



Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2013

Juupajoki, Mänttä-Vilppula, Orivesi, Ruovesi, Virrat

MIKKO LAUTALA | JUHA HELTIMO



Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2013

Juupajoki, Mänttä-Vilppula, Orivesi, Ruovesi, Virrat

MIKKO LAUTALA
JUHA HELTIMO

RAPORTEJA 113 | 2013

**YLÄ-PIRKANMAAN KESTÄVÄN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA 2013
JUUPAJOKI, MÄNTTÄ-VILPPULA, ORIVESI, RUOVESI, VIRRAT**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy

Kuvat: Linea Konsultit Oy

Kartat: Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12, © Karttakeskus, L4356, Väestötieto © Tilastokeskus 6/2013

Painopaikka: Kopijyvä Oy

ISBN 978-952-257-909-6 (painettu)

ISBN 978-952-257-910-2 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-910-2

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

Esipuhe

Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty toimenpiteet Juupajoen, Mänttä-Vilppulan, Oriveden, Ruoveden ja Virtain liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää monipuolisen katsauksen seudun liikenneturvallisuuden nykytilanteeseen, laaja-alaisen toimenpideohjelman liikenneturvallisuusongelmien parantamiseksi sekä suuntaviivat kuntien liikenneturvallisuustyön aktivoimiseksi.

Suunnitelmaan on kirjattu visio, joka toisaalta tähtää liikenneonnettomuuksien määrän merkittävään vähentämiseen, toisaalta nykyistä kestävämpiin liikkumisvalintoihin ja arkiliikunnan määrän lisäämiseen. Tavoitteet kytkeytyvät toisiinsa, sillä kestäviä kulkumuotoja – kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä – edistäen parannetaan myös liikkumisympäristöjen turvallisuutta.

Tavoitteiden saavuttamiseksi suunnitelmassa esitetään laaja joukko toimenpiteitä ja toimintavinkkejä, joiden toteuttamiseksi tarvitaan niin julkisen, yksityisen kuin kolmannen sektorin toimijoiden yhteistyötä. Suunnitelma sisältää toimenpide-ehdotuksia mm. liikennekasvatusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa ja eri toimijoiden välistä yhteistyötä koskien. Suunnitelma aikajänne ulottuu vuoteen 2020.

Liikenneturvallisuuden parantaminen ja arkiliikunnan edistäminen ovat kustannustehokasta toimintaa. Liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen säästää inhimilliseltä kärsimykseltä ja tuo yhteiskunnalle kaivattuja kustannussäästöjä: liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain seudulle noin 25 miljoonan euron kustannukset, joista kuntien osuus on noin 4–5 miljoonaa euroa.

Liikenneturvallisuussuunnitelman laadinta käynnistyi joulukuussa 2012 ja sen laatiminen on ollut laajan yhteistyön tulos. Suunnitelman aika tehtiin mm. laaja asukas- ja koulukysely, joihin kumpaankin tuli poikkeuksellisen paljon vastauksia. Suunnitelman laadintaan on osallistunut kunnan eri toimialojen edustajia sekä liikenteen asiantuntijoita. Työn ohjausryhmätyöskentelyssä ovat olleet mukana:

Harri Vitikka	Pirkanmaan ELY-keskus
Suvi Vainio	Pirkanmaan ELY-keskus (alkaen 1.8.2013)
Raija Kreutzer	Pirkanmaan ELY-keskus
Heikki Toivonen	Pirkanmaan ELY-keskus
Pekka Maasilta	Juupajoen kunta
Erkki Viitanen	Mänttä-Vilppulan kaupunki
Antti Jortikka	Oriveden kaupunki
Harri Apell	Ruoveden kunta
Satu Hyötylä	Virtain kaupunki (1.7.2013 asti)
Reijo Kallio	Virtain kaupunki (1.7.2013 alkaen)
Markku Leppänen	Pirkanmaan poliisilaitos
Matti Joki	Liikenneturva
Marko Nieminen	Liikenneturva (Pirkanmaan ELY-keskus 1.5.2013 asti)

Työn laatimisesta ovat vastanneet Mikko Lautala Linea Konsultit Oy:stä ja Juha Heltimo Strafica Oy:stä. Ohjausryhmätyöskentelyn ohella työn aikana on haastateltu laajasti eri hallintokuntien edustajia kunnista. Haastatteluilla on ollut ratkaiseva rooli etenkin liikennekasvatukseen liittyvien linjausten ja toimenpidesuositusten viimeistelyssä.

Sisältö

Esipuhe	3
1. Johdanto	8
2. Yhteinen vastuu, yhteiset hyödyt – monta toimijaa	9
2.1 Asenteet ja liikenneympäristö kulkevat käsi kädessä	9
2.2 Pienet onnettomuudet – isot kustannukset, pienet toimenpiteet – isot hyödyt	10
2.3 Laaja joukko toimijoita	11
2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila Ylä-Pirkanmaan kunnissa	14
3. Liikenneturvallisuustilanne Ylä-Pirkanmaalla	17
3.1 Suunnittelualan yleiskuvaus	17
3.2 Liikenneonnettomuudet	19
3.3 Asukkaiden ja koululaisten kokema turvallisuus	26
4. Tavoitteet	41
4.1 Visio ja tavoitteet	41
4.2 Pitkän aikavälin linjaukset ja lähivuosien painopistealueet	43
5. Toimenpiteet	44
A. Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi	44
B. Kuntapäätäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön	47
C. Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä	48
D. Viisasta liikkumista pienestä pitäen	50
E. Kuljettajien ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin	54
F. Ajonopeudet turvalliselle tasolle	56
G. Turvallisesti tien yli	59
H. Riskiliittymien ja onnettomuuskasauksen määrän vähentäminen	60
6. Seuranta ja vaikutukset	61
6.1 Vaikutusten arviointi	61
6.2 Suunnitelman seuranta	64
Liitteet	66

Liite 1. Kuntakortit

Liite 2. Esimerkkejä liikennekasvatustyöstä eri ikäryhmien parissa (ikäryhmäkortit)

Liite 3. Nykyiset taajamien nopeusrajoitukset, nopeusrajoitusten muutosesitykset ja nykyiset kevyen liikenteen väylät kunnittain

Liite 4. Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkona ja karttoina

1. Johdanto

Kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on kunnan, ELY-keskuksen, Liikenneturvan ja sidosryhmien merkittävin työkalu valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamiseksi kuntatasolle. Suunnitelma monipuolisine toimenpide-esityksineen toimii oivallisena työkalupakkina paikallisen liikenneturvallisuustyön koordinoinnissa ja toteuttamisessa. Tässä suunnitelmassa luodaan suuntaviivat kuntien tulevien vuosien monipuolisen liikenneturvallisuustyön tueksi.

Ylä-Pirkanmaan edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 2007, minkä jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelmien rakenteessa on tapahtunut merkittävä murros. Nykyisin liikenneturvallisuussuunnitelmissa käsitellään entistä voimakkaammin kaikkia liikennemuotoja huomioiden ihmisten arki liikumisen valinnat ja niihin vaikuttavat tekijät. Painopiste on voimakkaasti kestävien liikkumismuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – tukemisessa. Tavoitteena on, että kaikilla liikkujilla on edellytykset, osaaminen ja motivaatio tehdä vastuullisia ja turvallisuuteen tähtäviä liikkumisvalintoja. Suunnitelman tavoitteena on minimoida liikennekuolemat sekä vähentää merkittävästi liikenteessä loukkaantuneiden määrää. Liikenneturvallisuustavoitteiden rinnalle on nostettu tavoite edistää nykyistä kestävämpää liikkumista, jolla monien hyvinvointi- ja ympäristövaikutusten ohella on myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuskehitykseen.

Tämän suunnitelman alussa on esitetty johdatus liikenneturvallisuustyön sisältöön, seudun onnettomuuskustannuksiin, toimenpiteiden hyötyihin sekä avainosapuoliin ongelmien ratkaisemiseksi (luku 2). Seudun liikenneturvallisuustilannetta kuvataan tapahtuneiden onnettomuuksien analyysin kautta sekä tekemällä johtopäätöksiä suunnitelman aikana laaditun laajan asukas- ja koululaiskyselyn tuloksista (luku 3). Nykytilan analyysien pohjalta sekä valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset huomioiden seudun liikenneturvallisuustyölle on asetettu visio, onnettomuuksien vähenemätavoite, pitkän aikavälin linjaukset sekä lähi-vuosien painopistealueet (luku 4). Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on yhdessä kuntien, ELY-keskuksen ja sidosryhmien kanssa kohdistettu valittuihin painopistealueisiin (luku 5). Toimenpide-ehdotuksia on esitetty mm. liikennekasvatusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa ja eri toimijoiden välistä yhteistyötä koskien. Liikennekasvatukseen liittyvissä toimenpiteissä pääpaino on osamisen kehittämisessä, tietoisuuden lisäämisessä, liikennekasvatuksen rutiinien kehittämisessä sekä liikenneturvallisuustyön elvyttämisessä kunnan eri toimialoilla. Liikenneympäristön turvallisuutta parantavien toimenpiteiden pääpaino on pienehköissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä. Suunnitelman toteuttamista ja vaikutuksia tullaan seuraamaan laaditun seurantamittariston avulla (luku 6).

Viisas liikkuminen: pieniä tekoja – suuria vaikutuksia!

Liikkuminen paikasta toiseen kuuluu normaaliin arkielämään ja eripituisia matkoja kertyy päivässä useita: kuljemme kouluun, töihin, kauppaan, kaverin luokse ja harrastuksiin. Vuoden aikana teemme keskimäärin tuhat matkaa, joten ei ole aivan yhdentekevää miten ja millä liikumme. Viisaasti voi liikkua kaikilla kulkutavoilla. Lyhyillä matkoilla on hyvä suosia omin lihasvoimin tapahtuvaa liikkumista eli kävelyä ja pyöräilyä. Pitkillä matkoilla viisas liikkuja suosii ensisijaisesti joukkoliikennettä, joka on paitsi ympäristöystävällistä myös kaikista turvallisista kulkutapa. Myös autolla, mopolla tai moottoripyörällä liikkuva voi tehdä fiksuja valintoja. Huomiota kannattaa kiinnittää esimerkiksi mahdollisuuksiin ketjuttaa matkoja, matkojen ajankohtaan, ajoneuvovalintoihin, ajotapoihin, ajoneuvon kunnossapitoon, liityntä-pysäköinnin hyödyntämiseen ja kimppakyytimahdollisuuksiin. Viisaassa liikkumisessa on enimmäkseen kyse pienistä arjen teoista ja valinnoista. Olennaista on matkojen suunnittelu ja fiksit kulkutavan valinnat sekä tietysti turvalliset liikennesääntöjen mukaiset toimintatavat. Mitä fiksumpia valintamme ovat, sitä terveempiä olemme ja sitä viihtyisämpiä ja turvallisempia ovat asuinympäristömme. Viisas liikkuja hyötyy valinnoistaan myös taloudellisesti. Ison ihmisjoukon pienistäkin muutoksista syntyy iso vaikutus!

2. Yhteinen vastuu, yhteiset hyödyt – monta toimijaa

2.1 Asenteet ja liikenneympäristö kulkevat käsi kädessä

Liikenneonnettomuudet ovat useimmiten monien yhteensattumien muodostamia tapahtumaketjuja, joiden taustalla on liikkujaan itseensä, liikenneympäristöön, ajoneuvoon tai esimerkiksi keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Onnettomuustilastoista tehtyjen tarkempien analyysien kautta tiedetään, että liikkujan oma toiminta tässä monimutkaisessa yhtälössä on hyvin merkittävä. Suurimmassa osassa liikenneonnettomuuksista taustalla on riskikäyttäytymiseen, liikennesääntöjen tuntemukseen tai kuljettajien ajotaitoihin, ajokuntoon tai terveyteen liittyviä tekijöitä.

Tutkijalautakuntien tekemiä havaintoja Suomessa vuonna 2011 tapahtuneista kuolemaan joh- taneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista (VALT vuosiraportti 2011, yht. 255 kuollutta):

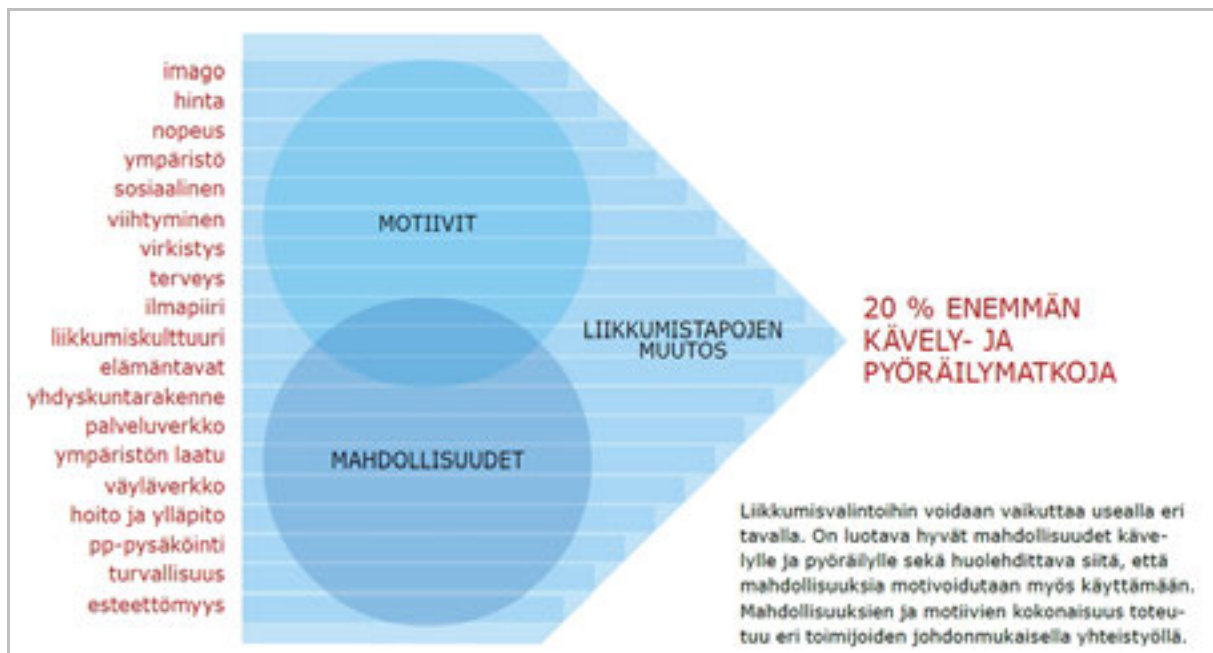
- Alkoholin vaikutuksen alaisena oli 25 % aiheuttajakuljettajista.
- Ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä käytti 10 % aiheuttajakuljettajista, tapausten osuus kasvussa.
- Huumeiden vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljetti 5 % aiheuttajakuljettajista.
- Noin joka kymmenes (11 %) onnettomuus oli itsemurha.
- Vähintään 10 km/h ylinopeutta ajoi 37 % onnettomuuden pääaiheuttajista.
- Ajonopeuteen liittyviä taustariskejä (esim. ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajoneuvoon nähden) oli läsnä lähes joka toisessa onnettomuudessa (45 %).
- Kuljettajan toimintakyvyn muutos (nukahtaminen, sairauskohtaus tai tajunnan menetys) oli välit-
tömänä riskitekijänä onnettomuuksien aiheuttajakuljettajista lähes joka viidennellä (17 %).
- Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä
oli mukana 86 %:ssa onnettomuuksista.
- Turvavyön käyttäminen olisi voinut pelastaa 31 % kuolleista (24 henkilöä).

Edellä olevat poiminnat osoittavat, että liikenneturvallisuusongelmien ratkominen on huomattavasti laa-
jempi kysymys kuin nopeusrajoituksen alentaminen, liittymien ja suojateiden parantaminen tai töyssyjen ja
pyöräteiden rakentaminen, joihin liikenneturvallisuustyö usein yksipuolisesti yhdistetään. Turvalliset liikene-
ympäristön ratkaisut ovat tärkeitä, mutta niiden mahdollisuudet poistaa nykyisiä ongelmia ovat rajalliset.
Liikennejärjestelyiden rinnalle tulisikin nostaa nykyistä vahvemmin kasvatuksellisia ja viestinnällisiä keinoja,
joilla tuetaan, motivoidaan ja kannustetaan ihmisiä eri elämänvaiheissaan tekemään turvallisia ja vastuulli-
sia liikkumisen valintoja. Tätä työtä kutsutaan elinikäiseksi liikennekasvatukseksi. Myös ennaltaehkäisevä
päihdetyö ja muu terveellisten elintapojen edistämiseen liittyvä toiminta on osa liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturvallisuustilanteeseen, liikenneonnettomuuksien määrään, vakavuuteen ja koettuun turvatto-
muuteen, vaikuttavat myös liikennemäärien kehitys ja kulkutapajakauma. Liikennemäärien kasvaessa on-
nettomuuksille altistuminen kasvaa ja pelkästään nykyisen turvallisuustason säilyttämiseksi on tehtävä suuri
määrä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Toisin sanoen liikenteen kasvu kumoaa osan liikenneturvalli-
suutta parantavien toimenpiteiden vaikutuksista. Liikenteen kasvun turvallisuusvaikutukset riippuvat kuiten-
kin paljon siitä missä ja minkä liikkujaryhmän (ikä ja kulkutavat) osalta liikenne kasvaa, ja miten eri kulk-
muotojen välinen työnjako kehittyy.

Liikenneturvallisuuden parantaminen liikenteen määrään ja kulkumuotojakaumaan vaikuttamalla on
vasta viime vuosina nostettu vahvemmin osaksi liikenneturvallisuustyötä. Liikkumistottumukset ovat liikene-
onnettomuuksien tavoin seurausta monen eri tekijän yhteisvaikutuksesta: yhdyskuntarakenteesta, liikene-
järjestelyistä, talouskehityksestä, veropolitiikasta, asenteista ja elämäntavoista. Liikkumistottumuksiin
vaikuttaminen on näin ollen vähintäänkin yhtä haastava ja poikkihallinnollista yhteistyötä vaativa tehtävä

kuin liikennekäyttäytymisen ongelmien ratkominen; tarvitaan arkiliikkumista tukevaa eheää yhdyskuntarakennetta ja riittävän tiheää palveluverkkoa, turvallisia ja houkuttelevia kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia, laadukkaita joukkoliikennepalveluita sekä motiiveihin vaikuttamista (kuva 1).



Kuva 1. Esimerkki kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kehikosta (lähde: Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2012).

Suurimmalla osalla ihmisistä olisi jo nykytilanteessa mahdollisuus hienosäätää liikkumistottumuksiaan kestävimiksi. Keskeisenä tavoitteena onkin saada ihmiset miettimään kulkutapavalintojaan ja kokeilemaan vaihtoehtoisia liikkumistapoja. Tavoitteena on muuttaa liikkumistapoja erityisesti niiden ihmisten keskuudessa, jotka nykyisin kulkevat suurimman osan matkoistaan henkilöautolla, ja etenkin niissä tilanteissa, joissa kävely, pyöräily tai joukkoliikenne tarjoaa käyttökelpoisen ja toimivan vaihtoehdon. On kuitenkin muistettava, että eri kulkutavat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan niitä käytetään monipuolisesti ja tilanteen mukaan. Tavoitteena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely, pyöräily tai joukkoliikenne ainakin osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta.

2.2 Pienet onnettomuudet – isot kustannukset, pienet toimenpiteet – isot hyödyt

Liikenneturvallisuuden parantaminen tuottaa monia hyötyjä niin yhteiskunnan kuin yksilön näkökulmasta tarkasteltuna. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillisiä kärsimyksiä paitsi niiden uhreille myös heidän lähipiirilleen. Monille liikenneonnettomuudessa saatu vamma aiheuttaa pysyvän invaliditeetin tai muun elinikäisen haitan. Inhimillisen kärsimyksen ohella liikenneonnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle huomattavia taloudellisia kustannuksia, joista kuntien maksettavaksi kohdistuu noin 15–20 %. Onnettomuuksista aiheutuu esimerkiksi seuraavia välittömiä kustannuksia kunnille:

- Palo- ja pelastustoimen menot,
- Terveystenhoitojen menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta,
- Toimeentulotuen tarpeen lisäys uhrien tulonmenetyksen ja menolisäysten takia,
- Sosiaalihuollon menot invalidisoituneille,
- Liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen,
- Kunnan verotulon alentuminen onnettomuusuhrien ansiotulonmenetyksen takia,
- Kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi, jne.

Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan tieliikenneonnettomuuksien laskennalliset yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 493 000 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 950 euroa. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset.

Liikenneonnettomuuksista vuosittain jättimäiset kustannukset Ylä-Pirkanmaan kunnille!

Ylä-Pirkanmaalla tapahtuu keskimäärin 50 henkilövahinkoon johtavaa ja 171 omaisuusvahinkoon johtavaa onnettomuutta vuodessa (keskiarvo 2007–2011). Onnettomuuksien laskennalliset vuositaso onnettomuuskustannukset ovat 25 miljoonaa euroa, joista kuntien osuus on 4–5 miljoonaa euroa (Juupajoki 0,4 M€, Mänttä-Vilppula 0,9 M€, Orivesi 1,6 M€, Ruovesi 0,6 M€, Virrat 0,9 M€).

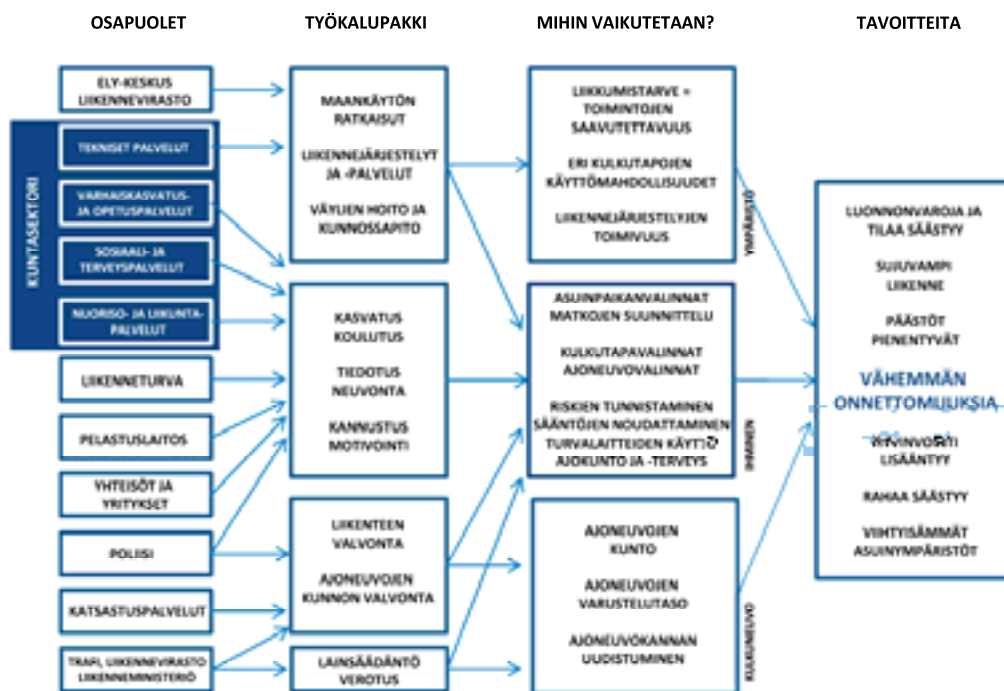
Liikenneonnettomuuksien kuntakohtaisia kustannuksia on tarkasteltu Suomessa myös yksikkökustannuslaskelmia tarkemmalla tasolla. Lohjalla, Mäntsälässä ja Siuntiossa määritettiin kuntien vuoden 2004 tilinpäätöstiedoista neljästä erilaisesta liikenneonnettomuudesta kunnille kohdistuvat onnettomuuskustannukset. Laskelmat suoritettiin yhteneväisesti kussakin kunnassa ja ne perustuvat todellisiin tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Kunnalle kohdistuvat onnettomuustapaukset ja niiden todelliset kustannukset (keskiarvo) olivat (Valmixa Oy 2006):

- Koululaisen (10 v.) vakava loukkaantuminen pyöräilyonnettomuudessa (seurauksena liikuntavamasta johtuva 75 % invaliditeetti) => **224 000 euroa**
- Nuoren kuljettajan (20 v.) kuolema ulosajossa kaiteen läpi taajama-alueella => **139 000 euroa**
- Iäkkään (70 v.) vammautuminen jalankulkijana auton töytäisemänä (seurauksena 60 % invaliditeetti) => **30 000 euroa**
- Nelilapsisen perheen huoltajan (35 v.) kuolema nokkakolarissa => **202 000 euroa.**

Myös arki- ja hyötyliikunnan väheneminen on merkittävä yhteiskunnallinen ja kansantaloudellinen ongelma. Arvioiden mukaan vain noin puolet suomalaisista lapsista ja nuorista ja vielä harvempi aikuinen liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Arkiliikunnan vähäisyyden takia jopa suuri osa organisoidun seuraliikunnan parissa olevista nuorista liikkuu liian vähän. Samalla liikunnasta kokonaan irtisanoutuneen väestön määrä kasvaa kasvamistaan. Ennenaikaisten kuolemien ja yleisen elämänlaadun heikkenemisen ohella kyse on huomattavista taloudellisista kustannuksista. Maailman terveysjärjestö WHO on kehittänyt laskentatyökalun (HEAT, Health Economic Assessment Tool) kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten rahallisen arvon laskemiseen. HEAT-työkalun käyttöä esittelevä opas on myös julkaistu suomeksi. Oppaaseen on koottu Suomea koskevia tietoja sekä esimerkkejä suomalaisista laskentatuloksista. Nykyisillä määrillä pyöräilyn keskimääräinen vuosihyöty Suomessa on 1,2 miljardia euroa ja kävelyn vuosihyöty peräti 3,7 miljardia euroa.

2.3 Laaja joukko toimijoita

Tieliikenteen turvallisuusongelmien ratkominen liikkumistarpeisiin, liikennemääriin, kulkutavan valintoihin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla edellyttää monen eri osapuolen välistä yhteistyötä (kuva 2). Samanaikaisesti tarvitaan niin maankäyttöön, liikenneympäristöön ja kulkuneuvoihin kohdistuvia toimia kuin ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja taitoihin vaikuttamista. Tavoitteisiin on tärkeitä pyrkiä useiden samaan suuntaan vaikuttavien toimenpiteiden kokonaisuutena. Liikenneturvallisuuden vaikuttavien osapuolten joukko koostuu hyvin erilaisista toimijoista, jotka edustavat niin julkista, yksityistä kuin kolmatta sektoria. Julkisen sektorin toimijoilla on ensisijaisesti vastuu siitä, että liikenneympäristöt ja kulkuneuvot ovat turvallisia kaikille liikkujille ja jokaisella liikkujalla on riittävät tiedot ja taidot tehdä fiksua liikkumisen valintoja. Liikenneturvallisuuden keskiössä ovat silti aina liikkujan omat valinnat.



Kuva 2. Liikenneturvallisuustyön osapuolet ja sisältö.

Kunnat – paikallistason avaintoimijoita

Viisaiden liikkumisvalintojen edistäminen kuntalaisten keskuudessa, niin liikenneturvallisuuden, terveyden kuin ympäristön näkökulmasta, ovat merkittävä osa kuntien avaintehtävää eli kunnan asukkaiden hyvinvoinnin edistämistä. Kullakin toimialalla on omat tehtävänsä ja mahdollisuutensa edistää asukkaidensa viisaita liikkumisen valintoja. Myös eri toimialojen yhteistyö on tarpeen ja monen liikkumiseen liittyvän haasteen osalta luontevaa. Tavoitteena on tarjota jokaiselle kuntalaiselle edellytykset, osaaminen ja motivaatio tehdä vastuullisia ja turvallisuuteen tähtäviä liikkumisvalintoja. Yksityisten työnantajien ohella kuntatyöntekijät tarvitaan myös esimerkinnäyttäjiksi viisaan liikkumisen edistämiseksi. Kunnat ovat suuria työnantajia, ja siksi myös kuntatyöntekijöiden liikkumistottumusten muutoksilla on iso vaikutus työmatkojen kulkutapajakaumaan koko maan tasollakin.

Kunnan eri toimialat yhdessä vastaavat liikennekasvatus- ja tiedotustyöstä. Viisaan liikkumisen perusvalmiudet luodaan elinikäisellä liikennekasvatuksella, joka tavoitetilanteessa alkaa jo ennen ihmisen syntymää ja jatkuu katkeamattomana seniori-ikään saakka. Lähtökohdat liikennekasvatustyölle ovat kunnassa hyvät, sillä kunnan palveluiden ja tiedotuskanavien kautta on mahdollista tavoittaa lähes kaikki liikkujaryhmät. Kuntien apuna liikennekasvatustyössä ovat mm. Liikenneturva ja poliisi. Myös aktiivinen yhteistyö paikallisten yritysten ja yhteisöjen kanssa tuo liikenneturvallisuustyöhön laajuutta ja lisäresursseja. Liikenneturvallisuustyössä tyypillisesti mukana olevia sidosryhmiä ovat esimerkiksi liikenneohjaukset, katsastustoimistot, autokoulut, eläkeläisjärjestöt, pyöräilyseurat, muut urheiluseurat, asukas- ja vanhempainyhdistykset.

Kunnan teknisten- ja ympäristöpalvelujen tehtävänä on turvata terveyttä, hyvinvointia ja turvallisuutta edistävä elinympäristö niin kuntalaisille kuin satunnaisille ohikulkijoille. Kunnan kaavoituksen ja palveluiden suunnittelun kautta määrittyy pitkälti se, miten asuminen, peruspalvelut ja muut tärkeät päivittäiset toiminnot sijoittuvat, ja miten turvallisesti ja mielekkäästi liikkuminen eri kulkutavoilla, etenkin kävellen ja pyöräillen, on hoidettavissa. Turvallista ja vastuullista liikkumista tukevat liikenneympäristön ratkaisut ja joukkoliikennepalvelut syntyvät mm. kunnan, ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä.

Liikenneturva – työkaluja ja koulutusta arjen liikenneturvallisuuustyöhön kunnissa

Liikenneturva on tärkein kuntien liikenneturvallisuuustyön apu ja tukija. Liikenneturvan ydintehtävänä on edistää liikenneturvallisuutta tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin sekä tutkimuksella. Liikenneturva pyrkii vaikuttamaan kansalaisten arvoihin, asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen sekä liikenneturvallisuuštietouden ja turvallisuuden arvostuksen parantumiseen yhteiskunnassa. Liikenneturva luo asiantuntijana toiminnallansa edellytyksiä liikenneturvallisuuustyön toteutumiselle kunnissa. Se tarjoaa apua henkilöstön perehdyttämiskoulutuksiin, toimintamalleja ja aineistoja eri-ikäisten ja eri tienkäyttäjryhmien liikennekasvatukseen sekä kouluttajia teematilaisuuksiin (esim. liikenneturvallisuusaiheiset vanhempainillat, nuorille ja vanhemmille suunnatut mopotilaisuudet). Tietoiskujen ja uutiskirjeiden kautta Liikenneturva myös pitää kunnan ajan tasalla valtakunnallisen liikenneturvallisuuustyön tilasta ja sen painotuksista sekä ajankohtaisten tutkimusten tuloksista.

Poliisi – valvontaa, tiedottamista ja liikennekasvatusta

Poliisin tehtäviin liikenneturvallisuuustyössä kuuluvat mm. liikenteen valvonta ja ohjaus, tiedottaminen, ennaltaehkäisevä kasvatus- ja valistustyö päiväkodeissa, kouluissa, oppilaitoksissa ja muissa yhteisöissä, paikallisiin tapahtumiin ja tempauksiin osallistuminen, liikenneonnettomuuksien tutkinta ja tilastointi, liikenneympäristön ongelmista tiedottaminen tienpitäjille sekä lausuntojen antaminen liikenteenohjauspäätöksistä. Liikenteen valvonnalla on liikenneturvallisuuštavoitteiden saavuttamisessa ensiarvoinen merkitys. Liikenteen valvonta ehkäisee liikenneonnettomuuksia ja liikennerikoksia. Valvonnalla tuetaan myös tavallisia kuljettajia, jotta he noudattavat liikenteen sääntöjä arjessaan. Ilman valvontaa sääntöjä noudatetaan heikommin, sillä tienkäyttäjän tulee kokea, että rikkomuksista voi jäädä kiinni. Jo pelkkä poliisin näkeminen liikenteessä valpastuttaa tielläliikkujat.

Liikenteen valvonta kohdennetaan niihin osa-alueisiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä. Pääsääntöisesti valvonta painottuu nopeusvalvontaan, päihteiden käytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin (esim. nuoret autoilijat ja mopoilijat). Poliisivalvonnan keinoja ovat mm. normaali liikkuvan poliisin suorittama jokapäiväinen liikenteen valvonta, ratsiat, automaattinen kamera-valvonta, kameravalvonta-autot sekä eriteemaiset tehoiskut ja kampanjat. Erittäin merkittävä liikennekäyttäytymiseen vaikuttava valvontakeino on myös ennakoiva tiedottaminen valvontaiskuista.

Pelastuslaitos – pelastustoimintaa ja ennaltaehkäisevää riskienhallintaa

Pelastuslaitokset hoitavat pelastustoimen tehtäviä alueellaan ja ovat paikalla myös useimmissa liikenneonnettomuuksissa. Liikenneonnettomuuksien pelastustehtävien, uhrien auttamisen, ohella pelastuslaitoksen perustehtäviin kuuluvat onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen sekä kuntien ja kuntalaisten erilaisissa onnettomuustilanteissa tarvittavien valmiuksien parantaminen. Tavoitteena on, että kaikki alueen ihmiset ja yhteisöt haluavat ja osaavat ottaa liikenneturvallisuusasiat huomioon omassa toiminnassaan, tunnistavat erilaiset vaaran aiheuttajat, osaavat ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja toimia oikein vaara- ja onnettomuustilanteissa sekä tietävät miten varautua poikkeusoloihin. Pelastuslaitoksen osallistuminen asiantuntijana tai kouluttajana erilaisiin kampanjoihin ja tapahtumiin on myös yleistä.

Pirkanmaan ELY-keskus –liikenneturvallisuus keskiössä kaikessa toiminnassa

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa maanteiden hoidosta ja ylläpidosta, kehittämistä sekä osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. ELY-keskus voi vaikuttaa liikenneturvallisuuteen maankäytön suunnittelusta aina tiellä liikkujan olosuhteisiin. Liikenneturvallisuušnäkökulma on keskeinen niin kaavoituksen ohjauksessa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa kuin hankekohtaisessa suunnittelussakin. Liikenneturvallisuus ohjaa myös tiestön päivittäistä hoitoa, tieverkon kuntoa ja investointien valintaa. Tienpidossa painotetaan päivittäisen liikkumisen turvaamista. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien kulkumuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliiken-

teen – käytön edistäminen ovat tärkeä osa Pirkanmaan ELY-keskuksen rahoittamien investointien valintaperusteita.

Pirkanmaan ELY laatii seudullisia ja kunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia yhdessä kuntien kanssa. Liikenneturvallisuussuunnitelmilla ohjelmoidaan pienimpiä turvallisuustoimia; sujateiden liikenneturvallisuuden parantamisia, nopeusrajoitustarkistuksia, näkemäraivauksia jne. Liikenneturvallisuussuunnitelmista myös linjataan kuntien eri toimialoilla tehtävän liikennekasvatus- ja tiedotustyön sisältöä ja esitetään siihen liittyviä jatkotoimenpiteitä. Viime vuosina liikenneturvallisuussuunnitelmiin on sisällytetty myös kestävä liikunnan edistämistoimia.

2.4 Liikenneturvallisuustyön nykytila Ylä-Pirkanmaan kunnissa

Ylä-Pirkanmaan kuntien liikenneturvallisuustyön nykytilaa kartoitettiin työn aikana kuntakohtaisesti järjestetyillä keskustelutilaisuuksilla. Tilaisuuksien tavoitteena oli pureutua siihen, minkälaista liikennekasvatustyötä kunnissa tehdään nykyisin eli miten elinikäisen vauvasta-vaariin-liikennekasvatuksen tavoitteet toteutuvat kuntien palveluissa. Myös yhteistyösioista ja eri toimijoiden tehtävistä käytiin keskustelua ja pohdittiin tulevaisuuden toimintamallia. Haastatteluihin osallistui laajasti kuntien eri toimialojen edustajia, joissakin kunnissa myös päätöksentekijöitä.

Kunnalliset liikenneturvallisuustyöryhmät kaipaavat piristysruiskeen

Ylä-Pirkanmaan seudun kuntiin perustettiin edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laadinnan yhteydessä vuonna 2007 poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusryhmät, joiden tehtäväksi annettiin liikenneturvallisuustyön koordinointi ja edistäminen hallintokunnissa ja sidosryhmissä. Ryhmien kokoonpanot vahvistettiin kunnanhallituksen päätöksillä. Liikenneturvallisuusryhmien ensimmäiset kokoukset pidettiin suunnittelu- ja hankkeen aikana. Näissä kokouksissa työstiin kuntakohtaisia toimintasuunnitelmia ja käynnistettiin liikenneturvallisuustempausten valmistelu.

Haastatteluiden havaintoja liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja tahtotilasta kunnallisesti:

- Vuonna 2007 nimetyt liikenneturvallisuustyöryhmät eivät juuri ole kokoontuneet (joissakin kunnissa kerran heti alkuvaiheessa). Kokousten valmistelu ja koolle kutsuminen on unohtunut muilta kiireiltä tai koettu raskaaksi (kokousten valmistelu vaatii aikaa ja monipuolista näkemystä liikenneturvallisuustyön kokonaisuudesta). Myös henkilövaihdokset ovat hankaloittaneet asiaa.
- Erillinen liikenneturvallisuustyöryhmä koetaan pienissä kunnissa liian raskaaksi malliksi, etenkin kun erilaisia muita ryhmiä on jo useita ("samat henkilöt kaikissa tilaisuuksissa").
- Lisäksi koetaan, että työryhmän rooli liikennehankkeiden edistämässä on vähäinen. Toisaalta liikenneturvallisuustyöryhmien keskeistä roolia (jopa päätehtävää) liikennekasvatustyön aktivoijana ja koordinoijana ei oltu tunnustettu.
- Liikenneturvallisuustyöryhmään perustuvalla mallilla on myös kannattajansa ja heti alkuun hiipunutta toimintaa halutaan herätellä henkiin painokkaammin liikennekasvatuksen näkökulmasta. Erillisen ryhmän kautta toiminnalle koetaan saatavan suurempi painoarvo ja poikkihallinnolliset juttutuokiot koetaan hyödyllisiksi.
- Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanon tulee olla riittävän suppea ja siihen tulee nimetä vain asiasta kiinnostuneita henkilöitä. Työryhmän virallinen nimeäminen mahdollistaa sen, että sille voidaan osoittaa resursseja. Työryhmän muistiot olisi hyvä laittaa tiedoksi keskeisiin lautakuntiin.
- Parissakin kunnassa nousi esille, että jo hyvin laadittu vakioasialistapohja voisi helpottaa kokousten järjestämistä ja riittää johdattelemaan keskustelun oikeisiin asioihin, etenkin liikennekasvatustee- maan. Kaikissa tilaisuuksissa tulisi varata Liikenneturvalle puheenvuoro ajankohtaisista kuulumisista.
- Liikenneturvallisuustyöryhmälle vaihtoehtoiseksi ratkaisuksi esitettiin liikenneturvallisuusasioiden kyt- kemistä osaksi kunnan hyvinvointityötä ja hyvinvointityöryhmän tehtäviä.

Liikennekasvatukseen jatkuvuutta ja kokonaisvaltaisempaa otetta

Edellisen liikenneturvallisuuksuunnitelman aikana kuhunkin kuntaan laadittiin hallintokuntaakohtaiset toimintasuunnitelmat vuosille 2007–2011. Esitetyt keinot olivat moninaisia: mm. liikenneturvallisuuksasioista tiedottaminen, kannustaminen turvavälineiden käyttöön, teemapäivien ja koulutuksen järjestäminen. Osa toimenpiteistä laitettiin vireille jo suunnitelman laadinnan aikana. Toimintasuunnitelmien toteutumaa ei järjestelmällisesti ole seurattu eikä suunnitelmia ole päivitetty (osin toki johtuen siitä, että liikenneturvallisuuksuystöryhmien toimintaa ei ole saatu käyntiin).

Vaikka liikenneturvallisuuksuystötä ei ole kunnissa koordinoitu erillisten ryhmien kautta, on liikenneturvallisuuks kuitenkin tavalla tai toisella, ja joissakin kunnissa jopa esimerkillisen hyvin, esillä eri hallintokuntien normaalissa toiminnassa ja suorassa kanssakäymisessä kuntalaisten suuntaan. Erityisen vahvasti liikenneturvallisuuksasiat ovat esillä päiväkotien ja alakoulujen arjessa ja nuorisotyössä. Myös yksittäisiä tapahtumia ja tempauksia on järjestetty aika ajoin, poliisi käy vierailuilla kouluissa ja Liikenneturvan palveluita ja materiaaleja hyödynnetään. Liikenneturvan palveluja ei tosin tunnettu kaikissa hallintokunnissa.

Esimerkkejä toiminnasta kunnissa (kunnilla paljon yhteistä):

- Päiväkodit ja koulut saavat järjestöiltä (mm. Lions) säännöllisesti huomioliivejä, heijastimia ja kypärälahjoituksia.
- Kouluissa on järjestetty kypärä ja heijastintempauksia, pyöräilyn taitoratoja, liikennepäiviä, jne.
- Poliisi vierailee monessa koulussa kerran vuodessa. Kuntien välillä on tässä kuitenkin isoja eroja. Poliisi on järjestänyt silloin tällöin moporatsioita, sekä tehnyt mm. polkupyörien kunto- /turvallisuuks-tarkistuksia.
- Koululaiskuljettajia on pyydetty valvovaan turvavöitä.
- Liikenneturva on ollut mukana järjestämässä yksittäisiä tempauksia ja tapahtumia sekä käynyt eri tilaisuuksissa mm. kertomassa vanhuksille liikenneturvallisuuksasioista.
- Menossa mukana -hankkeen yhteydessä liikenneonnettomuuksissa vammautuneet nuoret ovat käyneet kouluissa kertomassa omasta tapauksestaan (ainakin Orivesi ja Virrat). Näistä on pidetty.
- Vanhempainilloissa liikenneturvallisuuks on usein keskeinen puheenaihe.
- Opetushallituksen liikenneturvallisuuksviikkoon on osallistuttu Aamulehden avustuksella.
- Koululiitu-ohjelmaa käytetään joissakin kunnissa koulumatkojen turvallisuuks arvioinnissa.

Liikenneturvallisuuksyhteistyön haasteita

Liikenneturvallisuuks edistäminen on yleisesti tärkeänä pidetty ja hyväksytty tavoite. Haasteena on tavoitteen toteuttamisen jakautuminen monelle toimijalle, ja viime kädessä liikkujalle itselleen: liikenneturvallisuuks edistäminen kuuluu kaikille, mutta ei kuitenkaan ole kenenkään yksittäisen tahon vastuulla. Liikenneympäristöön liittyvien kehittämistarpeiden osalta vastuuongelma on sinänsä yksinkertainen. Kun liikenneympäristössä havaitaan ongelmia, ovat vastuutahot ja ratkaisukeinot usein helposti löydettävissä. Haasteet liittyvät pikemminkin investointien rahoitukseen ja toimenpiteiden priorisointiin.

Liikennekasvatus- ja tiedotustyössä vastuuta sen sijaan jakavat keskenään kunnan eri hallintokunnat (elinikäinen liikennekasvatus kunnan eri palveluissa), pelastusviranomaiset poliisi ja pelastuslaitos, liikenneturvallisuuksyhtöön keskusjärjestö Liikenneturva, yritykset sekä lukuisat kolmannen sektorin toimijat. Oman haasteensa liikennekasvatustyöhön tuo myös se, että keinovalikoima on erittäin laaja käsittäen kunnan eri palvelualueiden, yhteisöjen ja yritysten kautta toteutettavan elinikäisen liikennekasvatustyön ohella kaiken mahdollisen muun liikenneturvallisuuksuuteen ja liikkumisvalintoihin liittyvät tiedotus- ja koulutustoiminnan sekä tätä palvelevat toimet, kuten liikenneturvallisuuksustilanteen ja liikkumiskäyttäytymisen jatkuvan seurannan. Tämän kokonaisuuden hallitseminen edellyttää toimijoiden välistä yhteistyötä ja suunnitelmallisuutta.

Seudullinen yhteistyö haastavaa – naapurikuntien yhteistyö luontevampaa

Edellisessä liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettiin, että kunnat kutsuvat vuorotellen koolle muiden kuntien ja yhteistyötahojen edustajat liikenneturvallisuustyön seurantakokoukseen. Seudullinen seurantakokous oli tarkoitus järjestää joka toinen vuosi ja tavoitteena oli koordinoita työtä seututasolla.

Haastatteluiden havainnot liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja tahtotilasta **seudullisesti**:

- Seudullisia seurantatilaisuuksia ei ole järjestetty, osin siksi että koolle kutsumista ei suoranaisesti vastuutettu kenellekään. ELY-keskus koetaan luontevaksi vastuutahoksi koolle kutsumisessa.
- Kunnissa koetaan, että Ylä-Pirkanmaa ei ole sillä tavalla toiminnallisesti yhtenäinen seutu että seudullinen yhteistyö viiden kunnan kesken olisi luontevaa. Etenkin kunnan eri toimialojen edustajia on vaikea saada lähtemään seudullisiin tilaisuuksiin.
- Seututilaisuutta paremmaksi ratkaisuksi koetaan yhteistyö naapurikuntien kanssa mm. erilaisten tilaisuuksien järjestämisessä. Olemassa olevia kuntien välisiä yhteistyömalleja on useita jo nykyisin.
- Haastatteluissa ei kuitenkaan tuomittu ajatusta seudullisesta vuosittain järjestettävästä liikenneturvallisuussuunnitelman seurantatilaisuudesta, jonka esimerkiksi ELY-keskus voisi kutsua koolle. Tilaisuudessa käytyä läpi kunkin kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehitys ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden eteneminen (koko toimenpidevalikoima).

Maakunnan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä jalkauttaa valtakunnallisia linjauksia alueelle

Käytännön toimintaa maakuntatasolla ohjaa ja koordinoi **Pirkanmaan ELY-keskuksen vetämä liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä**. Yhteistyöryhmässä ovat mukana edustajat Pirkanmaan poliisista, liikkuvasta poliisista, Liikenneturvasta sekä Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Työryhmän tehtävänä on mm. valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttaminen aluetason liikenneturvallisuustyöhön, liikenneturvallisuustyön seuranta, seutujen ja kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen ja eri tahojen liikenneturvallisuustyön yhteensovittaminen. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmä toimii myös Pirkanmaan liikenneturvallisuusfoorumin koollekutsujana ja tilaisuuksien valmistelijana. Työryhmä myös raportoi säännöllisesti toiminnastaan liikenneturvallisuusfoorumille. Työryhmä kokoontuu 3–4 kertaa vuodessa.

Liikenneturvallisuusfoorumi toimii keskustelunherättäjänä

Pirkanmaan maakunnallinen liikenneturvallisuustyö on organisoitunut kahdella tasolla. Poikkihallinnollista ja moniammatillista näkökulmaa liikenneturvallisuustyöhön tuo **liikenneturvallisuusfoorumi**, johon on kutsuttu laaja-alaisesti sellaisten organisaatioiden edustajia, joilla on mahdollisuus vaikuttaa alueen liikenneoloihin ja liikennekulttuuriin. Liikenneturvallisuusfoorumi on perustettu ensisijaisesti tiedon ja kokemusten vaihtoon eri toimijoiden ja viranomaistahojen välillä sekä hyvien kotimaisten ja ulkomaisten käytäntöjen levittämiseen. Foorumilla on myös tärkeä ohjaava rooli Pirkanmaan liikenneturvallisuustyön tavoitteita ja painotuksia asetettaessa sekä liikenneturvallisuustietoisuuden lisäämisessä Pirkanmaan alueella. Liikenneturvallisuusfoorumi kokoontuu kaksi kertaa vuodessa.

3. Liikenneturvallisuustilanne Ylä-Pirkanmaalla

3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Väkimäärä vähentynyt viime vuosina, Orivesi ainoa poikkeus

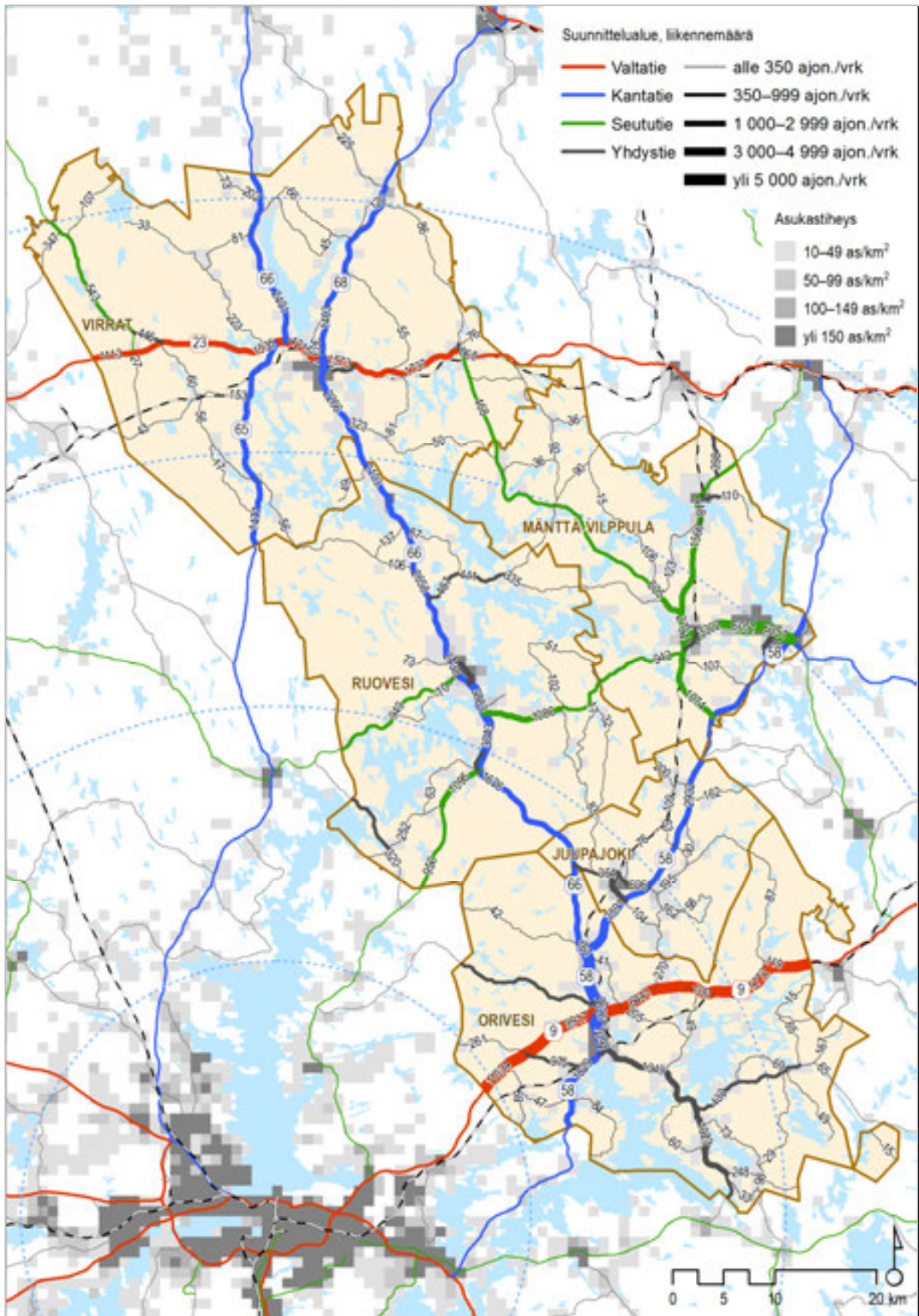
Suunnittelualue muodostuu Ylä-Pirkanmaan seutukunnasta eli Juupajoen kunnasta, Mänttä-Vilppulan kaupungista, Ruovedestä kunnasta ja Virtain kaupungista sekä Tampereen seutukuntaan kuuluvasta Oriveden kaupungista. Suunnittelualue sijaitsee Tampereelta koilliseen siten, että lähimpänä Tamperetta sijaitsevalta Orivedeltä on Tampereelle noin 45 km ja pisimmällä sijaitsevalta Virroilta noin 105 km.

