



Sipoon turvallisen ja kestävä liikkumisen suunnitelma

A-INSINÖÖRIT / LAITAKARI, PIRITTA; KIURU, TUOMAS; RUNSTEN, SONJA



RAPORTEJA 2 | 2023

Sipoon turvallisen ja kestäväen liikkumisen suunnitelma

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Piritta Laitakari / A-Insinöörit Civil Oy

Kartat: © OpenStreetMapin tekijät (Open Database -lisenssi)

ISBN 978-952-398-112-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkköjulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-112-6

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1	Johdanto	2
2	Sipoon liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	3
2.1	Suunnittelun lähtökohdat ja toimintaympäristö	3
2.1.1	Suunnittelualue ja maankäyttö.....	3
2.1.2	Sipoon liikennejärjestelmä.....	3
2.2	Sipoon liikenneonnettomuudet	7
2.3	Asukkaiden kokema liikenneturvallisuus ja kehittämistarpeet	11
2.3.1	Asukaskyselyt.....	11
2.3.2	Koettu liikenneturvallisuus.....	15
2.3.3	Liikennekäyttäytyminen.....	17
2.3.4	Kehittämistarpeet.....	17
2.4	Kunnan liikenneturvallisuustyön nykytila	18
2.5	Kunnan kestävä liikunnan nykytila	18
3	Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	20
3.1	Valtakunnalliset tavoitteet ja painotukset	20
3.2	Sipoon tavoitteet	20
4	Toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi	22
4.1	Toimenpiteiden ryhmittely	22
4.2	Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustoiminta (KVT)	23
4.2.1	Yhteistyön tarve.....	23
4.2.2	Eri asukasryhmien tavoittaminen	23
4.3	Liikenteen valvonta	24
4.4	Turvallista ja kestävä liikumista tukevat liikenneympäristön ratkaisut	24
4.5	Kestävä liikumista tukevat toimenpiteet	29
4.5.1	Yleistä kestävästä liikumisesta.....	29
4.5.2	Kestävä liikuminen Sipoossa	29
4.5.3	Uuden teknologian tuomat kestävä liikumisen mahdollisuudet	30
4.6	Turvallista liikumista tukevat maankäytön ratkaisut	31
5	Liikenneturvallisuustyön kehittäminen	32
5.1	Turvallisen ja kestävä liikumisen työryhmän toiminta	32
5.2	Sipoon liikenneturvallisuustyön rakenne	33
5.3	Liikenneturvallisuustyön vuosisuunnittelu	33
6	Jatkotoimenpiteet ja seuranta	34
	Liitteet	35
	KUVAILULEHTI	40
	PRESENTATIONSBLAD	41

1 Johdanto

Tämä turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma on päivitys vuonna 2012 julkaistuun Sipoon liikenneturvallisuuksuunnitelmaan. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edistämiseksi. Suunnitelmassa on katsaus kunnan liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen ja toimenpideohjelma olennaisimpien liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi.

Työssä pyrittiin selvittämään Sipoon alueen pahimmat ongelmakohdat katu- ja maantieverkolta sekä määrittämään niille toimenpiteet. Lisäksi kuntalaisten kokemuksia liikenneturvallisuudesta ja liikennekäyttäytymisestä selvitettiin asukaskyselyn avulla. Suunnitelmassa laaditulla toimenpideohjelmalla pyritään liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseen, onnettomuuksien vakavuuden lieventämiseen ja tienkäyttäjien turvallisuudentunteen lisäämiseen. Toimenpiteillä kannustetaan myös kulkemaan matkoja kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Suunnitelma ja siinä esitetyt toimenpiteet muodostavat pohjan keväällä 2023 perustettavan turvallisen ja kestävä liikunnan työryhmän toiminnalle.

Turvallisen ja kestävä liikunnan suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta vastasi ohjausryhmä, johon kuuluivat

- | | | |
|-------------------|-----------------------|--|
| • Herkko Jokela | (puheenjohtaja) | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |
| • Marko Kelkka | | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |
| • Petri Ruohio | | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |
| • Annika Sarkkola | | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |
| • Miikko Santala | | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus |
| • Marjo Bruun | | Sipoon kunta |
| • Sami Palmu | | Sipoon kunta |
| • Jere Loikkanen | | Sipoon kunta |
| • Meeri Sorjonen | | Liikenneturva |
| • Asko Sartanen | (elokuuhun 2022 asti) | Itä-Uudenmaan poliisilaitos. |

Suunnitelman on laatinut A-Insinöörit Civil Oy, jossa työn projektipäällikkönä toimi toukokuuhun 2022 asti Antti Rahiala ja myöhemmin Piritta Laitakari. Työhön osallistuivat myös Tuomas Kiuru, Sonja Runsten ja Teemu Kuittinen. Työn laadunvarmistajana toimi Mikko Romu.

Jos liikennejärjestelmä ei ole turvallinen, se aiheuttaa kuolemia ja loukkaantumisia. Inhimillisen tragedian lisäksi niistä koituu monenlaisia kustannuksia esimerkiksi poliisille, pelastustoimelle ja sairaanhoidolle. Lisäksi loukkaantuneiden kuntoutukseen tarvitaan voimavaroja. Usein menetetään uhrien työpanoksia joko tilapäisesti tai pysyvästi. Onnettomuuksien yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia arvioitaessa joudutaan usein tekemään yksinkertaisia. On esimerkiksi tapana vertailla onnettomuuksia toisiinsa luokiteltujen yksikköarvojen avulla. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom mukaan lievän loukkaantumisen kustannus on 77 000 euroa, vakavan loukkaantumisen 1,27 miljoonaa euroa ja kuoleman 2,56 miljoonaa euroa vuoden 2018 kustannustasoon suhteutettuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkisti vuosien 2022–2026 liikenneturvallisuusstrategiassa nollavision: vuonna 2050 kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Strategian mukaisesti Suomessa on syytä tavoitella parempaa liikenneturvallisuutta suunnittelella ja rakentamalla turvallisia katuja ja teitä. Päävastuu tällaisten liikenneympäristön parannustoimenpiteiden toteuttamisesta Sipoossa on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä Sipoon kunnan tekniikka- ja ympäristöosastolla. Lisäksi maankäytönsuunnittelulla, kaavoituksella ja ympäristönsuunnittelulla vaikutetaan liikennesuoritteeseen ja kulkutapavalintoihin, mikä heijastuu suoraan myös liikenneturvallisuuteen: mitä enemmän ihmiset kulkevat jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä, sitä turvallisempaa liikenne on.

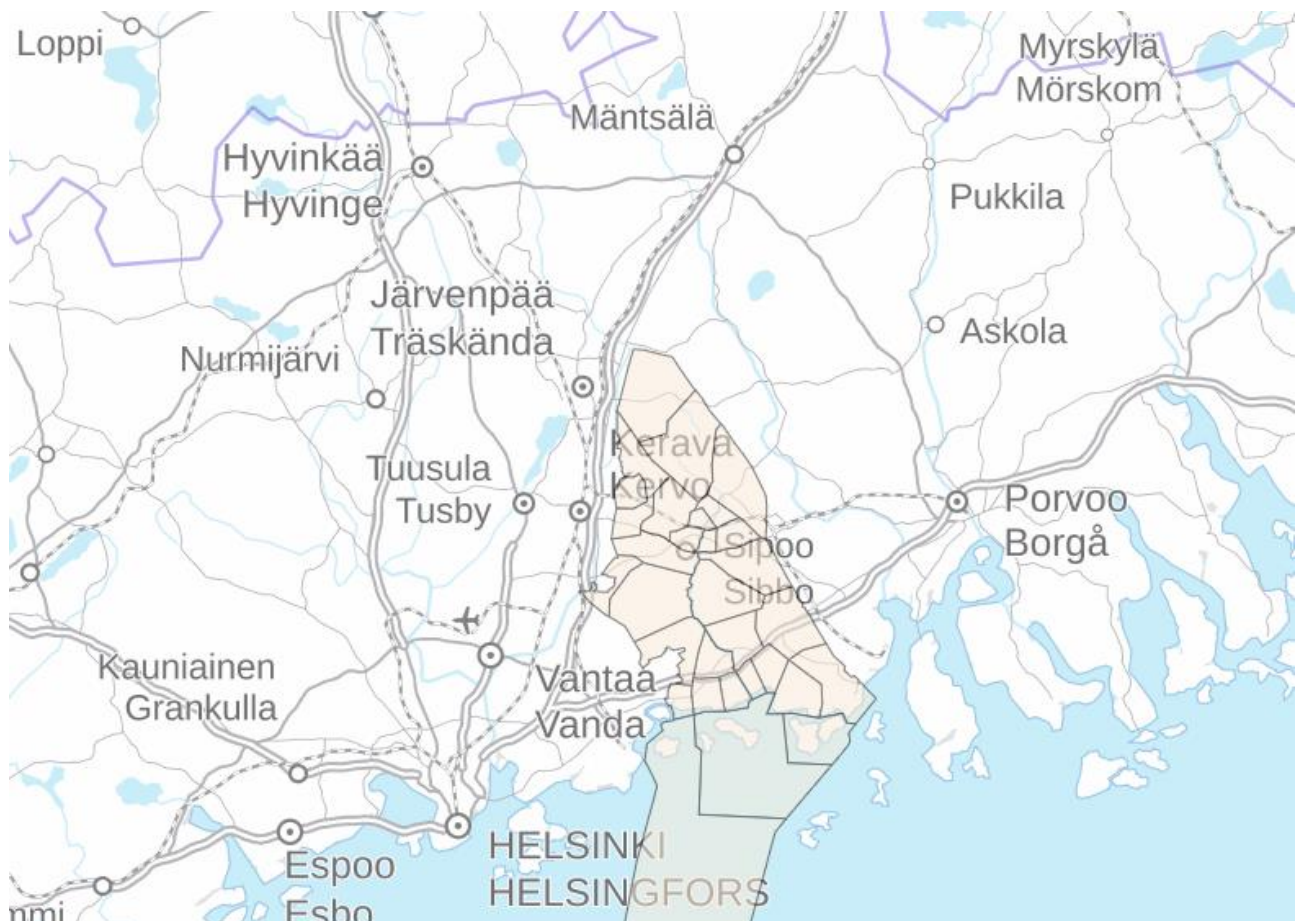
2 Sipoon liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

2.1 Suunnittelun lähtökohdat ja toimintaympäristö

2.1.1 Suunnittelualue ja maankäyttö

Turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma on laadittu koko Sipoon alueelle. Sipoo sijaitsee Uudenmaan maakunnassa, Helsingin itäpuolella. Länsipuolella sijaitseva valtatie 4 kulkee Sipoon ja Vantaan rajan suuntaisesti. Itä-länsisuuntaisesti kulkee valtatie 7, joka halkoo Sipoon eteläosaa. Moottoritie on autoliikenteen pääyhteys Sipoosta pääkaupunkiseudulle. Helsingin ja Vantaan lisäksi lännessä Sipoon naapurikuntia ovat Kerava, Tuusula ja Järvenpää, idässä Porvoo ja Pornainen sekä pohjoisessa Mäntsälä.

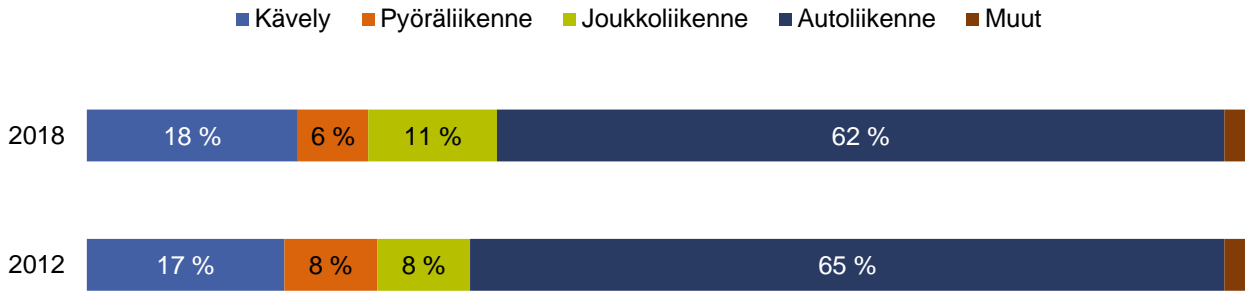
Kartta Sipoon sijainnista Helsingin seudulla on kuvassa 2.1.



Kuva 2.1: Sipoon sijainti Helsingin seudulla (lähde: Paikkatietoikkuna).

2.1.2 Sipoon liikennejärjestelmä

Sipoon liikennejärjestelmä perustuu ennen kaikkea autoliikenteeseen, mikä ilmenee kuvasta 2.2.

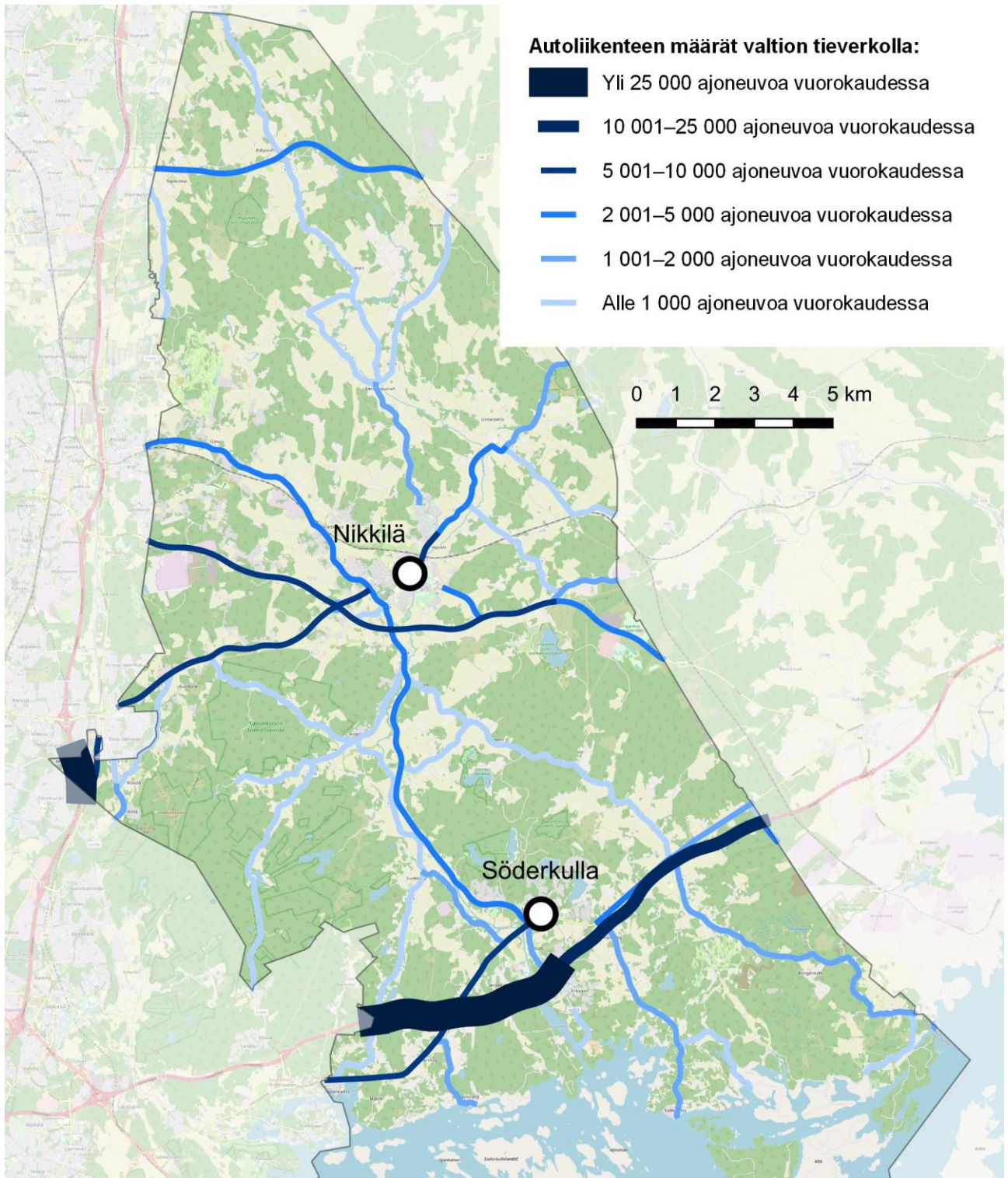


Kuva 2.2: Sipoon asukkaiden matkaluvuista lasketut kulkutapa-osuudet vuosina 2018 ja 2012 Helsingin seudun sisäisillä matkoilla (Liikkumistotumukset Helsingin seudulla 2018).

Eniten autoliikennettä Sipoossa on kunnan eteläosissa idän ja lännen välisellä Porvoonväylällä (valtatie 7), jonka vilkkaimmassa kohdassa Västerskogin kohdalla kulkee noin 28 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muita vilkasliikenteisiä teitä ovat

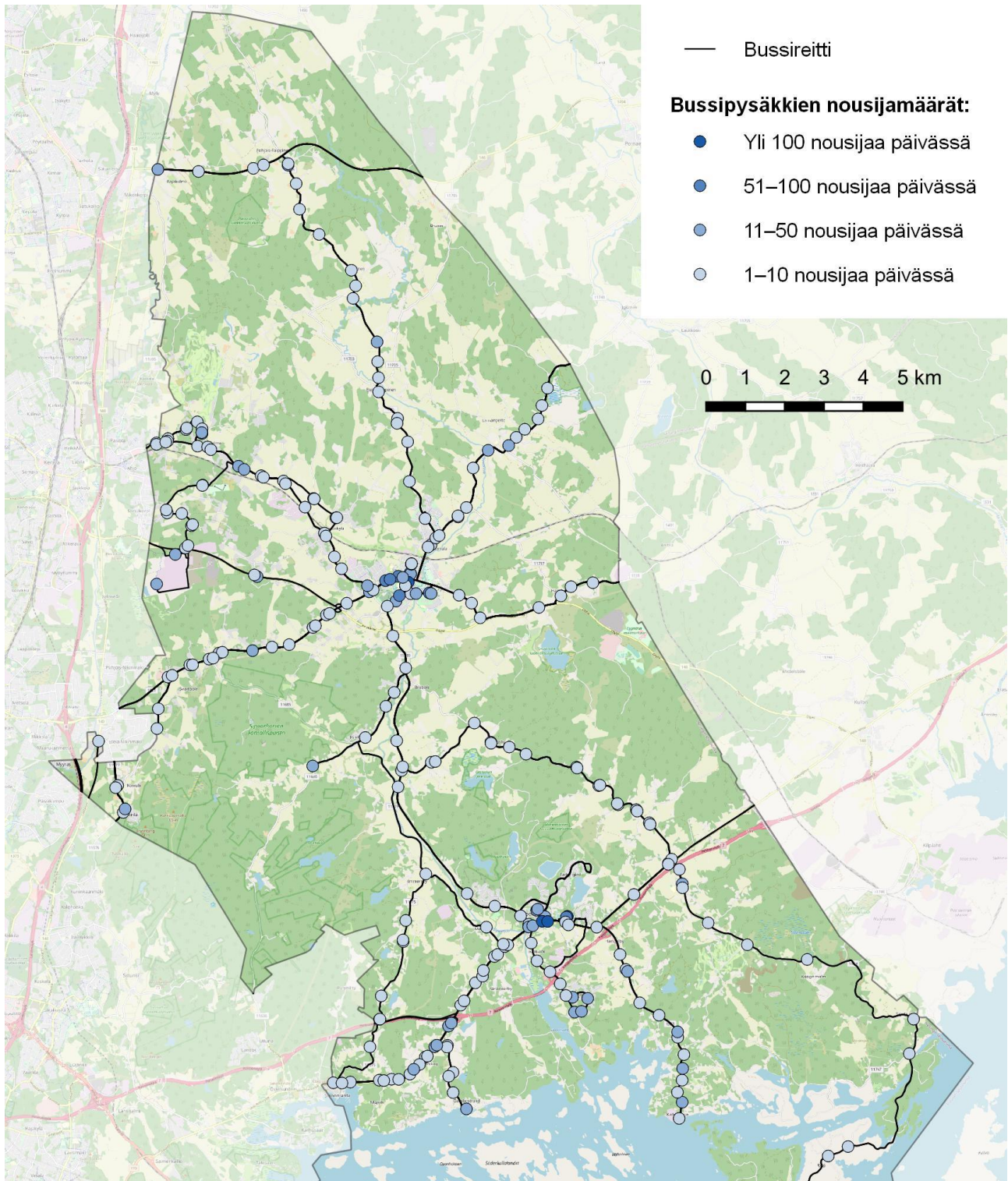
- Jokivarrentie–Nikkiläntie (yhdystie 1521); 6 900 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Keravantie–Öljytie (seututie 148); 6 300 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Uusi Porvoontie (seututie 170); 5 900 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Pornaistentie (yhdystie 1494); 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Rajakulmantie–Linsvedintie (seututie 146); 4 400 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Brobölientie–Söderkullantie (yhdystie 11689); 3 900 ajoneuvoa vuorokaudessa
- Martinkyläntie–Brobölientie (yhdystie 11697); 2 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kartta Sipoon tieverkon liikennemääristä esitetään kuvassa 2.3.



