



Nurmijärvi



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

SITOWISE



LIKENNETURVA

Nurmijärven turvallisen ja kestävä liikkumisen suunnitelma

2020

Sisällys

| | |
|---|-------|
| <i>Johdanto</i> | s. 3 |
| <i>Taustaa</i> | s. 5 |
| <i>Onnettomuusanalyysi</i> | s. 8 |
| <i>Liikenneympäristön nykytilanne</i> | s. 21 |
| <i>Liikenneturvallisuustyön nykytilanne</i> | s. 35 |
| <i>Liikenneturvallisuusvisio ja -tavoitteet</i> | s. 40 |
| <i>Liikenneturvallisuustyön toimenpideohjelma</i> | s. 47 |
| <i>Liikenneympäristön toimenpideohjelma</i> | s. 55 |
| <i>Seuranta ja jatkotoimenpiteet</i> | s. 64 |

Johdanto



Johdanto

- Nurmijärven edellinen liikenneturvallisuus-suunnitelma valmistui vuonna 2010. Uuden turvallisen ja kestäväen liikkumisen suunnitelman laadinta käynnistyi elokuussa 2019 ja valmistui kesäkuussa 2020.
- Turvallisen ja kestäväen liikkumisen suunnitelma sisältää katsauksen Nurmijärven liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen ja keskeisimpiin turvallisuuspuutteisiin, liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja vision sekä toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Työn tavoitteena oli kartoittaa kuntalaisten näkökulmasta keskeiset liikenneympäristön ongelmakohdat ja määrittää kustannustehokkaita toimenpiteitä niiden poistamiseksi. Toisena yhtä tärkeänä tavoitteena oli aktivoida kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän työskentelyä sekä lisätä liikennekasvatusta ja -viestintää kunnassa.
- Työssä on erityisesti painotettu suojattomia tienkäyttäjiä. Työn taustalla on myös vahvasti kestäväen liikkumismuotojen edistäminen.
- Työssä laadittiin liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelma sekä liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma. Parantamalla samanaikaisesti sekä liikenneympäristöä että liikenneturvallisuustyön toimintatapoja saavutetaan paras mahdollinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.
- Suunnitelman tilaajina olivat Uudenmaan ELY-keskus ja Nurmijärven kunta. Konsulttina toimi Sitowise Oy. Suunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet kunnan eri hallintokuntien edustajat sekä liikennealan eri asiantuntijat.
- Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet Nurmijärven kunnan liikenneinsinööri, katupäällikkö, katukunnossapitoinsinööri, sivistys- ja hyvinvointitoimialan hallintopäällikkö, viestintäpäällikkö ja nuorisovaltuuston edustaja sekä ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

Taustaa



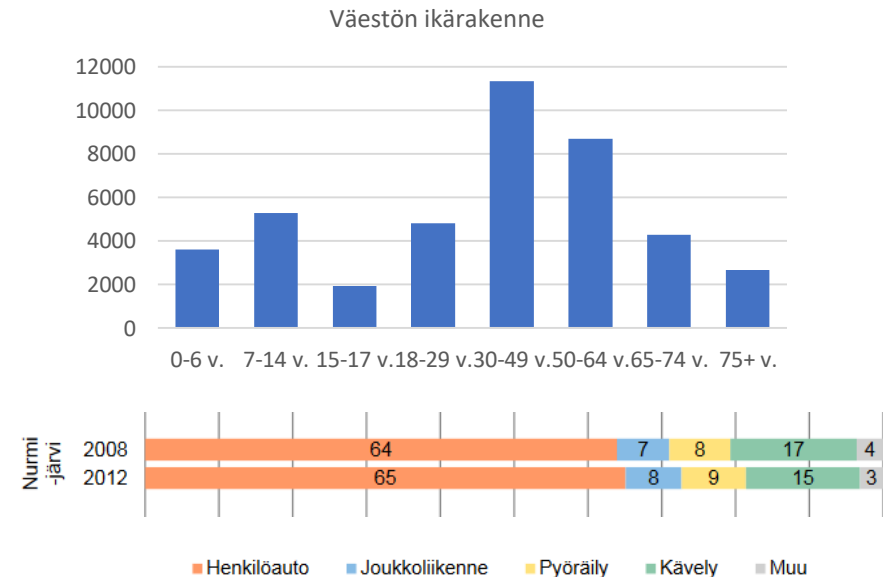
Suunnitelman tavoitteet

- Liikenneonnettomuuksien taustalla on useimmiten inhimillinen tekijä, minkä vuoksi suunnitelmassa on vahva painotus liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedottamisen toimenpiteissä.
- Liikenneturvallisuustyön tarkoitus on vaikuttaa kuntalaisten liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin liikennekasvatuksen ja viestinnän keinoin. Jatkuvan liikennekasvatustyön rooli on tärkeä fyysisten liikenneympäristön parantamistoimien rinnalla, tai jopa fyysisiä toimenpiteitä tärkeämpi.
- Suunnitelman tavoitteena oli tehdä kunnan liikenneturvallisuustyöstä nykyistä näkyvämpää ja suunnitelmallisempaa. Nurmijärven kunnassa toimivan poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa kehitettiin suunnitelman aikana ja työryhmälle laadittiin jatkoa varten toimintasuunnitelma sekä toimintaa ohjaavat tavoitteet.
- Työn toinen tavoite liikenneturvallisuustyön kehittämisen ohella oli laatia liikenneympäristön toimenpideohjelma, jolla kehitetään liikenneympäristöä pääsääntöisesti pienin ja kustannustehokkain parannustoimenpitein. Toimenpiteiden suunnittelun taustaksi kartoitettiin mm. kunnassa viime vuosina tapahtuneet liikenneonnettomuudet, nykyinen liikenneturvallisuustilanne sekä kuntaan ja ELY-keskukseen saapuneet kuntalaispalautteet. Eri liikkujaryhmien kokemuksia liikenneympäristöstä ja liikennekäyttäytymisestä koottiin mm. yhdistyksille, kouluille ja joukkoliikenteen liikennöitsijöille kohdistetuilla kyselyillä ja haastatteluilla.
- Yksittäisten toimenpiteiden lisäksi tavoitteena oli laatia yleisiä periaatteita liikenneympäristön suunnittelun tueksi.

Väestö ja liikkuminen

- Nurmijärveläisten liikkumista on arvioitu HSL:n ”Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012” –julkaisussa. Tutkimuksen mukaan nurmijärveläiset tekivät vuonna 2012 noin 114 000 matkaa arkivuorokaudessa. Pääasiallinen kulkutapa oli yleisimmin henkilöauto (65 %). 24 % matkoista tehtiin kävellen tai pyörällä ja 8 % joukkoliikenteellä.
 - Vuonna 2018 Nurmijärvellä oli Tilastokeskuksen mukaan noin 29 000 henkilöautoa. Autonomistusaste oli 0,68 henkilöautoa/asukas.
- | | Autonomistusaste |
|-------------------------|------------------|
| Nurmijärvi | 0,68 |
| Kuuma-kunnat, keskiarvo | 0,66 |
| Uusimaa, keskiarvo | 0,68 |
| Koko Suomi, keskiarvo | 0,77 |
- Liikennekäytössä olevista ajoneuvoista (2018) noin 26 000 oli henkilö- ja pakettiautoja. Mopoja oli noin 1300 ja moottoripyöriä noin 1800. Nurmijärvellä oli mopoja noin 0,03 / asukas, mikä vastaa Uudenmaan keskiarvoa (0,029 mopoa/asukas). 15-17-vuotiaiden asukkaiden määrään suhteutettuna Nurmijärvellä on hieman vähemmän mopoja kuin muualla Uudellamaalla.

- Nurmijärven väkiluku vuonna 2018 oli 42 660 asukasta. Väestöstä 8 % on alle kouluikäisiä ja 17 % kouluikäisiä lapsia. Työikäisen (18-64v.) väestön osuus on 58 %.



Kuva 1. Helsingin seudulla tehtyjen matkojen kulkutapaosuudet pääasiallisen kulkutavan ja asuinpaikan mukaan.

Lähteet:
 Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012 (HSL 2015)
 Väestörekisterikeskus 2019
 Tilastokeskus 2019

Onnettomuusanalyysi

Taustaa tilastojen peittävydestä

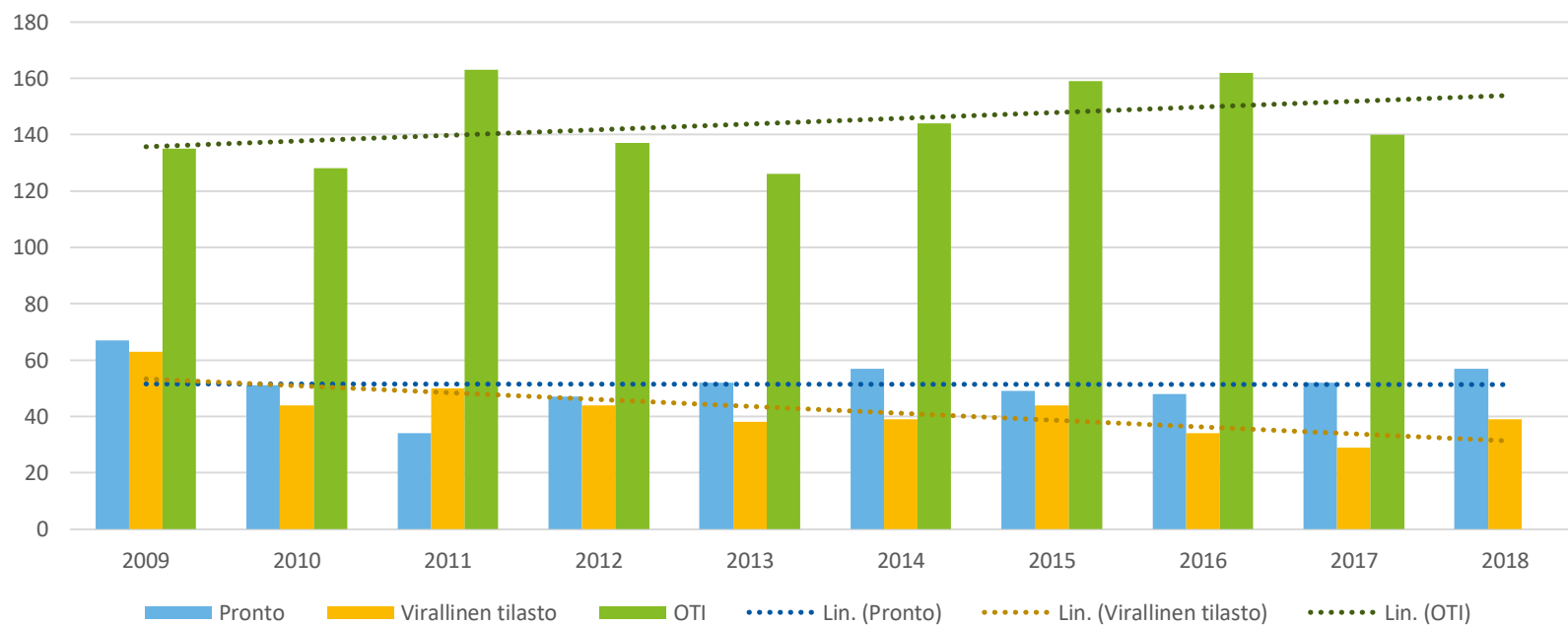


Tieliikenneonnettomuuksien tilastointi

- Tilastokeskus tilastoi poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia (Suomen virallinen tilasto). Tilasto sisältää kuolemaan, loukkaantumiseen ja omaisuusvahinkoihin johtaneet onnettomuudet, joissa poliisi on ollut paikalla.
- Tilasto kattaa vain osan loukkaantumiseen johtaneista liikennetapaturmista, sillä poliisi ei käy kaikissa onnettomuustilanteissa paikalla. Tilaston ulkopuolelle jää paljon erityisesti pyöräilijöiden yksittäistapaturmia, mutta myös muiden tienkäyttäjryhmien vammautumiseen johtaneita tapaturmia.
- Tilastokeskus tuottaa myös tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden (MAIS 3+) määrän vuosittain perustuen THL:n hoitoilmoitusjärjestelmän (HILMO) tietoihin. Tiedot yhdistetään henkilötunnuksen perusteella. Samalla saadaan tietoa myös virallisen tilaston ulkopuolelle jääneistä vakavasti loukkaantuneiden määrästä. Tilastoa ei kuitenkaan ole saatavissa kuntatasolla.
- Virallisen tilaston lisäksi Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kokoaa tietoja liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista. OTI:n tilastossa on tietoa henkilövahinkojen määrästä huomattavasti kattavammin kuin Tilastokeskuksen virallisesta tilastosta. Tilastosta ei kuitenkaan selviä esim. pyöräilijöiden yksittäisvahinkojen määrä. Lisäksi puuttuu joitakin sellaisia liikennevahinkotietoja, jotka esiintyvät Tilastokeskuksen tilastoissa, mm. rattijuoppojen aiheuttamat kuljettajan henkilövahinkoihin johtaneet yksittäisvahingot. Tilastoon kirjautuu myös hyvin lieviä henkilövahinkoja (esim. tarkastus terveyskeskuksessa).
- Pelastuslaitos tilastoi onnettomuudet, joissa pelastuslaitos on paikalla (PRONTO). Pelastuslaitoksen tilaston kattavuus poikkeaa myös edellä mainituista, ja pyöräilijöiden tapaturmat jäävät pääsääntöisesti myös tämän tilaston ulkopuolelle. Tilastossa on mukana ensihoidon tekemä vakavuusluokitus, jossa on kuitenkin eri kriteeri kuin virallisessa tilastossa.

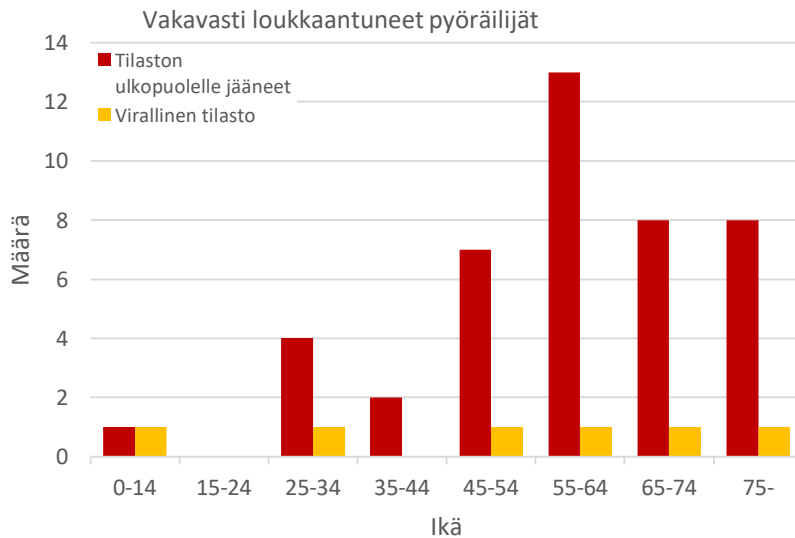
Onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet

- Tilastokeskuksen (virallinen tilasto), Onnettomuustietoinstituutin (OTI) ja Pelastuslaitoksen (PRONTO) tilastoimat henkilövahinko-onnettomuudet Nurmijärvellä vuosilta 2009-2018 (OTI:n tiedot vuoteen 2017 asti) on koottu alla olevaan kuvaan. On hyvä huomata, että vaikka virallisen tilaston mukaan onnettomuusmäärän trendi on ollut laskeva, ovat onnettomuusmäärät PRONTO-aineiston mukaan pysyneet samalla tasolla ja OTI:n aineiston mukaan pitkän aikavälin kehitys on ollut kasvava.

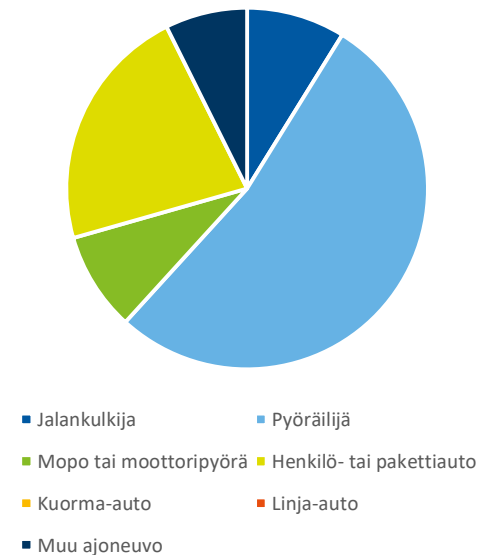


Onnettomuustilastojen peittävyys

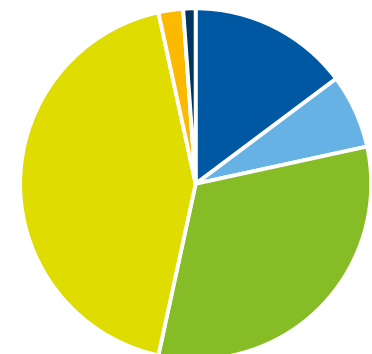
- Alla olevassa kuvassa on esitetty ikäryhmittäin vakavasti loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrät virallisessa tilastossa ja tilaston ulkopuolelle jääneiden pyöräilijöiden tapaturmissa Uudellamaalla. Virallisen tilaston peittävyys on erityisen heikko ikääntyneiden loukkaantumisissa, joista vain pieni osa päätyy viralliseen tilastoon.
- Piirakkakaavioista nähdään, että Uudellamaalla virallisen tilaston perusteella eniten vakavia loukkaantumisia tapahtuu autoilijoille ja mopoilijoille, mutta virallisen tilaston ulkopuolelle jää huomattava määrä pyöräilijöiden loukkaantumisia.



