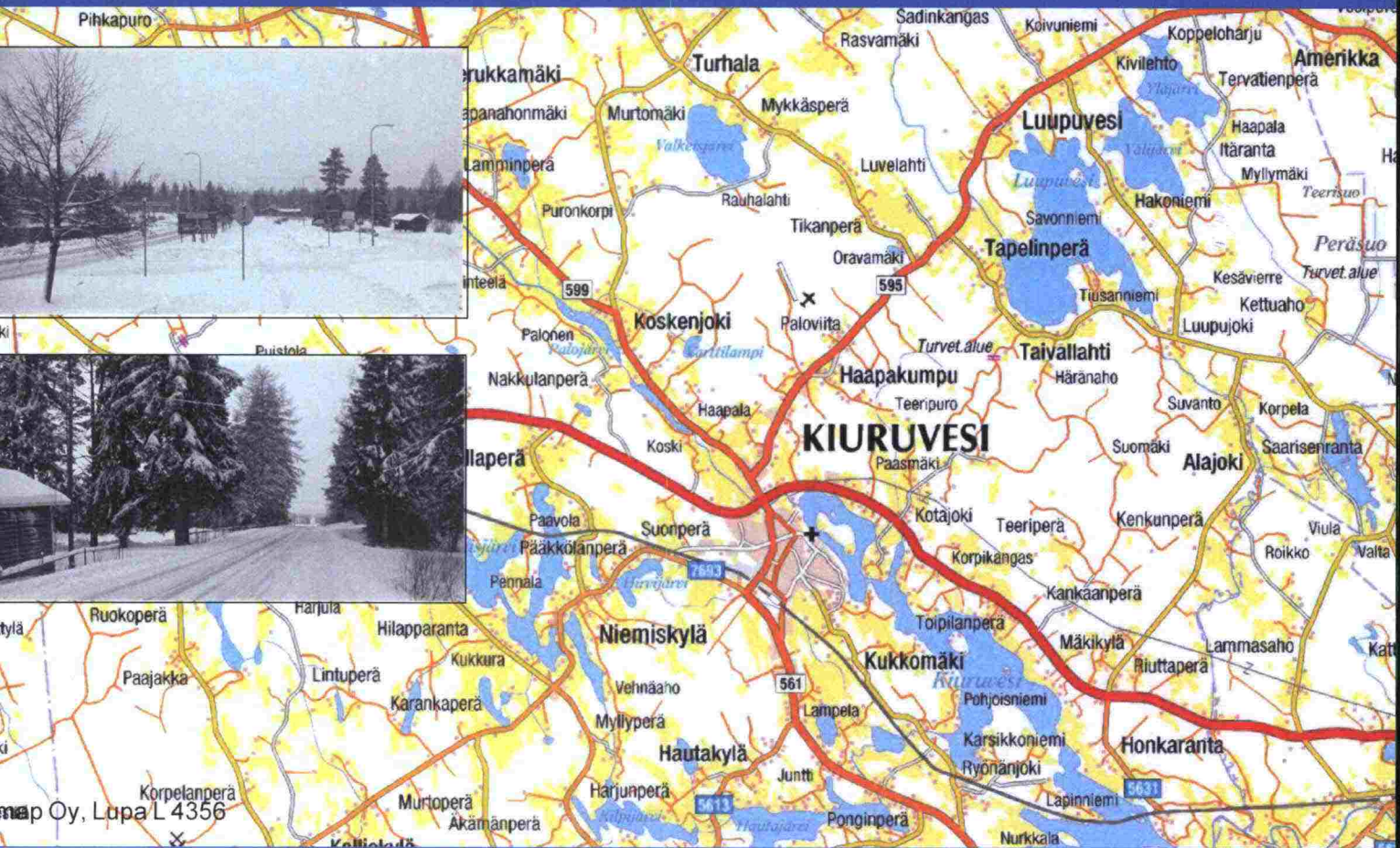


20050699



Kiuruveden liikenneturvallisuussuunnitelma



Muhamm suunnitelma 2009



08 TIEH/S-K/Liik.turv.

Kiuruveden liikenneturvallisuuksuunnitelma



TIEHALLINTO
Savo-Karjalan tiepiiri

Kuopio 2005

Kannen valokuvat Jouni Mikkonen, Ramboll Finland Oy

Kuopio 2005

Peruskartta-aineisto copyright Maanmittauslaitos lupanro 20/MYY/05
gt-rasterit copyright Genimap Oy Lupa L 4356



TIEHALLINTO
Savo-Karjalan tiepiiri
PL 1117
70101 KUOPIO
Puhelinvaihte 0204 22 11

TIIVISTELMÄ

Kiuruveden kaupunki ja Savo-Karjalan tiepiiri ovat laatineet Kiuruveden liikenneturvallisuussuunnitelman, jotta Kiuruvedellä päivittäisessä liikkumisessa esiintyvät liikenneturvallisuusongelmat saataisiin selville. Nykytilanteen arvioinnissa on tutkittu mm. liikenneonnettomuuksia, aloitteita, maankäyttösuunnitelmia ja -ennusteita sekä eri tilastoja ja rekistereitä. Tärkeä lähtöaineisto saatiin kaikille kuntalaisille suunnatusta kyselystä, jolla saatiin runsaasti palautetta. Liikenneturvallisuuden kannalta Kiuruveden ongelmia ovat ajokäyttäytyminen keskustan alueella, liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen ja merkittävimpänä liian suuret ajonopeudet. Liikenneympäristössä painottuivat keskustan alueen ongelmat.

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin periaateohjelmiin. Tavoitteena on parantaa sekä liikenneympäristöä että tielläliikkujien taitoja ja tietoja.

Ongelmapaikkoja on pyritty parantamaan erityyppisin toimenpitein. Toimenpiteitä ovat mm. nopeusrajoitukset, väistämisvelvollisuuksien muutokset, kevyen liikenteen väylät, valaistukset jne. Tärkeitä suunnittelukohteita ovat olleet koulumatkat ja muut kevyen liikenteen kannalta merkittävät alueet. Toimenpiteille on määritetty ohjeellinen toteuttamisjärjestys alustavine kustannusarvioineen ja toteuttamistahoineen.

Samaan aikaan liikenneympäristöä koskevan suunnitelman aikana on laadittu Kiuruveden liikennekasvatussuunnitelma. Sekä ympäristöä että liikennekasvatusta koskevaa liikenneturvallisuustyötä on tarkoitus jatkossa seurata ja kehittää yhtäaikaisesti ja vuorovaikutteisesti.

ALKUSANAT

Kiuruvedelle on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma v. 2005. Tämä raportti sisältää tuon suunnitelman liikenneympäristöosan. Liikennekasvatussuunnitelmasta on laadittu oma raporttinsa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on ollut luoda puitteet Kiuruveden liikenneturvallisuustyölle ja sen seurantaan. Liikenneympäristöstä on selvitetty liikenneturvallisuusongelmat ja etsitty niihin toteuttamiskelpoiset ratkaisut. Ratkaisuesitykset on asetettu ohjeelliseen kiireellisyysjärjestykseen. Suunnitelmaa käytetään jatkosuunnitteluun sekä kaupungin että tiepiirin toimenpideohjelmien laatimiseen.

Työ tehtiin yhteistyössä Kiuruveden kaupungin ja Savo-Karjalan tiepiirin kesken. Hankkeen konsulttina toimi SCC Viatek Oy (1.4.2004 alkaen Ramboll Finland Oy). Työtä tehtiin työryhmässä, jossa kunnan edustajina olivat tekninen johtaja Arto Karoluoto, ympäristöinsinööri Ari Ruotsalainen (pj.) ja kaavoittaja Mirja Nuutinen. Tiepiirin edustajat olivat liikenneturvallisuussuunnittelija Kyllikki Komulainen ja tienpidon suunnittelija Mika Savolainen. Liikenne- ja viestintäministeriön edustajana oli yli-insinööri Petteri Katajisto. Konsultilla työstä vastasi insinööri Kari Kotro ja suunnittelijana toimi insinööri AMK Jouni Mikkonen.

Suunnitelmaa on esitelty kuntalaisille, luottamusmiehille ja virkamiehille seminaarissa keväällä 2004.

Kiuruvedellä huhtikuussa 2005

Työryhmä

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	8
2	NYKYTILANNE	9
2.1	Suunnittelualue ja maankäyttö	9
2.2	Liikenneturvallisuuden suunnittelutilanne	11
2.3	Liikenneverkko	12
2.4	Liikennemäärät	12
2.5	Kysely	14
2.6	Liikenneonnettomuudet	17
2.7	Koulumatkojen turvallisuus	22
2.8	Nopeusmittaukset	24
2.9	Aloitteet	25
2.10	Maastokäynnit	25
2.11	Yhteenvedo liikenneturvallisuusongelmista ja yhteyspuutteista	25
3	TAVOITTEET	26
4	TOIMENPIDE-ESITYKSET	28
4.1	Maankäytön suunnittelu ja toteutus	28
4.2	Liikenneverkko	29
4.2.1	Tie- ja katuverkko	29
4.2.2	Kevyen liikenteen verkko	30
4.2.3	Katutilat ja teiden reunaympäristöt	31
4.2.4	Pysäkit	32
4.2.5	Nopeusrajoitukset	33
4.3	Liittymät ja risteykset	36
4.3.1	Tie- ja katuverkon liittymät	36
4.3.2	Teiden ja kevyen liikenteen väylien risteykset	43
4.4	Koulut	47
4.5	Valaistus	48
4.6	Yksittäiset liikennemerkkit ja viitat	48
4.7	Kunnossapito	49
4.8	Tienvarsimainonta	49
4.9	Liikennekasvatussuunnitelma	50
5	TOIMENPIDEOHJELMA	51
6	LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN LAATIMISEN VAIKUTUKSIA TAAJAMAN OSAYLEISKAAVAAN	56
7	JATKOTOIMENPITEET	58
	LIITTEET	
	Liite 1 Liikenneturvallisuuskyselyn tulokset	
	Liite 2 Koulujen toimenpide-esityksiä	

1 JOHDANTO

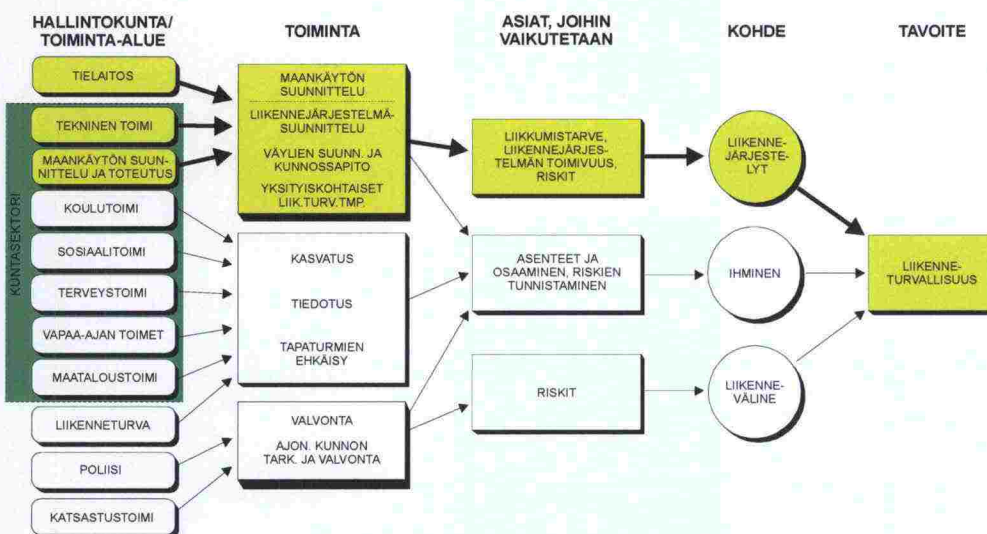
Liikenneturvallisuuksua voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikennekasvatusta ja valvontaa (vrt. kuva 1). Liikenneturvallisuuksusuunnittelulla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuuksustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien kanssa mutkatonta.

Liikenneympäristön parantaminen kuuluu Tiehallinnon ja kaupungin teknisen toimen, mukaan lukien kaavoitus, toimialaan. Eri hallintokunnat muokkaavat asenteita ja osaamista kasvatusta- ja tiedotustoimillaan. Liikenneasenteisiin ja liikenneympäristöönkin vaikuttavat useat eri sidosryhmät, kuten Liikenneturva, liikenteen etujärjestöt, urheiluseurat ja vammaisjärjestöt. Poliisin valvonta vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Poliisi ja katsastustoimi voivat parantaa liikennevälineiden turvallisuutta.

Kiuruveden liikenneturvallisuuksusuunnitelmassa on kaksi osaa, liikennekasvatusta- ja liikenneympäristöosat. Liikennekasvatussuunnitelman on laatinut oma työryhmä ja suunnitelmasta on tehty oma raporttinsa. Siinä on käsitelty liikenteeseen liittyvää koulutusta, valistusta ja tiedostusta. Tässä raportissa on keskitytty liikenneympäristön parantamiseen, missä on käytetty rakenteellisia, liikenteen ohjauksellisia ja kunnossapidollisia keinoja.

Liikenneturvallisuuksusuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys. Suunnittelun aikajänne on 10-15 vuotta. Erityisesti on etsitty nopeita ja halpoja toimenpiteitä liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi. Suunnitelma kattaa koko Kiuruveden kunnan alueen.

Liikenneturvallisuuksusuunnitteluun on kuulunut samaan aikaan laadinnassa olleen keskustajaaman osayleiskaavan liikenneturvallisuuksustarkastelu. Keskustajaaman tie-, katu- ja kevyen liikenteen tavoiteverkko on laadittu vuorovaikutteisesti kaavoittajan kanssa.



Kuva 1. Liikenneturvallisuuksustyön kenttä.

2 NYKYTILANNE

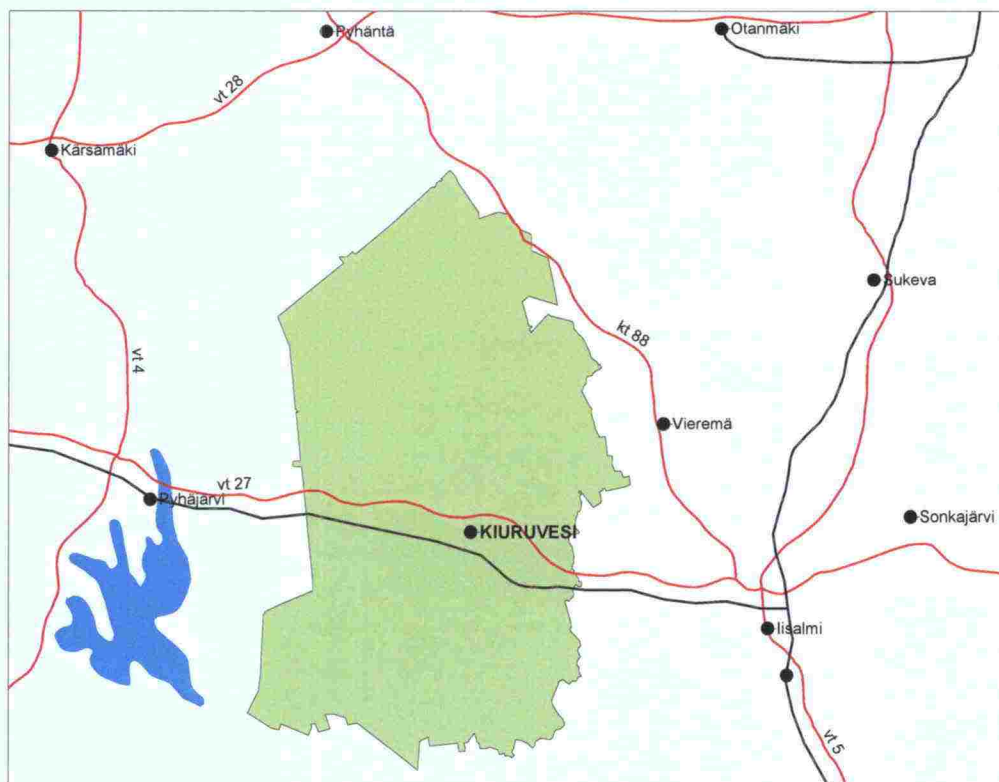
2.1 Suunnittelualue ja maankäyttö

Kiuruvesi sijaitsee Pohjois-Savossa maakunnan luoteisosassa. Kunnan pinta-ala on noin 1400 km². Maasto on tyypillistä savolaista kumpuilevaa maastoa. Maanviljely on tärkeä elinkeino Kiuruvedellä ja kunnassa on laajoja peltoalueita.

Maankäyttö ja kaavoitus

Kiuruveden asutus on keskittynyt pitkälti keskustaajaman ympäristöön. Keskustassa taajamaa rajoittavat lissalmentie, Valtakatu, Pielavedentie ja vesistöt.

Taajaman maankäytön keskeinen kasvusuunta on asutuksen osalta Hyvönlänlahden ja Hyvölnniemen alue ydinkeskusta kaakkoon. Teollisuusrakentaminen keskittyy rautatien etelä- ja pohjoispuolisille alueille sekä Pielavedentien ja Kalliokyläntien varteen. Haja-asutusalueella rakentamispainetta on eniten pääteiden varsilla noin viiden kilometrin säteellä keskustasta.



Kuva 2. Suunnittelualue.

Kiuruveden tiheimmin asutut maankäyttöalueet on yleiskaavoitettu.

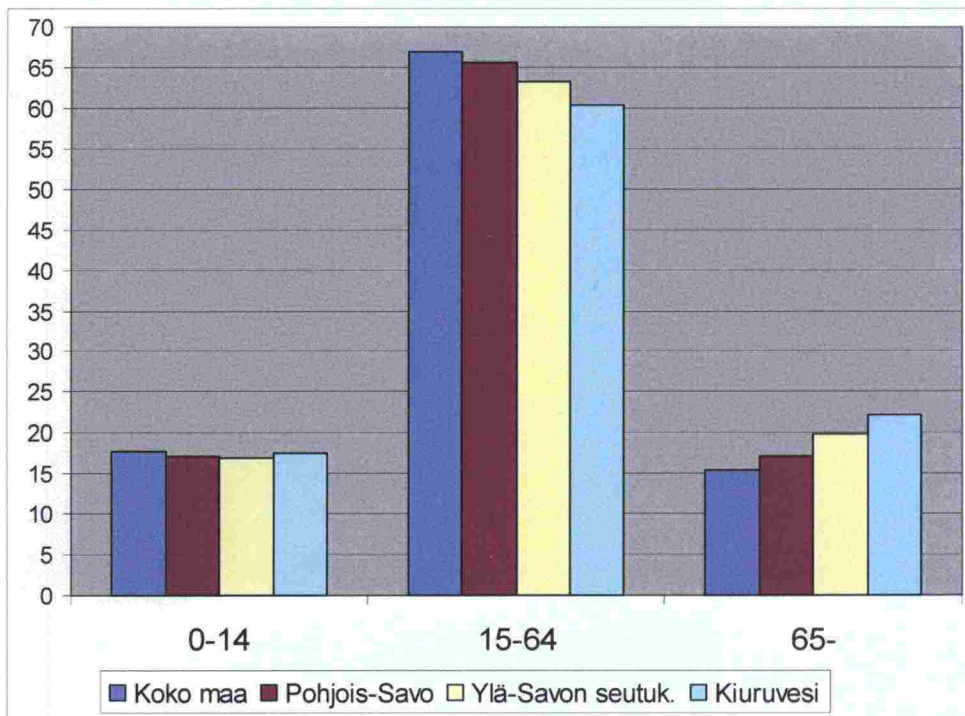
Tämän hankkeen yhteydessä tehtiin liikenneturvallisuustarkastelu Kiuruveden kaavoitettaville alueille.

Väestö

Kiuruvedellä asuu noin 10 000 asukasta (1.1.2004). Kiuruveden väkiluku on ollut vähäisessä laskussa viime vuosien aikana. Kaupungin väestöennuste vuodelle 2030 on Tilastokeskuksen mukaan 6 900 asukasta.

Kiuruveden ikäjakauma on maakunnan ja valtakunnan keskiarvoa nuorempi. Nuorten ohella myös ikäihmisten osuus on suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Sen sijaan työikäisten osuus on pieni.

Suurin osa työntekijöistä työskentelee palvelualalla (36,6 %). Maa- ja metsätaloudessa työskentelee 25,6 % ja teollisuudessa 14,0 % työvoimasta. Kaupan palveluksessa on 9,6 %, rakentamisessa 4,8 % sekä liikennealalla 5,4 %. Työntekijöistä noin 15 % kulkee töissä muissa kunnissa. Vilkkainta työmatkaliikenne on lisälmen suuntaan.



Kuva 3. Kiuruveden, Pohjois-Savon, Ylä-Savon ja koko maan väestö ikäryhmittäin (lähde: Tilastokeskus 31.12.2001).

NYKYTILANNE



Kuva 4. Suunnittelualan yleiskartta.

Koulut

Kiuruvedellä peruskoulutusta annetaan 13 koululla. Taajamassa kouluja on kaksi, joista yhdessä opetetaan vuosiluokkia 7-9. Lukio sijaitsee myös Keskuksessa. Haja-asutusalueella kouluja on 11. Kouluista on kerrottu tarkemmin kohdassa 2.7. *Koulumatkojen turvallisuus.*

2.2 Liikenneturvallisuuden suunnittelutilanne

Kiuruvedelle on laadittu edelliset liikenneturvallisuussuunnitelmat vuosina 1983 ja 1993.

Muita tässä suunnittelussa huomioituja selvityksiä ovat olleet:

- Liikenneturvallisuuden parantaminen ala-asteen koulujen läheisyydessä, Savo-Karjalan tiepiiri
- Savo-Karjalan tiepiirin kevyen liikenteen verkko, tarveselvitys 2003
- Savo-Karjalan tiepiirin tievalaistuksen tarveselvitys, 2003
- Vaaralliset liittymät, toimenpideselvitys, S-K tiepiiri, 1999

2.3 Liikenneverkko

Kiuruveden tärkein liikenneväylä on valtatie 27 (Pyhäsalmentie/lisalmentie). Seututeitä ovat maantie 561 (Pielavedentie), maantie 595 (Salahmintie), maantie 597 (Lapinsalontie) ja maantie 599 (Pyhännäntie). Taajamien koojaväylät on esitetty kohdassa 4.2.1 *Tie- ja katuverkko*.

Kevyen liikenteen tärkeimmät väylät sijaitsevat tärkeiden teiden ja katujen varsilla.

2.4 Liikennemäärät

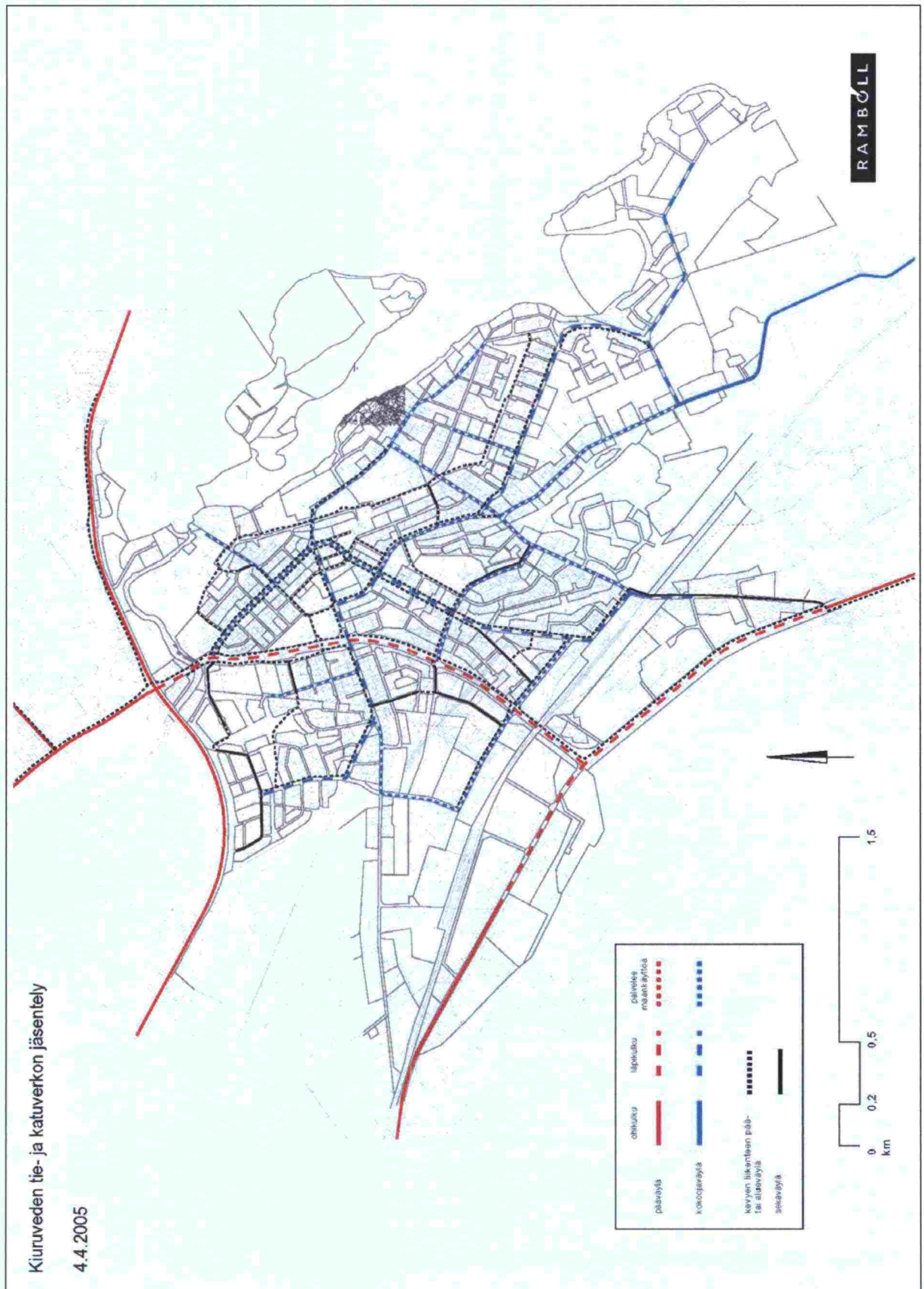
Moottoriajoneuvoliikenne

Suurin liikennemäärä on Valtakadulla, jolla kulkee noin 6 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 27 lisalmen suuntaan liikennemäärä on 2 100 – 2 800 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa ja Pyhäsalmen suuntaan 1 000 – 1 400 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Varsin suuri liikennemäärä taajaman läheisyydessä on myös Pielavedentien alkuosalla noin 1700 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa sekä Kalliokyläntien alkuosalla vajaa 1500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.