Kuva 2.3: Autoliikenteen päivittäiset määrät valtion tieverkolla Sipoossa (lähde: Väyläviraston avoin data (CC BY 4.0)).

Joukkoliikenteen suunnittelemisesta ja järjestämisestä Sipoossa vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). Parasta joukkoliikenteen palvelutaso on Söderkullan ja Nikkilän taajamissa, joissa sijaitsevat Sipoon käytetyimmät linja-autopysäkit (kuva 2.4). Yli sata päivittäistä nousijaa on Söderkullan, Miilin terminaalin ja Kuntalan linja-autopysäkeillä.

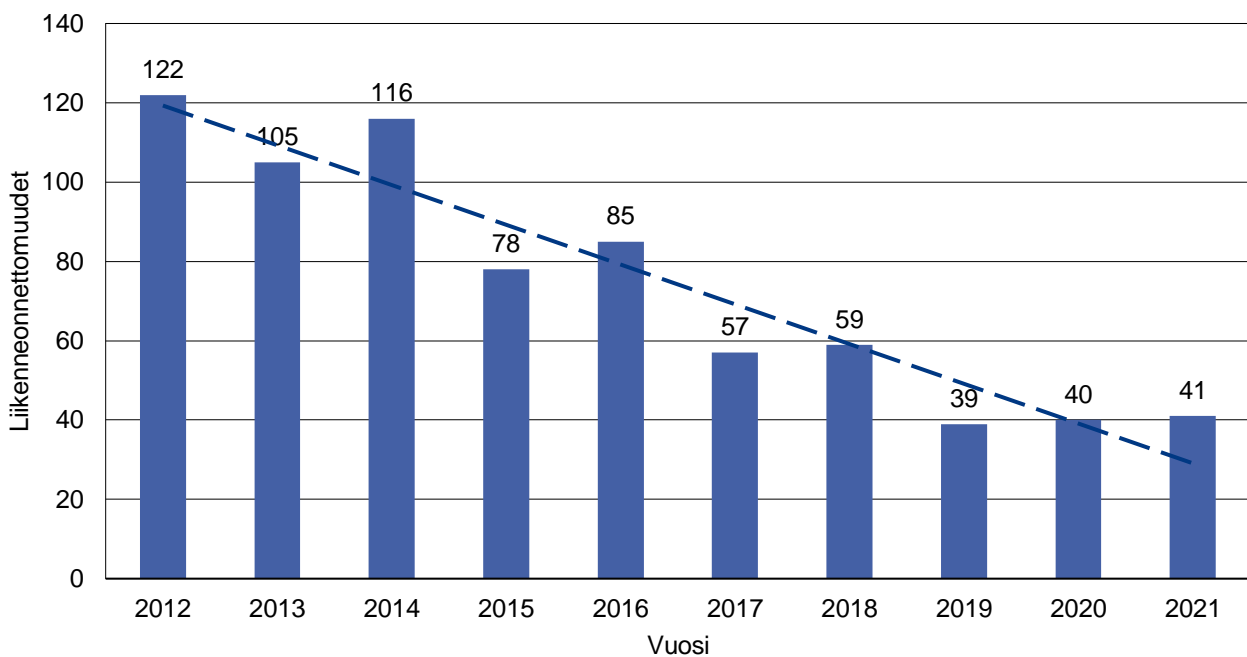


Kuva 2.4: HSL:n linja-autoreitit Sipoossa ja Sipoossa sijaitsevat linja-autopysäkit päivittäisten nousijamäärien mukaan luokiteltuina (lähde: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) avoin data (CC BY 4.0)).

Keravan ja Porvoon välinen rautatie kulkee Talman ja Nikkilän taajamien kautta. Radalla on vain tavaraliikennettä, mutta Sipoon kunnan strategisena tavoitteena vuosien 2022–2025 valtuustokaudelle on käynnistää henkilöliikenne Keravan ja Nikkilän välillä (lähde: Sipoon kunnan strategia 2022–2025).

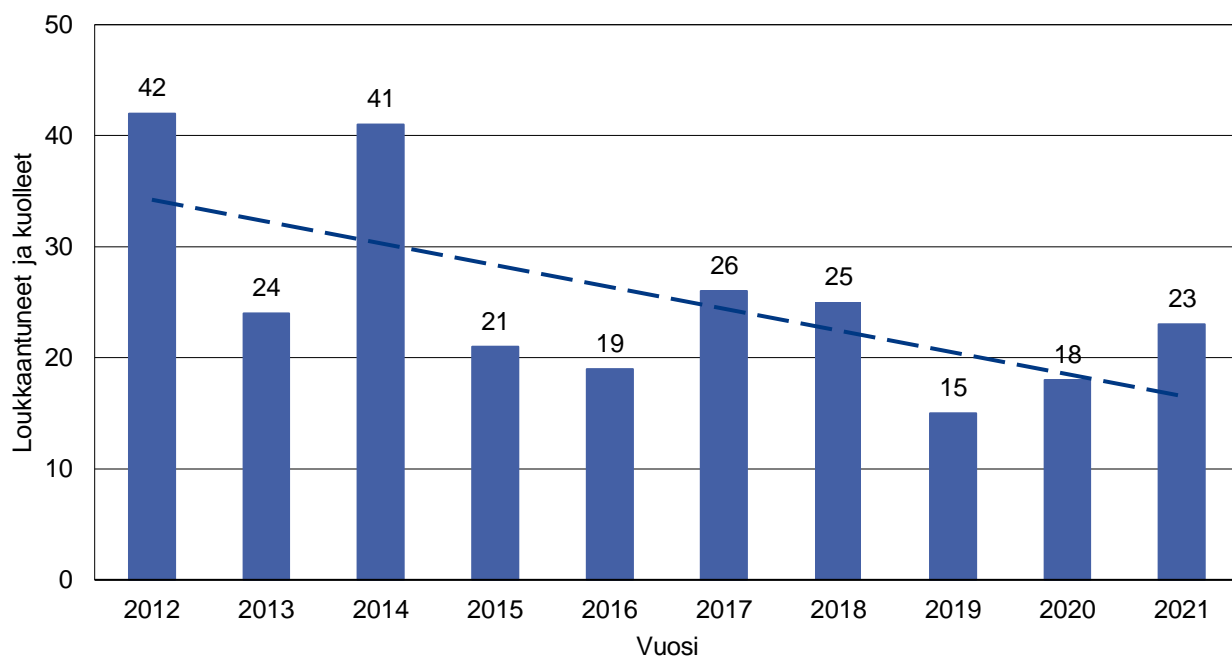
2.2 Sipoon liikenneonnettomuudet

Vuosina 2012–2021 Sipoossa tapahtui keskimäärin 74 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuodessa. Tarkasteluajanjaksona Sipoon liikenteessä kuoli kymmenen ja loukkaantui 244 ihmistä. Viime vuosina poliisin tietoon on tullut selvästi vähemmän onnettomuuksia kuin tarkastelujakson ensimmäisinä vuosina. Hyvä kehitys vaikuttaa kuitenkin pysähtyneen, ja vuosittaisten onnettomuuksien määrä on tasaantunut noin 40:een (kuva 2.5). Tilastoon on suhtauduttava varauksella, koska erityisesti mopo- tai pyöräliikenteen yksittäisonnettomuuksista vain pieni osa tulee poliisin tietoon. Lisäksi vuodesta 2016 alkaen poliisi on tilastoinut peuraonnettomuudet vain, jos ne johtavat henkilövahinkoihin. Vuodesta 2019 alkaen myös muiden omaisuusvahinko-onnettomuuksien tilastoiminen on vähentynyt.



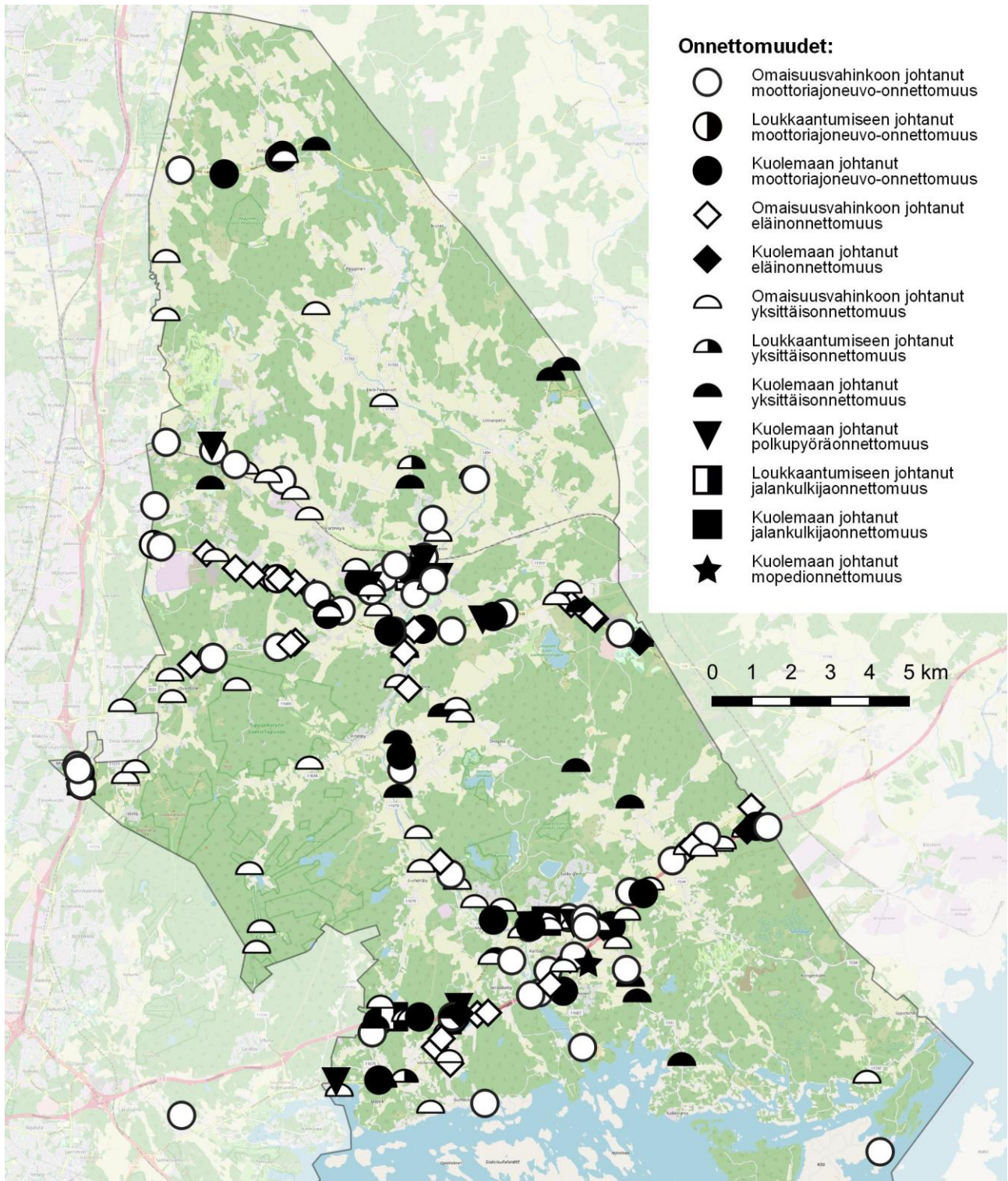
Kuva 2.5: Sipoossa tapahtuneet poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosina 2012–2021 (lähde: Tilastokeskus).

Erityisesti onnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden ihmisten määriä tarkasteltaessa havaitaan, että uhrien määrä ei ole enää vähentynyt (kuva 2.6).



Kuva 2.6: Sipoossa tapahtuneissa liikenneonnettomuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden ihmisten määrä vuosina 2012–2021 (lähde: Tilastokeskus).

Vuosina 2017–2021 liikenneonnettomuksissa kuoli seitsemän ja loukkaantui sata ihmistä. Kuolleista ja loukkaantuneista 19 prosenttia oli 18–20-vuotiaita. Onnettomuudet esitetään kartalla kuvassa 2.7.



Kuva 2.7: Sipoossa vuosina 2017–2021 tapahtuneet liikenneonnettomuudet.

Suurin osa (68 %) henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui hyvissä liikenneoloissa. Tienpinta oli luminen, jäinen tai sohjoinen 14 prosentissa tapauksista. 13 prosentissa tapauksista tien pinta oli paljas, mutta märkä.

Onnettomuuksista suurin osa (68 %) tapahtui valoisaan aikaan. 16 prosenttia onnettomuuksista tapahtui pimeällä, valaisemattomissa oloissa. Onnettomuuksista 63 prosenttia tapahtui kirkkaassa säässä, 28 prosenttia pilvipoutaisessa säässä ja yhdeksän prosenttia sateisessa säässä.

Vuosina 2017–2021 Sipoossa tuli poliisin tietoon kolme liikenneonnettomuutta, joissa oli osallisina jalankulkija ja moottoriajoneuvon kuljettaja. Näissä onnettomuuksissa kuoli kaksi jalankulkijaa ja loukkaantui vakavasti yksi (taulukko 2.1). Kaikki uhrin olivat yli 45-vuotiaita. Tilastosta puuttuvat liukastumiset ja muut yksittäisonnettomuudet.

Taulukko 2.1: Yhteenveto jalankulkuonnettomuuksista (lähde: Väyläviraston avoin data (CC BY 4.0)).

Jalankulkuonnettomuudet	Onnettomuuksien määrä
Jalankulkija suojatiellä risteuksen jälkeen	1
Muu jalankulkuonnettomuus suojatien ulkopuolella	1
Muu onnettomuus	1

Vuosina 2017–2021 poliisin tietoon tuli yhdeksän liikenneonnettomuutta, joissa oli osallisina pyöräilijä ja moottoriajoneuvon kuljettaja. Näistä jokaisessa tapauksessa pyöräilijä loukkaantui, mutta yhdessäkään ei kuollut (taulukko 2.2). Yksittäisistä ikäluokista eniten loukkaantuneita oli 55–74-vuotiaiden keskuudessa. Pyöräliikenneonnettomuuksien tilastointi on puutteellista, koska yksittäisonnettomuudet tai pyörällä kulkeneiden keskinäiset onnettomuudet eivät yleensä tule poliisin tietoon.

Taulukko 2.2: Yhteenveto pyöräliikenneonnettomuuksista (lähde: Väyläviraston avoin data (CC BY 4.0)).

Pyöräliikenneonnettomuudet	Onnettomuuksien määrä
Pyöräilijä pyörätiellä risteyksessä	4
Pyöräilijä pyörätiellä; toisen ajoneuvon kuljettaja kääntyi vasemmalle	1
Ajo risteäviä ajosuuntia suoraan	1
Muu törmäys käännettäessä oikealle	1
Muu törmäys käännettäessä vasemmalle	1
Muu samojen ajosuuntien onnettomuus; kääntyminen	1

Mopoliikenneonnettomuuksia Sipoossa tapahtui tarkasteluajana kolme, joista kaikki ajoradalla (taulukko 2.3).

Taulukko 2.3: Yhteenveto mopoliikenneonnettomuuksista (lähde: Väyläviraston avoin data (CC BY 4.0)).

Mopoliikenneonnettomuudet	Onnettomuuksien määrä
Kumoonajo ajoradalla	2
Kääntyminen vasemmalle toisen eteen tai kylkeen	1

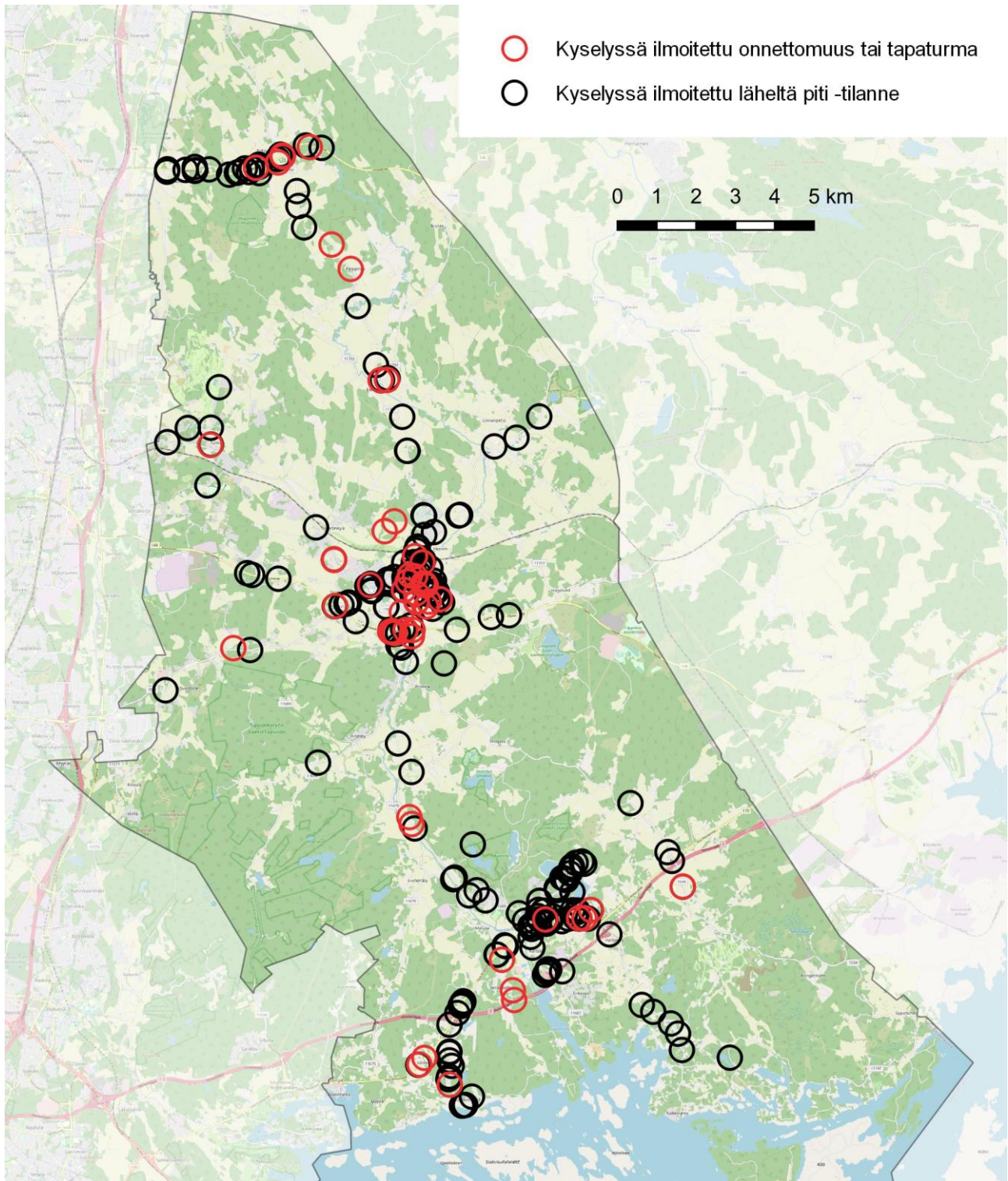
Liikennekäytössä olevien mopojen määrä Sipoossa on vähentynyt viime vuosina. Mopoliikenneonnettomuuksien määrän väheneminen tilastossa selittyy satunnaisvaihtelulla sekä yksittäisonnettomuuksien kirjaamatta jäämisellä.