Tilaston ulkopuolelle jääneet



Virallinen tilasto



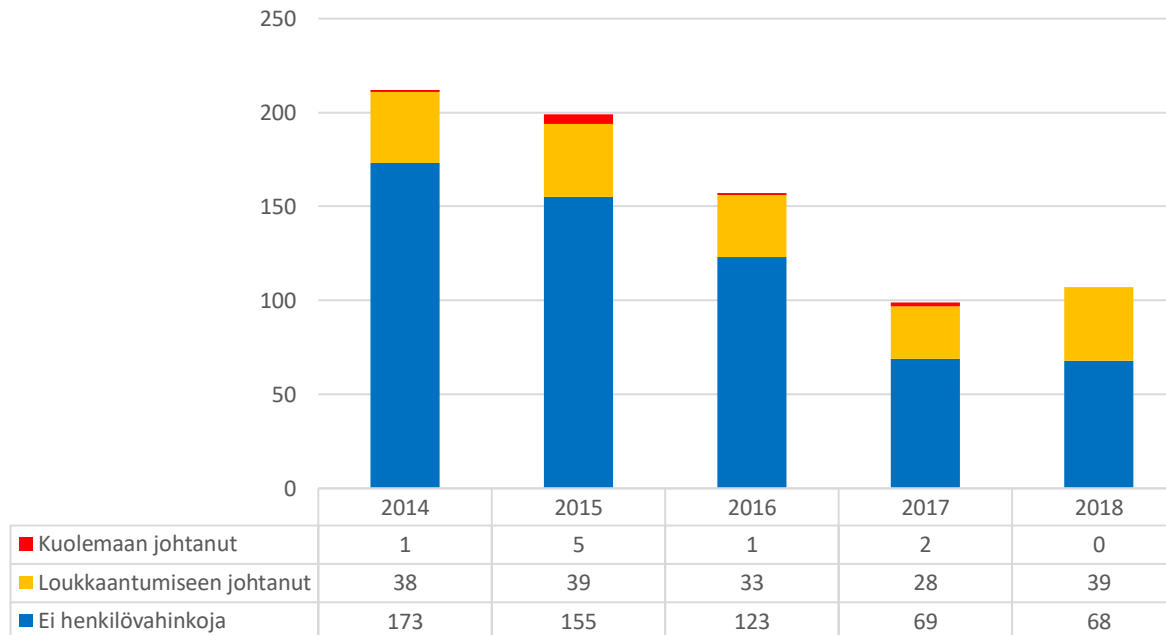
Onnettomuusanalyysi

Poliisin viralliseen tilastoon tulleet onnettomuudet vuosina 2014-2018



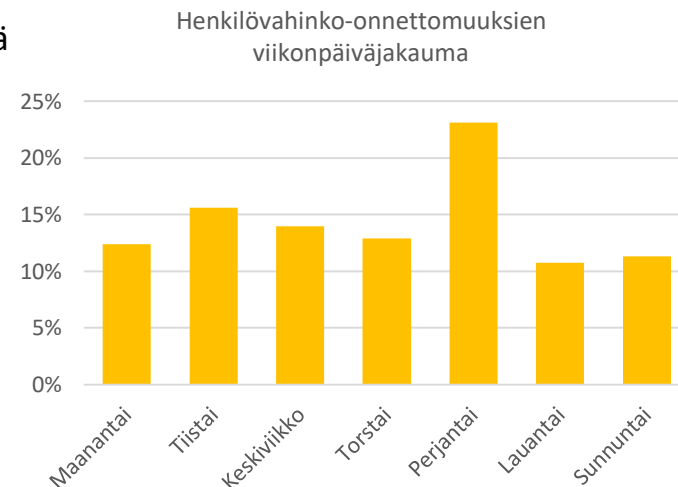
Onnettomuushistoria

- Viiden vuoden aikana (2014-2018) Nurmijärvellä tapahtui 774 Poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista 186 oli henkilövahinko-onnettomuuksia, jotka johtivat yhteensä 237 henkilön loukkaantumiseen ja yhdeksän henkilön kuolemaan.
- Omaisuusvahinko-onnettomuuksien tilastointitapa on muuttunut viimeisimpien vuosien aikana eivätkä kaikki eläinonnettomuudet nykyisin kirjaudu Poliisin viralliseen onnettomuustilastoon. Tämä voi osittain selittää onnettomuusmäärien selvää vähenemistä vuodesta 2016 eteenpäin.

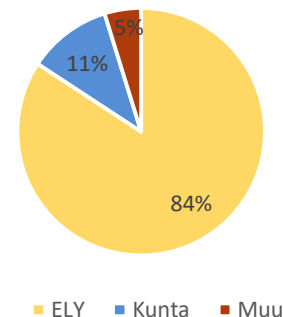


Onnettomuuksien tapahtumapaikka ja -aika

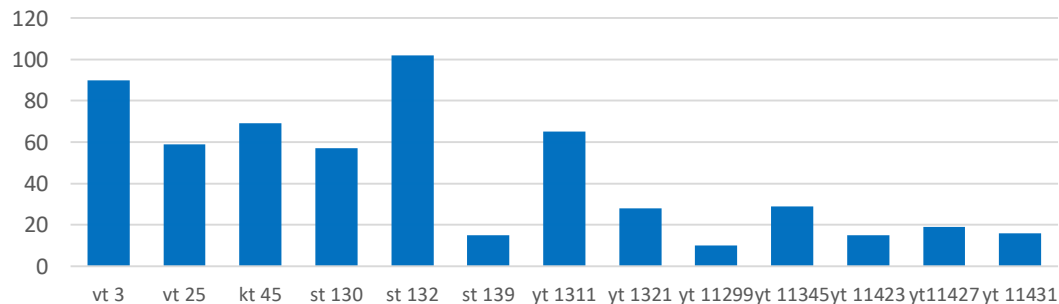
- Onnettomuuksista 85 % tapahtui linjaosuuksilla (eli muualla kuin liittymissä). Eniten onnettomuuksia tapahtui seututiellä 132*, valtatiellä 3 sekä maantiellä 1311. Myös kantatiellä 45 ja valtatiellä 25 tapahtui paljon onnettomuuksia.
- Liittymäalueilla tapahtuneista onnettomuuksista 39 % tapahtui liittymissä, joissa väistämisvelvollisuus on osoitettu kärkikolmiolla. 10 % tapahtui tasa-arvoisissa liittymissä.
- Suojateillä tai pyörätien jatkeella tapahtui kuusi onnettomuutta.
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui eniten iltapäivisin klo 14-18 välillä. Viikonpäivistä eniten henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui perjantaisin. Onnettomuudet jakautuivat melko tasaisesti eri kuukausien välillä.
- Alkoholilla tai huumeaineilla oli osuutta 5 %:ssa onnettomuuksista.



Onnettomuuksien tapahtumapaikat tienpitäjän mukaan vuosina 2014-2018



Onnettomuuksien tapahtumapaikat Nurmijärven valta-, kanta- ja seututeillä vuosina 2014-2018

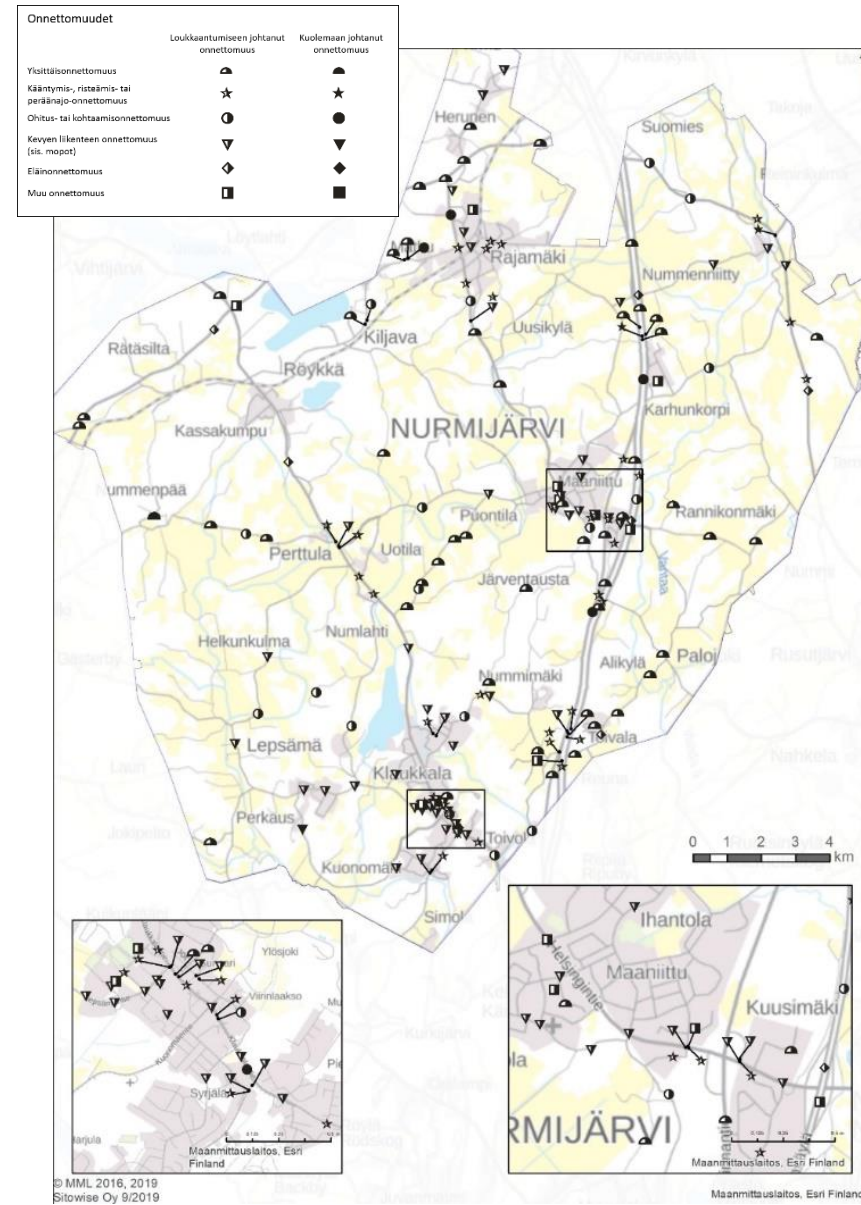


*Suunnitelmaa laadittaessa Klaukkalan ohikulkutie ei vielä ollut valmistunut ja seututiellä 132 tarkoitetaan Klaukkalan taajaman läpi kulkevaa tietä.

Onnettomuuspaikat

Henkilövahinko-onnettomuuksien tapahtumapaikat on esitetty oheisissa kuvissa. Onnettomuuskausia, joissa on tapahtunut vähintään kolme henkilövahinko-onnettomuutta (heva), tai kaksi henkilövahinko- ja kaksi omaisuusvahinko-onnettomuutta (omva), on seuraavissa kohteissa:

- Kt 45 / Vanha Hämeentie liittymä (3 heva + 3 omva)
- Kiljavantie, mutka Kylänpäänkaaren liittymän jälkeen ajettaessa länteen (3 heva + 1 omva)
- Mt 1311 / Pekontie liittymä (3 heva + 1 omva)
- Mt 1311 / Mt 130 (rampin liittymä Siippoontiellä) (3 heva)
- Mt 130 / Metsäkyläntie liittymä (2 heva + 2 omva)
- Lopentie / Perttulantie liittymä (2 heva + 2 omva)
- Klaukkalantie / Kuonomäentie liittymä

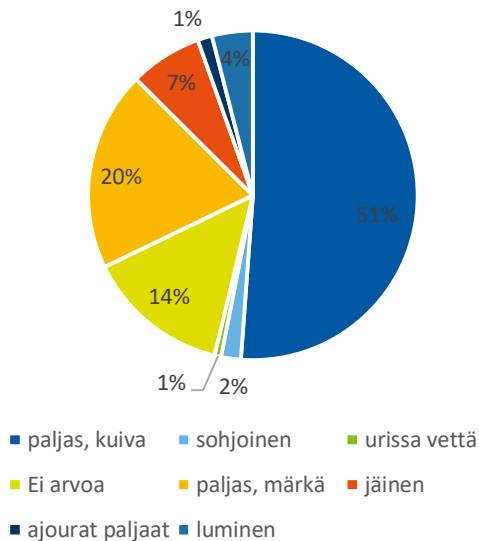


Kuva 2. Nurmijärven kunnan sekä Klaukkalan ja kirkonkylän alueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 2014-2018.

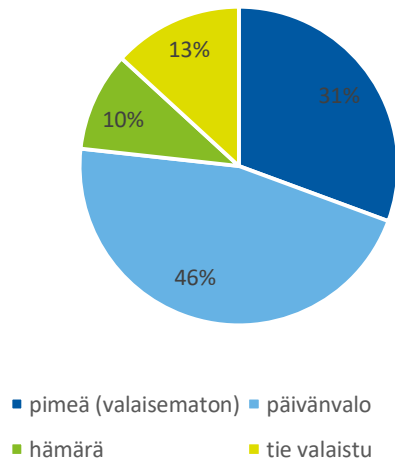
Onnettomuusolosuhteet

- Onnettomuudet tapahtuivat pääosin hyvissä olosuhteissa. Noin 14 % onnettomuuksista tien pinta oli jäinen, sohjoinen, luminen tai urissa oli vettä ja 20 % onnettomuuksista tien pinta oli paljas, mutta märkä. Yli puolessa onnettomuuksista tien pinta oli paljas ja kuiva.
- Noin 70 % onnettomuuksista tapahtui hyvissä sääolosuhteissa. 14 % onnettomuuksista tapahtui lumi-, räntä- tai vesisateella ja 3 % sumuisissa olosuhteissa.

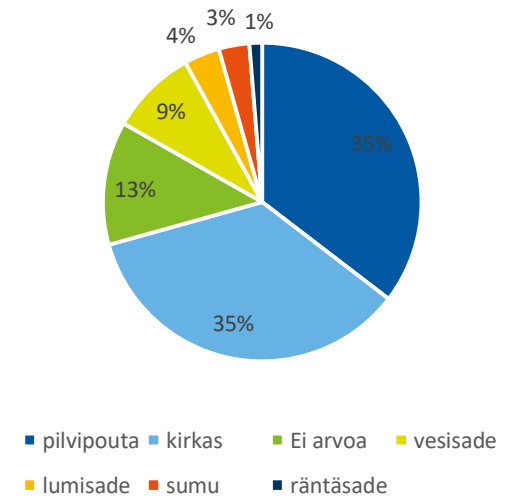
Onnettomuusolosuhteet, tien pinta



Onnettomuusolosuhteet, valoisuus



Onnettomuusolosuhteet, sää

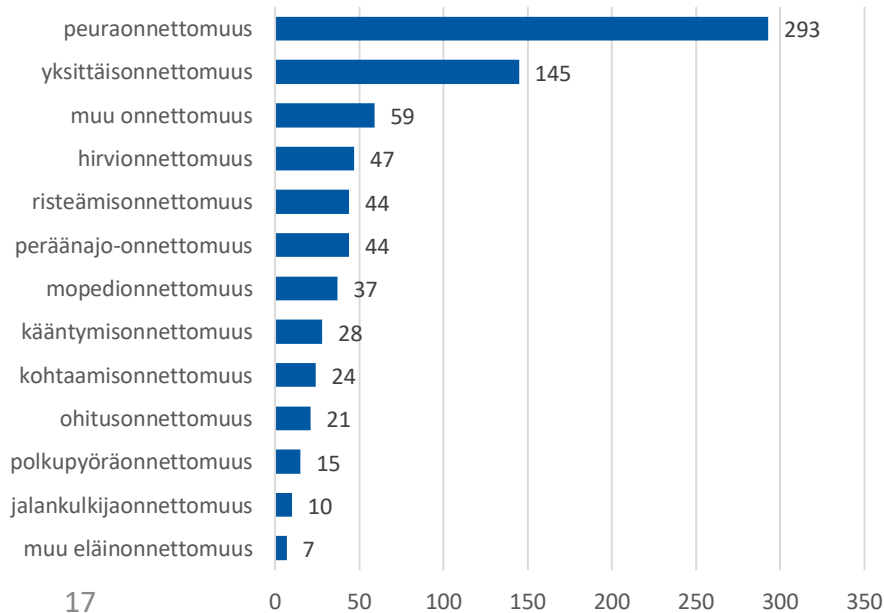


Onnettomuusluokat

- Kaikissa onnettomuuksissa yleisin onnettomuusluokka oli peuraonnettomuus ja toiseksi yleisin yksittäis-onnettomuus, johon kuuluvat mm. tieltä suistumiset.
- Kolmanneksi yleisin onnettomuusluokka, muu onnettomuus, sisältää mm. pysäköintialueella tapahtuneet onnettomuudet, pysäköityyn ajoneuvoon törmäämiset sekä sellaiset suistumiset, joita ei jostain syystä merkitä yksittäisonnettomuuksiksi.

