



Karkkilan liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA | KATJA TUOMOLA



Karkkilan liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA
KATJA TUOMOLA

RAPORTTEJA 65 | 2012

KARKKILAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Hakola, Sito Oy

Kansikuva: Maija Krankka, Sito Oy

Valokuvat: Maija Krankka ja Katja Tuomola, Sito Oy

**Kartat: © Karkkilan kaupunki, © Karttakeskus L4356,
YKR © SYKE & Tilastokeskus**

ISBN 978-952-257-575-3 (painettu)

ISBN 978-952-257-576-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-576-0

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

Sisältö

Esipuhe	7
1 Johdanto	8
1.1 Suunnitelman tavoitteet.....	8
1.2 Turvallisen ja kestäväen liikkumisen periaatteista	9
1.3 Suunnitelman toteuttaminen	10
2 Suunnittelun lähtökohdat	12
2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus	12
2.2 Väestökehitys	14
2.3 Työpaikat ja työssäkäynti.....	15
2.4 Liikennejärjestelmä.....	15
2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko	15
2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun reitistö	17
2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä.....	17
2.5 Yhteenveto	18
3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus	19
3.1 Kuntalaisten liikkuminen	19
3.2 Liikenneturvallisuus	22
3.2.1 Liikenneonnettomuudet.....	22
3.2.2 Onnettomuuskustannukset.....	26
3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus	26
3.2.4 Turvalaitteiden käyttö	28
3.3 Yhteenveto	29
4 Liikenneturvallisuustavoitteet.....	30
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet.....	30
4.2 Länsi-Uudenmaan alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet	31
4.3 Karkkilan visio ja tavoitteet	32
4.3.1 Turvallisen ja kestäväen liikkumisen visio.....	32
4.3.2 Toiminnalliset tavoitteet	33
4.3.3 Määrälliset tavoitteet.....	33
5 Liikenneturvallisuustyö – turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistäminen	34
5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö	35
5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä	36
5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut	36
5.2.1 Kuntien edustajat	36
5.2.2 Asiantuntijatahot.....	37
5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli.....	39
5.4 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät.....	41
5.5 Karkkilan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma	41
5.5.1 Keskushallinnon ja työsuojelun toimintasuunnitelma.....	41
5.5.2 Sivistyspalveluiden toimintasuunnitelma	42
5.5.3 Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma	43

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet.....	44
6.1 Suunnittelun lähtökohdat.....	44
6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita	44
6.3 Karkkilan liikenne-ympäristön toimenpiteet.....	47
6.3.1 Keskusta	47
6.3.2 Muu taajama-alue.....	47
6.3.3 Haja-asutusalue.....	47
6.3.4 Toimenpideohjelma.....	48
6.3.5 Toimenpiteiden vaikutukset	48
7 Jatkotoimenpiteet	52
7.1 Suunnitelman käsittely	52
7.2 Suunnitelmasta tiedottaminen.....	52
7.3 Jatkosuunnittelu.....	52
7.4 Seuranta	52
Liite.....	55

Esipuhe

Raportti sisältää liikenneturvallisuussuunnitelman Karkkilan kaupunkiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on selvitetty kaupungin liikenneturvallisuuden nykytila tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien, asukaskyselyiden, ongelmakohteiden kartoituksen ja aikaisempien suunnitelmien perusteella. Lisäksi selvitettiin kaupungin hallintokuntien tekemä aikaisempi liikenneturvallisuustyö. Nykytilanteen analyysin perusteella määritettiin tavoitteet kaupungissa tehtävälle liikenneturvallisuustyölle sekä fyysisen liikenneympäristön parantamiselle. Suunnitelman aikana Karkkilaan perustettiin liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoimaan ja toteuttamaan turvallisen ja kestävästä liikkumisen edistävää työtä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on ollut liittää turvallisen ja kestävästä liikkumisen näkökulma sekä liikennejärjestelmätasoinen tarkastelu liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturvallisuutta on käsitelty kokonaisuutena, johon vaikuttavat muun muassa eri toimintojen sijaintivalinnat, kaupungin asukkaiden liikkumisvalinnat, liikennekäyttäytyminen sekä asenteet. Suunnitelmassa on ollut erityinen paino liikenneturvallisuustyön uudelleen organisoinnissa. Liikenneturvallisuustyön avulla edistetään turvallista ja kestävästä liikkumista lisäämällä ja kehittämällä kaupunkilaisten tietoisuutta ja osaamista sekä luomalla niille edellytyksiä. Fyysisen liikenneympäristön toimenpiteiden määrittämisessä pääpaino on ollut pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelussa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä Vihdin kunta, Karkkilan kaupunki ja Nummi-Pusulan kunta tilasivat ja laativat yhteistyössä liikenneturvallisuussuunnitelmat kuntiin. Jokaisen kunnan ja kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelmat raportoitiin erillisinä suunnitelmina. Suunnitelmat on laadittu laajan yhteistyön tuloksena ja niin tekemiseen ovat osallistuneet kuntien eri hallintokuntien edustajat sekä liikennealan asiantuntijat. Suunnitelmien laatimista ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, jonka työskentelyyn ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

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

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien suunnittelu-työn aikana nimetyt jäsenet ovat osallistuneet suunnitelman liikenneturvallisuustyön kehittämiseen ja suunnittelemiseen työn aikana järjestetyissä työpajoissa sekä omien ryhmiensä työskentelyn kautta.

Suunnitelmien laatimisesta on vastannut Sito Oy, josta työhön ovat osallistuneet Maija Krankka projektipäällikkönä sekä Katja Tuomola, Kaisa Mäkinen ja Juhana Rautiainen. Liikenneturvallisuussuunnitelmien kanssa on lähes samanaikaisesti tehty Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä, jonka raportin tietoja on hyödynnetty tässä työssä joukkoliikenteen osalta.

1 Johdanto

1.1 Suunnitelman tavoitteet

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

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

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

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

liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen), taajamien liikenneturvallisuuden kehittämistä (taajamaliikenteen rauhoittaminen) sekä maanteiden turvallisuuden parantamista (kuolemien torjunta pääteillä).

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

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

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

Karkkilaan on tehty tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 1990, mutta suunnitelma ei sisällä liikenneturvallisuustyön organisointi- eli kasvatusta-, valistus- ja tiedotussuunnitelmaa (KVT).

1.2 Turvallisen ja kestävästä liikkumisen periaatteista

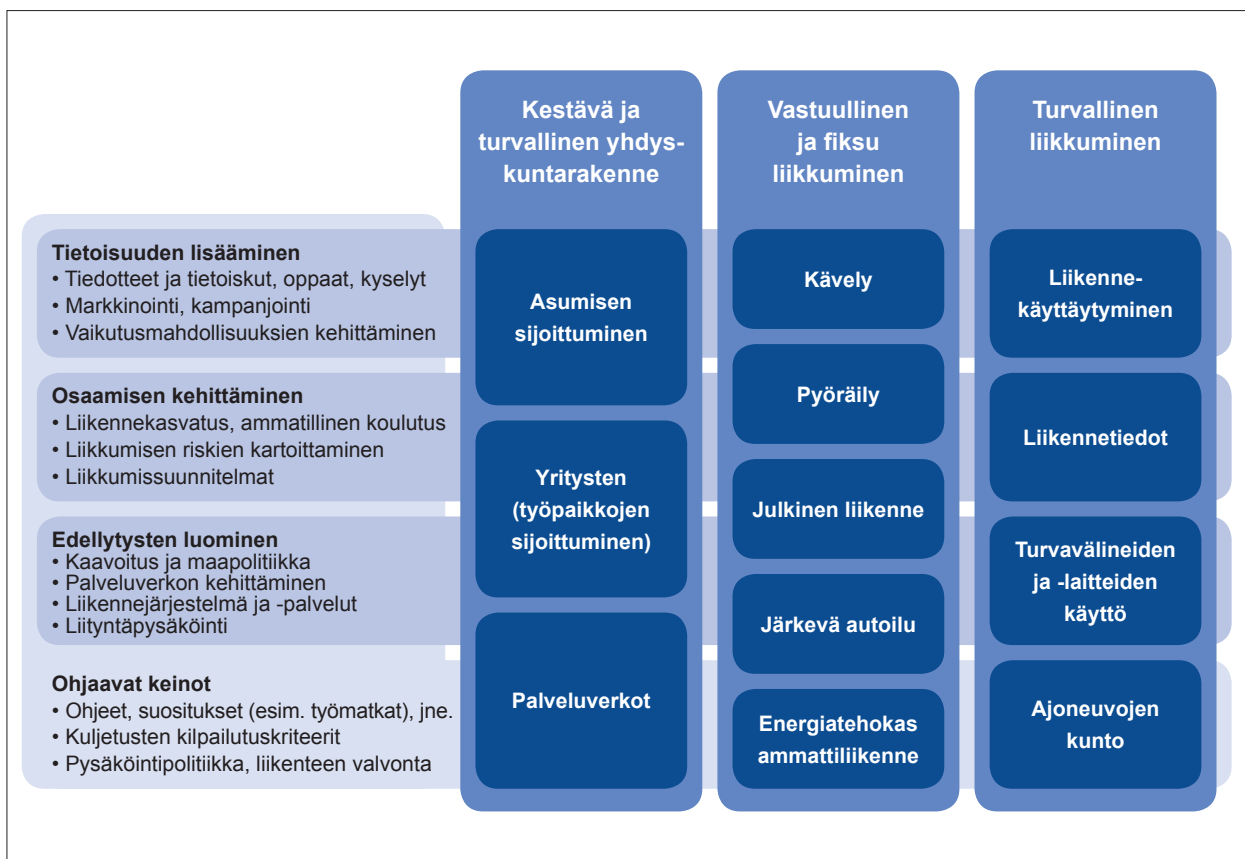
Turvallisen ja kestävästä liikkumisen edistäminen on yksi valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman keskeisistä periaatteista. Turvallisen ja kestävästä liikkumisen edistämällä pyritään siirtämään liikkumisen painopistettä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin ja ihmisten hyvinvointia tukeviin kulkutapoihin, kuten kävelyyn, pyöräilyyn, kimpakyyteihin ja joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin käyttöön. Lisäksi yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja muutosten tekemisessä pyritään kestävämpiin ratkaisuihin siten, että eri toimintojen sijoittamisella tuetaan kestäviä ja turvallisia liikkumistapoja entistä enemmän.

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

Turvallista ja kestävästä liikkumista voidaan edistää eri näkökulmasta:

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

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



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

1.3 Suunnitelman toteuttaminen

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

Kuntien asukkaiden liikkumisvalintoja sekä mielipiteitä nykyisestä liikenneturvallisuuksustilanteesta, ongelmakohteista ja liikenneympäristön kehittämistarpeista selvitettiin työn alussa tehdyllä asukaskyselyillä. Kyselyt toteutettiin pääosin sähköisesti kuntien internet-sivustojen kautta sekä eri palvelupisteisiin jaettujen paperisten kyselykaavakkeiden avulla. Kyselyyn oli mahdollista vastata 27.4.–8.6.2011 välisenä aikana. Kolmesta kunnasta saatiin vastauksia yhteensä 428 kappaletta. Karkkilassa vastauksia saatiin 110 kappaletta. Vastaajista lähes kaksi kolmasosaa oli naisia ja suurin osa vastaajista kuului ikäluokkiin 25–64-vuotiaat.

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

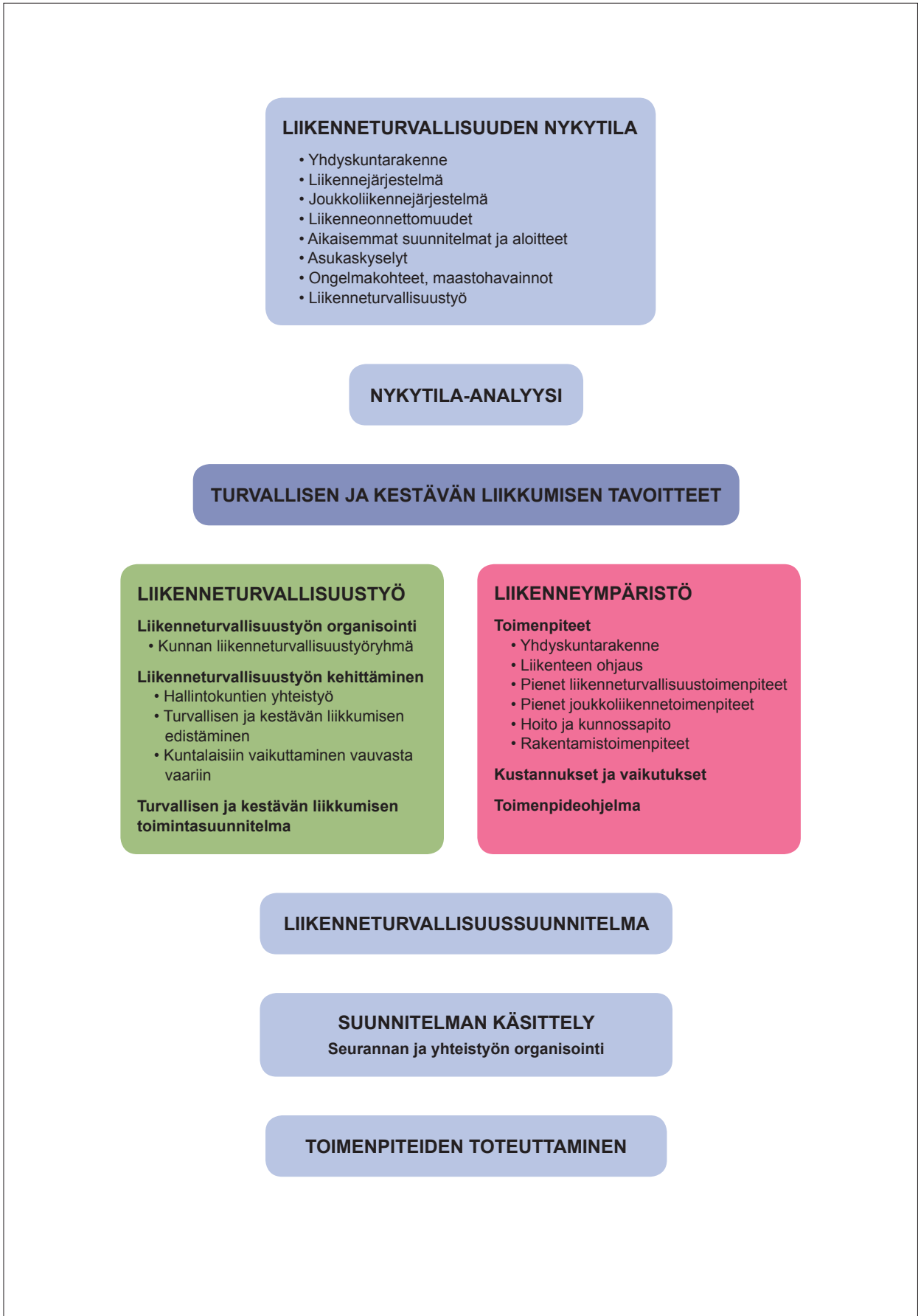
Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuuksutta ja kestävä liikkumista edistävien toimenpiteiden suunnittelussa pääpaino asetettiin pieniin ja kustannustehokkaisiin, nopeasti toteutettaviin toimenpiteisiin. Kehittämistoimenpiteitä tarkasteltiin ja kehitettiin yhdessä kuntien teknisen toimialan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

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

Suunnitelmaa ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, johon kutsuttiin edustajat Uudenmaan ELY-keskuksesta, Vihdin, Karkkilan ja Nummi-Pusulän kunnista, poliisista, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, Uudenmaan liitosta, Liikenneturvasta sekä Länsi-Uudenmaan joukkoliikennekoordinaattori. Ohjausryhmätyöskentelyyn eivät osallistuneet poliisin, Uudenmaan liiton eikä pelastuslaitoksen edustajat. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa.

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





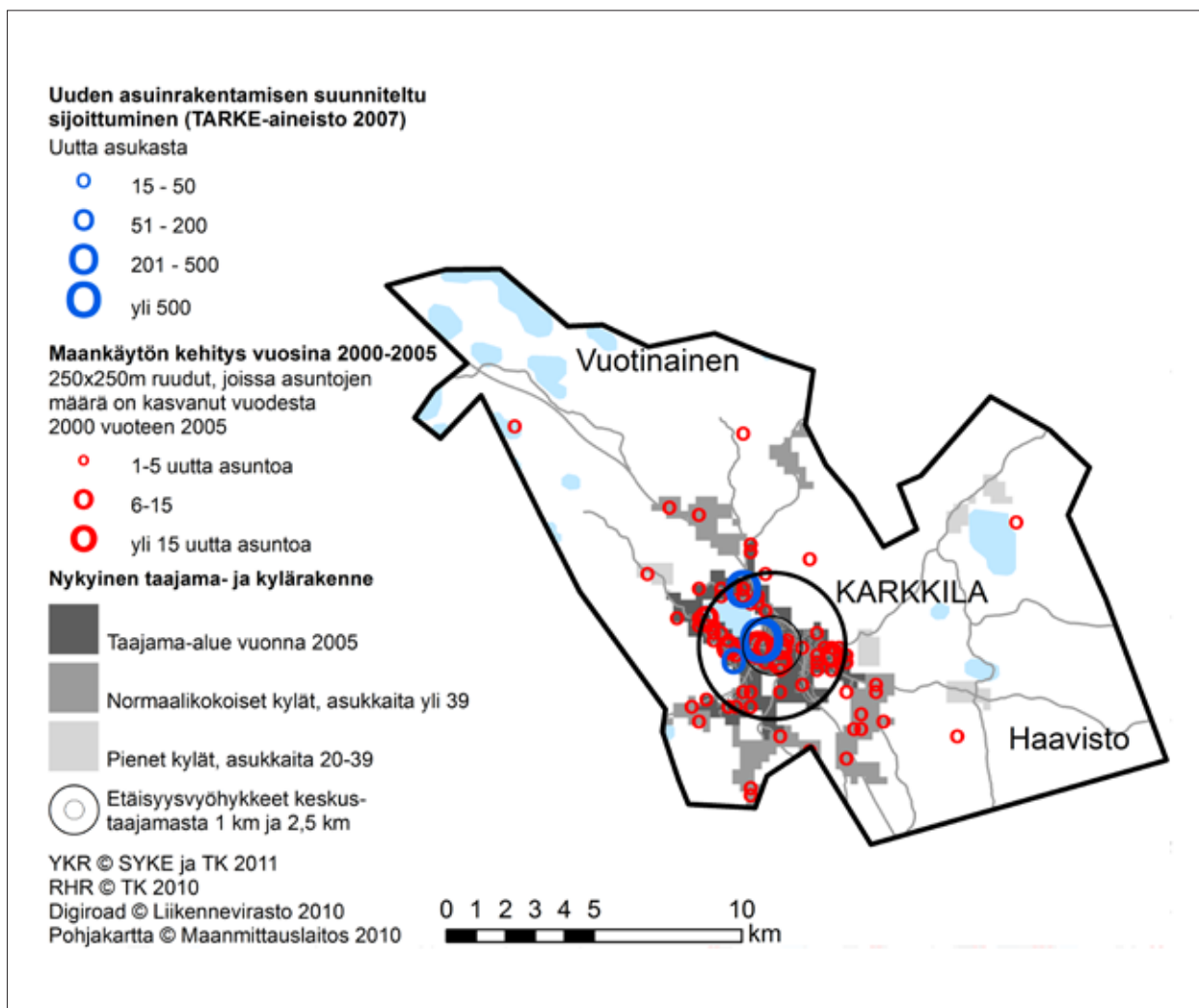
Kuva 2. Liikenneturvallisuuussuunnitelman rakenne.