2.3 Asukkaiden kokema liikenneturvallisuus ja kehittämistarpeet

2.3.1 Asukaskyselyt

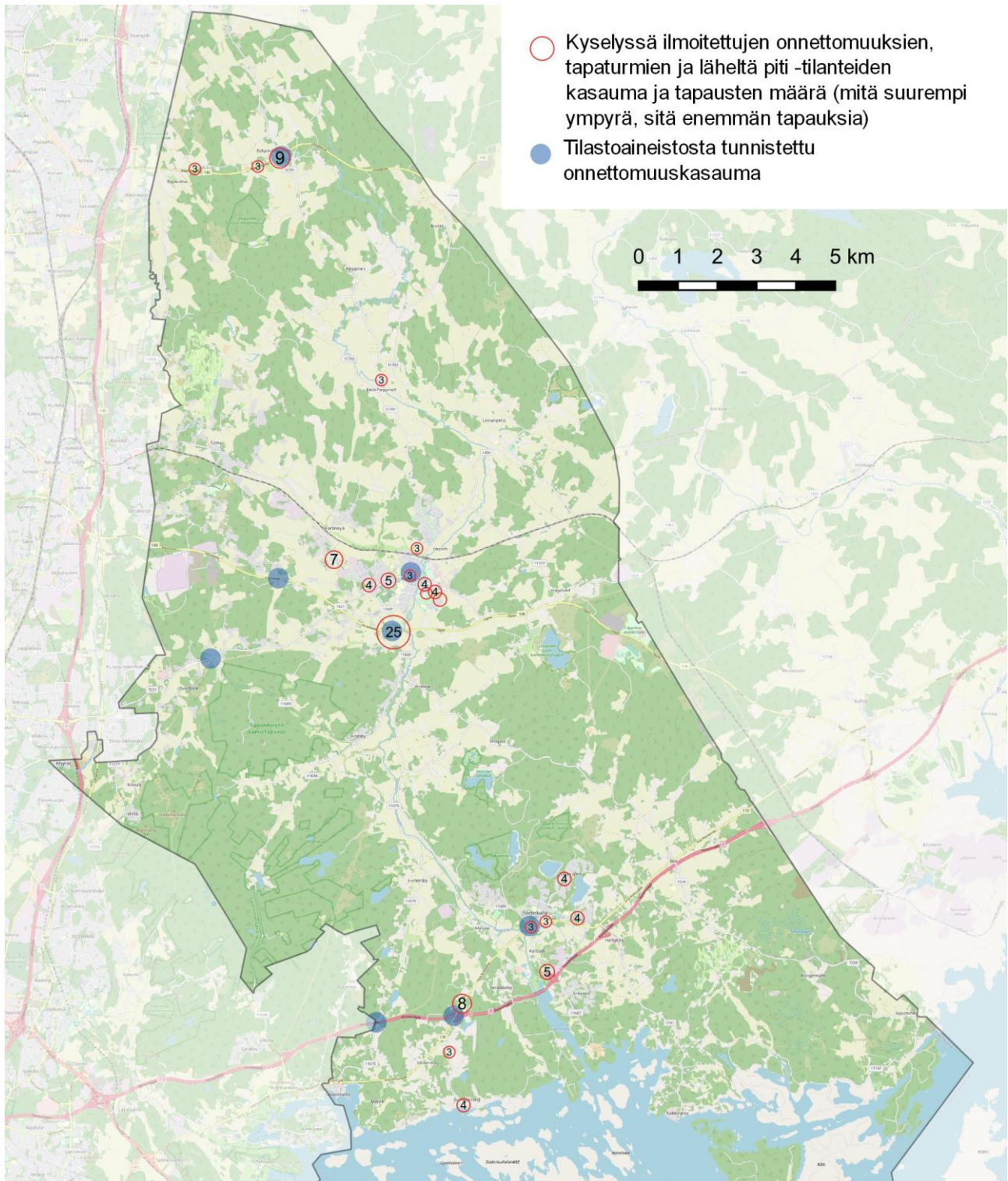
Asukaskysely toteutettiin 16.5.–29.5.2022. Kyselyyn vastasi 439 asukasta. Vastaajista suurin osa (55 %) oli 25–44-vuotiaita. Vain 0,3 % vastaajista oli alle 15-vuotiaita. Koska koululaisten vastaukset puuttuvat käytännössä kokonaan, niitä voidaan selvittää myöhemmin erillisellä kyselyllä. Vastaajat merkitsivät karttaan 1 640 paikkaa, joita he pitivät vaarallisina.

Asukaskyselyssä ilmoitettiin useita onnettomuuksia ja tapaturmia. Niiden lisäksi monessa paikassa oli koettu läheltä piti -tilanteita. Kartta asukaskyselyssä ilmoitetuista onnettomuuksista ja tapaturmista sekä läheltä piti -tilanteista on kuvassa 2.8.

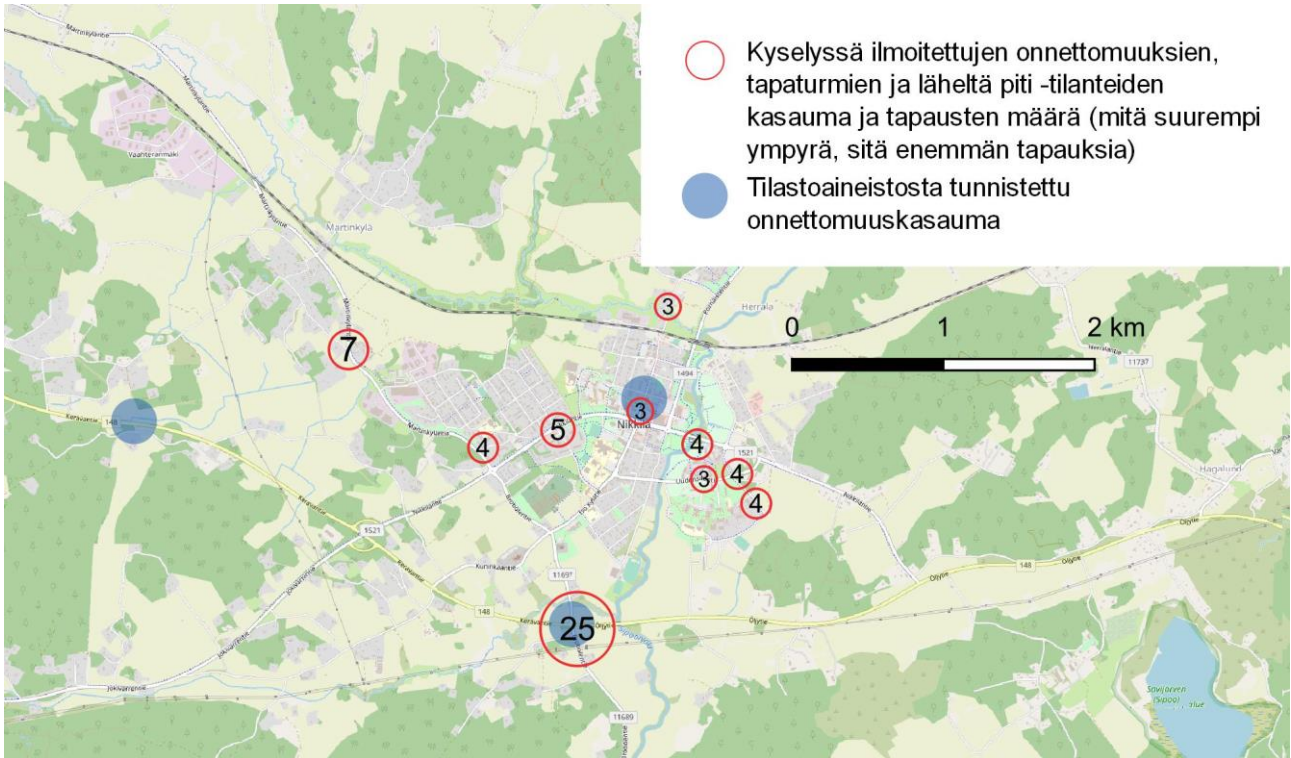


Kuva 2.8: Kartta asukaskyselyssä ilmoitetuista onnettomuuksista ja tapaturmista sekä läheltä piti -tilanteista.

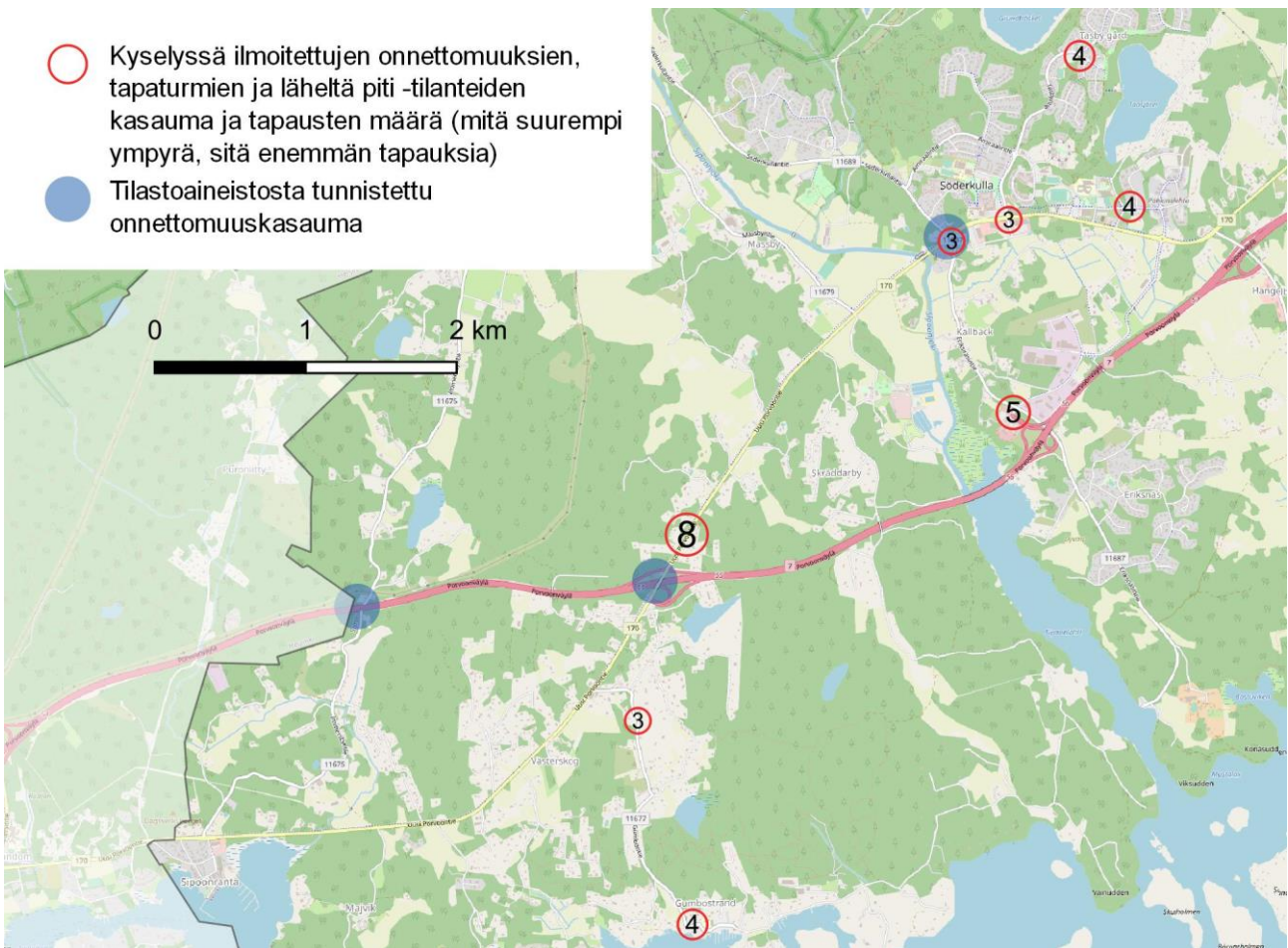
Merkittävä osa kyselyssä ilmoitetuista onnettomuuksista, tapaturmista ja läheltä piti -tilanteista kasautui tiettyihin paikkoihin. Nämä ovat osittain yhdenmukaisia tilastoitujen onnettomuuksien kasaumien kanssa. Kyselyssä annetuista vastauksista analysoiduista ja tilastoista saaduista kasaumista on koontikartta kuvassa 2.9. Kuvissa 2.10–2.12 on tarkemmat kartat Nikkilästä ja Söderkullasta sekä Sipoon etelä- ja pohjoisosista.



Kuva 2.9: Kartta asukaskyselyssä ilmoitettujen onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti -tilanteiden kasaamista sekä tilastoaineistosta tunnistetuista onnettomuuskaumista Sipoossa.

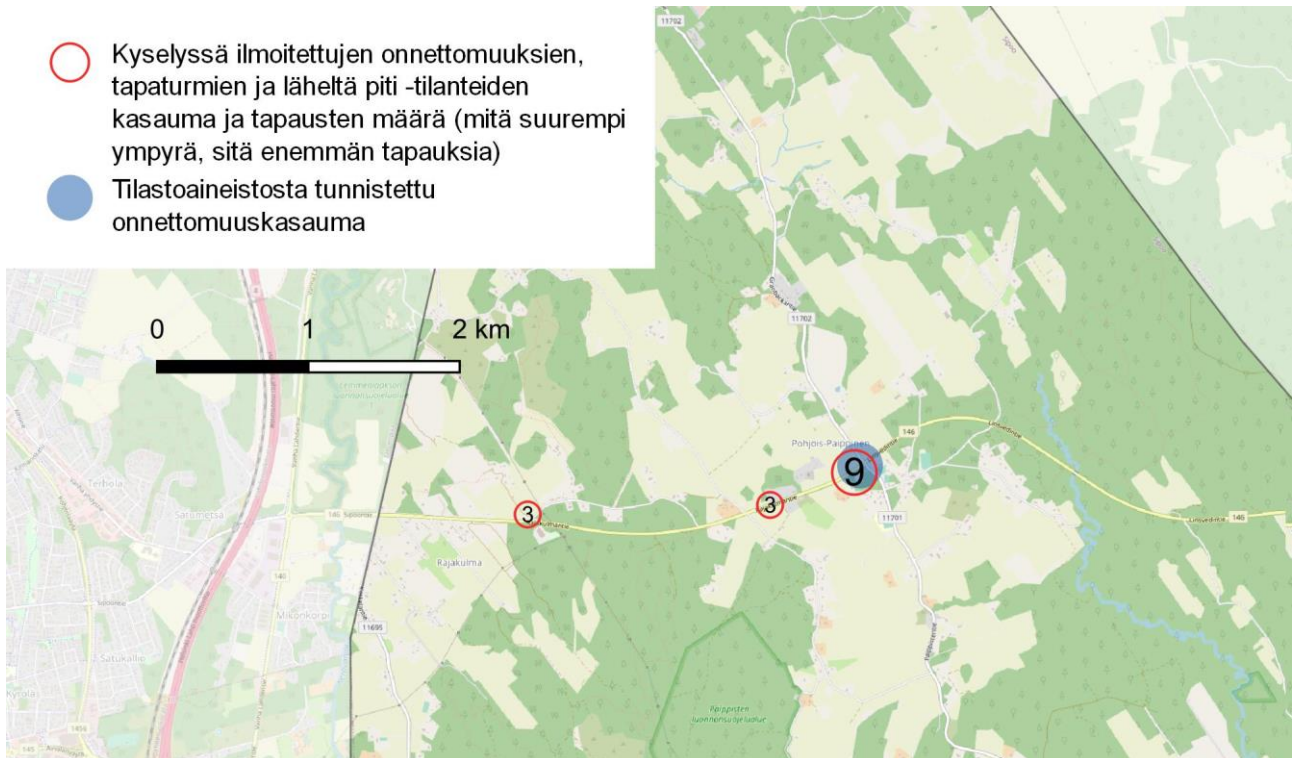


Kuva 2.10: Kartta asukaskyselyssä ilmoitettujen onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti -tilanteiden kasaumista sekä tilastoaineistosta tunnistetuista onnettomuuskaumista Nikkilässä.



Kuva 2.11: Kartta asukaskyselyssä ilmoitettujen onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti tilanteiden kasaumista Söderkullassa ja muualla Sipoon eteläosissa.

- Kyselyssä ilmoitettujen onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti -tilanteiden kasauma ja tapausten määrä (mitä suurempi ympyrä, sitä enemmän tapauksia)
- Tilastoaineistosta tunnistettu onnettomuuskasauma



Kuva 2.12: Kartta asukaskyselyssä ilmoitettujen onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti -tilanteiden kasaamista sekä tilastoaineistosta tunnistetuista onnettomuuskasaumista Sipoon pohjoisosissa

2.3.2 Koettu liikenneturvallisuus

Sipoon asukkaiden kokemuksia kunnan liikenneturvallisuudesta selvitettiin kyselyn avulla toukokuussa 2022. Yli 40 prosenttia kyselyn vastaajista koki Sipoossa liikkumisen erittäin tai melko turvalliseksi. Toisaalta yli 35 prosenttia vastaajista koki liikkumisen erittäin tai melko turvattomaksi (kuva 2.13).

