjestetyt tapahtumat sekä toteutunut säännöllinen liikenneturvallisuustyö. Liikenneturvallisuustyöryhmässä arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta ja toteutettuja toimenpiteitä sekä tehdään tarvittaessa päivityksiä toimintamalleihin ja -tapoihin. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa raportista yhteenvedon kunnassa tehdystä liikenneturvallisuustyöstä kunnanhallitukselle ja lautakunnille.

Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät.

Liikenneturvallisuustyöryhmä	<ul style="list-style-type: none"> • Raportoi toimintasuunnitelmien tilanteesta ja liikenneturvallisuustilanteesta kh:lle ja lautakunnille. • Vastuuhenkilöt seuraavat ja raportoivat liikenneturvallisuustyöstä hallintokunnassaan. • Ylläpitää toimenpidelistaukset ajantasaisina.
Kunnanhallitus ja lautakunnat	<ul style="list-style-type: none"> • Antavat lausunnot ja hyväksyvät liikenneturvallisuussuunnitelman. • Nimeävät liikenneturvallisuustyöryhmän • Myöntävät rahoituksen liikenneturvallisuustyöhön. • Seuraavat liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutumista liikenneturvallisuustyöryhmän raportin perusteella. • Seuraavat liikenneturvallisuustilannetta.
Hallintokuntien työntekijät	<ul style="list-style-type: none"> • Välittävät tietoa toteutuneesta liikenneturvallisuustyöstä ja toimenpiteiden ja toimintatapojen toimivuudesta hallintokunnan vastuuhenkilölle. • Seuraavat toimenpiteiden käytännön toteutumista. • Saavat palautetta kuntalaisilta.
Kuntalaiset	<ul style="list-style-type: none"> • Antavat palautetta saadusta liikennekasvatuksesta ja koetuista ongelmista viranhaltijoille. • Seuraavat työtä luottamuselimissä. • Seuraavat käytännössä saatua kasvatusta ja liikenneturvallisuusongelmia.

Liite

Liite 1. Vihdin liikenneympäristön toimenpidetaulukot

VIHDIN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

NUMMELA 1/2

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähäinen määrä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
1	Asemantien ja Albertinkadun liittymä	STOP-merkki kolmion tilalle, pysäytysviiva, näkemien raivaus ja reunakivien korjaus, muiden merkkin tarkistus	Kunta	1	2	-	-	-	40	-	
2	Lohjantien ja Väinämöisientien liittymä	Lapsia-liikennemerkki ennen suojatietä, heräteraidat katuun	Kunta	1	1	-	-	-	40	-	
3	Huhdanmäentie	Nopeusrajoitus 30 km/h Huhtatietä asti	Kunta	1	0,5	-	-	-	40	-	
4	Nissointien ja poikkikatujen liittymät	Näkemäesteiden raivaukset	Kunta	1	0,5	-	-	-	30	-	
5	Huhdanmäentien ja Hopeasepäntien liittymä	Etuoja-oikeuksien muuttaminen toisinpäin (etuoja-oikeus Huhdanmäentielle ja kolmion siirto Hopeasepäntielle), suojatiemerkkien korjaaminen	Kunta	1	1	-	-	-	40	-	
6	Porintien (vt 2) ja Meritien (mt 21201) liittymä	1) Suojatiemerkeihin tehostevarret kaikkiin ramppeihin (ELY) 2) Pohjoisen sisääntulorampin kaitteen laittamisten lumisuojausten poisto ja näkemäpeilin asentaminen (Kunta)	1) ELY 2) Kunta	1	1) 0,6 2) 1	<0,001	21201/45/525	-	50	1494	
7	Honkatien (mt 11262) ja Pietiläntien liittymä	1) Näkemien parantaminen/puuston raivaukset, (ELY) 2) Pietiläntielle nopeusrajoitusten tehostemerkinnät (Kunta)	1) ELY 2) Kunta	1	1) 1 2) 0,5	<0,001	11262/1/330	-	40	2080	
8	Porintie (vt 2) välillä vt 1 - Nummelan liittymä	Kevyen liikenteen opastus turvallisille rinnakkaisreiteille (valtatien varsi + katuverkko)	Kunta	1	5	0,004	2/1/3380-4660	1280	80-100	14075	
9	Ojakkalantien (mt 11261) ja Kivelöntien liittymä	Nopeusrajoituksen siirto 60 km/h -> 40 km/h, tehostemerkinnät tien	ELY	1	1	0,006	11261/1/2600-2890	290	60	1826	
10	Asemantie (mt 11237) välillä vt 25 - Ilmarisentie	Nopeusrajoituksen alentaminen vt 25 lähtien (länneestä) 60 km/h -> 50 km/h. Taajamamerkin jälkeen poistetaan 60 km/h nopeusrajoitusmerkki (jää 50 km/h).	ELY	1	1,2	0,066	11237/1/0-2315	2315	60	5053	
11	Lohjantien ja Albertinkadun liittymä	Suojatien siirto pois bussipysäkin kohdalta	Kunta	2	1,5	-	-	-	40	-	
12	Lohjantien ja Kappelitien liittymä	Molempien suojateiden korotus, pyörätiejärjestelyt (maalaukset ja merkit, lisäksi kaksisuuntainen pyörätie)	Kunta	2	51	-	-	-	40	-	

