



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Viisas liikkuminen luo hyvinvointia

Hämeenlinnan seudun kestävän ja
turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

10/2011



Viisas liikkuminen luo hyvinvointia

Hämeenlinnan seudun kestävän ja
turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU

10/2011

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

ISBN 978-952-257-348-3 (painettu)
ISBN 978-952-257-349-0 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8101 (painettu)
ISSN 1798-8071 (verkkójulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkójulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>
<http://www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer>

Taitto: Annika Ilveskoski
Valokuvat: Juha Heltimo
Kartat: Hämeenlinnan seudun kartat:
© Hämeenlinnan kaupunki
© Karttakeskus, L 4356
YKR-aineisto © SYKE ja Tilastokeskus
Rakennus- ja huoneistorekisteriaineisto: VTJ/VRK 1/2010
Corine Land Cover-aineisto: © SYKE (OIVA-paikkatietopalvelu)
Paino: Edita Prima Oy, Helsinki 2011

Esipuhe

Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikku-
misen suunnitelman tavoitteena on edistää nykyistä
turvallisempaa, terveellisempää ja ympäristöstä-
vällisempää liikkumiskulttuuria. Tavoitteen saavut-
tamiseksi suunnitelma peräänkuuluttaa laajaa kei-
novalikoimaa ja poikkihallinnollista yhteisvastuuta.
Liikenneonnettomuuksien ja liikenteen päästöjen vä-
hentämiseksi eivät yksin tekniset ratkaisut riitä. Myös
ihmisten liikkumisen motiiveissa, asenteissa, tiedoissa
ja taidoissa on tapahduttava muutosta. Yhteiskunnan
tehtävänä on tehdä vastuulliset valinnat mahdollisim-
man helpoiksi ja houkutteleviksi. Yksilöiden vastuulla
on puolestaan hyödyntää heille tarjotut mahdollisuu-
det asumisen ja liikkumisen valintojen muuttamiseen.

Tässä suunnitelmaraportissa esitetään laaja joukko
toimenpiteitä, joiden toteuttamiseksi tarvitaan sekä
julkisen sektorin – erityisesti kunnan eri toimialojen
– että yksityisen ja kolmannen sektorin panostusta ja
keskinäistä yhteistyötä. Suunnitelma sisältää myös
ehdotuksen yhteistyön koordinoimiseksi sekä muut
kriittiset toimenpiteet tämän suunnitelman jalkautta-
miseksi ja toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi.

Kestävä ja turvallisen liikkumisen tavoitteet ja esitetyt
toimenpiteet voidaan saavuttaa vain, jos näkökulmat
saadaan nivottua osaksi eri toimialoilla tehtävää työtä
ja toiminnalle saadaan kuntapäätäjien hyväksyntä
ja tarpeelliset resurssit. Tämä puolestaan edellyttää
toiminnan monien vaikutusten ja laajojen hyötyjen
ymmärtämistä. Suunnitelman toimet tuovat kunnille
säästöjä onnettomuuskustannuksissa, sosiaali- ja ter-
veydenhoidon kustannuksissa sekä yhdyskuntaraken-
teen ja liikennejärjestelmän ylläpito- ja hoitokustannuk-
sissa. Aukkaat puolestaan arvostavat turvallisuutta,
terveyttä ja elinympäristön viihtyisyyttä ja laatua.

Suunnitelman laadinta on perustunut laajaan vuorovai-
kutukseen kuntien eri toimialojen edustajien sekä pai-
kallisten sidosryhmien ja asiantuntijatahojen kanssa.

Suunnitelman laadintaa ovat työn aikana ohjanneet
seuraavat asiantuntijat:

- Aimo Huhdanmäki, Hämeenlinnan kaupunki
- Hannu Sainio, Hämeenlinna
- Päivi Sieppi, Hämeenlinna
- Liisa Lepola, Hämeenlinna
- Mervi Hiltunen, Hämeenlinna
- Päivi Joenmäki, Hämeenlinna
- Maarit Kaartokallio, Hämeenlinna
- Anna-Mari Ahonen, Janakkala
- Minna Nordström, Janakkala
- Rea Koivula, Janakkala
- Janne Teeriaho, Hattula
- Minna Tynkkynen, Hattula
- Heikki Pusa, Hämeen liitto
- Nina Karasmaa, Hämeen ammattikorkeakoulu
- Kari Suominen, Kanta-Hämeen poliisilaitos
- Rauli Syrjälä, Liikkuva Poliisi
- Timo Kaistinen, Kanta-Hämeen pelastuslaitos
- Satu Tuomikoski, Liikenneturva
- Leena Sirkjärvi, Liikenne- ja viestintäministeriö
- Tytti Viinikainen, Liikennevirasto
- Mari Ahonen, Uudenmaan ELY-keskus
- Sonja Heikkinen, Motiva Oy

Suunnitelma on toteutettu osana valtakunnallista
liikkumisen ohjauksen ohjelmaa, jota ovat rahoitta-
neet liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenneviras-
to. Suunnitelmaa rahoittivat myös Hämeenlinnan
kaupunki, Janakkalan ja Hattulan kunnat, Hämeen
liitto sekä Uudenmaan ELY-keskus.

Suunnitelmaprosessista konsulttina vastasi Juha
Heltimo Strafica Oy:stä ja asiantuntijoina työhön
osallistuivat Mikko Lautala ja Annu Korhonen Linea
Konsultit Oy:stä.

Sisältö

1. Johdanto	9
1.1. Uudenlaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat	9
1.2. Suunnitelman sisältö ja tavoitteet	10
1.3. Kestävän liikkumisen lähestymistapa	11
1.4. Suunnitteluprosessi ja suunnitelman raportointi	12
2. Liikkuminen ja liikenneturvallisuus	13
2.1. Liikkuminen ja siihen vaikuttavat kehityssuunnat Hämeenlinnan seudulla	13
2.2. Liikenneturvallisuus Hämeenlinnan seudulla	15
3. Yhteinen päämäärä	18
3.1. Visio tahtotila	18
3.2. Tavoitteet ja mittarit	19
4. Turvallisen ja kestävä liikkumisen edistäminen	20
4.1. Kestävä yhdyskuntarakenne	20
4.2. Kestävän liikkumisen edistäminen	22
4.2.1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	22
4.2.2. Joukkoliikenteen käytön edistäminen	25
4.2.3. Energiatehokas liikenne ja kuljetukset	28
4.3. Turvallinen liikkuminen	30
5. Yhteinen vastuu toiminnan jatkuvuudesta	34
5.1. Yhteistyön tarve ja nykytila seudulla	34
5.2. Toiminnan jalkauttaminen ja jatkuvuuden turvaaminen	35
Liitteet	41
Liite 1. Tavoitteiden seurantamittareita	41
Liite 2. Asukas- ja liikkujaryhmäkohtaisia toimintalinjauksia	42
Liite 3. Työkalupakit eri teemojen edistämiseksi	44



1. Johdanto

1.1.

Uudenlaiset liikenneturvallisuuksuunnitelmat

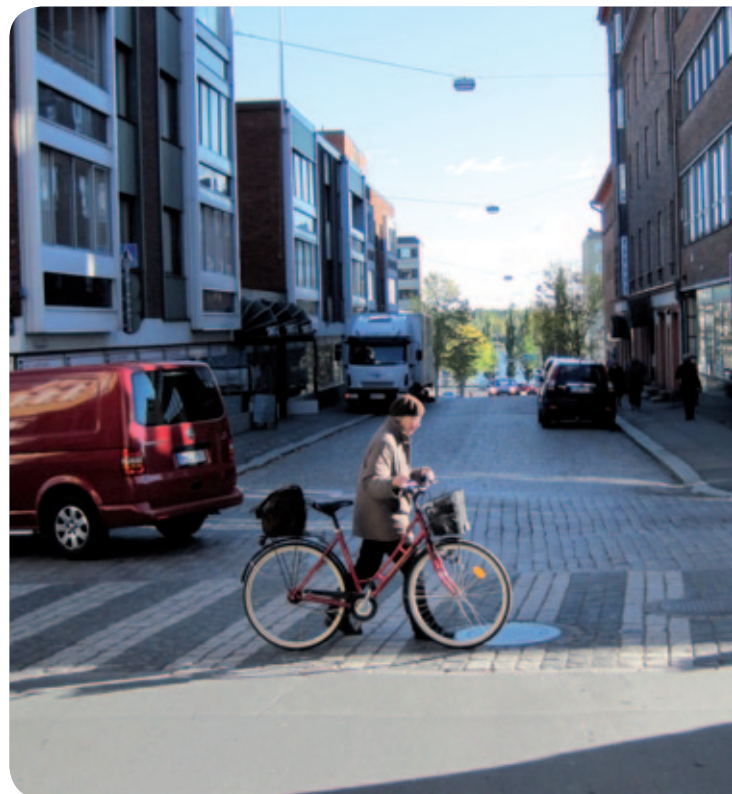
Liikenneturvallisuuksuunnitelmat ovat lähes kolmen vuosikymmenen ajan olleet keskeisin työkalu valtakunnallisten liikenneturvallisuuksustavoitteiden jalkauttamiseksi kuntiin. Paikallisen liikenneturvallisuuksuustyön koordinoimisessa ja toteuttamisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmissa on ollut tärkeä rooli. Ensimmäisissä liikenneturvallisuuksuunnitelmissa korostuivat lähinnä liikenneympäristöön ja -järjestelyihin liittyvät parantamistoimet, sittemmin suunnitelmiin on sisällytetty enenevässä määrin myös kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön (KVT) tehtäviä sekä liikenneturvallisuuksuyhteistyön kehittämistä.

Viime vuosina liikenneturvallisuuksuunnitelmien sisältö on kehittynyt edelleen, kun liikenneturvallisuuksustavoitteiden rinnalle on noussut entistä voimakkaammin tavoitteet liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Liikenneturvallisuuksuunnitelmien sijaan onkin alettu puhua kestäväen ja turvallisen liikkumisen suunnitelmista. Niissä huomioidaan kaikki liikennemuodot. Ihmisten liikkumisvalintoja ja liikkumista sekä niihin vaikuttavia tekijöitä tarkastellaan niissä kokonaisvaltaisesti. Toimenpiteissä korostetaan keinovalikoiman moninaisuutta. Lähestymistapa on hyvin samankaltainen kuin liikenneturvallisuuksuunnitelmissa: liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseen ja liikenneturvallisuuksun parantamiseen pyritään samanaikaisesti sekä ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja osaamiseen vaikuttamalla että yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää kehittämällä. Laajan toimenpidevalikoiman myötä myös poikkihallinnollisuus on luonteva osa suunnitelmia.

Liikenneturvallisuuksun osalta Suomessa seurataan Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevaa tavoitetta puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Yleisesti on ohjenuoraksi hyväksytty liikenneturvallisuuksuvision, jonka mukaan liikennejärjestelmän tulee olla kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä.

Liikenneturvallisuuksun parantamiseksi perätään pitkäjänteistä toimintaa, monen sektorin yhteistyötä ja laajan keinovalikoiman käyttöönottoa. Vuonna 2011 valmistuvassa valtakunnallisessa tieliikenteen turvallisuussuunnitelmassa on nostettu esille mm. liikennekäyttäytyminen ja siihen liittyen erityisesti nopeusrajoitusten noudattaminen, turvalaitteiden käyttö mutta myös nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen. Taajamien liikenneturvallisuuksun kehittäminen on myös nimetty painopisteeksi, mikä korostaa kaupunkien ja kuntien toimenpiteitä taajamaliikenteen rauhoittamiseksi sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvaamiseksi.

Kasvihuonekaasupäästötavoitteet kiristyvät ja muuttunevat erilaisiksi veloitteiksi jo lähitulevaisuudessa. Suomelle vähentämistavoitteeksi ei-päästökauppa-sektorilla, johon liikennekin kuuluu, on asetettu 16 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Uusiutuvan energian osuudeksi energian loppukulutuksesta on Suomelle määritelty tavoitteeksi 38 prosenttia vuonna 2020. Tämän hetkisten linjausten mukaan päästöjä tulisi leikata jopa 60–80 % vuoteen 2050 mennessä.





Liikennesektorilla merkittävä osuus energiankulutuksesta ja kasvihuonekaasupäästöistä johtuu tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöjä tulee vähentää pienentämällä liikennesuoritteita, parantamalla kuluvälineiden energiatehokkuutta tai siirtymällä käyttämään ympäristöystävällisempiä energiamuotoja. Liikennesuoritteiden pienentämiseen vaikutetaan ennen kaikkea yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kehitystä ohjaamalla, mutta myös vaikuttamalla kulutuspäätöksiin ja parantamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Ympäristöministeriön vetämässä ERA17-hankkeessa (2010) esitettiin, että tulevaisuudessa osana laajempaa maankäyttö- ja rakennuslain uudistamista kunnille ja kaupunkiseuduille asetetaan velvoite laatia kestävä liikunnan suunnitelma liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi.

1.2.

Suunnitelman sisältö ja tavoitteet

Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallinen liikunnan suunnitelmassa (EKOLIITU) on päivitetty ja uudistettu vuonna 2000 laadittu Hämeenlinnan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma. Poikkihallinnollisuus, eri toimialojen kytkeminen suunnitteluun ja monipuolisen keinovalikoiman korostaminen ovat olleet suunnittelutyön keskeisimpiä lähtökohtia. Suunnitelma on myös toiminut kehitysprojektina seudullisesta kestävä ja turvallisen liikunnan suunnitelmasta ja sen suun-

nitteluprosessista. Hanke on toteutettu osana liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston rahoittamaa valtakunnallista liikunnan ohjauksen ohjelmaa.

EKOLIITU-suunnitelman tavoitteena on edistää nykyistä turvallisempaa, terveellisempää ja ympäristöystävällisempää liikuntaa seudulla, Hattulassa, Hämeenlinnassa ja Janakkalassa. Suunnitelman tavoitteena on myös lisätä eri toimialojen tietoisuutta omista tehtävistään ja keinovalikoimastaan kestävä ja turvallisen liikunnan edistämiseksi. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen on jatkossa nähtävä erityistä vahvemmin poikkihallinnollisena haasteena, ei ainoastaan teknisenä yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelyihin liittyvänä kysymyksenä – vaikka näiden rooli merkittävä onkin. Turvallisesta ja kestävästä liikunnasta on tehtävä helppoa, miellyttävää ja houkuttelevaa. Tähän tarvitaan niin teknisiä ratkaisuja kuin ihmisten liikunnan asenteisiin, motiiveihin ja taitoihin vaikuttamista.

Suunnitelmaan on koottu tiivis tietopaketti seudun yhdyskuntarakenteen kehityksestä ja merkityksestä liikunnasta sekä liikunnan ja liikenneturvallisuuden nykytilanteesta ja kehittämistarpeista. Nykytilan tarkasteluiden perusteella seudulle on kuvattu pitkän aikavälin visio sekä käytännöntason toimintaa ohjaavat tavoitteet. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty laaja joukko toimenpiteitä, joi-

den toteuttamiseksi tarvitaan sekä julkisen sektorin – erityisesti kunnan eri toimialojen – että yksityisen ja kolmannen sektorin panostusta ja keskinäistä yhteistyötä. Suunnitelmassa kuvataan myös toimintamalli liikenneturvallisuuden ja kestävästä liikkumisesta edistämiseksi Hämeenlinnan seudulla sekä muut kriittiset toimenpiteet tämän suunnitelman jalkauttamiseksi ja toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Suunnitelman aikajänne on noin 10 vuotta, mutta etenkin ennaltaehkäisevän työn toimenpiteiden suunnittelussa on painopiste lähivuosilla.

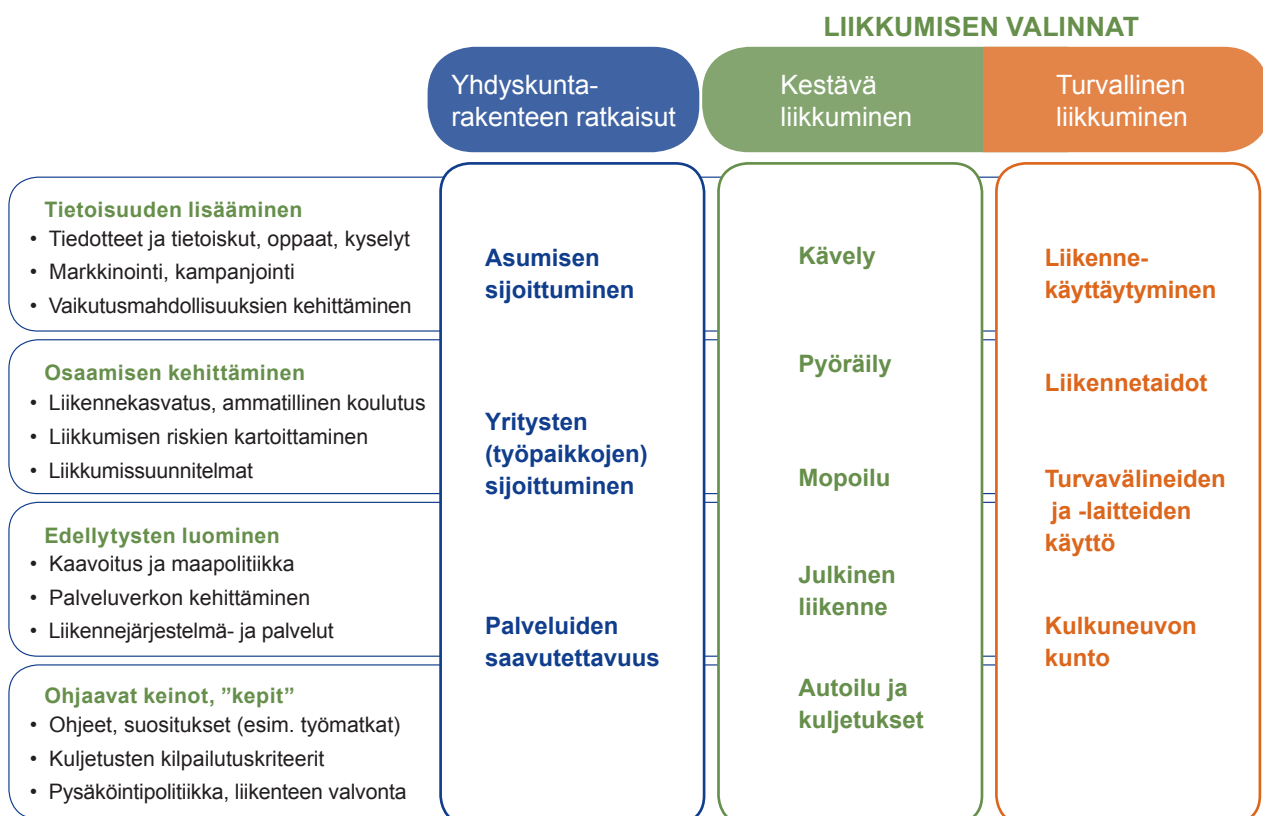
1.3.

Kestävän liikkumisen lähestymistapa

Kestävän liikkumisen edistämiseksi tarkoitetaan suunnitelmassa liikkumisen painopisteen siirtämistä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin ja ihmisten hyvinvointia tukeviin kulkutapoihin, kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Tavoitteena on myös auton ja muiden moottoriajoneuvojen järkevämpi ja tarkoituksenmukaisempi käyttö. Kestävän liikkumisen edistämistä erilaisin kannustavin toimenpitein kutsutaan puolestaan liikkumisen ohjaukseksi

(mobility management). Kestävän ja turvallisen liikkumisen yhteydessä voidaan puhua myös fiksumasta, järkevästä tai viisaasta liikkumisesta – siitä, että eri kulkutapoja käytetään järkevästi ja sopivasti: lyhyillä matkoilla kävellään tai pyöräillään, pitkillä matkoilla mennään bussilla, junalla tai autoilua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdistellen.

Suunnitelmassa kestävä ja turvallista liikkumista on lähestytty niin tavoitteiden kuin keinojen osalta kolmesta eri näkökulmasta: yhdyskuntarakenteen ratkaisut, ihmisten liikkumisvalinnat ja liikkumisen turvallisuus. Toimenpiteiden suunnittelussa lähtökohtana on, että ihmisten valintoihin ja käyttäytymiseen voidaan vaikuttaa samanaikaisesti: tietoisuutta lisäämällä, osaamista kehittämällä ja edellytyksiä luomalla. On siis luotava hyvät mahdollisuudet nykyistä kestävämpien ja turvallisempien liikkumisvalintojen tekemiselle sekä huolehdittava siitä, että näitä mahdollisuuksia motivoitetaan myös käyttämään. Eri toimijoiden käytännön työn tueksi ja keinovalikoiman monipuolisuuden osoittamiseksi työn aikana luotiin yhdyskuntarakenteen kehittämistä sekä eri kulkutapoja koskevat työkalupakit (liite 3).



