



Nummi-Pusulan liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA | KATJA TUOMOLA



Nummi-Pusulan liikenneturvallisuussuunnitelma

MAIJA KRANKKA

KATJA TUOMOLA

RAPORTEJA 64 | 2012

NUMMI-PUSULAN 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: © Nummi-Pusulan kunta, © Karttakeskus L4356,
YKR © SYKE & Tilastokeskus

ISBN 978-952-257-573-9 (painettu)

ISBN 978-952-257-574-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-574-6

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

Sisältö

Esipuhe	7
1 Johdanto	8
1.1 Suunnitelman tavoitteet	8
1.2 Turvallisen ja kestävä liikuttamisen periaatteista	9
1.3 Suunnitelman toteuttaminen	10
2 Suunnittelun lähtökohdat	12
2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus	12
2.2 Väestökehitys	14
2.3 Työpaikat ja työssäkäynti	15
2.4 Liikennejärjestelmä	15
2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko	15
2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopon verkko.....	18
2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä.....	18
2.5 Yhteenveto	19
3 Liikuttaminen ja liikenneturvallisuus	20
3.1 Kuntalaisten liikuttaminen	20
3.2 Liikenneturvallisuus	23
3.2.1 Liikenneonnettomuudet.....	23
3.2.2 Onnettomuuskustannukset.....	28
3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus	28
3.2.4 Turvalaitteiden käyttö	30
3.3 Yhteenveto	31
4 Liikenneturvallisuustavoitteet	32
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	32
4.2 Länsi-Uudenmaan alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet	33
4.3 Nummi-Pusulan visio ja tavoitteet	34
4.3.1 Turvallisen ja kestävä liikuttamisen visio.....	34
4.3.2 Toiminnalliset tavoitteet	35
4.3.3 Määrälliset tavoitteet.....	35
5 Liikenneturvallisuustyö – turvallisen ja kestävä liikuttamisen edistäminen	36
5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö	37
5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä	38
5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut	38
5.2.1 Kuntien edustajat	38
5.2.2 Asiantuntijatahot.....	39
5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli	40
5.4 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät	42
5.5 Nummi-Pusulan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma	43
5.5.1 Kunnan yleinen toimintasuunnitelma	44
5.5.2 Sivistystoimen toimintasuunnitelma	45
5.5.3 Vapaa-aikapalveluiden toimintasuunnitelma	48
5.5.4 Maaseututoimen toimintasuunnitelma	49
5.5.5 Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma	49

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet.....	50
6.1 Suunnittelun lähtökohdat.....	50
6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita.....	50
6.3 Nummi-Pusulan liikenneympäristön toimenpiteet.....	53
6.3.1 Nummen keskusta	53
6.3.2 Saukkolan keskusta	53
6.3.3 Pusulan keskusta.....	53
6.3.4 Ikkalan keskusta ja haja-asutusalue.....	53
6.3.5 Turuntien (maantie 110) toimenpiteet	54
6.3.6 Toimenpideohjelma.....	54
6.3.7 Toimenpiteiden vaikutukset.....	54
7 Jatkotoimenpiteet	60
7.1 Suunnitelman käsittely	60
7.2 Suunnitelmasta tiedottaminen.....	60
7.3 Jatkosuunnittelu.....	60
7.4 Seuranta	60
Liite.....	63

Esipuhe

Raportti sisältää liikenneturvallisuussuunnitelman Nummi-Pusulän kuntaan. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on selvitetty kunnan liikenneturvallisuuden nykytila tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien, asukaskyselyiden, ongelmakohteiden kartoituksen ja aikaisempien suunnitelmien perusteella. Lisäksi selvitettiin kunnan hallintokuntien tekemä aikaisempi liikenneturvallisuustyö. Nykytilanteen analyysin perusteella määritettiin tavoitteet kunnassa tehtävälle liikenneturvallisuustyölle sekä fyysisen liikenneympäristön parantamiselle. Suunnitelman aikana Nummi-Pusulaan perustettiin liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoimaan ja toteuttamaan turvallisen ja kestävä liikunnan edistävää työtä.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on ollut liittää turvallisen ja kestävä liikunnan näkökulma sekä liikennejärjestelmätasoinen tarkastelu liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturvallisuutta on käsitelty kokonaisuutena, johon vaikuttavat muun muassa eri toimintojen sijaintivalinnat, kunnan asukkaiden liikkumisvalinnat, liikennekäyttäytyminen sekä asenteet. Suunnitelmassa on ollut erityinen paino liikenneturvallisuustyön uudelleen organisoinnissa. Liikenneturvallisuustyön avulla edistetään turvallista ja kestävä liikunta lisäämällä ja kehittämällä kuntalaisten 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-Pusulän 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-Pusulän kunta
Mariitta Vuorenpää	Nummi-Pusulän kunta (31.12.2011 asti)
Suvi Lehtoranta	Vihdin kunta
Hannu Luoto	Vihdin kunta
Salla-Mari Rintala	Vihdin kunta
Ville Hokkanen	Vihdin kunta (1.11.2011 alkaen)
Varpu Tavaststjerna	Liikenneturva
Olli Ryhänen	Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos
Teemu Värtinen	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien suunnittelu-työn aikana nimetyt jäsenet ovat osallistuneet suunnitelman liikenneturvallisuustyön kehittämiseen ja suunnitteluun 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-, valistusta- 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 jalankulkua pyöräilyonnettomuuksia sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia. Pohjoismaisissa selvityksissä on myös arvioitu pyöräilymäärien kasvun osaltaan vähentävän autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä.

Länsi-Uudenmaan aluetta koskien on viime vuosina 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 kunnalle hyvä työväline sekä määrittää keinot, joiden avulla kunta voi yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen ja muiden toimijoiden kanssa edistää turvallista ja kestävästi liikkumista. Kasvatusta-, valistusta- ja tiedotussuunnitelmalla (KVT) pyritään vaikuttamaan kuntalaisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden pääpaino on ollut pienissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä.

Nummi-Pusulaaan ei ole tehty aikaisemmin liikenneturvallisuussuunnitelmaa.

1.2 Turvallisen ja kestävästä liikkumisen periaatteista

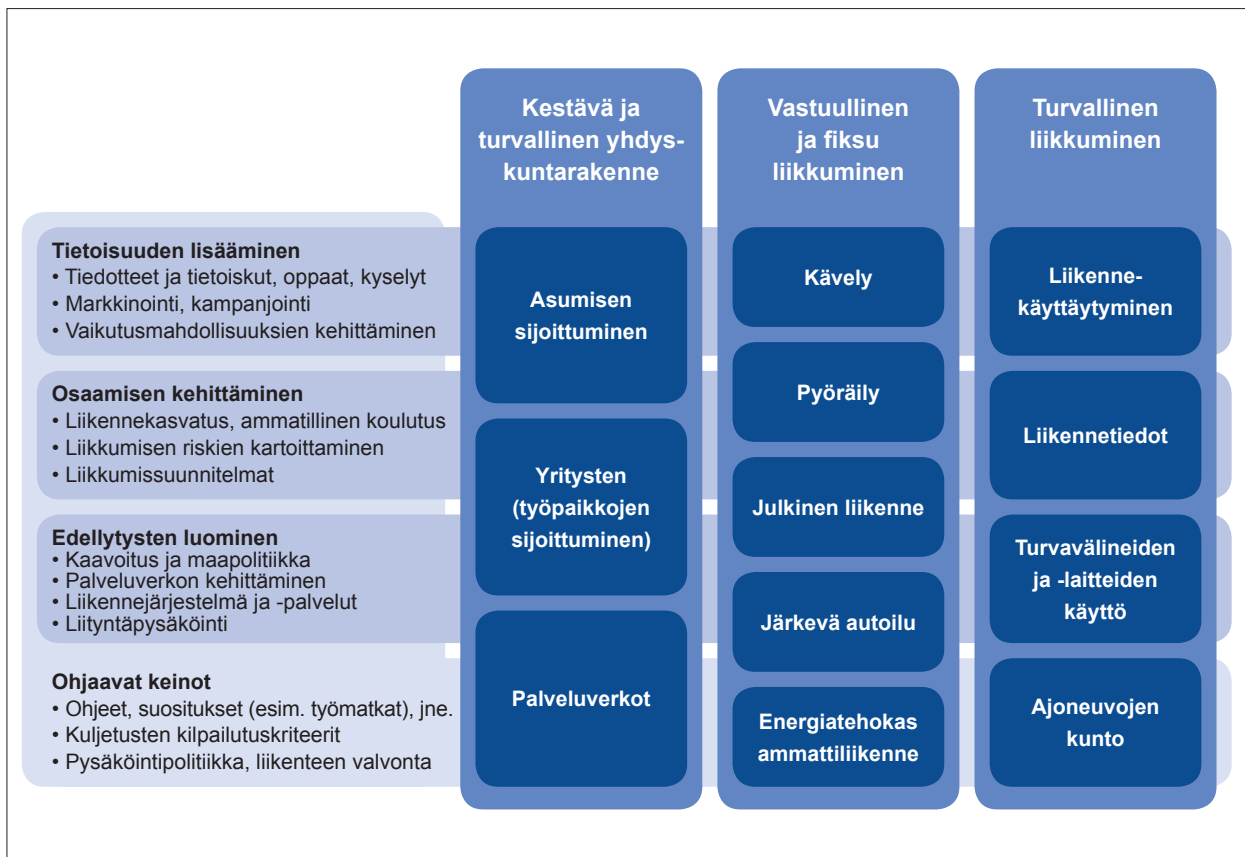
Turvallisen ja kestävästä liikkumisen edistäminen on yksi valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman keskeisistä periaatteista. Turvallisen ja kestävästä liikkumisen edistämällä pyritään siirtämään liikkumisen painopistettä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin ja ihmisten hyvinvointia 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 asukaskyselyllä. Kyselyt toteutettiin pääosin sähköisesti kuntien internet-sivustojen kautta sekä eri palvelupisteisiin jaettujen paperisten kyselykaavakkeiden avulla. Kyselyyn oli mahdollista vastata 27.4.–8.6.2011 välisenä aikana. Kolmesta kunnasta saatiin vastauksia yhteensä 428 kappaletta, Nummi-Pusulassa vastauksia saatiin 85 kappaletta. Vastaajista kaksi kolmasosaa oli naisia ja suurin osa vastaajista kuului ikäluokkiin 25–64-vuotiaat.

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

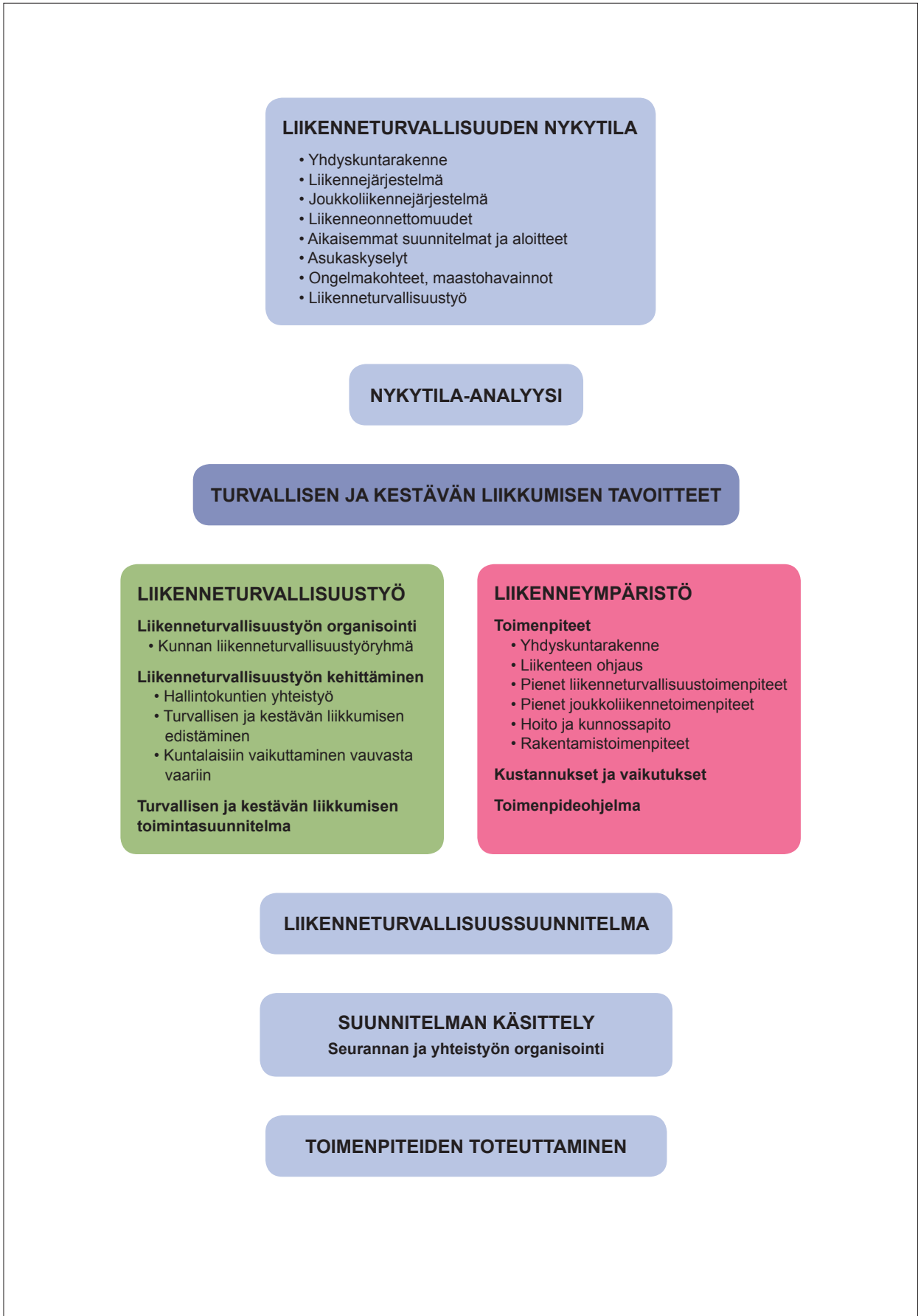
Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuuksutta ja kestävä liikkumista edistävien toimenpiteiden suunnittelussa pääpaino asetettiin pieniin ja kustannustehokkaisiin, nopeasti toteutettaviin toimenpiteisiin. Kehittämistoimenpiteitä tarkasteltiin ja kehitettiin yhdessä kuntien teknisen toimialan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





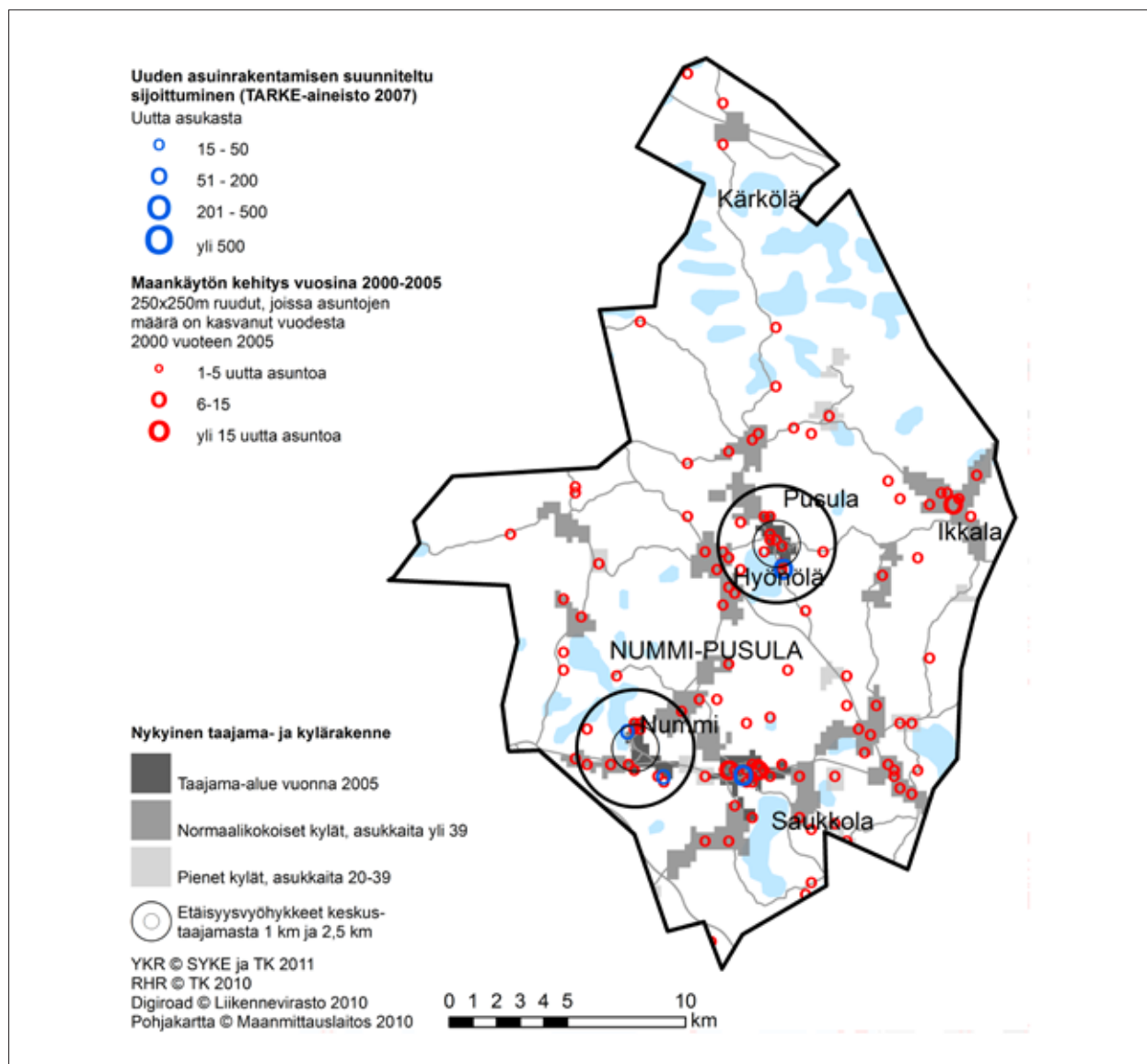
Kuva 2. Liikenneturvallisuussuunnitelman rakenne.

2 Suunnittelun lähtökohdat

2.1 Yhdyskuntarakenne ja palveluiden saavutettavuus

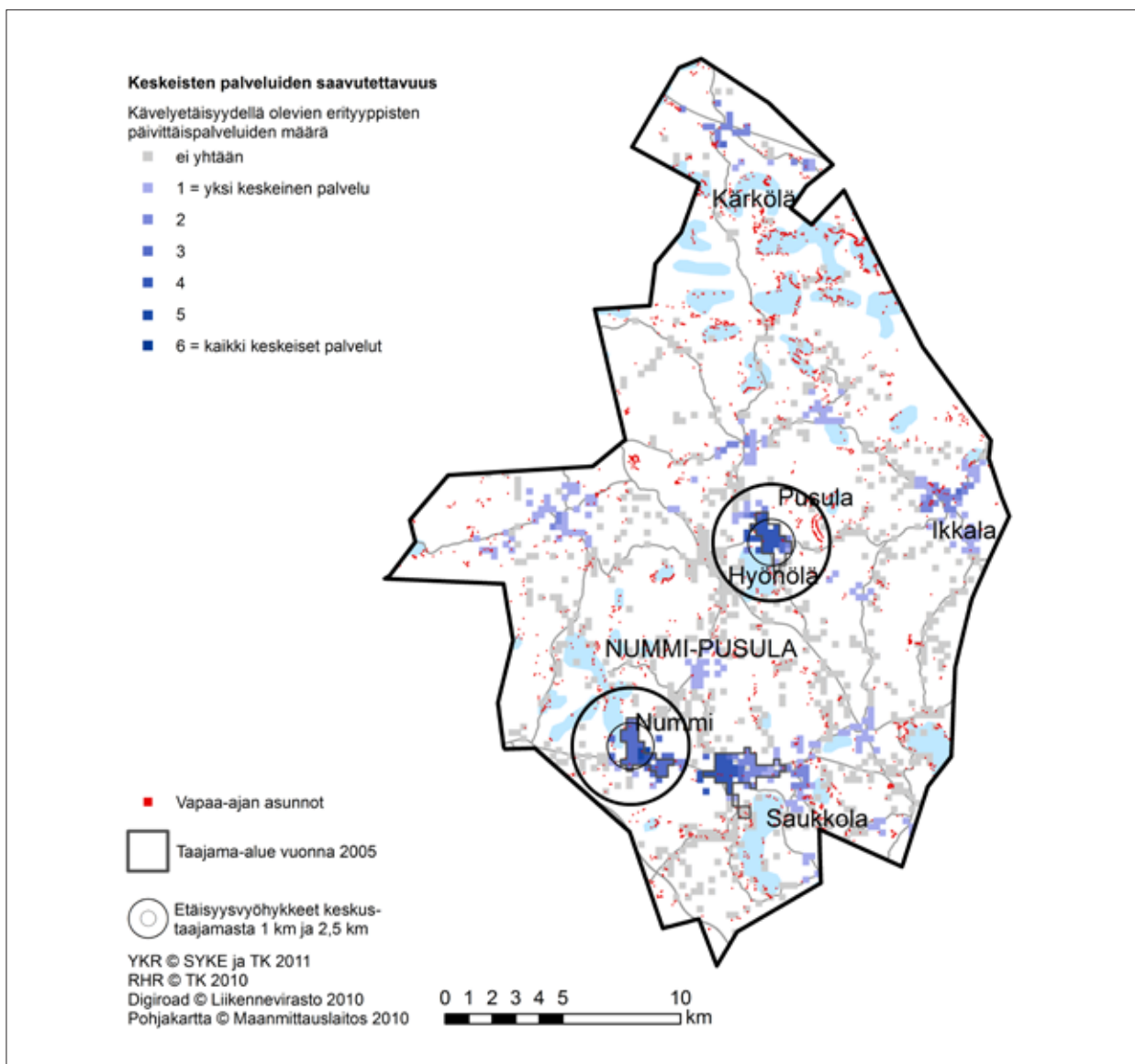
Nummi-Pusula sijaitsee Länsi-Uudenmaan pohjoisosassa. Nummi-Pusula kytkeytyy pääkaupunkiseutuun, mutta yhteydet Karkkilan ja Lohjan suuntaan ovat myös vahvat. Valtatie 1 ja maantie 110 muodostavat yhteydet pääkaupunkiseudulle ja muut maantiet muodostavat yhteydet kunnan omiin eri keskuksiin sekä Karkkilaan ja Lohjalle. Nummi-Pusulan kunnan yhdyskuntarakenteessa näkyvät entisten kuntakeskusten; Nummen ja Pusulan keskustaajamat ja vanhan valtatie varteen syntynyt Saukkolan taajamakeskus,

jossa maankäytön kehitystä tapahtuu eniten. Muita asumiskeskittyymiä ovat Ikkala, Koissjärvi, Hyrsylä, Tavola, Hyönölä, Marttila. Nummi-Pusulan taajama-aste on kolmen kunnan pienin. Kaavoitusohjelmassa näkyy, että kunnan eri keskusten yhteyteen suunnitellaan uutta asemakaavoitusta. Osa uusista alueista sijaitsee varsin kaukana olemassa olevista palveluista. Palvelut ovat näillä alueilla saavutettavissa käytännössä vain autolla.