Asukkaiden kokemus liikkumisen turvallisuudesta Sipoossa vuonna 2022

- Erittäin turvallista
- Melko turvallista
- Ei turvallista eikä turvatonta
- Melko turvatonta
- Erittäin turvatonta
- En osaa sanoa

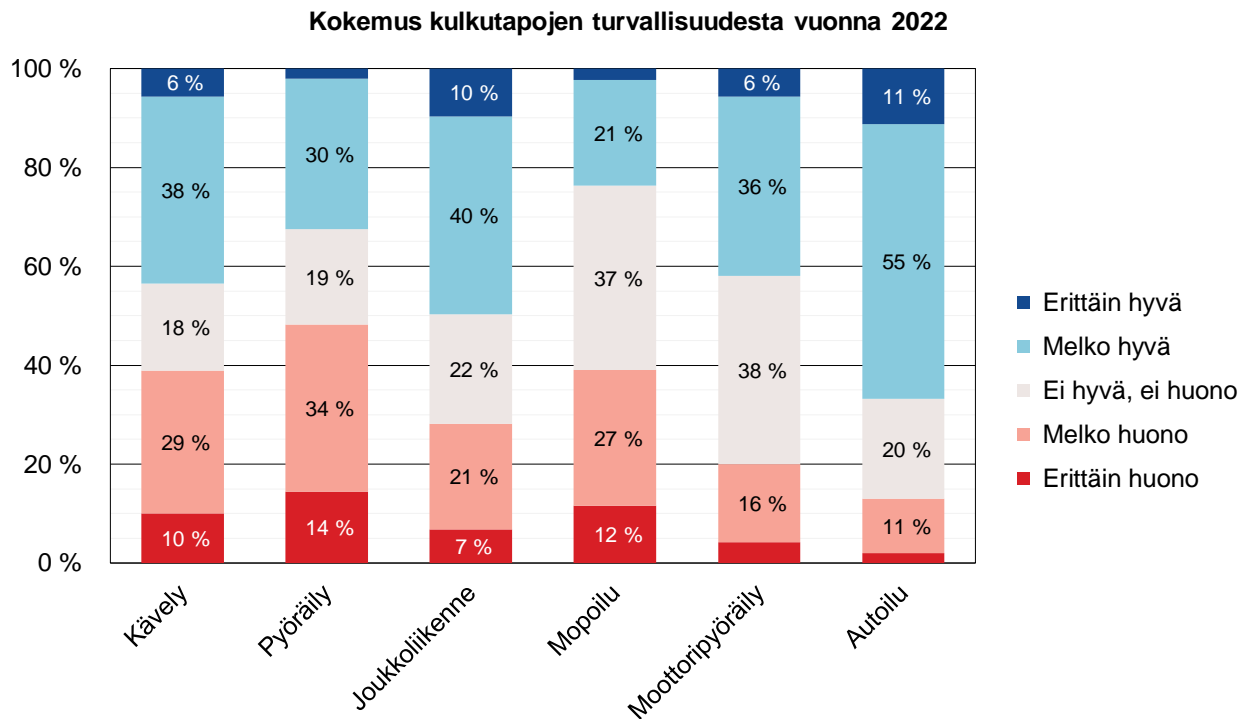


Kuva 2.13: Sipoon asukkaiden kokemukset liikkumisen turvallisuudesta toukokuussa 2022 tehdyn kyselyn perusteella.

Asukkaiden kokemuksia liikkumisen turvallisuudesta selvitettiin myös kulkutapakohtaisesti (kuva 2.14). Kyselyn tuloksia voidaan verrata edellisessä, vuonna 2012 valmistuneessa Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelmassa julkaistuihin tuloksiin (kuva 2.15). Tuolloinen kysely toteutettiin toukokuussa 2011. Moottoripyöräilyä lukuun ottamatta kaikkien tutkittujen kulkutapojen koettu turvallisuus on parantunut edellisen kyselyn jälkeen. Aikaisemmassa kyselyssä ei tutkittu joukkoliikenteen turvallisuutta.

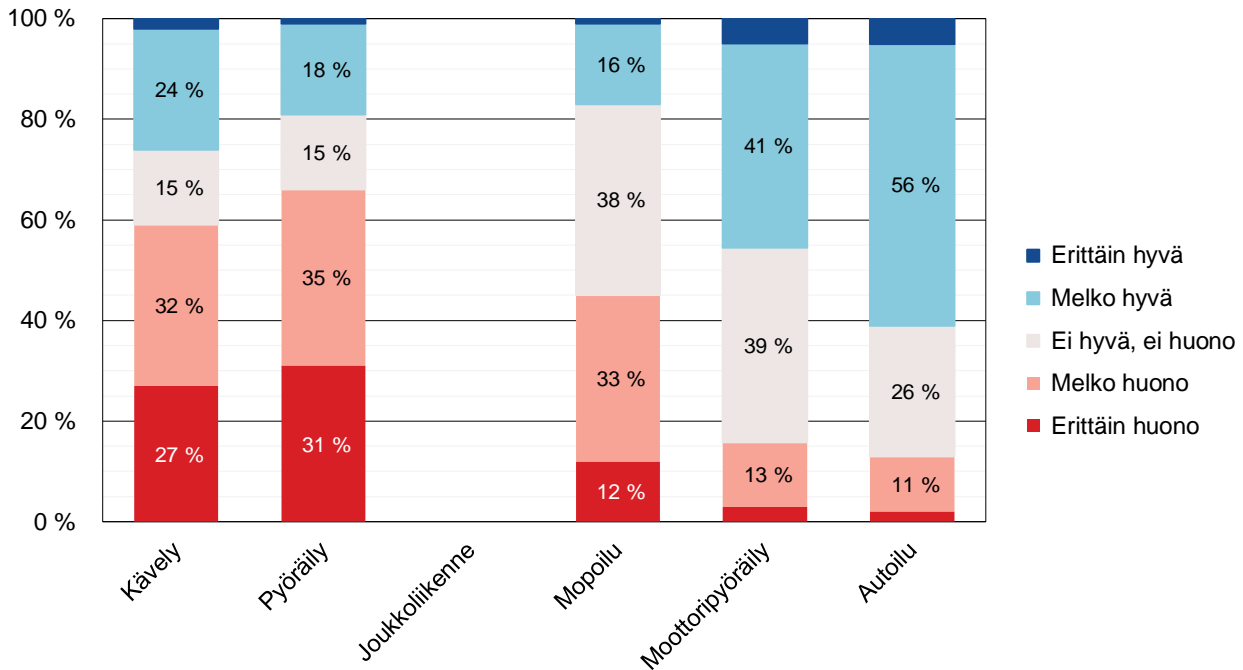
Suurin osa vastaajista piti autoliikenteen turvallisuutta joko erittäin hyvänä tai hyvänä. Myös joukkoliikennettä pidettiin turvallisena. Turvattomimmaksi tavaksi miellettiin pyörällä ja mopolla kulkeminen. Kokemus pyöräilyn turvattomuudesta on vuoden 2011 kyselyyn verrattuna vähentynyt. Aiemmin 66 prosenttia vastanneista piti pyöräilyä turvattomana, kun nyt sen koki turvattomaksi alle puolet (48 %).

Kokemus tämän hetken jalankulun turvallisuudesta oli jakautunut: 44 prosenttia vastaajista piti jalankulkua turvallisena, mutta 39 prosenttia turvattomana. Edellisen kyselyn aikaan jopa 60 prosenttia piti jalankulun turvallisuutta melko huonona tai erittäin huonona.



Kuva 2.14: Sipoon asukkaiden kokemukset liikkumisen turvallisuudesta kulkutavoittain toukokuussa 2022 tehdyn kyselyn perusteella

Kokemus kulkutapojen turvallisuudesta vuonna 2011



Kuva 2.15: Sipoon asukkaiden kokemukset liikkumisen turvallisuudesta kulkutavoittain toukokuussa 2011 tehdyn kyselyn perusteella

Kyselyssä selvitettiin myös asukkaiden kokemuksia eri ikäryhmien turvallisuudesta. Eniten vastaajat ovat huolissaan alakouluikäisten liikenneturvallisuudesta. Huoli lasten turvallisuudesta korostui myös kyselyn avovastauksissa.

Onnettomuuksien, tapaturmien ja läheltä piti -tilanteiden avovastauksissa toistuvia ongelmia ovat huono kunnossapito, piittaamattomuus suojateistä, puhelimen käyttö ajaessa, korkeat ajonopeudet, vaaralliset ohitukset, väistämisvelvollisuuden laiminlyönti sekä väärinpysäköinti.

2.3.3 Liikennekäyttäytyminen

Asukkaille toukokuussa 2022 tehdyn kyselyn perusteella sipoolaisten merkittävin liikennekäyttäytymistä koskeva huolenaihe olivat 22 prosentilla karttavastauksista korkeat ajonopeudet. Kyselyn vastauksista havaittiin myös, että väistämisvelvollisuuksia ei aina noudateta, eikä jalankulkijoille anneta suojateillä esteetöntä kulkua. Työn aikana tehtyjen maastokatselmusten perusteella Sipoossa myös pysäköidään auto usein jalkakäytävälle.

2.3.4 Kehittämistarpeet

Asukaskyselyn ja haastatteluiden perusteella liikenteen kehittämisen tärkeimmiksi osa-alueiksi nousivat

- jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien parantaminen sekä pyöräilyn asianmukaiseen ja turvalliseen pysäköintiin panostaminen
- joukkoliikenneyhteyksien parantaminen ja pysäkkijärjestelyjen turvallisuuden parantaminen
- piittaamattomaan liikennekäyttäytymiseen, kuten korkeisiin ajonopeuksiin, puuttuminen
- ajonopeuksien tarkastelu erityisesti taajamissa.

2.4 Kunnan liikenneturvallisuustyön nykytila

Vuonna 2012 valmistuneessa Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetettiin tavoitteiksi, ettei kukaan kuole liikenteessä, ja että henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee puoleen vuoteen 2020 mennessä. Myös jalankulun, pyöräliikenteen sekä nuorten kuljettajien mopo- ja autoliikenteen onnettomuuksien vähenemistä tavoiteltiin. Vaikka liikennekuolemia ei ole vielä pystytty kokonaan poistamaan, tilastojen perusteella onnettomuudet ovat kuitenkin vähentyneet.

Sipoon kunnassa on aiemmin toiminut poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyöryhmä, mutta toiminta on sittemmin hiipunut. Työryhmä järjesti kunnan ensimmäiset turvallisuuskävelyt lokakuussa 2021. Haastatellut kertoivat, että liikenneturvallisuutta on käsitelty toimialojen välisissä keskusteluissa. Heidän mukaansa kunnassa on toteutettu seuraavia toimia:

- Jalankulun ja pyöräliikenteen oloista on huolehdittu Nikkilän ja Söderkullan keskustaa-ajamissa, erityisesti koulujen ja muiden oppilaitosten, palvelukotien, kirjastojen, terveyskeskusten, linja-autopysäkkien ja urheilukohdeiden lähialueilla.
- Samoissa kohteissa ja niiden ympäristössä on selvitetty esteettömyyden tilaa, ja siihen on tehty parannuksia ja korjauksia. Talvikunnossapitoon ja katukiveyksien esteettömyyteen tarvitaan kuitenkin vielä lisäpanostusta.

Sipoossa auto on edelleen asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla käytetyin kulkutapa. Viimeisten vuosien aikana etenkin lasten kuljettaminen harrastuksiin ja kouluun on jatkuvasti yleistynyt sillä seurauksella, että yhä useampi lapsi liikkuu terveytensä kannalta liian vähän. Koulujen saattoliikennenympäristö on kokemusten mukaan turvallinen ja toimiva, mutta se ei sovellu nykyisille suurille saattoliikennemäärille. Ruuhka ajoittuu lyhyelle ajalle ennen koulun alkamisaikaa, jolloin saattopaikat ruuhkautuvat ja ovat turvattomia etenkin pienille oppilaille. Kaivataan herättelyä kuntalaisten suuntaan siten, että pyöräilyä ja kävelyä edistetään lasten lyhyimmillä koulumatkoilla. Autoilun rinnalle oman lisähaasteensa tuo nuorten keskuudessa viime vuosina nopeasti yleistynyt mopojen, skoottereiden ja mopoautojen käyttö, joka osaltaan on vähentämässä kestäviä kulkutapoja, erityisesti pyöräilyä. Mopoilun suosio voi seurata autoistumisen kasvua tulevaisuudessa. Haastatteluissa ja asukaskyselyissä nähtiin tarpeellisena Poliisin näkyminen katukuvassa.

Asukaskyselyn ja haastatteluiden perusteella useat olisivat halukkaita kulkemaan entistä useammin kävellen tai pyörällä, kunhan reitti koetaan turvalliseksi. Kylien ja taajamien välillä, erityisesti Nikkilän ja Söderkullan välillä, pyöräily- ja kävelyn olosuhteita toivotaan parannettavan. Kunnassa järjestetään liikenneturvallisuustempauksia yhdessä koulujen kanssa sekä suojatiepäivystystä Mannerheimin Lastensuojeluliiton kanssa koulujen alkaessa. Kunnassa on korvamerkitty rahasto, josta kustannetaan koululaisille heijastin. Heijastimet jaetaan HSL:n linja-autoissa.

Liikenneturvallisuuden nykytilan selvittämiseksi tehdyissä haastatteluissa tärkeänä pidettiin sekä yksiköiden välistä yhteistyötä että vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. Haastatellut toivoivat myös joukkoliikenteen edistämistä sekä jalankulun ja pyöräliikenteen olojen parantamista. Vastauksissa muistettiin myös kustannustehokkuuden näkökulma: on hyvä selvittää, missä kohteissa turvallisuutta ja kestävästä liikkumisesta voitaisiin edistää pienillä investoinneilla. Haastatteluista esille tulleita asioita voidaan hyödyntää jatkossa turvallisen ja kestävästä liikkumisen työryhmän toimenpiteiden suunnittelussa.

2.5 Kunnan kestävästä liikkumisen nykytila

Sipoossa laadittiin vuonna 2016 kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jossa asetettiin tavoitteeksi vuoteen 2025 mennessä

- kävelyn kulkumuoto-osuus lisääntyminen 18 prosentista 25 prosenttiin
- pyöräilyn kulkumuoto-osuus lisääntyminen 8 prosentista 15 prosenttiin.

Edistämishojelman laadinnan aikaan uusin tieto kulkutapaosuuksista oli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) julkaisusta *HLJ 2015: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012*.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvun yhteiskuntataloudellisia hyötyjä arvioitiin tuolloin Maailman terveysjärjestö WHO:n kehittämän HEAT-laskentamallin (*Health Economic Assessment Tool*) avulla. Laskentamallilla voidaan arvioida säännöllisen kävelyn ja pyöräilyn aikaansaamaa ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemistä. Mallin perusteella kulkumuoto-osuustavoitteiden saavuttaminen tuottaisi Sipoossa noin 3,4 miljoonan euron vuosittaisen hyödyn.

Viimeisimmät tiedot Sipoon kulkutapajakaumasta ovat vuonna 2018 julkaistusta HSL:n liikkumistutkimuksesta. Tutkimuksen perusteella kävelyn kulkumuoto-osuus oli kasvanut vuoden 2012 liikkumistottumuksia selvittäneestä tutkimuksesta vain yhden prosenttiyksikön, kun pyöräliikenteen osuus jopa väheni. Vaikka tutkimus on vanha, sen perusteella vaikuttaa jokseenkin epätodennäköiseltä, että Sipoo saavuttaisi itselleen asettamansa tavoitteet ilman merkittäviä lisätoimia. On mahdollista, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmassa suunniteltuja toimenpiteitä ei ole ehditty vielä toteuttaa, mikä saattaa selittää sitä, ettei kulkutapajakaumassa ole tapahtunut merkittävää muutosta. On kuitenkin otettava huomioon, että uusin liikkumistutkimus laadittiin hyvin pian kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman valmistumisen jälkeen. Siksi kulkutapaosuuksien muutoksia on vaikea päätellä luotettavasti ennen seuraavan liikkumistottumustutkimuksen valmistumista.

Tätä suunnitelmaa varten haastateltiin Sipoon kunnan viranhaltijoita ja asiantuntijoita, jotka kertoivat näkemyksiään myös kestävästä liikkumisesta. Haastatteluista ilmeni suuri tarve nykyistä paremmille jalankulun ja pyöräliikenteen reiteille sekä joukkoliikenteen yhteyksille. Parannettavaa on sekä keskustusten välisillä että kylä toisiinsa yhdistävillä reiteillä. Sipooseen muuttaa paljon ihmisiä pääkaupunkiseudulta, jossa nämä ovat tottuneet kulkemaan kestäväillä tavoilla. Panostamalla kestävästä liikkumisesta infrastruktuuriin mahdollistetaan heille näiden kulkutapojen käytön jatkaminen. Lisäksi huomautettiin, että nopean autoliikenteen mahdollistavien teiden rakentamisesta ja niiden rauhoitusyrityksistä hidastein ja liikennemerkein olisi päästävä eroon, minkä sijaan liikenneympäristö pitäisi rakentaa sellaiseksi, että se ohjaa suoraan ajamaan hitaasti.

3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

3.1 Valtakunnalliset tavoitteet ja painotukset

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman vuosien 2022–2026 liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on vähentää tie-, rautatie-, lento- ja vesiliikennekuolemien määrä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Tätä kutsutaan nol-lavisioksi. Valletan julistuksen mukaan Suomi on sitoutunut puolittamaan vuoden 2020 tieliikenteen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa, että vuonna 2030 tieliikenteessä kuolisi enintään 112 ja loukkaantuisi vakavasti enintään 204 ihmistä.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on seitsemän strategista linjausta, jotka ohjaavat nol-lavision saavuttamista:

- liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
- päätöksenteon on perustuttava tietoon
- eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
- asenteiden on muututtava liikenteessä
- liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
- teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
- lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.

Linjauksista tärkein ja vaikuttavin koskee liikennejärjestelmän turvallisuutta. Kuten liikenneturvallisuusstrategiassa-kin todetaan, ihmiset tekevät virheitä, eikä niitä kaikkia pystytä poistamaan. Siksi esimerkiksi *liikenneosaamisen lisääminen, asenteiden muuttuminen, teknologinen kehitys* tai *lainsäädäntö* voivat parantaa liikenneturvallisuutta vain rajallisesti. Turvallinen liikennejärjestelmä houkuttelee turvallisten liikennemuotojen käyttöön ja on saavutet-tava sekä tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Turvallisessa liikennejärjestelmässä ihmisestä johtuvat virheet eivät johda kuolemiin tai vakaviin loukkaantumisiin.

3.2 Sipoon tavoitteet

Sipoon kunnan vuosien 2022–2025 strategiassa tavoitellaan muiden muassa

- kunnan hyvinvoinnin rakentumista turvallisuuteen
- vahvempaa fokusta ihmisten lähiympäristön turvallisuuteen
- Nikkilän ja Söderkullan välistä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyttä
- turvallista ja hyväkuntoista tiestöä.

Vuonna 2019 hyväksytyssä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa Sipoo on sitou- tunut tavoitteeseen, jossa Helsingin seudun matkoista vähintään 70 prosenttia tehdään kestävillä kulkutavoilla vuonna 2030. Suunnitelman tekohetkellä uusin tieto kulkutapajakaumasta oli vuodelta 2018, jolloin matkoista teh- tiin kestävillä kulkutavoilla Helsingin seudulla 60 prosenttia ja Sipoossa 35 prosenttia.