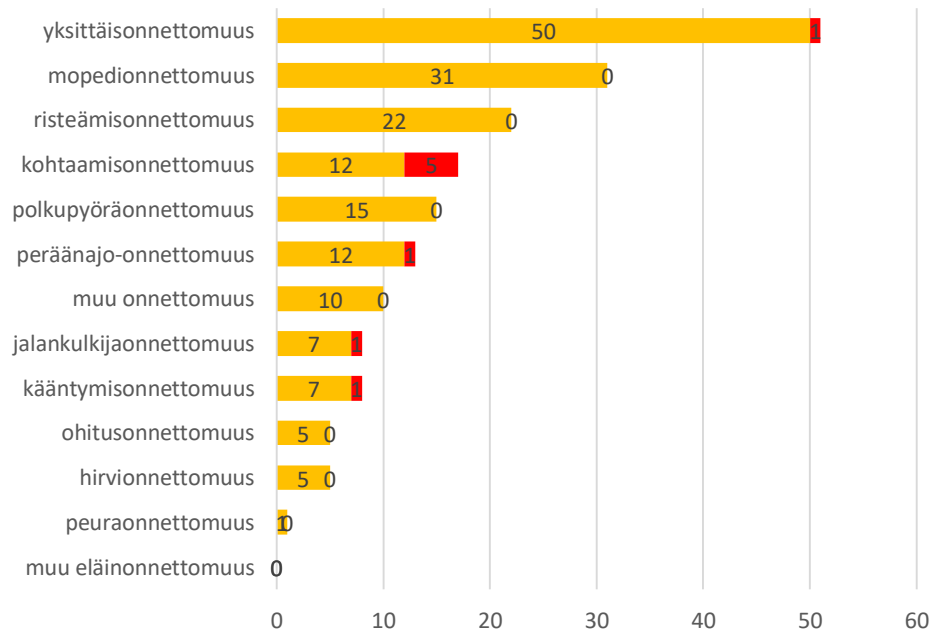
- Henkilövahinko-onnettomuuksissa yleisimmät onnettomuustyyppit olivat yksittäis-, mopedi- ja risteämisonnettomuus.
- Yleisin kuolemaan johtanut onnettomuus oli kohtaamisonnettomuus.

Kaikki onnettomuudet luokittain v. 2014-2018



■ Loukkaantumiseen johtanut ■ Kuolemaan johtanut

Henkilövahinko-onnettomuudet luokittain v. 2014-2018



Mopedionnettomuudet

- Henkilövahinko-onnettomuuksissa toiseksi yleisin onnettomuusluokka oli mopedionnettomuus.
- Asukasmäärään suhteutettuna mopedionnettomuuksia tapahtui noin 0,9 / 1000 asukasta, mikä on hieman Uudenmaan keskiarvoa (0,7) suurempi. 15-17-vuotiaiden asukkaiden määrään suhteutettuna Nurmijärvellä tapahtui noin 0,019 mopedionnettomuutta / 15-17v asukas.
- Mikäli mopedionnettomuuksia verrataan muihin Nurmijärven kokoisiin (20 000 – 70 000 asukasta) kuntiin Uudellamaalla, tapahtuu Nurmijärvellä 15-17-vuotiaiden asukkaiden määrään suhteutettuna hieman enemmän mopedionnettomuuksia kuin muissa kunnissa (taulukko alla).
- Mopedionnettomuuksista yksi tapahtui jalankulku- ja pyöräilyväylällä, kaksi suojatiellä ja loput ajoradalla. Noin 60 % tapahtui iltaisin klo 17 jälkeen ja näistä noin puolet viikonloppuiltoina.
- Mopedionnettomuuksia tarkasteltaessa on hyvä huomata, etteivät kaikki mopedionnettomuudet päädy poliisin viralliseen tilastoon. Mopolla kaaduttaessa ei yleensä kutsuta Poliisia paikalle, vaikka kyseessä olisi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus. Erään tutkimuksen* mukaan mopoilijoiden todellinen tapaturmamäärä on 1,5-kertainen verrattuna viralliseen tilastoon.

| | Asukasluku | Asukasluku 15-17 v. | Mopojen lkm | Mopoja/asukas | Mopoja / 15-17v. asukas | Mopedionn. / 15-17v. asukas |
|------------------------------------|------------|---------------------|-------------|---------------|-------------------------|-----------------------------|
| Nurmijärvi | 42665 | 1931 | 1261 | 0,0296 | 0,6530 | 0,0192 |
| Uusimaa | 1667203 | 52277 | 26062 | 0,0156 | 0,4985 | 0,0126 |
| Muut vastaavan kokoiset kunnat, ka | 36789 | 1393 | 973 | 0,0265 | 0,6990 | 0,0181 |

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet

- Nurmijärvellä tapahtui viiden vuoden aikana 10 jalankulkijaonnettomuutta, joissa loukkaantui 9 ja kuoli 1 jalankulkija. Onnettomuuteen joutuneet jalankulkijat olivat iältään 30-78 vuotiaita.
- Viiden vuoden aikana tapahtui 15 pyöräilijäonnettomuutta, joissa loukkaantui 17 pyöräilijää. Yhdessä onnettomuudessa pyöräilijä selvisi ilman loukkaantumista. Yhdessä onnettomuudessa loukkaantui yhteensä 4 pyöräilijää. Kyseinen onnettomuus tapahtui Tour de Helsinki –pyöräilytapahtuman aikana. Onnettomuuden syyksi epäiltiin heräteraitoja.
- Onnettomuuteen joutuneista pyöräilijöistä 6 oli alle 18-vuotiaita lapsia tai nuoria.
- Pyöräilyonnettomuuksista kahdessa toisena osapuolena oli mopo, yhdessä muu moottorikäyttöinen ajoneuvo (kuljettaja 17v) ja yhdessä moottoripyörä. Muissa onnettomuuksissa toinen osapuoli oli henkilöauto.

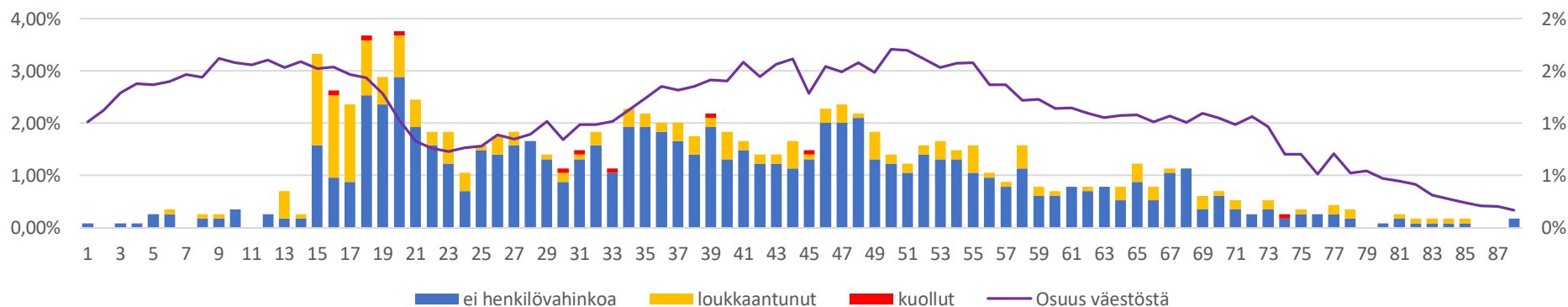
| Osallinen | Ikä | Seuraus |
|------------------|-----|--------------------|
| jalankulkija | 78 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 62 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 64 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 31 | ei henkilövahinkoa |
| jalankulkija | 49 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 40 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 35 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 30 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 58 | loukkaantunut |
| jalankulkija | 45 | kuollut |
| jalankulkija | 44 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 13 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 42 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 8 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 26 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä* | 32 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä* | 40 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä* | 53 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä* | 49 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 17 | ei henkilövahinkoa |
| polkupyöräilijä | 13 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 69 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 17 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 69 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 65 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 58 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 64 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 84 | loukkaantunut |
| polkupyöräilijä | 13 | loukkaantunut |

*Onnettomuus tapahtui Tour de Helsinki – tapahtumassa.

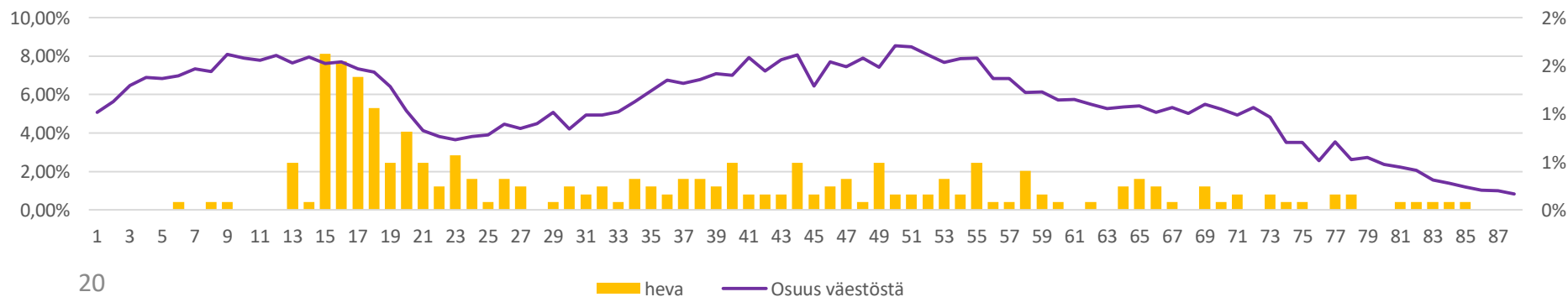
Onnettomuuksien ikäjakauma

- Onnettomuuksien osallisissa korostuvat ikäluokan väestö-osuuteen suhteutettuna nuoret aikuiset 28:een ikävuoteen asti. Nuorista aikuisista erityisesti 18-23-vuotiaat korostuvat tilastossa. Myös 15-vuotiaiden ja 34-vuotiaiden osuus onnettomuuksien osallisista on ikäluokan väestö-osuuden kokoon nähden melko suuri.
- Henkilövahinko-onnettomuuksissa korostuvat ikäluokan kokoon suhteutettuna 15-17-vuotiaat.

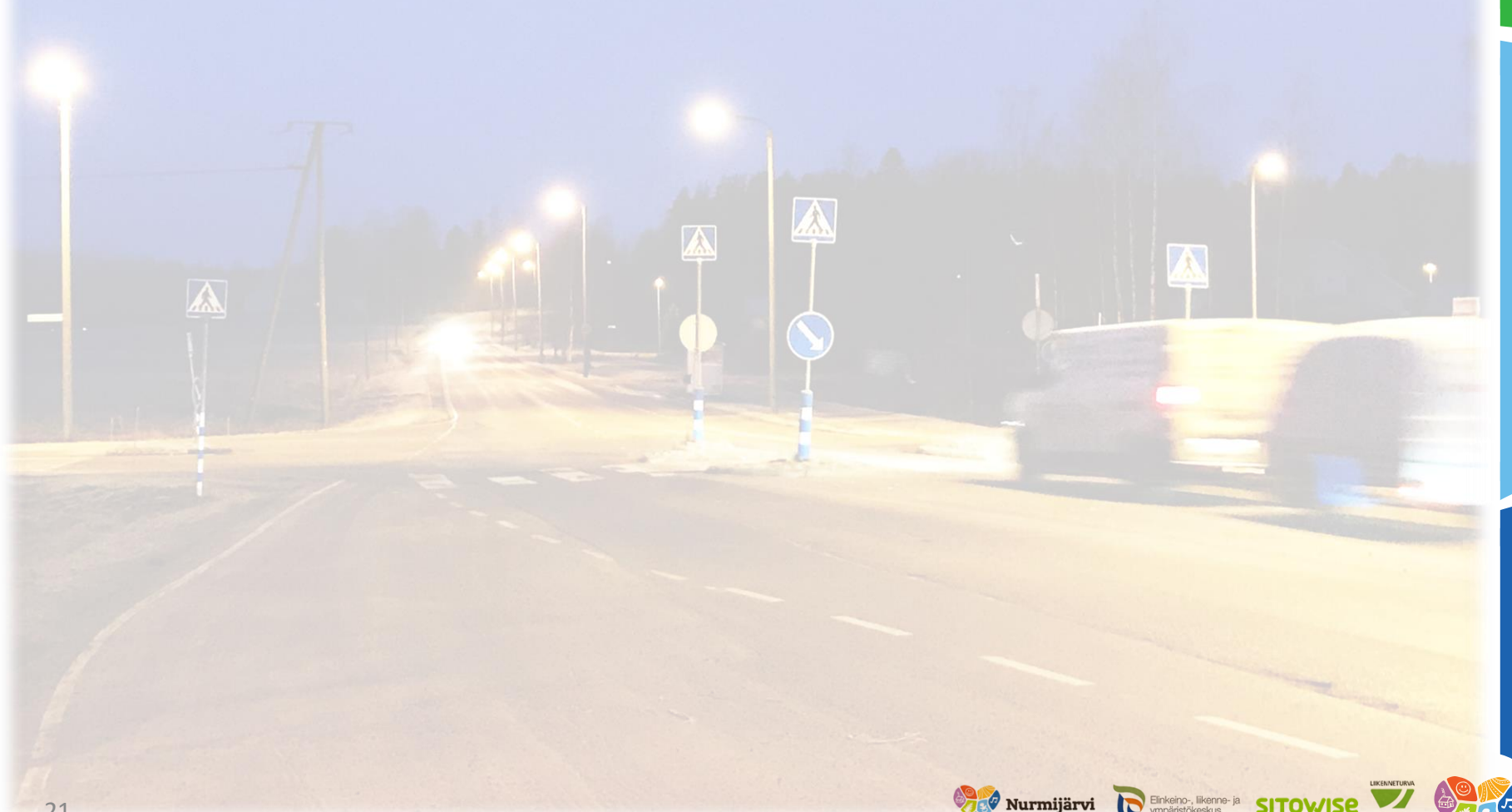
Ikäluokkien osuus onnettomuuksien osallisista ja väestöstä



Ikäluokkien osuus henkilövahinko-onnettomuuksien osallisista ja väestöstä

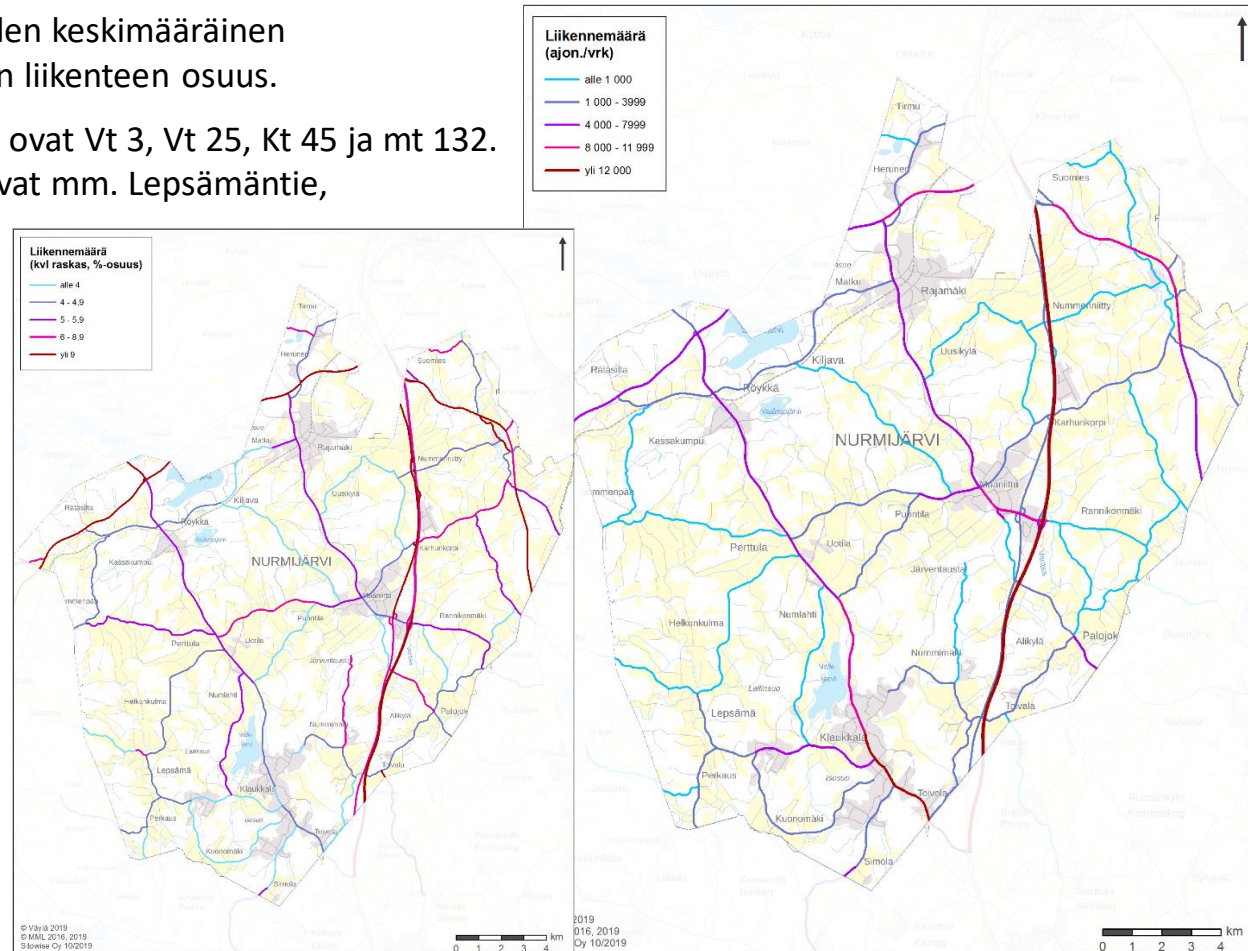


Liikenneympäristön nykytilanne



Liikennemäärät

- Nurmijärven liikennemääriä on tarkasteltu maantieverkon osalta. Kuvissa on esitetty vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne sekä raskaan liikenteen osuus.
- Vilkkaimmin liikennöidyt väylät ovat Vt 3, Vt 25, Kt 45 ja mt 132. Muita vilkasliikenteisiä väyliä ovat mm. Lepsämäntie, Perttulantie ja Rajamäentie.
- Raskaan liikenteen osuus on suurin valta- ja kantateillä (9-15 %). Alemmalla tieverkolla raskaan liikenteen osuus on erityisen suuri mm. Perttulanttiellä (5-7 %), Palkkisillantiellä (9 %), Raalantiellä (5-7 %), Järventaustantiellä (4-7 %) sekä Palojoentiellä (5-6 %).

