

**RAMBOLL**

 Kuntaliitto  
Kommunförbundet

 *Välitä, muista – ennakoi.*  
**LIIKENNETURVA**

 Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

**Liik  
enne  
vira  
sto**

# LIIKENNETURVALLISUUS MAANKÄYTTÖ

28.9.2012

# Sisältö

Tällä kalvosarjalla kuvataan maankäytön ja liikenneturvallisuuden välistä suhdetta

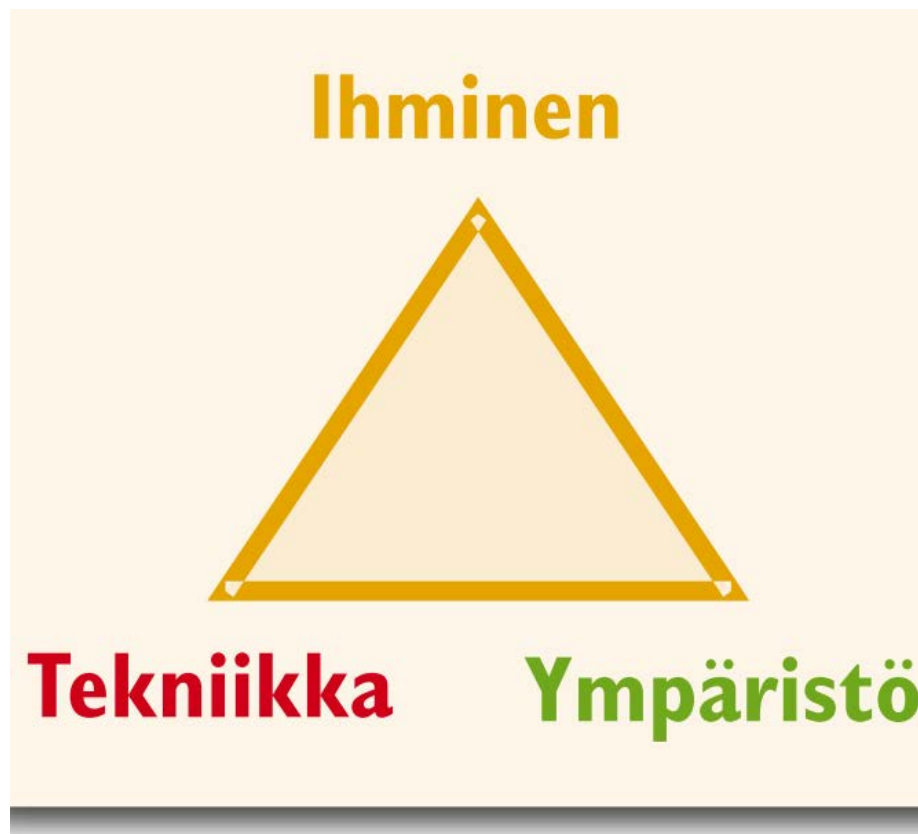
1. Maankäytön suunnittelu ja liikenneturvallisuus
2. Liikenneturvallisuuden osatekijät
3. Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet
4. Liikenneturvallisuus kaavoituksessa
5. Vaikutusmahdollisuudet eri kaavatasoille
6. Suunnitteluprosessi
7. Vastuut
8. Hajarakentamisessa muistettavaa
9. Materiaalilähteet

# Maankäytön suunnittelu ja liikenneturvallisuus

- Maankäyttö on rakentamista (taloja, teitä, katuja, pysäköintialueita, pihvoja jne.)
- Maankäytön suunnittelua ovat eri asteiset kaavat ja pienemmässä mittakaavassa tonttien suunnittelu
- Maankäytön suunnittelu määrittelee liikennetarpeet ja liikenneväylien ratkaisut
- Liikenneturvallisuus ratkaistaan maankäytön suunnittelussa
  - Huonoa maankäytön suunnittelua ei voida pelastaa tielle tai kadulle tehtävällä liikenneturvallisuustoimenpiteillä
- Liikenne tulee tutkia maankäyttöalueen suunnitelmaa laajemmalla alueella, ts. miten osa-alue liittyy laajempaan kokonaisuuteen (vaikutusalueajattelu)
- Pitkäjänteinen maankäytön suunnittelu on yleensä paras tapa rakentaa turvallista liikkumisympäristöä
  - Tulevaisuuteen tulee varautua: Miten mahdollistetaan maankäytön laajentuminen ja miten liikenneverkko silloin muuttuu?
  - Usein maankäyttö toteutuu vaiheittain: Miten liikenneturvallisuus taataan ”välivaiheissa”?

