

LIIKENNETURVALLISUUSARVIOINTI

28.11.2014

Keskustan osayleiskaava 2030 Järvenpää

Osayleiskaava

LUONNOS

Tampere 2014

ARVIOINNIN ORGANISOINTI JA KULKU

Organisointi ja sovellettavat ohjeet

Tilaaajan yhdyshenkilö: Sari Piela, Järvenpään kaupunki

Suunnittelijat: Ilkka Holmila ja Erno Heikkola, Järvenpään kaupunki

Tarkastajat: Oskari Kaupinmäki, Eija Yli-Halkola, Destia Oy. Laadunvarmistajina Marja-Terttu Sikiö ja Christel Kautiala.

Liikenneturvallisuusarviointi on tehty soveltaen ohjeita Liikenneturvallisuus kaavoituksessa (YM 2006), Suunnitelmien liikenneturvallisuustarkastus, Suunnittelu- ja toteuttamisvaiheen ohjaus (Tiehallinto 2002), Suunnitelmien liikenneturvallisuustarkastus, Tarkastajan opas, Tiehallinnon selvityksiä 18/2003 sekä Tiehankkeiden liikenneturvallisuusauditointi, Liikenneviraston ohjeita 19/2012. Lisäksi arvioinnissa on hyödynnetty Trafian liikenneturvallisuusarviointikoulutukseen liittyvää koulutusaineistoa.

Tarkastuksen kulku

Liikenneturvallisuusarviointi on tehty osayleiskaavan luonnosvaiheessa hyödyntäen Liikenneturvallisuuskaavoituksessa ohjejulkaisun yleiskaavoja ja asemakaavoja varten tehtyjä tarkistuslistoja, jotka ovat olleet aiemmin Järvenpään kaupungilla käytössä vastaavissa liikenneturvallisuusarvioinneissa. Arvioijat tekivät alustavan arvioinnin ja toimittivat sen tilaajalle sähköpostitse 25.11.2014. Käsittelykokous pidettiin 27.11.2014. Arviointimuistio liitetään suunnitelma-asiakirjoihin.

Tarkastusaineisto sisälsi seuraavan luonnosvaiheessa olevan aineiston Järvenpää kotisivuilla osoitteessa http://www.jarvenpaa.fi/--Keskustan_osayleiskaava_2030--/sivu.tpl?sivu_id=6966 :

- kaavakarttaluonnos (3.9.2014) mk 1:4 000
- Osayleiskaavan ehdotusraportti D
- Järvenpään keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys (liikenne-ennusteen päivitys ja toimivuustarkastelut)
- Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma

Yleiskaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 1/3

A. Toimintojen sijoittelu

Eheyttääkö kaava yhdyskuntarakennetta ja tukeutuuko se nykyiseen palvelurakenteeseen valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden mukaisesti?

Arviointi:

Osayleiskaavatyön yksi keskeinen tavoite on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen, joten tämä toteutuu. Myös valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on pohdittu tarkasti Järvenpään kaupungin omia tavoitteita noudatellen.

Hillitseekö kaava autoliikenteen kasvua?

Arviointi:

Ydinkeskustan kehittämistä on tarkasteltu jalankulku- ja pyöräilypainotteisesti, joka hillitsee autoliikennettä tehokkaasti. Keskustan pääkatu Sibeliuksenkatu on jo nykytilanteessa muunnettu kävelykaduksi välillä Mannilantie – Rantakatu ja sen kehittäminen uusien kaupallisten toimintojen myötä tukee autoliikenteen hillitsemistä. Lisäksi ydinkeskusta toteutuu keskustan kehän myötä ulkosityönteisenä autoliikenteelle, joka edistää kävelykeskustan toteutumista. Myös keskustatoimintoja sisältävien alueiden laajentaminen toimii autoliikenteen hillitsijänä siinä määrin, että se mahdollistaa jalankulkuvyöhykkeen laajentamisen. Eheä yhdyskuntarakenne toimii jalankulun kannustimena.

Edistävätkö ratkaisut joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä? Onko joukkoliikenteen käyttäminen realistista?

Arviointi:

Osayleiskaavassa on ehdotettu Järvenpään rautatieaseman ja linja-autoaseman yhteistä kehittämistä matkakeskuskonseptina. Matkakeskus yhdistää joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn jolloin näiden kulkumuotojen edellytykset paranevat merkittävästi. Järvenpään sijaitsee pääradan varrella ja junien vuorovälit Helsingin ja Riihimäen suuntiin ovat hyvät kuten myös junan käyttöaste. Tämä ja Pasila-Riihimäki yhteysvälin parantamissuunnitelma huomioiden joukkoliikenteen käyttäminen on realistista etenkin tavoitetilanteessa, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso tulee parantumaan. Joukkoliikenteen osalta tavoitteena on luoda edellytykset joukkoliikenteen olosuhteiden ja parantamiselle ja joukkoliikennejärjestelmän toiminnan tukemiselle. Tavoitteena on myös lisätä liityntäpysäköinnin määrää ja parantaa sen tasoa keskusta-alueella. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitteena on parantaa niiden olosuhteita ja lisätä pyöräpysäköintiä.

Onko suunniteltujen toimintojen liikennetarpeet arvioitu? Hyviä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä edellyttävät asuinalueet, koulut, päiväkodit, vapaa-ajantoiminnot, keskustapalvelujen alueet.

