



Järvenpään, Keravan ja Tuusulan seudullinen liikenneturvallisuuussuunnitelma

TAPIO KINNUNEN | MIKKO LAUTALA | JUULIA HYVÄRINEN | MIIKAEL HYYRYNEN
RAMBOLL FINLAND OY



Sisältö

Johdanto.....	2
Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtökohdat	3
Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen prosessi	3
Valtakunnalliset ja alueelliset strategiat	4
Kuntien strategiat	6
Liikenneturvallisuutta käsitelleet aiemmat suunnitelmat ja selvitykset seudulla	7
Seudun yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä	8
Liikenneturvallisuuden nykytila	10
Tieliikenneonnettomuustilastot ja -kasaumat	10
Liikennerikokset ja turvavälineiden käyttö	17
Koettu liikenneturvallisuus.....	19
Vakavat liikenneonnettomuudet ja niiden syyt	23
Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittämistarpeet	25
Visio ja tavoitteet	26
Liikenneturvallisuuden seudullinen visio	26
Määrälliset tavoitteet	27
Laadulliset tavoitteet	29
Liikenneturvallisuuden tulevaisuus.....	30
Toimenpideohjelma	32
Liikenneturvallisuustyö.....	32
Edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutuman arviointi.....	33
Toimenpideohjelman rakenne	34
Liikenneturvallisuuden perusta	35
Liikennekasvatus ja viestintä	37
Liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet ja ennakkoarviointi.....	39
Liikenneympäristön parantamiskohteet	41
Vaikuttavuus ja seuranta	42
Vaikuttavuuden arviointi	42
Seuranta ja mittarit	44
Lähteet	46

Johdanto

Tämä on Järvenpään, Keravan ja Tuusulan seudullisen liikenneturvallisuus-suunnitelman raportti. Suunnitelma käsittelee liikenneympäristöön ja liikkumiskäyttäytymiseen liittyviä ongelmia ja kehittämiskohteita ja siinä esitetään toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiselle laajasti eri hallinnonaloilla.

Edelliset kuntakohtaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa laadittiin vuonna 2013. Kuntien liikenneturvallisuusryhmissä on noussut esille tarve vanhojen suunnitelmien päivittämisestä säännöllisesti. Päivitystyön sisältö määritettiin valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian tavoitteisiin ja toimenpiteisiin perustuen sekä liikenneturvallisuustyöryhmien, ELY-keskuksen liikenneturvallisuusasiantuntijoiden ja konsultin asiantuntijoiden keskusteluiden pohjalta.

Työn tavoitteena oli laatia Järvenpään ja Keravan kaupungeille sekä Tuusulan kunnalle konkreettiset liikenneturvallisuustyön kehittämissuunnitelmat, joita toteuttamalla kunnat voivat saavuttaa seuraavat päätavoitteet:

- Kuntien liikenneturvallisuustilanteen jatkuva paraneminen kohti kansallisia ja kansainvälisiä tavoitteita.
- Kuntien liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja toimenpidekattauksen ajantasaistaminen.

Työssä kartoitettiin kuntien liikenneturvallisuustilanne, liikenneturvallisuustyön kehittämistarpeet, asetettiin liikenneturvallisuustyön kehittämistavoitteet sekä ohjelmoitiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvittavat liikenneympäristöön ja liikennekasvatukseen liittyvät toimenpiteet ja toimintamallit.

Työn tilaajina olivat Järvenpään ja Keravan kaupungit, Tuusulan kunta ja Uudenmaan ELY-keskus. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat seuraavat edustajat ja asiantuntijat:

- Timi Veikkolainen, Järvenpään kaupunki, liikenneinsinööri
- Mikko Kaukinen, Järvenpään kaupunki, liikennesuunnittelija
- Jussi Jokivaara, Järvenpään kaupunki, turvallisuus ja valmiuspäällikkö
- Tiia Haapaniemi, Keravan kaupunki, liikenneinsinööri
- Mikko Rastela, Keravan kaupunki, liikennesuunnittelija
- Jukka-Matti Laakso, Tuusulan kunta, liikenneinsinööri
- Suvi Kaski, Tuusulan kunta, kehittämispäällikkö
- Erkki Vähämäki, Tuusulan kunta, turvallisuuspäällikkö
- Annika Sarkkola, Uudenmaan ELY-keskus, liikennejärjestelmäasiantuntija
- Marko Kelkka, Uudenmaan ELY-keskus, johtava asiantuntija
- Miikko Santala, Uudenmaan ELY-keskus, liikennejärjestelmäasiantuntija
- Pasi Pohjonen, Liikenneturva
- Meeri Sorjonen, Liikenneturva

Suunnitelman laatimisesta on vastannut Ramboll Finland Oy, josta työhön osallistuivat projektipäällikkö Tapio Kinnunen sekä Mikko Lautala, Elisa Heimo, Juulia Hyvärinen, Miikael Hyyrynen, Suvi Pielismaa-Saarela, Vili Ampuja, Helmi Ylitalo ja Juha Heltimo.

Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtökohdat

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen prosessi

Liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin vaiheittaisen prosessin mukaisesti. Suunnitelman laatimisen aikana käytiin laaja-alaisesti vuoropuhelua työn ohjausryhmässä ja kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä. Työmenetelminä käytettiin muun muassa kyselyitä ja maastokäyntejä.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa esitetään, että jokaisella kunnalla tulee olla ajantasainen liikenneturvallisuussuunnitelma tai -ohjelma, joka jalkauttaa valtakunnallisia linjauksia alueen erityispiirteet huomioiden. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa painotetaan erityisesti kuntien toimivaltaan kuuluvia asioita. Merkittävä osa liikenneturvallisuustyöstä voidaan tehdä kuntasektorin kautta, koska kuntien tehtävänä on kuntalain mukaisesti edistää asukkaidensa hyvinvointia ja kestäväää kehitystä alueellaan.

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen jäsennettiin neljään päätyövaiheeseen (kuva 1), jotka toteutettiin osittain rinnakkain. Vuoropuhelu ohjausryhmissä, toimialakiertueet ja kuntalaisten tiedottaminen kytkeytyivät eri työvaiheisiin. Toimialakiertueella pidettiin keskustelut Järvenpään ja Keravan kaupunkien johtoryhmien sekä Tuusulan kasvun ja ympäristön ja sivistyksen toimialueiden johtoryhmien kanssa. Keskusteluissa pohdittiin, mitä liikenneturvallisuussuunnitelmalla tavoitellaan eri hallinnonaloilla. Samalla saatiin hyvää evästystä johtoryhmien jäseniltä työn toteuttamiseen ja kytkemiseen kuntien muihin strategisiin dokumentteihin. Erityisesti johtoryhmät nostivat esiin kysymyksen, miten liikenneturvallisuussuunnitelman

tavoitteet ja toimenpiteet saadaan parhaiten vietyä myös kuntien muihin tärkeisiin dokumentteihin kuten hyvinvointi- tai turvallisuussuunnitelmiin.



Kuva 1: Liikenneturvallisuussuunnitelmatyön prosessi

Liikenneturvallisuussuunnitelmaa laadittaessa seudullinen ohjausryhmä koontui vuosien 2024–2025 aikana neljä kertaa. Laajan ohjausryhmän lisäksi kuntakohtainen liikenneturvallisuustyön ohjaus ja suunnittelu tapahtui kunkin kunnan olemassa olevia poikkihallinnollisia liikenneturvallisuustyöryhmiä hyödyntäen. Suunnitelmahankkeen aikana työryhmät kokoontuivat neljä kertaa. Suunnitelman valmistelussa kussakin kunnassa järjestettiin lisäksi pienemällä osallistujamäärällä liikenneympäristöön liittyviä työkokouksia, joissa pureuduttiin yksityiskohtaisesti kunnan liikenneympäristön ongelmakohtiin ja parannustoimenpiteiden suunnitteluun.

Työn alkuvaiheissa toteutettiin kuntien liikenneturvallisuuskysely seudulla liikkuville sekä erillinen kysely kuntien päättäjille ja työntekijöille. Liikenneympäristön toimenpiteiden suunnittelun aikana työtä laatinut konsultti toteutti itsenäisesti maastokäyntejä. Lisäksi kuntien ja ELY-keskuksen edustajien kanssa tehtiin yhteinen maastokäynti valikoituihin kohteisiin.

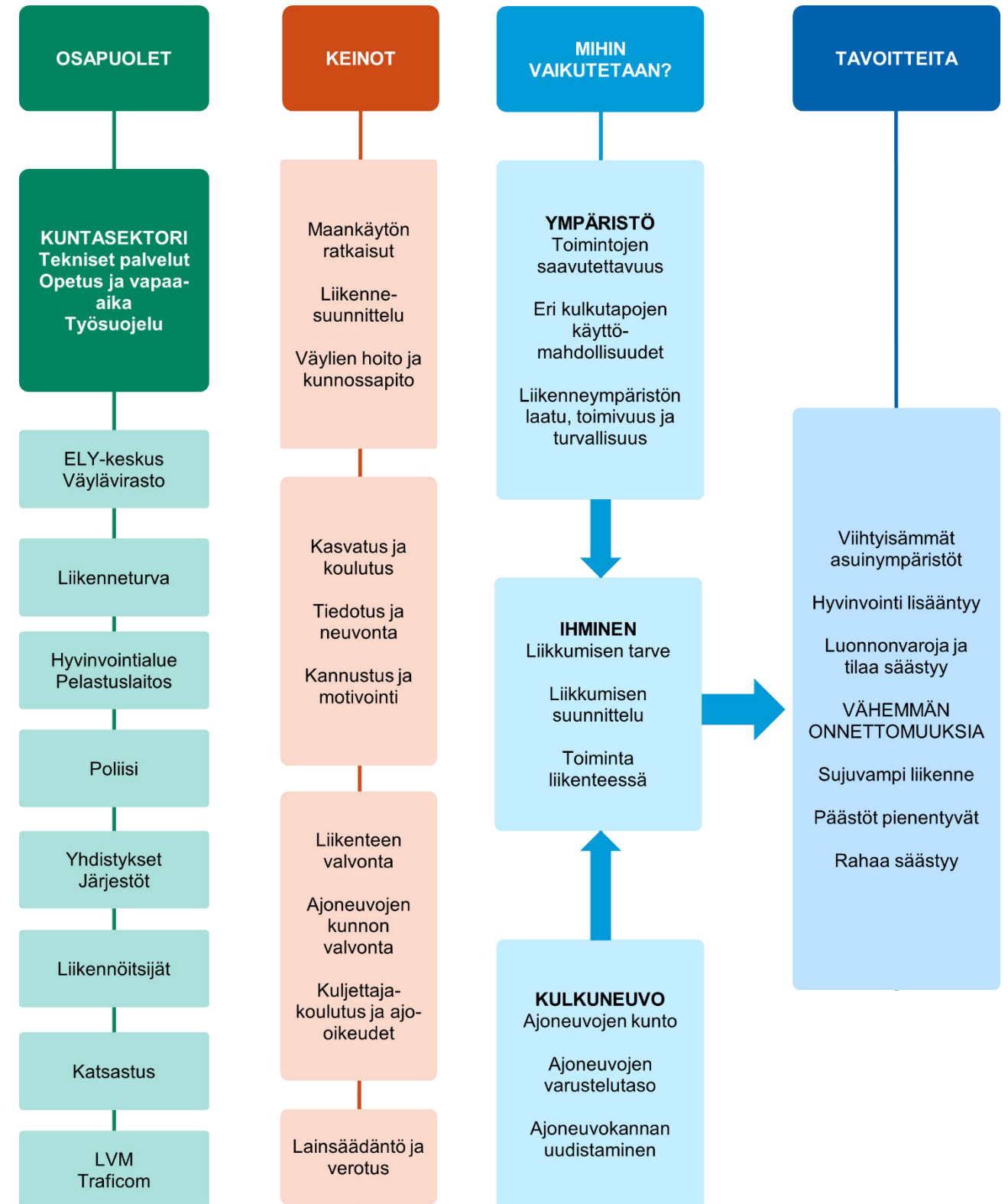
Toimenpideohjelman sisällössä pääpaino on lähivuosissa vuoteen 2028 saakka ja mahdollisimman konkreettisesti, kustannustehokkaassa ja realistisessa toimenpiteiden määrittelyssä. Lähivuosien toiminta suunnitellaan sellaiseksi, että se pystytään käytännössä ja nykyresursseilla toteuttamaan. Tarkoitus on, että toimenpideohjelmaa päivitetään noin kolmen vuoden välein.

Valtakunnalliset ja alueelliset strategiat

Liikenneturvallisuussuunnitelmalla on rooli osana kokonaisvaltaista liikenneturvallisuustyötä. Työn lähtökohtina olivat muun muassa valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia ja Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma vuodelta 2018. Lisäksi liikenneturvallisuuden edistäminen toteuttaa osaltaan kuntien omia strategioita.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia on valmistunut vuonna 2022. Siinä on asetettu liikenneturvallisuustyön seitsemän painopistettä ja 103 toimenpidettä, joista monissa kunnat tai ELY-keskus ovat päävastuullisia tahoja. Strategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia ohjaa liikenneturvallisuustyötä koko Suomessa, ja strategian tavoitteet ja toimenpiteet on huomioitu päivitetystä Järvenpään, Keravan ja Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Alueellisessa liikenneturvallisuustyössä tuleekin huomioida valtakunnalliset liikenneturvallisuuteen liittyvät strategiat, suunnitelmat ja ohjeet, ja alueilla tehtävä työ vaikuttaa koko maan liikenneturvallisuustilanteen kohentamiseen.

Vuonna 2018 päivitettiin Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka visioksi asetettiin: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Kaikkien tienkäyttäjryhmien liikenneturvallisuutta parannetaan suunnitelmallisesti eri tahojen jatkuvana yhteistyönä. Sekä valtakunnallisen että ELY-keskuksen liikenneturvallisuusstrategioiden jalkauttaminen on yksi tämän suunnitelman lähtökohdista.



Kuva 2: Liikenneturvallisuustyön osapuolia, työkaluja ja toiminnan tavoitteita (mukailtu Kuntaliitto 2016).

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa liikenneturvallisuus tunnistetaan laajana yhteiskunnallisena ilmiönä, johon voidaan vaikuttaa myös muilla kuin liikennepoliittisilla päätöksillä. Liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä tarvitaan useiden eri hallinnonalojen suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin, jotta nollavision saavuttaminen on mahdollista. Kuvassa 2 on esitetty laajan ja poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön toiminnan tavoitteita, osapuolia ja työkaluja. Osa liikenneturvallisuustyöstä kohdistuu kuntasektorin ulkopuolelle. Muiden toimijoiden on löydettävä kuntien kanssa yhteinen tahtotila.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa toimenpiteitä asetetaan useille liikenneturvallisuustyön osapuolille ja kohdistuen useisiin liikenneturvallisuuden edistämisen keinoihin. Moni toimenpide on valtakunnallisten toimijoiden vastuulla, mutta strategia velvoittaa myös alueellisia ja paikallisia toimijoita kuten kuntia. Paikallista vastuuta sisältäviä valtakunnallisesti määriteltyjä toimenpiteitä on huomioitu tämän suunnitelman toimenpideohjelmassa. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia velvoittaa edistämään turvallista liikumista varhaiskasvatuksessa, esi- ja perusopetuksessa, vahvistamaan tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikennekasvatusta toisella asteella sekä korostamaan elinikäisen liikennekasvatuksen merkitystä. Lisäksi kuntien ja ELY-keskusten on määrä parantaa liikenneturvallisuutta perusväylänpidolla ja katujen kunnossapidolla, tie- ja liittymäjärjestelyillä, kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuutta parantavilla toimenpiteillä sekä varmistamalla infrastruktuurikohteiden toteutuksessa liikenneturvallisuuden parantamisen vaikuttavuus. Tavoitteena on myös rauhoittaa ajonopeuksia ja kehittää automaattista liikennevalvontaa. Henkilö- ja tavarakuljetusten hankinnassa tulee huomioida vastuullisuus. Liikenneturvallisuutta parannetaan myös matkaketjujen edellytyksiä parantamalla.



Kuva 3. Liikenneturvallisuusstrategioissa ja -suunnitelmissa edistetään kaikkien liikkujien turvallisuutta (Liikenneturva / Nina Mönkkönen).

Kuntien strategiat

Liikenneturvallisuuden edistäminen toteuttaa osaltaan kuntien omia strategioita ja läpileikkaa myös muita kunnissa tehtyjä strategioita ja suunnitelmia. Liikenneturvallisuus liittyy keskeisesti esimerkiksi kuntien hyvinvointitavoitteisiin ja toisaalta sujuvan arjen liikkumismahdollisuuksien vahvistamiseen. Hyvinvointikertomuksen ja -suunnitelman laadinta on kunnille lakisääteinen tehtävä ja suunnitelmat velvoittavat kuntia. Liikenneturvallisuuden edistäminen onkin hyvä olla nivottu osaksi kunnan toimintaa ohjaavia asiakirjoja erillisen liikenneturvallisuussuunnitelman lisäksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma tarkoittaa näitä velvoittavia suunnitelmia ja ohjelmia liikenneturvallisuuden kehittämisen näkökulmasta.

Järvenpäässä kaupunkistrategian mukaisesti tavoitellaan järvenpääläisten hyvinvointia ja sujuvaa arkea. Resurssiviisas Järvenpää -tiekartan tavoitetilä 2030 on liikkumista tukeva esteetön, viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö ja liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla ja kaikille liikkujille. Lisäksi esimerkiksi hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelmalla tavoitellaan kaikkien mahdollisuutta osallisuuteen, liikunnalliseen elämäntapaan, turvalliseen arkiympäristöön sekä mielen hyvinvointiin sekä kestävän liikkumisen lisääntymistä. Turvallisen arkiympäristön osalta tavoitellaan liikenneturvallisuuden lisääntymistä.

Keravalla rakennetaan kaupunkistrategian mukaisesti Hyvän elämän kaupunkia. Aktiiviset ja hyvinvoivat kaupunkilaiset ovat Keravan voimavara. Kaupunki lisää hyvinvointia muun muassa laadukkaan ja turvallisen kaupunkitilan kautta, johon liikenneturvallisuudella on suoraa vaikutusta. Lisäksi esimerkiksi hyvinvointisuunnitelmalla, ikäihmisten hyvinvointia tukevalla suunnitelmalla ja lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmalla tavoitellaan arkiaktiivisuuden lisäämistä, turvallisen liikkumisen mahdollistamista ja kaupunkiympäristön kehittämistä viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Kävelyn ja pyöräilyn reittien turvallisuutta tulisi hyvinvointisuunnitelman mukaan edistää

Tuusulassa kehitetään hyvinvoinnin edellytyksiä ja varmistetaan arjen ja lähiympäristöjen turvallisuutta. Strategisia päämääriä on muun muassa, että Tuusulassa on hyvä elää ja kunta kehittyy kestävästi. Tuusulassa kehitetään monipuolista ja sujuvaa liikkumista sekä varmistetaan arjen ja lähiympäristön turvallisuus. Tuusulan hyvinvointisuunnitelma tavoittelee muun muassa viihtyisän elinympäristön tarjoamista asukkaille. Suunnitelman tavoitteena on varmistaa turvalliset liikenneyhteydet ja huolehtia liikkumisen sujuvuudesta ja turvallisuudesta kaikkialla Tuusulassa.



Kuva 4. Järvenpään bulevardikorttelin toimitalo (Järvenpään kaupunki / Kapina Oy).

Liikenneturvallisuutta käsitelleet aiemmat suunnitelmat ja selvitykset seudulla

Työn keskeisenä lähtökohtana olivat Järvenpään, Keravan ja Tuusulan edelliset liikenneturvallisuussuunnitelmat. Lisäksi huomioitiin lähtökoh- tana se, kuinka liikenneturvallisuutta on osaltaan käsitelty aiemmissa suunnitelmissa ja selvityksissä kunnissa sekä ELY-keskuksessa seudul- lisella tasolla.

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan edelliset liikenneturvallisuussuunnitelmat laadittiin kuntakohtaisesti mutta yhtäaikaaisesti vuonna 2013. Aiempien suunnitelmien tavoitteiden toteutumista tarkasteltiin lähtökohtana uutta suunnitelmaa laadittaessa. Lisäksi huomioitiin toimenpideohjelmien toteutuminen uutta toi- menpideohjelmaa laadittaessa.

Aiemmissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa asetettiin vuoteen 2020 men- nessä tavoitteet:

- Kukaan ei kuole liikenteessä.
- Henkilövahinko-onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden määrä vähe- nee jatkuvasti.

Tavoitteille asetetut numeeriset arvot liikennekuolemien, henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien ja liikenteessä loukkaantuneiden lukumäärien osalta on saavutettu kaikissa kunnissa vähintään joinain vuosina. Loukkaantu- neiden määrät ovat jopa selvästi alle tavoitteiden.

Liikenneturvallisuutta käsitteleviä aiempia suunnitelmia ja selvityk- siä, esimerkiksi:

ELY keskuksen selvityksiä:

- Uudenmaan ELY keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2025 – 2028
- Uudenmaan ELY keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma (2018)

Järvenpään kaupungin selvityksiä:

- Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma (2013)
- Järvenpään pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma (2018)
- Väliaikaisten koulureittien liikkumisen ohjaus Järvenpäässä (2019)
- Järvenpään palveluverkkosuunnitelman turvallisuusanalyysi liikkumisdataa hyödyntäen (2022)
- Hyvinvointi ja turvallisuussuunnitelma 2022 – 2025

Keravan kaupungin selvityksiä:

- Keravan liikenneturvallisuussuunnitelma (2013)
- Keravan hyvinvointisuunnitelma 2023 – 2025
- Keravan lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma 2024 – 2025
- Keravan liikennepoliittinen ohjelma (2019)
- Keravan pyöräliikenteen sujuvoittamisohjelma (2019)

Tuusulan kunnan selvityksiä:

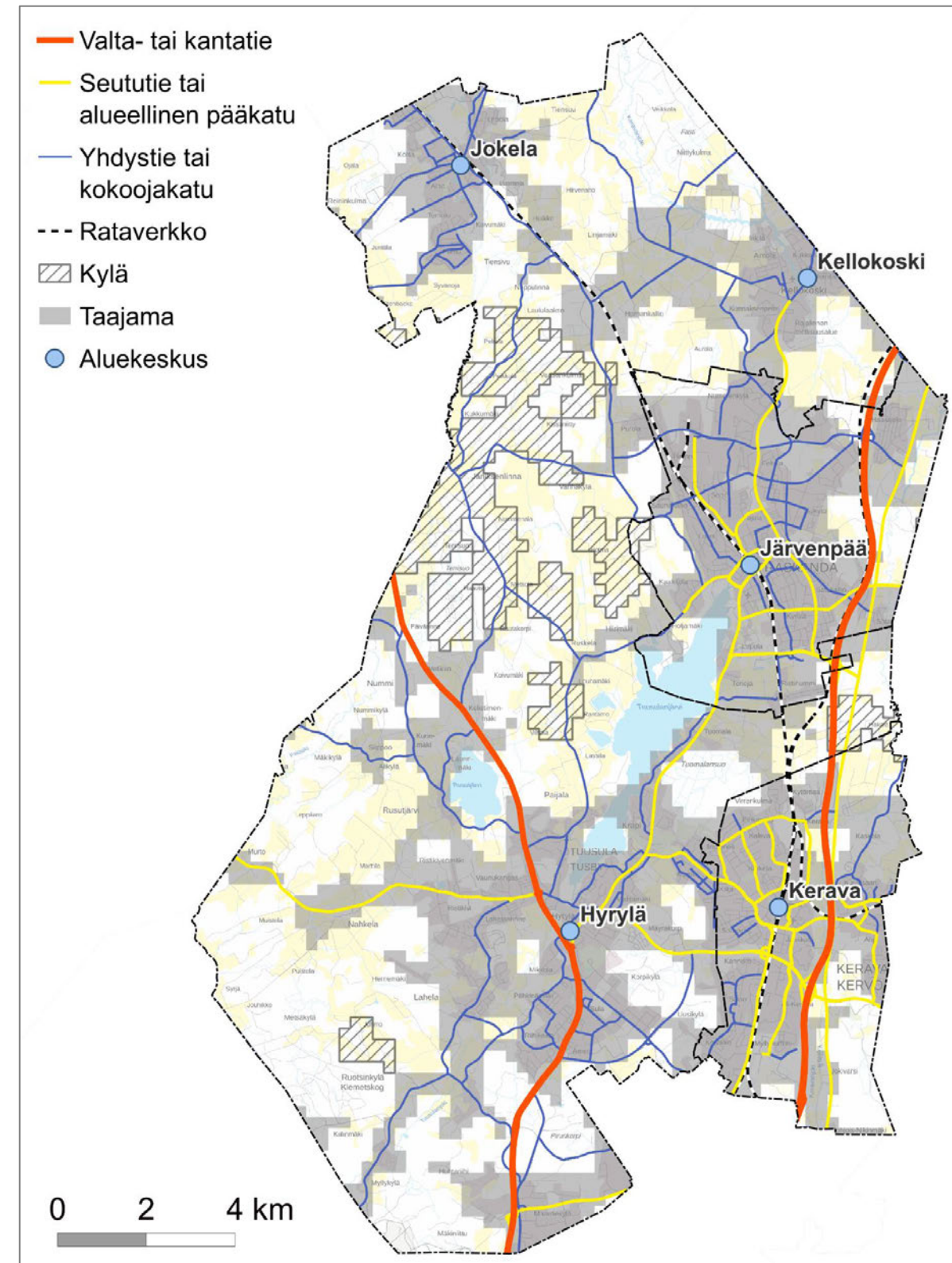
- Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma (2013)
- Tuusulan pyöräliikenteen edistämissuunnitelma (2018)
- Tuusulan hyvinvointisuunnitelma 2021 – 2025

Seudun yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Kunnan maankäytöllä ja liikenneinfrastruktuurilla on vaikutus alueella liikkuvien liikkumistottumuksiin, suhtautumiseen eri kulkutapoihin ja liikenteessä käyttäytymiseen. Suunnitelmatyön taustatietona tarkasteltiin karkealla tasolla seudun yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää.