Suunnittelualueen kunnissa asui vuoden 2013 alussa yhteensä 34 968 asukasta (Juupajoki 2 023, Mänttä-Vilppula 11 122, Orivesi 9 571, Ruovesi 4 868, Virrat 7 384). Viimeisen kymmenen vuoden aikana suunnittelualueen väkiluku on vähentynyt noin viidellä prosentilla (1 800 asukasta). Ainoastaan Oriveden väestö on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana (+700 asukasta, noin 8 %), vaikkakin osan kasvusta selittää Längelmäen kuntaliitos. Kaikissa muissa seudun kunnissa väkiluku on vähentynyt 7–11 %. Tilastokeskuksen väestöennusteen perusteella seudun väkiluku pienenee edelleen vuoteen 2025 mennessä; ennusteen mukainen vuonna 2025 väkiluku on 32 887 henkilöä (-2 081 asukasta, -6%). Ennusteen mukaan Oriveden väestö kasvaa marginaalisesti (+200 asukasta) ja muiden kuntien väkiluku jatkaa pienenemistä.

Liikennejärjestelmä ohjaa oman auton käyttöön pidemmillä matkoilla

Suunnittelualue on maantieteellisesti laaja, ja liikenneverkon perustan luovat seutua halkovat valta- ja kantatiet (kuva 3). Merkittävin suunnittelualueen väylä on valtatie 9 Tampereelta Jyväskylän suuntaan. Valtatien 9 liikenne on vilkkaimmillaan suunnittelualueella Oriveden kohdalla Kangasalan rajan ja Oriveden välillä, 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (ajon./vrk). Orivedeltä Jyväskylän suuntaan lähdettäessä liikennemäärä laskee 6 400 ajon./vrk:oon. Suunnittelualueen pohjoisosassa Virroilla itä-länsisuuntaisesti kulkee valtatie 23, jolla on liikennettä eniten Virtain kohdalla välillä kt 66 – mt 14362 (Asematie), 4 200 ajon./vrk. Valtateiden muodostaman päätieverkon täydentävät pohjois-eteläsuuntaiset kantatiet: Juupajoen läpi kulkeva kantatie 58, Virroilta etelään Kurun suuntaan kulkeva kantatie 65 sekä Orivedeltä Ruoveden ja aina Virtojen poikki kulkevat kantatiet 66 ja 68. Kantateiden vilkkain tiejakso on Oriveden keskustassa välillä Keskustie – mt 3381 (Enokunnantie), 7 800 ajon./vrk. Alemmalla seutu- ja yhdystieverkolla eniten liikennettä on Mäntän keskustan kohdalla maantiellä 347 välillä Vuohijoentie – kt 58, 6 100 ajon./vrk.

Suunnittelualueen eteläosan poikki kulkee Turku–Tampere-junarata, jossa junavuorot pysähtyvät suunnittelualueella ainoastaan Orivedellä. Matka-aika Tampereelta Orivedelle on noin 25 minuuttia, ja junavuoroja on kesäaikaan päivässä kuusi kumpaankin suuntaan. Pois lukien valtatie 9 bussiliikenne, joukkoliikenteen palvelutaso seudulla on melko heikko: kesäisin Virroilta Tampereelle on seitsemän ja Mänttä-Vilppulasta Tampereelle viisi bussivuoroa päivässä. Oriveden ja Tampereen välillä kulkee sen sijaan useita linjoja, 19 bussivuoroa kesäisin päivässä (matka-aika 45 minuuttia).



Kuva 3. Suunnittelualaue, liikennemäärät ja asukastiheys.

3.2 Liikenneonnettomuudet

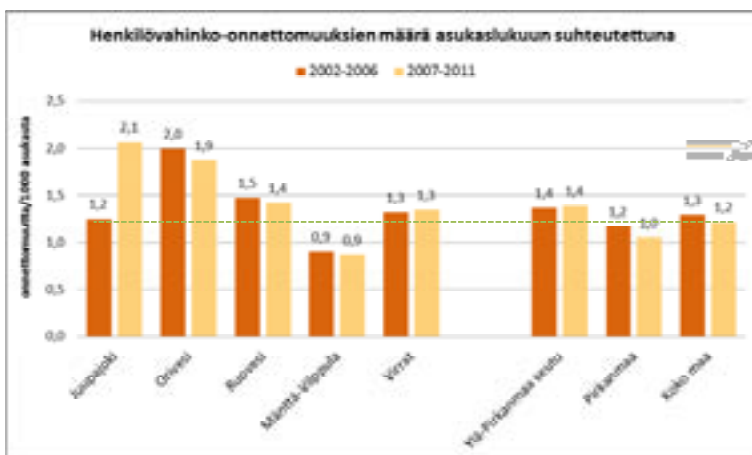
Onnettomuuksien vakavuusaste Ylä-Pirkanmaalla muuta Suomea suurempi

Ylä-Pirkanmaan alueella tapahtuu keskimäärin vuosittain (2007–2011) neljä kuolemaan ja 46 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Viimeisen 10 vuoden ajan onnettomuudet ovat pysyneet suunnilleen samalla tasolla (keskiarvo 50 onnettomuutta vuodessa, kuva 4). Onnettomuuksissa on kuollut ja loukkaantunut keskimäärin 70 henkilöä vuodessa. Yksittäisissä kunnissa onnettomuudet ovat myös pysyneet samalla tasolla. Viimeisen 10 vuoden aikana kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on keskimäärin tapahtunut vuodessa Juupajoella neljä, Mänttä-Vilppulassa 11, Orivedellä 18, Ruovedellä kahdeksan ja Virroilla 10 kappaletta.



Kuva 4. Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys Ylä-Pirkanmaalla vuosina 2002–2011 (lähde: Tilastokeskus).

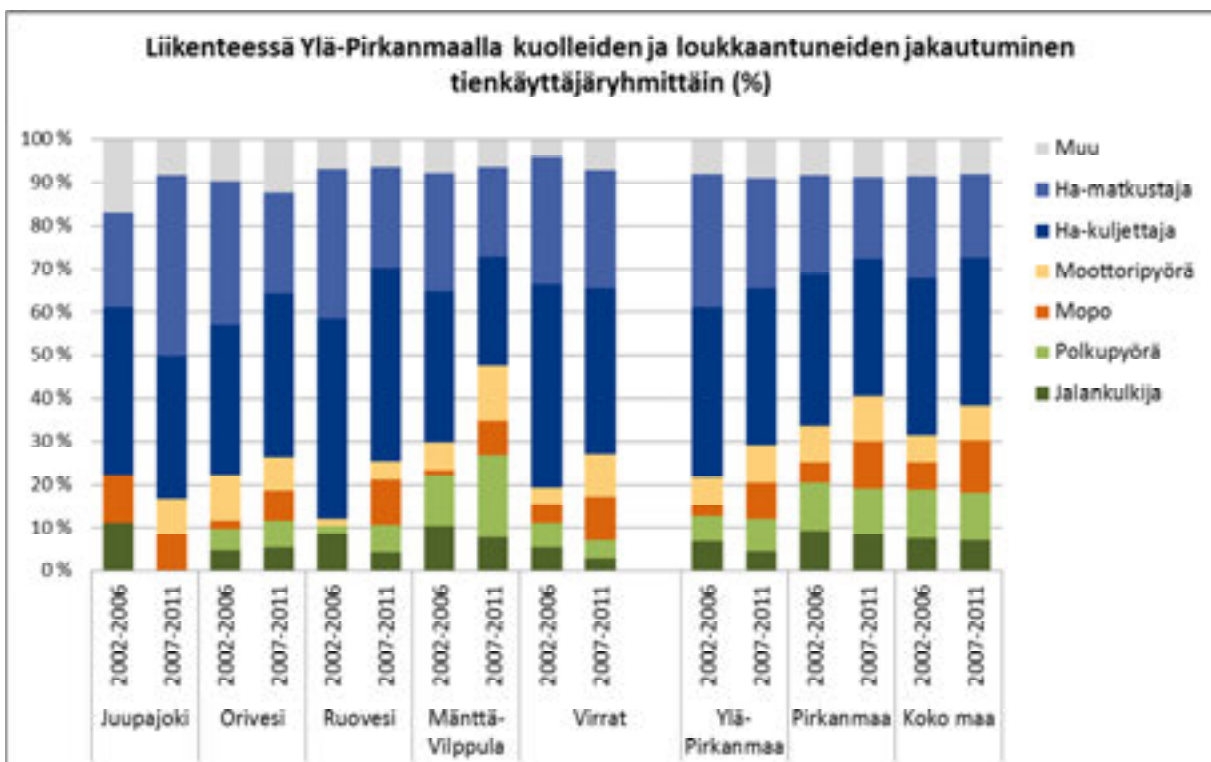
Ylä-Pirkanmaalla liikutaan keskimääräistä enemmän autolla, mikä heijastuu myös autoliikenteen onnettomuuksien osuuteen liikenneonnettomuuksista: henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtuu enemmän kuin Pirkanmaalla, mutta ei juurikaan enemmän kuin Suomessa. Viime vuosina erityisesti Juupajoella ja Orivedellä on tapahtunut enemmän onnettomuuksia kuin keskimäärin seudulla ja Suomessa (kuva 5), mikä etenkin Oriveden tapauksessa johtuu osittain kunnan poikki kulkevasta valtatiestä 9. Liikenneonnettomuuksien vakavuusaste on ollut viimeisen viiden vuoden aikana jopa puolet suurempi kuin Suomessa keskimäärin. Vakavuusaste on myös huomattavasti korkeampi kuin Pirkanmaalla keskimäärin.



Kuva 5. Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys Ylä-Pirkanmaalla vuosina 2002–2011 suhteutettuna kunnan väkilukuun (lähde: Tilastokeskus).

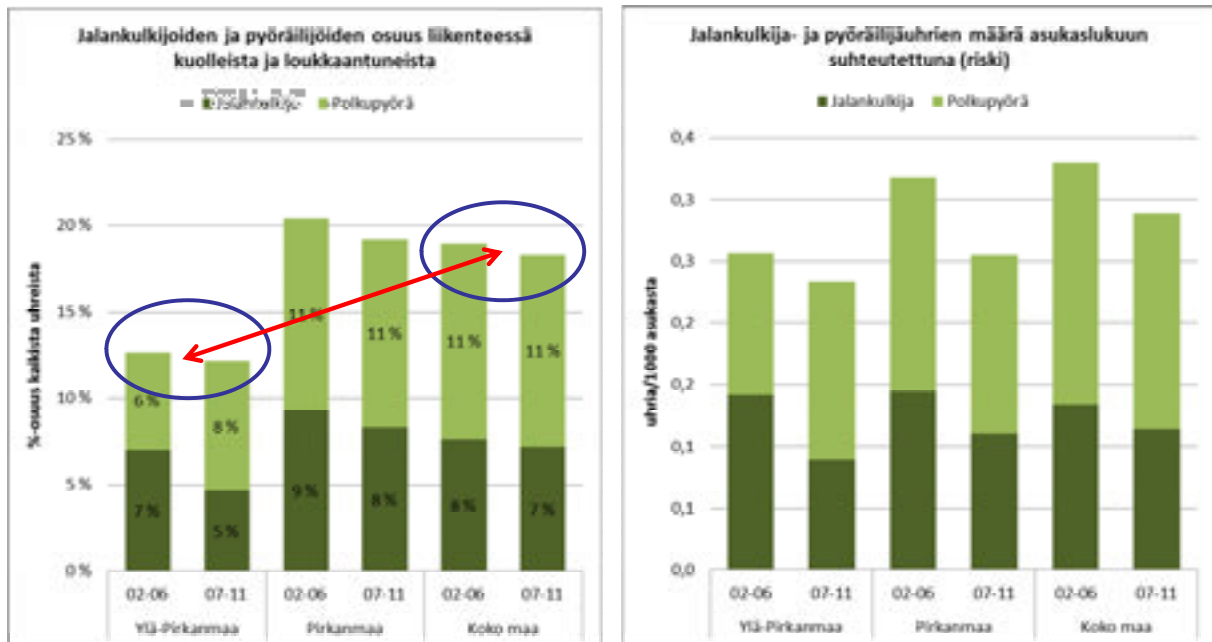
Mopo-onnettomuudet kasvussa, jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia vähän

Ylä-Pirkanmaan onnettomuuksista selvästi suurin osa on henkilöauto-onnettomuuksia, yli 60%. Jalankulki- ja polkupyöräonnettomuuksien osuus on noin 12%. Kuten koko Suomessa ja Pirkanmaalla, mopo-onnettomuudet ovat kuitenkin valitettavan selvässä kasvussa (kuva 6). Myös mopoautot ovat lisääntyneet voimakkaasti viime vuosina, mikä näkyy liikenteessä selvästi lisääntyneinä vaaratilanteina. Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksia lukuun ottamatta kaikkien muiden kulkumuotojen onnettomuuksien määrä on vähentynyt Ylä-Pirkanmaalla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tutkijalautakuntien selvitysten mukaan valtaosa mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksista on kuljettajan itsensä aiheuttamia, useimmiten jonkinlaisen riskikäyttäytymisen seurausta. Onnettomuuksille altistavat kokemattomuus, sääntöjen puutteellinen tunteminen tai piittaamattomuus säännöistä, riskien otto ja näyttämisen halu. Kun nämä tekijät yhdistetään suhteelliseen kovaan nopeuteen, seurauksena on törmäyksiä risteyksissä, suistumisia ja kaatumisia sekä peräänajoja. Valppautta ja varovaisuutta vaaditaan kuitenkin entistä enemmän myös autoilijoilta, etenkin kun mopoliikenne on enenevässä määrin siirtymässä ajoradalle muun ajoneuvoliikenteen sekaan.



Kuva 6. Kuolleiden ja loukkaantuneiden jakautuminen tienkäyttäjärhmittäin Ylä-Pirkanmaalla vuosina 2002–2011 (lähde: Tilastokeskus).

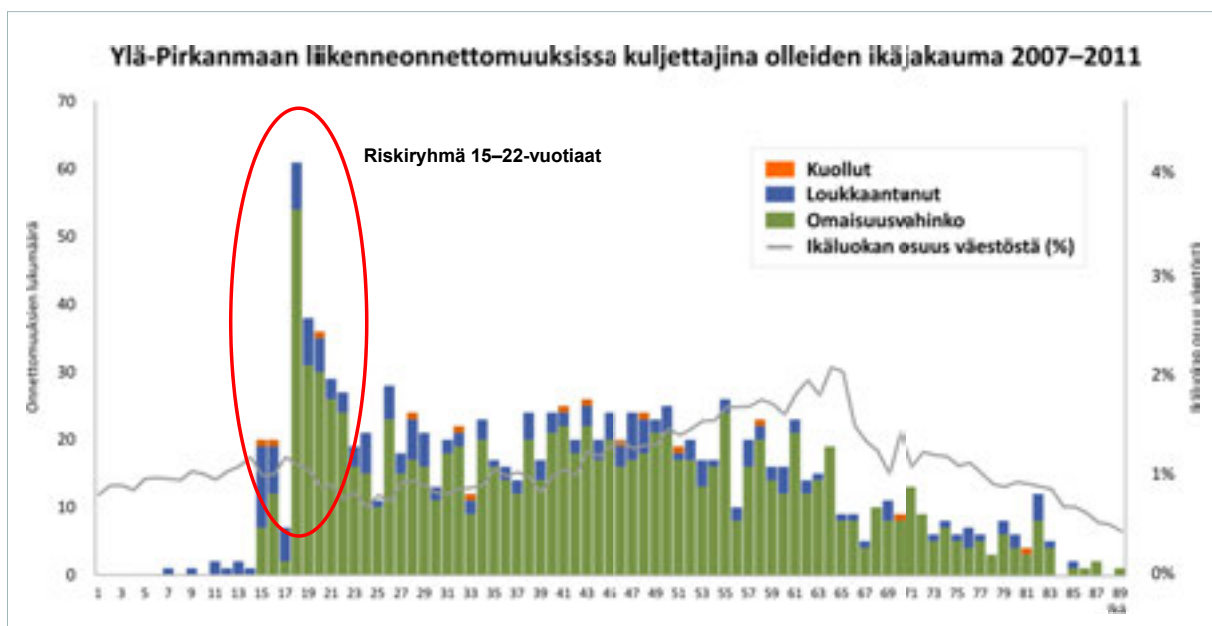
Suhteutettuna väkilukuun henkilöauton kuljettajalla on Ylä-Pirkanmaalla 30% suurempi riski joutua onnettomuuteen kuin keskimäärin Suomessa. Jalankulkija-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksia sen sijaan tapahtuu vähemmän kuin keskimäärin Suomessa (kuva 7).



Kuva 7. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista Ylä-Pirkanmaalla vuosina 2002–2011, vasemmalla %-osuus kaikista uhreista ja oikealla uhrien määrä suhteutettuna asukaslukuun (lähde: Tilastokeskus).

Nuoret ja nuoret aikuiset selvästi suurin riskiryhmä

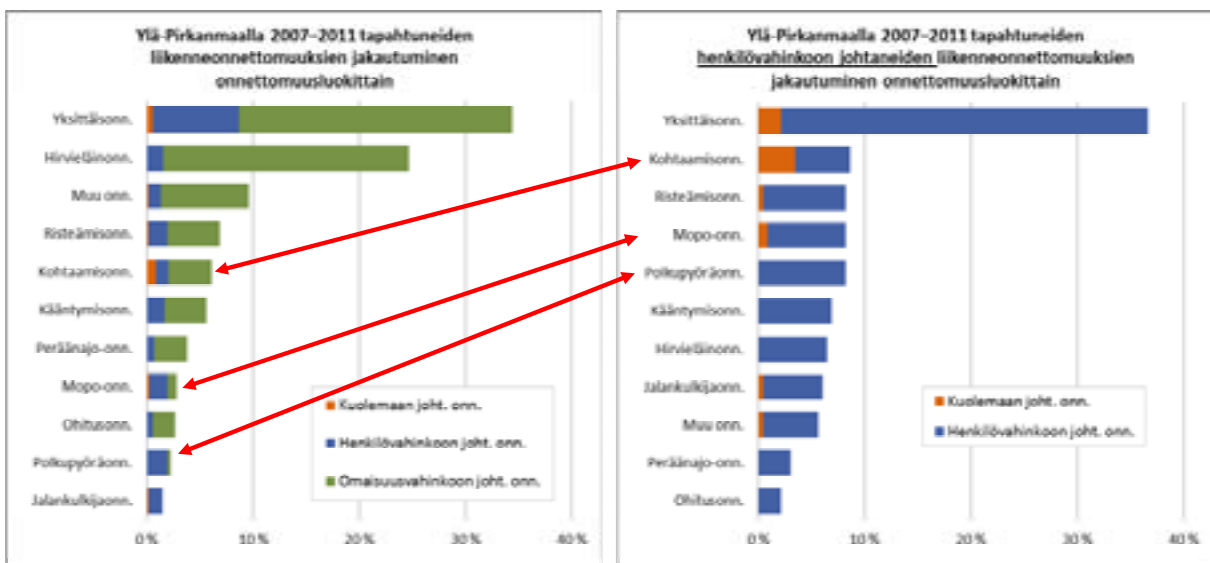
Eri ikäryhmien riskiä joutua liikenneonnettomuuteen voidaan vertailla suhteuttamalla uhrien lukumäärä kunakin ikäluokan osuuteen väestöstä. Ylä-Pirkanmaalla 15–22-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksissa kuljettajina olleista on 19%. Jos huomioidaan pelkästään kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet, 15–22-vuotiaiden kuskien osuus nousee jopa 24%:iin, vaikka kyseisten ikäluokkien osuus väestöstä on vain kahdeksan prosenttia. Hälyttävää on, että ylivoimaisesti useimmiten liikenteessä loukkaantuva ikäluokka on 15-vuotiaat (kuva 8).



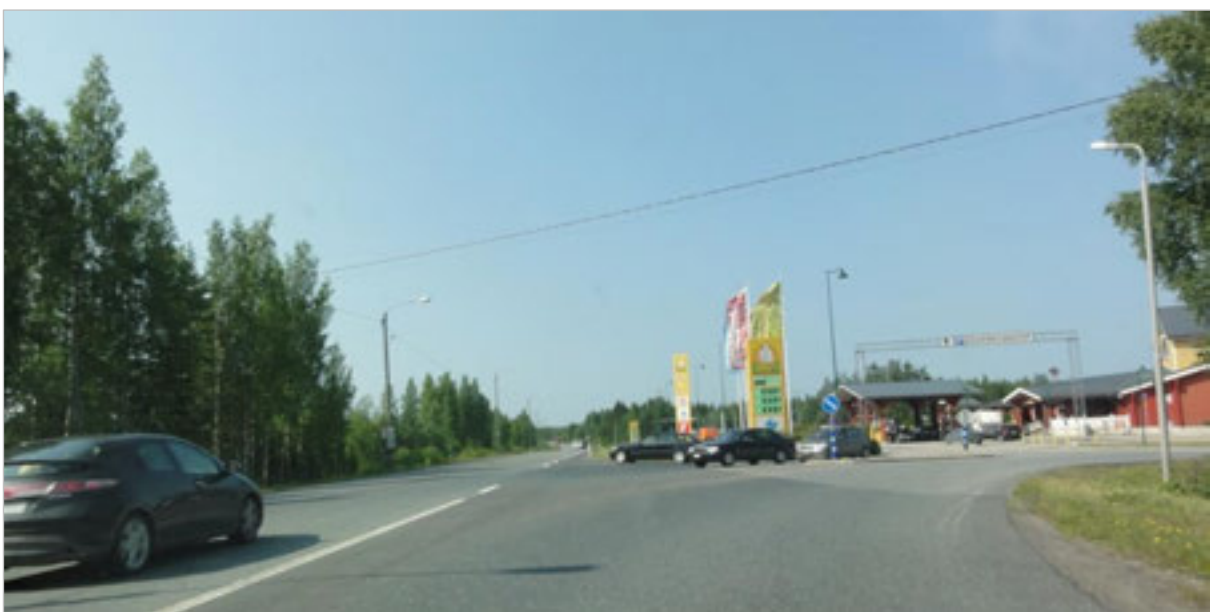
Kuva 8. Liikenneonnettomuuksissa kuljettajana olleiden ikäjakauma ja ikäluokan osuus väestöstä Ylä-Pirkanmaalla vuosina 2007–2011 (lähde: ELY-keskus, Tilastokeskus).

Kolme neljästä vakavasta onnettomuudesta tapahtuu maanteillä taajaman ulkopuolella

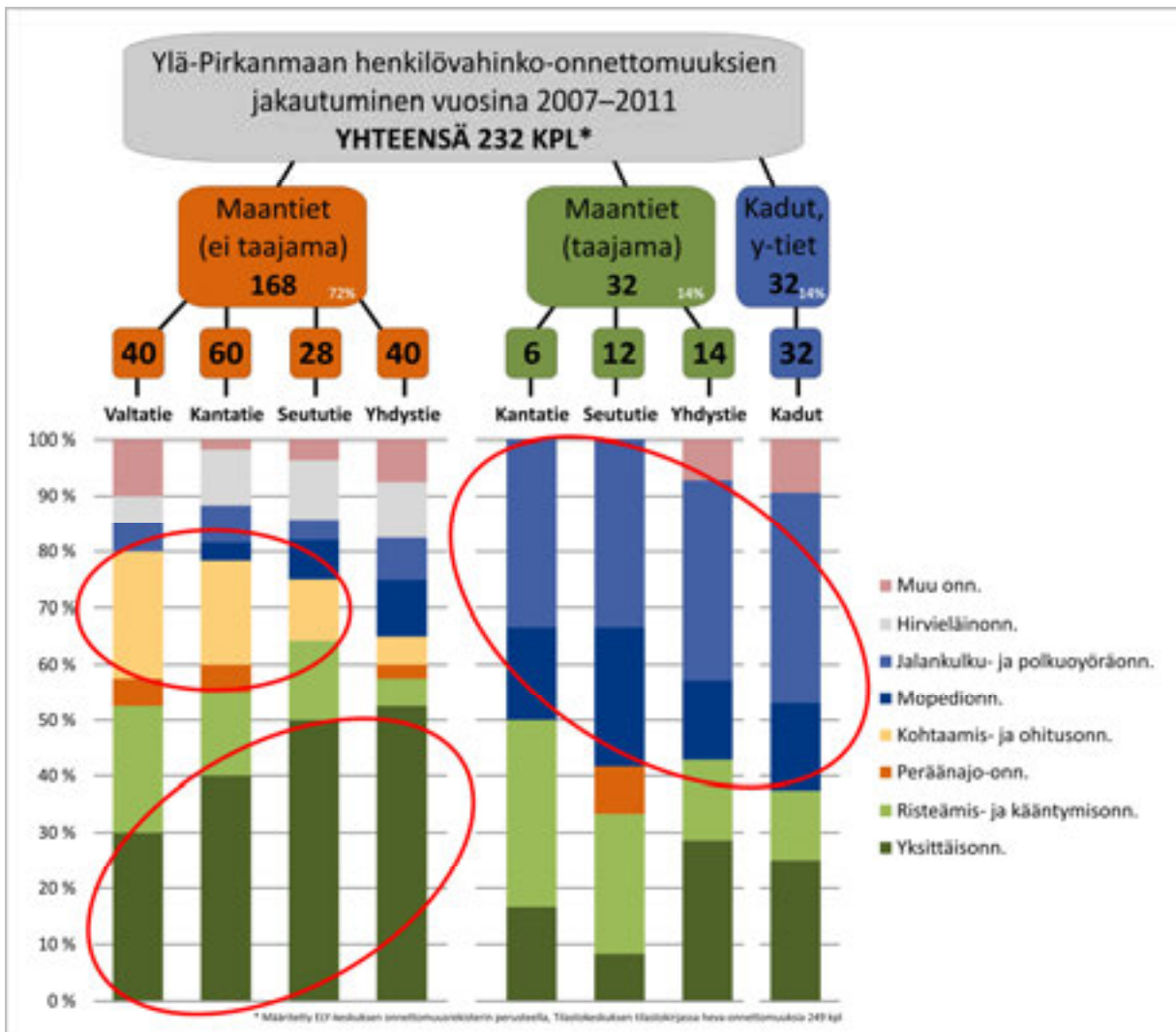
Ylä-Pirkanmaan liikenneonnettomuuksista kolmannes on yksittäisonnettomuuksia ja joka neljäs hirvieläinonnettomuus. Yksittäisonnettomuudet, joista valtaosa on tieltä suistumisia, korostuvat henkilövahinkoon johtaneissa liikenneonnettomuuksissa lähes toimintaympäristöstä riippumatta. Onnettomuuksien taustalla on usein tietoista riskinottoa ja välinpitämättömyyttä, kuten korkeita ajonopeuksia, päihteiden käyttöä ja väsyneenä ajamista. Taustalta löytyy usein myös kuljettajan terveydentilaan (esim. sairaskohtaukset) sekä keliolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Yksittäisonnettomuuksien vakavuusaste on usein muita onnettomuusluokkia korkeampi, mitä edellä mainittujen riskikäytöstekijöiden lisäksi selittävät mm. turvavyön käytön laiminlyönnit. Kohtaamis-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet nousevat esille vertailtaessa kaikkia ja vain henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia (kuva 9). Ylä-Pirkanmaan valta- ja kantateiden onnettomuusmäärät ovat selvästi vähentyneet viimeisen 10 vuoden aikana. Sen sijaan yhdysteiden onnettomuudet ovat pysyneet samalla tasolla tai ehkä hieman jopa kasvaneet.



Kuva 9. Ylä-Pirkanmaalla tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien jakautuminen onnettomuusluokkiin, vasemmalla kaikki onnettomuudet, oikealla vain henkilövahinko-onnettomuudet (lähde: ELY-keskus, Tilastokeskus).



Henkilövahinko-onnettomuuksista noin kolme neljästä tapahtuu maanteillä taajaman ulkopuolella, missä suurimpana ongelmana ovat yksittäisonnettomuudet ja pääteiden kohtaamis- ja ohitusonnettomuudet. Taajamien maanteillä ja kaduilla mopo-, jalankulki- ja polkupyörä-onnettomuudet sen sijaan nousevat selvästi esille (kuva 10).



Kuva 10. Ylä-Pirkanmaan henkilövahinko-onnettomuuksien jakautuminen tie- ja katuverkolle onnettomuusluokittain (lähde: ELY-keskus, Tilastokeskus).

Viimeisen 10 vuoden aikana rattijuoppotapauksia on ollut keskimäärin 11% kaikista onnettomuuksista. Rattijuoppojen osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa on suurempi, 16%. Viime vuosina erityisesti rattijuoppotapaukset henkilövahinko-onnettomuuksissa ovat vähentyneet.

Joka kolmas kuolemaan johtaneen onnettomuuden pääaiheuttaja ajoi yli 20 km/h ylinopeutta ja joka neljäs jopa yli 30 km/h ylinopeutta

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien taustoja ja syitä selvitettiin analysoimalla tutkijalautakuntien raportteja koko Pirkanmaan maakunnan alueelta vuosilta 2002–2011. Tutkittuja moottoriajoneuvo-onnettomuuksia oli yhteensä 208 kpl (232 kuollutta) ja jalankulki- ja polkupyöräonnettomuuksia yhteensä 60 kpl (61 kuollutta). Oheiseen yhteenvetoon on koottu keskeisimmät huomiot, joita voidaan pitää hyvin herättelevinä.

Havaintoja tutkijalautakuntien vuosina 2002–2011 tutkimien liikennekuolemien taustoista ja syistä koko Pirkanmaan alueella (yhteensä 293 kuollutta):

- Moottoriajoneuvo-onnettomuuksista suurin osa oli tieltä suistumisia (43%) ja kohtaamisonnettomuuksia (39%).
- Onnettomuuksien pääaiheuttajista 31% oli rattijuoppoja.
- Onnettomuuksien pääaiheuttajista 43% ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta, joka kolmas yli 20 km/h ylinopeutta ja joka neljäs yli 30 km/h ylinopeutta.
- Menehtyneistä 48% ei käyttänyt turvavyötä ja heistä 39% olisi voinut pelastua käyttämällä turvavyötä (35 pelastunutta henkilöä).
- Turvavyön käyttö olisi estänyt vammautumisen tai lieventänyt vammoja 68%:lla (24 henkilöä).
- Yli kolmannes kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtui itsemurhasta, sairaskohdauksesta tai nukahtamisesta.
- Menehtyneistä jalankulkijoista 64% ja pyöräilijöistä 71% ei noudattanut liikennesääntöjä.
- Hämärällä tai pimeällä menehtyi 24 jalankulkijaa, joista kukaan ei käyttänyt heijastinta. Heijastinta käyttämällä liki kolmannes (7 henkilöä) olisi selvinnyt hengissä.
- Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneistä 16 pyöräilijästä kolme käytti kypärää. Kypärää käyttämällä kaksi olisi selvinnyt hengissä.

Valtatiellä 9 eniten onnettomuuskasauksia, katuverkolla ei merkittäviä kasauksia

Maanteiden ja katujen onnettomuuskasauksien kohdat viestivät aina jostain ongelmasta, joka voi johtua joko liikenneympäristön puutteista, liikennekäyttäytymisen ongelmista tai joissakin tapauksissa sattumasta. Onnettomuuskasauksien analysointi ja tarvittavien parantamistoimien määrittäminen ovat merkittävä osa liikenneympäristön turvallisuussuunnittelua ja kasauksikohtiin panostamalla pystytään vähentämään huomattavasti onnettomuusmääriä.

Onnettomuusanalyysissä (2007–2011) Ylä-Pirkanmaan alueelta nousi esille yhteensä 40 onnettomuuskasauksikohtaa, joista kuitenkin vain muutamaa voidaan pitää merkittävänä. Kahdeksassa kohteessa oli tapahtunut enemmän kuin yksi onnettomuus vuodessa ja ne kaikki sijaitsevat Orivedellä joko valtatiellä 9 (4 kpl), kantatiellä 58 (1 kpl) tai Oriveden katuverkolla (3 kpl). Kunnittaiset onnettomuuskasauksikuvat on esitetty kuntakorteissa *liitteessä 1*.

Pahimpia yksittäisiä onnettomuuskasauksikohtia Ylä-Pirkanmaan seudulla vuosina 2007–2011 (kaikki kohteet Orivedellä):

- Keskustie / Aihtiantie / Anttilantie kiertoliittymä
- Vt 9 / Oritupa liittymät
- Vt 9, Paltanmäen kohta (ohituskaistan päättymiskohta)
- Keskustie, St1:n kohta
- Kt 58 / Teollisuustie liittymä
- Vt 9, Härkisuon kohta (keskikaiteellisen tiejakson pääty)
- Vt 9, Koskuenjärven kohta
- Keskustie / Puistolankuja / Koivulehdontie liittymä

YHTEENVETO: Ylä-Pirkanmaan liikenneonnettomuudet ja ongelmat

- Ylä-Pirkanmaan alueella tapahtuu vuosittain keskimäärin neljä kuolemaan ja 46 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta.
- Onnettomuuksien määrä yksittäisissä kunnissa ja seudulla on pysynyt viimeisen 10 vuoden ajan suunnilleen samalla tasolla.
- Onnettomuuksissa on kuollut ja loukkaantunut vuosittain keskimäärin 70 henkilöä ja määrän voidaan tulkita olevan hivenen laskussa.
- Ylä-Pirkanmaalla tapahtuu hieman enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin Pirkanmaalla, mutta ei juurikaan enemmän kuin Suomessa keskimäärin. Viime vuosina erityisesti Juupajoella ja Orivedellä on tapahtunut enemmän onnettomuuksia kuin keskimäärin Pirkanmaalla ja Suomessa.
- Ylä-Pirkanmaan alueella liikenneonnettomuuksien vakavuusaste on ollut viimeisen viiden vuoden aikana jopa puolet suurempi kuin Suomessa keskimäärin. Ylä-Pirkanmaan vakavuusaste on myös huomattavasti korkeampi kuin Pirkanmaalla keskimäärin.
- Ylä-Pirkanmaan onnettomuuksista selvästi suurin osa on henkilöauto-onnettomuuksia, yli 60%. Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien osuus on noin 12%. Mopo-onnettomuudet ovat valittavan selvässä kasvussa.
- Suhteutettuna väkilukuun henkilöauton kuljettajalla on Ylä-Pirkanmaalla 30% suurempi riski joutua onnettomuuteen kuin keskimäärin Suomessa. Jalankulkija-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksia sen sijaan tapahtuu vähemmän kuin keskimäärin Suomessa.
- Mopoliijoiden ja moottoripyöräilijöiden osuus liikenteen uhreista on Ylä-Pirkanmaalla alhaisempi kuin Pirkanmaalla ja Suomessa keskimäärin. Viimeisen viiden vuoden aikana onnettomuusriski on kuitenkin kivunnut jopa suuremmaksi kuin Suomessa keskimäärin.
- Mopootot ovat lisääntyneet voimakkaasti viime vuosina, mikä näkyy liikenteessä selvästi lisääntyneinä vaaratilanteina.
- 15–22-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksissa kuljettajina olleista on 19%. Kuolleista ja loukkaantuneista kuljettajista osuus on jopa 24% (ikäryhmän osuus väestöstä on alle 8%). Yli-voimaisesti suurin yksittäinen liikenteessä loukkaantuva ikäluokka on 15-vuotiaat.
- Kolmannes kaikista liikenneonnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia ja joka neljäs hirvieläinonnettomuus. Kohtaamis-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet nousevat esille vertailtaessa kaikkia ja vain henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia.
- Henkilövahinko-onnettomuuksista noin kolme neljästä tapahtuu maanteillä taajaman ulkopuolella, missä suurimpana ongelmana ovat yksittäisonnettomuudet ja pääteiden kohtamisonnettomuudet. Taajamien maanteillä ja kaduilla mopo-, jalankulkija- ja polkupyörä-onnettomuudet kasvattavat selvästi osuuttaan.
- Viimeisen 10 vuoden aikana rattijuoppotapauksia on ollut keskimäärin 11% kaikista onnettomuuksista. Rattijuoppojen osuus henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa on suurempi, 16%. Viime vuosina erityisesti rattijuoppotapaukset henkilövahinko-onnettomuuksissa ovat vähentyneet.
- Seudun onnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain noin 25 miljoonan euron kustannukset (kuntien osuus 15–20 %: Juupajoki 0,4M€, Mänttä-Vilppula 0,9M€, Orivesi 1,6M€, Ruovesi 0,6M€, Virrat 0,9M€).

3.3 Asukkaiden ja koululaisten kokema turvallisuus

Asukaskysely: Liikenneturvallisuus kohtuullisella tasolla, ylinopeudet ja piittaamattomuus riasana

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen liittyvä asukas- ja sidosryhmäkysely järjestettiin 14.1–3.2.2013 välisenä aikana. Kyselyssä seudun asukkaita pyydettiin ottamaan kantaa muun muassa omaa liikkumista, liikkumisen turvavälineiden käyttöä, liikennekäyttäytymistä, liikenneturvallisuuden tilaa ja liikenneympäristön vaaranpaikkoja koskeviin kysymyksiin. Kyselyyn vastasi yhteensä 876 henkilöä (taulukko 1).

Taulukko 1. Asukaskyselyn vastausten määrän jakautuminen kunnittain.

	Mies	Nainen	Ei tietoa	Yhteensä	%-osuus
Juupajoki	25	37		62	7 %
Mänttä-Vilppula	80	110	2	192	22 %
Orivesi	87	127		214	24 %
Ruovesi	62	97	2	161	18 %
Virrat	95	148	4	247	28 %
Koko seutu	349	519	8	876	100 %
%-osuus	40 %	59 %	1 %	100 %	

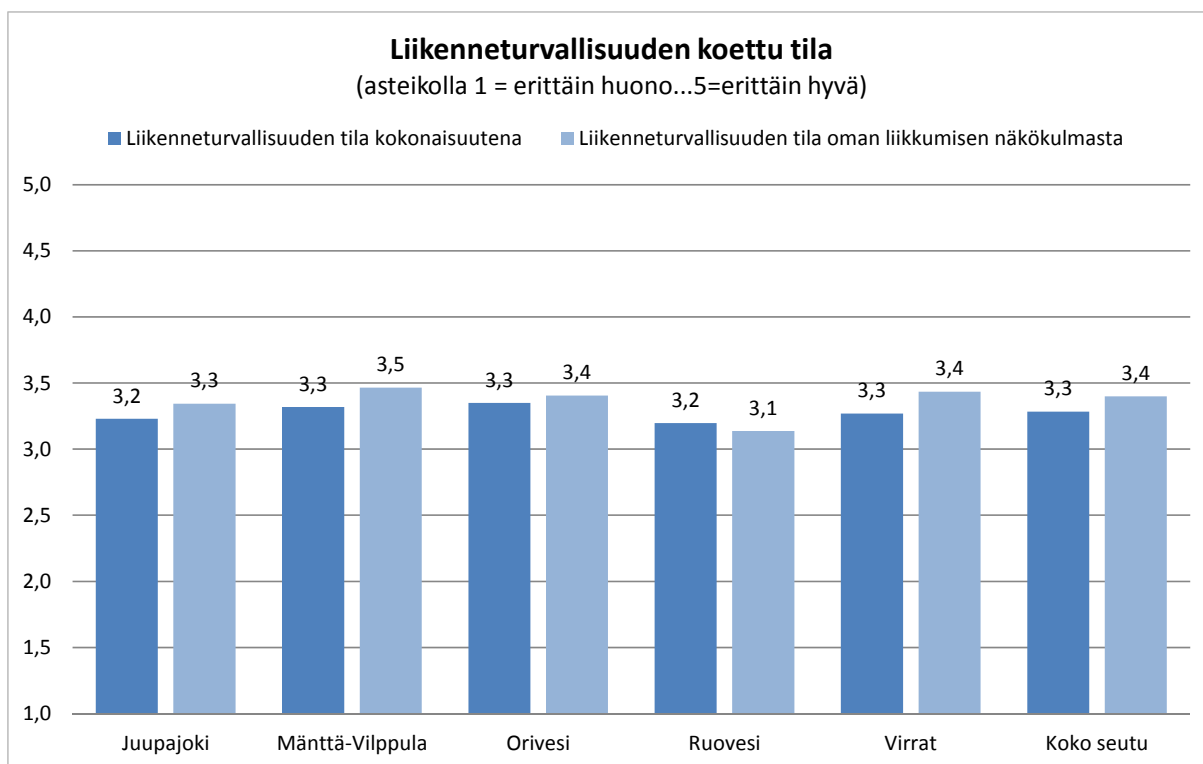
Auto hallitsee päivittäistä liikkumista

Ylä-Pirkanmaalla liikutaan keskimääräistä enemmän autolla, mikä heijastuu myös autoliikenteen onnettomuuksien osuuteen liikenneonnettomuuksista. Asukaskyselyyn vastanneista noin 70 prosenttia ilmoitti käyttävänsä autoa (kuljettajana) päivittäin. Noin joka kolmas vastaaja ilmoitti liikkuvansa päivittäin myös kävelen ja noin 15 prosenttia pyöräillen. Joukkoliikenteen käyttö on vähäistä, suurelta osin heikon tai heikoksi koetun palvelutarjonnan vuoksi. Alle viisi prosenttia vastaajista ilmoitti käyttävänsä päivittäin tai lähes päivittäin joukkoliikennettä.

Kuntien väliset erot liikkumista koskevien kysymysten vastauksissa olivat varsin pienet. Autonkäytön voidaan kuitenkin todeta korostuvan hieman keskimääräistä enemmän Virroilla ja Ruovedellä, kun taas kävelyn ja pyöräilyn osuus korostuu jopa selvästi keskimääräistä enemmän Orivedellä, Mänttä-Vilppulassa ja Juupajoella. Joukkoliikennettä käytetään asukaskyselyn tulosten perusteella puolestaan seudun keskiarvoa enemmän Orivedellä ja Ruovedellä. Asuinkuntaa enemmän liikkumiseen vaikuttaa vastaajan asuinpaikka. Taajama-alueilla palveluiden lähellä asuvat liikkuvat monipuolisemmin ja kävelyn ja pyöräilyn osuus liikkumisessa on selvästi korkeampi.

Liikenneturvallisuuden tilaa pidetään kohtuullisen hyvänä

Asukkaiden kokema turvallisuus, tai turvattomuus, ei aina noudattele onnettomuusmääriä ja onnettomuustilastoja. Turvallisuuden kokemuksen parantaminen on kuitenkin yhtäläinen tavoite onnettomuuksien vähentämisen rinnalla. Asukaskyselyssä Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaat saivat arvioida kotikuntansa liikenneturvallisuuden tilaa viisiportaisella asteikolla (1=erittäin huono...5=erittäin hyvä) sekä oman liikkumisensa näkökulmasta että kokonaisuutena. Tulokset yhteen laskien seudun liikenneturvallisuuden tila kokonaisuutena sai arvosanan 3.3 ja vastaajien oman liikkumisen näkökulmasta arvosanan 3.4 (kuva 11). Tulosta voidaan pitää varsin kohtuullisena. Kuntien väliset erot ovat varsin pieniä, mutta kokonaisuutena hieman keskimääräistä paremman arvosanan kotikuntansa liikenneturvallisuustilanteelle antoivat Oriveden ja Mänttä-Vilppulan asukkaat ja heikomman Ruovedellä asuvat. Miehet antoivat liikenneturvallisuudelle paremman arvosanan kuin naiset. Eri ikäryhmistä parhaimman arvosanan liikenneturvallisuustilanteelle antoivat lapset ja nuoret sekä yli 75-vuotiaat, eli juuri ne tahot jotka usein eivät tunnista omia riskejään.



Kuva 11. Liikenneturvallisuuden koettu tila Ylä-Pirkanmaan seudun kunnissa.

Lapset ja nuoret koetaan riskialteimmiksi liikkujiksi

Eri ikäryhmistä riskialteimmiksi koetaan alakoululaiset ja nuoret aikuiset (18–24-vuotiaat). Iäkkäät koetaan kolmanneksi riskialteimmaksi ryhmäksi. Nuorten osalta asukkaiden kokemukset menevät yksiin onnettomuustilastojen kanssa, sillä nuorilla on ikäryhmään kokoon nähden moninkertainen onnettomuusriski muuhun väestöön nähden. Pienet lapset eivät sen sijaan nouse onnettomuustilastoissa erityisesti esille. Kuntien välillä ei ole kovin suuria eroja riskialteimmiksi koettujen ikäryhmien kolmen kärjen osalta. Selvä poikkeama on kuitenkin Virroilla, jossa 18–24-vuotiaat on koettu ylivoimaisesti riskialteimmaksi ryhmäksi. Ruovedellä puolestaan iäkkäiden turvattomuus korostuu enemmän kuin seudulla keskimäärin (*taulukot 2–4*).

Eri kulkutapojen osalta riskialteimmiksi koetaan autoilu, mopoautoilu ja mopoilu. Myös pyöräily koetaan liikenteessä riskialttiiksi. Turvallisimmaksi liikennemuodoksi koetaan joukkoliikenne. Henkilöauto koetaan turvattomimmaksi kulkutavaksi jokaisessa kunnassa. Mopoilun turvattomuus korostuu erityisesti ruoveteläisten vastauksissa, pyöräilyn turvattomuus mänttä-vilppulalaisten vastauksissa ja kävelyn turvattomuus juupajokelaisten vastauksissa.

Taulukko 2. Liikenteessä riskialttiiksi koetut ikäryhmät Ylä-Pirkanmaalla.

Riskialteimmiksi koetut liikkujaryhmät kunnittain, vastausten jakauma (%)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Alakoululaiset (luokka-asteella 1-6 olevat)	49 %	31 %	38 %	33 %	26 %	33 %
Nuoret aikuiset (18–24-vuotiaat)	20 %	24 %	31 %	25 %	45 %	31 %
Iäkkäät (yli 65-vuotiaat)	15 %	13 %	8 %	23 %	17 %	15 %
Yläkoululaiset (luokka-asteella 7-9 olevat)	7 %	12 %	10 %	9 %	4 %	8 %
Alle kouluikäiset	7 %	12 %	6 %	4 %	2 %	6 %
Lukiolaiset, ammattikoululaiset	0 %	6 %	3 %	2 %	2 %	3 %
Aikuiset (yli 24-vuotiaat)	0 %	4 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Liikkumisesteiset/-rajoitteiset	2 %	0 %	2 %	3 %	2 %	2 %

N= 59 191 209 153 242 854

= korostuu enemmän kuin seudulla
 = seudun keskitasoa
 = korostuu vähemmän kuin seudulla

xx % (lihavoitu = kunnan/seudun top 3)

Taulukko 3. Liikenteessä riskialttiiksi koetut liikkujaryhmät Ylä-Pirkanmaalla.

Riskialteimmaksi koetut kuluttavat kunnittain, vastausten jakauma (%)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Auto (henkilö- ja pakettiautot)	24 %	26 %	27 %	33 %	32 %	29 %
Mopoauto	19 %	20 %	22 %	14 %	26 %	21 %
Mopo	15 %	20 %	17 %	25 %	15 %	19 %
Pyöräily	17 %	20 %	17 %	15 %	14 %	17 %
Kävely	15 %	8 %	9 %	9 %	6 %	8 %
Moottoripyörä	10 %	5 %	7 %	4 %	6 %	6 %
Joukkoliikenne (linja-auto, juna)	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	N= 59	191	209	153	240	852

= korostuu enemmän kuin seudulla
 = seudun keskitasoa
 = korostuu vähemmän kuin seudulla

xx % (lihavoitu = kunnan/seudun top 3)

Taulukko 4. Asukkaiden esille tuomia perusteluja riskialttiiksi koettujen liikkujaj- ja ikäryhmien osalta.

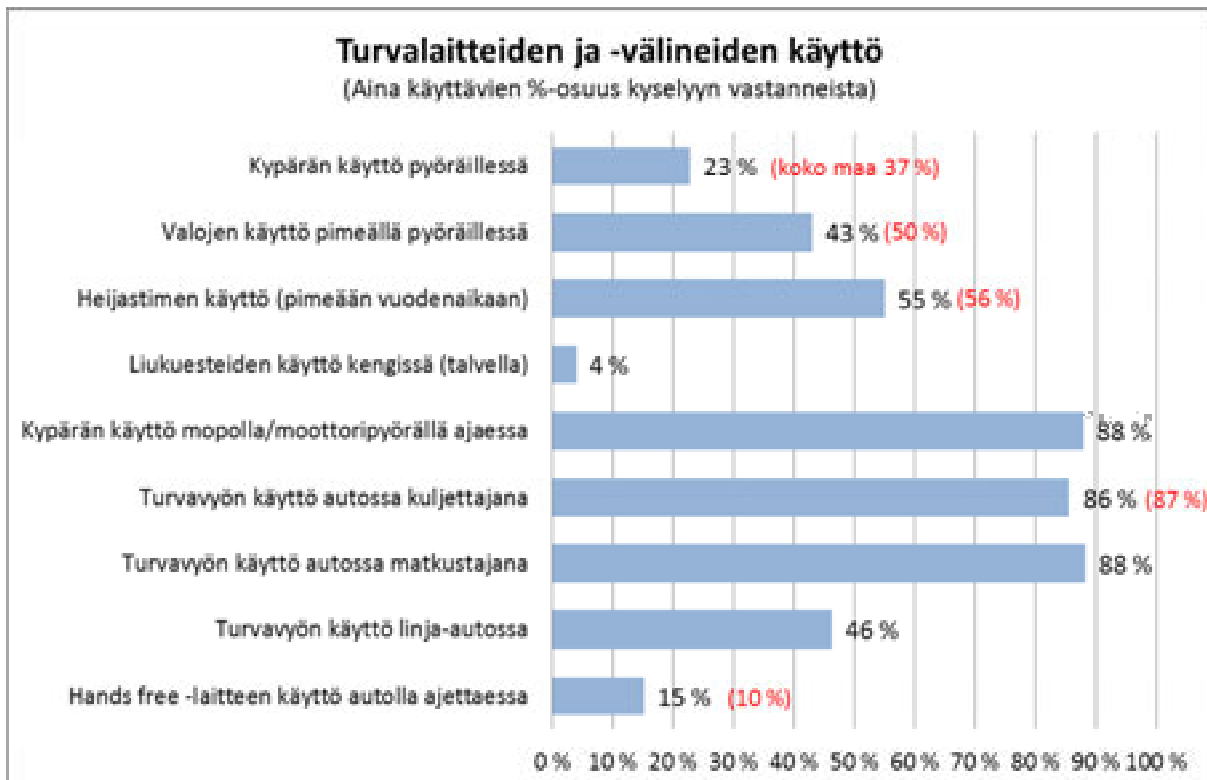
KULKUTAVAT	
Henkilö- ja pakettiautot	<ul style="list-style-type: none"> - Suuri määrä liikenteessä, yleisin kulkumuoto - Ei huomioida talvikeliä - Päihteet - Välinpitämättömyys liikennesäännöistä, ylinopeudet - Kuskien taidot vaihtelevat paljon
Mopoauto	<ul style="list-style-type: none"> - Kokemattomat ja nuoret kuskit - Näyttämisen halu, ryhmäpaine - Autontapainen kulkuneuvo, luo virheellisen kuvan turvallisuudesta - Vaikea erottaa henkilöautosta, yllättää muut tienkäyttäjät - Hidas verrattuna muuhun liikenteeseen
Mopo	<ul style="list-style-type: none"> - Tietämättömyys ja piittaamattomuus liikennesäännöistä - Autoilijat eivät huomioi liikenteessä - Viritetyt mopot - Kokemattomuus - Ylinopeudet ja kaahaaminen - Riskin otto
Pyöräily	<ul style="list-style-type: none"> - Pyöriteiden puuttuminen, pyöräily muun liikenteen seassa - Kova vauhti ja lähes äänetön kulkumuoto, muiden tielläliikkujien vaikea havaita - Pyörien ja autojen välisiä väistämissääntöjä ei tunneta - Puutteet talvikunnossapidossa, liukkaus ja lumi
IKÄRYHMÄT	
Alakoululaiset	<ul style="list-style-type: none"> - Kevyen liikenteen väylän puuttuminen, turvaton koulutie - Autoilijoiden välinpitämättömyys: ylinopeus, suojateitä ei huomioida - Kokemattomuus ja puutteet liikenteen havainnoinnissa - Eivät osaa liikennesääntöjä
Nuoret aikuiset (18-24-vuotiaat)	<ul style="list-style-type: none"> - Hurjastelu, halu näyttää kavereille, kokeilun halu - Piittaamattomuus muusta liikenteestä - Kokemattomuus: liikennesäännöt ja auton käsittelytaidot - Päihteiden käyttö - "kuolemattomuus"
lääkkäät (yli 65-vuotiaat)	<ul style="list-style-type: none"> - Aistien heikkeneminen, reagoitakyvyn lasku - Liikkumisen hidastuminen - Ajoneuvon hallinta heikentynyt - Muiden liikkujien piittaamattomuus - Turvaton liikenneympäristö, kevyen liikenteen väylien ja suojateiden puuttuminen
Yläkoululaiset	<ul style="list-style-type: none"> - Piittaamattomuus liikennesäännöistä ja muista liikkujista - Mopoilu: ajo kevyen liikenteen väylillä, ylinopeudet - Näyttämisen halu, ryhmäpaine

Turvavälineiden käytössä petrattavaa

Kyselyllä kartoitettiin myös vastaajien omaa liikennekäyttäytymistä erilaisten turvalaitteiden käytön osalta (kuva 12). Kutakin vastaajaa pyydettiin vastaamaan kysymykseen vain, mikäli liikkuu ko. kulkutavalla. Seudun tuloksista ja kuntien välisistä eroista voidaan todeta mm. seuraavaa:

- Pyöräilykypärän käyttöaste jää seudulla selvästi alle maan keskitason. Korkein käyttöaste on Orivedellä (30 %) ja alhaisin Virroilla (17 %).
- Valoa pyörässä pimeällä pyöräillessä käytetään harvemmin kuin koko maassa. Korkein käyttöaste on Ruovedellä (49 %) ja alhaisin Juupajoella (35 %).
- Heijastimen käytön osalta seudun tulokset vastaavat koko maan tasoa, mutta parannettavaa on silti reilusti. Korkein heijastimen käyttöaste on Orivedellä (61 %) ja Juupajoella (60 %), alhaisin Virroilla (49 %).
- Turvavyön käytön osalta tulokset vastaavat koko maan tasoa eli noin joka kymmenes ilmoittaa laiminlyövänsä turvavyön käyttöä ainakin silloin tällöin. Parhaiten turvavyötä käytetään Ruovedellä (91 %) ja heikoiten Juupajoella (65 %). Työn aikana tehdyissä haastatteluissa nousi myös esille arkisena ja päivittäin havaittavissa olevana ongelmana pienten lasten turvavyönkäytön laiminlyönnit autolla liikuttaessa. Huolestuttavan moni lapsi saa kyydin päivähoitoon tai kouluun ilman turvavyötä.