Arviointi:

Tavoitteena on luoda edellytyksiä sujuvoittaa ja tasapainottaa keskustan katuverkoston toimivuutta ottaen huomioon kaikki liikennemuodot. Autoliikenteen liikennetarpeista on osayleiskaavan ohella laadittu osayleiskaavan liikenneselvitys, joka on koostunut liikenne-ennusteen päivittämisestä ja toimivuustarkasteluista. Liikenneselvityksestä on saatu tietoa katu- ja tieverkon palvelutasosta tulevaisuudessa. Muidenkin em. toimintojen osalta liikennetarpeet on arvioitu. Jalankulku ja pyöräily huomioitiin tutkimalla viitteellisesti kulkutapajakauman muutoksen vaikutuksia Järvenpään ajoneuvoliikennemääriin. Kulkutapaosuuksien muutoksella voidaan saavuttaa noin 5-10 % vähenemä ajoneuvoliikenteen osalta, joka parantaa liikenneturvallisuutta mm. pienentämällä ruuhkia. On kuitenkin huomioitava, että kulkutapajakaumiin perustuva arvio ajoneuvolla tehtyjen matkojen siirtymisestä pyörällä tai jalan tehtyihin matkoihin ovat karkeita. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Ehkäiseekö kaava eri kulkumuotojen risteämistä samassa tasossa?

Arviointi:

Kyllä. Pääradan ja kaupungin läpikulkevan pääväylän (Pohjoisväylä) risteämiset on suunniteltu eritasoratkaisuina. Pääradan esitetyt alitukset ovat jo olemassa ja Pohjoisväylän alitukset yhtä lukuun ottamatta olemassa. Lisäksi kävelykadulta (Sibeliuksenkatu) on suunniteltu keskustan kehän ylittävä yhteys Rantapuistoon. On kuitenkin mahdollista, että suurempi tasoylitys kävelykadulta suoraan rantapuistoon houkuttelee monia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä oikaisemaan.

B. Ajoneuvoliikenne
Tukeeko liikenneverkko turvallisia ajonopeuksia? Onko liikenneverkon jäsentely selkeä?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Liikenneverkon jäsentely on selkeä. Keskustaa rajaavat pääkadut Kartanontie, Myllytie, Postikatu, Rantakatu ja Helsingintie, jotka yhdessä muodostavat keskustan kehän. Pääkokoojakadut Pajalantie, Helsingintie, Sibeliuksenväylä ja Vanhankyläntie toimivat keskustan kehän syöttäjinä. Seudullinen maantie, Pohjoisväylä mt 1456, kulkee keskustan kehän ulkopuolella (yhteys sekä Pajalantietä että Helsingintietä pitkin) kaava-alueen poikki sen pohjoisosasta.</i></p> <p><i>Osayleiskaavan ohella on laadittu Järvenpään, Keravan ja Tuusulan yhteinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jossa on laadittu periaatteet alueellisten nopeusrajoitusten asettamisesta ja liikenteen rauhoittamisesta. Kaavassa asetetaan tavoitteeksi luoda edellytyksiä lisätä liikenneturvallisuutta mm. tarkistamalla fyysisen liikenneympäristön järjestelyjä ja nopeusrajoituksia.</i></p> <p><i>Keskustan kehän rakenne tukee 40 km/h nopeusrajoitusta. Kaava-alueen tonttikaduilla on kuitenkin harkittava fyysisiä ratkaisuja 30 km/h alueneopeusrajoituksen tueksi. 30 km/h nopeusrajoituksen noudattaminen ei toteudu jos liikenneympäristö ei tue sitä ts. liikennejärjestelyjen ei pitäisi houkutella ajamaan yli 30 km/h.</i></p> <p><i>Liikenneselvityksessä on suosituksia mm. kiertoliittymien toteuttamisesta, läpiajoliikenteen rajoittamisesta sekä muista liittymien parantamisratkaisusta, jotka tukevat liikenneverkon turvallisia nopeuksia.</i></p>
Turvaako kaava valtakunnallisen päätie- ja rataverkon toimivuuden ja turvallisuuden kehittämisen?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kyllä. Osayleiskaavassa on varauduttu lisäraiteen rakentamiseen pääradalle. Liikenteen toimivuus ja turvallisuus on varmistettu Pohjoisväylällä (kaistajärjestelyt, alikulut).</i></p>
Ovatko maanteiden nopeustasot ja liittymät ELY-keskuksen toimintalinjojen mukaisia?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Nopeusrajoituksista on sovittu ELY-keskuksen kanssa. Liittymien kehittämistarpeet on huomioitu liikenneturvallisuussuunnitelmassa ja niiden toteutuksesta sovitaan ELY-keskuksen kanssa.</i></p>
Onko pitkämatkainen ja paikallinen liikenne eroteltu toisistaan?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Helsingistä tai Mäntsälästä (vt 4:lta) Järvenpään suuntautuva pitkämatkainen liikenne on viitoitettu kulkemaan Pohjoisväylä – Poikkitie – Sibeliuksenväylä/Järvenpäätie, mutta merkittävä osa liikenteestä kulkee reittiä Pohjoisväylä – Helsingintie – Sibeliuksenväylä/Järvenpäätie. Merkittävä syy oikomiselle on vasemmalle kääntymisen hankaluus Poikkitieltä Järvenpäätielle ruuhka-aikaan. Poikkitien parantaminen tulee mahdollisesti muuttamaan tilannetta tulevaisuudessa.</i></p>
Toteutuuko kulkumuotojen (autoilu – pyöräily – kävely) erottelu?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kaikilla kulkumuodoilla on omat väylät. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet on toteutettu yhteisillä jalankulu- ja pyöräilyteillä. Kävelykadulla on sallittu ainoastaan huoltoajo. Kaikilla pääväylillä on eroteltu jalankulun ja pyöräilyn väylä.</i></p>
Ovatko liittymät sijainniltaan ja tyypiltään turvallisia?
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Taajamissa kannattaa suosia T-liittymiä niiden pienemmän onnettomuusriskin vuoksi. Osayleiskaava-alueella on useita nelihaaraliittymiä, jotka ovat kuitenkin maankäytön myötä perusteltuja. Kaikki nelihaaraliittymät ovat joko valo-ohjattuja tai suunniteltu muutettavaksi kiertoliittymäksi, joka myös parantaa liikenneturvallisuutta. Pääväylien liittymät ovat kanavoituja.</i></p>
Ovatko yhtenäiset katu-/tieosuudet jaksoteltu luontevasti?