Kerava ja Järvenpää sekä osa Tuusulasta ovat kaikki taajamaluokituksen perusteella osa Uudellamaalla laajalle ulottuvaa Helsingin keskustaajamaa. Kerava ja Järvenpää pääradan varressa ovat osa pääradan varren nauhamaista yhdyskuntarakennetta. Valtaosa niiden pinta-alasta on Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) mukaan taajamaksi luokiteltua aluetta. Valtatie 4 kulkee Keravan ja Järvenpään halki etelä-pohjoissuuntaisesti. Järvenpäässä ja Keravalla sekä Tuusulan Jokelassa rautatie jakaa taajama-alueet radan itä- ja länsipuolisiin osiin. Lisäksi Järvenpään itäosan läpi kulkee Kerava–Lahti-oikorata valtatie 4 varressa. Tuusula on pinta-alaltaan Keravaa ja Järvenpäästä laajempi sekä yhdyskuntarakenteellisesti hajanaisempi. Tuusulassa on toisistaan erillisiä taajama-alueita, kyliksi luokiteltuja kohteita sekä maaseutuasutusta. Kantatie 45 kulkee Tuusulan halki etelä-pohjoissuunnassa. Hyrylä on Tuusulan kuntakeskus ja kaupallinen pääkeskus. Muita aluekeskuksia ovat Jokela ja Kellokoski kunnan pohjoisosassa.

Järvenpään kaavoituskatsauksen mukaan (Järvenpään kaupunki 2025) tavoitteena on kehittää erityisesti kaupungin keskustaa ja asemanseutujen maankäyttöä. Suunnittelun painopiste on seuraavina vuosina Ainolan asemanseudussa ja 2030-luvulla Haarajoen ja Saunakallion asemanseuduilla. Järvenpäässä vuonna 2025 on vireillä luoteiskulmassa sijaitsevan Pohjois-Wärtsilän alueen osayleiskaavoitus, jossa tutkitaan teollisuusalueen pohjois- ja länsireunojen osoittamista työpaikkakäyttöön



Kuva 5: Järvenpään, Keravan ja Tuusulan seudun yhdyskuntarakenne (SYKE 2022, Väylävirasto 2024b).

Keravan kaupungin kaavoituskatsauksen (Keravan kaupunki 2024) mukaan Keravalla on vireillä yleiskaavan 2035 (YK6) päivitystyö, jonka tavoitteena on osoittaa kehityssuunnat ja lähtökohdat tulevaisuuden maankäytölle. Yleiskaavassa 2035 tavoitellaan monipuolista asumista eri puolilla Keravaa. Keskustaa ja sen lähialuetta tiivistetään kerrostalorakentamisella. Täydennysrakentamiseen on varauduttu myös Ahjon ja Sorsakorven alueilla. Pientaloasumiselle osoitetaan puolestaan uusia alueita Kaskelasta, Pohjois-Kytömaalta ja Yli-Keravan alueelta.

Tuusulan kunnan kaavoituskatsauksen 2024 (Tuusulan kunta 2024) mukaan vuosille 2024–2027 on laadittuun kaavoitussuunnitelma. Se sisältää kärkihankkeita, jotka ovat kaavoja, joiden valmisteluun panostetaan ensisijaisesti. Vuonna 2024 vireillä olleita kaavoituksen kärkihankkeita olivat muun muassa Rykmentipuiston keskiosan yleissuunnittelu, Vihersiniverkostosuunnitelma VISSI sekä Tuusulan jokilaakson virkistyskäytön yleissuunnittelu.

Keravan kaupunki ja Tuusulan kunta ovat osa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymää (HSL). HSL vastaa Keravalla ja Tuusulassa joukkoliikenteen järjestämisestä ja hankinnoista. Joukkoliikennemuotoja kunnissa ovat linja-autot ja lähijunat. Järvenpää sijaitsee HSL-alueen keskellä, mutta se ei ole HSL:n jäsenkunta. Järvenpään kaupungilla on oma joukkoliikennejärjestelmänsä kaupungin sisäiselle linja-autoliikenteelle, ja HSL:n linja-autoja liikennöi Järvenpään halki. R-juna on VR:n lähijunaliikennettä, mutta junissa voi matkustaa HSL:n lipuilla.

Liikenneympäristön toimenpiteiden suunnittelutyön lähtötietona tarkasteltiin rekisteri- ja paikkatietoaineistoa, joiden perusteella arvioitiin kuntien liikennejärjestelmän nykytilaa. Kunnittain tarkasteltiin muun muassa tie- ja katuverkon väylähierarkiaa, nopeusrajoituksia, liikennemäärätietoa Digiroad-aineiston

(Väylävirasto 2024b) perusteella sekä kuntien ja ELY-keskuksen toimittamien lähtötietojen perusteella.



Kuva 6: Päärata on keskeinen osa seudun liikennejärjestelmää (Tuusulan kunta / Antti Kallio).

Liikenneturvallisuuden nykytila

Tieliikenneonnettomuustilastot ja -kasaumat

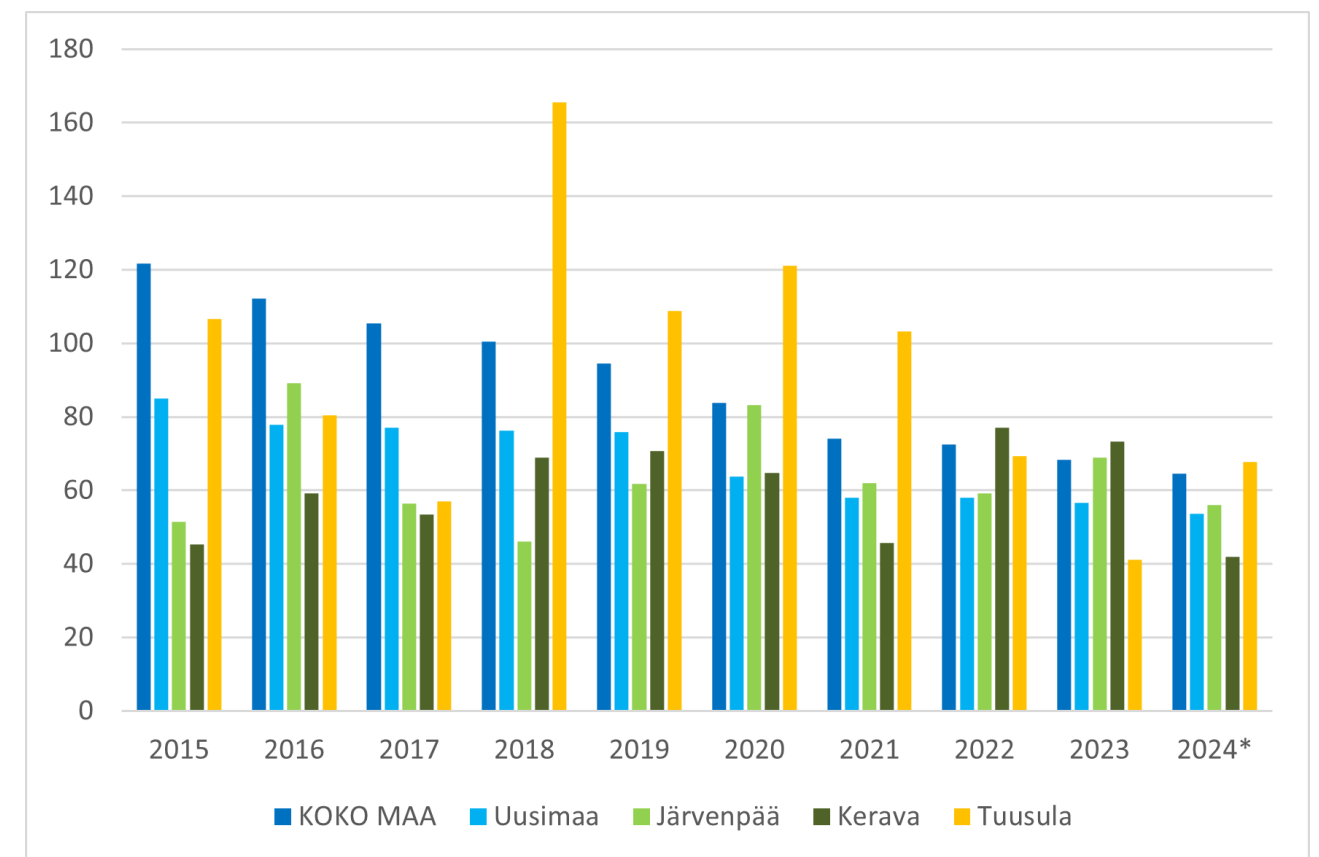
Liikenneturvallisuuden nykytilaa seudulla (Järvenpää, Kerava ja Tuusula) ja kuntakohtaisesti selvitettiin Suomen virallisen tieliikenneonnettomuustilaston perusteella. Viimeisen viiden vuoden aikana (2020–2024) seudulla tapahtui 322 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 12 oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Kuntien välillä havaittiin pieniä eroja muun muassa tienkäyttäjä- ja ikäryhmittäisissä henkilövahinko-onnettomuuksien määrissä. Kaikissa kunnissa tunnistettiin onnettomuuskasumia.

Liikenneturvallisuustilannetta tarkasteltiin sekä kunnallisella, maakunnallisella että valtakunnallisella tasolla viimeisen 10 vuoden tarkastelujaksolla (2015–2024). Tarkastelussa on käytetty Suomen virallista tieliikenneonnettomuustilastoa (Tilastokeskus 2024a), joka pohjautuu poliisin tietoon tulleet onnettomuuksiin. Työaineistona laadittiin tässä raportissa esitettyä yhteenvetoa laajempi nykytilakatsaus onnettomuustilastoihin kuntakohtaisesti.

Onnettomuuksien tarkastelussa on huomioitava, etteivät kaikki onnettomuudet päädy viralliseen onnettomuusrekisteriin. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta aineistojen paikkansapitävyys on 100 %, mutta loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien osalta peittävyys on vain noin 30 %. Myös eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä. Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.

Viimeisen viiden vuoden aikana (2020–2024) seudulla tapahtui 322 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko-onnettomuutta. Niistä 12 oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrät ovat vähentyneet viimeisen kymmenen vuoden tarkastelujakson aikana sekä valtakunnallisesti että Uudellamaalla (kuva 7). Samanlaista positiivista kehitystä ei ole havaittavissa Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa. Kuntakohtaiset henkilövahinkomäärät suhteessa asukaslukuun ovat vaihdelleet vuositasolla.

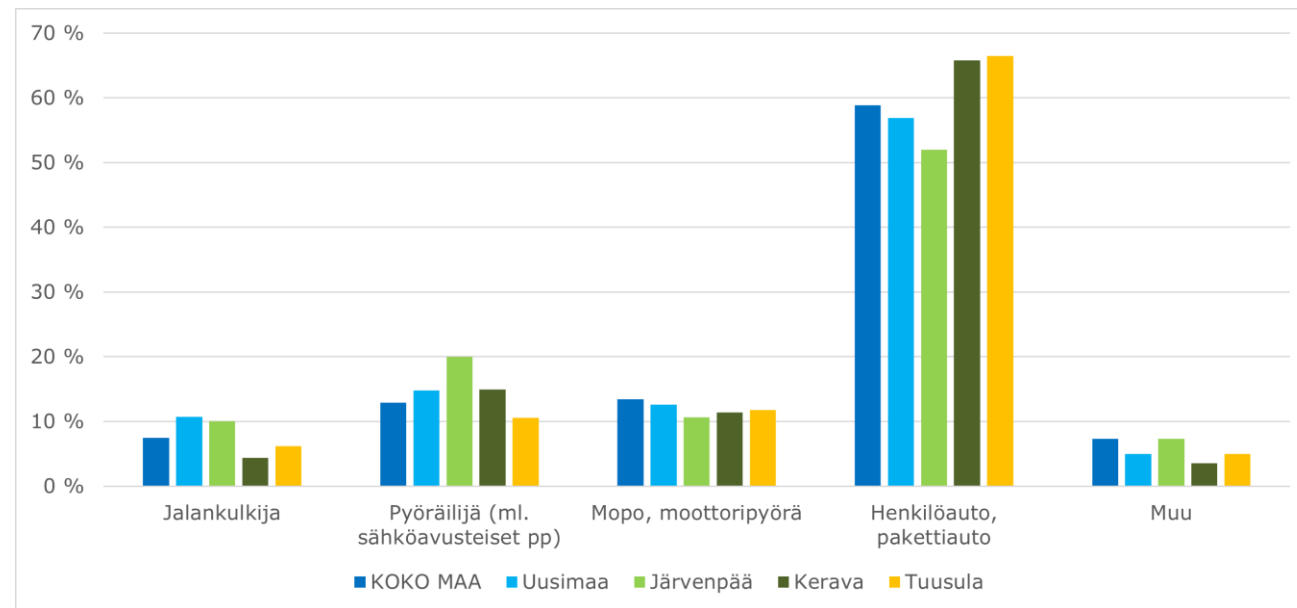
Asukaslukuun suhteutettuna Tuusulassa on tapahtunut useana vuonna kaksinkertainen määrä henkilövahinkoja Järvenpäähän tai Keravaan verrattuna. Toisaalta henkilövahinkojen lukumäärä Tuusulassa viimeisen viiden vuoden aikana ei poikkea merkittävästi muista vastaavan kokoisista Uudenmaan kunnista (Kirkkonummi, Nurmijärvi tai Lohja).



Kuva 7: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet asukaslukuun suhteutettuna (uhria /100 000 as.) vuosina 2015–2024.

* Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto. Vuonna 2018 Tuusulassa tapahtui viisi onnettomuutta, joissa jokaisessa loukkaantui yli kolme henkilöä. Tämä selittää kyseisen vuoden poikkeuksellisen korkeaa lukua.

Tienkäyttäjärhmittäin tarkasteltuna Tuusulassa sekä Keravalla henkilövahinkoja tapahtui enemmän henkilöautoilijoille kuin keskimäärin Uudellamaalla ja koko maassa (kuva 8). Järvenpäässä puolestaan henkilövahinkoja tapahtui suurempi osuus jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille kuin Tuusulassa ja Keravalla tai koko maassa keskimäärin. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuu lisäksi tapaturmia, jotka jäävät onnettomuustilastojen ulkopuolelle. Tällaisia ovat esimerkiksi liukastumiset, jotka eivät ole liikenneonnettomuuksia.



Kuva 8: Kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjärhmittäin 2020–2024 (%). Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto.

Liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle taloudellisia seuraamuksia, jotka muodostuvat reaalityaloudellisista kustannuksista (esim. hoidosta aiheutuvat kustannukset) sekä yksilön hyvinvoinnin menetyksestä. Onnettomuuskustannuksia arvioitiin tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvojen (Väylävirasto 2024a) perusteella, jotka ovat vuoden 2022 hinnoissa. Kustannusarvio muutettiin vuoden 2024 rahan arvoon elinkustannusindeksiin perustuen. Laskelmissa huomioidaan tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet, vakavasti loukkaantuneet ja lievästi loukkaantuneet, joille kaikille on määritetty yksikkökustannukset vammatyypille ominaisten seuraamusten mukaisesti. Seudulla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista

yhteiskunnalle aiheutuu vuosittain keskimäärin noin 25 miljoonan euron kustannukset. Liikenneturvallisuuden parantamisella voidaan vähentää siis inhimillisen kärsimyksen lisäksi aiheutuvia kustannuksia.

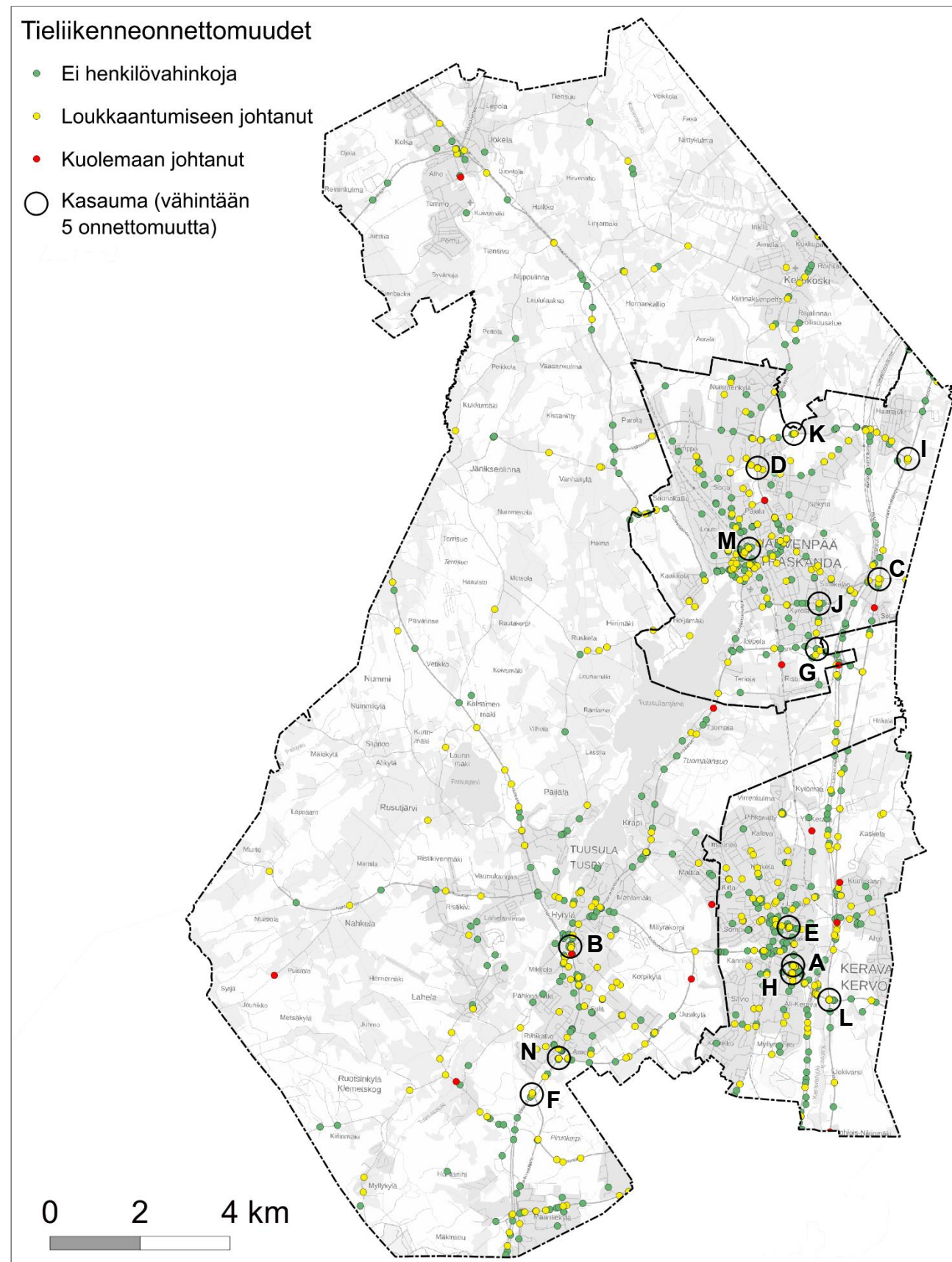


Kuva 9: Eniten liikenneonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu henkilöautoilijoita, mutta onnettomuuksia sattuu runsaasti myös kävelijöille ja pyöräilijöille (Liikenneturva / Nina Mönkkönen).

Työssä tarkasteltiin poliisin tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksien ilmoitettuja tapahtumapaikkoja, minkä perusteella tunnistettiin onnettomuuksien kasaumapaikkoja. Seudulla havaittiin 43 kohdetta, joissa on tapahtunut vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tai vähintään viisi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Taulukossa 1 ja kuvassa 10 on esitetty onnettomuusmäärältään merkittävimmät kasaumapaikat, joissa on tapahtunut vuosina 2019–2023 yhteensä vähintään viisi onnettomuutta.

Taulukko 1: Järvenpään, Keravan ja Tuusulan tieliikenneonnettomuuskasaumat 2019–2023, joissa on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta yhteensä (pois lukien hirvieläinonnettomuudet).

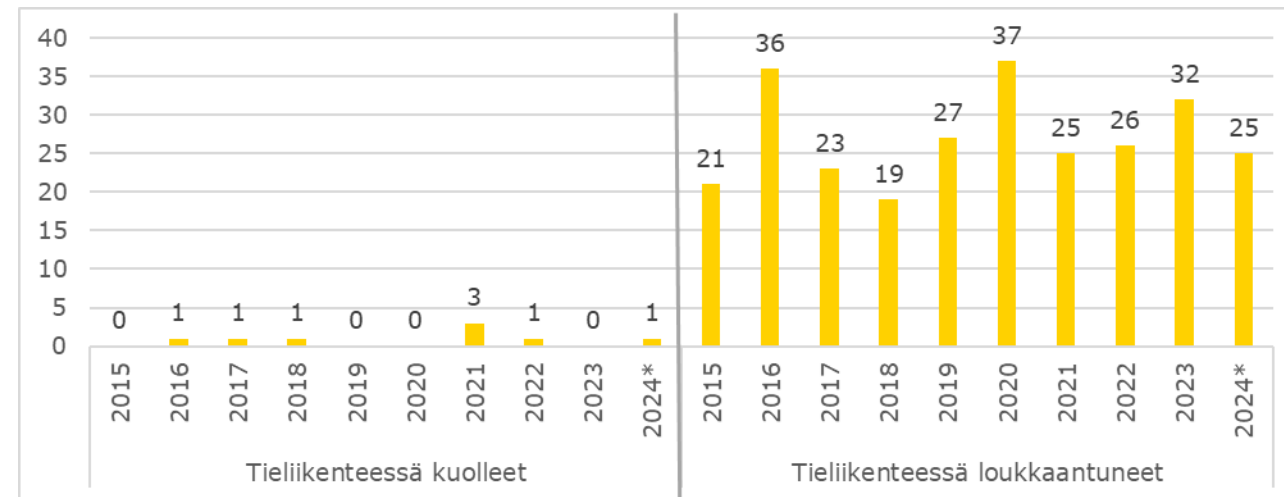
ID	Kohteen nimi	Kunta	Maantie, katu	Henkilö vahinkoon joht. onn.	Omaisuus vahinkoon joht. onn.	Yhteensä 2019 2023
A	Mt 148 (Keravantie) / Alikeravantie liikennevaloliittymä	Kerava	Maantie, katu	2	8	10
B	Kt 45 / mt 145 (Tuusulanväylä) / Kievarinportti kiertoliittymä	Tuusula	Maantie, katu	2	7	9
C	Mt 140 (Vanha Lahdentie) / mt 146 (Sipoontie) / Sipoontie kiertoliittymä	Järvenpää	Maantie, katu	6	2	8
D	Mt 1456 (Pohjoisväylä) / Jäppilänkatu / Laurilantie liikennevaloliittymä	Järvenpää	Maantie, katu	3	4	7
E	Sibeliuksentie / Lintulammenkatu / Sampolankatu liikennevaloliittymä	Kerava	Katu	2	5	7
F	Kt 45 / mt 11556 (Vanha Tuusulantie) liikennevaloliittymä	Tuusula	Maantie	2	5	7
G	Mt 145 (Pohjoisväylä) / mt 1456 (Pohjoisväylä) / Ainolanväylä / Riffikatu kiertoliittymä	Järvenpää	Maantie, katu	1	5	6
H	Alikeravantie / Peltomäenkatu liittymä	Kerava	Katu	4	2	6
I	Mt 140 (Vanha Lahdentie) / mt 1452 (Kartanoväylä) liittymä	Järvenpää	Maantie	2	3	5
J	Mt 1456 (Pohjoisväylä) / Sipoontie liikennevaloliittymä	Järvenpää	Maantie, katu	2	3	5
K	Mt 1452 (Vähänummentie) / Vanha Valtatie liittymä	Järvenpää	Maantie, katu	2	3	5
L	Mt 140 (Lahdentie) / mt 148 (Keravantie) liikennevaloliittymä	Kerava	Maantie	2	3	5
M	Myllytie / Pajalantie liikennevaloliittymä	Järvenpää	Katu	1	4	5
N	Kt 45 / mt 11466 (Tuusulan Itäväylä) liikennevaloliittymä	Tuusula	Maantie	1	4	5



Kuva 10: Koko seudun tieliikenneonnettomuudet kartalla ja vähintään 5 onnettomuuden kasaumat korostettuna, jotka listattu taulukossa 1.