Tutkimusten perusteella pyöräilykypärän käyttö vähentää kuolemanriskiä 73 prosentilla ja aivovammariskiä lähes 90 prosentilla. Heijastinta käyttämällä jalankulkijat ja pyöräilijät parantavat näkyvyyttään ja turvallisuuttaan tarjoamalla autoilijoille pelivaraa. Tutkijalautakuntien analyysien mukaan Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella hämärällä tai pimeällä menehtyi 24 jalankulkijaa, joista kukaan ei käyttänyt heijastinta (2002–2011). Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneistä 16 pyöräilijästä kolme käytti kypärää. Heijastinta ja pyöräilykypärää käyttämällä yhdeksän henkilöä olisi säästynyt hengissä ja lukuisien vammat olisivat lieventyneet.



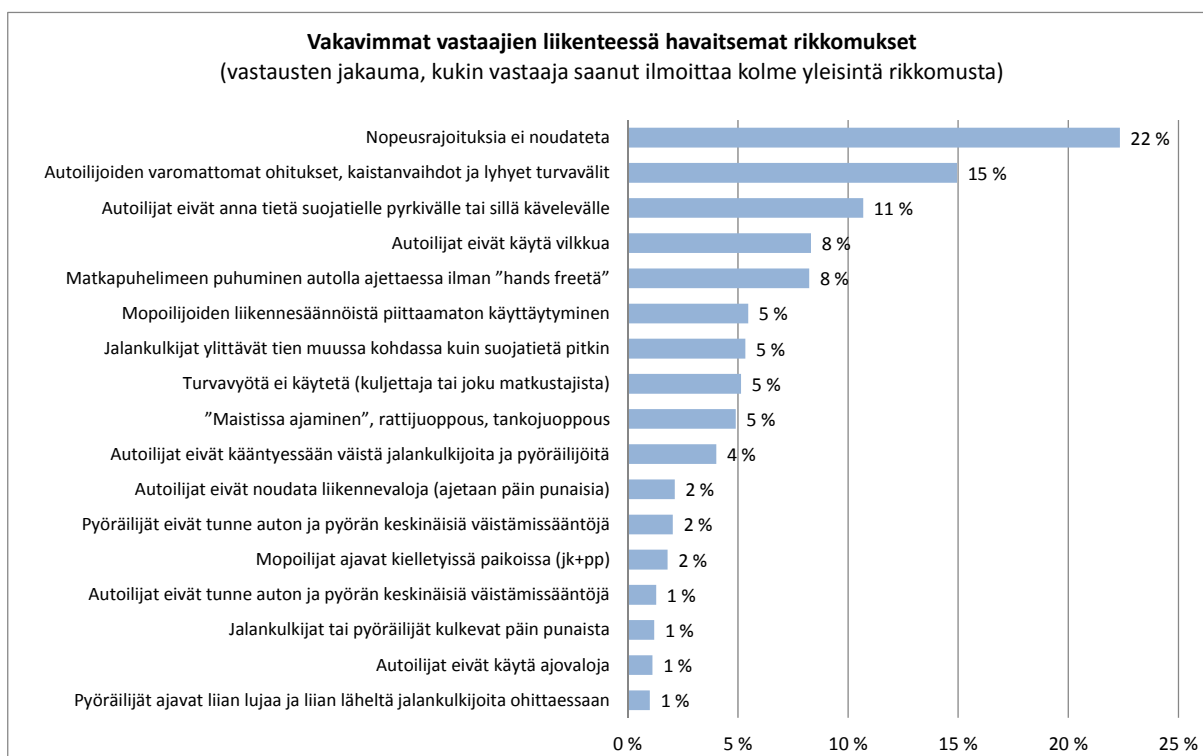
Kuva 12. Turvavälineiden käyttöasteita Ylä-Pirkanmaalla (suluissa punaisella koko maan keskiarvot).

Ylinopeudet, vaaralliset ohitukset ja suojateiden turvattomuus asukkaiden kokemina ongelmina

Valtakunnallisten onnettomuustarkasteluiden, liikennekäyttäytymistutkimusten ja poliisivalvonnan havaintojen perusteella välinpitämättömyys ja itsekkyyks liikenteessä ovat lisääntyneet. Valtakunnallisesti on arvioitu, että jopa puoleen liikennekuolemista liittyy merkittävää riskinottoa, kuten suuria ylinopeuksia, päihteitä, välinpitämättömyyttä liikennesäännöistä ja turvavälineiden käyttämättömyyttä. Tietoiseen tai tiedostamattomaan liikennesääntöjen laiminlyömiseen ja sen myötä oman ja muiden liikkujien onnettomuusriskin nostamiseen syyllistyvät kaikki liikkujaryhmät.

Ylä-Pirkanmaan liikennekäyttäytymisen ongelmia kartoitettiin kysymyksellä, jossa vastaajat saivat kertoa kolme yleisintä rikkomusta, joihin he päivittäin törmäivät liikenteessä. Kolmen kärki erottautui asukkaiden vastauksissa selvästi: nopeusrajoituksia ei noudateta, autoilijoiden vaaralliset ja piittaamattomat ohitukset ja autoilijat eivät kunnioita suojateitä. Yleisimpien rikkomusten joukossa mainittiin myös kännykkään puhuminen ilman hands free -laitetta ja vilkun käytön laiminlyönnit (kuva 13).

Asukaskyselyyn vastanneista 75 prosenttia oli sitä mieltä, että liikenne rikkomukset johtuvat ihmisten välinpitämättömyydestä, kiireestä tai stressistä, puutteellisesta sääntötuntemuksesta tai kokemattomuudesta. Vastaajista 20 prosenttia piti syynä riittämätöntä liikenteen valvontaa ja vain viisi prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että rikkomusten taustalla on liikenneympäristössä olevat puutteet.



Kuva 13. Ylä-Pirkanmaan asukkaiden liikenteessä havaitsemia rikkomuksia (vakavimmaksi koetut).

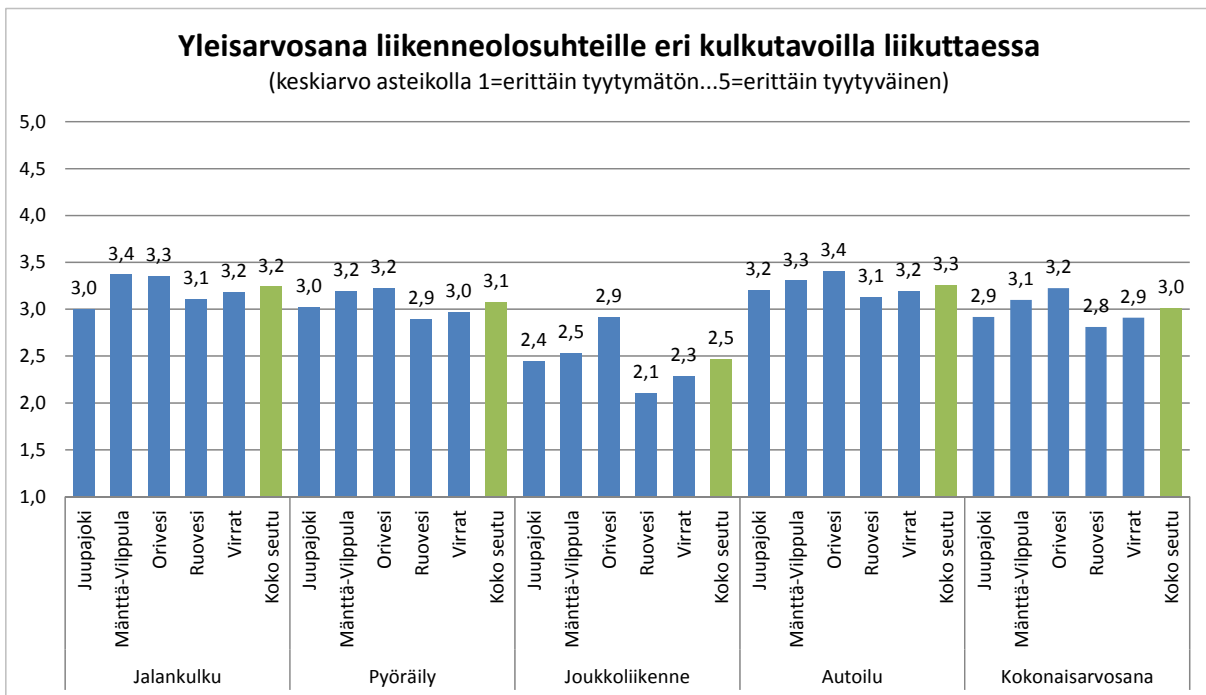
Autoilun olosuhteisiin ollaan tyytyväisimpiä, joukkoliikenteen tyytymättömiä

Liikenneympäristöön ja -palveluihin liittyviä kehittämistarpeita kartoitettiin kysymällä asukkaiden tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin eri kulkumuodoilla. Kunkin kulkumuodon osalta vastaajia pyydettiin antamaan arvosana sekä olosuhteille kokonaisuutena että eri palvelutasotekijöille. Tämän jälkeen vastaajia pyydettiin kertomaan konkreettisesti liikenneturvallisuukseltaan ongelmallisista, hankalista tai muuten turvattoman tuntuista paikoista tai muista ongelmista eri kulkutavoilla liikuttaessa.

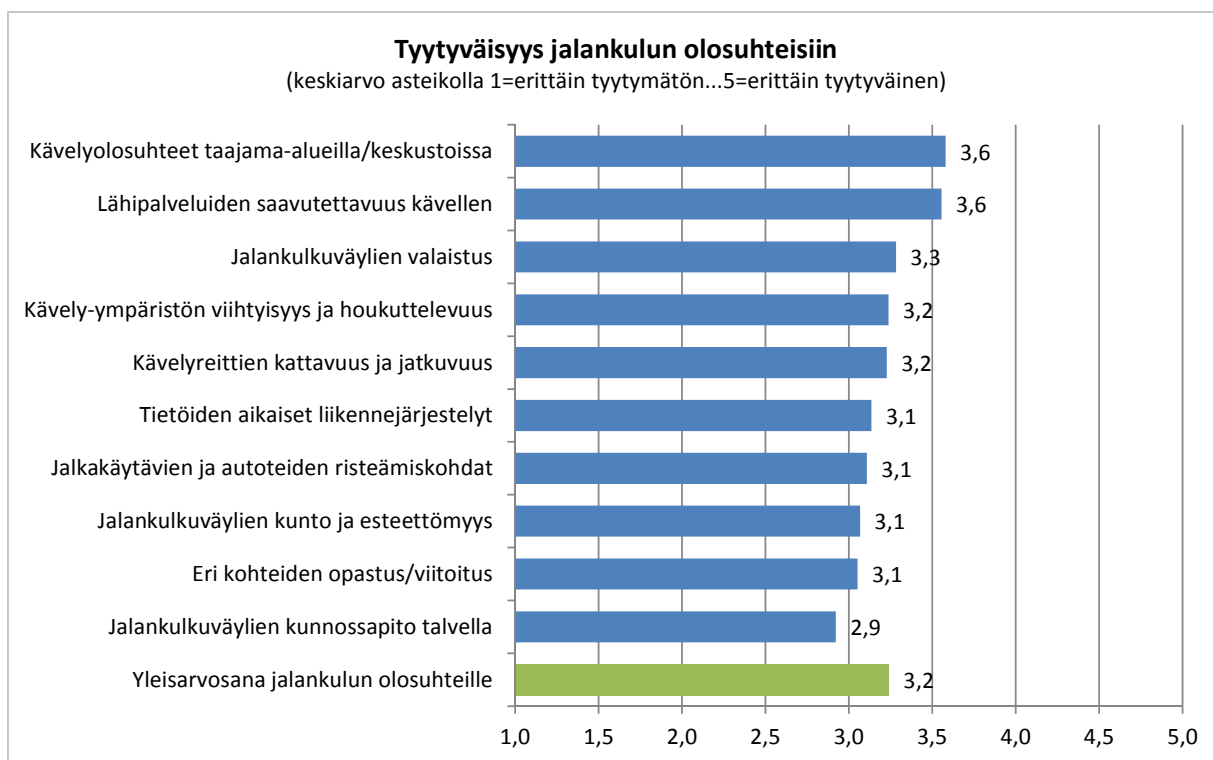
Ruovedellä, Juupajoella ja Virroilla ollaan keskimäärin tyytymättömiä ja Mänttä-Vilppulassa ja Orivedellä keskimääräistä tyytyväisempiä liikenneolosuhteisiin (kokonaisuutena). Koko seudun tuloksia tarkasteltaessa tyytyväisimpiä ollaan autoilun liikenneolosuhteisiin ja tyytymättömiä joukkoliikenteen olosuhteisiin. Joukkoliikenteen osalta tilanne on sama kaikissa kunnissa, mutta Mänttä-Vilppulassa naapurikunnista poiketen ollaan tyytyväisimpiä jalankulun olosuhteisiin. Kulkutavoittain koko seudun tuloksista voidaan todeta seuraavaa:

- Kävelyn ja pyöräilyn osalta kiitosta saavat muun muassa taajama-alueiden olosuhteet sekä kävely- ja pyöräilyreittien kattavuus. Parannettavaa koetaan olevan väylien kunnossapidossa (talvihoito ja päällysteiden kunto) ja pyöräilyinformaatiossa.
- Joukkoliikenteen osatekijöistä heikoimman arvosanan saavat mm. vuorotarjonta iltaisin ja viikonloppuisin, vuorotarjonta ja yhteydet kunnan sisällä ja naapurikuntiin ja joukkoliikennelippujen hinnat.
- Autoilun olosuhteiden osalta ollaan tyytyväisiä nykyisin nopeusrajoituksiin ja liikenteen sujuvuuteen sekä väylien valaistukseen. Tyytymättömyyttä aiheuttavat mm. teiden ja katujen talvikunnossapito ja koulujen saattoliikennejärjestelyt.

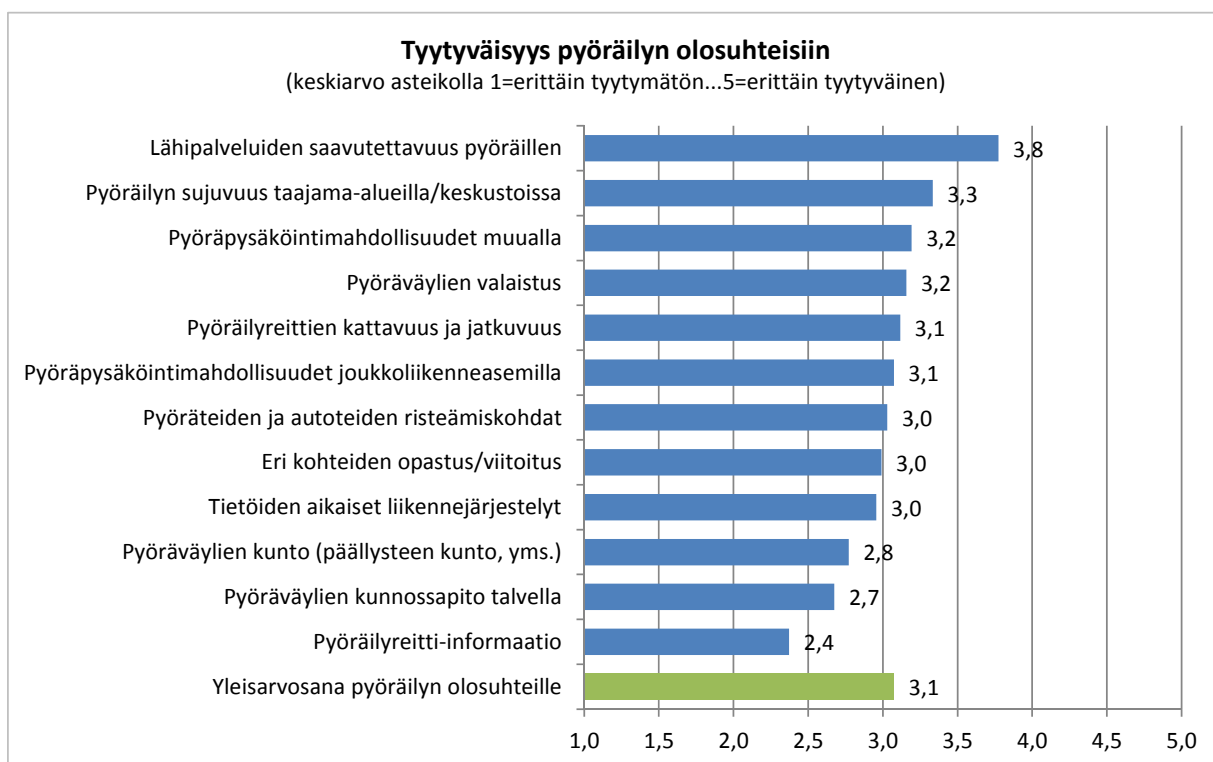
Kuntien välisiä eroja on esitetty *kuvissa 14–18 ja taulukoissa 5–6*.



Kuva 14. Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin kokonaisuutena ja eri kulkutavoilla liikuttaessa.



Kuva 15. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin.



Kuva 16. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin.

Taulukko 5. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin kunnittain.

= koko seutua korkeampi keskiarvo
 = koko seutua alhaisempi keskiarvo

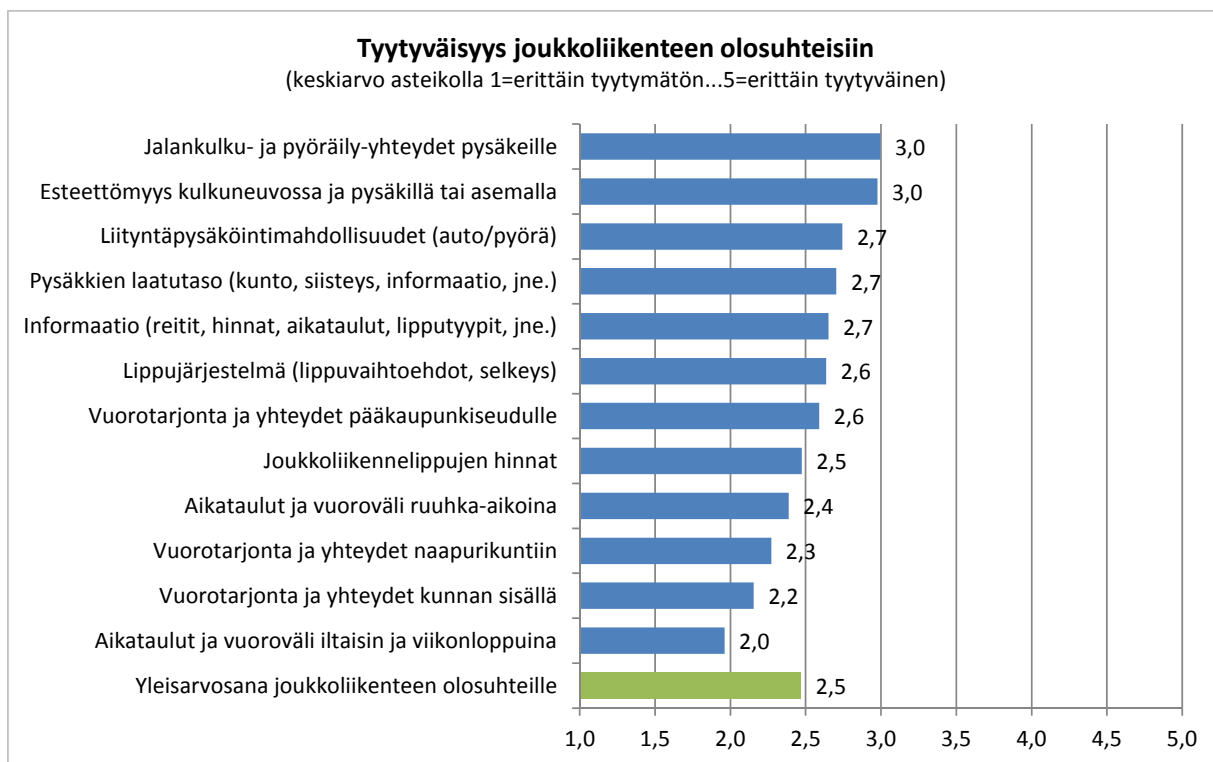
Tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin (keskiarvo asteikkolla: 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Kävelyolosuhteet taajama-alueilla/keskustoissa	3,4	3,8	3,6	3,4	3,5	3,6
Lähipalveluiden saavutettavuus kävelen	3,1	3,8	3,6	3,4	3,5	3,6
Jalankulkuväylien valaistus	3,1	3,3	3,4	3,1	3,3	3,3
Kävely-ympäristön viihtyisyys ja houkuttelevuus	3,2	3,3	3,3	3,2	3,2	3,2
Kävelyreittien kattavuus ja jatkuvuus	2,6	3,5	3,3	3,0	3,2	3,2
Tietöiden aikaiset liikennejärjestelyt	3,1	3,2	3,0	3,1	3,2	3,1
Jalkakäytävien ja autoteiden risteämiskohdat	2,9	3,3	3,2	2,8	3,1	3,1
Jalankulkuväylien kunto ja esteettömyys	3,2	3,1	3,1	2,9	3,0	3,1
Eri kohteiden opastus/viitoitus	2,8	3,0	3,1	3,0	3,1	3,1
Jalankulkuväylien kunnossapito talvella	3,0	3,1	3,1	2,8	2,6	2,9
Yleisarvosana jalankulun olosuhteille	3,0	3,4	3,3	3,1	3,2	3,2

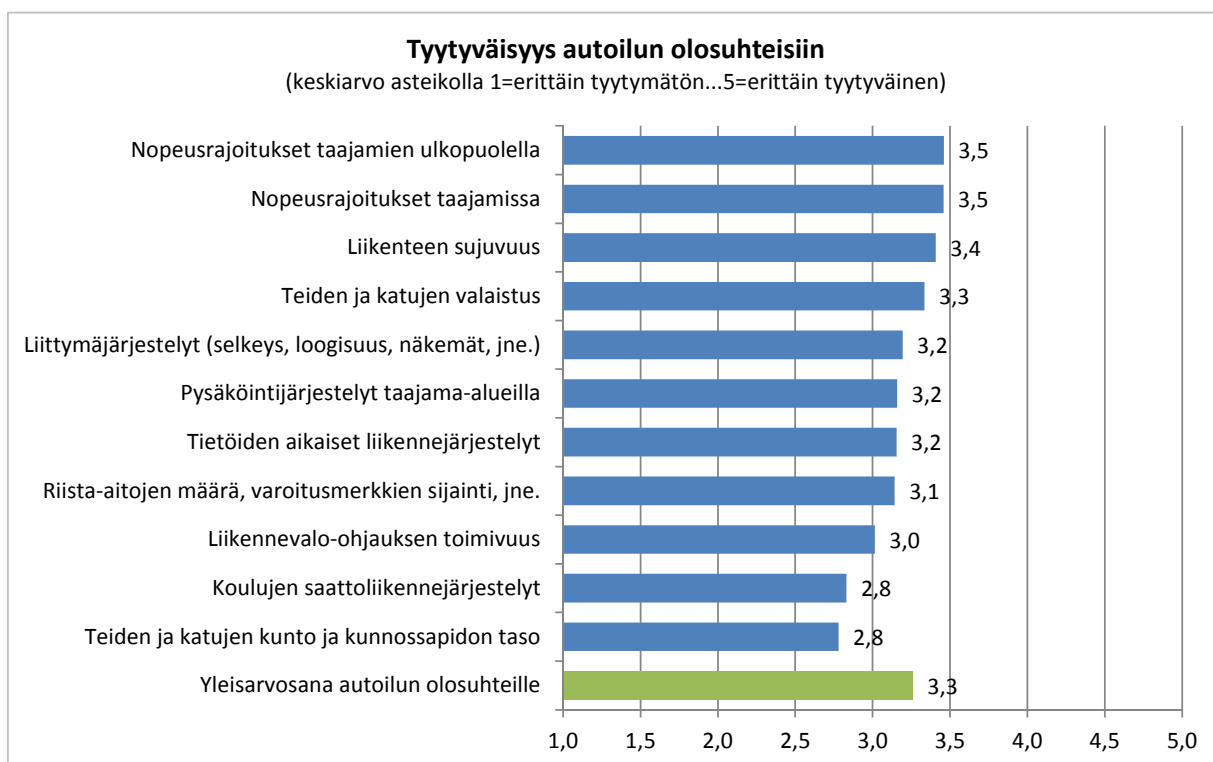
Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin (keskiarvo asteikkolla: 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Lähipalveluiden saavutettavuus pyöräillen	3,6	4,0	3,8	3,6	3,7	3,8
Pyöräilyn sujuvuus taajama-alueilla/keskustoissa	3,5	3,5	3,5	3,1	3,2	3,3
Pyöräpysäköintimahdollisuudet muualla	3,1	3,4	3,2	3,1	3,2	3,2
Pyörävylien valaistus	3,0	3,1	3,3	3,1	3,1	3,2
Pyöräilyreittien kattavuus ja jatkuvuus	2,7	3,5	3,3	2,7	3,0	3,1
Pyöräpysäköintimahdollisuudet joukkoliikenneasemilla	2,9	3,1	3,1	2,9	3,1	3,1
Pyöräteiden ja autoteiden risteämiskohdat	3,1	3,2	3,1	2,8	2,9	3,0
Eri kohteiden opastus/viitoitus	2,8	3,0	3,1	2,9	3,0	3,0
Tietöiden aikaiset liikennejärjestelyt	2,9	3,1	3,0	2,8	3,0	3,0
Pyörävylien kunto (päällysteen kunto, yms.)	2,9	2,6	2,9	2,7	2,8	2,8
Pyörävylien kunnossapito talvella	2,8	2,9	2,8	2,6	2,4	2,7
Pyöräilyreitti-informaatio	2,1	2,5	2,6	2,2	2,3	2,4
Yleisarvosana pyöräilyn olosuhteille	3,0	3,2	3,2	2,9	3,0	3,1





Kuva 17. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin.



Kuva 18. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys autoilun olosuhteisiin.

Taulukko 6. Ylä-Pirkanmaan seudun asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteen ja autoilun olosuhteisiin kunnittain.

= koko seutua korkeampi keskiarvo
 = koko seutua alhaisempi keskiarvo

Tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin (keskiarvo asteikkolla: 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet pysäkeille	2,8	3,0	3,3	2,9	2,9	3,0
Esteettömyys kulkuneuvossa ja pysäkillä tai asemalla	2,9	3,0	3,3	2,7	2,8	3,0
Liityntäpysäköintimahdollisuudet (auto/pyörä)	2,7	2,8	3,1	2,5	2,6	2,7
Pysäkkien laatutaso (kunto, siisteys, informaatio, jne.)	2,6	2,7	3,0	2,4	2,7	2,7
Informaatio (reitit, hinnat, aikataulut, lipputyypit, jne.)	2,3	2,6	3,0	2,4	2,6	2,7
Lippujärjestelmä (lippuvaihtoehdot, selkeys)	2,4	2,7	2,9	2,6	2,5	2,6
Vuorotarjonta ja yhteydet pääkaupunkiseudulle	2,4	2,5	3,1	2,4	2,4	2,6
Joukkoliikennelippujen hinnat	2,4	2,6	2,6	2,5	2,3	2,5
Aikataulut ja vuoroväli ruuhka-aikoina	2,2	2,5	2,9	2,0	2,2	2,4
Vuorotarjonta ja yhteydet naapurikuntaan	2,4	2,4	2,8	1,9	2,0	2,3
Vuorotarjonta ja yhteydet kunnan sisällä	2,2	2,3	2,6	1,9	1,9	2,2
Aikataulut ja vuoroväli iltaisin ja viikonloppuina	2,1	2,1	2,4	1,6	1,8	2,0
Yleisarvosana joukkoliikenteen olosuhteille	2,4	2,5	2,9	2,1	2,3	2,5

Tyytyväisyys autoilun olosuhteisiin (keskiarvo asteikkolla: 1=erittäin tyytymätön...5=erittäin tyytyväinen)

	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Orivesi	Ruovesi	Virrat	Koko seutu
Nopeusrajoitukset taajamien ulkopuolella	3,2	3,3	3,5	3,4	3,6	3,5
Nopeusrajoitukset taajamissa	3,3	3,4	3,6	3,6	3,4	3,5
Liikenteen sujuvuus	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Teiden ja katujen valaistus	3,0	3,3	3,5	3,2	3,4	3,3
Liittymäjärjestelyt (selkeys, loogisuus, näkemät, jne.)	3,3	3,3	3,3	2,9	3,2	3,2
Pysäköintijärjestelyt taajama-alueilla	3,5	3,3	3,3	3,0	2,9	3,2
Tietöiden aikaiset liikennejärjestelyt	3,1	3,3	3,2	2,9	3,2	3,2
Riista-aitojen määrä, varoitusmerkkien sijainti, jne.	3,1	3,1	3,5	2,8	3,1	3,1
Koulujen saattoliikennejärjestelyt	3,0	2,9	2,7	2,7	2,8	2,8
Teiden ja katujen kunto ja kunnossapidon taso	2,7	2,7	3,1	2,7	2,6	2,8
Yleisarvosana autoilun olosuhteille	3,2	3,3	3,4	3,1	3,2	3,3



Asukkaiden mielestä satoja parantamista vaativia kohteita

Konkreettisia vaaranpaikkoja, läheltä piti -paikkoja ja liikkumisen ongelmakohtia koskeva kysymys oli jaettu neljään osaan:

- Jalankulun ongelmiin
- Pyöräilyn ongelmiin
- Joukkoliikenteen ongelmiin ja
- Autoliikenteen ongelmiin.

Kokonaisuudessaan liikenneympäristön ongelmakohteita tuotiin kyselyssä esille useita satoja. Jokainen relevantti parannusehdotus on käyty läpi yhdessä kunnan ja ELY-keskuksen ja pahimmat kohteet on käyty tarkistamassa maastossa. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet on esitetty kunnittain kartalla ja toimenpidelistauksena *liitteessä 4*. Jokaisen kunnan asukaskyselyssä eniten kommentteja saaneet kohteet on kirjattu oheiseen yhteenvetoon.

Asukaskyselyssä eniten mainintoja saaneet liikenneympäristön ongelmakohdat:

Juupajoki

- Mt 14290 Koskitie, keskustan kohta (ajonopeudet)
- Mt 3413 Asemantie (ajonopeudet)

Mänttä-Vilppula

- Kt 58 / kt 56 Mustalahden liittymä (turvattomuus)
- Mt 347 Valtatie / Seppälän puistotie liittymä (hankaluus)
- Vilppula–Mänttä-välin kevyen liikenteen väylä (heikko kunto)

Orivesi

- Kt 58 Orivedentie / Opintie liittymä (turvattomuus)
- Mt 3261 Asematie (kevyen liikenteen väylän puute)
- Mt 3260 väli Eräjärvi–Orivesi (turvattomuus, Eräjärven kohdan kevyen liikenteen väylän puute)

Ruovesi

- Kt 66 Mustajärventie / mt 337 Kuruntie liittymä (turvattomuus ja ajonopeudet)
- Mt 14314 Ruovedentie, keskustan kohta (jäsentymättömyys)
- Joensuuntie / Sointulantie liittymä (turvattomuus)

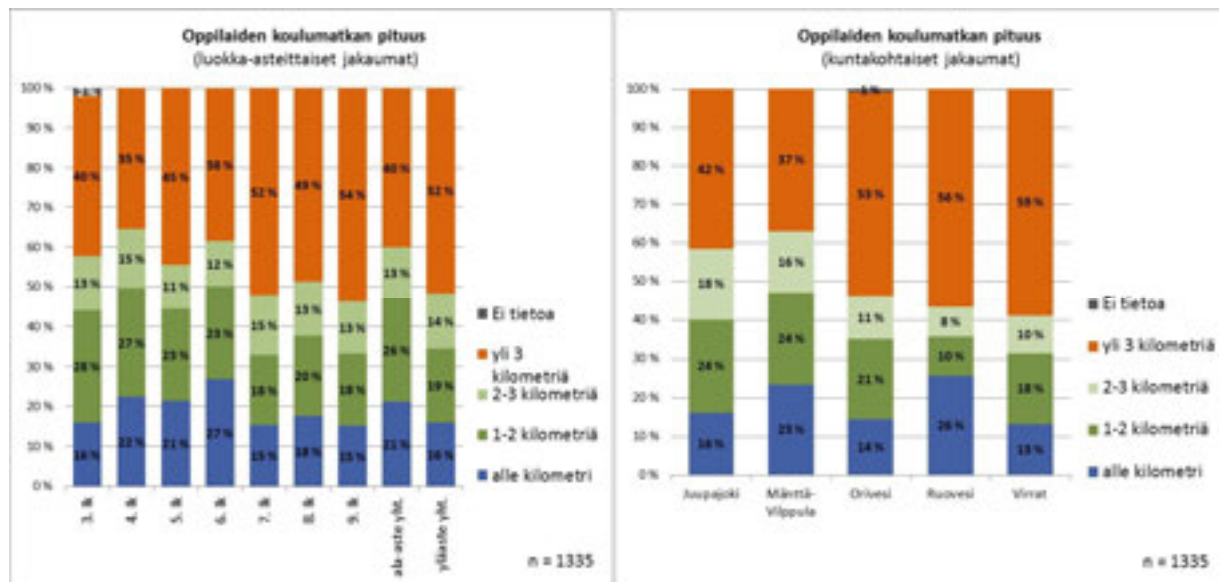
Virrat

- Rantatie, kirkon kohta (ajonopeudet)
- Mäkitie (ajonopeudet)
- Kt 65, Vaskiveden kohta (tien ylityksen turvattomuus)

Koulukysely: Turvavälineiden käytössä ja mopoilijoiden liikennekäyttäytymisessä eniten parannettavaa

Ylä-Pirkanmaan alueen liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimiseen liittyvä koulukysely järjestettiin 14.1.–3.2.2013 välisenä aikana. Kyselyllä kartoitettiin koululaisten liikkumisen ja liikkumiskäyttäytymisen ominaispiirteitä sekä kokemuksia ja mielipiteitä liikenteestä, liikenneturvallisuudesta, liikenneympäristöstä ja liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista. Kysely toteutettiin samanaikaisesti kaikissa Ylä-Pirkanmaan peruskouluissa 3.–9.luokkalaisille. Kyselyyn vastasi yhteensä 1339 koululaista, mikä on yli 50% kaikista seudun 3.–9.-luokkalaisista.

Koulukyselyn perusteella alakoululaisilla on hieman lyhyemmät koulumatkat kuin yläkoululaisilla (kuva 19). Alle kilometrin koulumatkoja on eniten Ruovedellä (26% koulumatkoista) ja Mänttä-Vilppulassa (23%). Pisin yli 3 kilometrin koulumatkoja eniten Virroilla (59% koulumatkoista), Ruovedellä (56%) ja Orivedellä (53%). Juupajoen ja Mänttä-Vilppulan koululaisista noin 60% ja muiden kuntien koululaisista noin 45% asuu hyvällä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä (alle 3 km) koulusta.



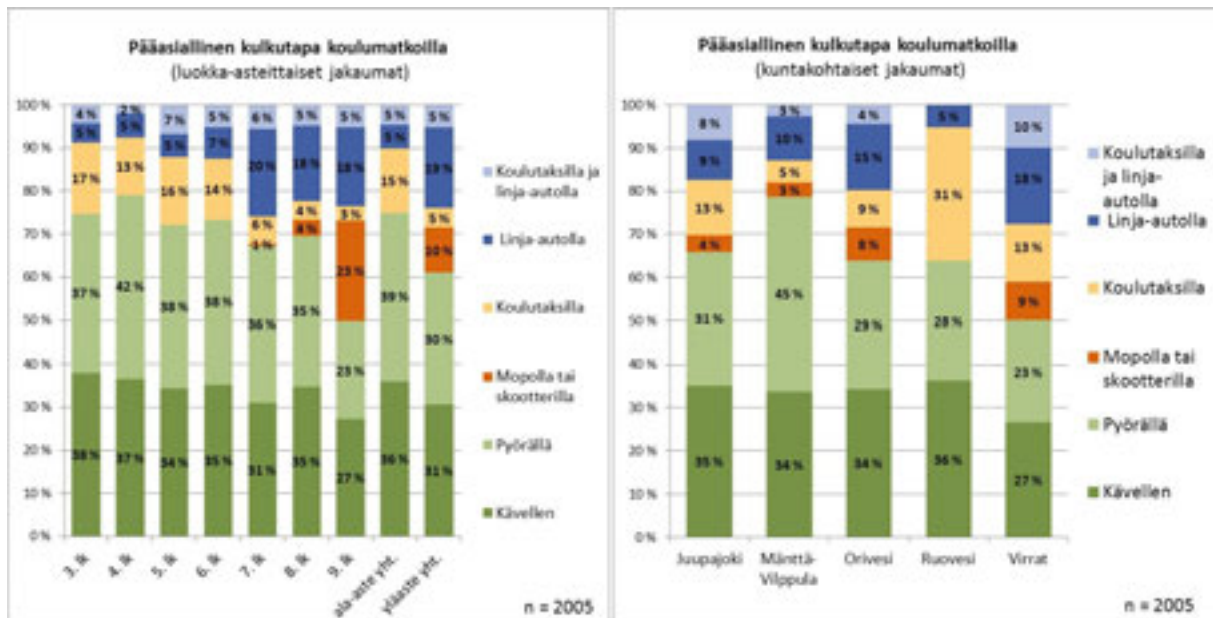
Kuva 19. Ylä-Pirkanmaan peruskoululaisten koulumatkan pituus luokka-asteittain ja kunnittain (lähde: koulukysely 2013).

Suoria lainauksia koulukyselyn vastauksista kysymykseen

”Mikä kannustaisi sinua parhaiten turvalliseen liikkumiseen?”:

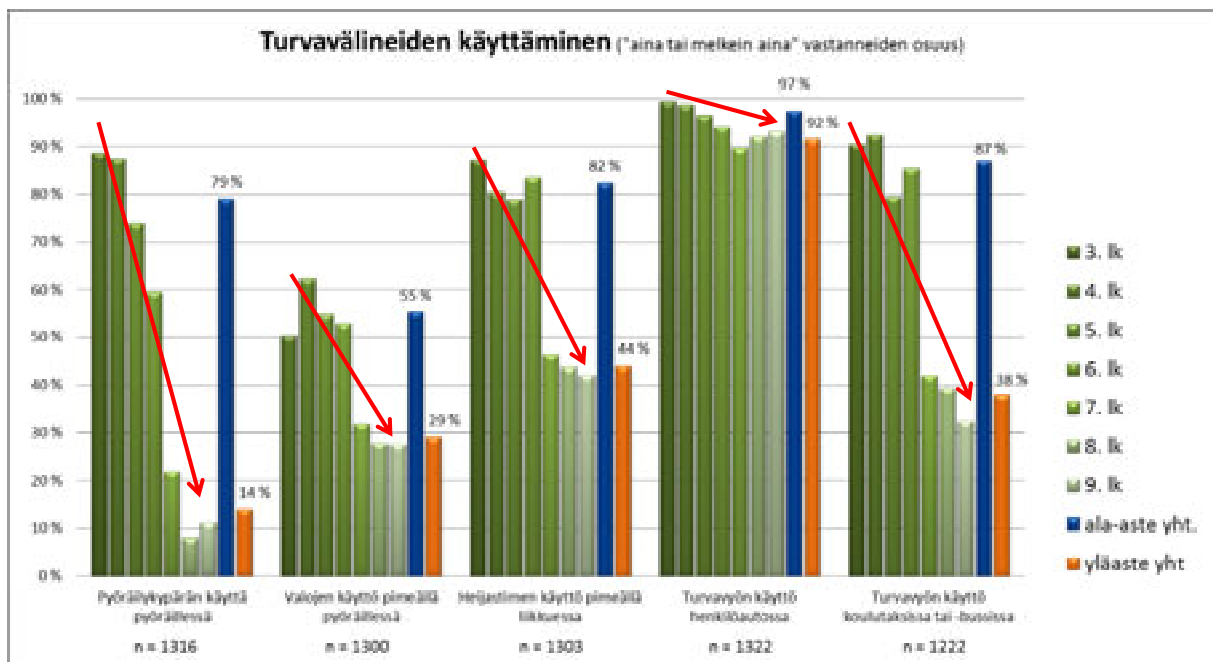
- Äiti ja isi:)
- Ei mikään koska osaan jo liikkua turvallisesti
- Jos näkisin jonkun onnettomuuden tajuaisin kaikki vaarat.
- Minulle kerrottaisiin mitä voisi tapahtua. Minulle selitettäisiin mitä pitää tehdä missäkin.
- No pitää enemmän jotain pyöräturvallisuuskisoja
- Aikuisten esimerkki, jos kaverit käyttäytyy hyvin :)
- En halua kuolla, joten piän kypärää päässäni vaikka se näyttääkin rumalta.
- Enempi valistus kouluissa
- Erilaiset palkinnot, mitä saadaan joskus. Esim polkupyörällä tulleet saavat jäätelön jne.
- Että kaikki käyttäisivät niitä eikä sanoisi että ne on "epämuodikkaita" Ja että ne olisivat hienoja että kaikki haluaisivat käyttää niitä ja ne olisivat halvempia ettei tule koulukiusausta siitä että jollain on käytetty kypärä jos ei ole varaa uusiin!!
- JOS HEIJASTIMESTA TULISI MUOTIA
- Kouluissa näytettäisiin onnettomuusvideoita jne. Ja tulisi joitan kertomaan asioista.
- Poliisin oppitunnit liikenneturvallisuudesta.

Alakoululaisista kävellen kouluun saapuu 36%, pyörällä 39% ja koulutaksilla ja/tai linja-autolla 25% (kuva 20). Ylä-asteella mopo ja skootteri kaappaavat 10% kulkumuoto-osuuden, mikä luonnollisesti näkyy erityisesti 9-luokkalaisten mopolla ja skootterilla kulkemisina. Kyselyn perusteella yläasteella myös linja-auton käyttö koulumatkoilla lisääntyy selvästi. Kunnittaisessa vertailussa erottuu Mänttä-Vilppulan suuri pyöräilijöiden osuus (45%). Kaksi kolmesta kaikista koulumatkalaisista liikkuu koulumatkansa kävellen tai pyörällä.



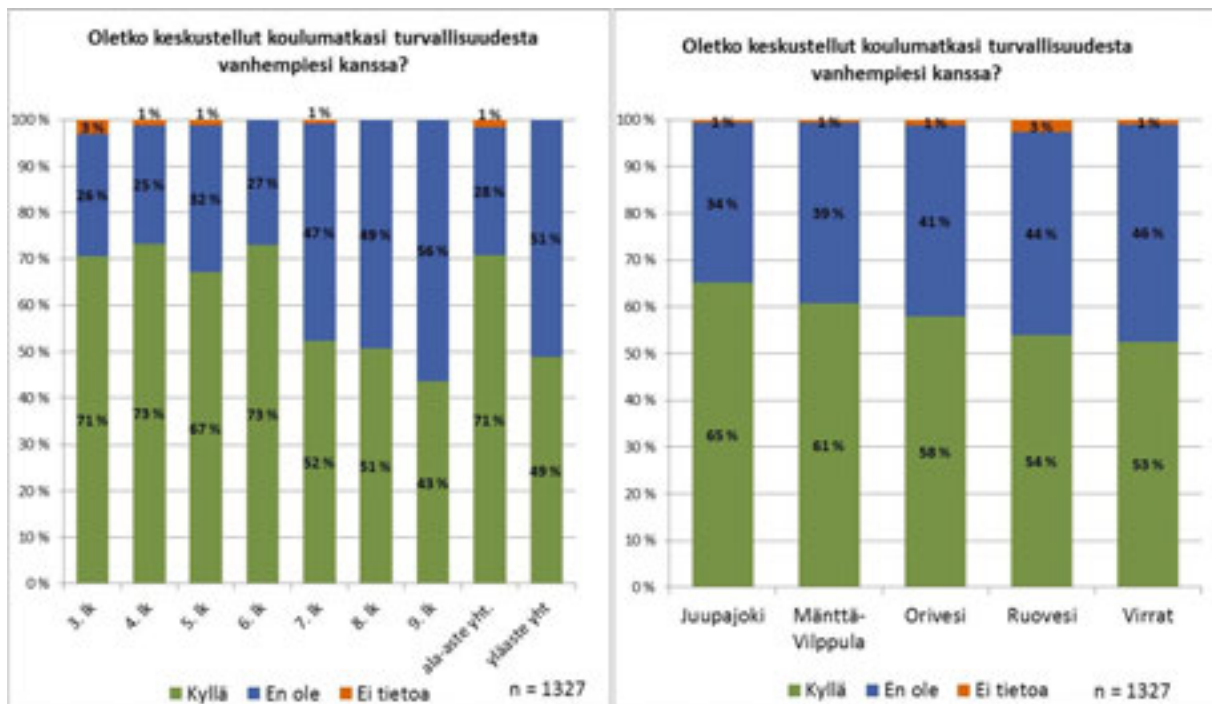
Kuva 20. Ylä-Pirkanmaan peruskoululaisten pääasiallinen kulkutapa koulumatkoilla luokka-asteittain ja kunnittain (lähde: koulukysely 2013).

Kyselyn perusteella turvavälineiden käyttö laskee erittäin hälyttävästi ikävuosien myötä (kuva 21). Ylä-koululaisista kaksi kolmesta ei käytä koskaan pyöräilykypärää, liki 70% ei käytä usein valoja pyöräillessä, yli puolet ei käytä usein heijastinta ja joka kolmas unohtaa koulukuljetuksessa turvavyön. Myös alakoululaisten turvavyön käyttöä koulukuljetuksissa tulisi valvoa tarkemmin ja valojen käyttöä pyöräillessä parantaa. Myös heijastin tulisi olla automaattinen turvaväline koululaisilla; nyt käyttö laskee merkittävästi iän myötä.



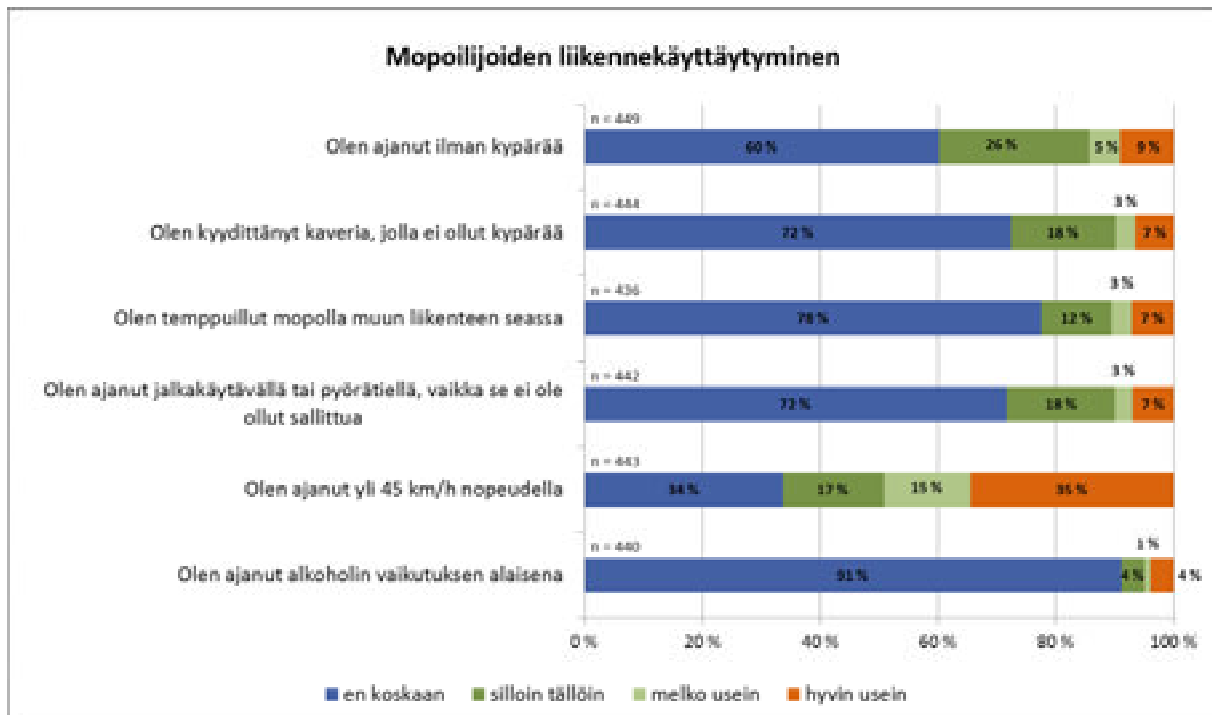
Kuva 21. Ylä-Pirkanmaan peruskoululaisten turvavälineiden käyttö (lähde: koulukysely 2013).

Kyselyn perusteella alakoululaisten mielestä liikennesääntöjä on opetettu enemmän kuin yläkoululaisten. Mitä vanhemmaksi koululainen tulee, sitä enemmän hän omasta mielestään kaipaa opetusta liikennesäännöissä. Koulumatkan koetussa turvallisuudessa ei ole ala- ja yläkoululaisten kesken mainittavaa eroa: alakoululaisista 89% ja yläkoululaisista 90% pitää koulumatkaansa turvallisenä. Alakoululaisten vanhemmat ovat kertoneet lapsilleen enemmän turvallisesta liikennekäyttäytymisestä kuin yläkoululaisten vanhemmat. Ero ei kuitenkaan ole kovin suuri; noin 90%:n mielestä vanhemmat ovat kertoneet riittävästi turvallisesta liikkumiskäyttäytymisestä yleisellä tasolla. Kokonaisuudessaan turvallisesta liikennekäyttäytymisestä on koululaisten mielestä annettu riittävästi tietoa vanhempien toimesta, mutta koululaisten henkilökohtaisen koulumatkan turvallisuusongelmien läpikäynnissä on parantamisen varaa: alakoululaisista 28% ei ole keskustellut koulumatkansa turvallisuudesta vanhempiensa kanssa (kuva 22).



Kuva 22. Ylä-Pirkanmaan peruskoululaisten mielipide siitä onko koulumatkan turvallisuudesta keskusteltu riittävästi vanhempien kanssa (lähde: koulukysely 2013).

