



Mäntsälän liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA | KAISA MÄKINEN | KATJA TUOMOLA | JARKKO KUKKOLA



Mäntsälän liikenneturvallisuuksuunnitelma

MAIJA KRANKKA

KAISA MÄKINEN

KATJA TUOMOLA

JARKKO KUKKOLA

RAPORTEJA 7 | 2014

MÄNTSÄLÄN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Hakola, Sito Oy

Kansikuva: Maija Krankka, Sito Oy

Kartat: © Karttakeskus L4356, YKR © SYKE & Tilastokeskus

Painopaikka: Kopijyvä Oy

ISBN 978-952-257-963-8 (painettu)

ISBN 978-952-257-964-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-964-5

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

Sisältö

| | |
|---|-----------|
| Esipuhe | 3 |
| 1 Johdanto..... | 4 |
| 1.1 Liikenneturvallisuuden edistäminen on tavoitteellista yhteistyötä | 4 |
| 1.2 Turvallisen ja kestävä liikumisen periaatteet..... | 5 |
| 1.3 Suunnitelman tavoitteet ja toteuttaminen..... | 6 |
| 1.4 Onnettomuuskustannukset..... | 8 |
| 2 Toimintaympäristö..... | 9 |
| 2.1 Yhdyskuntarakenne, palveluiden saavutettavuus ja työssäkäynti..... | 9 |
| 2.2 Väestökehitys | 11 |
| 2.3 Liikennejärjestelmä | 11 |
| 2.4 Yhteenveto toimintaympäristöstä..... | 13 |
| 3 Liikenneturvallisuus ja kuntalaisten liikkuminen | 14 |
| 3.1 Mäntsälän liikenneturvallisuustilanne | 14 |
| 3.2 Aukkaiden näkemyksiä liikenneturvallisuudesta ja liikennekäyttäytymisestä | 21 |
| 3.2.1 Turvattomat paikat | 23 |
| 3.2.2 Turvalaitteiden käyttö | 25 |
| 3.2.3 Liikkuminen ja liikkumisen olosuhteet Mäntsälässä | 26 |
| 3.3 Liikenneturvallisuuden ja liikkumisen yhteenveto | 29 |
| 4 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet..... | 30 |
| 4.1 Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet | 30 |
| 4.2 Mäntsälän kunnan liikenneturvallisuustavoitteet..... | 31 |
| 4.2.1 Toiminnalliset tavoitteet | 31 |
| 4.2.2 Määrälliset tavoitteet..... | 32 |
| 4.2.3 Liikkumista koskevat tavoitteet vuoteen 2020 mennessä | 32 |
| 5 Liikenneturvallisuustyötä yhdessä – turvallisen ja kestävä liikumisen edistäminen..... | 33 |
| 5.1 Yhteistyön tavoitteet ja sisältö..... | 35 |
| 5.2 Liikenneturvallisuustyöryhmä | 35 |
| 5.3 Eri osapuolten roolit ja vastuut..... | 36 |
| 5.3.1 Kunnan eri hallinnonalat | 36 |
| 5.3.2 Asiantuntijatahot | 38 |
| 5.4 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli..... | 40 |
| 5.5 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät | 41 |

| | |
|---|-----------|
| 6 Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet | 42 |
| 6.1 Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma | 42 |
| 6.2 Esimerkkejä liikenneturvallisuustyöhön ikäryhmittäin..... | 42 |
| 6.3 Liikenneympäristön parantaminen | 47 |
| 6.3.1 Suunnittelun lähtökohdat | 47 |
| 6.3.2 Maastokäynnit..... | 47 |
| 6.3.3 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteet..... | 49 |
| 6.4 Liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelma..... | 52 |
| 6.4.1 Mäntsälän keskusta | 52 |
| 6.4.2 Sääksjärvi ja Numminen..... | 52 |
| 6.4.3 Hirvihaara ja Ohkola | 53 |
| 6.4.4 Anttila ja Sälinkää | 53 |
| 6.4.5 Saari | 53 |
| 6.4.6 Toimenpiteiden kustannukset | 53 |
| 6.4.7 Toimenpiteiden vaikutukset | 54 |
| 7 Jatkotoimenpiteet..... | 55 |
| 7.1 Suunnitelman käsittely | 55 |
| 7.2 Tiedotus | 55 |
| 7.3 Jatkosuunnittelu | 55 |
| 7.4 Seuranta..... | 56 |
| 8 Lähteet | 58 |
| 9 Liitteet | 59 |
| Liite 1. Mäntsälän kunnan liikenneympäristön parannustoimenpiteet, kartat | |
| Liite 2. Mäntsälän kunnan liikenneympäristön parannustoimenpiteet, taulukot | |

Esipuhe

Liikenneturvallisuus syntyy eri osapuolten toiminnan ja yhteistyön tuloksena. Vastuunkantajia on monia; poliittiset päättäjät päättävät laeista, säännöistä, yhteiskunnan suunnittelusta ja liikennejärjestelmästä, virkamiehet ja suunnittelijat toteuttavat näitä päätöksiä, ELY-keskukset ja kunnat vastaavat liikenneympäristöstä ja sen kunnosta, poliisi valvoo liikennesääntöjen noudattamista ja yritykset, yhteisöt sekä kaikki kuntalaiset osallistuvat liikennepalvelujen ja liikenneympäristön käyttämiseen ja itse liikenteeseen.

Tämä raportti sisältää turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämissuunnitelman Mäntsälän kuntaan. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty Mäntsälän kunnan liikenneturvallisuuden nykytila tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien, asukas- ja koululaiskyselyiden, ongelmakohteiden kartoituksen ja aikaisempien suunnitelmien perusteella. Nykytilanteen analyysin sekä turvallisen ja kestävästi liikkumisen periaatteiden perusteella on määritetty tavoitteet kunnan tulevalle liikenneturvallisuustyölle sekä fyysisen liikenneympäristön parantamiselle. Suunnitelman aikana Mäntsälään perustettiin liikenneturvallisuustyöryhmä koordinoimaan ja toteuttamaan turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistävää työtä.

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

Suunnitelmat on laadittu laajan yhteistyön tuloksena ja niiden tekemiseen ovat osallistuneet kuntien eri hallintokuntien edustajat sekä liikennealan eri asiantuntijat. Asukkaat ovat antaneet suunnitelmiin oman panoksensa aloitteiden ja asukaskyselyjen kautta. Suunnitelmien laatimista ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, jonka työskentelyyn ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| • Päivi Ylipaavalniemi | Uudenmaan ELY-keskus |
| • Sonja Heikkinen | Uudenmaan ELY-keskus |
| • Marko Kelkka | Uudenmaan ELY-keskus |
| • Matti Sulonen | Mäntsälän kunta |
| • Asko Määttänen | Mäntsälän kunta |
| • Heini-Sofia Luotola | Mäntsälän kunta |
| • Tapio Sillfors | Mäntsälän kunta |
| • Hannu Seppälä | Mäntsälän kunta |
| • Eija Haanela | Pukkilan kunta |
| • Juha Myyryläinen | Pukkilan kunta |
| • Sari Keskinen | Pukkilan kunta |
| • Varpu Tavaststjerna | Liikenneturva |
| • Kari Onninen | Keski-Uudenmaan poliisilaitos |
| • Matti Koski | Keski-Uudenmaan poliisilaitos |

Suunnitelmien laatimisesta on vastannut Sito Oy, josta työhön ovat osallistuneet Maija Krankka projektipäällikönä sekä Kaisa Mäkinen, Katja Tuomola ja Jarkko Kukkola.

1 Johdanto

1.1 Liikenneturvallisuuden edistäminen on tavoitteellista yhteistyötä

Kunnalliset turvallisen ja kestävä liikunnan edistämistä ohjaavat liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat keskeisin työkalu valtakunnallisten, alueellisten ja paikallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamiseksi kuntiin. Liikenneturvallisuussuunnitelmat toimivat myös paikallisen, yhteisöllisellä tehtävän liikenneturvallisuustyön synnyttämisen, koordinoimisen ja toteuttamisen työkaluina.

EU:n asettama liikenneturvallisuustavoite on puolittaa liikennekuolemat vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Painopisteenä liikenneturvallisuustyössä ovat ajonopeuksien hillitseminen, liikenneraittius sekä turvalaitteiden käytön lisääminen. Suomen valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Määrällisenä tavoitteena on, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2010 tasosta). Valtakunnallisessa suunnitelmassa korostetaan ajokuntoon ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttamista, taajamien liikenneturvallisuuden kehittämistä sekä maanteiden turvallisuuden parantamista. Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuusvisiossa painotetaan lisäksi vastuullista ja turvallista liikumista. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman 2020 yhtenä tavoitteena on myös turvallisuuden lisääminen. Nykyistä turvallisemmat jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksia sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia.

Kaiken liikunnan tavoitteena on turvallinen matka. Jokaisella kuntalaisella on oikeus henkilökohtaiseen nollavisioon; kenenkään meistä tai meidän läheisistämme ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Henkilökohtainen nollavisio on tahtotila, jonka tavoitteena on omalla liikennekäyttäytymisellä minimoida liikenneonnettomuuksien riskit.

Liikenneonnettomuuksien yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset ovat suuret. Jokainen vältetty liikenneonnettomuus tuo säästöjä niin valtakunnallisesti kuin paikallisesti. Onnettomuuskustannukset muodostuvat onnettomuuksien aineellisista vahingoista (rikkoutuneet liikennevälineet, uhrien sairauskulut ja menetetyt työajan tai menetetyt elinajan kulut) sekä uhrien hyvinvoinnille koituneista aineettomista kustannuksista. Kunnille kohdistuvien kustannusten on arvioitu olevan erityyppisissä onnettomuuksissa noin 15–20 % onnettomuuksien kokonaiskustannuksista. Mäntsälän kunnalle kohdistuvia onnettomuuskustannuksia on näin arvioiden noin 2,6–3,5 miljoonaa euroa vuodessa.

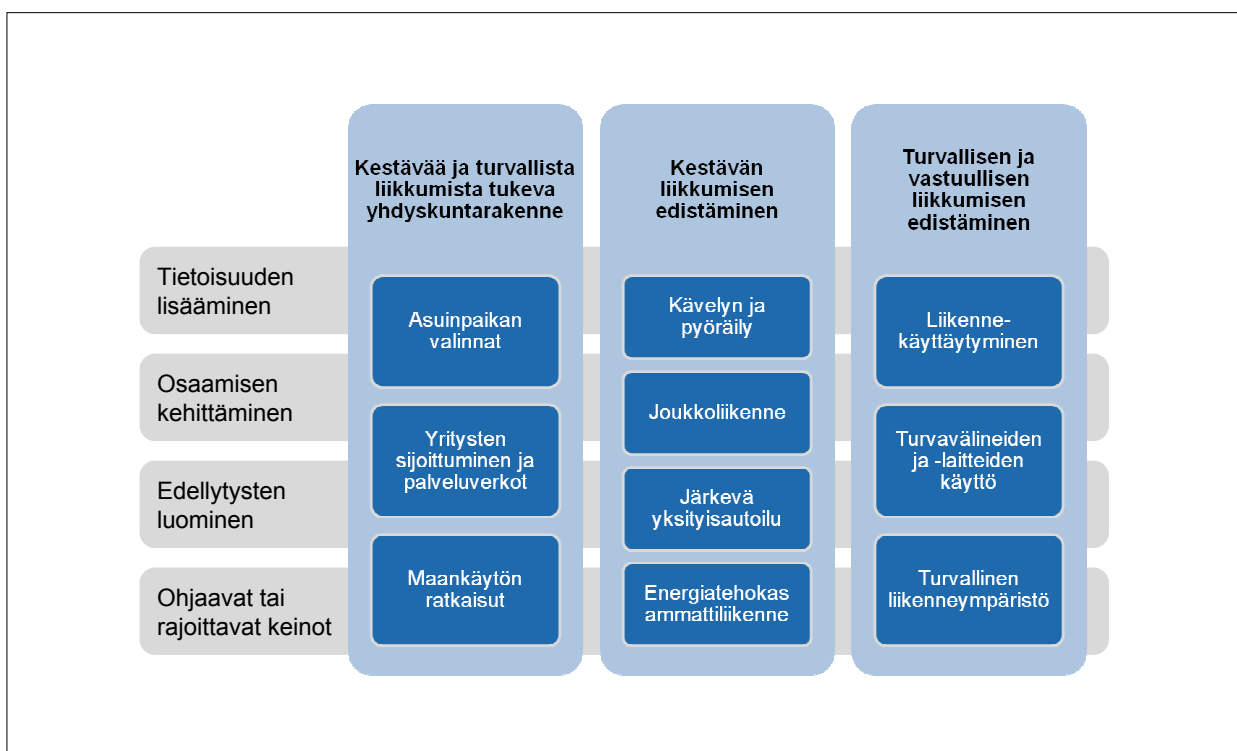
Liikenneturvallisuustyö sekä turvallisen ja kestävä liikunnan edistäminen vaativat laaja-alaista ja poikkihallinnollista yhteisöllistä, jossa kaikkien panos on tärkeää ja merkittävää. Liikenneturvallisuustyöstä saadaan tuloksellista joustavasti organisoimalla ja yhteistyötä kehittämällä. Tavoitteisiin pääsy edellyttää monenlaisia toimenpiteitä, mutta myös laajaa sitoutumista. Liikennekasvatusta ja tiedotusta voidaan kehittää kunnassa jakamalla kokemuksia ja tiedonvaihtoa hallintokuntien kesken sekä tehostamalla liikenneturvallisuustiedotusta.

1.2 Turvallisen ja kestävästi liikuttamisen periaatteet

Viime vuosina liikenneturvallisuustavoitteiden rinnalle on noussut myös ilmastonmuutoksen hillintään liittyvät tavoitteet ja velvoitteet. Kasvihuonepäästöjä on tavoitteena vähentää noin 15 % vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2005 tasosta). Tämän tavoitteen saavuttamiseksi muun muassa liikenteen energiankäyttöä tulee vähentää ja energiatehokkuutta parantaa merkittävästi nykyisestä. Liikenneturvallisuuden, terveen elinympäristön ja eheän yhdyskuntarakenteen sekä turvallisen ja kestävästi liikuttamisen edistämisen tavoitteet tukevat toisiaan erittäin hyvin.

Tavoitteita voidaan lähteä toteuttamaan pienin askelin; kuntalaisten liikkumistottumusten ja liikkumismuotojen muutoksissa on kyse arjen pienistä valinnoista, uusien keinojen löytämisestä ja vaihtoehtoisten liikkumismuotojen rohkeasta kokeilemisestä. Pienistä muutoksista ja viisaista valinnoista syntyy iso vaikutus niin yksilötasolla kuin yhteiskunnallisesti. Vaikutukset voivat olla niin hyvinvointiin ja terveyteen liittyviä kuin taloudellisiakin vaikutuksia. Kestävämpiin liikkumistapoihin ja tottumuksiin kannustavaa ja opastavaa toimintaa kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi.

Yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja muutosten tekemisessä pyritään siihen, että eri toimintojen sijoittamisella tuetaan turvallisia ja kestäviä liikkumistapoja. Tämä edellyttää kunnassa tehtävän liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyön tiivistämistä sekä toimintatapojen kehittämistä muun muassa kaavojen ja muiden keskeisten suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten huomioimiseksi. Asukkaille ja yrityksille kannattaa myös tiedottaa esimerkiksi asuinpaikan ja/tai työpaikan sijoittumisen vaikutuksista liikkumiseen.



Kuva 1. Turvallisen ja kestävästi liikuttamisen edistämisen näkökulmat ja keinot vaikuttaa siihen (lähde: Strafica Oy).

1.3 Suunnitelman tavoitteet ja toteuttaminen

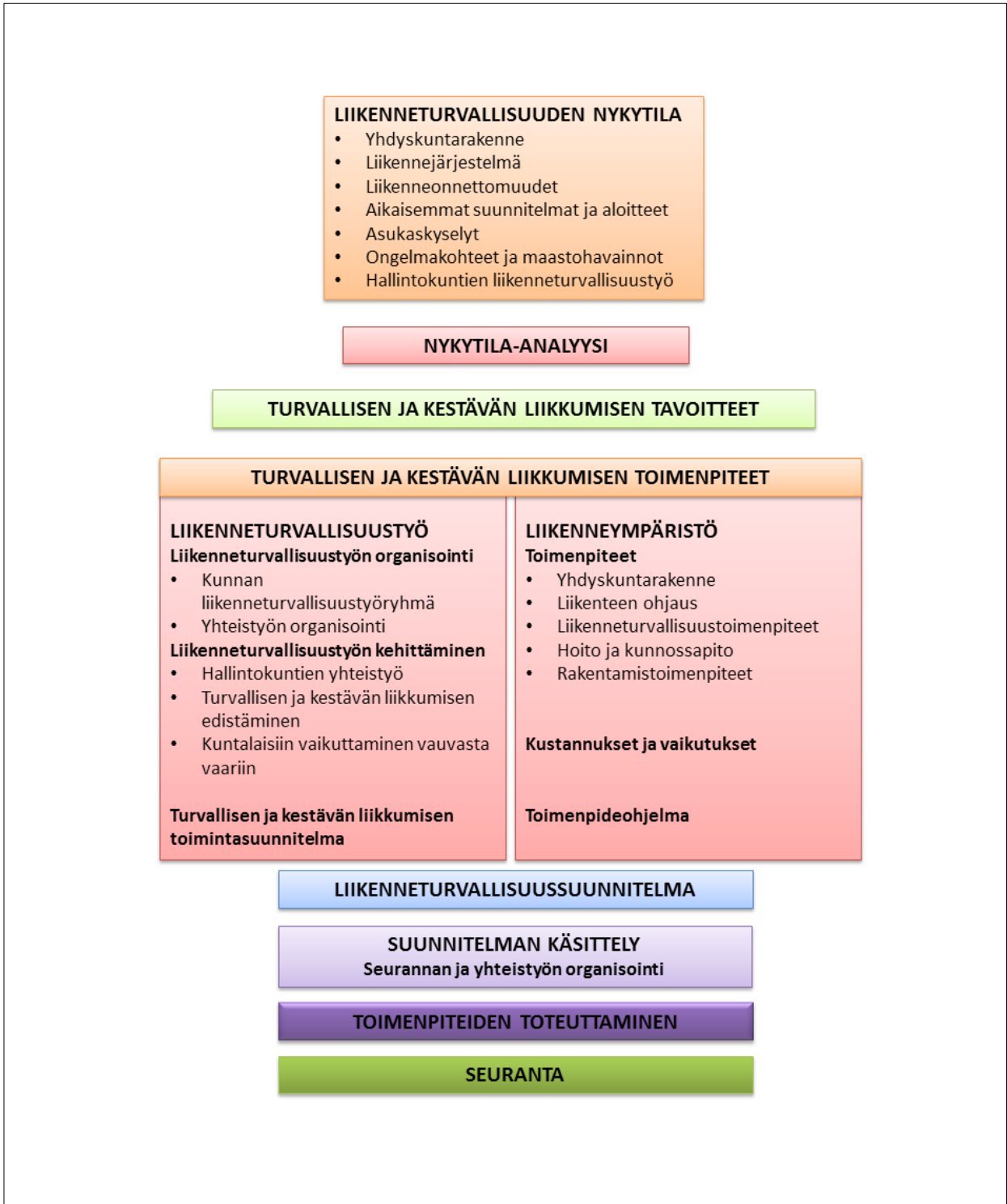
Mäntsälän edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut vuonna 2004 ja se on vanhentunut monilta osin. Tämän uuden suunnitelman tavoitteena on toimia seuraavat 8–10 vuotta sekä kunnassa että Uudenmaan ELY-keskuksessa liikenneturvallisuustoimintaa ohjaavana asiakirjana ja Mäntsälän liikenneturvallisuustyöryhmän lähivuosien toiminnan runkona. Liikenneturvallisuustyötä sekä turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämistä on tarkoitus tehdä koko kuntalaisten elinkaaren ja kaikki liikkujaryhmät kattavasti huomioiden.

Työn tavoitteena oli laatia Mäntsälän kuntaan realistinen, tulevien vuosien liikenneturvallisuustyötä ohjaava suunnitelma kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja kuntalaisten turvallisen ja kestävästi liikkumisen edistämiseksi. Suunnitelmassa määritetään toimenpiteet ja keinot, joiden avulla kunta voi yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen, poliisin ja Liikenneturvan sekä muiden toimijoiden kanssa edistää ja ohjata mäntsäläläisten turvallista, kestävästi ja vastuullista liikennekulttuuria.

Suunnitelma sisältää turvallista ja kestävästi liikkumista edistävän liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelman sekä toimenpideohjelman fyysisen liikenneympäristön parantamiseksi. Fyysisen liikenneympäristön liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden suunnittelussa etusijalla ovat olleet pienet, vaikutuksiltaan tehokkaat toimenpiteet.

Mäntsälän liikenneturvallisuussuunnitelma toteutettiin *kuvassa 2* esitettyä menettelyä käyttäen. Suunnitelma sisältää katsauksen Mäntsälän väestökehitykseen, yhdyskuntarakenteen muutoksiin, liikennejärjestelmän ja asukkaiden liikkumisen nykytilaan sekä liikenneturvallisuustilanteeseen. Kuntaan sekä ELY-keskukselle tulleet liikenneturvallisuusaloitteet käytiin läpi sekä selvitettiin kunnassa aikaisemmin toteutettu asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttava liikenneturvallisuustyö. Maastokäyntien ja esteettömyyskierrosten aikana tarkasteltiin ongelmakohtia, vaaranpaikkoja, esteettömyyden nykytilaa ja suunniteltiin alustavia parantamistoimenpiteitä asiantuntijoiden sekä vanhus- ja vammaisjärjestöjen edustajien kanssa. Kuntien asukkaiden ja koululaisten liikkumisvalintoja sekä mielipiteitä nykyisestä liikenneturvallisuustilanteesta, ongelmakohteista ja liikenneympäristön kehittämistarpeista selvitettiin työn alussa tehdyillä kyselyillä.

Nykytilan selvityksen sekä valtakunnallisten ja alueellisten liikenneturvallisuustavoitteiden perusteella määritettiin liikennejärjestelmän ja liikenneympäristön kehittämiseksi sekä kuntalaisiin kohdistuvalle liikenneturvallisuustyölle visio ja tavoitteet sekä näihin tähtäävät fyysisen liikenneympäristön toimenpideohjelma ja liikenneturvallisuustyön jatkuva toimintamalli.



Kuva 2. Liikenneturvallisuussuunnitelman rakenne.

1.4 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 menetykset. Tieliikenteen onnettomuuskustannukset määritetään onnettomuuksien yksikkökustannusten perusteella. Onnettomuuksien taloudelliset menetykset koostuvat seuraavista osatekijöistä:

- sairaanhoito, sosiaaliapu, lääkkeet 15 %
- tuotannon menetys 35 %
- aineelliset vahingot 40 %
- hallintokulut 10 %

Liikenneonnettomuuskustannukset on arvioitu seuraaviksi (Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot, Liikenneviraston ohje 22/2010):

- kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- loukkaantumiseen johtanut onnettomuus 351 000 €
- omaisuusvahinko-onnettomuus 2 950 €

Edellä mainittujen onnettomuuskustannusten perusteella yhteiskunnalle ja kunnalle aiheutuneet kustannukset olivat Mäntsälässä vuosien 2007–2011 aikana keskimäärin yhteensä 17,4 miljoonaa euroa vuodessa ja kunnan osuus näistä kustannuksista oli 2,6–3,5 miljoonaa euroa vuodessa (arviolta 15–20 % kokonaiskustannuksista). *Taulukossa 1* on esitetty vertailun vuoksi Pukkilan kunnan alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien kustannukset.

Taulukko 1. Mäntsälän kunnan alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien aiheuttamat kustannukset kunnalle ja valtiolle 2007–2011. Pukkilan kunnan alueen vastaavat luvut ovat taulukossa harmaalla vertailun vuoksi.

| | Kuolemaan johtaneet á 2 364 000 € | Loukkaantumiseen johtaneet á 351 000 € | Omaisuusvahinkoon johtaneet á 2 950 € | 5 vuoden keskiarvo | Kunnan osuus per vuosi 15–20 % | Valtion osuus per vuosi 80–85 % |
|----------|--------------------------------------|---|--|--------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Mäntsälä | 23,6 M€ | 61,8 M€ | 1,7 M€ | 17,4 M€ | 2,6–3,5 M€ | 13,9–14,8 M€ |
| Pukkila | - | 2 500 000 € | 60 000 € | 500 000 € | 80 000 – 100 000 € | 400 000 – 430 000 € |

2 Toimintaympäristö

2.1 Yhdyskuntarakenne, palveluiden saavutettavuus ja työssäkäynti

Mäntsälä sijaitsee Keski-Uudellamaalla. Kunta kytkeytyy vahvasti etelään pääkaupunkiseutuun ja pohjoiseen Lahden seutuun valtatie 4 ja Helsinki–Lahti-oikoradan kautta. Paikkakunnalta on nopeat yhteydet myös itään Porvooseen ja länteen Hyvinkään suuntaan. Mäntsälän kunnan alueeseen kuuluvat Arolan, Hautjärven, Herman Onkimaan, Hirvivaaran, Kaukalammen, Levannon, Maitoisen, kirkonkylän, Nikinojan, Nummisten, Ohkolan, Olkisen, Saaren, Sulkavan, Sälinkään, Sääksjärven ja Soukkion kylät. Kirkonkylä on Mäntsälän päätaajama, jonne myös kunnan palvelut ja asuminen keskittyvät. Mäntsälän kunnan pinta-ala on 596 km², josta 15 km² on vesialueita.