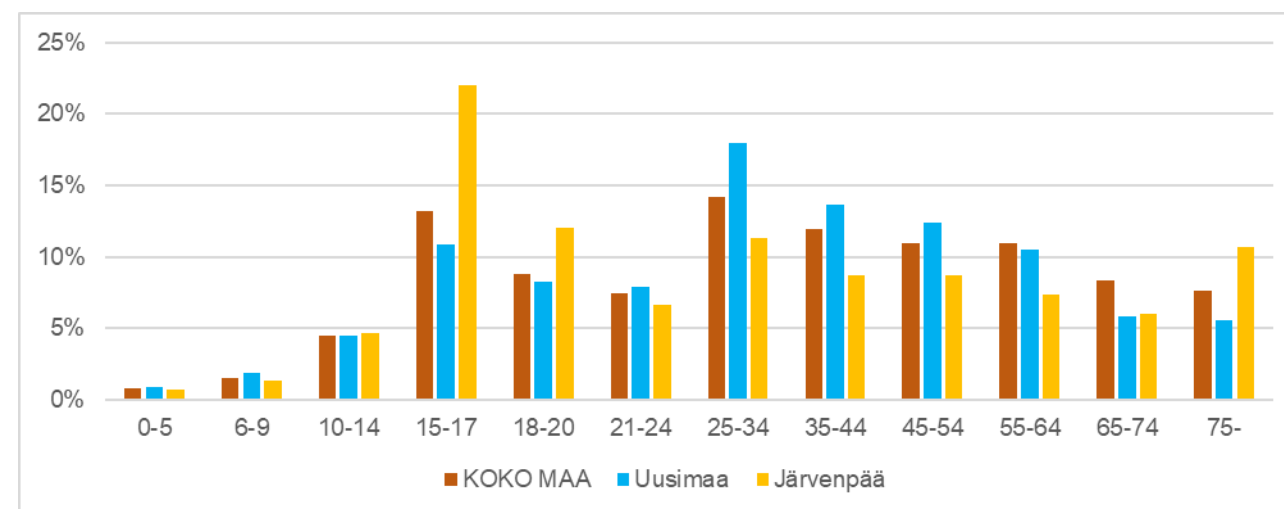
Järvenpään tieliikenneonnettomuudet

Järvenpäässä on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana (2020–2024) viisi tieliikennekuolemaa ja 145 henkilöä on loukkaantunut tieliikenteessä (kuva 11). Asukasmäärään suhteutettuna henkilövahinkojen lukumäärä Järvenpäässä ei poikkea koko Uudenmaan alueen keskiarvosta.

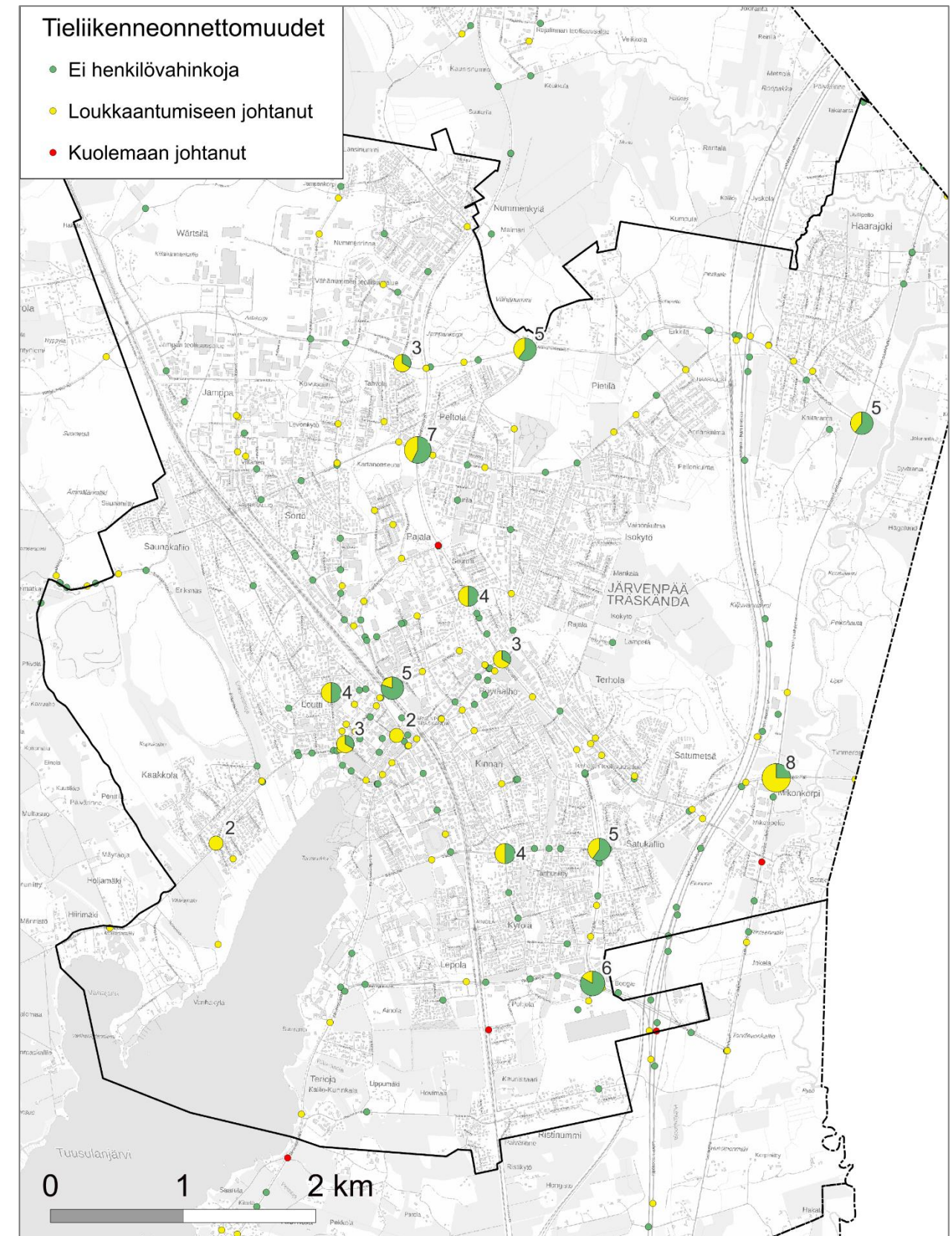


Kuva 11: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet Järvenpäässä 2015–2024. * Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakotieto.

Merkille pantavaa on se, että Järvenpäässä jopa viidesosa (22 %) henkilövahinko-onnettomuuksien uhreista oli nuoria (15–17-vuotiaita). Tämä on suurempi osuus kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin (kuva 12).



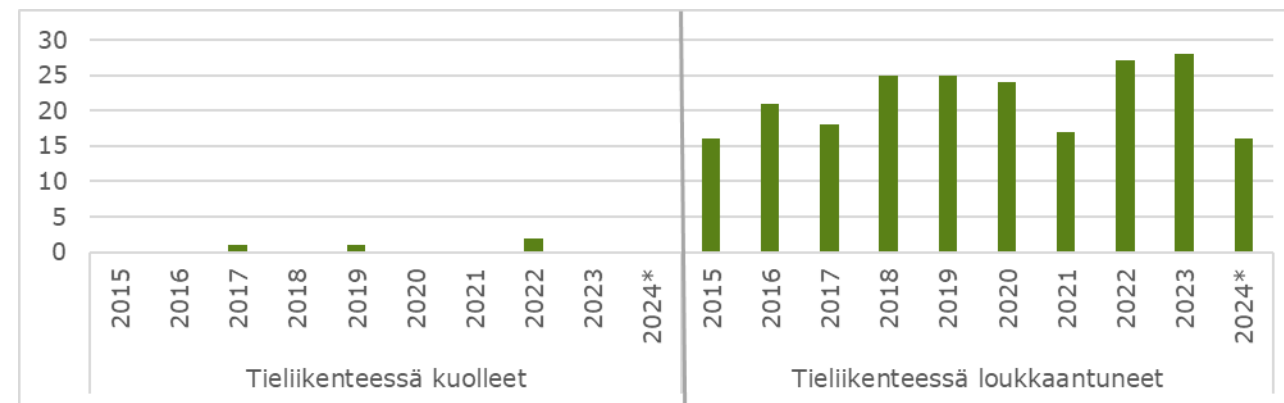
Kuva 12: Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma (%) ikäryhmittäin Järvenpäässä 2020–2024. Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakotieto.



Kuva 13: Tieliikenneonnettomuudet Järvenpäässä vuosina 2019–2023. Vähintään kahden onnettomuuden kasaumapaikat korostettuna ympyrädiagrammeilla, joissa esitetty onnettomuuksien jakauma vakavuuden mukaan sekä lukumäärä yhteensä.

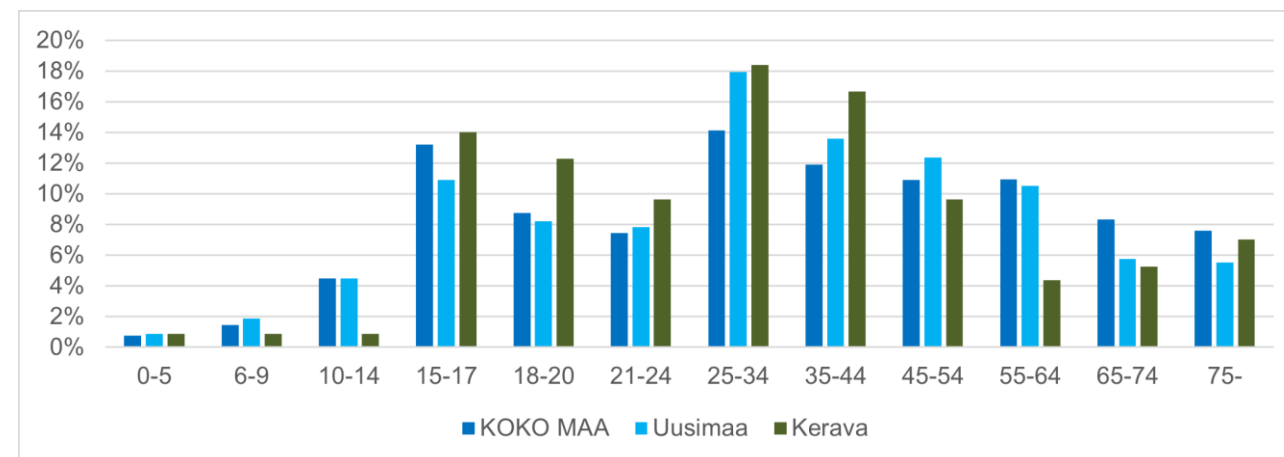
Keravan tieliikenneonnettomuudet

Keravalla on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana (2020–2024) kaksi tieliikennekuolemaa ja 112 henkilöä on loukkaantunut tieliikenteessä (kuva 15). Asukasmäärään suhteutettuna henkilövahinkojen lukumäärä Keravalla ei poikkea koko Uudenmaan alueen keskiarvosta. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Keravalla on tapahtunut liikennekuolemia vain kolmena vuotena.

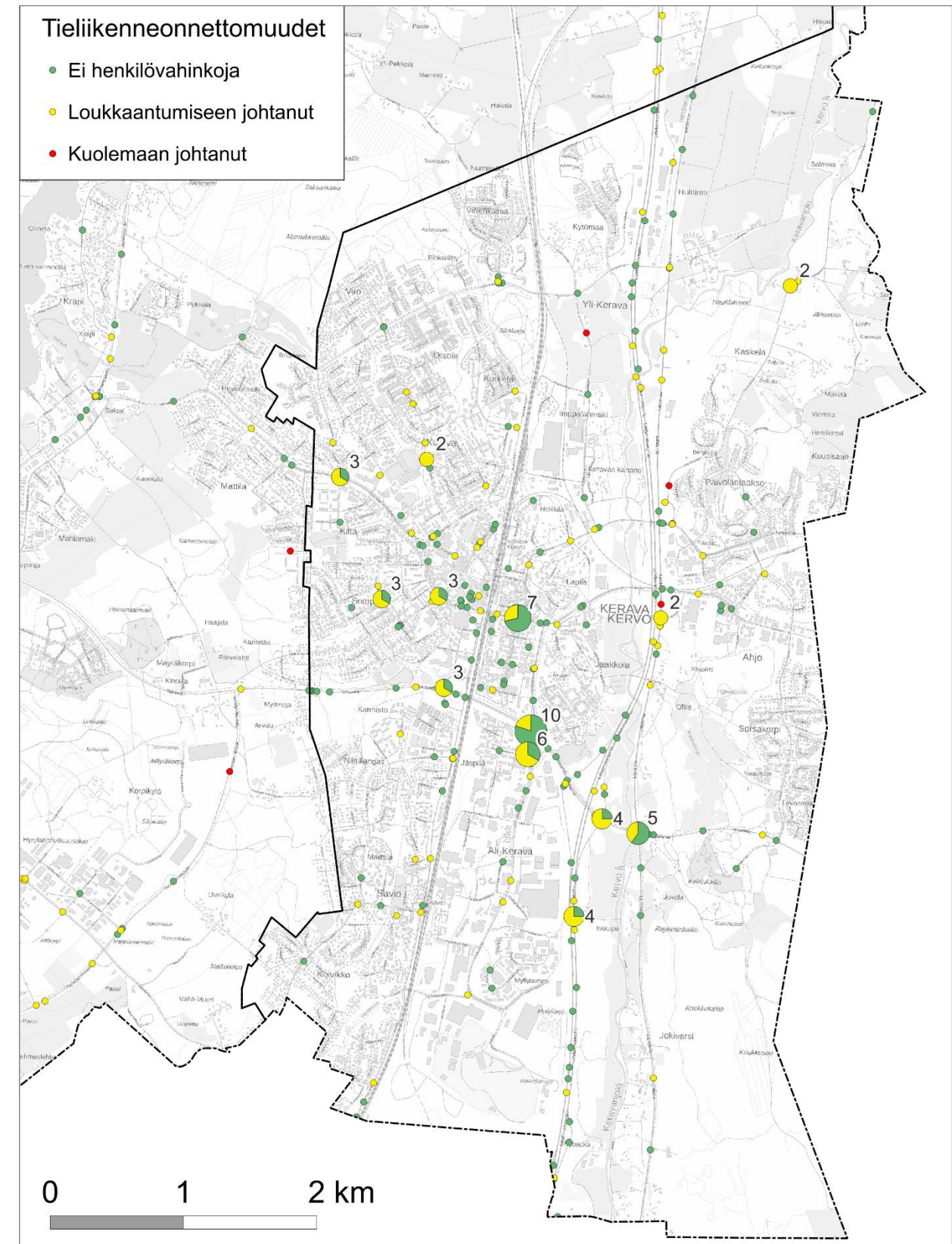


Kuva 15: Tieliikenteessä kuolleet ja loukaantuneet Keravalla 2015–2024. * Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto.

Henkilövahinkojen uhrien ikäjakauma viimeisen viiden vuoden onnettomuuksissa ei poikkea merkittävästi Uudenmaan ja koko maan keskiarvosta (kuva 16). Henkilövahinko-onnettomuuksien uhreista 18–44-vuotiaita oli kunnan asukaslukuun suhteutettuna suurempi määrä kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin.



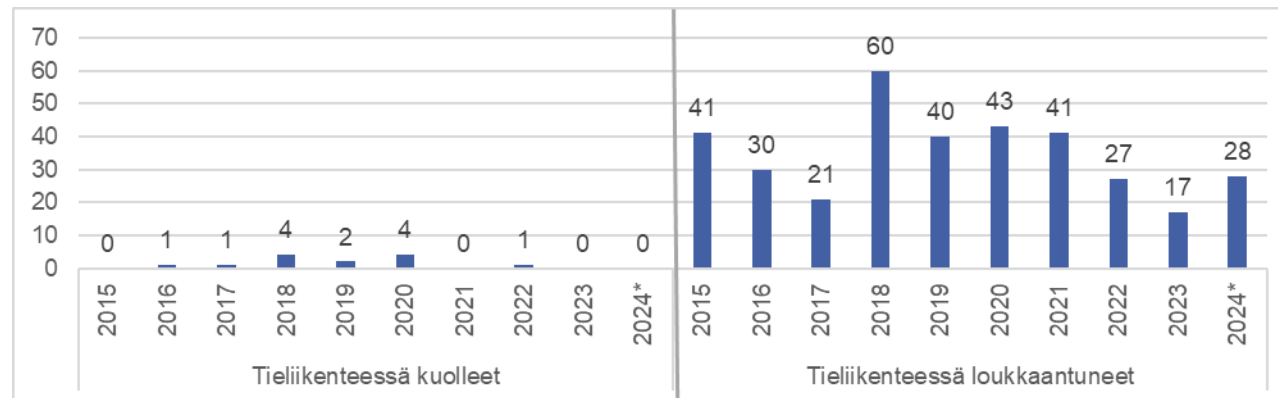
Kuva 16: Tieliikenteessä kuolleiden ja loukaantuneiden jakauma (%) ikäryhmittäin Keravalla 2020–2024. Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto.



Kuva 14: Tieliikenneonnettomuudet Keravalla vuosina 2019–2023. Vähintään kahden onnettomuuden kasaumapaikat korostettuna ympyrädiagrammeilla, joissa esitetty onnettomuuksien jakauma vakavuuden mukaan sekä lukumäärä yhteensä.

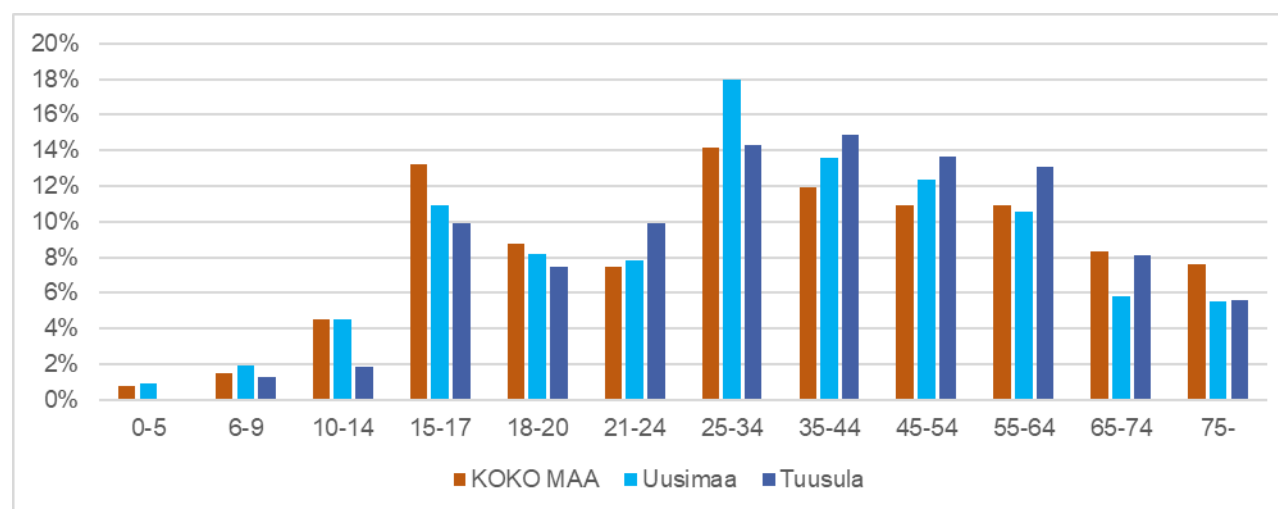
Tuusulan tieliikenneonnettomuudet

Tuusulassa on tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana (2020–2024) viisi tieliikennekuolemaa ja 156 henkilöä on loukkaantunut tieliikenteessä (kuva 17). Asukasmäärään suhteutettuna Tuusulassa henkilövahinkojen lukumäärä oli suurempi kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin.

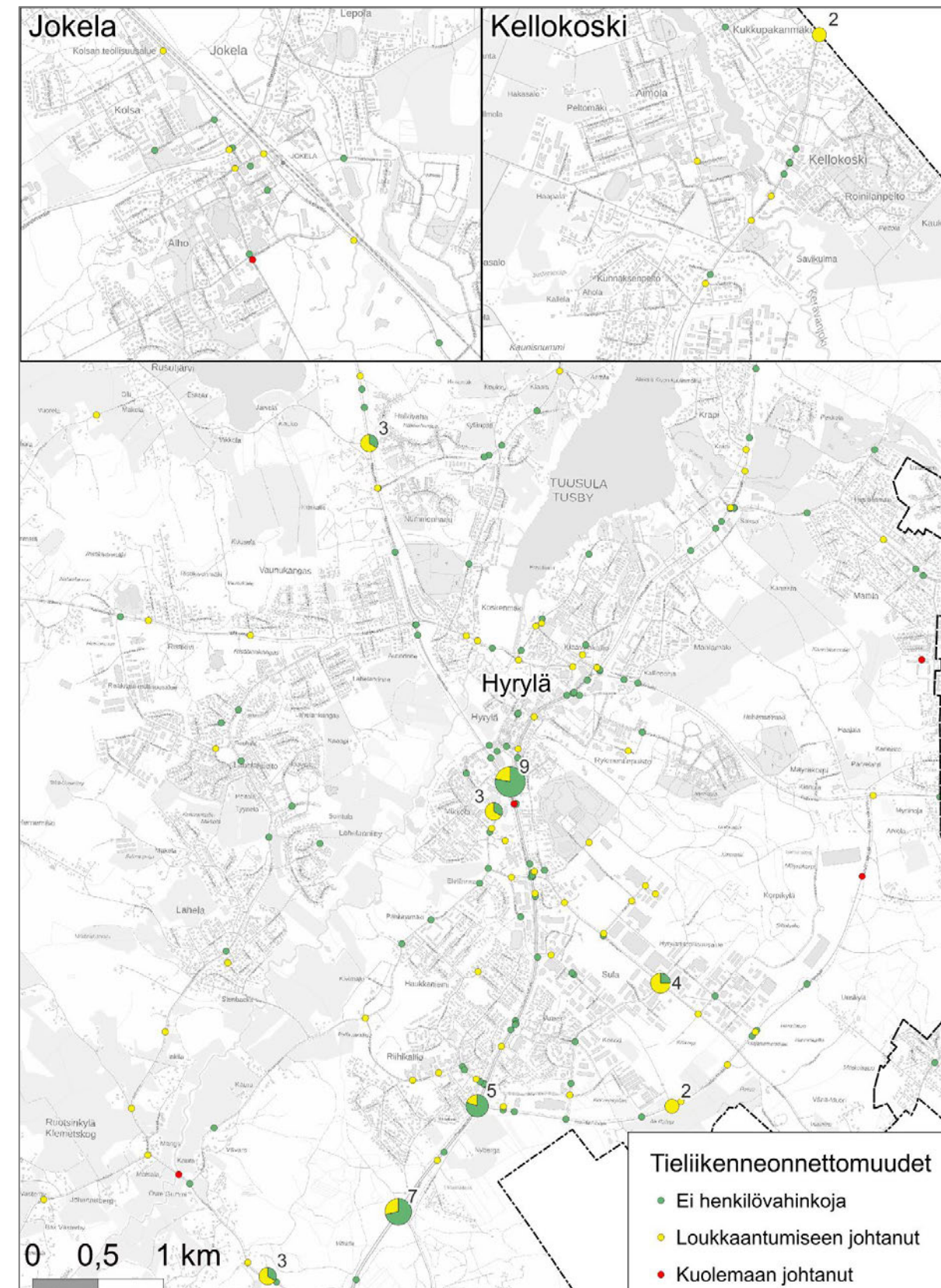


Kuva 17: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet Tuusulassa 2015–2024. * Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna henkilövahinkojen uhrien ikäjakauma ei poikkea merkittävästi Uudenmaan ja koko maan keskiarvosta (kuva 18). Tuusulassa henkilövahinko-onnettomuuksien uhreista 35–64-vuotiaita ja 21–24-vuotiaita oli kunnan asukaslukuun suhteutettuna suurempi määrä kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin.