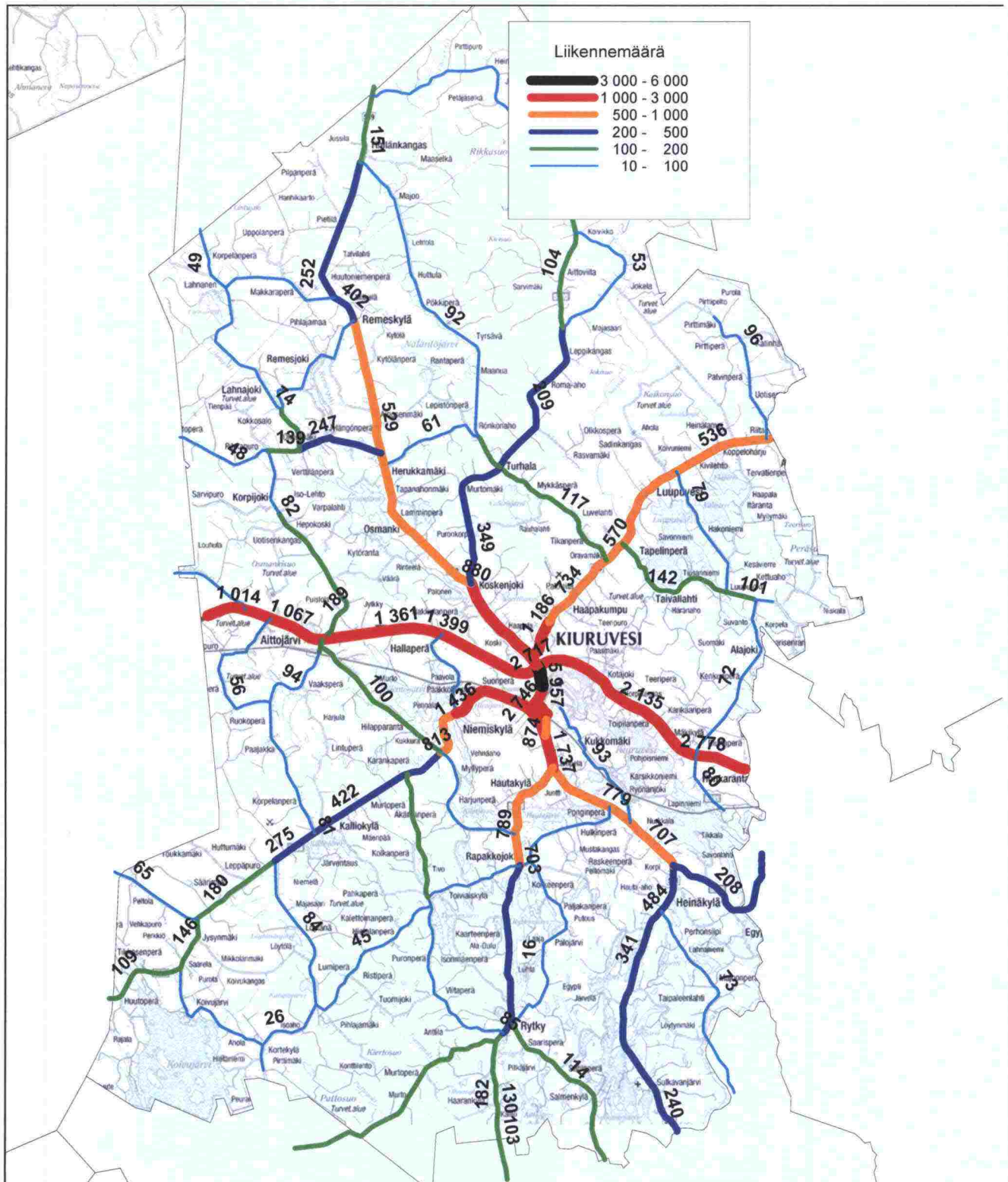
Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen määriä eri väylillä on arvioitu paikkatietojärjestelmän avulla. Paikkatieto on numeerisessa muodossa olevaa paikka- ja ominaisuustietoa. Paikkatietojärjestelmän avulla kuvataan ja analysoidaan kartalle erilaisia tietoja, kuten rakennuksia, asukkaita ja työpaikkoja.

Paikkatietojärjestelmällä voidaan kartalle paikallistaa esimerkiksi koululaiset kotiosoitteensa perusteella. Kun koululaisen oletetaan kulkevan lähikouluunsa lyhintä reittiä, tie- ja katuosilla liikkuvia koululaisten määriä voidaan arvioida.



Kuva 5. Kiuruveden keskustan nykyinen väylästäö.



Kuva 6. Yleisten teiden liikennemäärät Kiuruvedellä (KVL 2002, ajon/vrk).

2.5 Kysely

Liikenneturvallisuussuunnittelun alussa tehtiin ns. käyttäjäkysely. Kyselyllä haluttiin selvittää mitkä alueet, kohteet tai asiat ovat vaarallisia tai ongelmallisia kiuruvetisten päivittäisessä liikkumisessa. Kyselylomakkeeseen vastaajat merkitsivät ongelmalliset paikat sekä autoilun että pyöräilyn ja jalankulun kannalta. Ongelmakohteesta he kertoivat ongelman ja esittivät parannusehdotuksia.

Kyselylomakkeet lähetettiin kotitalouksiin, kyläyhdistyksille, suurimpiin yrityksiin ja liikennöitsijöille, kouluille, päiväkodeille ja kunnan hallintokunnille. Lomakkeita lähetettiin kaikkiaan noin 4 600 kpl. Kotitalouksiin lomakkeet jaettiin ykkösosoitteettomana, muihin kohteisiin postin tai kunnan sisäisen jakelun kautta.

Lomakkeita palautettiin yhteensä 656 kpl. Vastausprosentti kotitalouksien määrään suhteutettuna on 14,3 % joka on keskimääräinen vastausprosentti muissa kunnissa tehtyihin vastaaviin kyselyihin verrattuna.

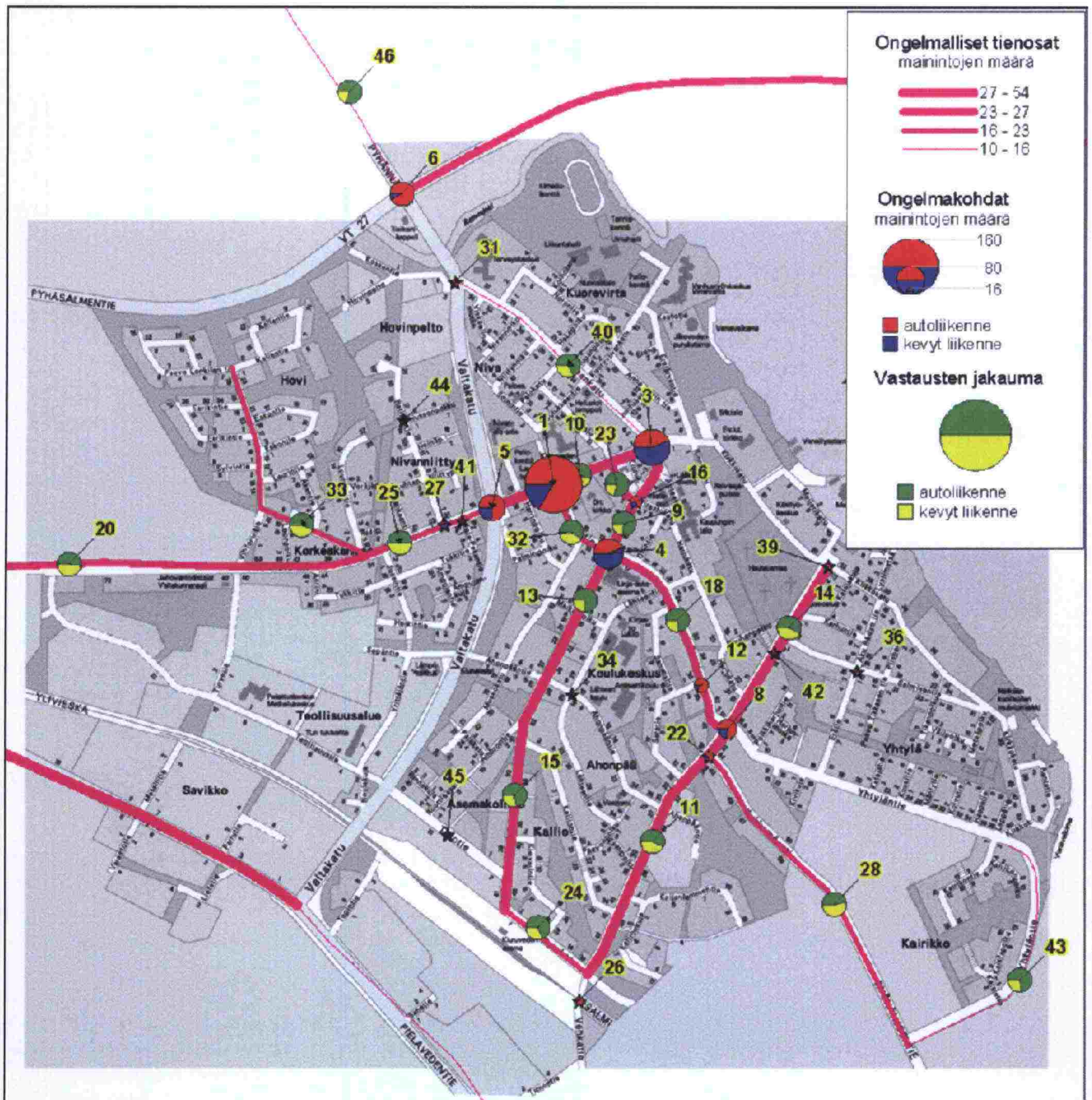
Liikenneturvallisuus

Vastaajat esittivät ongelman kaiken kaikkiaan noin 2480 kertaa. Niistä löytyi 85 kpl erityyppistä ongelmaa. Kiuruvetisten mielestä liikenneympäristön pahimmat ongelmat ovat suuret ylinopeudet ja näkemäpuutteet. Ne keräsivät noin kolmanneksen ongelmamaininnoista. Kolmanneksi suurimpana ongelmana koettiin liikennesääntöjen noudattamattomuus. Kyselyn perusteella seuraavaksi eniten ongelmia aiheuttavat tiestön huono kunto ja turha liikenneralli. Kiuruveden liikenneturvallisuusongelmat tiivistyvät vastaajien mielestä keskimääräistä painokkaammin liikennekäyttäytymisen ongelmiin ja näkemäpuutteisiin.

Vastaajat kertoivat koettuihin ongelmiin parannusehdotuksensa 1150 kertaa. Erilaisia parannusehdotuksia esitettiin 34 kpl. Useimmin esitetty parannusehdotus oli näkemäesteen poisto, joka sai kolmanneksen kaikista maininnoista. Parannusehdotukset vastaavat ongelmia, eli seuraavaksi useimmin esitettiin valvontaa ja kevyen liikenteen väylää.

Ongelmapaikkoja löytyi kaikkiaan 273 kpl. Suuri osa ongelmapaikoista (119 kpl) mainittiin tosin vain kerran tai kahdesti. Näiden vähän mainintoja saaneiden kohteiden parantamiseen ei voida tässä suunnittelussa keskittyä, mikäli ne eivät nouse esiin onnettomuusanalyysissä tai maastokäynneillä. Kyselyaineistoa voidaan kuitenkin käyttää hyväksi esimerkiksi tien perusparrannusta suunniteltaessa.

Pahimmat ongelmapaikat löytyvät keskustasta. Niemistenkatu/Kukkomäentie, Niemistenkatu/Asematie ja Asematie/Kukkomäentie liittyvät keräsivät eniten mainintoja. Ongelmana näissä kohteissa mainitaan useimmin huono näkemä. Muina ongelmina pidettiin liikennevaloja, liikennesääntöjen noudattamattomuutta sekä ylinopeutta. Haja-asutusalueella eniten mainintoja sai Kalliokyläntie.



Kuva 7. Pahimmat ongelmakohteet Kiuruvedellä kyselyn mukaan.

Ongelmakohteiksi nousivat luonnollisesti ne paikat, missä tähän kyselyyn vastaajia liikkuu eniten. Toimenpiteiden suunnittelussa tutkitaan myös kohteita, jotka ovat saaneet vähän mainintoja, mutta joissa vastauksien määrä esimerkiksi liikennemäärään tai alueen asukasmäärään suhteutettuna on suuri.

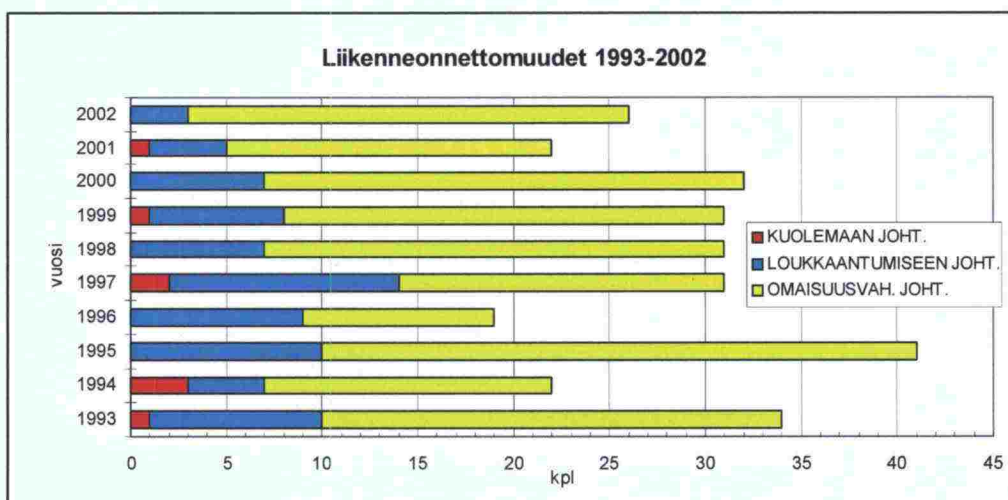
Litteen 1 taulukoihin on merkitty kaikki ongelmakohteet. Ongelmat ja parannusehdotukset on listattu samaan taulukkoon.

2.6 Liikenneonnettomuudet

Kiuruveden liikenneonnettomuusaineisto vuosilta 1993-2002 on hankittu käyttöön Tiehallinnosta, eli mukana ovat vain yleisten teiden onnettomuudet. Poliisilta on saatu käyttöön katu- ja yksityistieverkon onnettomuustiedot viimeiseltä viideltä vuodelta. Tiehallinnon onnettomuustilastot perustuvat poliisin tietoon tullessiin onnettomuuksiin. Eri vertailutkimuksissa on saatu toisistaan poikkeavia tuloksia siitä, kuinka suuri osa onnettomuuksista kirjautuu poliisin rekistereihin: kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan, henkilövahinko-onnettomuuksista kirjautuu vajaasta viidesosasta kahteen kolmasosaan ja aineellisista vahingoista alle kolmasosa.

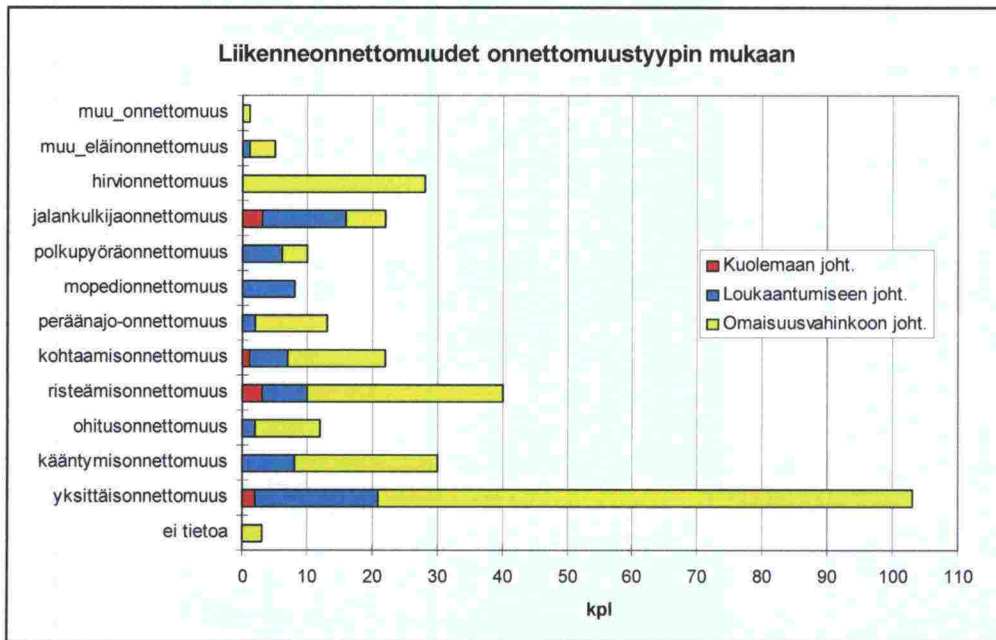
Tarkastelujakso on kymmenen vuotta, jotta on saatu riittävän suuri otos ja on voitu tutkia liikenneonnettomuuksien määrän kehittymistä pitkällä aikavälillä. Laajempi aineisto mahdollistaa myös onnettomuuksien taustatekijöiden tarkemman analysoimisen.

Käsiteltävässä onnettomuusaineistossa on mukana 399 liikenneonnettomuutta, joista tarkemmin analysoidussa Tiehallinnon aineistossa on ollut 297. Viime vuosina onnettomuuksien määrä on ollut hienoisessa laskussa, viimeisien aikana on sattunut keskimäärin 40 onnettomuutta. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (216 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan 81 kpl, joissa on loukkaantunut yhteensä 110 ja menehtynyt 10 henkilöä. Noin joka neljäs onnettomuus on johtanut henkilövahinkoon.



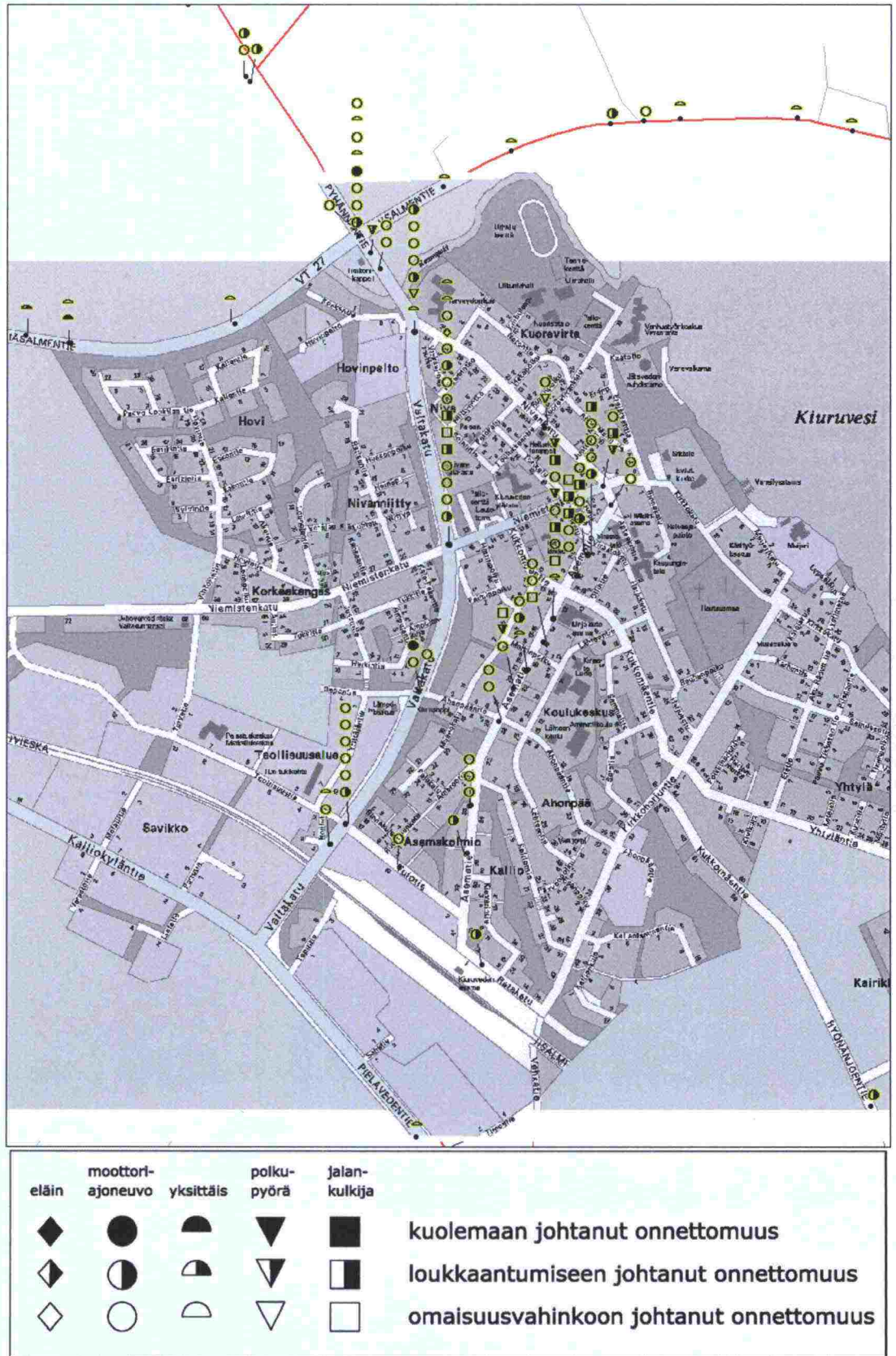
Kuva 8. Liikenneonnettomuudet Kiuruvedellä v. 1993-2002.

Kiuruveden onnettomuuksista suurin osa on ollut yksittäisonnettomuuksia (35 %), mikä on tavanomaista Suomessa. Toiseksi suurin ryhmä on risteämisonnettomuudet (13 %). Seuraavaksi yleisimpiä onnettomuustyypppejä ovat kääntymis- (10 %) ja hirvionnettomuudet (9 %). Kevyen liikenteen onnettomuuksia on sattunut suhteellisesti vähän (13 %).



Kuva 9. Liikenneonnettomuustyyppit Kiuruvedellä v. 1993-2002.

Onnettomuuskartoilla on käsitelty ainoastaan Tiehallinnon onnettomuuksia, koska poliisilta saaduissa onnettomuustiedoissa ei ollut mukana kaikkia tarkasteltuja muuttujia ja niiden paikkatieto-osa oli osin puutteellinen paikantamista varten.



Kuva 10. Liikenneonnettomuudet yleisillä teillä Kiuruveden keskustassa v. 1993-2002



Kuva 11. Liikenneonnettomuudet yleisillä teillä Kiuruveden haja-asutusalueella v. 1993-2002.

Onnettomuustyypeistä seurauksiltaan vakavimpia ovat olleet kohtaamisonnettomuudet, joissa on suuri törmäysnopeus. Kevyen liikenteen onnettomuudet ovat yleensäkin vakavia, koska pienet kolhaisut eivät tule poliisin tietoon ja jalankulkija tai pyöräilijä on heikko osapuoli auton kanssa törmätessä.

Pahimmat yksittäiskohteet Kiuruvedellä ovat:

- Valtakadun (maantie 561) ja Niemistenkadun liittymä keskustassa
- Asematien ja Kukkomäentien liittymä keskustassa
- Valtakadun ja lisalmentien (valtatie 27) liittymä

Onnettomuuksia on sattunut varsin runsaasti lisalmentiellä, Pyhäsalmentiellä, Rapakkojoentiellä ja Pyhännäntiellä. Nämä onnettomuudet eivät ole kuitenkaan kasaantuneet merkittävästi yksittäisiin kohtiin. Kalliokyläntiellä keskustasta Niemiskylälle on sattunut varsin runsaasti vakavia onnettomuuksia.

Kiuruvedellä on sattunut onnettomuuksia enemmän talvikuukausien aikana kuin kesäkuukausina, mikä on päinvastoin kuin Suomessa yleensä. Myös vuorokausijakauma poikkeaa hieman keskimääräisestä, sillä Kiuruvedellä ei ole sattunut aamulla paljoakaan onnettomuuksia, sen sijaan iltapäivällä ja alkuillasta on onnettomuuksia sattunut eniten.

Kiuruveden onnettomuuksien ikäjakauma vastaa pitkälti valtakunnallista onnettomuuksien ikäjakaumaa. Varsinkin henkilövahinko-onnettomuudet ovat painottuneet nuoriin ikäluokkiin. Kokonaisuonnettomuusmäärissä nousee esiin myös 35-39 -vuotiaiden ikäluokka, jolle on sattunut eniten liikenneonnettomuuksia.

Liikenneonnettomuuksien yhteiskunnallisia kustannuksia voidaan karkeasti arvioida Tiehallinnon esittämien liikenneonnettomuuksien yksikkökustannusten avulla. Niiden perusteella Kiuruvedellä kymmenen viimeisen vuoden aikana sattuneiden liikenneonnettomuuksien yhteiskunnalle aiheutuva kustannus on ollut noin 3,9 miljoonaa euroa vuodessa (vuoden 2000 hintatasossa).

Taulukko 1. Onnettomuuskustannuksia (lähde: Tieliikenteen ajokustannukset 2000, Tiehallinto 2001).

Onnettomuuksien perusarvot 2000			
Onnettomuuden seuraus	Kustannus euroa	Onnettomuustyyppi	Kustannus euroa
Kuolema	1 934 000	Kuolemaan johtanut onnettomuus	2 430 000
Pysyvä vamma	1 085 000	Vammautumiseen joht. onnettomuus	315 000
Tilapäinen vamma	151 000	Henkilövahinko-onnettomuus	387 000
-vakava	261 000	Omaisuuksivahinko-onnettomuus	16 800
	50 500		
Vammautuminen keskimäärin	248 000	Tieliikenneonnettomuus keskimäärin	84 000

2.7 Koulumatkojen turvallisuus

Jalkaisin ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuuksuutta voidaan arvioida niinsanotulla Koululiitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan Tiehallinnon tierekisteristä ja se huomioi mm. liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen, kevyen liikenteen väylät jne. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisen kykyä selviytyä liikenteessä eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut suositukset riskilukujen raja-arvoista, jota korkeammilla arvoilla tulisi harkita koulukuljetusta.

Taulukko 2. Liikenne- ja viestintäministeriön suositukset Koululiitun riskilukujen raja-arvoiksi

Luokka-asteet	Raja-arvo suositus	Pienin käytetty raja-arvo menetelmää testanneissa kunnissa (12 kuntaa)
0 lk (esikoulu)	175	100
1-2 lk	185	150
3-4 lk	200	160
5-6 lk	225	180
7-9 lk	270	200

Koululiitu-menetelmällä laskettuna vaarallisimmat tieosat ovat valtatiellä 27 niillä osin, jossa ei ole kevyen liikenteen väylää. Yli 200 olevia riskilukuja on Pyhäntäntiellä, Lapinsalontielle ja Kalliokyläntiellä.

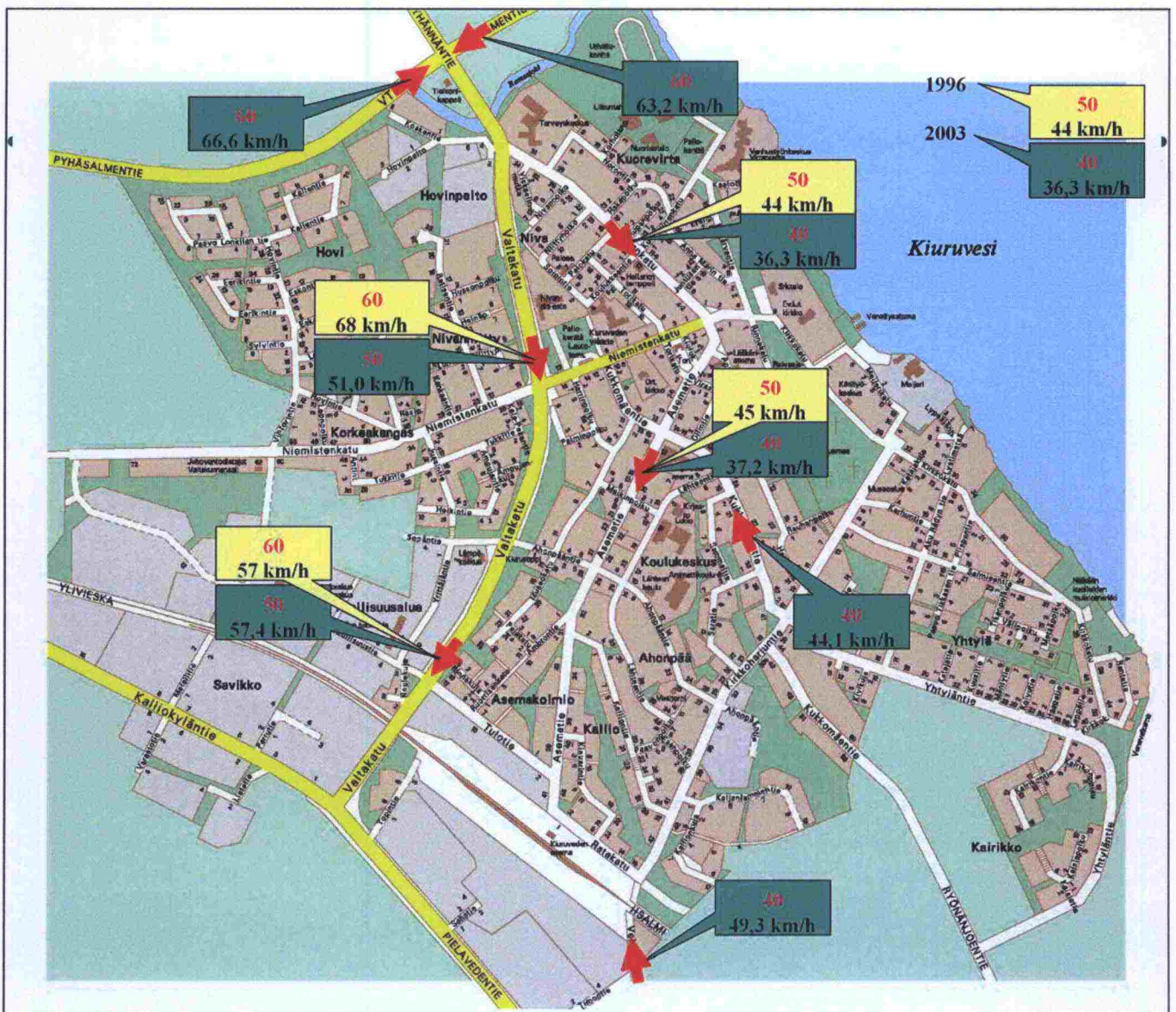


Kuva 13. Koululiitu-menetelmällä lasketut yleisten teiden riskiluvut.