VIHDIN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

NUMMELA 2/2

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähäenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
13	Huhdanmäentien ja Huhdantien liittymä	Liittymän muotoilu, Huhdanmäentie pääsuunnaksi, suojatiejärjestelyt	Kunta	2	17	-	-	-	40	-	
14	Ojakkalantien (mt 11261), Juurakkotien liittymä	Nykyisen suojatien (Ojakkalantie) ja jalkakäytävän (Juurakkotie) korotukset (reunakivi)	Kunta ELY	2	25	0,006	11261/1/1060	140	30/40	4193	
15	Kehätien (vt 25), Kaukoilantien ja Vihdintien (vt 11238) liittymä	Liittymään kaistamerkinnyt. Liikenteenjakajan jatkaminen Vihdintien suunnassa siten, että Vihdintien suojatiestä tulee keskisaarekkeellinen. Suojatien varoituserkki ja heräteraadat Vihdintielle	ELY	2	20	0,013	11238/1/2030-2347	317	40	5529	
16	Porintien (vt 2) ja Kehätien (vt 25) liittymä	Selvitetään länteen johtavan rampin päässä olevan bussipysäkin ja muiden vastaavien pysäkkien (mm. Oinasjoki) luvaton käyttö autoliikenteen oikeittin ja tehdään sen mukaiset toimenpiteet	ELY	2	10	<0,001	25/24/560	-	60	10591	
17	Haapakyläntien ja Rissalankujan liittymä	Suojatiesaarekkeen korjaus	Kunta	1	6	-	-	-	50	-	
18	Ojakkalantie (mt 11261), vt 2 sillan länsipuolella oleva suojatie	Nykyisen suojatien korotus	ELY	2	25	<0,001	11261/1/830	-	40	4193	
19	Ojakkalantien (mt 11261) ja Honkatien (mt 11262) liittymä	Honkatien suojatien korotus, STOP-merkin kohdalle pysäytysviivat	ELY	1 ja 2	26	<0,001	11262/1/0	-	40	2080	
20	Asemantien, Pisteensaaren ja Siilokujan liittymä	- Kiertoliittymä LIDL:in liittymään (kaavoissa valmisteilla) - radan alkuku ajoneuvoliikenteelle (Kunta) - kevyen liikenteen ylikulkusilta (Prisma)	Kunta, Prisma	3 (SV)	SV	-	-	-	40	-	
21	Härköläntien (mt 21201) ja Porintien (vt 2) liittymä	Kääntyvien kaista Vt 2:lta oikealle Härköläntielle	ELY, Kunta	2 (SV)	50	<0,001	21201/23/0	-	50	2092	

VIHDIN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

VIHDIN KIRKONKYLÄ

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähäenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
22	Tarttilantien ja Ali-Kouvoinkujan liittymä	Liittymään näkemäraivaus. STOP-merkin kohdalle pysäyty sviivat (Ali-Kouvoinkuja), suojatiemerkeihin tehostevarret	Kunta	1 1	1	-	-	-	40	-	
23	Helsingintien (mt 1224), Nummelantien ja Karjalantien liittymä	Lapsia-merkit, heräteraidat, nopeusrajoitusten tehostemerkinnät. Suojatiemerkit keskisaarekkeisiin, suojatiemerkeihin tehostevarret	ELY	1	2	0,005	1224/4/400-700	300	50	4744	
24	Nummelantie (mt 11198) välillä Rinneammenukuja - Koivissillantie	Nopeusrajoitusten tehostemerkinnät.	ELY	1	0,5	0,001	11198/1/410-680	270	40	1201-1262	
25	Jokikunnantie (mt 1224) terveyskeskuksen kohdalla	Uusi keskisaarekkeellinen suojatie terveysaseman liittymään.	ELY	1	3	0,011	1224/5/370-990	620	50	3430	
26	Nummelantie (mt 11198), päiväkodin ja neuvolan pohjoispuolella	Kevyen liikenteen järjestelyt, suojatien korotus, suojatiemerkkien ja tehostevarsin lisäys	ELY	2	35	<0,001	noin 11198/1/1600	-	40	1239	
27	Nummelantie (mt 11198), päiväkodin ja neuvolan kohdalla	Suojatien korotus, suojatiemerkkien tehostevarsin lisäys	ELY	2	25	<0,001	11198/1/1530	-	40	1239	
28	Nummelantie (mt 11198), linja-autopysäkki neuvolan kohdalla	Linja-autopysäkin päällysteen ja reunakiven uusiminen	ELY	1	5	<0,001	11198/1/1540	-	40	1239	
29	Helsingintien (mt 1224)/ Kirjavantien liittymä	Liityntäpysäköintialue	Kunta	1	30	0,001	noin 1224/4/910	-	50	3429	
30	Helsingintien (mt 1224)/ Tuuliviirikujan liittymä	Liittymän muotoilu	ELY	2	15	<0,001	1224/4/145	-	50	4744	
31	Vt 2:n/Helsingintien (mt 1224)/ Tuuliviirikujan liittymä	Liityntäpysäköintialueen kevyen liikenteen alikulku	ELY, kunta	1	500	-	noin 1224/4/10-125 ja 2/4/4220-2/5/40	-	50/80	5031	
32	Helsingintien (mt 1224)/ Nummelantien (mt 11198) liittymä	Koivissillan pysäkki ja polkupyöräpysäköintialue	Kunta	1	20	0,001	noin 11198/1/70	-	50	1179	