Mopoilijoiden liikenneonnettomuudet ovat voimakkaasti kasvaneet, ja koulukyselyn yhtenä tavoitteena oli kartoittaa seudun yläasteelaisten näkemyksiä mopoilijoiden liikenneturvallisuudesta. Yläkoululaisista kolmannes kertoi omistavansa mopon ja 28% ajaneensa mopolla vaikkei mopoa omista. Mopon omistajista yli puolet on poikia. Yläkoululaisista tytöistä 45% omistaa tai on ajanut mopolla. Mopon omistajista 22% on virittänyt mopoaan. Virittäneistä valtaosa on poikia. Positiivista on se, että 45% ei ole virittänyt mopoaan eikä tiedä miten se tehdään. Yli puolet mopoilijoista kuitenkin tietää miten viritetään tai on virittänyt mopoaan. Vastanneiden mukaan mopoilijoiden suurin liikennekäyttäytymisongelma on ylinopeudet: jopa 35% ajaa hyvin usein ja puolet usein yli 45 km/h nopeutta (kuva 23). Vajaa kymmenes on ajellut ilman kypärää, kyydittänyt kypärätöntä kaveria, temppuillut mopolla tai ajanut kiellettyjä reittejä.



Kuva 23. Ylä-Pirkanmaan peruskoululaisten näkemyksiä mopojen liikennekäyttäytymisestä (lähde: koulukysely 2013).

Suoria lainauksia koulukyselyn yläasteelaisten vastauksista kysymykseen

”Nuorille mopoilijoille sattuu paljon vakavia liikenneonnettomuuksia. Mistä luulet tämän johtuvan? Miten tilannetta voisi mielestäsi parantaa?”:

- Ajaa hiljempaa ja laillisilla mopoilla
- Ajais hiljempaa eikä nää "mopoilijat" leijus muille moponsa nopeuksilla
- Mopoutot pitäisi hävittää ne ovat turhakkeita ja vaarallisia
- Ei ole kokemusta liikenteestä. Näyttämisen halu.
- Ei ymmärretä virittämisen, alkoholin tai muun vaikutuksia ajamiseen. Uskotaan että "ei se mulle käy"
- Enemmän moporatsioita. Nuorille pitäisi näyttää dokumentteja, missä joku on joutunut vakavaan onnettomuuteen. Se voisi pistää nuoret miettimään ajotyylään.
- Koska kypärää ei aina käytetä, mopoja viritetään, liikennesääntöjä ei aina noudateta, ajetaan alkoholin vaikutuksen alaisena.. en osaa sanoa miten tilannetta voisi parantaa, lain tai sääntöjen tiukennus tuskin auttaisi mitään.
- Mopoja ei saisi virittää
- Poliisi seuraisi kylällä enemmän nuorten ajelua

4. Tavoitteet

4.1 Visio ja tavoitteet

Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuustyölle on asetettu pitkän aikavälin nollavisio sekä lähiajan konkreettiset liikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteet. Visio kuvaa yhteistä tahtotilaa, jota kohden kaikki toimijat määrätietoisesti suuntaavat omaa toimintaansa. Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö on vuodesta 2001 alkaen perustunut tieliikenteen turvallisuusvisioon: ”Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Pirkanmaan maakunnan liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuonna 2011 valtakunnallista visiota täsmennettiin. Tämän työn aikana sovittiin, että Pirkanmaan maakunnan liikenneturvallisuustyön visio sopii myös Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustyön tahtotilaksi. Visio on jaettu kahteen tasoon. Päävisio kuvaa liikennejärjestelmälle asetettavaa liikenneturvallisuuden tavoitetilaa. Osavisiot puolestaan kuvaavat tarkemmin liikenneturvallisuusyhteistyöhön ja toimintatapoihin liittyvää tahtotilaa:

Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneympäristö myös koetaan turvalliseksi.

Liikenteessä
käyttäytyään
vastuullisesti ja
turvallisuushakuisesti
liikennesääntöjä
noudattaen ja toisia
liikkujia kunnioittaen.

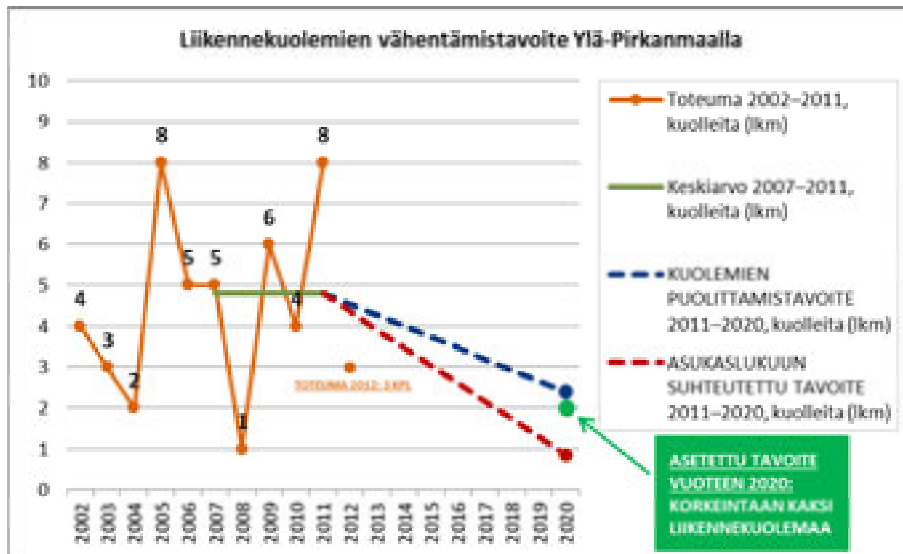
Liikenneturvallisuus-
ongelmiin tartutaan
poikkihallinnollisesti
ja eri toimijoiden
käytössä olevia keinoja
laajasti hyödyntäen.

Liikenneturvallisuus-
työ on aktiivista ja
tehokkaasti koordinoitua
maakuntatasolta
paikalliselle tasolle. Toimin-
ta tavoittaa kaikki
liikkujaryhmät.

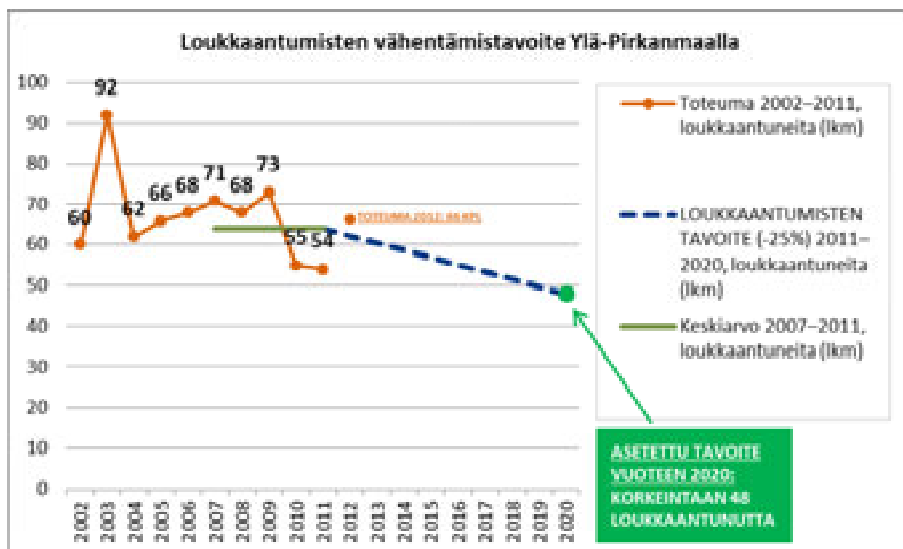
Liikenneturvallisuus-
työn vaikuttavuudesta
viestitään aktiivisesti
maakunnan sisällä ja
valtakunnallisesti.

Vision tueksi tarvitaan konkreettisia lähiajan tavoitteita, joiden avulla pystytään seuraamaan toiminnan vaikuttavuutta ja oikeasuuntaisuutta. Valtakunnallisena tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä sekä vähentää loukkaantumisten määrää neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020. Ylä-Pirkanmaan seudulla noudatetaan valtakunnallisesti sovittuja liikenneonnettomuuksien vähentämisen linjauksia. Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden lähtötasoksi on asetettu vuosien 2007–2011 keskiarvo. Tällä ajanjaksolla Ylä-Pirkanmaalla tapahtui keskimäärin 4,8 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksissa loukkaantuneita oli keskimäärin 64 vuodessa.

Valtakunnallisen liikennekuolemien puolittamisen tavoitteen mukaisesti liikennekuolemien määrän tulisi Ylä-Pirkanmaalla vähentyä kahteen henkilöön vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi loukkaantumisten tulisi vähentyä neljänneksellä 48 henkilöön vuoteen 2020 mennessä (kuvat 24–25).



Kuva 24. Liikennekuolemien vähentämistavoite Ylä-Pirkanmaalla vuoteen 2020.



Kuva 25. Loukkaantuneiden vähentämistavoite Ylä-Pirkanmaalla vuoteen 2020.



4.2 Pitkän aikavälin linjaukset ja lähivuosien painopistealueet

Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuuksuustyölle asetetut onnettomuuksien määrää ja liikkumista koskevat tavoitteet ovat haastavia ja niiden saavuttamiseksi tarvitaan monenlaisia ja usean eri toimijan samanaikaisia toimenpiteitä. Yksin tässä suunnitelmassa esitetyt pienet toimenpiteet eivät riitä, vaan tarvitaan myös valtakunnallisia isoja kehittämisinvestointeja, kuten valtatie 9 kokonaisvaltaisen parantamisen. Toiminnan suuntaamiseksi tarvitaan sekä pitkän aikavälin linjauksia että lähivuosille kohdennettuja painotuksia:

YLÄ-PIRKANMAAN PITKÄN AIKAVÄLIN LINJAUKSET

Vastuulliset ja turvalliset liikkumisen valinnat

- Elinikäisellä liikennekasvatuksella ihmisille luodaan perusvalmiudet huolehtia omasta ja muiden turvallisuudesta sekä tehdä vastuullisia liikkumisvalintoja.
- Säännöllisellä ja ajankohtaisella viestinnällä ja kampanjoinnilla ylläpidetään ihmisten viisaan liikkumisen tietämystä. Riskikäyttäytymiseen puututaan kohdennetulla viestinnällä sekä yleiseen mielipiteeseen vaikuttamalla.
- Säännöllisellä liikenteen valvonnalla ylläpidetään korkeaa kiinnijäämisriskiä. Valvontaa kohdistetaan nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin.
- Eri ikä- ja liikkujaryhmien parissa työskentelevien osaamisesta ja motivaatioista liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan koulutuksin ja tietoiskuin.

Turvallinen ja toimiva liikennejärjestelmä

- Maankäytön ratkaisulla hillitään matkapituuksien kasvua sekä tuetaan palveluiden hyvää ja turvallista saavutettavuutta erityisesti kestäväillä kulkutavoilla.
- Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta turvalliset ja toimivat ratkaisut varmistetaan kaavoissa ja palveluverkkosuunnitelmissa sekä tie- ja katusuunnitelmissa.
- Liikenneympäristön ratkaisut ovat esteettömiä sekä ohjaavat turvalliseen ja sääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen kulkutavasta riippumatta.

Yhteistyötä ja vastuunkantoa

- Liikenneturvallisuuden edistäminen on integroitu eri toimialojen tavoitteisiin ja arjen toimintatapoihin. Resursseista liikennekasvatus- ja tiedotustyössä huolehditaan.
- Eri toimijoiden välinen yhteistyö on koordinoitu siten, että toiminta säilyy aktiivisena ja tavoittaa kaikki ikä- ja liikkujaryhmät. Paikallisten toimijoiden resursseja ja verkostoja hyödynnetään tehokkaasti.

YLÄ-PIRKANMAAN LÄHIVUOSIEN PAINOPISTEALUEET

- A. Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi**
- B. Kuntapäätäjät mukaan liikenneturvallisuuksuustyöhön**
- C. Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä**
- D. Viisasta liikkumista pienestä pitäen**
- E. Kuljettajien ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin**
- F. Ajonopeudet turvalliselle tasolle**
- G. Turvallisesti tien yli**
- H. Riskiliittymien ja onnettomuuskasaumien määrän vähentäminen**

5. Toimenpiteet

A. Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi

Eri toimijoiden käytössä olevan keinovalikoiman hyödyntäminen edellyttää koordinoitua yhteistyötä eli eri toimijoiden vahvuuksien ja osaamisen yhteensovittamista sekä erilaisten toimenpiteiden toteutuksen synkronointia. Näin lisätään toiminnan järjestelmällisyyttä, vähennetään päällekkäistä työtä, saadaan vähäiset resurssit kohdennettua ja tehokkaaseen käyttöön sekä helpotetaan käytännön toimenpiteiden toteutusta. Yhteistyöllä on usein myös osapuolia motivoiva vaikutus. Eri toimijoiden välistä yhteistyötä koordinoidaan usein erilaisten työryhmien, asiantuntijaverkostojen tai seminaarien kautta. Yhteistyön koordinoitua tarvitaan niin paikallisella, seudullisella kuin maakunnallisellakin tasolla. Luvussa 2.4 kuvattiin yhteistyömallien nykytilaa Pirkanmaalla ja Ylä-Pirkanmaan seudulla. Tässä luvussa on esitetty toimintamalli seudulliseen ja kunnalliseen liikenneturvallisuusyhteistyöhön.

Liikenneturvallisuusyhteistyön koordinoituihin kunnissa kaksi eri mallia

Paikallisen liikenneturvallisuusyhteistyön tavoitteena on, että toiminta tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää, että kunnan eri toimialat sekä keskeiset sidosryhmät ovat kattavasti mukana liikenneturvallisuusyhteistyössä ja ottavat liikenneturvallisuuden huomioon omassa toiminnassaan. Aktiivisten kuntalaisten ja paikallistoimijoiden ottaminen mukaan liikenneturvallisuusyhteistyöhön kannattaa, sillä ns. ruohojuuritason toiminnalla on suuri merkitys paikallisen ilmapiirin ja yhteisvastuullisen liikennekäyttäytymisen luomisessa. Valtakunnallisena ja alueellisena lähtökohdiana on liikenneturvallisuusyhteistyön koordinoituihin erillisten liikenneturvallisuusyhteistyöryhmien kautta. Työryhmän keskeisenä tavoitteena on huolehtia liikenneturvallisuusyhteistyön jatkuvuudesta ja ajantasaisuudesta kunnan eri toimialoilla ja alueen sidosryhmissä sekä koordinoitua ja tehdä näkyväksi liikenneturvallisuus suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden eteen tehtävää työtä.

Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmien aktivointi Orivedellä, Mänttä-Vilppulassa ja Virroilla

Orivedellä, Virroilla ja Mänttä-Vilppulassa päätettiin herättää henkiin poikkihallinnolliset kunnalliset liikenneturvallisuusyhteistyöryhmät. Työryhmän tehtävänä on edistää liikenneturvallisuuden parantumista kuntalaisten ja kunnan työntekijöiden keskuudessa ensisijaisesti kasvatuksellisten ja tiedotukseen liittyvien toimenpiteiden kautta. Työryhmä ottaa tarvittaessa kantaa myös liikenneympäristössä havaittuihin ongelmiin, mutta niistä ei tule muodostua toiminnan ainoa sisältö. Työryhmässä keskitytään mm. eri hallintokuntien perustuksen kehittämiseen liikennekasvatuksen osalta ja hallintokuntien välisen yhteistyön lisäämiseen. Tehtävänä on myös ideoida ja edistää liikenneturvallisuuteen ja liikkumisvalintoihin liittyvää tiedotus- ja koulutustoimintaa yhteistyössä mm. Liikenneturvan ja poliisin kanssa. Tässä luvussa esitetyt toimenpide-ehdotukset muodostavat pohjan lähivuosien toiminnalle.

Työryhmän perustamisesta vastaa kunnan tekninen toimiala, koska tarve on tullut esille nyt laaditun liikenneturvallisuus suunnitelman yhteydessä. Tekninen toimiala voi myös toimia ryhmän puheenjohtajana, vaikka toiminnan painopisteen tuleekin olla liikennekasvatusasioissa. Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmään kutsutaan ensivaiheessa edustajat kunnan eri toimialoilta (esim. terveystoimen neuvolatoiminta, varhaiskasvatus, koulujen edustaja, nuorisotoimi, liikuntapalvelut, vammais- ja vanhuspalvelut ja tekninen toimi), Liikenneturvasta ja poliisista. Työryhmän jäsenet toimivat yhdyshenkilöinä ja tiedonvälittäjinä sekä työryhmän ja edustamansa toimialan että työryhmän ja muiden kunnassa toimivien poikkihallinnollisten työryhmien (esim. hyvinvointityöryhmä) välillä. Myöhemmin toimintaan voidaan ottaa mukaan myös paikallisia sidosryhmiä, jotka parhaimmillaan tuovat liikennekasvatus toimintaan tärkeitä resursseja ja verkostoja.

Liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän toiminnan perustan muodostavat 2-4 kertaa vuodessa pidettävät kokoukset. Työryhmäkokoukset on tarkoitettu toimijoiden väliseen tiedonvaihtoon sekä konkreettisten jatkotoimenpiteiden suunnitteluun ja tehtävienjakoon. Työryhmän koolle kutumisessa, kokousten valmisteluissa ja toimen-

piteiden edistämässä avustaa vuosina 2014–2015 Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimija (ks. alla).

Juupajoella ja Ruovedellä liikennekasvatustyön koordinointi hyvinvointityöryhmän vastuulle

Juupajoella ja Ruovedellä erillisen liikenneturvallisuusasioihin keskittyvän työryhmän perustaminen koettiin raskaaksi, koska muitakin erilaisia työryhmiä on jo paljon. Ja usein työryhmissä istuvat yhdet ja samat henkilöt. Liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyvien toimenpiteiden edistäminen koettiin sopivan etenkin hyvinvointityöryhmän tehtäväksi. Liikenneympäristöön liittyvien toimenpiteiden edistäminen jää tekniselle toimialalle. Lähtökohtaisesti valittu lähestymistapa kuulostaa hyvältä, mutta alkuvaiheessa on vielä selvitettävä ainakin seuraavia asioita:

- Saavatko liikenneturvallisuusasiat kokouksissa riittävän painoarvon? Käsitelläänkö asiaa kerran vuodessa vai joka kokouksessa?
- Ovatko hyvinvointityöryhmän jäsenet motivoituneita paneutumaan liikennekasvatustoimien edistämiseen konkreettisella tasolla (esim. mitä materiaalia jaetaan neuvoloissa ja päiväkodeissa tai milloin ja miten toteutetaan heijastintempaus tänä vuonna?)
- Voidaanko tässä suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustavoitteet ja liikennekasvatukseen liittyvät toimenpide-ehdotukset kirjata hyvinvointisuunnitelmaan/-kertomukseen (vrt. liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma)?
- Miten Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuustoimijan ja hyvinvointityöryhmän vuoropuhelu hoidetaan?
- Voidaanko avainsidosryhmät Liikenneturva ja poliisi kutsua hyvinvointityöryhmän kokouksiin silloin kun liikenneturvallisuusasioita käsitellään?

Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista seurataan säännöllisesti

Seudullisen liikenneturvallisuustyöryhmän perustaminen ei saanut työn aikana kannatusta. Nyt laaditun suunnitelman toteutumista seurataan kuitenkin kerran vuodessa järjestettävässä Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelman seurantakokouksessa. Tilaisuudessa käydään läpi seudun ja kuntien liikenneturvallisuustilanteen kehitystä (tavoitteiden saavuttaminen) ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden etenemistä, jaetaan hyviä kokemuksia sekä ideoidaan jatkotoimenpidetarpeita. Tilaisuuden koolle kutsumisesta ja valmisteluista vastaavat ELY-keskus ja Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuustoimija (ks. alla).

Liikenneturvallisuustoimija tukemaan kuntien liikenneturvallisuustyötä

Ylä-Pirkanmaan seudulla otetaan pilottikokeiluna käyttöön niin sanottu liikenneturvallisuustoimijamalli. Toimintamallissa seudulle palkataan liikenneturvallisuustoimija (konsultti), joka tarjoaa asiantuntijanäkemyksiä ja käytännön tukea eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyöhön ja työryhmille. Ulkopuolisen resurssin hankkiminen koettiin välttämättömäksi, jotta kuntien liikenneturvallisuustyö etenkin liikennekasvatukseen, tiedotukseen ja seurantaan liittyvien tehtävien osalta saadaan aktivoitua.

Liikenneturvallisuustoimijan tehtäväkenttään kuuluvat mm.:

- liikenneturvallisuustyöryhmien koolle kutsuminen ja kokousten valmistelu,
- konkreettisten toimenpiteiden ideointi liikenneturvallisuustyöryhmän tai hyvinvointityöryhmän kanssa,
- liikenneturvallisuusmateriaalien hankinnoissa, koulutusten ja tempausten järjestelyissä avustaminen,
- sovittujen tiedotteiden/materiaalien laatiminen tai niissä avustaminen,
- tiedon välittäminen ajankohtaisista asioista, hyvistä käytännöistä ja toimintatavoista,
- liikenneturvallisuussuunnitelman seurantaan liittyvät tehtävät (toimenpiteet, mittarit).

Liikenneturvallisuustoimija toimii myös tiedonvälittäjänä kuntien välillä sekä kuntien ja Pirkanmaan liikenneturvallisuusyhteistyöryhmän välillä.

Liikenneturvallisuustoimijan hankinnasta ja kustannuksista vastaavat Pirkanmaan ELY-keskus ja kunnat myöhemmin sovittavalla kustannusajolla. Vastaava toimintamalli on käytössä jo monessa kunnassa, seudulla ja maakunnassa ympäri Suomea.

Taulukko 7. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen ”Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi”.

Painopistealue: Yhteistyön kautta toiminta aktiiviseksi ja näkyväksi		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa/-linja	Ajoitus	Vastuutahot
Liikenneturvallisuustoimijan hankinta vuosille 2014–2015 (toteutus pilottihankkeena).	2013	ELY, kunnat
Liikenneturvallisuusyöryhmien järjestäytyminen ja vuoden 2014 toimintasuunnitelman laatiminen (litu-toimijan avustuksella).	2014	Orivesi, Mänttä-Vilppula, Virrat, Litu-toimija*
Liikenneturvallisuussuunnitelman toteutuksen jalkauttaminen kunnan hyvinvointityöhön (Litu-toimijan avustuksella).	2014	Juupajoki, Ruovesi, Litu-toimija
Liikenneturvallisuussuunnitelman seurantakokous (ELY kutsuu koolle, työryhmät ja Litu-toimija valmisteleval esittelyn).	2014 (mar-ras-joulukuu)	ELY, Litu-toimija

* Liikenneturvallisuustoimijasta käytetään jatkossa lyhennettä Litu-toimija



B. Kuntapäättäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön

Kuntapäättäjistä riippuu pitkälti se, mitä kunnassa tehdään tai ollaan tekemättä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Kuntajohdon – niin luottamushenkilöjohdon kuin virkamiesjohdon – vallassa ja vastuulla on luoda edellytyksiä, arvopohjaa ja kannustavaa henkistä ilmapiiriä kunnan liikenneturvallisuustyölle. Jo päätöksenteon tasolla tulee vallita ymmärrys siitä, että liikenneturvallisuuden parantaminen ei ole yksin teknisen sektorin tehtävä vaan kaikkien toimialojen panosta tarvitaan. Myös kestävän liikkumisen edistämisen ja liikenneturvallisuuden välisten kytkentöjen ymmärtäminen on tärkeää.

Sitoutuakseen liikenneturvallisuustyöhön päätöksentekijät tarvitsevat tietoa päätöksensä tueksi. Päätöksentekijöitä voidaan myös haastaa nykyistä enemmän itse toimimaan esimerkkinä. Päätöksentekijöille eri alueilla tehtyjen kyselyiden perusteella (mm. Helsingin seudulla, Hämeenlinnan seudulla) jopa noin puolet päättäjistä kokee tekevänsä päätöksiä hieman tai aivan liian puutteellisilla tiedoilla. Lisää tietoa kaivataan eri liikkujaryhmien turvallisuudesta ja riskeistä, eri toimialojen tehtävistä, onnettomuuksista (turvattomimmat paikat, tyypillisimmät onnettomuudet), liikenneympäristön parantamistoimenpiteisiin liittyvistä periaateratkaisuista ja eri toimenpidevaihtoehtojen turvallisuusvaikutuksista. Yleisimmin lisätietoja toivottiin asiantuntijaesityksinä ja vierailuina sekä valtuusto/lautakunta-alustuksina, jolloin tilaisuudessa olisi mahdollisuus myös kysyä asiantuntijalta tarkennuksia.

Käytännön työn kannalta on tärkeää, että liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat saadaan nivottua kattavasti eri toimijoiden arjen työhön. Liikenneturvallisuussuunnitelmalle on vaikea saada sellaista painoarvoa, että poikkihallinnollisuus ja etenkin liikennekasvatustyöhön liittyvät tehtävät automaattisesti toteutuisivat eri toimialoilla. Tärkeänä ensimmäisenä askeleena kohden kokonaisvaltaista liikenneturvallisuustyötä onkin liikenneturvallisuuteen liittyvien tavoitteiden ja tehtävien sisällyttäminen läpäisyperiaatteella kunnan eri strategioihin ja viime kädessä käytännöntyön sisältöä ja toimintaresursseja ohjaaviin asiakirjoihin. Liikenneturvallisuuteen ja arkiliikkumiseen liittyviä mittareita ja edistämistoimia voidaan luontevasti liittää esimerkiksi osaksi kunnan hyvinvointisuunnitelmaa ja edelleen hyvinvointikertomusta ja valtuustolle vuosittain tehtävää hyvinvointiselontekoa. Kunnassa laaditaan jatkuvasti myös monia muita poikkihallinnollisia strategioita, joihin liikenneturvallisuutta kuvaavat mittarit sekä liikennekasvatuksen osalta tässäkin suunnitelmassa kuvatut tehtävät sosisivat mainiosti.

Taulukko 8. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen ”Kuntapäättäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön”.

Painopistealue: Kuntapäättäjät mukaan liikenneturvallisuustyöhön		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa/-linja	Ajoitus	Vastuutahot
Liikenneturvallisuussuunnitelman esittely kunnanhallitukselle ja keskeisille lautakunnille (vähintään tiedoksi) - Ikäryhmäkortit kannattaa laittaa erikseen tiedoksi lautakuntiin ja eri toimialojen johdolle.	2014	Kunnat
Lisätään teknisen lautakunnan jäsenet Liikenneturvan Uutiskirjeiden (näkökulman avartaminen).	2014	Kunnat (Tekninen toimiala)
Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt linjaukset, eri toimialoja koskevat jatkotoimenpiteet ja mittarit sisällytetään soveltuvin kunnan eri strategioihin, esim.: - Turvallisuussuunnitelma. - Hyvinvointisuunnitelma-/strategia → hyvinvointikertomus.	2014	Kunnat (eri toimialat)
Päättäjille suunnattu tiedottaminen: - Laaditaan vuosittain tietoisku liikenneturvallisuustilanteen kehityksestä ja onnettomuuskustannuksista. - Uusille päättäjille laaditaan joka neljäs vuosi laajempi tietoisku liikenneturvallisuustyön poikkihallinnollisuudesta ja hyödyistä.	Jatkuvaa	Liikenneturvallisuustyöryhmä, Litu-toimija
Haastetaan päätöksentekijät mukaan erilaisiin valtakunnallisiin teemapäiviin ja muihin alueellisiin liikenneturvallisuustapahtumiin - Kilometrikisa, Pyörällä töihin -päivä, Auton vapaapäivä, jne.	Jatkuvaa	Kunnat (liitu-toimija avustaa)

C. Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä

Ihmisten liikennetaidot ja tietoisuus riskeistä, fyysiset kyvyt, liikkumistottumukset, tyypilliset kulkutavat ja liikkumisen motiivit ovat erilaisia eri elämänvaiheissa. Siten myös riskit liikenteessä, tapahtuneet onnettomuudet sekä niiden syyt ja seuraukset ovat erilaisia. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen tieto- ja arvope- rusta luodaan säännöllisellä ja kaikki liikkujaryhmät kattavalla liikennekasvatustyöllä. Liikennekasvatuksen tärkein tehtävä on turvallisten toimintatapojen opettaminen liikenteessä toimittaessa sekä valmiuksien antaminen turvallisten ja vastuullisten liikkumisvalintojen tekemiseen. Hyvät tavat opitaan lapsena ja ne ohjaa- vat koko eliniän valintojamme ja käyttäytymistämme. Kunnan tehtävänä, yhteistyössä alueellisten asiantun- tijatahojen kanssa, on huolehtia henkilöstönsä osaamisesta liikennekasvatustyössä, tarjota asukkailleen kulloinkin tärkeää ja ajantasaista tietoa liikenneturvallisuuteen ja liikkumiseen liittyvistä asioista sekä tukea muita toimijoita, esimerkiksi lasten vanhempia sekä järjestöjä, liikennekasvatustyössä.

Osaava ja motivoitunut henkilöstö on kaiken perusta

Kunnissa ennaltaehkäisevää liikenneturvallisuustyötä ja liikkumisvalintoihin vaikuttamista tehdään käytän- nön tasolla jokapäiväisessä virkamiestyössä sekä suorassa kanssakäymisessä asukkaiden kanssa; neuvo- loissa, päiväkodeissa, kouluissa, kouluterveydenhoidossa, nuorisotaloissa, iäkkäiden kuntoutuksessa, ter- veyskeskuksissa, palvelutaloissa, jne. Liikennekasvatustyön sisällöt ja toteutustavat vaihtelevat ikäryhmit- täin ja myös toimintamallit ja materiaalit uudistuvat jatkuvasti. Kunnan henkilöstölle säännöllisesti järjestet- tävät täydennyskoulutukset/tietoiskut auttavat pysymään ajan hermolla ja sisäistämään liikennekasvatus- työn osaksi omaa arjen työnkuvaa.

Koulutusten tavoitteena on vahvistaa henkilöstön liikennekasvatusosaamista, motivoida liikennekasva- tusasioiden käsittelyyn ja aktivoida toimintaan konkreettisten toimintamallien avulla. Koulutukset (tai tietois- kut) räätälöidään aina kohderyhmän mukaan ja niiden kautta tutuksi tulevat niin ko. ryhmän onnettomuuksi- en erityispiirteet, liikennesäännöt, turvalaiteasiat, kasvatustyön sisällöt ja arjen toimintatavat sekä erilaiset valmiit materiaalit. Kun henkilökunta on omaksunut liikennekasvatustyön tavoitteet, sisällöt ja toimintatavat, on huomattavasti helpompi välittää viisaan liikkumisen sanomaa eteenpäin kuntalaisten kanssa toimiessa. Kunta voi järjestää koulutuksia/tietoiskuja myös sidosryhmien edustajille.

Tehdään viisaasta liikkumisesta näkyvää!

Ihmiset liikkuvat usein vanhojen tottumuksensa ja rutiinien ohjaamana. Liikkumistottumusten muuttamisen suurimpana haasteena, oli sitten kyse kulkutavan valinnasta tai liikennesääntöjen noudattamisesta tai tur- vavälineiden käytöstä, on usein se, että ihmiset eivät tule ajatelleeksi tekemiinsä ratkaisuihin tai valintoihin liittyviä seurauksia tai riskejä. Oivalluksen, ja myöhemmin muutoksen, syntyy johtavalle ajattelulle voidaan antaa herätteitä jakamalla riittävästi tietoa liikkumisen vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista, liikkumisen riskeistä eri vuodenaikoina ja eri kulkutavoilla, liikennesääntöjen rikkomusten vaikutuksista, nykyisistä lii- kenneturvallisuusongelmista ja vaaranpaikoista. Myös yleisen keskustelun herättäminen yksilöiden vastuus- ta ja mahdollisuuksista vaikuttaa turvallisuuteen, ympäristöön ja terveyteen, on tärkeää.

Hyvä tiedottaminen on suunnitelmallista ja pitkäjänteistä (toistuvaa), ajantasaista ja ajankohtaisiin tee- moihiin kohdistuvaa (vuodenaikateemat, valtakunnalliset teemapäivät, liikenneturvallisuustilanteen kehitys) ja eri liikkujaryhmien erityisongelmat huomioon ottavaa (kohderyhmille räätälöityä). Kunnan sisäisessä tie- dotuksessa korostuvat vielä kohdennetusti työntekijöiden liikkuttamiseen ja liikkumisen turvallisuuteen liitty- vät teemat, päättäjille suunnattu viestintä sekä työntekijöiden ammatilliseen osaamiseen liittyvät asiat (esim. liikennekasvatustyön uudet toimintamallit ja materiaalit).

Kunnan rooli tiedotustoiminnassa on erittäin tärkeä. Myös muut alueelliset toimijat (Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos, ELY-keskus) osallistuvat merkittävällä panoksella tiedotustyöhön. Erilaisia tiedotuksen tapoja ja kanavia on useita, ja usean viestintäkanavan käyttö kannattaa. Perinteisiä ja edelleen tärkeitä

tiedotuksen peruskanavia ovat kunnan Internet-sivut, sosiaalinen media, paikalliset lehdet, paikallisradio ja ilmoitustaulut esimerkiksi kirjastoilla. Eri kohderyhmille suunnattua tietoa on hyvä olla tarjolla myös kunnan eri toimipisteissä, vaikka tehokkaampaa tiedon jakaminen on eri tilaisuuksissa suorassa kanssakäymisessä asiakkaiden kanssa. Erityisen keskeistä on tuoda liikenneturvallisuukselle esille erilaisissa paikallisissa tilaisuuksissa ja tapahtumissa, kuten urheilutapahtumissa, markkinoilla, tai eri sidosryhmien omilla tapahtumissa. Näin tavoitetaan samalla kertaa paljon ihmisiä ja usein niitäkin, jotka eivät aktiivisesti hakeudu erilaisiin erikseen järjestettäviin tempauksiin.

Taulukko 9. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä".

Painopistealue: Laadukasta ja monipuolista liikennekasvatus- ja tiedotustyötä		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa/-linja	Ajoitus	Vastuutahot
Opettajat hurautetaan verkostoon liikenneturvallisuuksikoulutuksen markkinointi koululle (rehtorit, opettajat) ja nuorisotyöntekijöille.	2013–14	Liikenneturva, litu-toimija
Lisätään liikenneturvallisuuksiryhmän ja hyvinvointiryhmän (Juupajoki, Ruovesi) jäsenet Liikenneturvan Uutiskirjeiden jakelulistalle.	2014	Liikenneturva, litu-toimija
Lisätään koulut (esim. rehtorit) ja päiväkodit (esim. päiväkotiryhmät) Liikenneturvan Turvauutisten jakeluun ja Liikenneviikon jakeluun.	2014	Liikenneturva, koulut, päiväkodit, litu-toimija
Ohjeistetaan päivähoiton henkilöstöä tutustumaan Liikenneturvan sivustoon "Liikenneturvallisuuksien päivähoitossa" ja ottamaan käyttöön valmiita toimintamalleja (leikkejä, askartelua, lauluja, jne.).	2014	Liikenneturva, Varhaiskasvatustoimi
Järjestetään Ylä-Pirkanmaan alueella liikennöiville koululaiskuljettajille liikenneturvallisuuksikoulutustilaisuus.	2014	Liikenneturva, kuntien koulutoimet, poliisi
Neuvola- ja kouluterveydenhoidon henkilöstön liikenneturvallisuuksikoulutus / -tietoisku - Juupajoki + Orivesi & Ruovesi + Virrat - Mänttä-Vilppula.	2014–15	Liikenneturva, Kunnat (SoTe), litu-toimija
Päivähoidon ja esiopetuksen henkilöstön liikenneturvallisuuksikoulutus / -tietoisku - Juupajoki + Orivesi & Ruovesi + Virrat - Mänttä-Vilppula.	2014–15	Liikenneturva, Kunnat (Varhaiskasvatus), litu-toimija
lääkäiden parissa työskentelevän henkilöstön (kodinhoito, toiminta- ja fysioterapia, jne.) liikenneturvallisuuksikoulutus / -tietoisku - Juupajoki + Orivesi & Ruovesi + Virrat - Mänttä-Vilppula.	2014–15	Liikenneturva, Kunnat (SoTe), litu-toimija
Kuntien liikenneturvallisuus -sivujen sisällön kehittäminen: tietoa liikenneturvallisuuksitilanteesta ja vinkkejä liikenneturvallisuuksityöstä eri ikäryhmissä (toimintamalleja ja aineistoja): - Ensimmäisessä vaiheessa nettisivuille viedään liikenneturvallisuuksisuunnitelman laadinnan aikana valmistunut aineisto.	2014	Kunnat, Litu-toimija
Kunnan nettisivuilla, Facebookissa ja paikallismediassa tiedotetaan säännöllisesti liikenneturvallisuuksien liittyvistä ajankohtaisista asioista. <u>Esimerkki vuositiedotuksen muodostamisen rungoksi:</u> - Valtakunnalliset teemapäivät; esim. Pyöräilyviikko (kevät), Liikkujan viikko (syksy), Energiänsäästöviikko (syksy), Tapaturmapäivä (pe 13.päivä), Ehkäisevän päihdetyön viikko, vanhusten viikko ja -päivä. - Vuodenajan mukaan suunnattavia teemoja; esim. liikustamisonnettomuudet, pimeässä näkyminen, pyöräilyyn kannustaminen ja pyöräilyn turvallisuus, mopoilun turvallisuus, päihdeasiat, ajonopeudet, turvalliset tielytykset, lapset liikenteessä (voidaan osin kytkeä teemapäiviin). - Seurannan tuloksia; onnettomuuskehitys ja -paikat, turvalaitetarkkailujen ja liikennekäyttäytymisen seurannan tuloksia (kytketty osin edellisiin).	Jatkuvaa	Kunnat, ELY, poliisi, Liikenneturva, Litu-toimija
Tuodaan arkiliikkuamisen ja liikenneturvallisuuksien teemaa säännöllisesti esille paikallisissa yleisötapahtumissa (valitaan kulloinkin sopivat tapahtumat, teema ja toteutustapa tapahtumakohtainen).	Jatkuvaa	Kunnat, yhdistykset, Liikenneturva

D. Viisasta liikkumista pienestä pitäen

Liikenne aiheuttaa suurimman osan lasten ja nuorten tapaturmaisista kuolemista ja on toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. Ylä-Pirkanmaalla 15–22-vuotiaiden osuus liikenneonnettomuuksissa kuljettajina olleista on 19%. Jos huomioidaan pelkästään kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet, 15–22-vuotiaiden kuskien osuus nousee jopa 24%:iin, vaikka kyseisten ikäluokkien osuus väestöstä on vain kahdeksan prosenttia. Hälyttävää on, että ylivoimaisesti useimmiten liikenteessä loukkaantuva ikäluokka on 15-vuotiaat.

Alle kouluikäisten lasten liikenneonnettomuuksista suurin osa tapahtuu auton kyydissä matkustettaessa. Kouluikäisiä alle 15-vuotiaita lapsia kuolee ja loukkaantuu erityisesti jalankulkijoina ja polkupyöräilijöinä sekä henkilöautoissa matkustajina. Jalankulkijoina 6–9-vuotiaat kuuluvat iäkkäiden ohella suurimpaan riskiryhmään väestöosuuteen verrattuna. Polkupyöräilijöinä puolestaan 10–14-vuotiaat ovat ikäryhmävertailussa suurin riskiryhmä. 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä liikenneonnettomuudet tapahtuvat mopolla, moottoripyörällä tai autonmatkustajana liikuttaessa ja 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä auton kuljettajana tai matkustajana liikuttaessa.

- Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemusten ja taitojen puutteeseen. Lapset eivät tiedosta riskejä ja heidän havainnointitaidot eivät ole vielä kehittyneet huomaamaan liikenteen moninaisuutta. Lapsen käyttäytyminen on usein impulsiivista ja keskittyminen liikenteeseen herpaantuu helposti. Nämä riskit korostuvat lapsen elinpiirin laajetessa ja itsenäisen liikkumisen määrän lisääntyessä. Myös aikuisten väärienlaiset käyttäytymismallit liikenteessä voivat olla riskitekijöitä lapsille, jotka oppivat turvalliseen liikkumiseen vähitellen aikuisista mallia ottaen.
- Nuorille on tyypillistä omien ajotaitojen yliarviointi ja tavallista suurempi riskinotto – on sitten kyse moposta, moottoripyörästä, mopo-autosta tai henkilöautosta. Myös sosiaalinen paine vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Turvallisuudesta piittaamaton ajotapa näkyy etenkin nuorten kuolonkolareissa. Tutkijalautakuntien mukaan yli 70 prosentissa henkilöautolla ajetuista kuolonkolareista kysymys on ollut tahallisuudesta: on ajettu yli 20 km/h ylinopeutta, alkoholia on ollut veressä yli rangaistavuuden rajan, turvalaitteita ei ole käytetty tai on ajettu ilman ajo-oikeutta. Mopo-onnettomuuksien taustalla on samanlaisia tekijöitä: mopon virittämistä, liian korkeita tilannenopeuksia, kypärän käyttämättömyyttä ja päihteiden käyttöä.

Liikenneturvallisuusasioiden rinnalle ovat viime vuosina yhä enemmän nousseet lasten ja nuorten liikkumattomuuden mukanaan tuomat ongelmat, joilla on kytköksiä myös liikenneturvallisuuteen. Lisääntynyt autoilu ja lasten kускаaminen paikasta toiseen on vähentänyt lasten itsenäistä liikkumista ja arkiliikunnan määrää. Mopoilun yleistyminen on vähentänyt nuorten arkiliikkumisen jo hälyttävän alhaiselle tasolle, puhumattakaan mopoilun mukanaan tuomista liikenneturvallisuusongelmista. Omin voimin liikkumisen vähentymisen myötä myöskään kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Lasten ja nuorten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, onkin tärkeää niin liikenneturvallisuuden kuin heidän terveytensä vuoksi.

Vastuullisiksi liikkujiksi oppiakseen ja ylipäänsä liikenteessä selviytyäkseen lapset ja nuoret kaipaavat säännöllistä kunkin ikäryhmän tarpeisiin räätälöityä liikennekasvatusta sekä aikuisten esimerkinantoa. Kodin ja vanhempien rooli lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on luonnollisesti merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös tietämys liikenteen riskeistä saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös kunnan eri toiminnot, neuvola, päivähoito, koulu ja harrastustoiminta. Kuntasektorilla on merkittävä rooli liikennekasvatustyössä osana arjen työtä neuvolasta kouluihin, mutta vähintäänkin yhtä tärkeää on tukea lasten ja nuorten vanhempia ja muita yhteisöjä liikennekasvatustehtävässä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun päivähoitossa, kouluissa ja kotona on yhteneväinen toimintakulttuuri ja pelisäännöt.

Kouluissa erityishaasteena on liikennekasvatuksen turvaaminen integroimalla se koulun arkeen ja osaksi perusopetusta kaikilla vuosiluokilla. Nykyisin liikennekasvatuksen osuus opetuksessa vähenee selvästi siirryttäessä peruskoulun vuosiluokilla ylöspäin. Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa liikenne-

kasvatuksen tavoitteet toteutuvat hyvin satunnaisesti. Liikenneturvan kehittämä liikennekasvatuksen vuosikello on käyttökelpoinen ja helppo työkalu liikennekasvatuksen sisällyttämiseksi opetukseen kouluaineesta riippumatta. Vuosikellon lähtökohtana on se, että liikennekasvatusta on jokaisella vuosiluokalla vähintään neljä tuntia lukuvuodessa ja ajankohtaisia liikenneasioita käsitellään eri vuodenaikoina. Kun liikennekasvatuksen sisällöt, toteutustavat ja vastuuhenkilöt jokaisella vuosiluokalla mietitään kerran yhdessä kuntoon, liikennekasvatus tulee säännölliseksi osaksi opetustyötä aina alkuopetuksesta toiseen asteen koulutukseen. Vuosikelloajattelu sopii hyvin myös päivähoidon.

Lisätietoja lasten ja nuorten liikennekasvatuksesta löytyy ikäryhmäkorteista *liitteestä 2*.

Taulukko 10. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Viisasta liikkumista pienestä pitäen".

Painopistealue: Viisasta liikkumista pienestä pitäen		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa/-linja	Ajoitus	Vastuutahot
Neuvolat		
Neurolakäyntien yhteydessä korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. Keskustellaan muun muassa: - oman esimerkin tärkeydestä, - turvavyön käytöstä raskaana ollessa, - lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla, - pyöräilykypärien, heijastimien ja muiden turvalaitteiden käytöstä.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe)
Otetaan liikenneturvallisuuksista esille perhevalmennuksessa. Materiaalia voi tilata postimaksun hintaan Liikenneturvasta. Valmennuksen vetäjäksi voidaan kutsua myös Liikenneturvan asiantuntija.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Neurolan 1-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan Lapsi liikenteessä -esite sekä opastetaan tutustumaan Liikenneturvan Turvapupu.net -sivustolle.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Neurolan 4-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan lasten ja vanhempien yhteinen liikennekirja KULKUNEN tai uusi Lapsi liikenteessä -tehtävähilko.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Pidetään liikenneturvallisuuksien liittyvää materiaalia (esim. lapsen turvallinen kuljettaminen autossa) esillä neuvoloiden odotustiloissa.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva
Päivähoito, esiopetus		
Liikenneturvallisuuksien päivähoitossa sisällytetään päivähoidon/esiopetuksen turvaohjeisiin ja työsuunnitelmiin.	2014	Kunnat (Varhaiskasvatus, päiväkodit)
Päiväkotien henkilöstö ja perhepäivähoitajat toimivat esimerkkeinä turvavälineiden käytössä (pyöräilykypärän käyttö, heijastin, jne.).	Jatkuvaa	Kunnat (Varhaiskasvatus, päiväkodit)
Liikenneturvallisuuksien asiat otetaan säännöllisesti esille vanhempainiljoissa. Liikenneturvasta voi tilata teematilaisuuksia.	Jatkuvaa	Kunnat (Varhaiskasvatus, päiväkodit)
Valvotaan (seurataan) autolla päivähoitoon kuljetettavien lasten turvavyönsä. Puututaan tarvittaessa asiaan.	Jatkuvaa	Kunnat (Varhaiskasvatus, päiväkodit)
Jaetaan lasten vanhemmille tietoa liikenneturvallisuuksien liittyvistä asioista ja vanhempien vastuusta (päivähoitosopimusta tehtäessä, vanhempainiljoissa): - Lapsi liikenteessä -esite ja tehtävähilko - Liikenneturvan tietolehdet: Lapsi liikenteessä ja Lapsi autossa.	Jatkuvaa	Kunnat (Varhaiskasvatus, päiväkodit)
Koulut		
Koulujen ja oppilaitosten lukuvuosisuunnitelmiin sisällytetään liikennekasvatusta vähintään neljä tuntia jokaiselle vuosiluokalle esimerkiksi vuosikellon mukaisesti rytmitettyinä (osana muuta opetusta).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)
Koulujen järjestyssääntöihin lisätään suosituksia koulumatkojen tekemisestä omin voimin, pyöräilykypärän ja heijastimien käytöstä, saatto-liikenteen järjestelyistä ja vähentämisestä, jne.	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)
Koulujen henkilöstö toimii esimerkkinä turvavälineiden käytössä (pyöräilykypärän käyttö, heijastin, jne.).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)

<p>Jaetaan ekaluokkalaisten vanhemmille tietoa lasten liikkumisesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kouluun ilmoittautumisen yhteydessä ekaluokkalaisten vanhemmille lähetetään liikennekirje, jossa kerrotaan vanhempien vastuista, turvallisuusasioista ja arkiliikkumisesta. - Kouluun tutustumisen yhteydessä huoltajia kannustetaan harjoittelemaan kesän aikana koulumatkaa lapsensa kanssa. Voidaan jakaa koulumatkaan liittyä läksy tai muuta materiaalia. 	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)
Liikenneturvallisuusasiat (ml. arkiliikkuminen) otetaan säännöllisesti esille vanhempainilloissa. Liikenneturvalta voi tilata teematilaisuuksia.	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)
Jaetaan Liikenneturvan Seiskaluokkalainen liikenteessä -esitettä vanhempainillassa kuudennella luokalla tai seiskaluokan alkaessa.	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut)
Osallistutaan aktiivisesti valtakunnallisiin teemapäiviin ja viikkoihin (kts. seuraavan sivun yhteenveto).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut, nuorisotoimi)
Otetaan arkiliikkumiseen ja koulumatkan turvallisuuteen liittyviä asioita esille kouluterveydenhoitajan käynneillä.	Jatkuvaa	Kunnat (kouluterveydenhoito)
Pyritään toteuttamaan poliisivierailu joka luokka-asteella (voi olla myös useamman luokka-asteen yhteinen tilaisuus).	Jatkuvaa	Poliisi, koulut
Järjestetään nuorille todellisiin esimerkkeihin perustuvia tietoiskuja (mm. Menossa mukana -vierailut, Jarmon pitkä -matka ja Elämää -täysillä -videot).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut), Liikenneturva
Otetaan käyttöön vertaiskasvatuksen menetelmiä ja nuoria osallistavia työskentelytapoja: <ul style="list-style-type: none"> - nuorten vetämät draamatyöpajat, ryhmäkeskustelut - liikenneprojektit, turvalaitetarkkailut - koulun liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen. 	Jatkuvaa	Koulut, (Liikenneturva)
Järjestetään vuosittain mopoluaiheinen vanhempainilta 7.-luokkalaisten vanhemmille (voi olla yläkoulujen yhteinen).	Jatkuvaa	Koulut, Koulutoimi, Liikenneturva, poliisi
Turvallisesti mopolla -koulutukset (8.lk) (hinta n. 400 euroa).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut), Ehyt ry
Yläkouluissa, lukioissa ja ammattikouluissa toteutetaan kerran vuodessa moporatsia (=mopojen katsastus + tietoisku kuljettajille).	Jatkuvaa	poliisi, koulut
Selvä peli -koulutukset ja vanhempainillat lukioissa ja ammattioppilaitoksissa (hinta n. 400 euroa).	Jatkuvaa	Kunnat (koulutoimi, koulut), Ehyt ry



Viisaan liikkumisen vinkkejä alakouluun

Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit

Pyöräilevässä ja kävelevässä koulubussissa matka kouluun tai harrastukseen pyöräillään tai kävelään aikuisen johdolla ryhmässä. Yhteistä matkantekoa nimitetään koulubussiksi, koska matka kuljetaan sovitun reitin ja aikataulun mukaan. Bussit kulkevat tapaamispaikkoina toimivien ”pysäkkien” kautta. Koulubussitoimintaa pyöritetään vanhempien, isovanhempien, opettajien tai harrastuksen ohjaajien yhteistyönä. Yksinkertaisimmillaan kävelevä koulubussi on kahden perheen vuorottelua lasten kouluun saattamisessa. Koulubussit kasvattavat lapsia liikenneturvallisuuteen ja tarjoavat mahdollisuuden yhteiseen matkantekoon. Se on kuin kimppakyyti ilman autoa. Toimintamallia voi laajentaa myös harrastusmatkoille.

Pyörällä kouluun -päivä

Valtakunnalliselle Pyöräilyviikolle sijoittuva Pyörällä kouluun -päivä on uusi kouluille ja oppilaitoksille suunnattu tempaus, jonka tavoitteena on tuoda pyöräilyä näkyväksi ja edistää turvallista pyöräilyä koulun arjessa. Tempauksen tavoitteena on kannustaa kaikenikäisiä koululaisia kulkemaan päivittäisen koulumatkansa pyörällä. Koulumatkapyöräilyä voi lisätä, jos pyöräreitit ovat turvallisia ja jos vanhemmat ja koulut tukevat lasten itsenäistä, turvallista ja terveellistä liikkumista. Pyörällä kouluun -päivään osallistuvat koulut järjestävät teemapäivänä erilaisia oheistapahtumia. Lisätietoa ja toimintavinkkejä: <http://www.pyorallakouluun.fi/>.

Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko

Opetushallitus ja liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto järjestävät vuosittain syksyllä valtakunnallisen Liikenneturvallisuusviikon. Mukaan kutsutaan kaikki kouluasteet esiopetuksesta lukioihin ja ammatillisiin oppilaitoksiin saakka. Viikon aikana kouluissa eri puolilla maata kiinnitetään erityistä huomiota niin koululaisten liikennetaitoihin kuin koulukuljetusten turvallisuuteen. Esi- ja perusopetukseen sekä toisen asteen oppilaitoksille tarjotaan toimintaideoita ja aineistoja Opetushallituksen sivuilla.

Fillarimestarikilpailu

Autoliiton järjestämä Fillarimestarikilpailu on liikenneturvallisuuskilpailu, jossa mitataan koululaisten liikennetaitoja ja -tietoja. Fillarimestari tukee koulujen liikennekasvatustyötä, siinä pureudutaan liikennesääntöihin ja edistetään lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta käytännön harjoittelun sekä teoriaopetuksen keinoin. Kilpailuun osallistutaan neljän hengen joukkueilla. Joukkueista parhaiten ajotaito ja kirjallisissa osuuksissa menestyvät joukkueet jatkavat mestaruuskilpailuihin. Mestaruuden voittava joukkue etenee edustamaan Suomea EM-kisoihin. Toiminta on kouluille ilmaista, Autoliitto vastaa joukkueiden majoituksista, ruokailuista ja matkoista.