2.8 Nopeusmittaukset

Osana suunnitteluhanketta arvioitiin keskustan tieverkon kehittämisen vaikutuksia ajonopeuksiin. Nopeusmittaukset tehtiin 8 pisteessä syksyllä 2003.

Nopeusrajoitusten alentamisella sekä sitä tukevilla toimenpiteillä on ollut selviä vaikutuksia ajonopeuksien alenemiseen. Sen sijaan Valtakadun eteläpäässä, missä nopeusrajoituksia ei ole erityisin toimin tuettu ovat ajonopeudet kasvaneet. Myös valtatiellä 27 ovat ajonopeudet korkeampia kuin tien nopeusrajoitus.



Kuva 14. Nopeusmittauksien tulokset syksyllä 2003.

2.9 Aloitteet

Kunnalle ja Tiehallinnolle tulleet, liikenteeseen liittyvät aloitteet viime vuosilta on käyty läpi. Niissä esitetyt liikenneturvallisuuden parannusehdotukset on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon suunnittelussa.

2.10 Maastokäynnit

Maastossa tutustuttiin kyselyn, onnettomuuksien ja muun tausta-aineiston perusteella esiin nousseisiin ongelmakohteisiin. Erityiskohteina olivat koulujen pihat ja lähialueet.

2.11 Yhteenveto liikenneturvallisuusongelmista ja yhteyspuutteista

Edellä olevissa kuvissa on esitetty pahimmat liikenneturvallisuusongelmat Kiuruveden alueella.

Kiuruvedellä nousivat esiin ennen kaikkea liikennekäyttämiseen liittyvät ongelmat. Ajokäyttämisen keskustan alueella, liikennesääntöjen noudattaminen ja ennen kaikkea ajonopeudet on koettu ongelmiksi, joihin tulevina vuosina on syytä puuttua. Liikenneympäristössä painottuivat keskustan alueen ongelmat. Liikenneympäristön ongelmista merkittävä osa liittyy näkemäongelmiin.

3 TAVOITTEET

Yleiset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen (suunnitelma on luettavissa ministeriön kotisivulta www.mintc.fi). Suunnitelmassa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla lähestytään 100 liikennekuoleman vuosimäärää

Jotta suunnitelman mukainen liikenneturvallisuustavoite saavutettaisiin, koko maassa toteutetaan seuraavia toimenpiteitä: liikenteen kasvun hillintä, teknologian oikea hyödyntäminen, liikenneturvallisuuden arvostaminen, taajamien turvallisuuden parantaminen, kuljettajiin vaikuttaminen, suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen sekä alueellinen liikenneturvallisuustyö. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman (periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 8.1.2001), mutta se on samalla tarkistanut liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrä olisi alle 250.

Vuonna 2003 laaditussa Itä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2002-2006 on luotu läänin oma liikenneturvallisuustavoite:

Kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärän selkeä väheneminen valtakunnan tavoitteiden mukaisesti siten, että vuonna 2010 läänissä tieliikenteessä kuolee alle 35 ja loukkaantuu alle 500 henkilöä.

Läänin suunnitelmassa on määritetty seuraavat keskeiset tavoitteet:

- liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen,
- taajamien turvallisuuden parantaminen,
- kuljettajiin vaikuttaminen,
- suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen sekä
- paikallisten liikenneongelmien vähentäminen.

TAVOITTEET

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Kiuruvedellä

Liikenneturvallisuustyö jakaantuu kolmeen osaan: liikenneympäristön parantamiseen, tietojen, taitojen ja liikenneturvallisuusmyönteisten asenteiden kehittämiseen sekä liikenteen ja ajoneuvojen kunnan valvontaan.

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön tavoitteet ovat:

- liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, erityisenä kohteena on kevyt liikenne
- onnettomuuksien vakavuuden ja määrän vähentäminen (vuonna 2010 alle 3 henkilövahinko-onnettomuutta eikä yhtään liikennekuolemaa)
- luoda toimiva liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seuranta-järjestelmä
- liikenneosaamisen lisääminen kaikissa ikäryhmissä

Edellisten pohjalta tässä suunnitelmassa ja lähivuosien liikenneturvallisuustyössä keskitytään erityisesti:

- kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen, erityisesti koulureittien (kevyen liikenteen onnettomuuksien määrän ja vakavuuden pienentäminen)
- moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksien vähentäminen, keskitytään hirvi-, risteys- ja yksittäisonnettomuuksien määrien vähentämiseen
- ajonopeuksien alentaminen ydinkeskusta- ja haja-asutusalueella
- turvavälineiden käyttöasteiden nostaminen
- nuorison ajokäyttäytymiseen vaikuttaminen
- liikennesääntöjen kunnioittamisen parantaminen

4 TOIMENPIDE-ESITYKSET

4.1 Maankäytön suunnittelu ja toteutus

Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittelulla ratkaistaan alueen liikenteelliset tarpeet ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Maankäytön suunnittelu ja toteutus vaikuttavat myös kulkumuotojen jakaantumiseen. Hyvät kevyen liikenteen yhteydet vähentävät autoilua sekä lisäävät jalankulkua ja pyöräilyä. Kaavoituksella tulee pyrkiä järkevään ja tarkoituksenmukaiseen liikenneverkkoon.

Maankäytön suunnittelussa tulee erityisesti ottaa huomioon moottoriajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen risteämiskohdat. Toimintojen sijoittelussa pyritään siihen, ettei päivittäisessä liikkumisessa tarvitsisi ylittää vilkkaita pääväyliä, eli minimoidaan riskipisteiden (konfliktipisteiden) lukumäärä. Lisäksi pyritään siihen, ettei varsinkaan raskasta liikennettä ohjata asuinalueiden halki. Samoin varmistetaan, että turvallisen liikenneverkon vaatimiin ratkaisuihin on riittävästi tilaa. Lätkäiden ja liikunta- ja näkörajoitteisten ehtoilla suunniteltu ympäristö tarjoaa turvalliset liikkumismahdollisuudet kaikille väestöryhmille.

Kaavasunnitteluvaiheessa tärkeitä liikenneturvallisuuksuden näkökohtia ovat:

- toimintojen sijoittelu; minimoidaan liikkumistarve ja riskipisteiden määrä
- liikenneverkon jäsentely ja hierarkia; moottoriajoneuvoliikenne ohjataan pääteille ja rauhoitetaan asuinalueet
- kattavat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet; erityisesti huomioidaan kevyen liikenteen tärkeät kohteet, kuten koulut ja palvelupisteet
- liikennealueiden riittävät aluevaraukset; varmistetaan näkemäalueet ja esim. alueet myöhemmin toteutettaville alikulkukäytävälle ja kevyen liikenteen väylille
- katujen oikea linjaus ja liittymäjärjestelyt; pitkiä, ajonopeuksia nostattavia suoria ei toteuteta asuinalueille sekä suositaan kolmihaaraliittymiä ja kiertoliittymiä.

Eriasteinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu tulee olla vuorovaikutteista. Rakentamista pyritään ohjaamaan mahdollisimman tarkalla kaavalla. Rakennuslupia myönnettäessä tulee selvittää liikennetarpeet rakennushanketta laajemmalla alueella, jotta rakentamisella ei suljeta jatkossa tarpeellisia liikenneyhteyksiä. Erityisesti huomioidaan kevyen liikenteen yhteydet.

Haja-asutusalueelle rakentajille korostetaan, että rakennuspaikkaa valittaessa tulisi huomioida myös liikenneolosuhteet, etenkin kevyen liikenteen yhteydet. Rakennuslupaa myönnettäessä varmistetaan rakennushankkeen liikenneturvallisuus.

4.2 Liikenneverkko

4.2.1 Tie- ja katuverkko

Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena on asuin- tai asiointiympäristön turvallisuuden ja viihtyvyyden parantaminen, liikkumisen tasa-arvo ja esteettömyys. Rauhoittamisen keinoja ovat mm. tie- ja katuverkon jäsentely, nopeusrajoitukset, väistämisvelvollisuudet, katutilan jäsentelyt ja hidasteet.

Jäsentely

Tie- ja katuverkon jäsentely auttaa hahmottamaan kokonaiskuvan alueesta luokittelemalla tiet ja kadut sen mukaan, mikä on niiden liikenteellinen asema ja rooli maankäytössä. Liikenteellisen tehtävänsä mukaan jako on seuraava:

- päätiet ja -kadut palvelevat valtakunnallista tai seudullista pitkämatkaista liikennettä,
- yhdystiet ja kokoojakadut välittävät alueen sisäistä liikennettä ja johtavat sen pääteille ja -kaduille,
- tonttikadut (liityntäkadut): tonteilta liikenne siirtyy tonttikatuja pitkin korkeampiluokkaisille teille ja kaduille. Tonttikatuja ovat tavallisten asuontokatujen lisäksi hidaskadut, pihakadut, kävelykadut ja kävelypainotteiset kadut.

Tiet ja kadut voidaan luokitella myös sen mukaan, mikä on niiden rooli maankäytössä:

- ohikulkukatu/tie: johtaa liikenteen maankäyttöalueen ohi. Yhteydet ovat muun katuverkon kautta,
- läpikulkukatu/tie: johtaa liikenteen maankäyttöalueen läpi, mutta yhteydet alueelta ovat muun katuverkon kautta,
- maankäyttöä palvelevat kadut: tonteilta liitytään suoraan kadulle.

Liikenneturvallisuussuunnittelussa verkon jäsentely on apuna nopeusrajoitusten, väistämisvelvollisuuksien ja rakenteellisten toimenpiteiden suunnittelussa. Samanluokkaisille teille ja kaduille tehdään samantyyppiset ratkaisut.

4.2.2 Kevyen liikenteen verkko

Jäsentely

Tieverkon tapaan myös kevyen liikenteen verkko voidaan tarvittaessa verkon laajuuden ja merkittävyyden mukaan jakaa eri hierarkiatason väyliin. Jäsentelyn tarkoituksena on lähinnä sijoitella erilainen (pitkä/lyhytmatkainen, työ- ja koulumatkat/vapaa-aika) jalankulku- ja pyöräilyliikenne omille väylilleen. Tällöin kunkin väylän käyttötarpeet ovat mahdollisimman samankaltaiset. Jäsentely helpottaa rakenteellisten ratkaisujen tekemistä, kunnossapitoa ja viitoitusta. Kiuruveden tie- ja katuverkon jäsentely on esitetty kuvassa 5 sivulla 14. Kevyen liikenteen verkko keskusta-alueella on esitetty kuvassa 15.

Kevyen liikenteen verkon täydentäminen

Keskusta-alueella ehdotetaan kevyen liikenteen väyliä seuraaville osuuksille:

- Kirkkoharjuntielle välille Ratakatu – Kirkkokatu
- Kirkkokadulle välille Kirkkoharjuntie – Yhtyläntie
- Niemistenkadun etelälaidalle välille Valtakatu – Torikatu
- Niemistenkadun pohjoislaidalle välille Hovintie - Teollisuustie
- Harrinpolun Niemistenkadun puoleinen pää
- Vihtorintien itälaidalle
- Turvetien itälaidalle
- Ratakadun pohjoislaidalle
- Kukkomäentien/Ryönänjoentien pohjoispuolelle
- Yhtyläntielle välille Ryönänjoentie – Kaislatie
- Meijerin kohdalle
- Välille Kuorevirrankatu - Iisalmentie

Kalliokyläntielle esitetään kevyen liikenteen väylää välille Valtakatu – Hilaparannantie. Vuosina 1993 - 2003 tieosuudella on tapahtunut kolme kevyen liikenteen onnettomuutta, joista kaksi on ollut kuolemaan johtaneita. Tieosuudella on kapeat pientareet ja se on valaisematon. Myös geometrialtaan se on vaihteleva/mutkainen ja pienisäteinen. Koulumatkan vaarallisuuslaskennassa tieosuus kuuluu kolmanneksi vaarallisimpaan luokkaan.

Iisalmentielle (valtatie 27) esitetään kevyen liikenteen väylää välille Rantakylä – Kotajoki. Koulumatkan vaarallisuuslaskennassa tieosuus kuuluu toiseksi vaarallisimpaan luokkaan.



Kuva 15. Kevyen liikenteen verkko keskusta-alueella.

4.2.3 Katutilat ja teiden reunaympäristöt

Katutila kuvaa kadun ja sitä rajaavan rakennetun ympäristön muodostamaa kokonaisuutta. Erilaisilla katutiloilla tuetaan tie- ja katuverkon jäsentelyä ja samalla mm. nopeusrajoituksia, mikä parantaa liikenneturvallisuutta. Katutilan kokemiseen vaikuttavat mm. rakennusten etäisyys tiestä, pihojen ja alueiden liittyminen katuun, huolto liikenteen järjestelyt, kevyen liikenteen väylien sijainti, kadun linjaus ja leveys, pysäköintijärjestelyt, istutukset ja puut sekä päällystemateriaalit. Katutilalla on suuri vaikutus ihmisten viihtyvyyteen alueella.

Katutilan kehittämisessä keskitytään ydinkeskusta-alueille, joissa liikkuu paljon ihmisiä jalan, polkupyörällä ja autolla. Lisäksi niillä on paljon pysäköintiä ja huoltoliikennettä. Kiuruvedellä olisi tarpeen kehittää Asemantien eteläosan ja Nivankadun katutiloja. Kohteet vaativat tarkkaa, monipuolista ja osallistuvaa suunnittelua.

Tien reunaympäristön (sivuojat luiskineen ja alue sivuojan takana) pehmentämisellä pyritään vähentämään suistumisongelmia ja lieventämään niiden seurauksia. Reunaympäristön turvallisuus korostuu teillä, joilla on korkeat nopeusrajoitukset. Turvallisuutta lisäävät mm:

- penger- ja siltakaiteiden riittävä pituus ja nykyaikaiset ominaisuudet,
- sivuojan muotoilu,
- puuston poistaminen tai harventaminen,
- myötäävät valaisinpylväät,
- suurten kivien yms. esteiden poistaminen ja
- sivuteiden liittymäluiskien muotoilu.

Siltojen kaiteet tarkistetaan ja muutetaan siten, että ne eivät katkea sillan ukkopilarin kohdalla vaan jatkuvat sen ohi.

Edellä mainittuja toimenpiteitä tehdään teiden perusparantamisten ja kunnossapidon yhteydessä.

Hirvionnettomuuksien määrän pienentämiseen pyritään seuraavin toimenpitein:

- tarkistetaan, onko hirvistä varoittavat liikennemerkkit oikeilla alueilla, uusien hirvivaara-alueiden merkitsemiseen pidetään korkeaa kynnystä, jotta varoitusmerkit eivät koe inflaatiota
- hirvivaara-alueilla kesäaikaista kunnossapitoa tehostetaan niittämällä heinä sivuojan pohjasta ja takaluiskasta, jolloin nopeasti kasvava vesakko pysyy kurissa,
- harvennetaan edelleen teiden reunametsiköitä, jotta hirven voisi havaita aiemmin,
- vähennetään hirvikantaa ja
- ohjataan hirviä pois teiden varsilta asettamalla nuolukiviä tien ulkopuolelle.

Reunametsiköiden harventaminen voi olla hankalaa, koska metsät ovat yksityisten mailla. Työhön pyritään saamaan työllisyysvaroja, jolloin harventaminen voidaan tehdä hankekokonaisuutena ja maanomistajien lupa hankitaan hankkeen kautta. Metsäomistajia kannustetaan harventamiseen tiedottamalla asiasta lehtien ja Metsänhoitoyhdistyksen kautta.

4.2.4 Pysäkit

Liikenteen kasvua voidaan hillitellä lisäämällä joukkoliikenteen käyttöä, mikä parantaa myös liikenneturvallisuutta. Uudet pysäkit tulee tehdä voimassa olevien suunnitteluohjeiden ja standardien mukaisesti.

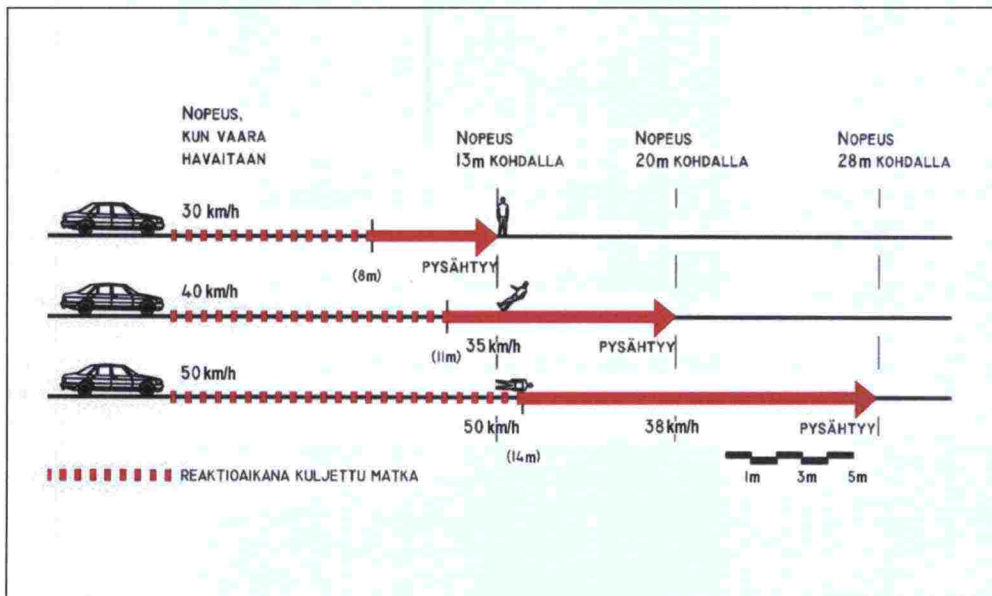
4.2.5 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoituksilla vähennetään liikenneonnettomuuksien määrää ja onnettomuusriskiä, lievennetään onnettomuuksien seuraamuksia, parannetaan riskialttiiden tiekäyttäjryhmien turvallisuutta sekä vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja, kuten melua ja päästöjä.

Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla luodaan yhtenäiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikenneympäristöihin. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä (vrt. kohta 4.2.1). Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla pitää käytettävien ajonopeuksien olla selvästi alhaisempia kuin pääväylien nopeuksien liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden takia. Pääväylillä korostuu liikenteen sujuvuus ja matkojen pituudet, jolloin kohtuullisen korkea ajonopeus on yleensä perusteltua. Tällöin tulee kuitenkin kiinnittää huomiota nopeusrajoituksen sopivuuteen liikenneympäristössä. Kevyen liikenteen järjestelyt ovat sitä vaativampia mitä korkeammat ovat autojen nopeudet.

Nopeusrajoitus 50 tai 60 km/h on liian korkea sekä asunto- että keskusta-alueilla ja usein myös työpaikka-alueilla. Näillä alueilla liikenneärsykeitä on runsaasti, jolloin reagointiaika jää lyhyeksi. Auton ajonopeuden kasvaessa kaksinkertaiseksi jarrutusmatka nelinkertaistuu, joten pienikin ajonopeuden kasvu lisää pysähtymismatkaa. Samalla törmäysnopeus kasvaa. Suomalaisen tutkimuksen mukaan törmäysnopeuden kasvaessa 40 km/h:sta 60 km/h:iin jalankulkijan kuoleman todennäköisyys onnettomuudessa kasvaa dramaattisesti. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kävely- ja pyöräilyreittien ja autoliikenteen risteämiskohtiin.

Taajamien liikenneympäristö on usein vaikeaselkoinen. Taajamassa liikkuu paljon ihmisiä, joiden kyky selviytyä liikenteessä on keskimääräistä alhaisempi. Lapset ovat pienen kokonsa takia huomaamattomia. He ovat myös impulsiivisia ja liikenteessä arvaamattomia. Vanhuksilla taas reaktiokyky ja elimistön kestävyys kolhuja vastaan on heikentynyt iän myötä. Liikenteessä liikkuville sattuu erehdyksiä, joten onnettomuuksilta ei voida täysin välttyä. Liikennejärjestelmä tulee suunnitella heikompien ehdoilla ja sen tulee olla sellainen, ettei virhetoiminnon seurauksena satu vakavaa onnettomuutta.



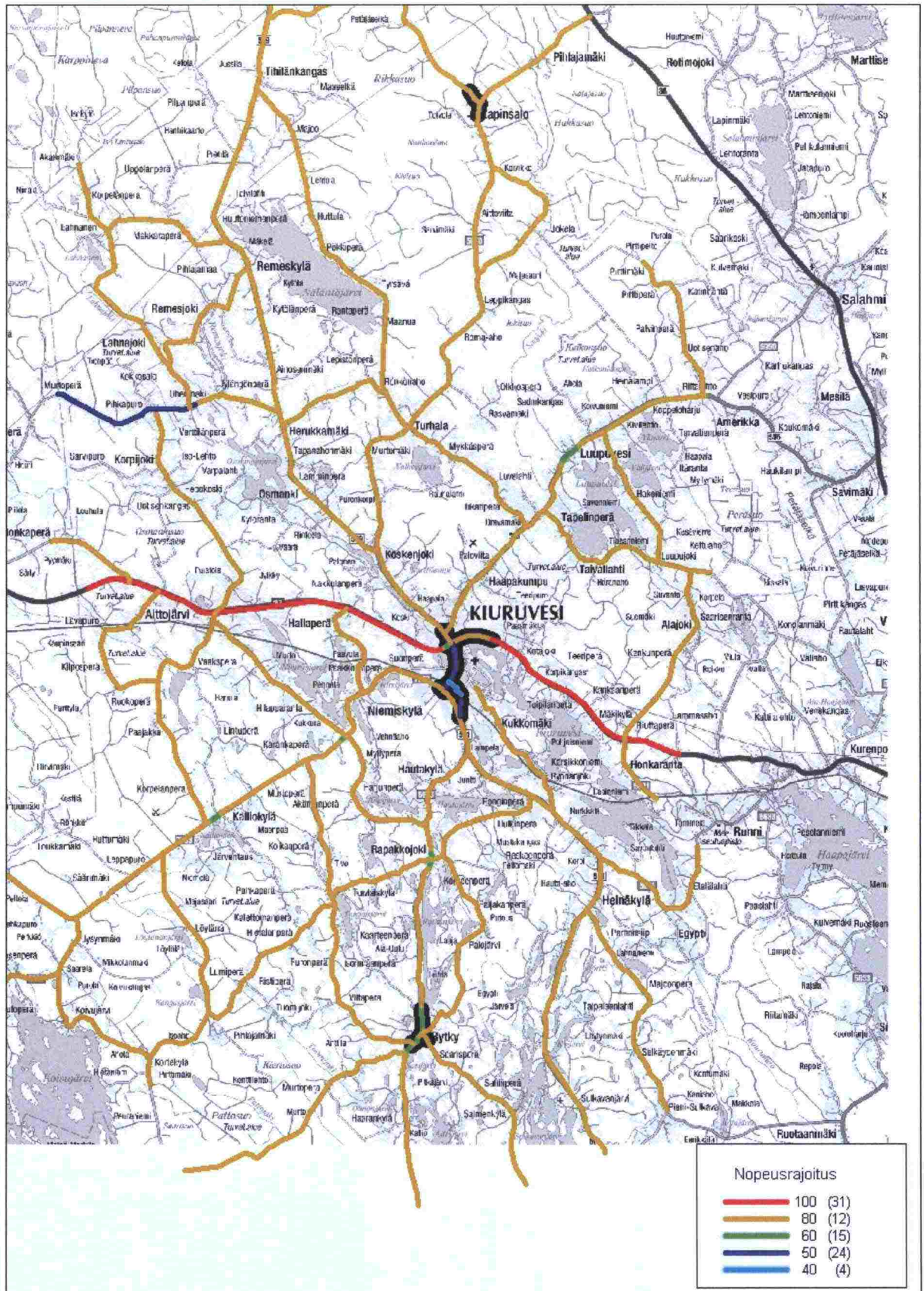
Kuva 16. Vasemmalla reagointimatkoja ja törmäysnopeuksia eri alkupe-
räisillä ajonopeuksilla, oikealla törmäysnopeuden vaikutus ja-
lankulkijan kuoleman todennäköisyyteen.

Kiuruvedellä keskustan asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla on 40 km/h-nopeusrajoitus. Näillä mainituilla alueilla ajomatkat ovat lyhyitä, joten alemman ajonopeuden vaatima ajan lisäys on merkityksetön. Moottoriajoneuvo- ja kevyen liikenteen täydellinen erottelu (erilliset väylät, risteäminen eri tasossa) ei usein ole mielekäästä vähäisen liikennemäärän, ympäröivän maankäytön tai rakentamiskustannusten takia. Riittävän alhaisilla nopeusrajoituksilla parannetaan kevyen liikenteen turvallisuutta sekaväylillä (ts. väylillä, joilla liikkuu sekä kevyt liikenne että autoliikenne). Ajonopeuksien alenemisen myötä myös melutaso pienenee.

Kukkomäentiellä Ryönäjoentien suunnasta saavuttaessa siirretään 60km/h rajoituksen alkamispistettä aiemmaksi, siten että rajoitus alkaa Yhtyläntien liittymästä. Pielavedentiellä (paikallistie 561) esitetään nykyisen 80km/h rajoituksen laskemista 60km/h:een välillä Timontie – betoniaseman liittymä. Myös maantiellä 5970 esitetään nopeusrajoituksen pudottamista 60km/h:iin Turhalan koulun kohdalla. Toimenpide tulee tehdä myös paikallisteille 16051 ja 16071 liittymän molemmiin puolin. Lisäksi niillä haja-asutusalueiden kouluilla, joiden kohdalla nopeusrajoitus on ≥ 80 km/h, pudotetaan se 60km/h:iin. Näitä kouluja ovat Korpjoen, Lahnaoen ja Tihilän ala-asteet.

Pielavedentiehen ja Kalliokyläntiehen liittyville Sahatielle, Topintielle, Parrutielle, Lietetielle, Metallitielle ja Varastotielle esitetään 40km/h aluenopeusrajoitusta.

TOIMENPIDE-ESITYKSET



Kuva 17. Nykyiset nopeusrajoitukset haja-asutusalueella.

4.3 Liittymät ja risteykset

4.3.1 Tie- ja katuverkon liittymät

Kiertoliittymät

Kiertoliittymä poistaa vaaralliset onnettomuustyytit, joita liittymissä ovat nokkakolarit ja törmäykset risteävän ajoneuvon kanssa. Onnettomuuksien vakavuus pienenee, koska ajonopeudet ovat pieniä ja ajoneuvojen risteämiskulmat loivia.