VIHDIN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

OTALAMPI

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadun-pitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähäenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
33	Vanha Porintien (mt 120)/Katinhännäntien liittymä	Katinhännäntien liittymän parantaminen/liittymäjärjestelyt	ELY, kunta	2	150	0,0015	120/7/4570	-	70	4364	
34	Vanha Porintien (mt 120) ja Kukkoaintien liittymä	Liittymän katkaisu	ELY, kunta	2	20	0,0015	120/7/4570	-	70	4364	
35	Otalamenttie (mt 11317), Härkälän koulun kohta	Nopeusrajoituksen alentaminen 40 km/h, lapsia-merkit, heräteraidat, nopeusrajoituksen tehostemerkinnät	ELY	1	1,2	0,002	11317/1/1440-1800	360	50	573	
36	Vanha Porintie (mt 120) välillä Kehätie - Rantatie	Nopeusrajoituksen alentaminen (60 km/h) koko välille	ELY	1	0,5	0,15	120/7/2990 - 4560	1660	70-80	4364	
37	Otalammenraitin ja Torpparintien liittymä	Suojatien korotus	Kunta	2	25	-	-	-	40	-	
38	Otalammenraitin ja Tammijoentien liittymä	Suojatien korotus	Kunta	2	25	-	-	-	40	-	
39	Otalammenraitin ja Ratakujan liittymä	Suojatien korotus	Kunta	2	25	-	-	-	40	-	
40	Aarteenkujan ja Suoniitynkujan liittymä	Suojatien korotus	Kunta	2	25	-	-	-	40	-	
41	Vanha Porintie (mt 120) välillä Kukkoaintien liittymä Kirksillantie	Kevyen liikenteen väylä välille Salmi - Siippoo	ELY	3	1127	0,01	120/7/1350 - 4570	3220	70-80	4364	
42	Vanha Porintien (mt 120), Oikopolun ja Katinhännäntien liittymät	Alikulkukäytävä Oikopolulta Vanhan Porintien ali ja kevyen liikenteen väylä välille Oikopolun alkuluku katinhännäntie	ELY	2	700	0,01	120/7/4320-4560	250	70	4364	

VIHDIN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

OJAKKALA JA HAJA-ASUTUSALUE

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
43	Vanha Porintie (mt 120) ennen Otalammentien (mt 11317) liittymää	Näkemäraivaus Vanhan Porintien oikealla puolella	ELY	1	0,5	<0,001	120/6/7147-120/7/0	580	60-80	4364	
44	Vanha Porintie (mt 120) välillä Tuohikengäntie - Ollilantie	Nopeusrajoituksen alentaminen Vanhalla Porintiellä 60km/h välillä Tuohikengäntien liittymä Ollilantien liittymä, nopeusrajoituksen tehostemerkinnät	ELY	1	1	0,075	120/6/4200-6300	2100	80	4364	
45	Enätien (mt 1215) ja Konsulintien liittymä	1) Nopeusrajoituksen tarkistaminen (ELY), 2) Suojatiemerkkeihin tehostevarret, näkemäraivaukset (Kunta)	ELY Kunta	1	1) 0,5 2) 0,5	0,001	1215/2/4370	-	50	1146	
46	Irljalantie (mt 11197) välillä Kylpytie - Varikkaan uimaranta	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h koko väliä	ELY	1	0,5	0,012	11197/1/2720-6580	3860	60-80	521	
47	Enätien (mt 1215) ja Konsulintien liittymä	Pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyt	ELY	2	30	<0,001	1215/2/4370	-	50	1146	
48	Vanhan Porintien (mt 120) ja Otalammentien (mt 11317) liittymä	Suojatiesaarekkeen korjaus, tievalaistus liittymäalueelle, suojatiemerkkeihin tehostevarret, nopeusrajoitusten tehostemerkinnät	ELY	2	20	0,009	120/7/0	-	60	4364	
49	Vanhan Porintien (mt 120) ja Tuohikengäntien liittymä	Liittymän porrastus	ELY/ Yksityistien hoitokunta	3	150	0,003	120/6/5860	-	80	4364	