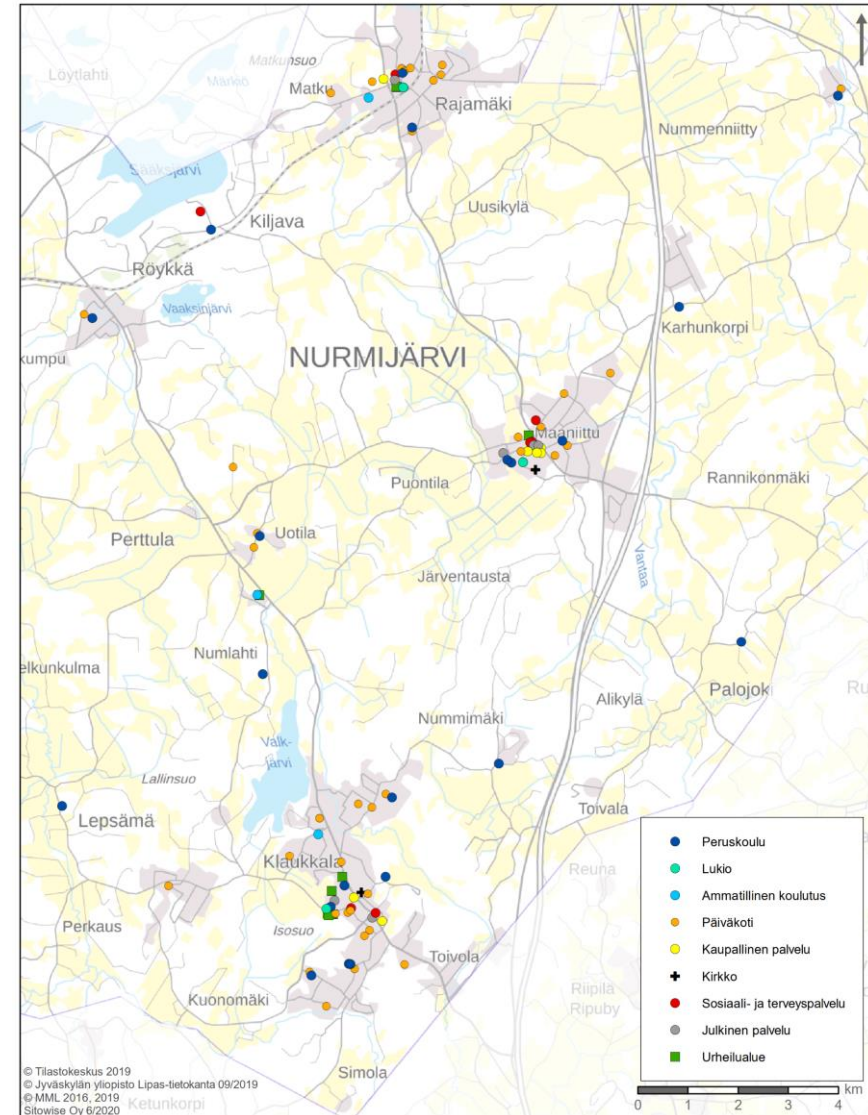


Kuva 3. Raskaan liikenteen liikennemäärä (ajon./vrk).

Kuva 4. Nurmijärven liikennemäärä (ajon./vrk).

Maankäyttö

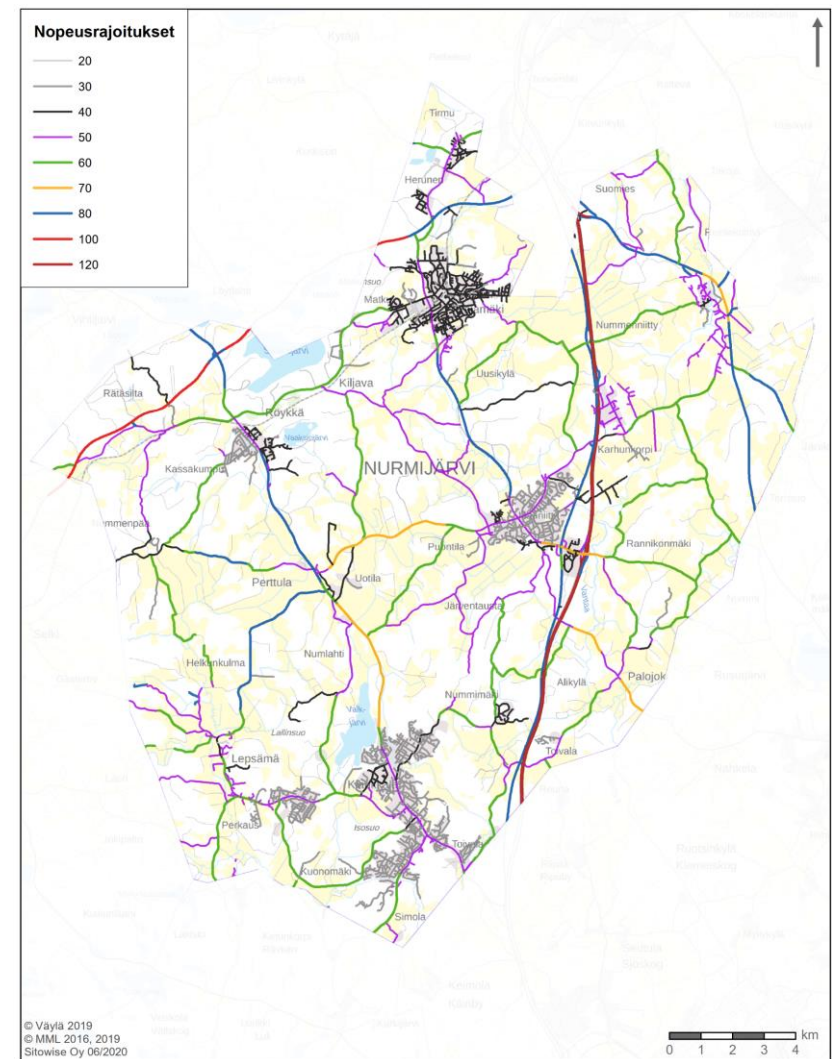
- Nurmijärven suurimmat taajamat ovat Kirkonkylä, Klaukkala, Rajamäki ja Röykkä. Lisäksi pienempiä, kylämaisiä asutuskeskittymiä ovat mm. Lepsämä, Perttula ja Nukari.
- Keskeiset maankäytön kohteet Nurmijärvellä on esitetty oheisessa kuvassa. Julkiset palvelut ovat keskittyneet taajamiin.
- Nurmijärvellä on 22 peruskoulua, joista kolmessa on ainoastaan vuosiluokat 7-9. Kouluista yksi on ruotsinkielinen ja yksi erityiskoulu. Peruskoulut sijaitsevat taajamissa. Lisäksi Nurmijärvellä on yksi kunnan ylläpitämä lukio, joka toimii kahdessa toimipisteessä sekä yksi yksityinen lukio. Ammatillisten oppilaitosten toimipisteitä on tällä hetkellä kolme.
- Nurmijärven kunta järjestää maksuttoman koulukuljetuksen 0.-3.-luokkalaisille, mikäli koulumatka on yli 3 km ja 4.-9.-luokkalaisille, mikäli koulumatka on yli 5 km pitkä. Nurmijärvellä on käytössä KouluLiitu-järjestelmä, joka luokittelee tiet tietyille ikäryhmille vaaralliseksi tien ominaisuuksien (liikennemäärä, nopeusrajoitus, jalankulku- ja pyöräilyväylän puute jne.) perusteella. Kunta järjestää koulukuljetuksen oppilaille, jotka muuten joutuisivat kulkemaan kouluun omalle ikäryhmälleen vaaralliseksi luokiteltua tietä pitkin.



Kuva 5. Nurmijärven keskeiset palvelut

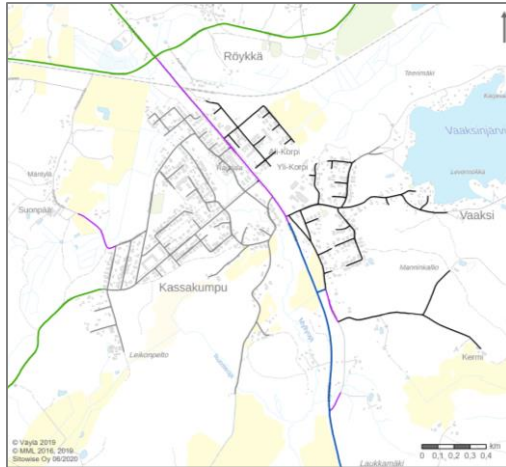
Nopeusrajoitusjärjestelmä

- Nurmijärven maanteillä on vain muutamia tieosuuksia, joilla on yleinen nopeusrajoitus. Pääosin maanteillä on voimassa tiekohtaiset nopeusrajoitukset (50, 60, 70 tai 80 km/h). 40 km/h nopeusrajoituksia on koulujen ja taajamien kohdalla.
- Kunnan katuverkolla nopeusrajoitukset ovat pääosin välillä 30-50 km/h. Klaukkalassa ja Kirkonkylässä suurin osa kaduista on alueellisen nopeusrajoituksen 30 km/h piirissä joitakin kokoojakatuja lukuun ottamatta. Rajamäellä pääosalla kaduista on 40 km/h nopeusrajoitus.

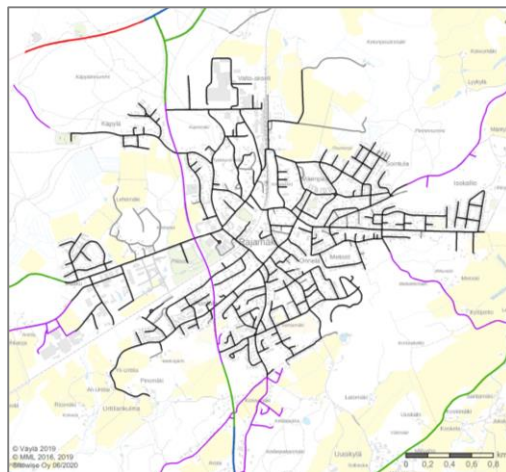


Kuva 6. Nurmijärven nopeusrajoitusjärjestelmä.

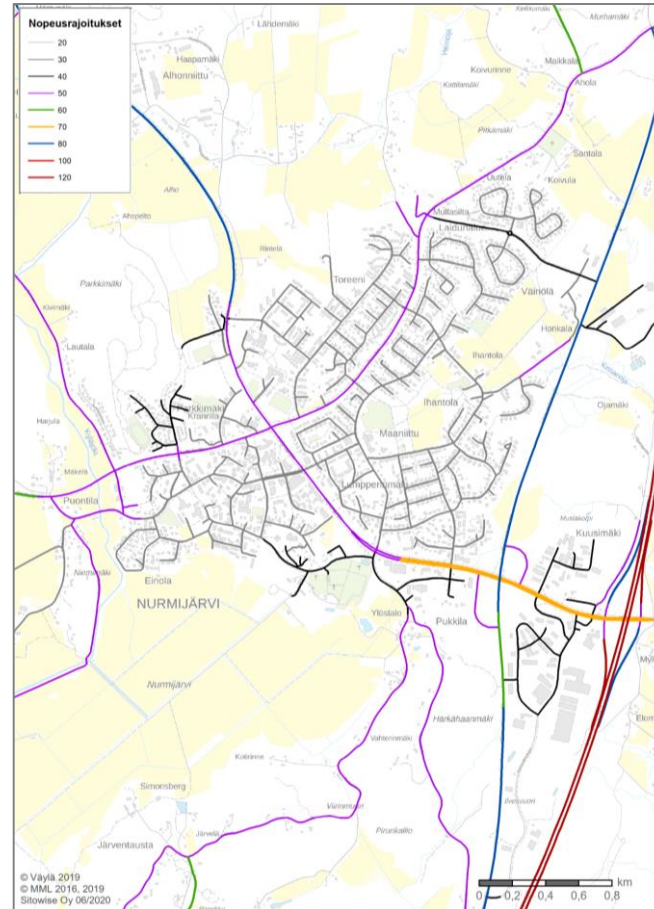
Nopeusrajoitusjärjestelmä



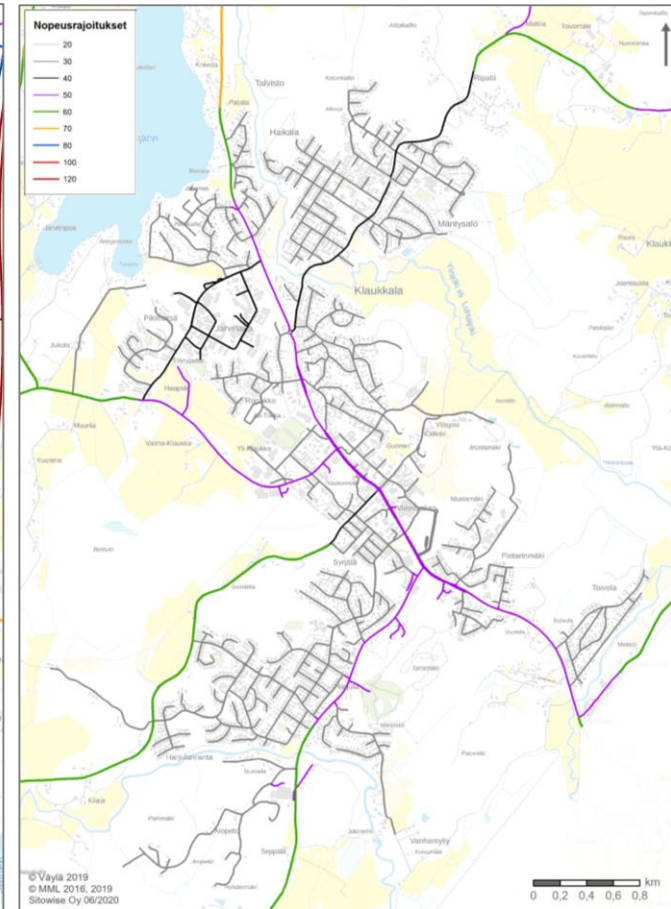
Kuva 7. Röykän nopeusrajoitukset.



Kuva 8. Rajamäen nopeusrajoitukset.



Kuva 9. Nurmijärven kirkonkylän nopeusrajoitukset.



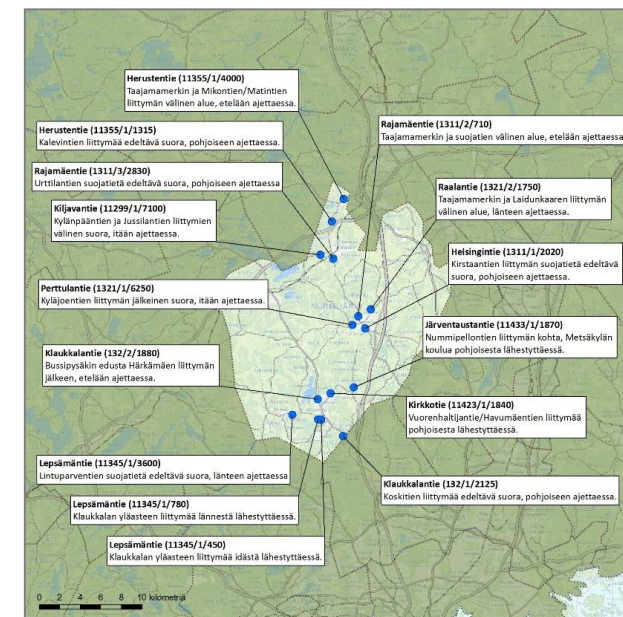
Kuva 10. Klaukkalan nopeusrajoitukset.