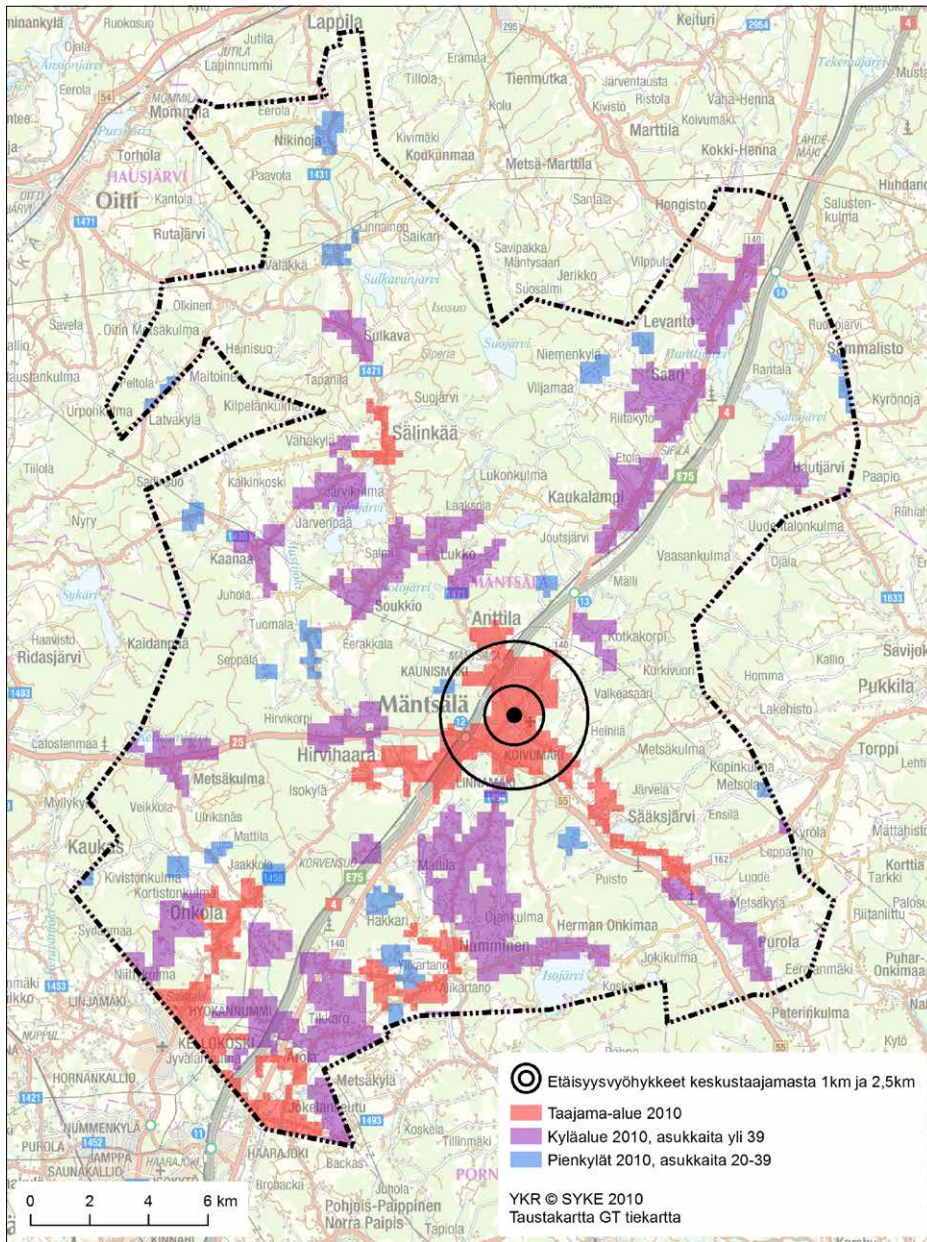
Mäntsälän taajama-alueet muodostuvat keskustaajamasta sekä siihen liittyvistä nauhamaisista taajama-alueista Vanhan Porvoontien varrella sekä Hirvihaarantien varrella. Lisäksi taajama-alueita on Sälinkäällä ja Ohkolassa sekä kunnan eteläosissa Tuusulan rajalla. Taajama-aste on 69 % (1.1.2011), kun se koko maassa on 84 % (1.1.2011). Mäntsälän keskustaajamassa palvelut ovat saavutettavissa hyvin kävellen tai pyörällä, sillä etäisyydet ovat lyhyet. Keskustaajama levittyy keskustan ympärille epätasaisesti, jolloin taajama-alueen reunoilla on potentiaalia kävely- ja pyöräilyetäisyydellä olevalle lisärakentamiselle. Palvelut keskustaajaman ja kahden muun päätaajaman ulkopuolella ovat vähäiset, jolloin välttämättömiä asiointimatkoja tehdään oman asuintaajaman ulkopuolelle. Välimatkat taajamien välillä ovat pitkiä, mikä ei tue kestävästä liikkumisesta.

Kunnan sijainti ja hajanainen rakenne ovat haasteellisia niin palveluiden saavutettavuuden kuin liikkumisen kannalta. Kunnan alueidenkäytön tavoitteita ovat:

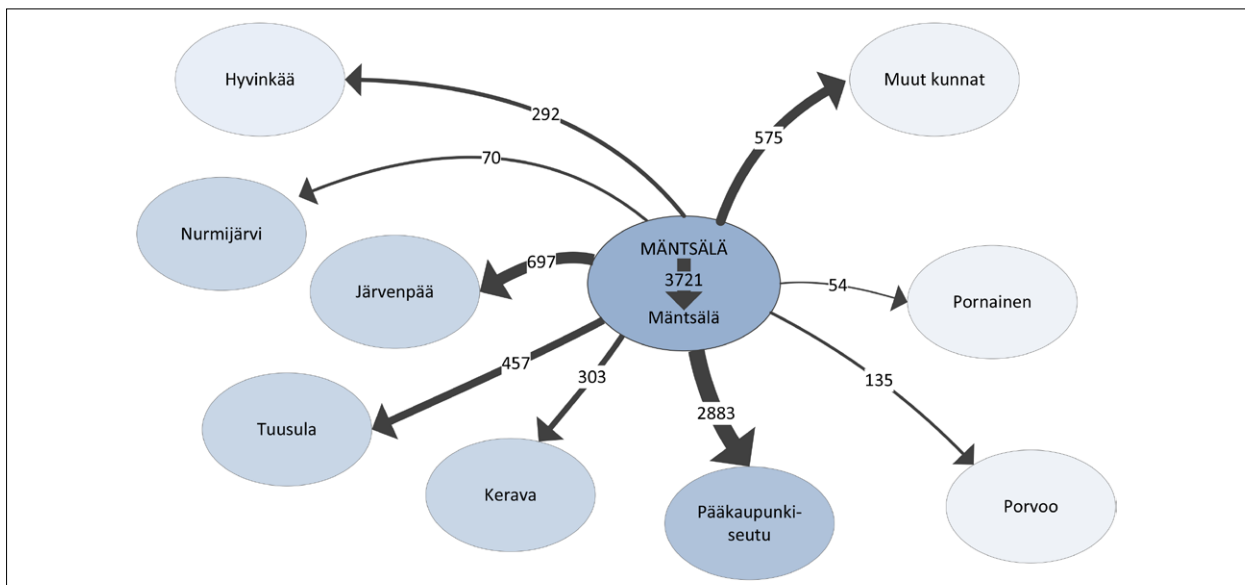
- Uusien toimintojen sijoittuminen nykyisen yhdyskuntarakenteen sisäpuolelle
- Kasvusuunnissa varaudutaan asemakaavoitukseen asemanseudun alueella
- Erotetaan pääasialliset maa- ja metsätalouskäytön alueet sekä luonnon- ja maisema-arvojen kannalta merkittävät alueet
- Kulttuuriympäristön huomioonottaminen
- Varaudutaan Etelä-Mäntsälän aseman rakentamiseen kaavoituksessa
- Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen.

Palvelut ovat keskittyneet Mäntsälän keskustaan ja Sälinkäälle, jonkin verran palveluja on myös Nummises- sa. Kirkonkylän alue on kunnan palvelukeskittymä. Hyökännummen taajamassa palveluja on tarjolla vähän, mutta Tuusulan Kellokosken palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Asiointiliikennettä suuntautuu myös Lahteen. Mäntsälän kunnassa on yhteensä 15 alakoulua ja kaksi yläkoulua. Yläkouluissa opiskelee noin 900 oppilasta ja alakouluissa noin 1 900 oppilasta. Muita oppilaitoksia ovat lukio ja ammattiopisto Keudan Mäntsälän yksikkö. Opiskelumatkoja Mäntsälästä suuntautuu eniten Järvenpäähän, Helsinkiin ja Keravalle.

Mäntsälän kaavoitusta ohjaa Uudenmaanliiton laatima maakuntakaava, joka sai lainvoiman 15.8.2007. Yleiskaava-alueita Mäntsälässä on Kirkonkylässä, Numminen–Onkimaassa, Marjalassa Arola-Jokelanseudulla ja Hyökännummella. Asutus keskittyy kirkonkylän ja kylien alueille. Vuoden 2013 osayleiskaavahankkeita ovat Sälinkään kyläkeskustassa, Ohkolassa ja Kirkonkylässä. Kaavoituksessa on tehty aluevaraus Kapuli–Anttila ohi-ajotielle, mutta sitä ei ole lähivuosien rakennusohjelmassa. Myös maantien 140 muuttamista katumaisemmaksi Mäntsälän kirkonkylän keskustassa sekä kadun kavennusta ja kiertoiliittymiä on suunniteltu.



Kuva 3. Mäntsälän taajama-alueet.



Kuva 4. Mäntsäläläisten työmatkaliikenne.

Mäntsälän työpaikkaomavaraisuus oli vuonna 2010 noin 61 %. Puolet kunnan työllisistä työllistyi julkisen hallinnon alalle tai kaupan ja kuljetuksen alalle. Mäntsälän suurimmat työnantajat ovat muun muassa Mäntsälän kunta, Lindström, Tokmanni, Rexam, Kesko ja HOK-Elanto. Kunnan ulkopuolelle tehtävistä työmatkoista suuntautuu 53 % pääkaupunkiseudulle. Järvenpäähän suuntautuu 13 % ja Tuusulaan 8 % matkoista. Työmatkat tehdään pääosin omaa henkilöautoa käyttäen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on hyvät edellytykset kunnan sisällä tehtävillä työmatkoilla, joiden osuus on suurin mäntsäläläisten työmatkoista.

2.2 Väestökehitys

Mäntsälän kunnan väkiluku oli vuoden 2012 lopussa yhteensä 20 470 henkilöä ja se kasvoi edelliseen vuoteen nähden 347 asukkaalla. Yli 64-vuotiaiden osuus asukkaista oli noin 14 % ja alle 15-vuotiaiden 22 %. Asutus on keskittynyt kirkonkylän alueelle.

Väestön ennustetaan kasvavan Mäntsälässä vuoteen 2040 mennessä 22 360 asukkaaseen eli kasvu on noin 9 %. Väestön kasvu asettaa kunnalle haasteen myös turvallisen ja kestävästi liikkumisen suhteen. Kunta pystyy vaikuttamaan hyviin ja turvallisiin ratkaisuihin maankäyttösuunnitelmillaan. Uudet asuntoalueet tulee sijoittaa siten, että yhteydet olemassa oleviin palveluihin ja muihin kunnan toimintoihin ovat hyvät ja turvalliset.

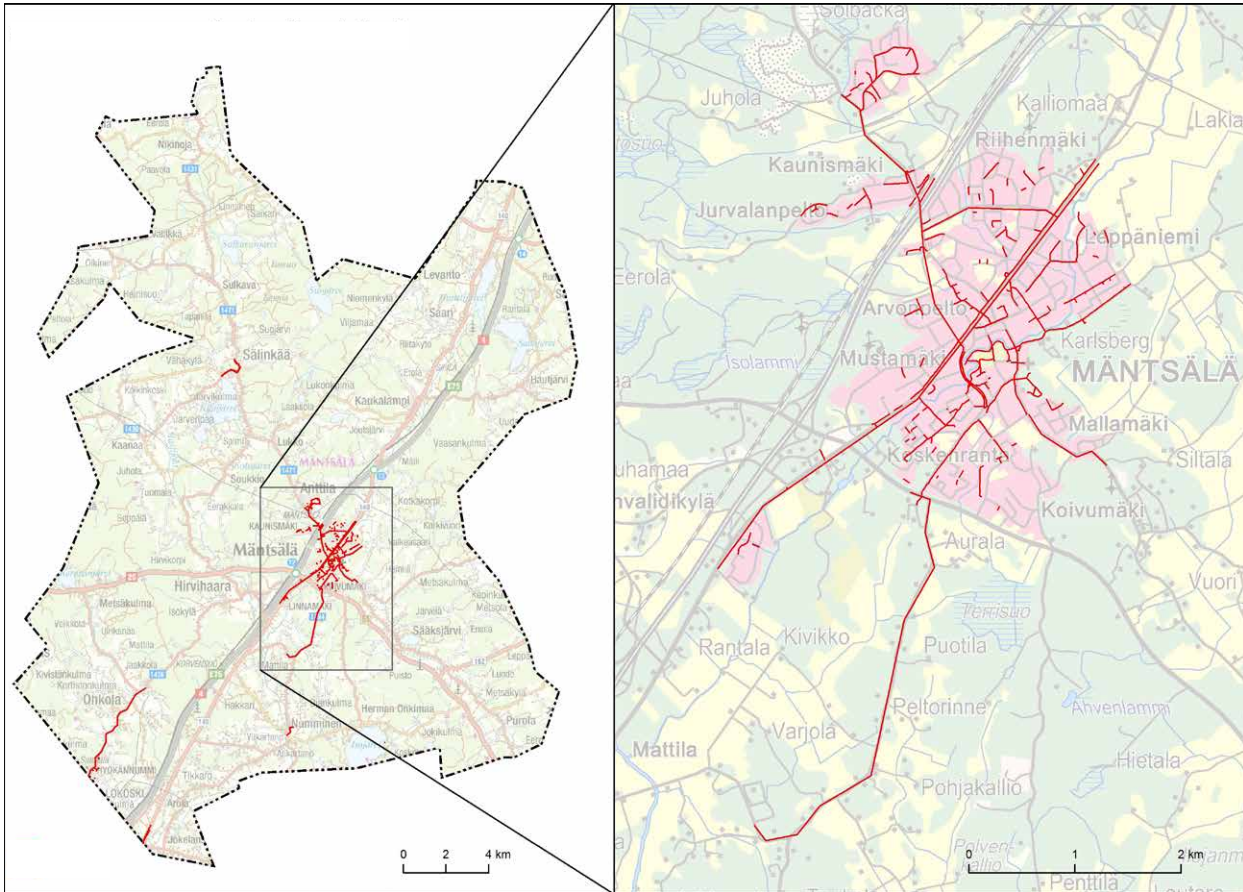
Väestön nopea ikääntyminen on lähitulevaisuudessa koko maata koskettava trendi. Iäkkäiden riski kuolla tai loukkaantua liikenteessä suhteessa omaan väestöosuuteensa on ikäryhmistä toiseksi suurin nuorten kuljettajien jälkeen. Väestön ikääntymisen myötä korostuvat iäkkäiden itsenäisen ja turvallisen liikkumisen mahdollistaminen. Liikenneympäristö ja -palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi. Tällöin korostuvat tie- ja katutilan, ja liittymäjärjestelyjen selkeys sekä toimiva, turvallinen ja esteetön joukkoliikenne. Lisäksi voidaan kehittää muun muassa palveluliikenne- ja kimpapakyytitarjontaa sekä muita mahdollisia uusia palveluja.

2.3 Liikennejärjestelmä

Mäntsälän liikennejärjestelmä perustuu maanteihin ja katuihin ja niiden varsilla oleviin jalankulku- ja pyöräilyteihin ja jalkakäytäviin sekä Helsinki–Lahti-junarataan. Mäntsälän läpi kulkee moottoritie valtatie 4 ja sen rinnakkaistienä seututie 140. Lähin lentokenttä on Helsinki-Vantaan lentokenttä Vantaalla.

Maanteiden pituus Mäntsälän kunnan alueella on yhteensä noin 318 kilometriä. Vilkkain maantie on valtatie 4, jolla liikennemäärä on Mäntsälän kirkonkylän kohdalla noin 23 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Mäntsälän kirkonkylän läpi kulkee maantie 140, jonka keskimääräinen vuorokausiliikenne on kirkonkylän kohdalla noin 8 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Myös kantatiellä 25 on korkea liikennemäärä, noin 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kunnan periaatteena on, että kaikille uusille asemakaava-alueille rakennetaan valaistus. Katuvalojen ohjausta muutetaan kesä- ja talviaikoina, mutta sitä ei sammuteta kokonaan. Kunnan hoidossa olevan katuvalaistuksen pituus on yhteensä 2 536 kilometriä.

Mäntsälässä kylien alueilla nopeusrajoitus on 40 km/h aluenopeusrajoitus. Keskustiellä ja keskustan alueella nopeusrajoitus on 30 km/h. Maantiellä 140 nopeusrajoitus on 50 km/h kirkonkylän kohdalla, 60 km/h kirkonkylän reunamilla ja muualla 80 km/h. Kantatiellä 55 ja valtatiellä 25 nopeusrajoitus on 100 km/h ja valtatiellä 4 nopeusrajoitus on 120 km/h. Kunnan alueen muilla maanteillä nopeusrajoitukset ovat pääosin 50–70 km/h. Erityisesti keskustaaajamassa nopeusrajoituksia ei noudateta. Sivukadut, joilla liikennemäärä on pieni, houkuttelevat nuoria kuljettajia kortteliralliin.



Kuva 5. Mäntsälän kevyen liikenteen väylät.

Kevyen liikenteen verkon muodostavat maanteiden varsilla olevat kevyen liikenteen väylät sekä kuntien omassa katuverkossa olevat pyörätiet ja jalkakäytävät. Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan pääsääntöisesti kaikille uusille pää- ja kokoojakaduille. Myös vanhoille isommille kokoojakaduille pyritään rakentamaan kevyen liikenteen väylä. Mopoilu ei ole sallittu kunnan kevyen liikenteen väylillä. Kunnan hoidossa olevien kevyen liikenteen väylien pituus on noin 25 kilometriä. Mäntsälän jalankulku- ja pyöräilyverkoston reitistössä on yhteyspuutteita eikä pyöräilyn laatuikäviä ole määritetty.

Mäntsälän joukkoliikennejärjestelmä perustuu Helsinki–Lahti-junarataan sekä bussiliikenteen vakio- ja pikavuoroliikenteeseen. Mäntsälän kyläkeskusten välinen linja-autoliikenne painottuu aamu- ja iltapäivävuoroihin, joiden päätepysäkit ovat Porvoossa, Pukkilassa, Lahdessa, Riihimäellä ja Hyvinkäällä. Helsingin keskustaan ja lentoasemalle suuntautuu vakiovuoroja sekä Mäntsälän kirkonkylältä että Hyökännummelta.

Mäntsälän kyläkeskuksissa linjoja kulkee Sulkavan, Levannon, Kaukalammen, Sälinkään, kirkonkylän (keskustaajaman), Hirvihaaran, Ohkolan, Hyökännummen, Nummisten ja Sääksjärven kautta. Lisäksi Mäntsälän linja-autoasemalta liikennöi linja-auto aamuisin ja iltapäivisin rautatieasemalle.

Mäntsälä kuuluu Keski-Uudenmaan seutulippualueeseen, mutta Mäntsälässä on käytössä myös Lahden, Porvoon ja Riihimäen seutuliput sekä Mäntsälä-lippu, jolla voi matkustaa pääkaupunkiseudulle ja johon voi ostaa HSL-alueen kehyslippuja. Kaikki seutuliput ovat 30 päivän kausilippuja.

2.4 Yhteenveto toimintaympäristöstä

- Mäntsälän yhdyskuntarakenne asettaa haasteita turvallisen ja kestävä liikumisen edistämiseksi.
- Kunnan taajama-aste 69 %, joka on jonkin verran matalampi kuin valtakunnallinen keskiarvo.
- Kirkonkylän alue on yhdyskunta- ja palvelurakenteeltaan melko tiivis ja joukkoliikennetytydet ovat hyvät. Väestöä on keskittynyt kirkonkylän alueelle keskustaajamaan, mutta myös Hyökännummen taajamaan.
- Toisaalta asutuksen hajautuminen kylien alueille lisää yhdyskunnan autoriippuvuutta.
- Palveluja on kylissä hyvin saatavilla ainoastaan Nummisissa ja Sälinkäällä, muualla palvelutarjonta on vähäistä.
- Väestön ikääntyminen luo haasteita liikenneympäristön ja palveluiden kehittämiseksi.
- Kevyen liikenteen verkostossa on puutteita erityisesti kyläkeskusten välillä. Puutteita ja yhteyksien katkeamia on myös harvempaan asutuilla ja pitkien yhteyksien alueilla.
- Kattava lippujärjestelmä lisää joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta.
- Liityntäpysäköintimahdollisuudet linja-autoasemalla ja rautatieasemalla ovat hyvät, ja ne mahdollistavat pyöräilyn yhdistämisen joukkoliikenteen käyttöön.

3 Liikenneturvallisuus ja kuntalaisten liikkuminen

3.1 Mäntsälän liikenneturvallisuustilanne

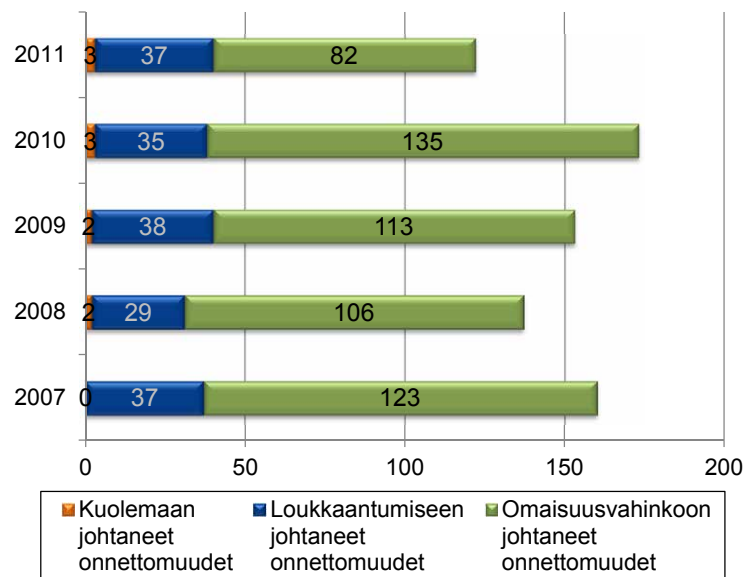
Mäntsälän kunnan liikenneturvallisuuden nykytilanteen kartoittamiseksi työssä laadittiin liikenneonnettomuus-tarkastelu vuosina 2007–2011 Mäntsälän kunnan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista. Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. On arvioitu, että poliisin tietoon tulee vain osa kaikista liikenneonnettomuuksista. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja yli puolet loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tulevat poliisin tietoon, mutta pienistä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista vain hyvin pieni osa päätyy tilastoihin. Onnettomuustarkastelu käsittää maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä vuosina 2007–2011 tapahtuneet onnettomuudet. Huomioon otettavaa on, että sijaintitiedot noin puolessa kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista ovat puutteellisia.

Mäntsälän kunnan alueella tapahtui vuosina 2007–2011 yhteensä 745 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 611 sekä kaduilla ja yksityisteillä 134. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 186 (25 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 158 sekä kaduilla ja yksityisteillä 28. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui kymmenen, joista yhdeksän tapahtui maantiellä. Eniten kaikkia, omaisuusvahinkoon, loukkaantumiseen sekä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui valtatiellä (valtatie 4).

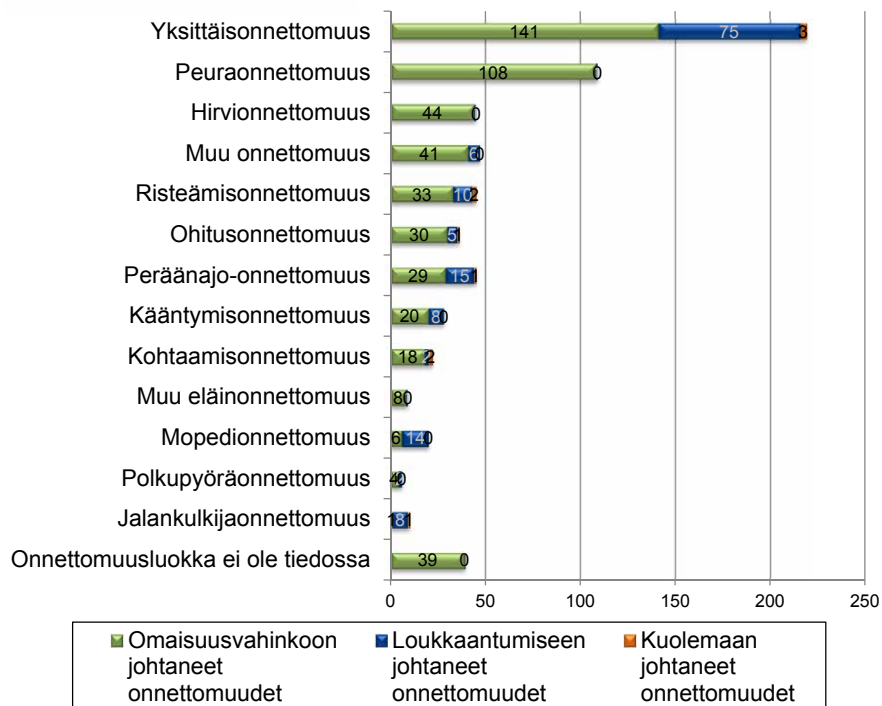
Alkoholionnettomuuksia oli yhteensä 65 (9 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 52 onnettomuudessa (9 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista 13 onnettomuudessa (10 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli 21, joista kaikki oli loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. (Taulukko 2)

Taulukko 2. Mäntsälän kunnan alueella tapahtuneet liikenneonnettomuudet tieluokan ja onnettomuuden vakavuuden mukaan vuosina 2007–2011.

| | Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet | | | Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet | | | Kuolemaan johtaneet onnettomuudet | | | Kaikki onnettomuudet yhteensä | | |
|-----------------------|---|-----------|------------|--|-----------|------------|-----------------------------------|----------|-----------|-------------------------------|-----------|------------|
| | Ilman alkoh. | Alkoh. | Yht. | Ilman alkoh. | Alkoh. | Yht. | Ilman alkoh. | Alkoh. | Yht. | Ilman alkoh. | Alkoh. | Yht. |
| Valtatiet | 179 | 6 | 185 | 49 | 5 | 54 | 4 | 0 | 4 | 232 | 11 | 243 |
| Kantatiet | 18 | 0 | 18 | 8 | 0 | 8 | 1 | 0 | 1 | 27 | 0 | 27 |
| Seututiet | 115 | 9 | 124 | 28 | 7 | 35 | 1 | 0 | 1 | 144 | 16 | 160 |
| Yhdystiet | 106 | 20 | 126 | 47 | 5 | 52 | 3 | 0 | 3 | 156 | 25 | 181 |
| Kadut ja yksityistiet | 97 | 9 | 106 | 23 | 4 | 27 | 1 | 0 | 1 | 121 | 13 | 134 |
| Yhteensä | 515 | 44 | 559 | 155 | 21 | 176 | 10 | 0 | 10 | 680 | 65 | 745 |



Kuva 6. Mäntsälän kunnan alueella tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 2007–2011.



Kuva 7. Mäntsälän onnettomuudet onnettomuusluokan mukaan vuosina 2007–2011.