TURUNTIE MT 110

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
50	Turuntien (mt 110)/ Turuntienhaaran liittymä	Turuntienhaaran liittymän muotoilu	ELY	2	15	<0,001	110/11/1990	-	80	2606	
51	Turuntie (mt 110) välillä Koivistonmäentie -Kurjenmaantie	Ohituskaistan poisto ja katuliittymien järjestelyt	ELY	3 (SV)	SV	0,002	110/10/3650-3875	225	80	5129	
52	Turuntien (mt 110)/ Palojärven metsätien liittymä	Palojärventien bussipysäkkien järjestelyt	ELY	2	15	<0,001	110/10/3340	-	80	5129	
53	Turuntien (mt 110)/ Tervalammentien (mt 1215) liittymä	Vaihtopysäkkialue	ELY	1	20	0,001	110/11/0	-	80	2412	

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 63/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Maija Krankka Katja Tuomola		Julkaisuaika Kesäkuu 2012		
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Vihdin liikenneturvallisuuksuunnitelma				
Tiivistelmä Vihdin liikenneturvallisuuksuunnitelma laadittiin Vihdin ja Nummi-Pusulan kuntien, Karkkilan kaupungin sekä Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelmassa määriteltiin turvallista ja kestävää liikkumista koskevat periaatteet. Näiden periaatteiden sekä kuntakohtaisten erityispiirteiden ohjaamina laadittiin kuntakohtaiset liikenneympäristön parantamissuunnitelmat. Erityispaino asetettiin liikenneturvallisuuksuustyön uudelleen organisoinnille ja Vihtiin muodostettiin liikenneturvallisuuksuustyöryhmä. Kaupunkilaisten liikkumistottumuksia, mielipiteitä ja liikenneturvallisuuksongelmia kartoitettiin keväällä 2011 tehdyllä asukaskyselyllä. Liikenneturvallisuuksustilannetta selvitettiin lisäksi vuosina 2006–2010 tapahtuneiden onnettomuuksien analyyseillä, maastokäyntien aikana tehdyillä ongelmakohtien kartoituksilla sekä käytiin läpi ELY-keskukseen ja kunnalle tulleet liikenneturvallisuuksualoitteet. Liikkumistottumusten ja liikenneturvallisuuksongelmien analysoinnin sekä valtakunnallisten ja Länsi-Uudenmaan liikenneturvallisuuksuvoittojen pohjalta Vihtiin määritettiin määrälliset ja toiminnalliset liikenneturvallisuuksuvoitteet. Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Vihdin kuntaan tehtiin toimenpide-esitykset liikenneympäristön parantamiseksi yhteensä 53 kohteeseen. Toimenpiteet kohdistuvat Nummelaan, Vihdin kirkonkylään, Otalammelle, Ojakkalaan sekä haja-asutusalueille. Toimenpiteet jaettiin kiireellisyysluokittain kolmeen luokkaan. Lisäksi eroteltiin suunnittelua vaativat erillishankkeet. Toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset sekä raportin kuvina ja liitteenä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja -taulukot. Toteuttamishjelmaan sisältyvien toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 3,2 miljoonaa euroa. Kunta tekee myöhemmin hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat, jotka sisältävät liikenneturvallisuuksukoulutuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä on tarkoitus kohdistaa kaikille ikäryhmille ja sisällyttää liikenneturvallisuuksuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä. Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttamista seurataan kunnan liikenneturvallisuuksuustyöryhmässä, jonka kokoonpano muodostettiin työn aikana. Ryhmään kuuluvat kunnan eri hallintokuntien edustajien lisäksi Liikenneturvan, poliisin ja Uudenmaan ELY-keskuksen edustajat.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuuksu, suunnitelmat, turvallinen ja kestävä liikkuminen, Uusimaa, Vihti, Karkkila, Nummi-Pusula				
ISBN (PDF) 978-952-257-572-2	ISBN (painettu) 978-952-257-571-5	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu) 2242-2846
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-572-2		Kieli Suomi
Sivumäärä 63				
Julkaisun tilaukset Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki Puhelinvaihe 0295 021 000				
Kustannuspaikka ja -aika Helsinki 2012		Painotalo Kopijyvä Oy		

RAPORTEJA 63 | 2012

VIHDIN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-571-5 (painettu)

ISBN 978-952-257-572-2 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-572-2

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