Ajonopeudet

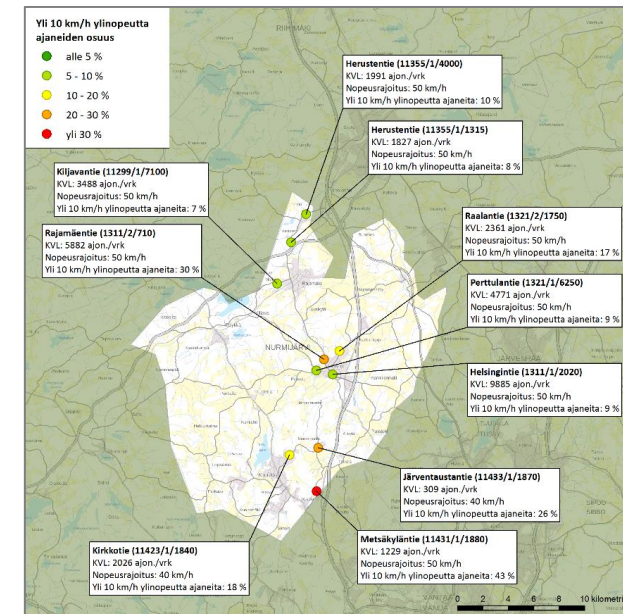
Siirrettävät nopeusnäytöt 2017 ja 2018

- Nurmijärvellä on ollut useita Uudenmaan ELY-keskuksen siirrettäviä nopeusnäyttötauluja maantieverkolla vuodesta 2014 lähtien.
- Vuonna 2017 yli 10 km/h ylittäneiden osuus oli suurin Lepsämäntien kahdessa kohteessa. Kohteet olivat työmaa-alueella, mikä on vaikuttanut nopeusrajoituksen ylittäneiden suureen osuuteen. Yli 10 km/h ajaneiden osuus oli suuri myös Järventaustantiella (29 %) ja Rajamäentiellä (25 %).
- Vuonna 2018 yli 10 km/h ylittäneiden osuus oli suurin Metsäkyläntiellä (43 %), Rajamäentiellä (30 %) ja Järventaustantiella (26 %). Vuonna 2018 Lepsämäntien kohteet jäivät mittaamatta urakoitsijan vaihdoksesta johtuen.

| Näytön sijainti | Vuosi | Nopeus- rajoitus | Keski- nopeus | Ylittäneitä | Yli 10 km/h ylittäneitä |
|--|-------|---------------------|------------------|-------------|----------------------------|
| Lepsämäntie (mt 11345). Klaukkalan yläasteen liittymää lännestä lähestyttäessä. | 2017 | 50 | 43 | 90 % | 60 % |
| Lepsämäntie (mt 11345). Klaukkalan yläasteen liittymää idästä lähestyttäessä. | 2017 | 50 | 39 | 89 % | 44 % |
| Järventaustantie (mt 11433). Nummipellontien liittymän kohta, Metsäkylän koulu pohjoisesta lähestyttäessä. | 2017 | 40 | 40 | 58 % | 29 % |
| Metsäkyläntie (mt 11431). Alamäen jälkeinen suora tonttiliittymien kohdalla, etelään ajettaessa. | 2018 | 50 | 58 | 78 % | 43 % |
| Rajamäentie (mt 1311). Taajamamerkin ja suojatien välinen alue, etelään ajettaessa. | 2018 | 50 | 54 | 65 % | 30 % |
| Järventaustantie (mt 11433). Nummipellontien liittymän kohta, Metsäkylän koulu pohjoisesta lähestyttäessä. | 2018 | 40 | 38 | 52 % | 26 % |



Kuva 11. Siirrettävät nopeusnäyttökohteet vuonna 2017.



Kuva 12. Siirrettävät nopeusnäyttökohteet vuonna 2018.

Ajonopeudet

Liikennetutkimukset

- Nurmijärven kunnassa toteutetaan vuosittain liikennetutkimuksia, joiden avulla kerätään tietoa kokonaisliikennemääristä, raskaan liikenteen osuudesta sekä ajonopeuksista katuverkolla. Liikennetutkimuskohteet valikoituvat kuntalaisten aloitteiden pohjalta.
- Vuosina 2014-2018 liikennetutkimuksia on tehty vuosittain 5-6 kohteessa. Tarkastelluista kohteista esiin nousivat korkeiden keskinopeuksien ja nopeusrajoituksen ylittäneiden osuuden perusteella mm. Kassakummuntie, Ihantolantie, Lintuparventie ja Viirintie.

| Mittauspiste | Vuosi | Nopeus- rajoitus | KVL | Keski- nopeus | +10-20 km/h | > 20 km/h |
|----------------|-------|---------------------|-------|------------------|----------------|--------------|
| Kassakummuntie | 2014 | 30 | 464 | 43,43 | 59 % | 15,10 % |
| | | 30 | 434 | 43,00 | 56 % | 14,7 % |
| Syrjäläntie | 2014 | 30 | 406 | 39,93 | 46,7 % | 6,3 % |
| | | 30 | 370 | 40,53 | 46 % | 11 % |
| Ihantolantie | 2016 | 30 | 3 449 | 44,8 | | |
| | | 30 | 2 860 | 43,1 | | |
| Laidunkaari | 2016 | 40 | 1 739 | 54,7 | | |
| | | 40 | 1 666 | 55,6 | | |
| Lintuparventie | 2017 | 30 | 426 | 43,5 | | |
| | | 30 | 407 | 42,2 | | |
| Järvihaantie | 2017 | 40 | 4 377 | 49,8 | | |
| | | 40 | 4 605 | 51,7 | | |
| Kiikkaistentie | 2018 | 30 | 212 | 33,3 | 16 % | 4 % |
| | | 30 | 318 | 38,6 | 35 % | 8 % |
| Viirintie | 2018 | 30 | 1 302 | 36,3 | 26 % | 4 % |
| | | 30 | 1 153 | 37,1 | 28 % | 4 % |

Riskialttiit suojatiet

ELY-keskus on laatinut suojateiden vaarallisuus-/priorisointiluokituksen, jonka mukaan seuraavat suojatiet ovat erityisen riskialttiita:

- Rajämäki, Rajämäentie/Urtilantie liittymän suojatie, priorisointiluku 161 (saapunut myös yksi ELY-aloite, johon todettu toimenpidetarve). Suojatiellä ei ennakkovaroitusmerkkejä
- Kk, Perttulantie/Sepäntie liittymän suojatie, priorisointiluku 85 (ainakin merkit hyvä tarkistaa)
- Kk, Helsingintie suojatie Suntionkujan kohdalla, priorisointiluku 167 (ensimmäinen suojatie kirkonkylälle saavuttaessa, myös suojatiemerkit hyvä tarkistaa)
- Palojoki, Palojoentie/Metsäkyläntie liittymän suojatie, priorisointiluku 58 (pitkä ylitysmatka)
- Klaukkala, Klaukkalantie suojatie Ropakkotien/Kiikkaistenkujan liittymän eteläpuolella, priorisointiluku 44
- Klaukkala, Lepsämäntie Kisatien kohdalla, kaksi suojateitä joiden priorisointi 99 ja 132
 - Priorisointiluokituksen jälkeen suojateille on rakennettu saarekkeet, mutta nopeusrajoituksen ja liikennemäärän perusteella suojatiet vaativat lisäksi liikennevaloja.
- Lahnuksentie Simolantien kohdalla, priorisointi 66 (nopeusrajoitus 60 km/h)
- Lepsämässä useita suojateitä, pienin priorisointiluku 108

Suojateiden priorisointiluokituksessa esille nousseiden riskialttiiden suojateiden lisäksi 60 km/h nopeusrajoitusalueella sijaitsevia valo-ohjaamattomia suojateitä voidaan pitää riskialttiina. Tällaisia suojateitä on Kuonomäentiellä (2 kpl), Lahnuksentiellä, Herustentiellä (taajamamerkki ja suojatien ennakkovaroitusmerkki suojatien jälkeen) sekä Uudenkyläntiellä (Rajämäentien liittymässä).

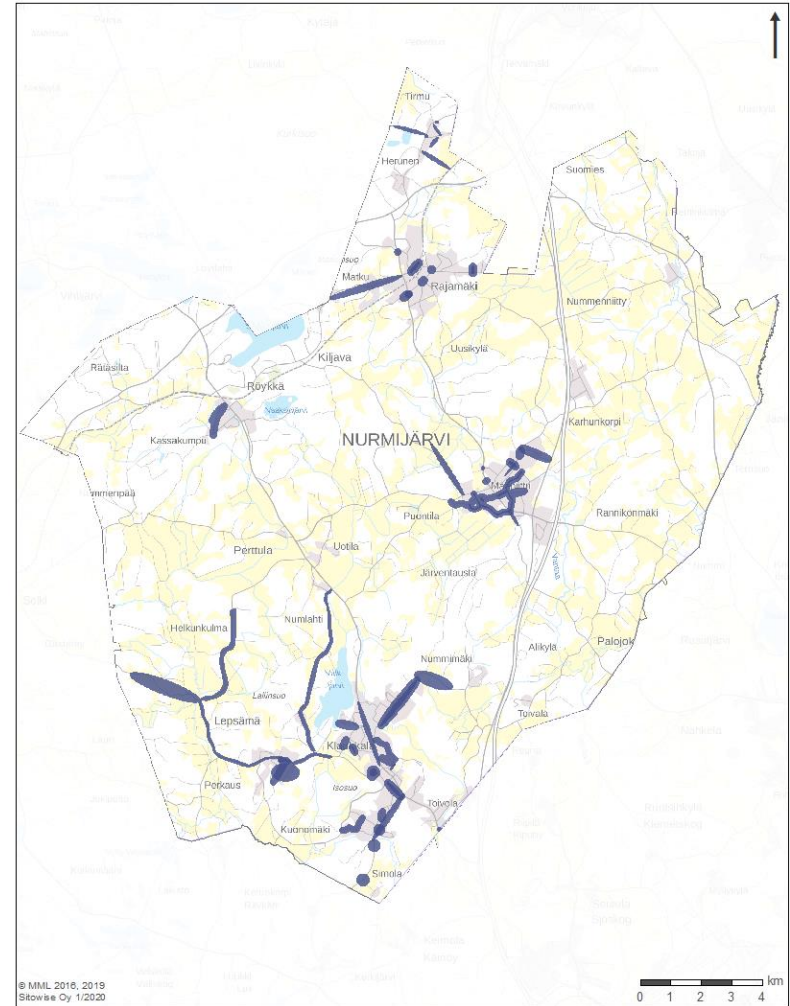
Liikenneympäristön nykytilanne

Kuntalaisten kokemat liikenneympäristön vaaranpaikat



Aloitteet, palautteet ja toimenpide-ehdotukset

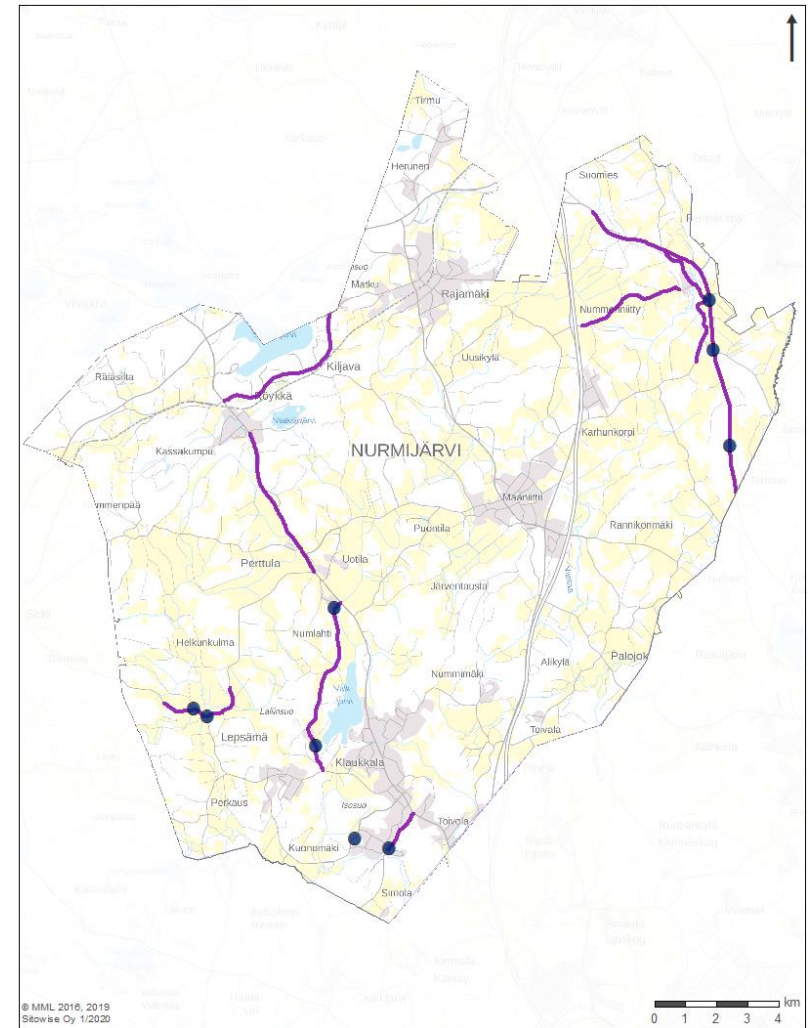
- Työssä käytiin läpi Nurmijärven kuntaan ja Uudenmaan ELY-keskukseen saapuneita aloitteita, palautteita ja toimenpide-ehdotuksia viime vuosien ajalta.
- Kuntalaiset ovat toivoneet antamissaan palautteissaan ja toimenpide-ehdotuksissaan etenkin hidasteita ja nopeusrajoitusmuutoksia ajonopeuksien hillitsemiseksi, suojateiden turvallisuuden parantamista, ajoesteitä jalankulku- ja pyöräilyväylille läpikulun rajoittamiseksi, uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja valaistuksen parantamista.
- Suurin osa ongelmallisista kohteista on taajamamaisessa ympäristössä. Myös muutamat pidemmät tiejaksot koetaan ongelmallisina.



Kuva 13. Liikennöitsijäkyselyn (Korsisaari) vastaukset

Asukas- ja kyläyhdistyskysely

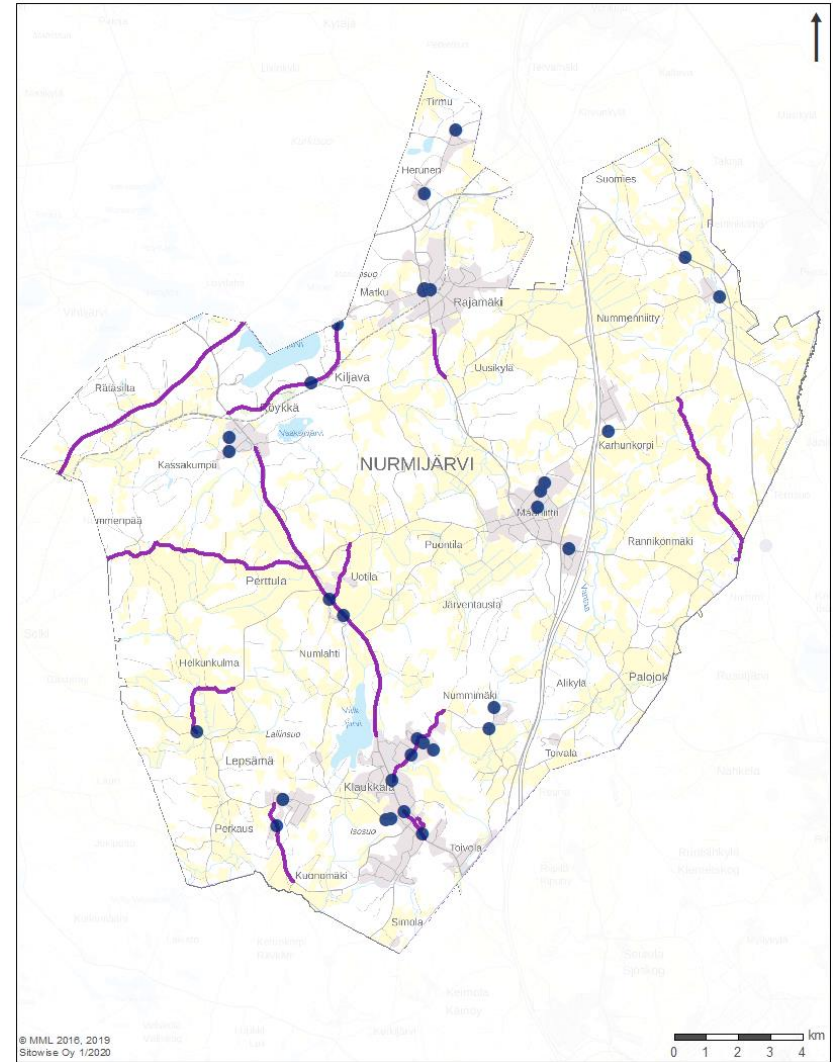
- Työssä haastateltiin Nurmijärven asukas- ja kyläyhdistyksiä avoimia kysymyksiä sisältäneellä sähköpostikyselyllä. Vastauksia saatiin Harjula-Seuralta, Lepsämän liikenneryhmältä, Valkjärven kyläyhdistykseltä, Röykan asukasyhdistykseltä ja Nukarin kylätoimikunnalta. Myös muutamat yksittäiset henkilöt lähettivät vastauksia.
- Vastauksissa mainitut nykytilan ongelmat liittyivät mm. ylinopeuksiin, valaistukseen, näkemäongelmiin ja tiegeometriaan.
- Parannusehdotuksina toivottiin mm. hidasteita, korotettuja risteysalueita, liikennemerkkejä, kunnossapidon tehostamista, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä sekä valaistuksen rakentamista.