# Liikenneturvallisuuden osatekijät

- Liikenneympäristö on yksi osa liikkumisen turvallisuutta
- Ympäristö pyritään rakentamaan siten, että sääntöjä noudattavalle liikkujalle ei aiheutuisi vahinkoja
- Turvallinen ympäristö, turvavälineet ja ajoneuvotekniikka auttavat tiettyyn rajaan saakka, mutta tärkein turvallisuuden tae ovat liikkujat itse
- **Turvallisessa ympäristössäkin tulee vahinkoja, jos liikkujan asenne on riskialtis**



*Kuva: liikenneturvallisuus kaavoituksessa, Ympäristöhallinnon ohjeita 1 / 2006*



# Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

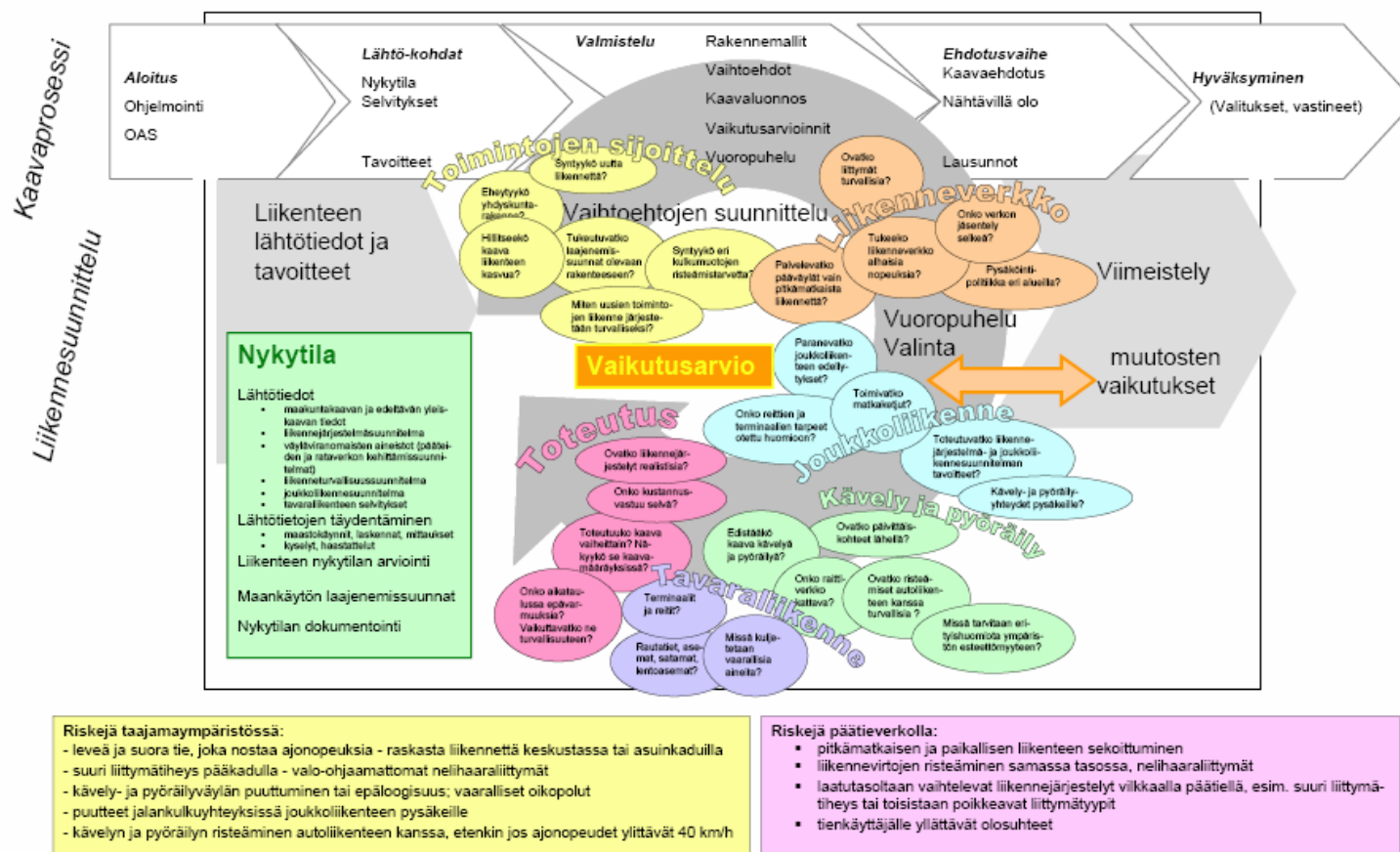
- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
- Väylän rakentajan ja ylläpitäjän on toimittava niin, että liikkuminen on turvallista
  - Valtioneuvoston hyväksymä liikenneturvallisuusvisio:

*Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten,  
ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä*

- Liikenneväylien suunnittelussa tulee ottaa huomioon maankäytön kehittymisen edellytykset ja haasteet