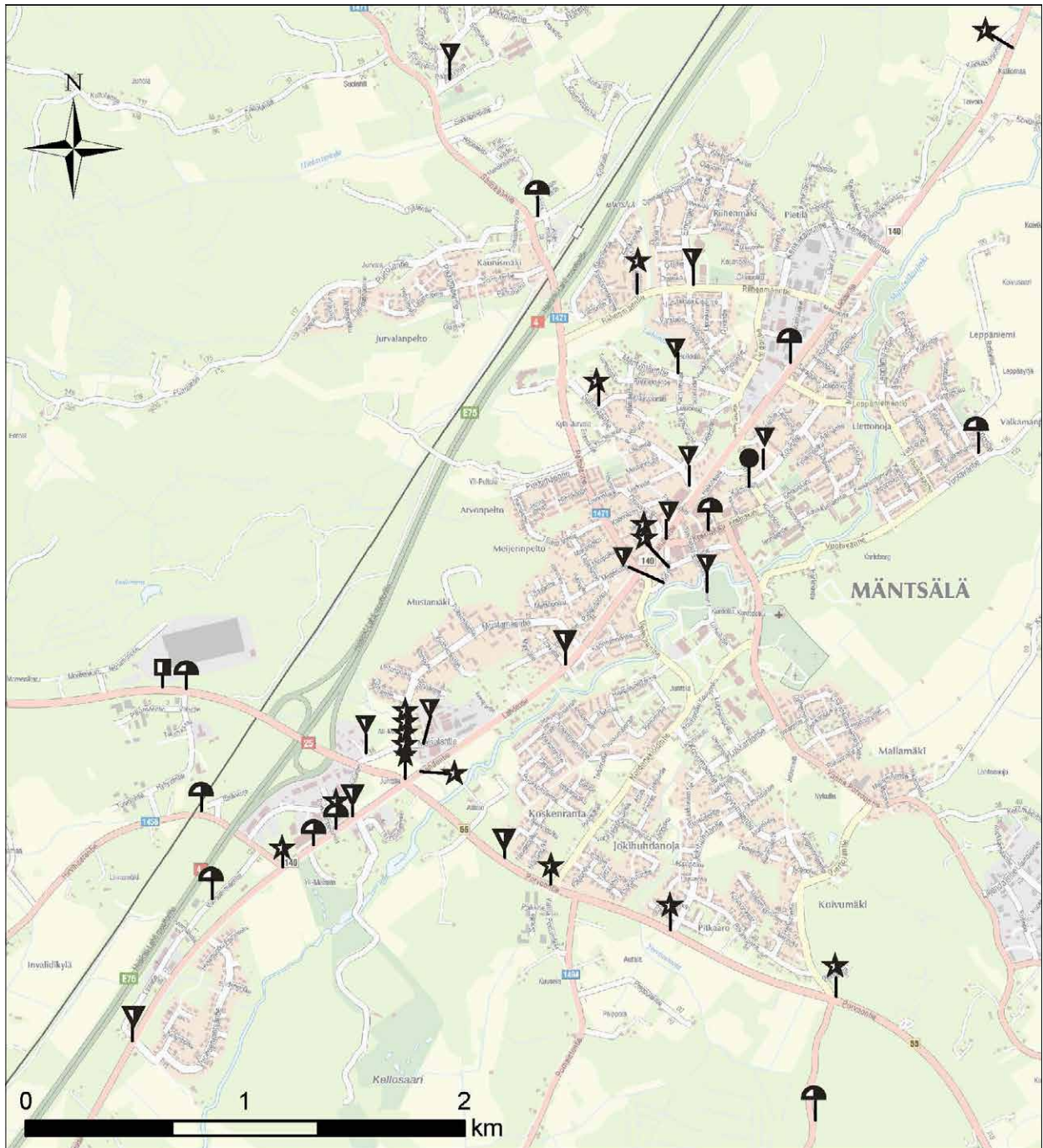
Asukaslukuun suhteutettuna Mäntsälän teillä vuosina 2007–2011 tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui keskimäärin 1,75 ja kuoli keskimäärin 0,10 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti. Vastaavat luvut olivat vuosina 2007–2011 Uudellamaalla keskimäärin 1,3 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta / 1 000 asukasta ja 0,06 kuolemaan johtanutta onnettomuutta / 1 000 asukasta. Valtakunnallisesti loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin 1,52 onnettomuutta / 1 000 asukasta ja kuolemaan johtaneita 0,06 onnettomuutta / 1 000 asukasta. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Vuosina 2007–2011 sekä kaikkien onnettomuuksien määrä että henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosittain eikä selvää suuntausta onnettomuuksien määrässä ole havaittavissa. Mäntsälän kunnan alueella tapahtui kuitenkin asukaslukuun suhteutettuna enemmän loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kuin koko maassa tai Uudellamaalla keskimäärin.

Onnettomuustarkastelussa on oletettu, että kuljettajan juopumus vaikuttaa onnettomuuksiin liikenneympäristöä enemmän. Tähän oletukseen perustuen alkoholionnettomuudet poistettiin aineistosta, jotta liikenneympäristön vaikutus onnettomuuksien tapahtumiseen saataisiin paremmin selville.

Mäntsälän liikenneonnettomuuksista valtaosa oli yksittäisonnettomuuksia, joita tapahtui yhteensä 219 eli 29 % kaikista onnettomuuksista. Yksittäisonnettomuudet viittaavat useimmiten ajoneuvon liian suureen tilannenopeuteen, eli auto on suistunut ulos tieltä suurella ja liikenneympäristöön sopimattomalla ajonopeudella. Eläinonnettomuuksia tapahtui Mäntsälän teillä yhteensä 164, joista valtaosa oli peuraonnettomuuksia (67 %). Kaikki poliisin tietoon tulleet eläinonnettomuudet tapahtuivat maanteillä. Kaksi eläinonnettomuutta johti loukkaantumiseen ja loput olivat peltikolareita.

Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui jalankulkija- ja mopedionnettomuuksissa. Mopedionnettomuuksia tapahtui yhteensä 22, joista 14 (63 %) johti henkilövahinkoihin. Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui yhteensä kymmenen, joista kahdeksan (80 %) johti loukkaantumiseen ja yksi johti jalankulkijan kuolemaan. Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui yhteensä kuusi, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Kevyen liikenteen vakavat onnettomuudet olivat tapahtuneet eri puolilla Mäntsälän kuntaa eikä selviä kasautumapisteitä näiden onnettomuuksien osalta ole. Kuolemaan johtanut jalankulkijaonnettomuus oli tapahtunut Pornaistentiellä Nummisen kylällä joulukuussa vuonna 2010 ja siinä autoilija oli törmännyt samaan suuntaan kulkevaan jalankulkijaan.

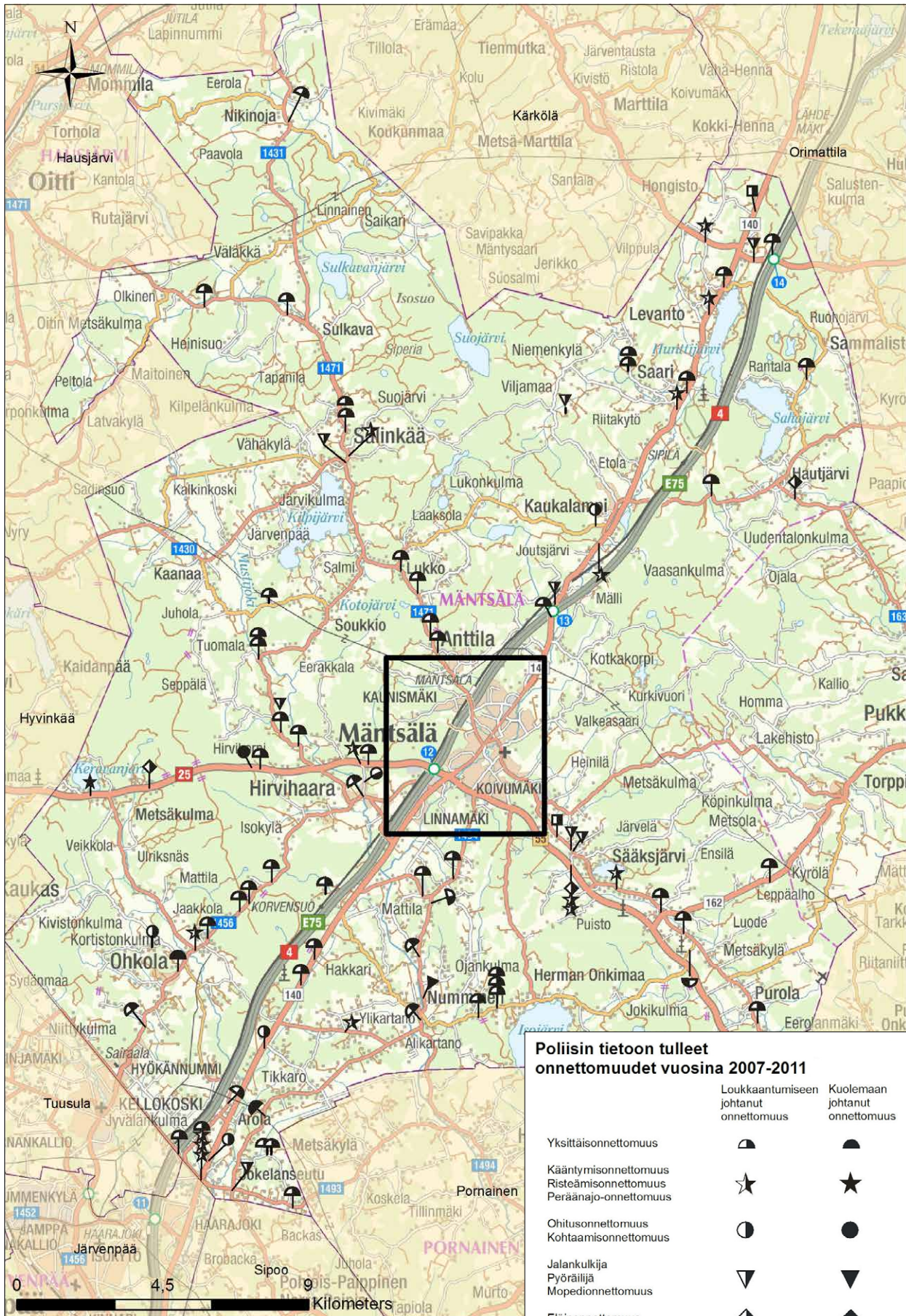
Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet on esitetty kartoilla *kuvissa 8 ja 9*.



Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2007-2011

| | Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus | Kuolemaan johtanut onnettomuus |
|---|---------------------------------------|--------------------------------|
| Yksittäisonnettomuus | ◐ | ◑ |
| Kääntymisonnettomuus Risteämisonnettomuus Peräänajo-onnettomuus | ☆ | ★ |
| Ohitusonnettomuus Kohtausonnettomuus | ◐◑ | ● |
| Jalankulkija Pyöräilijä Mopedionnettomuus | ▽ | ▼ |
| Eläinonnettomuus | ◊ | ◆ |
| Muu onnettomuus tai onnettomuustyyppiä ei ole merkitty tierekisteriin | ◻ | ◼ |

Kuva 8. Henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet Mäntsälän keskustassa vuosina 2007–2011.

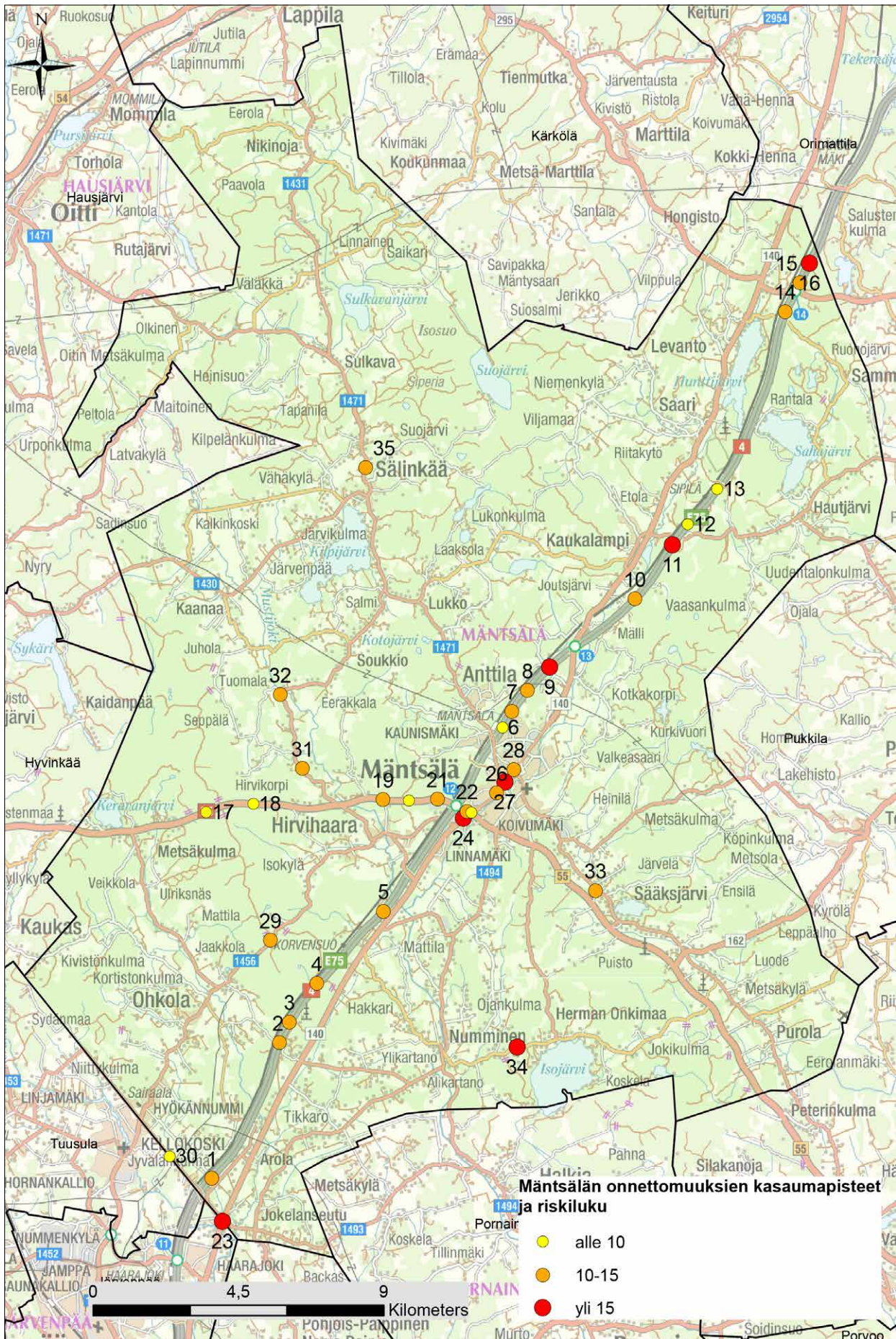


Kuva 9. Henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet Mäntsälässä vuosina 2007–2011.

Onnettomuuksien kasaumapisteen katsotaan olevan sellaisessa paikassa, jossa on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet ovat sattuneet linjaosuudella korkeintaan 400 metrin matkalla ja liittymässä korkeintaan 200 metrin etäisyydellä liittymästä.

Riskiluku lasketaan jokaiselle onnettomuuksien kasaumapisteelle. Riskiluvun laskennassa lasketaan onnettomuuskeskittymässä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärä yhteen niin, että henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia painotetaan kertoimella 5. Katuverkon osalta kaikkien onnettomuuksien tapahtumapaikkaa ei voitu puutteellisten tietojen vuoksi tarkasti paikantaa. Kasaumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholionnettomuuksia eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

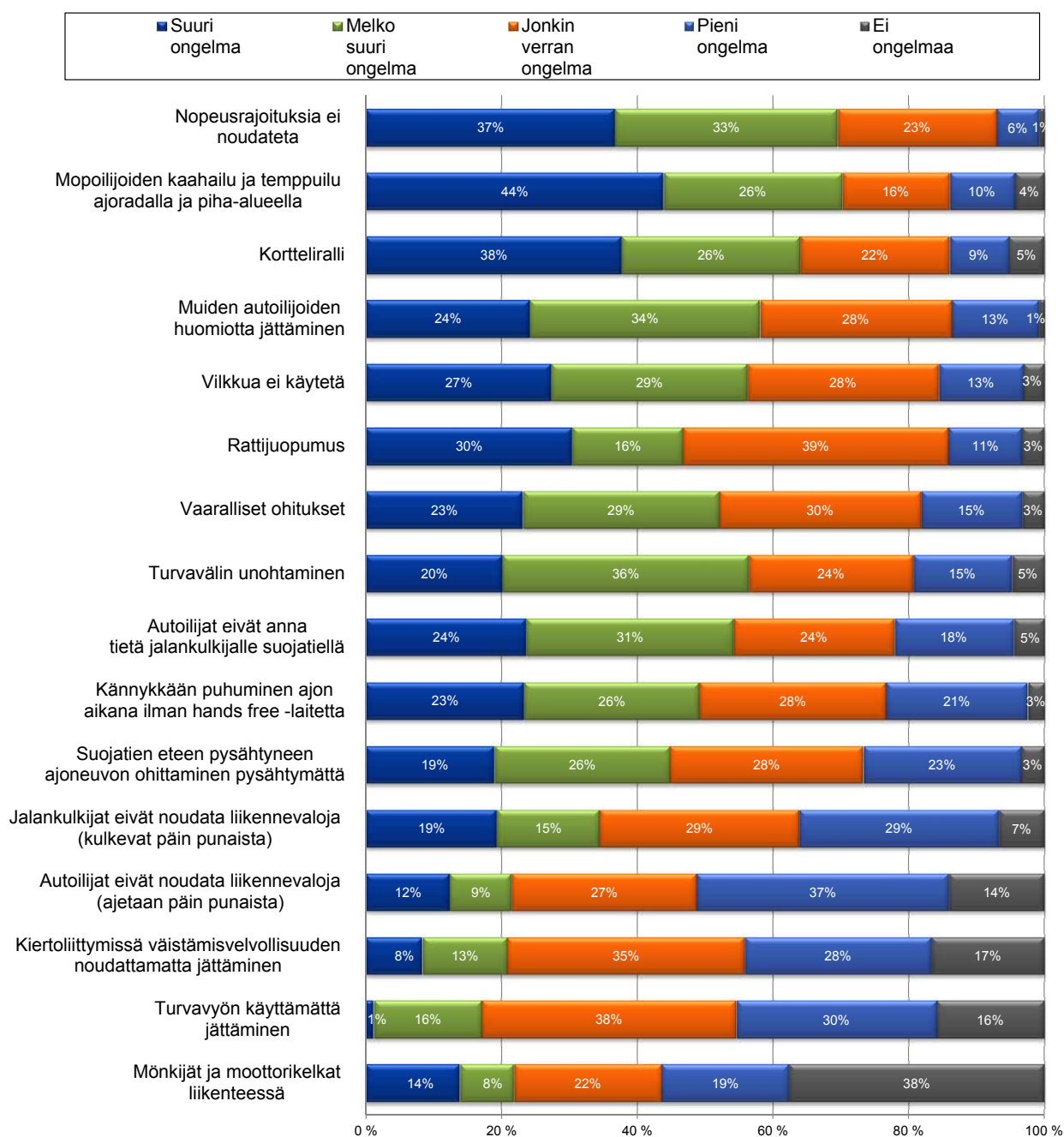
Riskiluvuiltaan suurimmat onnettomuuksien kasaumapisteesä sijaittivat maantiellä 140 Rienojan kohdalla (numero 24) ja maantiellä 11733 Onkimaantie 238:n (numero 34) kohdalla (molemmissa riskiluku 19). Kummassakin kasaumapisteessä on tapahtunut seitsemän onnettomuutta, joista kolme johti henkilövahinkoihin.



Kuva 10. Onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut Mäntsälässä.

3.2 Asukkaiden näkemyksiä liikenneturvallisuudesta ja liikennekäyttäytymisestä

Mäntsälän alueen liikenneturvallisuusongelmia selvitettiin asukaskyselyn ja koululaiskyselyn avulla. Molemmat kyselyt järjestettiin tammikuussa 2013. Asukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeella ja koululaiset opettajan avustuksella internetissä. Asukaskyselyistä tiedotettiin paikallislehdissä ja kunnan internetsivuilla. Asukasyhdistyksille kyselystä tiedotettiin erikseen. Koululaiskysely lähetettiin kaikkiin kunnan kouluhin koulun rehtorin välityksellä.



Kuva 11. Liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen kehittämisiäalueita asukaskyselyyn vastanneiden mukaan.

Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 140 vastausta. Vastaajista 71 % oli naisia ja valtaosa vastaajista kuului ikäluokkaan 40–63 vuotta (48 %). Vastaajat olivat pääosin työssäkäyviä (71 %), opiskelijoita tai koululaisia vastaajista oli 4 % ja eläkeläisiä 17 %. Vastaajista 57 % asui taajamassa ja henkilöauto oli käytettävissä 86 %:lla vastaajista.

Koululaiskyselyyn saatiin yhteensä 190 vastausta, joista 109 oli alakoululaisilta ja 81 yläkoululaisilta.

Asukaskyselyn vastaajista 34 % piti liikkumista Mäntsälässä melko turvallisena ja vain alle 1 % erittäin turvallisena. Vastaajista 42 % ei pitänyt liikkumista turvallisena, muttei kovin vaarallisenakaan ja 21 % piti liikkumista melko vaarallisena. Noin 3 % vastaajista piti liikkumista erittäin vaarallisena.

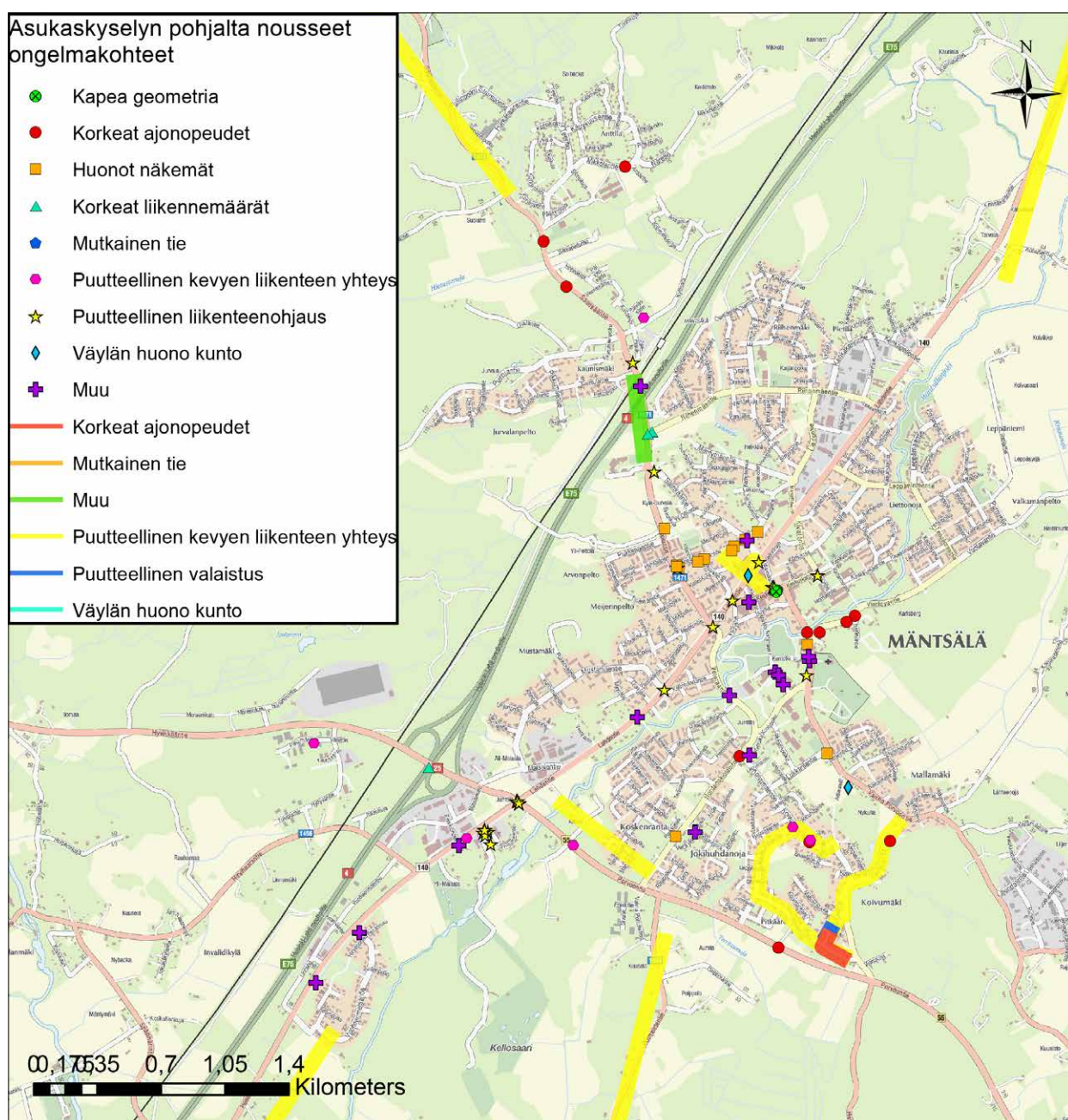
Eniten ongelmia ja kehitettävää vastaajien mielestä aiheuttavat mopoilijoiden käyttäytymisessä liikenteessä sekä nopeusrajoitusten noudattama jättäminen, kortteliralli, muiden autoilijoiden huomiotta jättäminen, puutteet vilkun käyttämisessä ja rattijuopumus. Vastaajat pitivät tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi asenteiden muuttamista ja poliisin liikennevalvonnan lisäämistä, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista sekä liikennekasvatuksen lisäämistä.



Kuva 12. Parhaat keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi asukaskyselyn mukaan.