2 Suunnittelun lähtökohdat

2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus

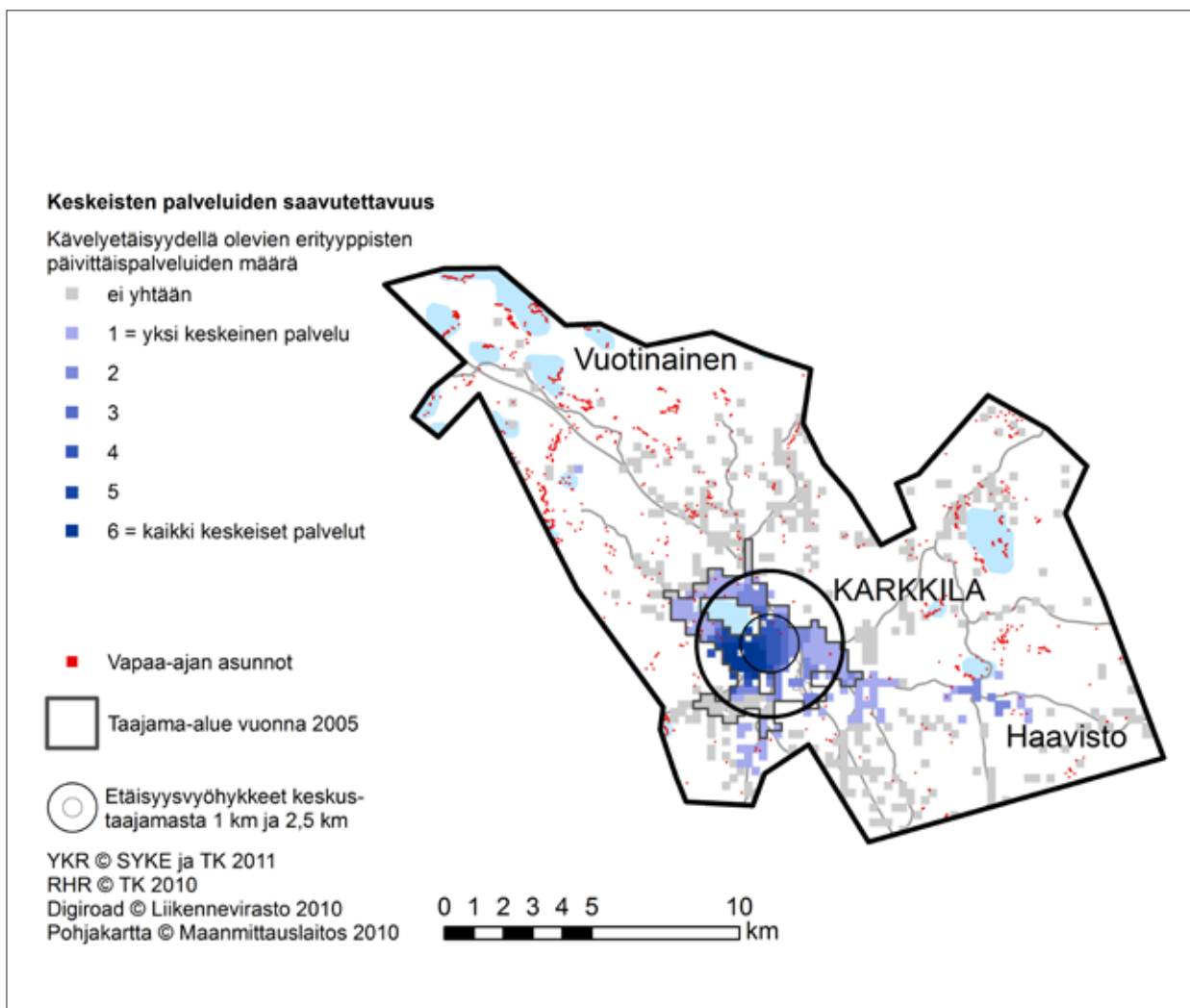
Karkkila sijaitsee Länsi-Uudenmaan pohjoisimmassa osassa. Karkkila kytkeytyy pääkaupunkiseutuun, mutta yhteydet Forssan suuntaan ovat myös vahvat. Valtatie 2 toimii pääliikenneväylänä sekä etelään että pohjoisen suuntaan. Karkkilan yhdyskuntarakenteen muodostaa selkeä yhden kaupunkikeskustan periaate. Karkkilan taajama-aste on suunnitelmien kolmesta kunnasta suurin, noin 85 prosenttia ja taajama-aste on pysynyt samansuuruisena jo monta vuosikymmentä.

Lähipalveluiden monipuolisuus ja saavutettavuus kävelyetäisyydellä on keskeinen eheän ja ekotehokkaan yhdyskuntarakenteen mittareista sekä turvallisen ja kestävä liikunnan edellytyksistä. Karkkilassa sekä väestö että palvelut keskittyvät kaupungin keskustaan ja korkeintaan 2,5 kilometrin etäisyydellä kaupungin keskustasta asuu yli 80 prosenttia kaupungin asukkaista. Palvelut ovat siis hyvin saavutettavissa jalan ja/tai polkupyörällä kulkien.



Kuva 3. Taajamat Karkkilassa.

Kaupungin kaavoitussuunnitelman ja maapoliittisen ohjelman mukaisesti tavoitteena on täydentää nykyistä yhdyskuntarakennetta, joka tukeutuu Karkkilan keskustaan. Kaavoitussuunnitelmassa esitetyn strategian mukaisesti Karkkilan puutarhakaupungissa yhdistyvät sekä kaupunkimaiset että maaseutumaiset piirteet. Asuminen, työ, virkistys, vapaa-aika ja liikenne liittyvät toisiinsa, muodostaen toiminnallisen kokonaisuuden. *Keskustassa liikutaan pääasiallisesti jalan ja polkupyörillä.* Olemassa olevat palvelut ja kunnallistekniikka ohjaavat suunnitelmallista uutta asunto- ja toimitilarakentamista keskusta-alueella. Tämä tukee kaupunkirakenteen kestävästä kehitystä ja elävän kaupunkikuvan muodostumista.



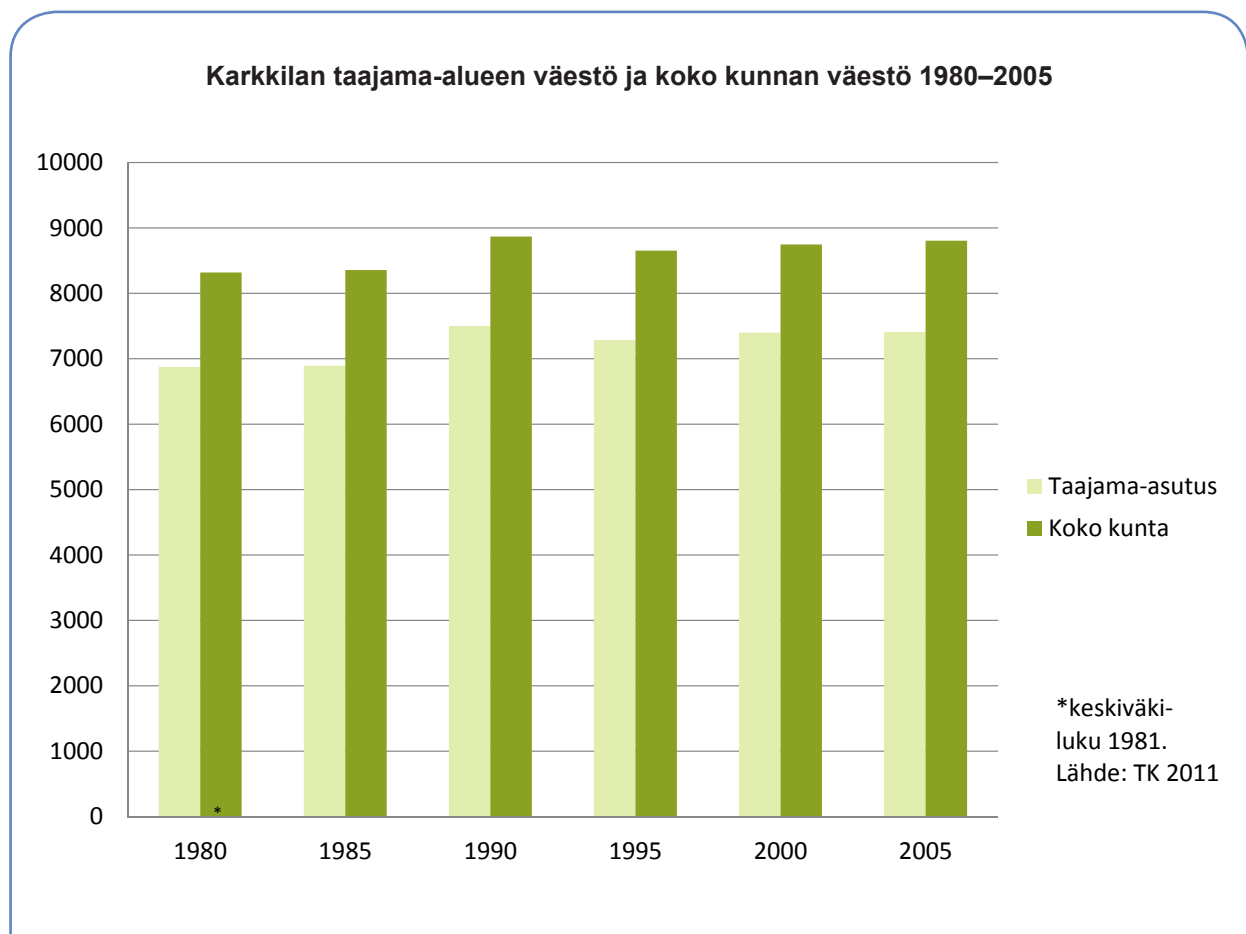
Kuva 4. Keskeisten palveluiden saavutettavuus Karkkilassa.

2.2 Väestökehitys

Karkkilan kaupungin väkiluku oli vuoden 2010 lopussa noin 9 200 asukasta. Kunnan väkiluku on kasvanut koko 2000-luvun ajan. Tilastokeskuksen vuoden 2004 ennusteen mukaan, Uudenmaan liiton sekä Karkkilan oman kaupunkistrategian tavoitteiden mukaisesti Karkkilan väestönkasvu jatkuu edelleen. Tavoitteiden mukaiset asukasluvut ovat vuonna 2030 11 000–12 000 asukasta.

Mikäli väestö kasvaa tavoitteiden mukaisesti, uudet asuntoalueet tulee sijoittaa siten, että yhteydet olemassa oleviin palveluihin ja muihin kunnan toimintoihin ovat turvalliset ja hyvät ja kestävän liikkumisen edellytykset täyttyvät.

Karkkilan asukkaista reilu 80 prosenttia koko kunnan väestöstä asuu taajama-alueella ja tämä osuus on pysynyt lähes samana 1980-luvulta lähtien. Väestön ikääntyminen on tulevaisuudessa koko maata koskeva trendi. Karkkilassa yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on 18 prosenttia, kun koko maan keskiarvo on 17 prosenttia. Väestön ikääntyminen luo omat haasteet. Tulevina vuosina Karkkilassakin on syytä kiinnittää huomiota sekä palveluiden saavutettavuuteen että ikääntyvien selviämiseen liikenteessä.



Kuva 5. Taajamaväestön kehitys Karkkilassa.

2.3 Työpaikat ja työssäkäynti

Karkkilassa on työpaikkoja lähes 3 600 ja työpaikkaomavaraisuus on 66 %. Karkkilasta pääkaupunkiseudulla käy töissä noin 860 henkilöä, seuraavaksi eniten Vihdissä, 270 henkilöä, Nummi-Pusulassa 120 henkilöä sekä Lohjalla 100 henkilöä. Omassa kaupungissa käy töissä reilut 2 600 henkilöä.

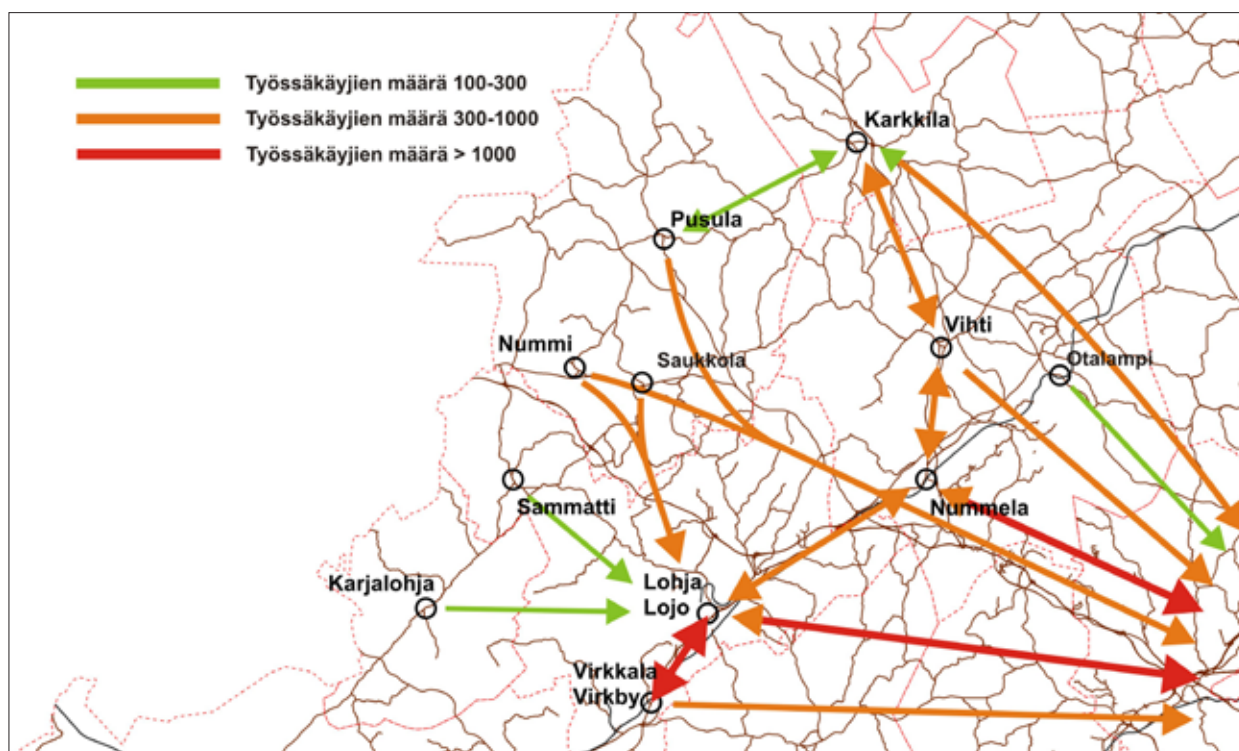
2.4 Liikennejärjestelmä

2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko

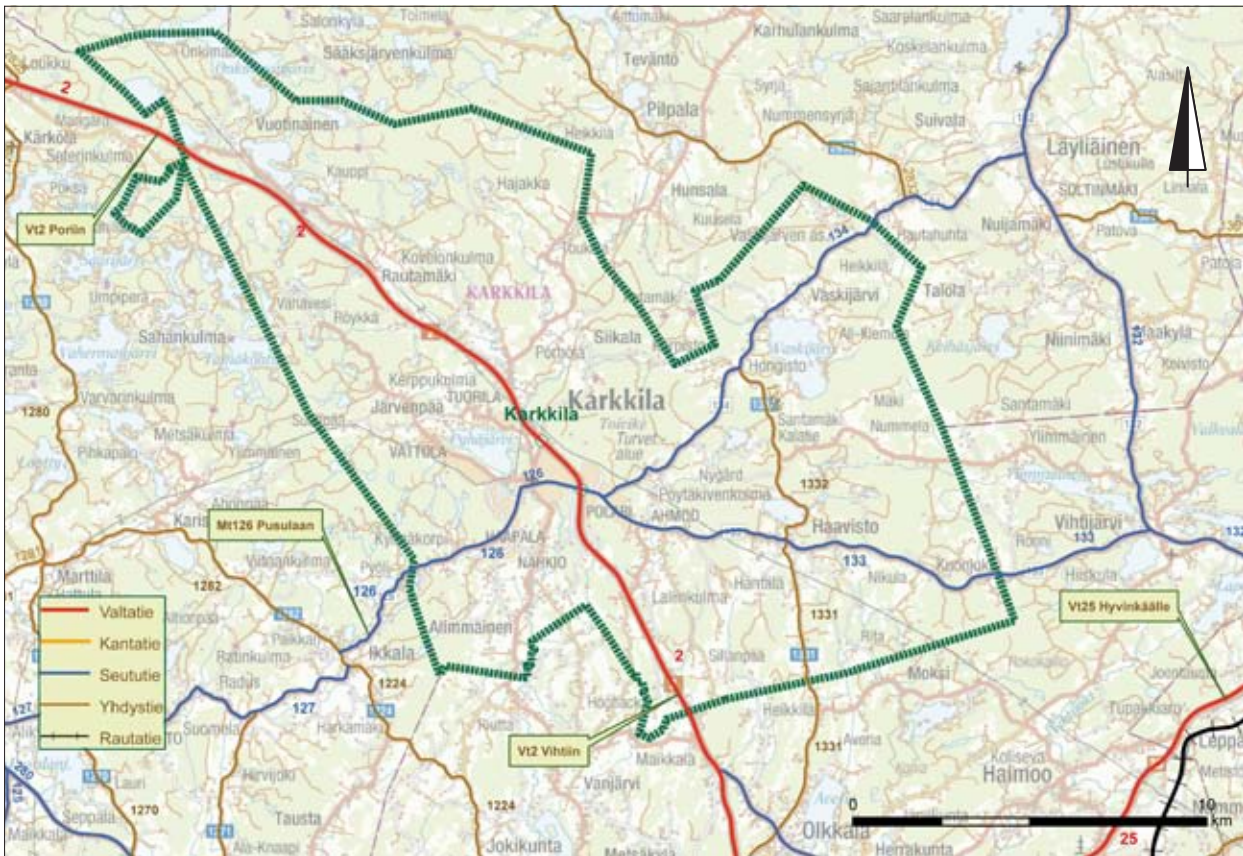
Karkkilan kaupungissa ajoneuvoliikenteen verkko muodostuu maanteiden osalta valtatiestä 2 sekä maanteistä 126 (Pusulantie), 133 (Vihtijärventie), 134 (Läyliäistentie). Lisäksi tärkeitä yhdysteitä ovat maantiet 11201 (Karkkilantie, Vanha Karkkilantie), 11207 (Myllytie), 11219 (Vattolantie) ja 11221 (Tuorilantie). Karkkilan katuverkon runkona toimivat kaupungin pääkatu Helsingintie, Keskuskatu, Tammelantien, Turuntie, Vanha Turuntie, Lemmointie, Huhdintie, Puutarhakatu, Nyhkäläntie ja Hongistontie. Tärkeä pienenteollisuusalueita palvelevia katuja ovat Yrittäjätie ja Lakianharju. Valtatie 2 on tärkeä ja merkittävien yhteys pääkaupunkiseudulle sekä Satakunnan suuntaan.

Karkkilan kaupungin alueella olevien maanteiden yhteispituus on 112 kilometriä. Karkkilan katujen yhteispituus on lähes 62 kilometriä ja jalankulku- ja pyöräteiden yhteispituus on 34 kilometriä.