Kuva 3. Taajamat Nummi-Pusulassa.

Nummi-Pusulassa palvelut jakaantuvat eri keskuksiin ja haja-asutusalueella asuu paljon asukkaita. Kaupallisia palveluita on eniten Saukkolan ja Pusulan taajamissa. Terveyskeskukset sijoittuvat Pusulan ja Nummen taajamiin. Nummella on kunnan lukio sekä kaksi peruskoulua. Pusulassa on peruskoulu. Kouluja on lisäksi Ikkalassa ja Hyrsylässä. Taajama-alueella asuu reilu 35 % kunnan koko väestöstä, mutta kunnan keskuksista 2,5 kilometrin etäisyydellä asuu vain noin 27 % kunnan asukkaista. Nummi-Pusulassa viisasta liikkumista voidaan toteuttaa parhaiten vapaa-ajan liikkumisessa sekä työmatkojen kestävästä liikkumisesta edistämällä, kuten kimpapakyytien sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen käytön markkinoinnilla.



Kuva 4. Keskeisten palveluiden saavutettavuus Nummi-Pusulassa.

2.2 Väestökehitys

Nummi-Pusulän kunnan väkiluku vuoden 2010 lopussa oli hieman yli 6 100 asukasta. Nummi-Pusulän väestö kasvaa tulevina vuosina jonkin verran, mutta myös ikääntyy. Kunnan väestönkasvu on ollut aaltoilevan maltillista. Vapaa-ajan asukkaiden ansiosta kunnan väkiluku lähes kaksinkertaistuu kesäisin. Nummi-Pusulassa on kunnan asukaslukuun suhteutettu kesämökkien määrä selvästi muita kahta kuntaa suurempi. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Nummi-Pusulän kunnan asukasluku on vuoteen 2030 mennessä noin 6 700 asukasta. Pääkaupunkiseudun kasvu heijastuu jonkin verran myös läntiselle Uudellemaalle.



Nummi-Pusulän taajama-alueen väestö ja koko kunnan väestö 1980–2005



Kuva 5. Väestön kehitys Nummi-Pusulassa.

2.3 Työpaikat ja työssäkäynti

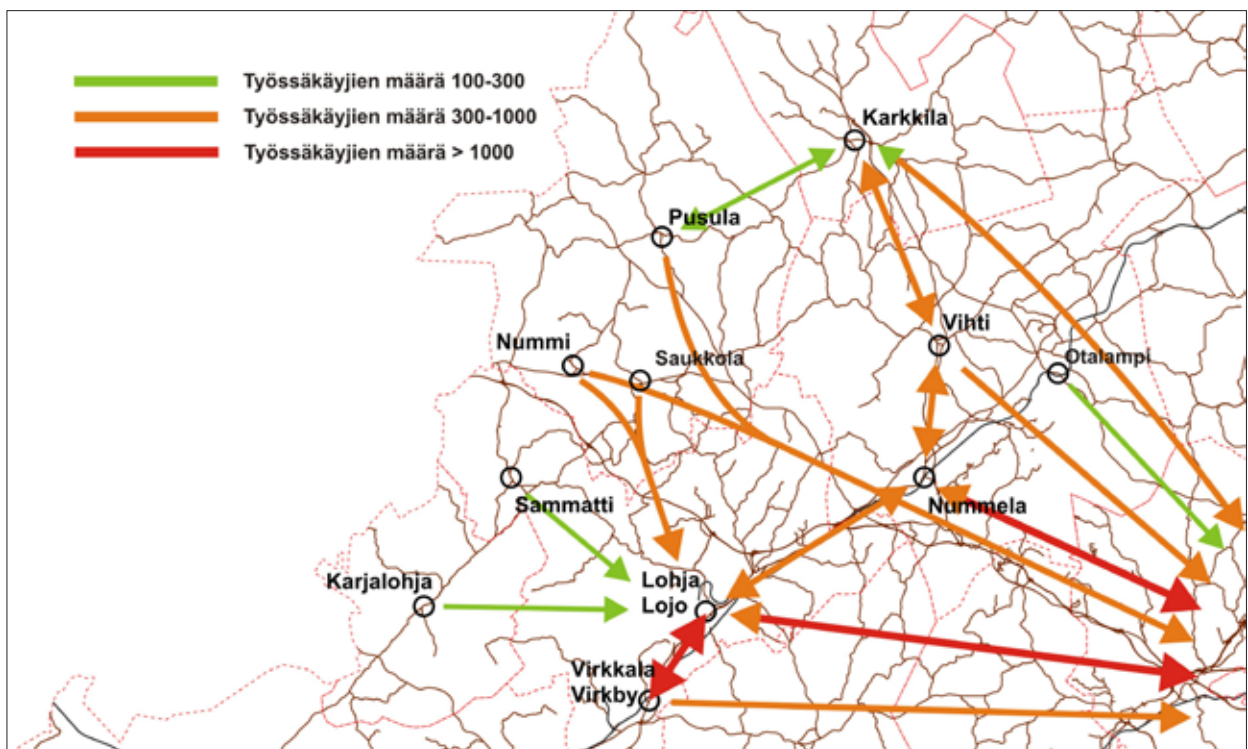
Nummi-Pusulana työpaikkaomavaraisuus on yli 60 %. Nummi-Pusulasta käydään töissä eniten pääkaupunkiseudulla, lähes 700 henkilöä ja Lohjalla 320 henkilöä. Vihdissä käy töissä 160 henkilöä ja Karkkilassa 145 henkilöä. Omassa kunnassa töissä käy yli 1 100 nummi-pusulalaista.

2.4 Liikennejärjestelmä

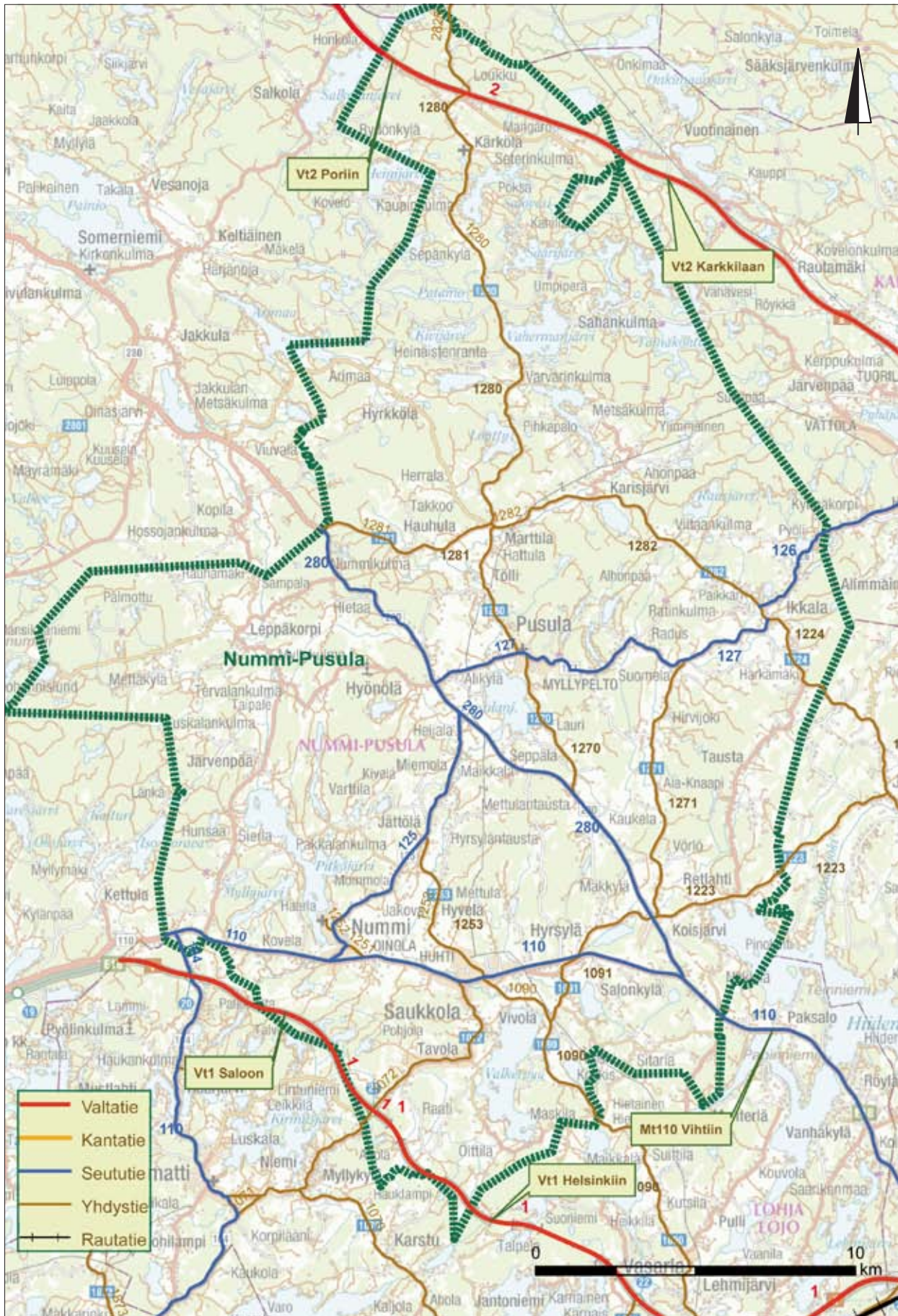
2.4.1 Ajoneuvoliikenteen verkko

Nummi-Pusulana ajoneuvoliikenteen verkko muodostuu pääosin maanteistä. Kunnan eteläisessä osassa kulkee valtatie 1 ja maantie 110 (Turuntie), joiden kautta muodostuvat pääyhteydet pääkaupunkiseudulle. Hyvin tärkeitä ajoneuvoliikenteen verkon yhteyksiä ovat maantiet 280 (Somertonie), 125 (Nummentie), 127 (Hyönölantie, Pusulantie) sekä 128 (Marttilantie, Kärkölantie). Turuntien etelä-puolella etelän suuntaan yhteydet muodostuvat maanteiden 1072 (Sammattitie), 1090 (Hyrskylantie) ja 1091 (Lohjantie). Karkkilan suuntaan yhteys muodostuu maantien 1223 (Koisjärventie, Retlahdentie, Vanjoentie) kautta. Alemmalla tieverkolla sekä yksityistieverkolla on lisäksi suuri merkitys paikallisen liikenteen välittämisessä.

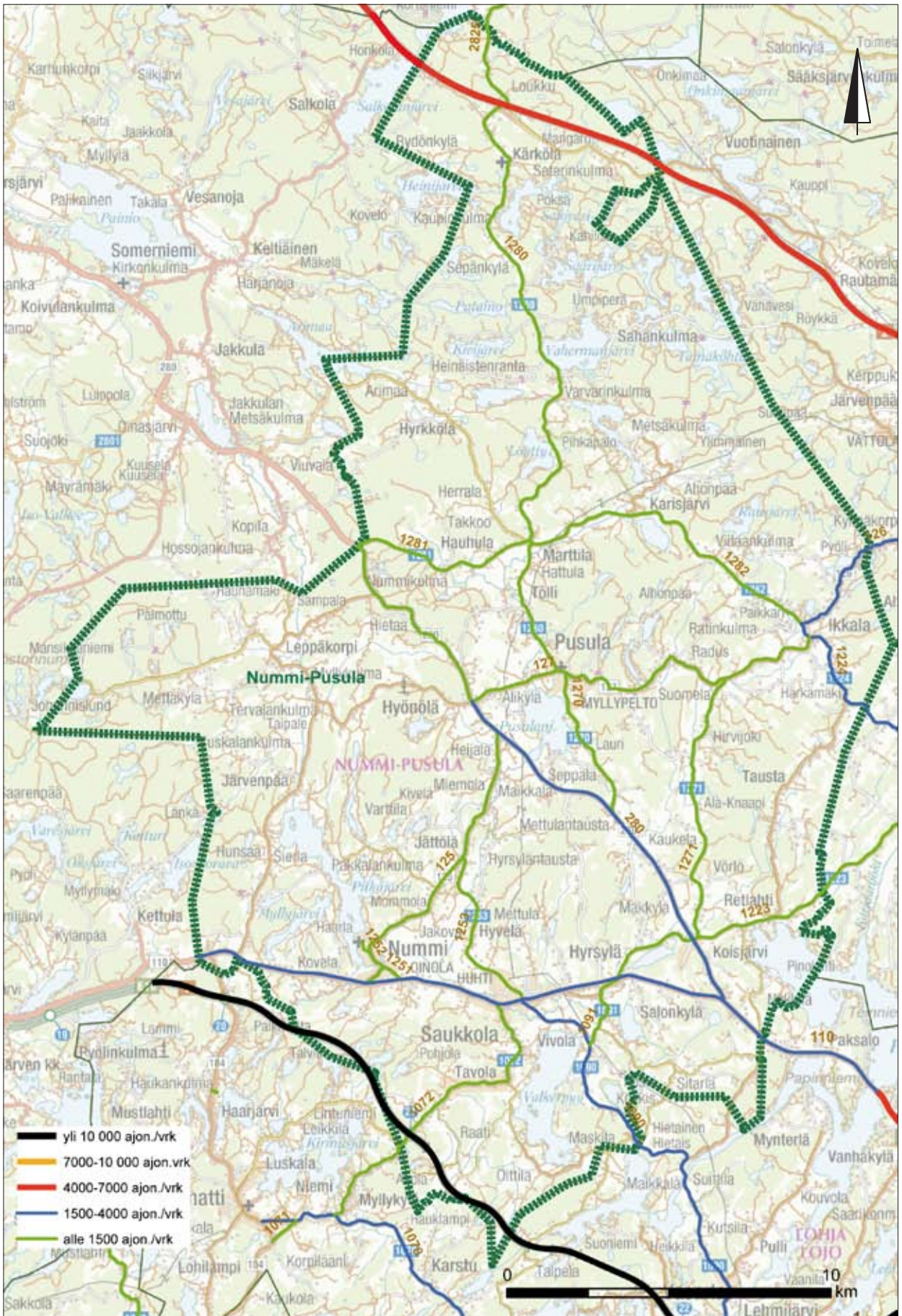
Nummi-Pusulana kunnan alueen maanteiden pituus on 250 kilometriä. Kunnan oman katuverkon pituus on 17 kilometriä ja yksityistieverkon pituus on noin 200 kilometriä.



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



Kuva 7. Nummi-Pusulan liikenteellinen asema.



Kuva 8. Nummi-Pusulan pääteiden liikennemäärät.

Kehittämistarpeet

Nummi-Pusulän ajoneuvoliikenteen verkon kehittämistarpeet liittyvät Nummen ja Saukkolan taajamien teiden järjestelyihin sekä maantien 1072 (Sammatintie) parantamiseen Saukkolan taajaman ja valtatie 1 välillä. Lisäksi kehittämistarpeena on maantien 110 (Turuntie) parantaminen vastaamaan nykyisiä liikennemääriä sekä liikenneturvallisuuksuustarpeita. Ajoneuksien hillintään on tarvetta kapeilla, mutkaisilla ja mäkisillä maanteilla. Tällaisia maanteita Nummi-Pusulassa on paljon ja niiltä puuttuvat pääsääntöisesti kevyen liikenteen väylät ja pientareet ovat hyvin kapeat.

2.4.2 Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun verkko

Nummi-Pusulassa erillisiä kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun väyliä on varsin rajallisesti. Valtion hallintomien maanteiden varsilla kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun väyliä on yhteensä seitsemän kilometriä (teitä 250 kilometriä). Kunnan katuverkolla näitä väyliä on yksi kilometri. Mopoilun reiteistä ei ole tehty erillistä selvitystä.

Nummi-Pusulän alueella onkin hyvin suuri tarve kevyen liikenteen reitistön lisäämiseksi. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kiireellisimpien toimenpiteiden luokkaan on nimetty kaksi kevyen liikenteen väylää; maantie 127 (Hyönöläntie) ja maantie 1270 (Kaukelantie) välillä Hyönölä–Pusula–Kaukela ja maantie 1072 (Sammatintie) välillä Saukkola–Tavola–Myllykylä. Lisäksi kunta omana kantanaan pitää tärkeänä maantietä 125 (Nummentie) kevyen liikenteen väylän rakentamista Nummen kirkonkylään ja Oinolan keskustaän.

2.4.3 Joukkoliikennejärjestelmä

Nummi-Pusulän joukkoliikenne muodostuu vakiovuoroista Pusulasta ja Nummelta Saukkolan kautta Lohjalle, Nummelaan ja Helsinkiin. Lisäksi tärkeä yhteys on Helsinki–Turku-pikavuoroliikenne, josta osa kulkee maantietä 110 pitkin Saukkolan kautta. Myös muutamille moottoritietä kulkeville Helsinki–Salo–Turku pikavuoroille on liityntäyhteys.

Lohjan suuntaan on nykyisin Nummelta ja Saukkolasta vain vaatimattomat peruspalvelutason yhteydet ja Pusulasta vain minimitaso yhteydet. Nummi-Pusulän alueen ja Lohjan välillä on tavoitteena palvelutason nostaminen, varsinkin jos kuntaliitos toteutuu. Jo nykyisten Pusula–Saukkola–Lohja- ja Pusula–Karkkila-yhteyksien turvaaminen edellyttää ostoliikennettä (*Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoportti*).

Nummi-Pusula ei kuulu Läntisen Uudenmaan joukkoliikenneliippujärjestelmään eikä kunnalla ole omaa liippujärjestelmää (vertaa vihti- ja karkkilalippu)

Liityntäpysäköinti

Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä Länsi-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäköille on mahdollista tehdä henkilöautolla tai pyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle.

Nummi-Pusulassa on liityntäpysäköintialue Saukkolassa sekä Valtatie 1 ja Sammatintien eritasoliityntäalue.

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

- Nummi-Pusulan väestökehitys on haaste (haja-asutusalueille rakentaminen, väestön ikääntyminen).
- Yhdyskunta- ja taajamarakenteen väljentyminen ja haja-asutusalueille rakentaminen lisäävät autoriippuvuutta ja yhteiskunnan järjestämien kuljetusten tarvetta.
- Kattavien lähipalveluiden tarjonta vähenee.
- Väestön ikääntyminen edellyttää liikenneympäristössä ja -palveluissa toimenpiteitä, jotka helpottavat ikääntyneiden liikkumista ja palveluiden saavutettavuutta.
- Kuntaliitos Lohjan kanssa voi kuitenkin olla myös positiivinen haaste yhdyskuntarakenteen ja liikenneympäristön kehittämiseksi.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Teiden ja katujen tekniseen ja kuntotason liittyvät puutteet kohdistuvat laajaan maantie- ja yhdystieverkkoon, joilta puuttuvat myös kevyen liikenteen väylät.
- Kevyen liikenteen verkoston puutteet ja katkeamiskohdat muodostavat esteen muun muassa työmatkapyöräilyn ja kävelyn lisääntymiselle.
- Nummi-Pusulasta Lohjalle ja Karkkilaan suuntautuvalla joukkoliikenteelle on asetettu tavoitteeksi palvelutason nostaminen.
- Nummi-Pusulan ei kuulu Läntisen Uudenmaan joukkoliikennelippujärjestelmään.