Kuva 14. Asukas- ja kyläyhdistysten vastaukset

Liikennöitsijäkysely

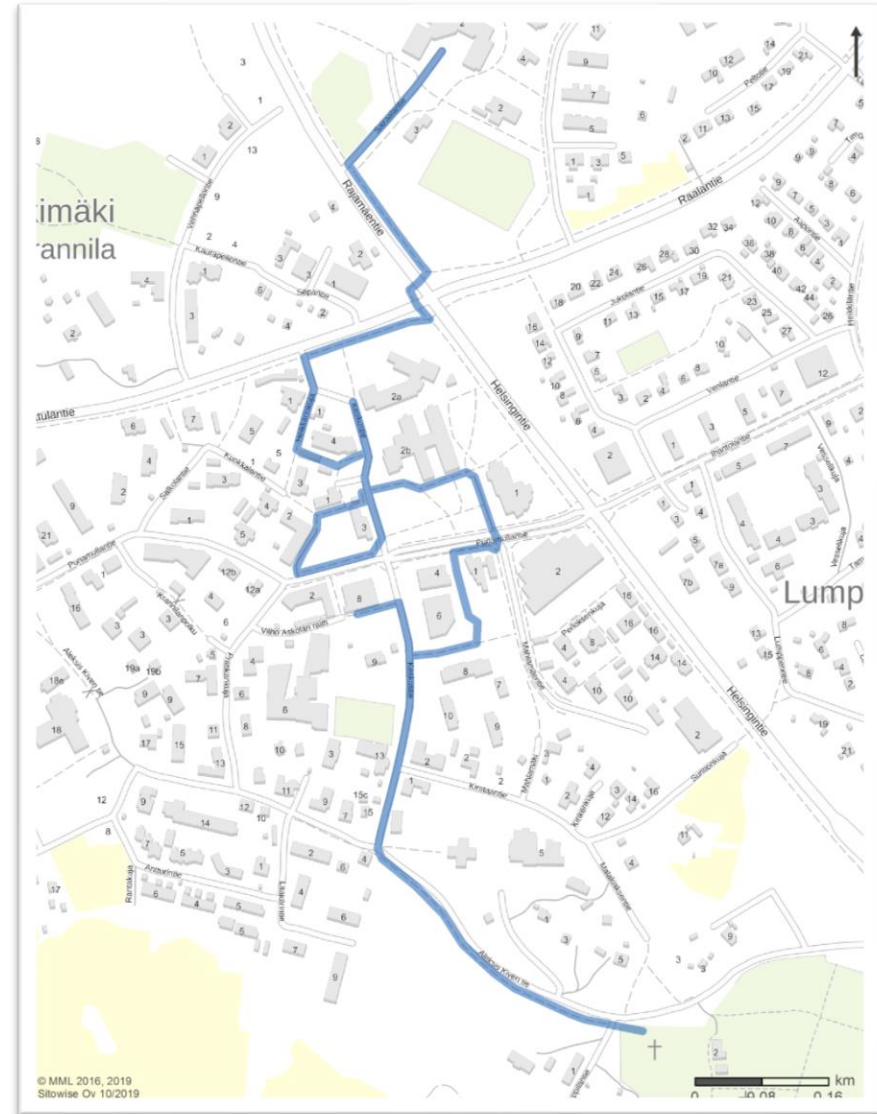
- Työssä haastateltiin Nurmijärvellä toimivaa joukkoliikenneliikennöitsijää (Korsisaari).
- Liikennöitsijäkyselyssä nousi esiin useita ongelmia pysäkkien sijoitteluun liittyen mm. suojaiteiden (bussi jää pysähtyessään osittain suojaiteiden päälle) ja tiegeometrian takia. Joidenkin pysäkkien mainittiin olevan myös liian lyhyitä. Vastauksissa oli myös käänköpaikkoihin ja kunnossapitoon liittyviä ongelmakohtia.
- Yleisinä liikenneturvallisuushuomioina mainittiin, että hyvin harvat käyttävät turvavyötä edes ns. koululaisvuoroissa. Lisäksi vastauksissa toivottiin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden heijastimen, heijastinliivin tai taskulampun käyttöä pimeään aikaan sekä tarkkaavaisuutta suojaiteilla liikkussa linja-auton saapuessa ja lähtiessä pysäkiltä.



Kuva 15. Liikennöitsijäkyselyn (Korsisaari) vastaukset

Esteettömyyskierros

- Osana suunnitelman laadintaa toteutettiin esteettömyyskierros Nurmijärven kirkonkylällä 12.11.2019.
- Esteettömyyskierrokselle osallistui Nurmijärven vanhusneuvoston, Nurmijärven invalidit ry:n, Keusoten sekä kunnan ja ELY-keskuksen edustajia.
- Esteettömyyskierroksen reitti:
 1. Terveyskeskus
 2. Keskustan alue
 - Palvelutalo Heikkari
 - Pankkipalvelut
 - Matkakeskus
 - Kirjasto
 - Kunnantalo
 - Elokuvateatteri Kino Juha
 3. Kirkko
 4. Hautausmaa



Kuva 16. Esteettömyyskierroksen reitti.

Esteettömyyskierros

- Esteettömyyskierroksesta laadittiin erillinen muistio ja taulukko liikenneturvallisuutta parantavista toimenpide-ehdotuksista
- Parannustoimenpiteisiin kuului mm. suojateiden turvallisuuden parantamista esteettömiksi, penkkien parantamista käsinojallisiksi, kaiteiden asentamista, päällystevaurioiden korjaamista ja liikennemerkkien lisäämistä.



Liikenneturvallisuuden nykytilanne



Taustaa

- Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävä on edistää turvallista ja kestävää liikkumista Nurmijärvellä. Työryhmän tärkeä tehtävä on välittää tietoa liikenneturvallisuudesta eri hallintokuntien välillä sekä päättäjien suuntaan.
- Työryhmä valitsee vuosittain kohderymiä ja teemoja, joihin työryhmän voimavaroja keskitetään. Aiemmassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuonna 2010 valittiin teemaksi turvallinen koulumatka ja esikoulumatka. Muiksi tärkeiksi teemoiksi tunnistettiin nuorten ja erityisryhmien liikenneturvallisuus, turvallinen työmatka, kestävät ja turvalliset liikkumisen valinnat sekä turvallinen kesäliikenne.
- Aiemmassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa määriteltiin työryhmälle toimintasuunnitelma (kuva), jonka päivittämistä vuosittain syksyllä pidettiin suositeltavana. Lisäksi laadittiin toimintasuunnitelmat eri hallintokunnille.
- Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävä on seurata toimintasuunnitelmien toteutumista sekä liikenneturvallisuuden tilaa kunnassa.

| KOHDERYHMÄ | TOIMINTA | VASTUU | AJOITUS |
|---|---|--|----------------------------|
| Yksiköiden henkilökunta | Liikenneturvallisuussuunnitelma esitellään kaikissa liikennekasvatustyötä tekevissä yksiköissä (koulut, päiväkodit, nuorisotalot ym.) | Liikenneturvallisuusryhmän vastuuhenkilöt | Tammihelmikuu |
| Liikennekasvatusmateriaali | Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet | Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.) | Kevään 2011 aikana |
| Liikenneturvallisuusryhmä | Ryhmä kokoontuu vuoden aikana vähintään 4 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuustyöstä | Lt-ryhmän puheenjohtaja | Vuosi 2011 |
| Tiedottamisen ja sitouttamisen kehittäminen | Nurmijärven liikenneturvallisuustyötä tekevien yhteinen liikenneturvallisuusteemainen koulutustilaisuus / kunta-seminaari | Liikenneturvallisuusryhmä | Kesäkuu 2011 (esimerkiksi) |
| Vuoden 2011 liikenneturvallisuusteema esim. Nuoret liikenteessä | Valitaan teema marraskuussa 2010 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ - vahvistetaan toimintasuunnitelma 2011 1. kokouksessa | Liikenneturvallisuusryhmä | Vuosi 2011 |
| Nuoret (esimerkki vuoden teemasta) | <ul style="list-style-type: none"> • Yläkoulujen, 2. asteen opetuksen ja nuorisotoimen henkilöstölle lteemainen koulutus • Kaikilla yläkouluilla järjestetään huhtikuussa mopokoulutukset • Kehitetään mopoilun harjoittelu-paikan toimintaa • Ympäristötoimialalla selvitetään moporeittien ongelmat ja jatkuvuus • 2. asteen oppilaitoksissa autoiluun liittyvät valistustilaisuudet (sisältäen mm. päihteettömyyden) • Liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa nuorten liikkumiseen liittyvistä ongelmista ongelma-aikoina (kesä) • Mopoilijoille ja nuorille autoilijoille järjestetään yhteistyössä oppilaitosten kanssa liikennepäivä, joka sisältää omaan kokemiseen perustuvia tehtävapistettä, viihteellisiä ja paikalle houkuttelevia elementtejä ja mahdollisesti yleisöluennon | Kaikki nuorten parissa tehtävät | Vuosi 2011 |
| Kaikki kuntalaiset | Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuussuunnitelmaa oman toimintatapsansa mukaisesti | Kaikki yksiköt | Vuosi 2011 |
| Kaikki kuntalaiset | Liikenneturvallisuusryhmä seuraa liikenneturvallisuustilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta | Liikenneturvallisuusryhmä | Vuosi 2011 |

Kuva 17. Aiemmassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa määritelty liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma

Työryhmän kokoonpano

Liikenneturvallisuustyöryhmän nykyinen kokoonpano on pääpiirteittäin seuraava:

Ympäristötoimiala

- Liikenneinsinööri
- Katukunnossapitoinsinööri
- Katupäällikkö
- Tilakeskuksen päällikkö
- Yleiskaavapäällikkö

Sivistys- ja hyvinvointitoimiala

- Rehtori
- Kuljetuskoordinaattori
- Päiväkodinjohtaja
- Nuorisopäällikkö

Keusote

- Sosiaali- ja terveystyöpalvelut
- Ikäihmisten palvelut

Lisäksi työryhmässä on seuraavien sidosryhmien edustajia:

- Lapsiperheiden etujärjestö
- Autokoulu
- Liikenneturva
- Liikennöitsijä
- Autoliitto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Poliisi

Työryhmä on viime vuosien aikana kokoontunut kolme kertaa vuodessa. Kokouksissa on ollut läsnä keskimäärin 12 työryhmän jäsentä. Sekä sidosryhmät että kunnan eri hallintokuntien jäsenet ovat osallistuneet tasaisesti kokouksiin. Osa työryhmän jäsenistä on käynyt kokouksissa vain harvoin.



Työryhmän kokousten sisältö

Liikenneturvallisuustyön nykytilakatsauksessa käytiin läpi työryhmän kokousten muistiota muutaman vuoden ajalta. Lisäksi työryhmän jäsenille laadittiin lyhyt sähköpostikysely, jossa pyydettiin palautetta työryhmän toiminnasta.

Muistioiden perusteella saatiin käsitys, että työryhmän kokouksissa käydään läpi paljon liikenneteknisiä asioita ja keskustellaan liikenneympäristön liikenneturvallisuus-ongelmista. Niiden yhteydessä on kuitenkin keskusteltu myös liikennekäyttäytymiseen liittyvistä haasteista, vaikka toimenpiteitä niiden ratkaisemiseksi ei olekaan aina kokouksissa esitetty.

Mopoilijoiden liikennekäyttäytyminen on noussut työryhmässä esille ja on keskusteltu yhteistyömahdollisuuksista Nuorisopalveluiden kanssa.

Työryhmä on kevään 2018 kokouksessa suunnitellut suojatiepäivystystä. Joulukuun 2017 kokouksessa Liikenneturva on kertonut koululaisten pyöräilykasvatuksesta ja asia otettiin esille rehtorikokouksessa. Alkuvuoden 2018 kokouksessa esiteltiin esikoululaisille suunnatun turvallisuustapahtuman suunnittelua.

Muun muassa näiden nostojen perusteella saatiin kuva, että liikenneturvallisuustyöryhmä ei ole painottunut ainoastaan liikenneympäristön puutteisiin, vaan työryhmä on tehnyt myös aktiivista liikennekasvatus- ja -valistustyötä.

Työryhmän kokouksissa on sovittu liikenneturvallisuuteen liittyvistä tiedotusasioista, esim. rehtori on luvannut keskustella rehtorikokouksessa työryhmässä esiin nousseista, koululaisia koskevista liikenneympäristön ongelmakohteista. Kokousmuistioista ei kuitenkaan löytynyt mainintaa, että työryhmä olisi laatinut liikenneturvallisuuteen liittyviä tiedotteita tai some-julkaisuja.

Onnettomuusraportteja on käyty vuosittain läpi työryhmän kokouksissa. Myös kunnan liikennetutkimusten tulokset on käyty työryhmässä läpi.

Liikenneturvallisuuden määrärahojen käytöstä on sovittu työryhmässä.

Työryhmän toimintaa ei ole suunniteltu tai seurattu säännöllisesti esim. toimintasuunnitelman avulla. Liikenneturvallisuustyöryhmän kohderyhmiä tai teemoja ei ole valittu vuosittain.

Työryhmän kokemuksia

Työryhmälle toteutettiin kevyt kysely, jossa kartoitettiin työryhmän kokemuksia työryhmän toiminnasta. Kyselyyn saatiin neljän vastausta. Vastausten perusteella työryhmän toimintaan ollaan yleisesti melko tyytyväisiä ja työryhmän iltapiiri on hyvä. Kokouksia on vastaajien mielestä sopivin aikavälein, mutta osa vastaajista koki iltaisin pidettävien kokousten ajankohdan hankalaksi.

Kokoukset on vastaajien mukaan hyvin suunniteltu ja organisoitu ja puheenjohtaja pitää asiat hyvin kasassa. Työryhmän jäsenten rooleja ja tehtäviä pitäisi kuitenkin selkiyttää ja toiminnan suunnittelua helpottaisi vuosikello ja/tai selkeä toimintasuunnitelma.

Liikenneturvallisuuustoiminta on hyvin juurtunut osaksi työryhmän perustyötä ja esimerkiksi esikoululaisten turvallisuustapahtumasta on tullut vuosittainen perinne. Vastaajien mukaan kuitenkin liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotuspuolen tulisi olla nykyistä paremmin tasapainossa liikenneympäristön turvallisuuden kehittämisen kanssa ja työryhmän tulisi tehdä aktiivisempaa tiedottamista.

”Mukava ja rento ryhmä, helppo keskustella”

”Työryhmän jäsenten tulisi jalkauttaa liikenneturvallisuuustyötä omiin toimintayksikköihinsä. Tässä on vielä tekemistä”

”Osa työryhmästä ei ole kovin aktiivisia”

”Päiväkodin ja koulun edustajat aktiivisia, vanhuksille järjestetty infoja ja tempauksia”

”Vanhemmat mukaan lasten ja nuorten valistukseen”

Voisiko esim. eskareiden turvallisuustapahtuman järjestäjä tulla esittelemään tapahtumaa työryhmälle?