<p>Arviointi:</p> <p><i>Kyllä ovat, tarkempi kuvaus edellä mainittu.</i></p>
<p>Tukeeko kaavan eri osien pysäköintipolitiikka kaavan tavoitteita: keskusta, aluekeskukset, asuinalueet, työpaikka-alueet, kulkumuotojen solmupisteet?</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Keskustan osayleiskaavan tavoitteena on selvittää pysäköintinormien ajantasaisuus ydinkeskustassa ja tutkia mahdollisuus vähentää paikoitustilojen tarvetta. Kaavassa pysäköinti on pääosin ehdotettu toteuttavaksi keskitetyin pysäköintiratkaisuin niin, että pääasialliset liikkumismuodot ovat kävely, pyöräily ja julkinen liikenne. Pääradan koillispuolella on hahmoteltu maanalaista pysäköintiä, joka tukisi alueen julkisivun ilmeen ehostamista sekä samalla parantaisi liityntäpysäköinnin tämän hetkistä riittämättömyyttä. Hyvät jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat myös autottomat taloudet.</i></p>

Yleiskaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 2/3

<p>C. Joukkoliikenne</p>
<p>Tukeeko kaava joukkoliikenteen käyttöä ja toimivien matkaketjujen muodostumista?</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Hahmoteltu matkakeskuskonsepti parantaa erityisesti liityntämatkoja ympäryskunnista lähijunalle. Tiivis yhdyskuntarakenne pääradan ympärillä tukee myös erityisesti lähijunan käyttöä. Lisäksi osayleiskaavan liikenteellisissä tavoitteissa on mainittu tarve erotella kulkumuodot (erityisesti yksityisautot ja joukkoliikenne) toisistaan rautatieaseman mäellä.</i></p>
<p>Onko joukkoliikenteen reittien ja terminaalien tarpeet otettu huomioon?</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Matkakeskuskonseptilla on otettu joukkoliikenteen reitit ja tarpeet huomioon.</i></p>
<p>Toteuttaako kaava laadittua liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja joukkoliikennesuunnitelmaa?</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Kaava on laadittu yhteistyössä Järvenpään kaupungin liikennesuunnittelun kanssa ja kaavan yhteydessä on laadittu siihen liittyvä liikenneselvitys.</i></p>
<p>D. Kävelyn ja pyöräilyn verkko</p>
<p>Suosiiiko ratkaisu kävelyä ja pyöräilyä kulkumuotoina? Ovatko matkat päivittäiskohteisiin riittävän lyhyitä ja houkuttelevia?</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Kaava on laadittu kävely- ja pyöräilypainotteisesti, joten se suosii molempia kulkumuotoja erittäin hyvin. Reitit päivittäiskohteisiin on suunniteltu mahdollisimman lyhyiksi ja houkutteleviksi.</i></p>
<p>Onko pyörätieverkko kattava? Tonttikaduilla ja vähäliikenteisillä kokoojateillä pyöräreitti voi kulkea ajorataa pitkin.</p>
<p>Arviointi:</p> <p><i>Pyörätieverkko on kattava ja kuuluu valtakunnalliseen polkupyöräverkkoon. Lähes kaikilla väylillä on vähintään toisella puolella kulkeva pyörätie ja verkkoa täydentävät alempi asteiset jalankulun ja pyöräilyn reitit, kuten rantapuisto.</i></p>
<p>Sisältääkö kaava taajamien väliset kävely- ja pyöräilyreitit ja pääulkoilureitit?</p>