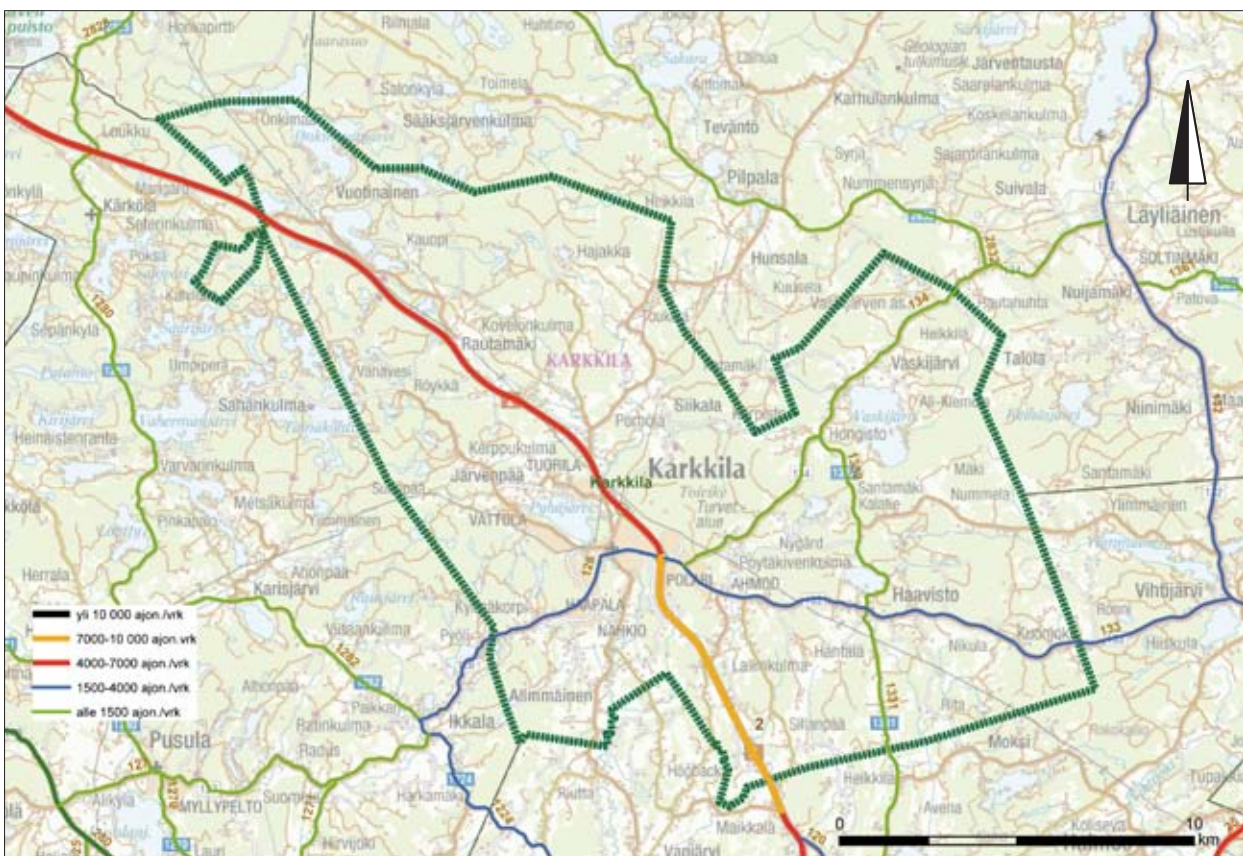
Vilkkaimmin liikennöity on valtatie 2, jolla liikkuu Karkkilan keskustan eteläpuolella 7 000–10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Maantiet 133 ja 126 ovat liikennemääriltään seuraavaksi vilkkaimpia.



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



Kuva 7. Karkkilan liikenteellinen asema.



Kuva 8. Karkkilan pääteiden liikennemäärät.

Kehittämistarpeet

Karkkilan ajoneuvoliikenteen verkon pääasialliset kehittämistarpeet liittyvät Karkkilan keskustan pääkatujen saneeraukseen. Kadut ovat poikkileikkauksiltaan leveitä ja jäsentymättömiä, liittymät väljiä ja jäsentymättömiä ja liikenteen ohjaus on sekava ja osittain puutteellinen. Kaupungissa on tulevana vuosina tarkoitus aloittaa suurimittainen keskustan katujen ja liittymien saneeraus.

Valtatien 2 kehittämiseksi on esitetty ELY-keskuksen TLS 2011-2014:ssä sekä Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskikaiteiden rakentaminen välille maantie 120 – Karkkila. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty myös liityntäpysäköintialueen rakentaminen teollisuuskylän pohjoispuolelle. Kunta on lisäksi esittänyt ELY-keskukselle valtatie 2 nelikaistaistamista Vihdin ja Karkkilan välillä, Karkkilan eteläisen eritasoliittymän rakentamista, eteläisen ohikulkutien rakentamista välille valtatie 2 – maantie 126.

2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun reitistö

Karkkilassa on taajama-alueella varsin kattava kävelylle, pyöräilylle ja mopoilulle tarkoitettu väyläverkosto. Kaupungin alueella näitä väyliä on valtion hallintoimien maanteiden varsilla 10 kilometriä ja kaupungin katuverkon varsilla lähes 34 kilometriä. Mopoilun reitistöä ei ole tehty erillistä selvitystä.

Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun reittien kehittämistarpeisiin voidaan listata olemassa olevien reittien hyvällä- ja kunnossapito sekä Tuorilan alueen ja Ahmoon alueen kevyen liikenteen väylien jatkaminen.

2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä

Karkkilan joukkoliikennejärjestelmä perustuu linja-autoliikenteeseen. Karkkilaa palvelevat Helsingistä saapuvat vakiovuorot, jotka kulkevat pääasiassa Nummelan ja Vihdin kautta. Tätä liikennettä täydentävät valtatie 2 Helsingistä Poriin ja Raumalle kulkevat pikavuorot, jotka käyvät Karkkilan linja-autoasemalla.

Karkkila kuuluu Länsi-Uudenmaan seutulippualueeseen. Kaupunki liittyi seutulippusopimukseen 1.4.2012 alkaen. Karkkilassa on myös Karkkila-lippu, joka on asukkaille myytävä edullinen työmatkoihin tarkoitettu bussilippu Karkkilasta pääkaupunkiseudulle. Lippua ei myydä lakisääteiseen koulumatkatukeen oikeutetuille oppilaille eikä oppilaille, joiden koulumatkan kaupunki kustantaa. Karkkilasta Helsingissä vakituisesti työssä käyvien arvioidaan käyttävän joukkoliikennettä 18 %. Joukkoliikennettä käytetään erityisesti, kun työmatkat ovat suhteellisen pitkiä ja matka-aika joukkoliikenteellä on kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna. Karkkilasta on suhteellisen hyvät linja-autoyhteydet Helsinkiin.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteena Karkkilassa on muodostaa Karkkila–Helsinki-välille vakiovuoroille perustasoiset yhteydet ja pikavuoroille houkuttelevan tason joukkoliikennedyhteydet. Karkkila–Lohja-välille on tavoitteeksi asetettu keskitason yhteydet. (*Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoraportti*).

Liityntäpysäköinti

Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä Länsi-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäkille on mahdollista tehdä henkilöautolla tai polkupyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle. Karkkilassa liityntäpysäköintialueita on Loukussa, keskustan tuntumassa sekä keskustaan johtavan valtatie 2 liittymässä.

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



Kuva 9. Liityntäpysäköintialueita Länsi-Uudenmaan alueella.



2.5 Yhteenveto

YHDYSKUNTARAKENNE

- Karkkilan väestökehitys on haaste (väestön ikääntyminen), toisaalta se luo kaupungin keskustassa edellytykset turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämiseksi.
- Karkkilan keskusta on yhdyskunta- ja palvelurakenteeltaan melko tiivis ja se luo hyvät edellytykset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen järjestämiselle ja niiden käytön lisäämiselle.
- Karkkilassa on myös hyvät edellytykset työmatkapyöräilyn lisäämiselle.
- Karkkilan kaupungin väestökasvutavoitteet asettavat haasteen yhdyskuntarakenteen säilyttämiseksi tarpeeksi tiiviinä, jotta yhdyskunnan autoriippuvuus ei kasva eikä aiheuta yhteiskunnan järjestämien kuljetusten tarpeen lisääntymistä.
- Väestön ikääntyminen edellyttää liikenneympäristössä ja -palveluissa toimenpiteitä, jotka helpottavat ikääntyneiden liikkumista ja palveluiden saavutettavuutta.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Teiden ja katujen tekniseen ja kuntotasonkin liittyvät puutteet kohdistuvat valtatiehen 2 ja Karkkilan keskustan pääkatuihin.
- Kevyen liikenteen verkoston yhteyspuutteet ja katkeamiskohdat muodostavat esteen muun muassa työmatkapyöräilyyn ja kävelyn lisääntymiselle.
- Karkkilasta Helsinkiin suuntautuvalla joukkoliikenteelle on asetettu tavoitteeksi peruspalvelutaso ja pikavuoroille houkutteleva taso.
- Karkkila-lippu lisää joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen seutulippuun kuulumattomuus taas vähentää sitä.

3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus

3.1 Kuntalaisten liikkuminen

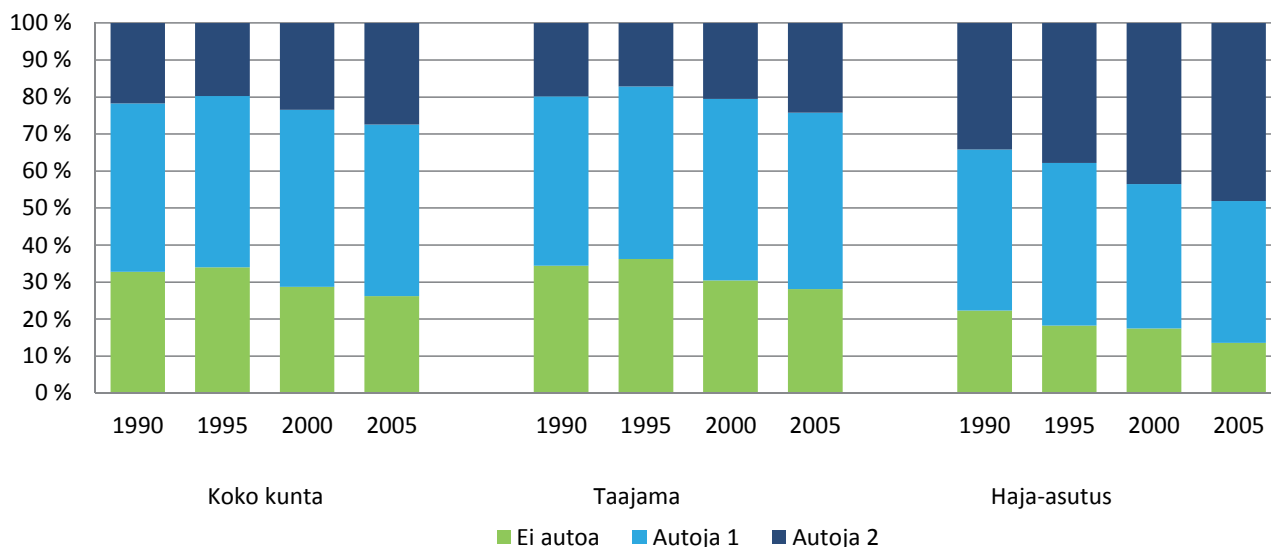
Ihmisten liikkuminen perustuu melko vahvasti henkilöautoon. Pääosa työ- ja vapaa-ajan matkoista tehdään henkilöautolla. Kuitenkin Karkkilan keskustassa kävellään tai pyöräillään työmatkoja melko paljon. Julkinen liikenne muodostuu pääosin linja-autoliikenteestä. Joukkoliikennejärjestelmä muodostuu pika- vuoroliikenteestä, vakiovuoroliikenteestä, paikallisliikenteestä sekä palveluliikenteestä. Henkilöliikenteen raideliikennepalveluita ei Karkkilassa ole. Karkkilalaiset käyttävät joukkoliikennettä jonkin verran työmatkaliikennemuotojensa. Kaupunki pyrki edistämään kestävien liikkumismuotojen käyttöä.

Autonomistus on kasvanut jonkin verran viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Vuonna 2005 autottomia talouksia oli Karkkilassa 26 %, haja-asutusalueella asuvista reilu 13 %. Haja-asutusalueella asuvien talouksissa kahden auton omistus on myös lisääntynyt selvästi. Kahden auton omistavia talouksia oli vuonna 2005 hieman alle kolmannes kaikista Karkkilan talouksista.

Asukaskyselyyn vastanneiden karkkilalaisten mukaan autottomia kotitalouksia oli vain alle 5 %, yhden auton talouksia oli 38 %, kahden auton talouksia 51 % ja kolmen auton talouksia 7 %.

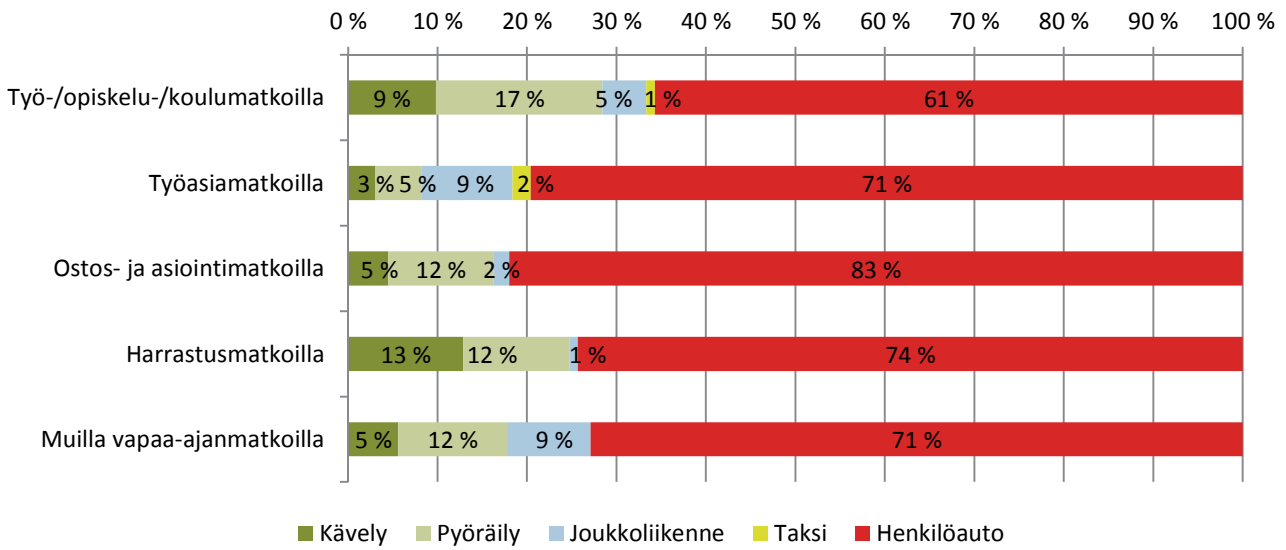
Asukaskyselyyn vastanneet liikkuvat kaikilla matkoillaan eniten henkilöautolla. Jalan tai polkupyörällä kuljetaan eniten työ-/opiskelu-/koulumatkoilla, vähiten kävellään tai pyöräillään työasiointimatkoilla. Lyhyitä 0–2 kilometrin työ- ja opiskelumatkoja kuljetaan kuitenkin useimmiten jalan tai polkupyörällä, lähes 60 % kyselyyn vastanneista. Myös 2–5 kilometrin työ-/opiskelumatkoista kuljetaan lähes puolet jalan tai pyörällä. Pitkillä työmatkoilla käytetään myös joukkoliikennettä jonkin verran, yli 20 % vastanneista.

Autonomistusaste Karkkilassa



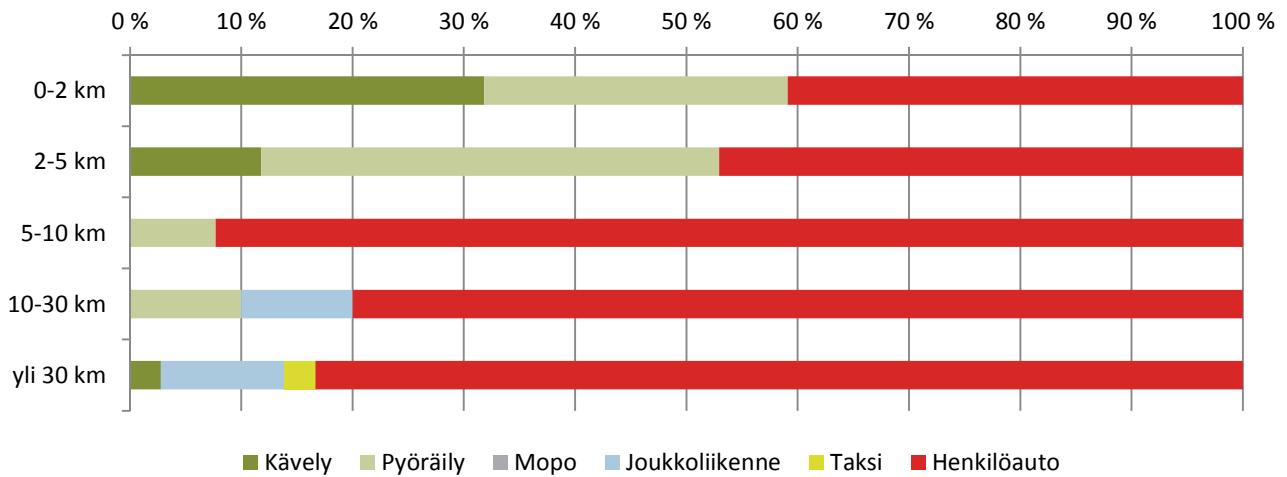
Kuva 10. Autonomistuksen kehitys Karkkilassa.

Pääasiallinen kulkutapa eri matkoilla



Kuva 11. Asukaskyselyyn vastanneiden pääasialliset kulkutavat.