3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus

3.1 Kuntalaisten liikkuminen

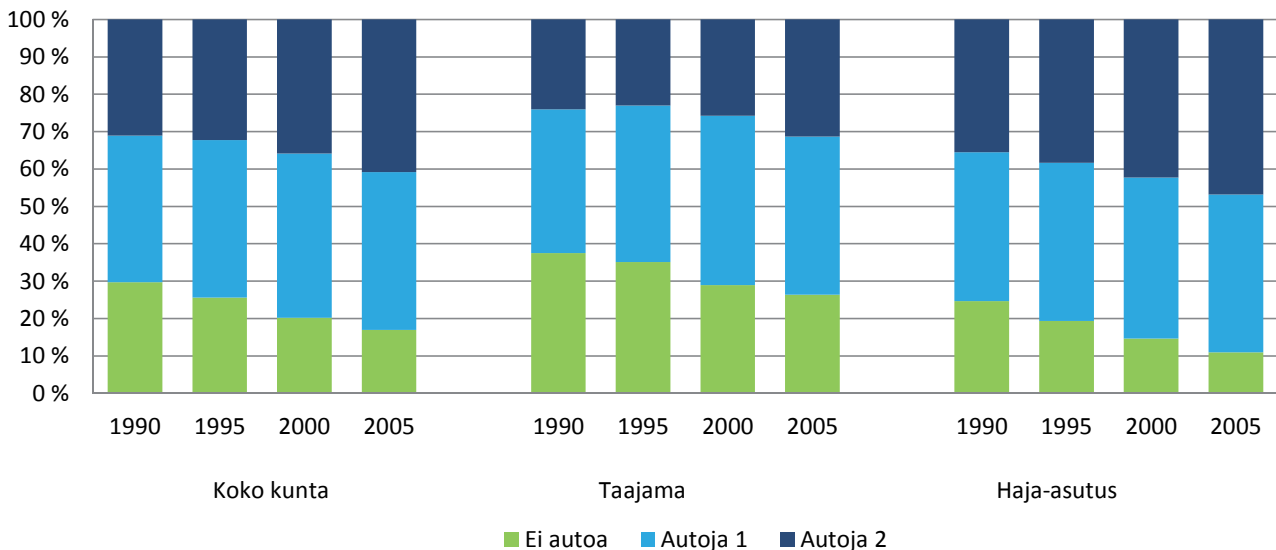
Ihmisten liikkuminen perustuu vahvasti henkilöautoon. Pääosa työ- ja vapaa-ajan matkoista tehdään henkilöautolla. Julkinen liikenne muodostuu linja-autoliikenteestä. Joukkoliikennejärjestelmä muodostuu pikavuoroliikenteestä ja vakiovuoroliikenteestä sekä koulukyytiliikenteestä. Henkilöliikenteen raideliikennepalveluita ei Nummi-Pusulassa ole. Nummi-pusulalaiset kävelevät tai pyöräilevät tai käyttävät joukkoliikennettä jonkin verran työmatkaliikkumiseensa. Kunnat tekevät työtä näiden liikkumismuotojen edistämiseksi.

Autonomistus on kasvanut jonkin verran viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Autottomia talouksia Nummi-Pusulassa oli vuonna 2005 17 %, haja-asutusalueella asuvista 11 %. Haja-asutusalueella asuvien talouksissa kahden auton omistus on myös lisääntynyt selvästi. Kahden auton omistavia talouksia oli vuonna 2005 40 % kaikista Nummi-Pusulan talouksista.

Asukaskyselyyn vastanneiden nummi-pusulalaisten mukaan autottomia kotitalouksia oli alle 5 %, yhden auton talouksia oli yli 20 %, kahden auton talouksia 63 % ja kolmen auton talouksia 10 %.

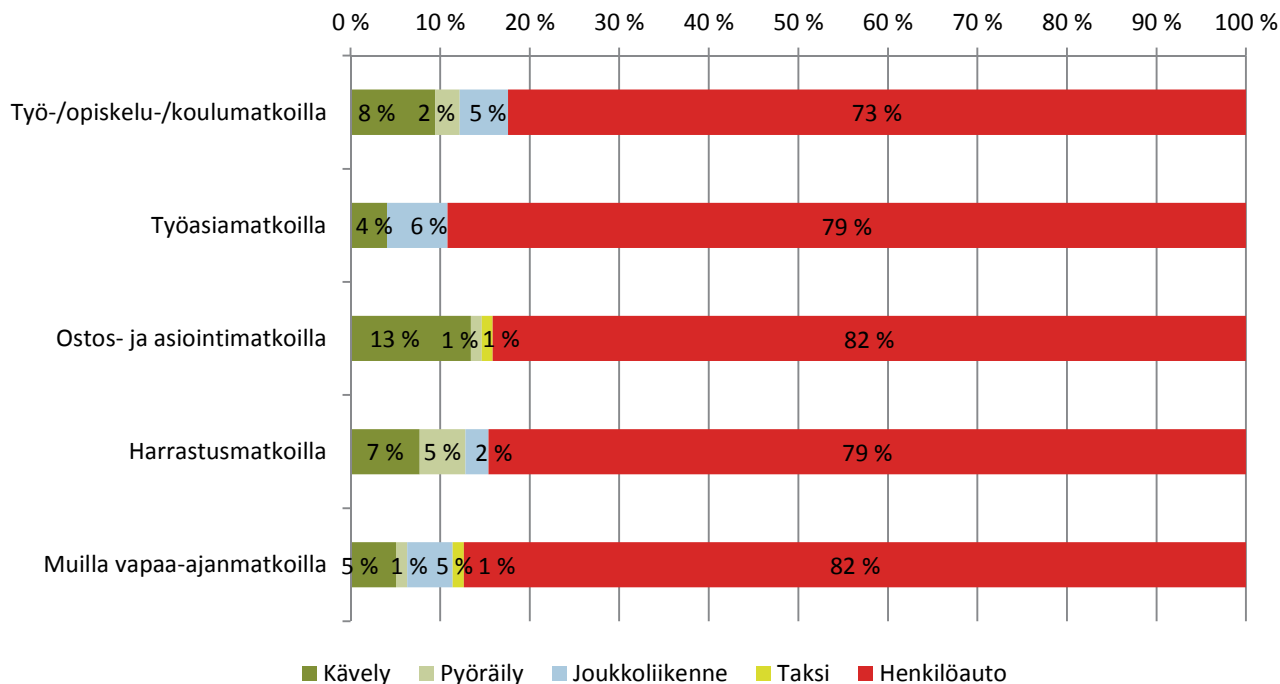
Asukaskyselyyn vastanneet liikkuvat kaikilla matkoillaan eniten henkilöautolla. Jalan tai polkupyörällä kuljetaan eniten ostos ja asiointimatkoilla sekä työ-/opiskelu-/koulumatkoilla, vähiten kävellään tai pyöräillään työasiointimatkoilla. Lyhyitä 0–2 kilometrin työ- ja opiskelumatkoja kuljetaan kuitenkin useimmiten jalan, polkupyörällä kuljetaan 2–5 kilometrin matkoja, lähes 50 % kyselyyn vastanneista. Pitkillä työmatkoilla käytetään myös joukkoliikennettä jonkin verran, hieman alle 10 % vastanneista.

Autonomistusaste Nummi-Pusulassa



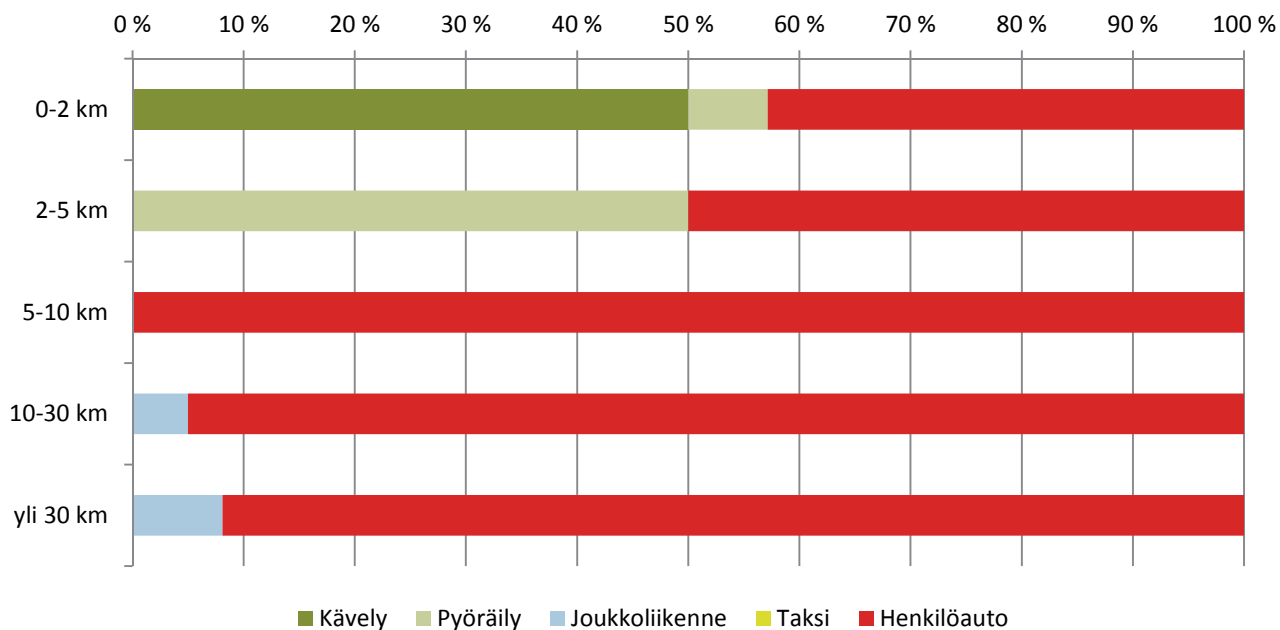
Kuva 10. Autonomistuksen kehitys Nummi-Pusulassa.

Pääasiallinen kulkutapa eri matkoilla



Kuva 11. Asukaskyselyyn vastanneiden pääasialliset kulkutavat.

Kulkutavat eripituisilla työ- ja opiskelumatkoilla



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

Asuinympäristö vaikuttaa vahvasti autonomistukseen, auton käyttöön ja liikkumisen määrään. Liikkumisen tarpeeseen vaikuttavat erityisesti asumisen ja palveluiden keskinäinen sijainti sekä saatavilla olevien palveluiden monipuolisuus. Taajamien keskustat ja sellaiset yhdyskuntarakenteet, joissa suurin osa asukkaista asuu 0–5 kilometrin säteellä keskustan palveluista, ovat asukkaiden käyttämien kulkutapojen suhteen kestävämpiä. Mikäli kävely- ja pyöräily-ympäristöt ovat viihtyisiä ja ne koetaan turvallisiksi, ihmiset kulkevat mielellään kävellen tai polkupyörällä pidempiäkin matkoja. Lyhyet matkat tehdään mieluiten kävellen tai pyöräillen. Nummi-Pusulassa on haasteellista lisätä kestävien liikkumistapojen käyttämistä, mutta eniten voitaneen vaikuttaa ihmisten vapaa-ajan liikkumiseen.

Kysyttäessä asukkailla miten he haluaisivat liikkua päivittäisen matkansa, 32 % vastaajista valitsisi nykyistä kestävämmän liikkumistavan. 6 % vastaajista haluaisi liikkua päivittäiset matkansa kävellen tai polkupyörällä ja 24 % vastaajista haluaisi liikkua joukkoliikenteellä. 39 % vastaajista on tyytyväisiä nykyiseen tapaansa.

Asukaskyselyn mukaan asuinpaikan valintaan vaikutti eniten kunnan keskustan läheisyys ja sujuvat autoliikenteen yhteydet, seuraavaksi eniten vaikutti mahdollisuus kulkea työ- ja opiskelumatkat kävellen tai polkupyörällä, peruspalveluiden saatavuus kävellen tai pyörällä sekä mahdollisuus kulkea työ- tai opiskelumatkat joukkoliikenteellä.

Kuinka paljon jokin seuraavista tekijöistä on vaikuttanut asuinpaikan valintaasi?



Kuva 13. Asuinpaikan valintaan eniten vaikuttavat tekijät.

3.2 Liikenneturvallisuus

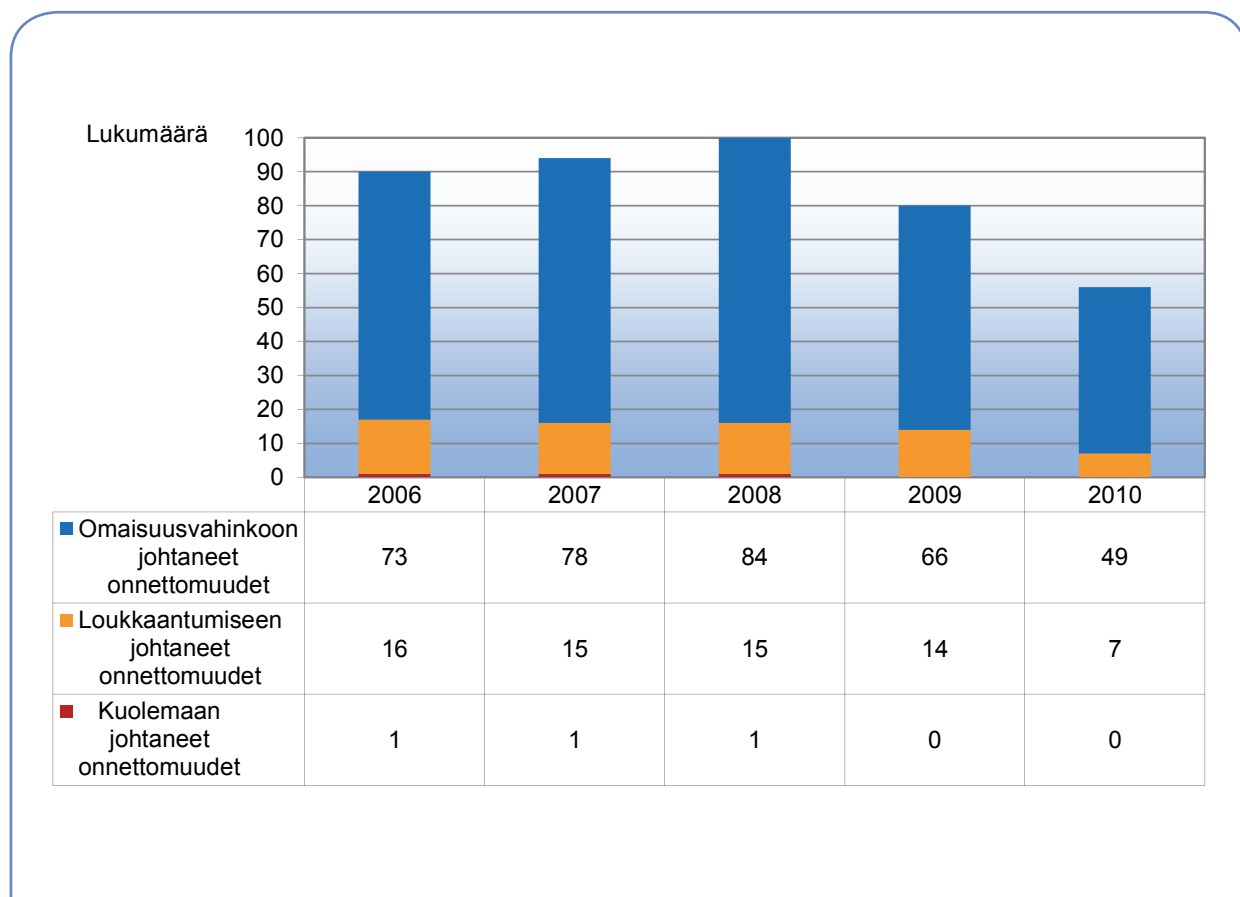
3.2.1 Liikenneonnettomuudet

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.

Nummi-Pusulassa tapahtui tarkasteluviikkojen aikana yhteensä 420 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 393 kappaletta tapahtui maanteillä ja 27 kappaletta kaduilla ja yksityisteillä. Henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 70 kappaletta, (16,7 % kaikista onnettomuuksista). Henkilövahinko-onnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui 67



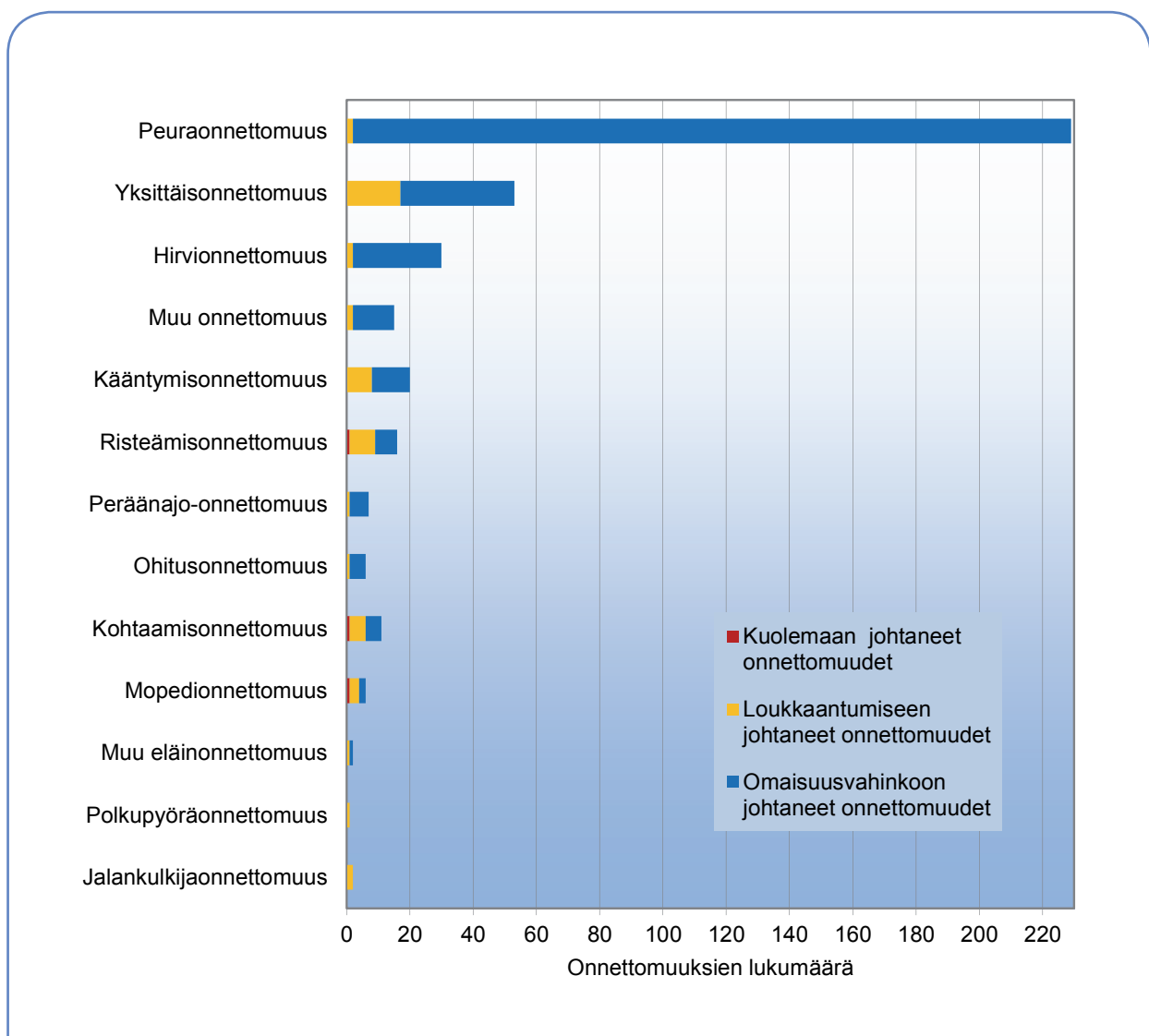
Kuva 14. Nummi-Pusulassa tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 2006–2010.

kappaletta (16 % kaikista onnettomuuksista) ja kuolemaan johtaneita tapahtui 3 kappaletta (0,7 % kaikista onnettomuuksista ja 4,2 % kaikista henkilövahinko-onnettomuuksista). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kaksi tapahtui maanteillä ja yksi kunnan hallinnassa olevalla kadulla. Tapahtuneissa henkilövahinko-onnettomuuksissa kuoli yhteensä kolme henkilöä ja loukkaantui 67 henkilöä (kuva 14).

Kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena yhteensä 19 onnettomuudessa (4,5 %). Kaikki alkoholionnettomuudet olivat tapahtuneet maanteillä. Alkoholionnettomuuksista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli 13 (19 % kaikista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista). Alkoholionnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 20 henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Nummi-Pusulassa tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui 2,18 henkilöä ja kuoli keskimäärin 0,09 henkilöä tuhatta asukasta kohden. Valtakunnalliset vastaavat luvut ovat 0,85 ja 0,05. Luvuissa ovat mukana myös alkoholionnettomuudet. Loukkaantuneiden määrä on siis selvästi valtakunnallista tasoa korkeampi!

Nummi-Pusulan kunnan alueella kaikista maanteillä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista suurin osa oli peura- tai hirvionnettomuuksia. Seuraavaksi eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia sekä kääntymisonnettomuuksia. Nummi-Pusulassa tapahtui tarkasteluvuosina yksi loukkaantumiseen johtanut hirvionnettomuus.



Kuva 15. Nummi-Pusulan maanteillä tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien onnettomuusluokat.



Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat olivat yksittäisonnettomuus (41 %, 17 kappaletta), risteämisonnettomuus (14 %, 12 kappaletta) ja kääntymisonnettomuus (11 %, 8 kappaletta). Kuolemaan johtaneet ajoneuvo-liikenteen onnettomuudet olivat yksi risteämisonnettomuus, yksi kohtaamisonnettomuus. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista vain neljä (5,7 %) tapahtui taajamamerkin vaikutusalueella.

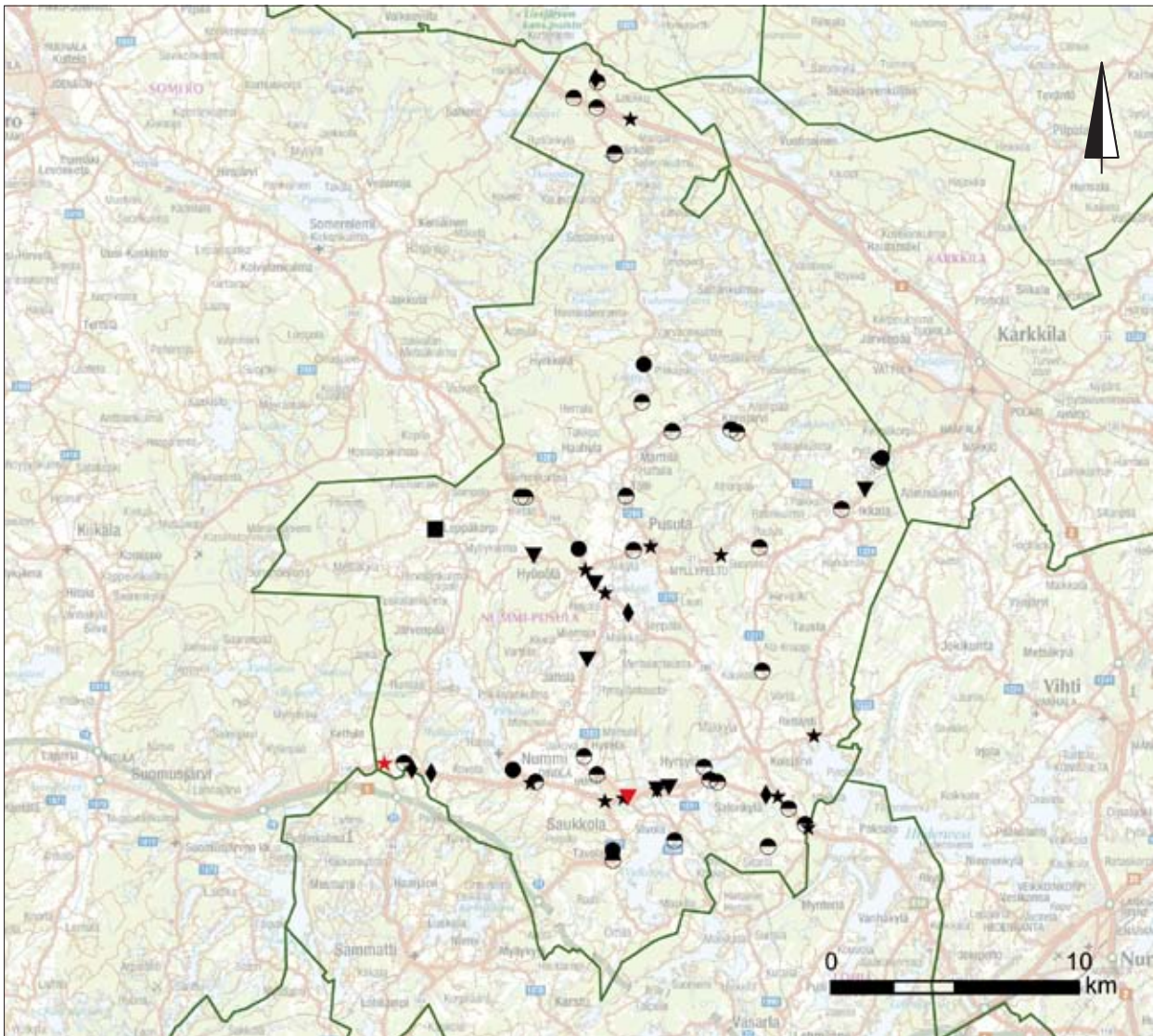
Kevyen liikenteen onnettomuuksia (jalankulkija-, polkupyörä- tai mopedionnettomuus) Nummi-Pusulassa oli tapahtunut seitsemän, joista yksi (polkupyöräilijä) johti kuolemaan. Yleisin henkilövahinkoon johtanut kevyen liikenteen onnettomuus oli mopo-onnettomuus.

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista kolmasosa tapahtui valtateillä, kolmasosa seututeillä ja kolmasosa yhdysteillä.

Maanteistä eniten henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui maantiellä 110 (Turuntie, aikaisemmin valtatie 1), 23 kappaletta sekä maanteillä 280 (Someron tie), (6 kappaletta) ja 127 (Hyönöläntie, Pusulantie), 5 kappaletta. Alemman luokan yhdysteillä tapahtuneet onnettomuudet olivat pääosin yksittäisiä suistumisonnettomuuksia, mikä kielii liian suurista ajonopeuksista. Maanteiden osalta pahimmat autoliikenteen ongelmakohdat näkyvät *kuvassa 17* esitetyissä liikenneonnettomuuksien kasautumapisteissä. Pahimmat onnettomuuksien kasautumapisteet olivat maantiellä 110 ennen moottoritien valmistumista.

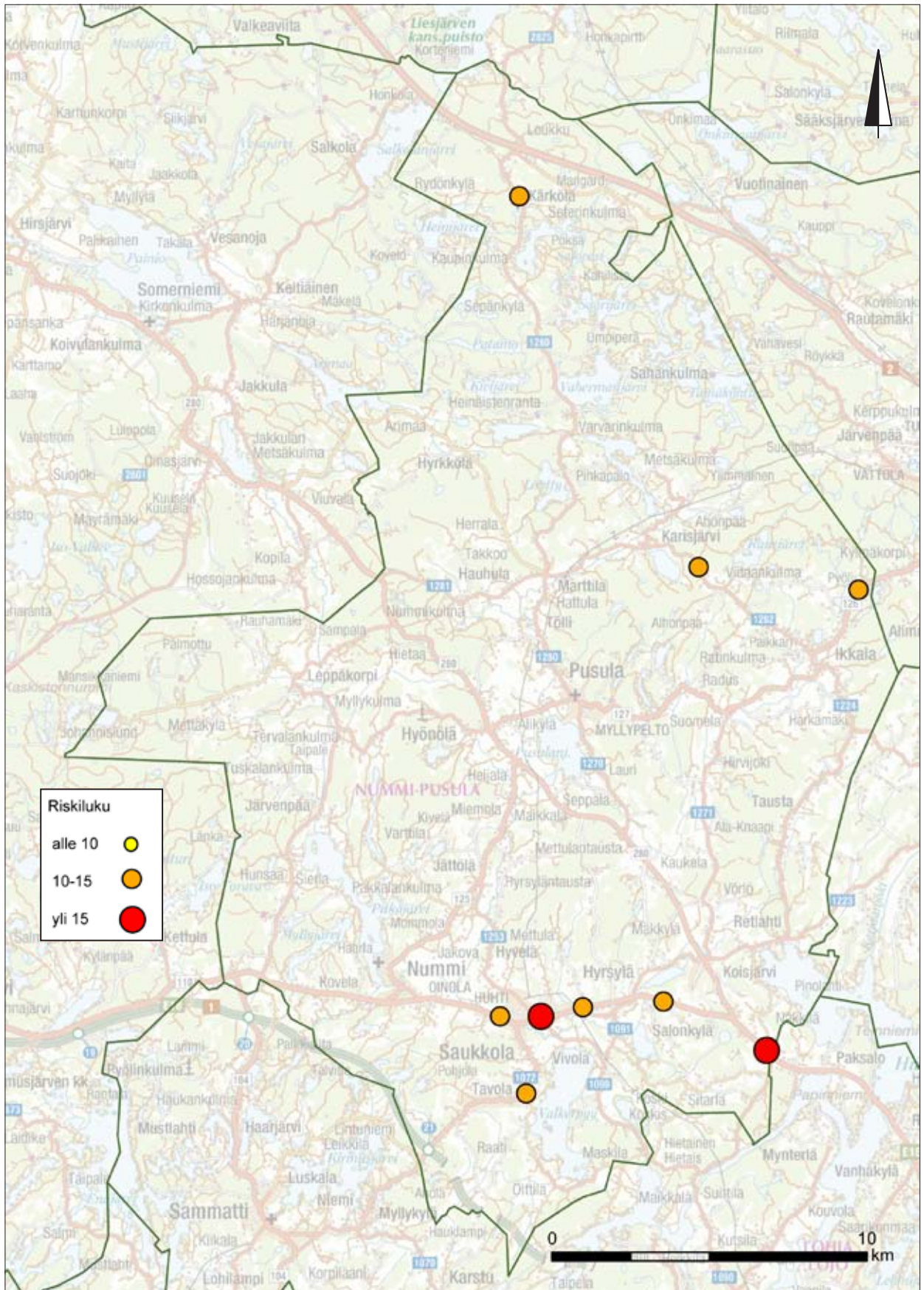
Maantien 110 (valtatie 1) osuus tarkastelujaksolla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista on 33 %, maantien 280 osuus 8 % ja maantien 127 osuus 7 %.

Kaduilla tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista (yhteensä 4 kappaletta, 6 %) kaksi tapahtui Saukkolassa ja kaksi haja-asutusalueella olevilla teillä.



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

Kuva 16. Nummi-Pusulan alueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet maanteillä vuosina 2006–2010.



Kuva 17. Liikenneonnettomuuksien kasautumapistees Nummi-Pusulassa.

(Riskiluku = kasautumapisteesssä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärän summa painottaen henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella 5 ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella 1. Kasautumapisteesssä 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*):

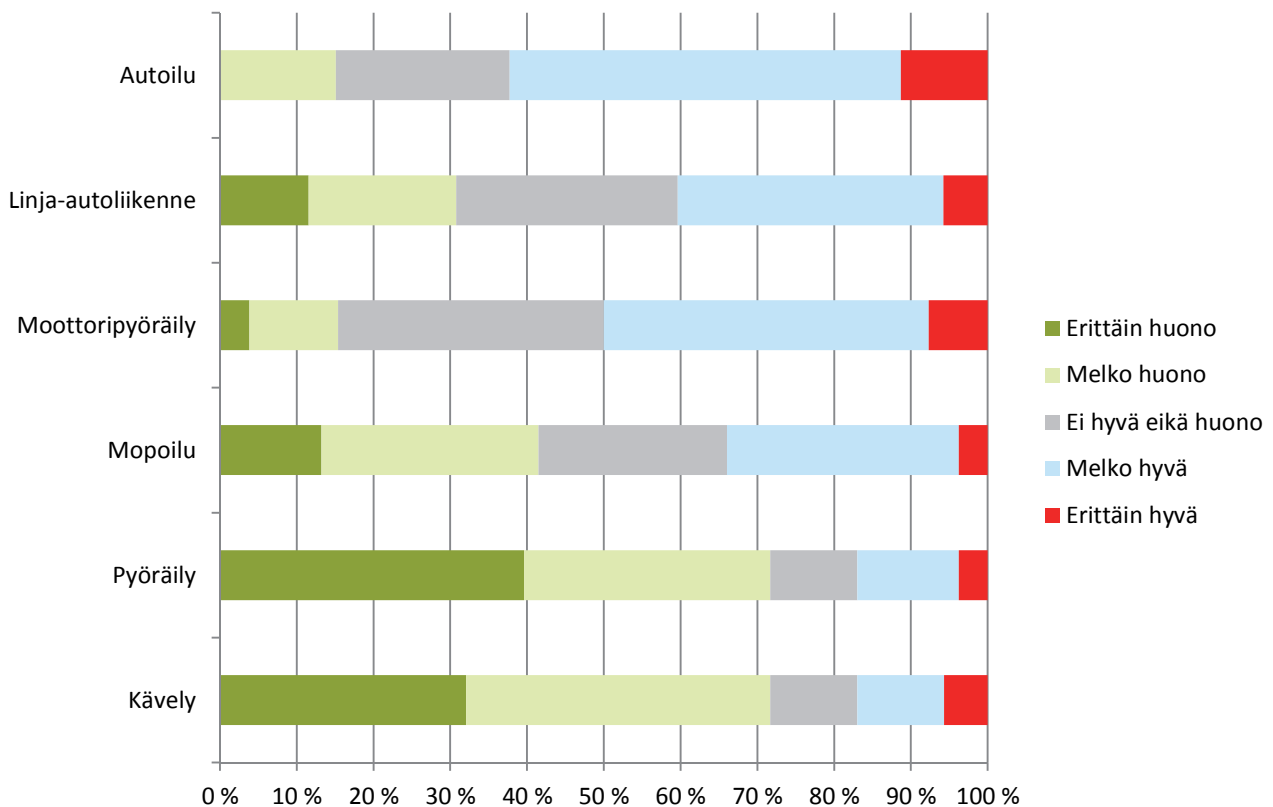
- kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- loukkaantumiseen johtanut onnettomuus 493 000 €
- omaisuusvahinko-onnettomuus 2 950 €.

Edellä mainittujen onnettomuuskustannusten perusteella yhteiskunnalle ja kunnalle (arviolta 20–30 % kokonaiskustannuksista) aiheutuneet kustannukset olivat Nummi-Pusulassa 8,2 miljoonaa euroa vuodessa ja kunnan osuus näistä kustannuksista 1,6–2,5 miljoonaa euroa vuodessa.

3.2.3 Koettu liikenneturvallisuus

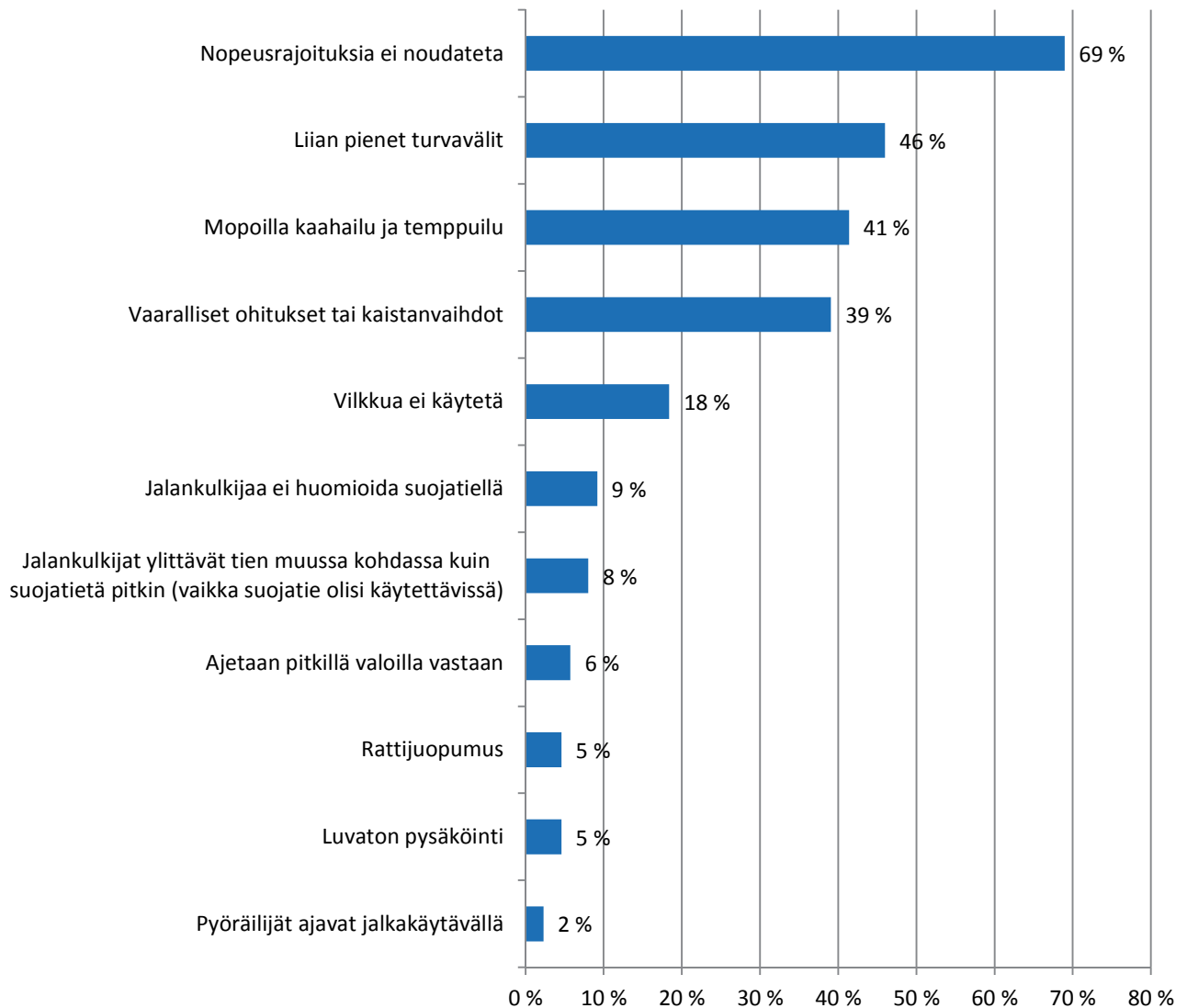
Asukaskyselyn tulosten mukaan yli puolet (51 %) nummi-pusulalaisista kokee liikenneturvallisuuksien kotikunnassaan huonoksi tai erittäin huonoksi. Erittäin hyväksi tai melko hyväksi liikenneturvallisuuksien tilanteen kokee lähes kolmannes (28 %). Kävely ja etenkin pyöräily koetaan liikkumismuodoista turvattomimmiksi. Liikkujaryhmistä turvattomimmassa asemassa olevaksi koetaan lapset (alle 13 vuotiaat), liikuntaesteiset sekä yli 65-vuotiaat.

Koettu liikenneturvallisuuden tila



Kuva 18. Koettu liikenneturvallisuus eri liikkumismuotojen suhteen.

Vastaajien havaitsemia päivittäisiä liikenne rikkomuksia



Kuva 19. Liikenteessä havaitut rikkomukset nummi-pusulalaisten mukaan.

Vastaajien liikenteessä havaitsemat rikkomukset liittyvät useimmiten nopeusrajoitusten noudattamattomuuteen, liian pieniin turvaväleihin, mopoilla kaahailuun ja tempuiluun, vaarallisiin ohituksiin ja kaistanvaihtoihin sekä vilkun käyttämättömyyteen.

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:

- Nummentie (maantie 1251)
- Nummen kirkonkylän alue
- Jättöläntie (maantie 1253), erityisesti kevyen liikenteen kannalta.