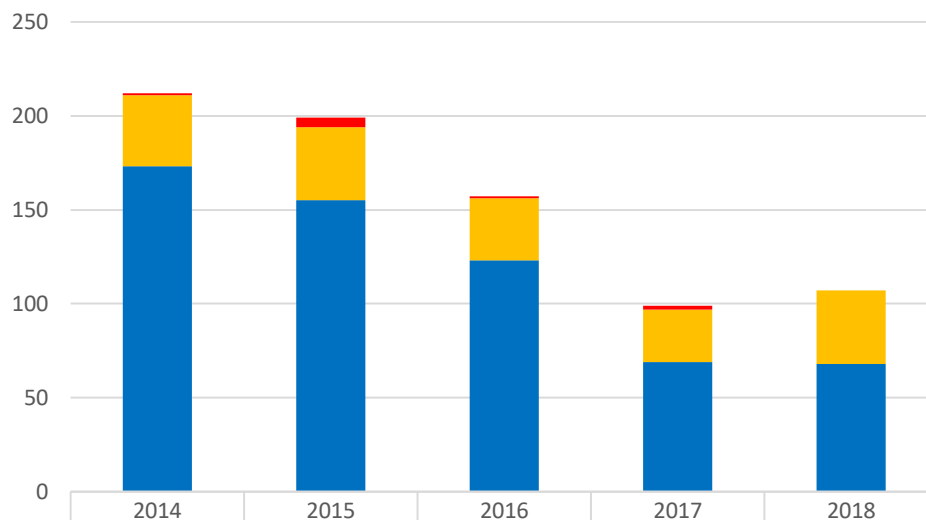
Liikenneturvallisuusvisio ja - tavoitteet



Taustaa tavoitteiden asettamiseksi

Onnettomuushistoria

- Viiden vuoden aikana (2014-2018) Nurmijärvellä tapahtui 186 oli henkilövahinko-onnettomuutta, jotka johtivat yhteensä 237 henkilön loukkaantumiseen ja yhdeksän henkilön kuolemaan.
- Keskimäärin vuodessa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui noin 35 ja kuolemia 1,8.



| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| ■ Kuolemaan johtanut | 1 | 5 | 1 | 2 | 0 |
| ■ Loukkaantumiseen johtanut | 38 | 39 | 33 | 28 | 39 |
| ■ Ei henkilövahinkoja | 173 | 155 | 123 | 69 | 68 |

Taustaa tavoitteiden asettamiseksi

Liikennekäyttämiseen liittyvät ongelmat

Onnettomuusanalyysissä (mm. onnettomuustutkintaraportit) nousi esille seuraavia liikennekäyttämiseen liittyviä puutteita:

- Turvavyötä ei käytetty
- Mielenterveysongelmat, ikäihmisten ajokunto, väsymys
- Tietämättömyys moottoripyöräilyn riskeistä, moottoripyöräilijän näkyvyys sekä kypärän käyttö ja sen kiinnittäminen oikein
- Ylinopeudet

Virallisessa onnettomuustilastossa korostuivat:

- Nuorten aikuisten liikennekäyttämisen ja kokemattomuus liikenteessä
- Nuorten liikennekäyttämisen, erityisesti mopoilijoiden vapaa-ajan ajo
- Pyöräilijöiden turvallisuus
- Henkilöautoliikenteen turvallisuus, erityisesti perjantailiikenteessä

Haastatteluiden ja kyselyiden perusteella pahimmiksi ongelmiksi koettiin:

- Ylinopeudet
- Turvallisuus ja väistämissäännöt tasa-arvoisissa liittymissä
- Saattoliikenne

Aloitteissa mainittiin seuraavia ongelmia:

- Ylinopeudet
- Mopoilla hurjastelu erityisesti jalankulku- ja pyöräilyväylillä
- Mopoilla ja autoilla pyörätiellä ajo
- Suojatiet (autot eivät hidasta tai anna tilaa jalankulkijalle)

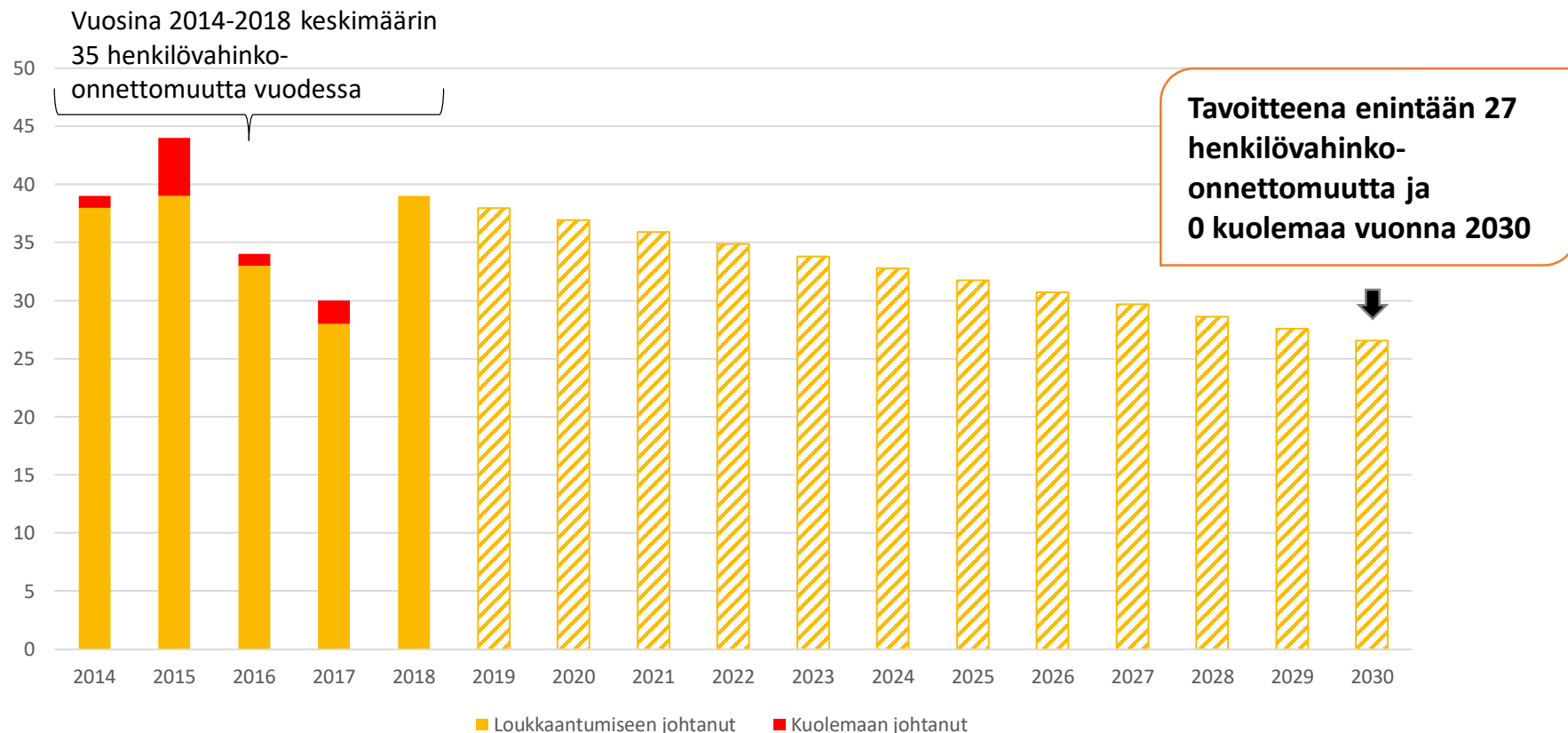
Liikenneturvallisuusvisio

” **N**urmijärvellä liikenne on joustavaa, sujuvaa ja koetaan turvalliseksi. Liikkuminen on iloinen asia ja muut tiellä liikkujat otetaan huomioon.

Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti **”**
Nurmijärven liikenteessä.

Liikenneturvallisuustavoitteet

- Liikenneturvallisuuden määrällisenä tavoitteena on henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen 25 % nykyisestä (vuosien 2014-2018 keskiarvo) tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa enintään 27 onnettomuutta vuonna 2030. Kuolemien osalta tavoitteena on, että kukaan ei kuole liikenteessä Nurmijärvellä vuonna 2030.



Liikenneturvallisuustyön toiminnalliset tavoitteet

- Liikenneturvallisuustyön toiminnalliset tavoitteet ohjaavat kunnan liikenneturvallisuustyötä pitkällä aikavälillä. Liikenneturvallisuustavoitteisiin pääseminen edellyttää aktiivista liikenneturvallisuustyötä ja eri tahojen yhteistyötä. Mikään ikä- tai liikkujaryhmä ei saa jäädä liikenneturvallisuustyön ulkopuolelle. Kestävän liikkumisen tulee nivoutua osaksi liikenneturvallisuutta.

- Liikenneturvallisuustyötä toteutetaan kaikissa kunnan toimintayksiköissä ja eri tahojen roolit liikenneturvallisuustyössä ovat selkeät.
- Liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyö on aktiivista ja suunnitelmallista.
- Kaikki ikä- ja liikkujaryhmät huomioidaan liikenneturvallisuustyössä. Vuosittain valitaan yksi tai useampi tema/kohderyhmä, jonka liikenneturvallisuutta edistetään.
- Kestävän liikkumisen* edistäminen on kuntalaisille nykyistä näkyvämpää.

**Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ensisijaisesti kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Siihen voidaan lukea myös näiden yhdistelmät, liityntäpysäköinti, kimppakyydit, yhteiskäyttöautot jne.*

Tulevien vuosien painopisteet liikenneturvallisuustyössä

1 Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta

- Liikenneturvallisuuteen liittyvä kasvatus, valistus ja tiedottaminen aktiiviseksi
- Liikenneturvallisuustyön jalkauttaminen eri toimintayksiköihin ja roolien selkiyttäminen
- Liikenneturvallisuustyön suunnittelun systematisointi

2 Lasten ja nuorten turvallinen liikkuminen

- Nuorten mopoilukäyttäytyminen turvalliseksi ja vastuulliseksi
- Koulujen ja päiväkotien saattoliikenteen järjestelyistä ja säännöistä tiedottaminen

3 Vastuullinen liikkuminen ja ajotaidot

- Turvavyön käytön lisääminen
- Ajaminen tasa-arvoisissa liittymissä
- Ajonopeuksien hillitseminen tiedottamisen keinoin
- Ikäihmisten turvallisen liikkumisen tukeminen

4 Kestävän liikkumisen edistäminen

- Pyöräilyn näkyvyyden lisääminen kunnan viestintäkanavissa
- Lasten ja nuorten kestävien koulumatkojen edistäminen

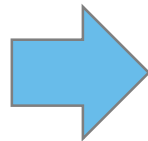
Liikenneturvallisuuustyön toimenpideohjelma



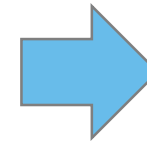
Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet

- Liikenneturvallisuustyöllä (kasvatuksella, valistuksella ja tiedotuksella) pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen ja valintoihin liikenneturvallisuutta parantavasti. Nurmijärven kunnassa liikenneturvallisuustyötä koordinoi liikenneturvallisuustyöryhmä.
- Liikenneturvallisuustyölle asetettuihin toiminnallisiin tavoitteisiin pääsemiseksi tässä työssä laadittiin liikenneturvallisuustyön toimenpideohjelma. Toimenpideohjelmassa on huomioitu ylätason tavoitteet, mutta toimenpiteiden painotus on tulevien vuosien painopisteissä. Kunkin painopisteen osalta on esitetty tarkentava tavoite sekä konkreettiset toimenpiteet.

Liikenneturvallisuustyön toiminnalliset tavoitteet



Liikenneturvallisuustyön tulevien vuosien painopisteet ja tarkentavat tavoitteet



Liikenneturvallisuustyön toimenpiteet

- Liikenneturvallisuustyötä toteutetaan kaikissa kunnan toimintayksiköissä ja eri tahojen roolit liikenneturvallisuustyössä ovat selkeät.
- Liikenneturvallisuuden kasvatusta, valistusta ja tiedotustyötä on aktiivista ja suunnitelmallista.
- Kaikki ikä- ja liikkujaryhmät huomioidaan liikenneturvallisuustyössä. Vuosittain valitaan yksi tai useampi teema/kohderyhmä, jonka liikenneturvallisuutta edistetään.
- Kestävän liikkumisen* edistäminen on kuntalaisille nykyistä näkyvämpää.

- 1** Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta
 - Liikenneturvallisuuden kasvatusta, valistusta ja tiedottamista aktiiviseksi
 - Liikenneturvallisuustyön jalkauttaminen eri toimintayksiköihin ja roolien selkiyttäminen
 - Liikenneturvallisuustyön suunnittelun systematisointi
- 2** Lasten ja nuorten turvallinen liikkuminen
 - Nuorten mopoiikänkäyttöön turvallisiksi ja vastuullisiksi
 - Saattoliikenteen järjestelyistä ja säännöistä tiedottaminen
- 3** Vastuullinen liikkuminen ja ajotaidot
 - Turvavyön käytön lisääminen
 - Ajaminen tasa-arvoisissa liittymissä
 - Ajonopeuksien hillitseminen tiedottamisen keinoin
 - Ikäihmisten turvallisen liikkumisen tukeminen
- 4** Kestävän liikkumisen edistäminen
 - Pyöräilyn näkyvyyden lisääminen kunnan viestintäkanavissa
 - Lasten ja nuorten kestävien koulumatkojen edistäminen

1 Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta

Liikenneturvallisuuteen liittyvä kasvatus, valistus ja tiedottaminen aktiiviseksi

- Liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden/ kampanjoiden/tempausten suunnittelu ja vastuunjako
- Liikenneturvallisuusviestinnän lisääminen kunnan sisällä sekä ulospäin kuntalaisille
- Valtakunnallisiin kampanjoihin osallistuminen

Liikenneturvallisuustyön jalkauttaminen eri toimintayksiköihin ja roolien selkiyttäminen

- Vuosikellon käyttöön otto (ylläpito ja päivitys tarpeen mukaan)
- Rooleista keskusteleminen työryhmässä ja tehtävien jakaminen työryhmän jäsenten kesken, esim. tehtäväläistä kokousten välillä
- Jäsenten tiedottaminen kutakin tahoja koskevista ajankohtaisista asioista

Liikenneturvallisuustyön suunnittelun systematisointi

- Toimintasuunnitelman laadinta vuosittain
- Tavoitteiden tarkistaminen 2–3 vuoden välein
- Liikenneturvallisuusteeman valinta vuosittain

Liikenneturvallisuustilanteen ja –kehityksen systemaattinen seuranta

- Liikenneturvallisuustyön toimintakertomuksen laadinta
- Liikenneturvallisuuden seurantamittarien kokoaminen vuosittain ja käsittely työryhmässä
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden käsittely työryhmässä (mm. aloitteet)

2 Lasten ja nuorten turvallinen liikkuminen

Nuorten mopoilukäyttäytyminen turvallisesti ja vastuulliseksi

- Mopoillat (toteutettu ainakin Klaukkalassa, laajentaminen myös muualle)
- Mopoinfot kouluilla (yhteistyössä poliisi, Liikenneturva, paikallinen autokoulu)
- Mopoilijoiden turvavarusteiden käytön seuranta, esim. opiskelijoiden toteuttamat laskennat
- Moporatsia yläkoulussa/lukiossa/ammattikoulussa (mopojen katsastus + tietoisku kuljettajille)
- Vanhempainiltoihin mopoiluteema yläkouluilla (vanhempain tietoisuuden lisääminen turvallisesta mopoilusta)
- Turvallisesta mopoilusta ja liikennekäyttäytymisestä tiedottaminen kunnan ja koulujen viestintäkanavissa (esim. Wilma)
- Tiedottaminen moporeiteistä ja mopoilun säännöistä

Saattoliikenteen järjestelyistä ja säännöistä tiedottaminen

- Saattoliikennetiedotteet (vanhempain tietoisuuden lisääminen järjestelyistä ja säännöistä)
- Kouluille ohjeistus turvallisista saattoliikennejärjestelyistä ja keinoista vähentää saattoliikennettä
- Koululaisten kestävän liikkumisen edistäminen

Muut toimenpiteet

- Suojatietempaus, esim. suojatiepäivystys koulujen alkaessa
- Kouluautojen kuljettajille koulutustilaisuus
- Heijastinpäivän tempaus
- Liikenneturvallisuuskoulutukset opettajille ja varhaiskasvattajille
- Liikenneturvallisuustapahtumat kouluilla
- Esikouluikäisten turvallisuustapahtuma

Vastuullinen liikkuminen ja ajotaidot

Turvavyön käytön lisääminen

- Tiedottaminen turvavyön käytöstä
- Tiedottaminen turvavyön suojaavasta vaikutuksesta taajamanopeuksilla
- Tiedottaminen takapenkillä olevan turvavyöttömän matkustajanvaarallisuudesta etupenkillä istuvalle
- Tiedottaminen turvavyön käytöstä koulukuljetuksissa
- Turvalaitteisiin liittyvän neuvonnan tehostaminen kaikissa ikäryhmissä

Ajaminen tasa-arvoisissa liittymissä

- Tiedottaminen kunnan tasa-arvoisista liittymistä ja niissä ajamisesta
- Tiedottaminen uudesta tieliikennelaista, huomio erityisesti ajamiseen liittymissä

Muut toimenpiteet

- Liikenneturvan turvallisen liikkumisen materiaalien hankinta ja jakaminen
- Kunnossapidon kuskien/muiden ammattikuskien turvallisuusteemainen koulutustilaisuus

Ajonepeuksien hillitseminen tiedottamisen keinoin

- Nopeusnäyttötiedotteet
- Säännöllinen tiedottaminen paikallismediassa ajonepeuksista (keskustelun herättäminen, yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen)
- Ajonepeuksien tarkkailu liikennetutkimuksin ja tuloksista tiedottaminen

Ikäihmisten turvallisen liikkumisen tukeminen

- Ikäihmisten liikenneturvallisuusinfot
- Ikäautoilijan kuntokurssi/ajoharjoittelu (oman ajokunnon arviointi, ajokunnon ylläpito, erilaisten sairauksien ja lääkkeiden vaikutus ajokuntoon, jne.)
- Iäkkäiden parissa työskentelevien liikenneturvallisuus-koulutukset

4 Kestävän liikkumisen edistäminen

Pyöräilyn näkyvyyden lisääminen kunnan viestintäkanavissa

- Pyöräpysäköinnistä ja pyöräliityntäpysäköinti-paikoista tiedottaminen
- Pyörän huoltovinkeistä tiedottaminen
- Talvipyöräilyvinkkien jakaminen
- Valtakunnallisista kampanjoista tiedottaminen (esim. Kilometrikisa, Pyöräilyviikko, Talvipyöräilyviikko)
- Pyöräilyyn liittyvän tapahtuman (esim. pyöräily-aamiainen) järjestäminen ja siitä tiedottaminen
- Pyöräilyvarusteiden, kuten pyörän valojen tai satulasuojien jakaminen

Muut toimenpiteet

- Selkeä ja helposti löydettävä tieto joukkoliikenteestä (reitit, aikataulut, hinnat), liityntäpysäköinnistä jne.
- Kimpakyydit (tiedotus, tempaukset)