<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kaava-alueen läpi kulkee valtakunnallinen polkupyöräreitti, joka tukee pitkämatkaista polkupyöräliikennettä ja yhteydet Tuusulanjärvelle sekä Kellokosken, Hyrylän ja Keravan (ja edelleen Helsingin) suuntaan on otettu huomioon.</i></p>
<p>Ovatko risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa turvallisia?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Ydinkeskustan alueella risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa ovat samassa tasossa, mutta alhaisen nopeustason ansiosta pääosin turvallisia. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty pieniä toimia kevyen liikenteen ylityskohtien turvaamiseksi. Pohjoisväylälle risteämiset on toteutettu/suunniteltu eritasoisina.</i></p>
<p>Onko kaavassa nostettu esiin kohteet, jotka edellyttävät erityistä huomiota esteettömyyteen (kuten koulujen, päiväkotien ja ikääntyneiden palvelukohteet, pääsy virkistysalueille)?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Palvelualueet on merkitty kaavamerkinnoin ja on sijoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien varrelle. Esteettömyyden kannalta merkittävät kohdat on merkitty kevyen liikenteen yhteystarvemerkinnoin.</i></p>
<p>Onko kävely- ja pyöräily-yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille otettu huomioon? Näkykö esteettömyystavoite toimintojen sijoittelussa, reittien suunnittelumääräyksissä ja kytkennöissä joukkoliikennejärjestelmään?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>On huomioitu kaavatasolla, tarkennettava jatkosuunnittelussa.</i></p>
<p>E. Muiden liikennemuotojen tarpeet</p>
<p>Rautatiet, asemat, matkakeskus</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>On huomioitu mm. matkakeskuskonseptissa, josta mainittu aiemmin.</i></p>
<p>Tavaraliikenteen terminaalit ja ajoreitit</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Raskaita kuljetuksia synnyttävät toiminnot on sijoitettu pääväylien varteen.</i></p>
<p>Erikoiskuljetukset ja vaarallisten aineiden kuljetukset</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Alueen läpi ei kulje virallisia erikoiskuljetusreittejä taikka vaarallisten aineiden kuljetuksia. Edellytykset ovat kuitenkin olemassa valtion teitä pitkin.</i></p>

Yleiskaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 3/3

<p>F. Kaavan toteuttaminen</p>
<p>Onko maankäytön kehittämisen ja liikennejärjestelyjen keskinäinen ajoitus varmistettu eri osapuolten kanssa?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Tavoitteena on toteuttaa uudet liikennejärjestelyt maankäytön kehittämisen yhteydessä. Tarkemmista suunnitelmista neuvotellaan vielä asianmukaisten tahojen kanssa.</i></p>
<p>Onko toteuttamisen aikajänne ja tarvittaessa vaiheittain toteuttaminen otettu huomioon kaavamääräyksissä?</p>

Arviointi:

Toteuttamisen aikajänne on huomioitu osayleiskaavan toteutus -osiossa. Kaupungilla on korkea valmius jatkaa ydinkeskustan kauppakeskuskorttelin (Perhelä) suunnittelua heti, kun edellytykset ovat kunnossa. Muiden ratkaisujen toteutuksesta ei voida sanoa mitään ennen tarvittavien kumppanuuksien luontia. Muut ratkaisut kytkeytyvät asemakaavamuutoksiin, joita käsitellään vuosittaisissa kaavoituskatsauksissa ja kaavoitussuunnitelmien yhteydessä. Vaiheittaisessa toteutuksessa on huomioitava turvallinen liikkuminen uusien ja vanhojen alueiden välillä, joissa niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulku- ja pyöräilyliikenteen fyysiset ratkaisut eivät välttämättä ole homogeenisiä.

Onko epävarmuudet tilavarauksissa maankäytön muutoksiin ja turvallisuuteen kartoitettu ja onko niihin varauduttu?

Arviointi:

Uuden terveyskeskuspalvelujen keskittymän rakentumiselle Myllytiellä on varauduttu kuten myös Perhelän kortteliin suunniteltujen suuryksiköiden rakentumiseen.

Onko tarvittavien liikennejärjestelyiden toteuttaminen rahoituksellisesti realistinen? Onko kustannusvastuu selkeä?

Arviointi:

Liikennejärjestelyjen toteuttaminen on rahoituksellisesti realistinen, mutta taloudellisen tilanteen johdosta haastava. Kustannusvastuut ovat selkeitä, mutta maa- ja kiinteistönomistajien kanssa on neuvoteltava.

Ajattelun tueksi:

Riskejä taajamaympäristössä:

- leveä ja suora tie, joka houkuttelee nostamaan ajonopeuksia
- raskasta liikennettä keskustassa tai asuinkaduilla
- suuri liittymätiheys pääkadulla
- valo-ohjaamattomat nelihaaraliittymät ja rautateiden tasoristeykset
- kävely- ja pyöräilyväylän puuttuminen tai epäloogisuus; vaaralliset oikopolut
- puutteet jalankulkuyhteyksissä joukkoliikenteen pysäkeille
- kävelyn ja pyöräilyn risteäminen autoliikenteen kanssa, etenkin jos nopeusrajoitus on korkeampi kuin 40 km/h

Riskejä päätieverkolla:

- asutuksen leviäminen päätieverkon varteen tai rautatien taakse
- pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen sekoittuminen
- liikennevirtojen risteäminen samassa tasossa; nelihaaraliittymät, tasoristeykset
- laatutasoltaan vaihtelevat liikennejärjestelyt vilkkaalla päätiellä, esimerkiksi suuri liittymätiheys tai toisistaan poikkeavat liittymätyypit
- tienkäyttäjälle yllättävät olosuhteet, kuten tasoristeys mutkan jälkeen tai liian pieni risteyskulma
- moottorikelkkareitit

Asemakaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 1/3

A. Toimintojen sijainti

Eheyttääkö ratkaisu yhdyskuntarakennetta ja hillitseekö se liikenteen kasvua?