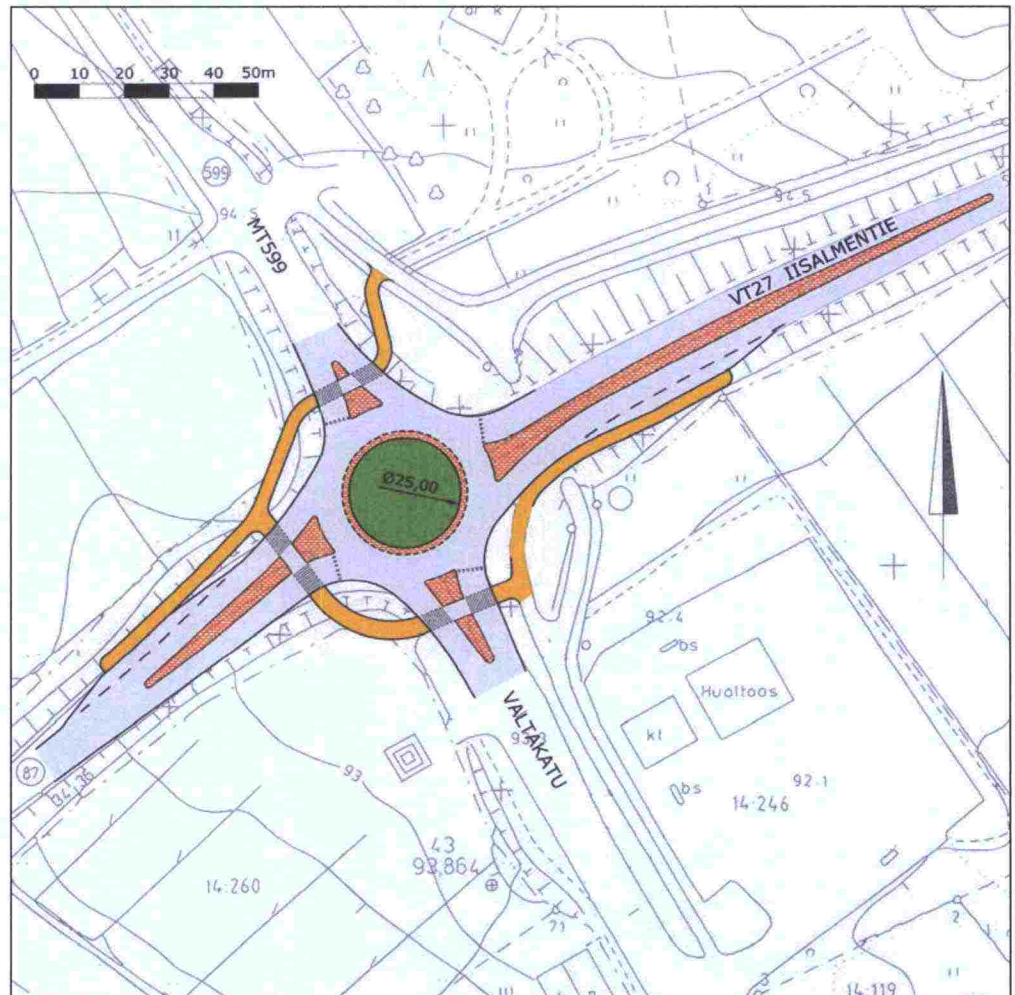
Kiertoliittymässä on vähemmän liikennetapahtumia kuin tavallisessa tasoliittymässä. Kääntyvän autoilijan on helpompi havaita kulkija suoja tiellä kuin tavallisessa liittymässä. Suojatiet pyritään rakentamaan saarekkeellisenä. Pääteillä kevyelle liikenteelle rakennetaan alikulkukäytävät.

Kiertoliittymä vastaa liikenteen välityskyvyltään kanavoitua valo-ohjattua liittymää. Kiertoliittymän liikenteellinen palvelutaso on parempi ja liikenteen viivytykset ovat pienemmät varsinkin, jos liikennemäärät eivät ole kovin suuria. Sivusuunnalta liittyminen muuhun liikenteeseen on helpompaa kuin tavallisessa liittymässä, pääsuunnan liikennettä kiertoliittymä hidastaa hiukan.

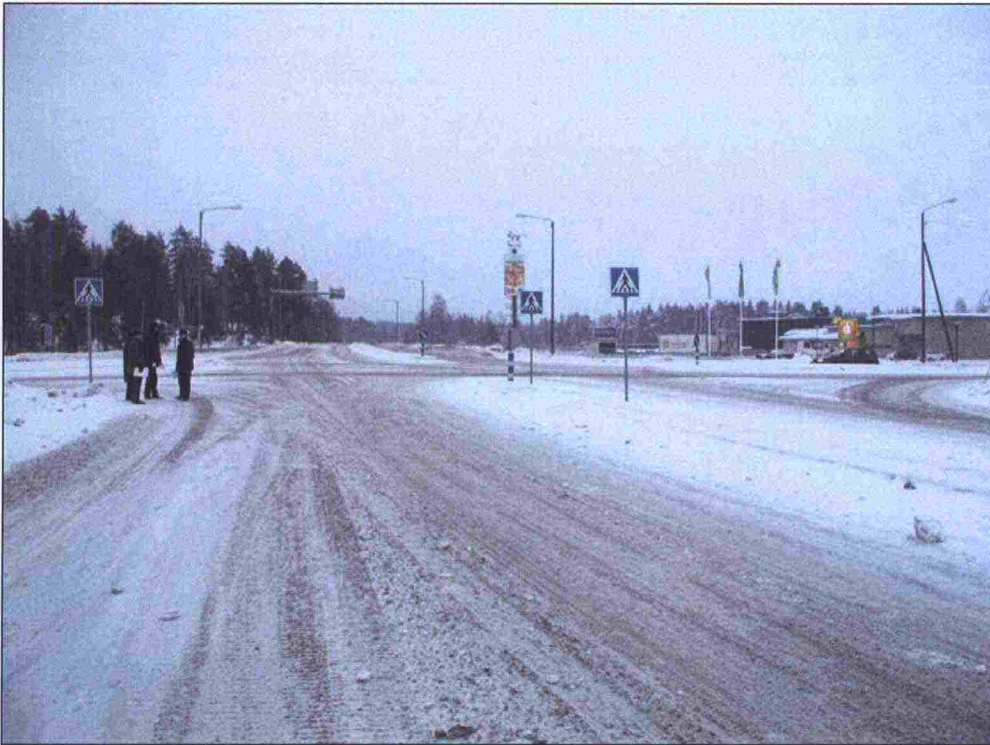
Kiertoliittymää voidaan käyttää taajaman "porttina", jolloin tiellä liikkuja tietää saapuvansa erilaiseen liikenneympäristöön. Ympyrän keskelle sijoitettavilla istutuksilla ja taideteoksilla voidaan elävöittää taajamaympäristöä. Kiertoliittymä on myös helppo paikantamiskohde.

Kiertoliittymät sopivat erityisesti sellaisiin pää- ja kokoojateiden liittymiin, joissa eri suunnista tulevat liikennevirrat ovat samansuuruisia.

Kiuruvedellä esitetään kiertoliittymän rakentamista lisalmentielle (valtatie 27) Valtakadun liittymään. Nykyisessä kanavoidussa nelihaaraliittymässä on liikenneturvallisuusongelmia ja liittymässä suurimman liikennevirran muodostaa valtatieen ylittävä ajoneuvoliikenne. Liittyvien suuntien pakollinen pysähtyminen jätetään usein huomioimatta ja liittymä onkin liikenneturvallisuuden ja onnettomuuksien kannalta yksi Kiuruveden ongelmallisimmista.



Kuva 18. Alustava luonnos lisalmentien ja Valtakadun kiertoliittymästä.



Kuva 19. Näkymä lisalmentieltä (valtatie 27) itään Valtakadun liittymästä.



Kuva 20. Näkymä lisalmentien ja Valtakadun liittymään maantien 599 suunnasta.

Liikennevalot

Liikennevalojen liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus perustuu siihen, että risteävät ajosuunnat ylittävät liittymän eri aikaan. Liikennevalot selkeyttävät liittymän ajovuoroja ja helpottavat sivusuunnalta liittymistä. Ne helpottavat myös suojatien käyttöä. Liikenteen sujuvuutta voidaan lisätä liikenneohjatuilla valoilla eli valot tunnistavat saapuvan ajoneuvon. Liikennevalojen pitäminen "vilkulla" tai pois päältä, ei paranna liikenneturvallisuutta.

Kiuruvedellä nykyisten liikennevalojen toiminta on koettu huonoksi ja yhdeksi suurimmista liikenneympäristön puutteista. Ruuhkahetkien ulkopuolisina aikoina, joita Kiuruvedellä pääosin liikennetilanteet ovat, eivät jalankulkijat malta odottaa vihreän syttymistä vaan kävelevät päin punaista. Asematiellä Niemistenkadun ja Kukkomaentien liittymien liikennevaloihin ehdotetaan valo-ohjauksen tarkistamista siten, että valo-ohjaus huomioi kevyen liikenteen tarpeet paremmin.

Kanavointi, väistötila

Kanavoidussa liittymässä on pääsuunnalla vasemmalle kääntymiskaistat. Kanavointi voidaan tehdä erityyppisin saarekkein, tiemerkinnoin tai ns. väistötilana. Kanavointia käytetään kolmihaaraisissa liittymissä ja porrastetuissa liittymissä. Kanavoituja nelihaaraliittymiä voidaan käyttää vain liikennevaloliittymissä.

Kanavoinnin liikenneturvallisuusvaikutus on kaksijakoinen. Se lisää yleensä pääsuunnan turvallisuutta, koska liittymän havaittavuus paranee ja peräänajot vähenevät. Toisaalta saarekkeet aiheuttavat törmäysriskin. Kanavointi lisää liittymän laajuutta ja voi jopa lisätä risteämisonnettomuuksia (kääntyvien autojen katve, kasvavat ajonopeudet päätiellä ja pitempi matka liittymäalueen yli).

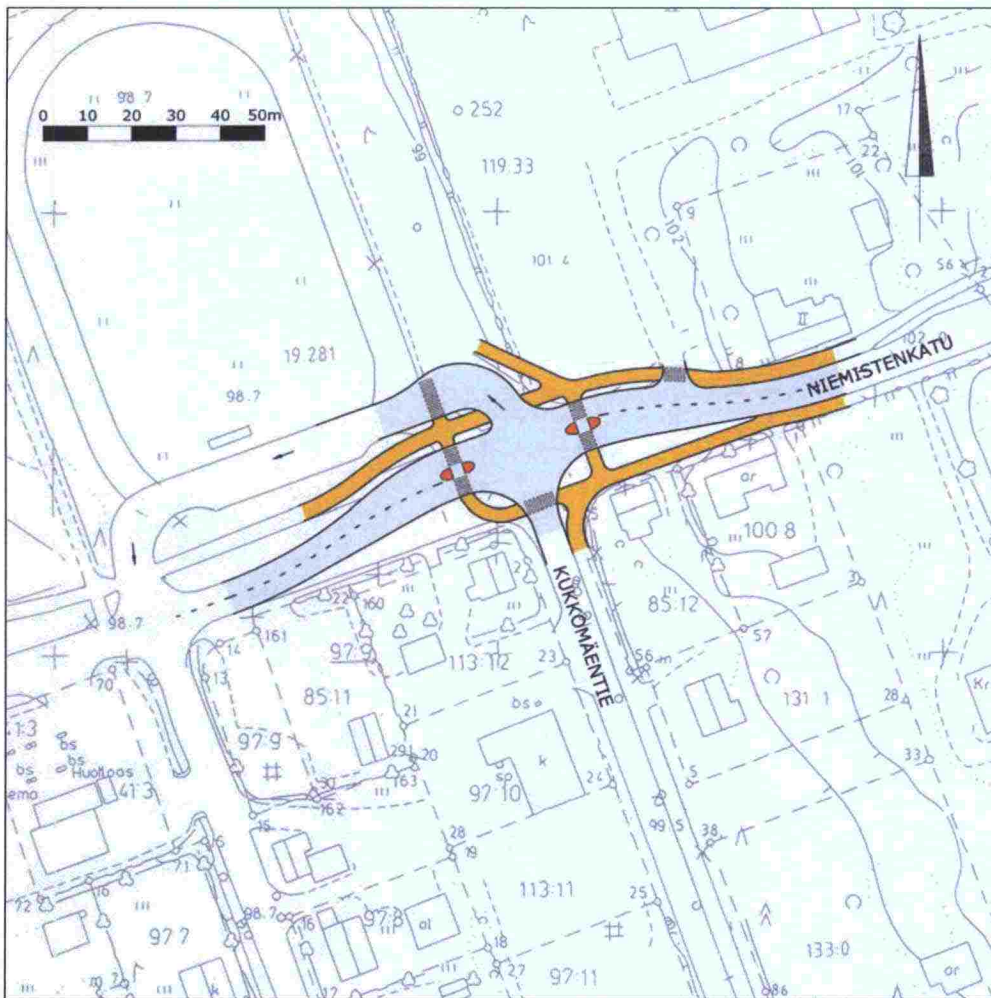
lisalmentielle (valtatie 27) ehdotetaan väistötilan rakentamista Hingunniementien liittymään. Hingunniemessä toimii hevosklinikka, jonka asiakasmäärät ovat olleet kasvussa. Suurin osa asiakkaista on ulkopaikkakuntalaisia ja tämän vuoksi opastukseen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota.

Liittymän sijainti ja muoto

Yhteydet tonteilta pääteille pyritään rakentamaan liityntä (tontti-) katujen kautta. Mahdollisuuksien mukaan nykyisiä tonttiliittymiä yhdistetään. Rakennuslupakäsittelyn yhteydessä tulee varmistaa, että tonttiliittymä sijoittuu hyvään kohtaan ja liittymään saadaan riittävät näkemät ja että tonttiliittymän tasaus ei ole liian jyrkkä.

Taajamissa Y:n muotoiset liittymät kannattaa muuttaa samalla kun kadulle tehdään muutakin perusparannusta. Usein liittymissä on tarpeen tehdä myös muita liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä, kuten kevyen liikenteen järjestelyjä ja hidasteita.

Niemistenkadun ja Kukkomäentien liittymä on näkemiensä ja liikenneonnettomuuksien kannalta yksi Kiuruveden pahimmista. Näkyvyyttä rajoittaa liittymän molemmin puolin olevat pensasaidat ja Niemistenkadulla oleva kumpare. Niemistenkadun tasauksen muuttaminen on kadun vieressä olevien kiinteistöjen ja niiden liittymien vuoksi hankalaa. Tasauksen laskeminen on myös melko kallis toimenpide, koska kalliopinta on lähellä. Nykyisten pensasaitojen poistaminen edellyttää sopimista kiinteistöjen omistajien kanssa. Liittymän parantamiseksi ehdotetaan Niemistenkadun siirtämistä leveytensä verran koululle päin ja suojatiesaarekkeiden rakentamista liittymän molemmin puolin. Näillä toimenpiteillä näkemät liittymässä paranevat ja Niemistenkadun ylittävän kevyen liikenteen turvallisuus paranee. Koulun saattoliikenteen sisäänajo säilytetään nykyisenlaisena.



Kuva 21. Toimenpide-ehdotus Niemistenkadun ja Kukkomäentien liittymän parantamiseksi.



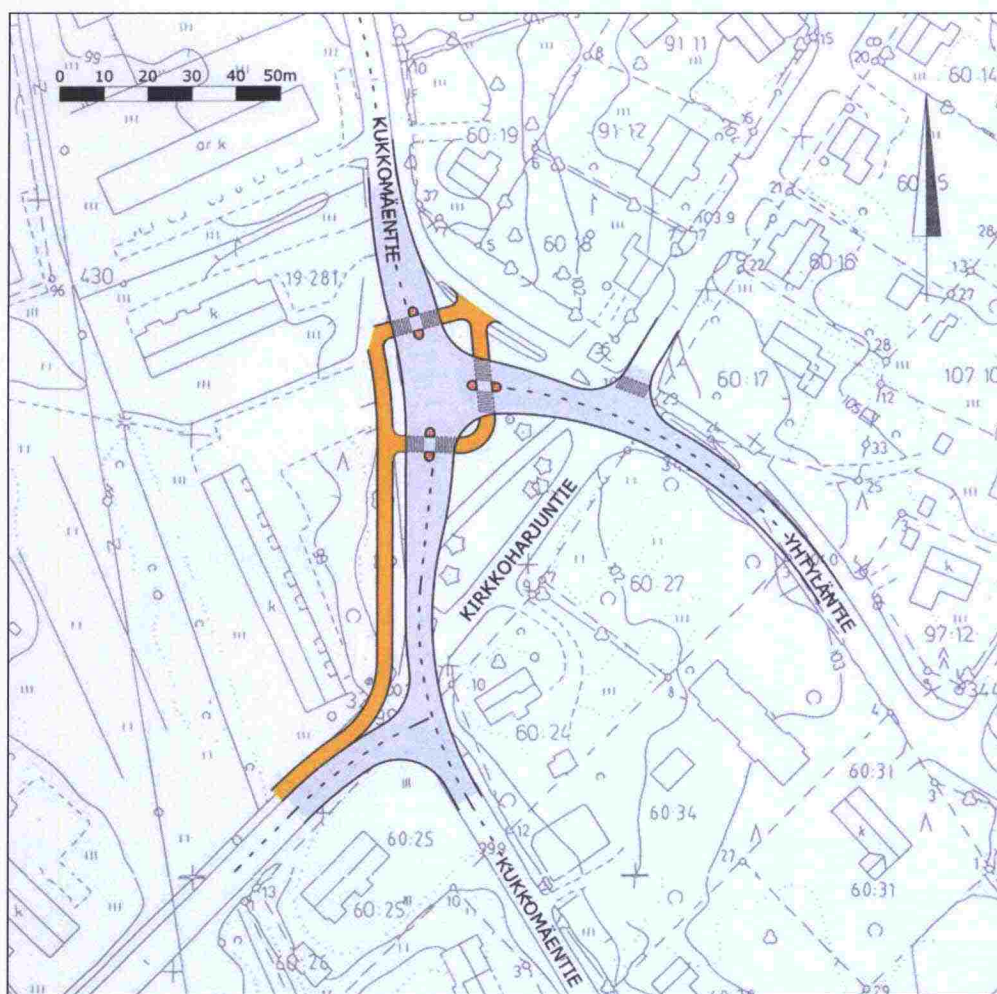
Kuva 22. Näkymä Niemistenkadulta Kukkomäentien liittymästä keskustan suuntaan.



Kuva 23. Näkymä Kukkomäentieltä länteen Niemistenkadulle.

Ensimmäisessä vaiheessa liittymään ehdotetaan väistämisvelvollisuuksien muuttamista, jolloin Yhtyläntie ja Kukkomäentie olisivat etuajo-oikeutettuja. Samalla ehdotetaan liittymän korottamista, jolloin saataisiin hillittyä ajonopeuksia liittymässä.

Myöhemmässä vaiheessa maankäytön mahdollisesti lisääntytyä ja liikennemäärien kasvettua Kukkomäentiellä esitetään Kukkomäentien suunta muutettavaksi pääsuunnaksi. Pääsuunnan muutos tulisi tehdä viimeistään Kukkomäentien etelähaaran suunnan tonttien rakentuessa. Liittymäalue voidaan tarvittaessa korottaa ajonopeuksien hillitsemiseksi ja kevyen liikenteen ylitysten turvaamiseksi.



Kuva 24. Toimenpide-ehdotus Kirkkoharjuntien ja Kukkomäentien liittymän parantamiseksi myöhemmässä vaiheessa.

Tulotieellä Maxi-tavaratalon liittymä ehdotetaan parannettavaksi ja samalla liittymään rakennettavaksi suojatiesaareke keskustan suunnan kevyelle liikenteelle. Nykyisellään liittymä on ylileveä ja hahmoton. Keskustasta suuntautuu paljon kevyttä liikennettä kaupalle ja sen liikkuminen tulisi turvata liittymässä.



Kuva 25. Toimenpide-ehdotus Tulotie 10 liittymän parantamiseksi.

4.3.2 Teiden ja kevyen liikenteen väylien risteykset

Risteykseen toteutettavan toimenpiteen valintaan vaikuttavat kevyen liikenteen väylän ja tien tai kadun verkollinen asema sekä liikenteen ominaisuudet. Pääväylät ja kevyen liikenteen väylät risteävät eritasossa. Alemman tieverkon risteämiskohtien liikenneturvallisuus tarkastetaan tapauskohtaisesti. Erityisesti varmistetaan kevyen liikenteen väylien ja kokoojatieasoisten katujen risteysten liikenneturvallisuus.

Risteysten turvallisuutta voidaan parantaa eritasojärjestelyin, ajoradan korotuksilla tai kavennuksilla sekä suojatiesaarekkeilla. Kokoojateilla, joilla on runsaasti raskasta liikennettä, suositetaan saarekeratkaisuja. Korotuksia voi-

daan rakentaa erityisesti teille, joilla on tarpeen alentaa ajonopeuksia ja vähän raskasta liikennettä.

Saarekkeet ja kavennukset

Saareke on teiden liittymässä pääsuunnalle tai tien linjaosuudelle rakennettava saareke. Saarekkeen kohdalle voidaan merkitä suojatie, kun päätien nopeusrajoitus on enintään 50 km/h. Mikäli nopeusrajoitus on korkeampi, saarekkeen kohdalle rakennetaan vain ylitysmahdollisuus, mutta suojateitä ei merkitä.

Saarekkeet mahdollistavat tien ylittämisen kahdessa vaiheessa, mutta ne eivät käytännössä pienennä autojen nopeuksia. Suojatiesaarekkeet lisäävät suojatien havaittavuutta. Saarekkeita käytetään yleensä pääteillä, missä ei ole tarvetta tai mahdollisuutta rakentaa alikulkukäytävää.

Ajoradan kavennuksilla lisätään suojatien havaittavuutta ja lyhennetään ajoradan ylitysmatkaa suojatiellä. Kavennus voi olla sellainen, että sen kohdalla kaksi ajoneuvoa mahtuu kohtaamaan tai niin kapea, että siitä mahtuu vain yksi ajoneuvo kerrallaan. Kavennus katkaisee kadun liian pitkiä näkemiä. Kavennus on helpompi kunnossapidettävä kuin saareke.

Saarekkeita tai kavennuksia käytetään myös taajaman "portteina", joilla autoilijaa muistutetaan saapumisesta taajamaan ja alemmalle nopeusrajoitusalueelle. Saarekkeiden ja kavennusten yhteydessä tie voidaan päällystää esimerkiksi noppakivellä, mikä lisää kohteen havaittavuutta.

Niemistenkadun ja Kukkomäentien liittymän parantamisen yhteydessä ehdotetaan suojatiesaarekkeiden rakentamista liittymään.

Korotukset

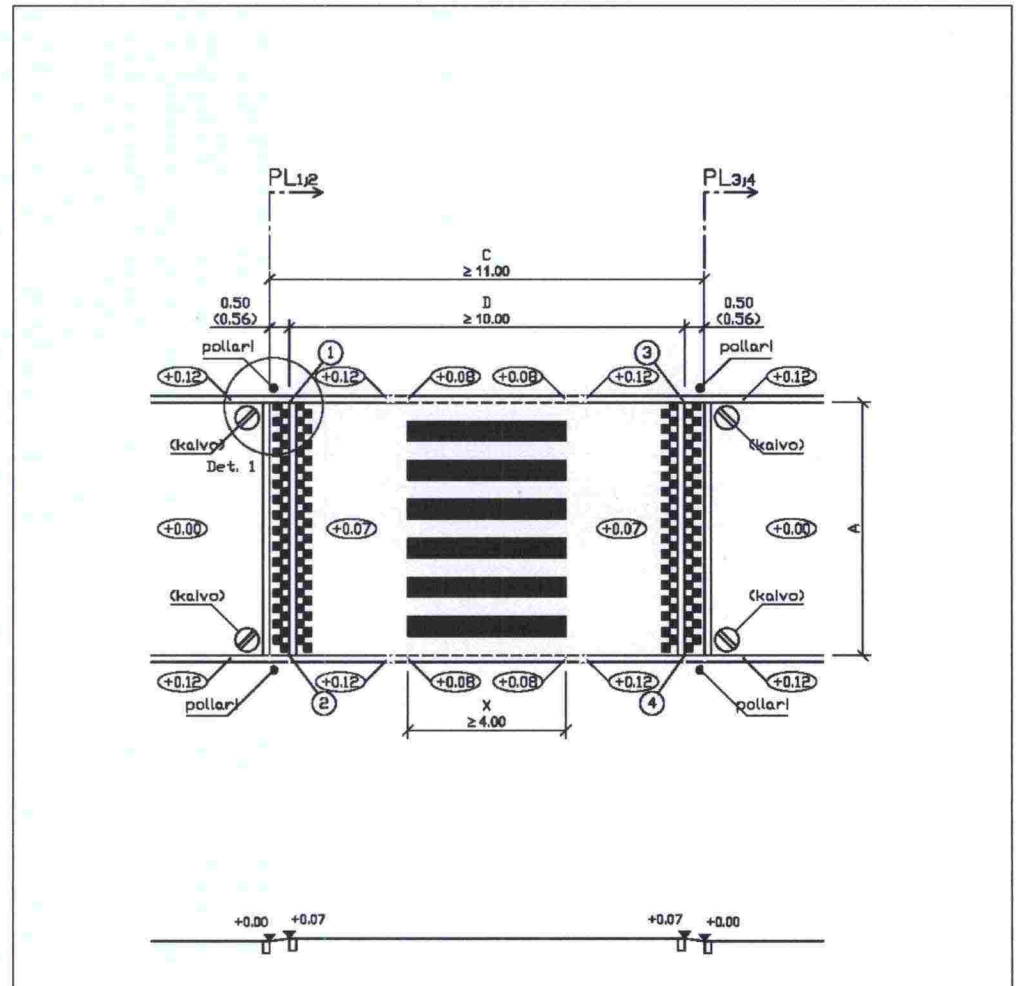
Ajoradan korotuksilla hillitään ajonopeuksia ja lisätään liittymän ja/tai suojatien havaittavuutta. Korotuksilla voidaan vähentää läpiajoliikennettä ja ohjata moottoriajoneuvoliikennettä tarkoituksenmukaisille väylille.

Korotus voidaan toteuttaa koko liittymäalueen korotuksena, suojatien korotuksena tai töyssynä. Liittymäalueen korotuksia rakennetaan yleensä kokoojateiden liittymiin. Korotettava suojatie sijoitetaan yleensä tien linjaosuudelle ja korkealuokkaiselle kevyen liikenteen väylälle tai esimerkiksi koulun läheisyyteen. Töyssy rakennetaan sellaisen tien linjaosuudelle, jolta halutaan vähentää läpiajtoa ja pienentää ajonopeuksia.

Korotuksen oikealla mitoituksella (korkeusero/muutosmatkan pituus) varmistetaan, että sallitulla nopeudella ajettaessa ajomukavuus ei kärsi, mutta ylinopeudella ajettaessa ajoneuvon vaurioitumisriski kasvaa. Linja-autoreiteillä sijaitsevat korotukset ovat mitoitukseltaan erilaisia kuin muualla. Erilaisilla pintamateriaaleilla voidaan hidastaa myös pyöräilijöiden ajonopeuksia kevyen liikenteen väylien yhteydessä olevilla suojateillä. Vanhalle tielle tehtävä korotus ei yleensä vaadi lisää katualuetta.

Korotuksen yhteyteen voidaan rakentaa erilaisia kiveyksiä, pollareita ja istutuksia, mutta ne eivät saa heikentää näkemiä. Rakenteellisilla yksityiskohdil-

la tehostetaan suojatien havaittavuutta, ohjataan ajo- ja kävelyreitit sekä parannetaan katu ympäristöä.