Maankäytön ratkaisut vaikuttavat vahvasti liikenneturvallisuuden ja eri kulkumuotojen edellytyksiin. Suunnitelman toimenpiteet kohdistuvat tietoisuuden ja osaamisen kehittämiseen sekä edellytysten luomiseen. Lisäksi tarvitaan ohjauskeinoja ja suosituksia.



1.4.

Suunnitteluprosessi ja suunnitelman raportointi

Suunnitelman laadinta on perustunut laajaan vuorovaikutukseen kuntien eri toimialojen edustajien sekä paikallisten sidosryhmien ja asiantuntijatahojen kanssa. Suunnitteluprosessin aikana tehtiin useita kyselyitä ja haastatteluita, sekä koottiin ja analysoitiin olemassa olevat tiedot liikenneturvallisuustilanteesta ja kestävästä liikkumisesta edellytyksistä.

Seudun asukkaiden ja eri sidosryhmien (yhdistykset, järjestöt, jne.) käsityksiä liikenneturvallisuuden tilasta ja liikkumisen esteistä eri kulkutavoilla kartoitettiin laajalla asukaskyselyllä. Kyselyyn saatiin noin 700 vastausta ja esille tuotiin yli 1 000 konkreettista ongelmakohtaa. Päätöksentekijöiden näkemyksiä yhdyskuntarakenteen kehityksestä, liikenneturvallisuudesta ja ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttamisesta selvitettiin erillisellä kuntien luottamushenkilöille suunnatulla kyselyllä. Kyselyyn saatiin noin 90 vastausta eri toimialoilta. Päätäjille järjestettiin aiheesta myös seminaari.

Haastatteluissa ja teemapalavereissa käytiin läpi tavoitteita ja toimintamahdollisuuksia tarkemmin kuntien eri toimialojen näkökulmasta. Teknisen toimialan edustajien kanssa keskityttiin liikenneympäristön

ongelmakohtien ratkaisemiseen, kun taas muiden toimialojen edustajien kanssa painopisteenä olivat ennaltaehkäisevän työn sisältö ja eri toimialojen tehtävät. Keskusteluja käytiin etenkin toiminnallisten tavoitteiden sisällöstä eri asukas- ja liikkujaryhmien näkökulmasta. Haastatteluissa nousi esille myös se, kuinka tärkeää on huomioida liikkumisen kytkentä hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseen, kun eri toimialojen rooleja kestävästä ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi pohditaan.

Tämän tiiviin loppuraportin lisäksi suunnitelmaprosessi tuotti laajan sähköisenä kuntien www-sivuilta saatavilla olevan aineiston, jonka kautta on mahdollista perehtyä tarkemmin väestön ja yhdyskuntarakenteen, liikkumisen ja liikenneturvallisuuden nykytilan analyysiin. Sähköiset tulosanalyysit on laadittu myös asukas- ja päätäjäkyselyiden tuloksista sekä liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja kehittämistarpeista.

Liikenneympäristön kehittämisperiaatteita ja hyviä suunnittelukäytäntöjä sekä suunnitelmassa ehdotetut liikenneympäristön parannustoimenpiteet kustannusarvioineen, toimenpiteiden kuvauksineen ja toimenpidekarttoineen on esitetty erillisessä liikenneympäristön parantamisen kehittämissuunnitelmassa. Kehittämissuunnitelmassa on esitetty kaikkiaan 200 liikenneympäristön parantamistoimenpidettä.

2. Liikkuminen ja liikenneturvallisuus

2.1

Liikkuminen ja siihen vaikuttavat kehityssuunnat Hämeenlinnan seudulla

Yhdyskuntarakenteen kehitys uhkaa murentaa kestävän liikkumisen edellytyksiä

Hämeenlinnan seudun positiivinen väestökehitys luo hyvät edellytykset liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edistämiseksi, mikäli kasvu suunnataan liikenteellisten vaikutusten kannalta järkevästi. Viime vuosikymmeninä seudun yhdyskuntarakenteen kehitystä on leimannut asutuksen keskittyminen kuntakeskuksiin ja muihin taajamiin. Uusi asutus ei kuitenkaan ole suuntautunut olemassa olevaan taajamarakenteeseen vaan sen reunamille muodostaen hiljalleen uutta entistä väljempää taajamarakennetta.

Taajama-alueiden laajentumisen kanssa samanaikaisesti tapahtuneet muutokset julkisten ja yksityisten palveluiden verkossa ovat osaltaan johtaneet palveluiden saavutettavuuden heikentymiseen, työmatkojen keskipituuksien kasvuun, kuntien järjestämien henkilökuljetusten kasvuun ja voimakkaaseen autoistumiskehitykseen. Suurimmissakin taajamissa entistä harvemmalta alueelta löytyvät monipuoliset peruspalvelut kävely- tai pyöräilyetäisyydeltä. Myös ihmisten asumispreferenssit ovat ohjanneet asutusta yhä kauemmaksi palveluista, vaikka asukaskyselyssä valtaosa vastaajista kertoi pohtineensa arjen liikkumiseen liittyviä asioita asuinpaikan valintaa tehdessään.

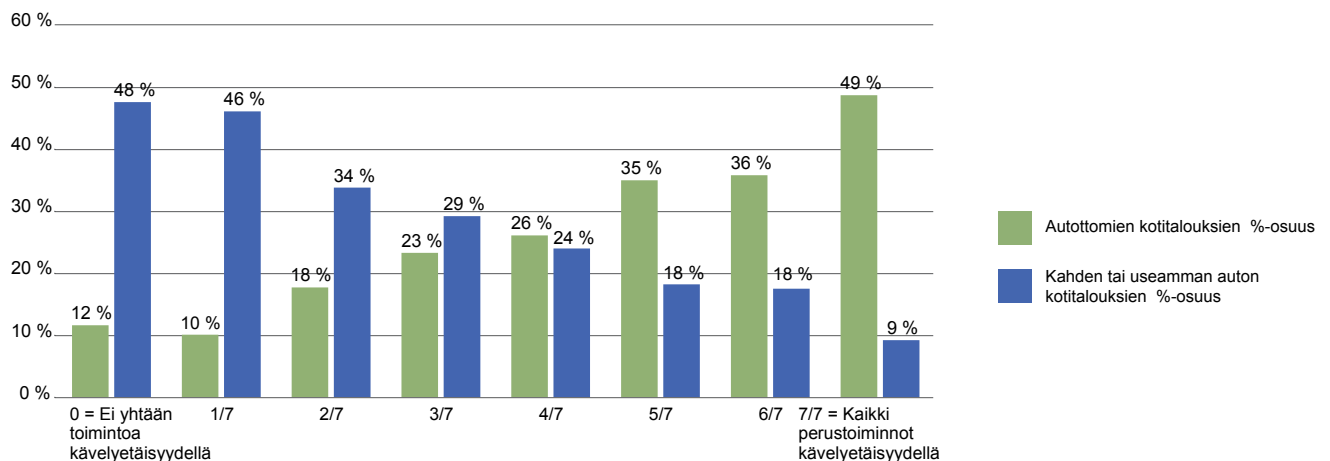
Auto hallitsee arjen liikkumista

Auton omistus on Hämeenlinnan seudulla selvästi korkeampaa kuin koko maassa keskimäärin. Nykyisin jo joka neljännessä seudun kotitaloudessa on kaksi tai useampi auto, vastaavasti autottomien kotitalouksien määrä on laskenut jatkuvasti. Korkea autonomistus näkyy myös seudun asukkaiden päivittäisessä liikkumisessa. Työmatkoilla auto on yleisin kulkutapa, joskin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen rooli on edelleen merkittävä. Lyhyistä alle kilometrin mittaisista työmatkoista valtaosa tehdään edelleen kävelen tai pyörällä, mutta autoilun osuus kasvaa nopeasti matkan pidettäessä. Pyöräilylle vielä varsin hyvin sopivista 3-5 km työmatkoista jo 40 prosenttia tehdään autolla.

Asiointiin ja vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla auto on ylivoimaisesti käytetyin kulkutapa. Viimeisen kymmenen vuoden aikana etenkin lasten kuljettaminen harrasteisiin ja kouluun on jatkuvasti lisääntynyt sillä seurauksella, että yhä useampi lapsi liikkuu terveyden kannalta liian vähän. Autoilun rinnalle oman lisähaasteensa tuo nuorten keskuudessa viime vuosina nopeasti yleistynyt mopojen, skoottereiden ja mopoautojen käyttö, joka on vähentänyt erityisesti pyöräilyä. Mopoilun suosion pelätään myös ruokkivan autoistumisen kasvua tulevaisuudessa.

Moni olisi halukas kulkemaan entistä useammin kävelen tai pyörällä

Asukaskyselyn perusteella kävelyn ja pyöräilyn osuus on korkein työ- ja opiskelumatkoilla sekä luonnollisesti ylipäänsä lyhyillä matkoilla. Eri ikäryhmistä kävelen ja pyörällä liikkuvat yleisimmin alle 18-vuotiaat ja iäkkäät. Pyöräily vähenee jonkin verran mopoikään tultaessa ja hyvin radikaalisti heti täysi-ikäisyyden



Kun peruspalveluiden saavutettavuus huononee, yleistyy toisen auton hankinta. Tutkitut palvelut: kaupat, kirjastot, koulut, julkiset terveyspalvelut, vanhainkodit ja päiväkodit, liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut. Lähde: RHR.

jälkeen, jolloin autosta tulee valtaosalle pääasiallinen kulkutapa lähes kaikilla arjen matkoilla. Asukaskyselyyn vastanneista moni olisi kuitenkin halukas kulkemaan entistä useammin kävellen tai pyörällä. Asukkaiden mielestä tehokkaimmat keinot kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi olisivat pyörätieverkon täydentäminen ja turvalliset risteämisset ajoneuvoliikenteen kanssa. Lisäksi autoilijoiden toivottiin noudattavan paremmin liikennesääntöjä, kuten nopeusrajoituksia ja liikennevaloja, ja huomioivan paremmin kävellen ja pyörällä liikkuvat. Myös palveluverkon kehittämisen toivotaan tukevan paremmin palveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä eli etäisyyksien säilymistä lyhyinä.

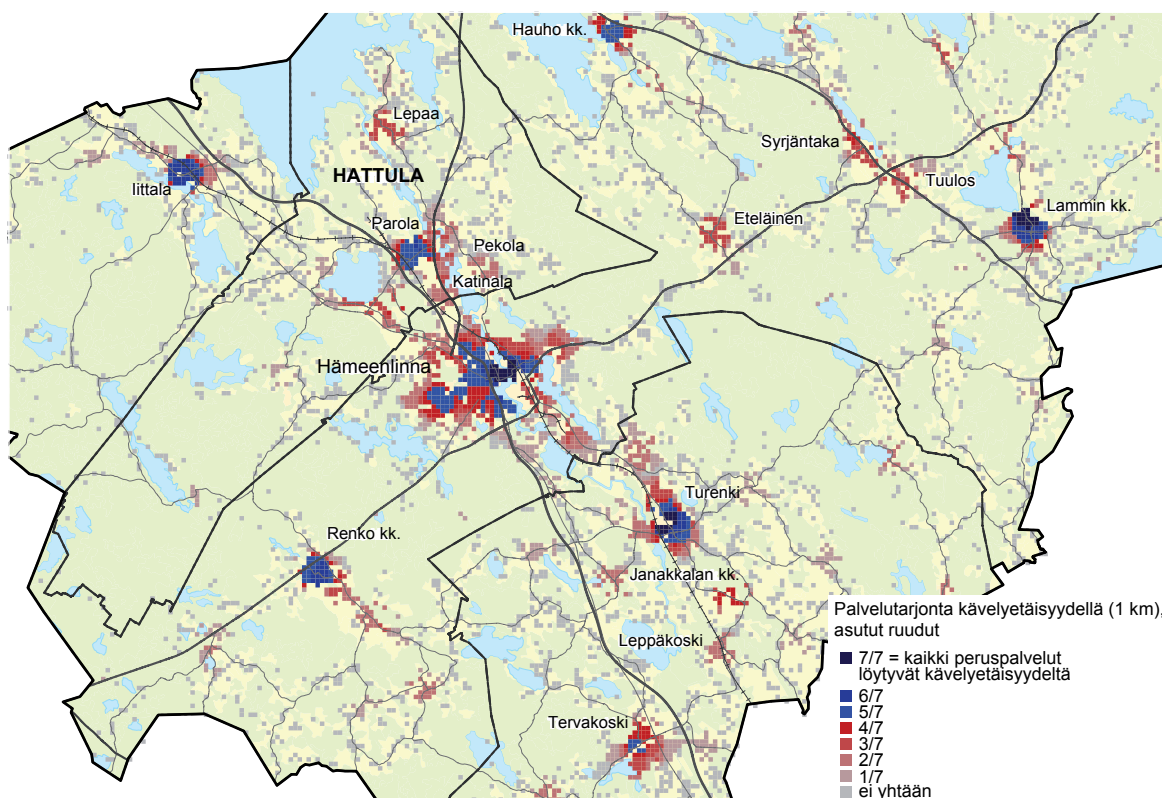
Asenteet joukkoliikennettä kohtaan positiiviset – nykyisellä palvelutasolla kuitenkin vaikea kilpailla henkilöauton kanssa

Joukkoliikennettä käytetään etenkin pidemmällä, yli kymmenen kilometrin työ- ja opiskelumatkoilla sekä pidemmällä työasia- ja vapaa-ajanmatkoilla. Lyhyemmällä matkoilla kulkutavaksi valitaan mieluummin auto tai pyörä. Asukaskyselyyn vastanneista noin viidennes ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä jokseenkin säännöllisesti. Joukkoliikenteellä kulkevat erityisesti lapset ja nuoret aikuiset. Joukkoliikenteen käytön esteinä olivat vastaajien mukaan aikataulujen

sopimattomuus (esim. työajat, harrastukset iltaisin), yhteyksien vähäisyys (esim. ilta- viikonlopputarjonta), lippujärjestelmään liittyvät asiat (esim. kertalipun hinta ja maksuttoman vaihto-oikeuden puuttuminen, opiskelija- ja eläkeläislippujen puuttuminen) ja toimimattomat vaihtoyhteydet (esim. juna- ja bussiaikataulujen kytkentä). Myös joukkoliikenneinformaatioon sekä pysäkkien ja linja-autojen laatutasoon asukkaat toivoisivat kohennusta.

lääkkäiden liikkujien määrä liikenteessä kasvaa

Väestön ikääntyminen on lähitulevaisuudessa koko maata koskettava trendi. Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan kymmenen vuoden päästä yli 65-vuotiaiden osuus Hämeenlinnan seudun väestöstä on noin neljännes ja kahdenkymmenen vuoden kuluttua jo noin kolmannes. Väestön ikääntyessä yhteiskunnan on huolehdittava siitä, että ikäihmisillä on riittävästi liikkumismahdollisuuksia ja että heidän liikkumisensa on turvallista. Asukaskyselyyn vastanneet yli 65-vuotiaat pitivät erityisen tärkeänä autoilijoiden liikennekäyttäytymiseen puuttumista, esteettömiä liikenneympäristön ratkaisuja, väylien talvikunnossapitoa ja liittymäjärjestelyiden selkeyttä. Kyselyn perusteella myös iäkkäiden omassa liikennetaidoissa ja turvavälineiden, kuten pyöräilykypärän ja kenkien liukuesteiden, käytössä on parannettavaa.



Palveluiden saavutettavuus kävelyetäisyydellä. Tutkitut peruspalvelut luettelut sivun 13 kuvatekstissä. Lähde RHR.

2.2.

Liikenneturvallisuus Hämeenlinnan seudulla

Hämeenlinnan seudulla liikenneturvallisuustilanne keskimääräistä heikempi

Hämeenlinnan seudun liikenteessä kuoli vuosina 2005–2009 keskimäärin kahdeksan ihmistä ja loukkaantui keskimäärin 137 ihmistä vuodessa. Henkilövahinko-onnettomuuksista reilu puolet tapahtui maanteillä ja hieman alle puolet katuverkolla. Asukasmäärän suhteutettuna Hämeenlinnan seudulla tapahtuu enemmän henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia kuin maakunnassa tai koko maassa keskimäärin. Koko maan tasolla liikennekuolemien määrä on jatkuvasti hitaasti laskenut. Myös Hämeenlinnan seudun onnettomuuskehityksessä on havaittavissa lievää parantumista, kuntien välillä on kuitenkin eroja. Janakkalan ja Hattulan alueella henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on viime vuosina ollut jopa kasvusuunnassa.

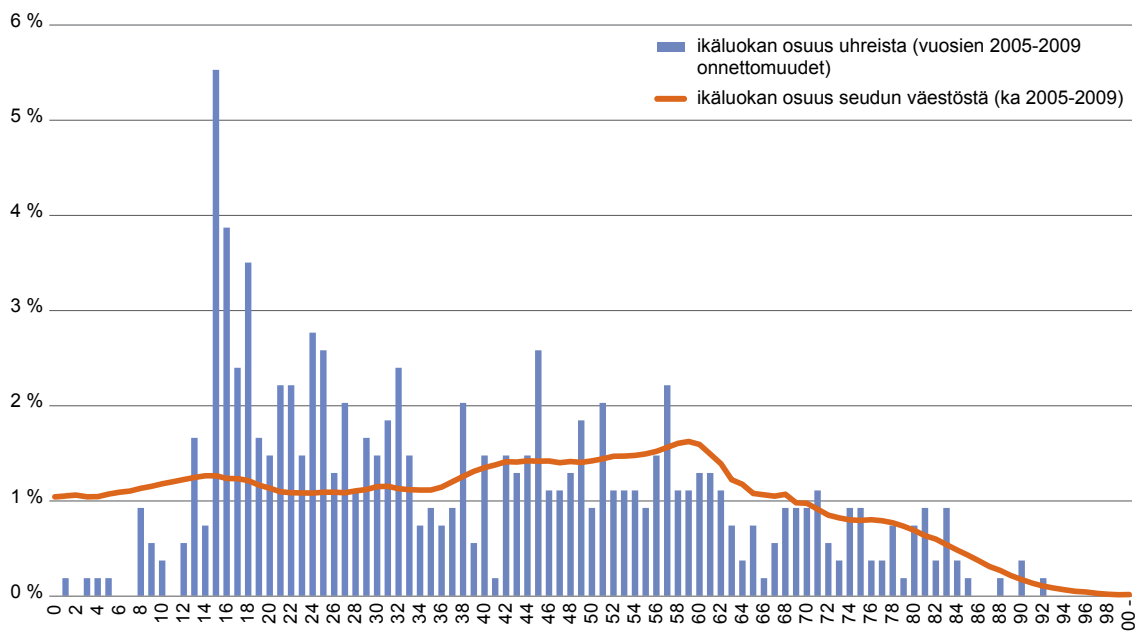
Pyöräilijät ja nuoret suurimpia riskiryhmiä

Liikenneonnettomuuksien uhreista, onnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista, noin puolet on henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä onnettomuuksien uhreista on koko seudulla reilu viidennes, mikä on koko maan keskiarvoa suurempi osuus. Kanta-Hämeenlinnassa uhreista kolmannes oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Jalankulki-

joiden onnettomuuksista suuri osa tapahtuu pimeällä tai hämärässä sekä tietä ylittäessä. Pyöräilyonnettomuuksista suurin osa aiheutuu yhteentörmäyksestä auton tai mopon kanssa ja tapahtumapaikkana on useimmiten risteys. Tilastot eivät kuitenkaan kerro koko totuutta, sillä polkupyöräonnettomuuksista suurin osa jää tilastojen ulkopuolelle. Jalankulun liukastumis- ja kaatumistapaturmia ei tilastoida lainkaan.