Kulkutavat eripituisilla työ- ja opiskelumatkoilla



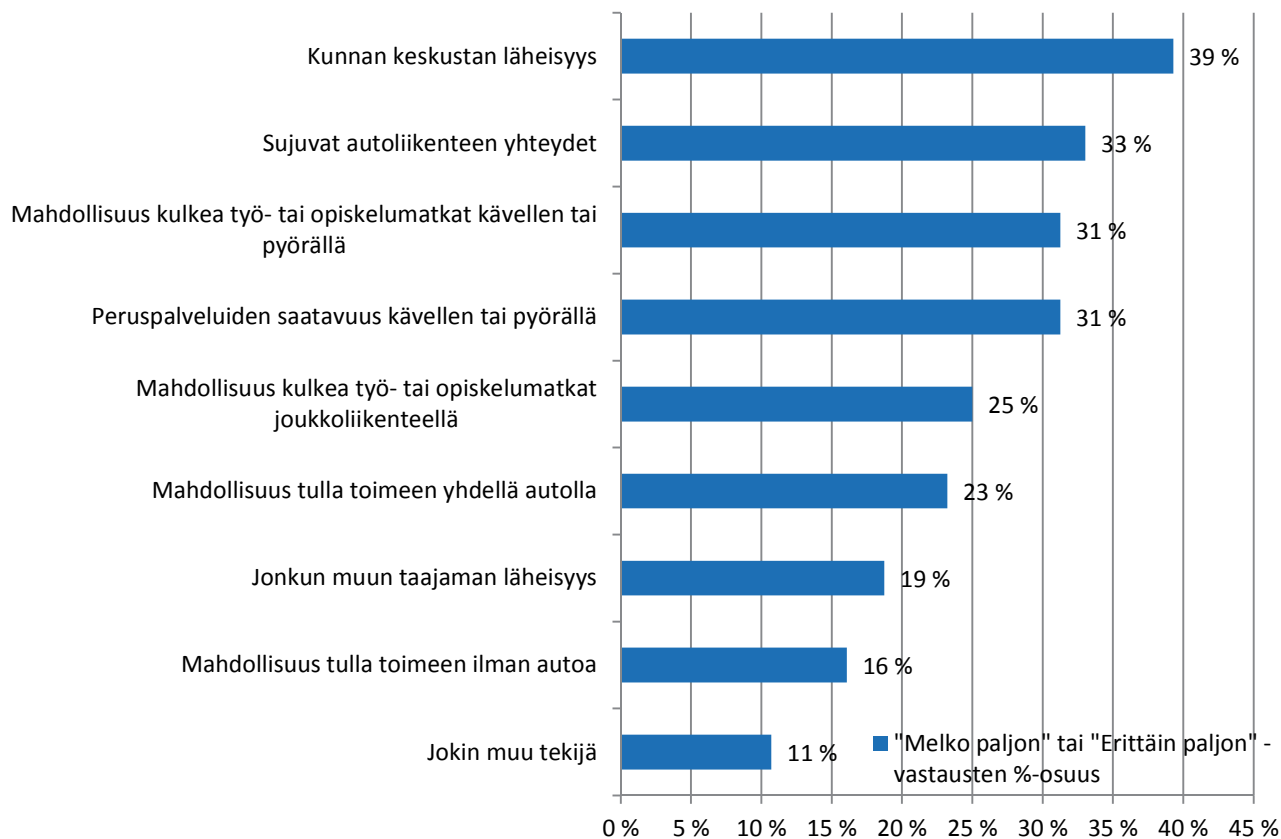
Kuva 12. Asukaskyselyyn vastanneiden kulkutavat eri pituisilla työ- ja opiskelumatkoilla.

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

Kysyttäessä asukkailta miten he haluaisivat liikkua päivittäisen matkansa, 36 % vastaajista valitsisi nykyistä kestävämmän liikkumistavan. 20 % vastaajista haluaisi liikkua päivittäiset matkansa kävellen tai polkupyörällä ja 16 % vastaajista haluaisi liikkua joukkoliikenteellä. 64 % vastaajista on tyytyväisiä nykyiseen tapansa.

Asukaskyselyn mukaan asuinpaikan valintaan vaikutti eniten (lähes 40 % vastaajista) keskustan läheisyys, seuraavaksi eniten sujuvat autoliikenteen yhteydet, mahdollisuus kulkea työ- ja opiskelumatkat kävellen tai pyörällä sekä peruspalveluiden saatavuus kävellen tai pyörällä.

Kuinka paljon jokin seuraavista tekijöistä on vaikuttanut asuinpaikan valintaasi?



Kuva 13. Asuinpaikan valintaan eniten vaikuttavat tekijät.

3.2 Liikenneturvallisuus

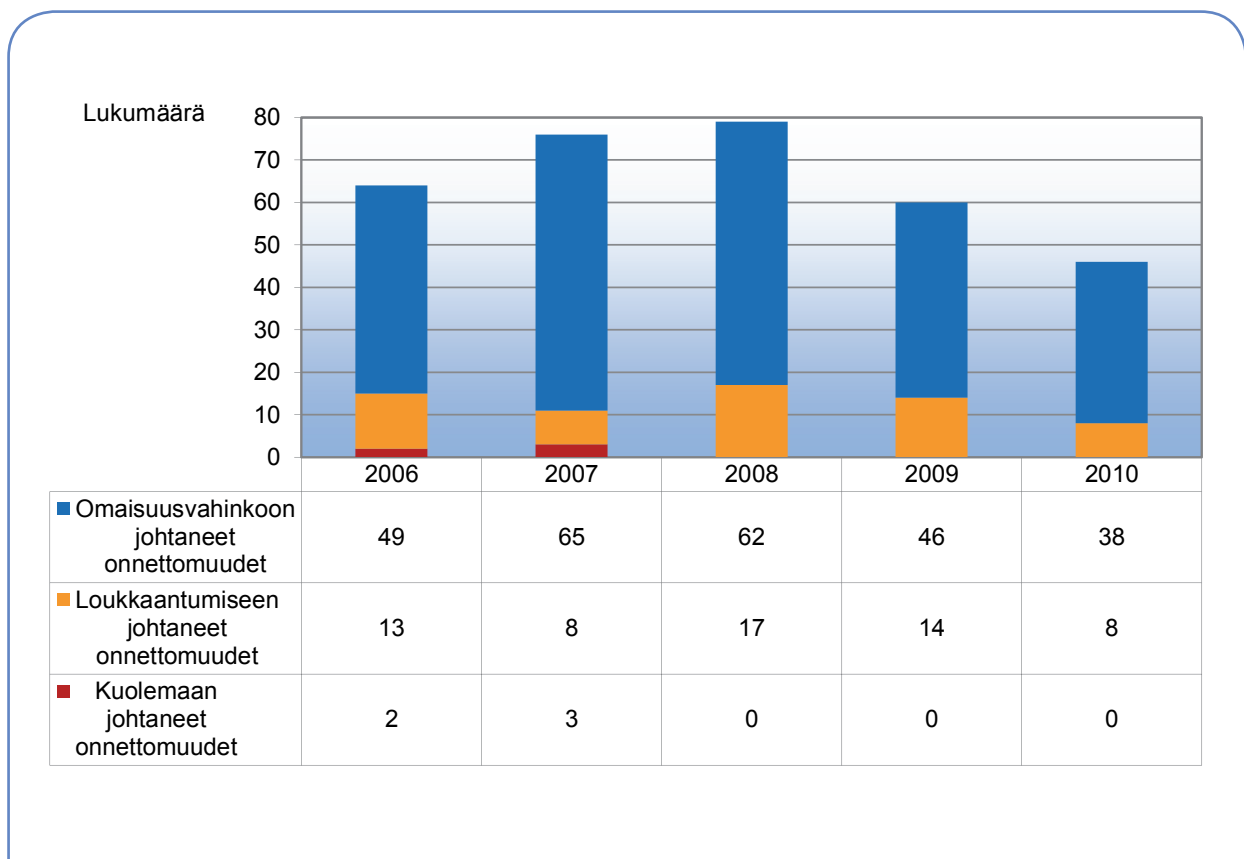
3.2.1 Liikenneonnettomuudet

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

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

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

Karkkilan kaupungin alueella tapahtui tarkasteluvuosien aikana yhteensä 325 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 256 kappaletta tapahtui maanteillä ja 69 kappaletta kaduilla ja yksityisteillä. Henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 65 kappaletta, (20 % kaikista onnettomuuksista). Henkilövahinko-onnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui



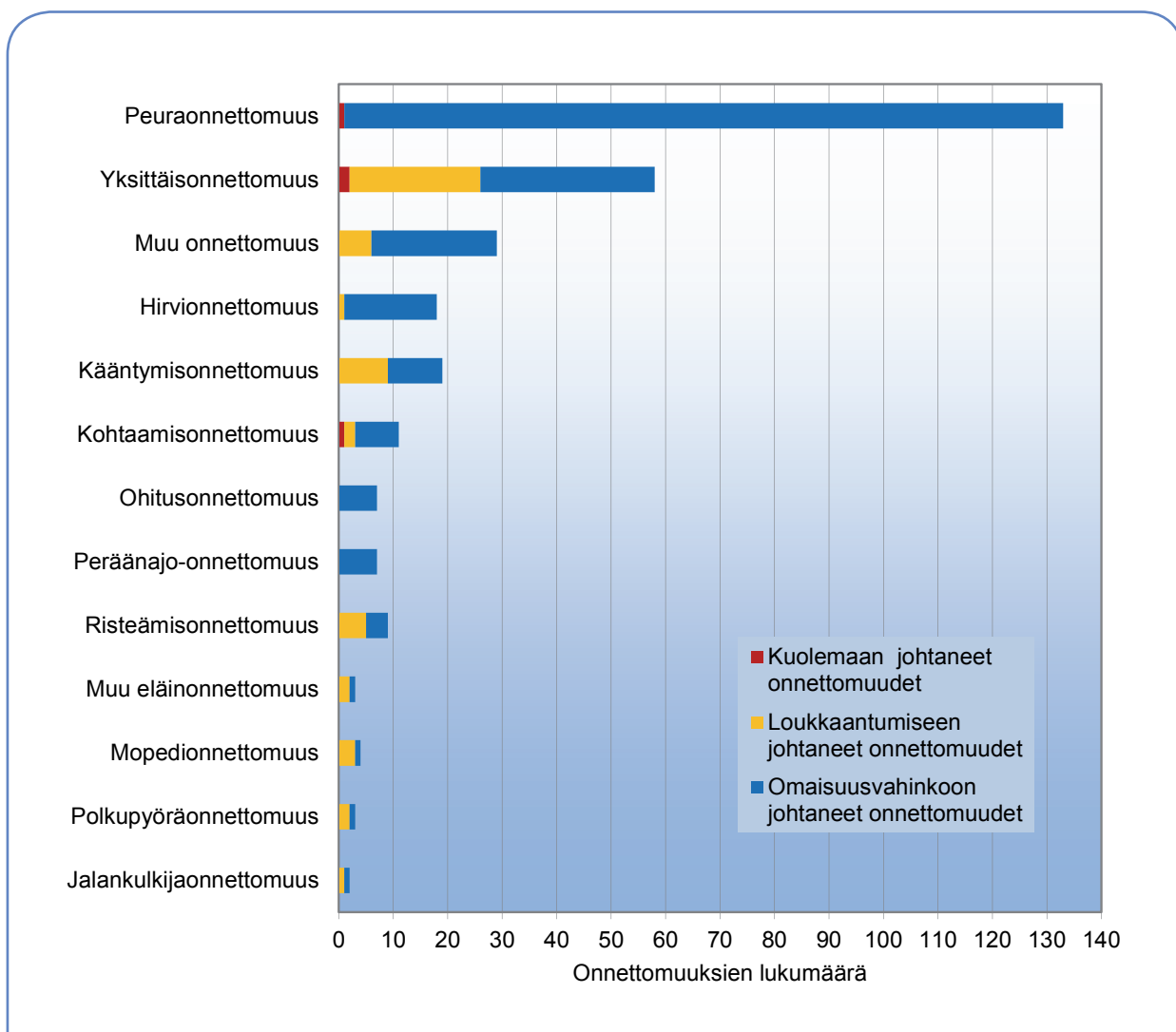
Kuva 14. Karkkilassa tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 2006–2010.

60 kappaletta (18,5 % kaikista onnettomuuksista) ja kuolemaan johtaneita tapahtui 5 kappaletta (1,5 % kaikista onnettomuuksista ja 7,7 % kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kaksi tapahtui maanteillä ja kolme kaupungin hallinnassa olevilla kaduilla. Tapahtuneissa henkilövahinko-onnettomuuksissa kuoli yhteensä viisi henkilöä ja loukkaantui 36 henkilöä (kuva 14).

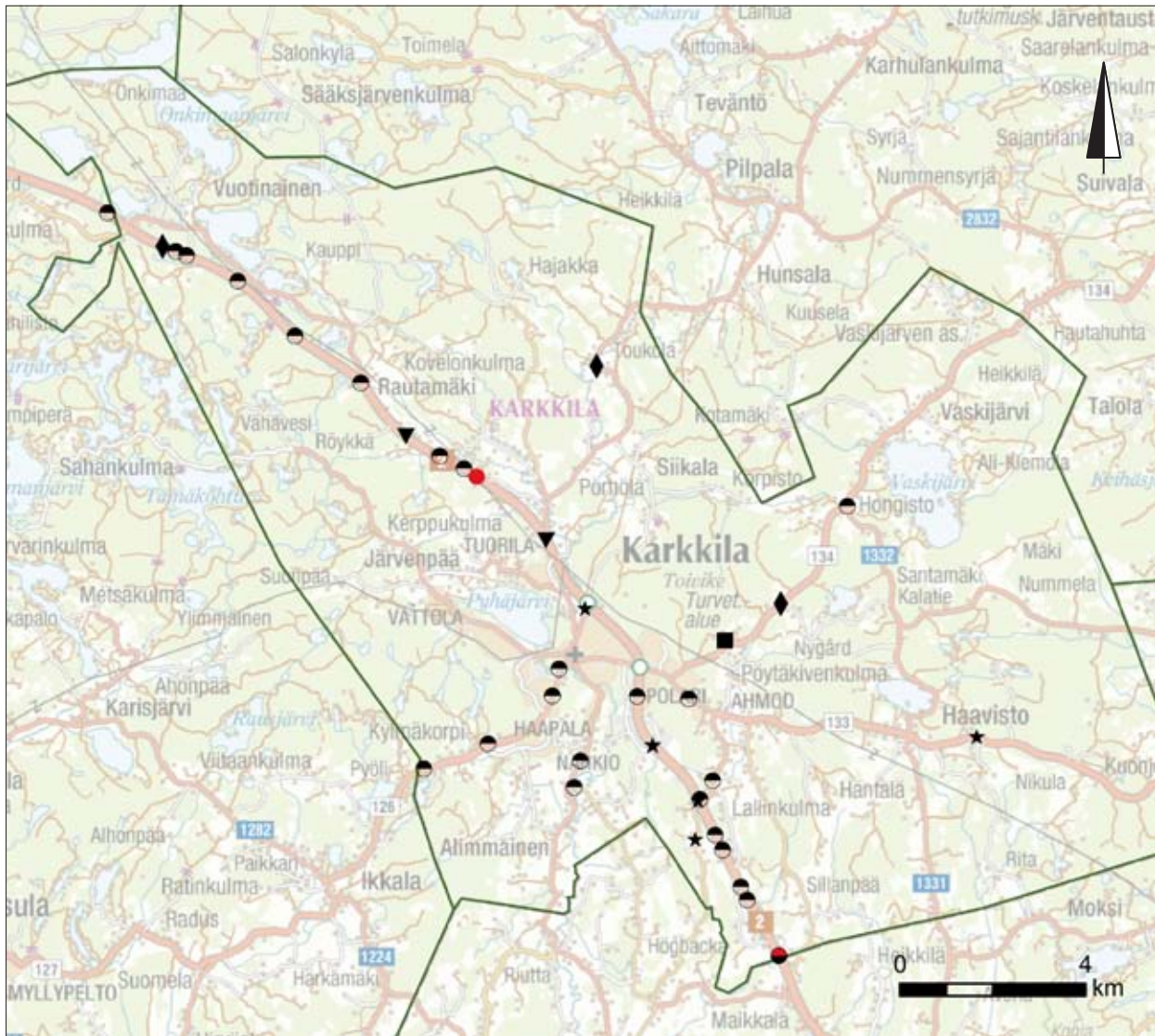
Kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena yhteensä 22 onnettomuudessa (6,8 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 16 onnettomuudessa ja kaduilla tapahtuneista onnettomuuksista 6 onnettomuudessa. Alkoholi-onnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli viisi ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yksi. Alkoholi-onnettomuuksissa kuoli yksi henkilöä ja loukkaantui yhdeksän henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Karkkilassa tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui 0,78 henkilöä ja kuoli keskimäärin 0,11 henkilöä tuhatta asukasta kohden. Valtakunnalliset vastaavat luvut ovat 0,85 ja 0,05. Luvuissa ovat mukana myös alkoholi-onnettomuudet.

Karkkilan kaupungin alueella kaikista maanteillä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista suurin osa oli peura- tai hirvionnettomuuksia. Seuraavaksi eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia, muita onnettomuuksia sekä kääntymisonnettomuuksia. Karkkilassa tapahtui tarkasteluvuosina yksi kuolemaan johtanut peuraonnettomuus ja yksi loukkaantumiseen johtanut hirvionnettomuus.



Kuva 15. Karkkilan maanteillä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat.



- Yksittäisonnettomuus, loukkaantuneet
- Yksittäisonnettomuus, kuolleet
- ★ Kääntymis-, risteämis- tai peräänajo-onnettomuus, loukkaantuneet
- Kohtaamisonnettomuus, kuolleet
- ▼ Jalankulkija-, pyöräilijä tai mopedionnettomuus, loukkaantuneet
- ◆ Eläinonnettomuus, loukkaantuneet
- Muu onnettomuus tai onnettomuuden luokka ei tiedossa, loukkaantuneet

Kuva 16. Karkkilan maanteillä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat.

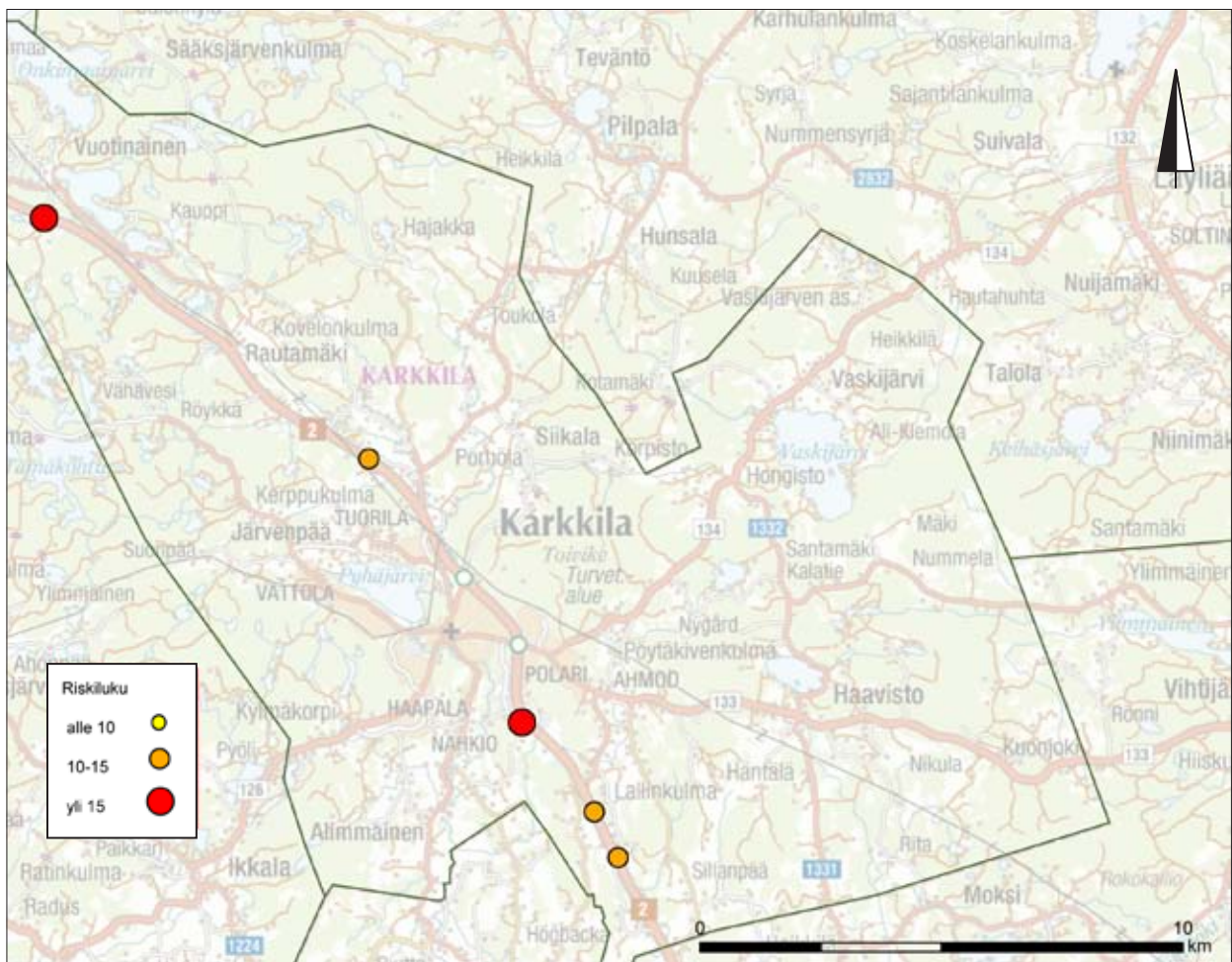
Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat olivat yksittäisonnettomuus (39 %), kääntymisonnettomuus (11 %) ja risteämisonnettomuus (6 %). Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui myös mopoilijoille, polkupyöräilijöille ja jalankulkijoille. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yksittäisonnettomuuksissa, kohtaamis- ja peuraonnettomuuksissa. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista 29 kappaletta (45 %) tapahtui taajamamerkin vaikutusalueella.