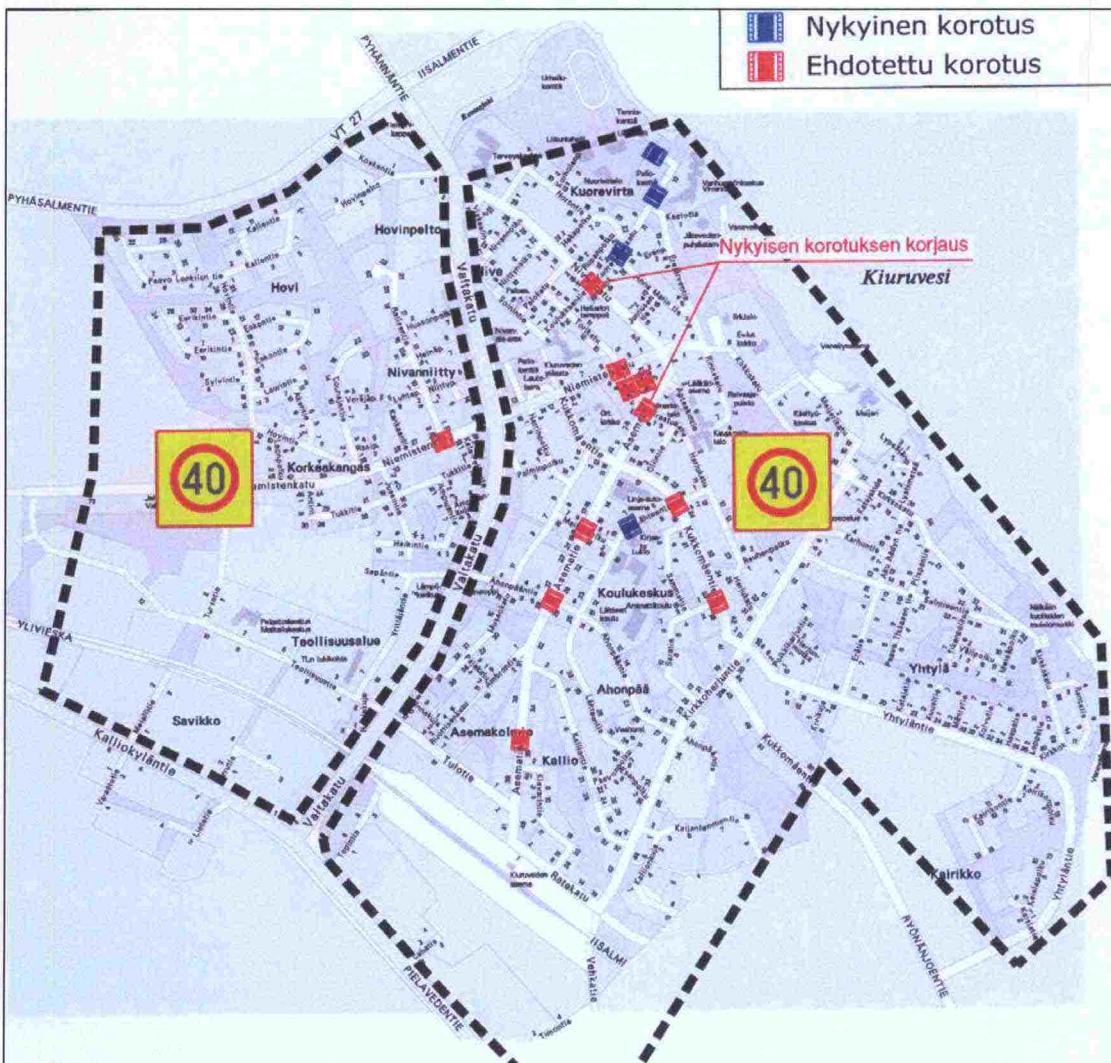
Kuva 26. Periaatepiirros korotetusta suojatiestä bussireitillä. (lähde "Liikenteen rauhoittaminen – ohjeita ja esimerkkejä").

Kiuruveden keskustassa yksi suurimmista liikenneturvallisuuksongelmista on ylinopeus ja turha "liikennerali". Esitetyt toimenpiteet keskittyvät pääosin ajonopeuksien hidastamiseen. Keskustassa olevat nykyiset korotetut liittymät (Nivankatu / Kuorevirrankatu, Asematie / Torikatu, Nivankatu / Kuorevirrankatu sekä Asematie / Torikatu) esitetään korjattavaksi siten, että korotuksen etureuna on jyrkempi.

Uusia liittymien korotuksia esitetään seuraaviin liittymiin:

- Asematie / Maikinpolku
- Asematie / Ahonpääntie
- Niemistenkatu / Torikatu
- Niemistenkatu / Ratisentie
- Kukkomäentie / Lähteentie
- Kukkomäentie / Saratie

Torikadulle esitetään rakennettavaksi suojaiteiden korotuksia kaksi kappaletta. Asematielle (Kalliontien ja Kievarintien välille) ja Kiurukadulle esitetään myös kahden korotetun suojaiteiden rakentamista.



Kuva 27. Suojateiden ja liittymien korotukset Kiuruvedellä.

4.4 Koulut

Koulut

Yksi tämän suunnitelman lähtökohta on ollut koulumatkojen ja kouluympäristöjen liikenneturvallisuus. Seuraavassa on kerrottu kouluympäristöjen suunnittelun pääperiaatteita.

Koulujen ympäristössä liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat:

- polkupyörien ja autojen pysäköintijärjestelyt sekä autojen peruuttamisen välttäminen
- huoltoliikenteen järjestelyt
- näkemät piha-alueella
- kulkuyhteydet pihasta tielle sekä pysäkkien ja pihan välillä
- kunnan ja vanhempien hoitamien koulukuljetusten nouto- ja jättöpaikat (saattoliikenne)
- tie- ja pihavalaistus
- kouluympäristön selkeys, viihtyisyys ja virikkeellisyys
- liikennemerkkit
- kunnossapito.

Autojen pysäköintialueet tulee sijoittaa välituntipihan ulkopuolelle niin, että piha-alueen poikki ajaminen voidaan välttää. Pysäköintipaikkojen käytön tehokkuutta lisätään sijoittamalla sinne autojen lämmityspistorasiat. Myös autojen peruuttaminen koulun pihalla on riskitekijä, joka tulee minimoida liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Polkupyörien pysäköintialueen tulee olla riittävän suuri ja sen tulee autojen pysäköinnistä erillään. Liikenne koulujen yhteydessä oleville asunnoille ja huoltoliikenne järjestetään siten, ettei kouluaikana ajeta välituntipihalla tai liikunta-alueella.

Piha-alueen eri toiminnot erotetaan selkeästi toisistaan. Välituntipiha ja liikunta-alueet sekä toisaalta huoltopiha, pysäköintialueet ja koulukuljetuksen nouto- ja jättöpaikat tulee rakentaa erilleen toisistaan.

Koulun pihalle johtavissa liittymissä tarvitaan riittävät näkemät, jotta liittymään tulevat havaitsevat toisensa riittävän ajoissa toimiakseen turvallisesti. Näkemätarkasteluissa käytettävä silmäpistekorkeus lapsipyöräilijällä on 0,8 m ja autoilijalla 1,1 m. Näkemäalueilla ei saa olla tiheää puustoa eikä pensaita. Lumivallit on pidettävä riittävän matalina. Moottoriajoneuvoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle pyritään järjestämään omat liittymät.

Kulkuyhteys päätien poikki koulun pihalle saattaa olla liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä riskitekijä. Tavoite on, että oppilaat jätetään kuljetusvälineestä aina koulun pihalla olevalle, muusta pihasta erotetulle pysäkkialueelle tai koulun puoleiselle pysäkille. Taajamaoloissa ylityspaikalla on yleensä suojatie, jonka tehoa voidaan parantaa saarekkeen tai korotuksen avulla. Suojatien kohdalla saa olla enintään 30-40 km/h -nopeusrajoitus. Viikkaimissa kohteissa tarvitaan vaihtuva nopeusrajoitus tai kevyen liikenteen alkukulku. Haja-asutusalueen koulun kohdalla kevyen liikenteen ylityspaikalla tulee olla hyvät näkemäolosuhteet, kouluvuoden aikana enintään 60-80 km/h -nopeusrajoitus. Turvallisuutta voidaan parantaa mm. siten, että ryntääminen pihalta ja pysäkiltä ajoradan poikki eliminoidaan sopivilla rakenteellisilla jär-

jestelyillä. Koulujen kohdalla käytetään lapsia –varoituserkkiä, jonka alapuolella voidaan käyttää samassa varressa esim. 60 –nopeusrajoitusmerkkiä. Varoitus- ja rajoitusmerkit poistetaan koulujen kesälomien ajaksi.

Tievalaistuksella voidaan parantaa koulun kohdalla liikenneturvallisuuksua, koska kouluympäristön ja koululaisten havaittavuus paranevat. Valaistuksen tarpeeseen vaikuttavat mm. liikenteen määrä ja koostumus sekä tienvarsi-asutuksen määrä. Tie- ja pihavalaistus sekä viihtyisä kouluympäristö parantavat ympäristön laatutasoa, mikä parantaa liikenneturvallisuuksua selkeiden liikkumisolosuhteiden myötä.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä on laadittu Kalliokylän ja Rytlyn koulujen piha-alueille esimerkkiluontoisesti ehdotus parannustoimenpiteistä. Koulujen pihoihin esitetään seuraavia toimenpiteitä (ks. myös liite 5):

- Kalliokylän koulu: välitunti- ja koulun alueita erotetaan liikennealueista, uudet bussi- ja saattoliikenteen järjestelyt, henkilökunnan pysäköintipaikkojen siirto
- Rytlyn koulu: välitunti- ja koulun alueita erotetaan liikennealueista, uudet bussi- ja saattoliikenteen järjestelyt
- Nivan koulu; ajoneuvojen pääsy koululle estetään

4.5 Valaistus

Liikenneverkossa tavoitteena tulisi olla, että kokoojakadut, pitkät tonttikadut sekä kevyen liikenteen verkkoon kuuluvat väylät ja kadut valaistaan. Valaistuksen toteutuksen yhteydessä varmistetaan erityisesti suojateiden ja muiden ylityskohtien valaiseminen.

Yleisistä teistä ehdotetaan valaistaviksi seuraavat kohteet:

- Pielavedentie (maantie 561) välillä Valtakatu – Rytlyntie (maantie 5613)
- Salahmintie (maantie 595) nykyisen kevyen liikenteen väylän osuudelta
- Kukkomäentien nykyistä valaistusta jatketaan Yhtyläntielle saakka
- Niemistenkatu välillä Vihtorintie – tasoristeys
- Yrittäjätie
- Yhtyläntie välillä Kairikontie - Ryönäjoentie

4.6 Yksittäiset liikennemerkit ja viitat

Merkittävimmät liikennemerkinmuutokset johtuvat nopeusrajoitusten ja väisämisevelvollisuuksien merkitsemisen muutoksista. Erityistä huomiota kiinnitetään aluenuopeusrajoitusten alkamisen ja päättymisen yksiselitteiseen merkitsemiseen.

Kevyen liikenteen verkko viitoitetaan tärkeimmiltä osiltaan. Viitoitus vaatii erillisen, tarkemman suunnitelman.

Luettavuuden takia katunimikylteissä tulisi käyttää vähintään 80 mm:n korkeista tekstistä. Liittymissä katunimen tulee näkyä saapumissuuntaan.

4.7 Kunnossapito

Liikenneverkon kunnossapidon onnistuminen on merkittävä liikenneturvallisuutta lisäävä tekijä. Liikenneverkkoa ovat huoltamassa useat eri osapuolet (kaupunki, Tiehallinto, yksityiset, urakoitsijat jne.), joten on tärkeää, että kunnossapidon vastuujaot ovat selvillä kaikilla osapuolilla.

Katujen ja yleisten teiden kunnossapidon taso eri tieosille määritetään kunnossapitoluokituksella. Luokituksen avulla keskitytään liikenteellisesti tärkeiden väylien kunnossapitoon, mutta kaikkien väylien liikennöitävyys kuitenkin turvataan.

Talvikunnossapidon ajoituksessa huomioidaan erityisesti kevyen liikenteen määrän huippuhetket, kuten koulun alkamis- ja loppumisajankohdat. Talvikunnossapidolla varmistetaan liittymissä riittävät näkemät, varsinkin aurasvallien madaltaminen liittymäalueilla on tärkeää Kiuruveden kumpuilevassa maastossa. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi kevyen liikenteen käyttämiin reitteihin.

Kesäkunnossapidon tärkeimpiä tehtäviä liikenneturvallisuuden kannalta on turvata riittävät näkemät. Tarvittaessa näkemiä parannetaan puustoa harventamalla ja kasvillisuutta niittämällä. Tärkeää on varmistaa, että liikenne-merkit ja ajoratamaalaukset ovat kunnossa ja näkyvissä.

Liikenne- ja piha-alueiden kunnossapitosopimuksissa määritetään kunnossapitohenkilöstöltä vaadittava liikenneturvallisuustietous. Kunnan kunnossapitohenkilöstölle järjestetään liikenneturvallisuuskoulutusta. Kunta ja Tiehallinto vaativat tieturva-koulutuksen läpäisemistä kunnossapitäjiltä. Myös tiealueella työskenteleville ovat omat tieturva-vaatimuksensa.

4.8 Tienvarsimainonta

Liikenteessä annettava informaatio tulee olla mahdollisimman selkeää ja yksikäsitteistä. Liikkujan toimintaa ohjaavien havaintoärsykkeiden liiallinen määrä vaikeuttaa valintojen tekoa ja saattaa johtaa ajovirheisiin, jopa liikenneonnettomuuksiin. Vilkkaassa liikenteessä voi ärsykeitä esiintyä niin paljon tai ne esiintyvät niin vilkkaassa tahdissa, että kuljettajan toimintakyky ylittyy.

Tienvarsimainosten on todettu häiritsevän liikennemerkkien havaitsemista ja muiden liikenteessä selviytymisen kannalta merkityksellisten kohteiden havaitsemista. Tällöin liikenneturvallisuus heikkenee. Erityistä häiriötä mainonnasta aiheutuu nopean liikenteen väylillä. Mainosten epäyhtenäinen ulkoasu huonontaa myös ympäristökuvaa.

Taajamassa, jossa nopeudet ovat alhaisia, voi tieltä luettavien mainosten pitäminen olla perusteltua. Tällöinkään niistä ei saa olla haittaa liikenneturvallisuudelle ja niiden tulee sopeutua haluttuun taajama- ja ympäristökuvaan. Taajaman ulkopuolella mainoksen sijoittamine tieympäristöön on pääsääntöisesti kielletty. Alueellinen ympäristökeskus ja Tiehallinto voivat kuitenkin hakemuksesta myöntää poikkeusluvan tietyin perustein mainoksen pystyttämiseksi. Mainoksen tulee täyttää liikenneturvallisuus-, sisältö-, muoto-, materiaali- ja tekniset ominaisuudet. Tiehallinnon, ympäristöministeriön

ja Kuntaliiton yhteistyönä tekemä tienvarsimainonnan käsikirja valmistui syksyllä 2002.

4.9 Liikennekasvatussuunnitelma

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat kaikki liikenteen osapuolet eli ihmiset, liikennevälineet sekä liikenneympäristö ja olosuhteet. Liikenne on vuorovaikutusta eri tekijöiden välillä, suurin liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä on kuitenkin ihminen itse.

Liikennekasvatuksella eli koulutus-, valistus- ja tiedotustoiminnalla voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Toiminta on tärkeää, koska liikenneturvallisuuden parantamista on vaikea saavuttaa pelkästään liikenneympäristön tai liikennevälineiden kehittämällä, mikäli ihmisten asenteissa, taidoissa tai tiedoissa on puutteita. Liikenneympäristön parantaminen on myös sitä vaikeampaa, mitä kehittyneempi liikenneympäristö on. Liikennekasvatuksen tärkeimpiä tavoitteita on luoda turvallisuudelle myönteinen liikennekulttuuri.

Kunta voi edistää turvallisuusmyönteisen liikennekulttuurin kehittymistä varmistamalla osaltaan eri ihmisryhmien tietojen ja taitojen saannin. Lasten ja nuorten liikennekasvatus on ensisijaisen tärkeää. Ikääntyvien ihmisten liikennevalistus tulee yhä merkittävämmäksi, koska heidän suhteellinen osuutensa koko väestöstä kasvaa.

Järjestelmällisen liikenneturvallisuustyön kunnassa varmistaa liikennekasvatussuunnitelma (koulutus-, valistus- ja tiedotus (KVT-) suunnitelma). Siinä määritetään työn tavoitteet ja keinot tulosten saavuttamiseksi. Suunnitelma kattaa kaikki ikäryhmät ja yhteistyötahot. Tärkeää on nimetä vastuuhenkilöt ja sopia aikataulut tehtävien toteuttamiseksi.

Kiuruvedelle on laadittu liikennekasvatussuunnitelma samanaikaisesti tämän suunnitelman kanssa.

5 TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäytien aikana havaitut liikenneturvallisuukspuutteet, lähitulevaisuuden ennusteet väestön ja maankäytön muutoksista sekä taloudelliset realiteetit. Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty seuraavassa taulukossa tavoitteellisessa toteutusjärjestyksessä. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja tiepiirin rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Hankkeet on jaoteltu tavoitteellisiin toteuttamisloukkiin, joita ovat:

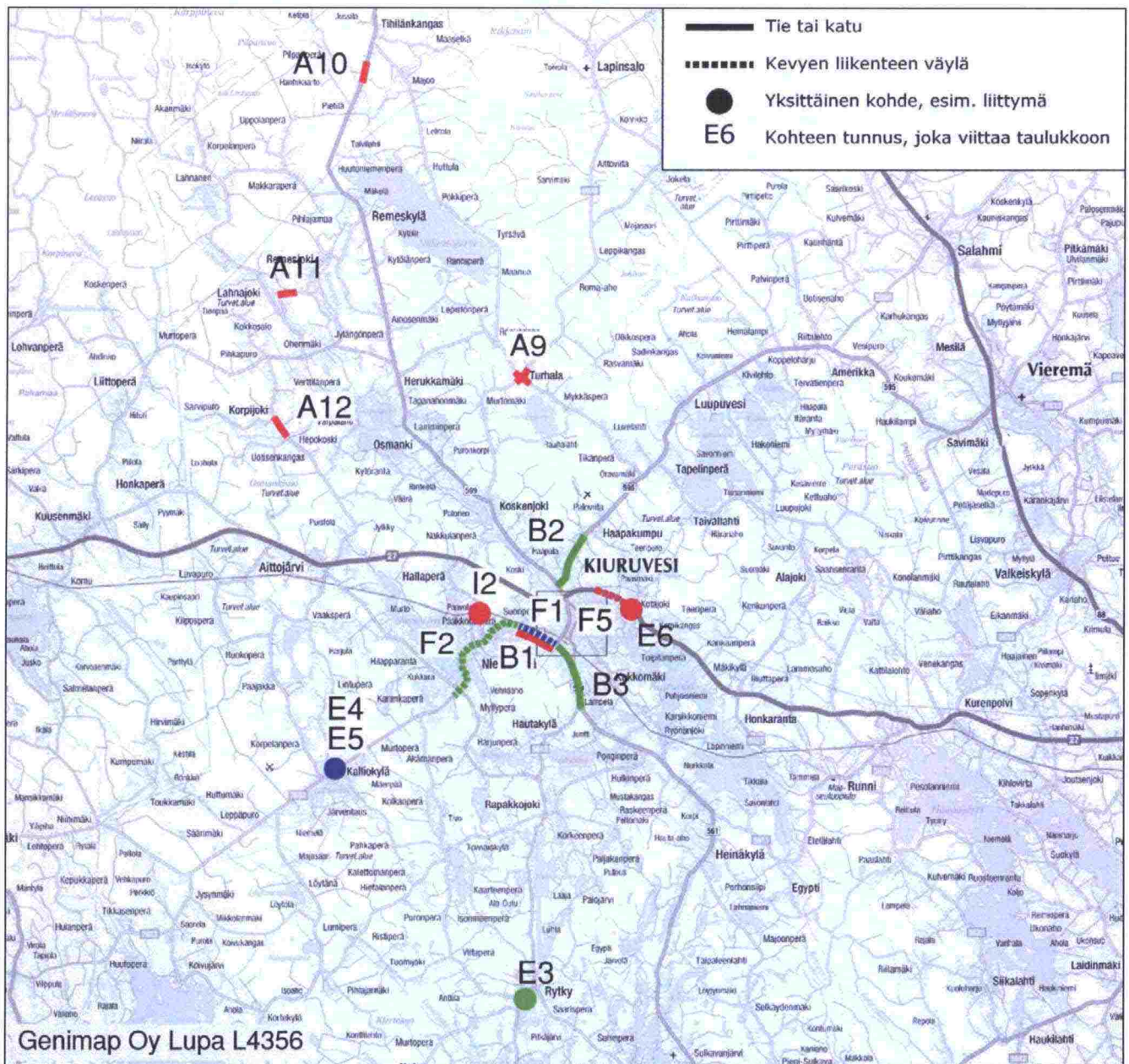
- 1 ensimmäiseksi toteutettavat (v. 2004 - 2008)
- 2 toisessa vaiheessa toteutettavat (v. 2009 - 2013)
- 3 myöhemmin toteutettavat (v.2014 -)

Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Taulukkoon on merkitty myös hankkeen toteutusvastuu.

Taulukko 4. Toimenpideohjelma (alkaa seuraavalta sivulta)

Kohde ja toimenpide (kohteet on merkitty yleissilmäyskartoille taulukon jälkeen)	toteutusvuodet ja kustannus [1000 €]			pituus määrä [km, kpl]	tot.vastuu		Tarva- laskelma		Tierekisteriosoitteet				Lisätietoja	
	2004- 2008	2009- 2013	2014-		kunta	tieh.	toimen- pide	heva- väh.	tie nro	alku		loppu		
										tie- osa	alku- paalu	tie- osa		loppu- paalu
Liikenteenohjaus														
Nopeusrajoitukset														
Keskustan muutokset														
A1	0,4			2		x								väli Yhtyläntie - nykyinen valaistus
A2	0,4			2		x	685	0,013	561	12	2150	12	3130	väli Timontie - betoniasema (Kalliokyläntie 15)
							685	0,018	7693	10	5100	10	6781	
A3	0,2			1		x								
A4	0,2			1		x								
A5	0,2			1		x								
A6	0,2			1		x								
A7	0,2			1		x								
A8	0,2			1		x								
Haja-asutusalue														
A9	0,8			4		x	685	0,005	5970	1	6670	2	850	Myös risteävien teiden suunnat
A10	0,4			2		x	685	0,001	599	6	700	6	1300	
A11	0,4			2	x		685	0,000	16041	2	2600	2	3200	Lahnajoen koulun kohdalla
A12	0,4			2	x		685	0,001	16039	1	7050	2	300	Korpjoen koulun kohdalla
Valaistuskohdeet														
B1	52			1,9		x	362	0,013	7693	10	4781	10	6781	Väiille Valtakatu - Niemistenkatu
B2			68	2,5		x	362	0,015	595	1	0	1	2600	Nykyisen kev. liik. väylän alueelle
B3			81	3,0		x	362	0,035	561	11	4400	12	3128	Väiille Valtakatu - Rytkyntie (mt5613)
B4		19		0,7		x								Väiille Yhtyläntie - nykyinen valaistus
B5	15			0,55		x								Väiille Vihtorintie-Teollisuustie
B6		23		0,85		x								Väiille Teollisuustie - tasoristeys
B7	10			0,35		x								
B8	15			0,55		x								Väiille Kairikontie - Kaislatie
B9		8		0,3		x								Väiille Kaislatie - Ryönäjoentie
Kiertoliittymät														
C1		200				x	288	0,098	27	22	4954	23	200	
Liikennevalot														
D1	x					x								Liikennevalojen ajoitus
D2	x					x								Liikennevalojen ajoitus
Liittymien parantaminen														
E1	120					x								Pääsuunnan muutos
E2		120				x								Pääsuunnan parantaminen, vaatii tark. suunn.
E3			xx			x			5613					vaatii tarkemman suunnitelman
E4		xx							7693	8		8		vaatii tarkemman suunnitelman
E5		xx							7693	8		8		vaatii tarkemman suunnitelman
E6	30					x	289	0,003	27	23	3000	23	3400	Väistötilla ja opastus, vaatii tarkemman suunn.

Kohde ja toimenpide (kohteet on merkitty yleissilmäyskartoille taulukon jälkeen)	toteutusvuodet ja kustannus [1000 €]			pituus määrä [km, kpl]	tot.vastuu		Tarva- laskelma		Tierekisteriosoitteet				Lisätietoja	
	2004- 2008	2009- 2013	2014-		kunta	tieh.	toimen- pide	heva- väh.	tie nro	alku tie- osa	alku paalu	loppu tie- osa		loppu- paalu
Kevyen liikenteen väylät		240		2,0			101	0,008	7693	10	4781	10	6781	Välille Valtakatu - Niemistenkatu
F1 Kalliokyläntie (mt7693)			576	4,8			101	0,01	7693	10	0	10	4781	Välille Niemistenkatu-Hilpparannantie (kivituhka)
F2 Kalliokyläntie (mt7693)	120			0,8	x									Välille Ratakatu - Yhtyläntie
F3 Kirkkoharjuntie	75			0,5	x									Välille Yhtyläntie - Kirkkokatu
F4 Kirkkoharjuntie	216			1,8			101	0,003	27	23	1450	23	3250	Välille Rantakylä - Kotajoki
F5 lisalmentie (V127)	45			0,3	x									Välille Asematie - Kirkkoharjuntie
F6 Ratakatu	56			0,37	x									
F7 Turvetie	23			0,15	x									
F8 Vihtorintie	45			0,3	x									Eteläpuolelle välille Valtakatu - Torikatu
F9 Niemistenkatu	15			0,1	x									
F10 Harrinpolku	135			0,9	x									Pohjoispuolelle välille Hovintie - Teollisuustie
F11 Niemistenkatu	150			1,0	x									Itäpuolelle välille Kirkkoharjuntie - Rantatie
F12 Kirkkokatu	24			0,2	x									
F13 Meijeri	60			0,5	x									
F14 Kuorevirrankatu - lisalmentie														
Suojatiesaarekkeet ja korotukset														
G1 Torikatu	20			2	x									Korotettu suojatie 2kpl
G2 Asematie	10			1	x									Korotettu suojatie
G3 Tulotie	40			1		x								Suojatiesaareke ja liittymän kavennus
G4 Kiurukatu	20			2	x									Korotettu suojatie 2kpl
Liittymien korotukset														
H1 Nivankatu/Kuorevirrankatu	15			1	x									Nykyisen korotuksen korjaus
H2 Asematie/Torikatu	15			1	x									Nykyisen korotuksen korjaus
H3 Asematie/Maikinpolku	15			1	x									
H4 Asematie/Ahonpääntie	15			1	x									
H5 Niemistenkatu/Torikatu	15			1	x									
H6 Kukkomäentie/Lähteentie	15			1	x									
H7 Niemistenkatu/Ratisentie	15			1	x									
H8 Kukkomäentie/Saratie	15			1	x									
Muut kohteet														
I1 Vehkatie tasoristeyksen poisto		xx					RHK							vaatii tarkemman suunnitelman
I2 Hallaperän tasoristeys	xx						RHK							Tasauksen parantaminen risteysalueella.
Yhteensä	1420	610	725					0,223						



Toimenpidevaihtoehdot

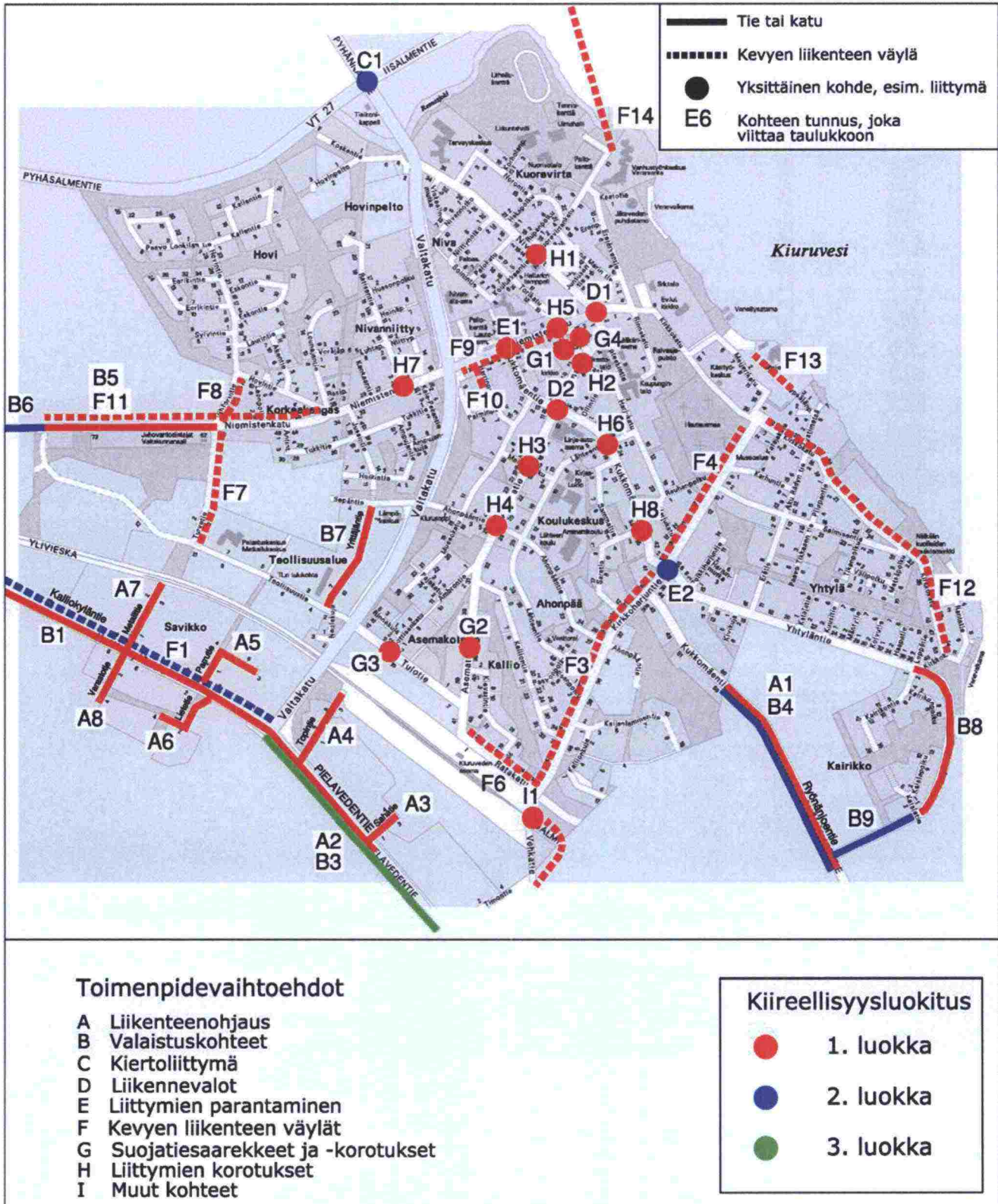
- A Liikenteenohjaus
- B Valaistuskohdeet
- C Kiertoliittymä
- D Liikennevalot
- E Liittymien parantaminen
- F Kevyen liikenteen väylät
- G Suojatiesarekkeet ja -korotukset
- H Liittymien korotukset
- I Muut kohteet

Kiireellisyysluokitus

- 1. luokka
- 2. luokka
- 3. luokka

Kuva 30. Toimenpide-esitykset haja-asutusalueella.