Vuoden 2016 kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa Sipoon kunta asetti tavoitteikseen, että vuoteen 2025 mennessä jalankulun kulkutapaosuus kasvaisi 25 prosenttiin ja pyöräliikenteen 15 prosenttiin. Vuoden 2018 osuu- det olivat jalankululle 18 prosenttia ja pyöräliikenteelle kuusi prosenttia. Näiden kulkutapojen yleistyminen on suo- raan yhteydessä liikenneturvallisuuteen: kuten edistämishjelmassa todetaan, ”ainoastaan turvallisiksi koettu ym- päristö houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään”. Hyvä ja kustannustehokas keino pyöräliikenteen edistämiseksi on laadukkaan viitoituksen suunnitteleminen ja toteuttaminen pyöräliikenteen tärkeimmille reiteille yhteistyössä kunnan ja ELY-keskuksen kesken.

Edistämishjelmassa suunniteltiin 12 toimenpidettä, joiden avulla kulkumuoto-osuustavoitteet voitaisiin saavuttaa:

1. Kävelyn ja pyöräilyn asema otetaan huomioon kaikessa kunnan päätöksenteossa.
2. Kävely ja pyöräily tunnustetaan omiksi liikennemuodoikseen.
3. Tunnistetaan keskeiset kävely-yhteydet ja -alueet. Suunnitelma ohjaa rakentamista ja kunnossapitoa.
4. Laaditaan Sipoolle oma hierarkkinen pyöräilyn tavoiteverkko laatutavoitteineen ohjaamaan rakentamista ja kunnossapitoa.
5. Budjettiin varataan rahaa pienille, kustannustehokkaille kävelyä ja pyöräilyä lisääville hankkeille.
6. Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapitoa kehitetään verkkohierarkian mukaisesti.
7. Kävelyn ja pyöräilyn työmaa-aikaista ohjausta ja tiedotusta parannetaan.
8. Pyörien pysäköintitarpeet otetaan huomioon suunnittelussa.
9. Kävelyn ja pyöräilyn asioista viestitään aktiivisesti.
10. Kävely ja pyöräily otetaan osaksi päiväkotien ja koulujen toimintaa.
11. Laaditaan pyöräily- ja ulkoilukartta, jossa näkyvät Sipoon kävely- ja pyöräilyväylät sekä -reitit.
12. Markkinoidaan Sipoota pyöräilykohteena.

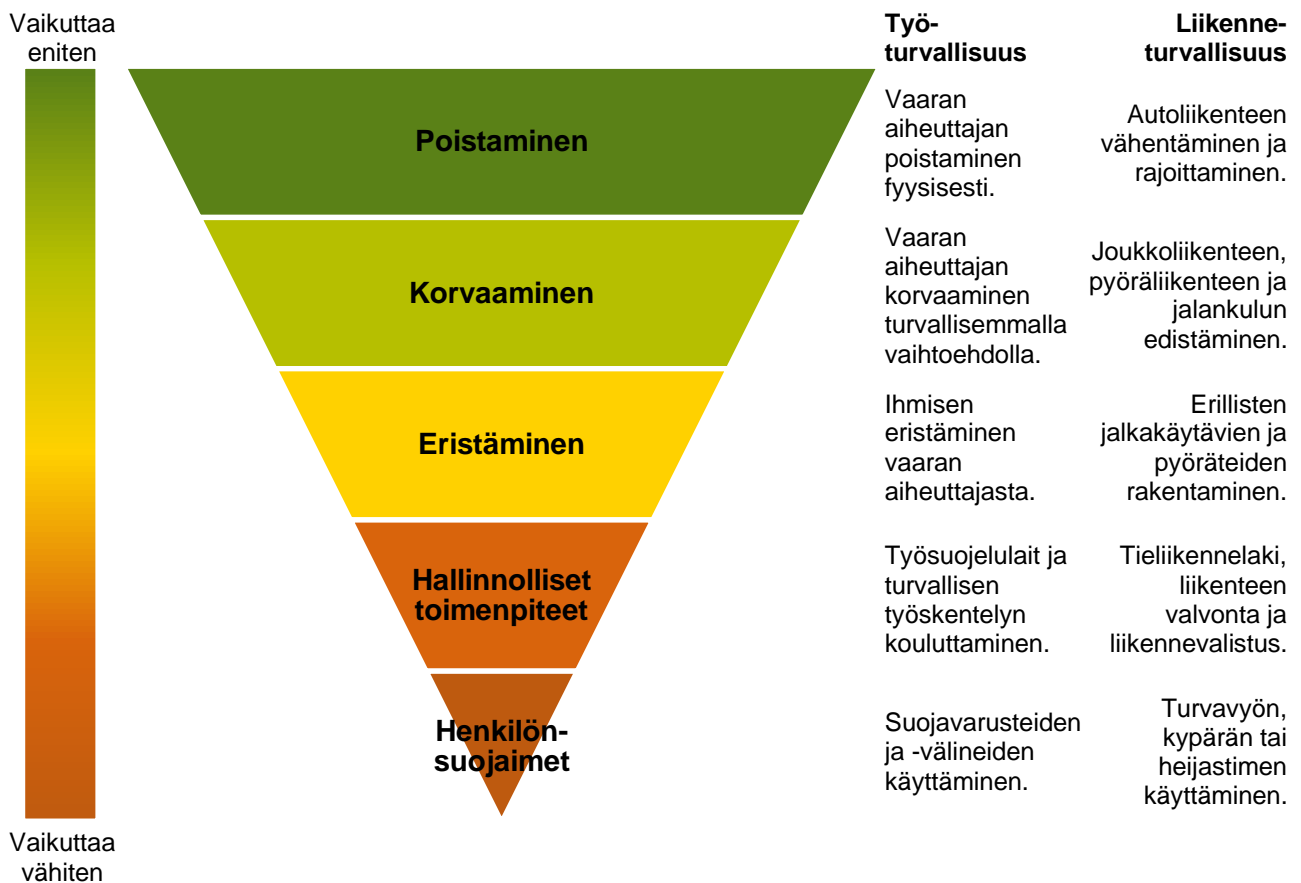
4 Toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi

4.1 Toimenpiteiden ryhmittely

Turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelmassa esitettävät toimet jaotellaan seuraavasti:

- liikenneturvallisuustyön rakenteet ja resurssit
- viestintä ja liikenteen valvonta
- liikenneympäristön turvallisuus ja kestävä liikkuminen.

Suurin merkitys näistä on liikenneympäristön turvallisuutta tukevilla toimenpiteillä, mikä ilmenee myös valtakunnallisesta liikenneturvallisuusstrategiasta. Asiaa voi verrata esimerkiksi työturvallisuuden edistämiseksi käytettävään toimenpiteiden hierarkkiseen ryhmittelyyn (kuva 4.1).



Kuva 4.1: Turvallisuutta parantavien toimenpiteiden vaikuttavuutta kuvaava hierarkia sekä esimerkkejä eri luokkien toimenpiteistä työturvallisuudessa ja liikenneturvallisuudessa.

4.2 Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustoiminta (KVT)

4.2.1 Yhteistyön tarve

Vastuu paikallisesta liikenneturvallisuudesta on kunnalla, jonka organisaation sisällä tarvitaan yhteistyötä toimialojen sekä alueen muiden toimijoiden välillä.

Kunnanhallituksen ja kunnanvaltuuston sekä kunnan johtoryhmän tehtävä on huolehtia siitä, että liikenneturvallisuutta käsitellään kuntastrategiassa, hyvinvointisuunnitelmassa ja turvallisuussuunnitelmassa, ja että liikenneturvallisuuden parantamiseen on osoitettu tarpeeksi voimavaroja. Hallituksen, valtuuston ja johtoryhmän on tiedettävä liikenneturvallisuuden ongelmista ja puutteista sekä niiden vaikutuksesta kuntatalouteen. Päättäjien on huolehdittava liikenneturvallisuuden huomioon ottamisesta kunnan alueidenkäytön ja palveluverkon suunnitelmassa.

Myös sivistysosaston toimialan vastuulla on huolehtia koulujen lähialueiden liikenneturvallisuudesta ja saavutettavuudesta jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä selvittämällä ongelmia ja osallistamalla parannustoimien suunnitteluun. Niin ikään koululaiskuljetusten turvallisuuden varmistaminen kuuluu sivistysosastolle.

Liikuntapalveluiden yksikkö huolehtii liikuntapaikkojen liikenneturvallisuudesta ja saavutettavuudesta jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Jos liikenneturvallisuutta on tarpeen parantaa, liikuntapalveluiden yksikkö osallistuu puutteiden korjaamisen suunnitteluun.

Henkilöstöpalveluissa huolehditaan työ- ja työasiamatkojen liikenneturvallisuuden sisällyttämisestä kunnan työsuojelun toimintaohjelmaan. Liikkumisen turvallisuus otetaan huomioon osana työhyvinvoinnin edistämistä, ja työntekijöille luodaan kannustimet tehdä matkat jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. On esimerkiksi tärkeää, että kunnan eri toimipisteisiin on turvallista ja sujuvaa saapua jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Tekniikka- ja ympäristösosaston on osoitettava liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteille erillinen rahoitus. Maankäyttöpolitiikassa arvioidaan liikenneturvallisuutta sekä edellytyksiä kulkea jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kaavoituksessa sekä yleis-, liikenne- ja katusuunnitelmissa arvioidaan liikenneturvallisuutta. Nopeusrajoituksista, rakenteellisista hidasteista, suojatiejärjestelyistä, moporeiteistä, jalkakäytävistä ja pyöräteistä määritellään yhtenäiset käytännöt. Kunnan liikenneturvallisuuden tilaa seurataan ja siitä viestitään kuntalaisille sekä päättäjille. Kuntalaisille tarjotaan mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuuden parantamisen suunnitteluun.

4.2.2 Eri asukasryhmien tavoittaminen

Alueiden käytön suunnittelulla luodaan elinympäristöä, joka tyydyttää eri väestöryhmien tarpeita ja on turvallinen, terveellinen, viihtyisä ja sosiaalisesti toimiva. Onkin tärkeää käydä vuoropuhelua kuntalaisten kanssa, jotta pysytään tietoisina elin- ja liikenneympäristön toimivuudesta ja turvallisuudesta heidän näkökulmistaan. Esimerkiksi lapsiperheitä voidaan tavoittaa viestinnällä ja vuoropuhelulla neuvoloissa, päiväkodeissa sekä kouluissa, nuoria peruskouluissa, lukioissa, ammattikouluissa, nuorisotoimissa, liikuntatoimissa sekä urheiluseuroissa, työikäisiä aikuisia työväenopistoissa, kirjastoissa, terveyspalveluissa, liikuntatoimissa sekä suurimpien työnantajien kautta, ja ikääntyneitä lisäksi ikäviiden palveluissa.

Eri asukasryhmien kokemia liikenneturvallisuusongelmia voidaan selvittää esimerkiksi asukkaille, yrityksille tai järjestöille suunnatuilla kyselyillä. Kyselyissä voidaan selvittää asukkaiden

- liikkumisen turvallisuutta
- elinympäristön kokonaisturvallisuutta

- kokemuksia asioista, jotka aiheuttavat turvattomuutta heille itselleen tai muille ihmisille
- kokemuksia paikoista, jotka tuntuvat vaarallisilta tai turvattomilta.

4.3 Liikenteen valvonta

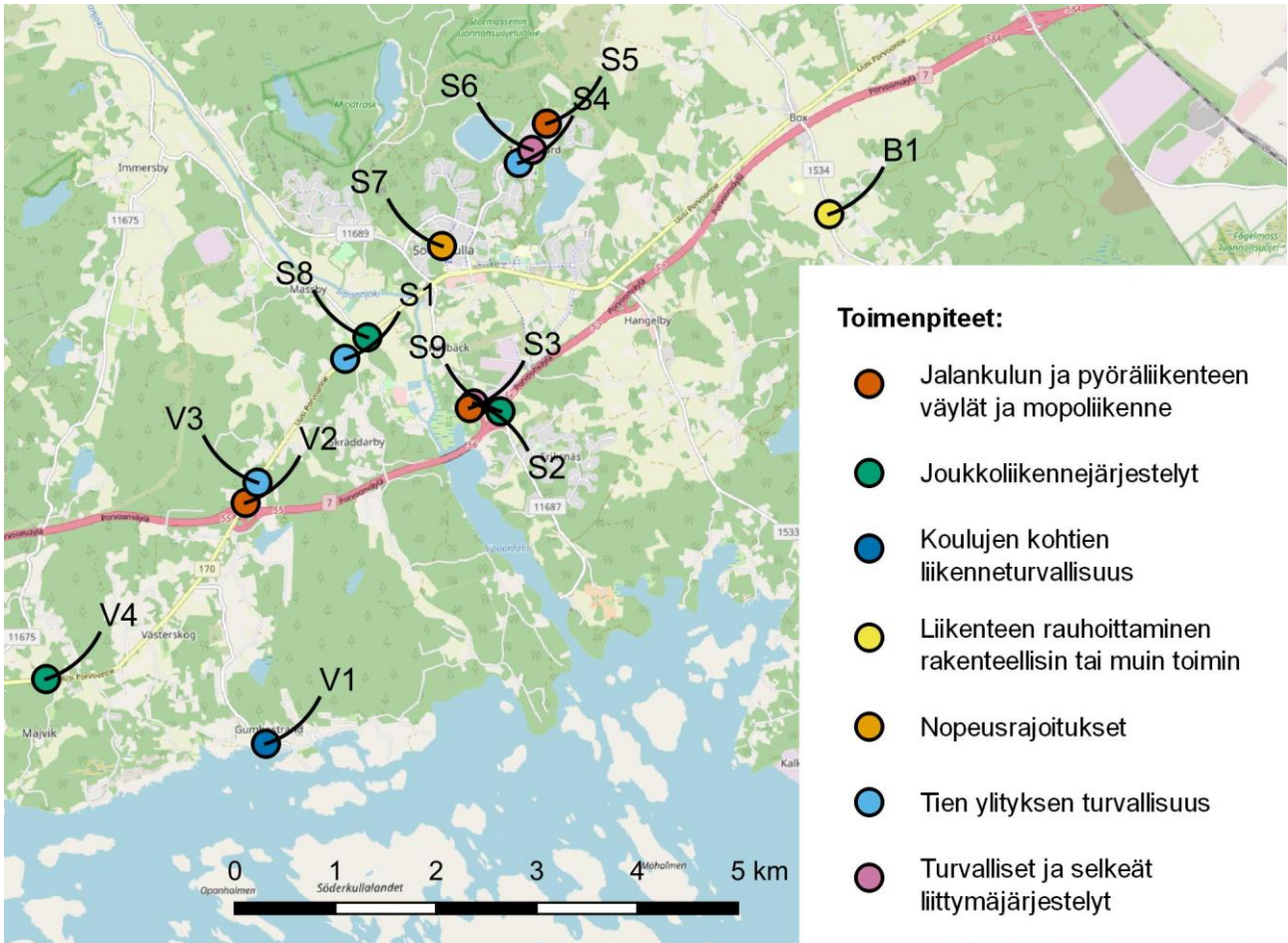
Näkyvä liikenteen valvonta muistuttaa tienkäyttäjiä siitä, että rikkomuksista voi jäädä kiinni, mikä vähentää riskialtista käytöstä liikenteessä.

Yleisimmin poliisi valvoo autoliikenteen nopeuksia, päihtyneenä ajamista sekä turvavöiden käyttöä. Näiden lisäksi erityisesti taajamissa on syytä valvoa väistämisvelvollisuuksien ja pakollisten pysäyttämisten noudattamista, liikennevalojen noudattamista sekä esteettömän kulun antamista suojatietä ylittäville jalankulkijoille. Yleisestikin suojatomiensa tienkäyttäjien turvallisuutta voidaan parantaa valvomalla paikkoja, joissa autoliikenteen tiedetään aiheuttavan vaaraa jalan, pyörällä tai mopolla liikkuville. Tyypillisiä vaaratilanteita ovat riittämättömällä sivuttaisetäisyydellä ohittaminen ja suoraan ajavan pyöräilijän väistämättä jättäminen kääntyessä tai kiertoliittymästä poistuttaessa.

4.4 Turvallista ja kestävästä liikkumisesta tukevat liikenneympäristön ratkaisut

Tässä turvallisen ja kestävästä liikkumisen suunnitelmassa esitettävät muutokset Sipoon liikenneympäristöön esitetään alueittain kuvissa 4.2–4.5. Kartta koko kunnan kaikista toimenpiteistä on liitteessä 1. Toimenpiteiden numeroissa käytettävät kirjaintunnukset viittaavat postinumeroalueisiin:

- B – Box
- N – Nikkilä
- P – Paippinen
- S – Söderkulla
- T – Talma
- V – Västerskog.

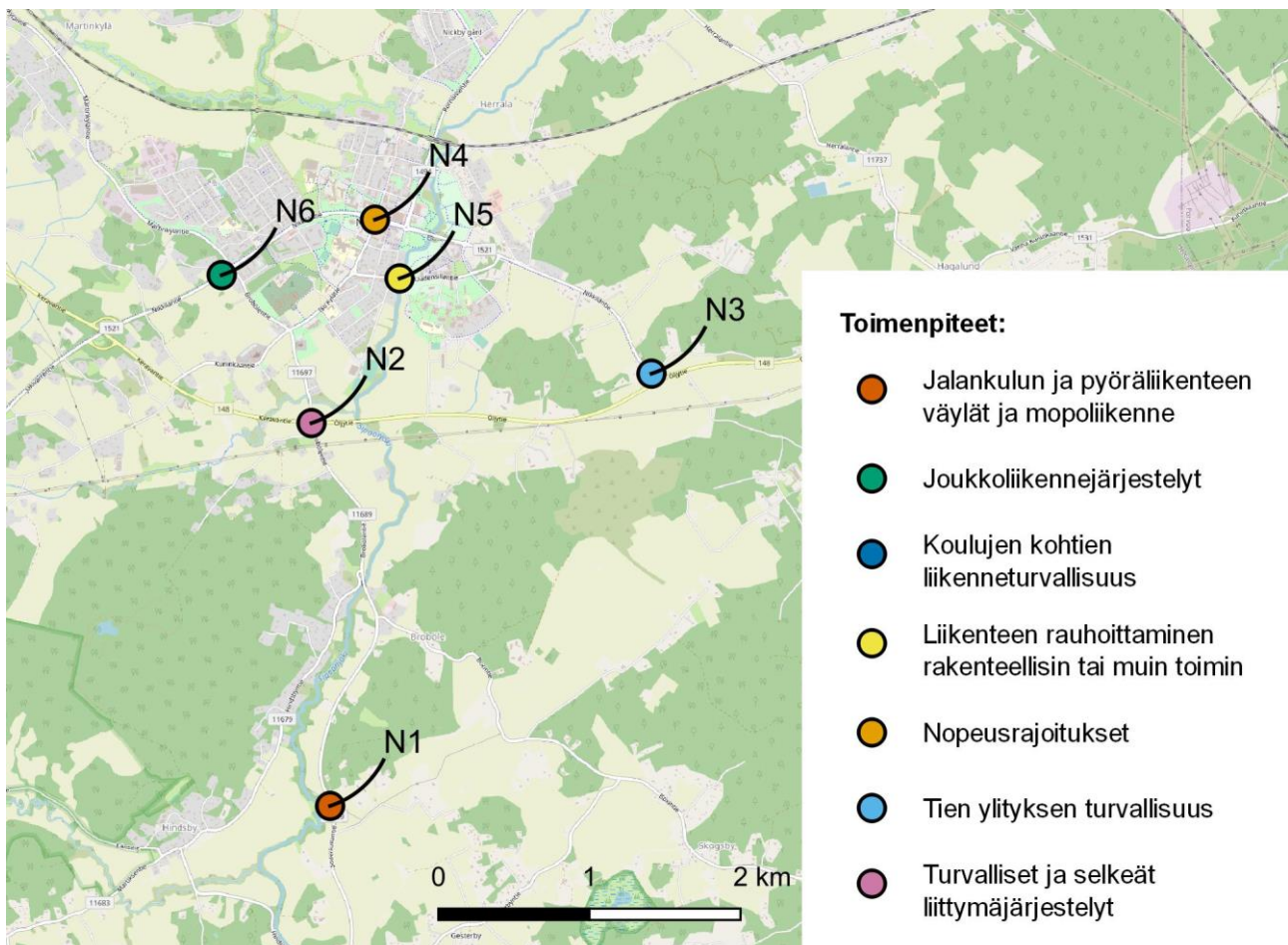


Kuva 4.2: Söderkullan (S), Västerskogin (V) ja Boxin (B) toimenpiteet.