Liikennekäärme-peli (eka- ja tokaluokkalaiset)

Alakoulun oppilaille suunnatussa Liikennekäärme-pelissä kannustetaan ja opetetaan lapsia ja heidän huoltajiaan kulkemaan koulumatkat ympäristöystävällisesti, liikunnallisesti ja samalla turvallisesti. Pelin idea on kannustaa lapsia kestävään liikkumiseen ja palkita lapsia ympäristöystävällisesti tehdyistä matkoista tarroilla, joita kerätään pirteän värikkääseen Liikennekäärmepeililautaan. Peliin osallistuvat koulut voivat järjestää kampanjoita ja oheistapahtumia, joissa esimerkiksi tuunataan pyöriä, ajetaan taitoratoja ja päästään jututtamaan poliisia tai muita liikenteen parissa työskenteleviä tahoja. Liikennekäärmepelellä sopii toteutettavaksi esimerkiksi toukokuussa Pyöräilyviikolla tai syksyllä Liikkujan viikolla tai Liikenneturvallisuusviikolla.

Liikkuva koulu

Valtakunnallisen Liikkuva koulu -ohjelman tavoitteena on liikkumisen lisääminen koulupäivään ja sen yhteyteen. Koulun toimintakulttuuria pyritään muuttamaan hyvinvointia edistäväksi. Liikkuvan koulun toteutuksessa on jo mukana 75 kuntaa, joissa liikkuvia kouluja on yksi tai useampi. Tavoitteena on, että kunnat sitoutuvat kehittämään liikkuvaa koulupäivää ja levittävät toimenpiteet asteittain kuntansa kaikille kouluille. Koulujen henkilökunnan mukaan fyysisesti aktiivisemmat koulupäivät ovat lisänneet kouluviihtyvyyttä ja tuoneet työrauhaa tunneille. Lisätietoa ja toimintavinkkejä: www.liikkuvakoulu.fi

E. Kuljettajien ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin

Kuljettajalla voi olla puutteellinen ajokunto monista syistä. Yleisin ongelma on alkoholi. Jo varsin pienet promillemäärät heikentävät kuljettajan kykyä selviytyä liikenteessä. Kun alkoholimäärä kuljettajan veressä lisääntyy, nousee onnettomuusriski nopeasti yli kymmenkertaiseksi selvään kuljettajaan verrattuna. Vuonna 2012 Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista liikenteessä kuolleista (18%) on korkeampi kuin maassa keskimäärin (17%). Rattijuoppoja kaikista onnettomuuksien pääaiheuttajista on Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella noin 31 % (koko maassa n. 25 %). Alkoholin ohella, ja siihen monesti liittyen, ajokuntoon vaikuttavat kuljettajan vireys- ja mielentila. Väsymykseen ja vireystilan laskuun liittyviä yleisimpiä syitä ovat uniapnea ja narkolepsia. Muita syitä ovat mm. alkoholin ja lääkaineiden käyttö, valvominen tai epäsäännölliset työajat. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella vuosina 2002–2011 tapahtuneissa kuolonkolareissa väsymys tai vireystilan lasku on mainittu välittömänä riskinä 10 % ja itsemurha 16 % tapauksista.

Kuljettajien terveydentilalla ja ajokyvulla on niin ikään tärkeä merkitys turvallisen liikkumisen kannalta ja asian merkitys korostuu entisestään väestön ikääntyessä ja ikäkuljettajien määrän kasvaessa. Yhä suurempi osa kuolonkolareista johtuu sairaskohtauksista ja riskikuljettajia arvellaan olevan tuhansia. Koko maan osalta tietoon tulleiden sairaskohtausten määrä on kaksinkertaistunut viimeksi kuluneen kymmenen vuoden aikana ja jopa joka neljännen kuolonkolarin taustalla on kuljettajan sairaus. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa sairauskoh-
taus tai tajunnan menetys on ollut välittömänä riskinä joka kymmenennessä onnettomuudessa. Päävastuu riskikuljettajien seulomisessa on lääkäreillä. Heillä on velvollisuus ilmoittaa poliisille, jos potilaan terveydentila haittaa pysyvästi ajokykyä. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnit ovat kuitenkin valitettavan yleisiä. Ongelmia liittyy myös ajoterveyden testausmenetelmiin, jotka ovat hyvin vahvasti näkökykyä painottavia. Tutkijalautakuntien tilastoista ei kuitenkaan löydy kovinkaan montaa tapausta, joissa näköön liittyvät tekijät olisivat olleet välittömänä syynä onnettomuuteen.

Taulukko 11. Lähivuosisien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Kuljettajien ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin".

Painopistealue: Kuljettajien ajokunto ja -terveys tarkempaan syyniin		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa-/linja	Ajoitus	Vastuutahot
Alkoholi-ongelmien ehkäisyä tehostetaan tukemalla varhaisen puuttamisen mallin käyttöönottoa sosiaali- ja terveyssektorilla.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe, Työterveysshuolto)
Tietoiskujen ja koulutusten varmistetaan riskiryhmien parissa työskentelevien osaaminen ajokuntoon ja -terveyteen liittyvien asioiden käsittelyksi.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe, Nuorisotoimi, koulutoimi), Liikenneturva
Tiedotetaan iäkkäille (ja heidän omaisilleen) ikääntymisen sekä lääkkeiden ja sairauksien vaikutuksesta ajokykyyn kuntien terveys- ja sosiaalipalveluiden kautta sekä iäkkäille suunnatuissa tilaisuuksissa.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva, sidosryhmät
Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuvien riskien ja seuraamusten käsittelyä lisätään yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa - esim. Selvä peli -koulutukset (Ehyt ry) - Vanhempainillat lukioissa ja ammattioppilaitoksissa .	Jatkuvaa	Koulut, Liikenneturva, poliisi
Koetun kiinnijäämisriskin lisäämiseksi huolehditaan säännöllisestä rattijuopumusvalvonnasta.	Jatkuvaa	Poliisi
Järjestetään ikäautoilijoille kuntokursseja (oman ajokunnon arviointi, ajokunnon ylläpito, erilaisten sairauksien ja lääkkeiden vaikutus ajokuntoon, jne.) - Juupajoki + Orivesi - Ruovesi + Virrat - Mänttä-Viippula.	Jatkuvaa	Kunnat (SoTe), Liikenneturva, poliisi, sidosryhmät
Tiedottaminen paikallismediassa (asian esillä pitäminen): - Rattijuopumusonnettomuuksien seuraamuksista (inhimillinen kärsimys, juridiset sanktiot, vahingonkorvausvelvollisuus, jne.) tiedotta-	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, poliisi, ELY

<p>minen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Päihdeonnettomuuksien määrään kehitys (osana vuosittaista onnettomuusraportista) - Kuljettajia väsymykseen liittyvät riskit, väsyneenä ajamisen tunnistaminen ja toimintatavat, väsyneenä ajamisen kieltävät säädökset - Valvontaan ja sen tuloksiin liittyvä tiedottaminen. 		
---	--	--

Valtakunnan tasolla vireillä olevia toimia liittyen kuljettajien ajokuntoon ja -terveyteen:

- Tieliikennelain muutos koskien valvontaviranomaisten mahdollisuutta puuttua päihtyneiden kuljettajien toimintaan.
- Rattijuopumusrikoksista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksien pidentäminen.
- Kuljettajatutkinnon uusinta pitkään ajokieltoon määrättyjen kuljettajien ajo-oikeuden palauttamiseksi.
- Alle 25-vuotiaiden rattijuopumuksesta epäiltyjen päihdetilanteen kartoituksen käynnistäminen.
- Menettelyn kehittäminen koskien ajokorttikokelaiden päihteiden käytön selvittämistä lääkärintarkastuksen yhteydessä.
- Rattijuopumukseen syyllistyneiden alkoholun käytön edistäminen lainsäädännöllisin keinoin.
- Alkoholun pakollisuus kaikissa julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä.
- Alkoholun pakolliseksi varusteksi uusiin ajoneuvoihin (EU-tasolle vaikuttamista).
- Rattijuopumuksen promillerajan laskeminen 0,5 → 0,2.
- Ajoterveyden arviointijärjestelmän kehittäminen ja ajoterveyden arviointi osaksi kuljetusalan työturvallisuutta ja työterveyshuoltoa.
- Liikennelääketieteen opetuksen kehittäminen.
- Tutkimushankkeita: iäkkäiden ajoterveyden arviointi, lääkäreiden ilmoitusvelvollisuuden toimitus.



F. Ajonopeudet turvalliselle tasolle

Ajonopeus on yksi merkittävimmistä onnettomuusriskeihin ja onnettomuuksien seurauksiin vaikuttavista tekijöistä. Nopeusrajoitusten alentaminen on myös tehokas keino edistää kaikille viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Siellä missä kävely ja pyöräily kohtaavat autoliikenteen, ajonopeudet ovat keskeinen turvallisuustekijä. Törmäystilanteessa jalankulkijan kuolemanriski kasvaa voimakkaasti auton nopeuden noustessa. Alhainen nopeusrajoitus on jalankulkijalle viesti: sinun henkeä arvostetaan! Nopeuksien laskusta on hyötyä myös autoilun turvallisuudelle. Pidempi reaktioaika ehkäisee onnettomuuksia ja alhaisempi törmäysnopeus lieventää niiden seurauksia. Nopeuden laskiessa kuljettajalle jää enemmän aikaa liikennetilanteiden, liikenteen ohjauksen ja ympäristön havainnointiin ja hallintaan.

- Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen vuosien 2002–2011 kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvonnettomuuksissa pääaiheuttajista 43 % ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta, joka kolmas yli 20 km/h ylinopeutta ja joka neljäs yli 30 km/h ylinopeutta.
- Ylinopeudet olivat yleisin asukaskyselyssä esille nostettu liikenneturvallisuusongelma ja eniten koettua turvattomuutta aiheuttava tekijä. Ylinopeudet aiheuttavat turvattomuutta erityisesti lapsissa (vanhemmissa), iäkkäissä, jalankulkijoissa ja pyöräilijöissä.
- Liikenneturvan valtakunnallisen kyselytutkimuksen (2012) mukaan lähes kaikki kuljettajat myöntävät ajaneensa ylinopeutta, ja huomattavaa ylinopeuttaa ainakin silloin tällöin ilmoittaa ajavansa jopa joka neljäs suomalainen. Ihmisten suhtautuminen ylinopeuden ajamiseen on kaksijakoista. Suurten ylinopeuksien riskit tiedostetaan ja nopeusvalvontaa kannatetaan, mutta samaan aikaan huomattavan moni kuljettaja katsoo, ettei oma ylinopeus ole paheksuttavaa. Lähes puolet on sitä mieltä, että liikenteen rytmin noudattaminen on tärkeämpää kuin nopeusrajoitusten mukaan ajaminen.

Taajamien ulkopuolella on voimassa yleinen 80 km/h -nopeusrajoitus, ellei tielle ole päätetty muuta nopeusrajoitusta. Näillä usein vähäliikenteisillä teillä (yhdystiet ja vanhat seututiet) käytännön ajonopeudet vaihtelevat paljon ja ovat enimmäkseen selvästi alle 80 km/h. Turvalliseen nopeudenvallintaan odotetaan ensisijaisesti päästävän siten, että kuljettajat noudattavat tieliikennelain säädöksiä tilannenopeudesta ja varovaisuudesta. Nopeutta rajoitetaan kuitenkin paikallisesti alemmaksi siellä, missä onnettomuusriskin tiedetään kohonneen. Paikallisen nopeusrajoituksen tarpeen määrittämisessä ja rajoituksen suunnittelussa ovat määräävinä tekijöinä asutustiheys ja paikalliset olosuhteet: mm. tien liikennemäärät ja pääasialliset käyttäjäryhmät, tiehen liittyvien teiden määrä sekä kyseisen tien liikenteellinen rooli. Myös tien kunto ja sen geometria, mm. tien leveys, mutkaisuus ja näkemät vaikuttavat nopeusrajoituspäätökseen. Nopeusrajoitusten määrittelyssä tarkastellaan myös nopeusrajoituksen noudattamista tukevat elementit: jos tieympäristössä ei ole mitään, mikä tukisi alennetun nopeusrajoituksen noudattamista, on nopeusrajoituksen alentamista harkittava erityisen tarkasti. Näin pyritään välttämään ns. vääränlaisen turvallisuudentunteen luominen.

Ylinopeusongelmaan ei ole yhtä ratkaisua. Tarvitaan nopeusrajoitusten ja niitä tukevien erilaisten liikenneympäristön ratkaisujen, nopeusvalvonnan sekä kuljettajiin suunnatun tiedotuksen ja asennekasvatuksen yhdistelmää. Myös siirrettävät ja kiinteät nopeusnäyttötäulut on havaittu tehokkaaksi keinoksi alentaa ajonopeuksia. Nykyiset taajamien nopeusrajoitukset, nopeusrajoituksen muutosesitykset ja kevyen liikenteen väylät on esitetty kunnittain kartalla *liitteessä 3. Taulukossa 13* on esitetty yleisperiaatteita koskien nopeus-
tasoja ja liikenneympäristön ratkaisuja erilaisissa toimintaympäristöissä.

Taulukko 12. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Ajonopeudet turvalliselle tasolle".

Painopistealue: Ajonopeudet turvalliselle tasolle		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa/-linja	Ajoitus	Vastuutahot
Kunnan nopeusrajoitusmuutosten hyväksyttäminen kunnan teknisellä lautakunnalla (toimenpiteet kunnittain <i>liitteessä 4</i>)	2013–15	Kunnat (Tekninen toimi)
Laajennetaan nopeusnäyttötaulujen käyttöä: - Hankitaan (esim. yhteiskäyttöön) siirrettäviä nopeusnäyttötauluja	2013–15	Kunnat (Tekninen toimi), ELY
Liikenteen valvonnan määrällisen ja laadullisen tason säilyttämistä tulevista organisaatiomuutoksista riippumatta.	Jatkuvaa	Poliisi
Säännöllinen tiedottaminen (keskustelun ylläpitäminen): - nopeusvalvonta ja sen tulokset sekä muu ajonopeuksien seuranta - ajonopeuksien vaikutus onnettomuus- ja kuolemanriskiin, ajonopeuksien sovittaminen liikenne- ja keliolosuhteisiin, jne.	Jatkuvaa	Kunnat, Liikenneturva, poliisi, ELY

Valtakunnan tasolla vireillä olevia toimia liittyen ajonopeuksien hillintään:

- Vakiinnutetaan ylinopeuksien alennettu puuttumisraja.
- Selvitetään mahdollisuuksia käyttää ajopiirtureihin kirjautuneita nopeuksia nopeusvalvonnassa.
- Mahdollistetaan kuntien osallistuminen automaattivalvontaan (lainsäädäntö, rahoitus).
- Automaattivalvontatekniikan nykyaikaistaminen ja valvontatekniikan omistussuhteiden muuttaminen.



Taulukko 13. Yleisperiaatteita nopeustasoista ja niitä tukevista liikenneympäristön ratkaisuista erilaisissa toimintaympäristöissä

	Missä ?	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	Muut nopeustasoa tukevat toimet
20 km/h	Asuntoalueiden pihakadut Keskustan kävelypainotteiset kadut	- Kaikille yhteinen katutila, ajorataa ei eroteta jalkakäytävästä normaalilla reunakivellä - Liikenneympäristön tulee antaa selkeä viesti siitä, että vauhti on mukautettu jalankulkijoiden ehtoihin	- Alhaista nopeustasoa voidaan korostaa katujen muotoilulla, kalusteiden sijoittelulla, päällystämateriaaleilla (tai pysäköintijärjestelyillä)
30 km/h	Taajamien keskusta-alueiden asunto- ja kauppakadut, keskustojen pääkadut (paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä) Muut asunto- ja tonttikadut (myös asuntoalueiden alemmat kokoojat) Taajama-alueiden erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	- Selkeästi havainnollisilla suojateilla merkityt tienylytyskohdat, harkinnan mukaan rakenteelliset tukitoimet - Kävelyn ja pyöräilyn erottelu omalle väylälle ei välttämätöntä - Mopoilu sallitaan vain ajoradalla	- Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin - Nopeusnäyttötäulut - Kadunvarsipysäköinti katutilaa rajaavana tekijänä
40 km/h	Taajama-keskustojen ulkopuoliset pääkadut ja pääkokoojakadut Taajamien ulkopuolella erilliset vaaralliseksi koetut tai todetut kohteet (esim. koulun kohta)	- Merkittävimmillä suojateilla on vähintään keskisaareke, ajonopeuksia hillitseviä rakenteellisia toimia tai kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja - Suojateilla keskisaarekkeet aina, jos ylittettäviä kaistoja on useampi kuin kaksi - Erillinen kevyen liikenteen väylä tai ainakin jalkakäytävä - Mopoilu sallitaan lähtökohtaisesti vain ajoradalla	- Korotetut suojatiet ja liittymäalueet, rakenteelliset hidasteet, etuajo-oikeusjärjestelyt, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärinäraidat, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin - Nopeusnäyttötäulut
50 km/h	Taajamien sisääntuloväylät ja pääkadut (riippuu mm. maankäytöstä ja liittymistä)	- Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, muutoin suojateilla pitää olla keskisaareke - Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät - Mopoilu sallitaan lähtökohtaisesti vain ajoradalla	- Keskisaarekkeelliset suojatiet, suojatiekohtien kavennukset, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, suojateiden havaittavuuden parantaminen herätevarsin - Nopeusnäyttötäulut, automaattinen nopeusvalvonta
60 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät Turvattomat pää- ja seututeiden liittymät	- Kevyen liikenteen ylitykset ovat eritasossa tai liikennevalo-ohjattuja, uusia suojateita ei merkitä tasoon - Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät - Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	- Turvattomimmissa liittymissä kiertoliittymät (ennen liittymää max 50 km/h) tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät - Suojateiden havaittavuuden parantaminen, nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot - Nopeusnäyttötäulut, automaattinen nopeusvalvonta
70 km/h	Taajamien sisääntuloväylät tai reunaväylät (erityisesti turvattomimmat tiejaksot, jotka nykyisin 80 km/h) Turvattomat yleisnopeusrajoitukselliset (80 km/h) tiejaksot Turvattomat pääteiden liittymät	- Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa - Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät - Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	- Vähintään kanavoidut liittymät pääsuunnalla, sivuteilla turvasaarekkeet - Kiertoliittymät tai liikennevalo-ohjauksiset liittymät optimaalisen ratkaisu - Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot, tärisevät reuna- ja keskiviivat - Nopeusnäyttötäulut, automaattinen nopeusvalvonta
80 km/h	Valta- kanta- ja seututeiden linjaosuudet Hyvin varustellut pääteiden liittymäalueet	- Kevyen liikenteen ylitykset aina eritasossa, suojateita ei merkitä tasoon - Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät - Mopoilu sallitaan kevyen liikenteen väylällä tapauskohtaisesti (esim. korkea liikennemäärä)	- Vähintään kanavoidut liittymät, erilliset kääntymiskaistat ja turvasaarekkeet, kiertoliittymät pahimmissa solmukohdissa, joihin eritaso ei sovellu - Nopeusrajoituksen ajoratamerkinnot erityisesti pistemäisten 80 km/h liittymien kohdilla - Kelin/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset, tärisevät reuna- ja keskiviivat - Automaattinen nopeusvalvonta - Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä - Hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä
100– km/h	Valta- ja kantateiden linjaosuudet Tieosuudet, joilla ajokaistat eroteltu Moottoritiet (120km/h)	- Kevyen liikenteen ylitykset eritasossa - Ajoradasta erilliset kevyen liikenteen väylät - Mopoilu sallittu kevyen liikenteen väylällä	- Kelin/liikennetilanteen mukaan muuttuvat nopeusrajoitukset - Automaattinen nopeusvalvonta - Selkeät opasteet ja portaalit liittymissä - Hyvä optinen ohjaus ja geometria liittymien lähellä

G. Turvallisesti tien yli

Laissa määriteltyjen väistämissääntöjen mukaan jalankulkijan tulee käyttää suojatietä ajotien ylittämiseen jos sellainen on lähellä. Suojatiellä ajoneuvojen on annettava esteetön kulku jalankulkijalle. Pyörätien jatkeella väistämissäännöt ovat erilaiset kuin suojatiellä, ja väistämisvelvollisuus riippuu siitä, missä pyörätien jatke sijaitsee. Kaikki eivät kuitenkaan noudata sääntöjä, ja suojateilla ja pyörätien jatkeilla tapahtuu vuosittain useita henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen on yksi vaarallisimmista jokapäiväisistä liikenneerikkeistä. Tutkimusten mukaan suomalaiset autoilijat noudattavat suojateiden väistämissääntöjä selvästi huonommin kuin kuljettajat esimerkiksi Englannissa, Saksassa tai Ruotsissa.

- Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella vuosina 2002–2011 tapahtuneista kuolemaan johtaneista jalankulijaonnettomuuksissa jalankulkijoista 64 % ja pyöräilijöistä 71 % ei noudattanut liikennesääntöjä.
- Hämärällä tai pimeällä menehtyi 24 jalankulkijaa, joista kukaan ei käyttänyt heijastinta. Heijastinta käyttämällä liki kolmannes (7 henkilöä) olisi selvinnyt hengissä.
- Kuolemaan johtaneista jalankulijaonnettomuuksista 82 % tapahtui suojateiden ulkopuolella. Kuolemaan johtaneista polkupyöräonnettomuuksista 38 % tapahtui risteyksissä.

Asukaskyselyn vastaukset puoltavat hyvin onnettomuustilastojen kautta tehtyjä tarkasteluja, sillä tienylitysten turvattomuus oli ylinopeuksien ohella eniten huolta herättänyt asia. Ja usein nämä kaksi asiaa kytkeytyvät toisiinsa. Ylinopeuksien ohella suojateiden turvattomuuden perusteluina mainittiin suojatie- ja väistämissääntöjen noudattamattomuus, suojateiden näkemiin ja havaittavuuteen liittyvät puutteet ja tiellä/kadulla kulkevan liikenteen vilkkaus. Autoilijoiden vastauksissa tuli esille jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden vaikeudet heijastimien ja pyörävalojen käytön laiminlyöntien takia.

Tutkimusten mukaan suojatieonnettomuuksien taustalla on lähtökohtaisesti aina enemmänkin osallisten toimintaan kuin liikenneympäristöön liittyviä tekijöitä. Näin ollen ongelman ratkaisuun pitää pureutua laajalajaisesti eri keinoin. Uusimman suojatiesäännösten mukaan Suomessa suojateita ei enää tulevaisuudessa rakenneta teille, joilla on 60 km/h nopeusrajoitus. Täten myös jo olemassa olevia suojateita on tässäkin suunnitelmassa esitetty poistettavaksi. Suojateiden turvallisuuden parantaminen edellyttää mm.:

- autoliikenteen ajonopeuksien alentamista,
- suojatien rakenteellisen turvallisuuden ja havaittavuuden parantamista,
- pyörätiejärjestelyjen havaittavuuden ja yksiselitteisyyden parantamista,
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuuden parantamista (heijastimet ja pyörävalot),
- autoilijoiden, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden sääntötuntemuksen parantamista,
- sääntöjen kunnioituksen parantamista ja noudattamisen valvontaa.

Suojateiden turvallisuutta etenkin taajamien keskusta-alueilla voidaan parantaa myös osana pysäköinninvalvontaa. Esimerkiksi Helsingin pysäköinnintarkastajat ovat koulujen alkaessa elokuussa tempausluonnosta valvoneet pysäköintiä koskevan suojatiesäännön noudattamista. Tehostetulla valvonnalla pyritään muistuttamaan autoilijoita pysäköintisääntöjen merkityksestä ja tätä kautta parantamaan liikenneturvallisuutta. Liian lähelle suojateita pysäköidyt autot heikentävät tietä ylittävien näkyvyyttä.

Taulukko 14. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Turvallisesti tien yli".

Painopistealue: Turvallisesti tien yli		
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa	Ajoitus	Vastuutahot
Suojateiden parantamisjärjestelyt kunnittain (<i>liite 4</i>): suojateiden koh-tien korotukset, kavennukset, keskisaarekkeet, muut nopeusrajoitusta tukevat toimet sekä turvattomien suojateiden poistamiset.	2013–15	Kunnat (Tekninen toi-mi), ELY
Pirkanmaan ELY-keskus osallistuu aktiivisesti valtakunnallisten suun-nitteluohjeiden (kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluohje, nopeusrajoit-tusohjeet) laatimistyöhön ja välittää tietoa uusista ohjeista kuntiin.	Jatkuvaa	ELY
Valvotaan tempausluonteisesti jalankulkijoiden liikennevalojen nou-dattamista, jalankulkijoiden ja autoilijoiden suojatiekäyttäytymistä sekä autojen pysäköintiä suojateiden kohdilla.	Jatkuvaa	Poliisi, Kunnat, Liiken-neturva, ELY
Säännöllinen tiedottaminen ja tempaukset liittyen: - väistämisen- ja suojatiesääntöihin, - ajonopeuksiin ja kuolemanriskiin, - seurantaan (heijastimen ja pyörävalojen käyttö, suojateiden kunnioittaminen ja liikennevalojen noudattaminen, jne.).	Jatkuvaa	Kunnat, poliisi, Liiken-neturva

H. Riskiliittymien ja onnettomuuskasauksien määrän vähentäminen

Autoliikenteen onnettomuuksista suurin osa tapahtuu risteyksissä tai risteysalueilla. Myös asukaspalautteet autoliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta koskien kohdistuvat enimmäkseen liittymäjärjestelyihin tai tienyli-tyksiin. Liikenneturvallisuustoimien kohdentamisella onnettomuuskasauksien määrää ja -riskiä sekä lisätään turvalli-suuden tunnetta. Turvallisten ja selkeiden liittymäjärjestelyjen tarve korostuu tulevaisuudessa entisestään, kun väestö ikääntyy ja iäkkäiden autoilijoiden määrän lisääntyä.

Onnettomuuskasaukset viestivät aina jostain ongelmasta, joka voi johtua joko liikenneympäristön puut-teista, liikennekäyttäytymisen ongelmista tai joissakin tapauksissa sattumasta. Myös asukaskyselyn kautta nousi esille useita toimimattomaksi, hankalaksi tai pelottavaksi koettuja valo-ohjattuja liittymiä, valo-ohjaamattomia liittymiä ja tasa-arvoisia liittymiä.

Ylä-Pirkanmaan seudun onnettomuusanalyysissä nousi erityisesti esille yhteensä 37 maanteiden ja kolme katujen onnettomuuskohdetta (kaikki katuverkon kasaukset olivat Orivedellä). Kaikki kohteet käytiin läpi asiantuntijoiden kanssa, jonka jälkeen jäljelle jäi yhteensä 25 onnettomuuskasauksikohdetta: Juupajo-ella kaksi, Mänttä-Vilppulassa kaksi, Orivedellä 18, Ruovedelle kolme ja Virroilla ei yhtään. Onnettomuus-kasaukset on esitetty kunnittain kartalla kuntakortissa *liitteessä 1*.

Taulukko 15. Lähivuosien toimenpide-ehdotuksia painopistealueeseen "Riskiliittymien ja onnettomuuskasauksien määrän vähentämi-nen".

Painopistealue: Riskiliittymien ja onnettomuuskasauksien määrän vähentäminen
Toimenpide tai käyttöön otettava toimintapa
- Kuntakorteissa <i>liitteessä 1</i> on esitetty kunnittain poimintoja liikenneympäristön tärkeimmistä parantamiskohteita (kaikki kunnan toimenpiteet on esitetty kunnittain <i>liitteessä 4</i>).

6. Seuranta ja vaikutukset

6.1 Vaikutusten arviointi

Suunnitelmassa on asetettu valtakunnallisiin tavoitteisiin nojautuvat tiukat tavoitteet liikenneturvallisuuksustilan-teen parantamiseksi vuoteen 2020 mennessä:

- Liikennekuolemat tulee puolittaa vuoteen 2020 mennessä (korkeintaan kaksi vuodessa).
- Loukkaantumisten tulee vähentyä neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (korkeintaan 48 kpl).

Suunnitelmassa on esitetty monipuolisesti erilaisia toimenpiteitä ja toimintatapoihin kohdistuvia linjauksia. Toteutuessaan toimenpiteet tukevat asetettujen tavoitteiden saavuttamista, mutta aukottoman vaikutustenarvioinnin tekeminen on mahdoton tehtävä. Vaikutustenarviointia vaikeuttaa ensinnäkin se, että kaikkien suunnitelmassa esitettyjen toimenpidetyyppien vaikuttavuudesta (liikennekasvatustyö ja liikkumisen ohjaus, yhteistyön lisääminen) ei ole tarkkaa tietoa ja eri toimenpiteiden vaikutukset menevät osittain keskenään päällekkäin. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksista on olemassa jonkin verran tutkimustietoa, mutta tieto on hajanaista, laadultaan vaihtelevaa ja tuloksiltaan jopa ristiriitaista. Toisekseen suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat esitettyjen toimien ohella monet muut tekijät, kuten talouskasvu, autoistuminen ja ajoneuvokannan uudistuminen, yleinen liikenteen kasvu, seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittyminen.

Vaikutustenarvioinnin haasteista huolimatta seuraavissa luvuissa on esitetty karkeita arvioita ja pohdintoja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksista. Arvioinnit perustuvat mm. Tarva-laskentoihin ja niiden soveltamiseen katuverkolle, VTT:n tutkimuksiin, lukuisiin kotimaisiin ja ulkomaisiin liikenneturvallisuuksutkimuksiin sekä valtakunnallisen liikenneturvallisuuksusuunnitelman vaikutusten arviointiin.

Liikenteen kasvun vaikutus ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Tutkimuksissa on arvioitu, että yhden prosentin kasvu ajoneuvoliikenteen suoritteissa lisää kuolemaan joh- taneita onnettomuuksia puolella prosentilla. Paremman tiedon puuttuessa on oletettu vaikutuksen olevan sama myös loukkaantumisten määrään. Uusimman maanteiden liikenne-ennusteen (2007) mukaan Pirkanmaan ajoneuvoliikenteen suoritteiden on arvioitu kasvavan noin 22 % vuoteen 2020 mennessä. Jos oletetaan, että Ylä-Pirkanmaalla kasvutrendi on samansuuntainen kuin koko Pirkanmaalla, liikennesuoritteiden kasvun myötä liikenneonnettomuuksien vähenemätarpeet kasvavat seuraavasti (lähtötaso on sama kuin tavoitteissa (*luku 4*) esitetty eli Ylä-Pirkanmaan seudun onnettomuuksien keskiarvo vuosilta 2007–2011):

- Liikennekuolemat vuoteen 2020
 - Alkuperäinen tavoite 4,8 → 2 (vähenemätarve 2,8)
 - Liikennemäärän kasvulla korjattu tavoite 5,3 → 2 ("todellinen" vähenemätarve 3,3).
- Loukkaantumiset vuoteen 2020
 - Alkuperäinen tavoite 64,2 → 48 (vähenemätarve 16,2)
 - Liikennemäärän kasvulla korjattu tavoite 71,3 → 48 ("todellinen" vähenemätarve 23,3).

Yllä esitetyt lisäykset onnettomuuksien vähenemätarpeeseen ovat melko pieniä, mutta ne kuvastavat sitä, että kasvava liikenteen määrä lisää onnettomuusriskiä ja sitä kautta väistämättä myös onnettomuuksien määrää. Kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmasta asia voidaan myös kääntää toisin päin. Voita- siinko ajoneuvoliikenteen suoritteiden kasvua hillitä, ja siten edellä mainitut negatiiviset vaikutukset välttää, esimerkiksi hyvällä maankäytönsuunnittelulla ja kestävien kulkumuotojen edistämällä? Positiivisen väes- tökehityksen ja pendelöinnin kasvun takia liikennesuoritteiden kasvu on lähes väistämätöntä, mutta voiko se olla vähemmän kuin 22 % vuoteen 2020 mennessä? Toisaalta on tiedostettava, että kestävien kulkutapo-

jen, etenkin kävelyn ja pyöräilyn, edistäminen ilman merkittäviä panostuksia liikenneympäristöön saattaa heikentää turvallisuustilannetta. Yhdyskuntarakenteen ratkaisulla vaikutetaan sekä suoraan että pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuuden ja kestävästi liikkumisen edellytyksiin. Tutkimusten mukaan hajautuva yhdyskuntarakenne ja sen myötä tapahtuva liikenteen kasvu aiheuttaa liikennekuolemia jopa kolmanneksen enemmän kuin tiivis yhdyskuntarakenne. Tästä syystä kunnilla on kaavoituksen kautta merkittävä välillinen vastuu alueen liikenneturvallisuuden tulevaisuuden suuntauksista.

Liikenneympäristön parantaminen

Maanteille esitetyille liikenneympäristön parannustoimenpiteille voidaan määritellä laskennallinen vuotuinen onnettomuusvähenemä Tarva MT 5.1 -ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Ohjelma ottaa huomioon kyseisen tienkohdan onnettomuushistorian (5 vuotta) sekä keskimääräisen onnettomuusasteen, joiden perusteella ohjelma määrittää nykyisen henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän ja edelleen onnettomuusmäärän ennusteen. Tätä ennustetta korjataan esitettävän toimenpiteen vaikutuskertoimella, jolloin tuloksena saadaan onnettomuusvähenemä.

Katuverkon toimenpiteiden osalta vaikutuksia ei voida arvioida yhtä luotettavasti, sillä maantieverkon tapaan käytettävissä ei ole tietoja kohteiden liikennesuoritteesta (eikä aina onnettomuushistoriastakaan). Tarvan vaikutuskertoimia ja maanteiden toimenpiteiden vaikutustenarviointia hyödyntäen voidaan kuitenkin tehdä suuntaa antavia tarkasteluja myös katuverkon toimien vaikutuksista. Katuverkon toimenpiteille määritetty toimenpiteen vaikuttavuus (onn.vähennemä/toimenpide) on oletettu samaksi kuin lähialueella toteutettujen vastaavan liikennemäärän omaavien maanteiden toimenpiteiden vaikuttavuus. Tarva-laskentojen tuloksena Ylä-Pirkanmaan alueen liikenneympäristön parantamistoimenpiteille saavutetaan *taulukossa 16* esitetyt vuosittaiset onnettomuusvähenemät. Vaikutuslaskennassa on ollut mukana kaikki liikenneympäristön parantamissuunnitelman hankkeet: yhteensä 202 toimenpidettä ja 6,2 miljoonaa euroa (osasta toimenpiteitä kustannusarvio puuttuu, koska kohde vaatii tarkempia suunnitelmia).

Taulukko 16. Liikenneympäristön toimenpiteiden vaikutukset yhteensä Ylä-Pirkanmaalla.

	Heva.väh./v.	Kuol.väh./v.
Maanteille kohdistuvat toimenpiteet	2,00	0,25
Katuverkolle kohdistuvat toimenpiteet	0,71	0,03
Yhteensä	2,71	0,28

Elinikäisen liikennekasvatustyön toteutuminen

Liikennekäyttäytymiseen vaikuttavien toimenpiteiden vaikutusten yksityiskohtainen arviointi on erittäin haastavaa kokemuseräisen tiedon puuttumisen vuoksi. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttava työ on kokonaisvaltaista, eikä siten yksiselitteisesti mitattavissa onnettomuusvähenemän kautta. Yksittäisen toimenpiteen osuutta kokonaisvaikutuksesta ei ole myöskään mahdollista eritellä jälkikäteen. Pitkjänteisen liikennekasvatustyön tulokset näkyvät usein vasta vuosien viiveellä. Suuntaa antavia arvioita suunnitelmassa esitettyjen liikennekäyttäytymiseen liittyvien toimenpiteiden vaikuttavuudesta voidaan kuitenkin tehdä valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman vaikutustenarvioiteja hyödyntäen (tämä suunnitelma toteuttaa osaltaan valtakunnallista suunnitelmaa).

VTT on laatinut arviot koskien koko Suomen onnettomuusvähenemää, joka tässä suunnitelmassa on suhteutettu Ylä-Pirkanmaan alueelle liikennesuoritteeseen perustuen. Ylä-Pirkanmaan kuntien osuus koko maan liikennesuoritteesta on noin 1,0 %, joten alla olevassa taulukossa on yleistetty, että myös kunnan alueen onnettomuuksien vähenemän osuus olisi 1,0 % koko maan onnettomuusvähenemästä. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän on oletettu vähenevän toimien seurauksena samassa suhteessa kuin liikennekuolemien määrän. Vähenemäarviota tarkasteltaessa tulee huomioda, että osa toimenpiteiden vaikutuksista on päällekkäisiä ja kaikki arviot ovat suuntaa-antavia (*taulukko 17*).

Taulukko 17. Arvio liikennekasvatukseen liittyvien toimenpiteiden vaikutuksista Ylä-Pirkanmaan alueella (vaikutukset laskettu valtakunnallisista vaikutuksista suhteuttamalla Ylä-Pirkanmaan liikennesuoritteeseen perusteella).

	Vähennemäpotentiaali	
	Heva-onn./v.	Kuol./v.
Ajokunto	1,61	0,08
- Rattijuopumuksen vähentäminen	1,14	0,06
- Ajoterveyden arviointi	0,10	0,00
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen	0,37	0,02
Liikennekäyttäytyminen	3,74	0,18
- Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö	3,38	0,17
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen	0,37	0,02

Valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman vaikutustenarvioinnin yhteydessä arvioitiin myös muiden tehokkaiksi tiedettyjen toimenpiteiden vaikutuksia liikennekuolemien määrään (eivät mukana valtakunnallisessa vuoteen 2014 ulottuvassa suunnitelmassa). Toimenpiteiden vaikutusta Ylä-Pirkanmaan alueelle on arvioitu edellä esitetyillä oletuksilla ja periaatteilla (taulukko 18).

Taulukko 18. Muiden valtakunnallisten toimenpiteiden vaikutuksia Ylä-Pirkanmaan alueella (vaikutukset laskettu valtakunnallisista vaikutuksista suhteuttamalla Ylä-Pirkanmaan liikennesuoritteeseen perusteella).

Toimenpide	Vähennemäpotentiaali	
	Heva-onn./v.	Kuol./v.
- Autokannan uudistuminen	3,05	0,15
- Autossa toimiva junavaroitussjärjestelmä	0,28	0,01
- Automaattinen hätäviestijärjestelmä (e-call)	1,57	0,08
- Uudelle kuljettajalle ajaminen sallittua vain päiväsaikaan, ajokielto klo 22 - 06	0,53	0,03
- Henkilö- ja pakettiautoille tien varressa tehtävien tekn. tarkastusten lisääminen	0,31	0,01
- Raskaille autoille tien varressa tehtävien teknisten tarkastusten lisääminen	0,32	0,02
- Yleisrajoitukseksi 70 km/h	0,55	0,03
- Kaikkiin uusiin autoihin turvavyömuistutin	0,40	0,02
- Esteiden poistaminen läheltä tien reunaa, 2500 km maanteitä	0,48	0,02
Yhteensä	7,49	0,37

Arkiliikkumiseen, joukkoliikenteen edistämiseen ja laajemmin liikkumisen ohjaukseen liittyvien liikennekasvatustoimenpiteiden osalta ei valitettavasti ole käytettävissä vastaavanlaista aineistoa, joka mahdollistaisi tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin edes karkealla tasolla. Toimien myönteisestä vaikutuksesta kulkutapajakaumaan tai terveyteen ei sinänsä ole epäilystä, ja tietoa yksittäisten toimien ja tempausten vaikutuksista niin Suomessa kuin muualla on koottu eri selvitysten yhteydessä. Esimerkiksi työpaikkojen liikkumisen ohjauksen myötä autoliikenteen osuuden vähentyminen työpaikkaa kohti on vaihdellut ulkomaisissa tutkimuksissa noin 10–30 % välillä. Sen sijaan elinikäisen liikennekasvatustyön (arkiliikkuminen, liikenneturvallisuus) vaikutuksista ei ole koottua tietoa.

Ovatko asetetut tavoitteet realistisia?

Vaikutustenarvioinnin perusteella on realistista olettaa, arvioinnin epävarmuudet hyväksyen, että kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien riskiä voidaan pienentää. Satunnaisvaihtelun takia kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista ei kuitenkaan koskaan päästä täysin eroon. Tavoite on kuitenkin asetettu siten, että tulevaisuudessa liikennekuolemien määrä on mahdollisimman lähellä nollaa.

On myös realistista olettaa, että henkilövahinko-onnettomuuksien määrä voi laskea asetetun tavoitteen mukaisesti. Suurimmat haasteet asetettujen tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta liittyvät seuraaviin asioihin:

- Liikenneturvallisuuksien kohdentaminen suunnitelmassa esitettyihin painopistealueisiin: ohjaako suunnitelma tulevaa tekemistä vai jääkö se pöytälaatikkoon pölyttymään?
- Onnistuuko liikennekasvatustyön aktivoiminen ja uusien toimintatapojen käyttöön ottaminen (elinikäisen liikennekasvatuksen toteutuminen) kunnan eri toimialoilla?
- Kuinka suuren painoarvon kestävä liikumisen tavoitteet ja liikenneturvallisuusasiat saavat kunnan ja koko seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä? Kuinka paljon uskalletaan tehdä autoilua hillitseviä ratkaisuja, niin paikallisesti, seudullisesti kuin valtakunnallisesti?
- Riittävätkö poliisin resurssit tulevaisuudessa kattavan liikenneturvallisuuksien toteuttamiseen (liikenteen valvonnan määrän säilyttäminen uskottavana, poliisin osallistuminen paikalliseen liikennekasvatustyöhön)?
- Liikenneympäristön investointien rahoituksen riittävyys?

6.2 Suunnitelman seuranta

Liikenneturvallisuuksien suunnitelma muodostaa useaksi vuodeksi keskeisen työkalun kunnan ja eri sidosryhmien liikenneturvallisuuksien tukemiselle, ja etenkin kunnan liikennekasvatustyön tukemiselle. Liikenneturvallisuuksien on pitkäjänteistä ja yksittäisten toimenpiteiden vaikutuksia liikennekäyttäjien ja liikenneturvallisuuksien on usein vaikea nähdä. Kehitys näkyy onnettomuusmääriä ja väestön hyvinvointia kuvaavissa tilastoissa usein vasta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna ja siihen vaikuttavat useat toimenpiteet ja yhteiskunnan muutossuunnat yhdessä. Liikenneturvallisuuksien toteuttamista tehdään laajalti myös muutoin kuin tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden kautta. Merkittäviä turvallisuusvaikutuksia onnettomuuksien vähenemisen ja turvallisuuden tunteen lisääntymisen kautta saavutettaisiin mm. valtakunnallisilla isoilla tieinvestoinneilla, kuten valtatie 9 kokonaisvaltaisella parantamisella. Haasteista huolimatta liikenneturvallisuuksien toteutumisen – tavoitteiden ja toimenpide-esitysten – jatkuva seuranta on tarpeen. Seurannan kautta varmistetaan, että tehty työ on oikeansuuntaista ja toimenpiteet vaikuttavat toivotulla tavalla. Seurannalla myös osittain varmistetaan sitä, että laadittu suunnitelma ei jää hyllyyn pölyntymään.

Liikenneturvallisuuksien suunnitelman seuranta voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen: toimenpiteiden seurantaan ja tavoitteiden eli toimien vaikutusten seurantaan. Toimenpiteiden seurannan tavoitteena on seurata liikenneturvallisuuksien suunnitelmassa kuvattujen toimenpide-ehdotusten etenemistä ja kirjata tehdyt toimet ja huolehtia toimenpidelistojen ajantasaisuudesta. Tätä seuranta tehdään käytännön tasolla liikennekasvatuksen asiantuntijaryhmän kokoontumisissa ja liikenneturvallisuuksien avustuksella. Toimenpiteiden eteneminen tulisi käydä läpi kerran vuodessa. Tavoitteiden seurannan lähtökohtana ovat *luvussa 4* kuvatut visio ja niitä tukevat määrälliset liikenneonnettomuuksiin liittyvät tavoitteet. Määrälliset tavoitteet itsessään muodostavat mittariston perustan (*taulukko 19*). Tämän lisäksi on tehty ehdotus muista mittareista, jotka on johdettu pitkän aikavälin linjausten ja suunnitelmalle asetettujen painopistealueiden kautta.

Suunnitelman seuranta on kuntien ja ELY-keskuksen vastuulla. Optimaalisinta olisi, että seudulle kaavailtu liikenneturvallisuuksien vastaisi vuosittain seurannasta.

Taulukko 19. Ylä-Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelman visio, tavoite ja niiden seurantamittarit.

VISIO: Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneympäristö myös koetaan turvalliseksi.

TAVOITE: Liikennekuolemien määrän tulisi Ylä-Pirkanmaalla vähentyä kahteen henkilöön vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi loukkaantumisten tulisi vähentyä neljänneksellä 48 henkilöön vuoteen 2020 mennessä

Ylä-Pirkanmaan päämittarit (onnettomuuksien vähenemätavoitteet)	Nykytilanne	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden määrä / vuosi, keskiarvo 2007–2011 (vuosi 2012)	4,8 (3)	< 2	Tilastokeskus
Liikenteessä loukkaantuneiden määrä / vuosi, keskiarvo 2007–2011 (vuosi 2012)	64,2 (66)	< 48	Tilastokeskus
Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä / vuosi, keskiarvo 2007–2011 (vuosi 2012)	49,8 (46)	< 38	Tilastokeskus

Ylä-Pirkanmaan painopistealueiden alatasen mittareita (onnettomuudet, keskiarvo 2007–2011)	Nykytilanne	Tavoite 2020	Lähde
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 15–17-vuotiaiden määrä (osuus kaikista uhreista)	8 (12 %)	Laskee	Tilastokeskus
Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 18–24-vuotiaiden määrä (osuus kaikista uhreista)	11 (17 %)	Laskee	Tilastokeskus
Mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (osuus kaikista uhreista)	12 (17 %)	Laskee	Tilastokeskus
Jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (osuus kaikista uhreista)	7 (11 %)	Laskee	Tilastokeskus
Suojateillä tapahtuneiden jkpp-onnettomuuksien määrä (osuus kaikista jkpp-onn.)	1 (18 %)	Laskee	Tilastokeskus
Taajamissa tapahtuneiden heva-onnettomuuksien määrä (osuus kaikista heva-onn.)	14 (28 %)	Laskee	Tilastokeskus
Alle 50 km/h nopeusrajoitusalueilla tapahtuneiden heva-onnettomuuksien määrä (osuus kaikista heva-onn.)	9 (18 %)	Laskee	Tilastokeskus
Rattijuoppotapausten määrä henkilövahinko-onnettomuuksissa (osuus kaikista heva-onn.)	6 (13 %)	Laskee	Tilastokeskus
Risteysalueilla tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä (osuus kaikista heva-onn.)	12 (24 %)	Laskee	Tilastokeskus
Onnettomuuskasaukset (kohteet, joissa enemmän onnettomuuksia kuin yksi / vuosi)	8 kpl	Laskee	Tilastokeskus
Maanteiden nopeusrajoitusten osuudet (v.2012)	- Alle 80 km/h = 11 % - 80 km/h = 11 % - Yleisraj. (80) = 64 % - 100 km/h = 14 %	"Alennetaan"	Tierekisteri
Taajamissa sijaitsevien maanteiden nopeusrajoitusten osuudet (v.2012)	- 40 km/h = 10 % - 50 km/h = 15 % - 60 km/h = 20 % - 80 km/h = 17 % - Yleisraj. (80) = 38 %	"Alennetaan"	Tierekisteri

Ylä-Pirkanmaan painopistealueiden alatasen mittareita (liikennekäyttäytyminen ja turvavälineiden käyttö)	Nykytilanne	Tavoite 2020	Lähde
Heijastimen käyttöaste (Ylä-Pirkanmaa (kysely), koko Pirkanmaa, Suomi v.2012)	55 %, 41 %, 56 %	Kasvaa	Liikenneturva
Pyörävalojen käyttöaste (Ylä-Pirkanmaa (kysely), koko Pirkanmaa, Suomi v.2012)	43 %, 49 %, 46 %	Kasvaa	Liikenneturva
Pyöräilykypärän käyttöaste (Ylä-Pirkanmaa (kysely), koko Pirkanmaa, Suomi v.2012)	23 %, 42 %, 37 %	Kasvaa	Liikenneturva
Turvavyön käyttöaste henkilöauton etupenkillä taajamissa (koko Pirkanmaa (2013), Suomi (2012))	82 %, 90 %	Kasvaa	Liikenneturva
Turvavyön käyttöaste henkilöauton etupenkillä taajaman ulkopuolella (koko Pirkanmaa (2013), Suomi (2012))	96 %, 94 %	Kasvaa	Liikenneturva
Rattijuoppojen osuus (BAC ≥ 0,5 ‰) liikennevirrassa	-	Laskee	Poliisi
Ylinopeutta (yli 10 km/h) ajavien osuus liikennevirrassa (Kt 66 LAM-piste, v.2012)	22 %	Laskee	ELY (LAM-pisteet)
Ajoneuvojen keskinopeus liikennevirrassa (Kt 66 LAM-piste, v.2012)	85,3 km/h	Laskee	ELY (LAM-pisteet)

Ylä-Pirkanmaan painopistealueiden alatasen mittareita (kestävä liikkuminen)	Nykytilanne	Tavoite 2020	Lähde
Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista, matkaa/henkilö/vrk (koko Pirkanmaa, v.2010–11)	29 %	Kasvaa	Henkilöliikennetutkimus
Joukkoliikenteen kulkutapaosuus matkoista, matkaa/henkilö/vrk (koko Pirkanmaa, v.2010–11)	8 %	Kasvaa	Henkilöliikennetutkimus
Kestävien kulkutapojen osuus matkoista (jk+pp+jkl), matkaa/henkilö/vrk (koko Pirkanmaa, v.2010–11)	37 %	Kasvaa	Henkilöliikennetutkimus
Ylä-Pirkanmaan jalankulkija- ja pyöräilijämäärä (arvio tai vakiolaskentapistee)	-	Kasvaa	ELY, kunnat
Ylä-Pirkanmaan kävelyn ja pyöräilyn osuus koulumatkoilla (arvio tai mittaustulos)	-	Kasvaa	Kunnat
Autonomistusaste Ylä-Pirkanmaalla (henkilöautoa/1000 asukasta, v.2012)	522	Laskee	Tilastokeskus
Kahden tai useamman auton kotitalouksien osuus Ylä-Pirkanmaalla (v.2010)	16 %	Laskee	YKR
Enintään 1 km etäisyydellä päivittäistavarakaupasta asuvien määrä Ylä-Pirkanmaalla (v.2011)	46 %	Laskee	YKR
Taajama-alueiden asukastiheys Ylä-Pirkanmaalla (asukasta/km ² ruutu, v. 2010)	409	Kasvaa	YKR

Liitteet

Liite 1. Kuntakortit

Liite 2. Esimerkkejä liikennekasvatustyöstä eri ikäryhmien parissa (ikäryhmäkortit)

Liite 3. Nykyiset taajamien nopeusrajoitukset, nopeusrajoitusten muutosesitykset ja nykyiset kevyen liikenteen väylät kunnittain

Liite 4. Liikenneympäristön toimenpiteet kunnittain taulukkona ja karttoina

JUUPAJOEN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE JA LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEET

Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys viimeisen 10 vuoden aikana		
Kuolleet, Ikm	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2002–2006: 1	- Vuosina 2002–2006: 17 (3,4)	- Vuosina 2002–2006: 14 (2,8)
- Vuosina 2007–2011: 2	- Vuosina 2007–2011: 34 (6,8)	- Vuosina 2007–2011: 22 (4,4)
- Vuosi 2012: 0	- Vuosi 2012: 2	- Vuosi 2012: 2

Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu Juupajoki – koko Pirkanmaa (2007–2011)		
<i>(uhri = kuollut ja loukkaantunut, suluissa uhrien kokonaismäärä 2007–2011)</i>	Juupajoki	Pirkanmaa
- Jalankulkijoiden (0) ja pyöräilijöiden (0) osuus uhreista	0 %	9 %
- Mopoilijoiden (3) ja moottoripyöräilijöiden (3) osuus uhreista	17 %	10 %
- Auton kuljettajien ja matkustajien (27) osuus uhreista	75 %	24 %
- Maanteiden / pääteiden (vt+kt) osuus onnettomuuksista	82 % / 50 %	53 % / 24 %
- Taajamassa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	10 %	50 %
- Yksittäis- / kohtaamisonnettomuuksien osuus	59 % / 9 %	29 % / 16 %
- Henkilövahinko-onnettomuudet / 1000 asukasta / vuosi	2,1	1,0
- Onnettomuuksien vakavuusaste, kuolleet / 100 heva-onn.	9,1	5,2