3.2.1 Turvattomat paikat

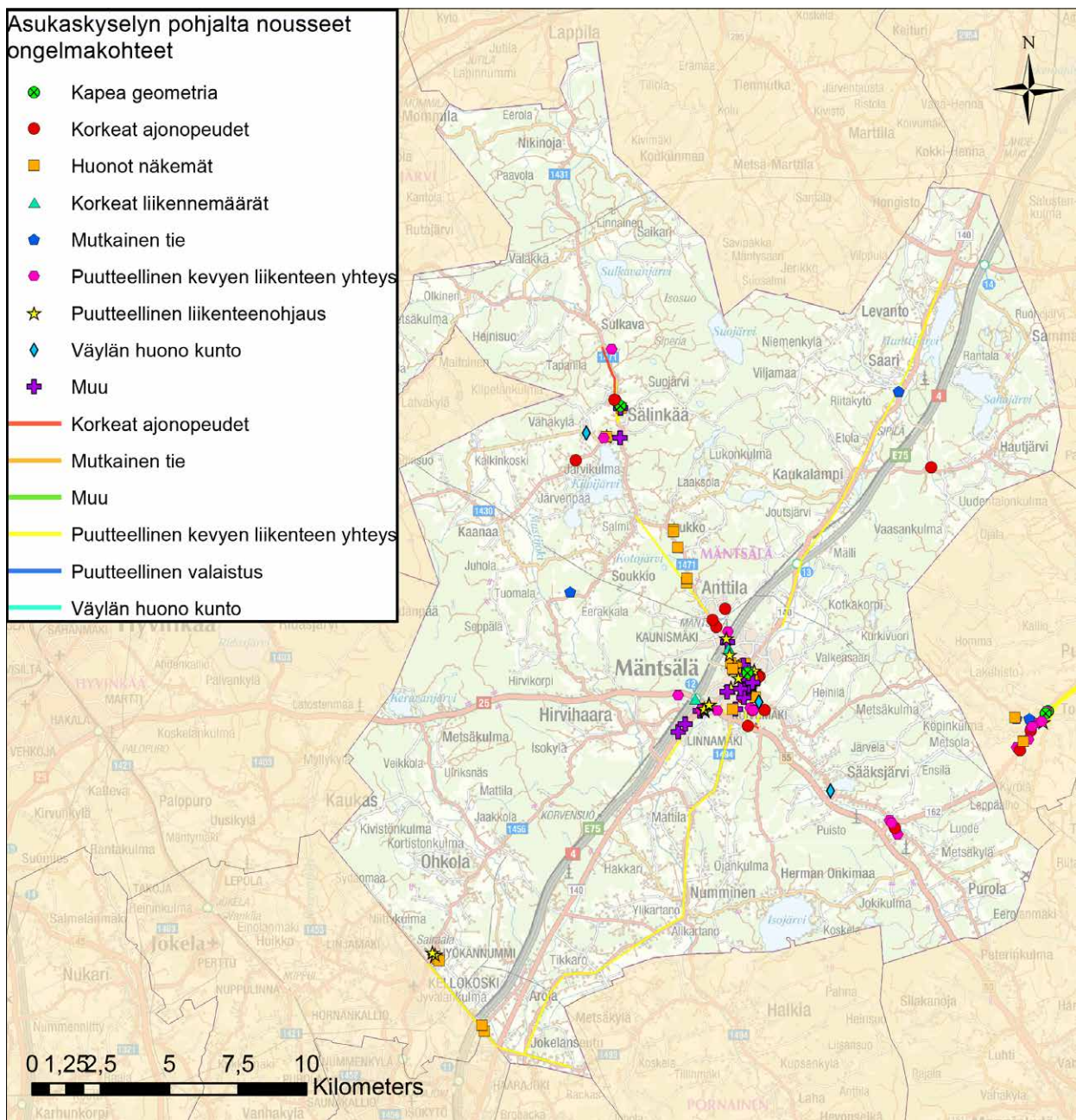
Turvattomia paikkoja tai puutteellisia järjestelyitä koettiin olevan eniten Mäntsälän keskustaajaman alueelta. Eniten palautetta tuli liikennevalo-ohjauksesta Helsingintiellä (maantie 140) sekä henkilöautoilijoiden huonosta liikennekäyttäytymisestä. Liikennevalo-ohjauksen osalta toivottiin jalankulkijoiden lyhyempiä odotusaikoja, liikennevalojen parempaa yhteen kytkemistä ja niiden toimintavarmuuden parantamista. Henkilöautoilijoiden osalta nousi esille muun muassa puutteellinen vilkun käyttö, väärin pysäköinti ja piittaamattomuus liikenteenohjauksesta. Myös kortteliralli erityisesti keskustan urheilupuiston läheisyydessä nousi esille. Sälinkäällä Oitintiellä niin kutsutun Yrjölänmäen kohdalta tuli myös paljon palautetta, muun muassa tien kapeasta geometriasta ja liittyvien teiden huonoista näkemistä. Tienkohdassa on vuosina 2007–2011 tapahtunut yhteensä viisi ulosajoa, joista kaksi on johtanut loukkaantumiseen. Hyökänummella vaarallisena pidettiin Tasalantietä, jota pidetään usein virheellisesti etuajo-oikeutettuna. Koko kunnassa toivottiin lisää kevyen liikenteen väyliä, näkemien parantamista ja ajonopeuksien hillitsemistä. Eniten näkemäongelmia on asukaskyselyn perusteella Sälinkääntiellä ja Liedontiellä.



Kuva 13. Asukaskyselyssä mainitut ongelmakohteet Mäntsälän keskustassa.

Koululaiskyselyssä selvitettiin mäntsäläläisten koululaisten mielipiteitä liikenneturvallisuudesta. Kyselyn keskiössä oli koululaisten turvatomiksi kokemien paikkojen tunnistaminen. Koululaiskyselyn perusteella liikenneturvallisuuden suurimmat ongelmat olivat korkeat ajonopeudet ja liikennemäärät, liikennevalojen toimimattomuus, huonot näkemät, suojateiden puute ja tien kapeus. Koululaiset määrittivät Mäntsälässä vaarallisimmiksi paikoiksi:

- Peltolantien ja Vanhan Lahdentien risteys
- Sääksjärventie
- Pukkilantien ja Sääksjärventien risteys
- Kujalantie
- Pornaistentie
- Orsitie
- Kaanaantie.

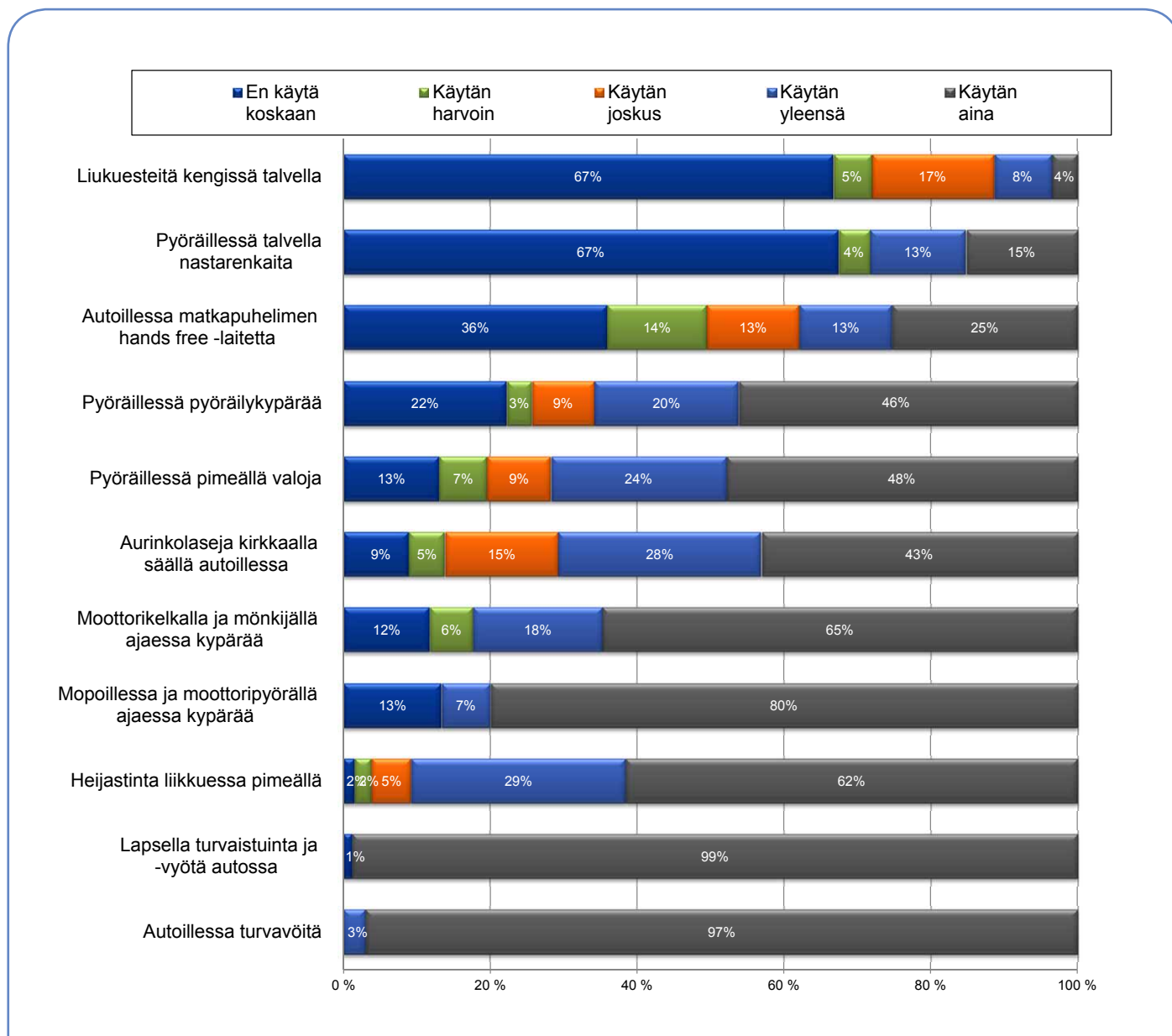


Kuva 14. Asukaskyselyssä mainitut ongelmakohteet koko Mäntsälän kunnan alueella.

3.2.2 Turvalaitteiden käyttö

Asukaskyselyyn vastanneet käyttävät turvalaitteista eniten turvavyötä itse autoillessaan, lapsella turvaistuinta ja -vyötä sekä heijastinta pimeällä liikkeessään. Kypärän käyttöön mopoillessa ja moottoripyörällä ajaessa tulee jatkossa kiinnittää huomiota ja kampanjoita sen puolesta, sillä vaikka valtaosa vastaajista kertoi käyttävänsä kypärää aina, yli 13 % ilmoitti, ettei koskaan käytä kypärää. (Tässä luvussa saattaa kuitenkin olla mukana myös niiden henkilöiden vastauksia, jotka eivät myöskään koskaan mopoile!) Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat liukusteet kengissä talvella ja nastarenkaat polkupyörässä talvella. Myös pyöräilykypärän ja matkapuhelimen handsfree-laitteiden käyttöön kannattaa kiinnittää huomiota varsinkin, kun laki velvoittaa niiden käyttöön.

Koululaiset käyttävät eniten turvavyötä, jonka käyttö tosin vähenee hieman siirryttäessä alakoulusta yläkouluun. Alakoulussa käytetään turvavälineistä turvavyön lisäksi eniten heijastinta pimeällä ja kypärää rullaluistellessa ja pyöräillessä. Yläkoululaiset käyttävät eniten turvavyötä autossa ja kypärää mopoillessa. Heijastimen ja pyöräilytai rullaluistelukupärän käyttö on huomattavasti alhaisempaa yläkoululaisten kuin alakoululaisten keskuudessa. Näihin asioihin tulee jatkossa kiinnittää enemmän huomiota, kampanjoita ja kannustaa niiden käyttöön.

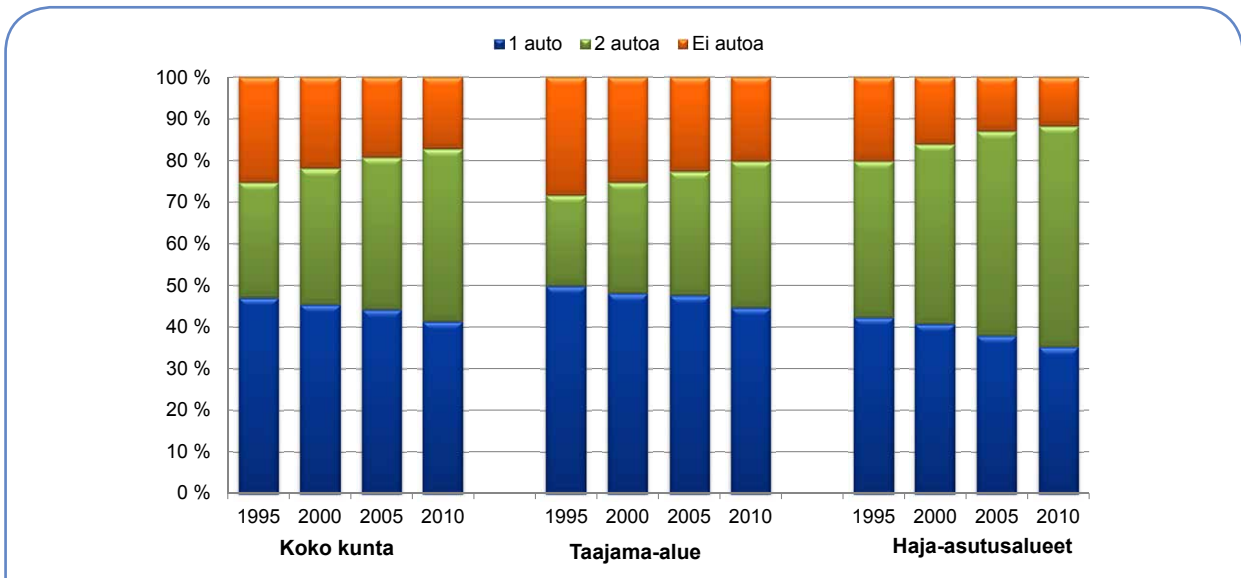


Kuva 15. Asukaskyselyyn vastanneiden turvalaitteiden käyttö.

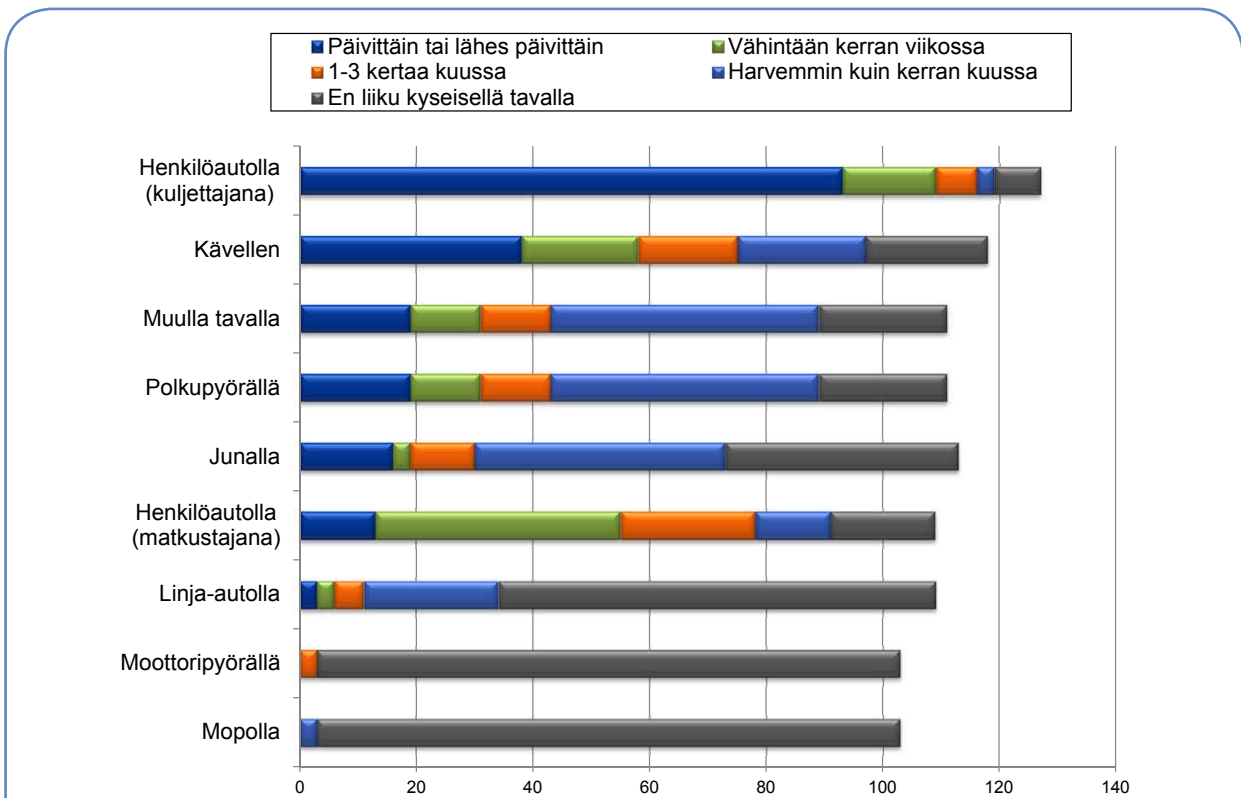
3.2.3 Liikkuminen ja liikkumisen olosuhteet Mäntsälässä

Mäntsäläläiset käyttävät pääasiallisena kulkutapanaan henkilöautoa. Mäntsälän autoistumisaste on 85 % ja henkilöautojen määrä talouksissa on kasvanut tasaisesti 1980-luvulta lähtien. Taajama-alueen autoistumisaste on hieman matalampi kuin haja-asutusalueella. Asukaskyselyyn vastanneista 92 % ilmoitti omistavansa ajokortin.

Asukaskyselyyn vastanneista liikkuu päivittäin henkilöautolla 77 %. Vastaaajista 28 % kävelee päivittäin ja pyörää käyttää 14 % vastaajista. Pääasiallista kulkumuotoa koskevaan kysymykseen voi valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

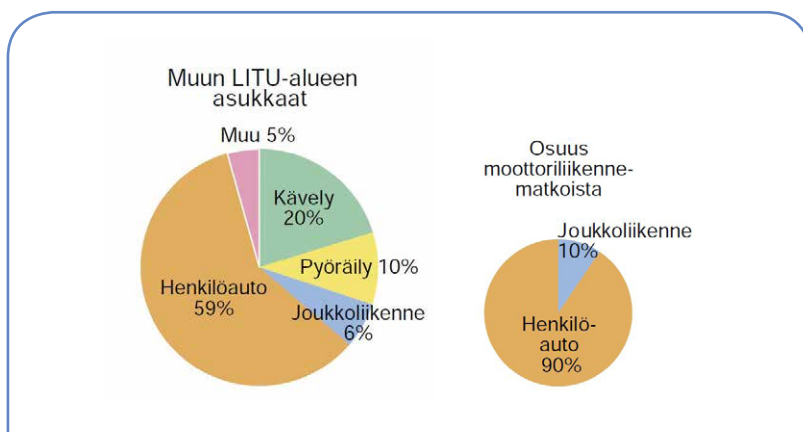


Kuva 16. Auton omistuksen kehitys Mäntsälässä. (Trafi)



Kuva 17. Mäntsäläläisten käyttämät kulkumuodot asukaskyselyn mukaan. Vastauksissa sai valita useamman kulkutavan.

Mäntsäläläisten kulkutapajakaumaa ei saatu Helsingin seudun liikennetutkimuksesta, sillä tutkimukseen oli liian vähän vastaajia Mäntsälästä. Mäntsälä kuuluu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja laajassa henkilöliikennetutkimuksessa Helsingin seudun kymmenen kunnan joukkoon. Tämän alueen pääasialliset kulkutapaosuudet on esitetty kuvassa 18. Päivittäisestä matkasuoritteesta 77 % tehdään alueella henkilöautolla, kävellen 2 %, pyörällä 1 % ja joukkoliikenteellä 7 %. Päivittäisistä kaikista matkoista kävellen tehdään 15 %, pyörällä 7 % ja joukkoliikenteellä 3 %.



Kuva 18. Helsingin seudun kuntien (kymmenen kuntaa) asukkaiden kulkumuodot (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011).

Jalankulun osalta tyytyväisimpiä Mäntsälässä ollaan kävelyolosuhteisiin keskustassa ja lähipalveluiden saavutettavuuteen kävellen. Pyöräilyn osalta tyytyväisimpiä ollaan lähipalveluiden saavutettavuuteen ja pyöräpysäköintiin joukkoliikenneasemilla. Jalankulun osalta tyytymättömiä oltiin kävelyreittien kattavuuteen ja jatkuvuuteen. Myös jalkakäytävien ja autoteiden risteämiskohtiin ja jalankulkuväylien kuntoon ja talvikunnossapitoon oltiin melko tyytymättömiä. Pyöräilyn osalta tyytymättömiä oltiin pyöräreitti-informaatioon sekä väylien kunnossapitoon. Tyytyväisimpiä oltiin lähipalvelujen saavutettavuuteen pyöräillen sekä pyöräpysäköintiin joukkoliikenneasemilla.

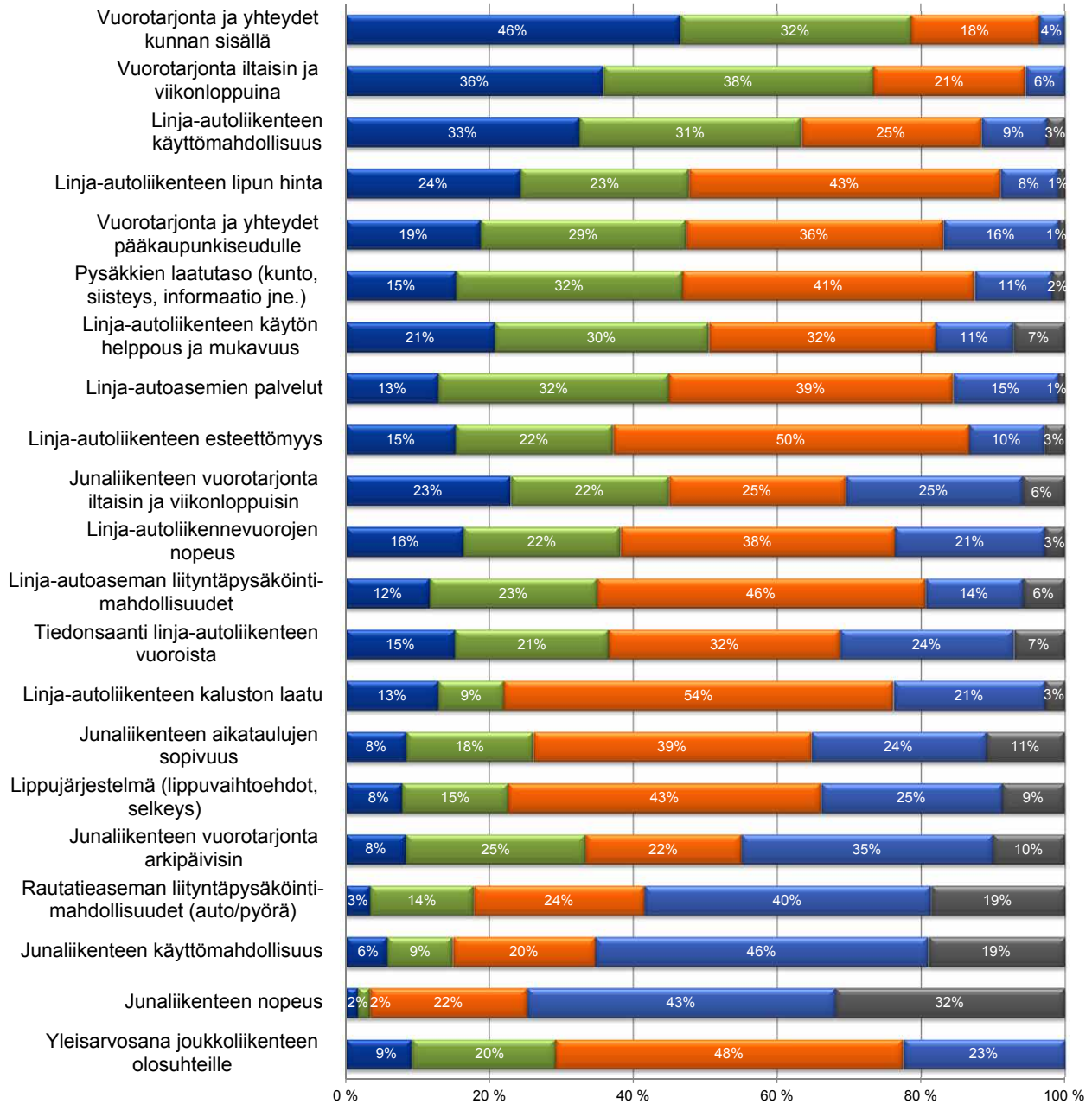
Joukkoliikenteen olosuhteista kysyttäessä oltiin tyytyväisiä junaliikenteeseen, sen nopeuteen, käyttömahdollisuuteen ja rautatieaseman liityntäpysäköintimahdollisuuksiin. Tyytymättömiä oltiin joukkoliikenteen vuoro- ja tarjontaan.

Autoilijat olivat tyytyväisimpiä nopeusrajoituksiin ja riista-aitoihin. Tyytymättömiä liikennevalo-ohjaukseen, koulujen saattoliikennejärjestelyihin, pysäköintiin taajamissa sekä teiden ja katujen kunnossapitoon.

Esteettömyyden kannalta suurin ongelma Mäntsälässä on asukaskyselyyn vastanneiden mielestä huonokuntoiset kevyen liikenteen väylät, yhteyksien puutteet ja puutteellinen talvikunnossapito. Parhaiten on hoidettu pääsy yksityisiin ja julkisiin palveluihin.

Suunnitelman aikana kunnan keskustaajamassa tehtiin esteettömyyskierros, jonka aikana kartoitettiin esteettömyyden ongelmakohtia ja tärkeitä reittejä.

■ Erittäin tyytymätön ■ Melko tyytymätön ■ Ei tyytyväinen eikä tyytymätön ■ Melko tyytyväinen ■ Erittäin tyytyväinen



Kuva 19. Tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin.

3.3 Liikenneturvallisuuden ja liikkumisen yhteenveto

- Mäntsälän kunnan alueella tapahtui yhteensä 745 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2007–2011.
- Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tapahtui 176 ja kuolemaan johtaneita 10.
- Onnettomuuksien kasaumapisteitä oli kunnan alueella yhteensä 35.
- Asukaslukuun suhteutettuna Mäntsälässä tapahtuu vuosittain 7,3 onnettomuutta / 1 000 asukasta. Mäntsälässä tapahtuu enemmän loukkaantumiseen johtavia liikenneonnettomuuksia kuin Uudellamaalla ja valtakunnallisesti keskimäärin.
- Niin omaisuusvahinkoihin kuin henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien yleisin onnettomuustyyppi on ollut yksittäisonnettomuus. Tämä viittaa liian suurten tilannenopeuksien käyttämiseen.
- Jalankulkija- ja mopedionnettomuudet johtivat muita onnettomuustyyppisiä useammin henkilövahinkoihin. Mopedionnettomuuksia oli tapahtunut yhteensä 20, joista 14 johti henkilövahinkoihin. Mopedionnettomuuksia oli tapahtunut eri puolilla kuntaa, selvää kasautuma-alueita ei ollut.
- Mäntsälässä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat olleet vuosien 2007–2011 aikana keskimäärin 17,4 miljoonaa euroa/vuosi, josta kunnan osuudeksi voidaan arvioida 2,6–3,5 miljoonaa euroa/vuosi.
- Asukaskyselyyn vastanneista 35 % piti liikkumista Mäntsälässä turvallisena tai erittäin turvallisena, 24 % kokee liikkumisen vaaralliseksi tai erittäin vaaralliseksi.
- Turvattomiksi paikoiksi Mäntsälässä koetaan etenkin Lahdentie, Liedontie ja Vanha Porvoontie kirkon kohdalla.
- Päivittäiset matkat kuljetaan pääosin henkilöautolla, mutta matkoja tehdään myös kävellen ja polkupyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden viisaiden liikkumistapojen lisäämiseen on potentiaalia ja kampanjointiin kannattaa panostaa jatkossa.
- Turvalaitteista eniten käytetään turvavyötä, lapsen turvaistuinta ja turvavyötä autossa sekä heijastinta. Kypärän ja handsfree-laitteen käyttöön kannattaa jatkossa kannustaa ja seurata tilannetta säännöllisesti.
- Suurimmiksi ongelmiksi liikennekäyttäytymisessä ja asenteissa asukkaat kokivat nopeusrajoitusten noudattamatta jättämisen, vilkun käyttämättömyyden sekä mopoilijoiden tempuilun ja korttelirallin.