Turvallisen ja kestävä liikunnan ongelmat ja esteet

Asukaskyselyissä kysyttiin liikkumistottumusten lisäksi asukkaiden vapaita mielipiteitä liikkumistapoihin liit-

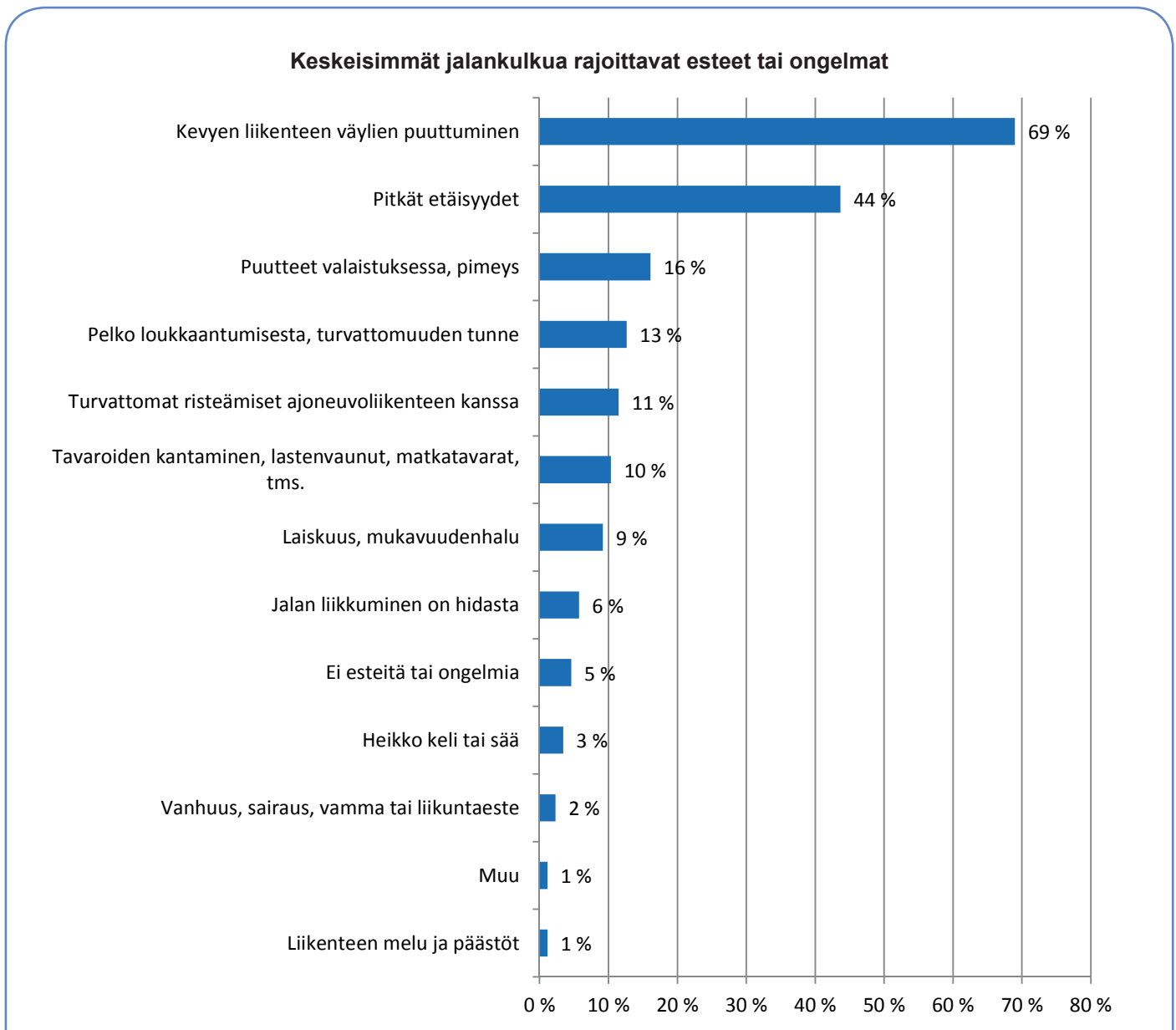
tyvistä esteistä ja ongelmista. Jalankulun suurimmiksi ongelmiksi ja esteiksi nousivat kevyen liikenteen väylien puute, pitkät etäisyydet, puutteet valaistuksessa sekä pelko loukkaantumisesta ja turvattomuuden tunne.

Pyöräilyä rajoittaviksi suurimmiksi ongelmiksi nousivat pyöriteiden puuttuminen ja pitkät etäisyydet. Joukkoliikenteen käyttöä rajoittavat eniten yhteyksien puuttuminen, aikataulujen sopimattomuus tai heikot vaihtoyhteydet. Lisäksi joukkoliikenteen käyttöä rajoittavat aikataulujen hankaluus ja vuorotarjonnan vähäisyys. Vapamuotoisissa kommentoissa toivotaan eniten aikataulujen, reittien ja vuorotarjonnan lisäystä muokkausta.

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

3.2.4 Turvalaitteiden käyttö

Nummi-pusulalaiset käyttävät turvalaitteista parhaiten turvavyötä autoillessa, heijastinta pimeään aikaan kulkiessaan sekä kypärää mopoillessaan. Heikoiden käytetään handfree-laitteita autoiltaessa. Kypärää pyöräillessä käyttää alle 70 % asukaskyselyyn vastanneista.



Kuva 20. Jalankulun esteitä ja ongelmia asukaskyselyn tulosten mukaan.

3.3 Yhteenveto

LIIKENNEONNETTOMUUDET

- Nummi-Pusulan kunnan alueella tapahtui vuosina 2006–2010 yhteensä 420 liikenneonnettomuutta
- Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui 67 kappaletta ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 3 kappaletta.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui valtatiellä maanteillä 110, 280 ja 127. Paljon yksittäisonnettomuuksia on tapahtunut myös yhdysteillä
- Onnettomuustyypeistä yleisin on ollut peuraonnettomuus, toiseksi hirvionnettomuus (omaisuusvahinkoihin johtaneista pääasiassa). Henkilövahinkoihin johtaneissa onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuusluokat ovat yksittäisonnettomuus, risteämis- onnettomuus, kääntymisonnettomuus ja mopedionnettomuus. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa tapahtui suhteellisesti eniten henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia.
- Onnettomuuksien kasautumapisteitä löytyi kunnan alueelta 9 kappaletta, joista 5 maanteillä 110.
- Nummi-Pusulan kunnan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet keskimäärin 8,4 miljoonaa euroa vuodessa, joista kunnan osuudeksi voidaan arvioida noin 1,6–2,5 miljoonaa euroa vuodessa.

ASUKASKYSELY

- Asukaskyselyyn vastasi 84 nummi-pusulaista, joista lähes 80 % omistaa polkupyörän. Joukkoliikennelippuja vastaajista sen sijaan on vain noin kuudella prosentilla
- Vastaajista yli puolet liikkuu jalan tai polkupyörällä lyhyet 0–2 kilometrin työ- ja koulumatkat ja puolet vastaajista liikkuu 2–5 kilometrin pituiset matkat polkupyörällä.
- Turvalaitteista parhaiten käytetään turvavyötä ja heijastinta, huonoiten handsfree-laitteita. Pyöräilykypärää käyttää 63 % vastaajista.
- Liikenneturvallisuuden kokee erittäin hyväksi tai melko hyväksi 28 % vastaajista, 51 % kokee sen erittäin tai melko huonoksi.
- Lasten, liikuntarajoitteisten ja yli 65-vuotiaiden liikenneturvallisuus koetaan heikoimmaksi. Synä näihin mainittiin autoilijoiden ylinopeudet, piittamattomuus, koulureittien turvattomuus, huono talvikunnossapito ja esteettömyyden puutteet.
- Kävely- ja pyöräilyolosuhteissa ja joukkoliikenteen palvelutasossa on vastaajien mielestä eniten kehittämistarvetta. Mainintoja saivat myös teiden ja katujen kunnossapito ja liikennekäyttäytyminen
- Jalankulun ja pyöräilyn suurimpia esteitä ja ongelmia ovat kevyen liikenteen väylien puute, pitkät etäisyydet, valaistuksen puutteet ja huono kunnossapito.
- Havaituista liikenne rikkomuksista eniten mainittiin nopeusrajoitusten noudattamattomuus, piittaamattomuus jalankulkijoista suojatiellä, liian pienet turvavälit sekä vilkun käyttämättömyys.
- Omiksi liikenne rikkomuksikseen vastaajat mainitsivat ylinopeudet, handsfree-laitteiden puuttumisen, tien ylittämisen muualta kuin suojatiellä sekä pyöräilyn jalkakäytävällä tai suojatiellä.

4 Liikenneturvallisuustavoitteet

Liikenneturvallisuuden, turvallisen ja kestävästi 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-
aatteena 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 kestävänsä kehityksen periaatteiden mukaisesti, vähentäen moottoriliikenteen tarvetta ja edistäen sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävänsä liikkumista.

- Lisätään liikenneturvallisuuden merkitystä maankäytön toimenpiteiden suunnittelussa ja arvioinnissa.
- Suositaan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä, jotka vähentävät liikkumistarvetta ja riippuvuutta henkilöautoista, edistävät ympäristöystävällisten kulkumuotojen käyttöä ja tukevat kestävänsä 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 matkakeitjujen syntymistä sekä fyysisten että hallinnollisten toimenpiteiden avulla. Tuetaan erityisesti raideliikenteen käyttöä edistäviä toimenpiteitä.
- Parannetaan kevytliikenteen käyttömahdollisuuksia lähiliikkumisessa ja keskusten välillä.
- Taajamissa vähennetään läpikulkuliikenteen aiheuttamaa riskiä ja parannetaan erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta.
- Päätieverkolla parannetaan varsinkin liittymien turvallisuutta. Pääteiden linjaosuuksilla pyritään lieventämään onnettomuuksien seurauksia ja vähentämään eläinonnettomuuksien riskiä.

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

4.3 Nummi-Pusulan visio ja tavoitteet

4.3.1 Turvallisen ja kestävästi liikuttamisen visio

Nummi-Pusulan liikenneturvallisuustyön vision tarkoituksena on kuvata alueen liikennejärjestelmälle ja kunnan yhdyskuntarakenteelle asetettua tavoitetilaa. Vision avulla pyritään kokoamaan eri tahojen voimat

kestävän ja turvallisen liikuttamisen edistämiseksi. Visio on suunnattu sekä liikenteen ja maankäytön asiantuntijoille että päätöksen tekijöille ja kunnan 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 sisällä kuin muiden kuntien ja toimijoiden kesken.
- Lisätään kävelyn, pyöräilyn olosuhteiden painoarvoa ja mahdollisuuksia.
- Lisätään joukkoliikenteen tarjontaa, pysäkki- ja liityntäpysäköintijärjestelyitä sekä kehitetään matkustajainformaatiota.
- Välitetään ajanmukaista liikenneturvallisuustietoa ja annetaan tukea lasten, nuorten, iäkkäiden ja liikkumisrajoitteisten parissa työskenteleville.
- Korostetaan liikennesääntöjen noudattamisen merkitystä.
- Tuetaan nopeusrajoitusten noudattamista asennekasvatuksen ja rakenteellisin keinoin.
- Parannetaan olemassa olevan tie- ja katuverkon laatua.
- Kannustetaan ja opastetaan turvalaitteiden käyttöön
- Tarjotaan kunnan asukkaille tietoa liikenteen riskeistä eri kulkutavoilla ja riskikäyttäytymisen seurauksista.
- Korostetaan liikennesääntöjen noudattamisen tärkeyttä.

4.3.3 Määrälliset tavoitteet

MÄÄRÄLLISET TAVOITTEET

VÄHENNETÄÄN LIIKENNEONNETTOMUUKSIA >>

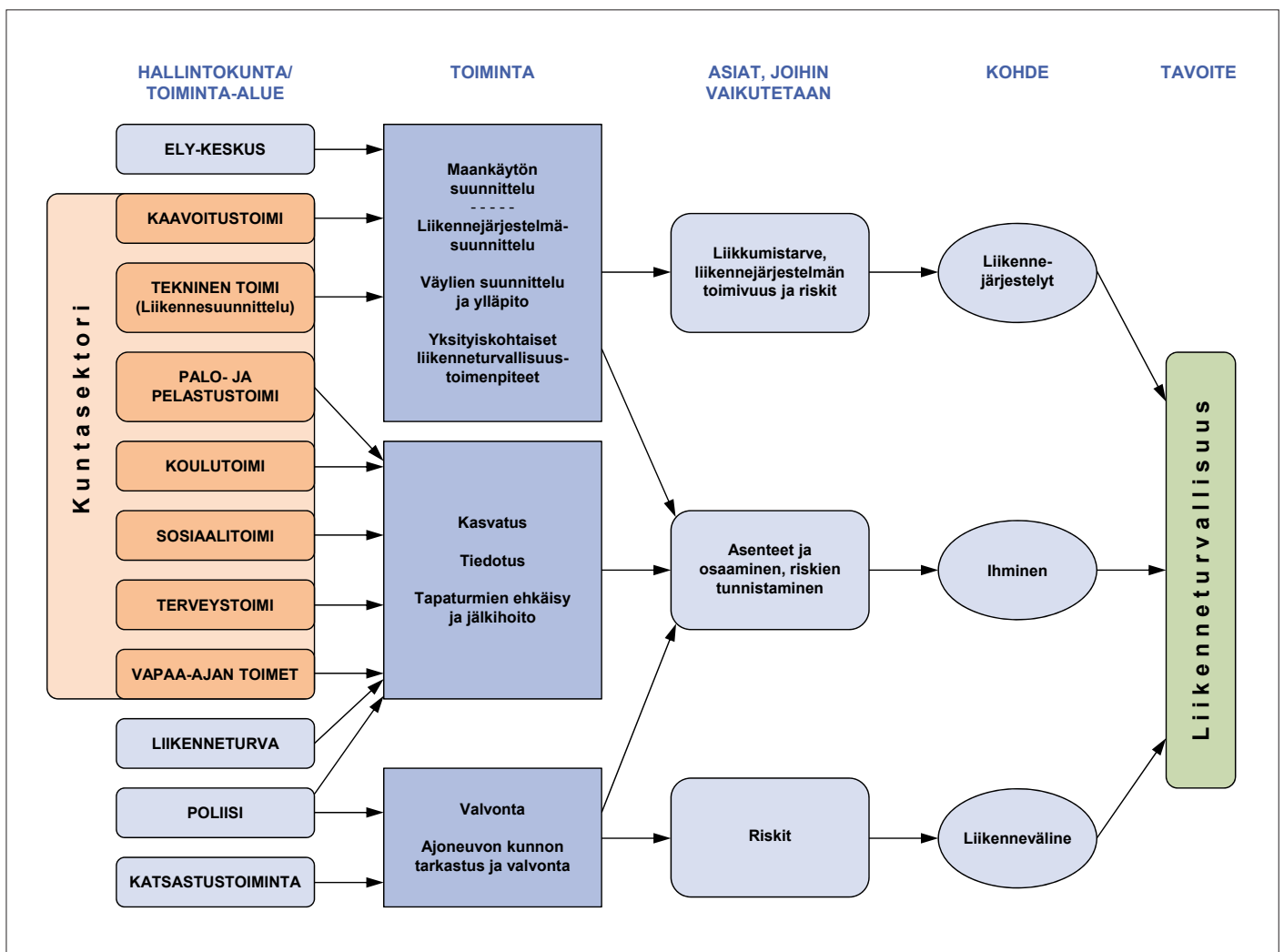
- **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**
- Vuoteen 2014 mennessä liikennekuolemia on korkeintaan 0,5/vuosi
- Vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemia korkeintaan 0,3/vuosi.

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

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

Työryhmän keskeisiä tehtäviä ovat muun muassa:

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

5.1.1 Liikenneturvallisuustyöryhmä

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

- Jorma Lehtonen, tekninen johtaja, pj.
- Pirkko Kainiemi, rakennustarkastus
- Iiris Koivula, aluearkkitehti
- Päivi Tuomi, sivistysjohtaja
- Perusturvakuntayhtymä Karviaisen edustaja
- Marko Kelkka, Uudenmaan ELY-keskus
- Teemu Värtinen, L-U poliisilaitos
- Varpu Tavaststjerna, Liikenneturva

5.2 Eri osapuolten rooli ja vastuut

5.2.1 Kuntien edustajat

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

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

Teknisen toimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Joukkoliikennettä, liikenneympäristöä ja katujen kunnossapitoa koskevien toimenpiteiden edistäminen
- Liikenneturvallisuusasioiden ja kestävästä 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 jatkokotimenpiteiden koordinointi
- Tiedottaminen joukkoliikennettä, liikennejärjestelyjä ja kaavoitusta koskevista asioista (asukkaat, päätöksentekijät, työryhmä).

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

Sivistystoimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Lasten ja nuorten liikennekasvatus koskien sekä kestäviä liikkumisvalintoja että turvallista liikkumista (säännöt, turvalaitteet ja -välineet)
- Huolehtia opettavan/ohjaavan henkilöstön riittävästä liikenne(turvallisuus)asian-tuntemuksesta
- 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 liikenneturvallisuusasiantuntemuksesta työn toimenkuva ja kohderyhmä huomioiden
- Välittää ajantasaista liikenneturvallisuusmateriaalia (opetusmateriaali, tiedotteet, julisteet) eri toimipisteisiin (neuvolat, terveyskeskukset, koulu- ja työterveyshuolto, vanhainkodit ja palvelutalot, ja niin edelleen)
- Välittää tekniselle toimelle eri liikkujaryhmien kokemien liikkumisen ongelmien ja esteiden (esteetömyys, turvattomuus, ja niin edelleen)
- Sisällyttää liikkumisen valintoja ja liikenneturvallisuutta koskevien asioiden ennaltaehkäisevään terveydenhoitoon ja muuhun neuvontaan
- Huolehtia palvelukuljetusten liikenneturvallisuudesta ja ekologisuudesta.

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

Päätöksentekijöiden tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Kaikki päätöksentekijät: Resursoida liikenneturvallisuussuunnitelman toteutus (henkilö- ja raharesurssit)
- Liikenneryhmän päätöksentekijäjäsien: 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 tienkäyttäjryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia.
- Tarjoaa kunnille koulutusapua, toimintavihjeitä ja materiaalia eri-ikäisten asukkaiden liikennekasvatukseen, autoilijoiden jatkokoulutukseen, henkilöstön perehdyttämiskoulutukseen ja teematilaisuuksiin.
- Informoi työryhmää valtakunnallisesta liikenneturvallisuustyöstä ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutkimusten tuloksista.

Poliisi

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

Poliisin tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

- sa (lähi-/koulupoliisit, keskusteluryhmät)
- Erilaisiin tapahtumiin osallistuminen ja kampanjoien/tempausten toteuttaminen
- Lausuntojen antaminen kunnan liikenteenohjauspäätöksistä ja uusista liikennemerkeistä
- Yhteiset 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)
- Kunnan liikenneonnettomuustilanteen seuranta ja analysointi
- Tiedotteiden laatiminen onnettomuustilanteen kehityksestä ja ajankohtaisista teemoista yhdessä poliisin ja teknisen toimen kanssa
- Kasvatus- ja valistustyö kouluissa ja oppilaitoksissa
- Erilaisiin tapahtumiin osallistuminen ja kampanjoien/tempausten toteuttaminen
- Liikenneturvallisuusasioiden esiin nostaminen kaavalausunnoissa.

Uudenmaan ELY-keskus

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

ja hirviaitojen rakentamisella. Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla säädetään ajonopeuksia. Teiden talvihoidolla ELY-keskus turvaa elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja kansalaisten päivittäisen liikkumisen myös talviaikaan.

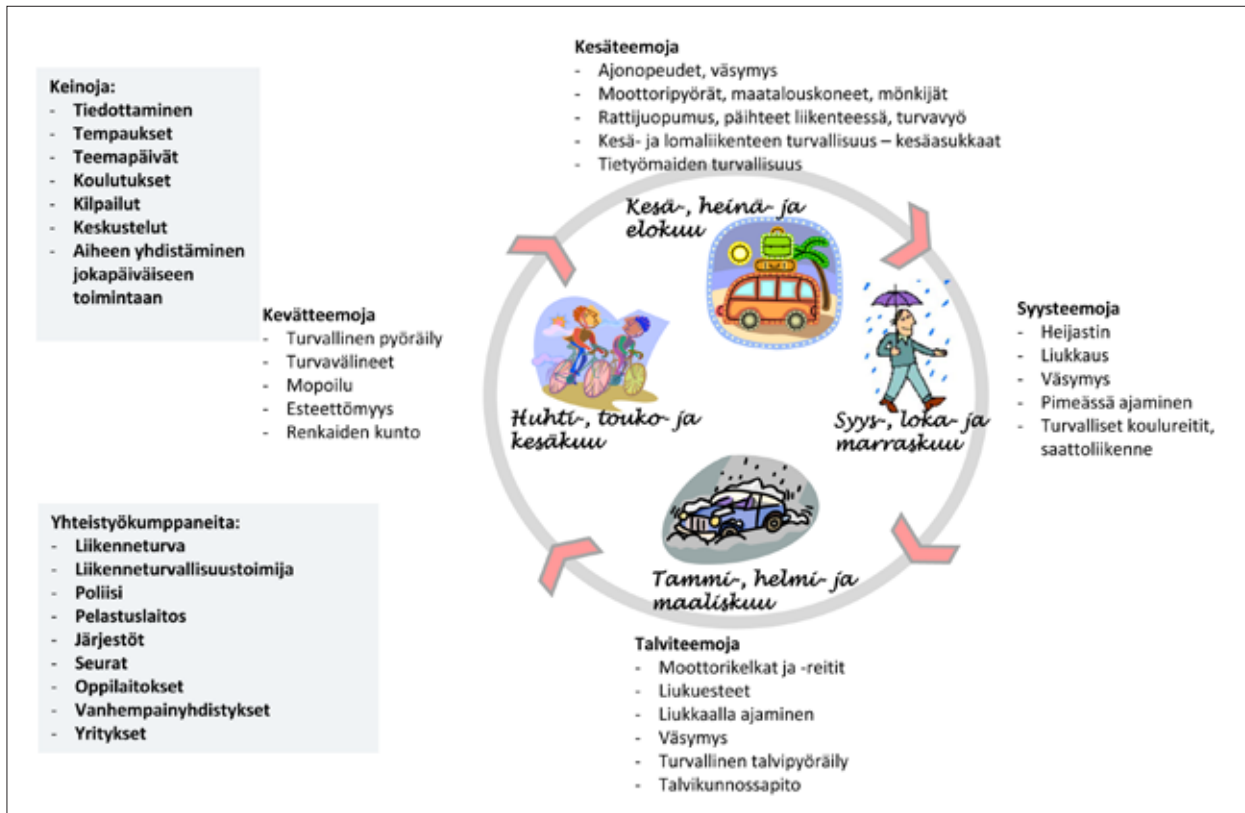
Näiden lisäksi ELY-keskus koordinoi ja tukee kuntien liikenneturvallisuustyötä osallistumalla liikenneturvallisuuksiryhmien toimintaan, aktivoimalla kuntia liikenneturvallisuussuunnittelussa sekä järjestämällä koulutusta.