Mopoilijoiden, samoin kuin moottoripyöräilijöiden, osuus Hämeenlinnan seudun liikenneonnettomuuksien uhreista on noin 10 %, mikä vastaa koko maan keskiarvoa. Koko maassa mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on ollut selvässä kasvussa ja myös Hämeenlinnan seudulla mopo-onnettomuuksien määrässä on havaittavissa kasvua. Kasvu noudattelee mopojen määrän kehitystä. Suurimmassa osassa mopo-onnettomuuksia toisena osapuolena on henkilöauto. Valtaosa mopoiluonnettomuuksista on kuitenkin mopoilijan itsensä aiheuttamia ja riskikäyttäytymisen seurausta.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna ja ikäryhmän kokoon suhteutettuna selvästi eniten onnettomuuksia tapahtuu nuorille, 15–25-vuotiaille. Peräti joka kolmas Hämeenlinnan seudun liikenneonnettomuuksissa kuolleista tai loukkaantuneista on ollut tämän ikäryhmän edustaja. Erityisesti tilastoista nousevat esille 15–18-vuotiaiden mopo- ja auto-onnettomuudet sekä 24–25-vuotiaiden auto-onnettomuudet. Ikäryhmän kokoon nähden kor-



Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet ikäryhmittäin, Hämeenlinnan seutu v. 2005-2009.

Lähde: Tilastokeskus

kein onnettomuusriski on 15-vuotiailla, kun se vielä vuosituhatosen alkupuolella oli 18–19-vuotiailla. Yli 65-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksien uhreista on noin 15 prosenttia, joka on selvästi alle tämän ikäryhmän väestöosuuden. Iäkkäille sattuneista onnettomuuksista valtaosa on auto-onnettomuuksia, mutta myös kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksien osuus on merkittävä.

Mopoilijat ja pyöräilijät turvattomimpia

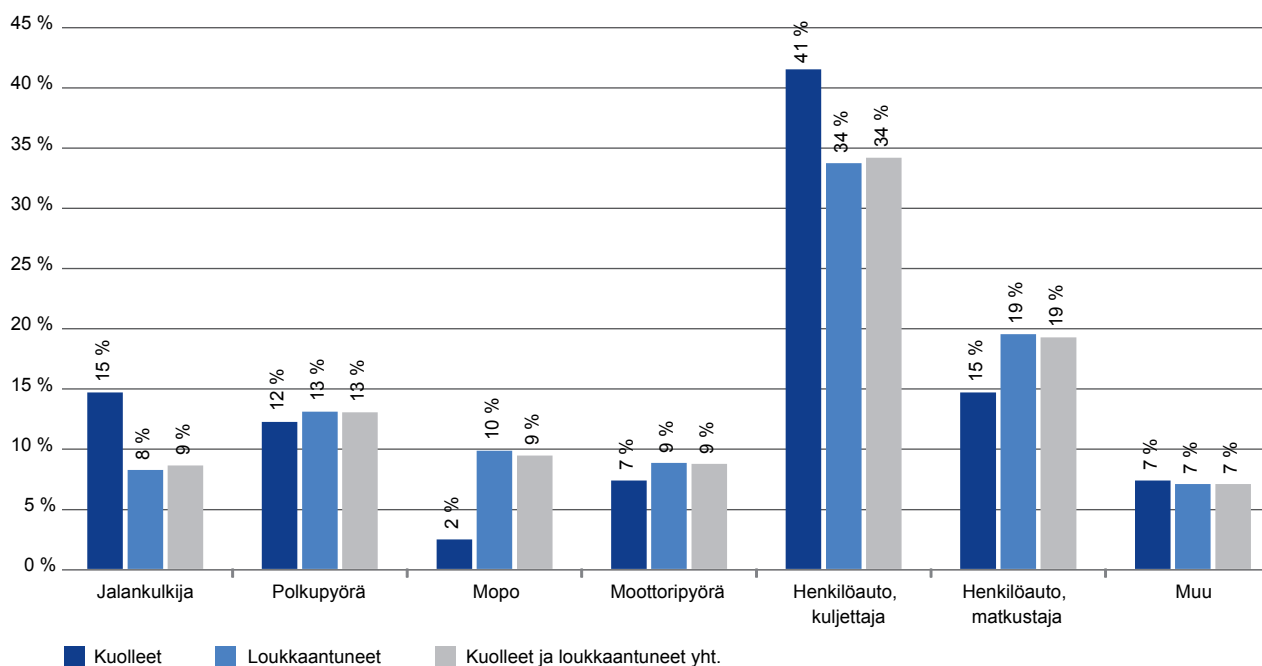
Asukkaiden kokema turvallisuus - tai turvattomuus – ei aina noudattele onnettomuusmääriä ja onnettomuustilastoja. Turvallisuuden kokemuksen parantaminen on kuitenkin yhtäläinen tavoite onnettomuuksien vähentämisen rinnalla.

Hämeenlinnan seudun asukkaat arvioivat seudun liikenneturvallisuustilanteen korkeista onnettomuusmääristä huolimatta kokonaisuutena varsin kohtuulliseksi. Miehet kokevat liikenneturvallisuustilanteen hieman paremmaksi kuin naiset. Ikäryhmistä parhaimmaksi liikenneturvallisuustilanteen kokevat alle 18-vuotiaat ja heikoimmaksi 18–24-vuotiaat. Alueittain heikoimman arvosanan liikenneturvallisuustilanteelle antavat hämeenlinnalaiset ja korkeimman janakkalalaiset ja hattulalaiset.

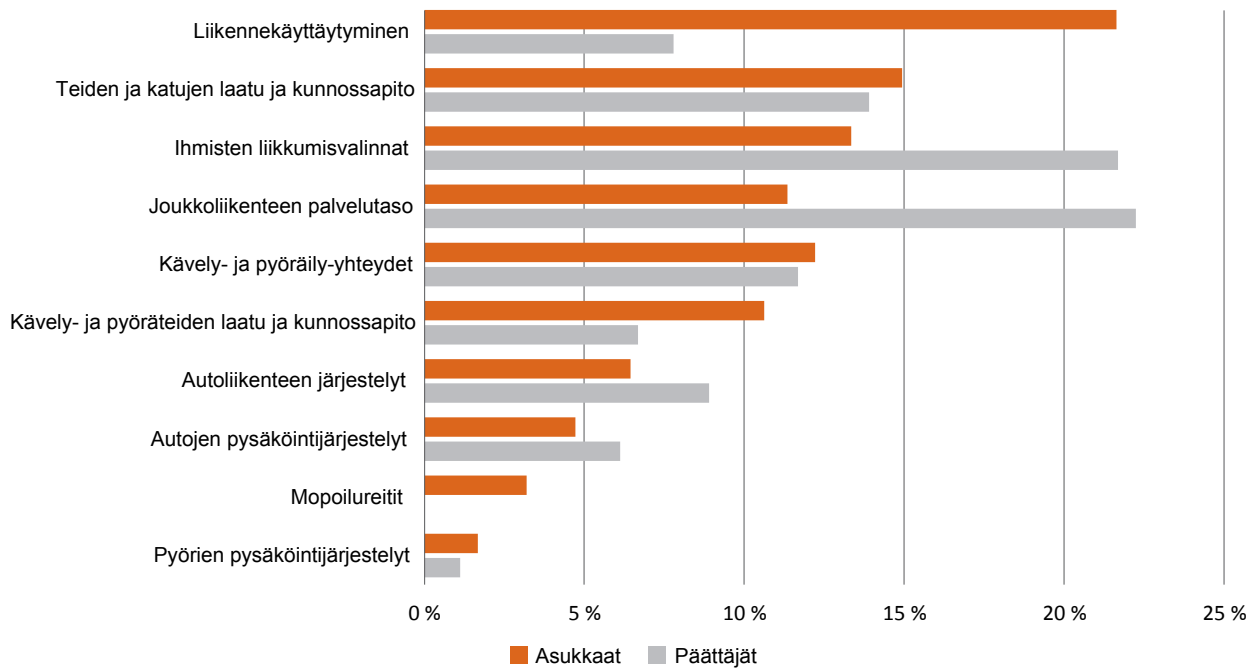
Eri liikkujaryhmistä turvattomimmassa asemassa koetaan olevan liikkumisrajoitteiset ja yleisesti alle 18-vuotiaat lapset ja nuoret. Eri kulkutavoista turvattomimmiksi koetaan mopoilu ja pyöräily. Mopoilun turvattomuus korostui erityisesti hattulalaisten vastauksissa ja pyöräilyn turvattomuus Kanta Hämeenlinnan asukkaiden vastauksissa. Autoilua ja joukkoliikennettä pidettiin turvallisimpina kulkutapoina.

Riskikäyttäytyminen liikenteessä lisääntynyt

Onnettomuustilastojen, asukaskyselyn ja poliisivalvonnan havaintojen perusteella välinpitämättömyys ja itsekkyyks liikenteessä ovat lisääntyneet. Tilastoissa riskikäyttäytyminen näkyy muun muassa yksittäisonnettomuuksien, kuten tieltä suistumisten, kasvavana määränä. Yksittäisonnettomuudet muodostavat jo yli kolmanneksen Hämeenlinnan seudulla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista. Alempiasteisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista niitä on lähes puolet. Yksittäisonnettomuuksien taustalla ovat usein kuljettajan piittaamattomuus ja riskinotto: ylinopeudet, alkoholi, väsyneenä ajaminen, turvavöiden käyttämättömyys, jne. Yksittäisonnettomuuksien taustalta löytyy myös kuljettajan ajokykyyn (terveydentila) sekä keliolosuhteisiin ja liikenneympäristöön liittyviä tekijöitä. Yksittäisonnettomuuksia tapahtuu erityisesti 15–35-vuotiaille sekä yli 65-vuotiaille.



Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjryhmittäin, Hämeenlinnan seutu v. 2005-2009. Lähde: Tilastokeskus



Päätäjien ja asukkaiden mielipiteet tärkeimmistä liikenneturvallisuuden kehittämiskohteista Hämeenlinnan seudulla (vastausten jakauma).
Lähde: EKOLIITU-hankkeen asukas- ja päätäjäkyselyt

Myös seudun asukkaat ovat havainneet liikennekurin höllentymisen. Suurimmat liikennekäyttäytymisen ongelmat ovat asukkaiden mielestä autojen ylinopeudet ja liian pienet turvavälit, punaista päin ajaminen ja käveleminen, autoilijoiden piittaamattomuus jalankulkijoista suojatiellä ja pyöräilijöistä risteyksissä, vilkun käyttämättä jättäminen, pyöräily jalkakäytävällä sekä mopoilijoiden hurjastelu. Liikennekäyttäytymiseen puuttumista pidettiin tärkeänä. Kyselyssä tiedusteltiin myös vastaajien itse tekemiä rikkomuksia. Ilahduttavan rehellisissä vastauksissa myönnettiin ylinopeudet, etenkin pienet sellaiset, sekä liikennevalojen tietoinen noudattamatta jättäminen etenkin hiljaisena aikana. Myös pyöräilykypärän ja hands free -laitteen käytön tarpeellisuutta vähäteltiin yleisesti.

Hämeenlinnan seudulle liikenneonnettomuuksista yli 10 miljoonan euron kustannukset vuodessa

Liikennevahingoista aiheutuu mittavia menetyksiä yksilöille ja yhteiskunnalle. Inhimillisen kärsimyksen ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu myös laskettavissa olevia kustannuksia. Jokaisesta onnettomuudesta aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuksia kunnille:

- palo- ja pelastustoimen menot,
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta,

- toimeentulotuen tarpeen lisäys uhrien tulonmenetysten ja menolisäysten takia,
- sosiaalihuollon menot invalidisoituneille,
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen,
- kunnan verotulon alentuminen onnettomuuksien määräämääräisen tai pysyvän ansiotulonmenetyksen takia ja
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi.

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia voidaan arvioida vakavuudeltaan erilaisille onnettomuuksille määritettyjen yksikkökustannusten perusteella. Yhteiskunnalle aiheutuvista kustannuksista kuntasektorille kohdistuu arvioilta 15–20 %. Yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus maksaa yhteiskunnalle noin 470 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus 2 700 euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että yhteiskunnalle aiheutuvat vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat Hämeenlinnan seudulla noin 69 miljoonaa euroa, josta seudun kuntien osuus noin 10–14 miljoonaa euroa.

3. YHTEINEN PÄÄMÄÄRÄ

Suunnitelman laadinnan aikana muodostetut visio ja tavoitteet on tarkoitettu käytettäväksi ja hyödynnettäväksi kuntien yleisissä sekä eri toimialojen omisissa strategioissa, tavoitteistoissa ja suunnitelmissa. Myös muut julkisen sektorin alueelliset toimijat, kuten maakuntaliitto, Poliisi, Pelastuslaitos ja Uudenmaan ELY-keskus, sekä yksityisen ja kolmannen sektorin toimijat voivat hyödyntää visiota ja tavoitteita oman toimintansa tavoitteita määrittäessä.

3.1. Visio – tahtotila

Visio on tahtotilan kuvaus, joka kokoaa eri toimijoiden voimat saman hyväksyttävissä olevan ja innostavan haasteen saavuttamiseksi. Päävisio sisältää ajatuksen yhteiskunnan ja yksilöiden vastuiden välisestä tasapainosta. Yhteiskunnan tulee tarjota asukkaille edellytykset turvalliseen ja kestäväan liikkumiseen eli tehdä vastuulliset valinnat mahdollisimman helpoiksi ja houkutteleviksi. Yksilöiden vastuulla on puolestaan hyödyntää yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän heille tarjoamat mahdollisuudet muuttaa asumisen- ja liikkumisen valintojaan. Osavisiolla on tarkennettu suunnittelun ja yhteistyön, päätöksenteon sekä paikallistoiminnan tahtotiloja.

PÄÄVISIO

Yhteiskunnan vastuu

Hämeenlinnan seutu tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat liikkua eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäen.

Pääosa arjen matkoista on mahdollista ja houkuttelevaa tehdä kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Liikennejärjestelyt ovat kaikilla kulkutavoilla liikkuttaessa ja kaikille liikkujaryhmille turvallisia. Liikuminen myös koetaan turvalliseksi.

Yksilövastuu

Seudun asukkaat hyödyntävät elinympäristön heille tarjoamat kestävä ja turvallisen liikkumisen mahdollisuudet sekä osallistuvat aktiivisesti elinympäristönsä kehittämiseen.

Seudun asukkaat ovat tietoisia liikkumisvalintojen vaikutuksista terveyteen, hyvinvointiin ja elinympäristöjen viihtyisyyteen.

OSAVISIOT

Poikkihallinnollista yhteisvastuuta

Kuntien eri toimialat ovat tietoisia mahdollisuuksistaan vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin ja liikenneturvallisuuteen.

Kestävä ja turvallisen liikkumisen edistäminen on integroitu eri toimialojen tavoitteisiin ja tehtäviin.

Kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi hyödynnetään laajasti eri toimijoiden käytössä olevia keinoja

Koordinoitua ja aktiivista paikallista toimintaa

Eri toimijoiden välinen yhteistyö on tehokkaasti koordinoitu siten, että toiminta tavoittaa kaikki ikä- ja liikkujaryhmät.

Kunnat ja seudulla toimivat yritykset tukevat aktiivisesti sekä työntekijöidensä että asiakkaidensa turvallista ja vastuullista liikkumista.

Paikallisten toimijoiden resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti eri liikkujaryhmien tarpeiden kartoituksessa ja käytännön toiminnan jalkauttamisessa.

Päätöksenteolla puitteet toiminnalle

Eri toimialoille on varmistettu riittävät resurssit kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi.

Päätöksentekijät ja eri toimialojen johto ovat sitoutuneet edistämään kuntalaisten kestävä ja turvallista liikkumista.

Päätöksentekijät ovat tietoisia tekemiensä päätösten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja kestävä liikkumisen edellytyksiin.

3.2.

Tavoitteet ja mittarit

Tavoitteet jäsentävät vision pyrkimyksiä ja suuntaavat käytännön toimenpiteitä. Kutakin asetettua tavoitetta voi edistää useamman erityyppisen keinon kautta. Mittareilla puolestaan seurataan, miten toiminnassa on onnistuttu. Mittarit asetetaan peilaamaan tavoitteita. Esimerkkimittarit on kuvattu liitteessä 1.

Tavoitteisto jakaantuu kolmeen osioon; liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen ja niihin molempiin vahvasti vaikuttava yhdyskuntarakenne. Tavoitteita on tarkennettu toiminnallisempaan suuntaan linjaamaan toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan tietoisuutta, osaamista ja luomaan edellytyksiä. Toiminnallisia tavoitteita on määritelty myös erikseen eri asukas- ja liikkujaryhmille. Näin tavoitteet ovat helpommin eri toimialojen hyödynnettävissä. Asukasryhmäkohtaiset tavoitteet on esitetty liitteessä 2.

TÄTÄ TAVOITELLAAN...

Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijainti tukee monipuolista liikkumista

- Seudun yhdyskuntarakenne eheytyy
- Palveluiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä säilyy kohtuullisena
- Työmatkojen keskipituuden kasvu hidastuu
- Joukkoliikenteen vaikutusalueella asuvien määrä kasvaa

Liikkumisvalinnat ovat kestäväällä pohjalla

- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus arjen matkoista kasvaa
- Kotitalouksien autoistumisen kasvu pysähtyy
- Lyhyistä matkoista entistä useampi tehdään kävelen tai pyörällä
- Työ- ja opiskelumatkoilla pyöräilyn määrä kasvaa
- Joukkoliikenteen käyttö lisääntyy pitkillä työ- ja työasiamatkoilla
- Henkilöautoilun ja kuljetusten energiatehokkuus paranee

Liikkuminen on vastuullista ja turvallisuushakuista

- Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee
- Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät
- Yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien määrä vähenee
- Risteysonnettomuuksien määrä vähenee
- Kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrä vähenee
- Nuorten liikenneonnettomuuksien määrä vähenee
- Iäkkäiden liikenneturvallisuustilanne säilyy hyvänä

...JA TÄLLÄ TAVOIN SIIHEN PÄÄSTÄÄN

Tietoisuuden lisääminen

- Ihmiset ovat tietoisia asuinpaikan sijainnin vaikutuksista liikkumistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin
- Yritykset ja muut työnantajat ovat tietoisia mahdollisuuksiensa vaikuttaa henkilö- ja asiakaskuntansa liikkumiseen ja liikkumisen ohjauksen kautta saavutettavista hyödyistä.
- Suunnittelijat ja päättävät ovat tietoisia palveluverkon kehittämisen vaikutuksista kestävästä liikkumisesta edellytyksiin sekä eri liikkujaryhmien itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksiin.
- Kestävästä liikkumisesta hyödyt tunnetaan ja ihmiset tietävät mahdollisuutensa parantaa oman liikkumisensa energiatehokkuutta.
- Ihmiset ovat tietoisia liikenteen riskeistä eri kulkutavoilla ja riskikäyttäytymisen seurauksista.
- Päätöksentekijät ovat tietoisia kestävästä ja turvallisen liikkumisen edistämiseen liittyvistä hyvinvointi- ja kustannusvaikutuksista sekä ennaltaehkäisevän työn merkityksestä.

Osaamisen kehittäminen

- Eri liikkujaryhmillä on mahdollisuus vaikuttaa elinympäristönsä liikennejärjestelyihin ja -palveluihin sekä omien liikennetaitojensa ja -tietojensa kartuttamiseen.
- Lasten, nuorten, iäkkäiden ja liikkumisrajoitteisten parissa työskentelevillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen ryhmän liikkumisen erityispiirteistä ja ongelmista sekä ennaltaehkäisevän työn sisällöistä ja toimintamalleista.

Edellytysten luominen

- Maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelyiden suunnittelu on vuorovaikutteista ja tehdään eri toimialojen yhteistyönä.
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja joukkoliikennepalveluiden kehittämisen painoarvoa seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä nostetaan merkittävästi.
- Kaikissa elinympäristöä koskevissa suunnitteluratkaisuissa arvioidaan vaikutukset kestävästä ja turvallisen liikkumisen edellytyksiin.
- Liikenneympäristön ratkaisuilla luodaan edellytykset turvallisuushakuiselle liikennekäyttäytymiselle.

4. Turvallisen ja kestävän liikkumisen edistäminen

4.1

Kestävä yhdyskuntarakenne

Asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden sijoittumisella luodaan perusta ihmisten arjen sujuvuudelle. Yhdyskuntarakenne vaikuttaa ihmisten liikkumisen määrään, eri kulkutapojen käytön mahdollisuuksiin, liikkumisen turvallisuuteen ja myös liikenteen energiankulutukseen ja kasvihuonepäästöihin. Yhdyskuntarakenteen ratkaisulla on myös merkittäviä ja pitkäaikaisia vaikutuksia kuntatalouteen. Mitä enemmän rahaa sitoutuu katuihin, teihin ja pysäköintialueisiin sekä niiden kunnossapitoon, kunnallistekniikkaan ja kuljetuskustannuksiin, sitä vähemmän rahaa jää käytettäväksi muuhun toimintaan, esimerkiksi elinympäristön laadun kohentamiseen ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen.