4 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

4.1 Valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet

Liikenneturvallisuustyötä ohjaavat Suomessa valtakunnallinen, alueellinen ja paikallinen liikenneturvallisuus-suunnittelu ja -työ. Valtakunnallisessa vuonna 2012 valmistuneessa suunnitelmassa ”Tavoitteet todeksi – Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014”, on esitetty tieliikenteen turvallisuusvisio:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Suunnitelmassa on esitetty myös tieliikenteen turvallisuustavoite:

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

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemia on koko Suomessa enintään 218, vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5 750.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueellisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on vahva painotus liikennekäyttäytymisen parantamisessa, sekä liikenneturvallisuuden parantamisessa erityisesti taajamissa ja maanteilla. Liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta keskeisiä linjauksia ovat muun muassa suunnitelman jalkauttaminen ja alueellisiin ongelmiin puuttuminen. Uudenmaan ELY-keskuksen visio on:

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

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelman toiminnan painopistealueet ovat vuoteen 2020 mennessä:

Liikennekäyttäytyminen

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

Liikenneympäristö

- Taajamien ja niiden lähialueiden rauhoittaminen, nopeustasojen alentaminen ja tien ylitysten turvaaminen; erityispainopisteenä koulureitit sekä jalankulku ja pyöräily

- Viikkaimpien pääteiden yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Alempiasteisen tieverkon moottoriajoneuvo-onnettomuuksien vähentäminen

Liikenneturvallisuustoiminta

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

4.2 Mäntsälän kunnan liikenneturvallisuustavoitteet

Mäntsälän liikenneturvallisuuden, turvallisen ja kestävästi liikkumisen tavoitteet on muodostettu huomioon ottaen Mäntsälän liikenneturvallisuustilanne, liikkumisen olosuhteet sekä toimintaympäristö ja liikennejärjestelmä. Lähtökohdan tavoitteille ovat muodostaneet valtakunnalliset ja alueelliset liikenneturvallisuustavoitteet.

MÄNTSÄLÄN LIIKENNETURVALLISUUSVISIO ON:

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

- **Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti Mäntsälän liikenteessä.**
- **Liikkuminen ja liikenne koetaan turvalliseksi ja mahdollisimman esteettömäksi Mäntsälässä.**
- **Yhdyskuntarakenne sekä liikkuminen ja liikenne kehittyvät kestävämpään suuntaan arjen viisaiden liikkumisvalintojen ja -mahdollisuuksien myötä.**

4.2.1 Toiminnalliset tavoitteet

Toiminta kunnassa

- Mäntsälän kunnan eri toimialat ja yhteistyötahot tekevät jatkuvaa, koordinoitua ja vaikuttavaa yhteistyötä turvallisen, kestävästi ja esteettömän liikenteen ja monipuolisten, viisaiden liikkumistapojen edistämiseksi.

Suunnitteluratkaisut

- Yhdyskuntarakenteen kehitys, asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittaminen, tukevat turvallista, kestävästi ja monipuolista liikkumista.
- Alempiasteisella tieverkolla vähennetään erityisesti yksittäisiä onnettomuuksia.
- Liikenneympäristön esteettömyyttä parannetaan.
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.
- Joukkoliikenteen edellytyksiä ja olosuhteita parannetaan.
- Taajamien ja niiden lähialueiden liikennettä rauhoitetaan, alennetaan nopeustasoja ja turvataan teiden ylitykset, erityisesti koulujen lähellä.

Asenteisiin vaikuttaminen; kasvatus, valistus ja tiedotus

- Mäntsälän asukkaiden tietoisuutta viisaiden liikkumistapojen terveellisyydestä ja taloudellisuudesta lisätään. (Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset sekä joukkoliikenteen käytön, taloudellisen ajotavan ja yhteiskyytien taloudelliset vaikutukset.)
- Tarjotaan kuntalaisille ja kunnassa toimiville yrityksille tiedostuksen, neuvonnan ja kampanjoinnin avulla vinkkejä ja toimintaesimerkkejä turvallisen ja kestävästi liikumisen edistämiseksi.
- Liikenteen riskikäyttäytymiseen ja turvavälineiden käyttämättömyyteen puututaan monipuolisella keinovälikoimalla, esimerkiksi kampanjoilla. Erityispainopisteenä ovat nuoret autoilijat ja mopoilijat, lapset ja iäkkäät.

4.2.2 Määrälliset tavoitteet

VÄHENNETÄÄN LIIKENNEONNETTOMUUKSIA =>

- **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**
- **Vähennetään liikenneonnettomuuksia siten, ettei valtakunnallinen taso ylitä.**
 - **Vuonna 2014 Mäntsälässä on tieliikennekuolemia enintään 2 *.**
 - **Vuonna 2020 tieliikennekuolemia on Mäntsälässä enintään 1 **.**
 - **Vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on Mäntsälässä enintään 26 ***.**

* Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti kuolleiden määrä enintään 80 % vuoden 2010 tasosta

** Enintään 50 % vuoden 2010 tasosta

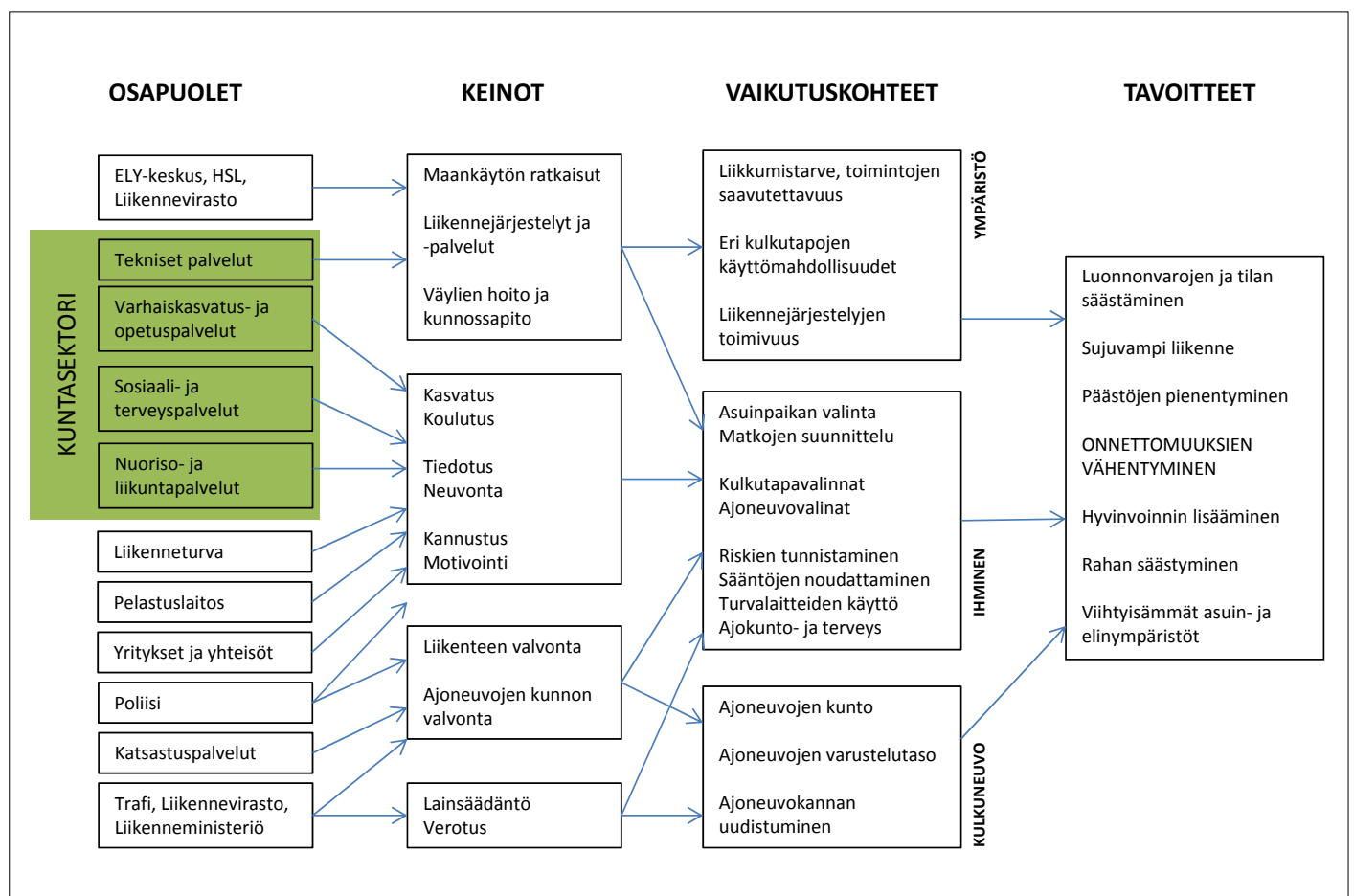
*** Enintään 75 % vuoden 2010 tasosta

4.2.3 Liikkumista koskevat tavoitteet vuoteen 2020 mennessä

- **Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet kasvavat (>45 %).**
- **Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikennematkojen osuus alle kolmen kilometrin matkoista kasvaa (> 50 %).**
- **Joukkoliikenteen osuus matkasuoritteesta kasvaa (> 15 %).**

5 Liikenneturvallisuustyötä yhdessä – turvallisen ja kestäväen liikkumisen edistäminen

Tieliikenteen turvallisuusongelmien ratkominen vaikuttamalla ihmisten liikkumistarpeisiin, kulkutavan valintoihin ja liikennekäyttäytymiseen sekä näiden kautta muun muassa liikennemääriin ja ajonopeuksiin edellyttää monien eri osapuolten välistä hyvää yhteistyötä. Samanaikaisesti tarvitaan niin maankäytön, liikenneympäristön sekä kulkuneuvojen kehitykseen liittyviin ratkaisuihin kuin ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja taitoihin vaikuttamiseen kohdistuvia keinoja ja toimia. Laaja keinovalikoimatarve sekä eri kohderyhmien tavoittaminen edellyttävät useiden eri toimijoiden yhteistyötä. Liikenneturvallisuuteen vaikuttavien osapuolten joukko koostuu hyvin erilaisista toimijoista, jotka edustavat niin julkista, yksityistä kuin kolmatta sektoria. Julkisen sektorin toimijoilla on vastuu siitä, että liikenneympäristöt ja kulkuneuvot ovat turvallisia ja kaikille liikkujille ja jokaisella liikkujalla on riittävät tiedot ja taidot tehdä turvallisia ja kestäviä liikkumisen valintoja. Liikenneturvallisuus syntyy kuitenkin pääosin aina liikkujan omien valintojen kautta!



Kuva 20. Liikenneturvallisuustyön toimintakenttä ja eri toimijoiden roolit (lähde: Strafica Oy).

Kuvassa 20 on esitetty eri toimijatahot ja niiden rooli liikenneturvallisuustyössä. Kuntien eri toimialojen rooli on hyvin keskeinen ihmisten koko eliniän ja kaikki liikkujaryhmät kattavan liikenneturvallisuus- ja kasvatus-työn toteuttamiseksi. Turvallisen liikennenympäristön 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.

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

Yhteistyö on tuloksellista, kun seuraavat tärkeät asiat on huomioitu 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.

Mäntsälässä on aiemmin tehty yhteistyötä liikenneturvallisuusasioissa muun muassa poliisin kanssa, mutta säännöllinen ja organisoitu toiminta ja eri hallintokuntien välinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioiden edistämiseksi on ollut vähäistä. Kuitenkin myös muiden kuin pelkästään teknisen toimialan mahdollisuudet vaikuttaa ihmisten liikenneturvallisuutta koskeviin asenteisiin, liikennekäyttäytymiseen ja liikkumistottumuksiin ovat suuret. Yhteistyössä tehtävä liikenneturvallisuustyö on hedelmällistä ja aikaan saavaa.

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 resursseja keskeisiin liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin.
- Varmistaa turvallisen ja kestävästi liikumisen edistämisen sekä 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 eli tarkistus eri liikkujaryhmien, liikenneturvallisuuden ja kestävästi liikumisen näkökulmasta (esimerkiksi lausuntojen anto, osallistuminen kaavailtoihin, ja niin edelleen).

Vuositeema

Liikenneturvallisuustyöryhmä valitsee toiminnalleen vuosittaisen teeman.

5.2 Liikenneturvallisuustyöryhmä

Liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi ja jäsentämiseksi sekä liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi Mäntsälään perustettiin kunnanjohtajan päätöksellä turvallista ja kestävästi liikkumista toteuttava liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vuonna 2013 oli seuraava:

- Asko Määttänen, tekninen toimiala, puheenjohtaja
- Matti Sulonen, tekninen toimiala, sihteeri
- Päivi Pohjola, hallinnon toimiala
- Tapio Sillfors, hallinnon toimiala
- Janne Mäkinen, sivistyksen toimiala
- Liisa Aaltonen, perusturvan toimiala
- Reija Kurki, Mäntsälän autokoulu
- Risto Haanketo, Mäntsälän ajo-opetuspiste

- Marianne Heinola, ikäihmisten neuvosto
- Henrik Roos, Mäntsälän taksiautoilijat
- Varpu Tavaststjerna, Liikenneturva
- Matti Koski, Keski-Uudenmaan poliisi

ELY-keskus toimii liikenneturvallisuusryhmän sidosryhmänä ja tukee ja seuraa kunnassa tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Yhteyshenkilöinä toimivat Jenni Rautiainen ja Sonja Heikkinen.

5.3 Eri osapuolten roolit ja vastuut

5.3.1 Kunnan eri hallinnonalat

Alla olevassa on esitetty kunnan eri hallinnonalojen rooleja, tehtäviä ja vastuita liikenneturvallisuustyössä, joita noudatetaan soveltuvin osin Mäntsälässä.

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

Teknisen toimialan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Liikenneturvallisuusasioiden ja kestävän liikkumisen näkökulmien huomioiminen kaavoissa, liikennesuunnitelmissa, katusuunnitelmissa ja työnaikaisissa liikennejärjestelyissä.
- Palveluverkon muutosten (esimerkiksi koulujen lakkautukset) vaikutusten arvioiminen liikkumiseen ja kuljetustarpeisiin.
- Kaavojen vaikutusten arvioiminen liikkumistarpeiden, kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten ja liikenneturvallisuuden suhteen.
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ja joukkoliikennettä, liikenneympäristön rakentamista ja kunnossapitoa koskevien toimenpiteiden edistäminen.
- Kaavojen ja liikenne-/katusuunnitelmien liikenneturvallisuusarviointien suorittaminen tai tilaaminen.
- Kaduilla ja maanteilla tehtävien töiden ja työnaikaisten liikennejärjestelyiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvien toimintamallien tarkistaminen ja toimintamallien ottaminen käyttöön.
- Joukkoliikennettä sekä liikenneympäristöä koskevan palautteen keruu ja käsittely (yhteistyö ELY:n kanssa).
- Työryhmässä joukkoliikennettä ja liikennejärjestelyjä koskeviin kysymyksiin vastaaminen ja jatkotoimenpiteiden koordinointi.
- Tiedottaminen joukkoliikennettä, liikennejärjestelyjä ja kaavoitusta koskevista asioista (asukkaat, päätöksentekijät, työryhmä).

Sivistystoimiala vastaa kunnan kasvatusta 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 turvallista liikkumista (säännöt, turvalaitteet ja -välineet) että kestäviä liikkumisvalintoja.
- Huolehtia opettavan/ohjaavan henkilöstön riittävästä liikenne- ja liikenneturvallisuus-asiatuntemuksesta.
- Välittää ajantasaista liikenneturvallisuusmateriaalia ja materiaalia kestävästä liikkumisvalinnoista (opetusmateriaali, tiedotteet, julisteet) eri toimipisteisiin.
- Pitää yhteyttä ja tiedottaa, päiväkotien, koulujen rehtoreiden sekä lasten vanhempien suuntaan.
- Kartoittaa koulureittien, koulujen lähialueiden ja harrastuspaikkojen liikenneturvallisuusongelmia sekä oppilaiden liikkumistottumuksia ja vaikuttaa niiden parantamiseen.
- Tekee koulukuljetuspäätökset sekä tilaa koulukuljetukset ja huolehtii 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. Toimialalla on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä palvelut ulottuvat vauvasta vaariin.

Perusturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Levittää liikennekasvatusta ja liikennetietämyksen ”vauvasta vaariin” (lapset, nuoret, iäkkäät, lasten vanhemmat, vammaiset, päihdeongelmaiset, maahanmuuttajat, ja niin edelleen).
- Huolehtia henkilöstön riittävästä liikenneturvallisuusasiatuntemuksesta 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 (esteettömyys, turvattomuus, kunnossapito 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 tulevana vuosina. On myös tärkeää, että viesti kunnan liikenneturvallisuustilanteesta ja onnettomuuksien kustannusvaikutuksista sekä tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä välittyy päätöksentekijöiden tietoon.

Päätöksentekijöiden tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

5.3.2 Asiantuntijatahot

Uudenmaan ELY-keskus – alueellisen liikenneturvallisuustyön koordinointi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa maanteiden ja niiden varsien kevyen liikenteen väylien kehittämisestä, hoidosta ja ylläpidosta sekä osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskus voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen maankäytön suunnittelusta aina tiellä liikkujan olosuhteisiin. Liikenneturvallisuuskulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa kuin hankekohtaisissa suunnitelmissa. Liikenneturvallisuus ohjaa myös tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista.

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

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – käytön edistämien ovat Uudenmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien tärkeimmät valintaperusteet.

ELY-keskus koordinoi alueellista liikenneturvallisuustyötä yhteistyössä Liikenneturvan, poliisin ja HSL:n kanssa. ELY-keskus laatii seudullisia ja kunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia yhdessä kuntien kanssa. Liikenneturvallisuussuunnitelmilla ohjelmoidaan pienempiä turvallisuustoimia kuten suojateiden liikenneturvallisuuden parantamisia, nopeusrajoitusratkaisuja ja -tarkistuksia, näkemäraivauksia jne. Viime vuosina liikenneturvallisuussuunnitelmiin on sisällytetty myös kestävästä liikkumisesta edistämistoimia.

Liikenneturva

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

Liikenneturvan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

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

Poliisi

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

Poliisin tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Liikenteen valvonta (nopeusvalvonta, päihtet, 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 (lähi-/koulupoliisit, keskusteluryhmät)
- Erilaisiin tapahtumiin osallistuminen ja kampanjoiden/tempausten toteuttaminen
- Lausuntojen antaminen kunnan liikenteenohjauspäätöksistä ja uusista liikennemerkeistä
- Yhteiset maastokatselmuksel teknisen toimen ja/tai koulujen opettajien kanssa.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitokset hoitavat pelastustoimen tehtäviä alueellaan ja ovat paikalla myös useimmissa liikenneonnettomuuksissa. Liikenneonnettomuuksien pelastustehtävien ohella pelastuslaitoksen perustehtäviin kuuluvat onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen sekä kuntien ja kuntalaisten erilaisissa onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen. Tavoitteena on, että kaikki alueen ihmiset ja yhteisöt haluavat ja osaavat ottaa liikenneturvallisuusasiat huomioon omassa toiminnassaan, tunnistavat erilaiset vaaran aiheuttajat, osaavat ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja toimia oikein vaara- ja onnettomuustilanteissa sekä tietävät miten varautua poikkeusoloihin. Pelastuslaitoksen osallistuminen asiantuntijana tai kouluttajana erilaisiin kampanjoihin ja tapahtumiin on yleistä. Pelastuslaitos myös seuraa omalta osaltaan onnettomuuksien määrän kehitystä ja onnettomuuksien syitä (PRONTO-järjestelmä). Tarvittaessa pelastuslaitos tekee esityksiä ja analyyseja sidosryhmille onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niihin varautumiseksi.

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 kampanjoiden/tempausten toteuttaminen
- Liikenneturvallisuusasioiden esiin nostaminen kaavalauseunnoissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi huolehtii tieliikenteen osalta aikaisemman Ajoneuvohallintakeskuksen eli AKE:n tehtävistä. Näitä ovat ajoneuvoliikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen. Trafi huolehtii muun muassa ajoneuvojen rekisteröinnistä ja verotuksesta, kuljettajantutkinnoista, katsastustoiminnan valvomisesta ja ajoneuvoliikenteen tietopalveluista. Trafi osallistuu myös liikenneturvallisuuskampanjoihin ja liikenneturvallisuutta edistävään tutkimustyöhön.

5.4 Liikenneturvallisuustyön toimintamalli

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

Kokousten tarkoituksena on edistää ja koordinoida 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.

Kokouskäytännöt

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

- Vakioasialista tuo jämäkkyyttä, mutta jonkinlainen kokousten teemoittelu on usein tarpeen (ei kaikkia asioita jokaisessa kokouksessa). Osa kokouksista voidaan esimerkiksi pyhittää seuranta-asioille ja osa toimenpiteiden suunnittelulle ja koordinoinnille.
- Tilannekatsaus toimintasuunnitelmassa sovittuihin asioihin ja tarvittaviin jatkotehtäviin on hyvä sisältyä jokaiseen kokoukseen.
- Vierailijaesiintyjät piristävät ja mahdollistavat uusien 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 käynnistetään vuoden lopussa olevassa kokouksessa. Toiminnan suunnittelu perustuu liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyihin toimenpide-ehdotuksiin sekä seurannan mahdollisesti esille nostamiin muihin ajankohtaisiin asioihin. On myös tärkeä huolehtia siitä, että kaikki liikkujaryhmät tulevat vuosittain jollakin tavalla huomioiduksi. Vuosikohtainen toimintasuunnitelma laaditaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa. Vuoden lopussa laaditaan seurantakatsaus (toimintakertomus) kuluneen vuoden toiminnasta. Lisäksi:

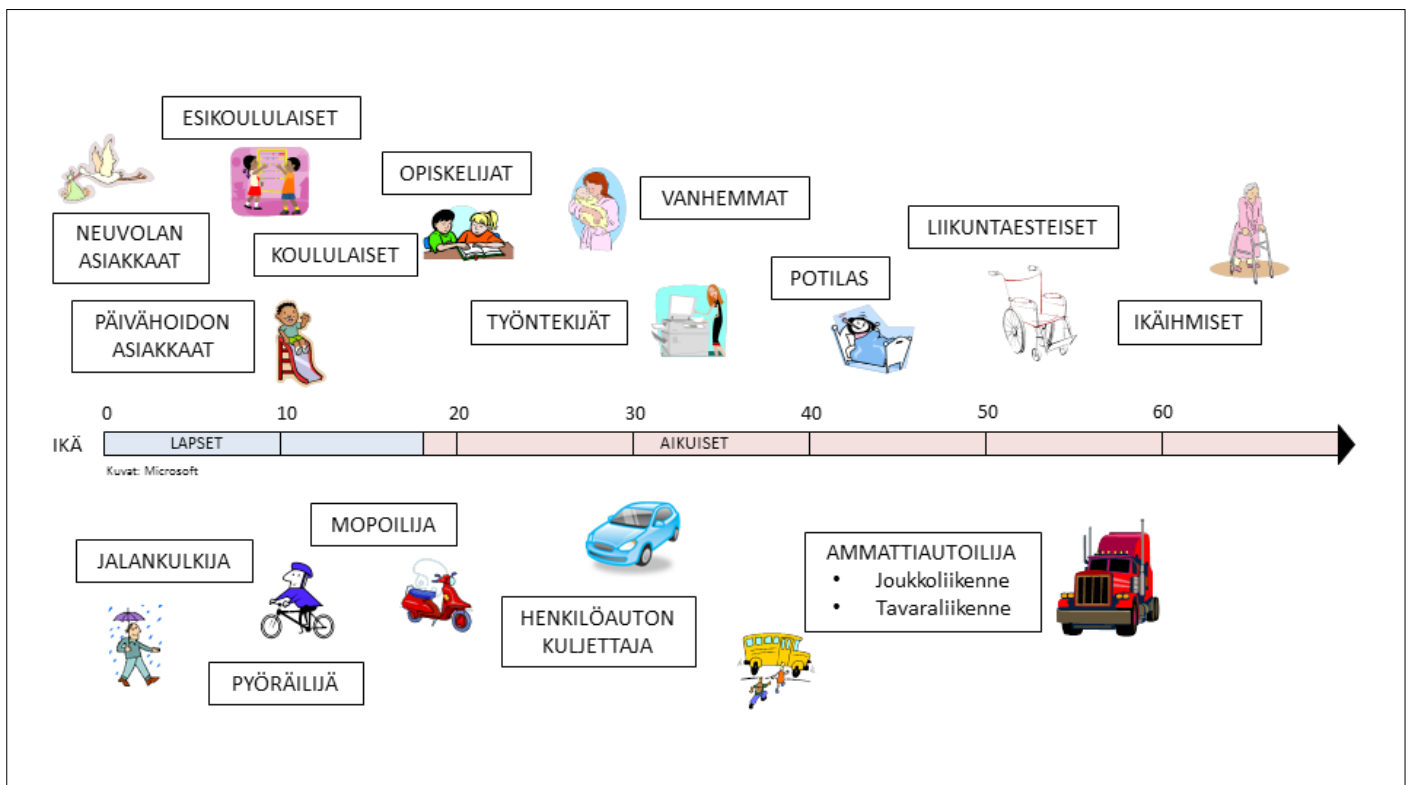
- Toimenpiteitä voidaan suunnitella teemoittain: vuositeemat (tietty kohderyhmä tai aihealue koko vuoden tai kaksi seuraavaa vuotta), vuodenaikateemat (esimerkiksi pyöräily säännöt keväällä, heijastimen ja muiden turvalaitteiden käyttö syksyllä).
- Liikkeelle kannattaa lähteä helpohkoista toimenpiteistä: 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 (Autoton päivä, Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Lucian päivä, ja niin edelleen).
- Suunnitellaan toimenpiteet niin, että ne ovat yhdistettävissä edistämisvastuussa olevien jokapäiväiseen työhön.