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat vuosittaiset onn.kustannukset: yht. 2,2 M€, kunnan osuus 0,4 M€

Juupajoen liikenneturvallisuustyön ensiaskleet vuonna 2014:
Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) hankintaan osallistuminen
Liikennekasvatustyön sisällyttäminen hyvinvointityöryhmän toimintaan (litu-toimijan avustamana)
Keskeisten liikenneturvallisuusasioiden koonti kunnan www-sivuille (litu-toimijan avustamana)
Liikennekasvatustyön uusien käytäntöjen käyttöönotto neuvoloissa, päiväkodeissa ja kouluissa
Hyvinvointityöryhmän jäsenten lisääminen Liikenneturvan Uutiskirjeiden ja Turvautusten jakeluun
Varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnatun liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen (Oriveden kanssa)
Ikäautoilijoiden kuntokurssin (Liikenneturva) järjestäminen Oriveden kanssa
Koululaisskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus (seudun kunnat yhdessä)

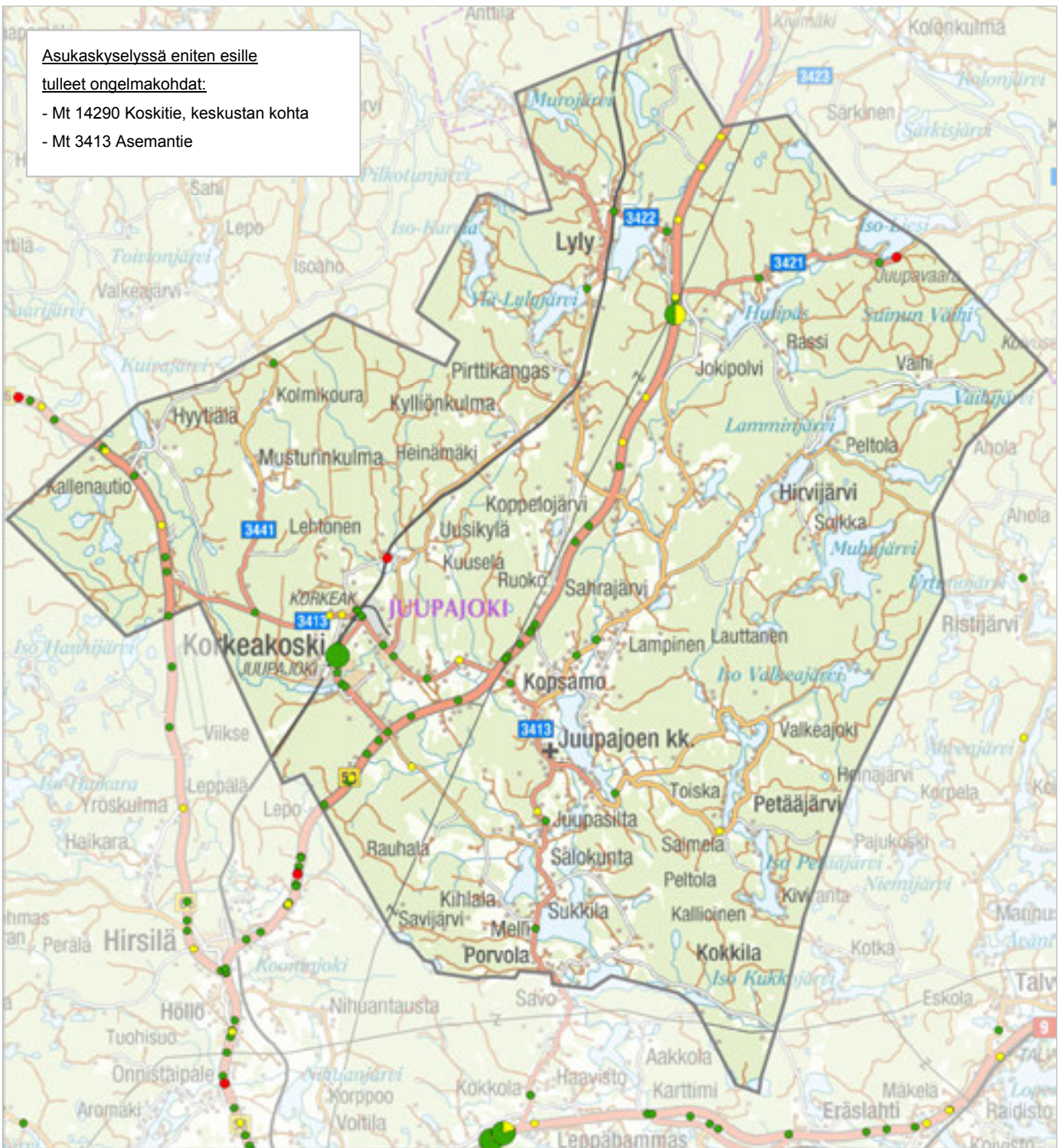
Juupajoen liikenneympäristön kiireellisimmät parantamiskohteet: <i>(kaikki kunnan toimenpiteet esitetty liitteessä 4)</i>	Vastuu	Kustannus (€)
Mt 14290 (Koskitie) kokonaisuudessa, erityisesti Patosilta - Raskaan liikenteen läpiajokielto Koskitielle [KL 1]	ELY	Vaatii erillisen tiesuunnitelma
Mt 3413 (Sahantie), Korkeakosken koulun kohta - Lapsia- ja suojatien ennakkovaroitusmerkit samoihin tolppiin [KL 1] - Nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan koulun kohdalle suojatien molemmin puolin [KL 1] - Suojatie-liikennemerkkien lisääminen suojatien molemmin puolin (merkit nyt vain keskisaarekkeella) [KL 1] - Keskisaarekkeella olevan liikenteenopastusmerkin nostaminen korkeammalle, merkki peittää pienet lapset [KL 1] - Hidasteen (sinimallinen) rakentaminen koulun kohdalle suojatien eteläpuolelle [KL 1] - Koulun puoleisen ajokaistan kaventaminen rakenteellisesti suojatien kohdalla (nykyisin liian leveä bussipysäkin takia) [KL 1] - Nykyisen muuntajalle menevän liittymähaaran poistaminen [KL 1] - Painuman korjaaminen suojatien kohdalla [KL 2]	ELY, kunta	KL 1: 15 000€ KL 2: 15 000€
Kt 58 (Juupajoentie) / mt 3413 (Kopsamontie) liittymä - Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h [KL 1] - Valaistuksen rakentaminen [KL 1] - Liittymän kanavointi [KL 2]	ELY	KL 1: 45 000€ KL 2: 100 000€

Liite 1. Kuntakortti, Juupajoki (sivu 2/2)

Asukaskyselyssä eniten esille

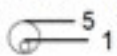
tulleet ongelmakohdat:

- Mt 14290 Koskitie, keskustan kohta
- Mt 3413 Asemantie



Maanteiden kaikki onnettomuudet ja onnettomuuskesaumat sekä katuverkon onnettomuuskesaumat 2007–2011

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

MÄNTTÄ-VILPPULAN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE JA LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEET

Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys viimeisen 10 vuoden aikana		
Kuolleet, Ikm	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2002–2006: 2	- Vuosina 2002–2006: 75 (15,0)	- Vuosina 2002–2006: 55 (11,0)
- Vuosina 2007–2011: 8	- Vuosina 2007–2011: 55 (11,0)	- Vuosina 2007–2011: 50 (10,0)
- Vuosi 2012: 0	- Vuosi 2012: 10	- Vuosi 2012: 10

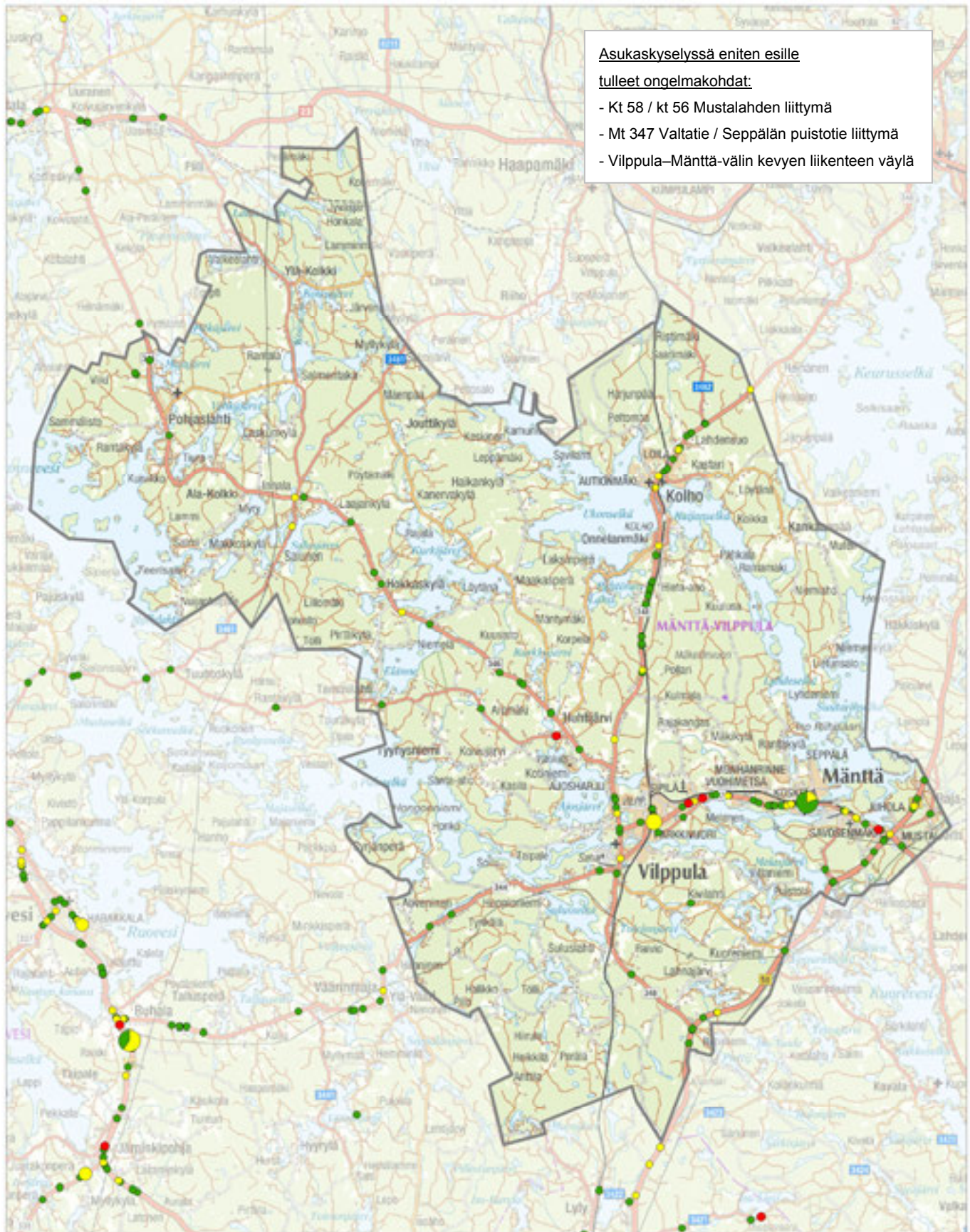
Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu Mänttä-Vilppula – koko Pirkanmaa (2007–2011)		
<i>(uhri = kuollut ja loukkaantunut, suluissa uhrien kokonaismäärä 2007–2011)</i>	Mänttä-Vilppula	Pirkanmaa
- Jalankulkijoiden (5) ja pyöräilijöiden (12) osuus uhreista	27 %	9 %
- Mopoiilijoiden (5) ja moottoripyöräilijöiden (8) osuus uhreista	21 %	10 %
- Auton kuljettajien ja matkustajien (29) osuus uhreista	46 %	24 %
- Maanteiden / pääteiden (vt+kt) osuus onnettomuuksista	68 % / 6 %	53 % / 24 %
- Taajamassa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	49 %	50 %
- Yksittäis- / kohtaamisonnettomuuksien osuus	24 % / 2 %	29 % / 16 %
- Henkilövahinko-onnettomuudet / 1000 asukasta / vuosi	0,9	1,0
- Onnettomuuksien vakavuusaste, kuolleet / 100 heva-onn.	16,0	5,2

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat vuosittaiset onn.kustannukset: yht. 5,0 M€, kunnan osuus 0,9 M€

Mänttä-Vilppulan liikenneturvallisuustyön ensiaskeleet vuonna 2014:
Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) hankintaan osallistuminen
Liikenneturvallisuustyöryhmän järjestäytyminen ja vuosisuunnitelman laatiminen (litu-toimijan avustuksella)
Keskeisten liikenneturvallisuusasioiden koonti kaupungin www-sivuille (litu-toimijan avustamana)
Liikennekasvatustyön uusien käytäntöjen käyttöönotto neuvoloissa, päiväkodeissa ja kouluissa
Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenten lisääminen Liikenneturvan Uutiskirjeiden ja Turvautisten jakeluun
Varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnatun liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen
Ikäautoilijoiden kuntokurssin (Liikenneturva) järjestäminen
Koululaisskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus (seudun kunnat yhdessä)

Mänttä-Vilppulan liikenneympäristön kiireellisimmät parantamiskohteet: <i>(kaikki kunnan toimenpiteet esitetty liitteessä 4)</i>	Vastuu	Kustannus (€)
Kt 56 (Runttimäentie) / kt 58 (Orivedentie) / mt 347 (Hämeentie) liittymä, Mustalahti - Automaattinen kameravalvonta liittymän kohdalle [KL 1] - Tärinäraitojen merkitseminen kantatielle molemmista suunnista ennen liittymää [KL 1] - Liittymän ennakkovaroitusmerkkien asentaminen kantatielle kummastakin suunnasta [KL 1] - Nopeusrajoituksen (60) maalaaminen ajorataan liittymän molemmin puolin kaksi kertaa [KL 1]	ELY	13 000€
Rajakatu, Savosenmäen koulun kohta - Pysähtymiskieltomerkkien asaentaminen hautausmaan portaiden kohdalle Rajakadulle [KL 1] - Saattoalueen rakentaminen yksisuuntaisena lenkinä Rajakadun ja Savosenmäentien kulmaukseen nykyiseen metsikköön (vaatii pienen erillisen suunnitelman) [KL 2] - Saattoalueen rakentamisen yhteydessä pohdittava hidasteen tarve Savosenmäentien suojatien kohdalle [KL 2]	Kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta
Pakkaajankatu, Sarapihan kohdan suojatiet (2 kpl) [KL 1] - Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h Sarapihan kohdalla - Hidasteiden rakentaminen nykyisten suojateiden kohdalle (2 kpl) - Puuttuvan suojatieliikennemerkin lisääminen kadun länsipuolelle (eteläinen suojatie) - Heijastinvarsien lisääminen suojatiemerkkien tolppiin (kolmesta puuttuu)	Kunta	31 000€

Liite 1. Kuntakortti, Mänttä-Vilppula (sivu 2/2)

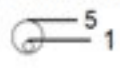


Asukaskyselyssä eniten esille tulleet ongelmakohdat:

- Kt 58 / kt 56 Mustalahden liittymä
- Mt 347 Valtatie / Seppälän puistotie liittymä
- Vilppula-Mänttä-välin kevyen liikenteen väylä

Maanteiden kaikki onnettomuudet ja onnettomuuskesaumat sekä katuverkon onnettomuuskesaumat 2007–2011

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

ORIVEDEN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE JA LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEET**Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys viimeisen 10 vuoden aikana**

Kuolleet, Ikm	Loukkaantuneet, Ikm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, Ikm (per vuosi)
- Vuosina 2002–2006: 9	- Vuosina 2002–2006: 136 (27,2)	- Vuosina 2002–2006: 90 (18,0)
- Vuosina 2007–2011: 4	- Vuosina 2007–2011: 125 (25,0)	- Vuosina 2007–2011: 90 (18,0)
- Vuosi 2012: 0	- Vuosi 2012: 25	- Vuosi 2012: 18

Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu Orivesi – koko Pirkanmaa (2007–2011)

(uhri = kuollut ja loukkaantunut, suluissa uhrien kokonaismäärä 2007–2011)	Orivesi	Pirkanmaa
- Jalankulkijoiden (7) ja pyöräilijöiden (8) osuus uhreista	12 %	9 %
- Mopoilijoiden (9) ja moottoripyöräilijöiden (10) osuus uhreista	15 %	10 %
- Auton kuljettajien ja matkustajien (79) osuus uhreista	61 %	24 %
- Maanteiden / pääteiden (vt+kt) osuus onnettomuuksista	80 % / 56 %	53 % / 24 %
- Taajamassa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	24 %	50 %
- Yksittäis- / kohtaamisonnettomuuksien osuus	34 % / 10 %	29 % / 16 %
- Henkilövahinko-onnettomuudet / 1000 asukasta / vuosi	1,9	1,0
- Onnettomuuksien vakavuusaste, kuolleet / 100 heva-onn.	4,4	5,2

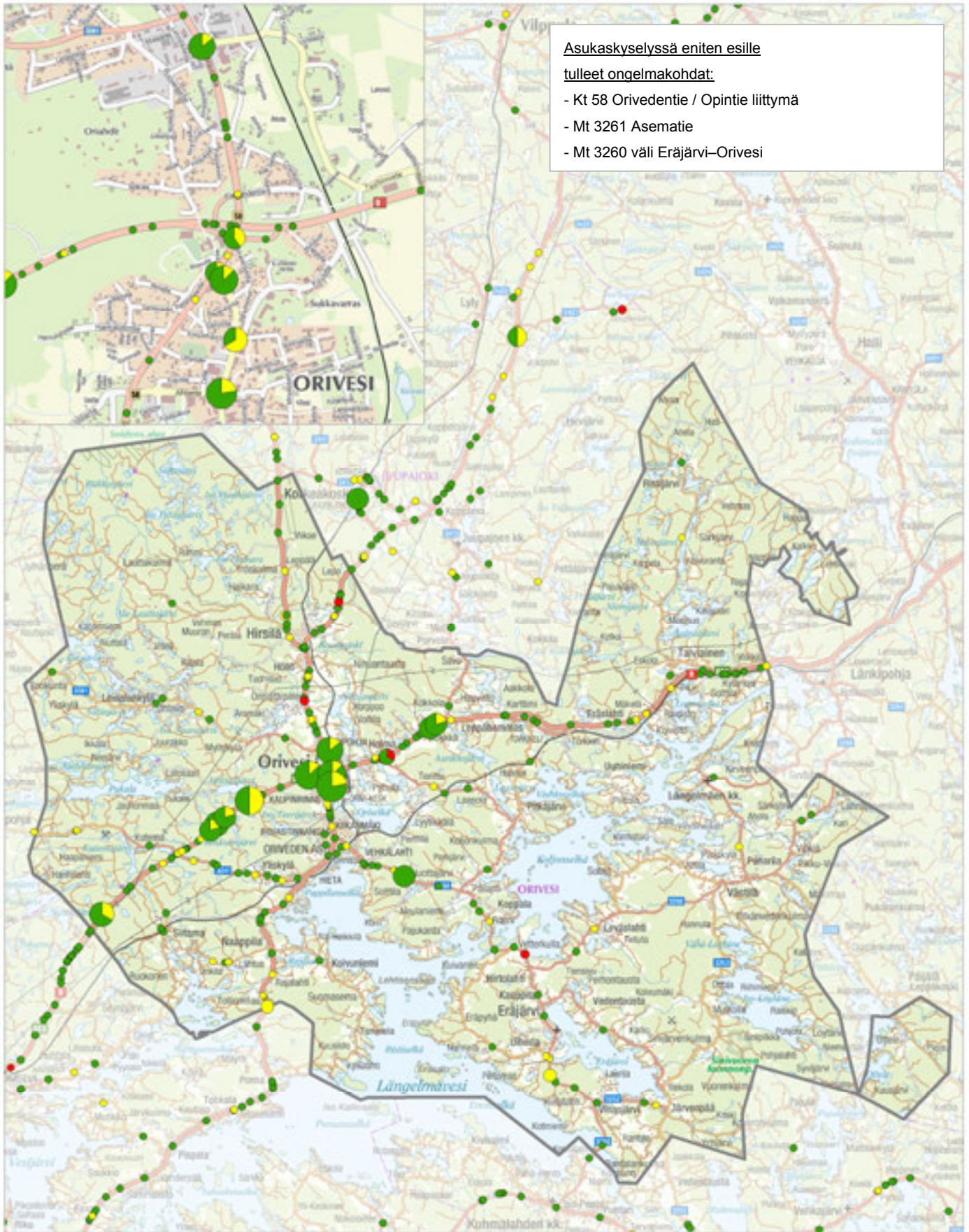
Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat vuosittaiset onn.kustannukset: yht. 9,1 M€, kunnan osuus 1,6 M€**Oriveden liikenneturvallisuuustyön ensiaskeleet vuonna 2014:**

Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) hankintaan osallistuminen
Liikenneturvallisuuustyöryhmän järjestäytyminen ja vuosisuunnitelman laatiminen (litu-toimijan avustuksella)
Keskeisten liikenneturvallisuuksiasioiden koonti kunnan www-sivuille (litu-toimijan avustamana)
Liikennekasvatustyön uusien käytäntöjen käyttöönottoaminen neuvoloissa, päiväkodeissa ja kouluissa
Liikenneturvallisuuustyöryhmän jäsenten lisääminen Liikenneturvan Uutiskirjeiden ja Turvauutisten jakeluun
Varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnatun liikenneturvallisuuuskoulutuksen järjestäminen (Juupajoen kanssa)
Ikäautoilijoiden kuntokurssin (Liikenneturva) järjestäminen (Juupajoen kanssa)
Koululaisskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuuskoulutus (seudun kunnat yhdessä)

Oriveden liikenneympäristön kiireellisimmät parantamiskohteet:

(kaikki kunnan toimenpiteet esitetty liitteessä 4)	Vastuu	Kustannus (€)
Vt 9 / Oritupa liittymät (2 kpl) [KL 1] - Vasemmalle kääntymisen kieltäminen eteläisessä liittymästä pohjoisesta tultaessa (etelästä tultaessa on jo vasemmalle kääntyminen kielletty vastaavalla tavalla pohjoisessa liittymässä) - Kääntymiskaistojen rakentaminen kumpaankin liittymään (tiesuunnitelma 2013, toteutettavissa ennen 9-tien kokonaisvaltaista parantamista)	ELY	Kustannukset tiesuunnitelmasta
Vt 9 (Tampereentie) välillä Oritupa - Orivesi [KL 1] - Valaistuksen rakentaminen (suunnitelma olemassa)	ELY	110 000€
Keskustie, S-marketin kohdan suojatiet [KL 1] - Korotetun kivetyn alueen rakentaminen S-marketin kohdalle (vaatii pienen tarkemman suunnitelma siitä mille välille korotus toteutetaan)	Kunta	n. 45 000€ (vaatii tarkemman suunnitelma)
Puistolankuja välillä Keskustie - Koulutie - 2-suuntainen pyörätie -isäkilven lisääminen karkikolmion yhteyteen Puistolankujalle [KL 1] - Keskustiellä olevan bussipysäkin poistaminen (liikennemerkki pois, levike jää) ja ajoratamaalauksen maalaaminen levikkeen kohdalle (levikettä käytetään väistötilana) [KL 1] - Korotetun alueen rakentaminen Puistolankujan kahden nykyisen suojatien kohdalle (tavoitteena turvata Keskustien suuntaisen kevyen liikenteen ylityksten Puistolankujan kohdalla ja koululaisten Puistolankujan ylitykset Koulutien kohdalla) [KL 2] - Kauppojen piha-alueen erottaminen Puistolankujasta reunakivilinjalalla Koulutien kohdalla [KL 2]	Kunta	n. 30 000€ (vaatii tarkemman suunnitelma)
Vt 9 (Tampereentie) / mt 3421 (Yliskyläntie) / mt 14199 (Viitapohjantie) liittymä, Yliskylä [KL 2] - Liittymän kanavointi ja pysäkkijärjestelyt (tiesuunnitelma 2013)	ELY	Kustannukset tiesuunnitelmasta
Kt 58 väli Orivesi - Kangasala [KL 1] - Nopeusrajoituksien tarkistaminen (80 => 70 km/h, 60 => 50 km/h)	ELY	-

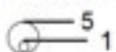
Liite 1. Kuntakortti, Orivesi (sivu 2/2)



Asukaskyselyssä eniten esille tulleet ongelmakohdat:
 - Kt 58 Orivedentie / Opintie liittymä
 - Mt 3261 Asematie
 - Mt 3260 väli Eräjärvi-Orivesi

Maanteiden kaikki onnettomuudet ja onnettomuuskesaumat sekä katuverkon onnettomuuskesaumat 2007–2011

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

RUOVEDEN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE JA LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEET**Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys viimeisen 10 vuoden aikana**

Kuolleet, lkm	Loukkaantuneet, lkm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, lkm (per vuosi)
- Vuosina 2002–2006: 5	- Vuosina 2002–2006: 53 (10,6)	- Vuosina 2002–2006: 40 (8,0)
- Vuosina 2007–2011: 5	- Vuosina 2007–2011: 42 (8,4)	- Vuosina 2007–2011: 36 (7,2)
- Vuosi 2012: 0	- Vuosi 2012: 7	- Vuosi 2012: 7

Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu Ruovesi – koko Pirkanmaa (2007–2011)

<i>(uhri = kuollut ja loukkaantunut, suluissa uhrien kokonaismäärä 2007–2011)</i>	Ruovesi	Pirkanmaa
- Jalankulkijoiden (2) ja pyöräilijöiden (3) osuus uhreista	11 %	9 %
- Mopoiilijoiden (5) ja moottoripyöräilijöiden (2) osuus uhreista	15 %	10 %
- Auton kuljettajien ja matkustajien (32) osuus uhreista	68 %	24 %
- Maanteiden / pääteiden (vt+kt) osuus onnettomuuksista	97 % / 53 %	53 % / 24 %
- Taajamassa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	14 %	50 %
- Yksittäis- / kohtaamisonnettomuuksien osuus	31 % / 8 %	29 % / 16 %
- Henkilövahinko-onnettomuudet / 1000 asukasta / vuosi	1,4	1,0
- Onnettomuuksien vakavuusaste, kuolleet / 100 heva-onn.	13,9	5,2

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat vuosittaiset onn.kustannukset: yht. 3,6 M€, kunnan osuus 0,6 M€

Ruoveden liikenneturvallisuustyön ensiaskleet vuonna 2014:

Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) hankintaan osallistuminen
Liikennekasvatustyön sisällyttäminen hyvinvointityöryhmän toimintaan (litu-toimijan avustamana)
Keskeisten liikenneturvallisuusasioiden koonti kunnan www-sivuille (litu-toimijan avustamana)
Liikennekasvatustyön uusien käytäntöjen käyttöönotto neuvoloissa, päiväkodeissa ja kouluissa
Hyvinvointityöryhmän jäsenten lisääminen Liikenneturvan Uutiskirjeiden ja Turvauutisten jakeluun
Varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnatun liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen (Virtain kanssa)
Ikäautoilijoiden kuntokurssin (Liikenneturva) järjestäminen Virtain kanssa
Koululaisskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus (seudun kunnat yhdessä)

Ruoveden liikenneympäristön kiireellisimmät parantamiskohteet:

<i>(kaikki kunnan toimenpiteet esitetty liitteessä 4)</i>	Vastuu	Kustannus (€)
Kt 66 / mt 337 (Kuruntie) liittymä, Kirkkokangas - Automaattinen kameravalvonta liittymän kohdalle [KL 1] - Tärinäraitojen merkitseminen kantatielle molemmista suunnista ennen kääntymiskaistojen alkua [KL 1] - Kevyiden hidasteiden rakentaminen sivusuunnille ennen turvasaarekkeitä (vähintään tärinäraidat) [KL 1] - Nopeusrajoituksen ajoratamaalausten toistaminen juuri ennen kääntymiskaistoja Kuruntielle [KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen (esisuunnitelma olemassa) [KL 2]	ELY	KL 1: 14 000€ KL 2: 500 000€
Urheilutie, koulujen saattoalue [KL 1] - Kunnollisen asfaltoidun ja nykyisistä P-paikoista erillisen saattoalueen rakentaminen nykyisen (itselfään muodostuneen) sorapintaisen saattolenkin kohdalle, yhteensä 1-2 taksipaikkaa ja 4-6 saattoapaikkaa vanhemmille	Kunta	35 000€
Mt 14314 (Ruovedentie), Ruoveden keskusta-alue - Erillisen liikenneselvityksen laatiminen osana kaavatyötä vuonna 2014 [KL 1]: ajoneuvoliikenteen tila kavennetaan erottamalla kevyt liikenne ja pysäköinti selvästi omille alueilleen ja samalla tien ylitykset turvataan esim. hidastein [KL 2]	Kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta
Mt 14315 (Kuruntie), väli Utukantie-Urheilutie [KL 2] - Hidasteen tai kavennuksen rakentaminen kantatieltä saavuttaessa välille Utukantien-Urheilutie	ELY	10 000€



Asukaskyselyssä eniten esille tulleet ongelmakohdat:

- Kt 66 Mustajärventie / mt 337 Kuruntie liittymä
- Mt 14314 Ruovedentie, keskustan kohta
- Joensuuntie / Sointulantie liittymä

Maanteiden kaikki onnettomuudet ja onnettomuuskesaumat sekä katuverkon onnettomuuskesaumat 2007–2011

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

VIRTAIN LIIKENNETURVALLISUUSTILANNE JA LÄHIVUOSIEN TOIMENPITEET

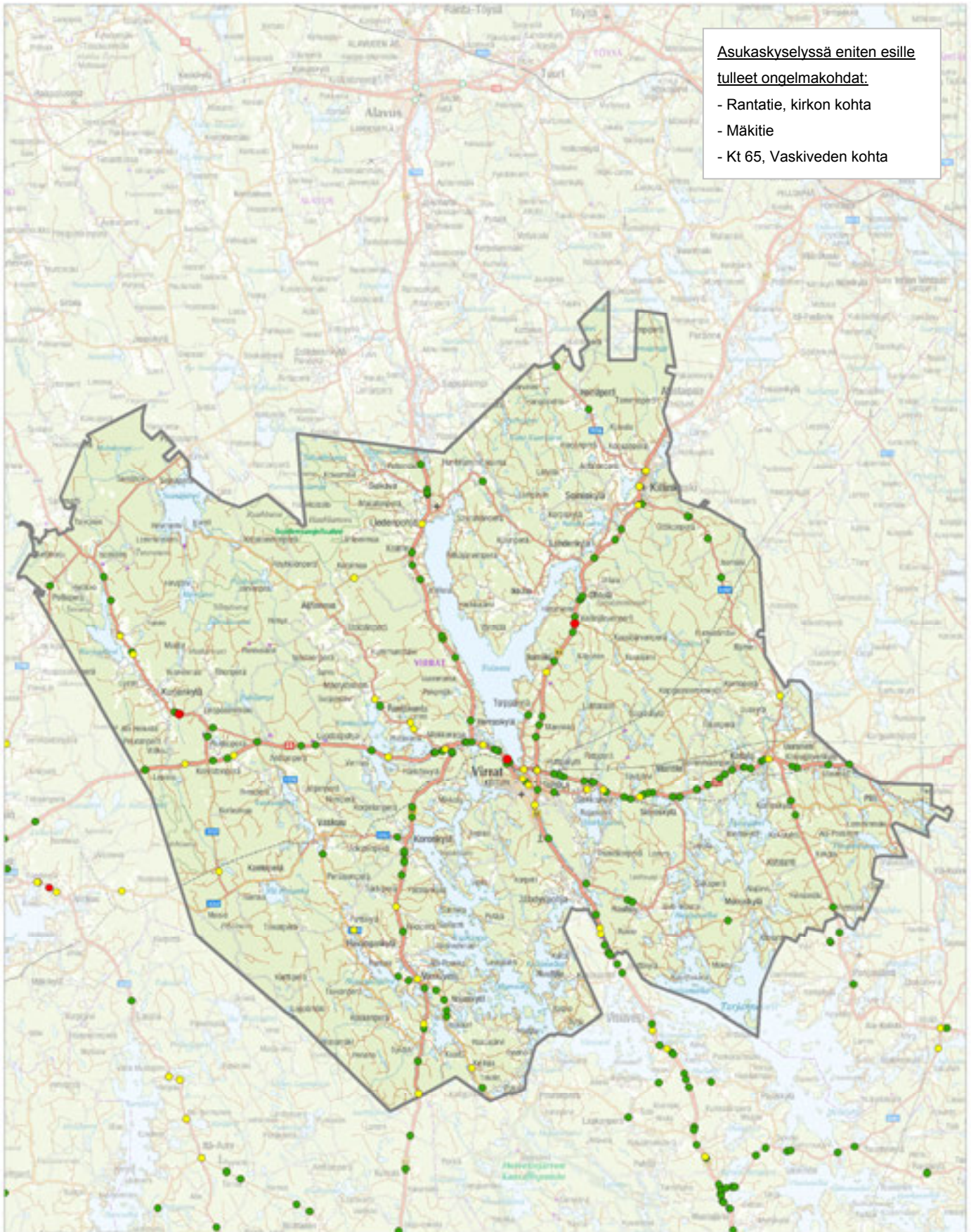
Liikenneonnettomuuksien määrän kehitys viimeisen 10 vuoden aikana		
Kuolleet, lkm	Loukkaantuneet, lkm (per vuosi)	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet, lkm (per vuosi)
- Vuosina 2002–2006: 5	- Vuosina 2002–2006: 67 (13,4)	- Vuosina 2002–2006: 52 (10,4)
- Vuosina 2007–2011: 5	- Vuosina 2007–2011: 65 (13,0)	- Vuosina 2007–2011: 51 (10,2)
- Vuosi 2012: 3	- Vuosi 2012: 22	- Vuosi 2012: 9

Henkilövahinko-onnettomuuksien vertailu Virrat – koko Pirkanmaa (2007–2011)		
(uhri = kuollut ja loukkaantunut, suluissa uhrien kokonaismäärä 2007–2011)	Virrat	Pirkanmaa
- Jalankulkijoiden (2) ja pyöräilijöiden (3) osuus uhreista	7 %	9 %
- Mopoilijoiden (7) ja moottoripyöräilijöiden (7) osuus uhreista	20 %	10 %
- Auton kuljettajien ja matkustajien (46) osuus uhreista	66 %	24 %
- Maanteiden / pääteiden (vt+kt) osuus onnettomuuksista	80 % / 45 %	53 % / 24 %
- Taajamassa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus	17 %	50 %
- Yksittäis- / kohtaamisonnettomuuksien osuus	37 % / 10 %	29 % / 16 %
- Henkilövahinko-onnettomuudet / 1000 asukasta / vuosi	1,3	1,0
- Onnettomuuksien vakavuusaste, kuolleet / 100 heva-onn.	9,8	5,2

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat vuosittaiset onn.kustannukset: yht. 5,1 M€, kunnan osuus 0,9 M€

Virtain liikenneturvallisuustyön ensiaskleet vuonna 2014:
Ylä-Pirkanmaan seudun liikenneturvallisuustoimijan (litu-toimija) hankintaan osallistuminen
Liikenneturvallisuustyöryhmän järjestäytyminen ja vuosisuunnitelman laatiminen (litu-toimijan avustuksella)
Keskeisten liikenneturvallisuusasioiden koonti kaupungin www-sivuille (litu-toimijan avustamana)
Liikennekasvatustyön uusien käytäntöjen käyttöönotto neuvoloissa, päiväkodeissa ja kouluissa
Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenten lisääminen Liikenneturvan Uutiskirjeiden ja Turvautisten jakeluun
Varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnatun liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen (Ruoveden kanssa)
Ikäautoilijoiden kuntokurssin (Liikenneturva) järjestäminen Ruoveden kanssa
Koululaisskuljettajille suunnattu liikenneturvallisuuskoulutus (seudun kunnat yhdessä)

Virtain liikenneympäristön kiireellisimmät parantamiskohteet: (kaikki kunnan toimenpiteet esitetty liitteessä 4)	Vastuu	Kustannus (€)
Kt 66 (Toriseväjärventie) / Puttosharjuntie / Sampolantie liittymä - Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h välillä vt 23 - Sampolantie [KL 1] - Väistämisviivojen maalaaminen kumpaankin huoltoaseman liittymähaaraan [KL 1] - Keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen ja pysäkkijärjestelyt kantatiellä Sampolantien kohdalla (suunnitelma olemassa) [KL 2]	ELY, kunta	KL 1: 700€ KL 2: 25 000€
Rinnetie / Rantatie liittymä [KL 1] - Nykyisen suojatien siirtäminen noin 5m Rantatien liittymää kohti ja korotuksen rakentaminen suojatien kohdalle - Puuttuvien kewayen liikenteen väylämerkkien lisääminen	Kunta	20 000€
Siekkisentie väillä Otsolankatu - Lakarintie (hautausmaa) [KL 2] - Kewayen liikenteen väylän rakentaminen Siekkisentien eteläpuolelle	Kunta	70 000€

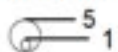


Asukaskyselyssä eniten esille tulleet ongelmakohdat:

- Rantatie, kirkon kohta
- Mäkitie
- Kt 65, Vaskiveden kohta

Maanteiden kaikki onnettomuudet ja onnettomuuskausamat sekä katuverkon onnettomuuskausamat 2007–2011

Onnettomuuksien määrä



- Kuolemaan johtanut onnettomuus
- Loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
- Omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus



Aikuisten velvollisuus on luoda lapsille mahdollisuuksia turvalliselle itsenäiselle liikkumiselle

Liikkuminen on pienelle lapselle ominainen tapa toimia. Tekemällä, kokeilemalla ja kokemalla lapsi saa niitä valmiuksia, joiden pohjalle itse taidot rakentuvat. Päivittäinen liikkuminen on lapsen hyvinvoinnin ja terveen kasvun keskeinen lähtökohta. Terveytensä kannalta vähän liikkuvia lapsia on yhä enemmän ja täysin liikunnasta ulkopuolelle jäävien määrä on kasvanut hälyttävästi. Lapsena aloitetulla liikunnalla on selkeä yhteys elinikäiseen terveyteen ja liikunnallisen elämäntavan omaksumiseen.

Turvallisuus on itsenäiseen liikkumiseen kannustamisen tärkeä edellytys. Liikenneonnettomuudet ovat lasten tavallisimpia kuolinsyitä ja toiseksi yleisin syy joutua hoidettavaksi sairaalan vuodeosastolle. Alle kouluikäisten lasten liikenneonnettomuuksista noin 70 prosenttia tapahtuu auton kyydissä matkustettaessa. Aikuisten vastuulla on huolehtia, että lapsia kuljettaessa käytetään heidän painonsa ja pituutensa mukaisia asianmukaisia turvalaitteita.

Lasten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa suunnittelemalla liikenneympäristö turvallisesti, huolehtimalla turvalaitteiden käytöstä sekä edistämällä yleistä tietoisuutta pienten lasten erityispiirteistä liikenteessä. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen malli ja arvoperusta luodaan liikennekasvatustyöllä: kotona, ystäväpiirissä, päivähoidossa ja harrastuksissa.

Ohjausta ja oppimista todellisissa tilanteissa

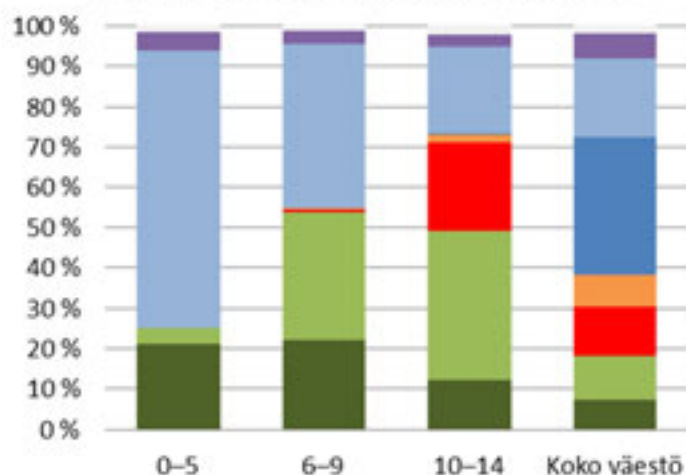
Pienten lasten liikennekasvatus tapahtuu osana arkea ja se on hyvin konkreettista ja käytännönläheistä. Liikennekasvatus etenee lapsen kehityksen mukana lapsen vaaroilta suojelemisesta turvalliseen itsenäisen liikkumisen tukemiseen. Vauvaikäisenä vanhemmat suojaavat lasta erilaisilta vaaroilta, mutta jo kävelemään oppimisvaiheessa siirrytään lähinnä valvomiseen ja ohjaukseen. Lapsille tulee antaa mahdollisuus omaan ajatteluun ja rohkaista omaan oivaltavaan tekemiseen. Lasta tulee opastaa ja antaa tälle kokemuksia oikeissa liikenneympäristöissä ja -tilanteissa.

Suurin osa kasvatuksesta tapahtuu lasten kanssa keskusteltaessa, leikittäessä ja liikuttaessa arkipäiväisissä tilanteissa. Mitä pienempi lapsi on, sitä enemmän opettaminen on leikin kautta tapahtuvaa ja mallina olemista. Iän karttuessa tehokkainta on opettaa turvallisia toimintatapoja yhdessä liikuttaessa. Lapsi havainnoi ja oppii herkästi aikuisen toiminnan kautta. Tärkeää lasten oppimisen kannalta on, että he näkevät aikuisten käyttäytyvän esimerkillisesti liikenteessä, ja että lapsella on mahdollisuus yhdessä aikuisen kanssa opetella kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteellä matkustamista.

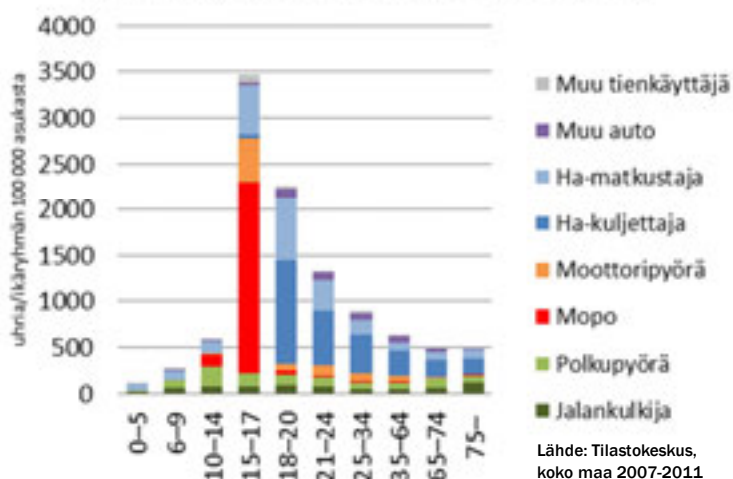
Kenellä vastuu?

Vanhemmat ja muut lähiomaiset ovat päävastuussa lasten liikennekasvatuksesta. Perhe on tärkein vaikuttamisen kanava. Muita keskeisiä kanavia lasten turvallisuuteen vaikuttamiseksi ja vanhempien tukemissa liikennekasvatustehtävissä ovat neuvola, päivähoitojärjestelmä ja esiopetus. Myös kerhojen henkilöstö ja leikkikavereiden vanhemmat ovat avainvaikuttajatahoja. Liikenneturva tukee niin neuvoloita, päiväkoteja kuin lasten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet lapset tienkäyttäjärhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

NEUVOLAT

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit
- ❖ Turvavyön käyttö raskaana ollessa
- ❖ Lapsi autossa; turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus
- ❖ Lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkärryt, kypärän käyttö, jne.

PÄIVÄHOITO, ESIOPETUS

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit
- ❖ Lapsi autossa; turvakaukalot, -istuimet ja istuinkorokkeet ja niiden oikea sijoitus
- ❖ Lapsen kanssa pyörällä; lapsi-istuimet, peräkärryt, kypärän käyttö, jne.
- ❖ Lapsille perusasiat tutuksi: liikennemympäristö, keskeiset turvalaitteet (pyöräilykypärä, turvaliivit, heijastin) ja liikennemerkit, yksinkertaisten liikennesääntöjen ja ”hyvien tapojen” opettelu
- ❖ Lasten haku- ja saattotilanteet päivähoitossa, lasten kuljettamisen vähentäminen

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

NEUVOLAT

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Henkilöstön täydennyskoulutukset 2-3 vuoden välein; liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- ❖ Käytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Lasten vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Neuvolakäyntien yhteydessä korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. Keskustellaan muun muassa: oman esimerkin tärkeydestä, turvavyön käytöstä raskaana ollessa, lasten turvallisesta kuljettamisesta autolla (turvaistuimet, kaukalot, turvavyö), pyöräilykypärien, heijastimien ja muiden turvalaitteiden käytöstä.
- ❖ Käsitellään perhevalmennuksessa lapsiperheen liikenneturvallisuuutta ja lasten turvalaitteiden käyttöä. Valmennuksen vetäjäksi voidaan kutsua Liikenneturvan asiantuntija.
- ❖ Neuvolan 1-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan Lapsi liikenteessä -esite sekä opastetaan tutustumaan Liikenneturvan Turvapupu.net -sivustolle
- ❖ Neuvolan 4-vuotistarkastuksen yhteydessä vanhemmille jaetaan lasten ja vanhempien yhteinen liikennekirja KULKUNEN tai Lapsi liikenteessä -tehtävivihko
- ❖ Pidetään liikenneturvallisuuteen liittyvää materiaalia (esim. lapsen turvallinen kuljettaminen autossa) esillä odotustiloissa

PÄIVÄHOITO, ESIOPETUS

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Henkilöstön täydennyskoulutukset 2-3 vuoden välein; liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- ❖ Käytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen, tutustuminen Liikenneturvan sivustoon ”Liikenneturvallisuuksiteemat päivähoitossa”

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Liikennekasvatus aiheeseen liittyvien kirjojen, pelien, askartelutehtävien ja leikkien avulla
- ❖ Huomioliivien ja heijastimien hankkiminen ja niiden käyttäminen aina ulkona liikuttaessa
- ❖ Turvallisen liikkumisen opettelu käytännössä retkillä, liikenneaiheiset tempaukset ja teemapäivät
- ❖ Poliisien ja muiden asiantuntijoiden vierailut, vierailut Liikennepuistossa
- ❖ Liikenneturvallisuuksiteemat päivähoitossa sisällytetään päivähoiton/esiopetuksen turvaohjeisiin ja työsuunnitelmiin
- ❖ Hoitopäivän aikana tapahtuvan liikkumisen pelisäännöt kirjataan turvaohjeisiin (ml. turvavälineiden hankinta ja käyttö, lapsiryhmän kanssa kulkeminen)
- ❖ Valvotaan (seurataan) autolla päivähoitoon kuljettavien lasten turvavyönkäyttöä. Puututaan tarvittaessa asiaan.
- ❖ Liikenneturvallisuuksiteemat (ml. arkiliikkinen) otetaan säännöllisesti esille vanhempainilloissa.
- ❖ Materiaalin jakaminen vanhemmille kotiin lähetettävien kirjeiden mukana, vanhempainilloissa, jne.
- ❖ Esitteitä, julisteita, tiedotteita, turvavälineäyttely esillä päiväkodeissa, tietoisuuskampanioita

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva: www.liikenneturva.fi

Liikennekasvatus » Lapset

- Liikenneturvallisuuksiteemat päivähoitossa (oma teemasivu)
- Lapsi liikenteessä -esite
- Kulkunen: Lasten ja vanhempien liikennekirja
- Turvapupu sivustot - lasten liikenneturkka, jossa tietoa ja tehtäviä.
- Vili Vyötiäinen - lasten liikennekasvatusaineistoa, kysymyksiä, väritystehtäviä, pelejä.
- Tietolehdet: Lapsi liikenteessä ja Lapsi autossa

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)

Liikkuva koulu www.liikkuvakoulu.fi/ (ideoita arkiliikunnan edistämiseen ala- ja yläkouluille)





Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemuksen ja taitojen puutteeseen

Lasten tapaturmaisista kuolemantapauksista liikenneonnettomuudet aiheuttavat suurimman osan ja ne ohittavat selvästi muut kuolinsyyt kuten hukkumiset ja tulipalot. Alle 15-vuotiaita lapsia kuolee ja loukkaantuu erityisesti jalankulkijoina ja polkupyöräilijöinä sekä henkilöautoissa matkustajina (kuva). Mopo-onnettomuudet alkavat näkyä 13–14-vuotiaiden tilastoissa. Onnettomuudet sattuvat lapsille useimmiten katuja tai tietä ylittäessä, ja yleensä tutussa lähiympäristössä. Jalankulkijoina 6-9 -vuotiaat kuuluvat iäkkäiden ohella suurimpaan riskiryhmään väestöosuuteen verrattuna. Polkupyöräilijöinä puolestaan 10–14 -vuotiaat ovat ikäryhmävertailussa suurin riskiryhmä.

Lapsilla suurimmat riskitekijät liikenteessä liittyvät kokemuksen ja taitojen puutteeseen. Lapset eivät tiedosta riskejä ja heidän havainnointitaidot eivät ole vielä kehittyneet huomaamaan liikenteen moninaisuutta. Lapsen käyttäytyminen on usein impulsiivista ja keskittyminen liikenteeseen herpaantuu helposti. Nämä riskit korostuvat lapsen elinpiiriin laajetessa ja itsenäisen liikkumisen määrän lisääntyessä. Myös aikuisten vääränlaiset käyttäytymismallit liikenteessä voivat olla riskitekijöitä lapsille, jotka oppivat turvalliseen liikkumiseen vähitellen aikuisista mallia ottaen.

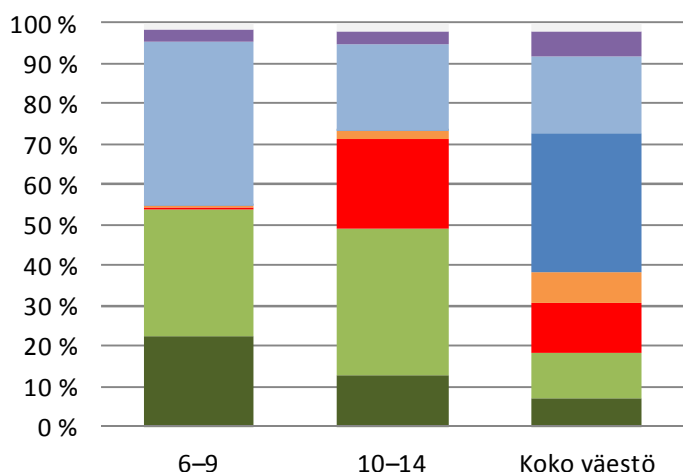
Lasten liikkumattomuuden yleistymisen on noussut huoleksi liikenneturvallisuuden rinnalle. Lasten kuljettaminen paikasta toiseen on yksi monista tekijöistä, joka on vähentänyt lasten itsenäisen liikkumisen määrää. Jopa puolet lapsista liikkuu terveytensä kannalta liian vähän. Itsenäisen liikkumisen vähentymisen myötä lasten kokemukset erilaisista kulkutavoista ja liikenneympäristöistä eivät pääse karttumaan. Lasten tukeminen itsenäiseen liikkumiseen, erityisesti kävellen ja pyöräillen, on tärkeää niin terveyden kuin liikenneturvallisuuden vuoksi.

Lasten liikenneturvallisuutta voidaan parantaa suunnittelemalla liikenneympäristö turvalliseksi, huolehtimalla turvalaitteiden käytöstä sekä edistämällä yleistä tietoisuutta lasten erityispiirteistä liikenteessä. Turvallisen ja vastuullisen liikkumisen malli ja arvoperusta luodaan liikennekasvatustyöllä: kotona, koulussa ja harrastuksissa. Liikennekasvatuksen sisällöt laajentuvat sitä mukaa kun lapsen henkiset ja fyysiset ominaisuudet, liikkumistottumukset ja liikkumisympäristö muuttuvat. Koulun ensimmäisillä vuosiluokilla keskeiset sisällöt liittyvät turvallisten toimintatapojen omaksumiseen lasten omassa lähiympäristössä sekä liikennesääntöjen ja turvalaitteiden käytön opetteluun. Vähitellen sisällöt laajenevat toimintaperiaatteisiin erilaisissa liikennetilanteissa ja -olosuhteissa sekä turvallisen liikkumisen yhteisölliseen ja yhteiskunnalliseen näkökulmiin.