Alueet tehokkaampaan käyttöön

Kestävä yhdyskuntarakenne tukee ihmisten arjen sujuvuutta ja ennen kaikkea tuottaa niitä asioita, joita asukkaat ja yritykset arvostavat. Etenkin lapsiperheet kokevat arjen olevan helpommin hallittavissa kun peruspalvelut löytyvät läheltä. Lähipalveluiden monipuolisuus johtaa myös useimmiten monimuotoiseen liikkumiseen – kaikkia kulkutapoja käytetään tasaisesti. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja jalankulku- tai pyöräilyetäisyydellä olevien lähipalveluiden tarjoaminen ei onnistu hajanaisessa yhdyskuntarakenteessa. Tavoitteena tulisi olla yhdyskuntarakenne, jossa kotitaloudet tarvitsevat korkeintaan yhden auton.

Kuntien maankäyttöpolitiikan, kaavoituksen ja tontitarjonnan sekä palveluverkon ratkaisujen tulisi tarjota asumiselle ja yrittämiselle houkuttelevia sijoittumismahdollisuuksia niin, että kestävän ja turvallisen liikkumisen tavoitteet täyttyvät. Maankäytön suunnittelussa tulisi pyrkiä yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, uudisrakentamisen sijoittamiseen olemassa olevan yhdyskunta- ja palvelurakenteen yhteyteen ja täydennysrakentamiseen keskustoissa, taajamissa tai muuten liikenteellisesti edullisilla alueilla. Taajamien

reuna-alueita tulisi ottaa käyttöön vasta kun eheyttävän ja täydentävän rakentamisen mahdollisuudet on täysimääräisesti hyödynnetty. Täysin olemassa olevasta rakenteesta ja palvelutarjonnasta irrallisia asuinalueita ei pitäisi toteuttaa. Myös taajamien ulkopuolelle poikkeusluvin suuntautuvaa pientaloasutusta olisi hyvä ohjata kyliin hajarakentamisen sijasta. Kyläverkoston vahvistaminen ja maaseudun kehityskäytävien tukeminen lisää maaseudun elinvoimaisuutta ja helpottaa julkisten ja yksityisten palveluiden järjestämistä.

Yhdyskuntarakenteen kehittämistä voidaan ohjata myös erilaisin normein ja säännöin, kuten pysäköintinormein, suunnittelumääräyksin, maankäytösopimuksiin sisältyvin velvoittein, hajarakentamisen poikkeuslupakäytännöin, jne. Erilaisten tarkistuslistojen käyttäminen on hyvä keino varmistaa, että maankäytön suunnitelmissa tulee huomioitua kaikki ne seikat, jotka keskeisesti vaikuttavat ihmisten liikkumismahdollisuuksiin. Myös erilaiset vyöhyketarkastelut ovat havainnollinen työkalu maankäytön suunnitteluun.



Lähivuosien toimenpiteitä kestävä yhdyskuntarakenteen edistämiseksi

TOIMENPIDE	VASTUU- JA YHTEISTYÖTAHOT
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edullisuusvyöhykkeiden määrittäminen ja vyöhykeajattelun sisällyttäminen kaavojen suunnittelumääräyksiin ja rakennusjärjestykseen	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Päästölaskentojen sisällyttäminen osaksi yleis- ja asemankaavojen vaikutustenarviointia	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Kestävän ja turvallisen liikkumisen tarkistuslistan käyttö maankäyttö- ja kaavoitusohjelmia laadittaessa ja kaavoituksessa	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Kestävän liikkumisen edellytysten arvioinnin sisällyttäminen kuntien palveluverkkoa koskeviin suunnitelmiin	Kunnat; kaikki palveluihin kytkeytyvät toimialat
Uusien asuin- ja työpaikka-alueiden kestävä liikkumisen edellytysten kuvaaminen kuntien kaavoituskatsauksissa	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Kestävän liikkumisen näkökulman huomioiminen kuntien pysäköintipolitiikassa/-järjestelyissä	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelman laadinta (verkosto- ja tilanvarausuunnitelma, hml keskustan kävelyalueen laajentamismahdollisuudet, liityntäpysäköinti, pysäköintistrategia)	Hämeenlinna; liikenne ja kaavoitus

Pysäköintipolitiikalla kestäviin liikkumisvalintoihin

Pysäköintiin liittyvä sääntely ja ohjaus ovat tehokkaita liikkumisen hallintakeinoja. Henkilöautot ovat suurimman osan ajasta pysäköitynä ja vievät siten paljon tilaa. Pysäköintipaikkojen rakentaminen on myös kallista. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta ajoneuvojen pysäköinti tulisi nähdä palveluna, jota tarjotaan sitä tarvitseville, ei oletusarvoisesti kaikille.

Asuinalueiden pysäköinnin mitoitus ja kustannukset vaikuttavat kakkosauton hankintaan. Työpaikkojen pysäköintimahdollisuus vaikuttaa päivittäisen työmatkan kulkutapavalintaan. Joukkoliikenteen hyvän palvelutason alueella tulisi käyttää alhaisempaa pysäköintimitoitustasua. Pysäköintimaksut voidaan myös hinnoitella sen mukaan, kuinka hyvin alueelle pääsee muilla tavoin kuin autolla. Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa mm. luopumalla nimetyistä pysäköintipaikoista ja yhdistelemällä eri toimintojen pysäköintiä.

Sijainti- ja kulutusvalinnat kestävimmiiksi

Asuinpaikan sijainti on merkittävimpiä tekijöitä, joilla ihmiset voivat vaikuttaa arjen sujuvuuteen; tuleviin liikkumistarpeisiinsa, liikkumisesta aiheutuviin kustannuksiin, liikkumiseen kuluvaan aikaan, kulkutavan valinnanmahdollisuuksiin ja siten liikkumisesta aiheu-

tuviin päästöihin. Yksittäisten valintojen kokonaisvaikutusten hahmottaminen on kuitenkin monimutkaista ja esimerkiksi asuinpaikkaa koskevassa päätöksenteossa on lähes mahdotonta havaita kaikkia liikkumiseen ja arjen sujuvuuteen liittyviä tekijöitä. Asunnon etäisyys työpaikoista, lähipalveluista, kouluista sekä alueen joukkoliikenneyhteyksien laatu saattavat usein unohtua asuinpaikkaa valittaessa.

Muiden yhdyskunnan toimintojen sijaintiin vaikuttaminen on vähintään yhtä merkittävää kuin asuinpaikan valintaan vaikuttaminen. Työpaikkojen ja palveluiden sijainti vaikuttaa suoraan niin työntekijöiden kuin palveluita käyttävien asiakkaiden liikkumisvaihtoehtoihin. Julkispalveluiden keskittäminen on jo nyt monin paikoin murentanut kestävä liikkumisen mahdollisuuksia ja lisännyt yhteiskunnan järjestämien palvelu- ja asiointikuljetusten tarvetta. Lähipalveluiden laatuun ja palveluverkon kehittymiseen vaikuttaa myös se, miten ihmiset palveluita käyttävät. Lähipalveluiden suosiminen, paitsi välttää turhaa matkatekoa ja säästää aikaa, myös tukee paikallista yritystoimintaa.

4.2.

Kestävän liikkumisen edistäminen

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan liikkumisen painopisteen siirtämistä henkilöautoilua vähemmän päästöjä aiheuttaviin ja ihmisten hyvinvoinnin kannalta edullisiin kulkutapoihin. Toki auton käyttö on edelleen tarpeen ja perusteltua, mikäli jalankulku ja pyöräily tai joukkoliikenne ei syystä tai toisesta sovi omaan elämänrytmiin. Auton tai muun moottoriajoneuvon käyttöä on kuitenkin mahdollista järjeistää. Kokonaisuutena voidaan puhua fiksumasta, järkevästä tai viisaasta liikkumisesta – siitä, että eri kulkutapoja käytetään järkevästi ja sopivasti: lyhyillä matkoilla kävellään tai pyöräillään, pitkillä matkoilla mennään junalla tai bussilla ja autoa käytetään silloin kuin se on sopivin tai jopa ainoa mahdollinen kulkutapa.

4.2.1

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ympäristöystävällisen ja ihmisten hyvinvointia tukevan liikennepolitiikan toteuttamista. Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä ja meluttomia, terveellisiä ja vähän tilaa vieviä, sekä liikkujalle että yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa asukkaiden yhtäläisiä liikkumismahdollisuuksia ja tasa-arvoa etenkin niiden ryhmien keskuudessa, jotka eivät autoile tai haluavat pärjätä yhden auton varassa. Laadukkaat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet, ja mahdollisuus autoriippumattomaan elämään, ovat myös asukkaiden arvostamia elinympäristön laatutekijöitä ja siten myös keskeisiä alueiden vetovoima- ja kilpailukykytekijöitä.

Monipuoliset lähipalvelut kävelyn ja pyöräilyn edellytyksenä – myös asennemuutosta tarvitaan

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattaminen edellyttää eheää yhdyskuntarakennetta, jossa välimatkat pysyvät kohtuullisina eikä työssäkäyntiin tai asiointiin aina tarvita henkilöautoa. Etenkin palvelutarjonnan monipuolisuuden on havaittu korreloivan kävelyn ja

Miksi kävelyä ja pyöräilyä kannattaa edistää?

YHTEISKUNNAN HYÖTYJÄ	LIIKKUJIEN HYÖTYJÄ
<ul style="list-style-type: none"> • Kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla rakennettu yhdyskunta on rakentamiskustannuksiltaan edullinen: olemassa oleva infrastruktuuri ja palvelut ovat tehokkaammassa käytössä ja kalliiden väyläinvestointien tarve vähenee. • Autojen määrän vähentyessä lopulle liikenteelle jää enemmän tilaa, liikenne sujuu, aikaa säästyy ja elinympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus paranevat. • Edellytykset lähipalveluiden menestymiselle ovat hyvät, sillä jalan tai pyörällä kulkevat hakevat palvelut läheltä ja poikkeavat autoilijoita useammin spontaanisti asiomaan. • Autoliikenteen vähentyessä myös liikenneturvallisuus paranee ja kunnat saavat merkittäviä säästöjä onnettomuuskustannuksissa. • Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen auttaa kunnan sosiaali- ja terveydenhoitokulujen hillitsemisessä. • Iäkkäiden toimintakyvyn ylläpitäminen arkiliikunnan avulla vähentää kuntien kustantamien kuljetusten ja hoivapalveluiden tarvetta. • Kun palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä, säästää kunta kuljetuskustannuksissa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Puolen tunnin päivittäinen reipas kävely tai pyöräily riittää fyysisen kunnon ylläpitämiseen, auttaa painonhallinnassa, näkyy parempana jaksamisena, vähentää sairastelua ja tuki- ja liikuntaelinten sairauksia sekä vaaraa sydän- ja verisuonisairauksien, diabeteksen ja korkean verenpaineen kehittymiseen. • Kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla rakennettu elinympäristö on autoille suunniteltua ympäristöä viihtyisämpi, terveellisempi ja turvallisempi (myös koettu turvallisuus). • Lyhyillä matkoilla pyöräily on usein autoa tai bussia nopeampi kulkutapa – eikä tarvitse murehtia aikatauluista. • Kävelyä ja pyöräilyä lisäämällä liikkujat voivat pienentää omaa hiilijalanjälkeänsä. • Omin voimin liikkuminen on edullista, kun ei tarvitse maksaa matkalipuista, polttoaineesta tai pysäköinnistä. • Iäkkäillä etenkin kävely on tärkeä keino toiminta- ja liikuntakyvyn ylläpitämiseksi, sosiaalisten kontaktien ylläpitämiseen sekä arkiasioinnin hoitamiseen. • Lapsille ja nuorille kävely ja pyöräily mahdollistavat itsenäisen liikkumisen, harrastamisen ja sosiaalisen elämän sekä luovat perustan fyysiselle hyvinvoinnille.

pyöräilyn määrän kanssa. Maankäytön ja palvelurakenteen suunnitelmissa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten arvioiminen ja lähipalveluiden tukeminen ovat keskeisiä tavoitteita. Myös kävely- ja pyörätieverkoston tulee sisältyä kaavoihin.

Jo nykyinen yhdyskuntarakenne ja kävely- ja pyörätieverkon kattavuus tarjoavat valtaosalle seudun asukkaista hyvät edellytykset lisätä kävelyä ja pyöräilyä. Tilastojen mukaan nykyisin noin puolella seudun asukkaista kohtuulliset peruspalvelut löytyvät kävelyetäisyydeltä. Niin ikään noin puolella seudun asukkaista työmatkan pituus on nykyisin alle 5 km ja noin 65 prosentilla alle 10 km. Näistä matkoista valtaosa tehdään kuitenkin nykyisin autolla. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on siten potentiaalia etenkin lyhyillä työ- ja asiointimatkoilla. Tämän potentiaalin hyödyntämiseksi ihmisten asenteiden tulee muuttua kävelyä ja pyöräilyä sekä lähipalveluiden käyttöä suosivimmiksi. Muutoksen tueksi tarvitaan kävelyn ja pyöräilyn markkinointia ja motivointia kokeilla uusia liikkumistapoja.

Sujuvat ja turvalliset yhteydet houkuttelevat kävelyn ja pyöräilyyn – verkoston kehittämislle yhteiset periaatteet

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttavat liikkumisympäristöjen viihtyisyys ja esteettömyys, liikkujien kokemus turvallisuus sekä väyläverkoston kattavuus ja laatu. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen tulee ensisijaisesti panostaa taajama-alueilla, joissa potentiaali näiden kulkutapojen käyttöön on suurin, mutta joissa myös liikenneturvallisuuksutilanne on heikoin. Taajamien keskusta-alueiden kehittäminen on hyvä tehdä ensisijaisesti kävelyn ehdoilla, pyöräilyn tarpeita kuitenkin unohtamatta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista huolehditaan erityisesti koulujen ja oppilaitosten, palvelukotien, kirjastojen, terveyskeskusten, joukkoliikennetermiinien, urheilukohteiden, päivittäistavarakauppojen ja suurten työpaikkakeskittymien lähialueilla.

Kävely- ja pyörätieverkkoa kehitetään ensisijaisesti täydentämällä olemassa olevaa verkkoa ja poistamalla epäjatkuvuuskohtia. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen edellyttää autojen ajonopeuksien hillitsemistä sekä turvallisia liikennejärjestelyitä etenkin liittymissä ja tietä ylitettäessä. Myös eri liikkujaryhmien liikenneasenteisiin ja -taitoihin puuttamista kasvatuksen-, valistuksen- ja tiedotuksen sekä liikenteen valvonnan keinoin tarvitaan.



Taajama-alueilla kävelyn ja pyöräilyn erottamiseen toisistaan ja ajoneuvoliikenteestä sekä mopoilun sallimisesta pyöräteillä on hyvä luoda yhtenäiset seudulliset periaatteet. Samassa yhteydessä on hyvä määritellä seudulliset pyöräilyn laatuikäytävät (runkoyhteydet), jolle asetetaan perusyhteyksiä korkeampia vaatimuksia esimerkiksi päällysteen, kunnossapidon, opastuksen ja kulkumuotojen välisen erottelun suhteen.

Esteettömistä ratkaisuksista hyötyvät kaikki

Esteettömyys on osa jalankulkuympäristön laatua. Esteettömät liikkumisympäristöt auttavat iäkkäitä tai muuten liikunta- ja toimintarajoitteisia henkilöitä suoriutumaan itsenäisesti arkielämästään sekä ylläpitämään fyysistä, ja sen seurauksena usein myös psyykkistä toimintakykyään. Katuympäristön ja muiden ulkotilojen suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon erityisesti liikunta- ja näkövammaisten henkilöiden liikkumismahdollisuuden asettamat vaatimukset. Niiden mukaan toteutettu ympäristö on helppokulkuinen myös muille liikkujaryhmille, kuten iäkkäille tai lastenvaunujen kanssa kulkeville.

Kävely- ja pyörätieyhteyksien hyvä kunnossapito on tärkeä esteettömyystekijä, joka vaikuttaa myös turvallisuuteen ja käyttömukavuuteen. Jalkakäytävien talvihoidolla on suuri merkitys liukastumistapaturmien ehkäisyssä sekä vanhusten ja liikuntarajoitteisten liikkumisedellytysten turvaamisessa. Myös talvipyöräilyn suosiota ja turvallisuutta lisätään tehokkaan ja kattavan pyöräteiden talvihoidon avulla. Kesällä taas on huolehdittava väylien korjauksista, päällysteiden kunnosta ja puhtaanapidosta.

Pyörien pysäköintijärjestelyt kuntoon – viiden auto-paikan vaatimaan tilaan voidaan pysäköidä noin 50 pyörää!

Pyörien pysäköintijärjestelyjen toimivuus ja helppo-käyttöisyys matkan molemmissa päissä vaikuttaa matkapäättöksiin. Pyörän käytön lisääminen edellyttää pyörien pysäköintimahdollisuuksien parantamista työpaikoilla, kouluissa ja muissa palvelukohteissa sekä asemien ja linja-autopysäkkien yhteydessä. Työpaikoilla ja oppilaitoksissa pyöräilijöille tulee tarjota varusteiden säilytys- sekä suihkutiloja. Asuin- työpaikka- ja palvelukiinteistöjen pyöräpysäköintijärjestelyt, varusteiden säilytystilat ja suihkutilat voidaan normittaa autopaikkojen tavoin esimerkiksi kunnan rakennusjärjestykseen.

Pyöräilymatkailussa mahdollisuus

Pyörämatkailu on kestävä kehityksen mukaista matkailua, jonka suosio on kasvanut viime vuosina erityisesti Keski-Euroopassa. Hämeenlinnan seudun ja koko Kanta-Hämeen alueen monimuotoinen luonto ja maisemat sekä kohtuullisen tiheä kylien ja taajamien verkosto tarjoavat pyörämatkailuun erinomaiset edellytykset. Pyörämatkailun lisääminen edellyttää sekä monipuolista infrastruktuurin ja palvelujen kehittämistä että markkinointia. Pyöräilyn pitkäjänteinen kehittäminen vaatii laajaa yhteistyöverkostoa ja yhteistyötä erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin välillä. Pyörämatkailun kehittämiseen liittyy monia paikallisen ja valtakunnan tason osapuolia, joiden kesken tarvitaan yhteistyötä yhteisen suunnitelman puitteissa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimia lähivuosille

TOIMENPIDE	VASTUU- JA YHTEISTYÖTAHOT
Kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden laatiminen ja vyöhyketarkastelun ottaminen kuntien kaavoituksen ja palveluverkon suunnittelun lähtökohdaksi	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Hattulan ja Janakkalan kuntien liittyminen pyöräilykuntien verkoston (Poljin ry) jäseneksi	Hattulan ja Janakkalan kunnat; liikenne ja kaavoitus
Kaupunkipyöräilykoulutuksen järjestäminen Hämeenlinnassa	Suomen Liikenneliitto ry, Liikenneturva, Poliisi
Hämeenlinnan seudun pyörämatkailun edistämissuunnitelman laatiminen (reitit, opastus, oheispalvelut, markkinointi, jne.)	Kunnat, matkailupalvelut ja yritykset, Kehittämiskeskus Oy Häme
Hämeenlinnan seudun pyöräilyreititkartan laatiminen (mallia esim. Oulusta tai Vaasasta)	Kunnat; liikenne ja kaavoitus, matkailupalvelut ja yritykset, Kehittämiskeskus Oy Häme
Autoilijoille ja pyöräilijöille suunnatun Käännä pää -tempauksen järjestäminen Hämeenlinnassa (väistämissäännöt tutuksi)	Kunnat, Liikenneturva, Poliisi
littalassa 2.- luokan oppilaille ja heidän vanhemmilleen vuosittain järjestettävien pyöräilyteemailtojen pilotointi muissa seudun alakouluissa	Kunnat; sivistystoimiala, alakoulu, vanhempainyhdistykset, Liikenneturva
Seudun kuntien osallistuminen valtakunnalliseen Askeleet-kampanjaan	Kunnat; hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimialat
Liukastumisteema ja liikenteessä näkyminen esille lokakuun Vanhusten viikon paikallistapahtumissa	Kunnat; perusturva, Liikenneturva, sidosryhmät
Vuokrapyörien hankkiminen Hämeenlinnan kaupungin matkailuneuvontaan	Hämeenlinna, Kehittämiskeskus Oy Häme
Pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisääminen Hämeenlinnan rautatieasemalla	Hämeenlinnan kaupunki; liikenne ja kaavoitus, Liikennevirasto
Turengin koulun osallistuminen Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit -hankkeeseen	Turengin koulu, Poljin ry, Liikenneturva
Kuntien toimipisteiden pyöräpysäköinnin nykytilan inventointi ja kehittämissuunnitelman laadinta	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Pyöräpysäköintinormien sisällyttäminen kuntien rakennusjärjestykseen; pyöräpysäköinnin vähimmäismäärät ja laatukriteerit eri rakentamiskohteissa	Kunnat; liikenne ja kaavoitus
Hämeenlinnan linja-autoaseman pyöräpysäköinnin parantaminen	Hämeenlinna; liikenne ja kaavoitus
Pyöräpysäköinnin parantaminen Turengin juna-asemalla	Janakkala; liikenne ja kaavoitus
Kävelyn ja pyöräilyn liikenneympäristöolosuhteiden parantaminen erillisen kehittämissuunnitelman mukaan (sis. kevyen liikenteen väylät, jne.)	Kunnat; liikenne ja kaavoitus, Uudenmaan ELY-keskus

4.2.2

Joukkoliikenteen käytön edistäminen

Juna ja linja-auto ovat energiatehokkaita ja fiksuja matkustusmuotoja etenkin hieman pidemmillä arjen ja vapaa-ajan matkoilla. Juna ja linja-auto kuluttavat selvästi vähemmän energiaa kuin henkilöauto, päästöt ovat pienemmät ja myös tilankäyttö on tehokasta. Linja-autoliikenteessä energiatehokkuus yksityisautoliikenteeseen nähden korostuu etenkin silloin, kun suositaan nykyaikaista ja vähäpäästöistä kalustoa, kuljettajat taitavat taloudellisen ajotavan niksit ja kun matkustajia on riittävästi. Liikenneturvallisuusvertailussa joukkoliikenne on ylivoimaisesti turvallisinta liikennemuotoa. Joukkoliikenne tuottaa myös terveyshyötyjä, silloin kun matkat pysäkillä kuljetaan kävellen tai pyörällä. Joukkoliikenne on edullista verrattuna esimerkiksi auton omistamiseen ja käyttöön liittyviin kuluihin. Joukkoliikenteen merkittävimpiä etuja on se, että matka-ajan voi hyödyntää esimerkiksi tekemällä töitä, lukemalla tai lepäämällä. Joukkoliikenteen käyttäjän ei tarvitse myöskään huolehtia ajoneuvon kunnosta, ajokelistä tai parkkipaikan löytymisestä.