5.5 Liikenneturvallisuustoiminnan kohderyhmät

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

Liikenneturvallisuustyön kohdentamista voidaan lähestyä useasta eri näkökulmasta. Tyypillisesti kohderyhminä tarkastellaan sekä eri ikäryhmiä että eri kulkutavoilla liikkuvia. Keskeisiä kohderyhmiä ovat myös kaikki liikku- mistarpeita synnyttävät tai eri liikkujaryhmien kanssa tekemisissä olevat tahot, kuten kirjastot, koulut (opettajat, rehtorit), työnantajat, harrastusseurat, matkailupalveluja tarjoavat yritykset tapahtumanjärjestäjät, lasten vanhemmat, ja niin edelleen. Turvallisen ja kestävän liikkumisen edistämisen kannalta on mielekästä tarkastella ihmisiä elämäntilanteen muutoskohdissa, koska niihin liittyy aina liikkumiseen liittyviä valintoja (asuinpaikan- tai työpaikan vaihto, lapsen syntyminen).



Kuva 21. Liikenneturvallisuustyön kohderyhmät.

6 Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet

6.1 Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

Mäntsälän liikenneturvallisuustyöryhmä päätti laatia toimenpidelistauksen, joka koskee kaikkia toimialoja. Seuraavassa on esitetty taulukkomuodossa Mäntsälä liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma.

Taulukko 3. Mäntsälän liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma.

| Kohderyhmä/ teema | Toteutustapa | Tavoite | Järjestäjä | Ajoitus |
|--|---|--|-----------------------------------|----------------------------|
| Valtakunnallinen liikenneturvallisuusviikko | Osallistuminen turvallisuusviikkoon eri osa-alueilla | Kampanjoida ja valistaa erityisesti kouluilla ja päiväkodeissa | Sivistyspalvelut, poliisi | Liikenneturvallisuusviikko |
| Vanhusten viikko | Infotilaisuus liikenneturvallisuudesta vanhusten viikon pääjuhlassa | Liikenneturvallisuuden lisääminen ikäihmisten keskuudessa (ikäautoilun turvallisuus) | Vanhustenneuvosto | Vanhusten viikko |
| Jalankulku- ja pyöräilyväylien verkkosuunnitelma | Laitetaan suunnitelmat yleisesti nähtäville | Kehittää ja lisätä Mäntsälän jalankulkua ja pyöräilyä | Maankäyttötoimi ja kuntatekniikka | Jatkuva |
| Renkaiden vaihtokampanja – ”Nastajuttu” | Renkaiden vaihto erityisesti eläkeläisille | Lisätä ajoneuvojen turvallisuutta ja valistaa ikäihmisiä auton käytöstä | Maankäyttötoimi | Kevät tai talvi |
| Skrabakampanja – ”Pyryn päivän tempaus” | Ikkunanraaputtimien ja Liikenneturvan esitteiden jako juna-asemalla | Kampanjoida liikenneturvallisuutta aamuautoilijoille | Kunta/Keuda | Talvi |

6.2 Esimerkkejä liikenneturvallisuustyöhön ikäryhmittäin

Alle kouluikäiset lapset

NEUVOLAT / Henkilökunnan osaaminen:

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

Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- Neuvolakäyntien yhteydessä korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. Keskustellaan muun muassa: oman esimerkin tärkeydestä, turvavyön käytöstä raskaana ollessa, lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla (turvaistuimet, kaukalot, turvavyö), pyöräilykypärien, heijastimien ja muiden turvalaitteiden käytöstä.
- Käsitellään perhevalmennuksessa lapsiperheen liikenneturvallisuutta ja lasten turvalaitteiden käyttöä. Valmennuksen vetäjäksi voidaan kutsua Liikenneturvan asiantuntija.
- Neuvolan 1-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan Lapsi liikenteessä -esite sekä opastetaan tutustumaan Liikenneturvan Turvapupu.net -sivustolle

- Neuvolan 4-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan lasten ja vanhempien yhteinen liikennekirja KULKUNEN tai Lapsi liikenteessä -tehtävävihko
- Pidetään liikenneturvallisuuteen liittyvää materiaalia (esimerkiksi lapsen turvallinen kuljettaminen autossa) esillä odotustiloissa.

PÄIVÄHOITO, ESIOPETUS / Henkilökunnan osaaminen:

- Henkilöstön täydennyskoulutukset 2–3 vuoden välein; liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- Käytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen, tutustuminen Liikenneturvan sivustoon ”Liikenneturvallisuusteemat päivähoitossa”.

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

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

Kouluikäiset lapset

Henkilökunnan osaaminen:

- Opettajien täydennyskoulutukset esimerkiksi Veso-päivillä: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- Opettajat Liikenneturvan Turvauutisten ja Uutiskirjeiden jakelulistalle, Liikennevilkun tilaaminen opettajien huoneeseen
- Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen.

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esimerkiksi kypäräkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- Liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät tai -viikot (esimerkiksi Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuusrastit, Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko, Pyörällä kouluun -päivä)
- Pyöräilykurssit ja taitoradat/-kilpailut (esimerkiksi Fillarimestari), pyöräilyajokortin suorittaminen, liikennekäärmepelejä
- Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit toimintamallin käyttöönotto
- Heijastimien, huomioliivien ja pyöräilykypärien jakaminen oppilaille
- Heijastinsuunnistus, heijastindisko, heijastinkeijun vierailu, heijastimien askartelu
- Polkupyörien kunnan ja varusteiden tarkastukset ja huolto esimerkiksi teknisen työn tunnilla
- Kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla, teema arkiliikkuminen ja terveys, liikkumisen turvallisuus
- Poliisin/palomiehen vierailu koulussa
- Luokkien/koulujen väliset haastekilpailut viisaan liikkumisen liittyvissä teemoissa (esimerkiksi pyöräilykypärä, Pyörällä kouluun -päivä)
- Julisteita tai kiertävä turvavälinenäyttely esillä koululla, vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoiskut
- Koulujen liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelmat
- Vanhempainiltoja eri ikäryhmien kannalta keskeisistä liikenneturvallisuusteemoista. Liikenneturvalta voi tilata teematilaisuuksia.
 - Liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen vanhemmille: Liikenneturvallisuusinfokirje ekaluokkalaisten vanhemmille
 - Liikenneturvallisuusasiat (mukaan luettuna arkiliikkuminen) otetaan säännöllisesti esille vanhempainilloissa
 - Koulumatkojen ja koulupihojen turvallisuuskartoitukset
 - Koulujen tai oppilaskuntien liikenneturvallisuusaloitteet.

Nuoret

Henkilökunnan osaaminen:

- Opettajien täydennyskoulutukset esimerkiksi Veso-päivillä: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- Opettajat ja nuorisotyöntekijät Liikenneturvan Turvauutisten ja Uutiskirjeiden jakelulistalle, Liikenneviikun tilaaminen opettajienhuoneeseen, nuorisotalolle
- Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen.

Liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esimerkiksi kypäränkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- Mopoihaiset vanhempainillat. Liikenneturvalta voi tilata teematilaisuuksia.
- Pienissä ryhmissä toteutetut keskustelut, draamatyöpajat, lehtiutisten tutkiminen, onnettomuustarinoiden läpikäynti, ja niin edelleen (pohditaan nuorten kanssa liikenteessä tehtyjen valintojen syitä ja seurauksia)
- Liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät tai -viikot (esimerkiksi Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuusrastit, Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko, Pyörällä kouluun -päivä)
- Liikenneturvallisuusillat/keskustelutilaisuudet nuokkarilla
- Oppilaiden itse ideoimat projektit viisaan liikkumisen edistämiseksi, turvavälineiden tarkkailuprojektit
- Koulun liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen
- Turvallisen ja päihteettömän liikenteen koulutukset (esimerkiksi Ehyt ry:n)
- Liikenneturvallisuusaiheiset valokuvaus-/kirjoituskilpailut
- Ensiapukurssit ja tietoa onnettomuustilanteessa toimimisesta (esimerkiksi osana terveystiedon opetusta)
- Liikenneonnettomuuksissa vammautuneiden nuorten kouluvierailut
- Poliisin ja muiden asiantuntijoiden vierailut
- Liikenneturvallisuustietoiskut sosiaalisessa mediassa
- Liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen vanhemmille: Turvallisesti harrastuksiin, Seiskaluokkalainen liikenteessä.

Aikuiset

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

- Viisaan liikkumisen edistäminen osallistumalla työyhteisönä erilaisiin valtakunnallisiin tempauksiin (esimerkiksi Kilometrikisa, Pyörällä töihin -päivä, Auton vapaapäivä, Kimppakyytipäivä, Etätyöpäivä, ja niin edelleen)
- Liikenneturvallisuusnäkökulman sisällyttäminen työpaikan työsuojeluohjelmaan/-suunnitelmaan
- Työmatkojen liikenneturvallisuus(riski)kartoitukset, työmatkaliikemissuunnitelmien laatiminen
- Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutukset, ensiapukoulutukset (esimerkiksi toimiminen onnettomuuspaikalla)
- Työmatkaliikemisteema esillä Tyky-päivänä, Tyky-päivän pyöräretket, ja niin edelleen

- Henkilöstön motivointi turvavälineiden (heijastin, kypärä, liukuesteet, turvavyö) käyttöön ja niistä muistuttaminen, heijastimien hankkiminen koko henkilökunnalle
- Sovitaan yhteisistä pelisäännöistä turvavälineiden käytöstä työ- ja työasiamatkoilla
- Työmatkatapaturmien tilastointi, tapaturmatilastoista tiedottaminen ja niiden läpikäynti henkilökunnan kanssa
- Työpaikan työmatkaliikkumisen terveysvaikutuksien laskeminen (Heat-ohjelma)

Muita

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

lääkäät

Tietoisuuden lisääminen ja osaamisen kehittäminen

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

Liikenneturvan sivuilta <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liikennekasvatus/index.php> löytyy lisäksi hyvää materiaalia eri ikä- ja tienkäyttäjryhmien liikennekasvatustyöhön. (Uudenmaan ELY-keskus, Keravan liikenneturvalisuussuunnitelma)

6.3 Liikenneympäristön parantaminen

6.3.1 Suunnittelun lähtökohdat

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

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

Fyysiseen liikenneympäristöön esitetyt toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin *liitteinä 1 ja 2* olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukoissa. Toimenpidetaulukoissa on esitetty toimenpiteet, toteuttamiskustannukset, kii-reellisyyssluokat ja vastuutahot. Lisäksi taulukoissa on eritelty suuremmat niin sanotut erillisrahoituksella toteuttavat 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 kii-reellisyyssluokkiin tukemaan kuntien ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua.

6.3.2 Maastokäynnit

Mäntsälän kunnan alueella tehtiin maastokäynnit 24.4.2013. Maastokäynnillä mukana olivat kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen ja konsultin edustajat. Maastokäynnillä käytiin Saarella, Sälinkäällä, Ohkolassa, Hirvihäärassa, Hyökänummella, Nummississa, Sääksjärvellä ja kirkonkylällä. Keskustan alue kierrettiin jalkaisin.

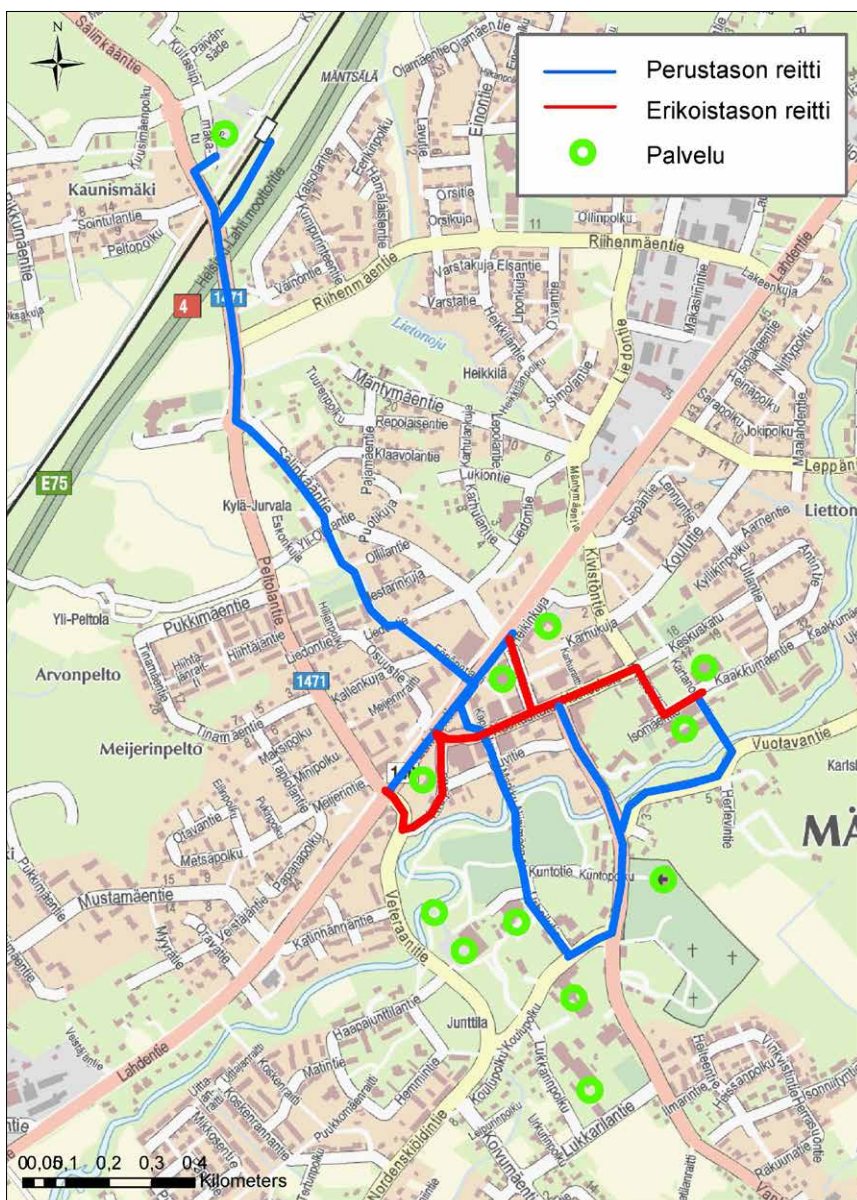
Maastokäynnillä käytiin katsomassa asukaskyselyssä, koululaiskyselyissä ja aloitteissa esiin tulleita sekä asiantuntijoiden nimeämiä vaaranpaikkoja ja ongelmakohtia. Maastokäynneillä suunniteltiin myös alustavia parantamistoimenpiteitä.

Mäntsälän keskustassa tehtiin myös esteettömyyskierros 20.5.2013. Esteettömyyskierroksella olivat mukana kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen, konsultin ja vanhus- ja vammaisjärjestöjen edustajat. Kierroksella käytiin läpi ennakkoon valmisteltu reitti, ja tarkistettiin, onko reitillä esteettömyyspuutteita sekä sen soveltuvuus esteettömäksi reitiksi. Reitti valikoitiin siten, että se kattaa kunnan keskustan ydinalueet ja kulkuyhteydet kunnan tärkeimpiin palveluihin.

Kuvassa 22 on esitetty esteettömyyden erikoistason reitit (punainen viiva) ja esteettömyyden perustason reitit (sininen viiva). Esteettömyyden erikoistason alueet määräytyvät alueen palvelutarjonnan ja käyttäjämäärien mukaan tavallista suurempia esteettömyysvaatimuksia omaavista alueista, reiteistä tai kohteista. Erikoistason perusteluina ovat suuret jalankulkuvirrat sekä julkisten palvelujen saatavuus. Erikoistason alueiksi on ohjeellisesti määriteltä seuraavat aluetypit:

- kävelykatuympäristöt
- keskusta-alueet, joilla on julkisia palveluja
- vanhus-, vammais-, sosiaali- ja terveyspalveluja tarjoavien toimipaikkojen ympäristöt
- alueet, joilla on paljon vanhus- ja vammaisasuntoja
- julkisen liikenteen terminaali- ja pysäkkialueet
- liikunta- ja leikkipaikat, joilla on huomioitu kaikki käyttäjät
- esteettömät reitit esimerkiksi virkistysalueilla.

Esteettömyyden perustasolla tarkoitetaan laadukasta, esteetöntä ja turvallista laatutasoa suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. Perustaso on kestävä ja elinkaari-laadukasta. Perustasolla tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon erilaisten käyttäjien erilaiset tarpeet ja tilanteet, mutta perustason laatuvaatimukset eivät sisällä eri käyttäjäryhmien vaatimuksista lähteviä erityisratkaisuja, kuten näkövammaisten opaslaatat. Perustason vaatimukset on asetettu niin, että ne mahdollistavat pääosin kaikkien käyttäjäryhmien esteettömän liikkumisen ympäristössä. Kriteereissä on otettu huomioon nykyisin käytetyt rakenteet ja ratkaisutavat, jotka täyttävät perustasolla asetetut käyttäjävaatimukset.



Kuva 22. Esteettömyyskierroksen reitti sekä esteettömyyden erikois- ja perustason reitit.

6.3.3 Liikenneturvallisuuden parantamisen periaatteet

Seuraavassa on esitetty joukko liikenneturvallisuusperiaatteita, joita kunta voi käyttää ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintolinjoja koskien esimerkiksi asuinalueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettisiksi yksittäisiksi kohteiksi 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 uusien maankäyttöhankeiden suunnittelun yhteydessä maankäytön suunnittelu tulee sovittaa vuorovaikuttavasti 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 hajarakentamisen alueiden palvelutasoon, kuten kevyen liikenteen, valaistuksen ja niin edelleen rakentamisen suhteen.

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Mäntsälän taajamassa on nykyisellään 30 km/h aluenopeusrajoituksia muutamilla asuinalueilla, pääosin asuinalueilla on 40 km/h nopeusrajoitus kuten myös ydikeskustassa. Läpikulkuteillä on 50–60 km/h nopeusrajoitukset. Rajoitukset tulee 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 liikkumisympäristön luonteesta.

Hidasteita, erityisesti korotettuja suojateitä ja/tai 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 hidastetyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuina voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ynnä muita, mikäli hidastetyssyjien käyttö ei asuinrakennusten läheisyyden vuoksi ole mahdollista.

Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon asutus, maantien/kadun nopeusrajoitus (maksimi 40 km/h) ja luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ynnä muut). Mitä vilkkaampi kohde on, sitä tarkemmin tulee selvittää hidastetyypin soveltuvuutta. Hidastetyypin valinnalla on suuri merkitys sen ajettavuudelle ja tätä kautta hyväksyttävyydelle.

Huomion kiinnittäminen nopeusrajoituksiin

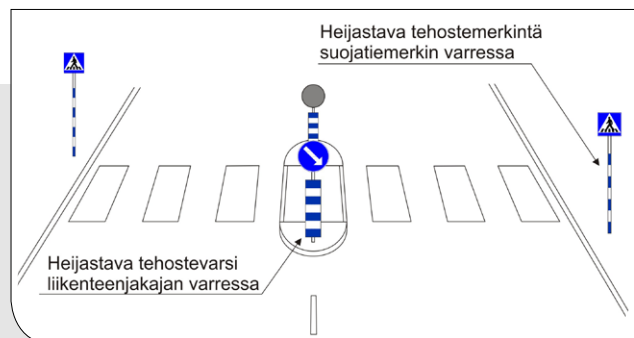
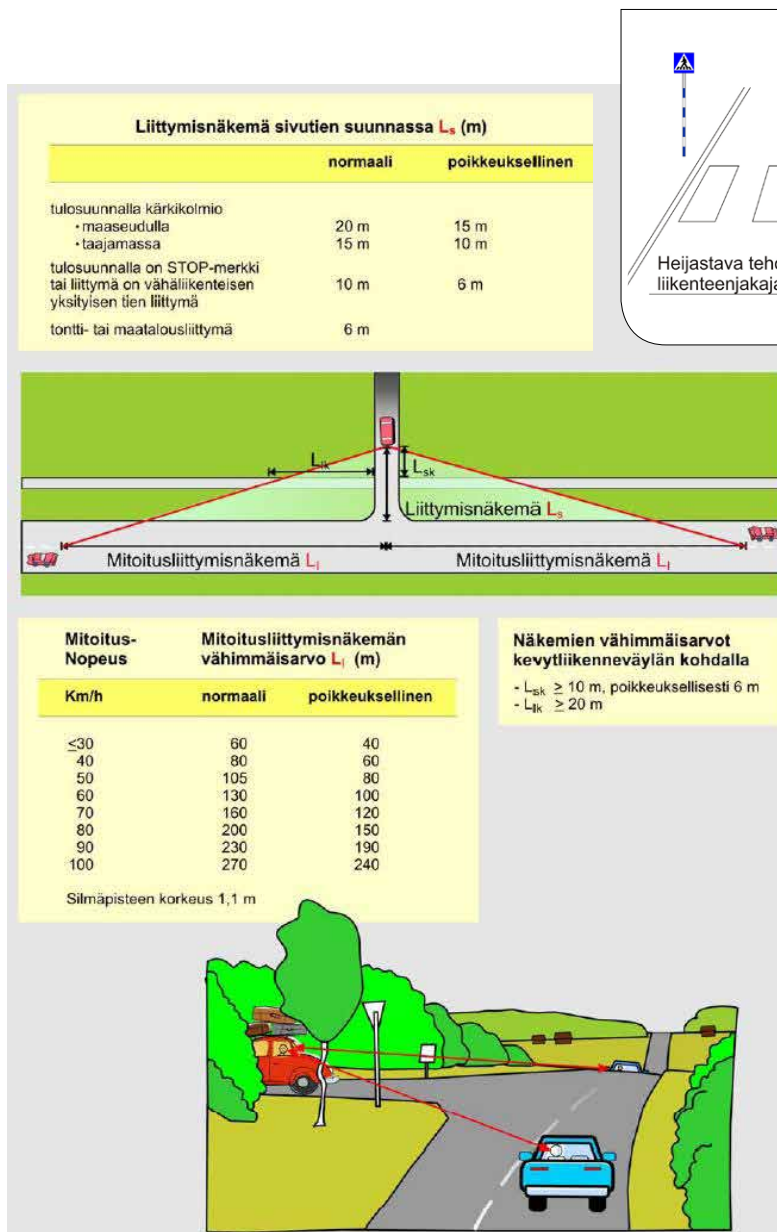
Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia, heräteraitoja ja nopeusnäyttöjä käytetään erityiskohteissa kuten koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, taajama-/asuinalueelle saapuminen, taajaman kokoojakadut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

Suojateiden havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään suojatiemerkejä sekä tehostevarsien asentamista tärkeimpien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkeihin. Myös suojatiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää. Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaarekkeissa olevissa liikenteenjakaajissa.

Yksitystieliittyvien näkemäraivaukset maanteiden varsilla

Maanteiden yksitystieliittyvien näkemäraivausten teko kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Kuntien tulee tiedottaa asiasta tienhoitokuntia sekä lähettää ohjekuvat näkemäraivausten tekemisestä (samalla, kun kunnat tiedottavat tienhoitokuntia muista asioista) (kuva 24).



Kuva 23. Esimerkkikuva suojatiemerkkien ja tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Kuva 24. Yksitystieliittyvien mitoitusnäkemät (lähde: Yksitystiejien liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).

Kuva 25. Pyörätien jatkeen merkintä.



Pyöräteiden jatkeiden merkintä suojaiteilla.

Pyörätien jatkeen merkintä eli pyörätien jatke merkitään pyörätien jatkeen tiemerkinä, ei pelkällä suojiemerkinä. Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinnällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa. Pyörätien jatkeet tulee olla merkityjä vuoden 2018 alusta.

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 väylillä on kielletty, mikäli sitä ei ole erikseen tekstillisellä lisäkilvillä sallittu). Mäntsälässä ei nykyisin ole mopoille sallittuja kevyen liikenteen väyliä.

Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

Lapsia-liikennemerkkiä tulee lähtökohtaisesti käyttää kohteissa, joissa liikkuu tavallista runsaammin lapsia (erityisesti koulut, leikkipaikat). Kunnan alueelle esitetään liikennemerkin käytön tarkistamista koulujen ja päiväkotien lähistöllä. 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.

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.



Kuva 26. Esimerkki koulujen jättöliikenne- ja pysäköintijärjestelyistä (Pihtiputaan koulukeskus).

6.4 Liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelma

Liikenneympäristön parantamisen toimenpiteet määritettiin toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkien sisältä tunnistettiin suuremmat erillisrahoitusta vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. *Taulukossa 4* on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty toimenpidetaulukoissa, jotka ovat *liitteenä 2*.

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

Uudenmaan ELY-keskus toteuttaa vuosittain toimenpiteitä omalla toiminta-alueellaan taloudellisten resurssien sallimissa puitteissa.

6.4.1 Mäntsälän keskusta

Ensimmäisessä kiireellisyysluokassa Mäntsälän keskustaan ehdotetaan suojateiden ja suojatiemerkintöjen näkyvyyden parantamista, STOP-merkkejä liittymiin, uusia suojateitä sekä nopeusrajoituksen tarkistamisia. Toisessa kiireellisyysluokassa ehdotetaan liikennevalojen kokonaistarkastelua Lahdentielle ja hidasteita ajonopeuksien hillitsemiseksi. Lisäksi ehdotetaan erilaisia liikenteen rauhoittamiskeinoja Vanhalle Porvoontielle, liittymien selkeyttämistä Töyrynummentielle ja uusia kevyen liikenteen yhteyksiä. Kolmannessa kiireellisyysluokassa esitetään Lahdentien kokonaistarkastelua ja muuttamista taajamamaisemmaksi väyläksi sekä ydinkeskustan (Lahdentie/Keskuskatu/Yhdystie/Huvitie) kokonaistarkastelua.

Mäntsälän keskustaan ehdotetaan myös kevyen liikenteen verkon parantamista useilla eri yhteysväleillä. Ehdotetut uudet kevyen liikenteen väylät sijoittuvat kaikkiin kiireellisyysluokkiin.

Kunta on päättänyt aloittaa kevyen liikenteen väylien verkon sekä katuverkon parantamisen vuonna 2014 seuraavilla hankkeilla:

- kevyen liikenteen väylä välillä rautatieasema–Kapuli, noin 2 kilometriä
- kevyen liikenteen väylä välillä Kaunismäki–Männikkö, noin 270 metriä
- Pikkupellontie, noin 165 metriä
- Akselintie, noin 50 metriä.

6.4.2 Sääksjärvi ja Numminen

Sääksjärvelle ja Nummisiin ensimmäisessä ehdotetaan kiireellisyysluokassa liikennemerkkien ja merkintöjen tarkistuksia koulujen kohdilla. Toisessa kiireellisyysluokassa ehdotetaan koulujen saattoliikennejärjestelyjen parantamista sekä suojateitä ja kolmannessa kiireellisyysluokassa kevyen liikenteen väylää Nummisten koululta Mattilaan.