Arviointi:

Kaavan yksi keskeinen teema on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen. Ydinkeskustan kehittämistä on tarkasteltu jalankulku- ja pyöräilypainotteisesti, joka hillitsee autoliikennettä tehokkaasti. Keskustan pääkatu Sibeliuksenkatu on jo nykytilanteessa muunnettu kävelykaduksi välillä Mannilantie – Rantakatu ja sen kehittäminen uusien kaupallisten toimintojen myötä tukee autoliikenteen hillitsemistä. Lisäksi ydinkeskusta toteutuu keskustan kehän myötä ulkosityöttöisenä autoliikenteelle, joka edistää kävelykeskustan toteutumista. Myös keskustatoimintoja sisältävien alueiden laajentaminen toimii autoliikenteen hillitsijänä siinä määrin, että se mahdollistaa jalankulkuvyöhykkeen laajentamisen. Eheä yhdyskuntarakenne toimii jalankulun kannustimena.

Paranevatko joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset?

Arviointi:

Osayleiskaavassa on ehdotettu Järvenpään rautatieaseman ja linja-autoaseman yhteistä kehittämistä matkakeskuskonseptina. Matkakeskus yhdistää joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn jolloin näiden kulkumuotojen edellytyksen paranevat merkittävästi. Nykyinen kaukoliikenteen linja-autoasema ei ole aivan rautatieaseman tuntumassa, joten matkakeskuskonseptin kehittäminen parantaa selvästi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Järvenpään sijaitsee pääradan varrella ja junien vuorovälit Helsingin ja Riihimäen suuntiin ovat hyvät kuten myös junan käyttöaste. Tämä ja Pasila-Riihimäki yhteysvälin parantamissuunnitelma huomioiden joukkoliikenteen käyttäminen on realistista etenkin tavoitetilanteessa, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso tulee parantumaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat myös kaavassa ehdotetun uuden Pajalan asuinalueen halkaisevan yhteyden toteutuessa. Toteutuessaan yhteys tarjoaisi yhtenäisen reitin Pajalantieltä hallintokorttelin kautta ydinkeskustaan kävelykadulle ja siitä edelleen rantapuistoon. Yhteyden selkeyteen on kiinnitettävä huomiota vähintään asianmukaisen viitoituksen turvin, mutta myös fyysinen yhtenäisyys olisi suotavaa.

Ohjautuuko uusi liikenne turvallisesti liikenneverkolle? Ovatko eri kulkumuotojen risteämiset turvallisia?

Arviointi:

Liikenneverkko on jäsennelty selkeästi, joka tukee turvallista ohjautumista uudelle liikenteelle. Kulkumuotojen risteämisen turvallisuutta on huomioitu muun muassa toteuttamalla jalankulun ja pyöräilyn risteämiset pääradan ja seudullisten pääväylien kanssa eri tasossa. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn yhteys kävelykadulta on suunniteltu toteutettavaksi ylityksellä Rantatien yli. Ajoneuvoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn samassa tasossa olevien liittymien voidaan katsoa olevan mahdollisimman turvallisia ja suunniteluohjeiden mukaisia alhaisten nopeusrajoitusten ja niitä tukevien liikenteen rauhoittamiskäytösten ansiosta. Keskustan kehällä suojateiden on oltava joko korotettuja, keskisaarekkeella (suositeltava minimileveys 2,5 m) varustettuja tai kavennettuja.

Onko eri liikennemuotojen tavoitteet otettu huomioon?

Arviointi:

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on otettu huomioon tiivistämällä aluetta keskustatoiminnoin ja hahmottelemalla jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita. Ajoneuvoliikenne ohjautuu pääväyliä pitkin luontaisesti keskustan kehälle, jolta toteutetaan sujuvat yhteydet keskitettyihin pysäköintiratkaisuihin. Liikenneturvallisuus paranee kun eri liikennemuodot erotellaan toisistaan.

B. Ajoneuvoliikenteen verkko

Onko liikenneverkon jäsentely looginen? Onko valtakunnalliset päätiet ja muut maantiet otettu huomioon?