Joukkoliikenteen suunnittelu osa maankäytön suunnitteluprosessia

Maankäytön ominaisuuksien ja toimivien joukkoliikennepalveluiden välillä on kiistaton yhteys. Tehokkaasti toimivan joukkoliikenteen ylläpitäminen on mahdollista alueilla, joilla on riittävästi joukkoja eli potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä. Laajoja pientalovaltaisia alueita tai taajamien reunamille leviävää asutusta on vaikea palvella tehokkaasti joukkoliikenteellä. Siellä joukkoliikenteen hyvä palvelu merkitsisi kunnille reilusti nykyistä suurempaa osallistumista joukkoliikenteen rahoittamiseen kustannuksiin.

Joukkoliikenteen näkökulmasta maankäytön pitäisi olla yhtenäistä ja eri toimintojen sijaita pysäkkien ja asemien vaikutusalueella. Mitä enemmän asumista, työpaikkoja ja palveluita reitin varrella on, sitä enemmän vuoroja on mahdollista järjestää. Uudisrakentaminen on edullisinta suunnata sinne, missä joukkoliikennepalvelut jo toimivat. Jos maankäyttöä sijoitetaan olemassa olevan linjaston ulkopuolelle, täytyy asukas- ja työpaikkamäärien olla riittävät. Uusia alueita toteutettaessa on tärkeää tarjota joukkoliikennepalvelut alusta lähtien. Näin vältetään kotitalouksien tarpeettomalta autoistumiselta, etenkin kakkosautojen hankinnalta.



Joukkoliikenteen suunnittelu tulee kytkeä nykyistä vahvemmin maankäytön suunnitteluprosesseihin. Esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutasomääritys olisi hyvä tehdä rinnakkain yleiskaavaprosessin kanssa ja sisällyttää se yleiskaavan suunnittelumääräyksiin. Tarkistuslistat ja erilaiset vyöhyketarkastelut ovat varteenotettavia työkaluja joukkoliikenteen näkökulman korostamiseksi. Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen tarvitsee poliittista tukea sekä henkilöautolähtöisestä kehittämisnäkemyksestä luopumista.

Joukkoliikenne houkuttelevaksi vaihtoehdoksi työ- ja opiskelumatkoilla

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisen suurimpana haasteena on saada "ovelta-ovelle" matka-ajat kilpailukykyiseksi henkilöautoliikenteen kanssa. Joukkoliikenteen käytettävyyteen arjen matkoilla vaikuttavat keskeisesti myös vuorotarjonnan määrä, liikennöintiajat ja joukkoliikennepalveluiden alueellinen kattavuus. Työ- ja opiskelumatkat muodostavat säännöllisyytensä vuoksi suurimman potentiaalisen joukkoliikennepalveluiden kehittämiselle. Työmatkoilla työnantajilla tai yrityksillä on suuri rooli joukkoliikenteen käytön edistämisessä. Työnantaja voi esimerkiksi tarjota työsuhdejoukkoliikennelippua autopaikan tai työsuhdeauton sijaan.

Hämeenlinnan seudun linja-autoliikenteessä suurin potentiaali joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisäämiseen ja palvelutason kehittämiseen on sekä Hämeenlinnan paikallisliikenteessä että Hämeenlinnan keskustaan kaupungin aluekeskuksista ja naapurikunnista suuntautuvilla työ- ja opiskelumatkoilla. Junaliikenteessä potentiaali kohdistuu erityisesti Riihimäelle, pääkaupunkiseudulle tai Tampereelle suuntautuviin työ- ja vapaa-ajanmatkoihin. Pitkällä aikavälillä potentiaalia liittyy myös paikallisjunaliikenteen kehittämiseen Iittala–Parola–Hämeenlinna–Turenki–Riihimäki välillä.

Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma on parhaillaan luonnosvaiheessa ja palvelutasoista on tarkoitus sopia vielä vuoden 2011 aikana. Suunnitelmassa esitetään miten, missä ja milloin bussi tai juna tulevaisuudessa kulkee. Suunnitelma sisältää myös joukkoliikennekalustoon ja informaatioon liittyviä laadullisia tavoitteita. Palvelutasomäärittely on tärkeä työkalu käytettävissä olevien määrärahojen tehokkaaseen ja yhteisen tahdon mukaiseen kohdentamiseen seudulla. Suunnitelmalla edistetään myös seudun joukkoliikenteen eri muotojen – paikallisliikenteen, seudullisen bussiliikenteen, junaliikenteen ja palveluliikenteen – toimintaa yhteisenä järjestelmänä.

Joukkoliikenteen laatuikäytävä ja haja-asutusalueelle räätälöidyt ratkaisut

Joukkoliikenteen laatuikäytävällä tarkoitetaan korkeatasoista joukkoliikenteen yhteyttä, joka palvelee kaupunkiseudun aluerakenteen pääsuuntaa. Laatuikäytävällä joukkoliikenteen palvelutaso on selvästi korkeampi kuin alueen muilla yhteysväleillä. Laatuikäytävälle on myös ominaista korkeatasoinen matkustusympäristö (pysäkit, autot, asemat, yhteydet pysäkeille, kunnossapito, yhteinen ulkoasu), korkeatasoinen matkustajainformaatio ja sujuvat ajoreitit (joukkoliikenteen etuisuudet). Hämeenlinnan seudulla joukkoliikenteen laatuikäytäväksi kehitetään yhteysväliä Turenki–Hämeenlinna–Parola. Kehittämisen pohjana on vuonna 2005 laadittu kehittämisselvitys ja siinä esitetyt jatkotoimenpiteet.

Haja-asutusalueilla, joissa väestömäärä ei riitä ylläpitämään säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja, peruspalveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsu-/palveluliikenteellä. Hämeenlin-



nassa maaseudun vakiovuoroja täydentää jo nykyisin Hauhon, Lammin, Rengon, Kalvolan ja Tuuloksen alueilla palveluliikenne, Kyläpussi. Palvelu on kaikilla avointa, edullista ja joustavaa liikkumispalvelua, ja auto hakee kutsusta vaikka kotipiportilta. Janakkalassa vastaavaa palvelua tarjoaa Tassu-bussi.

Liityntäpysäköinnillä lisää matkustajia joukkoliikenteeseen

Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä tarjoamalla mahdollisuuden joukkoliikenteen käyttöön myös niille, jotka voivat tulla pysäkille vain autolla tai polkupyörällä esimerkiksi etäisyyden tai liityntäliikenteen puutteiden takia. Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita on etenkin Hämeenlinnan rautatieasemalla ja linja-autoasemalla. Myös Turenkin, Parolan ja Iittalan juna-asemien liityntäpysäköintijärjestelyt kaipaavat parannusta. Pyörien ja autojen liityntäpysäköintipaikkoja voidaan rakentaa myös keskeisten linja-autoliikenteen pysäkkien yhteyteen.

Liityntäpysäköinnin houkuttelevuus edellyttää pysäköintipaikoilta helposti saavutettavaa sijaintia ja selkeää opastusta sekä paikkojen riittävyttä ja hyvää laatutasoa. Erityisesti bussiliikenteessä myös pienehkö liityntäpysäköintialue voi olla toimiva. Liityntäpysäköinnin kehittäminen tulee jatkossa liittää entistä vahvemmin osaksi joukkoliikenteen suunnittelua. Myös liityntäpysäköintiin liittyvään markkinointiin tulee panostaa.

Joukkoliikenteelle käyttäjiä lippujärjestelmää uudistamalla ja informaatiota lisäämällä

Joukkoliikennematkan hinta sekä lipputuotteiden soveltuvuus päivittäisiin liikkumistarpeisiin vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Hämeenlinnan seudun lippu- ja tariffijärjestelmää koskevat kehittämistarpeet on tiedostettu ja tavoitteena on kehittää järjestelmää paremmin asiakastarpeita palvelevaksi.

Hämeenlinnan seudun kunnat ottavat lähivuosina kantaa muun muassa seuraaviin esille nousseisiin lippu- ja tariffijärjestelmän kehittämistoiveisiin: junan ja linja-auton yhteislippu, Hämeenlinnan paikallis-

liikenteen kertalipun hinnan alentaminen ja vaihtoeikeus ja käyttäjäryhmäkohtaisten lipputuotteiden käyttöönotto (esim. lastenlippu, opiskelijalippu, eläkeläislippu). Lisäksi Hämeenlinnan kaupungissa voitaisiin pilotoida työsuhdelipun käyttöönottoa. Osa kehittämistarpeista odottaa valtakunnantason linjauksia ja joukkoliikenteen rahoitukseen liittyviä päätöksiä.

Lippujärjestelmän ohella joukkoliikennepalveluita koskevaa informaatiota on parannettava. Tavoitteeksi tulee ottaa, että yksikään matka ei jää tekemättä siitä syystä, että matkustaja ei saa riittävästi tietoa aikatauluista, reiteistä tai lippujen hinnoista ja ostopaikoista. Matkustajat tarvitsevat tietoa niin matkan suunnitteluun kuin matkan aikana pysäkeillä, vaihtopaikoilla ja kulkuvälineissä. Ensivaiheessa seudun joukkoliikenteestä kootaan kattava kokonaisuus Hämeenlinnan kaupungin www-sivuille. Sivuille kerätään tietoa muun muassa lipputuotteista, lipun hinnoista, seudun joukkoliikennelinjastoista, reittiopaspalveluista, liityntäpysäköinnistä ja työsuhdelipun käyttöönotosta. Sivut toimivat myös joukkoliikennetiedotuksen kanavana.

Joukkoliikenteen edistämistoimia lähivuosille

TOIMENPIDE	VASTUU- JA YHTEISTYÖTAHOT
Pilotoidaan uutta toimintamallia joukkoliikenteen ottamisesta huomioon kaavoituksen eri tasoilla	Hämeenlinna; liikenne ja kaavoitus
Joukkoliikenteen vyöhyketarkastelun laatiminen kaavoituksen tueksi	Kunnat; liikenne ja kaavoitus, joukkoliikennekoordinaattori
Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman viimeistely ja palvelutasosta päättäminen	Kunnat, Uudenmaan ELY-keskus, Liikennöitsijät
Kaupunkimaisen paikallisliikenteen linjastorakenneselvityksen laatiminen osana keskustan liikenneselvitystä	Hämeenlinna; liikenne ja kaavoitus, joukkoliikennekoordinaattori
Seudun joukkoliikenteestä kootaan Hämeenlinnan kaupungin www-sivuille kattava tietopaketti	Joukkoliikennekoordinaattori
Työsuhdelipun käyttöönotto Hämeenlinnan kaupunkiorganisaatiossa	Hämeenlinna, joukkoliikennekoordinaattori
Seudullisen joukkoliikenteen aikataulukirjan laatiminen	Kunnat, joukkoliikennekoordinaattori, liikennöitsijät
Seudullisen linjakartan laatiminen	Kunnat, joukkoliikennekoordinaattori, liikennöitsijät
Tärkeimpien pysäkkien varustaminen seudun linjastokartalla ja pysäkkikohtaisilla ohitusaikatauluilla	Kunnat, joukkoliikennekoordinaattori
Seudun liityntäpysäköintimahdollisuuksista tiedottaminen	Seudun joukkoliikennetyöryhmä
Turenki-Hämeenlinna-Parola joukkoliikenteen laatuikäytävän kehittäminen laadittujen selvityksien pohjalta	Kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus, liikennöitsijät
Päätösten tekeminen eri käyttäjäryhmiä paremmin palvelevien uusien joukkoliikenteen lipputuotteiden käyttöönottamisesta	Kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus, liikennöitsijät
Kuntaorganisaatioiden työmatkaliikkumisen suunnitelmien laatiminen – pilottina Hämeenlinnan kaupunki	Hämeenlinna; eri toimialat yhdessä, liikenneturva

4.2.3

Energiatehokas liikenne ja kuljetukset

Liikenteen energiatehokkuuteen vaikutetaan paitsi päästöttömiä kulkutapoja käyttämällä, myös taloudellisella ajotavalla, energiatehokkaita ajoneuvoja suosimalla ja matkojen suunnittelulla. Taloudellinen ajotapa pienentää motorisoidun liikenteen päästöjä ja polttoainekustannuksia sekä huolto- ja korjauskuluja. Taloudellinen ajotapa, jossa ennakoidaan liikennetilanteita ja vältetään korkeita nopeuksia, parantaa myös liikenneturvallisuutta. Järkevään auton käyttöön kuuluvat myös matkojen ennakosuunnittelu ja sopivat reitinvalinnat, kimpakyydit ja etätyöpäivät.

Taloudellinen ajotapa kannattaa

Taloudellisella ajotavalla kuljettaja voi melko helposti päästä kymmenen prosentin kulutussäästöön, mikä keskivertoautoilijalla (18 000 km/v) tarkoittaa vuositasolla yli 200 euron säästöä. Varsinainen ajotapoihin liittyvä taloudellisuus syntyy joustavan, tasaisen ja ennakoivan ajamisen tuloksena, nopeusrajoituksia noudattaen. Autoilun taloudellisuuteen kuuluu myös vähän polttoainetta kuluttavan ja käyttötarpeisiin nähden sopivan ajoneuvon hankinta, ottaen huomioon

mm. auton koon ja moottorin tyyppin. Polttoaineen kulutusta on mahdollista vähentää myös erilaisilla ajoneuvoon liittyvillä tekijöillä, kuten säännöllinen huolto, esilämmittimet, renkaat ja rengaspaineet.

Järkevä autoilu säästää aikaa ja rahaa

Tehokkain tapa vähentää päästöjä ja autoilun kustannuksia on autoilun vähentäminen. Esimerkiksi ketjuttamalla automatkoja eli yhdistelemällä erillisiä matkatarpeita sekä suunnittelemalla, missä järjestyksessä eri paikoissa käy päivän mittaan ja mitkä matkat voisi tehdä kävellen tai pyörällä, voi helposti vähentää turhia ajokilometrejä ja päästöjä. Järkevästi autoaan käyttävä säästää polttoainekustannuksissa vuoden aikana helposti yhden lomamatkan verran.

Autoilun ja joukkoliikenteen yhdistäminen liityntäpysäköintiä käyttämällä on hyvä esimerkki liikennejärjestelmän tehokkaasta käytöstä. Energiankulutuksen ja päästöjen vähentämiseksi on parempi kulkea joukkoliikenteellä edes osa matkasta, jos vaihtoehtona on koko matkan kulkeminen henkilöautolla. Liityntäpysäköinti tarjoaa esimerkiksi mahdollisuuden viedä lapset päivähoidon töihin mennessä ja käydä töistä palatessa kaupassa autolla, mutta vähentää silti autoilukilometrejä.



Liikenteen ekotehokkuuden edistämisen toimenpiteitä lähivuosille

TOIMENPIDE	VASTUU- JA YHTEISTYÖTAHOT
Taloudellisen ajotavan koulutuksen järjestäminen työssään autoa käyttäville kunnan työntekijöille	Kunnat, autokoulut
Vähäpäästöisyyden asettaminen kriteeriksi kuntien oman ajoneuvokaluston hankinnoissa	Kunnat
Kunnat edistävät ympäristöystävällisyyttä kunnan henkilö- ja tavarakuljetusten hankinnoissa	Kunnat
Ympäristöystävällisten autojen (hybridit, sähköautot) suosiminen Hämeenlinnan keskustan pysäköinnissä	Hämeenlinna; liikenne ja kaavoitus
Taloudellisen ja ennakoivan ajotavan koulutusmahdollisuuksista tiedottaminen alueen liikennöitsijöille ja kuljetusalan yrityksille	Kunnat, Autoliitto, autokoulut
Seudun liityntäpysäköintimahdollisuuksista ja liityntäpysäköinnin eduista tiedottaminen	Seudun joukkoliikennetyöryhmä
Asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä ennakoivaan ja taloudelliseen ajotapaan liittyvien teemojen painoarvon nostaminen autokouluopetuksessa ja ammattikuljettajakoulutuksessa	Autokoulut, HAMK, Liikenneturva, Autoliitto
Taloudellisen ajotavan niksiä tarjoaminen ja ajotapoihin liittyvien jatkokoulutusmahdollisuuksien markkinointi autojen katsastustoiminnan yhteydessä	Autoliitto, katsastusyrietykset, Liikenneturva

Kimppakyydissä henkilöautolla matkustaa useampi kuin yksi ihminen, mikä lisää autonkäytön tehokkuutta, säästää polttoainekuluja ja vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta. Kimppakyyti tarjoaa sosiaalisen vaihtoehdon yksin matkustamiselle sekä mahdollistaa myös kulujen jakamisen matkustajien kesken. Kimppakyydit sopivat erityisen hyvin suurille työpaikoille sekä harrastustoimintaan, jossa kulkijoita ja mahdollisia kuljettavia on paljon, matkakohde on sama ja ihmiset ovat usein jo entuudestaan tuttuja toisilleen.

Kuntien kuljetuksissa tehostettavaa

Erilaisia kuljetuksia on pyritty useissa kunnissa järjestyttämään, mutta järjestelmässä on edelleen kokonaisuutena tehostamista. Henkilöliikenteen kuljetukset muodostavat nykyisin mittavan kokonaisuuden kuntien liikennemenoina ja kuljetuksia järjestetään edelleen pääosin toimialakohtaisesti, mikä ei aina palvele kokonaisuutta eikä myöskään käyttäjää. Tavoitteena tulee olla suunnitella kuljetukset alueellisesti siten, että erilaiset ja myös eri hallintokuntien matkustus- ja kuljetustarpeet voidaan ottaa parhaalla mahdollisella tavalla huomioon liikennettä järjestettäessä. Hämeenlinnan kaupungissa on jo aloitettu uudenlainen kuljetuskokeilu Rengon ja Kalvolan alueilla. Liikennöinnin ideana on yhdistellä peruskoulu-

laisten, esikoululaisten ja ikäihmisten kuljetuksia niiltä osin kuin se on ajallisesti ja alueellisesti mahdollista, eli kun kellonajat ja matkustussuunnat ovat riittävän yhteneviä. Lisäksi näitä kuljetuksia ajetaan avoimina vuoroina siten, että kuka tahansa kyytiä tarvitseva pääsee reitiltä mukaan.