Lasten ja nuorten kestävien koulumatkojen edistäminen

- Kestävän liikkumisen näkökulma saattoliikennetiedotteisiin
- Haastekilpailu koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn lisäämiseksi (aktiivisin luokka/koulu palkitaan)
- Valtakunnallisiin kampanjoihin osallistuminen (esim. Koulujen kilometrikisa, Pyörällä kouluun -kampanja)
- Pyöräilykurssien tai taitoajoratojen järjestäminen koululla, pyöräilyajokortin suorittaminen
- Päätäjien, vanhempien sekä vanhempien oppilaiden ja oppilaskuntien haastaminen esimerkinäyttäjiksi pienemmille lapsille
- Harkitaan 1.-2.luokkalaisten kouluun pyöräilemiseen liittyvän suosituksen poistamista/pehmentämistä

Liikenneturvallisuustyön vuosikello



Toimintasuunnitelma vuodelle 2020

| Tapahtumat | Ajankohta | Järjestäjät |
|--|-------------------|--|
| Mopoikäisten turvallisuuden parantaminen <ul style="list-style-type: none"> Tiedotteet mopoikäisten opettajille ja vanhemmille Mopon paikka –tiedote Koulutustilaisuus nuoriso-ohjaajille | Toukokuu, Lokakuu | Koordinaattori, Liikenneturva |
| Tiedote pyörän keväthuollosta (huoltovinkkejä) | Toukokuu | Koordinaattori |
| Tieliikennelain muutoksesta tiedottaminen paikallisesta näkökulmasta | Kesäkuu | YMPÄ, koordinaattori |
| Pyöräilyviikko <ul style="list-style-type: none"> Pyörän valojen jako Pyöräilyaamiainen tai banaanien/eväskeksien jako | Syyskuu | YMPÄ |
| Suojatiepäivystys Klaukkalassa, Kirkonkylällä, Rajamäellä ja Röykässä | Elokuu | Koordinaattori, YMPÄ, SIHY, vanhusyhdistykset, Lions club, MLL |
| Koulujen infopakettit kestävästi liikkumisesta ja saattoliikennepaikoista <ul style="list-style-type: none"> Syrjälän koulu ”pilottikouluna” | Elokuu | Koordinaattori, SIHY |
| Kouluautojen kuljettajien koulutus <ul style="list-style-type: none"> Liikenneturva, koordinaattori tai kuntatekniikan edustaja pitää puheenvuoron liikenneturvallisuudesta | Elokuu | SIHY |
| Heijastinkampanja <ul style="list-style-type: none"> Heijastinten jako ekaluokkalaisille ja eskarilaisille Heijastinpuu Koulujen kannustaminen omiin tapahtumiin, esim. heijastinkilpailu | Lokakuu | YMPÄ, SIHY, koordinaattori |
| Varhaiskasvattajien koulutustilaisuus | Syksy | SIHY, Liikenneturva |

Liikenneympäristön toimenpideohjelma



Liikenneympäristön toimenpideohjelma

- Liikenneturvallisuuksuunnitelman lopputuloksena laadittiin nykytila-analyysiin pohjautuva toimenpideohjelma Nurmijärven liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpideohjelma laadittiin Excel-taulukkona ja se on tämän suunnitelmaraportin liitteenä.
- Toimenpidetaulukon lisäksi laadittiin periaatteet liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi Nurmijärvellä.
- Suunnitelman aikana toteutettiin maastokäynti Nurmijärven taajama-alueilla ja ongelmallisiksi koetuilla tieosuuksilla. Maastokäyntikohteet valikoitiin ELY-keskuksen ja kunnan saamien aloitteiden, palautteiden ja toimenpideohjeiden sekä työn aikana tehtyjen kyselyiden ja haastatteluiden pohjalta. Maastokäynnillä suunniteltiin liikenneturvallisuuksua parantavia toimenpiteitä ongelmallisiksi koettuihin kohteisiin.
- Toimenpideohjelmissa on esitetty toimenpiteitä noin 80 kohteeseen. Toimenpiteet ovat pääosin pieniä ja kustannustehokkaita, kuten nopeusrajoitus- ja merkkimuutoksia.
- Toimenpiteet on luokiteltu kolmeen kiireellisyysluokkaan ja niille on määritelty alustavat kustannusarviot. Toimenpiteet ovat suunnitelman aikana tunnistettuja tarpeita ja niiden toteuttaminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen käytössä olevasta rahoituksesta.
 - Kiireellisyysluokassa I on pieniä, edullisia ja nopeasti toteutettavissa olevia toimenpiteitä (mm. liikennemerkkien lisäyksiä ja siirtoja sekä näkemäraivauksia).
 - Kiireellisyysluokan II ja III toimenpiteet vaativat enemmän rahoitusta ja tarkempaa suunnittelua.
- Työn aikana laadittiin myös erillisenä ELY-keskuksen toimeksiantona selvitys Lepsämäntien suojateiden turvallisuuden parantamisesta asutuksen kohdalla. Selvityksessä esitettyjen toimenpiteiden toteutus etenee kunnan ja ELY-keskuksen toimesta ja osa on toteutettu jo suunnitelman aikana.
- Osana työtä toteutettiin esteettömyyskierros Nurmijärven kirkonkylällä. Esteettömyyskierroksen toimenpiteet on esitetty osana liikenneympäristön toimenpideohjelmaa. Lisäksi esteettömyyskierroksesta on laadittu erillinen muistio.

Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Liittymien etuajo-oikeudet

- Taajamissa tasa-arvoiset liittymät hiljentävät ajonopeuksia eikä etuajo-oikeuksien merkitseminen nykyisin tasa-arvoisiin liittymiin siten ole liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua.
- Tasa-arvoiset liittymät voivat aiheuttaa sekaannuksia etenkin, jos niitä on epäjohdonmukaisesti. Samalla tiejaksolla tulisi kaikkien liittymien etuajo-oikeuksien noudattaa samoja periaatteita (kuitenkin näkemät ym. huomioiden).
- Maanteillä liittymien etuajo-oikeudet määritellään ELY-keskuksen periaatteiden mukaisesti. STOP-merkin tarve määritellään liittymän näkemien perusteella.
- Liittymien yhteydessä liittyvän tien ylittävästä pyörätiestä varoitetaan risteävä pyörätie – varoitusmerkillä, mikäli ennen suojatietä on väistämisvelvollisuudesta osoittava liikennemerkki.



Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Koulujen ympäristö

- Kaikkien koulujen saattoliikennejärjestelyt suunnitellaan niin, että oppilaiden jättämiseen on merkitty selkeä paikka, josta koululle on mahdollista kulkea turvallisesti tietä ylittämättä.
- Saattopaikat tulee suunnitella niin, ettei alueella tarvitse peruuttaa. Saattopaikkojen tulee sijaita erillään pysäköintipaikoista.
- Koulun pihaan ajo tai luvaton saattoliikenne voidaan tarvittaessa estää fyysisin ajoestein.



Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Suojatiet

- Kaikkien taajamien sisääntuloteiden ensimmäisten suojateiden havaittavuuden tulee olla hyvä ja tiejakson ensimmäisistä suojateista tulee varoittaa suojatien ennakkovaroitusmerkillä. Suojateiden havaittavuutta voidaan parantaa esimerkiksi Välkky-valoilla, suojateiden täsmävalaistuksella, näkemäraivauksilla sekä huolehtimalla suojatiemerkin kunnosta. Suojateilla on hyvä olla 2,5 m leveät keskisaarekkeet. Suojatiemerkkejä voidaan siirtää lähelle ajoradan reunaa porttimaisen vaikutelman luomiseksi.
- Kaikilla keskisaarekkeellisilla suojateilla on hyvä olla saarekkeessa suojatiemerkit.
- Suojatiet eivät saisi johtaa ojaan tai kapealle pientareelle. Näissä tapauksissa on suositeltavaa leventää piennarta odotustilan luomiseksi.



Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Nopeusrajoitusjärjestelmä

- Taajamissa on nykyisin pääosin 30 km/h nopeusrajoitus. Nopeusrajoitukset lasketaan 40 -> 30 km/h Rajamäellä ja muissa taajamissa mm. tonttikaduilla ja keskusta-alueen kaduilla.
- Maanteillä ei yleensä käytetä aluerajoituksia. Maanteiden nopeusrajoituksia käsitellään ELY-keskuksen toimintamallien mukaisesti ja perustuen viranomaisilta tai tienkäyttäjiltä saatuihin aloitteisiin.
- Ajourataan merkityillä nopeusrajoituksilla voidaan muistuttaa voimassa olevasta nopeusrajoituksesta.
- Ajonopeuksia voidaan hillitä esimerkiksi nopeusnäyttöillä. Siirrettävät nopeusnäytöt ovat kiinteitä näyttöjä tehokkaampia hillitsemään ajonopeuksia.



Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Hidasteiden käytön periaatteet

- Pelkällä nopeusrajoituksen laskemisella on ajonopeuksiin vain vähäinen vaikutus ja usein tarvitaan muita toimenpiteitä liikenteen rauhoittamiseksi. Esimerkiksi pitkillä, suorilla kaduilla ajonopeudet usein nousevat. Hidasteiden käyttö on usein perusteltua myös erityiskohteissa, kuten koulujen kohdalla.
- Rakenteelliset hidasteet ovat tehokkaita vähentämään ylinopeuksia. Negatiivisia vaikutuksia voivat olla melu- ja värinähaitat, jos rakenteellinen hidaste sijoitetaan liian lähelle asutusta. Nurmijärvellä on useita katuja, joiden alla maaperä on savea, mikä aiheuttaa erityisiä haasteita korotettujen hidasteiden suunnitteluun ja toteutukseen. Rakenteellisten hidasteiden etäisyys asuinrakennuksiin tulee olla kaduilla vähintään 30 m*.
- Hidastetöyssyjen sijaan hidasteina voidaan käyttää myös ajoradan kavennuksia. Kavennuksia voidaan toteuttaa suojateiden kohdalle tai suorille linjaosuuksille yksipuolisena ajoradan kavennuksena. Yksipuolisissa ajoradan kavennuksissa voidaan joko sallia kohtaaminen, jolloin molemmille ajokaistoille toteutetaan sivuttaissiirtymä saarekkeen avulla, tai kavennus voidaan toteuttaa niin, ettei kohtausmahdollisuutta ole.
- Jotta hidasteilla voidaan hillitä ajonopeuksia ja meluhaitat pysyvät maltillisina, tulee hidasteiden keskinäinen etäisyys olla enintään 250m.



Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Kaavoitus

- Liikenneturvallisuus tulee huomioida jo kaavoitusvaiheessa ja välttää liikenneturvallisuutta heikentäviä kaavoitusratkaisuja. Esimerkiksi pitkät, suorat, asuinalueen läpi kulkevat kokoojakadut houkuttelevat korkeisiin ajonopeuksiin ja ovat liikenneturvallisuuden kannalta huono ratkaisu.
- Nurmijärvellä suositellaan toteutettavan liikenneturvallisuusauditointeja* uusiin asemakaavoihin.



**Auditoinneilla pystytään puuttamaan aikaisessa vaiheessa mahdollisiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisiin kohtiin ja esittämään niiden parantamistoimenpiteitä niin, että kuntalaisille pystytään rakentamaan kerralla turvallisempaa ympäristöä. Monesti esitettyjen parantamistoimenpiteiden lisäkustannus on erittäin pieni tai sitä ei ole ollenkaan. Lisäksi auditoinneissa pystytään kiinnittämään huomiota suojattomimpiin liikkujiin eli pyöräilijöiden ja kävelijöiden liikenneturvallisiin ratkaisuihin. Auditointi lisää myös kaavasunnittelijoiden tietoisuutta turvallisista liikennesuunnitteluratkaisuista.*

Liikenneympäristön turvallisuuden periaatteet

Kirkonkylän esteettömyys

- Keskeisten palveluiden tulee olla esteettömästi saavutettavissa.
- Keskeisten suojateiden tulee olla esteettömiä. Jalkakäytävältä suojatielle tulee olla esteetön ja tasainen kulku.
- Jalkakäytävältä suojatielle ei saa johtaa jyrkkää luiskaa.
- Reunakiven tulee olla suojatien kohdalla madallettu. Jalkakäytävän ja suojatien välissä tulee olla rakenteellinen erotus, jotta näkövammaiset erottavat, missä kohtaa ajorata alkaa ja jalkakäytävä päättyy.



Seuranta ja jatkotoimenpiteet



Suunnitelman vaikutukset ja seuranta

- Tässä suunnitelmassa esitetyillä liikenneympäristön toimenpiteillä parannetaan liikenneympäristön turvallisuutta ja vähennetään siten onnettomuusriskiä sekä lievennetään onnettomuuksien seurauksia. Toimenpiteet ovat pääosin pieniä ja niiden todellinen vaikutus onnettomuusmäärään on laskennallisesti vähäinen. Pienet toimenpiteet kuitenkin parantavat yleistä liikenneympäristön viihtyisyyttä ja selkeyttä sekä koettua turvallisuutta. Turvalliset ja selkeät liikennejärjestelyt luovat edellytykset turvalliselle, liikennesääntöjen mukaiselle liikennekäyttäjien käyttäytymiselle.
- Liikenneympäristön parannustoimenpiteissä on keskitytty erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseen. Vaikka toimenpiteet ovat pieniä, esimerkiksi suojatien havaitavuuden parantaminen voi parhaimmillaan jopa estää vakavan onnettomuuden.
- Liikenneonnettomuuksien taustalla on lähes aina inhimillinen tekijä. Turvallinen liikenneympäristö ehkäisee onnettomuuksia, mutta kaikkia onnettomuuksia ei voida ehkäistä liikenneympäristöä parantamalla. Tässä suunnitelmassa määritettyihin liikenneonnettomuuksien vähenemätavoitteisiin pääsemiseksi on erityisen tärkeää vaikuttaa tienkäyttäjien käyttäytymiseen liikenteessä.
- Liikennekäyttäjien ja asenteiden muutosten seuranta on haastavaa eikä määrällinen vaikutusten arviointi ole mahdollista. Kunnan liikenneturvallisuus-työryhmän tehtävänä on seurata ja kuunnella kuntalaisten kokemuksia liikennekäyttäjien käyttäytymisestä ja tehdä aktiivisesti töitä turvallisemman asenneilmapiirin luomiseksi.

Suunnitelman vaikutukset ja seuranta

- Suunnitelmassa esitettyjen liikenneympäristön parannustoimenpiteiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen seurataan jatkossa liikenneonnettomuuksien ja onnettomuuksien vakavuuden kautta. Onnettomuusmäärät kertovat toisaalta myös siitä, millaisia vaikutuksia liikenneturvallisuustyöllä on saavutettu.
- Liikenneturvallisuustyön aktiivisuutta seurataan liikenneturvallisuustyöryhmän osallistujamäärien sekä järjestettyjen tempausten ja laadittujen tiedotteiden määrän avulla. Lisäksi jatkossa seurataan liikenneympäristön parannustoimenpiteiden määrää sekä ajonopeuksia liikenteessä.

Seurantamittarit

| |
|--|
| Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä (henkilöä/vuosi) |
| Tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä (henkilöä/vuosi) |
| Henkilövahinkoon johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien määrä (onnettomuutta/vuosi) |
| Henkilövahinko-onnettomuuksissa mukana olleiden nuorten (15 - 24 -v) määrä (hlö/vuosi) |
| Liikenneturvallisuusryhmän kokousten osallistujamäärä (hlö/kokous) |
| Tapahtumien / koulutusten määrä (kpl/vuosi) |
| Laadittujen tiedotteiden /infomateriaalien määrä (kpl/vuosi) |
| Liikenneympäristön liikenneturvallisuustoimenpiteet (kpl/vuosi) |
| Ylinopeutta ajaneiden osuus (siirrettävät nopeusnäytöt) |

Seurantamittareiden kokoaminen on liikenneturvallisuustyöryhmän vastuulla.

Seuranta tehdään vuosittain.

Jatkotoimenpiteet

- Tässä turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelmassa keskityttiin pieniin ja kustannustehokkaisiin liikenneympäristön parannustoimenpiteisiin. Isompien maanteiden turvallisuuteen ei otettu kantaa, sillä suunnitelmaa laadittaessa Nurmijärvellä oli käynnissä useita laajoja suunnittelu- ja rakennushankkeita, kuten Klaukkalan ohikulkutien rakentaminen ja kantatien 45 parantamisen toimenpideselvitys. Myös valtatie 25 parantamisesta on laadittu kehittämisselvitys. Valta- ja kantateiden liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ratkaistaan niihin liittyvissä hankesuunnitelmissa.
- Tässä suunnitelmassa määritettyjen liikenneympäristön toimenpiteiden kiireellisyysluokan 1 toimenpiteet voidaan pääosin toteuttaa pikaisella aikataululla. Toimenpiteiden toteuttamista seurataan suunnitelman valmistuttua ja toimenpideohjelma pidetään tulevana vuosina ajan tasalla.

Suunnitelmassa tunnistettiin tarve seuraaville selvityksille ja suunnitelmille:

- Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkon ja yhteyspuutteiden määrittäminen
- Esteettömyyskierrokset muihin taajamiin
- Koulujen saattoliikennejärjestelyiden selvittäminen ja parantaminen
- Kestävä liikumisen edistämissuunnitelma