Kuva 18: Tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden jakauma (%) ikäryhmittäin Tuusulassa 2020–2024. Vuoden 2024 osalta kyseessä on ennakkotieto.

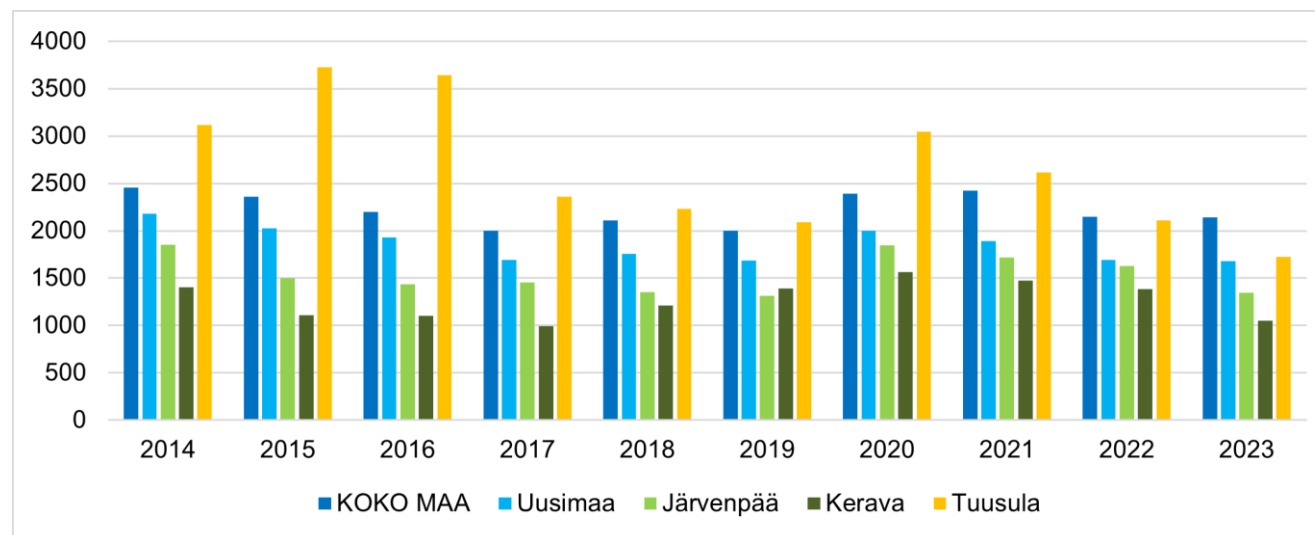


Kuva 19: Tieliikenneonnettomuudet Tuusulassa vuosina 2019–2023. Vähintään kahden onnettomuuden kasaumapaikat korostettuna ympyrädiagrammeilla, joissa esitetty onnettomuuksien jakauma vakavuuden mukaan sekä lukumäärä yhteensä.

Liikennerikokset ja turvavälineiden käyttö

Liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietona tarkasteltiin Poliisin liikennerikostilastoista (Tilastokeskus 2024b) keskeisiä tunnuslukuja tuoreimmalta tilastoitulta 10 vuoden ajanjaksolta 2014–2023. Tuusulassa on tilastoitu tällä ajanjaksolla jokaisena vuonna huomattavasti enemmän liikennerikoksia suhteessa väkilukuun kuin Järvenpäässä, Keravalla ja Uudellamaalla keskimäärin (kuva 20). Lisäksi törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia on Tuusulassa tilastoitu suhteessa väkilukuun selkeästi enemmän kuin Järvenpäässä ja Keravalla etenkin viimeisen viiden vuoden ajanjaksolla.

Järvenpäässä ja Keravalla liikennerikosten määrä suhteessa väkilukuun on ollut Uudenmaan keskiarvoa pienempi. Keravalla liikennerikosten määrä suhteessa väkilukuun on ollut useimpina vuosina hieman pienempi kuin Järvenpäässä. Törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia suhteessa väkilukuun on tilastoitu Keravalla ja Järvenpäässä useimpina vuosina hieman vähemmän kuin Uudellamaalla ja koko maassa keskimäärin. Liikennerikosten määrän kehityksessä suhteessa väkilukuun ei ole havaittavissa selkeää nousevaa tai laskevaa kehityssuuntaa.



Kuva 20: Liikennerikokset suhteessa asukaslukuun (rikokset / 100 000 as.) Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa sekä koko maassa ja Uudellamaalla keskimäärin viimeisen 10 vuoden (2014–2023) ajanjaksolla. (Tilastokeskus 2024)



Kuva 21. Liikennerikokset voivat olla esimerkiksi ylinopeuden ajamista tai muita liikennesääntöjen rikkomisia (Ramboll Finland Oy)

Rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten lukumäärä suhteessa väkilukuun on viimeisen 10 vuoden aikana ollut seudun kunnissa likimain samalla tasolla kuin joko Uudellamaalla tai koko maassa keskimäärin. Rattijuopumusten tai törkeiden rattijuopumusten lukumäärät suhteessa asukaslukuun ovat kaikissa kolmessa kunnassa samalla tasolla.

Turvavälineiden käyttöä selvitettiin Järvenpään, Keravan ja Tuusulan alueella liikkuvien liikenneturvallisuuskyselyn avulla. Suurin osa vastaajista kertoi käyttävänsä turvavyötä aina ajaessaan tai matkustaessaan autossa. Noin 62 % arvioi käyttävänsä aina lapsella turvaistuinta autossa matkustaessaan. Hieman yli puolet arvioi käyttävänsä aina kypärää pyöräillessään. Toisaalta yli 10 % arvioi, ettei käytä koskaan pyöräilykypärää pyöräillessään. Hieman alle puolet arvioi, että käyttää aina heijastinta pimeään aikaan liikkuessaan. Yhtä suuri määrä vastaajista kertoi käyttävänsä valoja pimeällä pyöräillessään.



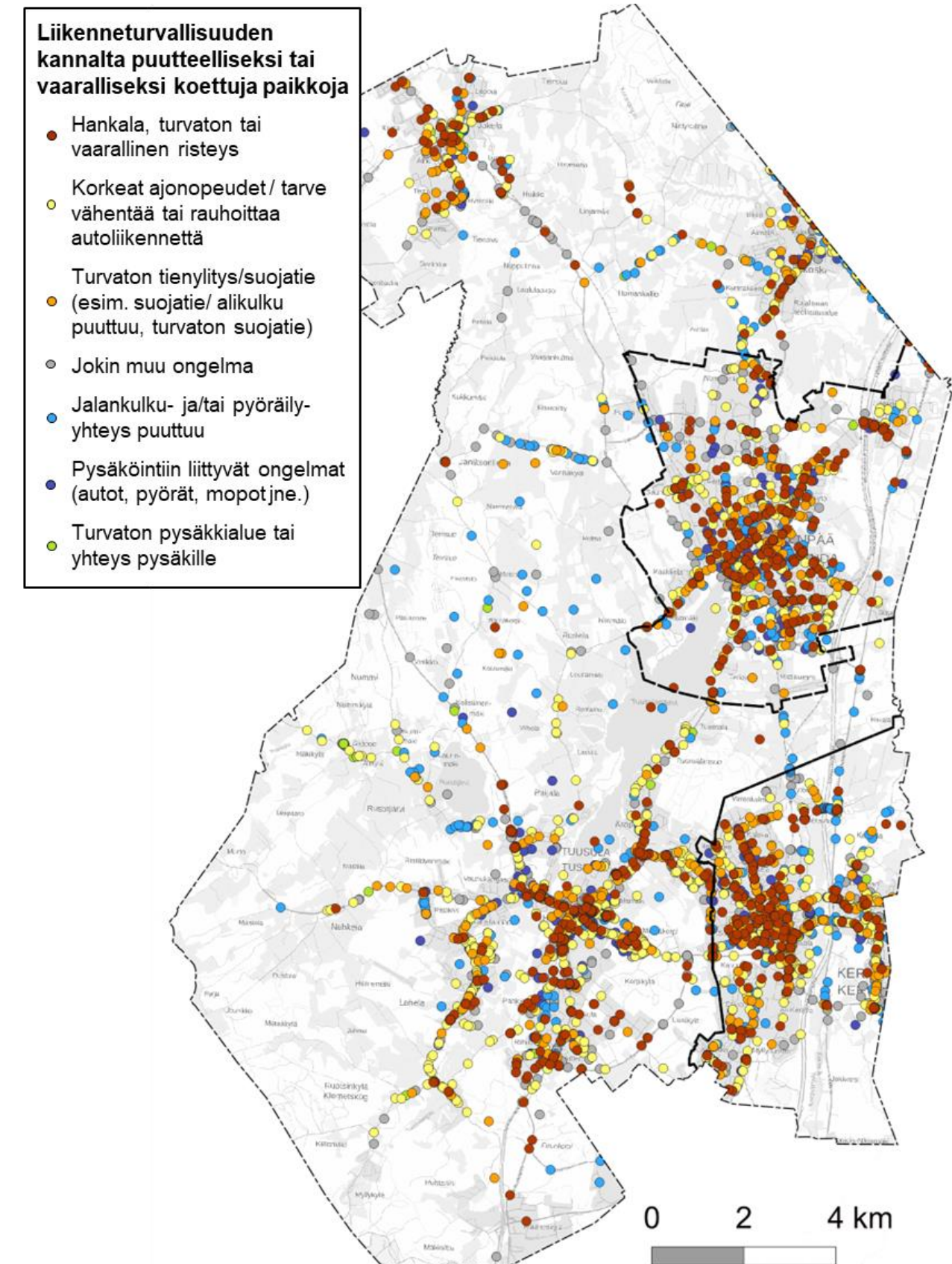
Kuva 22. Heijastimien ja pyöräilykypärän käyttö turvaa jalan ja pyörällä liikkumista (Liikenneturva / Nina Mönkkönen 2022).

Koettu liikenneturvallisuus

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan alueella liikkuvien kyselyssä selvitettiin kulkumuodoittain koettua liikenneturvallisuutta. Noin kaksi kolmasosaa kyselyn vastaajista koki seudulla liikkumisen erittäin tai melko turvalliseksi kävellessä, pyörällä, henkilöautolla tai joukkoliikenteellä kulkiessa. Yli neljäsosa vastaajista arvioi joukkoliikenteen olevan erittäin turvallista ja se arvioitiin muita kulkutapoja useammin erittäin turvalliseksi. Toisaalta henkilöauton matkustajana kulkemisen kokivat joko erittäin turvallisena tai turvallisena noin neljä viidestä vastaajasta, mikä oli suurempi osuus kuin muissa kulkumuodoissa. Melko turvattomaksi tai erittäin turvattomaksi koki pyöräilyn noin yksi kuudesosa vastaajista ja se oli suurempi osuus kuin muissa kulkumuodoissa.

Kyselyn tulosten perusteella yleisin rikkomus tai ongelma seudulla arvioitiin olevan ylinopeudet ja muut ajonopeuksiin liittyvät ongelmat. Lisäksi puhelimen käyttö tai muu tarkkaamattomuus, piittaamattomuus suojatiesäännöistä sekä polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajaminen sääntöjen vastaisesti tai häiritsevästi arvioitiin olevan ongelmia, jotka ovat yleistyneet viime aikoina tai joihin tulisi puuttua nykyistä tiukemmin.

Kyselyssä kartoitettiin liikenneympäristön ongelmakohteita ja koettuja vaara- paikkoja (kuva 23). Kartalle oli mahdollista merkitä valmiina annettuun luokitteluun perustuen turvattomia risteyskohtia (26 % vastauksista); kohteita, joissa on korkeat ajonopeudet (23 %); turvattomia tienylityskohtia tai suojateita (19 %); kohteita, joissa jalankulku- ja/tai pyöräily-yhteys puuttuu (9 %); kohteita, joissa on pysäköintiin liittyviä ongelmia (8 %); turvattomia pysäkkialueita (2 %) tai jokin muu ongelma (13 %). Lisäksi vastaajilta kysyttiin erikseen kohteita, joissa he ovat joutuneet liikenneonnettomuuteen tai läheltä piti -tilanteeseen jalan, pyörällä tai moottoriajoneuvolla kulkiessa. Toimenpideohjelman laatimisessa hyödynnettiin kyselyssä kerättyä aineistoa.



Kuva 23: Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettuja paikkoja kyselyn tulosten perusteella.

Järvenpäässä vaarallisena koettuja paikkoja

Kolme eniten kommentoitua kohdetta Järvenpäässä:

1) Sipoontie / Torpantie / Puistotie -liittymä, 34 vastaajaa

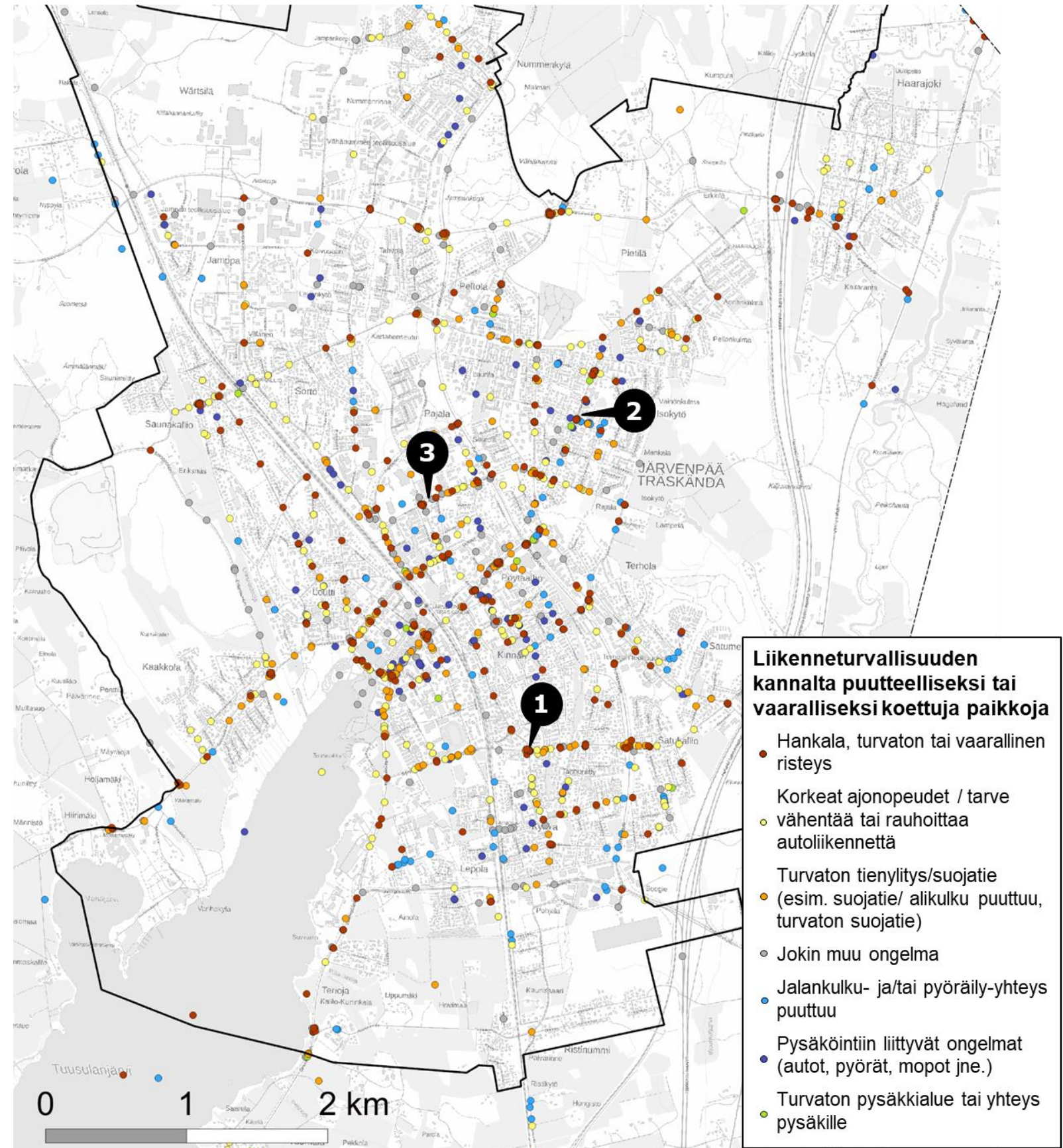
- ylinopeudet ja turvattomat suojatiet nelihaaraliittymässä

2) Kytötie, 26 vastaajaa

- ylinopeudet, huonot näkemät ja väistämismahdollisuutta tulkitaan väärin tasa-arvoisissa liittymissä, jalkakäytävä ja pyörätie puuttuu osittain

3) Kaskitie, 22 vastaajaa

- väistämismahdollisuutta tulkitaan väärin tasa-arvoisissa liittymissä, autoilijat eivät huomio jalankulkijoita ja pyöräliikennettä koulun läheisyydessä



Kuva 24. Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettuja paikkoja Järvenpäässä.

Keravalla vaarallisena koettuja paikkoja

Kolme eniten kommentoitua kohdetta Keravalla:

1) Kalevankatu, 36 vastaajaa

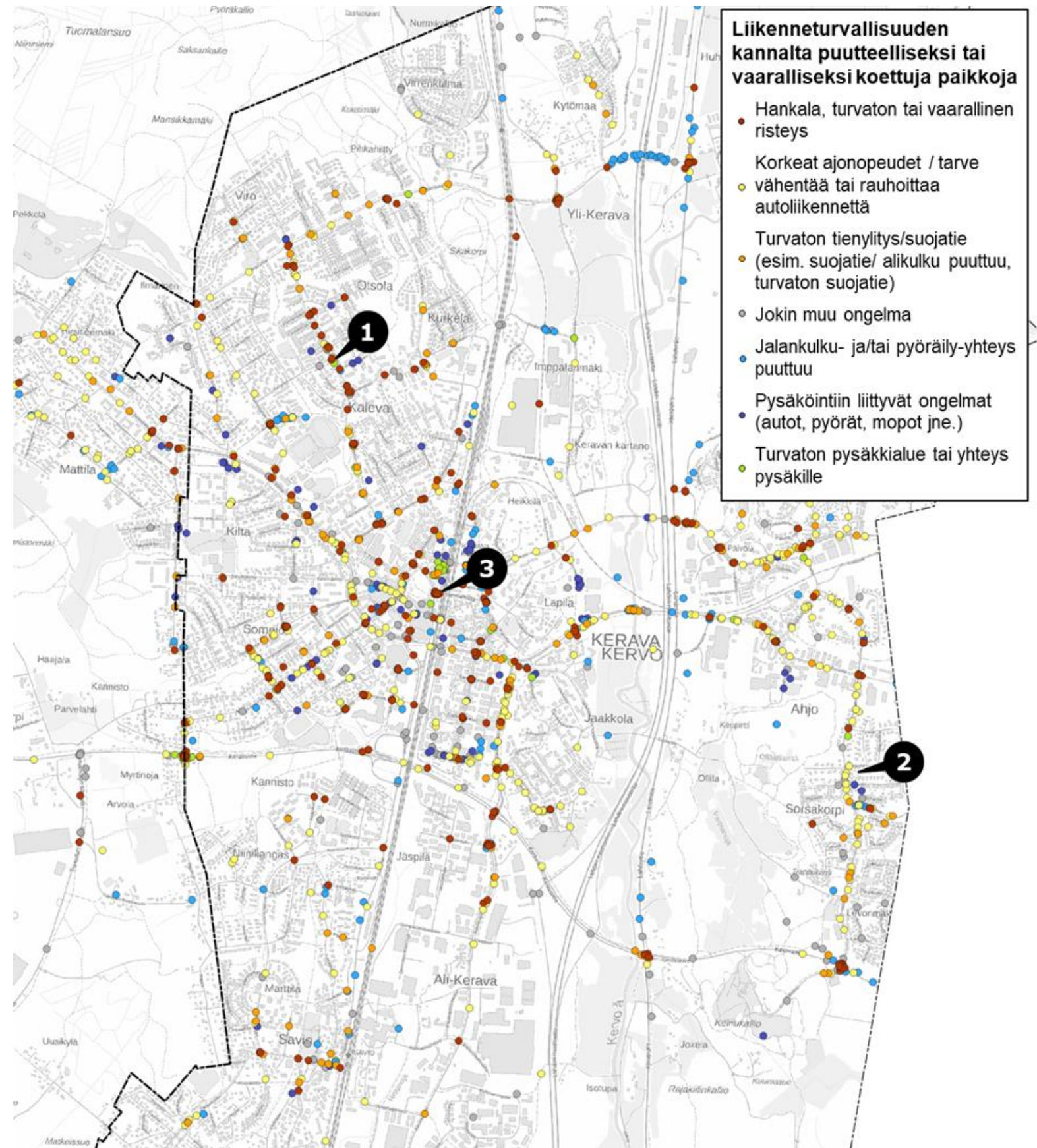
- ylinopeudet, turvattomat suojatiet, huonot näkemät tasa-arvoisissa liittymissä

2) Ratatie välillä Keravantie–Moukaritie, 34 vastaajaa

- ylinopeudet, vilkas liikenne ja runsaasti raskasta liikennettä

3) Asemantie / Asemansilta -liittymä, 29 vastaajaa

- vilkasliikenteinen tasa-arvoinen risteys, väistämisvelvollisuutta tulkitaan väärin

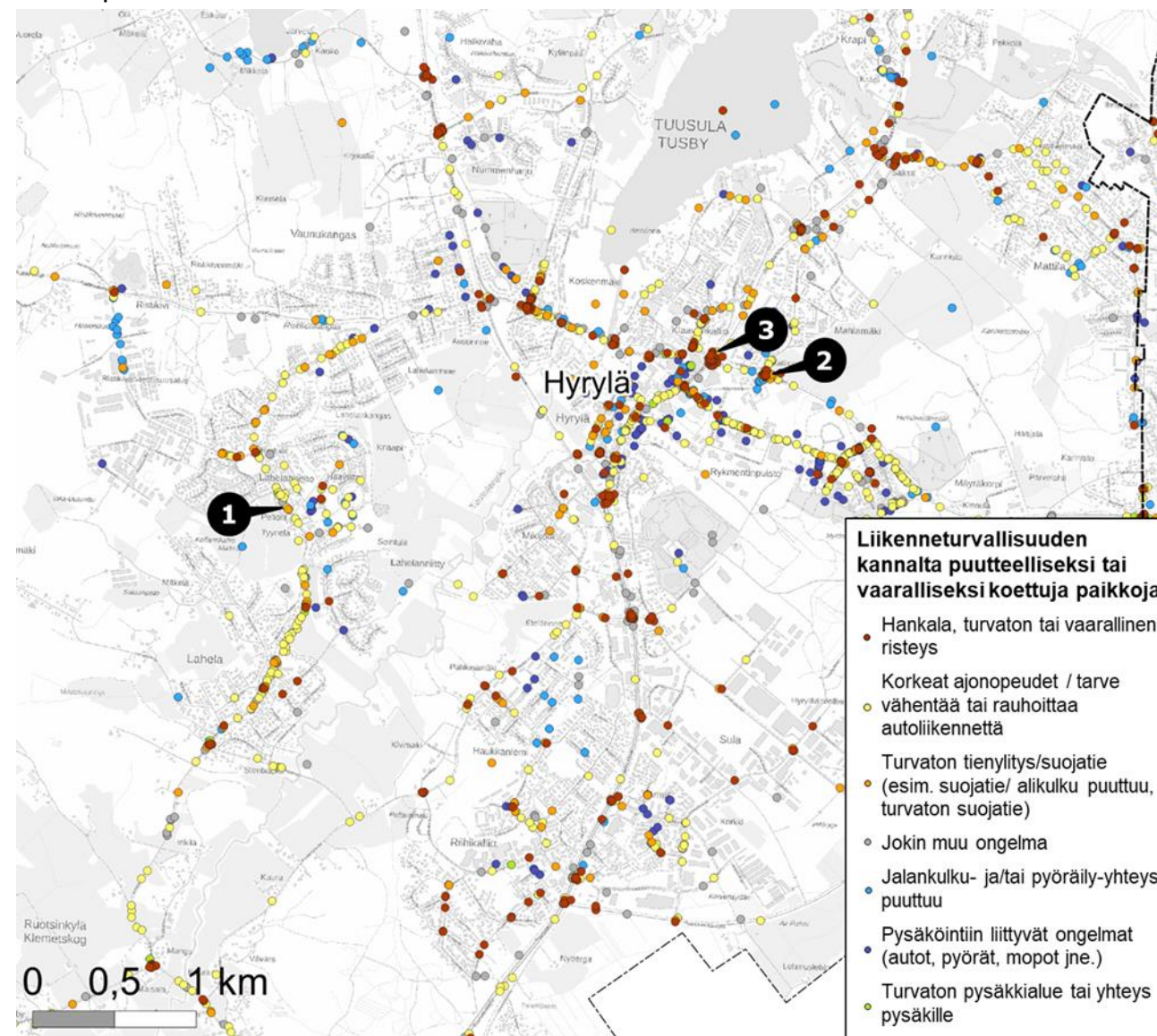


Kuva 25. Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettuja paikkoja Keravalla.