Kuvan 4.2 merkkien selitykset:

- B1 Rauhoitetaan Spjutsundintien (1534) moottoriajoneuvoliikennettä.
- S1 Parannetaan Hitántien linja-autopsäkin (Si1009, Helsingin-suunta) turvallisuutta. Tutkitaan mahdollisuuksia parantaa Uuden Porvoontien (170) ylityksen turvallisuutta. Pitkällä suoralla osuudella nopeusrajoituksen alentaminen on huono vaihtoehto, koska nopeusrajoitusta ei noudateta. Pohditaan vielä myöhemmin, tarvitaanko liittymän kohdalla esimerkiksi ojanylitysmahdollisuus.
- S2 Selkeytetään Eriksnäsintien (11687), Hiekkamäentien ja Sipoonlahden eritasoliittymän (numero 56) ramppien liittymän järjestelyä. Siirretään kielletty ajosuunta -liikennemerkkiä (C17) vuoden 2022 aikana. Valokuvat järjestelystä on lähetetty Marko Kelkalle. Poistetaan toimenpide luettelosta, kun asia saadaan järjestettyä.
- S3 Rakennetaan turvallinen jalankulkuyhteys Eriksnäsintieltä (11687) Sipoonlahden huoltoasemalle, jossa on paljon kuorma-autoliikennettä.
- S4 Tasbyntien näkemiä parannetaan raivaamalla pensaita.
- S5 Riittävän leveistä poikkikatujen jalkakäytävistä tehdään yhdistettyjä väyliä myös pyöräliikenteelle. On kuitenkin huolehdittava siitä, että poikkikatujen ratkaisut ovat keskenään yhtenäisiä, jotta vältetään sekaannuksilta.
- S6 Tutkitaan Tasbyntien ja Kallioimarteenkujan liittymän korottamista. Merkitään Kallioimarteenkujan- ja Lehdokintien-suunnille väistämisvelvollisuus pyöräliikenteeseen nähden merkillä B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa). Ylityspaikkojen merkitsemisestä tehdään kokonaisarvio, jossa otetaan huomioon myös uuden alueen rakentaminen, jotta koko matkalla on yhtenäiset järjestelyt.

- S7 Tehdään selvitys Söderkullan tontti- ja kokoojakatujen nopeusrajoituksen alentamisesta 30 kilometriin tunnissa. Toimenpide on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteen numero 68 mukainen.
- S8 Rakennetaan pyörille liityntäpysäköintipaikkoja ja katos.
- S9 Rakennetaan autoille 100 liityntäpysäköintipaikkaa ja pyörille 50 liityntäpysäköintipaikkaa.
- V1 Tarkastellaan Gumbontien (11677) liikenteen rauhoittamista esimerkiksi rakenteellisten hidasteiden, tiemerkintöjen tai nopeusrajoitusten alentamisen avulla. Yksi keino voisi olla ajoradan rakenteellinen kaventaminen suorilla osuuksilla. Pohditaan myös pysäkkijärjestelyjä. Gumbostrandin koulun kohdalla tarkistetaan nopeusrajoitusta. Vastaava toimenpide kuin Norra Paipis skolan kohdalla (toimenpide P3). Lisäksi selvitetään koululta ja liikennöitsijältä, onko koululaisten kulku linja-autolta koulun pihaan turvallinen.
- V2 Parannetaan Uuden Porvoontien (170) yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän turvallisuutta Massbyn eritasoliittymän (numero 55) rampin ylityksessä rakentamalla liittymä uudelleen ja kaventamalla liittymäkulmaa.
- V3 Tutkitaan mahdollisuuksia parantaa Uuden Porvoontien (170) ylitysten turvallisuutta.
- V4 Rakennetaan pyörille liityntäpysäköintipaikkoja.

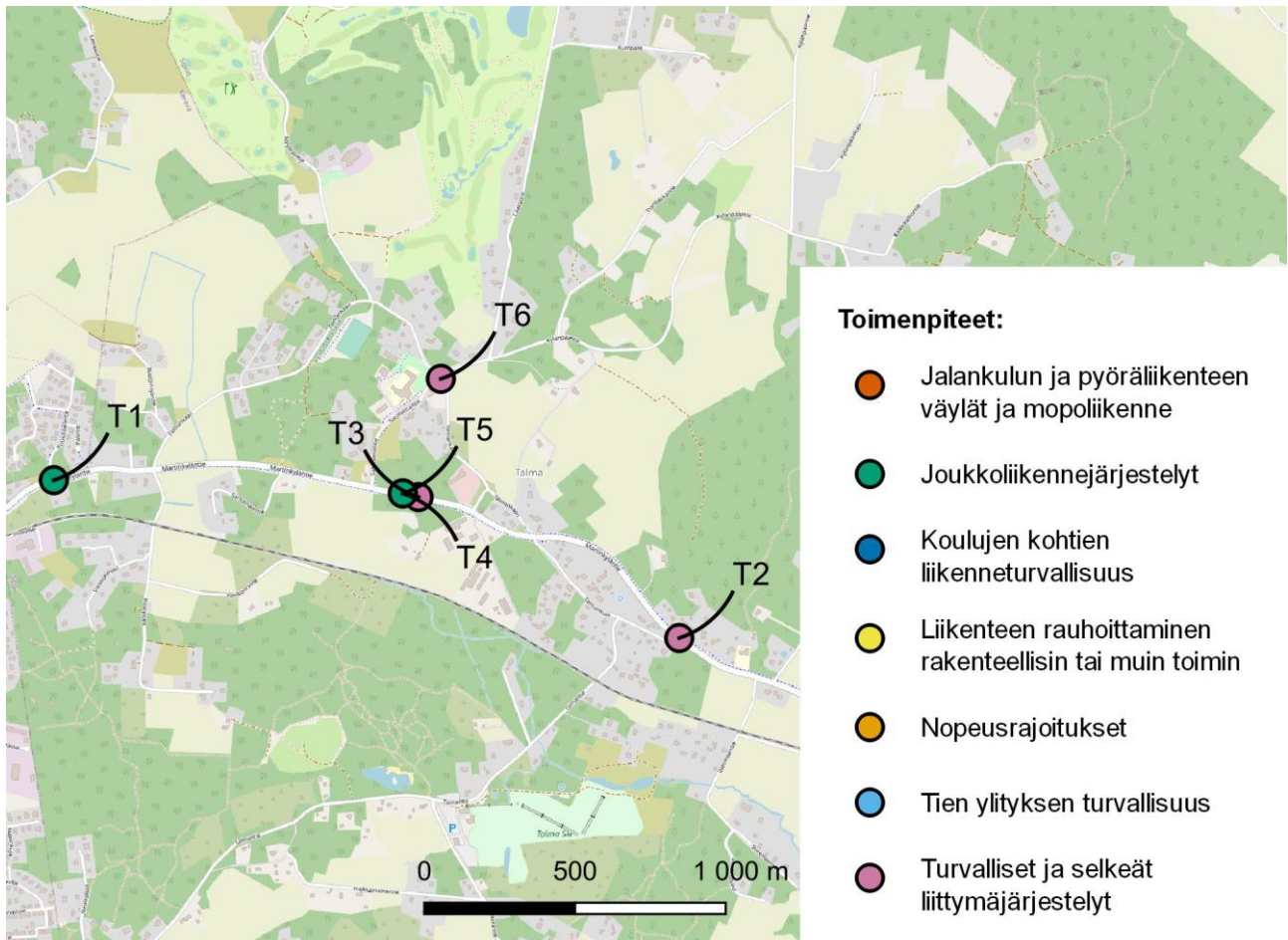


Kuva 4.3: Nikkilän (N) toimenpiteet.

Kuvan 4.3 merkien selitykset:

- N1 Rakennetaan Söderkullan ja Nikkilän väliselle tiesuudelle (11689) jalkakäytävä ja pyörätie. Väylien suunnittelu on jo käynnissä, mutta niiden rakentamisesta ei ole päätetty.

- N2 Selkeytetään Brobörentien (11689) ja Keravantien–Öljytien (148) liittymän järjestelyä. Liittymän suunnittelu on käynnissä. Jos toimenpiteen toteutus varmistuu, toimenpide poistetaan luettelosta.
- N3 Alennetaan Nikkiläntien (1521) nopeusrajoitusta suojatien kohdalla, ja rakennetaan suojielle saareke, jos jalankulkijoita on vuorokaudessa yli 30. Toimenpide on noteerattu Uudenmaan ELY-keskuksen suojatiekartoituksessa.
- N4 Tehdään selvitys Nikkilän tontti- ja kokoojakatujen nopeusrajoituksen alentamiseksi 30 kilometriin tunnissa. Sipoossa on suunnitelmissa nopeusrajoitusohjelman laatiminen, mutta sitä ei ole vielä aloitettu. Nopeusrajoitukset alennetaan tontti- ja kokoojakaduilla. Toimenpide on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteen numero 68 mukainen.
- N5 Uudensillantien autoliikenteen rauhoittamiseksi etsitään keinoja. Linja-autoliikenteen takia moottoriajoneuvoliikennettä ei voida estää kokonaan. Sillan länsipuolisen alueen katuinfrastruktuuri on vanhempa kuin itäpuolisen. Kunnan tavoite on peruskorjata länsipuolen infrastruktuuri.
- N6 Rakennetaan autoille 50 liityntäpysäköintipaikkaa ja pyörille 50 liityntäpysäköintipaikkaa Martinkyläntien tienhaaran linja-autopysäkille.

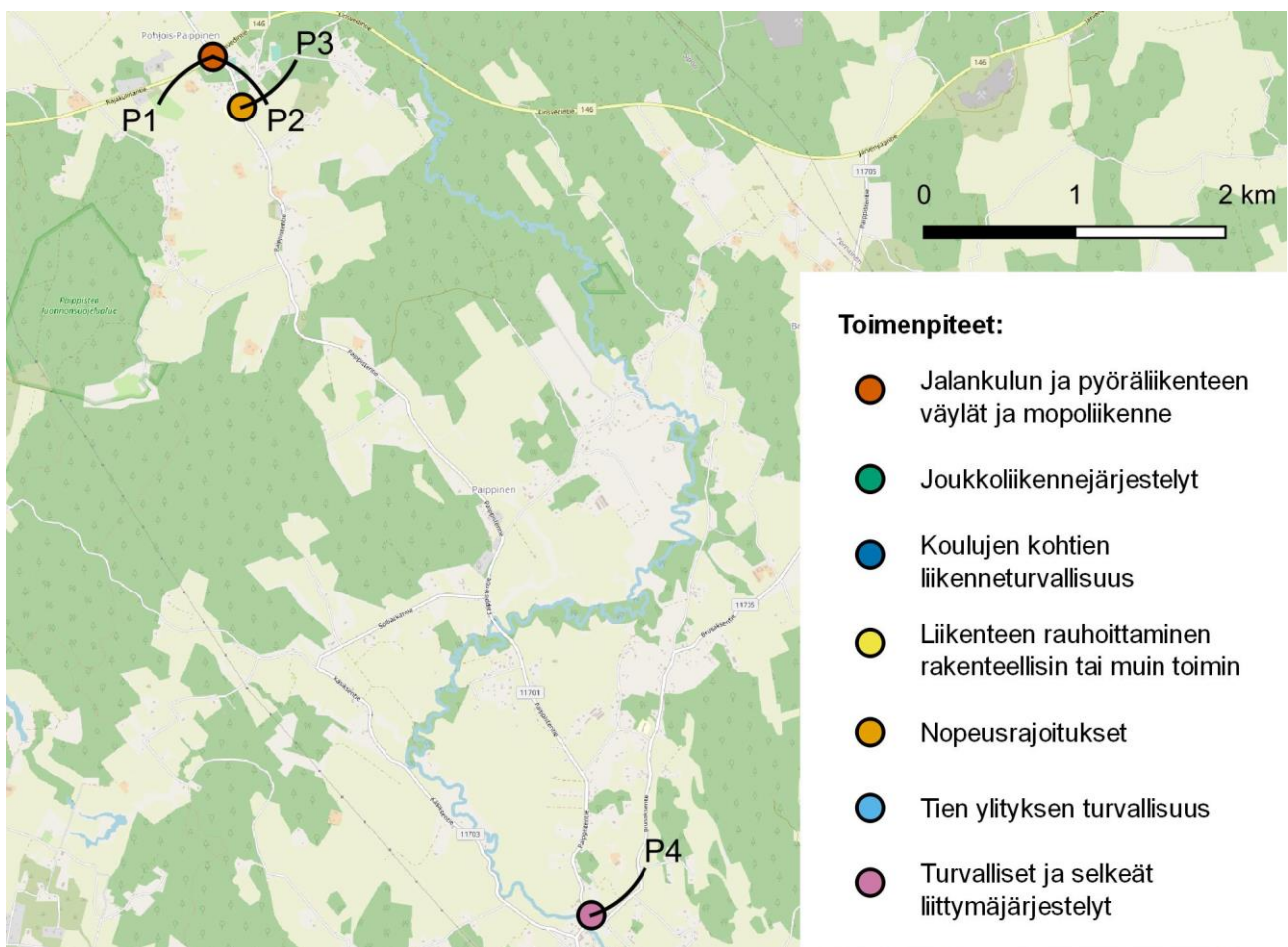


Kuva 4.4: Talman (T) toimenpiteet.

Kuvan 4.4 merkkien selitykset:

- T1 Rakennetaan Kuusisaarentien linja-autopysäkille (Si1701) jalankulkuyhteys.
- T2 Martinkyläntien (11697) ja Talmankujan liittymään voidaan harkita ajolinjoja parantavia, ajonopeuksia alentavia ja liittymäaluetta jäsentäviä tiemerkeitä.

- T3 Poistetaan pensas tai puustoa liikennemerkin edestä. Tarpeen mukaan lisätään reunaviivan jatke merkitsemään Talmankaaren itäpäähän liittymän pääsuunta selvemmin. Laajemmat parantamistarpeet arvioidaan Talman TM2-asemakaavan yhteydessä.
- T4 Parannetaan Talman koulun suojatien järjestelyjä ja rakennetaan heijastinvarret. Lisätään suojatien varoitusmerkki Martinkyläntien-suunnasta tulijoille. Paikka kuuluu Talman tulevaan TM2-asemakaavaan.
- T5 Tutkitaan mahdollisuutta rajata tiemerkinnoin Talman koulun pysäkin odotustila ajokaistasta. Odotustilan rakentaminen toisaalta heikentäisi entisestään näkemää suojatielle, joka on pysäkin takana. Paikka kuuluu Talman tulevaan TM2-asemakaavaan.
- T6 Talman vapaapalokunnan kohdalle asennetaan ennakkomerkki varoittamaan tulevasta väistämisvelvollisuudesta. Harkitaan Satotalmantien ja Talmankaaren liittymäalueen jäsentämistä tiemerkinnoin. Paikka kuuluu Talman tulevaan TM2-asemakaavaan.



Kuva 4.5: Paippisten (P) toimenpiteet.

Kuvan 4.5 merkkien selitykset:

- P1 Ensimmäisenä poistetaan suojatie Rajakulmantien–Linsvedintien (146) sekä Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymästä. Myöhemmin parannetaan liittymää kokonaisuudessaan. Toimenpidettä täsmennetään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.
- P2 Rakennetaan jalkakäytävä ja pyörätie Rajakulmantien–Linsvedintien (146) sekä Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymään.

- P3 Nopeusrajoitus tarkistetaan Norra Paipis skolan kohdalla. Vastaava toimenpide kuin Gumbostrandin koululla (toimenpide V1). Linja-autopysäkin jalankulkuyhteyksiä kehitetään.
- P4 Merkitään Paippistentien (11701) ja Brusaksentien (11705) liittymän pääsuunta selvemmin ja selvennetään väistämismahdollisuuksia.

4.5 Kestävää liikkumista tukevat toimenpiteet

4.5.1 Yleistä kestävästä liikkumisesta

Kestävä kehitys tarkoittaa sellaista teknologista ja taloudellista kehitystä, joka ei vie voimavaroja tulevilta sukupolvilta. Kehityksestä aiheutuvan kulutuksen on siis oltava sellaista, että sitä voidaan pitää yllä tulevaisuudessa ilman, että ympäristön kantokyky pettää tai ylikuormittuu. Kestävä kehitys mainitaan yhtenä Sipoon kunnan vuosien 2022–2025 strategian perusedellytyksistä. Tarkempana tavoitteena Sipoo pyrkii hiilineutraaliksi mahdollisimman nopeasti teknologisten, yhdyskunnallisten ja taloudellisten edellytysten mukaan.

Kestävästä kehityksestä voidaan johtaa kestävä liikunnan käsite, jonka luetaan useimmiten kattavan jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen. Kestävä liikkuminen aiheuttaa enimmilläänkin hyvin vähän päästöjä, minkä lisäksi se yleensä edistää ihmisten terveyttä ja sosiaalista yhdenvertaisuutta. Kestävä liikkuminen tukee myös julkistalouden kestävyttä, koska sen vaatiman infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpitäminen on halvempaa kuin autoliikenteen.

4.5.2 Kestävä liikkuminen Sipoossa

Helpointa kestävästä liikkumisesta on lisätä lyhyillä matkoilla. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) vuoden 2018 liikkumistutkimuksen mukaan Sipoon asukkaat kulkevat lyhyistä (alle kolmen kilometrin pituisista) matkoista 36 prosenttia autolla. Toisaalta sipolaiset myös tekevät tutkimuksen mukaan muita vähemmän lyhyitä matkoja; myös mahdollistamalla työ- ja harrastuspaikkojen sekä palvelujen sijaitsemisen lähellä voidaan lyhentää monia arjen matkoja, jolloin niiden taittaminen kestäväillä kulkutavoilla muuttuu houkuttelevammaksi.

Jalankulkua ja pyöräliikennettä voidaan edistää myös rakentamalla viihtyisää, esteetöntä ja turvallista – sekä turvalliseksi koettua – liikkumisympäristöä. Erityisesti näihin asioihin kannattaa panostaa taajamissa, koska niissä käveltävien ja pyöräiltävien matkojen päässä on eniten paikkoja, joihin ihmiset haluavat mennä. Näissä siis saadaan käytetyistä panoksista parhaat tuotokset.