Toimenpide-esitykset keskustassa



Kuva 31. Toimenpide-esitykset keskustassa.

6 LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN LAATIMISEN VAIKUTUKSIA TAAJAMAN OSAYLEISKAAVAAN

Kiuruveden liikenneturvallisuuksuunnitelma laadittiin yhtä aikaa taajaman osayleiskaavan kanssa. Tavoitteena oli liikenneturvallisuuskäytöksen esiintuminen kaavaprosessissa. Liikenneturvallisuuksuunnitelman alueena oli koko kunta ja se muodostui liikennekasvatus- ja liikenneympäristöosista. Liikenneympäristöön liittyviä tavoitteita olivat turvallisuuden parantaminen ja viihtyisyyden lisääminen, onnettomuuksien vakavuuden ja määrän vähentäminen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen. Käyttäjäkyselyllä ja liikenneonnettomuuksien kartoituksella selvitettiin autoilun, pyöräilyn ja jalankulun kannalta vaaralliset tai ongelmalliset kohteet, joita oli eniten keskusta-alueella.

Taajaman osayleiskaavan luonnosvaiheessa laadittiin tie- ja katuverkon jäsentely. Liikenneverkko tukeutuu vahvasti olemassa olevaan liikenneverkkoon. Nykyiset pää- ja kokoojaväylät säilyvät. Uusille asuinalueille rakennetaan uudet, omat kokoojaväylänsä. Vanhoilla kokoojaväylillä on paljon tontti-liittymiä, mikä heikentää kokoojakatujen liikenteellistä roolia.

Kevyen liikenteen väyliä on pää- ja kokoojakatujen varsilla sekä puistoissa. Osittain kevyen liikenteen verkon osina on myös vähäliikenteisiä katuja. Ydinkeskustassa nykyinen kevyen liikenteen verkko on varsin kattava. Tiet ja kadut ylitetään pääasiassa tasossa, koska taajamassa on alhaiset nopeusrajoitukset. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty suojateiden turvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Osayleiskaavoituksessa kevyen liikenteen verkkoa laajennettiin onnettomuusalttiille tai vaarallisille väylille, ja uusilla alueilla kiinnitettiin huomiota kevyen liikenteen verkon kattavuuteen ja turvallisuuteen. Osayleiskaavakartassa osoitettiin keskustassa parannettavia liikekeskus- ja katu ympäristökohteita, jotka tukevat tie- ja katuverkon jäsentelyä ja samalla liikenneturvallisuutta. Uusien asuntoalueiden liikenne ratkaisuja kommentoitiin liikenneturvallisuuden kannalta.

Osayleiskaavan luonnosvaiheessa tehtiin liikenneturvallisuuksustarkastelu, jossa pohdittiin

- nykyisen katuverkon hierarkian epäselvyyttä ja parantamistoimia sekä katujen etuajo-oikeussuhteita
- vanhojen raittimaisten väylien (Kukkomäentie ja Kirkkoharjuntie) liikenneongelmia ja kaavamääräysten ja liikenneturvallisuuden ristiriitoja
- uusien asuntoalueiden liikenteen järjestämistä
- Kukkomäentien uuden linjauksen toteuttamista ja vaikutuksia
- rautatien alikulun tarvetta ja sen vaikutuksia siihen liittyvien katujen luonteeseen ja liikenneturvallisuuteen
- Porttilan tasoristeyksen tulevaisuutta
- liikenneturvallisuuksuuskyselyn esiin tuomia ongelmakohteita keskustassa ja niiden parantamista
- urheilualueelle rakennettavan jäähallin aiheuttamia muutoksia liikenneverkkoon

- kaupan suuryksikön vaikutuksia Valtakadun varren liikenneratkaisuihin.

Esitetyt yksityiskohtaiset katutilojen, liittymien ja risteysten parantamisehdotukset otetaan huomioon asemakaavaa laadittaessa ja muutettaessa.

7 JATKOTOIMENPITEET

Liikenneturvallisuussuunnitelman hallinnollinen käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelmasta, johon sisältyvät liikennekasvatus- ja liikennenympäristösuunnitelma, pyydetään tarvittavat lausunnot. Kaupunki hyväksyy suunnitelman omalta ja Savo-Karjalan tiepiiri omalta osaltaan.

Suunnitelma on luonteeltaan suunnittelua ja toteutusta ohjaava. Kaikista esitetyistä parannusehdotuksista täytyy julkishallinnossa tehdä erilliset hallinnolliset päätökset. Tämä koskee myös toteutusaikataulua ja määrärahoja. Osa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä voidaan toteuttaa välittömästi. Suuri osa esitetyistä parantamistoimenpiteistä edellyttää tarkempien suunnitelmien laatimista ja suunnitelmien käsittelyä. Kiireellisimpien hankkeiden toteuttamissuunnittelu käynnistetään mahdollisimman pian.

Liikenneturvallisuustyö

Päävastuu liikenneturvallisuussuunnitelman seurannasta ja toteuttamisesta on kaupungin lautakunnilla, Tiehallinnolla ja poliisilla. Liikenneturvallisuus voi parantua vain, jos esitettyä toimenpideohjelmaa toteutetaan riittävän laajana ja riittävän nopeasti. Toteutuminen riippuu ratkaisevasti rahoitusmahdollisuuksista. Olosuhteiden muuttuessa ohjelmaa on tarkistettava. Suunnitelman tarkistus on tarpeen 5 - 10 vuoden kuluttua.

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön käytännön seurannasta vastaa liikenneturvallisuusryhmä, joka kokoontuu vähintään kaksi kertaa vuodessa. Kokoontumisissa arvioidaan tehtyä liikenneturvallisuustyötä, päivitetään toimintasuunnitelmaa sekä ideoidaan jatkotoimintaa. Liikenneturvallisuustyön tiedottamisen varmistamiseksi olisi liikenneturvallisuusryhmään syytä valita tiedotusvastaava.

Kunkin hallintokuntaryhmän edustaja laatii tammikuussa seurantaraportin hallintokunnassaan tehdystä liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee hallintokuntien raportit ja kokoaa niistä tiedoksiannon kunnanhallitukselle ja sivistys-, perusturva- ja tekniselle lautakunnille sekä lääninhallitukselle. Liikenneturvallisuusryhmän jäsenet nimeävät itselleen varahenkilöt. Esitys liikenneturvallisuusryhmän kokoonpanoksi on seuraava:

Kiuruveden kaupungin edustajat:

- tekninen palvelukeskus
- palvelukeskuksen tai liikenne-vastuualueen johtaja
- liikenneväylien ylläpidosta vastaava
- opetus- ja sivistyspalvelukeskus
 - perusopetuksen edustaja
 - nuorisotoimen edustaja
- perusturvapalvelukeskus
 - lasten päivähoidon edustaja
 - vanhustyön ja erityisryhmien edustaja
- yleispalvelukeskus
 - joukko- ja palveluliikenteen koordinoinnista vastaava

Tiehallinnon tiemestari

Poliisin edustaja

Liikenneturvan edustaja

Seurannalla varmistetaan liikenneturvallisuustyön toteutuminen ja suunnitelman päivittäminen vuosittain. Seurannan avulla arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta, vahvistetaan sen asemaa kunnassa ja sitoutetaan eri tahoja liikenneturvallisuustyöhön.

Kaupungin ja tiepiirin tulee olla kiinteässä yhteistyössä sekä yhteisten hankkeiden että vain toisen osapuolen vastuulla olevien hankkeiden toteuttamiseksi, jotta hankkeiden hallinnollisella käsittelyllä, suunnittelulla ja toteutuksella voidaan saavuttaa synergiaetuja. Kunnan ja tiepiirin edustajat kokoontuvat neuvotteluihin tarvittaessa useammin kuin liikenneturvallisuusryhmä.

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen
0	koko kunta	286	Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	58	37	21	Valvonta	64
			Ylinopeus	44	42	2	Näkemäesteen poisto	40
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	33	22	11	Talvikunnossapidon parantaminen	19
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	18	7	11	Valistus, opastus, neuvonta	16
			Huono näkemä: lumipenkka, huono kunnossapito	15	10	5	Matalampi/pyöreäreunaisempi reunaki	11
			Terävät/liian korkeat reunakivet	12	2	10	Lumen aurauksen parantaminen/aikais	6
			Turha liikennealli	10	9	1	uusi kevyen liikenteen väylä	4
			Humalaisia/rattijuoppoja tiellä	10	7	3	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	3
			Kapea tie	8	8	0	Kunnossapidon parantaminen	2
			huono talvikunnossapito; lumenauraus	7	3	4	Valaistus	2
			Haittaavaa kasvillisuutta	6	4	2	Uusi liikennemerkki, merkin siirto	2
			Tie huonossa kunnossa	5	3	2	Liukkauden torjunnan tehostaminen	2
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	5	0	5		
			Huono näkemä: rakennus tai rakennelma	4	3	1		
			Huonosti ajoitetut liikennevalot (jalankulkijat)	4	0	4		
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	3	3	0		
			Huono talvikunnossapito; liukkaudentorjunta	3	2	1		
			jkp-teillä liikkuvat autot	3	0	3		
			Hirviä	2	2	0		
			Riittämätön valaistus	2	1	1		
			Huono talvikunnossapito	2	1	1		
			Jkp-tien puute	2	1	1		
			Koululaiset liikenteessä	2	1	1		
			Raskas liikenne	2	1	1		
			Huono kunnossapito	2	1	1		
			Kapea piennar	2	0	2		
			Autoja pysäköity vanhaan malliin	1	1	0		
			Huono opastus tai ajoratamaalaus	1	1	0		
			Autoja pysäköity näkemäesteeksi tai väärin	1	1	0		
			Moottorikelkalla ajo	1	1	0		
			Huono näkemä	1	1	0		
			Jyrkät luiskat	1	0	1		
			Suojatie puuttuu	1	0	1		
			Kaikki hyvin	1	0	1		
			JKP-teiden täysleveä hiekoitus (potkuri ei luista)	1	0	1		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
1	Niemistenkatu/Kukkomäentie	158	Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	87	82	5	Näkemäesteen poisto	88
			Huono näkemä	34	30	4	Liikennevalot	7
	Toimenpide-ehdotus:		Ylinopeus	8	3	5	uusi akk	6
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	4	2	2	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	5
	Katulinjan siirto + suojatiesarekkeet		Huono näkemä: lumipenkka, huono kunnossapito	3	3	0	Valvonta	2
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	3	1	2	Uusi liikennemerkki, merkin siirto	2
			Suuri liikennemäärä	3	1	2		
			Paljon kevyttä liikennettä	3	1	2		
			Kapea, ahdas liittymä	2	2	0		
			Koululaiset liikenteessä	2	1	1		
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	2	1	1		
			Huono näkemä: rakennus tai rakennelma	1	1	0		
			Huono talvikunnossapito; liukkaudentorjunta	1	1	0		
			Huono näkemä. mäki, kumpare, huono tasaus	1	1	0		
			Tie huonossa kunnossa	1	0	1		
2	kirkonkylä	104	Ylinopeus	23	23	0	Valvonta	22
			Terävät/liian korkeat reunakivet	17	4	13	Matalampi/pyöreäreunaisempi reunakiv	17
	Toimenpide-ehdotus:		Turha liikennevalot	15	15	0	Näkemäesteen poisto	5
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	9	4	5	Suojatie korotettu	3
	Hidasteet/korotukset		Huono näkemä: lumipenkka, huono kunnossapito	6	4	2	Nopeusrajoituksen laskeminen	3
			Kapea tie	4	4	0	Talvikunnossapidon parantaminen	2
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	4	3	1		
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	3	0	3		
			Paällyste huonossa kunnossa	2	2	0		
			Liian suuri nopeus tiellä	2	1	1		
			Humalaisia/rattijuoppoja tiellä	2	1	1		
			Liikennemerkki puuttuu tai väärässä paikassa	1	1	0		
			Kestopäällyste puuttuu	1	1	0		
			Autoja pysäköity näkemäesteeksi tai väärin	1	1	0		
			Turha koroke	1	1	0		
			Tie huonossa kunnossa	1	1	0		
			Pysäköity inva-paikoille virheellisesti	1	1	0		
			Huono opastus tai ajoratamaalaus	1	1	0		
			Huono näkemä	1	0	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä			Parannusehdotus	maininto- jen määrä	
				autol	kevytl				
3	Asematie/Niemistenkatu	100	Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	38	12	26	Liikennevalojen ajoitus	25	
			Huonosti ajoitetut liikennevalot (jalankulkijat)	24	4	20	Valvonta	7	
			Toimenpide-ehdotus:	Huono opastus tai ajoratamaalaus	8	7	1	Valistus, opastus, neuvonta	5
			Liikennevalojen ajoituksen muutos	Liikennevalopylväät asennettu väärin	7	7	0	Kiertoliittymä/liikenneympyrä	2
			Kapea, ahdas liittymä	3	3	0			
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	3	1	2			
			Kaistamerkintöjen/opasteiden puute	2	2	0			
			Huono näkemä: lumipenikka, huono kunnossapito	2	1	1			
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2			
			Huono näkemä	2	0	2			
			Koululaiset liikenteessä	1	1	0			
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	1	0			
			Ylinopeus	1	1	0			
4	Asematie/Kukkomäentie	83	Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	33	11	22	Liikennevalojen ajoitus	19	
			Huonosti ajoitetut liikennevalot (jalankulkijat)	22	2	20	Valvonta	8	
			Toimenpide-ehdotus:	Liikennevalopylväät asennettu väärin	6	6	0	Valistus, opastus, neuvonta	5
			Liikennevalojen ajoituksen muutos	Huono opastus tai ajoratamaalaus	5	4	1	Kiertoliittymä/liikenneympyrä	2
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	4	4	0			
			Kaistamerkintöjen/opasteiden puute	2	2	0			
			Huono näkemä: lumipenikka, huono kunnossapito	2	1	1			
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	1	0			
			Ylinopeus	1	1	0			
5	Valtakatu/Niemistenkatu	70	Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	30	27	3	Valistus, opastus, neuvonta	12	
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	11	9	2	Näkemäesteen poisto	11	
			Suuri tilannenopeus	7	7	0	Valvonta	8	
			Terävät/liian korkeat reunakivet	5	0	5	Talvikunnossapidon parantaminen	2	
			Kapea, ahdas liittymä	3	3	0	Liikenteen rajoittaminen, siirtäminen	2	
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	3	2	1			
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	3	0	3			
			Turha liikenneralli	2	2	0			
			Huono näkemä: lumipenikka, huono kunnossapito	2	1	1			
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	1	1	0			
			Ylinopeus	1	1	0			
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	0	1			

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
6	Valtakatu/lisalmentie	63	Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	15	14	1	Näkemäesteen poisto	15
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	10	10	0		
	Toimenpide-ehdotus:		Suuri liikennemäärä	9	9	0		
			Ylinopeus	5	5	0		
	Kiertoliittymä		Huono näkemä	3	3	0		
			Kevytliikenteen alikulku huonossa kunnossa	3	0	3		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	2	2	0		
			Huono näkemä: lumipenikka, huono kunnossapito	2	2	0		
			Kapea, ahdas liittymä	2	2	0		
			Turha liikennemerkki	1	1	0		
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	1	1	0		
			Liikennevalot puuttuvat	1	1	0		
			Nuono näkemä jkp-tiellä/akk	1	0	1		
7	Kalliokyläntie välillä Valtakatu-Hallaperäntie	54	Jkp-tien puute	15	6	9	uusi kevyen liikenteen väylä	30
			Riittämätön valaistus	9	3	6	Valaistus	6
	Toimenpide-ehdotus:		Vaarallinen kevyelle liikenteelle	6	1	5	Tien perusparannus	3
			Tie huonossa kunnossa	5	4	1	Parempi kuormaaminen	2
	Kevyen liikenteen väylä + tievalaistus		Kapea tie	3	2	1	Nopeusrajoituksen laskeminen	2
				3	2	1	Pientareen leventäminen	2
			Suuri liikennemäärä	3	1	2		
			Paljon kevyttä liikennettä	2	1	1		
			Kapea ja mutkainen tie	2	1	1		
			Raskas liikenne	1	1	0		
			Humalaisia/rattijuoppoja tiellä	1	1	0		
			Kapea piennar	1	0	1		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	1	0	1		
			Liian suuri nopeus tiellä	1	0	1		
8	Kirkkoharjuntie/Yhtyäntie	52	Huono näkemä	19	16	3	Väistämisvelvollisuuden muutos	19
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	16	12	4	Näkemäesteen poisto	6
	Toimenpide-ehdotus:		Ylinopeus	5	3	2	Liikennevalot	2
			Suuri liikennemäärä	3	3	0	Valvonta	2
	Kukkomäentien muuttaminen pääsuunnaksi		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	3	1	2		
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	2	2	0		
			Liian suuri nopeus tiellä	1	1	0		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
9	Asemakatu välillä Kukkomäentie-Niemistenkatu	50	Ylinopeus	16	13	3	Valvonta	14
			Turha liikennealli	13	13	0	Liikenteen rajoittaminen, siirtäminen	6
	Toimenpide-ehdotus:		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	6	4	2	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	6
			Kapea tie	2	2	0	Tien perusparannus	4
	Hidasteet/korotukset		Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	2	1	1	Suojatie korotettu	3
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	2	1	1	Näkemäesteen poisto	2
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	2	0	2		
			Suojatie väärässä paikassa	1	1	0		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Saarekkeet / porsaas	1	1	0		
			Terävät/liian korkeat reunakivet	1	0	1		
			Liukastuminen roskaan	1	0	1		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
10	Niemistenkatu välillä Asematie-Valtakatu	50	Ylinopeus	13	9	4	Valvonta	6
			Turha liikennealli	9	9	0	Näkemäesteen poisto	4
	Toimenpide-ehdotus:		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	4	1	3	Nopeusrajoituksen laskeminen	4
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	3	2	1	Liikenteen rajoittaminen, siirtäminen	4
	Hidasteet/korotukset		Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	2	1	1	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	4
			Suuri liikennemäärä	2	0	2		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Suojatie väärässä paikassa	2	0	2		
			Vinoparkkeeraus	1	1	0		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Kapea/hankala tonttiliittymä	1	1	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	1	0		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
			Turvaton; pimeää, alkoholisteja ja muita alamaailman porukkaa	1	0	1		
			Koululaiset liikenteessä	1	0	1		
			Riittämätön valaistus	1	0	1		
			Huono näkemä	1	0	1		
11	Kirkkoharjuntie välillä Ratakatu-Yhtyläntie	42	Tie huonossa kunnossa	18	13	5	Päällysteen uusiminen	11
			Päällyste huonossa kunnossa	6	4	2	Tien perusparannus	11
	Toimenpide-ehdotus:		Jkp-tien puute	5	0	5	uusi kevyen liikenteen väylä	8
			Ylinopeus	4	3	1		
	Kevyen liikenteen väylä		Kestopäällyste puuttuu	2	1	1		
			Raskas liikenne	1	1	0		
			Suuri liikennemäärä	1	1	0		
			Kapea tie	1	0	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		
			Suojatie puuttuu	1	0	1		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	0	1		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
12	Kokkomäentie/Saratie	39	Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	31	28	3	Näkemäesteen poisto	30
			Huono näkemä	6	5	1	Peili	4
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	1	0	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		
13	Asemakatu välillä Ahonpääntie-Kokkomäentie	37	Ylinopeus	14	11	3	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	6
			Turha liikennerali	5	5	0	Tien perusparannus	4
	Toimenpide-ehdotus:		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	4	3	1	Suojatie korotettu	3
			Saarekkeet / porsaat	2	2	0	Näkemäesteen poisto	2
	Hidasteet/korotukset		Kapea tie	2	2	0		
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	2	1	1		
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	2	1	1		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Jkp-teillä liikkuvat autot	1	1	0		
			Liukastuminen roskaan	1	0	1		
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	0	1		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
14	Kirkkoharjuntie välillä Yhtyläntie-Kirkkokatu	37	Tie huonossa kunnossa	16	12	4	Päällysteen uusiminen	10
			Jkp-tien puute	5	0	5	Tien perusparannus	9
	Toimenpide-ehdotus:		Päällyste huonossa kunnossa	4	3	1	uusi kevyen liikenteen väylä	8
			Ylinopeus	3	2	1		
	Kevyen liikenteen väylä		Kestopäällyste puuttuu	2	1	1		
			Suuri liikennemäärä	1	1	0		
			Raskas liikenne	1	1	0		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		
			Kapea tie	1	0	1		
			Suojatie puuttuu	1	0	1		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	0	1		
15	Asemakatu välillä Ratakatu-Ahonpääntie	36	Ylinopeus	15	11	4	Valvonta	9
			Turha liikennerali	5	5	0	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	5
	Toimenpide-ehdotus:		Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	4	3	1	Tien perusparannus	4
			Kapea tie	2	2	0	Näkemäesteen poisto	4
	Hidasteet/korotukset		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	2	2	0	Suojatie korotettu	3
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	2	1	1		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	0	1		
			Turvaton; pimeää, alkoholisteja ja muita alamaailman porukkaa	1	0	1		
			Liukastuminen roskaan	1	0	1		

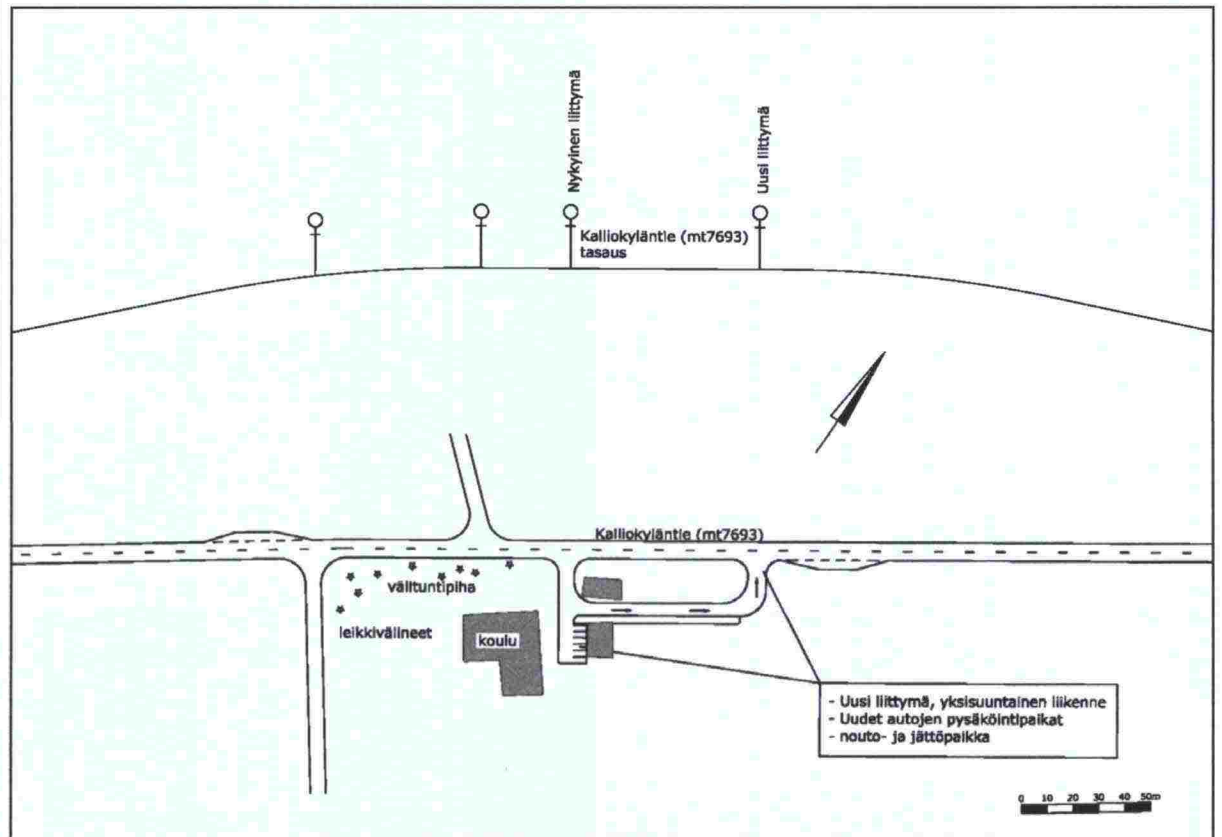
Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä			Parannusehdotus	maininto- jen määrä
				autol	kevytl			
16	Asematie/Torikatu	29	Suuri liikennemäärä	7	6	1	Liikennevalot	15
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	4	3	1		
	Toimenpide-ehdotus:		Huono näkemä	3	3	0		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	3	0	3		
	Hidasteet/korotukset		Autoilijat ei huomioi suojatietä	2	0	2		
			Kaistamerkintöjen/opasteiden puute	1	1	0		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	1	1	0		
			Huono opastus tai ajoratamaalaus	1	1	0		
			Liikennevalot puuttuvat	1	1	0		
			Liikennemerkki puuttuu tai väärässä paikassa	1	1	0		
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	1	1	0		
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	1	1	0		
			Kapea, ahdas liittymä	1	1	0		
			Terävät/liian korkeat reunakivet	1	0	1		
			Ylinopeus	1	0	1		
17	Kalliokyläntie välillä Hallaperäntie-Hilapparannat	27	Tie huonossa kunnossa	6	5	1	uusi kevyen liikenteen väylä	14
			Jkp-tien puute	6	3	3	Valaistus	3
	Toimenpide-ehdotus:		Vaarallinen kevyelle liikenteelle	3	1	2	Tien perusparannus	2
			Riittämätön valaistus	3	1	2	Parempi kuormaaminen	2
	Kevyen liikenteen väylä + tievalaistus			2	1	1		
			Kapea ja mutkainen tie	2	1	1		
			Suojatie puuttuu	1	1	0		
			Kapea tie	1	1	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	0	1		
			Kapea piennar	1	0	1		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		
18	Kukkomäentie välillä Asematie-Kirkkoharjuntie	26	Ylinopeus	9	7	2	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	4
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	4	4	0	uusi kevyen liikenteen väylä	4
	Toimenpide-ehdotus:		Huono näkemä: lumipenkka, huono kunnossapito	2	2	0		
			Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	2	1	1		
	Hidasteet/korotukset		Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	2	1	1		
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	1	1	0		
			Riittämätön valaistus	1	0	1		
			Jkp-tien puute	1	0	1		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
19	lisalmentie	26	Jkp-tien puute	11	1	10	uusi kevyen liikenteen väylä	21
			Paljon kevyttä liikennettä	3	0	3		
	Toimenpide-ehdotus:		Ylinopeus	2	1	1		
			Suuri liikennemäärä	2	1	1		
	Kevyen liikenteen väylä välille Rantakylä-Kotajoki		Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Huono talvikunnossapito	1	1	0		
			Puuttuva yhteys: tie	1	1	0		
			Riittämätön valaistus	1	1	0		
			Raskas liikenne	1	0	1		
			Kapea piennar	1	0	1		
			Kapea tie	1	0	1		
20	Niemistenkatu välillä Jussintie-Teollisuustie	25	Ylinopeus	7	4	3	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	5
			Riittämätön valaistus	3	3	0	Valaistus	4
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	2	1	1	Näkemäesteen poisto	2
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	2	1	1		
			Tie huonossa kunnossa	1	1	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	1	0		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		
			Kevytliikenteen väylä huonossa kunnossa	1	0	1		
			Kapea tie	1	0	1		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	1	0	1		
			huono talvikunnossapito; lumenauraus	1	0	1		
21	Kalliokyläntie välillä Hilapparannantie-Paajakant	25	Tie huonossa kunnossa	5	4	1	uusi kevyen liikenteen väylä	12
			Jkp-tien puute	5	2	3	Valaistus	3
	Toimenpide-ehdotus:		Kapea ja mutkainen tie	3	2	1	Parempi kuormaaminen	2
			Riittämätön valaistus	3	1	2	Tien perusparannus	2
	Kevyen liikenteen väylä + tievalaistus			2	1	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Kapea tie	1	1	0		
			Hirviä	1	1	0		
			Liian suuri nopeus tiellä	1	1	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	0	1		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		
22	Kirkkoharjuntie/Kukkomäentie-Ryönäjäharjuntie	24	Huono näkemä	13	10	3	Näkemäesteen poisto	9
	Toimenpide-ehdotus:		Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	6	6	0		
	Kukkomäentien muuttaminen pääsuunnaksi		Sekava liikenteen järjestely, liittymä tai ympäristö	4	2	2		
			Suojatie puuttuu	1	0	1		