Tuusulassa vaarallisena koettu paikkoja

Kolme eniten kommentoitua kohdetta Tuusulassa:

- 1) **Lahelantie ja mt 11465 (Lahelantie) (linjaosuus ja liittymät), 86 vastaajaa**
 - ylinopeudet, runsaasti raskasta liikennettä, turvattomat suojatiet
- 2) **Mt 148 (Kulloontie) / Mahlamäentie / Klaavolantie -liittymä, 79 vastaajaa**
 - turvaton tienylitys koulureitillä (ei suojatietä tai alikulkua), korkeat ajonopeudet, vaarallinen risteys
- 3) **Mt 145 (Tuusulanväylä-Järvenpääntie) / mt 148 (Kulloontie) / Koskenmäentie -kiertoliittymä, 76 vastaajaa**
 - kiertoliittymän kaistajärjestelyitä ja väistämissääntöjä ei noudateta, korkeat ajonopeudet



Kuva 26. Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettu paikkoja Tuusulan Hyrylässä.



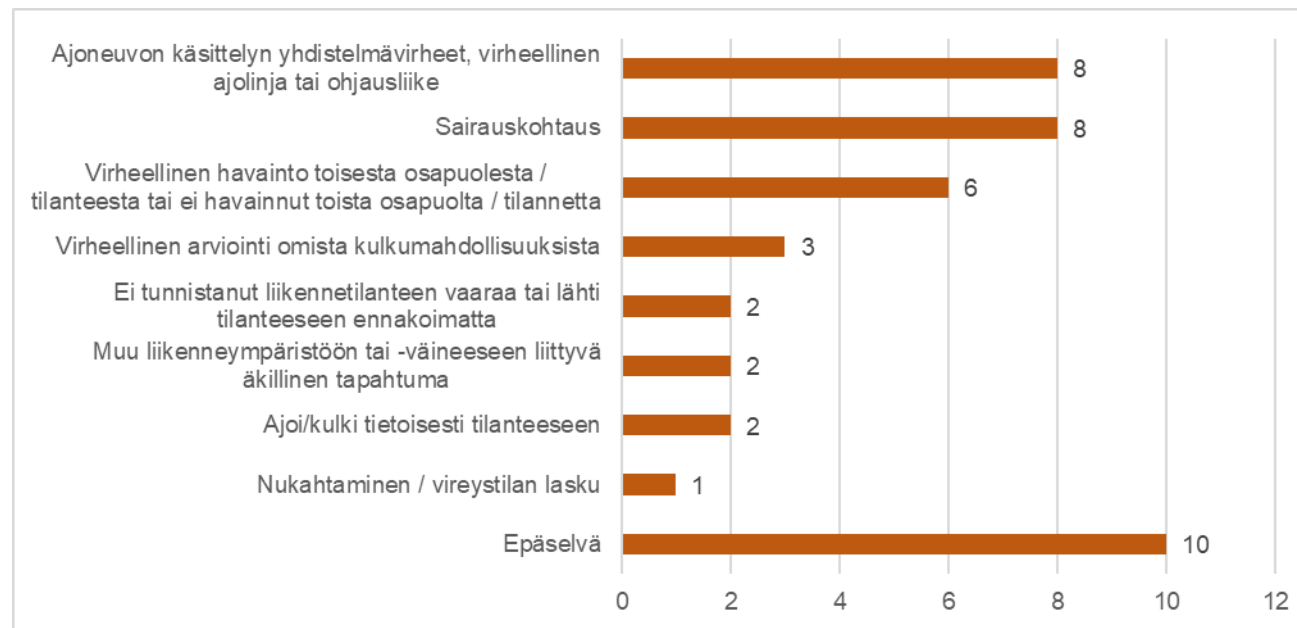
Kuva 27. Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettu paikkoja Tuusulan Jokelassa.



Kuva 28. Liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliseksi tai vaaralliseksi koettu paikkoja Tuusulan Kellokoskella.

Vakavat liikenneonnettomuudet ja niiden syyt

Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa on tapahtunut vuosina 2018–2022 yhteensä 42 vakavaa liikenneonnettomuutta, joissa on kuollut tai vammautunut vähintään yksi henkilö ja joita Onnettomuustietoinstituutti (OTI) on tutkinut. Tapauksista ja niiden taustatekijöistä saatiin liikenneturvallisuuksuunnitelman laadintaa varten OTI:sta kooste. Tietoja on hyödynnetty liikenneturvallisuuksuunnitelman laadinnassa taustatietona sille, millaisiin asioihin on tarpeen puuttua liikenneturvallisuutta edistettäessä, jotta vakavimpia onnettomuuksia voitaisiin pyrkiä estämään. Tutkituissa onnettomuuksissa pääaiheuttajan mukainen välitön riski on useimmiten ollut ajoneuvon käsittelyyn liittyvät virheet (19 %) tai sairauskohtaus (19 % tapauksista) (kuva 29). Sairauskohtausonnettomuuksia on ollut esimerkiksi vuonna 2023 valtakunnallisesti 17 % OTI:n tutkimista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Virheelliset havainnot osapuolesta tai tilanteesta ovat aiheuttaneet 14 % tapauksista. Jos tilanteessa on ollut pääaiheuttajan lisäksi toinen osapuoli, hän ei ole joko havainnut toista osapuolta tai tapahtumaa tai ei ole ehtinyt reagoimaan tilanteeseen.



Kuva 29: Välitön riski Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa vuosina 2018–2022 tapahtuneissa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa pääaiheuttajan mukaisesti (tutkittuja onnettomuuksia 42 kpl).



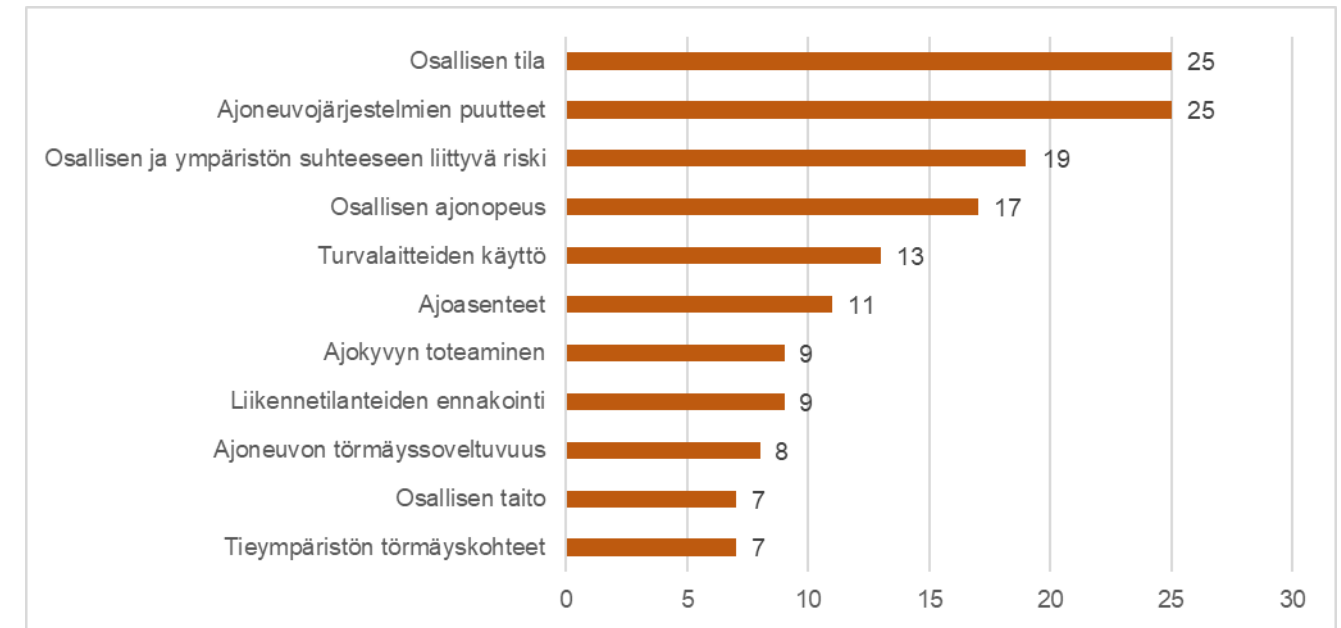
Kuva 30: Liikennettä Järvenpäässä (Järvenpään kaupunki / Kapina Oy).

Välittömien riskien lisäksi onnettomuuksien syntyyn voivat vaikuttaa monet muut riskitekijät. Lähes aina samassa onnettomuudessa yhdistyy useita riskitekijöitä, jotka yhdessä ovat aiheuttaneet onnettomuuden. Riskit on jaoteltu seuraavanlaisiin ryhmiin:

- Inhimillisiä tekijöitä on ollut mukana 97 %:ssa tutkituista onnettomuuksista: riskit liittyvät esimerkiksi osallisen toimintavalmiuksiin tai tilaan, tietoon tai taitoon, sosiaaliseen tilanteeseen tai ennakointiin ja tarkkaavaisuuteen.
- Liikkumisvälineeseen tai varusteisiin liittyviä riskejä on ollut mukana 94 %:ssa onnettomuuksista: tällaisia ovat esimerkiksi ajoneuvon ajo-ominaisuudet, erilaiset näkyvyyteen ja erottuvuuteen liittyvät tekijät ja turvalaitteet.
- Liikenneympäristöön liittyviä tekijöitä on ollut mukana 65 %:ssa onnettomuuksista: tällaisia ovat esimerkiksi liikenteenohjaukseen, tien kuntoon, näkemiin, valaistukseen ja keli- ja sääolosuhteisiin liittyvät riskit.
- Lainsäädäntöön ja liikennejärjestelmään liittyviä syitä on ollut mukana 35 %:ssa onnettomuuksista: esimerkiksi kuljettajia, ajoneuvoja ja turvalaitteita koskevat vaatimukset, ajokyvyn toteaminen ja nopeusrajoitukset.

Kuvassa 31 on esitetty Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa tapahtuneiden ja tutkittujen onnettomuuksien riskitekijöitä hienojakoisemmin kuin yllä kuvattu ryhmittely. Kuvassa ovat mukana 10 yleisintä yksittäistä riskitekijää. Yleisimpiä yksittäisiä riskitekijöitä ovat olleet osallisen tila ja ajoneuvojärjestelmien puutteet, jotka kumpikin ovat vaikuttaneet 25 onnettomuudessa, eli jopa 60 %:ssa tapauksista. Osallisen tilaan liittyvät riskitekijät ovat olleet esimerkiksi sairauskohtauksia, mielenterveyden ongelmia, alkoholin, huumeiden tai lääkkeiden vaikutuksen alla ajamista, väsymystä tai kiirettä. Ajoneuvojärjestelmien puutteet ovat olleet esimerkiksi vanhoista ajoneuvoista johtuvia puutteita ajonhallintajärjestelmissä, kaistavahdeissa ja törmäysvaroitussjärjestelmissä. Lisäksi lähes puolessa tapauksissa onnettomuuteen on laskettu vaikuttaneen tuttu tapahtumapaikka, joka on vähentänyt varovaisuutta (osallisen ja ympäristön

suhteeseen liittyvä riski) ja/tai osallisen ajonopeus. Melko vähäisesti onnettomuuksiin sen sijaan on tunnistettu olevan vaikutusta esimerkiksi tieympäristöllä ja sen törmäyskohteilla.



Kuva 31. TOP 10 taustariskitekijät Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa vuosina 2018–2022 tapahtuneissa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa (tutkittujen onnettomuuksien määrä 42 kpl).

Onnettomuustietoinstituutti (2023) on selvittänyt lisäksi vuosina 2012–2021 valtakunnallisesti tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden taajamaonnettomuuksien (n=445) taustatekijöitä ja tutkijalautakunta on esittänyt keinoja, joilla näitä onnettomuuksia olisi voitu välttää tai seurauksia lieventää. Tästä aineistosta on rajattu pois sairauskohtauksesta johtuneet onnettomuudet. Näistä vain osa on keinoja, joihin voidaan vaikuttaa seudullisissa liikenneturvallisuus-suunnitelmissa. Kunta ja ELY-keskus voivat vaikuttaa ajonopeuksien hillitsemiseen rakenteellisin keinoin, törmäysesteiden suojaamiseen kaiteilla, esteiden poistamiseen liikenneympäristöstä, liikennevalojen lisäämiseen ja liikennevalojen vaiheistuksen kehittämiseen. Tärkeitä tiedotus- ja valistusteemoja ovat muun muassa ennakoiva ajotapa, ajonopeudet sekä ajo- ja liikkumiskuntoon liittyvät riskit ja kuljettajien vastuu omasta ja muiden tielläliikkujien turvallisuudesta.

Liikenneturvallisuustyön nykytila ja kehittämistarpeet

Vuodesta 2014 alkaen Järvenpäässä ja Tuusulassa on toiminut seudullinen, konsulttipalveluna hankittu liikenneturvallisuuskordinaattori, jonka tehtävänä on auttaa kuntia liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa ja ideoinnissa poikkihallinnollisesti. Myös Keravalla oli liikenneturvallisuuskordinaattori, mutta vuodesta 2022 alkaen kaupunki on hoitanut itse liikenneturvallisuustyönsä koordinoitua.

Poikkihallinnolliset liikenneturvallisuustyöryhmät kokoontuvat säännöllisesti kaikissa kolmessa kunnassa. Niiden kautta jaetaan tietoa sekä ohjataan ja suunnitellaan kuntien ja sidosryhmien liikenneturvallisuustyötä. Työryhmät kokoontuvat noin neljä kertaa vuodessa. Työryhmiä hyödynnettiin vuosina 2024 ja 2025 liikenneturvallisuussuunnitelmaan liittyvien asioiden käsittelyssä. Esimerkiksi suunnitelman tavoitteista ja toimenpiteistä keskusteltiin ja niitä ideoitiin liikenneturvallisuustyöryhmissä ennen niiden käsittelyä suunnitelman ohjausryhmässä. Näin työryhmistä saatiin hyviä näkemyksiä liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi.

Liikenneturvallisuustyön tilannetta selvitettiin kuntien työntekijöiltä ja päätöksentekijöiltä suunnitelman laadinnan aikana. Kyselyyn saatiin 173 vastaajaa, jotka jakaantuivat melko tasan kuntien välillä. 60 prosenttia kyselyyn vastanneista luottamushenkilöistä arvioi, että kunnan tekemä työ liikenneturvallisuuden puolesta on melko hyvää, mutta kukaan ei arvioinut liikenneturvallisuustyötä erittäin hyväksi. Kolme neljästä luottamushenkilöstä näkee, että liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi pitäisi osoittaa resursseja nykytason verran tai hieman enemmän. Kenenkään mielestä resursseista ei tulisi karsia edes vähää.

Yli 70 prosenttia kyselyyn vastanneista kuntien työntekijöistä piti liikenneturvallisuustyön kehittämistä omalla toimialalla tärkeänä. Reilu kolmannes vastaajista edusti teknistä toimialaa tai kaupunkikehitystä, toinen kolmannes kasvatuksen ja opetuksen toimialaa ja loput vastaajat sijoittuivat muille hallinnonaloille kuten vapaa-ajan, hyvinvoinnin tai konsernihallinnon puolelle. Neljäsosalle vastaajista liikenneturvallisuustyö oli osa jokapäiväistä toimintaa, kun vajaa kolmannes vastanneista ei nähnyt liikenneturvallisuustyötä osana toimialan tai yksikön toimintaa. Etenkin muilla toimialoilla liikenneturvallisuustyön roolia ei joko koettu osaksi toimintaa tai roolia ei tunnustettu.

Suurin osa vastanneista ei kokenut tarvetta lisätuelle liikenneturvallisuustyössä, mutta noin viidennes kaipasi enemmän yhteistyötä. Joka kymmenes vastaaja kaipaili liikenneturvallisuusaiheisia materiaaleja tai koulutusta. Tuen tarve ei noussut kovin korkeaksi, mutta kyselyyn ei toisaalta vastannut kuin pieni osa kuntien työntekijöistä.



Kuva 32: Keravan kävelykatu (Keravan kaupunki / Aki Rask).

Visio ja tavoitteet

Liikenneturvallisuuden seudullinen visio

Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohti kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusvisio on, että *”Kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä”*.

Yhteiseksi seudulliseksi liikenneturvallisuuden visioksi on määritetty valtakunnallista visiota noudatellen:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä vuoteen 2035 mennessä.

Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa tavoitellaan nollavisiota valtakunnallista visiota aikaisemmin. Visio tarkoittaa, että seudulla tavoitellaan nollan tieliikennekuoleman ja nollan vakavan loukkaantumisen vakiintumista vuosittaiseksi liikenneturvallisuuden normaaliksi tilaksi vuoteen 2035 mennessä.

Valtakunnallisesta visiosta poiketen mukana ei ole kaikkia liikennemuotoja, vaan ainoastaan tieliikenne, sillä seudulla kunnat eivät käytännössä voi juurikaan vaikuttaa raide-, ilma- tai vesiliikenteen turvallisuuteen.



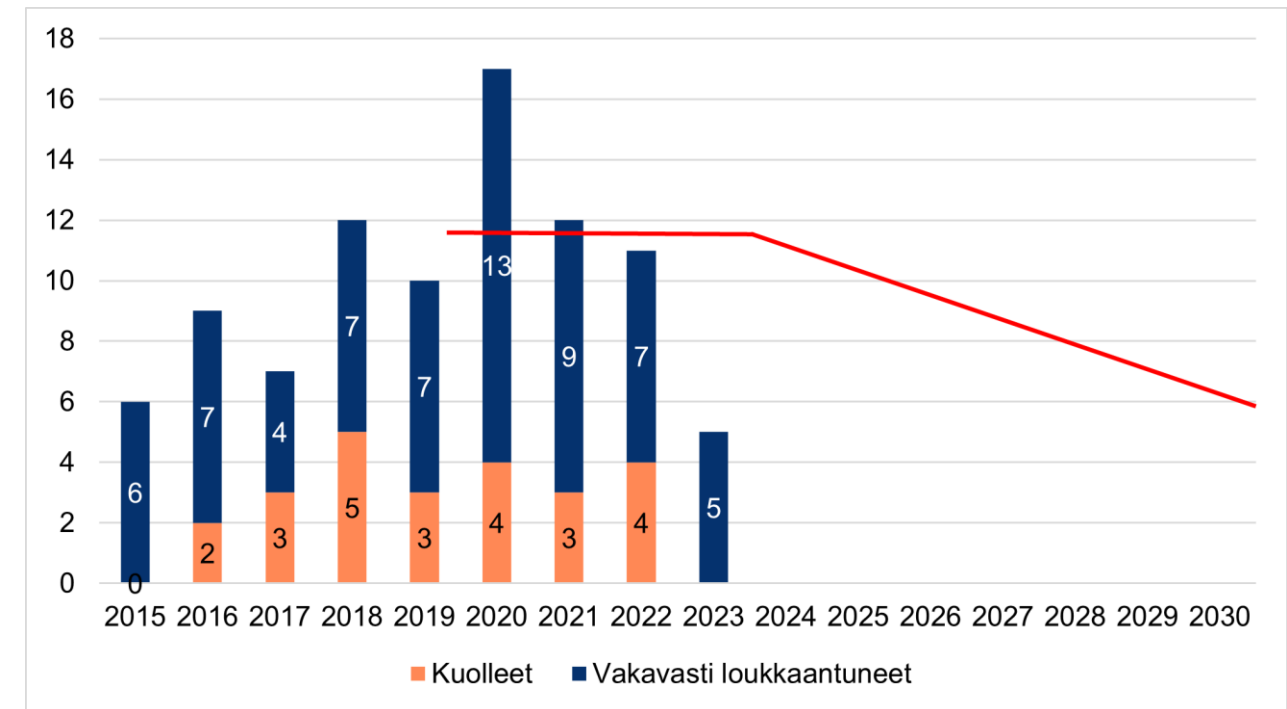
Kuva 33: Peltomaisemaa Tuusulassa (Tuusulan kunta / Antti Kallio) Kuvaaja Antti Kallio).

Määrälliset tavoitteet

Vision tueksi on asetettu lyhyemmän aikavälin määrällisiä tavoitteita, joiden avulla pystytään seuraamaan toiminnan vaikuttavuutta ja oikeansuuntaisuutta. Euroopan Unionissa nollavisioon (Vision Zero) liittyy myös Vallettan julistuksessa asetettu välitavoite, joka on liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Puolittamistavoitetta hyödynnetään Järvenpään, Keravan ja Tuusulan määrällisten tavoitteiden asettamisessa. Määrällisillä tavoitteilla tähdätään kohti liikenneturvallisuusvision toteutumista.

Kolmen kunnan yhteinen määrällinen tavoite on puolittaa tieliikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vuoteen 2030 mennessä. Lähtötaso on vuosien 2019–2023 keskiarvo.

Vuosina 2019–2023 Järvenpäässä on tapahtunut neljä liikennekuolemaa, Keravalla kolme ja Tuusulassa seitsemän. Vakavia loukkaantumisia on tapahtunut Järvenpäässä seitsemän, Keravalla 14 ja Tuusulassa 14. Yhteensä kuolemia tai vakavia loukkaantumisia koko seudulla on siis tapahtunut vuosina 2019–2023 keskimäärin noin 10 kpl vuodessa. Vuosi 2023 on viimeisin, jolta tunnetaan vakavaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä, minkä vuoksi tavoitteessa on käytetty tietoja vuoteen 2023 saakka. Liikennekuolemien määrä tunnetaan täysin, mutta loukkaantumisten osalta onnettomuustiedot ovat kuitenkin vaillinaiset, eikä virallinen onnettomuusaineisto sisällä kaikkia vakavaan loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia.



Kuva 34. Tieliikenteessä kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa vuosina 2015–2023. Punainen viiva kuvaa vuosien 2019–2023 osalta keskiarvoa ja vuodesta 2023 eteenpäin laskeva viiva tavoitetta tuleville vuosille.

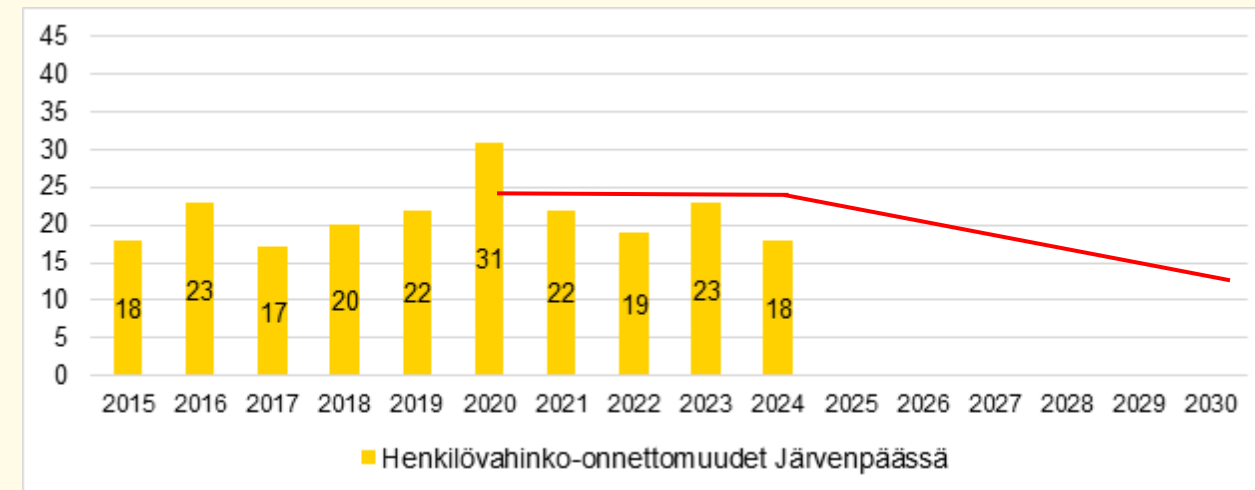
Lisäksi kunnille on määritetty omat määrälliset tavoitteet henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämisestä. Henkilövahinko-onnettomuudet sisältävät myös ne onnettomuudet, joissa on kuoleman tai vakavan loukkaantumisen sijasta voinut tapahtua ”vain” lievä loukkaantuminen. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä puolitetaan kaikissa kolmessa kunnassa vuoteen 2030 mennessä. Lähtötaso on vuosien 2020–2024 keskiarvo.