5.3 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli

Kuntien liikenneturvallisuustyön toiminnan perustan muodostavat säännöllisesti, vähintään kerran, miehitetyt kaksi kertaa vuodessa, pidettävät liikenneturvallisuustyöryhmän kokoontumiset. Säännöllisten kokousten lisäksi voidaan järjestää erillisiä pienemmän joukon suunnittelu-/ideointipalavereita yksittäisten toimenpiteiden edistämiseksi.

Kokousten tarkoituksena on edistää ja koordinoi da kunkin kunnan liikenneturvallisuustyötä eli sopia konkreettisesti liikenneturvallisuussuunnitelman käytännön toteutuksesta. Kokoukset ovat myös erinomainen foorumi lisätä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa liikenne(turvallisuus)asioista eri hallintokuntien välillä sekä muiden ulkopuolisten tahojen kanssa. Kokousten valmistelusta ja ryhmän koolle kutumisesta vastaavat pääsääntöisesti liikenneturvallisuustyöryhmän puheenjohtaja.

Kuhunkin kuntaan parhaiten sopiva malli muovautuu ajan kanssa, kun ryhmien toiminta käynnistyy kunnolla. On tärkeätä, että liikenneturvallisuustyöryhmien jäsenet kokevat yhteistyön mielekkääksi, tiedostavat omat roolinsa yhteistyössä ja pystyvät liittämään liikenneturvallisuustoiminnan osaksi omaa arkipäiväistä työtään.



Kuva 22. Liikenneturvallisuustyön vuosikello.

Kokouskäytännöt

Jotta kokouksille muodostuu selkeä toimintaa ohjaava rooli ja niihin osallistuminen on työryhmäläisille mielekästä, kannattaa kokousten sisältöön ja ennakkovalmisteluun kiinnitettävä erityistä huomiota. On myös tärkeää, että kaikki ryhmän jäsenet osallistuvat kokouksiin ja siellä sovittujen tehtävien suorittamiseen aktiivisesti. Lisäksi:

- Vakioasialista tuo jäämäkkyyttä, 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 sisällyttävä jokaiseen kokoukseen.
- Vierailijaesiintyjät piristävät ja mahdollistavat uusin näkökulmien käsittelyn. Myös kokouspaikka voi vaihdella.

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

Toimenpiteiden suunnittelu

Keskustelu tulevan vuoden toiminnan sisällöstä on käynnistetään vuoden lopussa kokouksessa. Toiminnan suunnittelu perustuu liikenneturvallisuuksuunnitelmassa esitettyihin toimenpide-ehdotuksiin sekä seurannan mahdollisesti esille nostamiin muihin ajankohtaisiin asioihin. On myös tärkeä huolehtia siitä, että kaikki liikkujaryhmät tulevat vuosittain jollakin tavalla huomioituksi. 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, Nummi-Pusu-

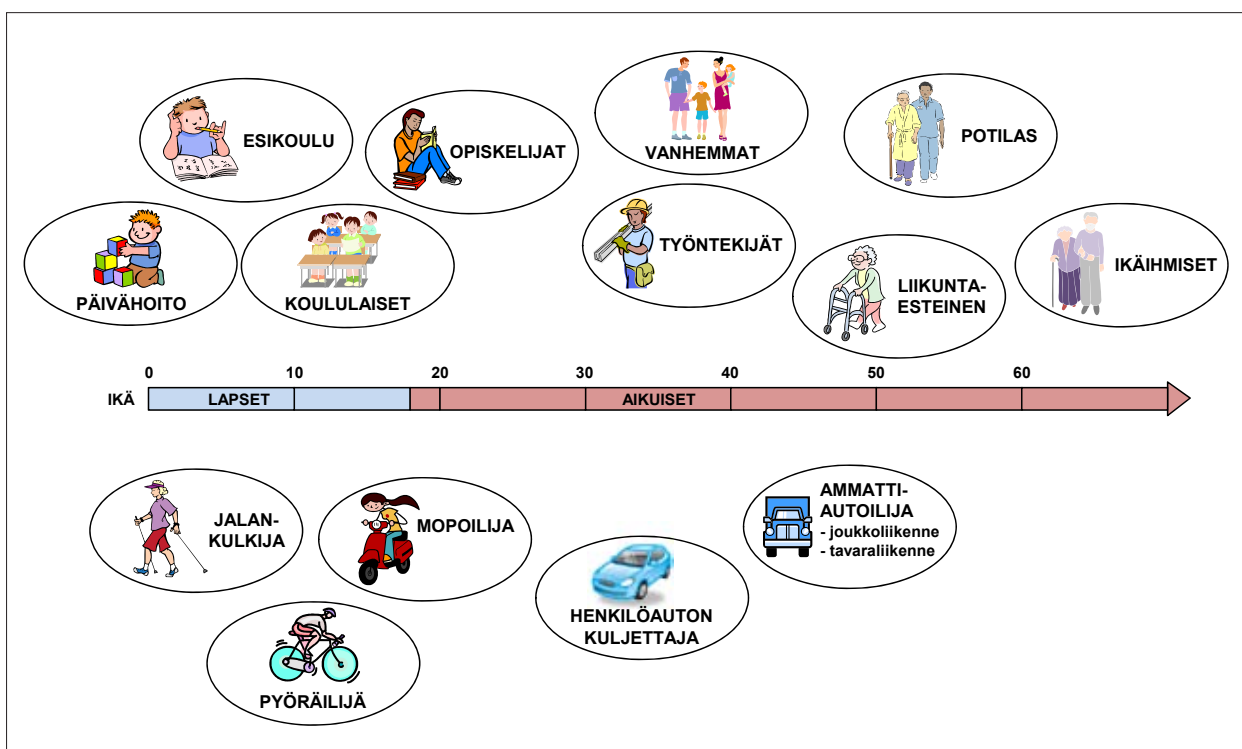
lassa esimerkiksi ensimmäiseksi vaikuttaminen ajonopeuksiin), vuodenaikateemat (esimerkiksi pyöräily säännöt keväällä, heijastimen käyttö ja hirvieläinonnettomuudet syksyllä).

- Liikkeelle kannattaa lähteä helpohkoista toimenpiteistä: esimerkiksi koulujen opetussuunnitelmien liikennesisällön tarkistus, kunnan henkilöstön kouluttaminen, eri liikkujaryhmien jatkokouluttaminen (taloudellisen ja ennakoivan ajotavan kurssit, iäkkäiden ajokurssit, mopokurssit, ja niin edelleen), tiedottaminen (opetus- ja esitemateriaalin jakaminen, tiedotteiden laatiminen, ja niin edelleen).
- Otetaan pysyväksi käytännöksi valtakunnallisiin ja/tai paikallisiin tapahtumiin osallistuminen (Auton päivä, Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Lucian päivä, ja niin edelleen).
- Suunnitellaan toimenpiteet niin, että ne ovat yhdistettävissä edistämävastuussa olevien jokapäiväiseen työhön.

5.4 Liikenneturvallisuus-toiminnan kohderyhmät

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

Liikenneturvallisuustyön kohdentamista voidaan lähestyä useasta eri näkökulmasta. Tyypillisesti kohderyhminä tarkastellaan sekä eri ikäryhmiä että eri 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 tapahtumajärjestäjät, lasten vanhemmat, ja niin edelleen. Turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen kannalta on mielekästä tarkastella ihmisiä elämäntilanteen muutokohdissa, koska niihin liittyy aina liikkumiseen liittyviä valintoja (asuinpaikan- tai työpaikan vaihto, lapsen syntyminen).



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

5.5 Nummi-Pusulan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

Taulukko 1. Yleinen toimintasuunnitelma.

YLEINEN					Päivitetty:
Työryhmä: Jorma Lehtonen, Risto Merimäki					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Eläkeläiset	Sujuva ja esteetön liikkuminen, ajotaidon ylläpito	Liittymien näkemäalueet, luiskat, suojatiet, valaistus, talvikunnossapito	Urakoitsijat, kunta, valtio	Aina	
Työmatkaliikenne	Vähentäminen, liityntäysäköihin järjestäminen	Pysäköintialueiden rakentaminen, katokset	Kunnan kaavoittaja, konsultit	Aina	
Kesäasukkaat	Kesäliikenteen turvallisuus, turhan liikenteen vähentäminen	Kaupalliset palvelut, kunnalliset palvelut	Kauppa, kunta	Kesä	
Liikenneolosuhteet	Turvallinen ajo, maatalousliikenne	Liikenneturvallisuustiedon välittäminen	Kunta	Aina	



5.5.1 Kunnan yleinen toimintasuunnitelma

Taulukko 2. Sivistystoimen toimintasuunnitelma.

SIVISTYSTOIMI					Päivitetty:
Työryhmä: Päivi Tuomi, Kalle Ryökäs, Riia Viitala, koulujen johtajat					
OPETUSTOIMEN JA VARHAISKASVATUKSEN HENKILÖSTÖ					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Henkilöstö, huoltajat, koulukuljetusten hoitajat	Mahdollistan mallioppimisen.	• Sitoutuminen kunnan liikenne- turvallisuustyöhön	Henkilöstö, huoltajat, koululaiskuljettajat, eri alojen asiantuntijat	Vuosittain	
	Päivitan omaa liikennetietout- tani	• Oman esimerkillisen toimin- nan tiedostaminen ja toimimi- nen sen mukaisesti			
	Käyttäydyn esimerkillisesti liikenteessä	• Järjestettyihin koulutus- ja luentotilaisuuksiin osallistu- minen			
	Seuraan ja havainnoin ympä- röivää yhteisöä liikenneympä- ristön ja liikkumisen näkökan- nalta	• Rakentavan yhteistyön ylläpi- täminen eri yhteistyötahojen kesken			
	Huolehdin omalta osaltani tie- don kulkemisesta eri yhteistyö- tahojen välillä				
VARHAISKASVATUS JA PERUSOPETUS					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Päivähoidossa olevat	Parkkipaikka turvallisemmaksi	Lasten jättäminen suunnitellaan turvalliseksi tapahtumaksi	Tekninen toimi, hen- kilökunta ja huoltajat		
	Huomio liikennekäyttäytymi- seen	• Tiedotetaan turvallisuuteen liittyvistä asioista			
Esikoululaiset: "Opintie alkaa"	Koulutieni on turvallinen	• Turvallisen reitin hakeminen ja harjoittelu huoltajien kanssa	Huoltajat	Vuosittain/ kesä-syky	
	Osaan liikkua ryhmässä	• Yhteiset pelisäännöt ja ohjeet	Henkilöstö	Vuosittain/ syky	
	Leikkihipani on turvallinen ja vuodenaikoihin liittyvät erityis- tilanteen huomioidaan esim. talviaikana pulkkamäessä	• Leikkihipan turvallisuuden kiinnitetään huomiota	Henkilöstö	Vuosittain	
	Näyn pimeässä	• Varmistetaan, että oppilailla on heijastin tai heijastinnauha ulkovaatteissa	Koulun henkilöstö, huoltajat, järjestöt	Vuosittain/ syky	
	Liikun turvallisesti koululaiskul- jetuksissa	• Nousen autoon ryntäilemättä, istuudun ja kiinnitän turva- vyön • Matkalla käyttäydyn asiallises- ti ja otan muut kuljetettavat huomioon • Poistun autosta viivyttelemät- tä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa • Poistun autosta viivyttelemät- tä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululais- kuljettajat	Vuosittain	

Jatkuu >

5.5.2 Sivistystoimen toimintasuunnitelma

(Taulukko 2. Sivistystoimen toimintasuunnitelma.)

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
1.–2. luokka: ”Minä jalankulkijana”	Liikun turvallisesti koulussa. Tiedän turvalliset leikkipaikat ja osaan mennä sinne.	Harjoittelua koulussa, koulun alueella ja lähiympäristöissä	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Osaan kulkea koulumatkani turvallisesti. Osaan liikkua suoja- ja kevyen liikenteen väylällä.	Sääntöjen opettelua ja noudattamista	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Tunnen jalankulkijaa koskevia liikennesääntöjä ja liikenne-merkkejä	Sääntöjen, liikenne-merkkien opettelua	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Näyn pimeässä	Varmistetaan, että oppilailla on heijastin tai heijastinnauha ulkovaatteissa	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Liikun turvallisesti koululaiskujetuksissa	<ul style="list-style-type: none"> Nousen autoon ryntäilemättä, istuudun ja kiinnitän turvavyön Matkalla käyttäydyn asiallisesti ja otan muut kuljetettavat huomioon Poistun autosta viivyttämättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa Poistun autosta viivyttämättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa 	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululaiskujettajat	Vuosittain	
3.–4. luokka: ”Minä pyöräilijänä”	Käytän pyöräilykypärää	Kypäräpakko koulussa	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Tunnen jalankulkijaa ja pyöräilijää koskevat säännöt ja liikenne-merkit	Sääntöjen, liikenne-merkkien opettelua	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Hallitsen pyörällä ajamisen	Varmennetaan pyörällä ajotaito	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Osaan pitää pyöräni kunnossa	Opetellaan pyörän kuntoa koskevat oleellisemmat asiat	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Osaan liikkua turvallisesti pimeässä	Tutustutaan jalankulkijan ja pyörän heijastimiin ja valaisimiin	Koulun henkilöstö, huoltajat	Vuosittain	
	Liikun turvallisesti koululaiskujetuksissa	<ul style="list-style-type: none"> Nousen autoon ryntäilemättä, istuudun ja kiinnitän turvavyön Matkalla käyttäydyn asiallisesti ja otan muut kuljetettavat huomioon Poistun autosta viivyttämättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa Poistun autosta viivyttämättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa 	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululaiskujettajat	Vuosittain	

Jatkuu >

(Taulukko 2. Sivistystoimen toimintasuunnitelma.)

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
5.–6. luokka: ”Minä liikenteessä”	Kertaan jalankulkijaa ja pyöräilijää koskevat liikennesäännöt				
	Näen ja näyn pimeässä	Poliisin vierailu			
	Varon liukkaalla	Tutustutaan talven vaatimuksiin			
	Liikun turvallisesti koululaiskulketuksissa	<ul style="list-style-type: none"> Nousen autoon ryntäilemättä, istuudun ja kiinnitän turvavyön Matkalla käyttäydyn asiallisesti ja otan muut kuljetettavat huomioon Poistun autosta viivyttelemättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa Poistun autosta viivyttelemättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa 	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululaiskuljettajat	Vuosittain	
	Osaan käyttää ja käyttäytyä turvallisesti julkisissa kulkuneuvoissa	Hyvät käytöstavat	Yhteistyö: liikennelaitokset	Vuosittain	
7.–9. luokka: ”Minä ja muut liikenteessä”	Kertaan aikaisemmin opittua ja syvennän sääntöjen noudattamista uudessa ympäristössä	Liikkumisen pelisäännöt	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululaiskuljettajat,	Vuosittain/ syksy	
	Liikun liikenteessä turvallisesti moottoriajoneuvolla. Toimin yhteisellä liikenteessä.	Tiedostaa vastuun kuljettajana ja matkustajana	Koulun henkilöstö, huoltajat, poliisi, autokoulut	Vuosittain	
	Olen päihteetön	Asennekasvatus	Koulun henkilöstö, poliisi, huoltajat, autokoulut, terveydenhoitajat		
	Liikun turvallisesti koululaiskulketuksissa	<ul style="list-style-type: none"> Nousen autoon ryntäilemättä, istuudun ja kiinnitän turvavyön Matkalla käyttäydyn asiallisesti ja otan muut kuljetettavat huomioon Poistun autosta viivyttelemättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa Poistun autosta viivyttelemättä, mutta ryntäilemättä ja jos joudun ylittämään tien, odotan kunnes auto on jatkanut matkaansa 	Koulun henkilöstö, huoltajat, koululaiskuljettajat	Vuosittain	

Jatkuu >

(Taulukko 2. Sivistystoimen toimintasuunnitelma.)

MUU OPETUS					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Lukio					
"Minä vastuullisena liikenteessä"	Kertaan ja syvennän aikaisemmin opittua entistä laajemmissa ympyröissä	Asioita kerrataan mm. psykologiassa (asennekasvatus), fyysikassa (luonnon lainalaisuus), terveystiedossa (päihteet)	Opettajat, koulu-terveydenhoitaja, asiantuntijat	Vuosittain	
"Minä vastuullisena kuljettajana"	Noudatan liikennesääntöjä	• Ajokortin suoritus	Autokoulut, opettajat, huoltajat, kaverit	Vuosittain	
	Otan huomioon muut tiellä liikkujat	• Valistus		Vuosittain	
	En provosoidu muiden yllytyksestä	• Keskustelut		Vuosittain	
	En yliarvioi ajotaitojani	• Media ohjaajana		Vuosittain	
"Minä vastuullisena matkustajana"	Noudatan liikennesääntöjä	• Valistus	Opettajat, huoltajat, kaverit	Vuosittain	
	En yllytä kaveria ajamaan vaarallisesti	• Keskustelut • Media ohjaajana		Vuosittain	

5.5.3 Vapaa-aikapalveluiden toimintasuunnitelma

Taulukko 3. Vapaa-aikapalveluiden toimintasuunnitelma.

VAPAA-AIKAPALVELUT					Päivitetty: 27.10.2011
Työryhmä: Vapaa-aikasihteeri, nuorisotyöntekijä, etsivän työn nuorisotyöntekijä					
VAPAA-AIKATOIMEN HENKILÖSTÖ					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Nuorisotoimen henkilöstö	Henkilöstö noudattaa liikenneturvallisuutta mm. nopeusrajoituksia ja yleisiä turvallisuusmääräyksiä toiminnassa	Työvälineet huolletaan säännöllisesti. Työpaikan edustat pidetään talvisin aurattuina ja hiekoitettuina. Käytetään tarvittaessa heijastinliivejä.	Nuorisotyöntekijä, tekninen toimi	Ympäri vuoden, auras ja hiekoitus talvisin	
Liikunta- ja vapaa-aikatoimen henkilöstö	Henkilöstö noudattaa liikenneturvallisuutta mm. nopeusrajoituksia ja yleisiä turvallisuusmääräyksiä toiminnassa	Kulku- ja työvälineet huolletaan säännöllisesti ja huolehditaan määrää-aikaiskatsastuksista. Työpaikan edustat pidetään talvisin aurattuina ja hiekoitettuina. Käytetään tarvittaessa heijastinliivejä.	Vapaa-aikasihteeri, kentänhoitaja, nuorisotyöntekijä (nuorisotilojen osalta), tekninen toimi	Ympäri vuoden, auras ja hiekoitus talvisin	
NUORISOTOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Nuorten kerhotoiminta	Nuorisotiloille ja sieltä pois on turvallista kulkea. Parannetaan nuorten näkyvyyttä liikenteessä pimeään aikaan.	Pidetään nuorisotilojen pihat ja portaat talvisin hiekoitettuina. Huolehditaan, että jokaisella nuorella on heijastin, kun hän lähtee pimeään aikaan tilalta pois.	Nuorisotyöntekijä, tekninen toimi	Talvi	
Matkat ja retket	Henkilöstö noudattaa liikennesääntöjä sekä näyttää hyvää esimerkkiä liikenteessä. Käytetään turvallisinta mahdollista reittiä kohteeseen ja sieltä takaisin.	Kiinnitetään erityistä huomiota retkien aikana nopeusrajoituksiin ja muihin liikennesääntöihin. Sääntöjä noudattamalla näytetään nuorille hyvää esimerkkiä. Suunnitellaan reitti etukäteen ja jos mahdollista, käydään katsomassa se paikan päällä.	Retkellä mukana olevat työntekijät, retkeä suunnittelemassa olevat työntekijät.	Ympäri vuoden	
Työpajatoiminta	Pajan henkilökunta noudattaa erityistä varovaisuutta omassa liikennekäyttäytymisessään, sekä ohjeistaa pajalaisia asialliseen ja turvalliseen liikkumiseen	Pajan parkkipaikka hiekoitetaan teknisen toimen puolesta, ja piha pidetään hyvin valaistuna	Vastaava työpajaohjaaja, henkilöstö, tekninen toimi	Ympäri vuoden	
LIIKUNTA- JA VAPAA-AJAN TOIMI					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Liikuntapaikat ja ulkoilureitit	Liikuntapaikat ja ulkoilureitit pidetään turvallisina, ehjinä ja toimivina	Säännölliset käynnit kohteissa, auras ja hiekoitus, latujen teko turvallisille reiteille (ei esim. vaarallisia risteyskohteita moottoriliikenteen väylille)	Vapaa-aikasihteeri, tekninen toimi	Ympäri vuoden	
Urheiluseurat ja järjestöt	Seurat ja järjestöt toimivat aktiivisesti alueensa liikuntapaikkojen ylläpitäjinä	Seuroja ja järjestöjä tuetaan ja kannustetaan ylläpitämään liikuntapaikkoja myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta ostopalvelutuella. Seurat voivat tuella hankkia esim. heijastimia jaettaviksi tapahtumissa	Vapaa-aikasihteeri, seurat ja järjestöt	Ympäri vuoden	
Tapahtumat ja retket	Tapahtumat ja retket suunnitellaan liikenneturvallisiksi	Tapahtumat ja retket suunnitellaan siten, että liikenneturvallisuus huomioidaan. Kuljetukset järjestetään niin, että esim. vaarallisia tienylityksiä lapsille ja nuorille ei synny. Turvallisuus varmistetaan aina aikuisten vastuuhenkilöiden länsäololla.	Vapaa-aikasihteeri, nuorisotyöntekijä, vastuuhenkilöt (esim. tuntityöntekijät jne.)	Ympäri vuoden	

5.5.4 Maaseututoimen toimintasuunnitelma

Taulukko 4. Maaseututoimen toimintasuunnitelma.