Kunnat voivat henkilö- ja tavarakuljetusten kilpailuttamisessa painottaa energiatehokkuutta yhtenä valintakriteerinä. Kriteerit voivat kohdentua esimerkiksi kaluston polttoainekulutukseen tai kuljettajien ajokoulutukseen. Kuljetusalan energiatehokkuussopimukseen liittyneet yritykset ovat sitoutuneet parantamaan omaa energiatehokkuuttaan. Niiden suosiminen kannustaa myös muita kuljetusyrityksiä liittymään sopimukseen. Liikenneministeriön ohje ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden kuljetusten hankinnasta helpottaa tarjouspyynnön laatimista ja tarjousten vertailua. Kuljetusten tehokkuutta lisätään myös yhteisjakelujärjestelmillä ja kuljetusreittien optimoinnilla. Jossain määrin voi olla mahdollista yhdistää myös henkilö- ja tavarakuljetuksia.

4.3. Turvallinen liikkuminen

Liikkumisen turvallisuus on edellytys kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiselle. Se on ehdoton tavoite myös mopolla ja autolla liikuttaessa. Liikenneturvallisuuden taso määräytyy liikennenympäristön ratkaisujen, ajoneuvojen laadun ja kunnon, turvalaitteiden, sekä liikennekäyttäytymisen, ajotavan ja -taidon, sääntöjen noudattamisen ja turvalaitteiden käytön seurauksena. Onnettomuuksille altistumiseen vaikuttaa kulkumuotojakauma ja liikkumisen määrä.



Liikenneturvallisuuden paraneminen lähtee asenteista

Suuressa osassa liikenneonnettomuuksia taustalla on liikkujien oma riskikäyttäytyminen tai välinpitämättömyys muista kulkijoista. Valtakunnallisesti on arvioitu, että jopa puoleen liikennekuolemista liittyy merkittävää riskinottoa, kuten suuria ylinopeuksia, päihteitä ja turvavälineiden käyttämättömyyttä. Liikennesääntöjen laiminlyömiseen ja sen myötä oman ja muiden liikkujien onnettomuusriskin nostamiseen syyllistyvät yhtä lailla autoilijat ja motoristit, mopoilijat kuten jalankulkijat ja pyöräilijätkin. Kaikkien tienkäyttäjien on kannettava oma vastuunsa

Turvavälineiden ja -laitteiden käytön lisääminen vähentäisi tuntuvasti liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Turvavyön käytöllä henkilöautojen kuljettajien ja matkustajien kuolemat vähenisivät puoleen ja loukkaantumiset lievenisivät. Myös pyöräilijöiden kuolemat vähenisivät puoleen, jos kaikki pyöräilijät käyttäisivät kypärää. Lähes puolet pimeällä tai hämärässä tapahtuvista jalankulkijakuolemista voitaisiin välttää, jos ihmiset käyttäisivät heijastinta. Turvavälineiden käytön hyödyistä huolimatta suuri osa liikkujista jättää hyödyntämättä nämä suojat. Useasti perusteluna on luottamus siihen, että onnettomuus ei satu omalle kohdalle. Monen turvalaitteen käyttö myös koetaan hankalaksi tai epämukavaksi. Yleistä on myös se, että turvalaitteiden käytön laiminlyönnit yhdistyvät muihin liikkumisen riskitekijöihin kuten päihtyneenä ajamiseen ja ylinopeuteen.

Nykyistä turvallisuushakuisemman liikennekulttuurin aikaansaamiseksi tarvitaan jatkuvaa, eri kohderyhmät kattavaa kasvatus-, koulutus- ja tiedotustyötä liikenteen riskeistä ja keinoista niiden hallitsemiseksi. Eri asukasryhmien kanssa työskentelevien henkilöiden liikenneturvallisuusosaamisesta huolehtiminen on yhtälailla tärkeää. Eri liikkujaryhmät tai niitä edustavat tahot voivat myös itse vaikuttaa turvallisen liikennenympäristön kehittämiseen. Esimerkiksi iäkkäiden, näkövammaisten tai pyöräilijöiden tekemät vaarapaikkakartoitukset antavat kunnille arvokasta tietoa näiden ryhmien kokemista epäkohdista liikenteessä. Liikennekäyttäytymiseen vaikutetaan myös liikenteen valvontaa ja siihen liittyvää tiedottamista tehostamalla. Kuljettajan käyttäytymistä tukevat ajoneuvotekniset turvallisuusratkaisut kehittyvät koko ajan ja tulevat käyttöön hiljalleen ajoneuvokannan uudistumisen myötä.



Nuorten korkeaan onnettomuusriskin puututtava monin keinoin

Nuorten mopoilijoiden ja autoilijoiden onnettomuudet muodostavat lähes kaikissa maissa piikin onnettomuustilastoihin. Nuorten liikenneonnettomuuksien taustalla on usein paitsi puutteelliset ajotaidot, myös tietoista riskinottoa ja asenteisiin liittyviä tekijöitä: käyttäytyminen on riskihakuista tai riskejä vähätellään. Tyypillisiä piirteitä ovat esimerkiksi ylinopeudet, alkoholin käyttö, liikennesäännöistä piittaamattomuus ja turvalaitteiden käyttämättömyys. Usein sosiaalisesta paineesta syntyvä uhkarohkeus ja piittaamattomuus korostuvat nuorten liikennekäyttäytymisessä sekä tarkasteltaessa liikenneonnettomuuksiin johtaneita syitä.

Nuorten monipuolisella liikennekasvatuksella luodaan heille edellytykset selviytyä liikenteessä, huolehtia terveydestään ja toimia aktiivisina ympäristöönsä vaikuttavina kansalaisina. Nuoret eivät kuitenkaan ole yhtenäinen ryhmä ja siksi heidän liikenneasenteisiinsa vaikuttamiseksi tarvitaan erilaisia keinoja ja lähestymistapoja: tietoa ja tosiasioita, omakohtaista kokemista ja myös tunteisiin vetoamista. Kasvatustyön vaikutavuuden keskeisenä edellytyksenä on, että nuorten parissa työskentelevät ovat tietoisia nuorten liikenneturvallisuusongelmista, liikennekasvatuksen sisällöistä ja hyvistä toimintamalleista. Nuorten liikenneonnettomuuksien vähentäminen edellyttää myös toimenpiteitä

liittyen ajokoulutukseen, valvontaan ja rangaistuskäytäntöihin sekä liikenneympäristön ratkaisuihin.

Ikääntyville selkeitä ja esteettömiä järjestelyjä

Väestön ikääntyminen on tulevana vuosikymmeninä suuri haaste Hämeenlinnan seudun liikenneturvallisuuksille. Tämän yleisen kehityksen seurauksena liikenteessä liikkuvien iäkkäiden jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden määrä kasvaa selvästi. Ikä ei kuitenkaan ole ratkaiseva tekijä liikkumisen kannalta, vaan iän myötä tulevat sairaudet. Ikääntyminen myös heikentää vähitellen ihmisen toimintoja, esimerkiksi reagointi- ja huomiokykyä. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan ja vammat paranevat huonommin.

Ikääntyneet edellyttävät liikenneympäristöltä selkeyttä ja esteettömyyttä. Turvallisten ja esteettömien liikenneympäristön ja -palveluiden kehittäminen hyödyttää kaikkia, ei vain iäkkäitä. Iäkkäiden ja heidän kanssaan työskentelevien tietotasoa ikääntymisen vaikutuksista liikkumiseen ja liikkumisen liittyvistä riskeistä sekä keinoista ennaltaehkäistä tapaturmia tulee lisätä. Iäkkäille on tarjottava myös erilaisia menetelmiä omaan liikkumisen riskien arviointiin sekä koulutusta ja opastusta esimerkiksi turvavälineiden käytössä.

Turvallinen liikkumisympäristö

Onnettomuuksille altistumista, riskikäyttäytymistä tai turvattomuuden tunnetta voivat aiheuttaa myös liikennejärjestelyissä olevat puutteet. Liikenneympäristön ratkaisujen tulee luoda edellytykset turvallisuushaikukselle liikennekäyttäytymiselle ja suojata erityisesti vastuuntuntoista ja sääntöjä noudattavaa kulkijaa. Turvallisten ja selkeiden liikennejärjestelyjen tarve korostuu tulevaisuudessa entisestään iäkkäiden liikkujien määrän lisääntyessä.

Tämän raportin lisäksi on laadittu laaja liikenneympäristön kehittämissuunnitelma, joka sisältää runsaasti erilaisia ja erikokoisia kävelyn, pyöräilyn, mopoilun ja autoilun liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Viereisellä sivulla esitetyssä kartassa on esitetty liikennejärjestelyiden toimenpidesuunnitelman kaikki ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet jaoteltuna seitsemään eri toimenpideluokkaan. Ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan kuuluu 86 hanketta, joiden kokonaiskustannusarvio on noin 1,8 miljoonaa euroa.

Tästä kuntien osuus on noin puolet ja Uudenmaan ELY-keskuksen osuus noin puolet. Pienet ja kiireellimmät toimenpiteet toteutetaan vuosina 2011–2013.

Liikenteen rauhoittaminen -toimenpideluokka (1) käsittää mm. tie- ja taajama-aluekohtaisia nopeusrajoitusten alentamisia, hidasteita sekä heräteraitoja. Tien ylityksen turvaaminen (2) sisältää suojatiasaarekkeitä, korotettuja suojateitä ja suojateiden havaittavuuden parantamisia. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita (3) parannetaan rakentamalla uusia kevyen liikenteen väyliä ja poistamalla epäjatkuvuuskohtia erityisesti keskusta-alueilla. Liittymäjärjestelyt (4) käsittävät mm. kiertoliittymien, korotettujen liittymäalueiden rakentamisia sekä liittymien sulkemisia. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä (5) parannetaan pysäkki- ja kaistajärjestelyin. Näkemien parantamiset (6) ovat pääsääntöisesti puuston ja pensaiden raivauksia. Liikenteen ohjaus- ja pysäköintijärjestelyt (7) käsittävät mm. liikennemerkit ja parkkipaikkajärjestelyjä.

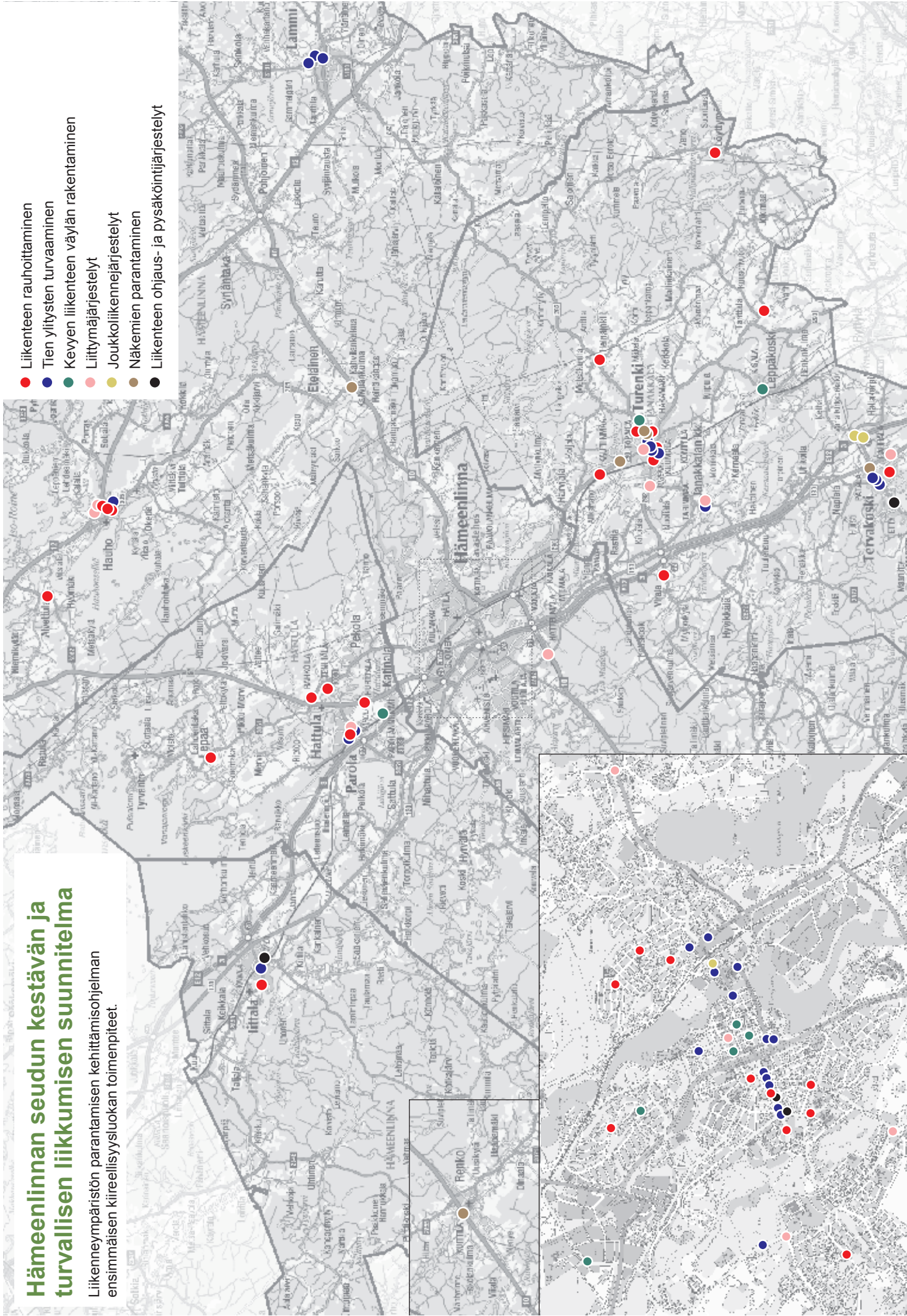
Turvallista liikkumista edistäviä toimia lähivuosille

TOIMENPIDE	VASTUU- JA YHTEISTYÖTAHOT
Maakunnallinen liikenneturvallisuustyön Hyvien käytäntöjen seminaari	Kanta- ja Päijät-Hämeen liikenneturvallisuustyön yhteistyöryhmä
Kuntakohtaisten tilaisuuksien järjestäminen eri toimialojen roolista liikenneturvallisuustyöstä ja Liikenneturvan palveluista	Kunnat; eri toimialat, Liikenneturva
Opettajien liikenneturvallisuusaiheiset täydennyskoulutukset (esim. vuosittaiset Vesopäivät, erilliset koulutukset, HAMK ammatillisen opettajakorkeakoulun opetussisältö)	Kunnat; sivistystoimiala, HAMKL, Liikenneturva
Nuorille suunnatun Parola Traffic -liikennetaapahtuman toteuttaminen vuosittain	Hattula; vapaa-aika toimiala, Poliisi, Liikenneturva, sidosryhmät
Poliisin ja Liikenneturvan yhteiset mopotilaisuudet seudun yläkouluissa	Kunnat; sivistystoimiala, yläkoulut, Liikenneturva, Poliisi
Koulujen liikkumis- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien laatiminen HAMK:n liikennealan opiskelijoiden liikenneturvallisuuskurssin harjoitustöinä	Kunnat; sivistystoimiala, alakoulut, HAMK, Liikenneturva
Särmänä liikenteessä -koulutusmallin mukaisen liikennekasvatuksen toteuttaminen säännöllisesti jokaiselle saapumiserällä Parolannummen varuskunnassa	Parolannummen varuskunta, Liikenneturva
Mopoihteiset vanhempainillat kahdeksaluokkalaisten vanhemmille	Kunnat; sivistys- ja nuorisotoimiala, yläkoulut, Liikenneturva
Mitä moottoripyöräilijöiden kuolonkolareista voi oppia -materiaalin perehdytys paikallisten moottoripyöräkerhoille	Liikenneturva
Ikäautoilijoiden kuntokurssin järjestäminen vuosittain seudullisena tempauksena	Kunnat; perusturva, Liikenneturva, sidosjärjestöt
Liikenteen valvontaan liittyvän tiedottamisen lisääminen ja kehittäminen; valvonnan lisäksi tiedotetaan ylinopeuksien ja muun riskikäyttäytymisen roolista vakavissa onnettomuuksissa	Poliisi, Liikenneturva

Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

Liikennepäristön parantamisen kehittämissuunnitelman ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet.

- Liikenteen rauhoittaminen
- Tien ylitysten turvaaminen
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen
- Liittymäjärjestelyt
- Joukkoliikennejärjestelyt
- Näkemien parantaminen
- Liikenteen ohjaus- ja pysäköintijärjestelyt



5. Yhteinen vastuu toiminnan jatkuvuudesta

5.1.

Yhteistyön tarve ja nykytila seudulla

Ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttaminen ja liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen edellyttää monen osapuolen välistä yhteistyötä sekä toiminnan koordinoitua. Poikkihallinnollinen yhteistyö sekä kuntien sisällä että kuntien, muun julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin välillä on edellytys eri liikkujaryhmien tavoittamiseksi ja asukkaiden erityistarpeiden huomiointiseksi. Yhteistyöllä varmistetaan, että rajalliset resurssit tulevat mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön.

Liikenneturvallisuus ja kestävä liikkuminen ovat osa asukkaiden hyvinvointia ja sopivat siksi kunnan kaikkien toimialojen toimintakenttään ja tavoitteisiin. Kasvatukseen, valistukseen ja tiedotukseen (KVT) liittyvien toimenpiteiden eli ennaltaehkäisevän työn merkitys kunnissa useimmiten ymmärretään, mutta toimenpiteissä hallitsevat yhä tekniset liikenneympäristöön ja -palveluihin liittyvät asiat. Yleisen tietoisuuden ja osaamisen puutteiden ohella toimintaa voi hidastaa henkilö- ja raharesurssien vähäisyys sekä toimialojen johdon tuen puuttuminen. Nämä kaikki heijastuvat niin yhteistyöhalukkuuteen kuin työntekijöiden motivaatioon. Tarvitaan myös nykyistä vahvempaa poikkihallinnollista yhteistyötä.

Hämeenlinnan seudun kuntien lähtökohdat liikenneturvallisuuden ja kestävä liikkumisen edistämiseen poikkihallinnollisena yhteistyönä ovat varsin erilaiset:

Janakkalassa toimii jo aktiivinen eri hallintokuntien edustajista koottu liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmän kokouksiin on pyydettyäessä osallistunut edustajia myös mm. autokoulusta, Poliisista ja Liikenneturvasta. Liikenneturvallisuusryhmä on vuosien aikana luonut itselleen selkeän aseman kunnan liikenneturvallisuusyön koordinoijana. KVT-toiminnan painoarvon nostaminen nykyistä vahvempaa rooliin nähdään kuitenkin tarpeelliseksi.

Hattulassa liikenneturvallisuusyötä ei ole nykyisin organisoitu, vaikka vuonna 2000 valmistuneessa seudun liikenneturvallisuus suunnitelmassa poikkihallinnollinen työryhmä kuntaan perustettiin. Liikenneturvallisuusyötä on kuitenkin edistetty ilman erillistä koordinoitua eri hallintokunnissa ja yksittäisten henkilöiden toimesta. Toiminta on käsittänyt paikallisia liikenne- ja liikuntatapahtumia, koulutustilaisuuksia, eri liikkujaryhmien liikenneturvallisuusongelmien kartoituksia sekä aktiivista vaikuttamista liikenneympäristöasioihin.

Hämeenlinnassa liikenneturvallisuusyötä ei ole nykyisin organisoitu. Vuonna 2000 valmistuneessa seudun liikenneturvallisuus suunnitelmassa alueen kuntiin perustettiin poikkihallinnolliset työryhmät, mutta kuntaliitoksen jälkeen ryhmien toiminta loppui. Vielä ennen kuntaliitosta Lammilla ja Kalvolassa toimi kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät. Hämeenlinnan kaupungissa etenkin kestävä liikkumisen edistämisellä on pitkät perinteet, joskaan toiminta ei ole ollut koordinoitua. Yksittäiset koulut, päiväkodit, yhdistykset ja seurukset ovat toteuttaneet erilaisia liikkumis- ja liikenneturvallisuusaiheisia tempauksia ja kampanjoita. Myös liikenne- ja ympäristöfoorumi, EKOTUKI-hanke ja KYMPPI-hanke ovat pitäneet yllä kestävä liikkumiseen liittyviä teemoja.