- Järvenpää: alle 12 onnettomuutta / vuosi
- Kerava: alle 9 onnettomuutta / vuosi
- Tuusula: alle 13 onnettomuutta / vuosi

Määrällinen tavoite henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämiseksi Järvenpäässä

Keskiarvo 2020–2024: 23 onnettomuutta vuodessa

Tavoite 2030: alle 12 onnettomuutta vuodessa

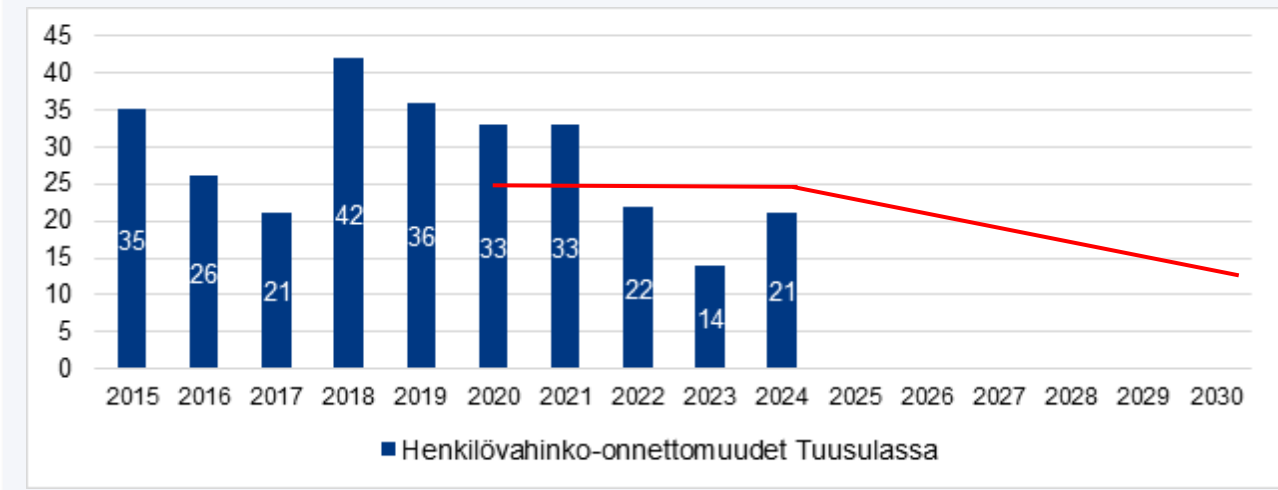


Kuva 35. Henkilövahinko-onnettomuudet Järvenpäässä vuosina 2015–2024. Viiva kuvaa keskiarvoa ja tavoitetta.

Määrällinen tavoite henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämiseksi Tuusulassa

Keskiarvo 2020–2024: 25 onnettomuutta vuodessa

Tavoite 2030: alle 13 onnettomuutta vuodessa



Kuva 37. Henkilövahinko-onnettomuudet Tuusulassa vuosina 2015–2024. Viiva kuvaa keskiarvoa ja tavoitetta.

Määrällinen tavoite henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämiseksi Keravalla

Keskiarvo 2020–2024: 17 onnettomuutta vuodessa

Tavoite 2030: alle 9 onnettomuutta vuodessa



Kuva 36. Henkilövahinko-onnettomuudet Keravalla vuosina 2015–2024. Viiva kuvaa keskiarvoa ja tavoitetta.



Kuva 38. Liikenneympäristöä Tuusulassa (Ramboll Finland Oy).

Laadulliset tavoitteet

Liikenneturvallisuuksuunnitelmatyössä määritettiin laadullisia tavoitteita, jotka ovat yleisiä kehittämistavoitteita tai linjauksia mm. eri kohderyhmien liikenneturvallisuuksustilanne huomioiden. Toimenpideohjelmassa kuvataan liikenneturvallisuuksun kehittämisen toimenpide-ehdotukset ja niiden vastuutahot.

1 Kehitetään tehokkaasti turvallista liikenneympäristöä (Safe System)

- Liikenneympäristöä parannetaan siten, että inhimilliset virheet eivät johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen liikenteessä
- Keskitytään liikenneympäristön parantamisessa asioihin, jotka ovat tehokkaimpia käytettyihin resursseihin nähden
- Huolehditaan, ettei kaavoituksessa tai palveluverkon muutoksien myötä synny turvatonta liikenneympäristöä

2 Kestävät kulkutavat ovat turvallisia

- Keskitytään parantamaan turvallista liikkumista jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- Pienennetään moottoriajoneuvoliikenteestä aiheutuvia riskejä ja haittoja muille liikkujille
- Iäkkäiden ja muiden erityisryhmien liikkumisen turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota

3 Lasten ja nuorten liikkuminen on turvallista

- Liikennekasvatusta tehdään varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle
- Mahdollistetaan lasten ja nuorten koulu- ja vapaa-ajan matkojen tekeminen turvallisesti ja kestävästi

4 Kuntalaiset liikkuvat vastuullisesti

- Vaikutetaan kuntalaisiin, jotta riskikäyttäytyminen ja piittaamattomuus liikennesäännöistä vähenee
- Tuetaan väylien ja yleisten alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa vastuullista ja turvallista liikkumistapaa
- Edistetään jaetun vastuun ajatusmallia, eli huomioidaan sekä liikennejärjestelmän suunnittelijoiden että tienkäyttäjien vastuu, ja korostetaan oman toiminnan merkitystä

5 Liikenneturvallisuuksutyö on aktiivista ja poikkihallinnollista

- Liikenneturvallisuuksutyö on osa kuntien toimintayksiköiden toimintaa
- Työtä tehdään yhteistyössä asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa sekä niitä osallistaen

Liikenneturvallisuuden tulevaisuus

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet nojaavat pitkälti liikenneturvallisuuden nykytilaan ja pyrkivät ratkaisemaan liikenneturvallisuudessa tarkasteluhetkellä esiintyviä haasteita ja ongelmakohtia. Liikenneturvallisuus on kuitenkin laaja yhteiskunnallinen ilmiö, johon vaikuttavat useat paitsi liikenteeseen niin myös koko yhteiskuntaan vaikuttavat ilmiöt ja kehityskulut. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi tulisi pyrkiä huomioimaan mahdollisuuksien mukaan ilmiöiden kehittyminen, jotta niihin pystytään valmistautumaan ja vaikuttamaan osin jo etupainotteisesti. Megatrendeistä liikenneturvallisuuteen vaikuttavat esimerkiksi väestön ikääntyminen, digitalisaatio, automaatio ja ilmastonmuutos. Liikenneturvallisuuden tulevaisuuden näkymiä on tarkasteltu esimerkiksi valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa, yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa ja ilmastonmuutoksen osalta valtioneuvoston selonteossa kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta (LVM 2022, Valtioneuvosto 2024, MMM 2023).

Suomen väestö ikääntyy, minkä vuoksi ikääntyneiden osuus tieliikenteessä kasvaa. Ikääntyneillä kuljettajilla on kokemusta liikenteessä toimimisesta, mutta toisaalta ikääntyneissä on enemmän niitä, joilla huomiokyky on heikentynyt, nopeasti muuttuvat tilanteet tuottavat vaikeuksia ja liikkeellelähdössä on hitautta. Esimerkiksi sairauskohtaukset ja tajunnan menetykset toistuvat ikääntyneiden liikenneonnettomuuksissa useammin kuin muun väestön kohdalla. Ikääntyneiden tienkäyttäjien keho ei onnettomuustilanteissa myöskään kestä samankaltaisia törmäysvoimia kuin nuoremman tienkäyttäjän.

Automaatioon ja teknologiaan liittyvä kehitys vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi ajoneuvoteknologian kehitys yhä autonomisemmaksi ja kuljettajaa entistä enemmän tukevaksi voi vähentää inhimillisiä virheitä ja lieventää virheiden seurauksia. Myös erilaiset ajoterveyttä ja kuljettajan tilaa valvovat järjestelmät voivat kehittyessään tukea esimerkiksi sairaskohtaustilanteissa. Kehitys

on mahdollistanut osaltaan kuolemantapauksien ja vakavien onnettomuuksien vähentymisen jo nyt. Tulevaisuudessa automaatio kehittyy yhä asteittain, ja vielä pitkään liikenteessä liikkuu sekä ihmisten että automaation yhdessä ohjaamaa liikennettä. Pitkällä aikavälillä lähes kokonaankin autonominen liikenneympäristö ajoneuvojen osalta voi tulla ajankohtaiseksi. Teknologian ja automaation yleistymisen nostaa myös kyberturvallisuuden merkitystä: jos kyberturvallisuutta ei ole huomioitu riittävällä tavalla, voi sillä olla liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia.



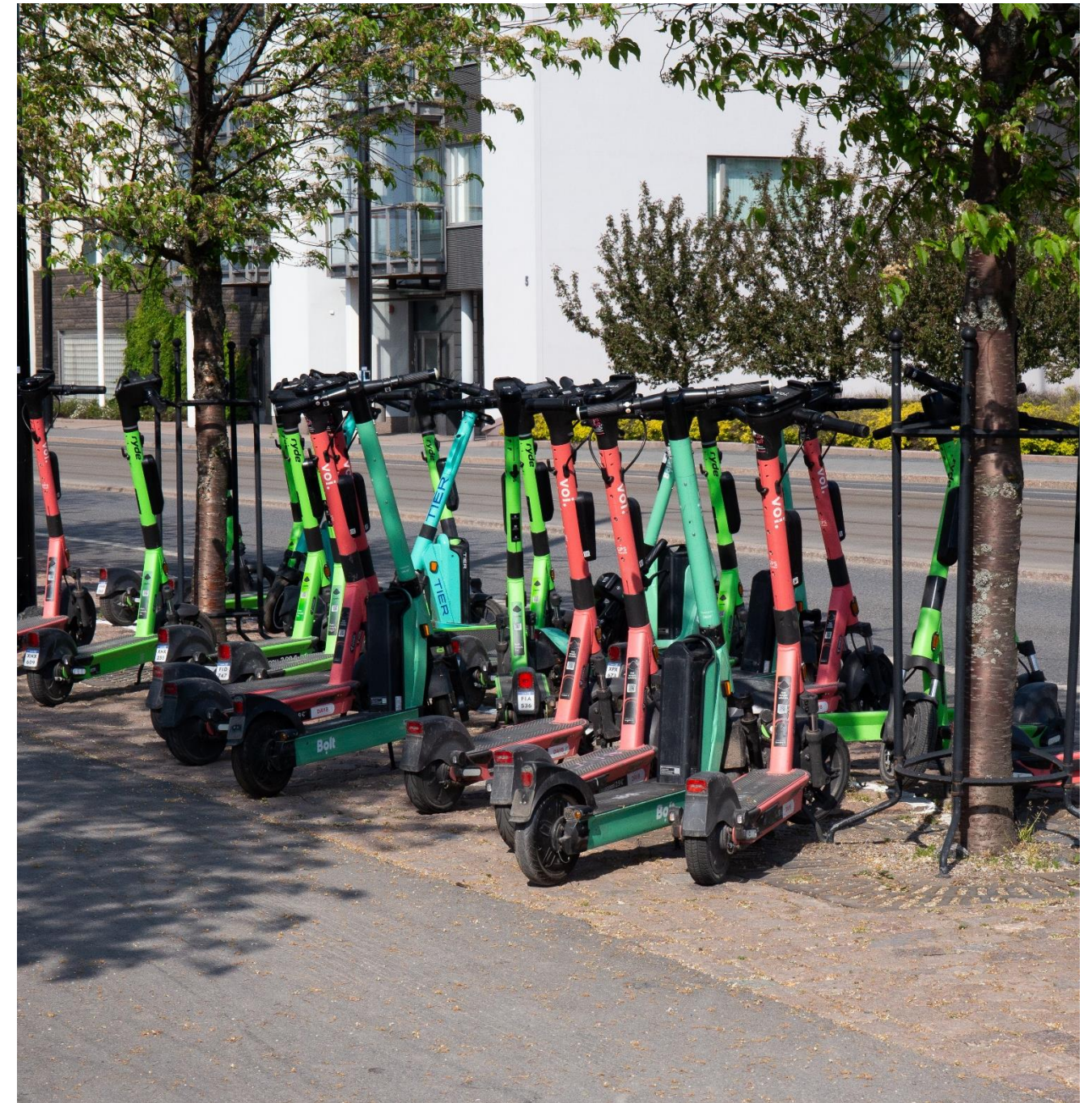
Kuva 39. Liikenteessä liikkuu yhä enemmän ikäihmisiä sekä auton ratissa että muilla kulkutavoilla (Liikenneturva / Nina Mönkkönen).

Liikkumisen uudet muodot tuovat myös haasteita liikenneturvallisuuden parantamiselle. Viime aikojen esimerkki tästä ovat sähköpotkulaudat, joiden suosio on kasvanut voimakkaasti ja nopeasti. Mikroliikkumisvälineiden käyttö on turvallista, kun niitä käytettäessä toimitaan liikennesääntöjen mukaisesti, huomioidaan muut tienkäyttäjät, ajetaan päihteettömästi ja osataan hallita laitetta. Kuitenkin uusien mikroliikkumisvälineiden erittäin nopean yleistymisen vuoksi niiden sääntely on jäänyt jälkeen ja liikenneturvallisuutta heikentäviä toimintatapoja on päässyt syntymään. Mikroliikkumisen turvallisuuden parantamiseen tähtäävä lainsäädäntöesitys on tulossa voimaan vuoden 2025 aikana, ja voimaantullessaan se esimerkiksi asettaa mikroliikkumisvälineiden kuljettamiseen 0,5 promillen rajan ja mahdollistaa kunnille palveluntarjoajien ohjaamisen mikroliikenneluvan avulla.

Ilmastonmuutos ja sään ääri-ilmiöt voivat aiheuttaa vakavia haittoja liikkumiseen tai onnettomuuksia, heikentää infrastruktuurin palvelutasoa sekä muuttaa liikenneolosuhteita erityisesti talvella. Esimerkiksi teiden ja katujen talvikunnossapidon käytäntöjä voidaan joutua muuttamaan ja liukkaudentorjunnan tarve voi kasvaa. Muuttuvien sääolosuhteiden sekä ääri-ilmiöiden vaikutuksiin on varauduttava ja sopeuduttava myös liikenneturvallisuustyössä.

Kokonaisturvallisuus on nostettu uudessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa strategiaan linjauksiin vuosille 2026–2037. Kokonaisturvallisuuden varmistamisella yhteiskunnan elintärkeät toiminnot turvataan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoiminnalla kaikissa olosuhteissa ja kaikilla tasoilla. Kriittiset liikenneverkot ja -palvelut kuuluvat elintärkeisiin toimintoihin. Uhkia, jotka vaikuttavat liikkumiseen ja liikenneympäristöön, ovat esimerkiksi tieto- ja viestintäverkkojen ja palveluiden häiriöt, laajat onnettomuustilanteet, kuljetusten jatkuvuuden häiriöt sekä energiahuollon häiriöt. Kunnissa erilaisiin turvallisuusuhkiin on varauduttu

valmiussuunnitelmilla ja yleistä turvallisuutta kehitetään turvallisuussuunnitelmilla. Liikenneturvallisuuden kehittämällä vaikutetaan myös kokonaisturvallisuuteen.



Kuva 40. Sähköpotkulaudat ovat esimerkki uudesta kulkutavasta, jolla on kätevyyden lisäksi liikenneturvallisuusvaikutuksia (Ramboll Finland Oy).

Toimenpideohjelma

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi liikenneturvallisuussuunnitelman tärkein kokonaisuus on tulevaisuuteen tähtäävä, kokonaisvaltainen ja konkreettinen toimenpideohjelma. Toimenpideohjelma on jaettu kolmeen kokonaisuuteen, jotka on avattu tarkemmin kohdassa ”Toimenpideohjelman rakenne”. Toimenpideohjelma lähtee siitä, että koko seudulla saadaan ylläpidettyä aktiivista ja hyvää liikenneturvallisuustyötä eri hallinnonaloilla sekä kehitettyä niitä painopisteitä, jotka ovat suunnitelmaprosessin aikana nousseet kuntien työntekijöiden, päätöksentekijöiden ja asukkaiden näkökulmissa esille. Liikenneturvallisuussuunnitelma ei ole muista ohjelmista tai strategioista erillinen kokonaisuus, eivätkä sen toimenpiteetkään siten ole erillisiä. Toimenpiteet rakentuvat etenkin kuntien eri hallinnonalojen perustyön ympärille kiinteäksi osaksi normaalia työtä.

Liikenneturvallisuustyö

Kaikissa seudun kolmessa kunnassa on tehty jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä hyvin pitkään. Käytännön liikenneturvallisuustyötä kunnissa tehdään esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmissä. Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtäviä on avattu kuvassa 41, mutta ryhmän pääasiallinen rooli on yhteistyön edistäminen kunnan ja sen alueella toimivien tärkeimpien sidosryhmien välillä. Liikenneturvallisuustyöryhmien kokoonpanoissa on pientä eroa eri kuntien välillä, mutta kaikissa mukana ovat tärkeimmät tahot eli kuntien teknisen toimen, kasvatus- ja opetustoimen sekä nuoriso- ja vapaa-aikatoimen edustajia. Näiden lisäksi työryhmissä toimii erilaisia sidosryhmiä kuten Liikenneturva, Uudenmaan ELY-keskus, Itä-Uudenmaan poliisilaitos, Keski-Uudenmaan hyvinvointialue, nuorisovaltuusto, vanhus- ja vammaisneuvostot sekä seuroja ja yhdistyksiä.



Kuva 41: Liikenneturvallisuustyöryhmän ja sen jäsenten tehtäviä. Kuva Liikenneturvan kuntakurssilta.

Liikenneturvallisuustyöryhmät eivät ole päättäviä elimiä, vaan yhteistyöfoorumeita, joissa keskustellaan liikenneturvallisuuden ajankohtaisista asioista ja toimenpidetarpeista sekä sovitaan yhdessä erilaisten toimenpiteiden edistämisestä. Liikenneturvallisuustyöryhmä on myös liikenneturvallisuussuunnitelmaa edistävä taho, joka seuraa liikenneturvallisuuden kehitystä, toimenpideohjelman soveltamista ja tavoitteiden toteutumista sekä raportoi niistä päätöksentekijöille.

Edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutuman arviointi

Keravan ja Järvenpään kaupunkien sekä Tuusulan kunnan edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin vuonna 2013. Edellisten suunnitelmien toteutumista tarkasteltiin karkealla tasolla kunnilta saatujen lähtötietojen perusteella. Järvenpään osalta liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumisen arviointia on tehty vuonna 2022 valmistuneessa opinnäytetyössä *Järvenpään Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden toteutumisen arviointi* (Veikkolainen 2022).

Vuoden 2013 suunnitelmassa esitetyistä liikenneympäristön toimenpiteistä valtaosa on toteutettu. Toteutumattomat kohteet otettiin lähtötiedoksi liikenneympäristön toimenpideohjelman laatimisessa. Monilta osin tarpeet ovat ehtineet muuttua ja muun muassa maankäyttöä ja palveluverkkoa on kehitetty edelleen. Monet liikennekasvatukseen ja viestintään liittyvistä toimenpiteistä ovat edelleen ajankohtaisia, vaikka niiden varsinaiset yksityiskohtaiset toteutustavat ovat ajan mittaan muuttuneet. Esimerkiksi osa kampanjoista, viestintämateriaaleista ja aineistoista on vanhentunut, eikä kaikkia nimettyjä toimintamalleja ole enää sellaisenaan käytössä tai niitä on painotettu eri tavalla.

Järvenpään vuoden 2013 liikenneturvallisuussuunnitelman toteuman arviointi

Edellistä liikenneturvallisuussuunnitelmaa Järvenpään näkökulmasta tarkastellut Veikkolainen (2022) arvioi johtopäätöksensä, että liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet olivat toteutuneet Järvenpäässä varsin hyvin. Suunnitelmalla oli ollut vaikutusta liikenneturvallisuustyöhön. Aiemmista suunnitelmista poiketen vuoden 2013 suunnitelmassa asetettiin entistä suurempi painoarvo kokonaisvaltaiselle turvallisuusajattelulle ja vastuullisemman liikennekulttuurin edistämiseksi.

Vuoden 2013 liikenneturvallisuussuunnitelmassa toimenpideohjelmat oli rajattu kahteen eri osa-alueeseen: toimintaa ohjaaviin toimenpide-esityksiin, sekä liikenneympäristön kehittymistä ohjaaviin toimenpiteisiin. Veikkolaisen (2022) mukaan toimintaa ohjaavia toimenpide-esityksiä listattiin tulkinnasta riippuen noin 15 eri teeman alle. Kokonaisuudessaan toimintaa ohjaavia toimenpiteitä oli 119 kappaletta. Vuonna 2022 Järvenpäässä arvioitiin toimintaa ohjaavista toimenpiteistä 41 kpl (35 %) toteutuneen kokonaan ja 38 kpl (33 %) toteutuneen osittain. Toteutumattomia toimenpiteitä oli Järvenpäässä 19 kpl (16 %). Lisäksi 13 (11 %) toimenpidettä oli sellaisia, joiden toteutumisesta Järvenpäässä ei ollut tietoa. (Veikkolainen 2022)

Edellisessä suunnitelmassa kullekin kunnalle laadittiin laaja liikenneympäristön toimenpideohjelmiesitys, joka sisälsi kuntakohtaisesti hieman yli 100 erilaista liikenneympäristöön liittyvää toimenpidettä. Järvenpään alueelle kohdistui 117 toimenpidettä. Liikenneympäristöön liittyvistä toimenpiteistä Järvenpäässä arvioitiin toteutuneen kokonaan 50 kpl (43 %) ja 28 kpl (24 %) toteutuneen osittain. Toteutumattomia toimenpiteitä oli Järvenpäässä 39 kpl (34 %).

Toimenpideohjelman rakenne

Liikenneturvallisuussuunnitelmatyössä määritettiin liikenneturvallisuuden kehittämiseksi tarvittavat toimenpiteet ja toimintamallit. Toimenpiteiden suunnittelua jäsensivät liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet (ks. Visio ja tavoitteet -luku). Ohjelma koostuu neljästä toimenpidekokonaisuudesta (kuva 42), joissa toimenpiteet on jaettu joko teemoittain tai vastuutahoittain. Ensisijaisesti määritettiin mahdollisimman konkreettisia, kustannustehokkaita ja realistisia lyhyen tähtäimen toimenpiteitä seuraavan parin vuoden (2025–2028) aikana toteutettavaksi tai edistettäväksi. Liikenneturvallisuustyön etenemistä seurataan ensisijaisesti näiden toimenpiteiden toteutumisen ja käynnistymisen perusteella liikenneturvallisuusvaikutusten arvioinnin sijaan, sillä monien toimenpiteiden suorat vaikutusketjut ovat haastavia todentaa.



Kuva 42: Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman runko.

Toimenpideohjelma muodostuu kuntien liikenneturvallisuuden perusteisiin ja liikennekasvatukseen ja viestintään keskittyvistä toimenpiteistä sekä liikenneympäristöön kohdistuvista toimenpiteistä. Liikenneympäristön toimenpiteet jakautuvat ehdotuksiksi suunnitteluperiaatteiksi tai ennakoarvioinniksi sekä konkreettisiksi tie- ja katuympäristön parantamistoimenpiteiksi. Liikenneturvallisuuden perustan sekä liikennekasvatuksen ja viestinnän toimenpiteet on esitetty kuntakohtaisina liiteaineistoina. Joka toimenpiteelle on esitetty päävastuutaho, muut mahdolliset yhteistyötahot sekä alustava arvio toimenpiteen kustannustasosta tai sen vaatimista henkilöresursseista henkilötyöpäivinä. Resursseissa ei ole laskettu mukaan ulkopuolisia toimijoita kuten sidosryhmiä tai ostopalveluita. Liikenneympäristön toimenpiteiden osalta on esitetty niiden kii-reellisyysluokka, vastuutaho ja alustava kustannusarvio sekä muita huomioita.