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista yli neljäkymmentä prosenttia (41 %) tapahtui **kaduilla tai yksityisteillä**, yli kolmasosa, 35 % tapahtui valtateillä, seuteuteillä 14 % ja yhdysteillä 9 %.

Maanteistä eniten henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui valtatiellä, 2 sekä maanteilla 126 ja 134. Maanteiden osalta pahimmat autoliikenteen ongelmakohdat näkyvät kuvassa 17 esitetyissä liikenneonnettomuuksien kasautumapisteissä. Pahimmat onnettomuuksien kasautumapisteeset ovat valtatiellä 2.

Valtatien 2 osuus tarkastelujaksolla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista on 35 %, maantien 126 osuus 6 % ja maantien 134 osuus 5 %.

Kaduilla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista (yhteensä 27 kappaletta, 41 %) kuusi tapahtui Huhdintielle, kaksi Helsingintielle, kaksi Tammelantiellä ja kaksi Koulukadulla. Yksi kuolemaan johtanut onnettomuus (suistuminen oikealle) tapahtui Lemmointielle.



Kuva 17. Maanteillä tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien (2006–2010) kasautumapisteet Karkkilassa.

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

3.2.2 Onnettomuuskustannukset

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

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

Edellä mainittujen onnettomuuskustannusten perusteella yhteiskunnalle ja kaupungille (arviolta 20–30 % kokonaiskustannuksista) aiheutuneet kustannukset olivat Karkkilassa 8,4 miljoonaa euroa vuodessa ja kunnan osuus näistä kustannuksista 1,7–2,5 miljoonaa euroa vuodessa.

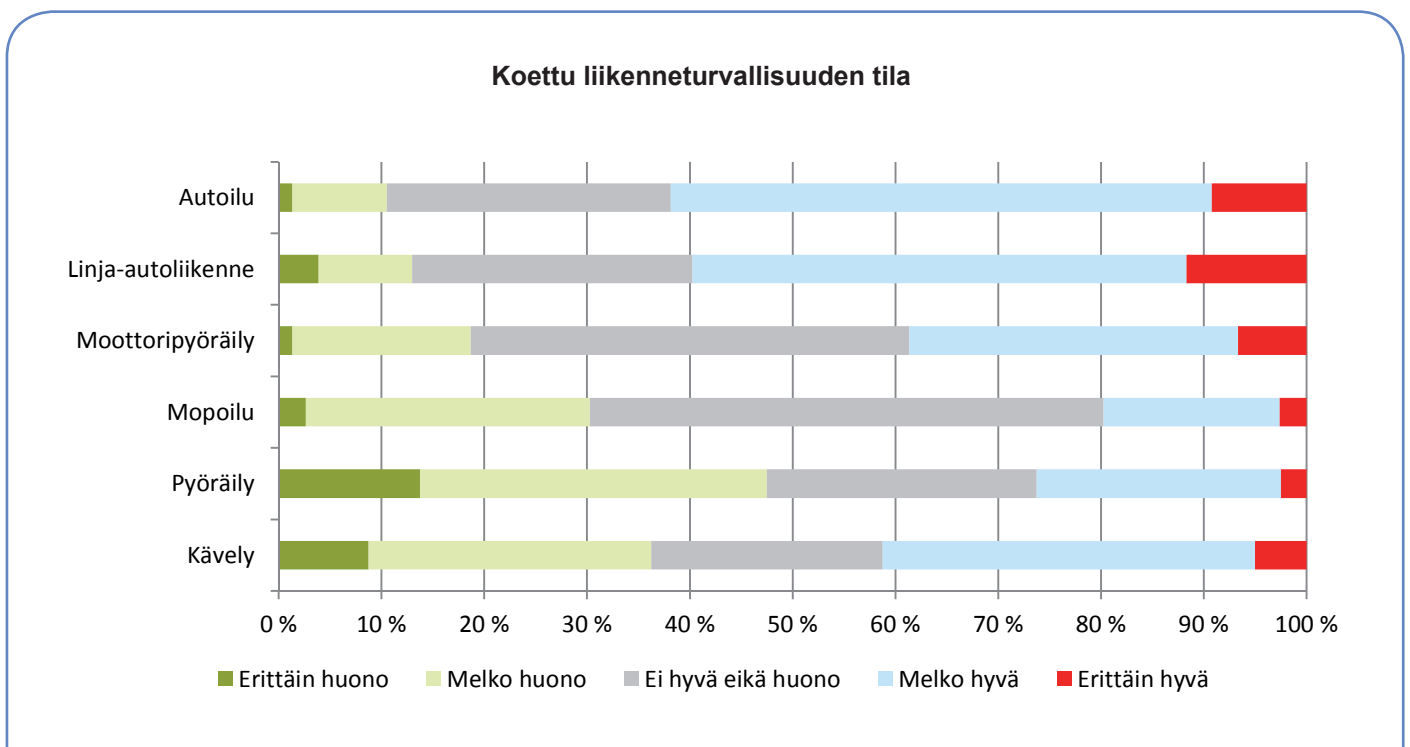
3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus

Asukaskyselyn tulosten mukaan reilu kolmannes (36 %) karkkilalaisista kokee liikenneturvallisuuksien kotikaupungissaan erittäin hyväksi tai melko hyväksi. Toisaalta vajaa kolmannes (29 %) kokee sen melko tai erittäin huonoksi. Pyöräily etenkin ja kävely koetaan liikkumismuodoista turvattomimmiksi. Liikujaryhmistä turvattomimmassa asemassa olevaksi koetaan lapset (alle 12 vuotiaat), liikuntaesteiset sekä yli 65-vuotiaat.

Vastaajien liikenteessä havaitsemat rikkomukset liittyvät useimmiten nopeusrajoitusten noudattamattomuuteen, liian pieniin turvaväleihin, siihen ettei jalankulkijaa huomioida tarpeeksi, vilkun käyttämättömyyteen sekä mopoilla kaahailuun ja temppuiluun.

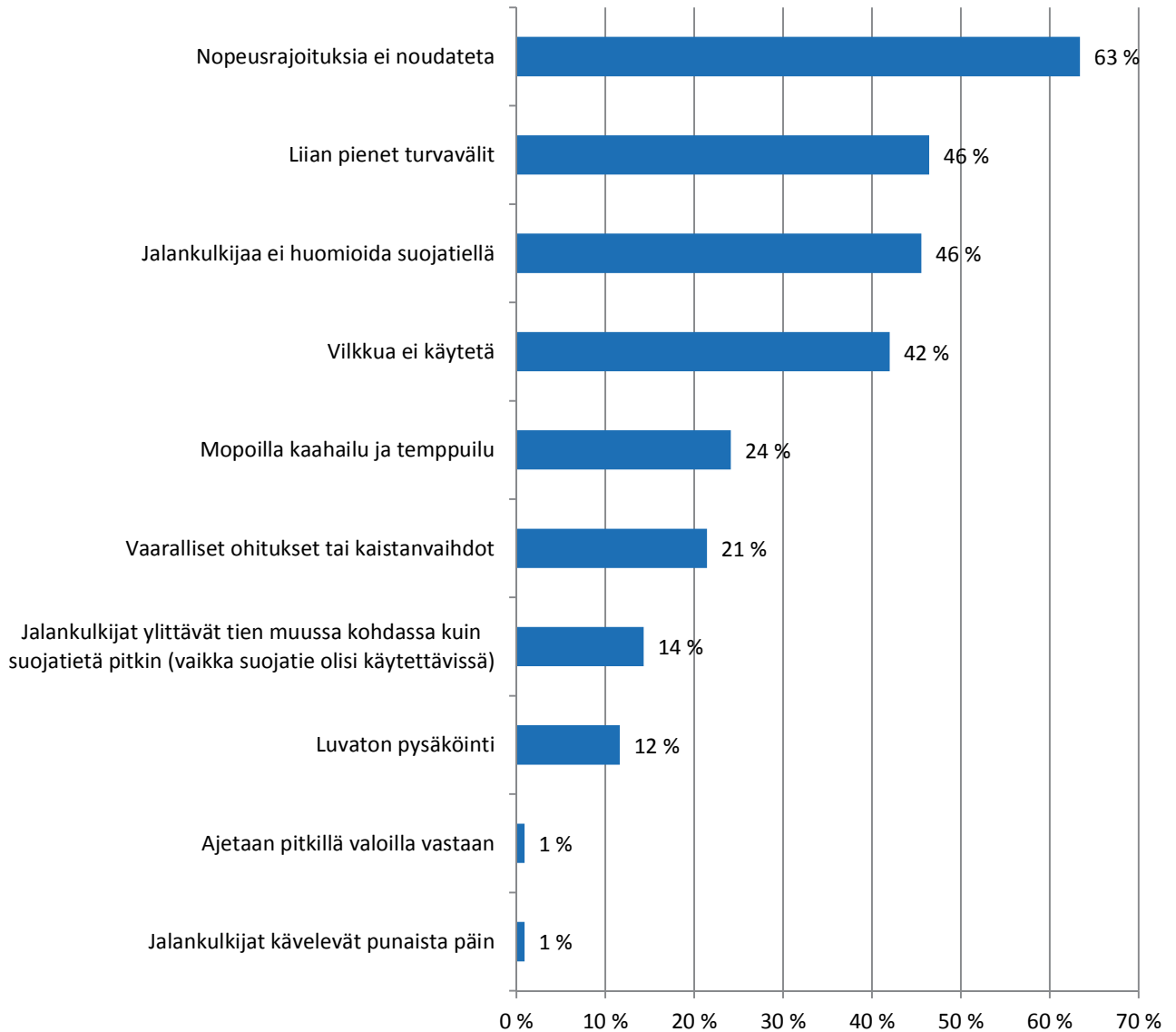
Kyselyyn vastanneiden omasta liikennekäyttäytymisestä kysyttäessä yleisimmäksi omaksi rikkomukseksi nousi ylinopeus, handsfree-laitteiden puuttuminen, tien/kadun ylittäminen muualla kuin suojatiellä, jalankulkijan huomiotta jättäminen ja pyöräily suojatiellä tai jalkakäytävällä.

Asukaskyselyjen vapaamuotoisissa vastauksissa yleisimmiksi vaaranpaikoiksi mainittiin:



Kuva 18. Koettu liikenneturvallisuus eri liikkumismuotojen suhteen.

Vastaajien havaitsemia päivittäisiä liikenne rikkomuksia



Kuva 19. Liikenteessä havaitut rikkomukset karkkilalaisten mukaan.

- Keskustan liittymät
- Vanha Vihdintie / Vanjärventie (maantie 11201)
- Vihdintie Nahkionmäki

Turvallisen ja kestävä liikunnan ongelmat ja esteet

Asukaskyselyissä kysyttiin liikkumistottumusten lisäksi asukkaiden vapaita mielipiteitä liikkumistapoihin liittyvistä esteistä ja ongelmista. Jalankulun suurimmiksi

ongelmiksi ja esteiksi nousivat kevyen liikenteen väylien puute, pitkät etäisyydet, turvattomat risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa sekä puutteet valaistuksessa. Vaarallisiksi kohteiksi nousi esille erityisesti Vanha Karkkilantie.

Pyöräilyä rajoittaviksi suurimmiksi ongelmiksi nousivat pyöriteiden puuttuminen ja pitkät etäisyydet. Joukkoliikenteen käyttöä rajoittavat eniten yhteyksien puuttuminen, aikataulujen sopimattomuus tai heikot vaihtoyhteydet. Lisäksi matkat pysäkeille koetaan liian

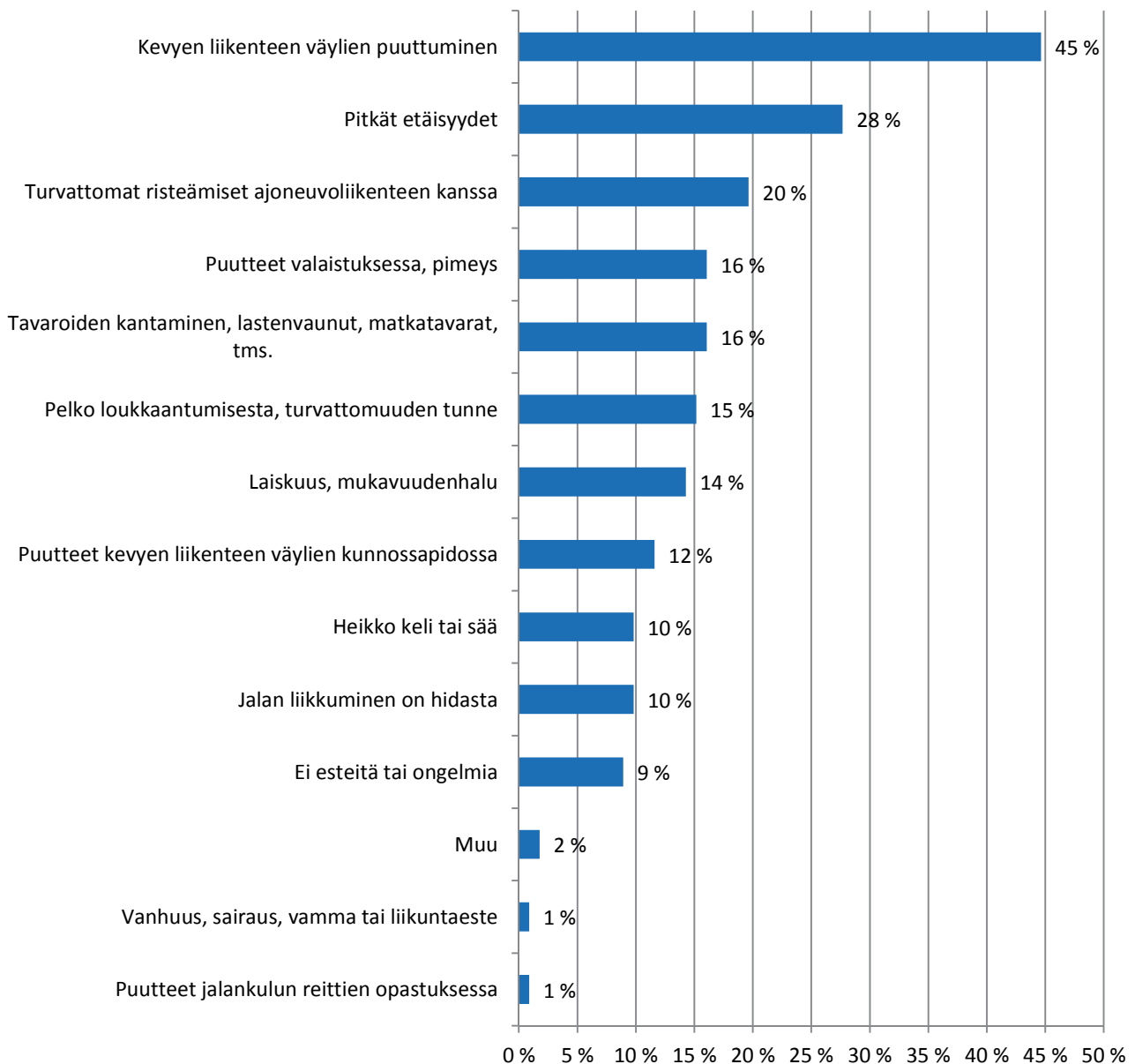
pitkiksi ja pysäkkien varustelu koetaan puutteelliseksi. Vapaamuotoisissa kommentteissa toivotaan eniten aikataulujen, reittien ja vuorotarjonnan muokkausta.

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

3.2.4 Turvalaitteiden käyttö

Karkkilalaiset käyttävät turvalaitteista parhaiten turvavyötä autoillessa, heijastinta pimeään aikaan kulkiessaan sekä kypärää mopoillessaan. Heikoiten käytetään handfree-laitteita autoiltaessa. Kypärää pyöräillessä käyttää huolestuttavan vähän asukaskyselyyn vastanneista, sillä vain alle 50 % vastasi käyttävänsä kypärää pyöräillessä aina tai yleensä.

Keskeisimmät jalankulkua rajoittavat esteet tai ongelmat



Kuva 20. Jalankulun esteitä ja ongelmia asukaskyselyn tulosten mukaan.

3.3 Yhteenveto

LIIKENNEONNETTOMUUDET

- Karkkilan kaupungin alueella tapahtui vuosina 2006–2010 yhteensä 325 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta.
- Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksissa tapahtui 60 kappaletta ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia viisi kappaletta.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui valtatiellä 2, ja seututeillä 126 ja 134, kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuivat valtatiellä 2.
- Onnettomuustyypeistä yleisin on ollut peuraonnettomuus (omaisuusvahinkoihin johtaneet pääasiassa) ja henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yksittäisonnettomuus, onnettomuus, jonka luokka ei ole tiedossa, kääntymis- ja kohtaamisonnettomuus. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa tapahtui suhteellisesti eniten henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia.
- Onnettomuuksien kasautumapisteitä löytyi kunnan alueelta viisi kappaletta, kaikki valtiella 2.
- Karkkilan kaupungin alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet keskimäärin 8,4 miljoonaa euroa vuodessa, joista kaupungin osuudeksi voidaan arvioida noin 1,7–2,5 miljoonaa euroa vuodessa.

ASUKASKYSELY

- Asukaskyselyyn vastasi 110 karkkilalaista joista yli 90 % omistaa polkupyörän. Joukko-liikennelippuja vastaajilla sen sijaan on vain noin kymmenellä prosentilla
- Vastaajista noin 60 % liikkuu jalan tai polkupyörällä lyhyet 0–2 kilometrin työ- ja koulumatkat ja noin 30 % myös 2–5 kilometrin pituiset matkat.
- Turvalaitteista parhaiten käytetään turvavyötä ja heijastinta, huonoiten handsfree-laitteita. Pyöräilykypärää käyttää vain noin 45 % vastaajista.
- Liikenneturvallisuuden kokee erittäin hyväksi tai melko hyväksi 34 % vastaajista, 29 % kokee sen erittäin tai melko huonoksi.
- Lasten, liikuntarajoitteisten ja yli 65-vuotaiden liikenneturvallisuus koetaan heikoimmaksi. Synä näihin mainittiin autoilijoiden ylinopeudet, piittamattomuus, koulureittien turvattomuus, huono talvikunnossapito ja esteettömyyden puutteet.
- Liikennekäyttäytymisessä ja asenteissa, teiden ja katujen kunnossapidossa sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteissa on vastaajien mielestä eniten kehittämistarvetta.
- Jalankulun ja pyöräilyn suurimpia esteitä ja ongelmia ovat kevyen liikenteen väylien puute, pitkät etäisyydet, pyöräteiden puute ja turvattomat risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa.
- Havaituista liikenneerikkomuksista eniten mainittiin nopeusrajoitusten noudattamattomuus, piittaamattomuus jalankulkijoista suojatiellä, liian pienet turvavälit sekä vilkun käyttämättömyys.
- Omiksi liikenneerikkomuksikseen vastaajat mainitsevat ylinopeudet, handsfree-laitteiden puuttumisen, tien ylittämisen muualta kuin suojatiellä sekä pyöräilyn jalkakäytävällä tai suojatiellä.