Pyöräliikenteen suosioon vaikuttavat turvallisen, esteettömän ja viihtyisän liikenneympäristön lisäksi mahdollisuudet pysäköidä pyörä turvalliseen ja helppokäyttöiseen paikkaan. Jos pysäköintipaikat on tarkoitettu ensisijaisesti lyhytaikaiseen pysäköintiin, ihmiset arvostavat usein hyvin näkyvillä ja mahdollisimman lähellä lopullista kohdetta olevia paikkoja. Kun taas pyörä pysäköidään pidemmäksi ajaksi, kuten työ- tai koulupäivän ajaksi, paikka voi olla hieman kauempanakin, jos pyörän saa suojaan säältä ja varkauksilta. Jotta lapset kulkisivat pyörällä kouluun, olisi myös tärkeää, että koulu ei yrittäisi kieltää oppilaitaan pyöräilemästä. Kunta voi myös määrätä kaavoissa vähimmäismäärän laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja samaan tapaan kuin autojen pysäköintipaikoistakin.

Kestäville kulkutavoille on leimallista niiden yhdisteleminen myös saman matkan aikana. Tyypillisin tapaus on matkan alku- ja loppupäiden käveleminen, kun suurin osuus matkasta taitetaan joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen suunnittelussa ja edistämistyössä on siksi tärkeää arvioida varsinaisten linja-autoyhteyksien ohella myös pysäkkien ja asemien ympäristön laatua, turvallisuutta ja miellyttävyyttä. Joukkoliikenteen palvelualueita voidaan vielä

laajentaa panostamalla laadukkaaseen pyöräliikenteen infrastruktuuriin ja erityisesti toimiviin pyöräpysäköintipaikoihin pysäkeillä ja asemille. Tällainen joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen liityntä on parhaita tapoja sekä pyöräliikenteen että joukkoliikenteen edistämiseen Sipoon kaltaisessa kunnassa, jossa osa välimatkoista on verrattain pitkiä, mutta taajamien ja naapurikaupunkien välillä on toimivat joukkoliikenneyhteydet. Joukkoliikenteen yhteyksien palvelutasoa tulee tarkastella jatkuvasti, jotta kehittyminen on mahdollista. Tässä Sipoo toimii tiiviissä yhteistyössä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän kanssa.

Kunta voi kannustaa asukkaitaan liikkumaan kestävästi myös esimerkiksi tiedottamisen, markkinoinnin ja kampanjoinnin avulla. Vuosittain syyskuussa toistuvan Euroopan liikkujan viikon yhteydessä kunnalla on hyvä tilaisuus järjestää myös oma kampanjansa.

Tärkeä näkökulma kestävän liikkumisen edistämässä on kuntalaisten yhdenvertainen mahdollisuus liikkumiseen. Vaikka Sipoossa liikutaan paljon autolla, on syytä muistaa, etteivät kaikki edes voi kulkea autolla. Erityisesti kestäviin kulkutapoihin on panostettava tiheimmin asutuissa taajamissa, joissa autojakin omistetaan vähemmän. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän vuonna 2016 julkaistun katsauksen mukaan Söderkullan ennustealueen kotitalouksista autottomia oli 17,6 prosenttia. Nikkilän ennustealueella autottomia talouksia oli peräti 26,3 prosenttia. Luku oli paikoitellen suurempi kuin Helsingin pohjoisissa kaupunginosissa Suurmetsässä, Tuomarinkylässä, Kaarelassa ja Pakilassa.

Järjestelmällisen ja pitkäjänteisen kestävän liikkumisen edistämisen tueksi kunnan kannattaa laatia erilliset kehittämissuunnitelmat sekä jalankululle että pyöräliikenteelle. Sipoon viimeisin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on vuodelta 2016, ja siinä asetettujen tavoitteiden tarkastelujakso päättyy vuonna 2025, joten ohjelman päivittäminen on pian ajankohtaista. Ohjelmassa on syytä arvioida kriittisesti asetettavia tavoitteita, minkä lisäksi on varmistettava riittävät resurssit, jotta tavoitteisiin voidaan päästä. Myös pyörien pysäköintiä kannattaa kehittää, minkä tueksi kunta voi laatia oman ohjelmansa. Ohjelma voi olla yleisluonteinen tai keskittyä esimerkiksi koulujen pyöräpysäköintiin tai joukkoliikenteen liityntäpysäköintiin.

Tämän suunnitelman laadinnan yhteydessä pidettyjen haastattelujen vastauksissa toistuivat toiveet laadukkaista pyörätieyhteyksistä, erityisesti eri taajamien välillä. Yksi huomio oli myös, että paremman palvelutason joukkoliikenteellä voitaisiin vähentää nuorten mopojen hankintaa tai huoltajien tarvetta kuljettaa lapsiaan autolla.

4.5.3 Uuden teknologian tuomat kestävän liikkumisen mahdollisuudet

Vaikka sähköavusteisten pyörien yleistymisen on jo lisännyt pyöräliikenteen suosiota, tässä on vielä merkittävää potentiaalia saavuttamatta. Esimerkiksi norjalaisessa tutkimuksessa havaittiin vuonna 2020, että sähköpyörän hankkineiden pyörällä kulkemat kilometrit nelinkertaistuivat: he alkoivat pyöräillä sekä useammin että pidempiä matkoja. Sipoon kunta voisi olla omalta osaltaan edistämässä tällaista kehitystä mahdollistamalla asukkaalleen turvalliset paikat, joihin asukkaat uskaltavat pysäköidä jopa tuhansia euroja maksavat pyöränsä. Myös pyörien akuille voidaan toteuttaa latauspaikkoja. On toisaalta todennäköistä, että monet haluavat ladata akun joko kotonaan tai työpaikallaan. Kunta voi siis myös kannustaa paikallisia yrityksiä tarjoamaan työntekijöilleen turvalliset ja helppokäyttöiset latausmahdollisuudet. Kunta voi myös tiedottaa yrityksille markkinoilta saatavista akkujen latauskaapeista.

Kunnan omassa toiminnassa sähköavusteisten ja muiden pyörien käyttöä voidaan edistää tarjoamalla työntekijöille työsuohdepyöräetä. Työnantaja voi tarjota edun joko osana palkkaa tai palkan lisänä. Suomen kuntatyönantajista työntekijöilleen pyöräedun tarjoavat esimerkiksi Oulu, Imatra, Pyhtää, Laukaa, Taipalsaari ja Ruokolahti, ja joukko kasvaa koko ajan. Kunnan toimipisteissä on lisäksi hyvä olla lyhyitä työasiamatkoja varten yhteiskäyttöisiä pyöriä, joita työntekijät voivat lainata työpäivän aikana. Tämä mahdollistaa pyörällä liikkumisen päivän aikana, vaikka varsinaista työmatkaa ei syystä tai toisesta pystyisi kulkemaan pyörällä. Joissakin kunnissa on hyviä kokemuksia

työnantajan tarjoamista sähköpyöristä, jotka voivat tehostaa toimintaa esimerkiksi kotihoidon kaltaisissa työtehtävissä, joissa työntekijät joutuvat tekemään monta lyhyttä matkaa yhden päivän aikana. Sähköpyöriä kotihoidossa ovat kokeilleet esimerkiksi Hämeenlinnan ja Kuopion kaupungit. Hämeenlinnan kaupungin kokeilussa sähköpyörällä kulkeneista työntekijöistä 95 prosenttia säästi aikaa, minkä lisäksi 87 prosenttia heistä ilmoitti pyöräilyn parantaneen heidän vireystilaansa ja jaksamistaan.

4.6 Turvallista liikkumista tukevat maankäytön ratkaisut

Maankäytön suunnittelulla kunta voi vaikuttaa asukkaidensa kulkutapoihin. Mitä lähempänä asukkaiden kodit, työpaikat, koulut, kaupat ja muut palvelut ovat toisiaan, sitä helpompaa ja houkuttelevampaa niiden välillä on kulkea jalan tai pyörällä. Kun autoliikennettä on vähemmän, myös siitä aiheutuvat turvallisuusongelmat vähenevät. Kaavoituksessa eri toiminnot voidaan sijoittaa siten, että halutessaan ihmiset voivat asua lähellä palveluita. On lisäksi tärkeää huolehtia siitä, että asukkaiden lähipalvelut ovat saavutettavissa kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Kaavoituksessa on tärkeää ottaa huomioon kävelyn ja pyöräliikenteen tarpeet. Jo yleiskaavasta alkaen on arvioitava, millaiset kaavaratkaisut synnyttävät paljon autoliikennettä, ja millaiset toisaalta kannustava kulkemaan jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Kaavoituksessa on vältettävä liikenneturvallisuutta huonontavia ratkaisuja, mikä varmistetaan uusien kaavojen liikenneturvallisuusauditoinnin.

Vaikka maankäytön merkittävimmät vaikutukset saadaan aikaan kaavoituksen suurilla linjoilla, yksityiskohtaisemmillä maankäytön suunnitteluratkaisuilla voidaan vaikuttaa liikenteessä syntyvien konfliktitilanteiden todennäköisyyteen ja niiden seurausten vakavuuteen. On tärkeää tunnistaa, millainen on minkäkin tien tai kadun rooli kunnan liikenneverkossa, ja suunnitella katu ympäristö sen mukaiseksi.

Jos katu on tärkeä jalankulun kannalta, on huolehdittava siitä, että jalankululle on riittävästi tilaa, ja että autoliikenne ei aiheuta suurta estevaikutusta liikkumiseen. Pyöräliikenteen kannalta keskeisillä reiteillä on tärkeää panna laadukkaisiin, leveisiin ja tasaisiin pyöräteihin, jotka erottuvat selvästi muille kulkutavoille varatusta tilasta. Autoliikenteen kannalta taas on tärkeää, että liikenneympäristön ulkonäöstä voi heti päätellä, onko kyseessä ensisijaisesti läpikulkuun tarkoitettu reitti vai kokooja- tai tonttikatu, ja että kuljettaja osaa tämän perusteella ajaa ympäristöön sopivalla nopeudella vaikka ilman nopeusrajoitusmerkin katsomista.

5 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen

5.1 Turvallisen ja kestävänn liikkumisen työryhmän toiminta

Sipoon liikenneturvallisuustyötä kehitetään turvallisen ja kestävänn liikkumisen työryhmässä. Työryhmä käsittelee sekä liikenneympäristöä, valvontaa ja viestintää koskevia asioita ja toimia. Työryhmän tavoitteina ovat jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen, liikenneturvallisuustyön merkityksen viestiminen päättäjäille sekä voimavarojen ohjaaminen liikenneturvallisuustyöhön ja kestävänn liikkumisen edistämiseen. Työryhmä myös edistää tässä turvallisen ja kestävänn liikkumisen suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista.

Turvallisen ja kestävänn liikkumisen työryhmä kokoaa yhteen kunnan toimialojen ja sidosryhmien edustajia. Työryhmä on poikkihallinnollinen, ja siinä on edustajat kunnan eri hallinnonaloilta, sidosryhmistä ja viranomaisilta:

- Sipoon kunta
 - nuorisopalvelut
 - liikuntapalvelut
 - katusuunnittelu
 - liikennesuunnittelu
 - sivistysosasto
 - kaavoitusyksikkö
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Itä-Uudenmaan poliisilaitos
- Liikenneturva.

Myös kestäväää ja turvallista liikkumista edistäviä yhdistyksiä voidaan pyytää mukaan työryhmän toimintaan. Työryhmän toiminnan alkuvaiheessa mukana on myös liikenneturvallisuuskoordinaattori, joka auttaa työryhmän toiminnan suunnittelussa ja järjestäytymisessä. Liikenneturvallisuuskoordinaattori on ulkopuolinen asiantuntija, jollainen toimi 221 Suomen kunnassa vuonna 2021.

Turvallisen ja kestävänn liikkumisen työryhmä organisoii kunnan liikenneturvallisuustyötä ja jakaa vastuita eri tahojen välillä. Työryhmä huolehtii suunnitelmien ajantasaisuudesta ja seuraa niiden toteutusta. Jotta työryhmän toiminta olisi vaikuttavaa, työryhmän käyttöön olisi syytä varata vuosittainen määräraha, jolla taataan työryhmän jäsenille työaika liikenneturvallisuustyön tekemiseen.

Turvallisen ja kestävänn liikkumisen työryhmä antaa pyydetessä lausuntoja maankäytön ja liikenneympäristön suunnitelmista liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Työryhmä voi myös käsitellä liikenneturvallisuutta koskevia aloitteita, koordinoia liikenneturvallisuuden käsittelyä kunnan johtoryhmässä ja valiokunnissa sekä valmistella esityksiä liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä ja menettelytavoista.

Päävastuu rakennetun liikenneympäristön parannustoimenpiteiden suunnittelusta ja toteutuksesta on kunnan tekniikka- ja ympäristöosaston katu- ja viheralueet -yksiköllä ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella.

5.2 Sipoon liikenneturvallisuu­styön rakenne

Liikenneturvallisuu­styön rakenteellisilla toimenpiteillä mahdollistetaan jatkuvan ja pitkäjäntei­sen liikenneturvallisuu­styön luominen. Turvallisen ja ke­stävän liikkumisen työryhmässä kytketään liikenneturvallisuu­snäkökulma kunnan strategioihin, suunnitelmiin ja toimintamalleihin. On tärkeää, että kunnan henkilöstö perehdytetään liikenneturvallisuu­styöhön ja sen ja toimintamalleihin.

5.3 Liikenneturvallisuu­styön vuosisuunnittelu

Turvallisen ja ke­stävän liikkumisen työryhmä kokoontuu seurantakokouksiin kaksi kertaa vuodessa. Työryhmän tehtäviä ovat

- kunnan liikenneturvallisuu­styön koordinoiminen
- tapahtumien ja kampanjoiden suunnitteleminen sekä vastuun jakaminen niistä
- toimenpiteiden toteutumisen seuraaminen
- liikenneturvallisuu­stilanteen seuraaminen
- eri hallinnonalojen sekä muiden tahojen aktivoiminen liikenneturvallisuu­styöhön
- eri tahojen yhteistyön lisääminen liikenneturvallisuu­styössä
- ajankohtaisten liikenneturvallisuu­ssaiheiden sekä aloitteiden ja palautteiden käsitteleminen
- liikenneturvallisuu­stilanteesta ja -työstä tiedottaminen.

Vuoden 2023 alussa käynnistetään ja vakiinnutetaan turvallisen ja ke­stävän liikkumisen työryhmän toiminta ja huolehditaan siitä, että tämä turvallisen ja ke­stävän liikkumisen suunnitelma tunnetaan kunnan organisaatiossa.

Turvallisen ja ke­stävän liikkumisen työryhmässä seurataan vuosittain tämän turvallisen ja ke­stävän liikkumisen suunnitelman toimenpiteiden etenemistä ja toteutumista. Seurannan tukena työryhmä voi käyttää erilaisia mittareita, kuten kulkutapaosuuksien ja liikenteen päästöjen kehitystä, liikenneonnettomuuksien määriä tai asukkaiden tyytyväisyyttä liikenneympäristöön ja sen turvallisuuteen. Työryhmä kirjaa seurannan havainnot muistiin vuosittain.

6 Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Tärkeimpänä jatkotoimena on tavoitella turvallisen ja kestävä liikumisen työryhmän toiminnan vakiintumista. Työryhmän kautta liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä ja tietoja voidaan parhaiten jakaa eri hallinnon aloille Sipoon kunnassa. Työryhmän toimintaa kuvataan tarkemmin luvussa 5.1. Työryhmän avuksi esitetään, ainakin alkuvaiheessa, liikenneturvallisuuskoordinaattoria. Koordinaattorityö on ostopalvelua, jonka kustantavat yhdessä kunta ja ELY-keskus.

Tässä turvalliseen ja kestävä liikumisen suunnitelmassa esitettäviä toimenpiteitä toteutetaan useiden vuosien ajan. Siksi on tärkeää seurata niiden etenemistä turvallisen ja kestävä liikumisen työryhmässä sekä kunnan ja ELY-keskuksen välisissä seurantapalavereissa esimerkiksi joka toinen vuosi. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota kestävien kulkutapojen suosion ja liikenneonnettomuustilastojen kehitykseen, jotta voidaan varmistua liikenneturvallisuustyön edistymisestä. Näiden lisäksi liikenneturvallisuuden tilaa ja kestävä liikumisen edistymistä voidaan seurata esimerkiksi kyselyjen avulla.

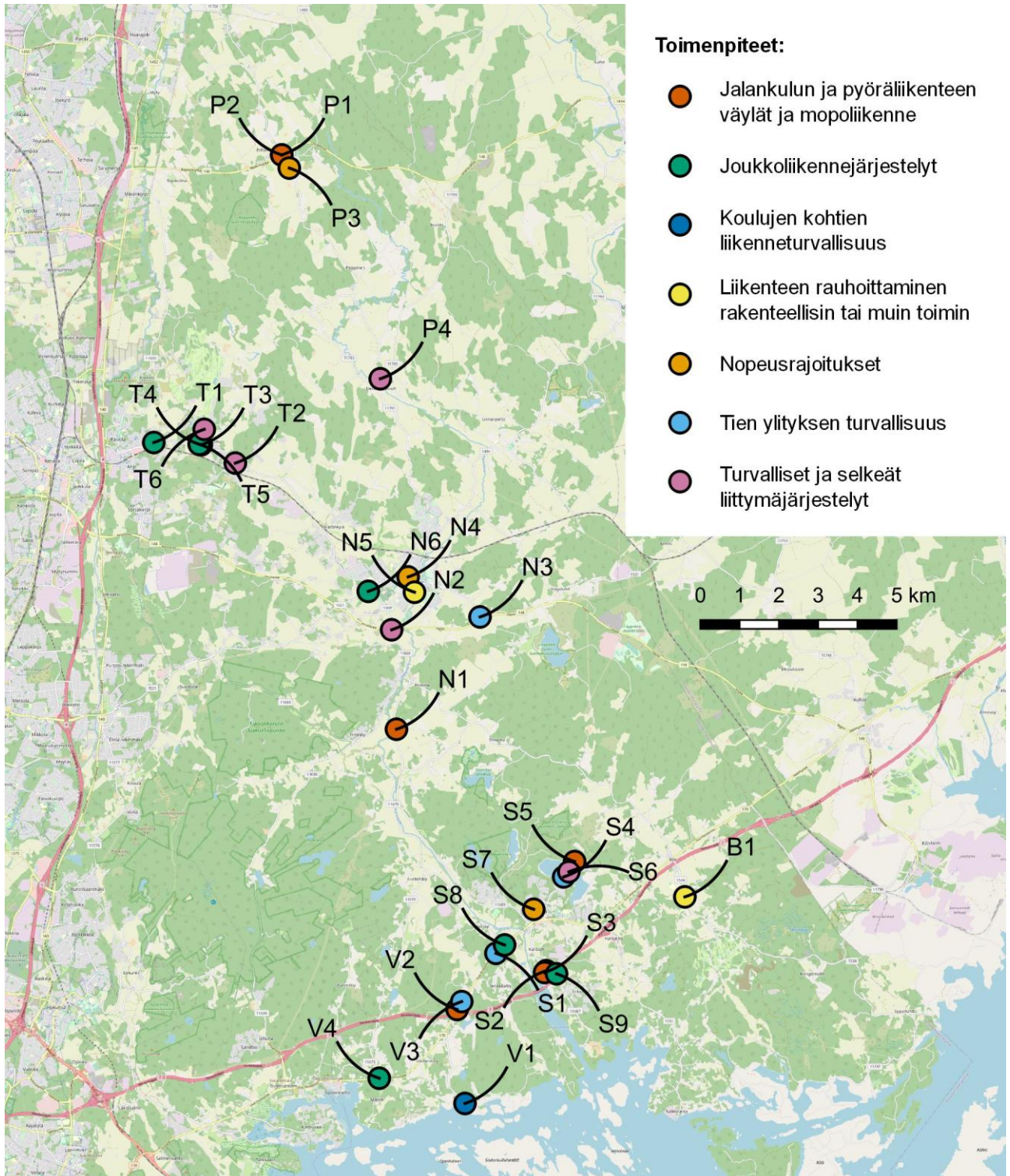
Turvallisen ja kestävä liikumisen työryhmän tekemän työn lisäksi kunnan muussa toiminnassa tehtävistä liikenneturvallisuutta parantavista ja kestävä liikumista edistävä toimista tiedotetaan työryhmälle ja ne kirjataan muistiin työryhmän kokouksissa.