Toimenpideohjelmaa ehdotetaan päivitettävän lyhyen tähtäimen toimenpiteiden osalta vähintään kolmen vuoden välein, seuraavan kerran vuonna 2028, jolloin suunnitellaan toimenpiteitä vuodesta 2029 alkaen. Koko suunnitelman päivitysväli on lähempänä 10 vuotta, jolloin seuraava kokonaisvaltaisempi päivitys olisi vuonna 2035. Liikenneympäristön toimenpidelistaa voidaan päivittää tarpeen mukaan mutta vähintään 10 vuoden välein.

Liikenneturvallisuuden perusta

Liikenneturvallisuuden parantaminen lähtee vahvasta perustasta, jonka päälle muita toimenpiteitä voidaan rakentaa. Kunnan johdon ja päättäjien tulee tunnistaa liikenneturvallisuuden merkitys ja liikenneturvallisuustyön tarpeet kunnan toiminnassa, jotta liikenneturvallisuuden edistämiseksi on pitävä pohja ja riittävät resurssit. Liikenneturvallisuuden eteen työskentelyä koordinoivat ja ideoivat kunnissa poikkihallinnolliset liikenneturvallisuustyöryhmät. Käytännön liikenneturvallisuustyön näkökulmasta kunnan toimialoilla työskentelevien tulee tunnistaa roolinsa liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja heidän osaamisestaan on tärkeää huolehtia. Toisaalta liikenneturvallisuustyö ei ole vain kunnan tehtävä: yhteistyötä tarvitaan eri toimialojen lisäksi muun muassa hyvinvointialueen, poliisin ja Liikenneturvan kanssa.

Toimenpiteet on jaoteltu teemoittain:

- Johdon sitouttaminen
- Liikenneturvallisuustyön resursointi, osaaminen ja kehittäminen
- Yhteistyö asukkaiden ja sidosryhmien kanssa



Kuva 43. Liikenneturva / Aku Mattila.

Johdon sitouttaminen

Liikenneturvallisuutta edistetään käytännössä useilla toimialoilla. Toimenpiteiden vieminen käytäntöön edellyttää, että kaupungin tai kunnan johto ja päättäjät ovat sitoutuneet mahdollistamaan liikenneturvallisuuden parantamisen. Johto ja päättäjät tarvitsevat tätä varten tietoa liikenneturvallisuuden merkityksistä, päätösten vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen ja tehdyistä toimenpiteistä. Johdolle tuodaan esille liikenneturvallisuustyön vaatimat resurssit, tavoitellut vaikutukset sekä liikenneturvallisuuden ongelmakohdat selkeästi.

Liikenneturvallisuustyön resursointi, osaaminen ja kehittäminen

Liikenneturvallisuustyön tekemiseen täytyy olla riittävät resurssit, jotta liikenneturvallisuutta voidaan uskottavasti edistää. Tämä tarkoittaa sekä riittäviä henkilöresursseja että taloudellisia resursseja. Henkilöstöllä tulee olla paitsi aikaa liikenneturvallisuustyölle myös käsitys siitä, miten kukin omassa työssään pystyy vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuutta edistävien toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää, että niille varataan rahaa kuntien taloutta suunnitellessa. Kuntien liikenneturvallisuus- ja liikennekasvatustyöryhmät koordinoivat liikenneturvallisuustyötä kunnassa yhdessä sidosryhmien kanssa. Työryhmien toimintaa kehitetään jatkuvasti ja huolehditaan, että niitä hyödynnetään tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. Ryhmiin osallistuvat kuntien eri hallinnonalojen edustajien ja ELY-keskuksen lisäksi muun muassa Liikenneturva, poliisi sekä muista sidosryhmiä.

Yhteistyö asukkaiden ja sidosryhmien kanssa

Kuntien yhteistyö asukkaiden ja sidosryhmien kanssa on tärkeä osa liikenneturvallisuustyötä. Kunnat tekevät yhteistyötä viranomaistahojen kuten poliisin, pelastuslaitosten, hyvinvointialueiden ja ELY-keskuksen kanssa, jotta

pystytään kehittämään kuntalaisten liikenneturvallisuutta kaikkien keskeisten viranomaisten voimin. Yksi keskeisimmistä sidosryhmistä on Liikenneturva, joka toimii tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa erityisesti liikennekasvatukseen, perehdytykseen ja viestintään liittyvissä asioissa. Muita sidosryhmiä ovat paikalliset yhdistykset, seurakunnat ja erilaiset vaikuttamistoimielimet kuten vanhusneuvosto tai ikäihmisten neuvosto, vammaisneuvosto ja nuorisovaltuusto. Myös erilaiset liikkumispalveluita kuten joukkoliikennettä tai sähköpotkulautoja tarjoavat yritykset ovat tärkeitä sidosryhmiä. Joukkoliikenteen osalta Tuusulassa ja Keravalla joukkoliikennettä järjestävä HSL on lisäksi yhteistyökumppani ja yhteydenpitokanava liikennöitsijöihin.

Liikennekasvatus ja viestintä

Liikennekasvatuksella varmistetaan liikennekäyttäytymistä ja -turvallisuutta edistävien taitojen, tietojen ja asenteiden kehittymistä. Liikennekasvatusta tehdään erityisesti lapsille ja nuorille varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle. Elinikäisen liikennekasvatuksen toimenpiteitä voidaan kohdistaa kaikille ikä- ja ihmisryhmille. Elinikäisellä liikennekasvatuksella varmistetaan, että kaikenikäisillä kuntalaisilla on perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä turvallisuutta edistäviä liikkumisvalintoja. Elinikäinen liikennekasvatus mahdollistaa asenteisiin vaikuttamisen, oman toiminnan merkityksen painottamisen sekä pyrkimykset vähentää riskikäyttäytymistä liikenteessä.

Liikenneturvallisuudesta ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavista asioista viestimällä ja kampanjoimalla voidaan lisätä liikkujien tietoisuutta liikennesäännöistä ja liikenneturvallisuudesta. Viestintä voi myös osaltaan mahdollistaa asenteisiin ja sitä kautta liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisen. Viestintä on tehokainta, kun se on kohdennettua ja suunnitelmallista, sitä tehdään säännöllisesti ja monikanavaisesti. Kunnan päivittäisviestinnän yhteydessä tehtävän liikenneturvallisuusviestinnän lisäksi osaamista, tietämystä ja myönteistä suhtautumista liikenneturvallisuuteen voidaan tukea erilaisilla tapahtumilla ja kampanjoilla.

Toimenpiteet on jaoteltu vastuutahoittain:

- Varhaiskasvatus ja esiopetus
- Perusopetus
- Toinen aste
- Nuorisotyö



Kuva 44. Koulun retkillä voidaan harjoitella liikenteessä liikkumista (Keravan kaupunki / Jussi Eskola).

Varhaiskasvatus ja esiopetus

Varhaiskasvatuksessa ja kouluun valmistavassa esiopetuksessa edistetään turvallista liikkumista ja turvallisten asenteiden kehittymistä. Hyvät tavat opitaan jo lapsena, ja ne ohjaavat valintoja ja käyttäytymistä koko eliniän. Liikennekasvatusta tehdään lapsen ikäryhmälle sopivalla tavalla päiväkodeissa ja esiopetuksessa. Lasten liikennekasvatuksessa keskitytään asenteiden kehittymisen lisäksi kokemusten ja taitojen kerryttämiseen. Liikennekasvatukseen osallistetaan myös lasten vanhemmat, jotka voidaan tavoittaa päiväkotien kautta. Kodin ja vanhempien rooli lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on merkittävä. Huoltajille suunnatuilla tilaisuuksilla ja viestinnällä voidaan osaltaan vaikuttaa siihen, millainen malli kotoa syntyy liikennekäyttäytymisestä ja liikkumisvalinnoista.

Perusopetus

Liikennekasvatusta jatketaan peruskoulun kaikilla luokka-asteilla. Tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikennekasvatusta sekä turvalliseen liikkumiseen liittyvien taitojen, tietojen ja asenteiden kehittymistä vahvistetaan lapsen ikäryhmälle sopivalla tavalla. Koulumatkat ovat erinomaisia mahdollisuuksia harjoitella itsenäistä liikenteessä liikkumista. Lasten liikennekasvatuksessa keskitytään asenteiden kehittymisen lisäksi kokemusten ja taitojen kerryttämiseen. Nuoret liikkuvat itsenäisesti yhä enemmän ja mukaan tulee uusia liikennemuotoja, kuten mopot. Toisaalta sosiaalinen paine ja vertaisilta oppiminen vaikuttaa nuorten asenteisiin ja toimintaan. Kouluissa ja oppilaitoksissa tapahtuvan liikennekasvatuksen lisäksi kodin ja vanhempien rooli on yhä merkittävä. Liikennekasvatukseen osallistetaan myös lasten vanhemmat, jotka voidaan tavoittaa koulujen kautta. Huoltajille suunnatuilla tilaisuuksilla ja viestinnällä voidaan osaltaan vaikuttaa siihen, millainen malli kotoa syntyy liikennekäyttäytymisestä ja liikkumisvalinnoista ja miten esimerkiksi kouluun saapuminen tapahtuu.

Toinen aste

Liikennekasvatusta jatketaan toisella asteella. Tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikennekasvatusta sekä turvalliseen liikkumiseen liittyvien taitojen, tietojen ja asenteiden kehittymistä vahvistetaan ikäryhmälle sopivalla tavalla. Nuoret liikkuvat itsenäisesti yhä enemmän ja uutena kulkumuotona mukaan voi tulla autoilu. Nuorilla sosiaalinen paine voi vaikuttaa toimintaan erittäin merkittävällä tavalla. Oppilaitoksissa tapahtuvan liikennekasvatuksen lisäksi kodin ja vanhempien rooli on yhä tarpeellinen. Huoltajille suunnatuilla tilaisuuksilla ja viestinnällä voidaan osaltaan vaikuttaa siihen, millainen malli kotoa syntyy nuorelle liikennekäyttäytymisestä ja liikkumisvalinnoista.

Nuorisotyö

Liikennekasvatusta tehdään koulujen lisäksi aktiivisesti esimerkiksi nuorisotyössä. Turvallisuushakuisten taitojen, tietojen ja asenteiden kehittymistä vahvistetaan myös nuorisotyön puolella, kun nuoria kohdataan vapaammissa merkeissä. Nuoret liikkuvat itsenäisesti yhä enemmän ja mukaan tulee uusia liikennemuotoja, kuten mopot. Nuorisotyön työntekijät ovat usein roolimalleja nuorille, jolloin myös heidän esimerkinsä ja toimintatapansa vaikuttavat nuorten omaan käyttäytymiseen. Kohtaaminen on vapaaehtoista, jolloin myös tavat voivat olla vapaamuotoisempia ja esimerkiksi sosiaalisen median rooli suuri.

Liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet ja ennakoarviointi

Turvallinen liikenneympäristö mahdollistaa turvallisen liikkumisen ja ehkäisee onnettomuuksia sekä vähentää niiden seurausten vakavuutta. Liikenneympäristön suunnittelussa on pyrittävä siihen, että lopputulos soveltuu kaikille iästä, toimintakyvystä tai kulttuurieroista riippumatta – heikoimman tienkäyttäjän ehdoilla suunniteltu ympäristö on turvallinen kaikille. Liikenneympäristö suunnitellaan Safe System -periaatteen mukaisesti, jossa tunnistetaan, että ihminen tekee virheitä, ihminen ei kestä kovia voimia ja vastuu onnettomuuksien vähentämisestä on kaikilla osapuolilla – niin liikennejärjestelmän suunnittelijoilla, siinä liikkujilla kuin sääntöjen valvojilla. Näin suunnitellut ratkaisut ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen liikkumiseen, eikä inhimillinen virhe johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Liikenneympäristöä suunnitellaan sellaiseksi, että se ohjaa autoilijaa ajamaan nopeusrajoitusten mukaisesti, se on houkutteleva ja turvallinen kestävällä liikkumistavoilla vuoden ympäri ja siinä on päällekkäisiä turvakerroksia.

Liikenneympäristöön, sen rakentamiseen, kehittämiseen ja ylläpitoon liittyviä suunnitteluperiaatteita on koottu erilaisiin suunnitteluohjeisiin, joita kunnissa hyödynnetään jo laajasti.

Ajankohtaisia oppaita ja suunnitteluohjeita:

- [Jalankulun suunnitteluohje](#) (Väylävirasto 2022)
- [Liikennemerkkien käyttö kaduilla](#) (Kuntaliitto 2022)
- [Liikennemerkkien käyttö maanteilla](#) (Väylävirasto 2023)
- [Pyöräliikenteen suunnitteluohje](#) (Väylävirasto 2020)
- [Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu](#) (Väylävirasto 2020)
- [Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat](#) (Väylävirasto 2021)
- [Hidasteiden suunnitteluohje](#) (Väylävirasto 2017)

- [Maantie- ja rautatiealueiden valaistuksen suunnittelu](#) (Väylävirasto 2015)

Lisäksi kunnissa voidaan laatia omia tarkentavia suunnitteluperiaatteita, joiden mukaisesti kunnissa tehdään liikenneympäristön suunnittelua, parantamista ja ylläpitoa. Tällaisia on kunnissa jo tälläkin hetkellä käytössä ja ne tulisi pitää ajan tasaisina.

Suunnitteluperiaatteita voidaan kirjata tarpeen mukaan esimerkiksi seuraavista aiheista:

- Kadunylitysjärjestelyjen, liittymien ja risteämiskohtien suunnittelun periaatteet
- Katuverkon hierarkiaan pohjautuvat suunnitteluperiaatteet liikenneturvalisuustoimenpiteille
- Kulkutapojen ja ajosuuntien erottelun periaatteet
- Kävelyn ja pyöräliikenteen tarkentavat verkkosuunnitelmat
- Kävelyn ja pyöräliikenteen ympäristöjen valaistuksen periaatteet
- Kunnossapidon periaatteet
- Tilapäisten liikennejärjestelyjen periaatteet, tarkistuslista ja ohjeistukset
- Pysäköintijärjestelyjen ja kaupunkilogistiikan suunnitteluperiaatteet
- Nopeusrajoitusten määrittämisen ja liikenneympäristön rauhoittamisen periaatteet
- Liikenteen automaattisen valvonnan periaatteet

Lisäksi vaaranpaikkakartoituksia voidaan tehdä järjestelmällisesti esimerkiksi koulujen, päiväkotien ja kunnan palveluiden ympäristössä tai käydä systemaattisesti läpi esimerkiksi kaikki kunnan suojatiejärjestelyt. Kartoituksia varten tulee ensin olla käytössä sapluuna, jonka mukaisesti kartoitukset toteutetaan. Kartoituksissa tunnistettuja puutteita voidaan korjata ennaltaehkäisevästi. Periaatteilla, suunnitteluohjeilla ja kartoituksilla pyritään siirtymään reaktiivisesta suunnittelusta proaktiiviseen suunnitteluun. Reaktiivisessa

suunnittelussa ongelmia korjataan siellä, mihin on jo syntynyt vaaranpaikkoja, ja proaktiivisessa suunnittelussa riskejä tunnistetaan ja niihin varaudutaan ennakkoivasti jo ennen läheltä piti -tilanteiden tai onnettomuuksien syntymistä.

Liikenneturvallisuuden ennakoarviointi

Periaatteiden, suunnitteluohjeiden ja käytössä olevan liikenneympäristön vaaranpaikkakartoitusten lisäksi ennaltaehkäisevää suunnittelua on liikenneturvallisuuden ennakoarviointi. Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tulee arvioida erilaisia rakennetun ympäristön ja liikenneympäristön muutoksia suunniteltaessa. Maankäytön suunnittelu on kriittisin tekijä liikenneturvallisuustyössä, sillä sen vaikutukset ovat pitkäaikaisia eikä siinä tehtäviä virheitä voida jälkeenpäin kovin helposti korjata. Kaavoituksessa tehtävät valinnat sekä palveluverkon muutokset vaikuttavat olennaisesti liikkumistarpeeseen, käytettävissä oleviin kulkutapoihin ja mahdollisuuksiin luoda turvallisia liikkumisvalintoja. Toimintojen yleistasoisesta sijainnista päätetään yleiskaavoituksessa, jolloin määritellään esimerkiksi kaupan, työpaikkojen, asuinkortteleiden, puistojen tai liikennealueiden sijainti osana kunnan maankäyttöä. Asemakaavoituksessa ja sitä pohjustavassa suunnittelussa taas tehdään monia ratkaisuja liittyen esimerkiksi rakennusten ja kulkureittien yksityiskohtaiseen sijoitteluun, katutilassa käytettävissä olevaan tilaan, pysäköintijärjestelyihin ja liikennevirtojen konfliktipisteiden määrään tai sijaintiin. Kaavoituksen lisäksi liikenneturvallisuuteen vaikuttavia ratkaisuja tehdään tie-, katu-, rakennus- ja liikenteenohjaussuunnitelmissa, joita tehdessä on tärkeää arvioida erilaisten ratkaisujen turvallisuusvaikutuksia. Yksi merkittävä mutta usein liikenneturvallisuuden kannalta hie-
man toissijaiseksi jäävä aihe on palveluverkon suunnittelu, jossa eri hallinnon-
alat päättävät koulu-, päiväkot-, nuorisotalo- tai muiden palveluiden määrästä
ja sijainnista osana kaupunkirakennetta. Erityisesti lasten, iäkkäiden ja erityis-
ryhmien palveluiden sijainnin muuttaminen muuttaa samalla tuttuja reittejä.
Palveluverkon suunnittelu- ja päätöksentekoprosessissa tulee erityisen

huolellisesti ottaa huomioon tehtävien valintojen ja ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset. Ennakkoarvioinneissa tarkastellaan myös järjestelyjen esteettömyyttä.

Liikenneturvallisuuden ennakoarviointia voi ja kannattaa tehdä esimerkiksi seuraavissa suunnitteluvaiheissa:

- Liikkumis- ja liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi palveluverkon muutostilanteissa
- Liikkumis- ja liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelussa: yleis- ja asemakaavoitus
- Liikkumis- ja liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi tie- ja katusuunnitelmissa

Ajankohtaisia oppaita ja suunnitteluohjeita:

- [Liikenneturvallisuus kaavoituksessa](#) (Ympäristöministeriö 2006)
- [Tieturvallisuusauditointi ja kohdennettu tieturvallisuustarkastus – Koulutusmateriaali](#) (Väylävirasto 2025)
- [Kohdennettu tieturvallisuustarkastus - Ohje tarkastusmenettelystä](#) (Väylävirasto 2025)

Liikenneympäristön parantamiskohteet

Kussakin kunnassa järjestettiin liikenneympäristöön liittyvät työpalaverit, joissa pureuduttiin yksityiskohtaisesti kunnan liikenneympäristön ongelmakohtiin ja parannustoimenpiteiden suunnitteluun. Lähtötietojen (mm. tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapaikat), maastokäyntien ja liikenneympäristön työpalavereiden perusteella laadittiin listaus parantamiskohteista. Esitettäviä parantamiskohteita on yhteensä 212 (Järvenpäässä 65, Keravalla 66 ja Tuusulassa 81). Osaan kohteista liittyy useita erillisiä toimenpiteitä, joten toimenpide-ehdotuksia määritettiin yhteensä 253 kpl (Järvenpäässä 77, Keravalla 85 ja Tuusulassa 91). Toimenpiteiden yhteenlaskettu kustannusarvio on noin **23,5 milj. euroa**, josta vain kuntien vastuulle määritettyjen toimenpiteiden osuus on yhteensä noin **8 milj. euroa** (noin 35 %) (taulukko X).

Kuntakohtaiset parantamiskohteiden listaukset ovat erillisenä liiteaineistona. Listaukset sisältävät toimenpide-ehdotukset, kiireellisyysluokan, vastuutahon ja alustavan kustannusarvion, huomioita nykytilasta sekä maanteiden osalta tiestötietoja (tieosoite ja liikennemäärä). Kaikille maanteiden toimenpiteille määritettiin laskennalliset henkilövahinko-onnettomuusvähenemät VALA MT -ohjelmalla (entinen Tarva). Ohjelman avulla voidaan arvioida erilaisten parannustoimenpiteiden turvallisuusvaikutuksia. Laskenta perustuu kohteen tie- ja liikennetietoihin sekä viiden viimeisen vuoden onnettomuustietoihin. Kaikkien maanteiden toimenpiteiden yhteenlaskettu laskennallinen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on **2,27 heva-onnettomuutta per vuosi**.

Taulukko 2. Yhteenveto liikenneympäristön parantamiskohteista. Osassa toimenpiteistä vastuutahoksi on määritetty kunta ja ELY-keskus, jolloin toimenpiteen kustannukset on puolitettu taulukossa vastuutahojen kesken. Osa toimenpiteistä kuuluu kiireellisyysluokkaan 1–2 tai 2–3, jolloin näiden toimenpiteiden kustannukset on puolitettu taulukossa kiireellisyysluokkien kesken.

Toimenpide ehdotuksen vastuutaho	Kiireellisyysluokka 1 2025 2027	Kiireellisyysluokka 2 2028 2031	Kiireellisyysluokka 3 2032 2035	Kaikki kohteet yhteensä
	kustannusarvio	kustannusarvio	kustannusarvio	kustannusarvio
Järvenpään kaupunki	30 000 €	455 000 €	1 875 000 €	2 360 000 €
Keravan kaupunki	209 900 €	310 000 €	315 000 €	2 967 400 €
Tuusulan kunta	116 900 €	1 870 000 €	810 000 €	2 796 900 €
Uudenmaan ELY-keskus	567 900 €	1 510 000 €	13 317 500 €	15 395 400 €
Muu taho (esim. yrittäjä)	-	-	7 500 €	-
Yhteensä	924 700 €	4 145 000 €	16 317 500 €	23 519 700 €

Vaikuttavuus ja seuranta

Vaikuttavuuden arviointi

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta voidaan arvioida monin eri tavoin. Ennakkoarvioinnissa vaikutuksia arvioitiin laadullisesti ja jälkiarviointi liittyy erityisesti määrällisten vaikutusten arviointiin seurantamittareihin perustuen.

Suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta muun muassa onnettomuusmääriin ja vakavuuteen, koettuun turvallisuuteen tai liikennekäyttämiseen ei ole olemassa yleisesti hyväksyttyjä arviointimenetelmiä, joilla saisi yksityiskohtaista tietoa vaikuttavuudesta. Lisäksi liikenneturvallisuuteen vaikuttavat samanaikaisesti monet erilaiset tekijät. Sen takia liikenneturvallisuustilanteen seuranta on tärkeää, jotta nähdään, onko suunta oikea ja tavoitteiden mukainen.

Ennakkoarvioinnilla arvioitiin etukäteen, miten liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman toteuttaminen voisi vaikuttaa suunnitelman laadullisten tavoitteiden saavuttamiseen. Tavoitekohtaisesti arvioitiin, mitä vaikutuksia ohjelman toteutuminen aiheuttaisi. Ennakkoarvioinnissa haasteena on, ettei etukäteen voida arvioida tarkasti sitä, miltä osin ja kuinka suuria vaikutukset tulevat olemaan suunnitelman ansiosta.

Jälkiarvioinnilla selvitetään vaikutuksia liikenneturvallisuustilanteeseen. Tällä tarkoitetaan erityisesti liikenneonnettomuuksien määrän ja vakavuuden kehittymistä tulevina vuosina. Liikenneturvallisuustyön toimenpideohjelman jälkivaikutusten arviointia ehdotetaan tehtävän systemaattisesti seuraamalla seurantamittareita, jotka on esitetty seuraavassa luvussa.

Kehitetään tehokkaasti turvallista liikenneympäristöä (Safe System)

Liikenneturvallisuuden perusta -osion toimenpiteiden toteutuessa kattavasti luodaan pitävä pohja ja resurssit liikenneturvallisuustyölle, mikä mahdollistaisi tavoitteen mukaisen tehokkaan kehitystyön. Liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet -osiossa ehdotetut ratkaisut edistävät konkreettisesti turvallisen liikenneympäristön kehittämisen tavoitetta sitä mukaan, kun liikenneympäristöön toteutetaan muutoksia.

Maanteiden toimenpiteisiin kohdentuvan VALA-laskennan perusteella suunnitelmassa esitetyillä liikenneympäristön parannustoimenpiteillä saavutetaan laskennallisesti noin kahden vuosittaisen henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä. Katuverkolle kohdentuvien toimenpiteiden vaikutuksia onnettomuusmääriin ei voida vastaavasti laskea ennakkoon, joten laskenta on puutteellinen, sillä huomattava osa toimenpidekohteista sijoittuu katuverkolle.