# Liikenneturvallisuus kaavoituksessa

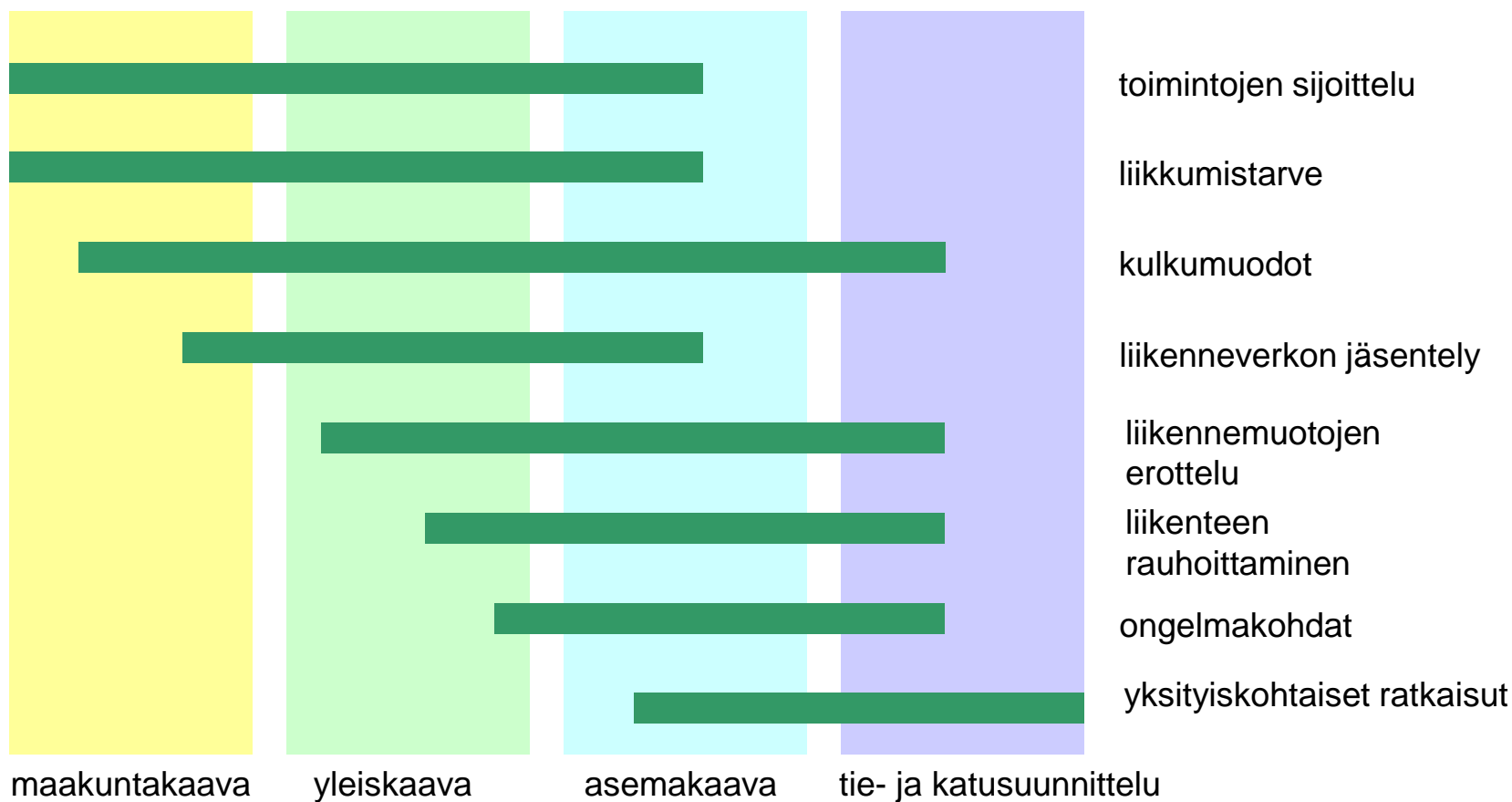
- Esimerkki: liikenne ja yleiskaavoitus, moninainen prosessi, mutta aina ei tarvitse huomioida kaikkia osa-alueita