4 Liikenneturvallisuustavoitteet

Liikenneturvallisuuden, turvallisen ja kestävä liikku-
misen tavoitteet on muodostettu toimintaympäristö
sekä liikennejärjestelmä, liikkumisen ja liikenneturval-
lisuuden tilat huomioon ottaen. Lähtökohdan tavoit-
teille ovat muodostaneet valtakunnalliset liikennetur-
vallisuustavoitteet sekä Länsi-Uudenmaan alueella
laaditut liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niiden lin-
jaukset.

4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana peri-
aatteenä on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen
turvallisuusvisio: **Liikennejärjestelmä on suunnitel-
tava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai louk-
kaantua vakavasti liikenteessä.**

Valtakunnallinen ”Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen tur-
vallisuussuunnitelma vuoteen 2014” valmistui helmi-
kuussa 2012. Suunnitelman visio on: kenenkään ei
tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikentees-
sä. Turvallisuustavoitteena on jatkuva liikenneturval-
lisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien
määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrä vähen-
netään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuo-
den 2010 tasosta. Suunnitelma toteuttaa tieliikenteen
turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvalli-
suusvision hengessä. Euroopan unionin komission
vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjel-
man tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuo-
teen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä
Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liiken-
neturvallisuuden parantuminen siten, että

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

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

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

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnite-
tään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuus-
riskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turval-
lisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

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

AJOKUNTO

1. Rattijuopumuksen vähentäminen
2. Ajoterveyden arviointi

LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

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

TAAJAMIEN LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

6. Päätiekuolemien torjunta

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

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

4.2 Länsi-Uudenmaan alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet

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

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

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

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

4.3 Karkkilan visio ja tavoitteet

4.3.1 Turvallisen ja kestävästi liikkumisen visio

Karkkilan liikenneturvallisuustyön vision tarkoituksena on kuvata alueen liikennejärjestelmälle ja kaupungin yhdyskuntarakenteelle asetettua tavoitetilaa. Vision avulla pyritään kokoamaan eri tahojen voimat kestä-

vän ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi. Visio on suunnattu sekä liikenteen ja maankäytön asiantuntijoille että päätöksen tekijöille ja kaupungin asukkaille ja yrittäjille.



4.3.2 Toiminnalliset tavoitteet

TOIMINNALLISET TAVOITTEET

- Aloitetaan **aktiivinen, organisoitu liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta**. Kokoonnutaan säännöllisesti, määritetään lähivuosien teemat, toteutetaan hallintokuntien toimintasuunnitelmia ja seurataan niiden toteutumista erilaisten mittareiden avulla.
- Lisätään yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi niin **kunnan hallintokuntien sisällä** kuin muiden kuntien ja toimijoiden kesken.
- Välitetään ajanmukaista liikenneturvallisuustietoa ja annetaan tukea lasten, nuorten, iäkkäiden ja liikkumisrajoitteisten parissa työskenteleville.
- Tarjotaan kunnan asukkaille tietoa liikenteen riskeistä eri kulkutavoilla ja riskikäyttäytymisen seurauksista.
- Vaikutetaan **mopoilijoiden** liikennekäyttäytymiseen.
- Lisätään kävelyn, pyöräilyn olosuhteiden painoarvoa ja mahdollisuuksia.
- Vaikutetaan **pyöräilykypärien käytön** lisääntymiseen. Tempaukset.
- Korostetaan kaikkien liikennesääntöjen noudattamisen merkitystä.
- Tuetaan nopeusrajoitusten noudattamista asennekasvatuksen ja rakenteellisin keinoin.
- Kannustetaan ja opastetaan turvalaitteiden käyttöön
- Parannetaan olemassa olevan tie- ja katuverkon laatua.

4.3.3 Määrälliset tavoitteet

MÄÄRÄLLISET TAVOITTEET

VÄHENNETÄÄN LIIKENNEONNETTOMUUKSIA >>

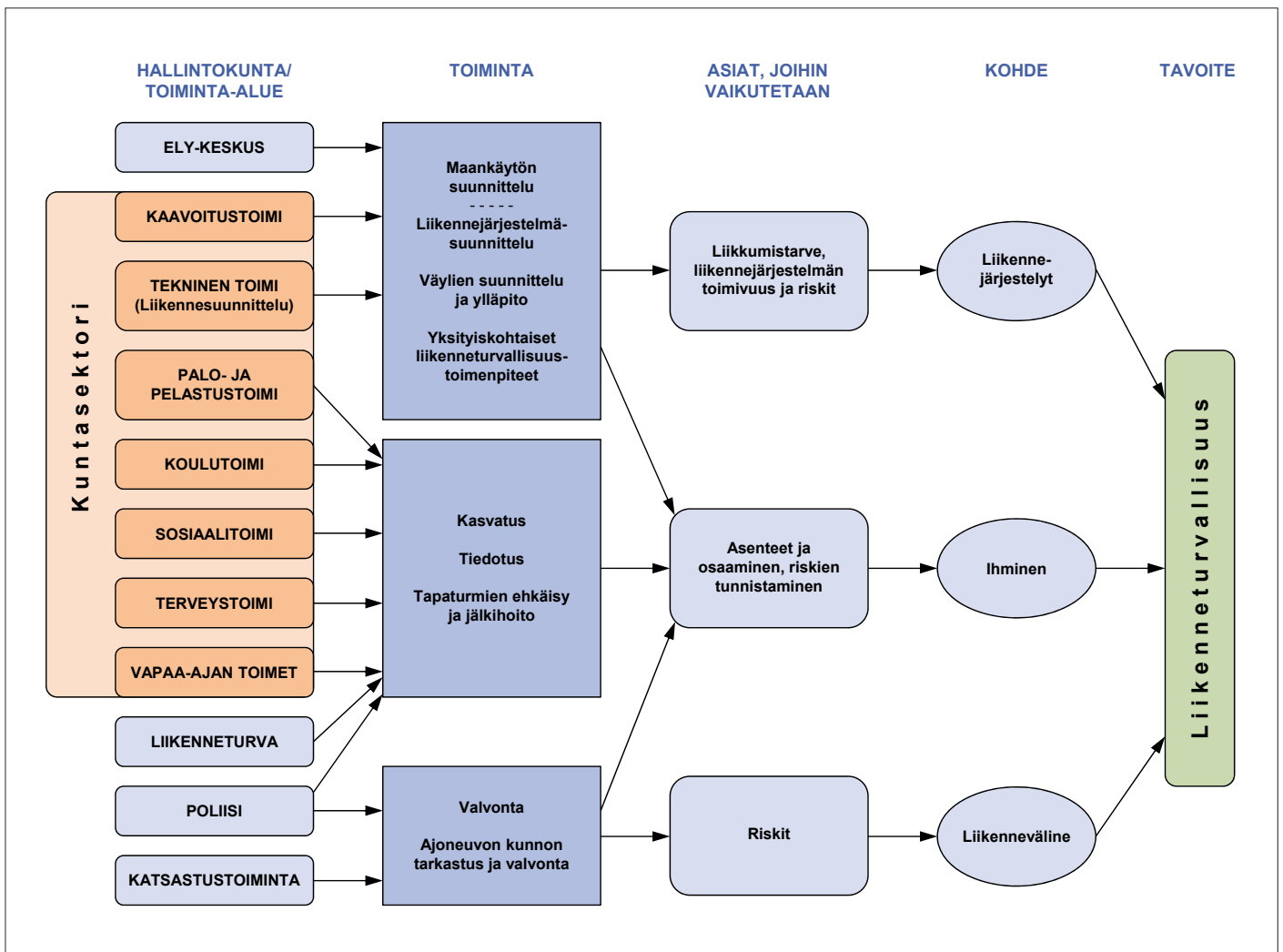
- **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**
- Vuoteen 2014 mennessä liikennekuolemia on korkeintaan 0,8/vuosi
- Vuoteen 2020 mennessä määrä puolitetaan => korkeintaan 0,5/vuosi
- Vuoteen 2020 mennessä vähennetään loukkaantuneiden määrää => 9/vuosi.

5 Liikenneturvallisuustyö – turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistäminen

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

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

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



Kuva 21. Liikenneturvallisuustyön toimintakenttä ja eri toimijoiden roolit.

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

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

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

Eri hallintokuntien välinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioiden edistämiseksi on ollut aikaisemmin vähäistä. Kuitenkin muiden toimialojen mahdollisuudet vaikuttaa ihmisten liikenneturvallisuutta koskeviin asenteisiin, liikennekäyttäytymiseen ja liikkumistotuksiin ovat suuremmat kuin teknisen toimialan. Karkkilaan perustettiin tämän työn aikana poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä, joten hyvän poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön edellytykset ovat nyt luotu.

5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö

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

Yhteistoiminnan tavoitteita ovat:

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

Työryhmän keskeisiä tehtäviä ovat muun muassa:

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

5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä

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

- Esko Vuolukka, tekninen- ja ympäristötoimiala, pj.
- Satu Sarin, hallinto- ja talouspalvelujen toimiala
- Merja Korkiakoski, sivistystoimiala
- Perusturvakuntayhtymä Karviaisen edustaja
- Tapio Heinonen, joukkoliikenne logistikko, Länsi-Uudenmaan kunnat
- Marko Kelkka, Uudenmaan ELY-keskus
- Teemu Värtinen, L-U poliisilaitos
- Varpu Tavaststjerna, Liikenneturva

5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut

5.2.1 Kuntien edustajat

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

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

Teknisen toimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Joukkoliikennettä, liikenneympäristöä ja katujen kunnossapitoa koskevien toimenpiteiden edistäminen
- Liikenneturvallisuusasioiden ja kestävästä liikkumisen näkökulman huomioiminen kaavoissa, katusuunnitelmissa ja työnaikaisissa liikennejärjestelyissä

• Joukkoliikennettä sekä liikenneympäristöä koskevan palautteen keruu ja käsittely (yhteistyö ELY:n kanssa)

- Työryhmässä joukkoliikennettä ja liikennejärjestelyjä koskeviin kysymyksiin vastaaminen ja jatkotoimenpiteiden koordinointi
- Tiedottaminen joukkoliikennettä, liikennejärjestelyjä ja kaavoitusta koskevista asioista (asukkaat, päätöksentekijät, työryhmä).

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

Sivistystoimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

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

Perusturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

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

Päätöksentekijöiden tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

5.2.2 Asiantuntijatahot

Liikenneturva

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

Liikenneturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

Poliisi

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

Poliisin tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

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

Pelastustoimi

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

Pelastuslaitoksen tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

Länsi-Uudenmaan henkilöliikennelogistikko

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

Henkilöliikennelogistikon tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Vahvistaa työryhmän joukkoliikenneasiantunte-
musta erityisesti seudullisen joukkoliikenteen

näkökulmasta, mutta myös koulukuljetusten järjestämiseen liittyen

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

Uudenmaan ELY-keskus

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

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

5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli

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

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

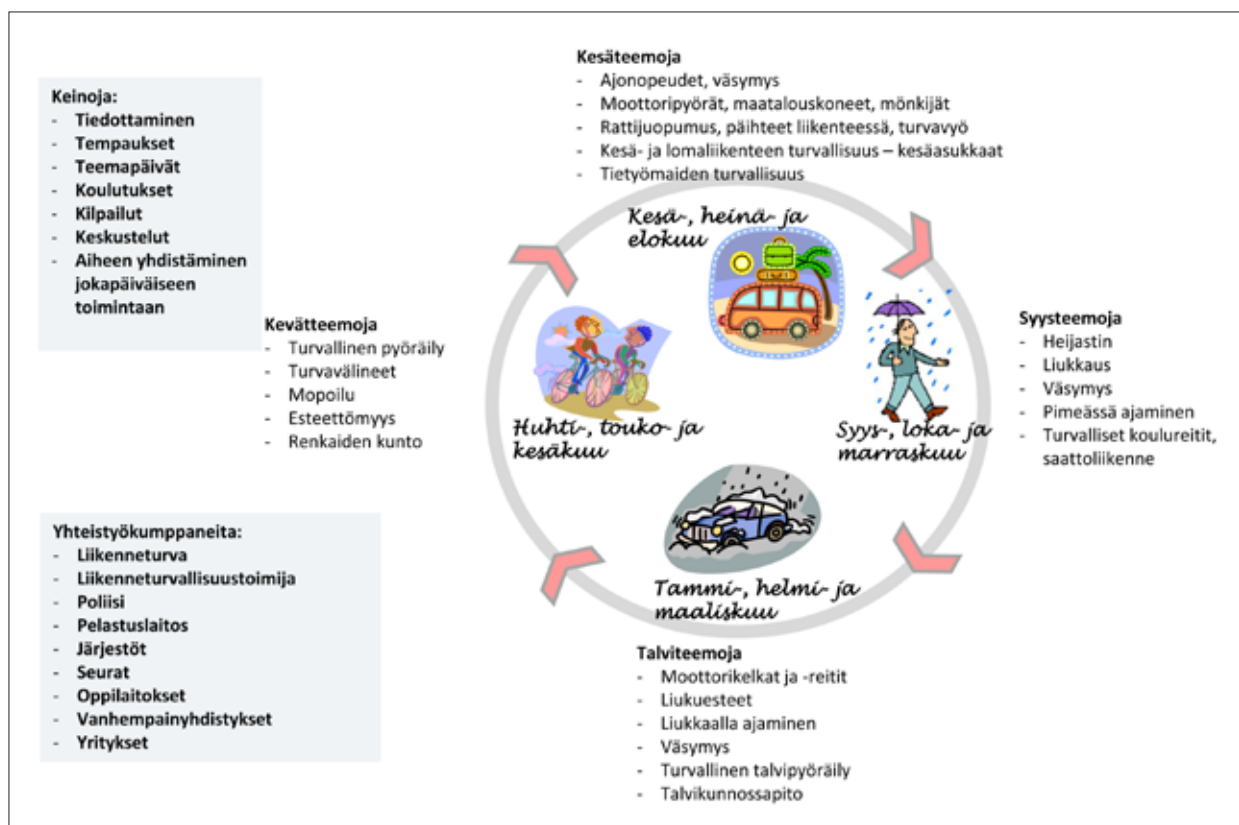
Kuhunkin kuntaan parhaiten sopiva malli muovautuu ajan kanssa, kun ryhmien toiminta käynnistyy kunnol- la. On tärkeätä, että liikenneturvallisuustyöryhmien jäsenet kokevat yhteistyön mielekkääksi, tiedostavat

omat roolinsa yhteistyössä ja pystyvät liittämään lii- kenneturvallisuustoiminnan osaksi omaa arkipäiväistä työtään.

Kokouskäytännöt

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

- Vakioasialista tuo jämäkkyyttä, mutta jonkinlainen kokousten teemoittelu on usein tarpeen (ei kaikkia asioita jokaisessa kokouksessa). Osa kokouksista voidaan esimerkiksi pyhittää seuranta-asioille ja osa toimenpiteiden suunnittelulle ja koordinoinnille.
- Tilannekatsaus toimintasuunnitelmassa sovittuihin asioihin ja tarvittaviin jatkotehtäviin on hyvä sisäl- tyä jokaiseen kokoukseen.



Kuva 22. Liikenneturvallisuustyön vuosikello.

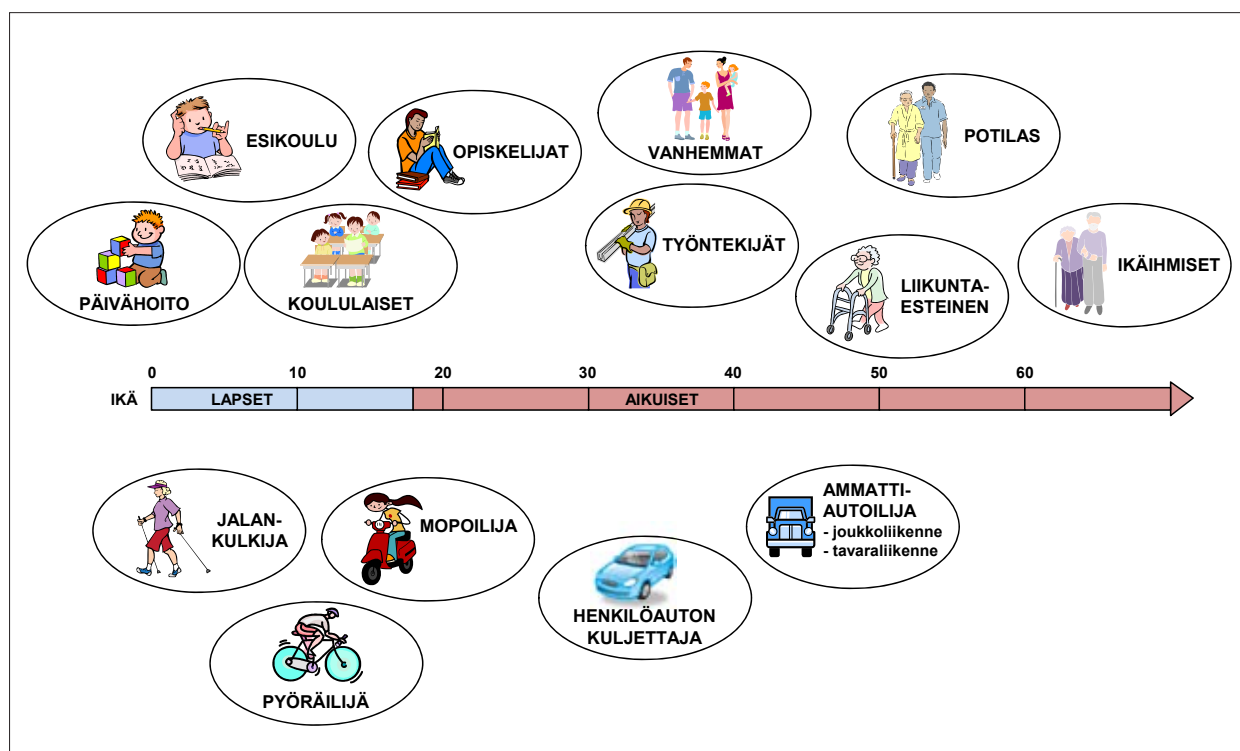
- Vierailijaesiintyjät pristävät ja mahdollistavat uusin näkökulmien käsittelyn. Myös kokouspaikka voi vaihdella.

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

Toimenpiteiden suunnittelu

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

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



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

5.4 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät

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

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

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

5.5 Karkkilan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

5.5.1 Keskushallinnon ja työsuojelun toimintasuunnitelma

Taulukko 1. Keskushallinnon ja työsuojelun toimintasuunnitelma.