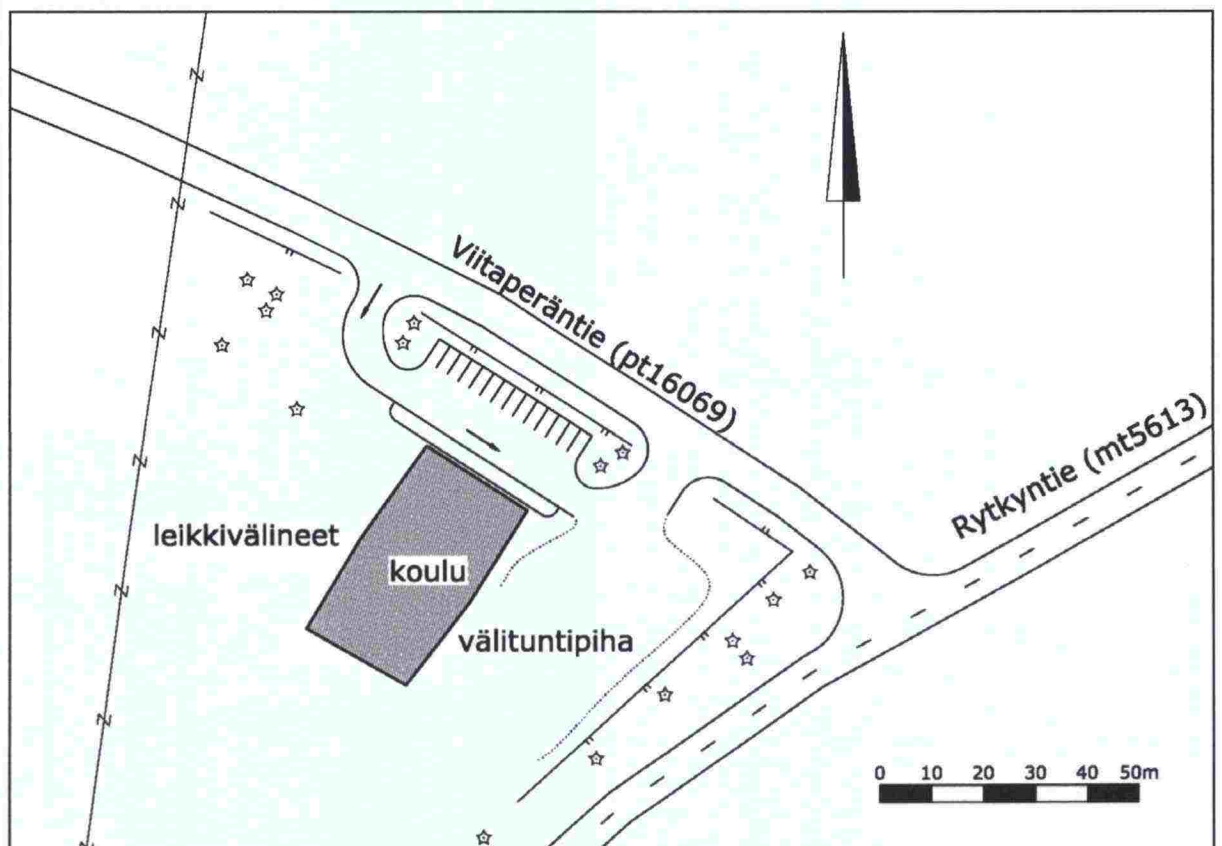
Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä			Parannusehdotus	maininto- jen määrä
				autol	kevytl			
23	Torikatu välillä Asemakatu-Niemistenkatu	23	Turha liikenneralli	9	9	0	Valvonta	9
			Ylinopeus	5	3	2	Liikenteen rajoittaminen, siirtäminen	3
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	4	1	3		
			Humalaisia/rattijuoppoja tiellä	2	2	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	1	0		
			Kapea tie	1	1	0		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
24	Ratatie	22	Tie huonossa kunnossa	7	5	2	Päällysteen uusiminen	8
			Päällyste huonossa kunnossa	6	5	1	Tien perusparannus	5
			Jkp-tien puute	2	1	1		
			Kestopäällyste puuttuu	2	1	1		
			Huono talvikunnossapito	1	1	0		
			Ylinopeus	1	1	0		
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	1	1	0		
			Riittämätön valaistus	1	0	1		
			Suojatie puuttuu	1	0	1		
25	Niemistenkatu välillä Valtakatu- Jussintie	22	Ylinopeus	4	3	1	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	4
			Kevytliikenteen väylä huonossa kunnossa	3	0	3	Tien perusparannus	4
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	2	1	1	Näkemäesteen poisto	2
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Riittämätön valaistus	1	1	0		
			Päällyste huonossa kunnossa	1	1	0		
			Paljon kevyttä liikennettä	1	1	0		
			Ajorata kapea - jalkakäytävät leveät	1	1	0		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	1	1	0		
			Tie huonossa kunnossa	1	1	0		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
			huono talvikunnossapito; lumenauraus	1	0	1		
			Huono näkemä	1	0	1		
26	Rautatie/Vehkatie	21	Tasoylikäytävä	13	11	2	Varotusvalot/puomi	6
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	3	3	0	uusi akk	3
			Huono näkemä	2	2	0		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	1	1	0		
			Huono näkemä: rakennus tai rakennelma	1	1	0		

Jär. nro	Kohde	maininto- jen määrä	Ongelman syy	maininto- jen määrä	autol	kevytl	Parannusehdotus	maininto- jen määrä
27	Ratisentietie/Niemistenkatu	20	Huono näkemä. mäki, kumpare, huono tasaus	4	3	1	Näkemäesteen poisto	6
			Vaarallinen liittymä / Kolaripaikka	4	2	2	Tien tasauksen muutos	2
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	4	0	4		
			Huono näkemä	2	0	2		
			Ylinopeus	1	1	0		
			Liian suuri nopeus tiellä	1	0	1		
			Autoilijat ei huomioi suojatietä	1	0	1		
			Huono näkemä: pensaita, puita, kasvillisuus, aita	1	0	1		
			Ei noudateta/tiedetä liikennesääntöjä	1	0	1		
			Väistämisvelvollisuuden epäselvyys (tavallisesti tasa-arvoinen liitt	1	0	1		
28	Kukkomäentie välillä Kirkkoharjuntie-Yhtyläntie	19	Ylinopeus	7	5	2	Valaistus	5
			Suuri liikennemäärä	4	2	2	Hidasteet; korotus, kavennus tms.	2
			Riittämätön valaistus	3	0	3	Nopeusrajoituksen laskeminen	2
			Kapea tie	1	0	1		
			Jkp-tien puute	1	0	1		
29	Kalliokyläntie välillä Paajakantie-Niinimäentie	18	Tie huonossa kunnossa	5	4	1	uusi kevyen liikenteen väylä	9
			Jkp-tien puute	3	2	1	Parempi kuormaaminen	2
			Kapea ja mutkainen tie	2	1	1	Valaistus	2
				2	1	1		
			Riittämätön valaistus	2	1	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Kapea tie	1	1	0		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		
30	Kalliokyläntie välillä Niinimäentie-kunnan raja	18	Tie huonossa kunnossa	5	4	1	uusi kevyen liikenteen väylä	9
			Jkp-tien puute	3	2	1	Parempi kuormaaminen	2
			Kapea ja mutkainen tie	2	1	1	Valaistus	2
				2	1	1		
			Riittämätön valaistus	2	1	1		
			Vaarallinen kevyelle liikenteelle	2	0	2		
			Kapea tie	1	1	0		
			Suuri liikennemäärä	1	0	1		

Kalliokylän koulu
Toimenpide-esitys



Rytkyn koulu
Toimenpide-esitys



KIURUVEDEN

liikenneturvallisuuksuunnitelma

Koulutus, valistus ja tiedotus



2004



SISÄLLYSLUETTELO

Alkusanat	3
Liikenneturvallisuuskysely	4
Liikenneonnettomuudet Kiuruvedellä.....	5
Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	7
Liikennekasvatus osana liikenneturvallisuustyötä.....	8
Vuositeemat.....	9
Toimintasuunnitelma 2004 – 2007	11
Suunnitelman seuranta	18
Yhteystiedot.....	19
Materiaali / aineistot	20





ALKUSANAT

Liikkuminen liikenteessä on osa jokapäiväistä toimintaa lähes kaikille kansalaisille. Valitettavasti se aiheuttaa myös vaaratilanteita. Turvallinen liikkuminen ilman pelkoja on tärkeä osa kuntalaisten hyvinvointia ja viihtyisyyttä. Tämän johdosta on syytä huolehtia siitä, että kaikenikäiset tielläliikkuajat tuntevat olonsa turvalliseksi ja suoriutuvat tekemistään matkoista ilman vahinkoja.

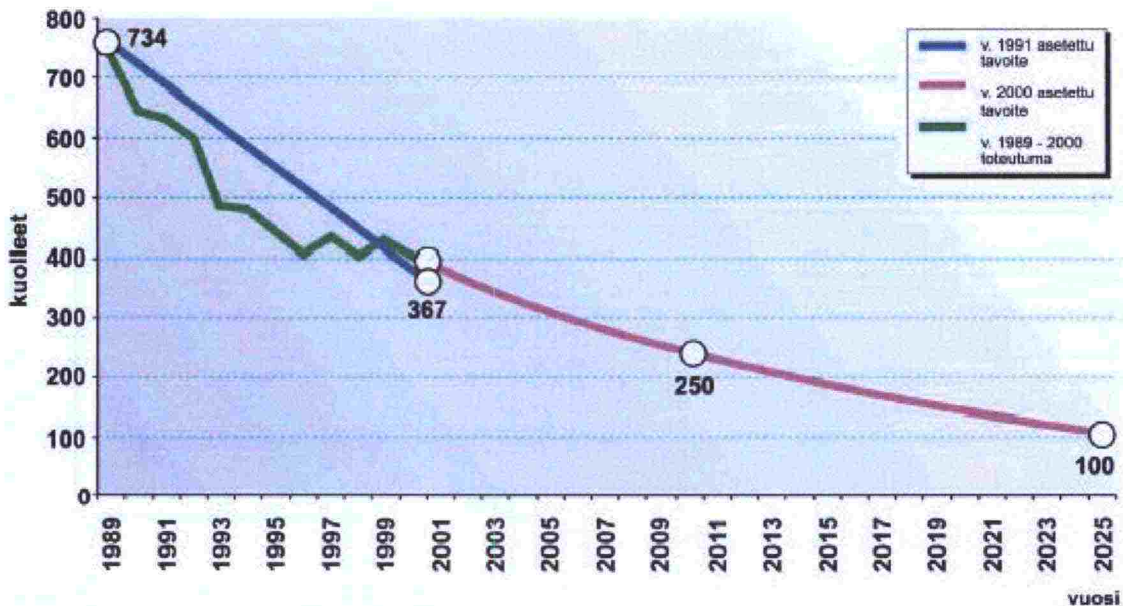
Oikein kohdennetulla liikenneturvallisuuustyöllä liikenteen riskejä voidaan oleellisesti vähentää. Tärkeää liikenneympäristön parantamisen lisäksi on ihmisten liikennekäyttämiseen vaikuttaminen. Keinona on liikennekasvatus, jossa koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen avulla saadaan lisättyä kuntalaisten liikenneturvallisuuustietoutta sekä voidaan vaikuttaa asenteisiin joustavuuden ja turvallisuuden edistämiseksi. Liikennekasvatus luo perustaa elämän kunnioittamiselle.

Tämän suunnitelman tarkoituksena on antaa liikennekasvatuksen näkökulmasta käytännön ohjeita ja vinkkejä liikenneturvallisuuustyön toteuttamiseen Kiuruvedellä mahdollistaen niiden kytkemisen normaaliin työhön. Kaikilla kunnan hallinnonaloilla on mahdollista toteuttaa toimia, joilla eri teemojen painotuksin voidaan parantaa kuntalaisten turvallisuutta liikenteessä.

Liikennekasvatussuunnitelman tavoitteena on myös osaltaan tukea valtakunnallista liikenneturvallisuuksuunnitelmaa, jolle saatiin valtioneuvoston periaatepäätös tammi-kuussa 2001. Suunnitelman periaatteena on liikenneturvallisuuvisio, jonka mukaan:

Koko tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Tavoitteena on edistää turvallisuutta siten, että vuosittain liikenteessä menehtyneiden määrän tulee vuonna 2010 olla alle 250, kun se nykyisellään on n. 400. Jotta näihin tavoitteisiin päästään, edellyttää se liikenneturvallisuuuden arvostamisen lisäämistä. Tämä puolestaan vaatii toimintasuunnitelmien ajanmukaisuutta ja toimivuutta valtakunnallisen tason lisäksi myös lääni- ja kuntatasolla.



Liikennekuolemien valtakunnallinen vähentämistavoite vuosille 2010 ja 2025 (Liikenne- ja viestintäministeriö)

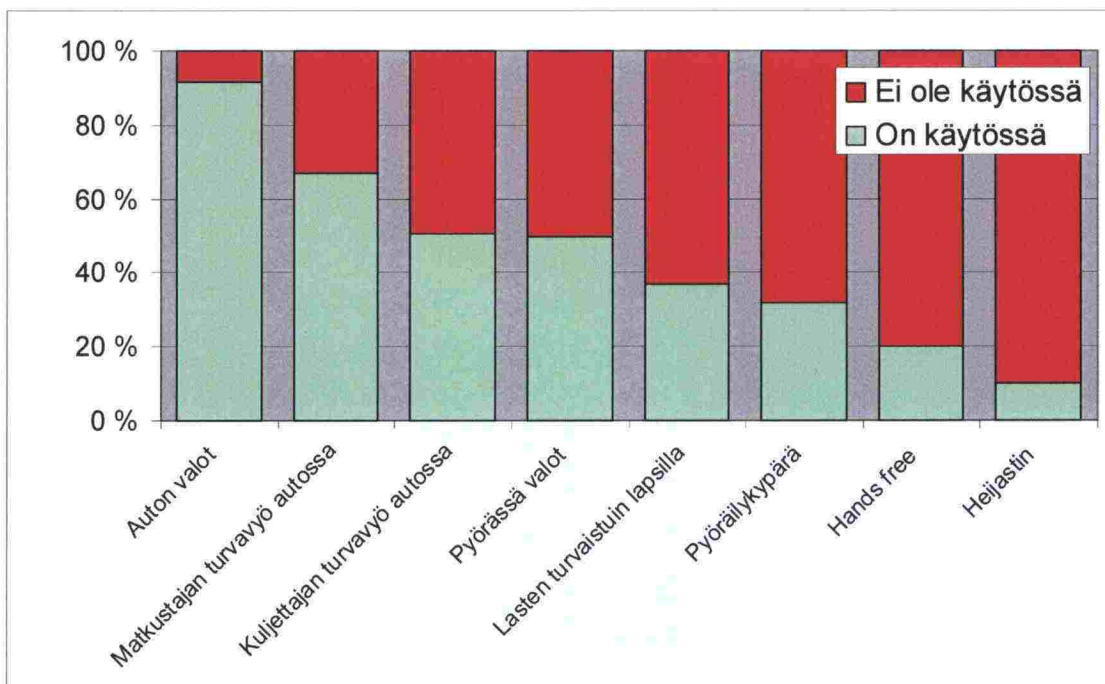
LIKENNETURVALLISUUSKYSELY

Kiuruveden liikenneturvallisuussuunnittelun yhteydessä tehtiin koko kaupunkia koskeva käyttäjäkysely syksyllä 2003. Kysely suoritettiin lähettämällä lomake jokaiseen talouteen. Lisäksi lomakkeita lähetettiin yhteisöille ja yrityksille. Kyselylomakkeen avulla etsittiin kuntalaisten liikenneturvallisuuden kannalta hankalina kokemiaan paikkoja. Vastaajat saivat kertoa ko. paikkojen ongelmia ja esittää niihin parannusehdotuksia. Lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus esittää yleisiä liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökantoja ja mielipiteitä.

Kyselylomakkeet lähetettiin kaikkiin kotitalouksiin. Lomakkeita lähetettiin kaikkiaan noin 4560 kpl. Kotitalouksiin lomakkeet jaettiin ykkösosoitteettomana, muihin kohteisiin postin tai kunnan sisäisen jakelun kautta. Lomakkeita palautettiin yhteensä 656 kpl. Vastausprosentti kotitalouksien määrään suhteutettuna on 14,3, joka vastaa muissa kunnissa tehtyjen kyselyjen keskiarvoa.

Vastaajat kertoivat erikseen autoliikenteen ja kevyen liikenteen kannalta kokemistaan ongelmapaikoista. Ongelmakohteita kertyi kaikkiaan 273 kpl. Tämän lisäksi kuntalaisilta kysyttiin mielipiteitä liikennekäyttäytymisestä. Tällä osuudella kyselystä kerättiin lähtöaineistoa tämän koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadintaa varten. Liikenneturvallisuutta eniten heikentävinä tekijöinä pidettiin leväperäistä asennetta ja liikennesääntöjen noudattamattomuutta. Liikennekasvatusta tulisi lisätä n. 480 vastaajan mielestä, kun taas n. 70 vastaajan mielestä kasvatusta on riittävästi. Tärkeimpänä paikkana liikennekasvatukselle pidettiin kouluja ja päiväkotia ja seuraavaksi tärkeimpänä kotia.

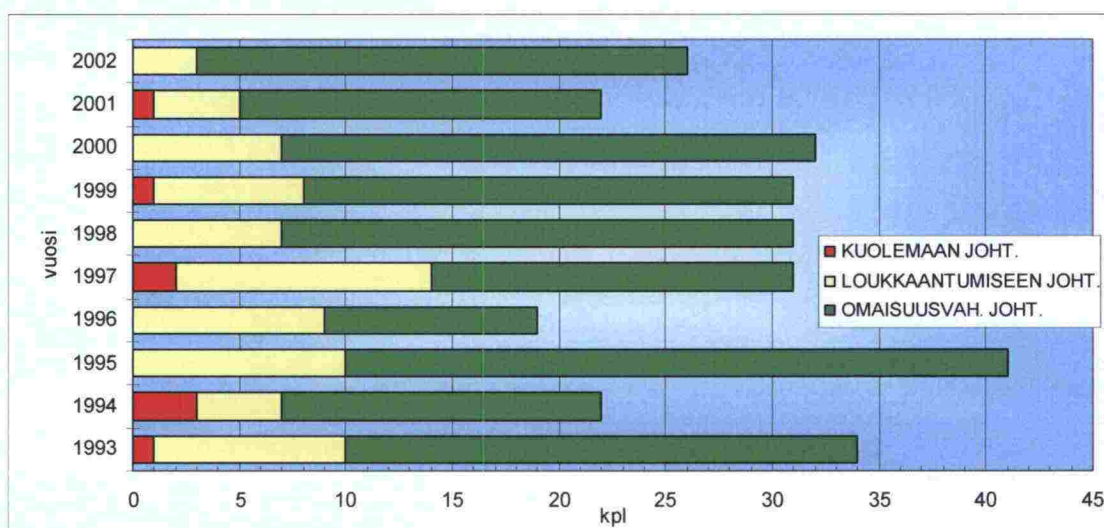
Kyselyn lisäksi koululaiset keräsivät seurantatietoa turvavälineiden käytöstä. Turvavälineiden käyttöasteet olivat tehdyn kartoituksen perusteella hyvin alhaisia.



Turvavälineiden käyttöasteet kartoituksen perusteella

LIIKENNEONNETTOMUUKSET KIURUVEDELLÄ

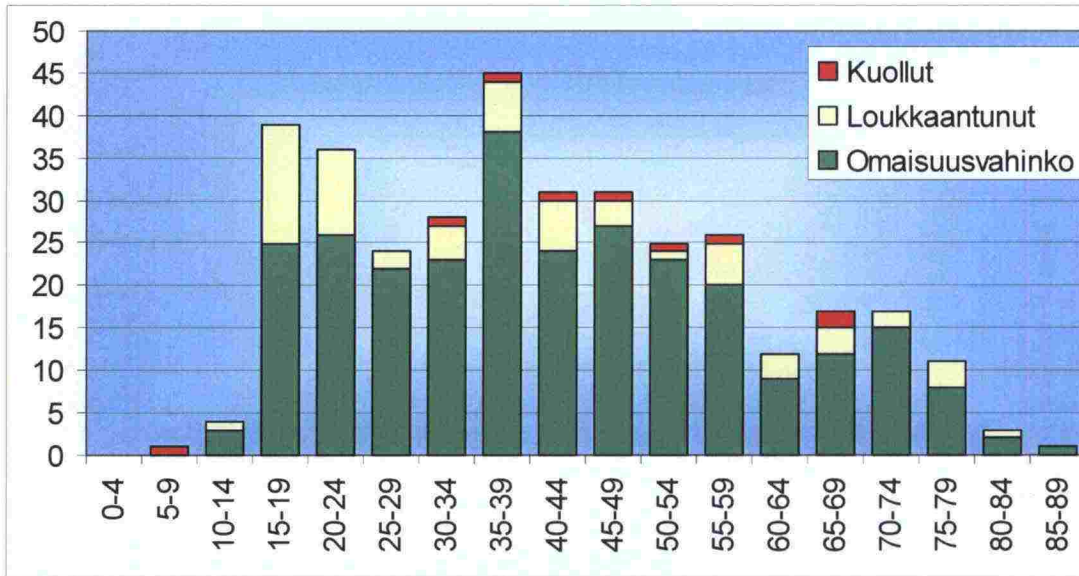
Kiuruvedellä on sattunut henkilövahinko-onnettomuuksia melko vähän kunnan kokoon nähden. Viimeisten vuosien aikana onnettomuuksia on sattunut 20-30 ja henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut keskimäärin 3-10 onnettomuutta / vuosi. Onnettomuuksien määrä on ollut viime vuosina laskussa. Onnettomuuksien määrä merkitsee sitä, että liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kustannukset yhteiskunnalle ovat viimeisen 10 vuoden aikana olleet keskimäärin 3,1 miljoonaa euroa / vuosi. Koska kunnan osuus onnettomuuskustannuksista on 15-20 %, niin voidaan arvioida Kiuruveden kaupungille aiheutuneen liikenneonnettomuuksista keskimäärin 550 000 euron kustannus joka vuosi.



Liikenneonnettomuudet Kiuruvedellä vuosina 1993-2002

Liikenteellisesti onnettomuudet sijoittuvat erityisesti arki-iltapäiviin. Onnettomuudet ovat poikkeuksellisen runsaasti keskittyneet talvikuukausiin. Onnettomuustyypeistä ovat selkeästi yleisimpiä yksittäisonnettomuudet eli onnettomuudet, joissa on vain yksi osapuoli. Seuraavaksi yleisimpiä ovat olleet risteämis- ja kääntymisonnettomuudet. Onnettomuustyypeistä seurauksiltaan vakavimpia ovat olleet jalankulkija-, polkupyörä- ja mopionnettomuudet. Kevyen liikenteen onnettomuudet ovat yleensäkin vakavia, koska pienet kolhaisut eivät tule poliisin tietoon ja jalankulkija tai pyöräilijä on heikko osapuoli auton kanssa törmätessä. Varsin suuri osa Kiuruveden onnettomuuksista on sattunut jäisellä kelillä.

Kiuruveden liikennekasvatussuunnitelma



Liikenneonnettomuuksissa osallisten ikäjakauma

Ikäryhmistä eniten liikenneonnettomuuksia on sattunut 35-39 -vuotiaille. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on puolestaan sattunut eniten 15-19 -vuotiaille. Lapsille ja yli 70-vuotiaille on sattunut hyvin vähän onnettomuuksia. Valtakunnallisestikin eniten onnettomuuksia sattuu juuri 15-19 -vuotiaille. Varsinkin iäkkäiden onnettomuuksien määrä on vähäinen valtakunnalliseen keskiarvoon nähden.

Eniten liikenneonnettomuuksia on sattunut keskustan alueella ja valtatiellä 27. Keskustaan ovat painottuneet myös kevyen liikenteen onnettomuudet, joihin liikennekasvatuksella pystytään parhaiten vaikuttamaan. Runsaasti kevyen liikenteen onnettomuuksia on sattunut myös Niemiskylän suunnalla.



LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

Yleiset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen (suunnitelma on luettavissa ministeriön kotisivulta www.mintc.fi). Suunnitelmassa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuuksuvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuoden 2025 paikkeilla lähestytään 100 liikennekuoleman vuosimäärää

Jotta suunnitelman mukainen liikenneturvallisuuksutavoite saavutettaisiin, koko maassa toteutetaan seuraavia toimenpiteitä: liikenteen kasvun hillintä, teknologian oikea hyödyntäminen, liikenneturvallisuuden arvostaminen, taajamien turvallisuuden parantaminen, kuljettajiin vaikuttaminen, suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen sekä alueellinen liikenneturvallisuuksuustyö. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman (periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 8.1.2001), mutta se on samalla tarkistanut liikenneturvallisuuksutavoitettaan siten, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrä olisi alle 250.