Hämeenlinnan seudulla joukkoliikenteen kehittämistä vastaavat seudullinen joukkoliikennetyöryhmä sekä kuntien omat joukkoliikennetyöryhmät tai -asiantuntijat. Kuntien, maakunnan ja liikenteen harjoittajien lisäksi seudullisessa työryhmässä on edustus Kanta-Hämeen poliisilaitoksesta, KELA:sta, Linja-autoliitosta, Taksiliitosta, Matkahuollosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta. Työryhmän tehtävän kuvaan kuuluvat mm. osallistuminen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn ja palvelutason toteutumisen seuranta, seudun lippujärjestelmän kehittäminen sekä joukkoliikenteen markkinointiin liittyviä tehtäviä.

5.2.

Toiminnan jalkauttaminen ja jatkuvuuden turvaaminen

Kestävän ja turvallisen liikkumisen näkökulma osaksi eri toimialojen strategioita – päättäjien sitoutumista tarvitaan

Kestävän ja turvallisen liikkumisen tavoitteet ja tämän suunnitelman toimenpiteet voidaan saavuttaa vain, jos näkökulmat saadaan nivottua osaksi eri toimialoilta tehtävää työtä ja toiminnalle saadaan päättäjien hyväksyntä ja tarpeelliset resurssit. Päätöksentekijöiden tulee ymmärtää kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämisen, liikenneturvallisuuden parantamisen ja ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttamisen laajat hyödyt kunnan eri toimialoille.



Suunnitelmassa esitetyt visio ja tavoitteet (luku 3) esitetään soveltuvin osin sisällytettäväksi sekä kuntien toiminnan tavoitteisiin (kunta- /kaupunkistrategiat, toimintasuunnitelmat, Hämeenlinnassa palvelu- ja hankintastrategiat ja -suunnitelmat sekä palvelusopimukset) että eri toimialojen ja niiden alaisten yksiköiden strategioihin ja suunnitelmiin. Esimerkkinä jälkimmäisestä voidaan mainita nuorisotyön strategiat, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen strategiat, turvallisuusstrategiat, koulujen opetus-suunnitelmat sekä kuntien strategiset liikenteen ja maankäytön suunnitelmat.

Päätöksentekijöiden tietoisuuden lisäämiseksi valmistellaan kuntien luottamushenkilöille suunnattu tiivis tietopaketti yhdyskuntarakenteen kehitykseen, liikenneonnettomuuksiin ja kestävään liikkumiseen liittyvistä kustannus- ja hyvinvointivaikutuksista. Myös nyt laaditun suunnitelman esittely lautakunnissa, hallituksissa ja valtuustoissa tuo valmistuneelle suunnitelmalle näkyvyyttä ja painoarvoa sekä herättelee kuntapäättäjiä pohtimaan omia vaikutusmahdollisuuksiaan. Hyväksi käytännöksi on myös osoittautunut liikenneturvallisuustyöryhmien kokoonpanon vahvistaminen kunnanhallituksen, -valtuuston tai lautakuntien päätöksellä sekä päätöksentekijöille säännöllisesti, esimerkiksi kerran vuodessa, suunnatut tietoisuus-työryhmän toiminnan tuloksista.

Kuntiin poikkihallinnolliset työryhmät

Tässä suunnitelmassa esitetty kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttamiseksi edellyttää sekä kunnan eri toimialojen välisen yhteistyön koordinointia että aktiivista vuoropuhelua eri sidosryhmien kanssa. Kuntien rooli yhteistyön koordinoinnista vastaavana tahona on keskeinen.

Suunnitelman laadinnan aikana päätettiin, että seudun kuntiin on tarpeen perustaa vuosien 2011–2012 aikana poikkihallinnolliset kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmät, jotka kokoavat yhteen sekä kuntien eri toimialojen edustajia että muita keskeisiä sidosryhmiä. Näiden työryhmien tehtävänä on edistää käytännön toiminnan tasolla tässä suunnitelmassa esitettyjen linjausten ja toimenpiteiden toteutumista sekä huolehtia toiminnan jatkuvuudesta.

Kunnallisen kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmän tehtäviä:

- Edistää EKOLIITU-suunnitelmassa esitettyjen linjausten ja lähivuosille kirjattujen toimenpiteiden toteutumista.
- Suunnittelee, organisoii ja toteuttaa uusia paikallisia toimenpiteitä: tapahtumia, tempauksia, koulutustilaisuuksia, seminaareja, valistusta, tiedotteita, jne.
- Edistää liikenneympäristön parannustoimenpiteiden toteutumista ja ottaa kantaa asukkailta ja sidosryhmiltä tuleviin liikennejärjestelyjä koskeviin aloitteisiin ja palautteisiin.
- Aktivoi toimintaa kaikilla toimialoilla, niiden toiminnoissa ja sidosryhmissä (motivointi, osaamisen kehittäminen, vastuunjako).
- Varmistaa, että kestävä liikkuminen, liikenneturvallisuus ja eri liikkujaryhmien tarpeet tulevat huomioiduksi kaikissa kunnan toiminnoissa, suunnitelmissa ja strategioissa.
- Jakaa tietoa kestävän ja turvallisen liikkumisen hyödyistä ja ennaltaehkäisevän työn sisällöstä asukkaiden, päättäjien, toimialojen johdon, kunnan henkilöstön ja alueella toimivien tahojen keskuudessa.
- Edistää liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen arvostusta ja näkyvyyttä.
- Seuraa suunnitelman ja siinä asetettujen tavoitteiden toteutumista sekä laatii vuosittain toimintasuunnitelman toteutettavista toimenpiteistä.

Työryhmän muodostavat toimialoittain nimetyt edustajat ja mahdolliset yhteistyötahot. Toimialakohtaisen edustuksen on hyvä kattaa kaikki keskeiset liikkujaryhmät (lapset, nuoret, iäkkäät, vammaiset, jne.), liikenteen ja maankäytön suunnittelu sekä hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen. Työryhmään kutsuttavat muut yhteistyötahot voidaan jakaa alueellisiin asiantuntijatahoihin (esim. Liikenneturva, Poliisi, Pelastuslaitos) ja paikallisiin sidosryhmätahoihin (autokoulu, katsastustoimisto, vanhus- ja vammaisjärjestöt, nuorisofoorumi, muut aktiiviset paikalliset järjestöt).

Janakkalan liikenneturvallisuustyöryhmä jatkaa kunnan liikenneturvallisuustyön koordinoimista myös tulevaisuudessa laajentaen näkökulmaa tämän suunnitelman myötä myös kestävän liikkumisen edistämiseen. Hattulan kunnan toiveissa on vastaavantyyppisen ryhmän perustaminen kuin Janakkalassa. Kunnan nykyinen aktiivisuus liikenneturvallisuustyössä antaa ryhmän perustamiselle hyvät valmiudet. Hämeenlinnassa tilaaja- ja tuottajapuoliin jakautunut organisaatio luo haastetta poikkihallinnollisen yhteistyön koordinoimille. Liikenneturvallisuustyöryhmän perus-

taminen edellyttää asian sisällyttämistä kaupungin eri toimialojen palvelusopimuksiin. Myös Hämeenlinnan kaupungin maantieteellinen laajuus tuo oman haasteensa; on tärkeää aktivoida paikallista toimintaa.

Kuntien henkilöstön osaaminen vaatii jatkuvaa päivytystä

Ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuustyötä ja liikku- misvalintoihin vaikuttamista tehdään kunnissa käytännön tasolla jokapäiväisessä virkamiestyössä sekä kanssakäymisessä asukkaiden kanssa; päiväkodeissa, kouluissa, nuorisotaloissa, neuvoloissa, terveyskeskuk- sissa ja palvelutaloissa. Kunnan työntekijöiden tulee tällöin olla tietoisia siitä, miten liikenneturvallisuusasiat ja kestävä liikkuminen kytkeytyvät omaan päivittäiseen toimintaan ja kuntalaisille tarjottuihin palveluihin.

Kunnan henkilöstön suunnitelmallinen koulutus ja perehdyttäminen auttaa motivoitumaan liikennetur- vallisuuksien ja kestävä liikkumisen edistämiseen ja ottamaan sen luontevaksi osaksi omaa toimintaa. Kou- lutusten kautta myös eri toimialojen roolit, vastuut ja keinovalikoima liikenneturvallisuustyössä kirkastuvat.

Hämeenlinnan seudulla kuntien eri toimialojen täydennuskoulutukset käynnistetään syksyllä 2011 Liikenneturvan ja Terveys ry:n järjestämällä opetustoimen henkilöstön liikenneturvallisuuden täydennyskoulutuksella. Lasten ja nuorten parissa työskentelevien osaamista liikenneturvallisuusasioissa ja kestävässä liikkumisessa vahvistetaan myös opettajien vuosittaisten Veso-päivien yhteydessä. Kuntien muiden toimialojen osalta täydennyskoulutusta suunnitellaan vuoden 2012 aikana. Kanta- ja Päijät-Hämeen liikenneturvallisuustyön yhteistyöryhmä järjestää maakunnalliset Hyvien käytäntöjen seminaarit. Liikenneturva käy pyydettyä myös kunnissa kertomassa eri toimialojen roolista liikenneturvallisuustyössä ja Liikenneturvan tarjoamista palveluista.

Hämeen ammattikorkeakoulusta tulevaisuuden kestävä ja turvallisen liikkumisen asiantuntijoita

Turvallisen ja kestävä liikkumisen edistämiseksi tulee luoda pohjaa myös tulevaisuuden ammattilaisten koulutuksella. Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden kasvatus, -valistus- ja tiedotustyön näkökulma kaipaa vahvistamista etenkin liikennealan ammatillisessa koulutuksessa.

Suunnitelman laadinnan aikana on käyty keskusteluja Hämeen ammattikorkeakoulun kanssa. Seuraavista ammatillisen koulutuksen kehittämistoimista on sovittu:

- Liikkumisen ohjauksen ja liikenteen hallinnan opetuksen vahvistaminen HAMK:n liikennealan koulutusohjelmassa.
- Liikenneturvallisuuskurssiin sisällytetään koko naisuus, jossa käsitellään liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollisuutta sekä kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön sisältöä.
- Koulujen liikenneturvallisuus suunnitelmien tekeminen liikenneturvallisuuskurssin harjoitustöinä.
- Nuorten akatemian Liikkuva-hankkeen pilotointi liikennealan (liikenneinsinöörit, liikenneopettaja koulutus) opiskelijoiden keskuudessa.
- Kestävä liikkumisen teemapäivän järjestäminen HAMK-opiskelijoille (Riihimäki)

Liikkuva-hankkeessa toteutetaan kouluvierailuina draamatyöpajoja, joiden tavoitteena on saada nuoret hahmottamaan omia valintojaan koulu- ja harrastusmatkoihin liittyen sekä pohtimaan mahdollisuuksia valita viisaampia tapoja liikkua ympäristön, terveyden ja turvallisuuden kannalta. Ensivaiheessa liikenneopiskelijoita koulutetaan ns. kouluvierailijoiksi, jotka sitten toteuttavat draamatyöpajoja yläkouluissa, lukioissa ja ammattikorkeakouluissa. Jatkuvuuden turvaamiseksi Liikkuva-toiminta on työn aikana suunniteltu osaksi HAMK:n liikkumisen ohjauksen ja liikenteen hallinnan opintokokonaisuutta. Draamatyöpajojen ohella Nuorten akatemia tarjoaa yläkouluille ja muille oppilaitoksille vinkkejä liikenneteemapäivien järjestämiseen.



Seurannalla vaikuttavuutta

Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma on kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien lähivuosien toiminnan runko. Suunnitelmaan kirjattujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista tulee seurata ja tarkastella liikenneturvallisuuden ja liikkumisvalintojen eteen tehtävän työn vaikuttavuutta. Seurannan kautta varmistetaan, että toimintaympäristössä, liikennejärjestelmän tilassa ja liikkujaryhmien tarpeissa tapahtuvat muutokset tulevat riittävästi huomioituksi. Näin toiminta kohdistuu aina kulloinkin tärkeimpiin/ajankohtaisimpiin teemoihin.

Kattava seuranta pitää sisällään ainakin seuraavat osa-alueet:

- tavoitteiden toteutuminen ja ajantasaisuus,
- toimenpiteiden toteutuminen ja ajantasaisuus,
- toimintaympäristö ja liikkujien tarpeet,
- yhteistyön toimivuus.

Tavoitteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden seurantaan varten on suunnitelmatyössä koottu joukko esimerkkimittareita (liite 1). Esitetyt mittarit ovat varsin helposti koostettavissa julkisista, esimerkiksi Liikenneturvan, Poliisin tai ELY:n avustuksella käyttöön saatavista, tietojärjestelmistä. Seurannan tulokset on hyvä koota kerran vuodessa esimerkiksi työryhmän toimintakertomukseen, joka voidaan esitellä eri toimialojen johdolle ja luottamushenkilöille.

Seurannan käynnistäminen edellyttää vielä sopimista seurannan sisältöön, raportointiin ja seurantavastuihin liittyen. Työn aikana on alustavasti suunniteltu, että HAMK:n liikennealan opiskelijat voivat osallistua tavoitteiden toteutumisen ja liikenneturvallisuustilanteen seurantaan. Seurannan menettelyistä sovitaan tarkemmin vuoden 2012 aikana.



Liitteet

Liite 1. Tavoitteiden seurantamittareita

TAVOITTEET	ESIMERKKIMITTAREITA
Seudun yhdyskuntarakenne eheytyy	<ul style="list-style-type: none"> Taajamaväestön osuus (%) Taajamapinta-ala (ha) Väestön keskietäisyys palvelukeskuksista (km)
Palveluiden saavutettavuus kävellen ja pyörällä säilyy kohtuullisena	<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 Asukkaiden ja työpaikkojen määrä 1 km etäisyydellä juna-asemista
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus arjen matkoista kasvaa	<ul style="list-style-type: none"> Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus (%) Myytyjen joukkoliikennelippujen määrä (%) 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 työmatkoista (%)
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 Turvalaitteiden käytön yleisyys (%): pyöräilykypärän käyttö, heijastimen käyttö, turvavyön käyttö, hands free -laitteen käyttö Jalankulkijoiden huomioiminen suojatiellä, suojatiesäännön noudattaminen Turvalaitteiden käytön yleisyys (%): pyöräilykypärän käyttö, heijastimen käyttö, turvavyön käyttö, hands free -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 (kasamat) 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)
lääkkäiden liikenneturvallisuustilanne säilyy hyvänä	<ul style="list-style-type: none"> Yli 65-vuotiaiden henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet (kpl, %)

Lapset

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

- Aikuiset tiedostavat ja toteuttavat kasvatusvastuunsa – kouluissa, päiväkodeissa ja kotona annettu liikennekasvatus tukevat toisiaan.
- Liikennesääntöjen ja turvallisten liikkumistaitojen opettelu sekä turvavälineisiin tutustuminen ovat osa varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen tavoitteita.
- Lapsia opastetaan ja tuetaan liikkumaan turvallisesti ja omatoimisesti eri kulkuvälineillä – lyhyet matkat kävellen, pidemmät pyörällä tai bussilla.
- Lasten vanhemmat ovat tietoisia lasten ja nuorten arkiliikkumisen tärkeydestä ja lasten turvallisesta kuljettamisesta eri kulkuvälineillä.
- Harrastuseurojen toiminnassa kannustetaan hyötyliikuntaan sekä turvallisiin ja kestäviin liikkumistapoihin.
- Lasten kanssa työskentelevillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen liikennekasvatuksen sisällöstä ja toimintamalleista.

Edellytysten luominen

- Päiväkoti- ja kouluverkon muutoksia ja liikunta- ja harrastuspaikkojen sijaintipäätöksiä tehtäessä arvioidaan vaikutukset lasten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin ja liikenneturvallisuuteen.
- Koulumatkojen ja koulujen lähialueiden liikennejärjestelyt ovat turvallisia.
- Pyörille on järjestetty laadukkaat ja turvalliset pysäköintimahdollisuudet koulualueella sekä harrastus- ja liikuntakohteissa

Nuoret

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

- Aikuiset tiedostavat ja toteuttavat kasvatusvastuunsa – kouluissa ja kotona annettu liikennekasvatus tukevat toisiaan.
- Liikennesääntöjen ja turvallisten liikkumistaitojen kertaaminen sekä turvavälineiden käytön edistäminen ovat osa perusopetuksen, toisen asteen opetuksen ja nuorisotyön tavoitteita.
- Nuoret ovat tietoisia eri kulkutapojen käyttöön liittyvistä terveys- ja ympäristövaikutuksista. Hyötyliikunnan näkökulmaa korostetaan.
- Nuoret ovat tietoisia liikenteen riskeistä ja riskikäyttäytymisen seurauksista (päihteet, liikennesäännöt, turvalaitteet, muiden huomioiminen).
- Nuoret ja heidän vanhempansa ovat tietoisia mopoiluun liittyvistä riskitekijöistä ja sääntörikkomusten seurauksista (mm. mopojen virittämisen turvallisuusriskit ja seuraamukset).
- Nuorten kanssa työskentelevillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen liikennekasvatuksen sisällöstä ja toimintamalleista.

Edellytysten luominen

- Koulut ja oppilaitokset ovat helposti ja turvallisesti saavutettavissa kävellen ja pyörällä.
- Pyörille on järjestetty laadukkaat ja turvalliset pysäköintimahdollisuudet koulualueella sekä harrastus- ja liikuntakohteissa.
- Seudun joukkoliikennepalvelut tukevat nuorten koulunkäyntiä ja vapaa-ajan toimintaa.
- Mopoliikenteen reitit ovat turvallisia ja seudulla on yhtenäinen ja selkeä käytäntö mopoilun sallimisesta kevyen liikenteen väylillä (jatkuvuus, opastusreittien jatkuvuus, opastus).

Aikuiset

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

- Asukkaat tiedostavat asumiseen liittyvien valintojen vaikutukset omaan ja perheenjäsentensä liikkumiseen ja arjen hallintaan sekä omien palvelu- ja kulutusvalintojensa vaikutuksen lähipalveluiden säilymiselle.
- Kulkutapavaihtoehdoista seudulla tehtäviin arjen matkoihin ja vertailutietoa kulkutavan valinnan vaikutuksista (terveys, päästöt, jne.) on tarjolla tietoa ja työkaluja.
- Kävelyä ja pyöräilyä edistetään lyhyillä työ- ja työasiamatkoilla – joukkoliikenteen käyttöön kannustetaan pitkillä työ- ja työasiamatkoilla.
- Kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja hyvinvointivaikutukset tunnetaan laajasti - hyötyliikuntaan kannustetaan työpaikoilla ja vapaa-ajan yhteisöissä.
- Järkevän autoilun periaatteista (esim. taloudellinen, ennakoiva ajotapa) on tarjolla tietoa ja koulutusmahdollisuuksia.
- Vanhemmat ovat tietoisia lasten ja nuorten arkiliikkumisen tärkeydestä.
- Aikuiset tiedostavat roolinsa esimerkin antajina ja toteuttavat kasvatusvastuunsa: lasten ja nuorten opastaminen fiksuihin liikkumisen valintoihin, lasten kuljettamisen vähentäminen, pyöräilykypärän ja muiden turvavälineiden käyttö sekä liikennesääntöjen noudattaminen.

Edellytysten luominen

- Parannetaan työpaikka-alueiden ja palveluiden saavutettavuutta kävelen ja pyörällä (toimintojen sijoittaminen, kävely- ja pyöräilyreitit, pyöräpysäköinti).
- Kävelyä ja pyöräilyä tukevat järjestelyt työpaikoilla (sosiaaliilat, pyöräpysäköinti).
- Työmatkaliikkumiseen soveltuvat joukkoliikennepalvelut varmistetaan (aikataulut, lipputuotteet).
- Paikallisten tapahtumien saavutettavuus kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä turvataan.