KESKUSHALLINTO JA TYÖSUOJELU				Päivitetty:	
Työryhmä:					
Työn tavoitteet ja kuvaus liikenneturvallisuustyön organisoinnista hallintokunnassa:					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Kunnanviraston työntekijät, työsuojelutoiminta (mm. työmatkaliikenteen turvallisuus)	Turvallisesti työhön, työssä ja työstä pois kaikkina vuoden aikoina. Työmatkatapaturmien vähentäminen.	Tietoiskut: <i>Syksyllä</i> heijastimen käyttö, talvirenkaat, riittävä aika työmatkaan, sään huomioiminen. <i>Keväällä;</i> varo vesiliirtoa, rengasurat. Turvavyön käyttö. <i>Työssä:</i> riittävä aika matkaan, noudata liikennesääntöjä, ensiapuvalmius	Työsuojelu tietoiskut, tekninen osasto kunnossapito	Syksy, kevät	
	Jalankulkijan turvallisuus	<i>Jalankulkijan turvallisuus</i> , kengät, jääpiikit, hiekoitus parkkipaikalta, raput. - varaa riittävästi aikaa, valitse turvallinen reitti, huomioi sää, varo liikennettä, näy liikenteessä.	Jalankulkija		
	Pyöräilijän turvallisuus	<i>Polkupyörällä</i> turvallisesti; liikkuminen liikenteessä, pyörän huolto, valo, kypärän käyttö	Pyöräilijä		
	Autoilijan turvallisuus	Parkkipaikkojen saatavuus, hiekoitus, turvavyön käyttö, huolla autosi säännöllisesti. Huomioi sää, noudata nopeuksia, aja virkeänä, säilytä etäisyys, matkapuhelimen käyttö liikenteessä. Yhteinen renkaanvaihtopäivä	Autoilija		
	Autoliikenteen vähentäminen	Työsuhdematkaliput / julkinen liikenne	Kunta, liikennöitsijät		

5.5.2 Sivistyspalveluiden toimintasuunnitelma

Taulukko 2. Sivistyspalveluiden toimintasuunnitelma.

SIVISTYSPALVELUIDEN TOIMINTASUUNNITELMA					31.10.2011
Työryhmä: yhteiskoulu / Koskimaa ja Kivilä					
Työn tavoitteet ja kuvaus liikenneturvallisuustyön organisoinnista hallintokunnassa:					
OPETUSPALVELUIDEN HENKILÖSTÖ					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Opettajat					
Muut työntekijät					
PERUSOPETUS					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Esikoululaiset					
1.–2. luokka					
3.–4. luokka					
5.–6. luokka					
7.–9. luokka	Asialliset pyörä- ja mopoparkit; liikennekasvatusta erityisesti mopoilijoille	Piha-alueen toimivuuden parantaminen, lisää pyörätelineitä; Huhdintien jatkeen selkiyttämisen Tammipihan alapuolella	Tekninen keskus, yhteiskoulu ja lukio; poliisi	Kevät 2012	
MUU OPETUS					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Lukio	Mopo- ja mopoautoparkki Tammipihalle, josta henkilökunnan autot pois	Lisää pyörätelineitä ja piha-alueen tarkempi suunnittelu	Tekninen keskus, yhteiskoulu ja lukio	Kevät 2012	Osittain
	Lukion opiskelija suorittaa liikennetaidon soveltavan kurssin	Kurssi muodostuu ajokortista ja liikennepsykologian opinnoista (PS 8)	Autokoulu ja lukio	Lukuvuositain	Kyllä
Kansalaisopisto					
MUUT					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Koulukuljetusten hoitajat					
Oppilaiden vanhemmat	Liikennekasvatus	Pyöräilykypärät kaikille	Koti (+ koulun valistus)		

5.5.3 Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma

Taulukko 3. Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma.

TEKNISTEN PALVELUIDEN TOIMINTASUUNNITELMA					Päivitetty:
Työryhmä:					
Työn tavoitteet ja kuvaus liikenneturvallisuustyön organisoinnista hallintokunnassa:					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Urakoitsijat ja konsultit					
Kaavoitus	Katujen leveys (profiili) ei saa olla ylimitoitettu (nopeudet kasvavat), katujen kaarevuus on myös ajonopeutta vähentävä. Näkymäalueet oltava tarvittavat. Tonttikaduille ei läpiajoa asuntoalueilla (kaupungin keskustassa läpiajo mahdollista).	Asemakaavan laadinta ja asemakaavan muutos	Maankäyttö/ Kaavoitus	Kaavoitus-suunnitelma	Asemakaava vahvistunut
	Kevyen liikenteen väylät oltava jatkuvia ja tilavaraukset riittäviä	Asemakaavan laadinta ja asemakaavan muutos	Maankäyttö/ Kaavoitus	Kaavoitus-suunnitelma	Asemakaava vahvistunut
Muiden kohderyhmien osalta käyty siton kanssa maastossa ja palavereissa läpi					

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

6.1 Suunnittelun lähtökohdat

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

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

Fyysiseen liikenneympäristöön esitetyt toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteinä olevissa toimenpidetaulukoissa. Toimenpidetaulukoissa on esitetty toimenpiteet, toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Lisäksi taulukoissa on eritelty suuremmat, niin sanotulla erillishoitok-sella toteutettavat toimenpiteet. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti kaupungin ja ELY-keskuksen kesken.

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria ja keskisuuria parantamishankkeita, kuten eritasoliit-tymiä ja kiertoliittymiä ei pystytä toteuttamaan pe-rusväylänpidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteut-taminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan kun-tien ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua.

6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita

Seuraavassa on esitetty joukko liikenneturvallisuus-periaatteita, joita kunta voi käyttää ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että mää-rittelemään toimintolinjoja koskien esimerkiksi asuin-

alueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettisiksi yksittäisiksi kohteiksi tapahtuu kaupungin ja osin ELY-keskuksen pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnitte-lun ja muun muassa hoitourakoiden kautta.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaikkien kaavatasojen laatimisvaiheissa sekä uusi-en maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä maankäytön suunnittelu tulee sovittaa vuorovaikut-teisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa. Lisäksi tulee tarkistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaiku-tukset, vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeisiin se-kä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin ja kysessä olevien kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseen. Tarkistuslistoja on esitetty muun mu-assa Ympäristöministeriön julkaisuissa. Yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen välillä tulee lisätä kaavojen valmisteluvaiheessa kaavojen mahdollisimman suju-van etenemisen varmistamiseksi.

Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti, koska hallitsematon hajarakentaminen ai-heuttaa autoriippuvuuden lisääntymistä ja liikennetur-vallisuusongelmia. Kuntien tulee määritellä periaat-teet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien rakennuslupien myöntämisvaiheessa, että alueelle ei tulla järjestämään esimerkiksi kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

Nopeusrajoitusjärjestelmä

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

dollista parantaa liikenneturvallisuutta; esimerkiksi törmäystilanteissa edellä mainittujen nopeuksien ero on suuri.

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

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

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

Hidasteiden käyttöperiaatteet

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

Hidasteita, erityisesti korotettuja suojateitä ja korotettuja liittymiä käytetään pääsääntöisesti koulu-
reiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä on suositeltavaa käyttää loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuuina voidaan käyttää keski-

saarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ynnä muita, mikäli hidastetöyssyjen käyttö ei asuinrakennusten läheisyyden vuoksi ole mahdollista.

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

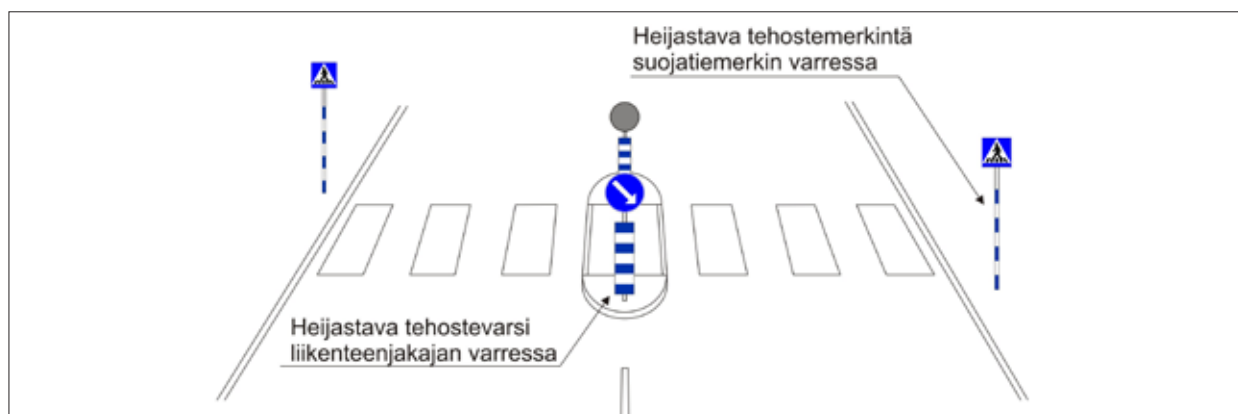
Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin

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

Suojateiden havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään suojatiemerkkejä sekä tehostevar-
sien asentamista tärkeimpien suojateiden liikenteenjakajiin ja suojatiemerkkeihin. Myös suojatiemaalaus-
ten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää. Kuva 24.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaarekkeissa olevissa liikenteen-
jakajissa.



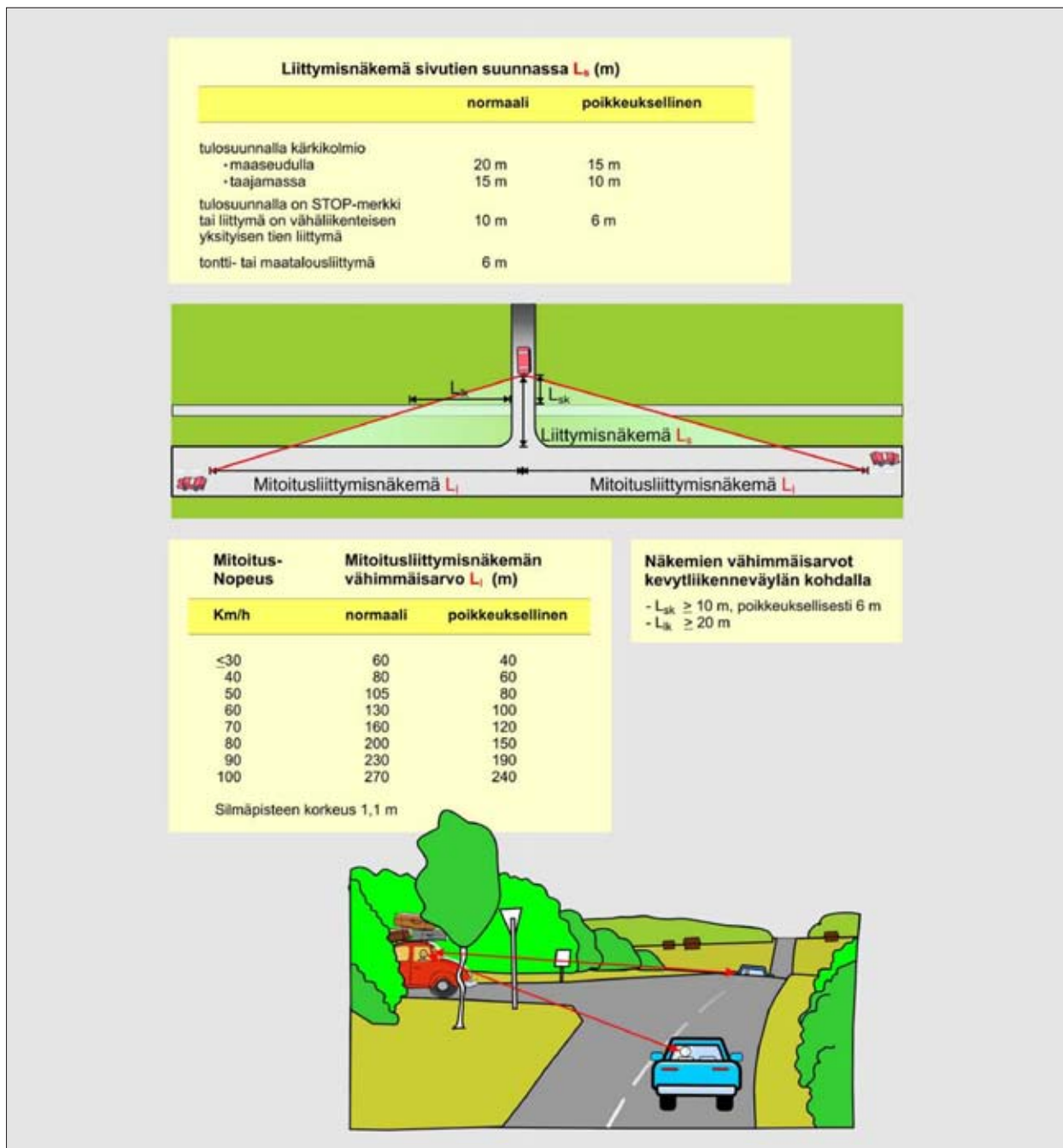
Kuva 24. Esimerkkikuva suojatiemerkkien ja tehostevarsiensa käyttämisestä liikenteenjakajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Yksityistieliittyvien näkemäraivaukset maanteiden varsilla

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

Mopoilu kevyen liikenteen väylillä

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



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

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

Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

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

Liikennevirastossa on käynnistynyt ohjetyö lapsia-liikennemerkkin käytöstä.

Koulujen jättöliikennejärjestelyjen kehittäminen

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

6.3 Karkkilan liikenneympäristön toimenpiteet

6.3.1 Keskusta

Karkkilan keskusta-alueella on tarkoitus aloittaa Helsingintie kaupungin toimesta Helsingintien ja sen liittymien saneerauksen suunnittelu ja toteuttaminen lähivuosina. Suuremman saneerauksen seurauksena Helsingintien katu ympäristö on tarkoitus muuttaa bulevardimaiseksi, kaupungin keskuskaduksi. Tällöin katu ympäristö selkiytyy ja jäsentyy paremmin siten, että ajoneuvoliikenne, kadunvarsipysäköinti ja jalankulku- ja pyöräilyväylät sijoittuvat selkeämmin omiksi kokonaisuuksikseen. Saneerauksen myötä ajoneuvoliikenne rauhoittuu ja jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet muuttuvat turvallisemmiksi. Liikenneturvallisuus-toimenpiteissä niin tämä uudistus kuin siihen liittyvä

liikenteen ohjauksen ja opastuksen kokonaissuunnittelu on esitetty tarkempaa suunnittelua ja erillisrahoitusta tarvitseviksi toimenpiteiksi. Lisäksi tarkempaa suunnittelua vaativaksi toimenpiteeksi on esitetty Puutarhakadun liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä. Toimenpiteet on esitetty *karttakuvassa 26*.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty Karkkilan keskustaan pieniksi liikenneturvallisuustoimenpiteiksi suojateiden korotuksia, uusia kevyen liikenteen väyliä, nopeusrajoitusten alentamista sekä liittymien muotoilua.

6.3.2 Muu taajama-alue

Muualle taajama-alueelle esitetään toimenpiteitä kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi kevyen liikenteen väyliä Tuorilaan, Hongistontielle (maantie 134) ja Vanhalle Vihdintielle (maantie 11201), suojateiden korotuksia, suojateiden sijoituksen tarkistamista, suojatiemerkkien tehostevarsia ja suojatieympäristön valaistuksen parantamista.

Liittymäalueiden liikenneturvallisuutta esitetään parannettavaksi näkemäraivauksin ja liittymän muotoilemisella sekä liikenteen jakajien rakentamisella. Ajonopeuksien alentamista tukemaan esitetään hidastetöyssyjä, nopeusrajoitusten alentamista, heräteraitoja ja nopeusrajoitusten tehostemerkintöjä.

Porintielle (valtatie 2) esitetään Heikinkadunkohdalle liityntäpysäköintialueen rakentamista.

Erillisrahoitusta sekä tarkempaa suunnittelua vaativaa toimenpidettä esitetään Vattolantielle Vattolan kioskin piha-alueen selkeäksi erottamiseksi katualueesta ja jo rakennetun, korotetun suojatien päättymisen tarkistamista kioskin kohdalla. *Kuva 27*.

6.3.3 Haja-asutusalue

Haja-asutusalueelle esitetään nopeusrajoitusten alentamista, Maikkalan koulun kohdalla heräteraitoja ja nopeusrajoitusten tehostemerkintöjä.

Vihtijärventien (maantie 133), Olkkalantien (maantie 1331) ja Haavistontien (maantie 1332) liittymän kanavointia esitetään parannettavaksi ja liittymäalueen nopeusrajoituksen alentamista 50 km/h. *Kuva 28*.

6.3.4 Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen jaettiin toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien sisältä tunnistettiin suuremmat erillisrahoitusta vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. *Taulukossa 4* on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty toimenpidetaulukoissa.

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

Toimenpiteiden toteuttamisen edistämiseksi on hyvä sisällyttää seuraavaan kunnan aluetta koskevaan ELY-keskuksen hoitourakkaan pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista.

6.3.5 Toimenpiteiden vaikutukset

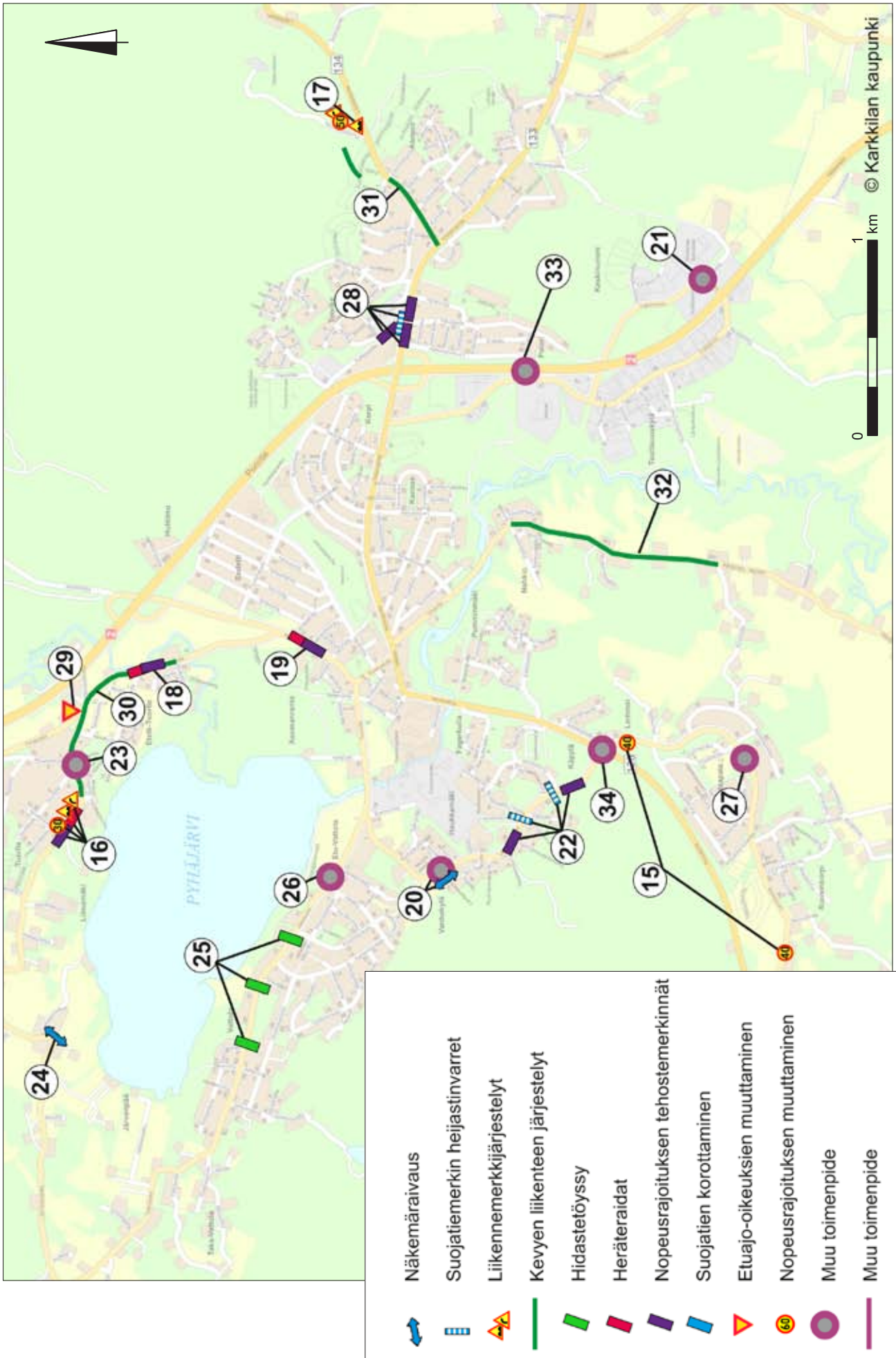
Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Karkkilan kaupungin alueella yhteensä 0,018 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.13). Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 12 800 euroa vuodessa. Laskentaperusteena on käytetty henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoa (*Tieliikenteen ajokustannusten laskenta 2010. Liikenneviraston ohjeita 22/2010*):

- Kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- Vammautumiseen johtanut onnettomuus 351 000 €
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 493 000 €
- Tieliikenneonnettomuus keskimäärin 120 000 €.