Liitteet

Liite 1: Kartta turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelmassa esitetyistä liikenneympäristön muutostoimenpiteistä.

Liite 2: Taulukko turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelmassa esitetyistä liikenneympäristön muutostoimenpiteistä.

Liite 1: Kartta turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelmassa esitetyistä liikenneympäristön muutostoimenpiteistä.



Liite 2: Turvallisen ja kestävästi liikkumisen suunnitelmassa esitetyt liikenneympäristön muutostoimenpiteet.

Numero	Kohde	Nykytilanteen ongelman kuvaus	Toimenpideluokka	Kiireellisyys	Toimenpide	Postinumeroalue	Tienpitäjä
B1	Spjutsundintie (1534)	Jalkakäytävä ja pyörätie loppuvat Boxin majatalon kohdalla.	Liikenteen rauhoittaminen rakenteellisin tai muin toimin	2	Rauhoitetaan Spjutsundintien (1534) moottoriajoneuvoliikennettä.	01190 Box	Uudenmaan ELY-keskus
N1	Söderkullantie (11689)	Jalan ja pyörällä joutuu kulkemaan autoliikenteen seassa.	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ja mopoliikenne	2	Rakennetaan Söderkullan ja Nikkilän väliselle tieosuudelle (11689) jalkakäytävä ja pyörätie. Väylien suunnittelu on jo käynnissä, mutta niiden rakentamisesta ei ole päätetty.	04130 Sipoo	Uudenmaan ELY-keskus ja Sipoon kunta
N2	Keravantien (148), Öljytien (148) ja Brobörentien (11689) liittymä	Brobörentien sekä Keravantien ja Öljytien liittymä on vaarallinen.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	2	Selkeytetään Brobörentien (11689) ja Keravantien–Öljytien (148) liittymän järjestelyä. Liittymän suunnittelu on käynnissä. Jos toimenpiteen toteutus varmistuu, toimenpide poistetaan luettelosta.	04130 Sipoo	Uudenmaan ELY-keskus
N3	Nikkiläntie (1521)	Suojatie ei ole ohjeistuksen mukainen. Nopeusrajoitus on 60 km/h, ja maalaukset ovat huonot.	Tien ylityksen turvallisuus	2	Alennetaan Nikkiläntien (1521) nopeusrajoitusta ja rakennetaan suojatielle saareke, jos jalankulkijoita on vuorokaudessa yli 30. Toimenpide on noteerattu ELY-keskuksen suojatiekartoituksessa.	04130 Sipoo	Uudenmaan ELY-keskus
N4	Nikkilän keskusta	Monella Nikkilän keskustan kadulla on nopeusrajoitus 40 km/h. Nopeusrajoitukset ovat epäohjeistuksellisia, eikä kadun ulkonäöstä pysty päättämään rajoitusta.	Nopeusrajoitukset	1	Tehdään selvitys Nikkilän tontti- ja kokoojakatujen nopeusrajoituksen alentamiseksi 30 kilometriin tunnissa. Sipoossa on suunnitelmassa nopeusrajoitusohjelman laatiminen. Nopeusrajoitusten alentaminen on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteen 68 mukainen.	04130 Sipoo	Sipoon kunta
N5	Uudensillantie	Sipoonjoen ylittävälle kapealle sillalle lännestä saapuva autoliikenne on väistämisvelvollinen idästä saapuvaan nähden. Paikassa kilpaillaan usein, kumpi ehtii sillalle ensin. Nopeusrajoitus sillan kohdalla on 40 km/h, vaikka heti sillan itäpuolella rajoitus on 30 km/h. Sillan eteläreunassa on hyvin kapea jalkakäytävä. Sillan länsipuolella oleva yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä päättyy suojatiehen, joka ohjaa myös pyöräliikennettä jalkakäytävälle, vaikka paikassa ei olekaan liikennemerkkejä.	Liikenteen rauhoittaminen rakenteellisin tai muin toimin	2	Uudensillantien autoliikenteen rauhoittamiseksi etsitään keinoja. Linja-autoliikenteen takia moottoriajoneuvoliikennettä ei voida estää kokonaan. Sillan länsipuolisen alueen katuinfrastruktuuri on vanhempaa kuin itäpuolisen. Kunnan tavoite on peruskorjata länsipuolen infrastruktuuri.	04130 Sipoo	Sipoon kunta
N6	Martinkyläntien tiehaaran linja-autopysäkki (Si2212)	Martinkyläntien tiehaaran linja-autopysäkillä (Si2212, Korson-suunta) ei ole liityntäpysäköintipaikkoja. Toimenpide on Uudenmaan joukkoliikenteen tarvekorissa.	Joukkoliikennejärjestelyt	3	Rakennetaan autoille 50 liityntäpysäköintipaikkaa ja pyörille 50 liityntäpysäköintipaikkaa.	04130 Sipoo	Uudenmaan ELY-keskus
P1	Rajakulmantien (146), Linsvedintien (146), Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymä	Liittymä, tienylityspaikka ja kulkuyhteys pysäkillä koetaan turvattomaksi jalan ja pyörällä kulkeville. Suojatie ei ole ohjeistuksen mukainen. Nopeusrajoitus on 60 km/h ja maalaukset ovat huonot.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	a) 1 b) 3	a) Ensimmäisenä poistetaan suojatie Rajakulmantien–Linsvedintien (146) sekä Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymästä. b) Myöhemmin parannetaan liittymää kokonaisuudessaan. Pyörätie Rajakulmantieltä Vanhalle Lahdentielle (140) on tarvekorissa. Toimenpidettä täsmennetään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.	04170 Paippinen	Uudenmaan ELY-keskus
P2	Rajakulmantien (146), Linsvedintien (146), Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymä	Pyörätie ja jalkakäytävä puuttuvat.	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ja mopoliikenne	3	Rakennetaan jalkakäytävä ja pyörätie Rajakulmantien–Linsvedintien (146) sekä Paippistentien (11701) ja Granbackantien (11702) liittymään.	04170 Paippinen	Uudenmaan ELY-keskus
P3	Norra Paipis skola	Koulun kohdalla tien nopeusrajoitus on 50 km/h. Nykyinen suojatie johtaa ojaan, ja linja-autopysäkki on hieman kauempana.	Nopeusrajoitukset	1	Nopeusrajoitus tarkistetaan Norra Paipis skolan kohdalla. Vastaava toimenpide kuin Gumbostrandin koululla (toimenpide V1). Linja-autopysäkin jalankulkuyhteyksiä kehitetään.	04170 Paippinen	Uudenmaan ELY-keskus
P4	Paippistentien (11701) ja Brusaksentien (11705) liittymä	Liittymäalue ja liittymän pääsuunta ovat epäselvät.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	2	Merkitään Paippistentien (11701) ja Brusaksentien (11705) liittymän pääsuunta selvemmin ja selvennetään väistämisvelvollisuuksia.	04170 Paippinen	Uudenmaan ELY-keskus

Numero	Kohde	Nykytilanteen ongelman kuvaus	Toimenpideluokka	Kiireellisyys	Toimenpide	Postinumeroalue	Tienpitäjä
S1	Uuden Porvoontien ja Hitäntien liittymä	Turvalliset tienylitysmahdollisuudet puuttuvat.	Tien ylityksen turvallisuus	a) 1 b) 2	a) Parannetaan Hitäntien linja-autopysäkin (Si1009, Helsingin-suunta) turvallisuutta. b) Tutkitaan mahdollisuuksia parantaa Uuden Porvoontien (170) ylityksen turvallisuutta. Pitkällä suoralla osuudella nopeusrajoituksen alentaminen on huono vaihtoehto, koska nopeusrajoitusta ei noudateta. Pohditaan vielä myöhemmin, tarvitaanko liittymän kohdalla esimerkiksi ojanylitysmahdollisuus.	01150 Söderkulla	Uudenmaan ELY-keskus
S2	Sipoonlahden eritasoliittymä	Sipoonlahden huoltoaseman kohdalla liittymäjärjestelyt ovat epäintuitiiviset.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	1	Selkeytetään Eriksnäsintien (11687), Hiekkamäentien ja Sipoonlahden eritasoliittymän (numero 56) ramppien liittymän järjestelyä. Siirretään kielletty ajosuunta -liikennemerkkiä (C17) vuoden 2022 aikana.	01150 Söderkulla	Uudenmaan ELY-keskus
S3	Sipoonlahden huoltoasema	Sipoonlahden huoltoasemalle ei ole kunnollista kävelyreittiä.	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ja mopoliikenne	2	Rakennetaan turvallinen jalankulkuyhteys Eriksnäsintieltä (11687) Sipoonlahden huoltoasemalle, jossa on paljon kuorma-autoliikennettä.	01150 Söderkulla	Uudenmaan ELY-keskus
S4	Tasbyntie	Nopeusrajoitus on 40 km/h. Kadulla on kuitenkin paljon hidasteita, joten keskinopeus on joka tapauksessa pienempi. Tasa-arvoiset risteykset paikoissa, joissa on yhdistettyjä pyöräliikenteen ja jalankulun väyliä sekä huonoja näkemiä, ovat vaikeita.	Tien ylityksen turvallisuus	1	Tasbyntien näkemiä parannetaan raivaamalla pensaita.	01150 Söderkulla	Sipoon kunta
S5	Tasbyntien poikkikadut	Tasbyntiellä ja sen poikkikaduilla on sekä yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä että pelkkiä jalkakäytäviä, mikä voi aiheuttaa sekaannuksia.	Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät ja mopoliikenne	2	Riittävän leveistä poikkikatujen jalkakäytävistä tehdään yhdistettyjä väyliä myös pyöräliikenteelle. On kuitenkin huolehdittava siitä, että poikkikatujen ratkaisut ovat keskenään yhtenäisiä, jotta vältetään sekaannuksia.	01150 Söderkulla	Sipoon kunta
S6	Tasbyntien ja Kallioimarteenkujan liittymä	Tasbyntien ja Kallioimarteenkujan liittymän väistämisyjärjestelyt ovat hankalat.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	2	Tutkitaan Tasbyntien ja Kallioimarteenkujan liittymän korottamista. Merkitään Kallioimarteenkujan- ja Lehdokintien-suunnille väistämisvelvollisuus pyöräliikenteeseen nähden merkillä B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa). Ylityspaikkojen merkitsemisestä tehdään kokonaisarvio, jossa otetaan huomioon myös uuden alueen rakentaminen, jotta koko matkalla on yhtenäiset järjestelyt.	01150 Söderkulla	Sipoon kunta
S7	Söderkullan asuinkadut	Söderkullan monella asuinkadulla on nopeusrajoitus 40 km/h.	Nopeusrajoitukset	1	Tehdään selvitys Söderkullan tontti- ja kokoojakatujen nopeusrajoituksen alentamisesta 30 kilometriin tunnissa. Nopeusrajoitusten alentaminen on valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteen 68 mukainen.	01150 Söderkulla	Sipoon kunta
S8	Joensuun linja-autopysäkki (Si1011)	Joensuun linja-autopysäkillä (Si1011, Helsingin-suunta) ei ole pyöräpysäköintipaikkoja. Toimenpide on Uudenmaan joukkoliikenteen tarvekorissa.	Joukkoliikennejärjestelyt	2	Rakennetaan pyörille liityntäpysäköintipaikkoja ja katos.	01150 Söderkulla	Uudenmaan ELY-keskus
S9	Sipoonlahden eritasoliittymän liityntäpysäköinti	Sipoonlahden eritasoliittymässä ei ole liityntäpysäköintipaikkoja. Toimenpide on Uudenmaan joukkoliikenteen tarvekorissa.	Joukkoliikennejärjestelyt	3	Rakennetaan autoille 100 liityntäpysäköintipaikkaa ja pyörille 50 liityntäpysäköintipaikkaa.	01150 Söderkulla	Uudenmaan ELY-keskus
T1	Kuusisaarentien linja-autopysäkki (Si1701)	Linja-autopysäköintipaikalta ei ole jalkakäytävää Kuusisaarentielle eikä Pälviitielle. Piennar on kapea. Kunnollista odotustilaa ei ole.	Joukkoliikennejärjestelyt	3	Rakennetaan Kuusisaarentien linja-autopysäkillä (Si1701) jalankulkuyhteys.	04240 Talma	Uudenmaan ELY-keskus
T2	Martinkyläntien ja Talmankujan liittymä	Liittymäalue on laaja ja jäsentämätön. Martinkyläntieltä (11697) Talmankujalle kääntymisen jälkeen Talmankuja kaartuu heti jyrkästi Martinkyläntien-suuntaiseksi.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	1	Martinkyläntien (11697) ja Talmankujan liittymään voidaan harkita ajolinjoja parantavia, ajonopeuksia alentavia ja liittymäaluetta jäsentäviä tiemerkintöjä.	04240 Talma	Uudenmaan ELY-keskus
T3	Talmankaari	Tienviitta on piilossa. Talmankaaren itäpäähän liittymäalue ja liittymän pääsuunta ovat epäselvät.	Turvalliset ja selkeät liittymäjärjestelyt	1	Poistetaan pensas tai puustoa liikennemerkkin edestä. Tarpeen mukaan lisätään reunaviivan jatke merkitsemään Talmankaaren itäpäähän liittymän pääsuunta selvemmin. Laajemmat parantamistarpeet arvioidaan Talman TM2-asemakaavan yhteydessä.	04240 Talma	Sipoon kunta
T4	Talman koulun linja-autopysäkki (Si1718)	Suojatie johtaa pientareelle ja ojaan (ei mihinkään). Suojatie on linja-autopysäkin takana.	Tien ylityksen turvallisuus	1	Parannetaan Talman koulun suojatien järjestelyjä ja rakennetaan heijastinvarret. Lisätään suojatien varoitusmerkki Martinkyläntien-suunnasta tulijoille. Paikka kuuluu Talman tulevaan TM2-asemakaavaan.	04240 Talma	Sipoon kunta

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 2/2023					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Piritta Laitakari Tuomas Kiuru Sonja Runsten		Julkaisu-aika Tammikuu 2023			
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
Julkaisun nimi Sipoon turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma					
Tiivistelmä Sipoon turvallisen ja kestävä liikumisen suunnitelma on laadittu konsulttityönä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Sipoon kunnan toimeksiannosta. Suunnitelman laadinnan ohjausryhmässä olivat edustettuina myös Liikenneturva ja Itä-Uudenmaan poliisilaitos. Suunnitelma on päivitys vuonna 2012 julkaistuu Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelmaan. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä kunnan liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen edistämiseksi. Suunnitelmassa on katsaus kunnan liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen ja toimenpideohjelma olennaisimpien liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi. Suunnitelmassa selvitettiin Sipoon tie- ja katuverkon pahimmat ongelmakohteet ja määritettiin niille parannustoimet. Lisäksi kuntalaisten kokemuksia liikenneturvallisuudesta ja liikennekäyttäytymisestä selvitettiin asukaskyselyn avulla. Suunnitelmassa laaditulla toimenpideohjelmalla pyritään liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseen, onnettomuuksien vakavuuden lieventämiseen ja tienkäyttäjien turvallisuudentunteen lisäämiseen. Toimenpiteillä kannustetaan myös kulkemaan matkoja kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Suunnitelman jatkotoimenpiteenä perustetaan Sipooseen turvallisen ja kestävä liikumisen työryhmä, jonka toiminta käynnistetään vuonna 2023. Työryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa, ja sen tehtävänä on seurata liikenneturvallisuuden parantumisen ja kestävä liikumisen olojen edistymistä.					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen, liikenneympäristö, Sipoo					
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-398-112-6	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854	
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-398-112-6		Kieli Suomi	Sivumäärä 35
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkistossa: doria.fi/ely-keskus					
Kustannuspaikka ja aika Helsinki 2023			Painotalo		

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 2/2023					
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur					
Författare Piritta Laitakari Tuomas Kiuru Sonja Runsten		Publiceringsdatum Januari 2023			
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland			
		Projektets finansiär uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland			
Publikationens titel Sipoon turvallisen ja kestäväen liikkumisen suunnitelma (Planen för säker och hållbar transport i Sibbo)					
Sammandrag Planen för säker och hållbar rörelse i Sibbo har utarbetats som ett konsultarbete på uppdrag av närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och Sibbo kommun. Trafikskyddet och Polisnärheten i Östra Nyland var också representerade i styrgruppen för utarbetandet av planen. Planen är en uppdatering av Sibbos trafiksäkerhetsplan, som publicerades år 2012. I planen presenteras åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i kommunen samt främja gång-, cykel- och kollektivtrafik. Planen innehåller en översikt över kommunens nuvarande trafiksäkerhetssituation samt ett åtgärdsprogram för att lösa de mest väsentliga trafiksäkerhetsproblemen. I planen klarläggs de mest problematiska områdena i Sibbos väg- och gatunät och för dessa fastställdes förbättringsåtgärder. Ytterligare har kommuninvånarnas upplevelser av trafiksäkerhet och trafikbeteende utretts med hjälp av en invånarenkät. Med planens åtgärdsprogram strävar man till att minska antalet trafikolyckor, lindra olyckornas svårighetsgrad och öka trafikanternas känsla av trygghet. Med åtgärderna uppmuntrar man också människorna att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik. Som en uppföljningsåtgärd av planen, kommer en arbetsgrupp för säker och hållbar transport i Sibbo att inrättas, vars verksamhet kommer att startas år 2023. Arbetsgruppen sammanträder två gånger årligen och har till uppgift att uppfölja förbättringen av trafiksäkerheten och förutsättningarna för hållbar transport.					
Nyckelord (enligt Allärs) Trafiksäkerhet, hållbar transport, trafikmiljö, Sibbo					
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-398-112-6	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-2854	
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-398-112-6		Språk Finska	Sidantal 35
Beställningar Publikationen finns på Doria: doria.fi/ely-keskus					
Förläggningsort och datum Helsingfors 2023			Tryckeri		

RAPORTTEJA 2 | 2023

**SIPOON TURVALLISEN JA KESTÄVÄN LIIKKUMISEN
SUUNNITELMA**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-398-112-6 (PDF)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-398-112-6

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