Vuonna 2003 laaditussa Itä-Suomen läänin liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2002-2006 on luotu läänin oma liikenneturvallisuuksutavoite:

kuolleiden ja loukkaantuneiden lukumäärän selkeä väheneminen valtakunnan tavoitteiden mukaisesti siten, että vuonna 2010 läänissä tieliikenteessä kuolee alle 35 ja loukkaantuu alle 500 henkilöä.

Läänin suunnitelmassa on määritetty seuraavat keskeiset tavoitteet:

- liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen,
- taajamien turvallisuuden parantaminen,
- kuljettajiin vaikuttaminen,
- suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen sekä
- paikallisten liikenneongelmien vähentäminen.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Kiuruvedellä

Liikenneturvallisuustyö jakaantuu kolmeen osaan: liikenneympäristön parantamiseen, tietojen, taitojen kehittämiseen ja liikenneturvallisuusmyönteisten asenteiden kehittämiseen sekä liikenteen ja ajoneuvojen kunnon valvontaan.

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön tavoitteet ovat:

- liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, erityisenä kohteena on kevyt liikenne
- onnettomuuksien vakavuuden ja määrän vähentäminen (vuonna 2010 alle 3 henkilövahinko-onnettomuutta eikä yhtään liikennekuolemaa)
- luoda toimiva liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmä
- liikenneosaamisen lisääminen kaikissa ikäryhmissä

Edellisten pohjalta tässä suunnitelmassa ja lähivuosien liikenneturvallisuustyössä keskitytään erityisesti:

- kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen, erityisesti koulureittien (kevyen liikenteen onnettomuuksien määrän ja vakavuuden pienentäminen)
- moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksien vähentäminen, keskitytään hirvi-, risteys- ja yksittäisonnettomuuksien määrien vähentämiseen
- ajonopeuksien alentaminen ydinkeskusta- ja haja-asutusalueella
- turvavälineiden käyttöasteiden nostaminen
- nuorison ajokäyttäytymiseen vaikuttaminen
- liikennesääntöjen kunnioittamisen parantaminen

LIIKENNEKASVATUS OSANA LIIKENNETURVALLISUUS- TYÖTÄ

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat liikenneympäristö, liikennevälineet, olosuhteet ja keskeisimpänä tekijänä ihmiset eli tienkäyttäjät. Liikennekasvatuksella voidaan ratkaisevasti vaikuttaa liikenneturvallisuuden kehitykseen, vaikka kasvatuksen yksittäistä vaikutusta on vaikeahko mitata.

Liikennekasvatuksella pyritään koulutuksen, valistuksen ja tiedotuksen keinoilla lisäämään jokaisen tienkäyttäjän liikennetietoutta ja vaikuttamaan heidän asenteisiinsa. Liikennekasvatus on pitkäjänteistä yhteistyötä, joka alkaa kotoa. Kuten muunkin kasvatuksen osalta vanhemmat ovat tärkein ja vaikuttavin osatekijä myös liikennekasvatuksessa. Heidän ohjeensa ja esimerkkinsä luovat vahvan perustan, johon muiden tukijoiden on hyvä antaa oma osansa. Asenteet liikennekäyttäytymiseen luodaan kotona.

Lasten- ja äitiysneuvolan henkilökunta on ensimmäinen ammattiryhmä, joka opastaa ja neuvoo lapsia sekä vanhempia. Liikennekasvatus jatkuu kerhoissa, päivähoitossa ja koulussa, jotka olivatkin liikenneturvallisuuskyselyn perusteella tärkeimpiä liikennekasvatusta antavia tahoja kunnassa.

Nuoriso saadaan ohjatun liikennekasvatuksen piiriin peruskoulun yläasteen, keskiasteen koulujen ja vapaaehtois-järjestöjen kerhotoiminnan kautta.

Aikuisväestölle liikenneturvallisuusnäkökohtia voidaan tuoda esille pääasiassa eri tiedotusvälineiden, katsastustoimipaikkojen, poliisin, Liikenneturvan sekä vakuutusyhtiöiden toimesta. Toki aikuisväestön liikennekasvatuksessa on keskeistä pyrkiä vaikuttamaan heidän käyttäytymiseensä myös heidän lapsilleen suunnatun valistuksen kautta. Suunnitelman mukaista koulutus-, valistus- ja tiedotustoimintaa kohdistetaan kaikille, vaikka työ painottuukin eniten lasten ja nuorten pariin.

Kuntakohtainen liikenneturvallisuussuunnitelma on parhaimmillaan virikkeenä suunnitella kylän, koulun, perheen ja yksilön omaa turvallista tapaa liikkua liikenteessä.

VUOSITEEMAT

Vuositeemoilla tarkoitetaan aiheita, joihin panostetaan erityisesti kyseisen vuoden aikana. Teemojen ympärille rakennetaan hallintokuntien väliset yhteiset tapahtumat sekä liikenneturvallisuudesta tiedottaminen. Vuositeemojen ympärille voidaan rakentaa myös muuta kuin suunnitelmassa esitettyä liikennekasvatustyötä.

VUOSITEEMA 2004

Liikenneturvallisuustyön organisointi

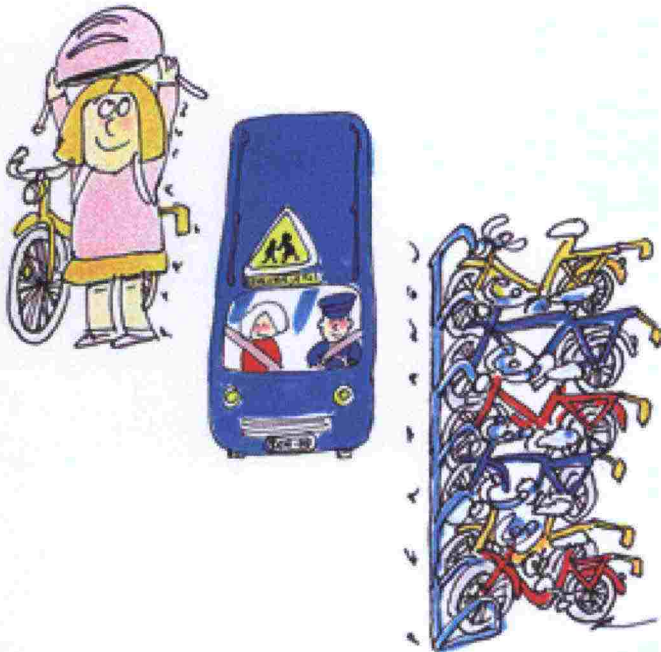
Vuoden 2004 aikana valmistuvat kiuruvedelle liikenneturvallisuussuunnitelma ja liikennekasvatussuunnitelma. Näiden suunnitelmien tehokas toteutus edelleen työn organisointia, hyvää tiedottamista ja seurantaa.

Teema sisältää suunnitelmien laatimisen ohella työn organisoimisen seurantaryhmässä ja työtä tekevissä hallintokunnissa ja tämän organisoimisen vahvistamisen luottamuselimissä. Työn organisoimisvaiheessa on tärkeää tiedottaa hyvin laadittavista suunnitelmista, jotta kuntalaiset voidaan ottaa mukaan työhön. Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus on tärkeä osa tätä työn organisoimista.

VUOSITEEMA 2005

Turvavälineet

Turvavälineiden käyttö on jokaista ikäluokkaa koskeva teema. Tehdyn laskennan mukaan turvavälineiden käyttö on ollut varsin vähäistä ja vuoden aikana olisikin syytä tiedotuksella, valistuksella, kampanjoilla ja kilpailuilla pyrkiä lisäämään eri ikäryhmien turvavälineiden käyttöä. Vuoden aikana on myös syytä laskennoin tarkastella turvavälineiden käyttöä sekä tiedottaa näistä tuloksista.



VUOSITEEMA 2006

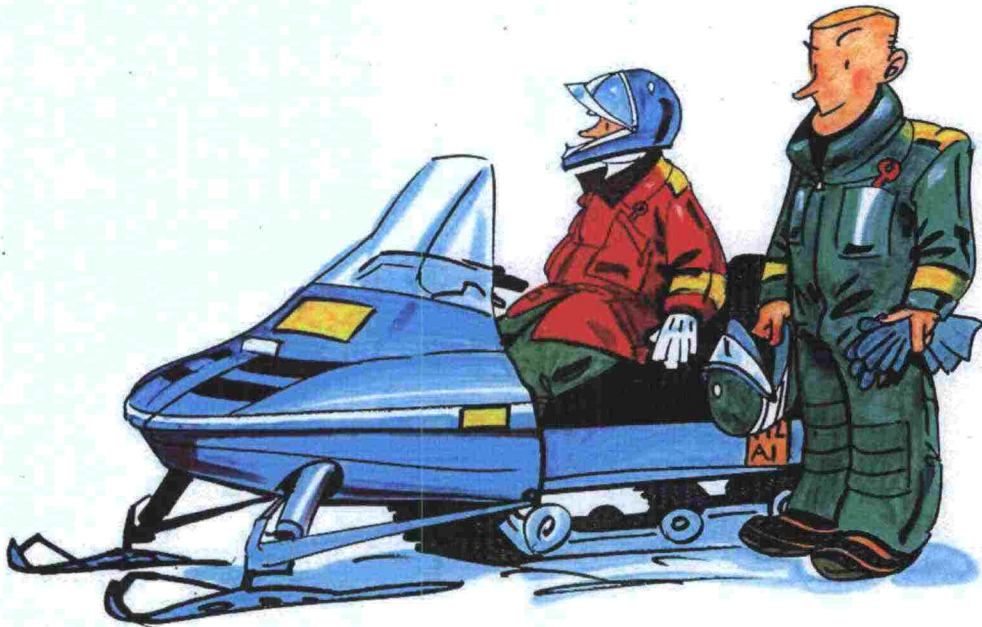
Ajonopeudet

Ajonopeudet –teemalla kiinnitetään huomiota muuttuneisiin nopeusrajoituksiin sekä alueisiin, joissa ajetaan ylinopeuksia. Vuoden aikana on tiedottamalla ja kouluttamalla perustella miksi ajonopeuksia tulee alentaa. Ajonopeuksien alentaminen parantaa liikenneturvallisuutta kaikissa ikäryhmissä ja sen takia aiheeseen tulee puuttua kaikkien ikäryhmien liikenneturvallisuustyössä. Ajonopeuksien alentaminen korostuu erityisesti taajamaympäristössä, sillä suurimmat hyödyt saavutetaan nopeuden alentuessa 60 kilometristä 40 kilometriin tunnissa.

VUOSITEEMA 2007

Talviliikenne

Kiuruvedellä on sattunut talvikelillä selvästi keskimääräistä enemmän liikenneonnettomuuksia. Talviliikenteen erityispiirteisiin onkin syytä keskittyä oman vuositeeman puitteissa. Sisältönä vuoden liikenneturvallisuustyölle voivat olla esimerkiksi renkaiden kunto, näkeminen autosta, liukkaus teillä ja kaduilla ja valojen käyttö. Talviliikenteeseen liittyy myös nopeasti kasvava moottorikelkkailu, johon vuoden aikana on syytä kiinnittää erityistä huomiota.



TULEVIEN VUOSIEN TEEMAT

Liikenneturvallisuustyön teemoista tulevina vuosina päättää liikenneturvallisuusryhmä edellisen vuoden aikana. Teemat valitaan liikenneturvallisuustilanteen mukaan huomioiden mahdollisesti sidosryhmien työn teemat. Työn aikana nousivat esiin seuraavat teemat, joita voidaan tulevien vuosien aikana käyttää:

- Kesäajan liikenne
- Kevyt liikenne
- Erityisryhmien huomioiminen liikenteessä
- Oman ajovalmiuden huomioiminen

TOIMINTASUUNNITELMA

Toimintasuunnitelmassa kuvataan ne liikenneturvallisuustoimet, joita eri organisaatioissa tehdään säännöllisesti.

Organisaatioissa tulee kartoittaa vuosittain henkilökunnan koulutustarpeet ja järjestää liikenneturvallisuuskoulutusta sitä tarvitseville. Käytettävissä oleva materiaali tulee myös tarkistaa säännöllisesti. Toimintasuunnitelman mukaisissa toimissa luontevia yhteistyökumppaneita ovat mm. Liikenneturva ja Poliisi.

Neuvolat

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Henkilökunta	√ Henkilöstölle tiedotetaan paikkakunnan liikenneturvallisuuden ongelmista (kyselyn tulokset) infotilaisuudella ja lehdistötiedotteella	KVT-ryhmä
Lastaan odottavien perhe	√ Perheen kanssa keskustellaan neuvolakäyntien yhteydessä liikenneturvallisuusasioista	Neuvola ja vanhemmat
0-1 vuotiaat sekä perhe	√ Perheen kanssa keskustellaan lasten turvallisesta kuljettamisesta. Tarjotaan mahdollisuus vuokrata neuvolasta turvaistuin.	Neuvola ja vanhemmat
1-6 vuotiaat sekä perhe	√ Lasta opastetaan ulkona liikkuesssa ja leikkiessä liikenneturvallisuusasioissa √ Liikennepuistovierailut √ Liikenneturvallisuustapahtuman järjestäminen vuosittain yhteistyössä √ Opastetaan ja neuvotaan lasta kuvien, leikkien ja liikenneturvallisuustapahtuman avulla	Päivähoito Neuvola Vanhemmat Poliisi yhteistyökumppanit

Päivähoito

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Lapset	<ul style="list-style-type: none"> √ Liikenteeseen liittyvä kirjallisuus √ Aiheeseen liittyvät pelit ja askartelut √ Liikenneleikit √ Kävelyretket päivähoitopaikan lähiympäristöön √ Opetellaan keskeisimmät liikennemerkit ja liikennesäännöt √ Opetellaan heijastimen, turvavöiden, pyöräilykypärän käyttöä √ Poliisin vierailut päiväkodeissa 	Päivähoidon henkilökunta, Liikenneturva ja poliisi
Hoitolapsien vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> √ Vanhempainillat tai infotilaisuudet liikenneturvallisuudesta √ Vanhempainvarit √ Esitteet ja materiaalit perheille √ Aikuisten oman esimerkin korostaminen 	Päivähoidon henkilökunta, Liikenneturva ja poliisi
Henkilökunta	<ul style="list-style-type: none"> √ Henkilökunnan tietämyksen lisääminen ja motivointi (liikenneturvallisuuuskoulutus henkilökunnalle) √ Henkilökunnan oma esimerkkikäyttäytyminen √ Asianmukainen uusi materiaali käyttöön 	Liikenneturva, päivähoitoyhteistyöhenkilökunta

Kouluikäiset, perusopetuksen luokat e-6

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Ala-asteet Vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Opetellaan jalankulkua liikenteessä ✓ Oppitunneilla opetellaan teoriaa ✓ Käytännön harjoituksia liikkumisesta ohjautusti kirkonkylällä tai koulun läheisyydessä ja heijastimen sekä lampun käytöstä ✓ Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen <p>Vuorovuosina teeman "koulukuljetukset" kanssa</p>	<p>Opettajat Poliisi Liikenneturva Vanhemmat</p>
Ala-asteet Vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Polkupyöräkortin suorittaminen ✓ Oppitunneilla teoriaa ✓ Käytännön harjoituksia tarkoitusta varten rakennetulla harjoitteluradalla ✓ polkupyöräretki ✓ kypärän käyttö ✓ polkupyörän huolto ja "katsastus" ✓ Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen ✓ Vanhempainiltoja <p>Keväisin pyöräilykauden alkaessa</p>	<p>Opettajat Poliisi Liikenneturva Vanhemmat</p>
Koululaiset Vanhemmat Koulukuljetuksien kuljettajat ja muu julkinen liikenne	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oppitunneilla teoriaopetusta ✓ oikean matkustustavan opettelu (turvavyö, istuminen ...) ✓ oikean pysäkillä odottamisen ja autosta poistumisen opettelu ✓ matkustajien lukumäärä ✓ Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen ✓ Koulutusta kuljettajille (tilanne-nopeudet, koulujen pihalla ajo, turvavyö...) <p>Vuorovuosina teeman "jalankulkijana liikenteessä" kanssa</p>	<p>Opettajat Poliisi Liikenneturva Vanhemmat</p>

Kouluikäiset, perusopetuksen luokat 7-9

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Mopoilu ja moottoripyöräily oppilaille ja vanhemmille	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oppitunneilla opetellaan teoriaa ✓ Käytännön harjoituksia siitä missä saa ajaa ✓ nopeusrajoitusten opettelu ✓ pyörän kunnosta huolehtiminen (valot, jarrut, äänet, renkaat) ✓ kypärän käyttö ✓ muun liikenteen huomiointi ✓ Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen <p>Syksyllä koulujen alettua</p>	<p>Opettajat Poliisi Liikenneturva Vanhemmat</p>
Moottorikelkkailu ja traktorilla ajo oppilaille ja vanhemmille	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oppitunneilla opetellaan teoriaa ✓ Käytännön harjoituksia ajoreiteistä ja ajonopeuksista ✓ kelkan/traktorin hallinnan opettelu ✓ varovaisuus ✓ kelkan/traktorin kunnosta huolehtiminen (valot, jarrut, äänet ...) ✓ kypärä pakollinen kelkkaillessa ✓ Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen <p>Keväisin pyöräilykauden alkaessa</p>	<p>Opettajat Poliisi Liikenneturva Vanhemmat Moottorikelkka-kerho</p>

Nuoriso

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Pyöräilijät (yli 13v.)	Tapahtumapäivä, jonka aiheita ovat √ Kypärän tekeminen tutuksi √ Liikennesääntöjen kertaaminen	Nuorisotoimi, Autokoulu, Motokööri, Liikenneturva ja poliisi
Kevytmoottori-pyöräkortin juuri saaneet	Tapahtumapäivä, jonka aiheita ovat √ Taitoajon opettelu √ Liikennesääntöjen kertaus √ Moottoripyörän hallinta	Nuorisotoimi, Autokoulu, Motokööri, Liikenneturva ja poliisi
Ajokortin juuri saaneet	Tapahtumapäivä, jonka aiheita ovat √ Liikennesääntöjen kertaaminen √ Korttelirallista huomauttaminen √ Toisten kunnioittaminen liikenteessä	Nuorisotoimi, Autokoulu, Liikenneturva ja poliisi

Työikäiset

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Työikäiset	<ul style="list-style-type: none"> √ Keskustelut terveystarkastuksessa aiheina mm. -työkunnan ylläpitäminen, työn tauottaminen, alkoholi ja lepo √ Näkökyvystä ja kuulosta huolehtiminen keinoina Keskustelut ja tutkiminen terveystarkastuksessa, sekä tarvittaessa ohjaus eteenpäin √ Liikenneturvallisuusasenteisiin vaikuttaminen pitämällä esillä aiheeseen liittyviä julkiteita terveystarkastuksen odotusaulassa 	Työterveyshuolto
Työikäiset pyöräilijät (työmatkat, harrastus)	<ul style="list-style-type: none"> √ Kypärän käytön lisääminen keinona keskustelut terveystarkastuksessa 	Työterveyshuolto
Työikäiset rullaluistelijat (työik. harrastajat)	<ul style="list-style-type: none"> √ Kypärän ja muiden suojainten käytön lisääminen keinona keskustelut terveystarkastuksessa 	Työterveyshuolto
Jalankulkijat (työmatkat, harrastus)	<ul style="list-style-type: none"> √ Heijastimen käytön lisääminen 	Työterveyshuolto
maatalousyrittäjät koneurakoitsijat	<ul style="list-style-type: none"> √ Koneiden kunnosta huolehtiminen (lamput, huomiomerkit, renkaat, muistutus renkaiden puhdistamisesta yleiselle kulkuväylälle siirryttäessä) keinoina tilakäynnillä, työpaikkakäynnillä asian huomioiminen, työpaikka-raportti 	Työterveyshuolto
Ammattiautoilijat	<ul style="list-style-type: none"> √ Ammattiautoilijoille työterveyshuollossa neuvontaa aiheina ajoneuvon ja kuljettajan ajokunto sekä ajoajat 	Työterveyshuolto

lääkkäät

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Ikäihmiset	√ läkkäiden liikkumisongelmien ja vaarapaikkojen tunnistaminen ja tiedottaminen keinoina Kevyen liikenteen reittien kunnossapito, riittävät levähdyspaikat, hiekoitus ja liikennevalojen ajoittaminen ikäihmisille sopivaksi	Tekninen palvelukeskus ja kiinteistöjen omistajat
	√ Liikenneosaamisen ylläpitäminen keinoina esim. teemapäivät, ikäihmisille suunnattu autoilukurssi, ajosyynirata ja Koulutus- ja tiedostustilaisuudet ikäihmisten autoilusta (liikennesääntöjen kertaaminen, informaatiota reaktioajasta jne).	Poikkihallinnollinen toteutus, Liikenneturva, Poliisi
	√ Liikkumisturvallisuuden lisääminen keinona apuvälineiden valinta (sopiva, turvallinen, käytön opastus).	Perusturva (osastoilta kotiuttavat tahot, kuntoutus, kotihoidon henkilöstö, neuvo la jne).
	√ Liikkumisen turvavälineiden käytön lisääminen keinoina esittely- ja infotilaisuudet (Esillä kenkien liukuesteitä, pyöräilykypäriä, erilaisia heijastimia ja heijastinliivit ym)	Poikkihallinnollinen toteutus, poliisi ja yritykset
	√ Turvallinen liikkuminen vesillä keinoina keskustelut asiakaskäynneillä, lisäksi teematilaisuudet, joissa aihe esillä (veneilyliivit, naskalit ym)	Perusturva ja yhteistyökumppanit
	√ Henkilökunnan liikenneturvallisuuustietämyksen lisääminen kouluttamalla	Liikenneturva ja perusturva
	√ Lääkkeiden haittavaikutuksista tiedottaminen	Apteekit ja perusturva
	√ Palveluliikenteen hyödyntäminen tehokkaammalla tiedotuksella	Perusturva ja logistikko

SUUNNITELMAN SEURANTA

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallinnon aloja kunnassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua pyydetään lausunnot eri lautakunnista ja tarvittaessa muilta tahoilta. Lausunnot käsitellään päättävissä elimissä. Kaupunginhallitus hyväksyy liikennekasvatussuunnitelman ja nimeää seurantaryhmän.

Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Seurantaryhmän 1. kokouksen koollekutsujana toimii suunnittelutyöryhmän puheenjohtaja Ari Ruotsalainen. Eri organisaatioiden vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuoden aikana tehdystä liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuusryhmä raportoi vuosittain tehdystä liikennekasvatustyöstä lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä kutsuu sidosryhmien ja yhteistyötahojen edustajia kokouksiin.

Seurannalla varmistetaan laaditun toimintasuunnitelman toteutuminen ja suunnitelman päivittäminen vuosittain. Seurannan avulla arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta, vahvistetaan liikenneturvallisuustyön asemaa ja sitoutetaan eri tahoja liikenneturvallisuustyöhön.

ESITYS LIKENNETURVALLISUUSRYHMÄKSI

Kiuruvedellä toimi suunnittelun aikana kaksi suunnitteluryhmää. Toinen ryhmä oli laatimassa liikenneympäristön parantamissuunnitelmaan ja toinen ryhmä liikennekasvatussuunnitelmaa. Tulevaisuudessa on tarkoituksenmukaisinta seurata liikenneturvallisuustyötä yhden ryhmän toimesta. Tuohon ryhmään esitetään kuuluvan seuraavat henkilöt:

Kiuruveden kaupunki

- tekninen palvelukeskus
- palvelukeskuksen tai liikenne-vastuualueen johtaja
- liikenneväylien ylläpidosta vastaava
- opetus- ja sivistyspalvelukeskus
 - perusopetuksen edustaja
 - nuorisotoimen edustaja
- perusturvapalvelukeskus
 - lasten päivähoidon edustaja
 - vanhustyön ja erityisryhmien edustaja
- yleispalvelukeskus
 - joukko- ja palveluliikenteen koordinoinnista vastaava

Yhteistyötahot

- ◆ Tiehallinnon tiemestari
- ◆ Poliisin edustaja
- ◆ Liikenneturvan edustaja

YHTEYSTIEDOT

Kiuruveden kaupunki

		Puhelin	Sähköposti
Ari Ruotsalainen	Tekniset palvelut	017-2729 671	ari.ruotsalainen@kiuruvesi.fi
Arto Karoluoto	Tekniset palvelut	017-2729 661	arto.karoluoto@kiuruvesi.fi
Mirja Nuutinen	Tekniset palvelut	017-2729 674	mirja.nuutinen@kiuruvesi.fi
Kalevi Lindroth	Tekniset palvelut	017-2729 683	kalevi.lindroth@kiuruvesi.fi
Eeva Peltola	Perusturvapalvelut	017-2729 347	eeva.peltola@kiuruvesi.fi
Urpo Tupprainen	Sivistyspalvelut	017-2729 151	urpo.tupprainen@kiuruvesi.fi
Anne Rytönen	Sivistyspalvelut	017-2729 762	anne.rytonen@kiuruvesi.fi
Erkki Heinonen	Yleispalvelut	017-2729 041	erkki.heinonen@kiuruvesi.fi
Susanne Hämäläinen	Perusturvapalvelut	017-2729 463	susanne.hamalainen@kiuruvesi.fi
Marja-Leena Piippo	Perusturvapalvelut	017-2729 507	marjaleena.piippo@kiuruvesi.fi
Tapio Knuutinen	Yleispalvelut	017-2729 083	tapio.knuutinen@kiuruvesi.fi

Liikenneturva

	Puhelin	Sähköposti
Tuula Taskinen	017-5800 282	tuula.taskinen@liikenneturva.fi

Tiehallinto, Savo-Karjalan tiepiiri

	Puhelin	Sähköposti
Kyllikki Komulainen	020 422	kyllikki.komulainen@tiehallinto.fi
Mika Savolainen	020 422	mika.savolainen@tiehallinto.fi
Kalevi Lipponen	020 422	kalevi.lipponen@tiehallinto.fi

Poliisi

	Puhelin	Sähköposti
Arto Elomaa	050-5474 919	arto.elomaa@poliisi.ylasavo.fi

Tiedotusvälineet

	Puhelin	Sähköposti
Kiuruvesi lehti	017-770 7721	kiuruvesi.lehti@kiuruvesi-lehti.fi
Isalmen sanomat	017-83 511	etunimi.sukunimi@iisalmensanomat.fi
Radio Salminen	017-821 9111	radiosalminen@radiosalminen.fi
Radio Savo	017-247 111	radiosavo@yle.fi

MATERIAALIT / AINEISTO

Liikennekasvatusta antaville on olemassa useita materiaalilähteitä. Lähteistä saa materiaalia koulutusta ja valistusta varten, tietoa saatavilla olevista materiaalipaketeista sekä liikenneturvallisuusaiheisesta koulutuksesta. Tärkein linkki on Liikenneturvan kotisivu, jonka kautta löytää kootusti kaikki liikenneturvallisuusaiheiset sivustot.

Liikenneturva

www.liikenneturva.fi
(materiaalia, koulutustietoa, yleistä liikenneturvallisuustietoa, tilastoja, linkkilista)

Ajoneuvohallintokeskus

www.ake.fi
(liikennepelejä ja -testejä, yleistä liikennetietoa, tilastoja)

Tiehallinto

www.tiehallinto.fi/liikenneturvallisuus/
(yleistä liikenneturvallisuustietoa)

Liikenne- ja viestintäministeriö

www.mintc.fi
(valtion toimet liikenneturvallisuuden parantamiseksi, lainsäädäntö)

Poliisi

www.poliisi.fi
(kampanjamateriaalia liikenneturvallisuuden parantamiseksi)

Lääninhallitus

www.laanhallitus.fi/ita
(mm. läänin liikenneturvallisuussuunnitelma)

Liikennevakuutuskeskus

www.vakes.fi/lvk/
(tietoa liikennevahingoista ja niiden korvaamisesta)

Meripelastusseura

www.meripelastus.fi
(tietoa veneilyturvallisuuskoulutuksesta ja kursseista)

Suomen liikennevalistus ry

www.liikennevalistus.fi
(tietoa liikennevalistusmateriaalista)