Liikenneympäristöön kohdennetuilla toimilla voidaan saavuttaa vain osa ns. safe system -lähestymistavan mukaisesta turvallisesta liikennejärjestelmästä. Järjestelmän käyttäjillä, siis jokaisella tiellä liikkujalla, on myös oma vastuunsa. Toisaalta liikenneympäristöä tulee kehittää yhä enemmän vastuullista liikkumista tukevaksi.

Kestävät kulkutavat ovat turvallisia

Toimenpideohjelmalla vaikutetaan yleisesti kaikkien kulkutapojen turvallisuuteen, mutta toisaalta ei voida etukäteen arvioida vaikuttavuutta erityisesti kestäviin kulkutapoihin. Turvallisella ja houkuttelevalla liikkumisympäristöllä sekä liikennekasvatuksella ja viestinnällä on mahdollista ohjata kuntalaisia kestäviin kulkutapoihin ja vastuulliseen liikkumiseen, millä olisi positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden lisäksi myös kestävään kehitykseen, terveyteen ja hyvinvointiin.

Ehdotetut liikenneympäristön suunnitteluperiaatteet ja toimenpiteet tukevat kohdennetusti kestävien kulkutapojen turvallisuustilanteen myönteistä kehitystä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä näihin rinnastettavien sähköpotkulautailijoiden turvallisuutta saadaan parannettua mm. ajonopeuksien alentamisella sekä sitä tukevilla infran parantamiskeinoilla.

Lasten ja nuorten liikkuminen on turvallista

Liikennekasvatuksen ja viestinnän toimenpidekokonaisuus on kriittinen lasten ja nuorten positiivisten ja turvallisuuslähtöisten asenteiden määrätietoisin kehittäminen kannalta. Tämän hetken lapset ja nuoret ovat myös tulevaisuuden liikenteen käyttäjiä. Siksi on tärkeää, että panostaminen liikennekasvatukseen on keskeinen osa toimenpideohjelmaa. Laadukkaasti toteutettuna, ja kaikkien vastuutahojen toteuttaessa oman osuutensa, kasvatustyö on johdonmukaista läpi lapsuuden ja nuoruuden sekä eri palvelualojen välillä.

Suunnitelmassa esitetyt liikenneympäristön parannustoimenpiteet tukevat myös osaltaan turvallisen liikenneympäristön kehittämistä erityisesti kohteissa, joissa lapset ja nuoret liikkuvat.

Kuntalaiset liikkuvat vastuullisesti

Liikennekasvatuksen ja viestinnän osion toimenpiteillä edesautetaan liikennekäyttäytymistä ja -turvallisuutta edistävien taitojen, tietojen ja asenteiden kehittämistä kaiken ikäisillä kuntalaisilla. Viestinnän keinoilla voi olla vaikutusta etenkin lievempiin riskinottajiin. Riskiryhmiin vaikuttaminen vaatii pitkäjänteistä ja ennakoitua toimintaa laajassa yhteistyössä kuntien, poliisin ja hyvinvointialueelle kuuluvien päihde- ja mielenterveyspalveluiden kanssa. Toimenpideohjelma luo edellytykset edistää yhteistyötä. Liikenneturvallisuuden perustan osion toimenpiteillä vaikutetaan resursointiin, jolla on tärkeä merkitys kokonaisuudessa. Etukäteen ei voida tarkasti arvioida, miten vastuullisesti liikkuvien kuntalaisten osuus kehittyy, jos toimenpideohjelma toteutuu. Vastuulliselle liikkumiselle ei ole tarkkaa virallista määritelmää. Lisäksi liikenneympäristöä tulisi toteuttaa ja saneerata siten, että kehitys tukee vastuullista liikkumista.

Liikenneturvallisuustyö on aktiivista ja poikkihallinnollista

Liikenneturvallisuuden eteen työskentelyä koordinoivat ja ideoivat kunnissa poikkihallinnolliset liikenneturvallisuustyöryhmät. Toimenpideohjelmassa liikenneturvallisuuden perustan osion toimenpiteet luovat edellytykset sille, että liikenneturvallisuustyöstä tulisi aktiivista. Liikenneturvallisuustyöryhmien jäsenillä on keskeinen rooli. Toisaalta liikenneturvallisuustyö ei ole vain kunnan tehtävä: yhteistyötä tarvitaan eri toimialojen lisäksi muun muassa hyvinvointialueen, poliisin ja Liikenneturvan kanssa, mikä on huomioitu toimenpideohjelmassa erityisesti liikennekasvatuksen ja viestinnän osiossa.



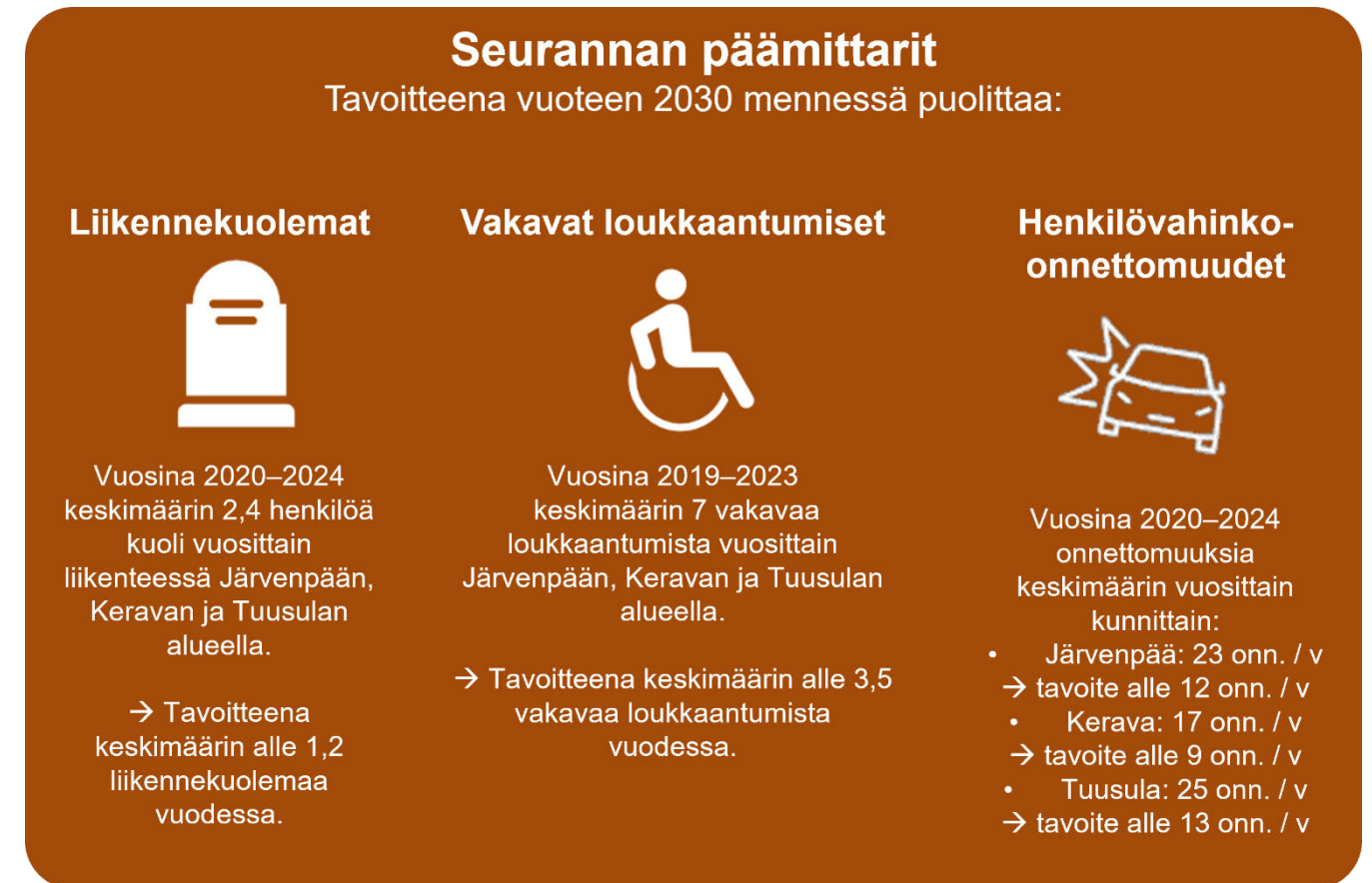
Kuva 45. Mopoilu on nuorille kätevä liikkumismuoto (Liikenneturva / Kaisa Tanskanen).

Seuranta ja mittarit

Liikenneturvallisuustilanteen kehittymisen tarkastelu ja liikenneturvallisuu-
suustyön vaikuttavuuden arvioiminen edellyttää seuranta-
vallisuussuunnitelmassa asetetaan seurantamittareiksi määrällisiin ta-
voitteisiin perustuvat päämittarit sekä muita mittareita, joiden avulla
suunnitelman tavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä ja liikenneturvallisuu-
suustyön edistymistä tulee seurata säännöllisesti, jotta nähdään, edetäänkö kohti asetettuja
tavoitteita. Seurantatieto lisää ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta
sekä liikenneturvallisuu-
suustyön aktiivisuudesta, mikä helpottaa tulevien kehittä-
mistoimenpiteiden perustelua ja suunnittelua. Työssä on määritetty kattavasti
erilaisia mittareita, joilla seurataan, saavutetaanko laadullisten tavoitteiden to-
teutumista mittaavia vaikutuksia.

Seurantamittareiden kehittymistä ja liikenneturvallisuussuunnitelman toteutu-
mista seurataan liikenneturvallisuu-
suustyöryhmissä. Toimenpideohjelman osion
Liikenneturvallisuuden perusta mukaisesti liikenneturvallisuu-
suustyöryhmät vas-
taavat seurannan toteuttamiseen liittyvistä tehtävistä. Ryhmät laativat vuosit-
tain katsauksen liikenneturvallisuustilanteesta kuntapäätäjille. Tietoiskuissa
raportoidaan liikenneturvallisuustilanteesta, liikenneturvallisuussuunnitelman
toimenpiteiden edistymisestä ja mittarien kehityksestä. Liikenneturvallisuu-
suustyöryhmän toiminnan ohella mittarien seurantaan tarvitaan kuntien sisällä,
mutta myös seututasolla aktivoivaa yhteistyötä.



Kuva 46. Seurannan päämittarit.

Liikenneturvallisuu-
suustyön vaikuttavuuden lisäksi tulee seurata työn aktiivisuutta.
Päämittareihin vaikuttavat monet muutkin asiat kuin suunnitelmassa esitetyt
toimenpiteet, ja ne ovat luonteeltaan taaksepäin katsovia. Mittareiden vaiku-
tukset tulevat usein pitkällä viiveellä, jolloin syy–seuraussuhteita voi olla hyvin
vaikea jälkikäteen tunnistaa. Liikenneturvallisuu-
suustyön aktiivisuuden seuranta
on proaktiivista, ennakoivaa ja mahdollistaa suunnanmuutoksia tehokkaam-
min. Aktiivisuutta seurataan erityisesti toimenpiteiden toteutumista seuraam-
malla.

Muut seurantamittarit tavoitteiden seurantaan

Esitettyjä seurantamittareita voidaan soveltaa kunnissa tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan.

Kehitetään tehokkaasti turvallista liikenneympäristöä (Safe System)

- Turvallisen liikenneympäristön kehittämiseen liittyvien käynnistettyjen toimenpiteiden lukumäärä (erillinen kohdelista)
- Turvallisen liikenneympäristön kehittämiseen liittyviin toimenpiteisiin käytetyn rahan määrä
- Kaavoituksessa tai palveluverkon muutoksien yhteydessä tehtyjen liikkumisen tai liikenneturvallisuuden arviointien lukumäärä

Kestävät kulkutavat ovat turvallisia

- Kestävien kulkutapojen turvallisuuden kehittämiseen liittyvien käynnistettyjen toimenpiteiden lukumäärä (erillinen kohdelista)
- Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilaston perusteella viimeisen 5 vuoden keskiarvona:
 - o jalankulkija- ja pyöräilyonnettomuuksissa kuolleiden tai vakavasti loukkaantuneiden lukumäärä
 - o jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuudet kaikkien onnettomuuksien uhreista
- Koetun liikenneturvallisuuden taso 3 vuoden välein toteutettavan kunta- tai seutukohtaisen kyselyn perusteella
 - o kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen ja olosuhteisiin tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus
 - o joukkoliikenteen turvallisuuteen tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus.
- Turvalaitteiden käytön tarkkailun perusteella heijastinta, pyöräillessä valoja ja kypärää käyttävien osuus.
- HSL:n liikkumistutkimuksen perusteella kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus matkojen määrästä

Lasten ja nuorten liikkuminen on turvallista

- Lasten ja nuorten turvalliseen liikkumiseen liittyvät käynnistetyt toimenpiteet:
 - o liikennekasvatuksen ja viestinnän toimenpiteiden lukumäärät vastuutahoittain
 - o koulujen ja lasten palveluiden turvallisiin järjestelyihin liittyvien liikenneympäristön toimenpiteiden lukumäärä (erillinen kohdelista)

- Tilastokeskuksen virallisen tieliikenneonnettomuustilaston perusteella viimeisen 5 vuoden keskiarvona:
 - o tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden lasten ja nuorten absoluuttinen määrä sekä määrä suhteessa ikäryhmän väkilukuun kunnassa
 - o lasten (0–14-vuotiaat) ja nuorten (15–24-vuotiaat) osuudet onnettomuuksien uhreista.
- Kävelen tai pyörällä koulumatkat kulkevien oppilaiden ja opiskelijoiden osuus esimerkiksi koululla tehtyjen liikennelaskentojen perusteella.

Kuntalaiset liikkuvat vastuullisesti

- Poliisin liikennerikostilastojen perusteella viimeisen 5 vuoden keskiarvona:
 - o liikenteen vaarantamisten ja törkeiden liikenteen vaarantamisten määrät ja suhteelliset osuudet
 - o rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten määrät ja suhteelliset osuudet
- Koetun liikenneturvallisuuden taso 3 vuoden välein toteutettavan kyselyn perusteella
 - o asuinseutunsa liikenneturvallisuuteen tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus
- Liikenneseurantaan perustuen:
 - o nopeusrajoitusten mukaan ajavien osuus ajoneuvoliikenteestä (esim. kuntien liikennelaskennat)
 - o liikenteen ja liikkujien määrän vuosittainen seuranta otoslaskennoin valituissa seurantapisteissä

Liikenneturvallisuustyö on aktiivista ja poikkihallinnollista

- Käynnistettyjen toimenpiteiden lukumäärä yhteensä
- Liikenneturvallisuustyölle budjetoidun rahan määrä
- Liikenneturvallisuustyöryhmien kokousten ja niihin osallistuneiden määrä
- Tarkastelu, onko liikenneturvallisuus otettu strategioissa ja suunnitelmissa riittävässä määrin huomioon
- Henkilöstölle järjestettyjen koulutusten osallistujien lukumäärä
- Sidosryhmäyhteistyön aktiivisuus sidosryhmittäin, liikenneturvallisuustyön yhteistyön tiimoilta tavoitetut muut tahot (kyllä/ei): poliisi, hyvinvointialue, järjestöt, yhdistykset ja työnantajat

Lähteet

Järvenpään kaupunki. n.d. Hyvinvointia ja turvallista arkea järvenpääläisille. Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2022–2025. <https://www.jarvenpaa.fi/files/47cf207b325dc37bdc8db8d40faab09bfa0bf031/jarvenpaan-hyvinvointi-ja-turvallisuussuunnitelma-2022-2025.pdf>

Järvenpään kaupunki. 2018. Järvenpään pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma. <https://www.jarvenpaa.fi/files/3cf0076dcd33413900a72c936cfb43befd120ff5/jarvenpaan-pyoraliikenteen-kehittamissuunnitelma.pdf>

Järvenpään kaupunki. 2019. Väliaikaisten koulureittien turvallisuus. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2019_Loppuraportti_Jarvenpaa.pdf

Järvenpään kaupunki. 2022. Järvenpään kaupungin strategia 2030. <https://www.jarvenpaa.fi/files/692adc9f5f278b3ac13df20edd274fe1757d9a2a/vahvistettu-strategia.pdf>

Järvenpään kaupunki. 2022. Järvenpään palveluverkkosuunnitelman turvallisuusanalyysi liikkumisdataa hyödyntäen. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/J%C3%A4rvenp%C3%A4%C3%A4_Loppuraportti.pdf

Järvenpään kaupunki. 2025. Kaavoituskatsaus 2025, saatavissa (viitattu 6.2.2025): <https://www.jarvenpaa.fi/files/d8174d42c9b01a381d2be51ef641cef05d15c611/kaavoituskatsaus-2025-tarkistettu-21012025.pdf>

Keravan kaupunki. 2019. Liikennepoliittinen ohjelma. <https://kerava-julkaisu.tweb.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=842319>

Keravan kaupunki. 2021. Keravan kaupunkistrategia 2025. <https://kerava.production.geniem.io/uploads/sites/2/2023/05/kaupunkistrategia-2023.pdf>

Keravan kaupunki. 2023. Hyvinvointikertomus ja hyvinvointisuunnitelma. <https://kerava.production.geniem.io/uploads/sites/2/2023/05/keravan-hyvinvointikertomus-2022-ja-hyvinvointisuunnitelma-20232025.pdf>

Keravan kaupunki. 2024. Lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelma 2024–2025. <https://kerava-julkaisu.tweb.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=841454>

Keravan kaupunki. 2024. Keravan kaupungin kaavoituskatsaus 2024, saatavissa (viitattu 6.2.2025): <https://kerava.production.geniem.io/uploads/sites/2/2024/02/kaavoituskatsaus-6.2.2024-aukeamat.pdf>

Kuntaliitto 2016. Käsikirja kunnan liikenneturvallisuustyöhön. <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2016/1750-kasikirja-kunnan-liikenneturvallisuustyohon>

Liikenne- ja viestintäministeriö 2022. Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4>

Maa- ja metsätalousministeriö 2023. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastomuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030: Hyvinvointia ja turvallisuutta muuttuvassa ilmastossa. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:73. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-585-6>

Onnettomuustietoinstituutti 2024. OTI-vuosiraportti 2023. <https://www.lvk.fi/document/597334/7ABD9DCD404E50B1B39A5B7B9BD648E378720D45555A8DC54536237C3FEA9DD5>

Onnettomuustietoinstituutti 2023. Taajamissa vuosina 2012–2021 tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuustietoa tiiviisti 1/2023. <https://www.lvk.fi/document/453463/C37FEF7439CD6C2566C7018D9EB79FC7DA4B3267E92407C7236018B57D54F11F>

SYKE 2022, YKR-aineisto, lisätietoja: <https://geoportal.ymparisto.fi/meta/julkinen/dokumentit/Yhdyskuntaraken-teen-seurantajarjestelma.pdf>

Tilastokeskus 2024a, Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus. saatavissa (viitattu 14.11.2024): <https://stat.fi/tilasto/ton>

Tilastokeskus 2024b, Rikos- ja pakkokeinotilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=2342-9151. Helsinki: Tilastokeskus. saatavissa (viitattu 14.11.2024): <https://stat.fi/tilasto/rpk>

Tuusulan kunta. 2018. Tuusulan pyöräliikenteen edistämissuunnitelma. [https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/33620.pdf?name=Tuusulan_pyoraliikenteen_edistamissuunnitelma_\(raportti_2018\)](https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/33620.pdf?name=Tuusulan_pyoraliikenteen_edistamissuunnitelma_(raportti_2018))

Tuusulan kunta. 2018. Tuusulan pyöräliikenteen edistämissuunnitelma. Pyöräliikenteen tulevaisuuden visio ja tavoitetila. [https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/33621.pdf?name=Poyraily_n_edistamissuunnitelman_visio_ja_tavoitetila_\(2018\)](https://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/33621.pdf?name=Poyraily_n_edistamissuunnitelman_visio_ja_tavoitetila_(2018))

Tuusulan kunta 2021. Tuusulan kuntastrategia. https://www.tuusula.fi/sivu.tml?sivu_id=1109

Tuusulan kunta 2024, Tuusulan Kaavoituskatsaus 2024–2027, saatavissa (viitattu 6.2.2025): <https://tuusula.cloudnc.fi/download/noname/%7B16f2e3e8-7f01-4655-a6b0-4a0ad2b83043%7D/91881>

Valtioneuvosto 2024. Yhteiskunnan turvallisuusstrategia. Valtioneuvoston periaatepäätös. 10.6.2024 luonnos lausuntokierrokselle. <https://www.lausuntopalvelu.fi/Fl/Proposal/Participation?proposalId=74a2a012-95e7-43b9-b4cd-1811e71d077d>

Veikkolainen 2022, Järvenpään Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden toteutumisen arviointi, Askelmerkit uuden liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan, Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö, syksy 2022

Väylävirasto 2024a, Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvojen määrittäminen vuodelle 2022, Väyläviraston julkaisuja 81/2024, saatavissa (viitattu 11.4.2024): https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/190638/vj_2024-81_978-952-405-232-0.pdf

Väylävirasto, 2024b, Digiroad-aineisto, lisätietoja: <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/digiroad/aineisto>

Kuvailulehti

Julkaisusarjan nimi ja numero: Raportteja 21/2025

Vastuualue: Ympäristö ja luonnonvarat

Tekijät: Ramboll Finland Oy

Julkaisun nimi: Järvenpään, Keravan ja Tuusulan seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma

Tiivistelmä:

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma linjaa kokonaisvaltaisesti kuntien liikenneturvalisuustyötä tuleville vuosille. Suunnitelma käsittelee liikenneympäristöön ja liikkumiskäyttäytymiseen liittyviä ongelmia ja kehittämiskohteita sekä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiselle laajasti eri hallinnonaloilla. Suunnitelma toteuttaa valtakunnallista liikenneturvallisuusstrategiaa sekä kuntien strategioita ja hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelmia.

Järvenpäässä, Keravalla ja Tuusulassa on tapahtunut poliisin tietojen mukaan vuosina 2020–2024 yhteensä 322 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 12 on johtanut kuolemaan. Samana ajanjaksona Järvenpäässä on tapahtunut keskimäärin 23, Keravalla 17 ja Tuusulassa 25 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

Järvenpään, Keravan ja Tuusulan liikenneturvallisuusvisio on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä vuoteen 2035 mennessä. Kuntien tavoitteena on puolittaa kolmen kunnan yhteenlaskettu tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä sekä puolittaa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kussakin kunnassa vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteina on:

- Kehitetään tehokkaasti turvallista liikenneympäristöä (Safe System).
- Kestävät kulkutavat ovat turvallisia.
- Lasten ja nuorten liikkuminen on turvallista.
- Kuntalaiset liikkuvat vastuullisesti.
- Liikenneturvallisuustyö on aktiivista ja poikkihallinnollista.

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi kullekin kunnalle laadittiin kattavat liikenneympäristön toimenpidelistat ja toimenpideohjelmat. Lisäksi suunnitelmassa esitetään tarpeita kehittää liikenneympäristön suunnitteluperiaatteita ja liikenneturvallisuuden ennakoarviointia. Liikenneturvallisuuden perustaa kehitetään johtoa sitouttamalla, kehittämällä liikenneturvallisuustyötä, sen resursointia ja osaamista sekä yhteistyöllä asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Liikennekasvatus ja viestintä ovat tärkeä osa liikenneturvallisuuden parantumista, ja niitä toteutetaan varhaiskasvatuksessa ja esiopetuksessa, perusopetuksessa, toisella asteella ja nuorisotyössä.

Suunnitelman laadintaa ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat edustajat Järvenpään ja Keravan kaupungeilta, Tuusulan kunnalta, Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Liikenneturvasta. Suunnitelman laadinnan aikana käytiin vuoropuhelua ohjausryhmän lisäksi kuntien liikenneturvallisuus- tai liikennekasvatustyöryhmissä sekä kuntien hallinnon alojen kanssa. Kuntien asukkaiden ja kunnissa liikkuvien näkemyksiä liikenneturvallisuustilanteesta ja kehittämistarpeista kerättiin karttapohjaisella kyselyllä, johon saatiin lähes 3000 vastausta.

Asiasanat (YSA:n mukaan): Liikenne, turvallisuus, liikenneturvallisuus ja toimenpideohjelma

ISBN 978-952-398-314-4 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-314-4

Julkaisun osoite: www.doria.fi/ely-keskus

Sivumäärä: 46

Kieli: Suomi

Kustantaja /Julkaisija: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kustannuspaikka ja -aika: 6/2025, Helsinki

RAPORTTEJA 21 | 2025

**JÄRVENPÄÄN, KERAVAN JA TUUSULAN SEUDULLINEN LIIKENNETURVALLISUUS-
SUUNNITELMA**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Tapio Kinnunen

ISBN 978-952-398-314-4 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-314-4

www.doria.fi/ely-keskus