Karkkilan kaupungin alueella esitetyt toimenpiteet on esitetty tarkemmin kiireellisyysluokittain kustannuksineen, vaikutuksineen ja toteuttamisvastuineen *liitteessä 1* olevissa toimenpidetaulukoissa.

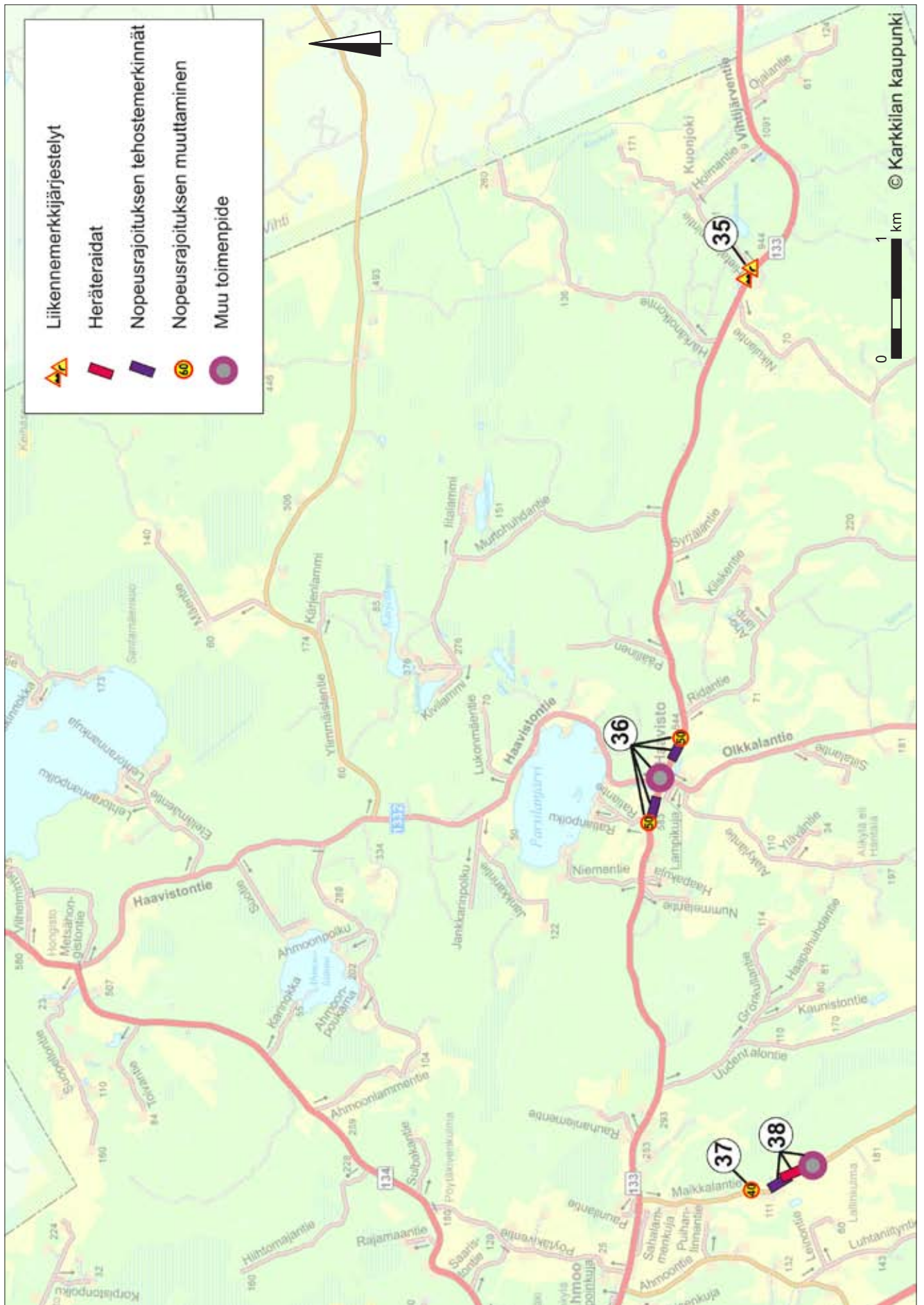
Taulukko 4. Toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain.

	Kiireellisyysluokka kustannukset [1 000 €]			
	1	2	3	Yhteensä
ELY	5	642	254	901
Kaupunki	48	935	300	1 283
ELY ja kaupunki yhdessä	0	17	0	17
Kaikki yhteensä	53	1 594	554	2 201



Kuva 27. Karkkilan muun taajama-alueen toimenpiteet.

Toimenpiteet haja-asutusalueella



Kuva 28. Karkkilan haja-asutusalueelle esitetyt toimenpiteet.

7 Jatkoimenpiteet

7.1 Suunnitelman käsittely

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

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

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

7.2 Suunnitelmasta tiedottaminen

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

7.3 Jatkosuunnittelu

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

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

Seuraava liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys tulee kyseeseen todennäköisesti noin kahdeksan-kymmenen vuoden päästä.

7.4 Seuranta

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

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista voidaan mitata seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kuntien alueella. Tätä seurantaa varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä *taulukossa 5*. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuustyöryhmässä

Taulukko 5. Esimerkkejä seurattavista liikenneturvallisuusmittareista (lähde: EKOLIITU).

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

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

Liikenneturvallisuustyöryhmän lisäksi koko kaupungin henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekuelimet sekä kaupunkilaiset osallistuvat seurantaan. Hallintokuntien vastuuhenkilöt laativat lyhyen yhteenvedon tehdystä liikenneturvallisuustyöstä vuosittain. Raportista tulee käydä ilmi järjestetyt tapahtumat sekä toteutunut säännöllinen liikenneturvallisuustyö.

Liikenneturvallisuustyöryhmässä arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta ja toteutettuja toimenpiteitä sekä tehdään tarvittaessa päivityksiä toimintamalleihin ja -tapoihin. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa raportista yhteenvedon kaupungissa tehdystä liikenneturvallisuustyöstä kaupunginhallitukselle ja lautakunnille.

Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät.

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

Liite

Liite 1. Karkkilan liikenneympäristön toimenpidetaulukot

KARKKILAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

KESKUSTA

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevavähennämä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
1	Vihdintie/Eteläinentie - liittymä	Näkemäraivaukset, Nopeusrajoituksen muutos 40 km/h	Kunta	1	0,5	-	-	-	-	-	
2	Tammelantie	Nopeusrajoituksen muutos 40 km/h taajamamerkistä alkaen.	Kunta	1	0,5	-	-	-	-	-	
3	Keskuskatu/Tammelantie/Turun tie liittymä	Kaistamerkinnyt, liikennemerkkien ja opasteiden selkiyttämisen	Kunta	1	2	-	-	-	-	-	
4	Keskuskadun suojatiet	Keskisaarekkeet suojateille	Kunta	2	35	-	-	-	-	-	
5	Turun tie/Takkointie liittymä, kulku lukiolle	Suojatien korotus, tehostevarret ja nopeusrajoitusten tehostemerkinnät	Kunta	2	26	-	-	-	-	-	
6	Valtatie/Takkointie liittymä	Liittymän muotoilu ja suojatiejärjestelyt	Kunta	2	17	-	-	-	-	-	
7	Huvilakadun/Suorakadun liittymä	Liittymän muotoilu ja suojatiejärjestelyt	Kunta	2	17	-	-	-	-	-	
8	Keskuskatu/Huhdintie	Liittymän muotoilu, suojatiejärjestelyt, opastuksen uusiminen	Kunta	2	20	-	-	-	-	-	
9	Karkkilan keskusta	Viitoituksen yleissuunnitelma	Kunta	2	SV	-	-	-	-	-	
10	Suorakatu	Kevyen liikenteen väylä koko Suorakadulle	Kunta	2	175	-	-	500	-	-	
11	Tammelantie	Kevyen liikenteen väylä välille Harjukatu - Puutarhakatu	Kunta	2	192	-	-	550	-	-	
12	Puutarhakatu	Kadun kehittämisen yhteydessä liikenteen rauhoittamistoimenpiteet	Kunta	2	30 (SV)	-	-	-	-	-	
13	Tammelantie/Puutarhakatu	Kiertoliittymä. Suojatiejärjestelyt	Kunta	3	300	-	-	-	-	-	
14	Helsingintie ja sen liittymät	Helsingintien kokonaisjärjestelyt Pusulantien ja Porintien välillä	Kunta	2 tai 3	SV	-	-	1600	-	-	

KARKKILAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

MUU TAAJAMA-ALUE 1/2

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadun-pitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Heva-vähennämä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
15	Lemmointie (mt 126)	40 km/h nopeusrajoitus laajennetaan koko tielle	Kunta	1	0,5	0,014	126/2/1075-2675	2200	50	1644	
16	Järvenpääntie (mt 11211) Tuorilan koulun kohta, koulun länsipuolella	30 km/h nopeusrajoituksen siirto lähemmäs koulua. Lapsiamerkin kohdalle heräteraidat, nopeusrajoitusten tehostemerkinnät	Kunta	1	1,5	-0,006	11221/1/1630-1880	250	30	365	
17	Läyliätentie (mt 134)	50 km/h nopeusrajoituksen jatkaminen ja taajamamerkin siirto Pumpaamontien itäpuolelle	ELY	1	0,5	<0,001	134/1/570-680	110	60	982	
18	Tuorilantie	Heräteraidat ja nopeusrajoitusten tehostemerkinnät	Kunta	1	1	-	-	-	30	372	
19	Tammelantie	Heräteraidat ja nopeusrajoitusten tehostemerkinnät	Kunta	1	1	-	-	-	-	-	
20	Vanhon Turuntien/Lautlammenkujan liittymä	Näkemäraivaukset Suojatiemerkkien sijoituksen tarkistus Valaistuksen tarkistus suojatien kohdalla	Kunta	1	0,5 1 10	-	-	-	-	-	
21	Lakianharju/Santasalonkatu - suojatie	Suojatien paikan tarkistus	Kunta	1	1,5	-	-	-	-	-	
22	Vanhon Turuntien töyssyjen kohdat	Korotettujen suojateiden kohdille reunapaalut, tehostevarret ja tehostemerkinnät	Kunta	1	2	-	-	-	-	-	
23	Järvenpääntie (mt 11211)/ Huvilatie liittymä	- Järvenpääntien tasauksen tarkistus (ELY) - näkensäätöalueiden tarkistus (Kunta)	ELY Kunta	3 1	SV 0,5	<0,001	11221/1/1440	-	30	372	
24	Järvenpääntie (mt 11211)	Näkemäraivaukset Järvenpääntiellä Karjalaispolun länsipuolella katu- ja pihaliittymissä	ELY	1	1	<0,001	11221/1/3245	50	50	372	
25	Vattolantie välillä Jussinraitti/Kantoniitynkatu	Vattolantielle hidastetöyssyt (3 kpl)	Kunta	2	25	-	-	1100	-	-	
26	Vattolan portti, kioski, Vattolantie 7	Kioskin piha-alueen erottaminen tiealueesta reunatukien avulla. Korotetun suojatien korjaaminen siten, ettei se ulotu kioskin piha-alueelle.	Kunta	2	10 (SV)	-	-	-	-	-	
27	Lemmointien/Köyliönkadun - liittymä	Kaiteen korjaus Lemmointiellä Köyliönkadun liittymän länsipuolella 1) Kolisevantie suojatien korotus + tehostevarret (Kunta) 2) Tehostevarret kaikkiin suojatiemerkkeihin + nopeusrajoituksen tehostemerkinnät (ELY)	Kunta	2	3	-	-	-	-	-	
28	Helsingintien (mt 133)/ Kolisevantien liittymä, suojatiet		Kunta ELY	1	1) 25 2) 0,5	<0,001	noin 133/1/415	-	50	2044	

KARKKILAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

MUU TAAJAMA-ALUE 2/2

Nro	Kohde	Toimenpide	Tien- /kadun- pitäjä	Kiireelli- syy- luokka	Kustan- nukset (1000 €)	Heva- vähennä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeus- rajoitus	KVL	Toteutettu
29	Järvenpääntien (mt 11211)/ Kauppatie liittymä	Liittymän muotoilu siten, että järvenpääntiestä tulee pääsuunta, Kauppatie kolmio	ELY Kunta	2	17	<0,001	11221/1/1105	-	50	464	
30	Tuorilantie	Kevyen liikenteen väylä välille Jokivääräntie - Tuorilan koulu	Kunta	2	385	-	-	1100	-	-	
31	Hongistontie (mt 134)	Kevyen liikenteen väylä välille Vihtijärventie - tuleva Aurinkorinteen liittymä	ELY	3	228	0,002	134/1/0-650	650	50-80	982	
32	Vanha Vihtintie (mt 11201)	Kevyen liikenteen väylä välille Eteläinen tie - Köyliöntie	ELY	2	392	0,002	11201/2/5010-6130	1120	50	855	
33	Porintie (vt 2) Heikinkadun kohdalla	Liityntäpysäköintialue	ELY	2	100	-	noin 2/13/2700	-	80	7691	
34	Pusulantie (mt 126)/Vanha Turuntie/Lemmointie - liittymä	Liikenteen jakajat Vanhalle Turuntielle ja Lemmointielle	ELY	3	26	0,002	126/2/1060	-	50	1605	

HAJA-ASUTUSALUE

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien- /kadun- pitäjä	Kiireelli- syy- luokka	Kustan- nukset (1000 €)	Heva- vähennä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeus- rajoitus	KVL	Toteutettu
35	Vihtijärventie (mt 133) Nikkulantien itäpuolella	Vihtijärventielle varoitusmerkki liittyvä tie.	ELY	1	0,5	<0,001	133/2/4480	-	80	1331	
36	Vihtijärventien (mt 133)/ Olkkalantien (mt 1331)/ Haavistontien (mt 1332) liittymä	Liittymän maallattujen kanavointien korotus ja kiveys. Liittymän alueelle nopeusrajoituksen 50 km/h tehoste-merkinnät.	ELY	2 ja 1	151	0,011	133/1/6080- 133/2/400	836	50/80	1996	
37	Maikkalantie (mt 11263)	Nopeusrajoituksen tarkistaminen Maikkalan koulun kohdalla (päätös tehty)	ELY	1	0,3	<0,001	11263/1/5730	-	50	48	
38	Maikkalantie (mt 11263), koulun kohta	Postilaatikoiden siirto lasten näkyyvyyden varmistamiseksi. Lapsia -merkkien kohdalle heräteraidat ja nopeusrajoitusten tehoste-merkinnät. (Koulun saattopaikka väärällä puolen Maikkalantietä!)	ELY	1	1,5	<0,001	11263/1/5090-5620	530	50	48	

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 65/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Maija Krankka Katja Tuomola		Julkaisuaika Kesäkuu 2012		
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Karkkilan liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Karkkilan liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin Vihdin ja Nummi-Pusulan kuntien, Karkkilan kaupungin sekä Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelmassa määriteltiin turvallista ja kestävää liikkumista koskevat periaatteet. Näiden periaatteiden sekä kuntakohtaisten erityispiirteiden ohjaamina laadittiin kuntakohtaiset liikenneympäristön parantamissuunnitelmat. Erityispaino asetettiin liikenneturvallisuustyön uudelleen organisoinnille ja laadittiin kuntalaisten liikkumisasetuksiin vaikuttamiseen tähtäävät liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat (KVT) kuntien eri hallintokunnille. Kaupunkilaisten liikkumistottumuksia, mielipiteitä ja liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin keväällä 2011 tehdyllä asukaskyselyllä. Liikenneturvallisuustilannetta selvitettiin lisäksi vuosina 2006–2010 tapahtuneiden onnettomuuksien analyyseillä, maastokäyntien aikana tehdyillä ongelmakohtien kartoituksilla sekä käytiin läpi ELY-keskukseen ja kaupungille tulleet liikenneturvallisuusaloitteet. Liikkumistottumusten ja liikenneturvallisuusongelmien analysoinnin sekä valtakunnallisten ja Länsi-Uudenmaan liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta Karkkilaan määritettiin määrälliset ja toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet. Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Karkkilan kaupunkiin tehtiin toimenpide-esitykset liikenneympäristön parantamiseksi yhteensä 38 kohteeseen. Toimenpiteet kohdistuvat keskusta-alueelle, muulle taajama-alueelle sekä haja-asutusalueille. Toimenpiteet jaettiin kiireellisyyssuokittain kolmeen luokkaan. Lisäksi eroteltiin suuremmat niin sanotut erillishankkeet. Toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset sekä raportin kuvina ja liitteenä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja -taulukot. Toteuttamisohjelmaan sisältyvien toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 2,2 miljoonaa euroa (ei sisällä erillishankkeita). Kaupungin itse tekemät hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat sisältävät liikenneturvallisuuskoulutuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä kohdistetaan kaikille ikäryhmille sisällyttäen liikenneturvallisuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä. Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmässä, jonka kokoonpano muodostettiin työn aikana. Ryhmään kuuluvat kunnan eri hallintokuntien edustajien lisäksi joukkoliikennekoordinaattori sekä Liikenneturvan, poliisin ja Uudenmaan ELY-keskuksen edustajat.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, suunnitelmat, turvallinen ja kestävä liikkuminen, Uusimaa, Vihti, Karkkila, Nummi-Pusula				
ISBN (PDF) 978-952-257-576-0	ISBN (painettu) 978-952-257-575-3	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu) 2242-2846
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-576-0		Kieli Suomi
Sivumäärä 59				
Julkaisun tilaukset Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki Puhelinvaihe 0295 021 000				
Kustannuspaikka ja -aika Helsinki 2012		Painotalo Kopijyvä Oy		

RAPORTEJA 65 | 2012
KARKKILAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-575-3 (painettu)

ISBN 978-952-257-576-0 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-576-0

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