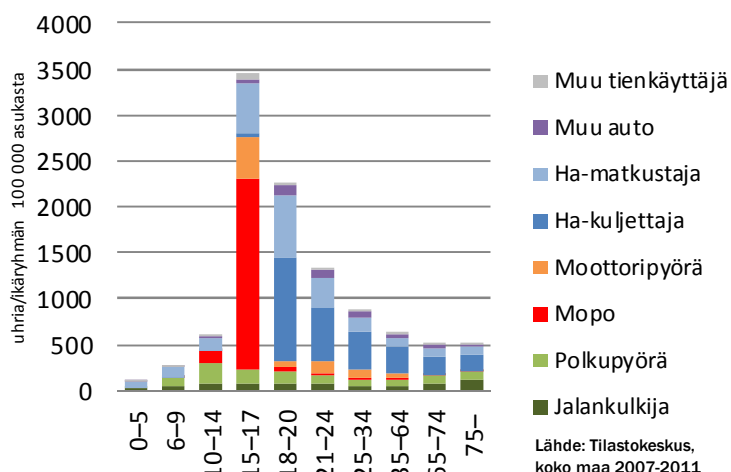
Kenellä vastuu?

Kodin ja vanhempien rooli lasten liikennekasvatuksessa on merkittävä. Ensimmäinen malli eri kulkutapojen käytöstä ja liikennekäyttäytymisestä sekä myös tietämys liikenteen riskeistä saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Kouluilla on merkittävä rooli vanhempien tukemisessa kasvatustyössä. Parhaiten lapset omaksuvat turvalliset ja vastuulliset liikkumisen mallit, kun kouluissa ja kotona on yhteneväinen turvallisuutta ja itsenäistä liikkumista arvostava toimintakulttuuri. Nykyisin liikennekasvatuksen osuus opetuksessa vähenee selvästi siirryttäessä peruskoulun vuosiluokilla ylöspäin. Liikenneturva tukee niin opettajia kuin lasten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet lapset tienkäyttäjärhyttimäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



Lähde: Tilastokeskus, koko maa 2007-2011

ESIMERKKEJÄ TEEMOISTA JA TOIMINTAMALLEISTA:

TEEMOJA

- ❖ Vanhempien vastuu lapsen liikenneturvallisuudesta, aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Lasten liikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit
- ❖ Turvallinen liikkuminen lasten kanssa autolla, pyörällä, kävelen ja joukkoliikenteessä
- ❖ Liikenneympäristöön tutustuminen, liikennesääntöjen, liikennemerkkien ja keskeisten turvavälineiden opettelu/kertaaminen
- ❖ Koulumatkojen turvallisuus, vaaranpaikat ja turvalliset toimintatavat kävelen ja pyörällä liikuttaessa
- ❖ Liikennekäyttäytymisen pelisäännöt linja-autossa / koulutaksissa
- ❖ Saattoliikennejärjestelyt ja pelisäännöt
- ❖ Jalankulkijan ja pyöräilijän tyypillisen onnettomuustilanteet

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

ALAKOULUT

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Opettajien täydennyskoulutukset esim. Veso-päivillä: liikennekasvatuksen sisältöjä ja aineistot tutuksi
- ❖ Opettajat Liikenneturvan Turvauutisten ja Utiskirjeiden jakelulistalle, Liikenneviraston tilaaminen opettajien huoneeseen
- ❖ Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Lasten liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esim. kypäränkäyttö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- ❖ Liikenneturvallisuuksaiheiset teemapäivät tai -viikot (esim. Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuuksrastit, Opetushallituksen liikenneturvallisuuksiikko, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Pyöräilykurssit ja taitoradat/-kilpailut (Esim. Fillarimestari), pyöräilyjokortin suorittaminen, liikennekäämpeli
- ❖ Kävelevät ja pyöräilevät koulubussit toimintamallin käyttöönotto
- ❖ Heijastimien, huomioliivien ja pyöräilykypärien jakaminen oppilaille
- ❖ Heijastinsuunnistus, heijastindisko, heijastinkeijun vierailu, heijastimien askartelu
- ❖ Polkupyörien kunnan ja varusteiden tarkastukset ja huolto esimerkiksi teknisen työn tunnilla
- ❖ Kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla, teema arki liikuminen ja terveys, liikkumisen turvallisuus
- ❖ Poliisin /palomiehen vierailu koulussa
- ❖ Luokkien/koulujen väliset haastekilpailut viisaan liikkumisen liittyvissä teemoissa (esim. pyöräilykypärä, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Julisteita tai kiertävä turvavälinenäyttely esillä koululla, vuodenaikojen mukaan vaihtuvat tietoisuus
- ❖ Koulujen liikumis-/liikenneturvallisuuksuunnitelmat
- ❖ Vanhempainiltoja eri ikäryhmien kannalta keskeisistä liikenneturvallisuuksusteemoista. Liikenneturvalta voi tilata teematilaisuuksia.
- ❖ Liikenneturvallisuuksimateriaalin jakaminen vanhemmille: Liikenneturvallisuuksinfokirje ekaluokkalaisten vanhemmille,
- ❖ Liikenneturvallisuuksiasiat (ml. arki liikuminen) otetaan säännöllisesti esille vanhempainilloissa.
- ❖ Koulumatkojen ja koulupihojen turvallisuuskartoitukset
- ❖ Koulujen tai oppilaskuntien liikenneturvallisuuksialoitteet

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

www.liikenneturva.fi:

Liikennekasvatus » Lapset

Liikennekasvatuksen työkalupakki: tietoa lapsista ja liikenteestä, liikennekasvatuksesta sekä runsaasti käyttöön otettavia tehtäviä, harjoitus- ja demonstraatio- ohjeita, kartoitus- ja tarkkailulomakkeita.
<http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/index.php>

Esimerkkiaineistoja:

- Lapsi liikenteessä -esite (pienen lasten vanhemmille) + tehtävävihko (lapselle)
- Turvallisesti koulutielle -esite
- Turvaa lapsen koulutie -aineisto
- Turvallisesti tien yli -aineisto
- Kolhuitta kouluun liikenneturvallisuuksrastit alakouluille
- Tietotolehdet: Lapsi liikenteessä ja Lapsi autossa, Kävelevä ja pyöräilevä koulubussi

Vili Vyötiäinen - lasten liikennekasvatusaineistoa mm. kysymyksiä, väritystehtäviä, pelejä.

Työkalu koulun liikenneturvallisuuksuunnitelman tekemiseen

<http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuuksuunnitelma/index.php>

Trafan rautatieturvallisuuksisivut:

<http://www.rautatieturvallisuus.fi/rautatieturvallisuus>

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)

Liikkuva koulu www.liikkuvakoulu.fi/ (ideoita arki liikunnan edistämiseen ala- ja yläkouluille)

<http://www.pyorallakouluun.fi/> (vinkejä erilaisten pyöräilytapahtumien järjestämiseksi)





Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on 15–24-vuotias

Nuorten liikenneonnettomuudet muodostavat lähes kaikissa maissa piikin onnettomuustilastoihin. Suomessa nuoret muodostavat 35 prosenttia kaikista liikenneonnettomuuksien uhreista. Vuositasolla tämä tarkoittaa noin 3 000 nuorta liikenneonnettomuuden uhria (menehtynyttä tai loukkaantunutta). Tieliikenteessä menehtyneistä noin joka neljäs ja loukkaantuneista noin joka kolmas on nuori. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna nuorten onnettomuusriski on muihin ikäryhmiin nähden moninkertainen. 15–17-vuotiaiden ikäryhmässä liikenneonnettomuudet tapahtuvat mopolla, moottoripyörällä tai autonmatkustajana liikuttaessa ja 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä auton kuljettajana tai matkustajana liikuttaessa (kuva). Nuorten kuljettajien onnettomuusriski laskee selvästi ajokokemuksen karttuessa.

Nuorille on tyypillistä omien ajotaitojen yliarviointi ja tavallista suurempi riskinotto – on sitten kyse moposta, moottoripyörästä, mopo-autosta tai henkilöautosta. Myös sosiaalinen paine vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Turvallisuudesta piittaamaton ajotapa näkyy etenkin nuorten kuolonkolareissa. Tutkijalautakuntien mukaan yli 70 prosentissa henkilöautolla ajetuista kuolonkolareista kysymys on ollut tahallisesta riskinotosta: on ajettu yli 20 km/h ylinopeutta, alkoholia on ollut veressä yli rangaistavuuden rajan, turvalaitteita ei ole käytetty tai on ajettu ilman ajo-oikeutta. Mopo-onnettomuuksien taustalla on samanlaisia tekijöitä: mopon virittämistä, liian korkeita tilannenopeuksia, kypärän käyttämättömyyttä ja päihteiden käyttöä.

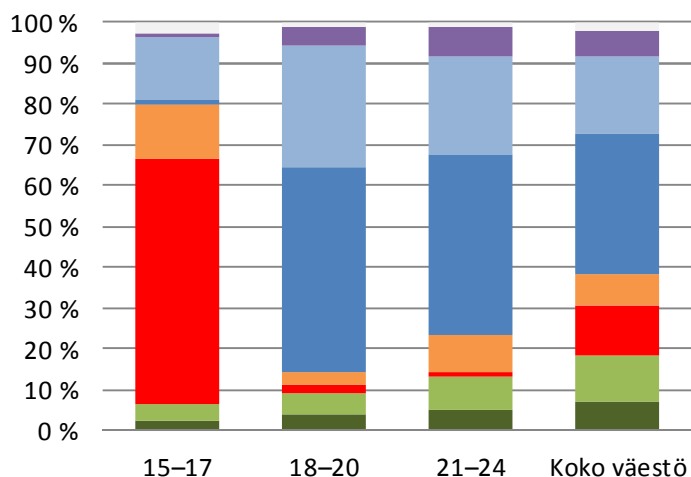
Mopot ja mopoautot korvaavat kävelyä ja pyöräilyä

Nuorista vain noin puolet liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Erittäin vähän liikkuvia on jopa neljännes nuorista. Viime vuosina eritoten nuorten arkielämän fyysinen aktiivisuus on vähentynyt. Mopojen, kevytmoottoripyörien ja mopoautojen määrän lisääntyminen on, paitsi tuonut mukanaan uusia liikenneturvallisuushaasteita, vähentänyt selvästi 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. Nuorten kyyditseminen kouluun ja harrastuksiin on myös yleistä, vaikka mopoilmiö sitä onkin hieman vähentänyt. Nuorena omaksutut liikkumistottumukset vaikuttavat aikuisiän kulkutavan valintoihin. On arvioitu, että jo nuorena alkanut motorisoitu liikkuminen lisää entisestään autoilun suosiota.

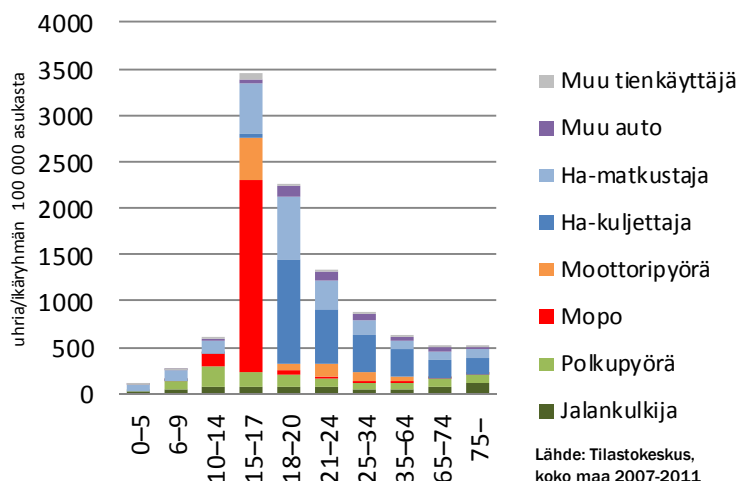
Kenellä vastuu?

Nuoret ovat hyvin heterogeeninen liikkujaryhmä ja heidän liikenneasenteisiinsa ja -käyttäytymiseensä vaikuttamiseksi on käytettävä erilaisia keinoja ja lähestymistapoja: tietoa ja tosiasioita, omakohtaista kokemista ja myös tunteisiin vetoamista. On erittäin tärkeää, että nuoret otetaan itse suunnittelemaan ja toteuttamaan liikennekasvatusta. Kodin ohella tärkeimpiä vaikuttamisen kanavia ovat yläkoulut, lukiot, ammattikoulut, muut oppilaitokset, nuorisotoimi, autokoulut, puolustusvoimat sekä harrastus- ja muut nuorisojärjestöt. Myös oppilaskuntia ja nuorisovaltuustoja voidaan aktivoida ja hyödyntää liikennekasvatusasioissa aiempaa enemmän. Oppilaitoksissa keskeisenä lähtökohtana on liikennekasvatuksen aseman turvaaminen. Yläkouluissa ja toisen asteen oppilaitoksissa liikennekasvatuksen tavoitteet toteutuvat hyvin satunnaisesti. Liikenneturva tukee oppilaitoksia, nuorisotoimeja ja nuorten vanhempia tarjoamalla materiaaleja ja ideoita sekä koulutusta.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet nuoret tienkäyttäjärhyttämättä



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

Vanhemmat

- ❖ Vanhempien vastuu nuoren liikennekasvatuksesta ja aikuisten esimerkin tärkeys
- ❖ Nuorten arkihiikkumisen tärkeys sekä liikkumattomuuden aiheuttamat riskit

Nuoret

- ❖ Liikennesääntöjen ja keskeisten turvavälineiden opettelu/kertaaminen kaikissa ikäryhmissä
- ❖ Turvalaitteiden (turvavyö, kypärä, heijastin) käyttämättömyyden riskit, konkreettista tilastoa
- ❖ Omat liikkumisvalinnat ja hyvinvointi/ympäristö
- ❖ Vastuut ja velvollisuudet liikenteessä, vastuu itsestä ja muista tiellä liikkujista
- ❖ Nuorille tyypilliset liikenneonnettomuudet, riskikäyttäytymisen seuraukset
- ❖ Turvallinen mopoiu ja mopoautoilu, mopon virittämisen seuraukset
- ❖ Turvallinen autoilu, kuljettajan ja matkustajan vastuut, ennakoiu ja taloudellinen ajotapa
- ❖ Päihteet ja liikenne

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

YLÄKOULUT, LUKIOT, TOISEN ASTEEN KOULUTUS

Henkilökunnan osaaminen:

- ❖ Opettajien täydennyskoulutukset esim. Veso-päivillä: liikennekasvatuksen sisällöt ja aineistot tutuksi
- ❖ Opettajat ja nuorisotyöntekijät Liikenneturvan Turvauutisten ja Uutiskirjeiden jakelulistalle, Liikennevilkun tilaaminen opettajien huoneeseen, nuorisotalolle
- ❖ Opetuskäytössä olevan materiaalin ajantasaisuudesta huolehtiminen

Liikennekasvatus ja vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä:

- ❖ Henkilökunnan turvallinen ja esimerkillinen liikkuminen
- ❖ Yhteisiä liikkumisen pelisääntöjä (esim. kypäränkätö) opettajille, oppilaille ja vanhemmille
- ❖ Pienissä ryhmissä toteutetut keskustelut, draamatyöpajat, lehti uutisten tutkiminen, onnettomuustarinoiden läpikäynti, jne. (pohditaan nuorten kanssa liikenteessä tehtyjen valintojen syitä ja seurauksia)
- ❖ Liikenneturvallisuusaiheiset teemapäivät tai -viikot (esim. Kolhuitta kouluun -liikenneturvallisuusrastit, Opetushallituksen liikenneturvallisuusviikko, Pyörällä kouluun -päivä)
- ❖ Liikenneturvallisuusillat/keskustelutilaisuudet nuokkarilla
- ❖ Oppilaiden itse ideomat projektit viisaan liikkumisen edistämiseksi, turvavälineiden tarkkailuprojektit
- ❖ Koulun liikkumis-/liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen
- ❖ Turvallisen ja päihteettömän liikenteen koulutukset (esim. Ehyt ry:n)
- ❖ Liikenneturvallisuusaiheiset valokuvaus-/kirjoituskilpailut
- ❖ Ensiapukurssit ja tietoa onnettomuustilanteessa toimimisesta (esim. osana terveystiedon opetusta)
- ❖ Liikenneonnettomuuksissa vammautuneiden nuorten kouluvierailut
- ❖ Poliisin ja muiden asiantuntijoiden vierailut
- ❖ Liikenneturvallisuustietoiskut sosiaalisessa mediassa
- ❖ Mopoiheiset vanhempainillat. Liikenneturvalta voi tilata teematilaisuuksia.
- ❖ Liikenneturvallisuusmateriaalin jakaminen vanhemmille: Turvallisesti harrastuksiin, Seiskaluokkalainen liikenteessä, jne.

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

www.liikenneturva.fi:

Liikennekasvatus » Nuoret

Liikennekasvatuksen työkalupakki: tietoa lapsista ja liikenteestä, liikennekasvatuksesta sekä runsaasti käyttöön otettavia tehtäviä, harjoitus- ja demonstraatio- ohjeita, kartoitus- ja tarkkailumakkeita.
<http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/index.php>

Esimerkkiaineistoja

- Kolhuitta kouluun liikenneturvallisuustehtäviä yläkouluille
- Turvallisesti harrastuksiin –opas
- Seiskaluokkalainen liikenteessä (vanhemmille)
- Tietotolehdet: Nuoret kuljettajat

Työkalu koulun liikenneturvallisuussuunnitelman tekemiseen

<http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuussuunnitelma/index.php>

Selvä juttu! –sivut: <http://liikenneturva.fi/selvajuttu/>

Mopoiu:

Trafin moposivut: <http://www.trafi.fi/mopoiu/> (myös infopaketti vanhemmille)

Liikenneturvan moposivut: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/turvatiemo/mopoliijat/index.php> (paljon materiaalia)

Nuori Suomi ry:n materiaalit: www.nuorisuomi.fi (arkiliikunnan edistäminen)

Liikkuva koulu www.liikkuvakoulu.fi/ (ideoita arkiliikunnan edistämiseen ala- ja yläkouluille)





Työikäinen mukana lähes joka toisessa liikenneonnettomuudessa

Työikäiset aikuiset, 25-64-vuotiaat, muodostavat hieman yli puolet väestöstämme. Myös liikenteessä liikkuvista enemmistö on työikäisiä aikuisia. Liikenneonnettomuuksien uhreista työikäisten ryhmä muodostaa noin puolet, joten ryhmään kohdistetuilla liikennekasvatustoimilla voidaan parantaa merkittävästi liikenteen turvallisuutta. Ikäryhmällä on myös tärkeä rooli kasvattajina ja esimerkkeinä perheissä, harrastustoiminnassa ja vapaa-ajalla.

Liikenneonnettomuuksien uhreista noin 60 prosenttia on henkilöauton kuljettajia tai matkustajia, mikä heijastelee myös tämän ikäryhmän kulkutapajakaumaa. Ikäryhmän kokoon suhteutettuna työikäisten onnettomuusriski on selvästi alhaisempi kuin nuorilla, mutta korkeampi kuin lapsilla ja iäkkäillä. Ryhmä osaa käsitellä ajoneuvoja ja pääosin he myös osaavat ja muistavat liikennesäännöt. Kokemuksen kääntöpuolena on tarpeeton riskinotto, erityisesti kiireessä. Työikäisistä vain noin puolet liikkuu terveystoiminnan suosituksen mukaisen määrän. Tilanne on kuitenkin parempi kuin lasten ja nuorten kohdalla.

Kokonsa ja heterogeenisuutensa vuoksi työikäinen aikuisväestö on haastava liikennekasvatuksen kohderyhmä. Ryhmän tavoittaminen tapahtuu toisaalta perheiden lasten kautta (vanhemmat) ja toisaalta opiskelu- ja työpaikkojen, terveydenhuoltojärjestelmän, harrastustoiminnan ja yleisen tiedotuksen kautta. Kuntien palveluista aikuisväestön tavoittaa etenkin sosiaali- ja terveystoimien kautta sekä lasten vanhempina myös neuvolan, päiväkodin ja koulujen kautta. Myös työsuojelutoiminnan ja työterveyshuollon kautta tavoitetaan laaja joukko paljon liikkuvia työikäisiä ihmisiä.

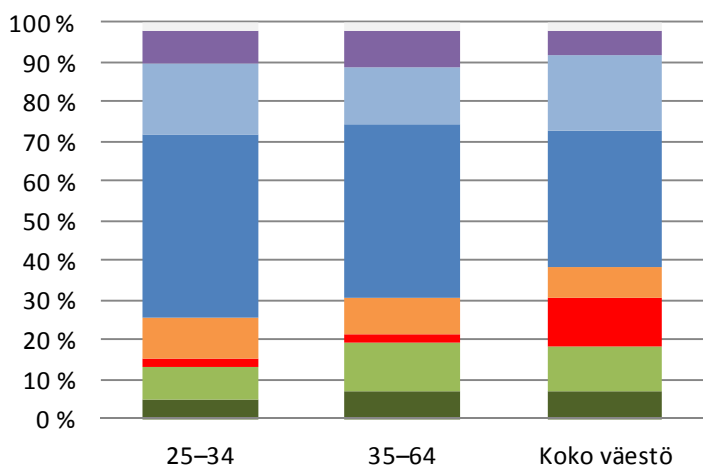
Työpaikat avainasemassa

Työpaikat (työnantajat) voivat toimintatavoillaan kannustaa työntekijöitä viisaisiin liikkumisvalintoihin, jolloin on mahdollista samanaikaisesti parantaa henkilöstön turvallisuutta, hyvinvointia, työssä jaksamista ja saavuttaa kustannussäästöjä. Vastuullinen organisaatio kiinnittää toiminnassaan ja valinnoissaan huomiota myös siihen, että työliikenteestä aiheutuisi mahdollisimman vähän haitallisia vaikutuksia ympäristöön.

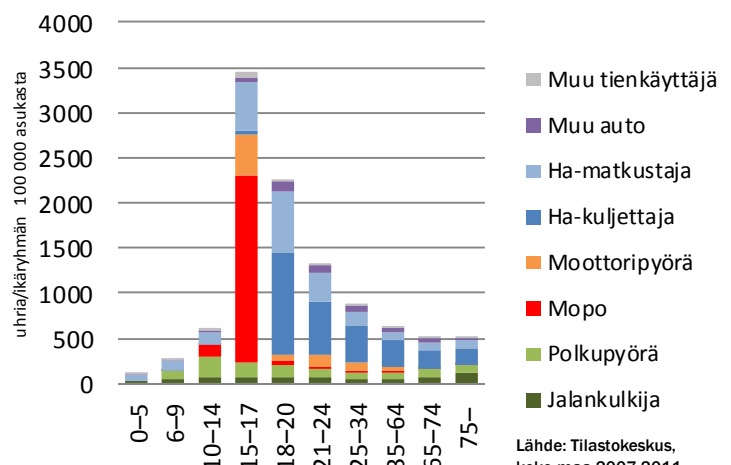
Työturvallisuuslain mukaan jokaisella työnantajalla tulee olla työpaikan turvallisuuden ja terveellisuuden edistämistä ja työkyvyn ylläpitämistä varten ohjelma, joka kattaa työpaikan työolojen kehittämistarpeet ja työympäristöön liittyvien tekijöiden vaikutukset. Työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Lisäksi työympäristön vaaroja ja haittoja on jatkuvasti tarkkailtava ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin tapaturmien, terveysvaarojen ja muiden vaaratilanteiden selvittämiseksi ja torjumiseksi.

Kunta merkittävänä työnantajana edistää omien työntekijöiden turvallista liikkumista mm. kouluttamalla liikkuvaa työtä tekeviä, tukemalla turvavälineiden hankintaa, huolehtimalla työasiointimatkojen turvallisuudesta ja motivoimalla työntekijöitään turvalliseen ja terveelliseen arkiliikkumiseen. Kulkuapavalintoihin vaikuttaminen on osa motivointia, kuten myös työterveyspalveluiden kautta vaikuttaminen alkoholin ja huumeiden käyttöön liikenteessä ja väsyneenä ajamiseen.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet työikäiset tienkäyttäjryhmittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



Lähde: Tilastokeskus, koko maa 2007-2011

TEEMOJA

- ❖ Viisaat liikkumisvalinnat työ- ja työasiamatkoilla, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
- ❖ Turvavälineiden käytön edistäminen (turvavyö, heijastin, kypärä)
- ❖ Väsymyksen (mm. vuorotyö, työkseen liikkuvat) ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn
- ❖ Taloudellisen ja ennakoivan ajotavan hallitseminen
- ❖ Ympäristön ja liikenneturvallisuuden kannalta viisaat autovalinnat
- ❖ Aikuisten rooli esimerkinnäyttäjinä ja liikennekasvattajina

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

Työpaikat

- ❖ Viisaan liikkumisen edistäminen osallistumalla työyhteisönä erilaisiin valtakunnallisiin tempauksiin (esim. Kilometrikisa, Pyörällä töihin -päivä, Auton vapaa -päivä, Kimppakyytipäivä, Etätöypäivä, jne.)
- ❖ Liikenneturvallisuusnäkökulman sisällyttäminen työpaikan työsuojeluohjelmaan/-suunnitelmaan
- ❖ Työmatkojen liikenneturvallisuus(riski)kartoitukset, työmatkaliikemissuunnitelmien laatiminen
- ❖ Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutukset, ensiapukoulutukset (esim. toimiminen onnettomuuspaikalla)
- ❖ Työmatkaliikemisteema esillä Tyky-päivänä, Tyky-päivän pyöräretket, jne.
- ❖ Henkilöstön motivointi turvavälineiden (heijastin, kypärä, liukuesteet, turvavyö) käyttöön ja niistä muistuttaminen, heijastimien hankkiminen koko henkilökunnalle
- ❖ Sovitaan yhteisistä pelisäännöistä turvavälineiden käytöstä työ- ja työasiamatkoilla
- ❖ Työmatkatapaturmien tilastointi, tapaturmatilastoista tiedottaminen ja niiden läpikäynti henkilökunnan kanssa
- ❖ Työpaikan työmatkaliikemisen terveysvaikutusten laskeminen (Heat-ohjelma)

Muita

- ❖ Esitteitä, julisteita ja turvavälineitä esillä terveyskeskusten ja kirjastojen odotustiloissa
- ❖ Avaintemojen käsittely työterveyshoitajan käynneillä, materiaalia esillä vastaanotoilla
- ❖ Lasten vanhempiin vaikuttaminen koulujen ja päiväkotien kautta sekä lapsille suunnatuissa liikuntatapahtumissa ja urheiluseurojen kautta

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva: www.liikenneturva.fi

- Liikennekasvatus » Aikuiset
- Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille (ladattava opas)
- Ladattavissa olevia lomakkeita:
työmatkojen ja työasiamatkojen kartoitus, työliikenteen yleiskartoitus, työhön liittyvien matkojen vaaranpaikat, vaaratilanneselvitys, liikenteestä aiheutuvien riskien arviointi, työajoon liittyvien riskien kartoitus, jne.
- Liikenneturvan tietolehdet eri teemoista: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/turvatieto/index.php>

Motivan viisaan liikkumisen oppaat (www.motiva.fi/julkaisut/liikenne/)

- Kulje viisaasti – työpaikalle, kotiin ja työssä
- Viisaita valintoja liikkumiseen kunnassasi
- Viisaita valintoja liikkumiseen
- Viisaita valintoja autoiluun





Omatoinen liikkuminen ja asioiden hoito ylläpitävät fyysistä, henkistä ja sosiaalista toimintakykyä

Väestöennusteiden mukaan vuonna 2030 jopa joka neljäs Suomessa asuva on yli 65-vuotias. Väestön ikääntyessä liikenteessä eri kulkutavoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa selvästi. Entistä suurempi osa ikääntyvistä on ajokortillisia, joten etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä kasvaa. Iäkkäiden turvallisen liikkumisen mahdollistaminen on keskeinen iäkkäiden itsenäisen elämän edellytys, jonka tukeminen on kannattavaa niin kansanterveydellisestä kuin -taloudellisesta näkökulmasta. Myös turvallisuuden tunteella on tärkeä merkitys iäkkäiden liikkumisen kannalta. Pelot, onnettomuudet sekä liikkumisympäristön puutteet rajoittavat monella tavalla ikääntyneiden liikkumista.

Suhteessa väestöosuuteensa iäkkäille sattuu enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille: riski kuolla liikenteessä on lähes kaksinkertainen keskimääräiseen verrattuna. Onnettomuuden seuraukset ovat iäkkäillä vakavampia kuin nuoremmilla, sillä iän myötä elimistö on herkempi vammautumaan ja vammat paranevat huonommin. Onnettomuusriski kasvaa erityisesti yli 75-vuotiailla. Iäkkäät menehtyvät liikenteessä muita ikäryhmiä useammin jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Iäkkäiden osuus henkilöautossa kuolleista on ollut kasvussa.

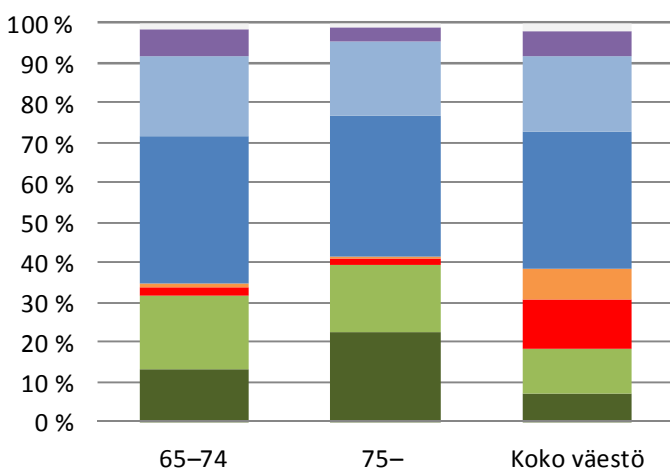
Terve iäkäs selviää liikenteessä suhteellisen hyvin – ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentyvä terveys

Ikääntyminen tuo mukanaan monia liikkumis- ja reaktiokykyyn vaikuttavia ongelmia. Näkö, kuulo ja lihasvoima heikkenevät ja havaitseminen, arviointi ja reagointi vievät enemmän aikaa. Liikkuminen hidastuu ja vaikeutuu. Tavalliset iän karttumiseen liittyvät vaivat eivät kuitenkaan ole este liikenteessä selviytymiselle ja toimintakyvyn heikkenemistä kompensoi kymmenien vuosien aikana karttunut ajokokemus ja liikennetilanteiden hallinta sekä varovaisuuden lisääntyminen. Ongelmia aiheuttaa iän myötä heikentyvä terveys. Erilaiset sairaudet yleistyvät ja niiden vaatima lääkitys voi vaikuttaa liikenteessä selviytymiseen. Muun muassa sydän- ja verisuonisairauksilla, neurologisilla sairauksilla (esim. Parkinsonin tauti), aivohalvausten jälkitiloilla, epilepsialla, dementian eri muodoilla ja diabeteksella on tutkitusti yhteyksiä onnettomuusalttiuteen. Nukahtaminen, sairauskohtaus tai tajunnan menetys on välittömänä riskitekijänä valtakunnallisesti lähes joka viidennessä kuolonkolarissa, ja iäkkäiden osuus näissä onnettomuuksissa on ollut kasvussa.

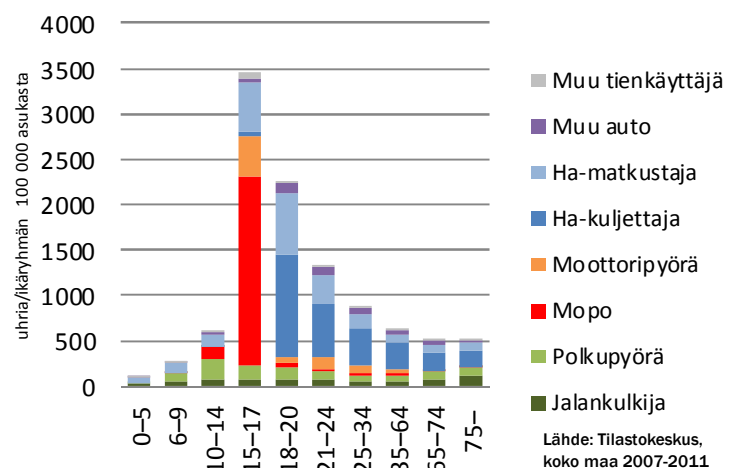
Kenellä vastuu?

Vastuu iäkkäiden liikennekasvatuksesta jakautuu laajalle joukolla. Kunnassa vastuu jakautuu sosiaali- ja terveyssektorille sekä iäkkäiden kuntoutuksesta ja liikuttamisesta vastaavalle liikunta-/vapaa-aikatoimelle. Arkiliikkumisen tärkeyteen toimintakyvyn ylläpitäjänä ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita tulee käsitellä esimerkiksi terveystarkastusten yhteydessä terveyskeskuksissa, kotikäyntien yhteydessä, palvelutaloilla ja päiväkeskuksissa tai kuntoutusten ja kävelyretkien yhteydessä. Autoilevien iäkkäiden määrän kasvu edellyttää ikäihmisten ajoterveyden kontrollointia sekä lääkäreiden osaamista ajoterveyden seurantaan tulee kehittää. Ajo-oikeuden haltijoiden terveydentilaa valvotaan ikäkausitarkastuksilla. Julkisen sektorin ohella iäkkäiden omaisilla sekä ikäsjärjestöillä on keskeinen rooli iäkkäiden liikennekasvatustyössä. Kunnan, Liikenneturvan ja ikäsjärjestöjen kanssa toteutetut tempaukset, teematilaisuudet ja tietoisuuskampaniat ovat merkittävä osa paikallista liikennekasvatustyötä.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet iäkkäät tienkäyttäjärhyittäin



Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ikäryhmän kokoon suhteutettuna (riski)



TEEMOJA

- ❖ Ikääntymisen vaikutukset liikkuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen, esim. (sairauksien ja lääkkeiden vaikutukset ajokykyyn, näkökyky, reaktionopeus)
- ❖ lääkäiden liikenneturvallisuustilanne ja tyypilliset onnettomuustilanteet
- ❖ Kävely ja pyöräily toimintakyvyn ylläpitäjänä, iäkkäät jalankulkijana ja pyöräilijänä
- ❖ Pimeään ja liukkaan ajan vuoden liikenneturvallisuusriskit eri kulkutavoilla liikuttaessa
- ❖ Turvalaitteiden ja -välineiden käytön edistäminen: pyöräilykypäriä, heijastin, liukuesteet
- ❖ iäkkäät autoilijat; oman ajokunto ja siihen vaikuttavat tekijät, ajokyvyn arviointi ja kehittäminen
- ❖ Liikenneympäristön turvallisuus ja esteettömyys iäkkäiden näkökulmasta

ESIMERKKEJÄ TOIMINTATAVOISTA

- ❖ lääkäiden parissa työskentelevien liikenneturvallisuuskoulutukset, omaisille suunnatut infot/tietoiskut
- ❖ Ohjatut kävely- ja pyöräretket, Avaimet arkipyöräilyyn ja Pysy pystyssä –teematilaisuudet (Liikenneturva)
- ❖ Ikäautoilijakurssit, ajokunnon itsearvioinnit
- ❖ Liikenneturvallisuusteemojen ja arkiliikunnan käsittely iäkkäille järjestetyissä tilaisuuksissa, kodinhoitajien kotikäynnillä, palvelukeskuksissa, eläkeläisjärjestöjen kokoontumisissa, jne.
- ❖ Tuote-esittelyt, liikenneturvallisuusinfot ja -tempaukset esim. Liikuta minua -päivänä, Vanhusten viikolla, Liikkujan viikolla, jne.
- ❖ Tasapainoharjoittelu (liukastumisonnettomuudet) iäkkäille suunnatuissa jumpissa, ohjataan lihasvoiman vahvistamiseen kotiloissa ja kannustetaan liikkumaan omin voimin
- ❖ Liikenneturvallisuusasioiden käsittely lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla
- ❖ Vanhusneuvostot/-järjestöjen aloitteet turvallisen ja esteettömän liikkumisympäristön puolesta
- ❖ lääkäiden ja kunnan yhdessä toteuttamat esteettömyys- ja vaaranpaikkakartoitukset
- ❖ lääkäiden liikenneturvallisuusasioita käsittelevän materiaalin jakaminen ja keskustelut omaisten kanssa

ESIMERKKEJÄ MATERIAALEISTA

Liikenneturva: www.liikenneturva.fi

- Liikennekasvatus » iäkkäät

Ikäautoilijoille:

- <http://www.liikenneturva.fi/ikansaratissa/>
- <http://www.liikenneturva.fi/kuljettajanitsearviointi/>

Tietolehdet:

- iäkkäät kevyessä- ja joukkoliikenteessä
- iäkäs autoilija liikenteessä

Oppaita ja aineistoja:

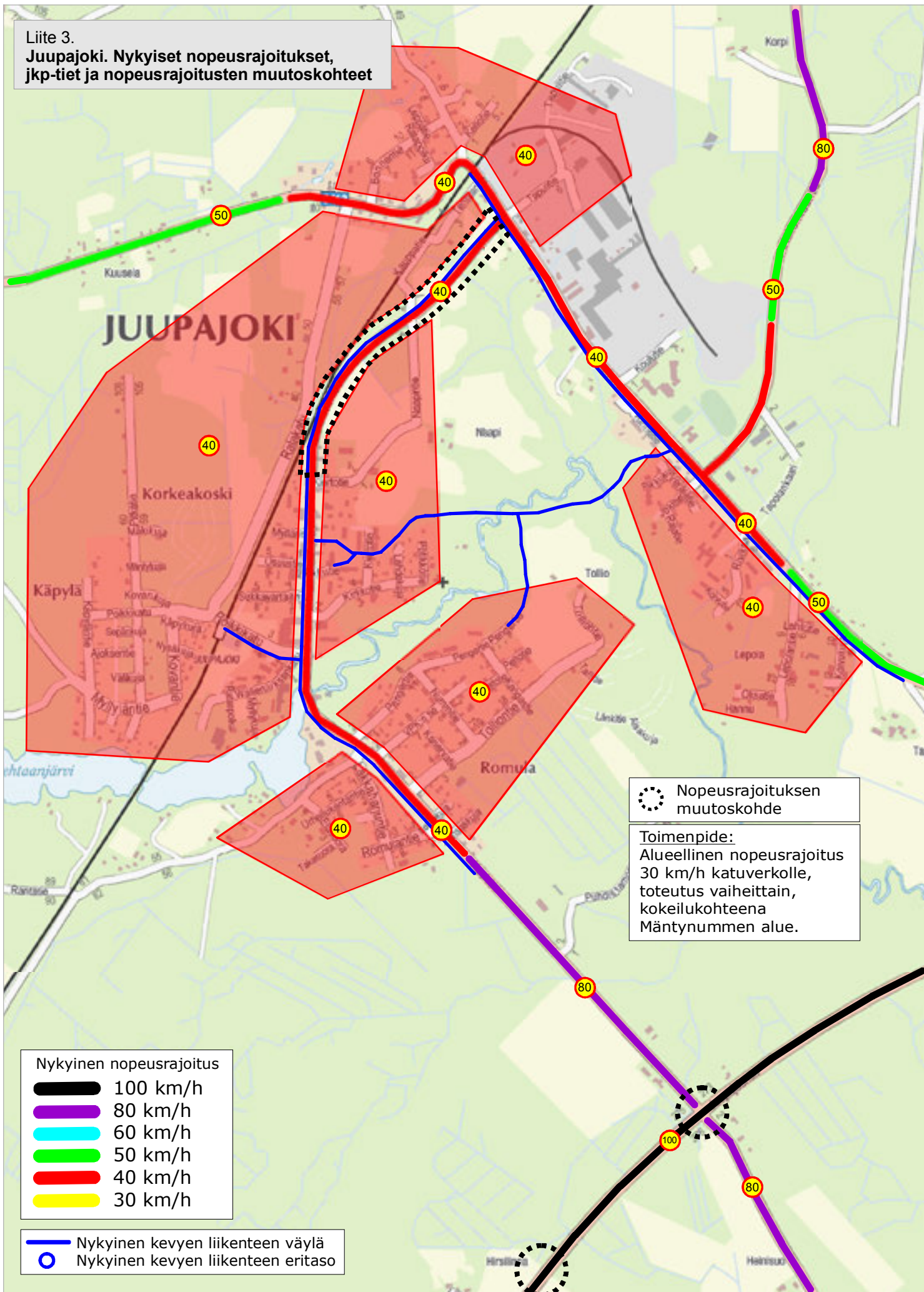
- Autoillen kaiken ikää -opas
- Ikäkuljettajan itsearviointi -opas
- iäkkäiden turvallisuusteetit
- Vinkkejä hoitajille

Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman materiaaleja:
(arkiliikunnan edistäminen)

- KKI-kunto-opas 60+
- KKI-kunto-opas: Lonkat kuntoon
- KKI-kuntokortti
- Kunnossa kaiken ikää – Aktiivisena arjessa



Liite 3.
**Juupajoki. Nykyiset nopeusrajoitukset,
 jkp-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet**



Nykyinen nopeusrajoitus

- 100 km/h
- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h

- Nykyinen kevyen liikenteen väylä
- Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

Nopeusrajoituksen muutoskohde

Toimenpide:
 Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h katuverkolle, toteutus vaiheittain, kokeilukohtena Mäntynummen alue.

Liite 3.

Mänttä-Vilppula. Nykyiset nopeusrajoitukset, jkp-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet

- Nykyinen kevyen liikenteen väylä
- Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

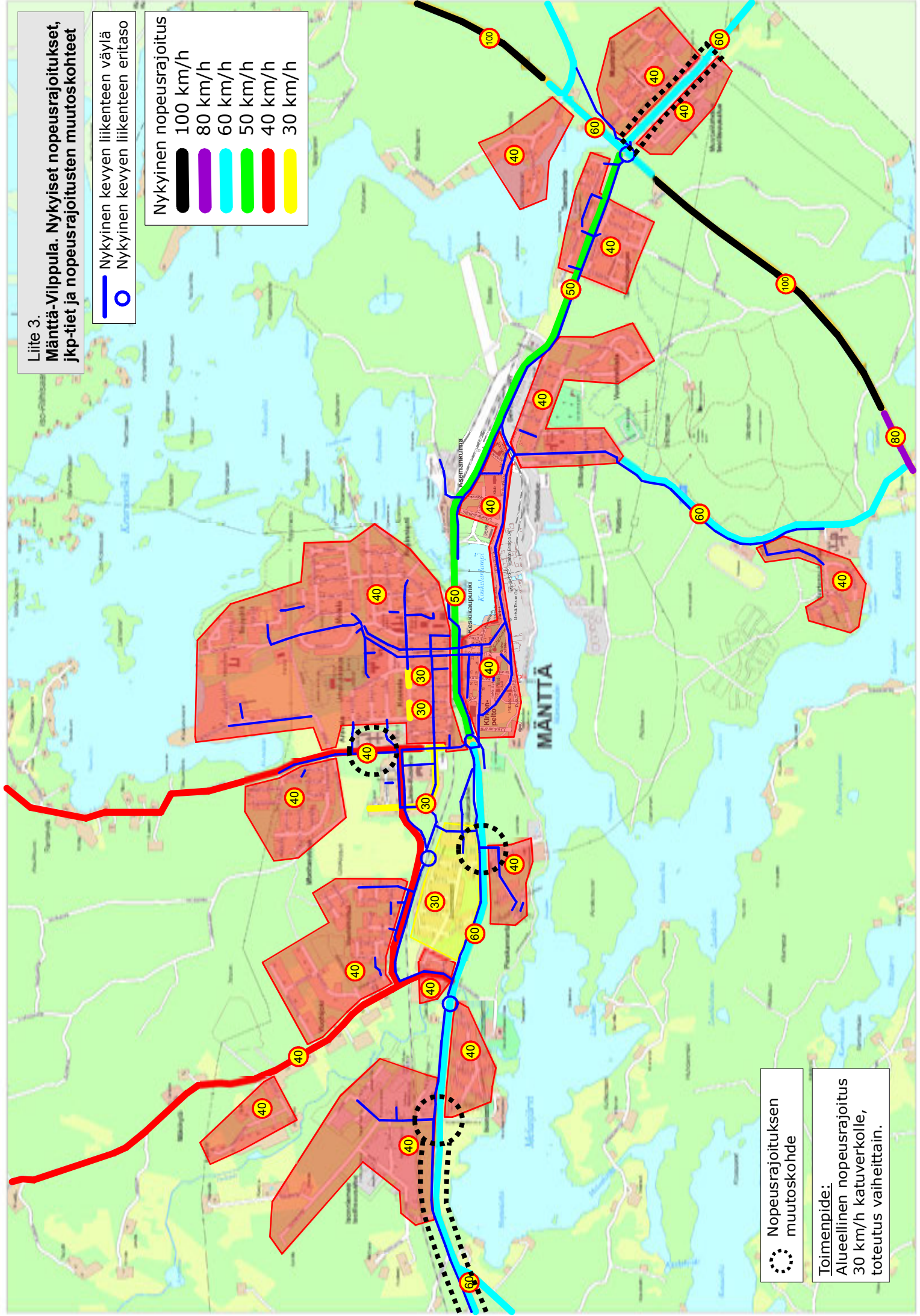
Nykyinen nopeusrajoitus

- 100 km/h
- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h

Nopeusrajoituksen muutoskohde

Toimenpide:

Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h katuverkolle, toteutus vaiheittain.



Liite 3.
Mänttä-Vilppula. Nykyiset nopeusrajoitukset, jkp-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet

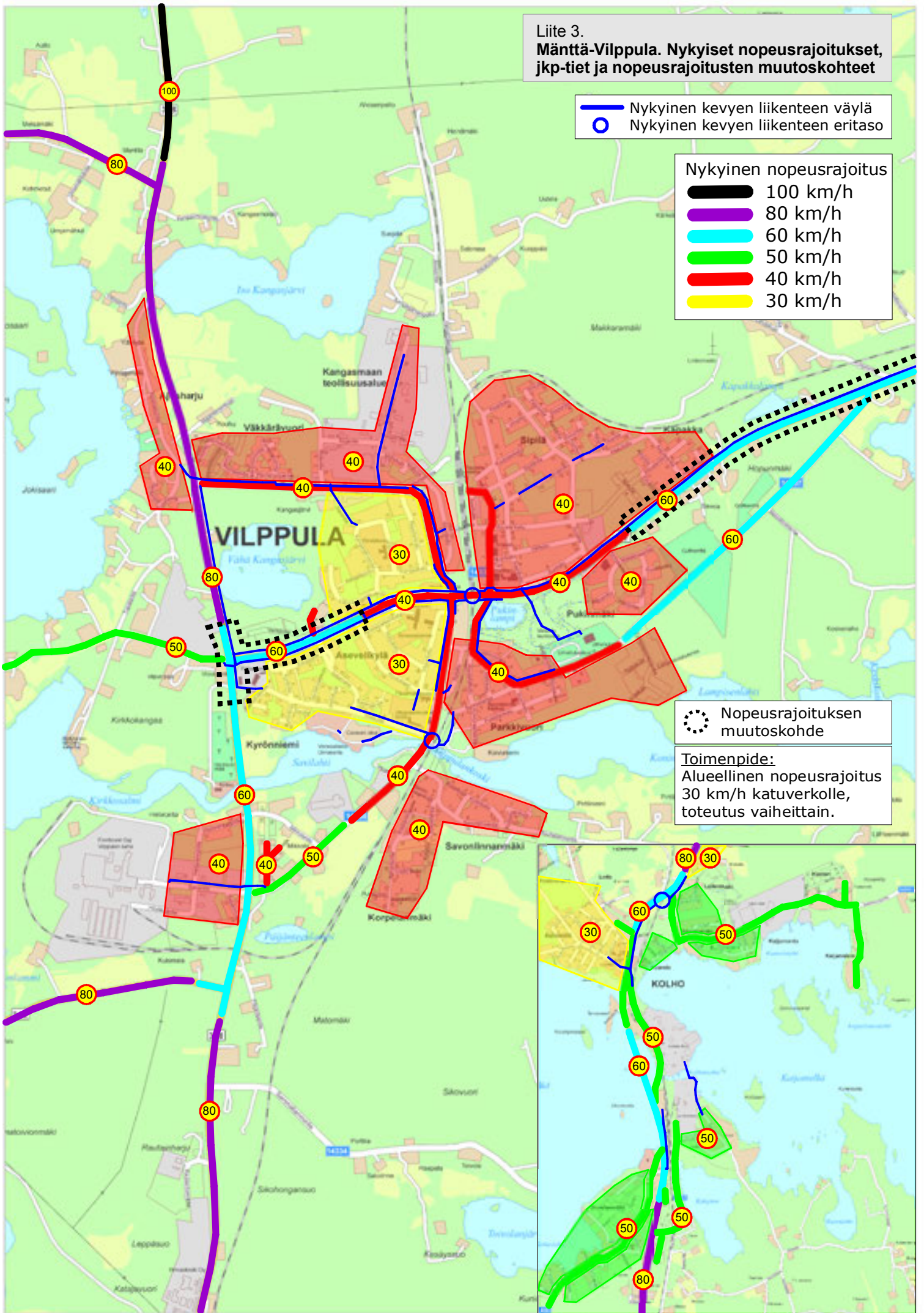
— Nykyinen kevyen liikenteen väylä
○ Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

Nykyinen nopeusrajoitus



- 100 km/h
- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h

⊘ Nopeusrajoituksen muutoskohde

Toimenpide:
Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h katuverkolle, toteutus vaiheittain.




Liite 3.
**Orivesi. Nykyiset nopeusrajoitukset,
jpk-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet**

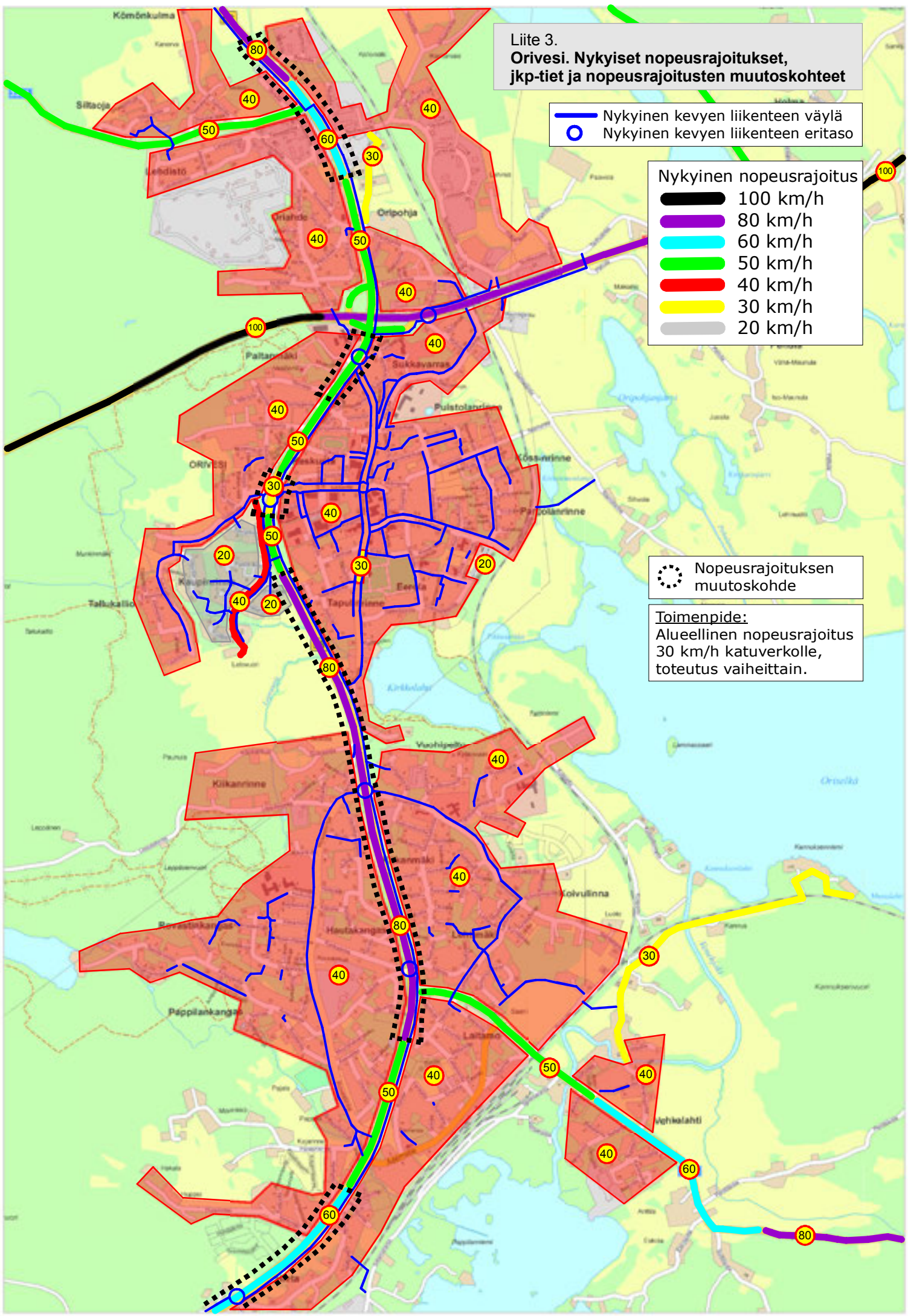
 Nykyinen kevyen liikenteen väylä
 Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

Nykyinen nopeusrajoitus

-  100 km/h
-  80 km/h
-  60 km/h
-  50 km/h
-  40 km/h
-  30 km/h
-  20 km/h

 Nopeusrajoituksen muutoskohte

Toimenpide:
Alueellinen nopeusrajoitus
30 km/h katuverkolle,
toteutus vaiheittain.