6.4.3 Hirvihaara ja Ohkola

Hirvihaaran ja Ohkolan alueille ehdotetaan ensimmäisessä kiireellisyysluokassa viitoituksen parantamista Ohkolan koulun kohdalla. Toisessa kiireellisyysluokassa ehdotetaan Ohkolan koulun saattoliikennejärjestelyiden selkiyttämistä sekä hidastetta Hirvihaaran koulun kohdalle. Kiireellisyysluokassa ehdotetaan myös läpiajo- ja etuajo-oikeuksien tarkistamista ja kevyen liikenteen väylää Sepänmäestä Mäntsälään. Kolmannessa kiireellisyysluokassa ehdotetaan bussipysäkillä johtavien yhteyksien parantamista Ohkolan koulun kohdalla.

6.4.4 Anttila ja Sälinkää

Ensimmäisessä kiireellisyysluokassa Anttilaan ja Sälinkäälle ehdotetaan näkemäraivauksia ja liikennemerkkien tarkistamista sekä heräteraitoja ja nopeusrajoituksen tehostemerkintöjä ajonopeuksien hillitsemiseksi. Toisessa kiireellisyysluokassa ehdotetaan suojatien huomiovaloja Kallolantien kohdalle sekä kolmannessa kiireellisyysluokassa kevyen liikenteen väylää Sälinkäältä Mäntsälään.

6.4.5 Saari

Saarelle ehdotettiin ensimmäisessä kiireellisyysluokassa nopeusrajoitusten tarkistamista ja toisessa kiireellisyysluokassa liittymien muotoilua sekä kevyen liikenteen väylää Saaren koululta Siwalle Pohjoisen Pikatien liittymään. Kolmannessa kiireellisyysluokassa ehdotettiin kevyen liikenteen väyliä Mäntsälästä moottoritien pohjoiseen Mäntsälän liittymään sekä Kaukalammelta Levantoon.

6.4.6 Toimenpiteiden kustannukset

Hyvällä maankäytön suunnittelulla, tienkäyttäjien liikenneturvallisuusasenteisiin ja -käyttäytymiseen vaikuttamisella sekä ihmisten omilla, valistuneilla kulkutapavalinnoilla voidaan vaikuttaa merkittävästi liikenneympäristön tarvittavien investointien määrään. Kun joudutaan jälkikäteen korjaamaan vallitsevia liikenneympäristön olosuhteita turvallisemmiksi, ovat tarvittavat toimenpiteet varsin kalliita. Seuraavassa on muutamia esimerkkejä liikenneympäristön turvallisuustoimenpiteiden kustannuksista. Vertailun vuoksi toisessa luettelossa on muutamia esimerkkejä myös liikennevalistukseen kohdennetuista kustannuksista.

- nopeusrajoituksen laskeminen 300 euroa
- suojatiesaarekkeet 20 000 – 50 000 euroa
- korotettu suojatie 12 000 – 15 000 euroa
- kiertoliittymä 300 000 – 500 000 euroa
- pyörätie 200 000 – 400 000 euroa/km
- alikulku 300 000 – 400 000 euroa
- nopeusnäyttötäulu 5 000 – 10 000 euroa

Esimerkkejä liikenneturvallisuusvalistuksen toimenpiteiden hinnoista:

- ikäkuljettajien infoiltapäivä 2 htpv + 500 euroa
- mopotapahtuma 5 htpv + 700 euroa
- heijastinliivit päiväkotiin 50 lasta 400 euroa
- turvallisen ja taloudellisen ajotavan koulutus vuosittain 20 htpv + 3 000 euroa

Taulukko 4. Mäntsälän liikenneympäristöön suunniteltujen liikenneturvallisuustoimenpiteiden kustannusarviot.

| Vastuutaho | Kiireellisyysluokka, kustannukset (€) | | | | Maantieverkon hvjo-vähennys |
|------------------------|---------------------------------------|--|------------------|--|-----------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | Yhteensä | |
| ELY | 101 000 | 171 000 | 4 550 000 | 4 822 000 | 0,026 |
| Kunta | 1 025 000 | 3 546 000 – 3 561 000 | 2 460 000 | 7 031 000 – 7 046 000 | 0,040 |
| ELY ja kunta yhdessä | 2 000 | 2 000 000 | 2 050 000 | 4 052 000 | 0,071 |
| Kaikki yhteensä | 1 128 000 | 5 717 700 – 5 732 000 | 9 060 000 | 15 905 000 – 15 920 000 | 0,137 |

Tämän suunnitelman mukaisten liikenneympäristöön suunniteltujen toimenpiteiden kustannukset on esitetty *taulukossa 4*.

6.4.7 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Pukkilan kunnan alueen maanteillä yhteensä 0,05 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta vuodessa (TarvaMT 5.1 Web). Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi arvioidaan yhteensä 24 650 euroa/vuosi. Laskentaperusteena on käytetty henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarviota (henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 493 000 euroa).

Tarva on on Valtion Teknillisessä Tutkimuskeskuksessa (VTT) vuonna 1994 valmistunut, Liikenneviraston tarpeisiin suunniteltu, tien parannustoimenpiteiden turvallisuusvaikutusten arviointiin tarkoitettu ohjelma. Ohjelmaa käytetään osana tienpidon suunnittelua kaikissa ELY-keskuksissa.

Mäntsälän kunnan alueelle esitetyt liikenneympäristön parantamistoimenpiteet on esitetty tarkemmin kiireellisyysluokittain alustavine kustannuksineen, vaikutuksineen ja toteuttamisvastuineen *liitteissä 1 ja 2* olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukoissa.

7 Jatkoimenpiteet

7.1 Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kunnan 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 lähtökohdaksi yhteinen tahtotila liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi. 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 Tiedotus

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa siitä laajasti eri hallintokunnissa sekä luottamusmiehillä, yhteistyökumppaneilla ja tiedotusvälineillä. Kouluissa tulee korostaa jaettava vastuuta ja yhteistyötä (vanhemmat ja koulut) lasten liikennekasvatuksessa. Samaan tapaan on suositeltavaa esitellä suunnitelmaa muun muassa yrityksille ja järjestöille. Tulee myös kertoa näiden yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikenneturvallisuustyötä ja pyytää heitä mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Tiedottamista voidaan tehdä 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 viiden, viimeistään 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 liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelman toteutumista, varmistetaan poikkihallinnollisuuden toteutuminen, suunnitellaan tulevia teemoja, toimenpiteitä, tapahtumia, koulutusta ja käsitellään ajan-kohtaisia asioita ja aloitteita. Tärkeimmät seurantatyökalut ovat liikenneturvallisuustyön kehittämissuunnitelmassa esitetyt toimenpide-ehdotukset sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Suunnitelmat toimitetaan hallintokunnille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista voidaan mitata seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta ja kestävästä liikkumisesta edistymistä kuntien alueella. Tätä seurantaa varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä *taulukossa 5*. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuustyöryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaa varten tarvittavat tiedot hankitaan.

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

| Tavoitteet | Esimerkkimittareita |
|--|---|
| Liikenneturvallisuustilanteen seuranta | |
| Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät | <ul style="list-style-type: none"> Ylinopeutta ajavien osuus liikennevirrassa Jalankulkijoiden huomioiminen suojatiellä, suojatiesäännön noudattaminen Turvallisuuden käytön yleisyys (%): pyöräilykypärän käyttö, heijastimen käyttö, turvavyön käyttö, handsfree-laitteen käyttö Alkoholinnettomuuksien määrä (kpl) |
| Yksittäis- ja kohtausonnettomuuksien määrä vähenee | <ul style="list-style-type: none"> Henkilövahinkoihin johtaneet yksittäis- ja kohtausonnettomuudet (kpl) Raskaan liikenteen osallisuus kohtausonnettomuuksissa (%) |
| Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee | <ul style="list-style-type: none"> Liikennekuolemat (kpl) Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet (kpl) |
| Kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuustilanne säilyy hyvänä | <ul style="list-style-type: none"> Kävelyn ja pyöräilyn henkilövahinko-onnettomuudet (kpl) Pyöräilyn ja henkilöauton väliset henkilövahinko-onnettomuudet (kpl) |
| Nuorten liikenneonnettomuuksien määrä vähenee | <ul style="list-style-type: none"> 15–24-vuotiaiden henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet (kpl, %) Mopo-onnettomuudet (kpl) |
| lääkäiden liikenneturvallisuustilanne säilyy hyvänä | <ul style="list-style-type: none"> Yli 65-vuotiaiden henkilövahinkoihin johtaneet liikenneonnettomuudet (kpl, %) |
| Kestävästä liikkumisesta edistämisen seuranta | |
| Yhdyskuntarakenteen 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 (%) |
| 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 |

Liikenneturvallisuustyöryhmän lisäksi koko kunnan henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekuelimet 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 6*.

Taulukko 6. Eri osapuolten tehtävät liikenneturvallisuuden seurannassa.

| Osapuoli | Tehtävät seurannassa |
|--------------------------------------|--|
| 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"> • Väliittävät 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. |

8 Lähteet

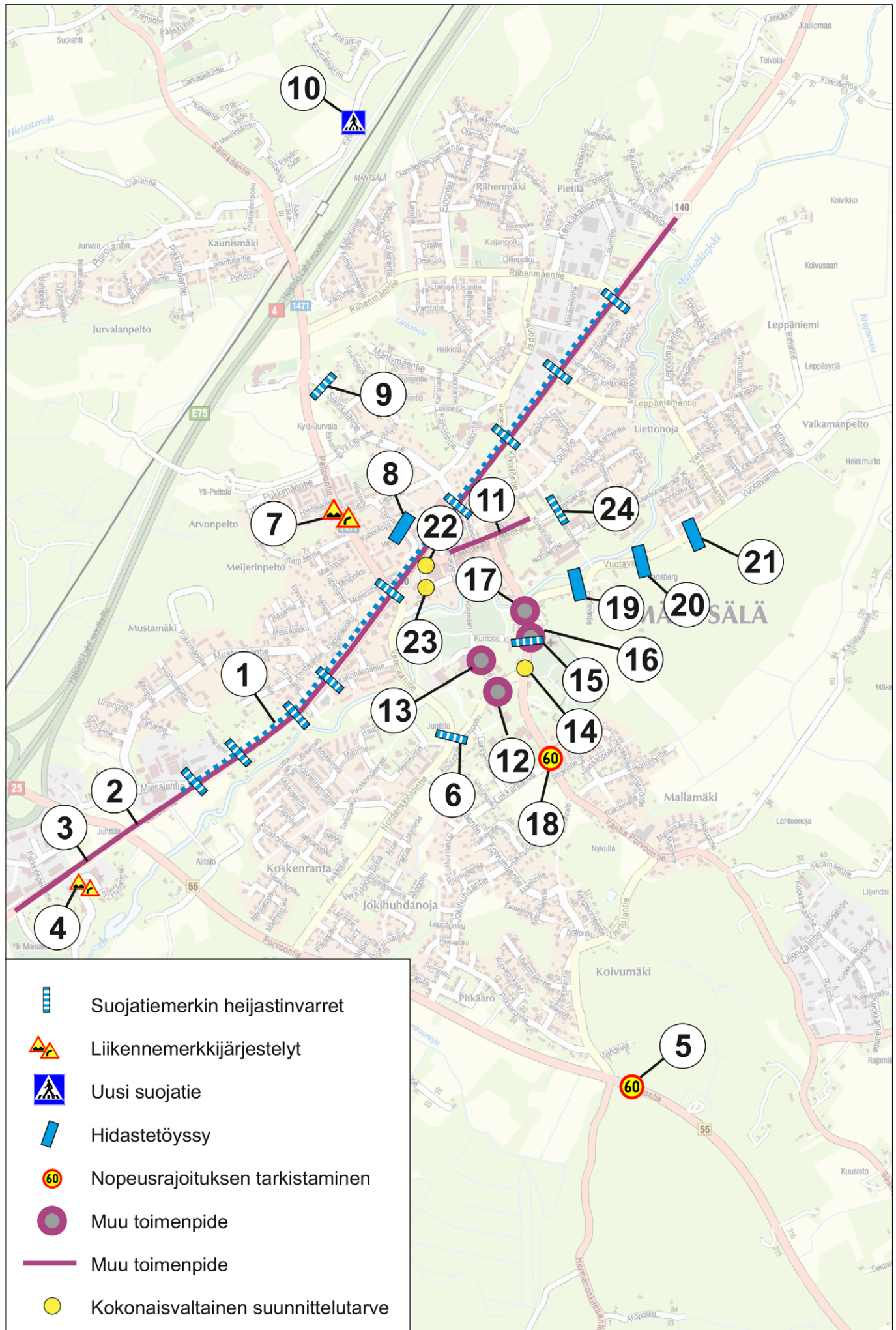
- HSL. 2010: Liikkumistottumukset Helsingin seudun työssäkäyntialueella vuonna 2008. Keskeiset tulokset. Helsinki. Viitattu 31.7.2013. Saatavilla: <http://www.hsl.fi/FI>
- Henkilöliikennetutkimus (HLT) 2010–11 (www.hlt.fi).
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma. HSL:n julkaisuja 32/2012.
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012.
- Liikenneturvallisuuden analysointi – maanteiden onnettomuudet vuosina 2007–2012. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2012.
- Liikenneturvallisuus. Opetusministeriö. Tampereen teknillinen yliopisto. Tampere 2011.
- Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. Ympäristöministeriö. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.
- Liikenneturvan www-sivut: www.liikenneturva.fi
- Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston selvityksiä 51/2011.
- Maanteiden suojatieonnettomuusanalyysi. Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueilla vuosina 2007–2011. Raportteja 8/2013.
- Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013.
- Motivan www-sivut: www.motiva.fi
- Onnettomuusrekisteri 2007–2011. Liikennevirasto 2012.
- Suojateiden turvallisuus. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU-julkaisuja 7A/2007.
- Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. LVM 2012.
- Tieliikenneonnettomuudet 2001–2012. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.
- Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.
- Tieliikenteen kasvun hillintä ja liikenneturvallisuus. LINTU-julkaisuja 5/2005.
- Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. LINTU-julkaisuja 3/2012.
- Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012.
- Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU-julkaisuja 3/2012.
- Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma. Raportteja 111/2012.
- Uudenmaan ELY-keskus, Viisas liikkuminen luo hyvinvointia, Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 10/2011.
- Uudenmaan ELY-keskus, Keravan liikenneturvallisuussuunnitelma, Raportteja 87/2013.
- VALT-vuosiraportti 2010. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Liikennevakuutuskeskus 2011.

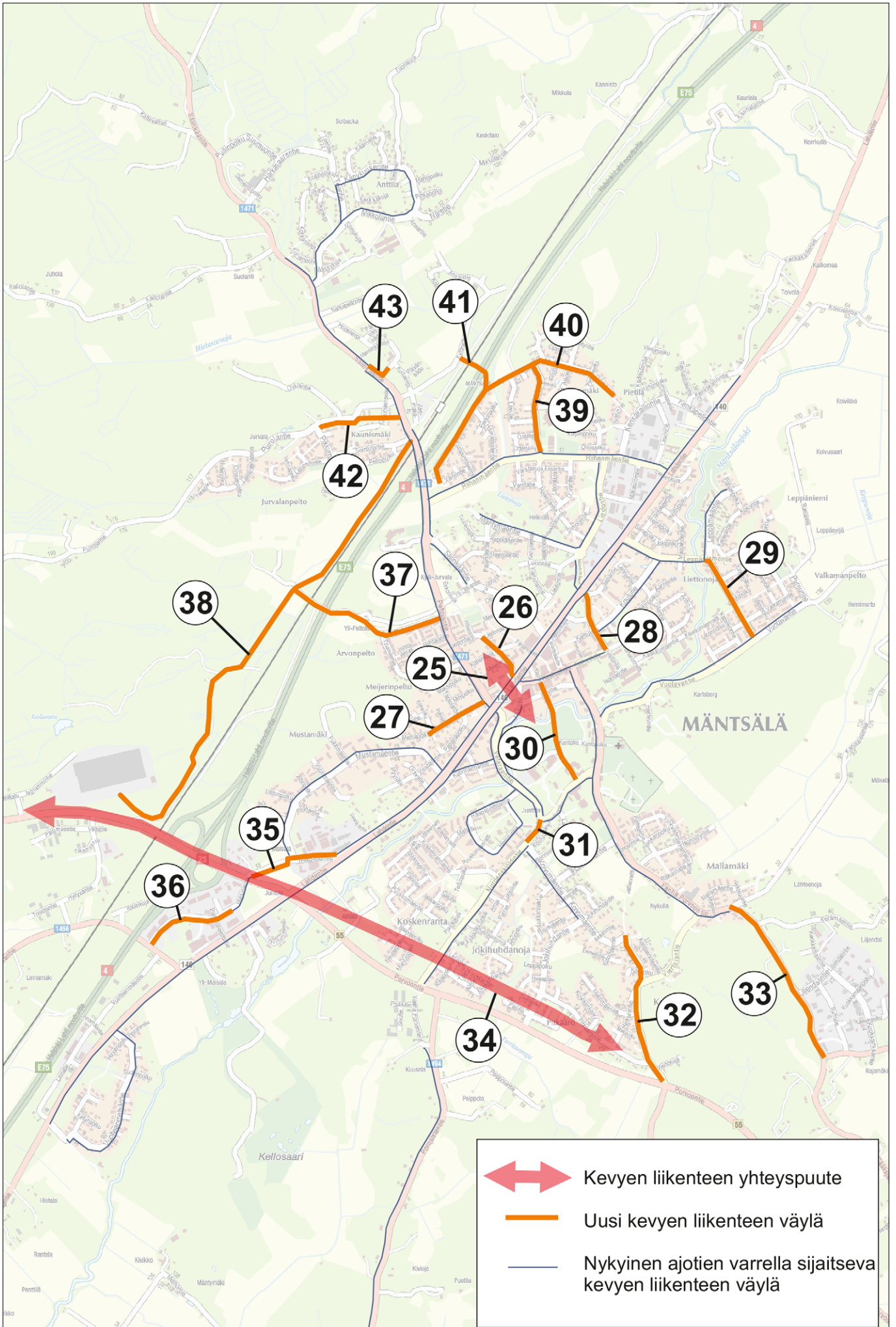
9 Liitteet

Liite 1. Mäntsälän kunnan liikenneympäristön parannustoimenpiteet, kartat

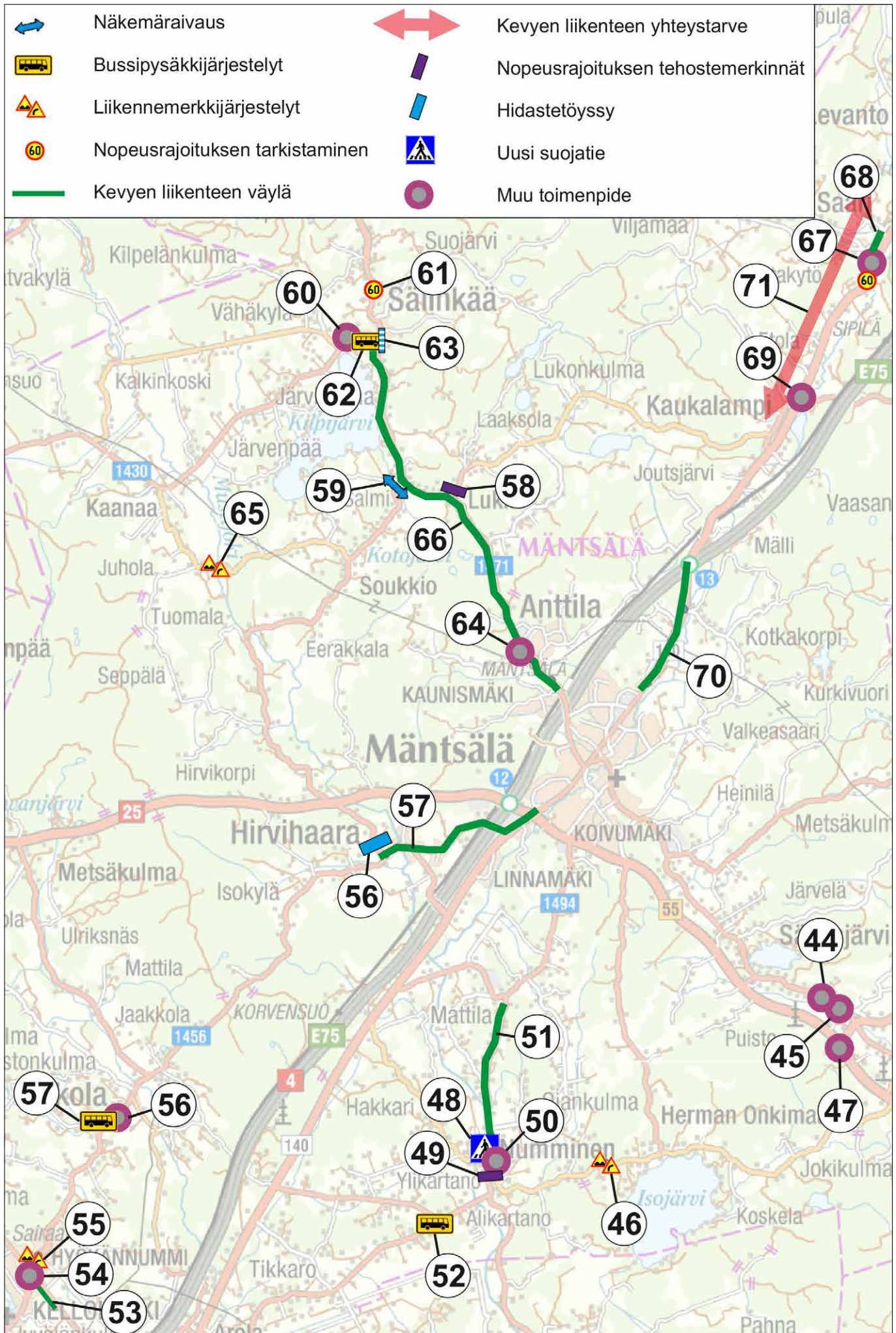
Liite 2. Mäntsälän kunnan liikenneympäristön parannustoimenpiteet, taulukot

Liite 1 | 1(4) Liite 1. Toimenpiteet Mäntsälän keskustassa





Liite 1 | 3(4) **Liite 1. Toimenpiteet Mäntsälän haja-asutusalueella**



Liite 2. Toimenpiteet Mäntsälän keskustassa

| Nro | Sijainti | Tiesoitte (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvpj/v) | Tehokkuus (hvpj/M€/v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeusrajoitus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|---|------------------------------|------------|--|----------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|--------------|-------------------------|------|---|------------|
| 1 | Lahdentie (mt 140), keskustaajaman kohta | 140/12/200-140/13/1000 | | Liikennevaloilittymien ja suojateiden suojatiemerkeihin heijastinvarret (9 kpl) | 3 600 € | | | 1 | ELY | 50/60 | 9814 | | |
| 2 | Lahdentie (mt 140), keskustaajaman kohta | 140/11/4500-140/13/1000 | | Liikennevalojen kokonaistarkastelu nykyisten liikennemäärän mukaan sekä liikennevalojen kahdentaminen. | Suunnittelua vaativa | | | 2 | ELY ja kunta | 50/60 | 9814 | | |
| 3 | Lahdentie (mt 140), keskustaajaman kohta | 140/11/4500-140/13/1500 | | Lahdentien kokonaistarkastelu taajamavyöhykkeeksi pääväyläksi sekä alkukaturpeiden tarkistus | Suunnittelua vaativa | | | 3 | ELY ja kunta | 50/60 | 9814 | Lahdentien muuttaminen katumaiseksi | |
| 4 | Lahdentien (mt 140) ja Töyrynummentien liittymä | 140/11/4338 | | Liittymän selkiyttämisen ja turvallisuuden parantaminen | Suunnittelua vaativa | 0,00593 | | 2 | ELY ja kunta | 60 | | | |
| 5 | Porvoontie (kt 55) | 55/5/3400-55/6/100 | | Nopeusrajoituksen tarkistus | 300 € | | | 2 | ELY | 80 | | kevyt liikenne käyttöä maantien piennarta | |
| 6 | Veteraanintien ja Nordenskiöldintien liittymä | | | Suojatiemerkeihin heijastinvarret | 800 € | | | 1 | Kunta | 40 | | Koulureitti | |
| 7 | Peltontien (mt 1471) ja Liedontien liittymä | 1471/1/383 | | Näkemien raivaus (kunta) ja suojatiemerkeihin heijastinvarret (ELY) | 1 700 € | 0,00385 | 2,2647 | 1 | ELY ja kunta | 40 | 4166 | Sivusuunnalta tultaessa näkemät huonot | |
| 8 | Osuustie | | | Hidastaiden rakentaminen (sinitöyssyt) | 16 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 9 | Säilinkäntie Peltolantien kiertoliittymän eteläpuolella | | | Heijastinvarret suojatiemerkeihin | 800 € | | | 1 | Kunta | 40 | | Koulureitti | |
| 10 | Koivistoalientie radan ja moottoritien alkuluita johtavan kevyen liikenteen väylän kohdalla | | | Saarekkeellinen suojatie + heijastinvarret suojatiemerkeihin | 10 800 € | | | 1 | Kunta | 40 | | kevyen liikenteen yhteys radan ali | |
| 11 | Keskuskadun pohjoispuoleinen jk-pp-tie | | | Pyörätien selkeä merkittäminen väriellä tai katumerkinöin | 1 000 € | | | 1 | Kunta | 30 | | | |
| 12 | Nordenskiöldintien ja Urheilutien liittymä | | | Suojatiemerkkien ja väikyn pylvään paikan tarkistus | 800 € | | | 2 | Kunta | 30/40 | | Koulun edusta | |
| 13 | Urheilutie | | | Korotetun suojatien kohdalle pollarit estämään korotuksen kiertäminen | 600 € | | | 1 | Kunta | 30 | | | |
| 14 | Vanha Porvoontie (kirkon kohta) | | | Tarkempi suunnittelutarve | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 40 | | Koulureitti, musiikkiopisto | |
| 15 | Vanha Porvoontie (kirkon kohta) | | | Kirkolle johtavien portaiden kohdan suojatielle heijastinvarret | 800 € | | | 1 | Kunta | 40 | | Suojatien esteettömyyden ja turvallisuuden parantaminen | |
| 16 | Vanha Porvoontie (kirkon kohta) | | | Tien kavennus suojatien kohdalla ja suojatien odotustila portaiden juurella, pollarit | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 40 | | Koulun saattoliikennettä | |
| 17 | Vanhana Porvoontien ja Vuotavantien liittymä | | | Tien kavennus suojatien kohdalla ja pollarit | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 40 | | Koulureitti | |
| 18 | Vanhana Porvoontien (mt 11732) ja Luukkarilantien liittymä | 11732/1/4900 | | Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:een pohjoisen suuntaan | 300 € | 0,00467 | 15,5667 | 1 | Kunta | 40 | 1957 | Koulureitti | |
| 19 | Vuotavantie Herlevintien länsipuolella | | | Hidaste (sinitöyssy) | 800 € | | | 2 | Kunta | 40 | | Korkeat ajonopeudet | |
| 20 | Vuotavantie Karttonraitin itäpuolella | | | Hidaste (sinitöyssy) | 800 € | | | 2 | Kunta | 40 | | Korkeat ajonopeudet | |
| 21 | Vuotavantie kaislikontien itäpuolella | | | Hidaste (sinitöyssy) | 800 € | | | 2 | Kunta | 40 | | Korkeat ajonopeudet | |
| 22 | Lahdentien (mt 140) ja Keskuskadun liittymäalue | 140/12/1658 | | Liittymäalue vaatii tarkempaa kokonaissuunnittelua | Suunnittelua vaativa | | | 3 | Kunta | 50 | 4720 | Liittymäväli on lyhyt | |
| 23 | Keskuskadun/Hydystien/Huvitien liittymäalue | | | Liittymä vaatii tarkempaa kokonaissuunnittelua | Suunnittelua vaativa | | | 3 | Kunta | 30/40 | | Liittymäväli on lyhyt ja ajojärjestelyt epäselvät | |
| 24 | Keskuskadun ja Karttonraitin liittymä | | | Suojatien heijastinvarret ja suojatien odotustila tai keskisaareke | 15 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | kevyen liikenteen pääyhteys | |