Kuva: Liikenneturvallisuus kaavoituksessa, Leena Silfverberg, luonnos

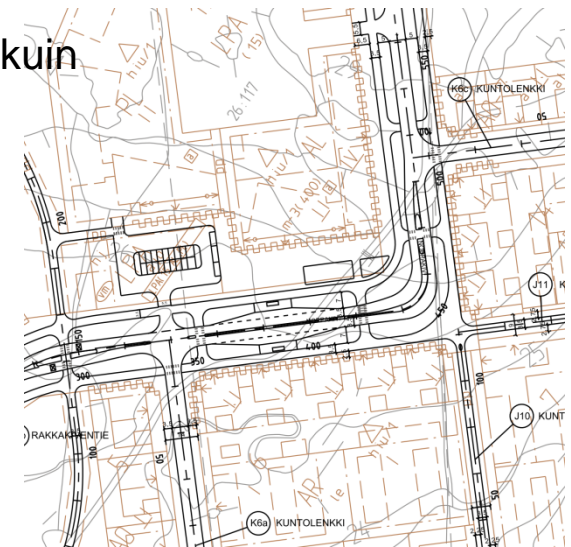


# Vaikutusmahdollisuudet eri kaavatasoilla



# Suunnitteluprosessi

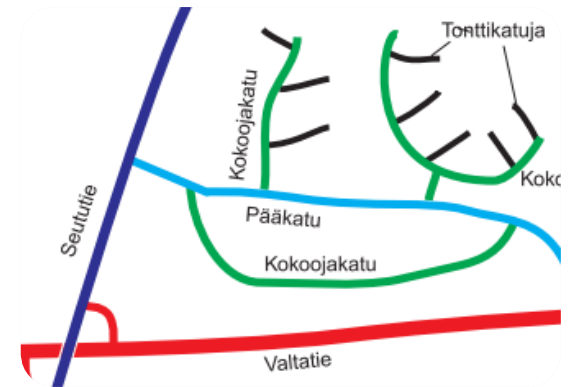
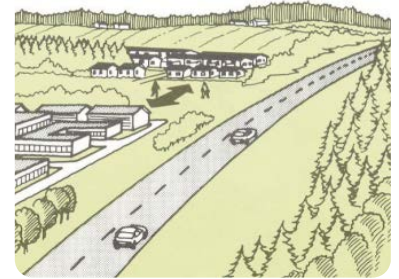
- Maankäytön ja liikenteen suunnittelu ja toteutus on vuorovaikutteista, toista ei voi tehdä ilman toista
- Maankäytön ja liikenteen ratkaisut ovat pitkäaikaisia
- Asukkaiden kokemusten ja mielipiteiden kuuntelu ja niiden merkitys korostuu suunnittelussa
  - Ratkaisujen tulisi olla hyväksyttäviä niin tienkäyttäjän kuin lähiasukkaankin mielestä; aina tämä ei onnistu
  - Toimenpiteet pitäisi pystyä tekemään ennen onnettomuuksia (tunnistaminen/priorisointi)
- Suunnittelu on moniportaista, joka tarkentuu suunnittelun edetessä
  - Yleissuunnittelu on tärkeää, jotta kokonaisuudet pysyvät hallinnassa
  - Seuraava suunnitteluvaihe pohjautuu aina aikaisempaan suunnitteluun
- Vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet ja vaikutukset on selvitettävä





# Vastuut

- Kunnalla on kaavoitusmonopoli, ja sen myötä suuri vastuu liikenneympäristön turvallisuudesta
- Vastuu tiestöstä on väylän ylläpitäjällä
- Tiivis maankäyttö on yleensä tehokkain tapa rakentaa teitä ja katuja
- Yhteys päätieltä ohjataan alemman tie- ja katuverkon kautta tonteille, ei suoraan valta- tai kantatieltä
- Nykyperiaatteen mukaan (neliporrasmalli / liikennerevoluutio) ensisijaisesti pyritään vaikuttamaan liikkumiseen ja liikenneympäristöä kehitetään vaiheittain ja liikennetarpeen mukaan



# Hajarakentamista harkiten

- Valta- ja kantateiden rooli on mahdollistaa pitkämatkainen liikenne, jolloin
  - Nopeustasot ovat korkeita
  - Melu voi haitata
  - Liittymäjärjestelyt voivat olla kalliita tai syntyä kiertomatkaa, koska suoraa liittymää ei voida tehdä
- Turvallisia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä tai koulumatkoja ei voida aina järjestää
  - Lasten itsenäinen kulkeminen rajoittuu
  - Koulukyyditys, tien ylitykset
- Joukkoliikennettä usein huomattavasti vähemmän kuin taajamissa
- Vähäliikenteisemmät tiet usein huonompikuntoisia kuin päätiet tai kadut
  - Usein routavaurioita, kuoppia ja pölyä



# Materiaalilähteet

- Ympäristöministeriö:
  - Liikenneturvallisuus kaavoituksessa
  - Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa
- Kuntaliitto
  - päättäjälle: Viekö hajarakentaminen kuntaa vai kunta hajarakentamista?
  - pientalorakentajalle: Harkitsetko kodin rakentamista haja-asutusalueelle
  - valmistelijan opas; Asemakaava-alueen ulkopuolinen rakentaminen
- Liikennevirasto: maanteiden suunnitteluohjeet, esimerkiksi
  - Maatiet kaavoituksessa
  - Tasoliittymäohje
  - Kevyen liikenteen suunnittelu
- ELY-keskukset
  - Eri tiehankkeet