MAASEUTU- JA LOMITUSPALVELUT					Päivitetty: 03.01.2012
Työryhmä: Maaseutusihiteeri Riitta Vartio					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Maa- ja metsätalousyrittäjät	Turvallinen ja suojattu työympäristö	Rauhallisuus, huolellisuus, työturvallisuustiedon lisääminen	Maa- ja metsätalousyrittäjät	Aina	
Maatalouslomittajat	Turvallinen työympäristö, oikeat työmenetelmät, huolellinen toimintatapa	Rauhallisuus, kulkuteiden turvallisuus, riittävä valaistus	Maatalouslomittajat	Aina	
Kuljetuspalveluja tuottavat yrittäjät	Turvallinen ja aikataulullisesti	Asianmukaiset kuljetusaikataulut	Kuljetuspalveluja tuottavat yrittäjät	Aina	
Maaseutu- ja lomituspalveluiden henkilöstö	Liikenneturvallinen työympäristö	Koulutus	Lomituspalveluhenkilöstö	Aina	

5.5.5 Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma

Taulukko 5. Teknisten palveluiden toimintasuunnitelma.

TEKNISET PALVELUT					Päivitetty:
Työryhmä: Jorma Lehtonen, Risto Merimäki					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho/ Yhteistyö	Ajoitus	Seuranta/ Toteut.
Urakoitsijat ja konsultit	Urakoitsijoilla on voimassa tieturvakussit suoritettuina ja käyttävät liikenteenohjausvälineitä	Asioihin kiinnitetään huomiota urakoitsijan valinnassa ja työn valvonnassa	Tekninen toimi, urakoitsijat, valvoja	Aina	
Kaavoitus	Liikenneympäristö on mahdollisimman turvallinen	Kaavoituksessa huolehditaan sujuvista ja turvallisista yhteyksistä kaikilla liikumismuodoilla	Kunnan kaavoittaja, konsultit	Aina	
Rakennusvalvonta	Turvallinen liikennöinti	Rakennuslupien käsittelyssä ja lausunnoissa huomioidaan turvallinen liikennöinti	Rakennustarkastaja, lautakunta	Aina	
Kunnan kiinteistöt	Kiinteistöjen pihat ovat liikumisen kannalta turvallisia. Kiinteistöjen liittymät yleisiin teihin pidetään turvallisina	Kesäisin kulkuväylien puhtaanapito ja näkemien raivaus. Talvisin liukkauden torjunta ja lumien aeraus	Kiinteistöhoitajat, puutarhuri, käyttäjät		
Teknisten palveluiden oma henkilöstö	Henkilöstölle ei satu liikennevahinkoja	Turvavälineiden käyttö, tieturvakortti, koulutus	Esimiehet, työntekijät		

6 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

6.1 Suunnittelun lähtökohdat

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

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

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 sanotut erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti kunnan ja ELY-keskuksen kesken.

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

6.2 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteita

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

alueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettiseksi yksittäiseksi kohteeksi tapahtuu kunnan ja osin ELY-keskuksen pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden suunnittelun ja muun muassa hoitourakoiden kautta.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

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

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

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Vihdin taajamissa on nykyisin voimassa pääosin alueneopeusrajoitus 40 km/h. Viime aikoina on kuitenkin yhä useammassa kunnassa siirrytty käyttämään asuinalueilla, paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla on mahdollista

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 suojaiteita ja korotettuja liittymiä käytetään pääsääntöisesti koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä on suositeltavaa käyttää loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuna voidaan käyttää keski-

saarekkeellisia suojaiteita, 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.

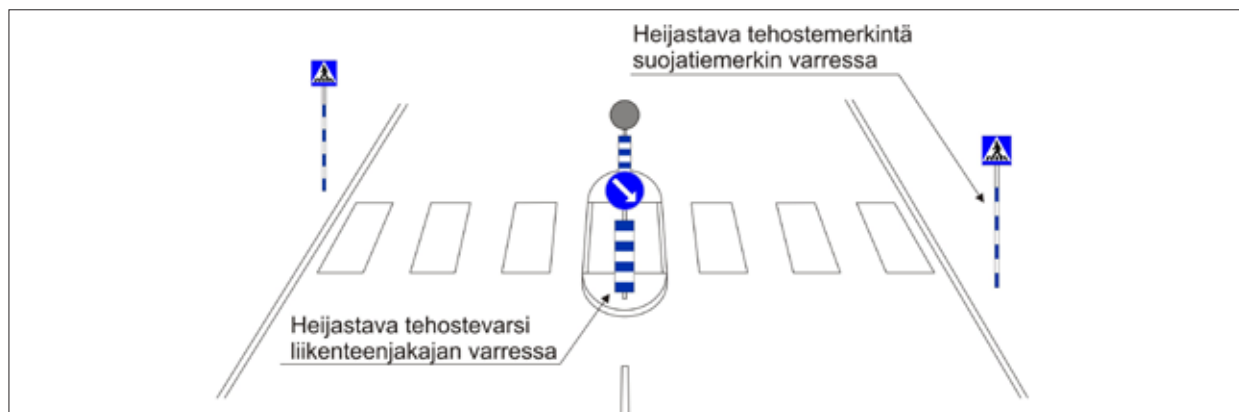
Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin

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 suojaiteiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään suojaiteimerkkejä sekä tehostevarsien asentamista tärkeimpien suojaiteiden liikenteenjakajiin ja suojaiteimerkkeihin. Myös suojaiteimaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää. Kuva 24.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaarekkeissa olevissa liikenteenjakajissa.



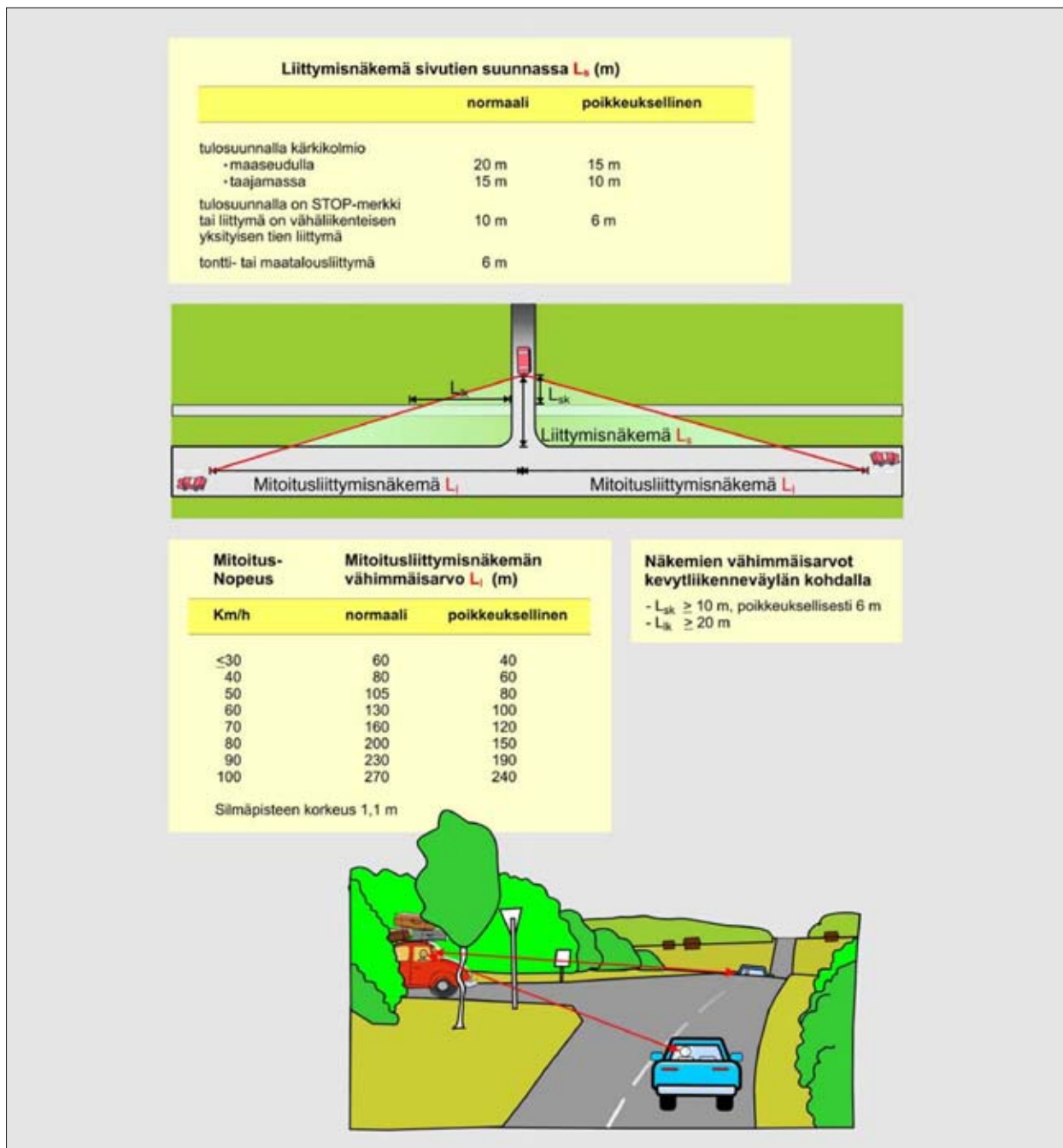
Kuva 24. Esimerkkikuva suojaiteimerkkien ja tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakajissa ja suojaiteimerkkien varsissa.

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). Kunnan 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 Nummi-Pusulan liikennenympäristön toimenpiteet

6.3.1 Nummen keskusta

Nummen keskustan läpi johtava Nummentie on kapea, mäkinen ja mutkainen. Vanhaa asutusta ja rakennuksia sijaitsee hyvin lähellä tiealuetta. Jalankulun ja pyöräilyn ja myös autoilun olosuhteet ja turvallisuus ovat hyvin haastavat. Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen on ollut kunnan ja kuntalaisten toiveena jo pitkään, mutta sen rakentaminen on Nummentien sijainnin ja profiilin haasteellisuuden sekä rahoituksen niukkuuden vuoksi siirtynyt. Tässä suunnitelmassa esitetään, että Nummentien liikenteen rauhoittamista Turuntien (maantie 110) ja Nummen

keskustan välillä tutkitaan erillisenä suunnitteluhankkeena ja erillisrahoitusta vaativana kohteena.

Lyhyen tähtäimen toimenpiteiksi esitetään Nummentien liittymien muotoilua. *Kuva 26.*

6.3.2 Saukkolan keskusta

Saukkolan keskustan liikennejärjestelyt ovat pysyneet samanlaisina kuin valtatie 1 moottoritien rakentamista ennenkin. Turuntien (maantie 110) ja Sammatintien (maantie 126) liittymäalue sekä kauppaliikkeiden piha-alueiden liittymäalueet ovat hyvin laajat ja jäsenytymättömät, myös hyvin vaaralliset niin jalankululle, pyöräilylle kuin ajoneuvoliikenteellekin. Saukkolan keskustan liikennejärjestelyt ja liikenneturvallisuuden parantaminen esitetään tutkittavaksi erillisenä kokonaisuutena Turuntien välillä Knaapintie–Lohjantie. Vaativan kohteen suunnitteluhankekokonaisuus edellyttää erillisrahoitusta.

Jättöläntielle (maantie 1253) esitetään pysäkki- ja suojatiejärjestelyjä. *Kuvassa 27* on esitetty Saukkolan keskustaan suunnitellut liikennenympäristön parantamistoimenpiteet.

6.3.3 Pusulan keskusta

Pusulan keskustaan esitetään toimenpiteitä kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi; suojatien korotus, suojatiejärjestelyjä, suojatienmerkkien tehostevarsia sekä kevyen liikenteen väylää Kaukalantielle. Ajonopeuksiin pyritään vaikuttamaan nopeusrajoitusten alentamisella. Pusulan kirjaston kohdalle esitetään liittymä ja pysäkkijärjestelyjen selkiyttämistä. Pusulan keskustaan esitetyt toimenpiteet on esitetty *kuvassa 28.*

6.3.4 Ikkalan keskusta ja haja-asutusalue

Ikkalan keskustaan esitetään kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi kevyen liikenteen väyliä Karisjärventielle (maantie 1282 ja maantie 1224) ja Pusulantielle (maantie 126). Koulutien liittymään esitetään nopeusrajoitusten tehostemerkintöjä ja heräteraitoja. Koulutien valaistusta esitetään tarkistettavaksi.

Muut haja-asutusalueen toimenpiteet kohdistuvat nopeusrajoitusten alentamiseen, liittymien parantamiseen muotoilemalla ja rajaamalla.

Samatintielle esitetään kevyen liikenteenväylää Saukkolan taajaman ja valtatie 1 välille. Valtatie 1 liittymäalueelle esitetään rakennettavaksi saattoliikennepaikka (K + R). Toimenpiteet on esitetty *kuvasa 29*.

6.3.5 Turuntien (maantie 110) toimenpiteet

Turuntielle (maantie 110) esitetään kevyen liikenteen väylää välille Vanhatie–Remalantie. Tämä väylä on niin sanottu puuttuva lenkki ja se täydentää muun muassa pyöräilyä ja kävelyä Hyrsylän kylän ja Saukkolan välillä.

Toimenpiteiksi esitetään liittymien turvallisuuden parantamista näkemien raivaamisella ja näkemäleikkauksilla, liittymien porrastamisella, ja kaistajärjestelyjen parantamisella. Leppäkorven liittymään esitetään pysäkkijärjestelyjen parantamista.

Tarkempaa suunnittelua ja erillisrahoitusta vaativia toimenpiteitä ovat ohituskaistan purkaminen ja sen muuttaminen kevyen Hyrsylän suoran länsipuolella. *Kuva 30*.

6.3.6 Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen jaettiin toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien sisältä tunnistettiin suuremmat erillisrahoitusta vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. *Taulukossa 6* on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja

Taulukko 6. Toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain.

	Kiireellisyysluokka kustannukset [1 000 €]			
	1	2	3	Yhteensä
ELY	48	4 016	SV	4 064
Kunta	7	33	-	40
ELY ja kunta yhdessä	41	30	15 + SV	86
Kaikki yhteensä	96	4 079	15 + SV	4 190

SV = suunnittelua vaativa

vastuutahot on esitetty toimenpidetaulukoissa, jotka ovat *liitteenä 1*.

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.

6.3.7 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Nummi-Pusulän kunnan alueella yhteensä 0,12 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.13). Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 59 160 euroa/vuosi. 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 €.

Nummi-Pusulän kunnan alueella esitetyt toimenpiteet on esitetty tarkemmin kiireellisyysluokittain kustannuksineen, vaikutuksineen ja toteuttamisvastuineen *liitteessä 1* olevissa toimenpidetaulukoissa.

Toimenpiteet Nummen keskustassa



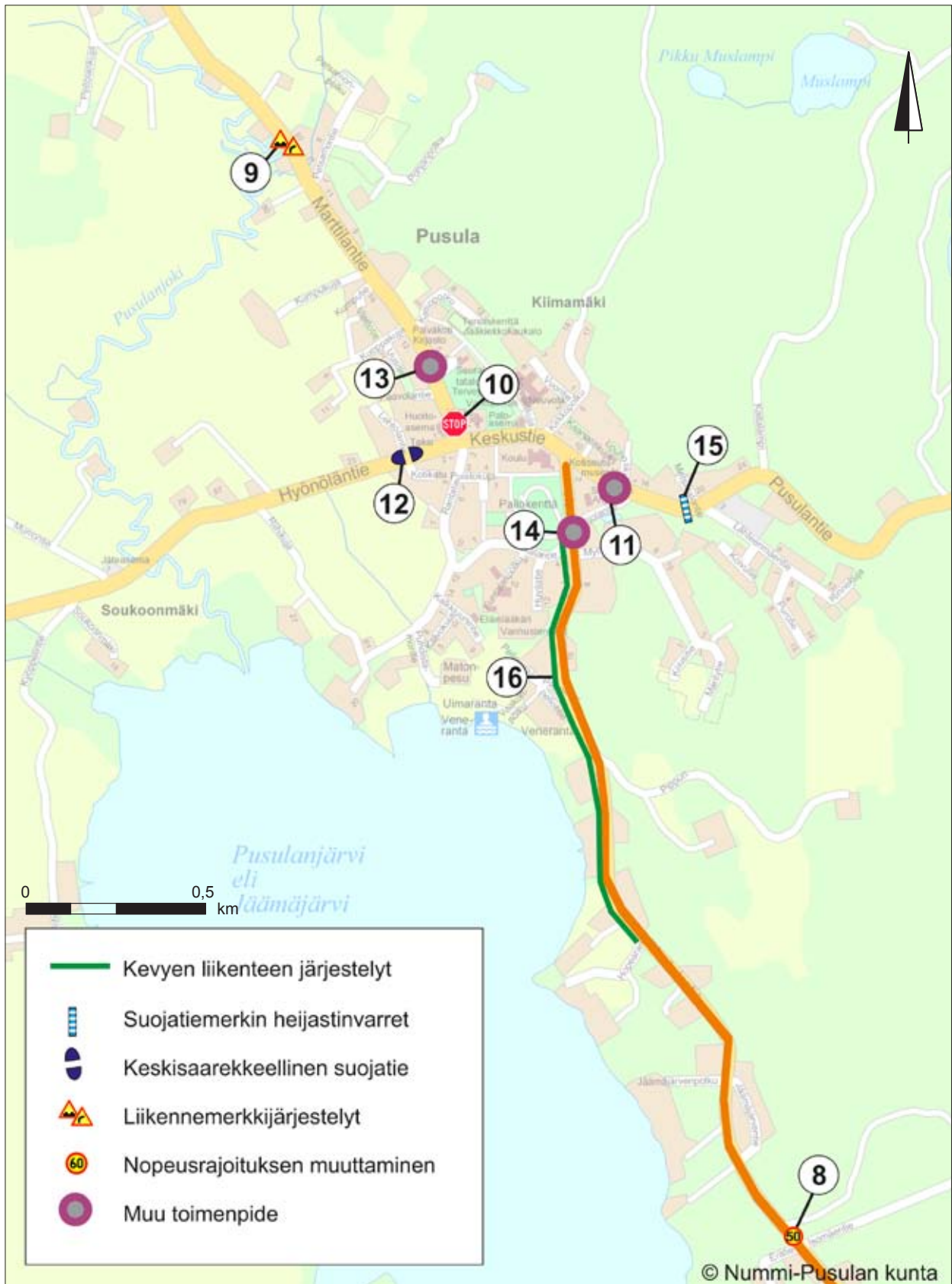
Kuva 26. Nummen keskustaan esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Saukkolan keskustassa