Iäkkäät

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

- Iäkkäät ovat tietoisia ikääntymisen vaikutuksista liikkumiseen, liikkumiseen liittyvistä riskeistä (esim. liukastumistapaturmat, ajokyvyn ylläpito, sairauksien ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn) sekä keinoista ennaltaehkäistä tapaturmia.
- Lisätään iäkkäiden turvalaitteiden ja -välineiden käyttöä tarjoamalla heille tietoa vaihtoehdoista, käyttämättömyyden riskeistä sekä tukemalla välineiden hankintaa ja antamalla käytön opastusta.
- Parannetaan eri toimijoiden tietämystä iäkkäiden turvallisesta liikkumisen edellytyksistä sekä itsenäisen liikkumisen merkityksestä hyvinvoinnille ja toimintakyvyn ylläpitämiselle.
- Iäkkäiden parissa työskentelevillä (esim. hoitohenkilöstö, omaiset) on ajanmukainen tieto ikääntyneiden liikkumisen ongelmista ja ennaltaehkäisevän työn keinoista.
- Parannetaan iäkkäiden mahdollisuuksia osallistua elinympäristön liikenneturvallisuuden arviointiin ja -kehittämiseen.

Edellytysten luominen

- Palvelukoti- / terveyskeskusverkon sekä lähipalveluverkon muutoksia tehtäessä arvioidaan vaikutukset iäkkäiden omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin ja liikenneturvallisuuteen.
- Huolehditaan liikenneympäristön esteettömyydestä ja selkeydestä.
- Parannetaan kävely- ja pyöräteiden talvihoitoa etenkin taajamien keskusta-alueilla ja palvelutalojen yms. läheisyydessä.
- Huolehditaan palvelu- ja invakuljetusten turvallisuudesta sekä joukkoliikenteen kehittämisestä ikäihmisille toimivaksi, turvalliseksi ja esteettömäksi vaihtoehdoksi.

Kestävän yhdyskuntarakenteen luominen

TOIMENPIDETYYPI	TEEMOJA, AIHEPIIREJÄ JA EDISTETTÄVIÄ TOIMENPIDEKOKONAISUUKSIA
Tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> • asuinpaikan valinnan vaikutukset liikkumiseen • toimipaikan sijainnin vaikutus työntekijöiden liikkumismahdollisuuksiin • lähipalveluiden suosiminen • haja-asutusalueille (poikkeusluvalla) muuttavan liikkumismahdollisuudet • uusien asuin- ja yritysalueiden liikenteellinen saavutettavuus ja liikkumispalvelut • yhdyskuntarakenteen kustannukset kuntataloudelle • kestävän liikkumisen kannalta hyvän yhdyskuntarakenteen ominaisuudet
Osaamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> • kaavojen vaikutusten arvioinnin kehittäminen (menetelmät ja työkalut) • kaavoittajien liikennejärjestelmäosaaminen, liikennesuunnittelijoiden kaavoitusosaaminen • liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyömallien kehittäminen
Edellytysten luominen	<ul style="list-style-type: none"> • kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten tukeminen kaavoituksessa ja palveluverkon ratkaisuisa • lähipalveluiden säilymistä tukevat maankäytön ratkaisut • kävelykeskustojen ja kävelypainotteisten alueiden kehittäminen
Ohjaavia keinoja	<ul style="list-style-type: none"> • kaavojen auditointi liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen näkökulmasta (tarkistuslistat) • kävelyn- ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen vyöhykkeiden sisällyttäminen kaavojen suunnittelumääräyksiin • kaavojen ja palveluverkkoselvitysten vaikutustenarvioinnit: päästölaskennat, kulkutapajakaumat • kestävän liikkumisen edellytykset mukaan rakennusten energiatodistuksiin • hajarakentamisen poikkeuslupien myöntämiskriteerin tiukentaminen (kustannusvastuun siirtäminen asukkaalle) • asuinalueiden ja työpaikkojen pysäköinnin mitoitus (liikkumisvyöhykkeiden huomioiminen) • maankäyttösopimuksiin sisällytettävät velvoitteet: energiatehokas rakentaminen, kestävän liikkumisen tukeminen • rakennusjärjestykseen ja -normeihin pyöräpysäköinnin vähimmäismäärät ja laatukriteerit • rakentamislupaan erillisselvitys pyöräpysäköinnin järjestämistavasta

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

TOIMENPIDETYYPI	TEEMOJA, AIHEPIIREJÄ JA EDISTETTÄVIÄ TOIMENPIDEKOKONAISUUKSIA
Tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> • kävelyn ja pyöräilyn laaja-alaiset hyödyt yhteiskunnalle ja yksilöille • pyöräilyn potentiaali seudulla, seudun nykyiset pyöräilyreitit ja pyöräilijän palvelut • kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvalli-suustilanne ja riskit liikenteessä kävelijän ja pyöräilijän liikennesäännöt ja -merkit, autoilijan väistämissäännöt • kävelijän ja pyöräilijän turvavarusteet ja -laitteet • pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen • työmatkapyöräilyn hyödyt ja edellytykset • muita teemoja: lähipalveluiden suosiminen, talvipyöräily, pyörämatkailu
Osaamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> • kävely ja pyöräily osana eri ikäryhmien elintapa-, ympäristö- ja liikennekasvatusta • eri liikkujaryhmien parissa työskentelevien osaaminen • kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus osana autokoulu- ja mopo-opetusta • koulujen liikenneturvallisuus-suunnitelmat • työpaikkojen työmatkaliikkumis-suunnitelmat • vaaranpaikkojen, esteiden ja muiden ongelmien kartoitukset, kriittiset kävelyt ja pyöräilyt • ohjatut pyöräretket, pyöräilykurssit, pyöräilyajokortti, kävelevät ja pyöräilevät koulubussit
Edellytysten luominen	<ul style="list-style-type: none"> • kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen kaavoituksessa ja palveluverkon ratkaisuisa • lähipalvelut, kävelykeskustat ja kävelypainotteiset alueet, jne. • liikenteen rauhoittaminen • kävely- ja pyörätieverkon kehittäminen • väylien hoito ja kunnossapito • kävelyn, pyöräilyn ja autoliikenteen risteämisyjärjestelyt • liikenneympäristön esteettömyys • kävely- ja pyöräilyreittien opastus- ja viitoitus • pyöräpysäköintipalvelut pysäkeillä, palvelukohteissa ja asuinalueissa • pyöräilyn vuokraus- ja huoltopalvelut
Ohjaavia keinoja	<ul style="list-style-type: none"> • kävely ja pyöräily osana koulujen ja oppilaitosten opetussuunnitelmia • jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden sisällyttäminen yleiskaavojen suunnittelumääräyksiin • rakennusjärjestykseen ja -normeihin pyöräpysäköinnin vähimmäismäärät ja laatukriteerit • rakentamislupaun liitettävät erillisselvitykset pyöräpysäköinnin järjestämistavasta • ohjeistukset rakennustyön aikana kevyen liikenteen järjestelyiden tekemisestä • liikennesääntöjen noudattamisen ja turvavarusteiden käytön valvonta

Joukkoliikenteen käytön edistäminen

TOIMENPIDETYYPPI	TEEMOJA, AIHEPIIREJÄ JA EDISTETTÄVIÄ TOIMENPIDEKOKONAISUUKSIA
Tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> joukkoliikenteen turvallisuus, ympäristöhyödyt, edullisuus autoon/kakkosautoon nähden seudun ja kuntien joukkoliikennetarjonta ja reitit, lipputuotteet olemassa olevat reitinhakupalvelut, matkasuunnittelupalvelut liityntäpysäköintimahdollisuudet erityisteemoja: työsuhdelippu, matkailijan joukkoliikennepalvelut, pelisäännöt joukkoliikenteessä
Osaamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> joukkoliikenne osana yleistä elintapa-, ympäristö- ja liikennekasvatusta kuljettajien asiakaspalveluosaaminen työpaikkojen liikkumisenohjaussuunnitelmat (työsuhdeliput, työmatkareittien kartoitukset) asiakastarpeiden selvittäminen (kyselyin)
Edellytysten luominen	<ul style="list-style-type: none"> joukkoliikenteen edellytysten huomioiminen kaavoituksessa ja palveluverkon ratkaisuisissa joukkoliikennetarjonta (vuoromäärä, aikataulut, liikennöintiajat, linjaston kattavuus) lippu- ja tariffijärjestelmät (käyttäjätarpeisiin sopivat lipputuotteet) matkustajainformaatio (reitti-, aikatauluinformaatio, lipputuotteet) pysäkit ja terminaalit kävely-yhteydet pysäkeille (esteettömyys, turvallisuus) pysäkkialueiden ja -yhteyksien kunnossapito autojen ja pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen etuisuudet (bussikaistat, liikennevaloetuisuudet, kunnossapito) kaluston laatu (esteettömyys, siisteys, ekologisuus)
Ohjaavia keinoja	<ul style="list-style-type: none"> joukkoliikennevyöhykkeiden sisällyttäminen yleiskaavojen suunnittelumääräyksiin työpaikkojen suositukset pitkien työ- ja työasiamatkojen tekemisestä joukkoliikenteellä joukkoliikennekaluston laatutekijät osana kilpailuskriteerejä

Vastuullisen ja turvallisen mopoilun ja moottoripyöräilyn edistäminen

TOIMENPIDETYYPPI	TEEMOJA, AIHEPIIREJÄ JA EDISTETTÄVIÄ TOIMENPIDEKOKONAISUUKSIA
Tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> mopoilun ja moottoripyöräilyn päästöt taloudellinen ja ennakoiva ajotapa seudun ja kuntien mopoilureitit mopoilijan ja moottoripyöräilijän liikennesäännöt ja -merkit, autoilijan liikennesäännöt mopoilijan ja moottoripyöräilijän turvavarusteet/-välineet (kypärät, heijastinliivit, suoja-asut, jne.) liikenneturvallisuuksien ja -riskit (ympäristö, oma käyttäytyminen) vanhempien vastuu, mopotietoutta vanhemmille erityisteemoja: päihteiden käytön riskit, kyydittäminen, virittäminen ja ylinopeudet
Osaamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> turvallisen mopoilun perusteet osana nuorten liikennekasvatusta muu mopoalistus ja -koulutukset mopo- ja moottoripyöräkortin edellyttämä teoriaopetus ja ajokoulutus taloudellisen ja ennakoivan ajotavan koulutukset, muu ajoharjoittelu
Edellytysten luominen	<ul style="list-style-type: none"> moporeitit (yhtenäiset käytännöt mopoilun sallimisesta kevyen liikenteen väylillä, jatkuvuus, opastus) moporeittien ja autoliikenteen risteämistarpeiden järjestelyt mopojen pysäköintijärjestelyt kouluissa ja oppilaitoksissa
Ohjaavia keinoja	<ul style="list-style-type: none"> mopoilun turvallisuus aihepiirinä koulujen ja oppilaitosten opetussuunnitelmissa liikennesääntöjen noudattamisen, virittämisen ja turvavarusteiden käytön valvonta (Poliisi)

Vastuullisen ja turvallisen autoilun ja kuljetusten edistäminen

TOIMENPIDETYYPPI	TEEMOJA, AIHEPIIREJÄ JA EDISTETTÄVIÄ TOIMENPIDEKOKONAISUUKSIA
Tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> • autoilun kustannukset ja päästöt, tilantarve vs. muut kulkumuodot • taloudellinen ja ennakoiva ajotapa: tärkeimmät niksit, polttoaine- ja kustannussäästöt, liikenneturvallisuus, jne. • järkevät autovalinnat: korimalli ja kokoluokka, moottoritekniikka ja -koko, renkaat, jne. • autoilun ja joukkoliikenteen yhdistäminen (liityntäpysäköinti) • muu järkevä autonkäyttö: matkojen ketjutus, reitin ja ajankohdan valinta, kimppakyydit, liityntäpysäköinti • autoilijan liikennesäännöt ja niiden noudattaminen • autoilijan turvavarusteet/-välineet • autoilijoiden liikenneturvallisuustilanne ja -riskit (ympäristö, oma käyttäytyminen) • turvallinen ajotapa: tilannenopeudet, ajonopeuden vaikutukset, väsyneenä ajaminen, päihteet, jne. • ammattiliikenteen energiatehokkuus: kalusto, ajoneuvojen huolto, ajotavat, jne.
Osaamisen kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> • taloudellinen ajotapa osana autokoulujen opetusohjelmia sekä yleistä energianeuvontaa • taloudellisen ja ennakoivan ajotavan koulutukset • muu kuljettajien jatkokoulutus ja itsearviointit: pimeällä ajaminen, liukkaalla ajaminen, ikäihmiset, koulukuljettajat • työpaikkojen liikkumisenohjaussuunnitelmat (fiksi ajotapa, autonvalinta, työsuhteautot, pysäköintipolitiikka) • työpaikkojen liikenneturvallisuussuunnitelmat (työ- ja työasiamatkojen turvallisuusasiat)
Edellytysten luominen	<ul style="list-style-type: none"> • keskustojen pysäköintijärjestelyt /-politiikka (paikkamäärä, sijoittaminen, hinnoittelu) • autojen liityntäpysäköintimahdollisuudet • taajamien liikenteen rauhoittaminen (tieverkon jäsentely ja väistämismvällisyydet, nopeusrajoitukset) • turvalliset ja sujuvat risteysjärjestelyt (selkeys, loogisuus) • tieliikenteen informaatiopalvelut (kelitiedotus, muuttuvat nopeusrajoitukset, jne.) • katutilat ja reunaympäristöt • keskikaideratkaisut (kohtaamisonnettomuudet) • opastus ja viitoitus • tieverkon kunnossapito
Ohjaavia keinoja	<ul style="list-style-type: none"> • ympäristöystävällisten autojen suosiminen pysäköintipolitiikassa • kaluston vähäpäästöisyys ja turvallisuus kuntien tilaamien kuljetuspalveluiden kilpailuskriteerinä ja oman kaluston hankinnassa • alkolukkojen käyttöönotto (kunnan tilaamat kuljetukset, työajoneuvot) • energiatehokkuus osana kuljetusyritysten johtamisjärjestelmää (laatujärjestelmät, energiatehokkuussopimukset) • poliisin valvonta: ajonopeudet, rattijuopumukset, liikennevalojen noudattaminen, vilkun käyttö, jne.

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 10/2011				
Vastuualue Liikenne- ja infrastruktuuri				
Tekijät		Julkaisuaika Syyskuu 2011		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Hämeen liitto, Hämeenlinnan kaupunki, Janakkalan kunta, Hattulan kunta		
Julkaisun nimi Viisas liikkuminen luo hyvinvointia Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU				
Tiivistelmä Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa (EKOLIITU) on päivitetty ja uudistettu vuonna 2000 laadittu Hämeenlinnan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma. Suunnitelma on myös toiminut kehitysprojektina seudullisesta kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmasta ja suunnitteluprosessista. Hanke on toteutettu osana liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston rahoittamaa valtakunnallista liikkumisen ohjauksen ohjelmaa (LOHJELMA). EKOLIITU- suunnitelman tavoitteena on edistää nykyistä turvallisempaa, terveellisempää ja ympäristöystävällisempää liikkumista seudulla, Hattulassa, Hämeenlinnassa ja Janakkalassa. Suunnitelman tavoitteena on myös lisätä eri toimialojen tietoisuutta omista tehtävistään ja keinovalikoimastaan kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen on jatkossa nähtävä entistä vahvemmin poikkihallinnollisena haasteena, ei ainoastaan teknisenä yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelyihin liittyvänä kysymyksenä – vaikka näiden rooli merkittävä onkin. Myös ihmisten liikkumisen motiiveissa, asenteissa, tiedoissa ja taidoissa on tapahtunut muutosta. Yhteiskunnan tehtävänä on tehdä vastuulliset valinnat mahdollisimman helpoiksi ja houkutteleviksi. Yksilöiden vastuulla on puolestaan hyödyntää heille tarjotut mahdollisuudet muuttaa asumisen ja liikkumisen valintoja. Suunnitelmaraportissa esitetään laaja joukko toimenpiteitä, joiden toteuttamiseksi tarvitaan sekä julkisen sektorin – erityisesti kunnan eri toimialojen – että yksityisen ja kolmannen sektorin panostusta ja keskinäistä yhteistyötä. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen yhteistyön koordinoimiseksi sekä muut kriittiset toimenpiteet tämän suunnitelman jalkauttamiseksi ja toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Kestävän ja turvallisen liikkumisen tavoitteet ja esitetyt toimenpiteet voidaan saavuttaa vain, jos näkökulmat saadaan nivottua osaksi eri toimialoilla tehtävää työtä ja toiminnalle saadaan kuntapäätäjien hyväksyntä ja tarpeelliset resurssit. Tämä puolestaan edellyttää toiminnan monien vaikutusten ja laajojen hyötyjen ymmärtämistä.				
Asiasanat Liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen, liikkumisen ohjaus, yhteistyö, kävely, pyöräily, joukkoliikenne, taloudellinen ajotapa, energiatehokkuus				
ISBN (painettu) 978-952-257-348-3	ISBN (PDF) 978-952-257-349-0	ISSN-L 1798-8101	ISSN (painettu) 1798-8101	ISSN (verkkojulkaisu) 1798-8071
Kokonaissivumäärä 52		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%)
Julkaisun myynti/jakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Opastinsilta 12 A, PL 36, 00521 Helsinki, puh. 020 636 0070 (vaihe) Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika Edita Prima Oy, Helsinki 2011				

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nylands publikationer 10/2011				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare		Publiceringsdatum September 2011		
		Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör/uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Kommunikationsministeriet, Trafikverket, Tavastlands förbund, Tavastehus stad, Janakkala kommun, Hattula kommun		
Publikationens titel Viisas liikkuminen luo hyvinvointia Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU (Smarta resor skapar välfärd , Plan för hållbart och tryggt resande i Tavastehusregionen (EKOLIITU))				
Sammandrag I planen för hållbart och tryggt resande i Tavastehusregionen (EKOLIITU) uppdateras och förnyas trafiksäkerhetsplanen som upprättades år 2000 för Tavastehusregionen. Planen har också fungerat som ett utvecklingsprojekt i den regionala planeringen och planeringsprocessen för hållbara och trygga resor. Projektet har genomförts som en del av det riksomfattande programmet för styrning av resandet (LOHJELMA), som Kommunikationsministeriet och Trafikverket tillsammans har finansierat. Målet med planen EKOLIITU är att främja allt tryggare, hälsosammare och miljövänligare resor i regionen som omfattar Hattula, Janakkala och Tavastehus. Målet med planen är också att utöka olika sektors kännedom om sina uppgifter och sitt metodurval för att främja ett hållbart och tryggt resande. Framdeles bör förbättringen av trafiksäkerheten och minskande av växthusgasutsläppen allt kraftigare betraktas som en tväradministrativ utmaning, inte enbart som en fråga om den tekniska samhällsstrukturen och trafiksystemet – trots att också de har en viktig roll. Det bör också ske förändringar i människornas resmotiv, attityder, kunskaper och färdigheter. Samhällets uppgift är att göra det så lätt och attraktivt som möjligt att välja ansvarsfullt. Individens ansvar är att utnyttja de möjligheter som erbjuds när det gäller att ändra på valet av boende och resor. I planrapporten presenteras en stor mängd åtgärder som kräver satsningar och samarbete mellan såväl den offentliga sektorn – speciellt kommunens olika sektorer – som den privata och tredje sektorn. Planen innehåller också ett förslag till koordinering av samarbetet samt andra kritiska åtgärder för att förankra planen och trygga en kontinuerlig verksamhet. Målen för hållbara och trygga resor och för de föreslagna åtgärderna kan uppnås endast om perspektiven kan sammanflätas med en del av sektorernas arbete och verksamheten erhåller de kommunala beslutsfattarnas godkännande och nödvändiga resurser. Detta förutsätter för sin del att man förstår verksamhetens många konsekvenser och de stora nyttorna.				
Nyckelord Trafiksäkerhet, hållbart resande, styrning av resandet, samarbete, promenader, cykelåkning, kollektivtrafik, ekonomiskt körsätt, energieffektivitet				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
978-952-257-348-3	978-952-257-349-0	1798-8101	1798-8101	1798-8071
Sidantal	Språk		Pris (inneh. moms 8%)	
52	Finska			
Beställningar/distribution Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Semaforbron 12 A, PB 36, 00521 Helsingfors, tel. 020 636 0070 (växel) Publikationen finns också på webben: www.ely-centralen.fi/nyland/publikationer				
Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland				
Tryckeri, ort och tidpunkt Edita Prima Oy, Helsingfors 2011				



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liik
enne
vira
sto



Hämeen liitto
Regional Council of Häme



hattula
HÄMEEN LIIKUNNAN
KUNNAT



Uudenmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Opastinsilta 12 A
PL 36, 00521 HELSINKI
puh. 020 636 0070 (vaihe)
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257-348-3 (painettu)
ISBN 978-952-257-349-0 (PDF)

ISSN-L 1798-8101
ISSN 1798-8101 (painettu)
ISSN 1798-8071 (verkkajulkaisu)