<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Liikenneverkon jäsentely on selkeä. Keskustaa rajaavat pääkadut Kartanontie, Myllytie, Postikatu, Rantakatu ja Helsingintie, jotka yhdessä muodostavat keskustan kehän. Pääkokoojakadut Pajalantie, Helsingintie, Sibeliuksenväylä ja Vanhankyläntie toimivat keskustan kehän syöttäjinä. Seudullinen maantie, Pohjoisväylä mt 1456, kulkee kaava-alueen poikki. Muut valtakunnalliset pää- ja maantiet on otettu huomioon liikenneselvityksessä.</i></p>
<p>Ovatko ajonopeudet hallinnassa? Onko keskustan ja asuinalueiden liikenne rauhoitettu? Tukeeko väylien muotoilu alhaisia ajonopeuksia?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Osayleiskaavan ohella on laadittu Järvenpään, Keravan ja Tuusulan yhteinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jossa on laadittu periaatteet alueellisten nopeusrajoitusten asettamisesta ja liikenteen rauhoittamisesta. Kaavassa asetetaan tavoitteeksi luoda edellytyksiä lisätä liikenneturvallisuutta mm. tarkistamalla fyysisen liikennenympäristön järjestelyjä ja nopeusrajoituksia.</i></p> <p><i>Keskustan kehän rakenne tukee 40 km/h nopeusrajoitusta. Ehdotettuihin 30 km/h alueneopeusrajoituksiin on suhtauduttu osittain kielteisesti, joten turvallisuutta on mahdollisesti lisättävä muiden keinojen kautta. Kaava-alueen tonttikaduilla on kuitenkin harkittava fyysisiä ratkaisuja 30 km/h alueneopeusrajoituksen tueksi.</i></p>
<p>Ovatko liittymät sijainniltaan ja muodoltaan turvallisia? Onko liittymissä riittävät näkemät? Ovatko tonttiliittymät sijainniltaan ja muodoltaan turvallisia?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Taajamissa kannattaa suosia T-liittymiä niiden pienemmän onnettomuusriskin vuoksi. Osayleiskaava-alueella on useita nelihaaraliittymiä, jotka ovat kuitenkin maankäytön myötä perusteltuja. Kaikki nelihaaraliittymät ovat joko valo-ohjattuja tai suunniteltu muutettavaksi kiertoliittymäksi, joka myös parantaa liikenneturvallisuutta. Pääväylien liittymät ovat kanavoituja.</i></p> <p><i>Ydinkeskustan tonttikaduilla näkemät saattavat olla alhaisia, mutta eivät tiiville kaupunkiympäristölle poikkeavia. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty pieniä toimia näkemien ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.</i></p>
<p>Onko melusuojausten, maastonmuotoilujen ja muiden katualueisiin liittyvien rakenteiden tilantarpeet otettu huomioon?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Melulle on asetettu raja-arvot ja kaavassa määrätään tekemään melutarkastelut asemakaavan laadinnan yhteydessä. Maastonmuotojen tilantarve sekä niiden suomat mahdollisuudet (kuten kalliopysäköinti radan koillispuolella) on otettu huomioon. Samaten katualueisiin liittyvien rakenteiden tilantarpeet on otettu huomioon. Tilantarpeisiin liittyvät asiat tarkennettava kuitenkin jatkosuunnittelussa.</i></p>

Asemakaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 2/3

<p>C. Kävelyn ja pyöräilyn verkko, vapaa-ajan liikuntamuodot</p>
<p>Onko kävelyn ja pyöräilyn verkko jatkuva ja kattava? Ovatko väylien tilavaraukset riittävän leveitä?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Pyörätieverkko on kattava ja on liitetty osaksi valtakunnallista polkupyöräverkkoa. Pajalan uuden asuinalueen halki on suunniteltu uusi yhteys, joka mahdollistaa eritetyn jalankulun ja pyöräilyn väylän rakentamista Pajalantieltä katkeamatta kävelykadun kautta rantapuistoon asti. Yhteys kytkeytyy valtakunnalliseen polkupyöräverkkoon. Kaikilla pääväylillä on molemmin puolin kulkeva pyörätie ja verkkoa täydentävät alempi asteiset jalankulun ja pyöräilyn reitit, kuten rantapuisto. Tilanvarauksissa ei ole havaittavissa puutteita.</i></p>
<p>Onko kävely ja pyöräily eroteltu autoliikenteestä ja toisistaan?</p>

<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kävelyllä ja pyöräilyllä on oma, yhdistetty reitti erillään autoliikenteestä. Kävelykadulla on ohjeellinen, erillinen reitti pyöräilijöille, mutta muuten Järvenpäässä on käytössä yhdistetty jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu väyläratkaisu käytössä.</i></p>
<p>Onko ratkaistu, millä reiteillä mopoilu sallitaan?</p> <p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Keskustan osayleiskaavassa ei ole otettu kantaa mopon paikkaan liikenteessä. Järvenpäässä mopoilu sijoittuu pääasiassa ajoradalle siellä, missä nopeusrajoitus on 20 – 50 km/h. Käytännössä nykytilanteessa mopoilu sijoittuu osayleiskaavan alueella kokonaan ajoradalle lukuun ottamatta Pohjoisväylää, jossa mopoilu on sallittu jalankulku ja pyöräilyväylällä. Pohjoisväylällä kaava-alueella oleva Helsingintien kohdan alikulku on näkemäpuutteiden ja jyrkkien pituuskaltevuuksien vuoksi ongelmallinen jalankulun, pyöräilyn ja mopoilun turvallisuudelle. Kaavassa ko. reitti on huomioitu yhteystarpeena (kaavan reuna-alueella). Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida tilantarpeet rakenteellisille järjestelyille kaikkien Pohjoisväylän alikulkujen turvallisuuden varmistamiseksi ja tarvittaessa parantamiseksi. Mikäli Järvenpäässä päätetään siirtää mopot ajoradalle myös Pohjoisväylällä, pienenevät riskit vakaville liikenneonnettomuuksille ko. kohdassa. Mopoilun paikkaa liikenteessä käsitellään kaupungin liikennesuunnittelussa yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.</i></p>
<p>Ovatko risteämiskohdat autoliikenteen kanssa turvallisia?</p> <p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Ydinkeskustan alueella risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa ovat samassa tasossa, mutta alhaisen nopeusrajoituksen ansiosta turvallisia. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty pieniä toimia näkemien ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Pohjoisväylälle risteämiset on toteutettu/suunniteltu eritasoisina. Nykytilanteessa jalankulku- ja pyöräilyväylällä kulkevat mopot tekevät alikuluista kuitenkin vaarallisia korkean nopeustason ja väistämässäntöihin kohdistuvan välinpitämättömyyden ansiosta. Mopoilun siirtämistä pois jk+pp -väylältä harkittava vakavasti.</i></p>
<p>Onko tonttien sisäinen liikenne järjestetty turvalliseksi välttämällä kontaktit autoliikenteen kanssa, mukaan lukien huoltoliikenne ja ajo pysäköintipaikoille?</p> <p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Laadittu kaava ei tarkennu tälle tasolle.</i></p>
<p>Ovatko koulujen, päiväkotien sekä vapaa-ajanvietto- ja harrastuspaikkojen saattoliikenteen järjestelyt kunnossa?</p> <p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Saattoliikenteen järjestelyjä on tarkennettava jatkosuunnittelussa. Vapaa-ajanvietto ja harrastuspaikat sijaitsevat katuyhteyksien varrella, jolloin saattoliikenne on mahdollista. KOYK -alueella sijaitsee muutama päiväkotia, jotka on sijoitettu liikenteellisten pääväylien varrelle. Yksittäisten päiväkotien kohdalla saattoliikenne on huomioitu, mutta detaljisuunnittelussa niiden toimivuus tulisi varmistaa niin liikenteen sujuvuuden, kun liikenneturvallisuuden kannalta. Liikenneturvallisuuksuunnittelussa on varmistettava, että lapset eivät joudu kulkemaan peruttavien ajoneuvojen takaa. Kaava-alueella ei sijaitse yhtään koulua, mutta sen äärimmäisessä läheisyydessä Mannilantiellä sijaitsee invalidien koulutukseen erikoistunut Validia ammattiopisto (ent. Invalidiliiton koulutuskeskus). Ammattiopistolla on oma pysäköintialue, jonka kautta myös saattoliikenne onnistuu turvallisesti.</i></p>
<p>Onko lasten, vammaisten ja vanhusten tarpeet otettu huomioon ja liikkumisympäristöt suunniteltu esteettömiksi?</p> <p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Lähtökohtaisesti mahdollisuudet ovat hyvät. Osayleiskaavan päätavoitteisiin kuuluu turvata kohteiden saavutettavuus. Esteettömyyteen on otettu kantaa lähinnä yhteystarpeiden esittämisessä sekä eritasoyli-tyksin. Erityisesti uuden terveystalouden asiakkaiden sekä Mannilantien varrella sijaitsevan Validian ammattiopiston asukkaiden ja oppilaiden tarpeet esteettömille reiteille (pääsy keskustan kaupallisiin ja julkisiin palveluihin) tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa. Järvenpään keskustan alueelle vuonna 2005 laadittu esteettömyyskartta tulisi lisätä kaavan liiteaineistoon ja tarvittaessa päivittää.</i></p>