Liite 2. Mäntsälän keskusta / Kevyen liikenteen yhteydet

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjo/v) | Tehokkuus (hvjo/M€ /v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeusrajotus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|---|------------------------------|------------|---|----------------------|--------------------|------------------------|---------------------|--------------|------------------------|------|---|------------|
| 25 | Lahdentie, keskustaajaman kohta | 140/12/1500-140/12/1700 | | Keven liikenteen eritasoyhteys Lahdentien ali | 1 000 000 € | 0,02875 | 0,0288 | 3 | ELY ja kunta | 50 | 4720 | Tarkastellaan toimenpiteen nro 3 yhteydessä | |
| 26 | Osuutie | | 290 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 120 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 27 | Meijerintie | | 330 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 132 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 28 | Kivistöntie välillä Lahdentie - Keskuskatu | | 340 | Jk+pp-tie Kivistöntien länsipuolelle osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 140 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 29 | Leppämaantie | | 490 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 200 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 30 | Urheilutie - Niinmäentraitti - Kapinakuja | | 500 | Jk+pp-tie Kivistöntien länsipuolelle osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 200 000 € | | | 2 | Kunta | 30 | | | |
| 31 | Nordenskiöldintie välillä Veteraanitie - Koivumäentie | | 150 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan pääpyöräilyverkkoa | 600 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 32 | Viertolantie välillä Porvoontie - Jättilänraitti ja Jättilänraitti | | 820 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan pääpyöräilyverkkoa | 330 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | | |
| 33 | Vanha Porvoontie (mt 11732) välillä Karjalaistentie - Metsäkulumantie | 11732/1/3300-11732/1/4039 | 739 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 350 000 € | 0,00234 | 0,0067 | 3 | ELY ja Kunta | 40 | 1957 | Koulureitit, kohde ELY:n hankekorissa kiireellisyysluokassa B | |
| 34 | Viertolantie - Isolammintie | | 3600 | Keven liikenteen yhteystarve asuinalueilta työpaikka-alueelle | 1 400 000 € | | | 2 | Kunta | 60 | | Tokmannin kohta ELY:n hankekorissa kiireellisyysluokassa B | |
| 35 | Maisalantie välillä Lahdentie - Alimaisalantie | | 480 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 200 000 € | | | 3 | Kunta | 40 | | | |
| 36 | Maisalantie välillä Perkköpellontie - Hirvihaarantie | | 520 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan pääpyöräilyverkkoa | 200 000 € | | | 3 | Kunta | 40 | | | |
| 37 | Vii-Olliantie välillä Peltolantie - radan luoteispuolinen uusi yhteys | | 860 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan pääpyöräilyverkkoa | 344 000 € | | | 2 | Kunta | 40/50 | | | |
| 38 | Yhteys välillä Peltolantie - Hyvinkääntie | | 2700 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pääpyöräilyverkkoa | 1 000 000 € | | | 1 | Kunta | 60 | | | |
| 39 | Einontie välillä Alhontie - Ojamaentie | | 200 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 200 000 € | | | 3 | Kunta | 40 | | | |
| 40 | Kalsolantie | | 1300 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 520 000 € | | | 3 | Kunta | 40 | | | |
| 41 | Kalsolantie - Koivistolaistentie | | 450 | Nykyisen valtatie 4 alikulkukäytävän parantaminen | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 40 | | Väyää ei kunnossapidetä talvella | |
| 42 | Puirorjantie | | 450 | Jk+pp-tien rakentaminen osana keskustan jalankulku- ja pyöräilyverkkoa | 180 000 € | | | 2 | Kunta | 40 | | Koulureitit | |
| 43 | Säilinkääntie - Kultasiipi | 1471/1/1950 | 100 | Keven liikenteen väylä hyvinvointineuvolaalta aikululle | 40 000 € | | | 3 | Kunta | 50 | 3556 | | |

Sääksjärvi ja Numminen

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjjo/v) | Tehokkuus (hvjjo/M€v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeusrajitus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|---|------------------------------|------------|---|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|--------|------------------------|------|---|------------|
| 44 | Sääksjärventie (mt 11734), Sääksjärven koulun kohta | 11734/1/2280 | | Heräteraidat lapsia-merkin kohdalle | 800 € | 0,00061 | 0,7625 | 1 | ELY | 50 | 685 | Koulu | |
| 45 | Sääksjärventie (mt 11734), Sääksjärven koulun kohta | 11734/1/2280 | | Saattoliikennejärjestelyt. Pyöräpysäköinnin paikan tarkistus. Ajokielto koulun pihaan | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 50 | 685 | Koulu | |
| 46 | Onkimaantie (mt 11733) | 11733/1/2800 | | Mutkan merkki | | | | | | | | | |
| 47 | Mt 55 ja 162 liittymä | 55/4/4800 | | Liittymän kanavointi | 50000 | 0,01088 | 0,2176 | 3 | ELY | 60 | 4808 | | |
| 48 | Pornaistentien (mt 1494) ja Ojankulmantien liittymä, Nummistien koulu | 1494/6/350 | | Suojatien rakentaminen bussipysäköille | 40 000 € | 0,00168 | 0,0420 | 1 | ELY | 50 | 1195 | Koulu | |
| 49 | Pornaistentien (mt 1494) ja Ojankulmantien liittymä, Nummistien koulu | 1494/6/300 | | Heräteraidat ja nopeusrajoituksen (50 km/h) tehostamerkin | 1 000 € | 0,00080 | 0,8000 | 1 | ELY | 50 | 1195 | Koulu | |
| 50 | Pornaistentie (mt 1494), Nummistien koulun kohta | 1494/6/350 | | Saattoliikennejärjestelyt | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 50 | 1195 | Koulu | |
| 51 | Pornaistentie (mt 1494), Nummistien koulun kohta | 1494/6/1000-1494/7/0 | 3370 | Kevyen liikenteen väylä Nummistien koululta Mattilaan | 1 500 000 € | 0,00459 | 0,0031 | 3 | ELY | 50/60 | 1195 | ELY:n hankekorissa kiireellisyysluokassa B. Koulu | |
| 52 | Alhokulmantien ja Nummistien liittymä | 11707/1/7321 | | Linja-autopysäkki | 30 000 € | | | 2 | ELY | 60 | 483 | Asukkaat ovat toivoneet, koulu | |

Hirvihaara ja Ohkola

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjjo/v) | Tehokkuus (hvjjo/M€v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeusrajitus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|--|------------------------------|------------|---|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|--------------|------------------------|------|--------------------------|--|
| 53 | Linjatiet (mt 11671) välillä Vanha valtatie - Nystenintie (hanke osin Tuusulan puolella) | 11671/1/3335-11671/1/4046 | 711 | Kevyen liikenteen väylä Linjatien itäpuolelle | 300 000 € | 0,00430 | 0,0143 | 3 | ELY ja kunta | 40 | 1752 | | Ongelmana ajonopeudet ja kevyen liikenteen väylän puute (sekä tilan ahtaus). Tärkein osuus Linjatien kevyen liikenteen väylää. Edellyttää yhteistyötä Tuusulan kanssa. |
| 54 | Vanha valtatie (mt 1456) ja Linjatien (mt 11671) liittymä | 1456/4/1368 | | Nopeusnäyttötaulu saavuttaessa Mäntsälän suunnasta | 10 000 € | 0,00600 | 0,6000 | 1 | ELY | | 3600 | | Vaihtoehtoinen paikka ennen Linjatien liittymää |
| 55 | Tasalantien ja Ohkolantien (mt 1456) liittymä | 1456/4/1760 | | Tasalantien läpimeno estäminen. Etuajo-ohjeuksien selkiyttäminen | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 50 | 2647 | | Nykyisin epäselvyyttä väistämisevelloisuuksista |
| 56 | Ohkolantie (mt 1456), Ohkolan koulun kohta | 1456/4/5370 | | Saattoliikennejärjestelyiden selkiyttäminen. Vaatii tarkempaa suunnittelua | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 50 | 2647 | Koulu | |
| 57 | Ohkolantie (mt 1456), Ohkolan koulun kohta | 1456/4/5370 | | Yhteyksien parantaminen bussipysäköille | Suunnittelua vaativa | | | 2 | ELY | 50 | 2647 | Koulu, reitti pysäköille | |
| 56 | Kuntomajantie (mt 11711), Hirvihaaran koulun kohta | 1171/1/300 | | Hidaste tai korotettu suojatie koulun kohdalle | 30 000 € | 0,00083 | 0,0277 | 2 | ELY | 60 | 297 | Koulu | |
| 57 | Hirvihaarantie (mt 1456) | 1456/5/6500-1456/6/2835 | 3792 | Kevyen liikenteen väylä välillä Sepänmäki - Mäntsälä ja Hirvihaaran aulukokäytävä | 2 000 000 € | 0,00369 | 0,0018 | 2 | ELY ja kunta | 50/60 | 1134 | Koulu | |

Anttila ja Säilinkää

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjo/v) | Tehokkuus (hvjo/M€/v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeus-rajotus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|--|------------------------------|------------|---|--------------|--------------------|-----------------------|---------------------|--------|-------------------------|------|--|------------|
| 58 | Lukontie (mt.11731), Lukon koulun kohta | 11731/1/150 | | Heräteraidat + nopeusrajoitusten tehostemerkinnät, nopeusrajoituksen laskeminen 40 km/h (11731/1/840) | 2 000 € | 0,00140 | 0,7000 | 1 | ELY | 50 | 210 | Koulu | |
| 59 | Säilinkääntien (mt.1471) ja Vanha Soukkiontien liittymä | 1471/2/1110 | | Näkemäraivaukset | 400 € | | 0,0000 | 1 | ELY | 60 | 1355 | Huonot näkemät | |
| 60 | Kaanaantie (mt.1430), Säilinkään koulun kohta | 1430/5/5173 | | Lapsia-merkin kohdalle heräteraidat. Koulun edustalla olevalle suojatielle heijastinvarret merkkeihin ja keskisaareke tai tien kavennus | 40 000 € | 0,00039 | 0,0098 | 1 | ELY | 50 | 678 | Koulu | |
| 61 | Oitintie (mt.1471), "Yrjölämmäen" kohta | 1471/3/800-1471/3/1100 | | Nopeusrajoituksen muutos 60km/h -> 50 km/h. Taajama-merkin siirto mäen pohjoispuolelle (1471/3/1100) | 500 € | 0,00620 | 12,4000 | 1 | ELY | 60 | 1355 | Useita ulosajoja tapahtunut | |
| 62 | Säilinkääntien (mt.1471) ja Kaanaantien (mt.1430) liittymä | 1471/3/0 | | Olallinen pysäkki, suojatiemerkintöjen alkamiskohdan korjaaminen kaanaantielle (mt.1430) | 20 000 € | 0,00239 | 0,1195 | 2 | ELY | 50 | 973 | Kouluireitti | |
| 63 | Säilinkääntien ja Oitintien liittymä (mt.1471) | 1471/3/0 | | Heijastinvarret suojatiemerkkeihin | 800 € | | | 1 | ELY | 50 | 973 | Kouluireitti | |
| 64 | Säilinkääntie (mt.1471), Kalliolantien kohta | 1471/1/2730 | | Liittymän ja pysäkin muotoilu | 20 000 € | 0,00239 | 0,1195 | 2 | ELY | 50 | 3556 | Huonot näkemät suojatielle | |
| 65 | Soukkiontie 243 (mt.11713), Kaanaanjoen kohta | 11713/1/3120 | | Nopeusrajoituksen ja mutkaa varoitavien merkkien tarkistaminen | 1 000 € | 0,00011 | 0,1100 | 1 | ELY | 60 | 41 | | |
| 66 | Säilinkääntie (mt.1471) | 1471/1/2745-1471/2/3800 | 7493 | Keveyen liikenteen väyä välillä Anttila - Säilinkää | 3 000 000 € | 0,01405 | 0,0047 | 3 | ELY | 50/60/70 | 3556 | ELY:n hankkeissa kiireellisyysluokassa B. Kouluireitti | |

Saari

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjo/v) | Tehokkuus (hvjo/M€/v) | Kiireellisyysluokka | Vastuu | Nykyinen nopeus-rajotus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|--|------------------------------|------------|--|---------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|--------|-------------------------|------|---|------------|
| 67 | Pohjoinen Pikatie (mt.140) ja Viljamaantien liittymä | 140/15/3300 | | Liittymän muotoilu T-liittymäksi (liittymäkulman parantaminen) | 50 000 € | | | 2 | ELY | 80 | 2682 | Huonot näkemät | |
| 68 | Viljamaantie | | 220 | Keveyen liikenteen väyä Siwalta Saaren koululle | 32 800 € | | | 2 | Kunta | 40 | | Kouluireitti | |
| 69 | Pohjoinen pikatie (mt.140) ja Hautjärven liittymä | 140/13/3400 | | Liittymän muotoilu (pituuskaltevuuden tasaus) ja näkemäraivaukset mt.140 molemmin puolin | 20 000 € | | | 2 | ELY | 80 | 2682 | Huonot näkemät | |
| 70 | Mt.140 keskustasta vt4 Mäntsälä P-liittymään | 140/13/1704-140/14/300 | 2811 | Keveyen liikenteen väyää | 1 120 000 € | 0,00593 | 0,0053 | 3 | Kunta | 80/60 | 4720 | Yhteys ympäri vuorokauden aukiolevalle huoltoasemalle | |
| 71 | Kaukalampi - Levanto | | | Keveyen liikenteen yhteys alueiden välillä | Suunnittelu vaativa | | | 3 | Kunta | 80/60 | 4720 | Kouluireitti | |

Liite 2. Mäntsälän keskusta / Esteettömyystoimenpiteet

| Nro | Sijainti | Tieosoite (tie/osa/etäisyys) | Pituus (m) | Toimenpide | Kustannukset | Onn. Väh. (hvjo/v) | Tehokkuus (hvjo/M€/v) | Kiireellisyys- luokka | Vastuu | Nykyinen nopeus- rajoitus | KVL | Huom | Toteutettu |
|-----|---|---------------------------------|------------|---|-------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|---------------------------------|-----|------|------------|
| 1 | Lahdentien (mt. 140) ailikulku Färjärinraitin kohdalla | 140/12/1800 | | Ailikulku ja sille johtavat väylät korjataan esteettömyyden perustasoa vastaaviksi aikkulun korjauksen yhteydessä | 400 000 € | | | 3 | ELY ja kunta | 60 | | | |
| 2 | Lahdentie (S-marketin kohta) | | | Suojatie esteettömäksi | 1 000 € | | | 2 | ELY | 60 | | | |
| 3 | Huvitie (S-marketin kohta) | | | Jaikakäytävän korjaus | Suunnittelua vaativa | | | 2 | Kunta | 30 | | | |
| 4 | Markku Niinimäen raitti/Huvitien liittymä | | | Suojatien paikan tarkistus ja korjaus esteettömäksi | Suunnittelua vaativa | | | 1 | Kunta | 30 | | | |
| 5 | Kivistöntie Terveysaseman edessä | | | Esteettömän suojatien rakentaminen | 10 000 € | | | 1 | Kunta | 40 | | | |
| 6 | Urheilutie Seurakuntatilan kohdalla | | | Levähdyspaikka (esteetön penkki) | 200 € | | | 2 | Kunta | 30 | | | |
| 7 | Urheilutie kirjaston kohdalla | | | Esteetön luiska kirjastoon | 5000 € - 20 000 € | | | 2 | Kunta | 30 | | | |
| 8 | Urheilutie/kirvuntie (/Kuntotie) | | | Esteettömän suojatien rakentaminen | 8 000 € | | | 2 | Kunta | 30 | | | |

| | | | | |
|---|---------------------------------|--|------------------------------|-----------------------------------|
| Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 7/2014 | | | | |
| Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri | | | | |
| Tekijät Maija Krankka Kaisa Mäkinen Katja Tuomola Jarkko Kukkola | | Julkaisuaika Tammikuu 2014 | | |
| | | Kustantaja /Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus | | |
| | | Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja | | |
| Julkaisun nimi Mäntsälän liikenneturvallisuussuunnitelma | | | | |
| Tiivistelmä Mäntsälän liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin Mäntsälän ja Pukkilan kuntien sekä Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelman laatimisen aikana kerättiin myös kuntalaisten näkemyksiä ja kokemuksia Mäntsälän liikenteestä ja liikkumisesta. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää turvallisen ja kestävä liikunnan periaatteet, vision ja tavoitteet sekä toimenpiteet turvallisen ja kestävä liikunnan edistämiseksi ja parantamiseksi Mäntsälässä. Liikenteen aiheuttamat onnettomuuskustannukset ovat yhteiskunnalle vuosittain noin 2–3 miljardin euron suuret. Kunnille aiheutuvat kustannukset ovat näistä noin 15–20 %. Laskelmaan sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille aiheutuneet aineettomat menetykset. Mäntsälässä on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana keskimäärin 2 kuolemaan johtanutta, 35 loukkaantumiseen johtanutta ja 112 omaisuusvahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Näiden laskennalliset kustannukset ovat olleet kunnalle noin 2,6–3,5 miljoonaa euroa. Mäntsäläisten liikkumistottumuksia, mielenkiintoja ja liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin keväällä 2013 tehdyllä asukaskyselyllä. Liikenneturvallisuustilannetta selvitettiin lisäksi vuosina 2007–2011 tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien analyyseillä ja maastokäyntien aikana tehdyillä ongelmakohtien kartoituksilla. Lisäksi käytiin läpi ELY-keskuksen ja kunnalle tulleet liikenneturvallisuusaloitteet. Mäntsälän liikenneturvallisuusongelmien ja liikenteen toimintaympäristön sekä kuntalaisten liikkumistottumusten analysoinnin sekä valtakunnallisten ja Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta Mäntsälään määritettiin liikenneturvallisuusvisio ja liikenneturvallisuustavoitteet. Mäntsälän liikenneturvallisuusvisioon mukaan Mäntsälä tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat ja haluavat liikkua monipuolisesti eri kulkutapoja hyödyntäen, kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti Mäntsälän liikenteessä. Lisäksi liikkuminen ja liikenne koetaan turvalliseksi ja mahdollisimman esteettömäksi Mäntsälässä sekä yhdyskuntarakenne, liikkuminen ja liikenne kehittyvät kestävämpään suuntaan arjen viisaiden liikkumisvalintojen ja -mahdollisuuksien myötä. Fyysisen liikennenympäristön liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtiin toimenpide-esitykset yhteensä 71 kohteeseen. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty keskustan kevyen liikenteen verkoston täydentämistä useilla yhteystarpeilla. Toimenpiteet kohdistuvat Mäntsälän keskusta-alueelle, Sääksjärvelle ja Nummisille, Hirvihaaraan ja Ohkolaan, Anttilaan ja Sälinkäälle sekä Saareen. Toimenpiteet jaettiin kiireellisyysluokittain kolmeen luokkaan ja niissä painotettiin nopeasti ja suhteellisen edullisesti toteutettavia toimenpiteitä. Toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset ja raportin liitteinä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja -taulukot. Toteuttamishohjelmaan sisältyvien toimenpiteiden kustannusarvio on noin 16 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannusarvioon on laskettu myös kevyen liikenteen useat, puuttuvat yhteydet, jotka ovat kalliita toteuttaa ja joiden toteuttaminen on mahdollista tehdä vaiheittain. Kunnan itse tekemä hallintokuntakohtainen liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma sisältää liikenneturvallisuuskasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä kohdistetaan kaikille ikäryhmille sisällyttäen liikenneturvallisuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä. Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmässä, jonka kokoonpano muodostettiin työn aikana. Ryhmään kuuluvat kunnan eri hallintokuntien edustajien lisäksi Liikenneturvan, poliisin ja Uudenmaan ELY-keskuksen edustajat. | | | | |
| Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, suunnitelma, kestävä liikkuminen, liikennekasvatus, Uusimaa, Mäntsälä | | | | |
| ISBN (Painettu) 978-952-257-963-8 | ISBN (PDF) 978-952-257-964-5 | ISSN-L 2242-2846 | ISSN (painettu) 2242-2846 | ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854 |
| www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi | | URN URN:ISBN:978-952-257-964-5 | | Kieli Suomi |
| Sivumäärä 70 | | | | |
| Julkaisun tilaukset Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki. Puhelinvaihd: 0295 021 000 | | | | |
| Kustannuspaikka ja -aika Helsinki 2014 | | | Painotalo Kopijyvä Oy | |

| | | | | |
|--|---------------------------------|--|----------------------------|-------------------------------------|
| Publikationens serie och nummer Rapporter 7/2014 | | | | |
| Ansvarsområde Trafik och infrastruktur | | | | |
| Författare Maija Krankka Kaisa Mäkinen Katja Tuomola Jarkko Kukkola | | Publiceringsdatum Januari 2014 | | |
| | | Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland | | |
| | | Projektets finansör/uppdragsgivare | | |
| Publikationens titel Trafiksäkerhetsplan för kommunen Mäntsälä (Mäntsälän liikenneturvallisuussuunnitelma) | | | | |
| <p>Sammandrag</p> <p>Mäntsäläs trafiksäkerhetsplan gjordes i samarbete mellan Mäntsälä och Pukkila kommuner samt Nylands ELY-central. Under arbetet med planen samlade man in kommuninvånarnas åsikter och erfarenheter om trafiken och resandet i Mäntsälä. Trafiksäkerhetsplanen innehåller principerna för säkert och hållbart resande, en vision och målsättningar samt åtgärder för att främja och förbättra säkerheten och hållbarheten för resorna i Mäntsälä.</p> <p>Samhällets kostnader för olyckor orsakade av trafiken uppgår årligen till 2–3 miljarder euro. Cirka 15–20 % av dessa kostnader går ut över kommunerna. Beräkningarna inkluderar både materiella förluster och immateriella förluster i form av nedsatt välmående hos offren. Under de senaste fem åren inträffade i Mäntsälä i medeltal två trafikolyckor med dödlig utgång, 35 trafikolyckor med personskada som följd och 112 trafikolyckor med materiella förluster. Dessa har kostat kommunen uppskattningsvis 2,6–3,5 M€. Mäntsäläbornas trafikvanor, åsikter och trafiksäkerhetsproblem kartlades under våren 2013 med en invånarenkät. Trafiksäkerhetsläget utreddes dessutom genom analys av inträffade olyckor under åren 2007–2011 och karläggning av problemområden under fältbesök. Dessutom gick man igenom de trafiksäkerhetsinitiativ som inkommit till ELY-centralen och kommunerna. På basen av analys av trafiksäkerhetsproblemen, trafikens verksamhetsmiljö och kommuninvånarnas trafikvanor samt riksomfattande och Nylands ELY-centrals egna målsättningar definierades en trafiksäkerhetsvision och målsättningar för trafiksäkerheten i Mäntsälä. I Mäntsäläs trafiksäkerhetsvision erbjuder kommunen en trygg, sund och trivsamt levnadsmiljö, där människor kan och vill röra sig mångsidigt med olika färdmedel och ingen omkommer eller skadas allvarligt i trafiken. Dessutom upplevs resandet och trafiken i Mäntsälä som trygg och tillgänglig. Samhällsstrukturen, resandet och trafiken utvecklas i en hållbar riktning i och med klokare rese-sätt och rese-möjligheter.</p> <p>För att förbättra den fysiska trafikmiljöns trafiksäkerhet gjordes åtgärdsförslag för sammanlagt 71 objekt. Dessutom föreslås i planen att gång- och cykelvägsnätet kompletteras med ett flertal förbindelsebehov. Åtgärderna koncentreras till Mäntsäläs centrumområde, Sääksjärvi och Numminen, Hirvihaara och Ohkola, Anttila och Sälinkää samt Saari. Åtgärderna indelades i tre olika prioritetsklasser där snabba och relativt förmånligt genomförbara åtgärder betonades. Åtgärderna presenteras i rapporten med en kort allmän beskrivning och i rapportens bilagor med hjälp av noggrannare åtgärdskartor och tabeller som är lätta att uppdatera. Kostnadsberäkningen för åtgärderna som ingår i programmet för förverkligande uppgår till cirka 16 miljoner euro. I totalkostnadsberäkningen har man också inkluderat de många gång- och cykeltrafikförbindelser som saknas, är dyra att förverkliga och som kan förverkligas i flera faser.</p> <p>Den förvaltningsområdesvisa verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet som kommunen själv gjort upp innehåller åtgärder inom trafikfostran, informeringen och upplysningen de kommande åren. Åtgärderna riktas till alla åldersgrupper och inkluderar trafiksäkerhetsarbete i kommunens tjänster och som en del av förvaltningsområdenas dagliga arbete. Förverkligandet av trafiksäkerhetsplanen följs upp i stadens trafiksäkerhetsarbetsgrupp vars sammansättning bildades under arbetet. Till gruppen hör, förutom representanter för kommunens olika förvaltningsområden, även representanter från Trafiksyddet, Polisen och Nylands ELY-central.</p> | | | | |
| Nyckelord (enligt Allärs) Trafiksäkerhet, plan, hållbart resande, trafikfostran, Nyland, Mäntsälä | | | | |
| ISBN (tryckt) 978-952-257-963-8 | ISBN (PDF) 978-952-257-964-5 | ISSN-L 2242-2846 | ISSN (tryckt) 2242-2846 | ISSN (webbpublikation) 2242-2854 |
| www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi | | URN URN:ISBN:978-952-257-964-5 | | Språk Finska |
| | | | | Sidantal 70 |
| Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Trafik och infrastruktur Opastinsilta 12 B, 00520 Helsingfors. Tel. 0295 021 000 | | | | |
| Förläggningsort och datum Helsingfors 2014 | | | Tryckeri Kopijyvä Ab | |

RAPORTEJA 7 | 2014
MÄNTSÄLÄN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-963-8 (painettu)

ISBN 978-952-257-964-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-964-5

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