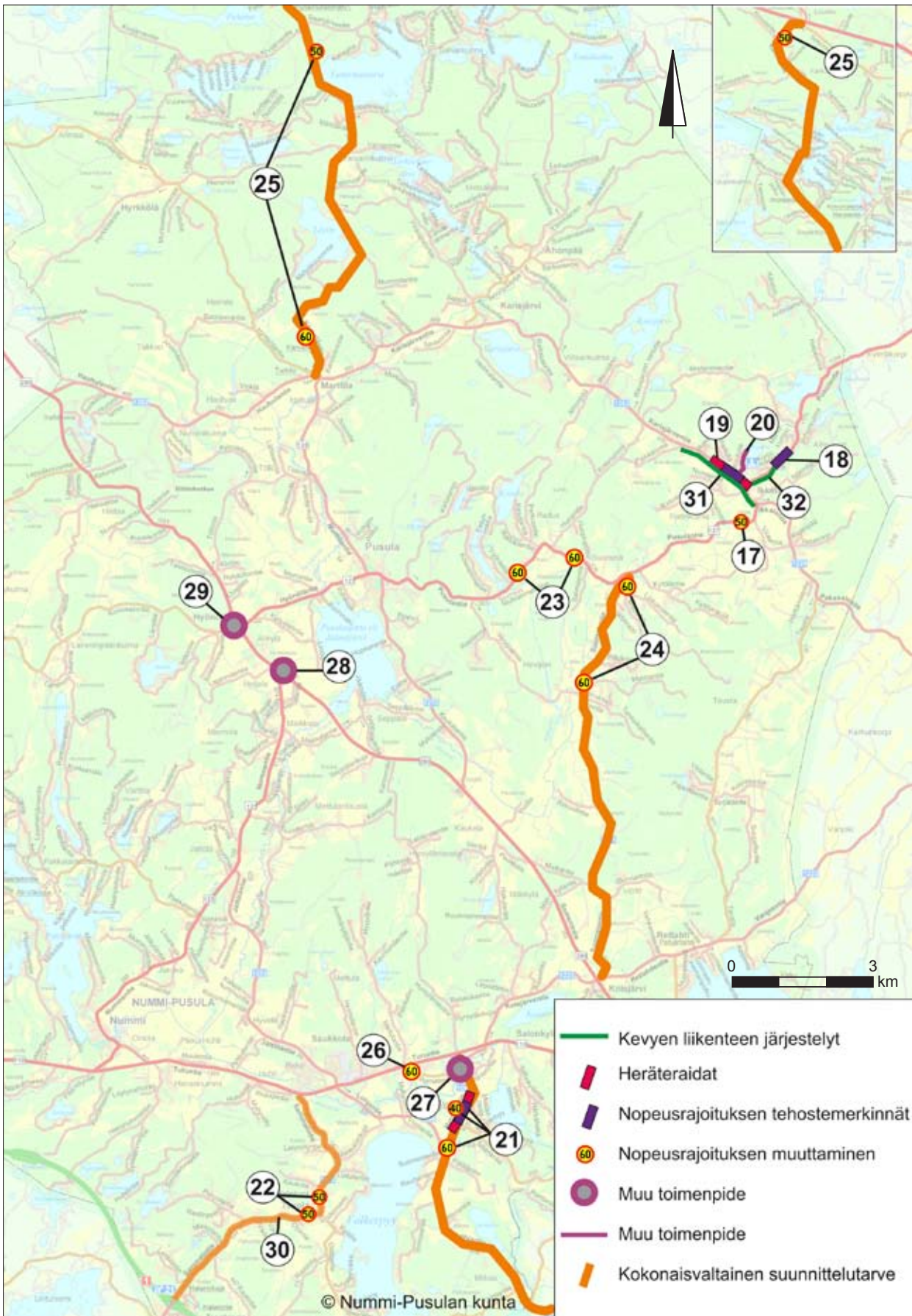
Kuva 27. Saukkolaan esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Pusulan keskustassa



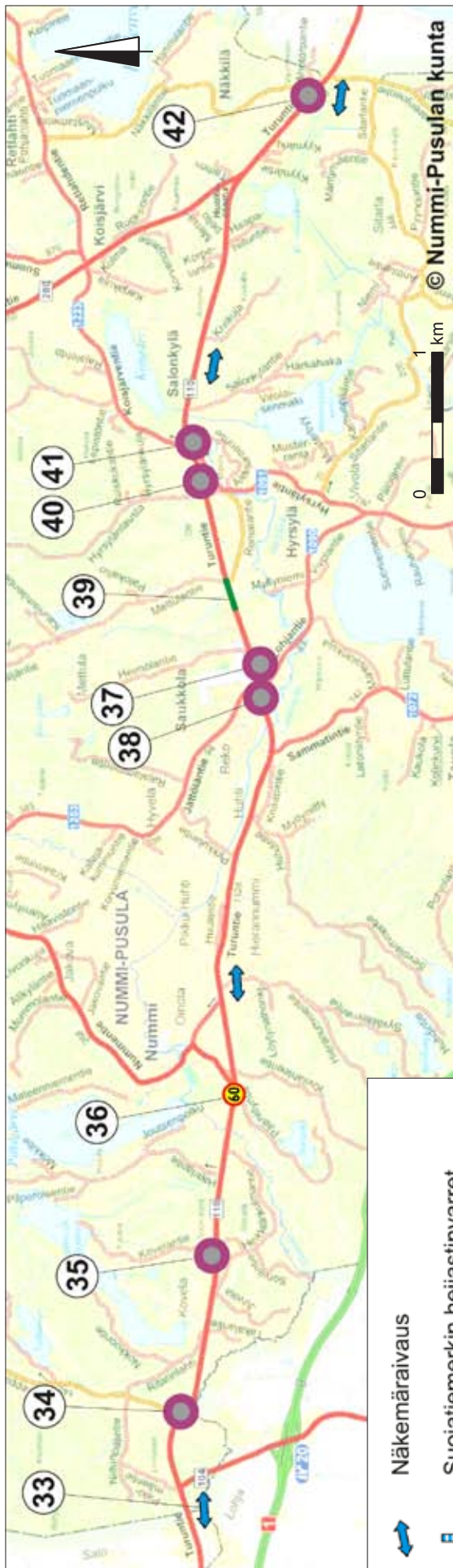
Kuva 28. Pusulan keskustaan esitetyt toimenpiteet.

Toimenpiteet Ikkalan keskustassa ja haja-asutusalueella



Kuva 29. Ikkalan taajaman ja haja-asutusalueen toimenpiteet.

Toimenpiteet Turuntiellä (maantie 110)



Kuva 30. Turuntien (maantie 110) 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 jaettua 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 hallintokunta-kohtaiset liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmataulukot. Suunnitelmat toimitetaan hallintokunnille sähköisinä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisinä versioina.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista voidaan mitata seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kuntien alueella. Tätä seuranta varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä *taulukossa 7*. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäris-

Taulukko 7. 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, %)

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

Liikenneturvallisuustyöryhmän lisäksi koko kunnan henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekoyksiköt sekä kuntalaiset osallistuvat seurantaan. Hallintokuntien vastuuhenkilöt laativat lyhyen yhteenvedon tehdystä liikenneturvallisuustyöstä vuosittain. Raportista tulee käydä ilmi järjestetyt tapahtumat sekä

toteutunut säännöllinen liikenneturvallisuustyö. Liikenneturvallisuustyöryhmässä arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta ja toteutettuja toimenpiteitä sekä tehdään tarvittaessa päivityksiä toimintamalleihin ja -tapoihin. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa raportista yhteenvedon kunnassa tehdystä liikenneturvallisuustyöstä kunnanhallitukselle ja lautakunnille.

Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät on esitetty *taulukossa 8*.

Taulukko 8. 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.
Kunnanhallitus ja lautakunnat	<ul style="list-style-type: none"> • Antavat lausunnot ja hyväksyvät liikenneturvallisuussuunnitelman. • Nimeävät liikenneturvallisuustyöryhmän. • Myöntävät rahoituksen liikenneturvallisuustyöhön. • Seuraavat liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutumista liikenneturvallisuustyöryhmän raportin perusteella. • Seuraavat liikenneturvallisuustilannetta.
Hallintokuntien työntekijät	<ul style="list-style-type: none"> • Välittävät tietoa toteutuneesta liikenneturvallisuustyöstä ja toimenpiteiden ja toimintatapojen toimivuudesta hallintokunnan vastuuhenkilölle. • Seuraavat toimenpiteiden käytännön toteutumista. • Saavat palautetta kuntalaisilta.
Kuntalaiset	<ul style="list-style-type: none"> • Antavat palautetta saadusta liikennekasvatuksesta ja koetuista ongelmista viranhaltijoille. • Seuraavat työtä luottamuselimissä. • Seuraavat käytännössä saatua kasvatusta ja liikenneturvallisuusongelmia.

Liite

Liite 1. Nummi-Pusulan liikenneympäristön toimenpidetaulukot

NUMMI-PUSULAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

NUMMEN KESKUSTA

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
1	Nummetie (mt 125), Nummenjoen silta	Kaiteen korjaus	ELY	1	0,2	<0,001	125/1/1050 - 1070	20	40	316	
2	Nummentien (mt 125)/Kirkkotien liittymä	1) liittymän muotoilu/näkemien parantaminen (ELY) 2) pakollinen pysäyttämisen (stop-merkki) ja pysäytysviiva (Kunta)	1) ELY 2) Kunta	1	1) 16 2) 0,7	<0,001	125/1/1630	-	40	490	
3	Nummentien (mt 125)/Kaivotien liittymä	Liittymän muotoilu (=tiivistämisen, R=8 m)/näkömön parantaminen pohjoisen suuntaan	Kunta/ELY	1	16	<0,001	125/1/1400	-	40	316	
4	Nummentie (mt 125)	Tarkempaa suunnittelua vaativa: Nummentien liikenteen rauhoittaminen tehokkain toimenpitein	ELY	2	SV	0,016	125/1/760-1630 ja 125/1/0-672	1542	40	316-1145	

SAUKKOLAN KESKUSTA

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
5	Ampiaispesänpolku	Puomi estämään ajoneuvoliikenne kevyen liikenteen sillalla	Kunta	1	1	-	-	-	-	-	
6	Jättöläntie (mt 1253)/Tiilitie liittymä	Pysäkki- ja suojatiejärjestelyt	Kunta	2	1) 30 2) 3	0,001	1253/1/440	-	50	895	
7	Turuntie (mt 110) Saukkolan taajamassa	Tarkempaa suunnittelua vaativa: Saukkolan taajaman tiejärjestelyt Turuntien välillä Knaapintie - Lohjantie	Kunta/ELY	2	SV	0,02	110/16/3080 - 110/17/200	976	60-80	1832-3938	

NUMMI-PUSULAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

PUSULAN KESKUSTA

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadun-pitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenemä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
8	Kaukelantie (mt 1270)	Koko tien nopeusrajoituksen tarkistaminen	ELY	1	1	0,013	1270/1/0-4900	4900	80	725	
9	Marttilantien (mt 1280)/ Petsamontien liittymä	Taajama päätty -merkin siirto Petsamontien liittymän pohjoispuolelle	ELY	1	0,3	-	1280/1/800	-	40	977	
10	Marttilantien (mt 1280)/ Keskustien liittymä	Pysäytysviiva Marttilantiele	ELY	1	0,5	<0,001	1280/1/0	-	40	977	
11	Keskustien (mt 127)/ Louhoskujan liittymä	Suojatiejärjestelyiden selkiyttäminen	ELY	1	2	<0,001	127/2/5910	-	40	635	
12	Hyönöläntien (mt 127)/ Kotikadun/Pusulan S-marketin liittymä	Korotettu suojatie Hyönöläntielle (ELY/Kunta 50/50)	Kunta/ELY	1	25	<0,001	127/3/160	-	40	1305	
13	Marttilantien (mt 1280)/ Pusulan kirjasto liittymä	Liittymä- ja pysäkkijärjestelyiden selkiyttäminen sekä näkemien tarkistukset	Kunta/ELY	2	30	<0,001	1280/1/200	-	40	977	
14	Kaukelantien (mt 1270)/ Ahjolan tien liittymä	Ahjolan tien kohdalla olevan korotetun suojatien parantaminen	ELY	2	5	<0,001	1270/1/220	-	40	725	
15	Keskustien (mt 127)/ Metsätalontien liittymä	Tehostevarret suojatiemerkkeihin	Kunta	1	0,5	<0,001	127/2/5706	-	40	627	
16	Kaukelantie (mt 1270)	Kevyen liikenteen väylä välille Kuntalantie - Hopearanta	ELY	2	220	0,004	1270/1/240-1352	1100	40	797	

NUMMI-PUSULAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

IKKALAN KESKUSTA JA HAJA-ASUTUSALUE

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadunpitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenmä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
17	Pusulantie (mt 127)	Nopeusrajoituksen alentaminen, 50 km/h jätetään Viialan kohdalle	ELY	1	0,5	0,003	127/1/510	-	80	825	
18	Pusulantie (mt 126), Nurmi Hydraulics Oy:n kohdalla	1) Nopeusrajoituksen tehostmerkinnät (50 km/h) (ELY) 2) Piha-alueiden selkeä rajaaminen tiealueesta (Hydraulics Oy)	1) ELY 2) Hydraulics Oy	1	1) 0,5 2) SV	0,006	126/3/2470 - 2790	320	50-60	1605	
19	Karisjärventien (mt 1282)/ Koulutien liittymä	Koulutien molemmin puolin heräteraidat, nopeusrajoituksen tehostmerkinnät	ELY	1	1	0,001	1282/2/6080 - 6923	843	50	526	
20	Koulutie	Valaistuksen lisääminen	Kunta	1	5	-	-	550	40?		
21	Hyrskyläntie (mt 1091)	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h ->60 km/h, Hyrskylän koulun kohdalla (Pusulantie 165) 50 km/h -> 40 km/h, nopeusrajoitusten tehostmerkinnät ja heräteraidat koulun molemmin puolin.	ELY	1	2	0,004	1091/1/0 - 2672	2672	50-80	255	
22	Sammattintie (mt 1072) Tavolan/Kylätien kohdalla	Nopeusrajoituksen alentaminen -> 50 km/h	ELY	1	0,5	0,003	1072/1/2580 -2980	400	60	1179- 1569	
23	Pusulantie (mt 127) Manninsuon kohdalla	Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h jyrkän mutkan kohdalla	ELY	1	0,5	0,008	127/2/1360 - 2880	1520	80	825	
24	Suomelantie (mt 1271)	Koko tien nopeusrajoituksen tarkistaminen (Huom. Hirvijoen koulun kohta)	ELY	1	0,5	0,009	1271/1/0 - 2/2655	8750	80	438	
25	Kärköläntie (mt 1280)	Koko tien nopeusrajoituksen tarkistaminen	ELY	1	1,5	0,009	2/150-4/4550	16100	60/80	372	
26	Turun tien (mt 110)/ Remalantien liittymä	60 km/h -nopeusrajoitusmerkin lisääminen Remalantien alkuun	ELY	1	0,3	0,001	11159/1/20	-	60	71	
27	Remalantien/Hyrskyläntien (mt 1091) liittymä	Liittymän muotoilu	Kunta/ELY	3	15	<0,001	1091/1/670	-	60	255	
28	Nummentien (mt 125)/ Someron tien (mt 280) liittymä	Nummentien liikenteenjakkajan uusiminen	ELY	2	15	<0,001	280/3/4550	-	60	2069	
29	Somerontien (mt 280)/ Höyöläntien (mt 127) liittymä	Liittymäalueen rajausta K-kaupan kohdalla	ELY	2	25	0,001	280/4/0	-	60	2069	
30	Sammattintie (mt 1072)	Kevyen liikenteen väylä Saukkolan taajaman ja E18-tien välillä	ELY	2	2450	0,011	1072/1/0- 1072/2/1380	6943	60-80	1179- 1569	
31	Karisjärventie (mt 1282)	Kevyen liikenteen väylä Ikkalan taajamaan	ELY	2	665	0,002	1282/2/5487 - 6920 ja 1224/6/7742- 8238	1900	50	440-1303	
32	Pusulantie (mt 126)	Kevyen liikenteen väylä Ikkalan taajamaan	ELY	2	175	0,001	126/3/2820-3500	500	50	1644	

NUMMI-PUSULAN LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDETAULUKOT

TURUNTIE MT 110

Kartta Nro	Kohde	Toimenpide	Tien-/kadun-pitäjä	Kiireellisyysluokka	Kustannukset (1000 €)	Hevähähenmä	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Nykyinen nopeusrajoitus	KVL	Toteutettu
33	Mt 110 välillä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen raja - Myllylampi	Tienvarsien raivaukset	ELY	1	20	0,042	110 /10/0-110/18/5338	43000	40-80	735-5129	
34	Mt 110/ pt 11101 Leppäkorven liittymä	Liittymään uudet pysäkit Turun suuntaan ja paikallisteille. Väistötillalla oleva pysäkki siirretään Helsingin puoleiseen päähän. Oikealle kääntyvien kaista puretaan	ELY	2	20 SV	0,002	110/18/4010 -4180 ja 11101/1/0-90	170+90	80	3938	
35	Mt 110 Nummi, Kolikkomäki	Tarkempaa suunnittelua vaativa: Ohituskaista poistetaan, yksityistie liittymät parannetaan	ELY	3	SV	0,001	110/18/510-960	450	80	3938	
36	Mt 110 Nummetien liittymä, Oinolan koulun kohta	Nopeusrajoituksen alentaminen. Siirretään 60 km/h nopeusrajoituksen alkaminen Nummentien länsipuolelle	ELY	1	0,2	0,007	110/17/2500 -2900	400	80	3938	
37	Mt 110 Saukkolan taajama	Saukkolan taajaman tiejärjestelyt	ELY	2	SV	0,062	110/16/3520 -110/17/150 ja 1072/1/0-130	486+130	60	1832-3938 ja 1569	
38	Mt 110 Saukkola, Nummenjoen itäpuolinen mäki	Tarkempaa suunnittelua vaativa: vasemmalle kääntyvien kaista lyhennetään, oikealle kääntyvien kaista poistetaan. Pihaliittymät jäsennöidään.	ELY	2	SV	<0,001	110/16/3470 -110/3640	170	60	1832	
39	Mt 110 välillä Vanhatie - Remalantie	Keveyen liikenteen väylä	ELY	2	300	0,005	110/16/1700 -16/3090	1390	60-80	1832	
40	Mt 110 Hyrsylän suoran länsipuolella	Tarkempaa suunnittelua vaativa: Ohituskaista puretaan → voidaan käyttää keveyen liikenteen väyläksi.	ELY	2	SV	0,001	110/16/380 -1360	980	80	1832	
41	Mt 110/ yt 1223 (Koisjärventie) ja yt 1091 (Hyrskyläntie)	Nelihaarallittymän porrastus. Koisjärventien liittymistä valtatielle loivennetaan tasausta muuttamalla ja tekemällä näkemäleikkaukset. Pohjoisen puoleinen yksityistie liittymä siirretään Turkuun päin.	ELY	2	150	0,012	110/15/3167-110/16/250	450	80	1832	
42	Mt 110/ pt 11167	Tien pohjoispuolinen pysäkki siirretään Näkkiläntien länsipuolelle.	ELY	2	6	-	110/14/4040 -14/4340	300	60	3858	

SV = Suunnittelua vaativa

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 64/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Maija Krankka Katja Tuomola		Julkaisu-aika Kesäkuu 2012		
		Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Nummi-Pusulan liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Nummi-Pusulan 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 liikennenympäristön parantamissuunnitelmat. Liikenneturvallisuustyön uudelleen organisoinnille asetettiin erityispaino ja kuntalaisten liikkumisasenteisiin vaikuttamiseen tähtäävät liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat (KVT) laadittiin kuntien eri hallintokunnille. Kuntalaisten liikkumistottumuksia, mielipiteitä ja liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin keväällä 2011 tehdyllä asukaskyselyllä. Liikenneturvallisuustilannetta selvitettiin lisäksi vuosina 2006–2010 tapahtuneiden onnettomuuksien analyyseillä, maastokäyntien aikana tehdyillä on-gelmankohtien kartoituksilla sekä käytiin läpi ELY-keskukseen ja kunnalle 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. Nummi-Pusulan kuntaan tehtiin toimenpide-esitykset liikennenympäristön parantamiseksi yhteensä 42 kohteeseen. Toimenpiteet kohdistuvat Nummen, Saukkolan, Pusulan ja Ikkalan keskustoihin sekä haja-asutusalueille ja maantielle 110 (Turuntie). Toimenpiteet jaettiin kiireellisyysluokittain kolmeen luokkaan. Lisäksi eroteltiin suuremmat, tarkempaa suunnittelua vaativat erillishankkeet. Toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset sekä raportin kuvina ja liitteenä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja -taulukot. Toteuttamisohjelmaan sisältyvien toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 4,2 miljoonaa euroa. Kunnan itse tekemät hallintokunta-kohtaiset liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat sisältävät liikenneturvallisuuskoulutuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä kohdistetaan kaikille ikäryhmille sisällyttäen liikenneturvallisuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, suunnitelmat, turvallinen ja kestävä liikkuminen, Uusimaa, Vihti, Karkkila, Nummi-Pusula				
ISBN (PDF) 978-952-257-574-6	ISBN (painettu) 978-952-257-573-9	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu) 2242-2846
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-574-6		Kieli Suomi
Sivumäärä 68				
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 64 | 2012

NUMMI-PUSULAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-573-9 (painettu)

ISBN 978-952-257-574-6 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-574-6

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