Ovatko ulkoilupolut, hiihtoladut, moottorikelkkareitit ja muut virkistysreitit turvallisia?
Arviointi: <i>Ulkoilu- ja hiihtomahdollisuudet on hyvin otettu huomioon eikä turvallisuusriskejä ole havaittavissa. Alueelle ei sijoiteta moottorikelkkareittejä.</i>
E. Joukkoliikenne
Tukeeko kaava joukkoliikenteen käyttöä ja toimivia matkaketjuja?
Arviointi: <i>Hahmoteltu matkakeskuskonsepti parantaa erityisesti liityntämatkoja ympäryskunnista lähijunalle. Tiivis yhdyskuntarakenne pääradan ympärillä tukee myös erityisesti lähijunan käyttöä. Linja-autopysäkit ovat hyvin saavutettavissa jalankulku- ja pyöräilyreittejä pitkin. Jatkosuunnittelussa on syytä tarkistaa pysäkkien sijainnit ja sijoittelu tarkemmin, mahdollinen uusien pysäkkien tarve sekä pysäkkien esteettömyyden lisäksi tulee tarkistaa pyöräpysäköinnin tarve ja laatutaso.</i>
Onko joukkoliikenteen reittien ja pysäkkien tilantarpeet otettu huomioon? Entä liityntäliikenne ja -pysäköinti?
Arviointi: <i>Matkakeskuskonseptilla on otettu joukkoliikenteen reitit ja tarpeet huomioon. Liityntäpysäköinnin kehittäminen on asetettu kaavatyön tavoitteeksi ja ratkaisua on pohdittu mm. maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisella alueen koillisosaan. Uusien pysäkkien tarpeeseen ei ole otettu kantaa.</i>
Ovatko kävelyn ja pyöräilyn yhteydet pysäkeille turvallisia ja esteettömiä?
Arviointi: <i>Yhteydet ovat kunnossa, kuten edellä mainittu. Esteettömyys tarkentuu detaljisuunnittelussa: pysäkeistä ja kevyen liikenteen yhteyksistä tulee tehdä esteettömiä ja huolehditaan, että ne ovat kunnossa ympäri vuoden. Pysäkkien sijoittelussa on syytä tarkistaa, että pyörätie kulkee linja-autopysäkin takaa, jotta konflikteja pyöräilijöiden ja linja-automatkustajien välille ei pääsisi syntymään.</i>

Asemakaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointilomake 3/3

F. Huolto-, tavara- ja hälytysajoneuvoliikenne
Onko huoltoliikenteen reitit suunniteltu niin, että ajoneuvojen ei tarvitse peruuttaa?
Arviointi: <i>Keskustan osayleiskaavassa ei ole tarkemmin suunniteltu huoltoliikenteen reittejä. Kaikki huoltoliikennettä synnyttävät toiminnot on sijoitettu liikenteellisten pääväylien varrelle, jolloin sujuvien huoltoreittien toteutumisen edellytykset täyttyvät. Tarkemmat reitit suunnitellaan detaljisuunnittelun yhteydessä.</i>
Onko lastauspaikoille ja jätepileteille tehty riittävät tilavaraukset?
Arviointi: <i>Keskustan osayleiskaava ei mene näin tarkalle suunnittelutasolle. Osayleiskaavan tavoitteena on luoda edellytykset hyvälle ja tarkoituksenmukaisille liikepaikoille.</i>
Onko työpaikka- ja varastoalueiden liikenne turvallista?
Arviointi: <i>Kaava ei tarkennu yksityisten työpaikkojen tai varastojen tasolle. Eri alueiden toimintoja määriteltäessä liikenteellinen saavutettavuus on kaavassa avainasemassa, jolloin edellytykset työpaikka- ja varastoalueiden turvallisuudelle liikenteelle on olemassa. Nykytilanteen liikenneturvallisuusongelmat ilmenevät pysäköintipaikkojen niukkuudessa, jolloin syntyy tukoksia ja väärin pysäköintiä. Pysäköintipaikkojen riittävyys ja katujen jäsentely on jatkosuunnittelussa avainasemassa.</i>
Onko vaarallisten kuljetusten riskit ehkäisty?

<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kaava ei suoranaisesti ota kantaa vaarallisiin kuljetuksiin. Vaarallisten kuljetusten edellytykset ovat yleisellä tasolla hyvät, sillä valtakunnalliset väylät, joilla kuljetuksia pääasiassa on, kulkevat kaupungin laitamilla. KOYK -alueen läpi ei ole välttämätöntä kuljettaa valtakunnallisia kuljetuksia. Kaava-alueen pääväylät mahdollistavat alueelle suuntaavien vaarallisten kuljetusten turvallisen kulun.</i></p>
<p>Onko pelastusliikenteen tarpeet otettu huomioon?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kaavan liikenteellisiin tavoitteisiin kuuluu luoda edellytyksiä sujuvoittaa ja tasapainottaa keskustan katuverkoston toimivuutta ottaen huomioon kaikki liikennemuodot. Pelastusliikenteen tarpeiden huomiointi korostuu detaljisuunnittelussa, jolloin yhteistoiminta pelastustoimen edustajan/edustajien kanssa on ensiarvoisen tärkeää.</i></p>
<p>G. Pysäköinti</p>
<p>Vastaako pysäköintipaikkojen määrä kaavan tavoitteita? Ohjataanko paikkatarjonnalla kulkumuotojakaumaa?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Kaavan tavoitteisiin kuuluu selvittää pysäköintinormien riittävyttä, vähentämisen mahdollisuutta sekä liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä. Kaupallisten toimintojen osalta tavoitteena on luoda edellytykset yhden pysäköinnin periaatteelle. Paikkatarjontaa voi toimia kulkutapajakauman ohjaavana tekijänä muun muassa tukemalla julkista liikennettä ja kannustamalla lähellä asuvia ihmisiä kulkemaan keskustaan kestävillä liikennemuodoilla.</i></p>
<p>Ovatko pysäköintialueiden sijainti ja sisäiset järjestelyt turvallisia? Entä liittymät katuverkkoon? Sallitaanko kadunvarsipysäköinti?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Pysäköintialueiden tarkempi sijainti ja sisäiset järjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Nykytilanteessa kadunvarsipysäköinti on sallittu alempiasteisilla kokoojakaduilla ja osilla pääväylistä. Kaavassa erikseen pysäköinnille varatut alueet sijaitsevat ydinkeskustan ulkopuolella pääväylien varrella.</i></p>
<p>H. Kaavan toteuttaminen</p>
<p>Ovatko toteuttamisen aikajänne ja vaiheittain toteuttamisen edellytykset selviä?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Toteuttamisen aikajänne on huomioitu osayleiskaavan toteutus -osiossa. Kaupungilla on korkea valmius jatkaa ydinkeskustan kauppakeskuskorttelin (Perhelä) suunnittelua heti, kun edellytykset ovat kunnossa. Muiden ratkaisujen toteutuksesta ei voida sanoa mitään ennen tarvittavien kumppanuuksien luontia. Muut ratkaisut kytkeytyvät asemakaavamuutoksiin, joita käsitellään vuosittaisissa kaavoituskatsauksissa ja kaavoitussuunnitelmien yhteydessä. Vaiheittaisessa toteutuksessa on huomioitava turvallinen liikkuminen uusien ja vanhojen alueiden välillä, joissa niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulku- ja pyöräilyliikenteen fyysiset ratkaisut eivät välttämättä ole homogeenisiä.</i></p>
<p>Ovatko toteutus- ja kustannusvastuut selkeitä? Onko liikenne- ja maankäyttöratkaisujen toteutuksen keskinäinen ajoitus varmistettu sopimuksin?</p>
<p><i>Arviointi:</i></p> <p><i>Katso edellä.</i></p>

Tampereella 28.11.2014

Christel Kautiala
Christel Kautiala
Johtava asiantuntija, Destia Oy

Eija Yli-Halkola
Eija Yli-Halkola
Konsultti, Destia Oy

Marja-Terttu Sikiö
Marja-Terttu Sikiö
Vanhempi konsultti, Destia Oy

Oskari Kaupinmäki
Oskari Kaupinmäki
nuorempi suunnittelija, Destia Oy