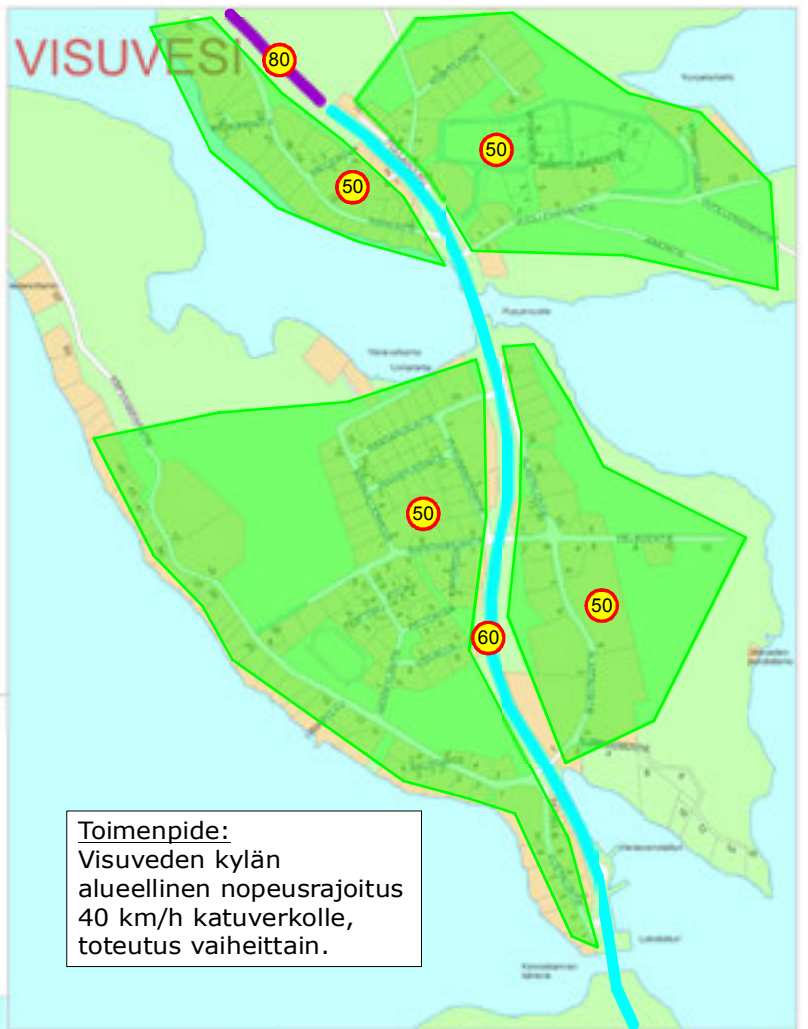
Liite 3.

Ruovesi. Nykyiset nopeusrajoitukset, jkp-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet

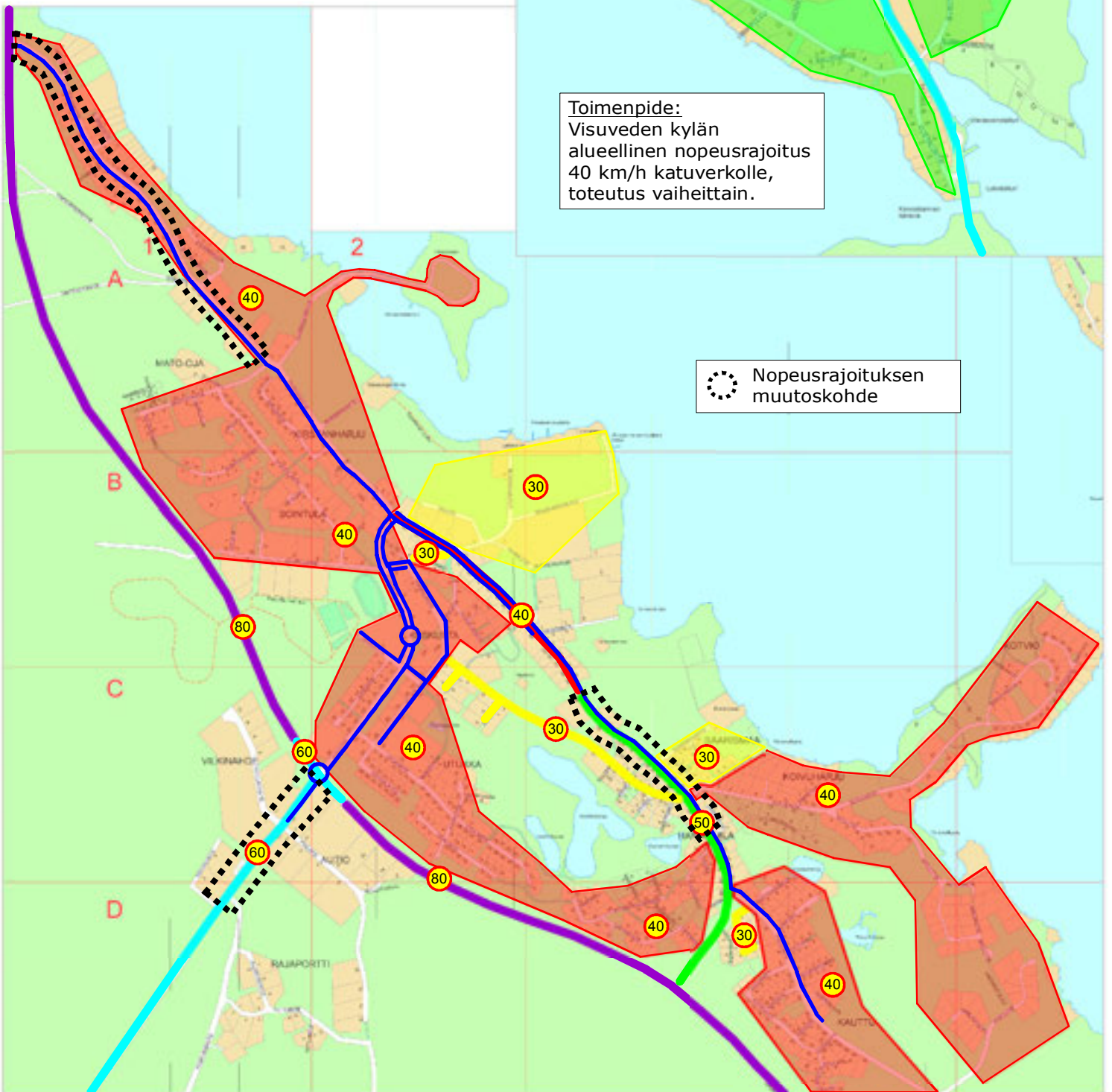
— Nykyinen kevyen liikenteen väylä
○ Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

Nykyinen nopeusrajoitus

- 100 km/h
- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h



○ Nopeusrajoituksen muutoskohde



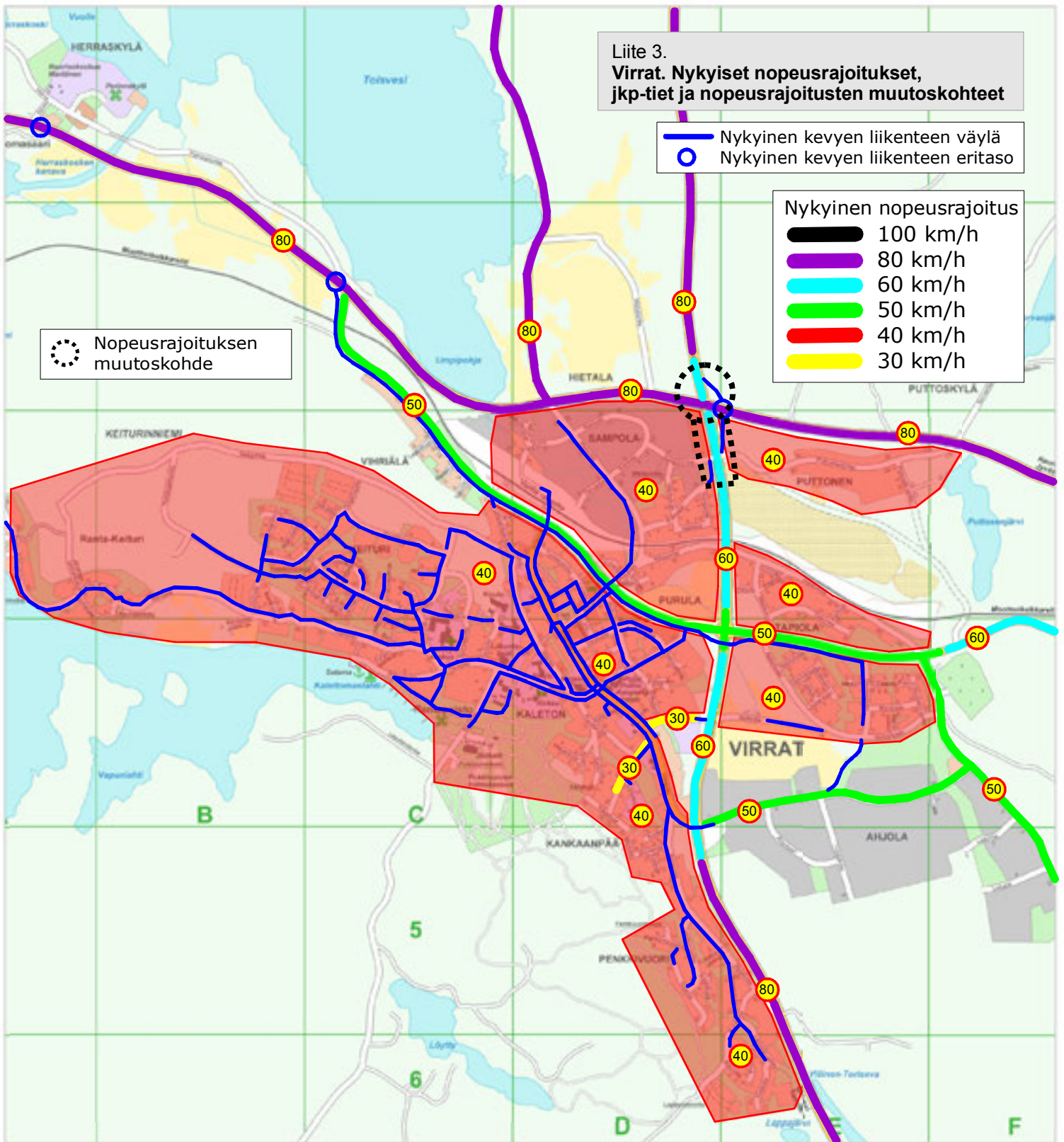
Liite 3.
**Virrat. Nykyiset nopeusrajoitukset,
jpk-tiet ja nopeusrajoitusten muutoskohteet**

— Nykyinen kevyen liikenteen väylä
○ Nykyinen kevyen liikenteen eritaso

Nykyinen nopeusrajoitus

- 100 km/h
- 80 km/h
- 60 km/h
- 50 km/h
- 40 km/h
- 30 km/h

○ Nopeusrajoituksen muutoskohde



LIITE 4. JUUPAJOKI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
JUUPAJOKI										
1	Kt 58, noin Hirsilinnan kohta (soranajo)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h, nopeusrajoituksen alentaminen pohdittava samassa yhteydessä Koskitien liittymän kanssa - Liittymän siirto parempaan paikkaan (edellytetty soranajon liittymälupahakemuksessa, urakoitsijan vastuulla)	1	ELY	300	0,003	58 10/1000	-	3 500	Soranajoliittymä pahassa paikassa mäen laella, heikot näkemät ja 100 km/h nopeusrajoitus. Mäen laella soranajon liittymälä väliaikainen liittymälupa, jossa edellytetty liittymän siirto ennen soranajon aloittamista. Soranajo aloitettu, mutta liittymää ei ole siirretty. Ennakkovaroitusmerkit soranajosta on jo.
2	Kt 58 / mt 14290 (Koskitie) / mt 14289 (Salokunnantie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h (nopeusrajoitusmerkit molemmiin puolin tietä), nopeusrajoituksen alentaminen pohdittava samassa yhteydessä soranajon liittymän kanssa - STOP-merkkien ja pysähtymisviivojen merkittäminen kummallekin sivusuunnalle	1	ELY	1 100	0,033	58 10/2264	-	3 200	Nykyinen Salokunnantien liittymätulppa ohjeistuksen vastainen. Väistämisviivat ja valaistus on jo. Vastaavassa Sahantien liittymässä on jo STOP-merkit.
3	Kt 66 (Kallenautiontie), Kallenaution kohta välillä Setäläntie - P-alue	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h	1	ELY	300	0,008	66 4/2235 - 4/3210	975	1 600	Paljon etenkin kesäliikennettä Hyytiälän metsäsaemalle (Helsingin yliopisto).
4	Mt 3413 (Sahantie) / mt 14293 (Pirttikankaantie) / Jokitie liittymä	- Väistämisviivan maalaaminen Pirttikankaantien haaraan - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkikolmion yhteyteen Jokitiele	1	ELY	300	0,002	3413 3/2829	-	600	Liittymäsaareke ei ole vaihtoehto, koska raskas liikenne ei silloin mahtuisi kääntymään kapeasta liittymästä.
5	Mt 3413 (Asemantie), Kuuselan kohta	- Hidasteen (sinimallisen) rakentaminen nopeusrajoituksen (50 => 40 km/h) vaihtumiskohtaan (voimalinjan ylityskohta) - Tärinäräidät nopeusrajoituksen (80 => 50 km/h) vaihtumiskohtaan	1	ELY	10 500	0,002	3413 3/4700	-	400	Ajonepuudet ongelmana, erityisesti raskas liikenne ei noudata 40 km/h rajoitusta. Ajonepuuksia mitattu syksyllä 2013.
6	Mt 3413 (Asemantie), kt:n 66 liittymään saapuminen	- Puskien ja pensaiden raivaaminen nykyisen opastustaulun edestä	1	ELY	400	0,000	3413 4/1760	-	400	Opastustaulu liiki kokonaan puskien ja pensaiden peitossa.
7	Mt 3421 (Juupavaarantie), Juupavaaran hiihtokeskuksen kohta välillä Iso-Liesintie - kunnan raja	- Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 60 km/h - Mutkan varoituserkkien asettaminen pahimpiin mutkiin	1	ELY	1 000	0,003	3421 1/4340 - 2/0	1 770	200	Nopeudet ongelmana hiihtokeskuksen kohdalla.
8	Mt 3422 (Lyylyntie) / Kotimäentie liittymä, rautatien tasonisteyksen kohta	- Nopeusrajoitusmerkin (50 km/h) lisääminen (kyläkeskuksen suuntaan mentäessä)	1	ELY	200	0,000	3422 1/1730	-	300	Nopeusrajoitusmerkki on vain Lyylyntien alussa kantatien liittymässä, joten se on hyvä toistaa rautatien tasonisteyksen jälkeen.
9	Mt 3422 (Lyylyntie) / mt 14294 (Varikontie) liittymä	- Väistämisviivan maalaaminen	1	ELY	200	0,000	3422 1/2284	-	300	Lyylyn kylän kohta. Liittymäalue on jäsentymätön, mutta liikennemäärä on pieni.
10	Mt 14290 (Koskitie) välillä mt 3413 (Asemantie) - Kiertotie	- Nopeusrajoituksen nostaminen 40 => 50 km/h	1	ELY	300	-0,007	14290 1/2280 - 1/3263	983	1 300	Keuyen liikenteen väylän valmistuttua liikennepäristö ei tue nykyistä nopeusrajoitusta 40 km/h.
11	Mt 14290 (Koskitie) kokonaisuudessa, erityisesti Patosillan kohta	- Raskaan liikenteen läpiajokielto Koskitielle (painorajoitus), vaatii tiesuunnitelman laatimisen	1	ELY	-	-	14290 1/3263	-	-	Patosilta kapea ja vaarallanteita raskaan liikenteen kanssa. Raskaan liikenteen ei tulisi käyttää ollenkaan Koskitietä.

LIITE 4. JUUPAJOKI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

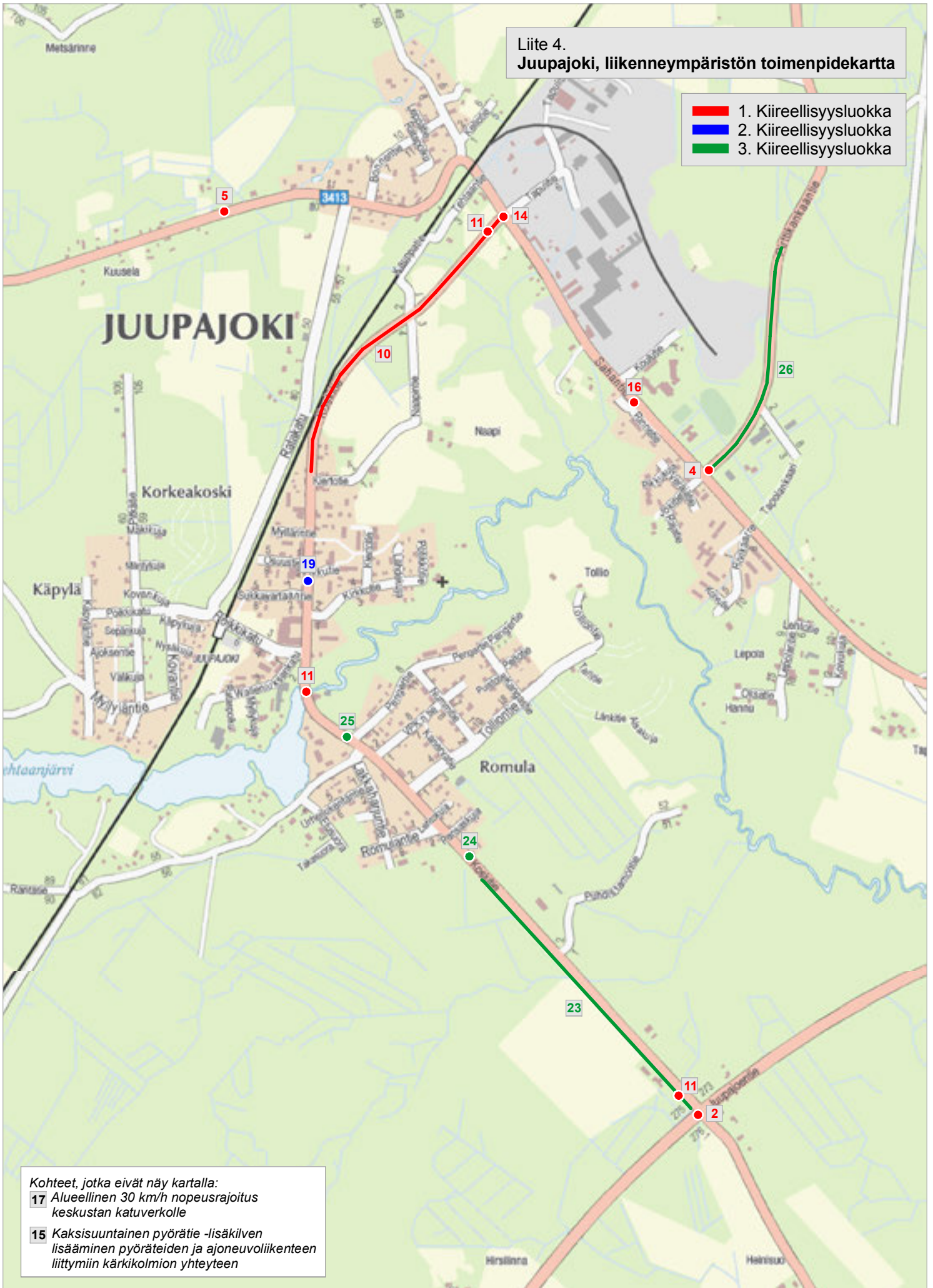
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
JUUPAJOKI										
12	Mt 14297 (Sahrajärventie), Kopsamon kevyen liikenteen väylän loppumiskohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 50 km/h - Samoihin liikennemerkkejä pyöräilijöitä-varoituserkkien lisääminen	1	ELY	700	0,001	14297 1/1000 - 1/1340	340	200	Rakenteilla (2013) olevan kevyen liikenteen väylän loppumiskohdasta Sahrajärven suuntaan on tarve alentaa nopeusrajoitusta (koululais- sekä rekka liikennettä).
13	Kt 58 (Juupajoen tie) / mt 3413 (Kopsamontie, Sahantie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h (nopeusrajoitusmerkit molemmin puolin tietä) [KL 1] - Valaistuksen rakentaminen [KL 1] - Liittymän kanavointi [KL 2]	1,2	ELY	1: 45 000 2: 100 000	0,037	58 11/0	-	2 900	Sahojen rekka liikenteen pääsääntöluoreitti. Nopeusrajoitus 100 km/h. Ei valaistusta, ei kääntymiskaistoja.
14	Mt 3413 (Sahantie) / mt 14290 (Koskitie) / Tapulitie liittymä	- Stop-merkin asentaminen sekä Tapulitien että Sahantien liittymähaaraan - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen STOP-merkkien yhteyteen	1	ELY, kunta	1 000	0,005	3413 3/3776	-	500	Sahan liittymä, jossa vilkas rekka liikenne.
15 ei kartalla	Pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen väylien (taso)risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkekköimion yhteyteen	1	ELY, kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkittäminen ja erityisesti pyöräilyn turvallisuuden parantaminen risteyksissä.
16	Mt 3413 (Sahantie), Korkeakosken koulun kohta	- Lapsia- ja suojatien ennakkovaroitusmerkit samoihin tolppiin [KL 1] - Nopeusrajoituksen määrittäminen ajorataa koulun kohdalle suojatien molemmin puolin [KL 1] - Suojatie-liikennemerkkien lisääminen suojatien molemmin puolin (merkit nyt vain keskisaarekkeella) [KL 1] - Keskisaarekkeella olevan liikenteenopastusmerkin nostaminen korkeammalle, merkki peittää pienet lapset (toinen merkki on jo ok) [KL 1] - Hidasteen (sinimäinen) rakentaminen koulun kohdalle suojatien eteläpuolelle [KL 1] - Koulun puoleisen ajokaistan kaventaminen rakenteellisesti suojatien kohdalla (nykyisin liian leveä bussipysäkin takia) [KL 1] - Nykyisen muuntajalle menevän liittymähaaran poistaminen (käytetään nykyisin kevyen liikenteen oikoreittinä kouluille) [KL 1] - Painuman korjaaminen suojatien kohdalla [KL 2] - Kevyen liikenteen väylän tasauksen nostaminen samaan tasoon a-joradan kanssa bussipysäkin kohdalla [KL 3]	1,2,3	ELY, kunta	1: 15 000 2: 15 000 3: 20 000	0,008	3413 3/3100	-	600	Toinen ajokaista painunut suojatien keskisaarekkeen kohdalla (erityisesti rekkoille paha). Koulun kohdalla ylinopeuksia. Etelästä tullessa bussipysäkin takia suojatien keskisaarekkeen kohdalla liian leveä ajokaista. Kevyen liikenteen väylän viereinen pysäkki ongelmallinen talvikaan auringon takia.
17 ei kartalla	Juupajoen katuverkko (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut)	- Alueellisen nopeusrajoituksen 30 km/h asettaminen, ensimmäisenä kokeilualueena Mäntynummen alue	1	Kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena koko kunnan tonttikatuverkko nopeusrajoitusten alentaminen 40 => 30 km/h (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut).

LIITE 4. JUUPAJOKI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
JUUPAJOKI										
18	Kt 58 (Lylynkankaantie) / mt 3421 (Juupavaarantie) liittymä, Lylynkangas	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen	2	ELY	15 000	0,002	58 13/0	-	2 900	Erittäin leveä liittymäalue väistötilan ja oikealle kääntymiskaistan takia. Liittymässä ollut hyvin pieni liittymäsaareke, joka on poistettu.
19	Mt 14290 (Koskitie), Pikkutien suojatie (Salen kohta)	- Hidasteen tai kavennuksen rakentaminen Pikkutien nykyisen suojatien kohdalle	2	ELY	10 000	0,005	14290 1/2010	-	1 300	Onn.kas (0k,0h,5o). Suistumisomnettomuuksia Juupajoen keskustassa (alkoholionnettomuuksia). Ajonopeudet ongelmiana. Keskustan suojateilla on jo heijastinvarret. Salen kohta merkittävin tienylityskohta.
20	Kt 58 (Lylynkankaantie) / mt 14297 (Sahrajärventie) liittymä, Koppelojärvi	- Liittymäsaarekkeiden parantaminen (2 kpl)	3	ELY	25 000	0,007	58 12/0	-	2 900	Ympyrän muotoiset pienet liittymätulpat (vähäinen liikenne).
21	Kt 58 (Lylynkankaantie) / Mt 3422 (Lylyntie) liittymä, Lyly	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen	3	ELY	15 000	0,002	58 13/1067	-	2 900	Liittymässä ollut hyvin pieni liittymäsaareke, joka on poistettu.
22	Kt 66 (Kallenautiontie) / mt 3413 (Asemantie) liittymä, Huiikko	- Väistötilan rakentaminen	3	ELY	50 000	0,005	66 4/0	-	1 600	Liittymä hankalassa paikassa (geometria). Sahan rekkojen käyttämä liittymä.
23	Mt 14290 (Koskitie) välillä Pensaskuja - kt 58	- Kevyen liikenteen väyän rakentaminen	3	ELY	355 000	0,001	14290 1/0 - 1/885	885	1 300	Asiointi liikennettä postille (St 1).
24	Mt 14290 (Koskitie), Pensaskujan kohta	- Ajo-radan kavennuksen rakentaminen jkp-tien loppumis-kohtaan	3	ELY	10 000	0,004	14290 1/885	-	1 300	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen nopeuksien hillintä luotisuoralla tiellä, jolla etelästä tullessa on juuri ollut 80 km/h nopeusrajoitus.
25	Mt 14290 (Koskitie) / Pengertie liittymä	- Nykyisen suojatien lyhentäminen erottamalla suojatie bussipysäköistä	3	ELY	2 500	0,002	14290 1/1480	-	1 300	Ensimmäinen suojatie etelän suunnasta keskustaan tultaessa.
26	Mt 14293 (Pirttikankaantie) välillä mt 3413 (Sahantie) - JP J-Wood Oyj:n liittymä	- Valaistuksen rakentaminen	3	Kunta	25 000	0,001	14293 1/0 - 1/790	790	100	Kunta pohtinut valaistuksen rakentamista sahajoen liikenteen takia. Tiejaksolla kaksi sahan liittymää.

Liite 4.
Juupajoki, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka

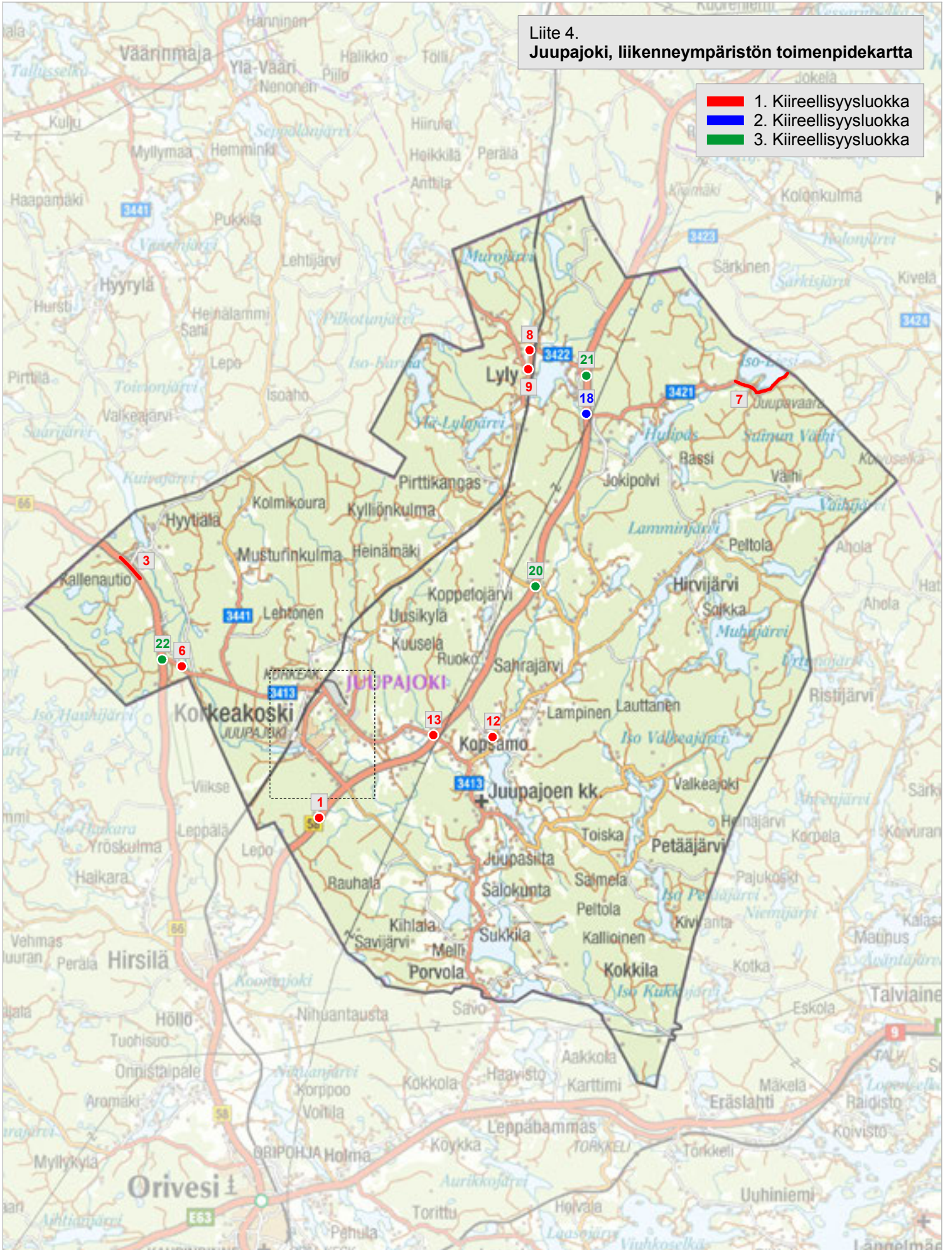


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:

- 17** Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus keskustan katuverkolle
- 15** Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin karkikolmion yhteyteen

Liite 4.
Juupajoki, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
1	Kt 56, Mustalahden kohta	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (hanke jatkuu Keski-Suomen ELY-keskuksen alueelle)	1	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,003	56 8/0 - 8/1383	1 383	2 600	Keski-Suomen ELY-keskus toteuttaa hankkeen 2013-2014.
2	Kt 56 välillä kt 58 - Riihosjärventie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h	1	ELY	300	0,008	56 8/525 - 8/1383	858	2 600	Tavoitteena alentaa nopeatasoa erittäin turvattoman Mustalahden liittymään saavuttaessa. Lisäksi uusi jkp-tie vaihtaa puolta noin kunnan rajan kohdalla.
3	Kt 58 (Orivedentie), Sairaalan tien ja Riihosalmen kohta	- Hirvivoitusalueen merkitseminen	1	ELY	300	0,002	58 17/0 - 17/1334	1 334	1 600	Useampi hirvikolaritapaus lähivuosien aikana. Tästä pohjaiseen on jo varoitusaluetta.
4	Mt 346 (Pohjaslahdentie) välillä Virkahiedantie - Riihimientie	- Mutkan ennakkovaroitusmerkkien lisääminen kummastakin suunnasta	1	ELY	400	0,000	346 4/5150	-	500	Jyrkkä ja hyvin pitkä mutka, jossa nopeusrajoitus on 80 km/h.
5	Mt 347 (Mäntäntie) välillä mt 348 (Keuruuntie) - Asevelikylä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h	1	ELY	300	0,010	347 1/0 - 1/800	800	3 400	Nykyisellä 60 km/h alueella mm. yksi turvaton suojatie.
6	Mt 347 (Mäntäntie) / Satamatie liittymä	- Suojatien lyhentäminen erottamalla bussipsäkki ajoradasta (vähintäänkin heijastinvarret suojatiliikennemerkkien tolppiin ja puuttuvan merkin lisääminen) - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h</i>	1	ELY	4 000	0,006	347 1/450	-	3 400	Nykyinen suojatie on 60 km/h alueella ilman keskisaareketta eli se ei ole ohjeistuksen mukainen.
7	Mt 347 (Mäntäntie) / Ajoσταipaleenkatu liittymä	- Suojatien lyhentäminen erottamalla bussipsäkki ajoradasta - Heijastinvarret suojatimerkkien tolppiin	1	ELY	4 000	0,012	347 1/860	-	3 400	Vilkas ja turvaton suojatie kolmen kaistan yli juuri nopeusrajoituksen 60 => 40 km/h vaihtumiskohdassa.
8	Mt 347 (Mäntäntie) välillä Pukimäentie - Kapakantie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h (Mäntän päässä riittää 60-merkin poistaminen taajamamerkin perästä).	1	ELY	300	0,007	347 3/700 - 3/1455	755	3 200	Kapakantien liittymän nopeusrajoitus tulee alentaa.
9	Mt 347 (Mäntäntie) välillä Mänttä - Viippula	- Nopeusrajoituksen nostaminen 60 => 70 km/h (nykyisten taajamamerkkien välinen tiejakso)	1	ELY	300	-0,025	347 3/1455 - 3/3080	1 625	3 200	Tiejaksolla vähän liittymiä ja erillinen jkp-tie, joten liikennepäristö ei tue nykyistä nopeusrajoitusta.
10	Mt 347 (Satakunnantie), Koivikkotien bussipsäkin kohta	- Suojatien poistaminen (ohjeistuksen vastaisena)	1	ELY	200	0,008	347 3/4535	-	5 900	Nykyinen suojatie on 60 km/h alueella ilman keskisaareketta eli se ei ole ohjeistuksen mukainen.

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
11	Mt 347 (Mänttiantie) / mt 348 (Keuruuntie) liittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h Mänttiantien ja hautausmaan liittymien kohdalla (nopeusrajoitusmerkit molemmin puolin tietä, etelästä tultaessa merkki nykyiseen suojatien ennakkovaroitusmerkin tolppaan ja pohjoisesta tultaessa nykyiseen 60-merkin tolppaan ja ennakkomerkin siirtäminen samaan tolppaan) - Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset Keuruuntielle liittymän kohdalle molemmin puolin nopeusrajoituksen vaihtumiskohtiin - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkikolmiton yhteyteen - Suojateliikennemerkkin lisääminen Mänttiantien suojatien keskisaarekkeelle - Heijastinvarsin lisääminen Keuruuntien ylittävälle suojatielelle (Mänttiantien liittymän kohdalla) 	1	ELY	1 500	0,016	348 3/1285 - 3/1855	570	2 100	STOP-merkki on jo. Nykyinen suojatie on 60 km/h alueella ilman keskisaarekettä eli se ei ole ohjeistuksen mukainen.
12	Mt 14388 (Koskentie), noin Rataatien kohdan suojatie	<ul style="list-style-type: none"> - Nykyisen suojatien poistaminen (yhteyскоhta jätetään) 	1	ELY	200	0,002	14338 1/195	-	900	Suojatien kohdalta ei ole enää katuhyteyttää idän suuntaan kuin tontille.
13	Mt 14352 (Tehtaantie), eteläpää	<ul style="list-style-type: none"> - Yleisnopeusrajoituslisäkilven poistaminen nykyisen 50-nopeusrajoitusmerkin yhteydestä 	1	ELY	200	0,000	14352 1/30	-	400	Tehtaantien eteläpäässä on yleisnopeusrajoitusmerkki, pohjoispäässä vain normaali nopeusrajoitusmerkki.
14	Mt 347 (Mänttiantie) / Pukimäentie liittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Suojatien ennakkovaroitusmerkkien asentaminen kummastakin suunnasta [KL 1] - Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle [KL 2] 	1,2	ELY	1: 400 2: 17000	0,017	347 3/640	-	3 200	Ensimmäinen suojatie Mänttistä saavuttaessa ja nopeusrajoitus on juuri laskenut.
15	Mt 347 (Satakunnantie) / Vuohijointie liittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Nykyisen suojatien poistaminen (ohjeistuksen vastaisena) [KL 1] - Uuden keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen liittymän länsipuolelle [KL 2] 	1,2	ELY	1: 200 2: 17 000	0,019	347 3/4095	-	4 600	Nykyinen suojatie on 60 km/h alueella ilman keskisaarekettä eli se ei ole ohjeistuksen mukainen. Joenniemien taidemuseon laajennus valmistuu kesällä 2014, jolloin sen käyttäjämäärä tulee kasvamaan.
16	Kt 56 (Runtimäentie) / kt 58 (Orivedentie) / mt 347 (Hämeentie) liittymä, Mustalahti	<ul style="list-style-type: none"> - Automaattinen kameravalvonta liittymän kohdalle [KL 1] - Tärinäraitojen merkittäminen kantatielelle molemmista suunnista ennen liittymää [KL 1] - Liittymän ennakkovaroitusmerkkien asentaminen kantatielelle kummastakin suunnasta [KL 1] - Nopeusrajoituksen (60) maalaaminen ajorataan liittymän molemmin puolin kaksi kertaa [KL 1] - Kierto liittymän rakentaminen, jonka yhteydessä myös kevyen liikenteen väylä Juholantien liittymään kantatien länsipuolelle (edellyttää erillisen suunnitelman laatimisen) [KL 3] 	1,3	ELY	1: 13 000 3: Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,022	56 8/1383	-	2 600	Erittäin vilkas liikenne. Ongelmana kääntymiset, ajonopeudet ja näkemät. Turvasaarekkeet, STOP-merkit ja hidasteet on jo sivusuunnilla.

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIKENEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
17	Mt 344 (Ruovedentie) / mt 348 (Riuhkallontie) liittymä	- Liittymän väistämismuutosliuosenakkoarvoitusmerkin ja metrimäärän (lisäkiip) lisääminen Ruovedentielle [KL 1] - Väistämismuutosliuosenakkoarvoitusmerkin lisääminen [KL 1] - Väistämismuutosliuosenakkoarvoitusmerkin rakentaminen [KL 3]	1,3	ELY	1- 400 3- 60 000	0,004	344 4/3222	-	900	Nopeusrajoitus 60 km/h. Liittymässä ollut muutamia onnettomuuksia siten, että Ruovedentielle tullaan liian suurella nopeudella. Liittymässä on hyvät näkemät.
18	Mt 347 (Mäntäntie) / mt 14338 (Koskenkatu) / Virtaintie kiertoliittymä	- Suojatietiliikennemerkkien lisääminen jokaiselle suojatielle, 8 kpl (nykyisin merkit vain keskisaarekkeilla) [ELY, kunta] - Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin [ELY, kunta] - Tärinäraidat Mäntäntielle kummastrakin suunnasta ennen kiertoliittymää [ELY]	1	ELY, kunta	4 600	0,025	347 2/0	-	3 200	Tavoitteena suojateiden turvallisuuden parantaminen.
19	Mt 347 (Mäntäntie) / mt 14336 (Keskuskatu) / Hopunmäentie kiertoliittymä	- Suojatietiliikennemerkkien lisääminen jokaiselle suojatielle, 8 kpl (nykyisin merkit vain keskisaarekkeilla) [ELY, kunta] - Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin [ELY, kunta] - Tärinäraidat Mäntäntielle kummastrakin suunnasta ennen kiertoliittymää [ELY]	1	ELY, kunta	4 600	0,048	347 3/0	-	3 200	Onn.kas (0k,3h,0o; kaksi ja lankukheva-onnettomuutta suojatiellä ja yksi mopohevaonnettomuus). Tavoitteena suojateiden turvallisuuden parantaminen.
20	Mt 347 (Satakunnantie) / Isonnevantie liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen liittymän kohdalla pistemäisesti 60 => 50 km/h [ELY] - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkekkölmion yhteyteen Isonnevantielle kummastrakin liittymähaaraan [kunta] - Suojatietiliikennemerkkien siirtäminen alvan ajoradan viereen [ELY] - Heijastinvarret suojatiemerkkien tolppiin Satakunnantielle [ELY]	1	ELY, kunta	1 300	0,027	347 3/3080 - 3/3435	355	3 200	Turvaton suojatie, jossa kuitenkin vähän käyttäjiä. Nopeusrajoitus 60 km/h.
21	Mt 347 (Satakunnantie) / Karjalantie / Virrantie liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen liittymän kohdalla pistemäisesti 60 => 50 km/h [ELY] - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkekkölmion yhteyteen Karjalantielle [kunta] - Suojatien ennakkovarotusmerkkien asentaminen kummastrakin suunnasta [ELY] - Suojatietiliikennemerkkien lisääminen suojatien keskisaarekkeille ja puuttuvien heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin [ELY]	1	ELY, kunta	1 300	0,027	347 3/4990	-	5 900	Turvaton suojatietiläytys. Etelästä tuleva kevyt liikenne oikoo huoltoasemalle bussipysäkin kohdalta ennen suojatietä.
22	Mt 347 (Valtaite) / Kauppakatu kiertoliittymä	- Heijastinvarsin lisääminen suojatietiliikennemerkkien tolppiin (4 suojatietä) - Puuttuvien suojatietiliikennemerkkien lisääminen keskisaarekkeille ja suojateiden viereen (5 kpl)	1	ELY, kunta	2 000	0,027	347 4/0	-	5 900	Tavoitteena tienliitysten turvallisuuden parantaminen.
23	Mt 14338 (Koskentie) / Vilppunkatu liittymä (terveyskeskus)	- STOP-merkin ja pysähtymismuutosliuosenakkoarvoitusmerkin lisääminen [kunta] - Suojatietiliikennemerkkien siirtäminen lähemmäksi ajorataa ja heijastinvarsin lisääminen [ELY]	1	ELY, kunta	1 000	0,003	14338 1/75	-	900	Näkemät ongelmana (puustoa ja kalliopeנגer). Lisäksi heikosti havaittavissa oleva suojatie, jonka suojatietiliikennemerkkit kaukana suojatietä.

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Likenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
24 ei kartalla	Pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen väylien (taso)risteyskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymän kärkikoilmon yhteyteen	1	ELY, kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteysten yhtenäinen merkittäminen ja erityisesti pyöräilyn turvallisuuden parantaminen risteyksissä.
25	Kt 58 (Orivedentie) / mt 14332 (Sairaalan tie) / Hietaniementie liittymä ja Kotkansalmen sillan kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h Kotkansalmen sillan kohdalla (nykyisen rajoituksen jatkaminen sillalle) [KL 1, ELY] - STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen Hietaniementielle [KL 1, kunta] - Liittymätulpan rakentaminen Sairaalan tielle (edellyttää Eriku-reitin takia liittymähaaran leventämistä) [KL 3, ELY]	1,3	ELY, kunta	1: 700 3: 30 000	0,015	58 16/2240 - 17/240	631	1 900	Nopeudet, näkemät ja kääntymisen vasemmalle koetaan turvattomaksi. Liittymän kohta on jo 80 km/h. Eriku-reitti.
26	Mt 347 (Valtatie) / Seppälänpuistotie liikennevaloliittymä	- Seppälänpuistotien liikenteenjakaja-liikennemerkkin muuttaminen kuperaksi (jotta se näkyy paremmin Viippulan suunnasta Seppälänpuistotielle kääntyessä) [KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen (vaatii erillisen suunnitelman) [KL 3]	1,3	ELY, kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,036	347 4/585	-	5 900	Onn. kas (0k,1h,4o; risteämiset ja peräänajot ongelmana). Silmukat asennettu liikennevaloihin kesällä 2013, mikä parantaa liikennevaloijen toimintaa. Kiertoliittymän toteuttaminen haastavaa radan takia.
27	Mt 348 (Riihikankaantie) / (mt 14338) Koskentie / Sahantie liittymä	- Nykyisen suojatien poistaminen ja ylityskohdan jättäminen suojatien jatkeeseen (suojatien ohjeistuksen vastainen) [KL 1, ELY] - Pyöräilijöitä-ennakkovaroituksien lisääminen seututielle kummallekin suunnalle ennen ylityskohtaa [KL 1, ELY] - Turvasaarekkeiden rakentaminen [KL 3, ELY, kunta] - Valaistuksen parantaminen [KL 3, ELY, kunta]	1,3	ELY, kunta	1: 400 3: 70 000	0,021	348 3/495	-	2 000	Paljon raskasta liikennettä. Nykyinen suojatien on 60 km/h alueella ilman kesksaarekettia eli se ei ole ohjeistuksen mukainen. Kevyen liikenteen väyjiä on jo kolmiot ennen nykyistä suojatietä.
28	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen [KL 1, kunta] - Suojatien ennakkovaroituksien asentaminen virtaintielle [KL 1, kunta] - Liittymäsaarekkeissa sijaitsevien (2 kpl) liikenteenjakajaliikennemerkkien nostaminen korkeammalle (nykyiset aivan asfaltin tasossa) [KL 1, kunta] - Pyöräilijöitä-ennakkovaroituksien asentaminen seututielle molemmista suunnista ennen liittymää [KL 1, ELY] - Liittymäsaarekkeiden kunnostaminen ja pidentäminen liittymän suuntaan noin 2-3m [KL 3, ELY ja kunta]	1,3	ELY, kunta	1: 1 400 3: 5 000	0,004	348 3/2565	-	2 700	Turvaton tienyhteytskohta. Suojatien kaukana liittymästä.	

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
29	Mt 348 (Keuruuntie) / Postitie / Tehtaantie liittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset molemmin puolin liittymää (ensimmäiset maalaukset jo ennen ensimmäistä suojatietä pohjoisesta päin) [KL 1, ELY] - Tärinäraidat molemmin puolin ennen liittymää [KL 1, ELY] - Lapsia- ja suojatien ennakkovaroitusmerkkien siirtäminen samaan varteen etelästä saavuttaessa [KL 1, ELY] - Nopeusrajoitusmerkin (50) ja suojatien ennakkovaroitusmerkin siirtäminen samaan varteen pohjoisesta saavuttaessa [KL 1, ELY] - STOP-merkkien ja pysähtymisviivojen asettaminen molemmalle sivusuunnalle [KL 1, ELY, kunta] - Kapeiden liittymäsaarekkeiden rakentaminen molemmalle sivusuunnalle [KL 3, ELY, kunta] 	1,3	ELY, kunta	1: 1 700 3: 30 000	0,018	348 6/1189	-	1 500	Tien vilyksen turvattomuus ongelmana. Suojatien ennakkovaroitusmerkit on jo.
30	Mt 14388 (Koskentie): Vilppulankosken koulun kohdan suojatie, silta ja väli Kirkkotie-Savonlinnantie	<ul style="list-style-type: none"> - Suojatien poistaminen Kirkkotieltä aivan Koskentien liittymästä (suojatie ei johda mihinkään) [KL 1, kunta] - Sillan peruskorjaus ja leventäminen (toteutusta suunniteltu vuodelle 2014) [KL 1, ELY] - Korotetun suojatien rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle sillan viereen (toteutusta suunniteltu vuodelle 2014) [KL 1, ELY] - Savonlinnantien nykyisen korotetun alueen pidentäminen ja suojatien merkitseminen korotetun alueen päättyyn (toteutus mahdollisesti jo sillan kunnastamisen yhteydessä) [KL 3, ELY, kunta] 	1,3	ELY, kunta	Kustannukset erillisestä siltasuunnitelmasta	0,007	14338 1/715	-	900	Sillan peruskorjaus toteutettaneen vuonna 2014. Samassa yhteydessä toteutetaan suojatien korottaminen. Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Savonlinnantien liittymään ei ole toteutettavissa (ei mahdu tiealueelle ja kohdassa on kalliota), joten tienylitykset pyritään turvaamaan uudella suojatiellä.
31	Mt 347 (Valtie), poistumiskohta linja-autoasemalta	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkitseminen	1	Kunta	400	0,007	347 4/155	-	5 900	STOP-merkki on tarpeellinen, koska liittymässä on erittäin heikot näkemät kevyen liikenteen väylälle.
32	Kirkkotie, Vilppulankosken koulun kohdan korotetut suojatiet	- Heijastinvarsiens lisääminen suojatiemerkkien tolppiin (2 kpl)	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	
33 ei kartalla	Mänttä-Vilppulan katuverkko (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut)	- Alueellisen nopeusrajoituksen 30 km/h asettaminen (toteutus aloitetaan muutamilla kokeilukohteilla)	1	Kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena koko kunnan tonttikatuverkon nopeusrajoitusten alentaminen 40 => 30 km/h (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut).
34	Pakkaajankatu / Keikanniementie liittymä	- Suojatien ennakkovaroitusmerkin asentaminen pohjoisesta saavuttaessa - Heijastinvarsiens lisääminen suojatiemerkkien tolppiin	1	Kunta	700	-	-	-	-	Kyseessä ensimmäinen suojatie pohjoisen suunnasta tultaessa. Ei keskisaareketta suojatiellä, mutta muutamien metrin päässä kapea ajosuunnat erottava saareke.
35	Pakkaajankatu / Puistokatu liittymä	- Puuttuvien suojatiliikennemerkkien ja heijastinvarsiens lisääminen Pakkaajankadun kummankin suojatien viereen	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
36	Pakkaajankatu, Sarapihan kohdan suojatiet (2 kpl)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 40 => 30 km/h Sarapihan kohdalla - Hidasteiden rakentaminen nykyisten suojateiden kohdille (2 kpl) - Puuttuvan suojatiliennemerkkin lisääminen kadun länsipuolelle (eteläinen suojatie) - Heijastinvarsien lisääminen suojatiemerkkien tolppiin (kolmesta puuttuu)	1	Kunta	31 000	-	-	-	-	Huomattavat ylinopeudet ongelmana. Tietä ylittää paljon vanhuksia, kouluikäisiä ja päiväkotilapsia. Läheisyydessä Sarapiha, koulu, päiväkoti. Alueelle rakentunee myös palvelukoti.
37	Seppälänpuistotie / Katiskalahdenkatu liittymän lähistön kaksi suojatietä	- Heijastinvarsien lisääminen suojatiemerkkien tolppiin	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	Mutkassa kaksi suojatietä lähemmäs. Vilkas koululaisreitti.
38	Virkamiehenkatu välillä Virtasalmentie - Koskelankatu	- Virkamiehenkadun katkaiseminen ajoneuvoliikenteitä rakenteellisin estein (kevyt liikenne sallitaan)	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	Tavoitteena läpiajoliikenteen ja koulun ympäristön liikenteen hillitseminen. Katu on polkki ajoneuvoliikenteitä katuremontin takia kesällä 2013 eikä siitä ole ollut mitään ongelmia.
39	Virtasalmentie välillä Pakkaajankatu - Lajittelijankatu	- Virtasalmentien katkaiseminen ajoneuvoliikenteitä kaavan esityllä tavalla (kevyt liikenne sallitaan)	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	Tavoitteena läpiajoliikenteen hillitseminen ja liikenteen ohjaaminen Koskelankadulle.
40	Rajakatu, Savosenmäen koulun kohta	- Pysäytymiskelitomerkkien asentaminen hautausmaan portaiden kohdalle Rajakadulle [KL 1] - Saattoalueen rakentaminen yksisuuntaisena lenkinä Rajakadun ja Savosenmäentien kulmaukseen nykyiseen metsikköön (vaatii pienen erillisen suunnitelman) [KL 2] - Saattoalueen rakentamisen yhteydessä pohdittava hidasteen tarve Savosenmäentien suojatien kohdalle [KL 2]	1,2	Kunta	1: 400 2: Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	-	-	-	-	Kapea tie, paljon saattoliikennettä koululle. Erityisen paljon kulkijoita hautausmaalle. Ei saattoaluetta. Valaistus toteutettu syksyllä 2013.
41	Seppälänpuistotie / Koskenlankatu liittymä	- Kärkikolmion ja suojatiliennemerkkin siirtäminen pois viitoitusmerkitä aivan suojatien viereen [KL 1] - Puuttuvien suojatiliennemerkkien lisääminen suojateiden keskisaarekkeille (2 kpl) [KL 1] - Seppälänpuistotien suojatiliennemerkkin siirtäminen aivan ajoradan viereen Apteekin kohdalla ja heijastinvarsien lisääminen suojatiemerkkin tolppiin Apteekin ja Valintatalon kohdalla [KL 1] - Liittymäalueen korottaminen (vaatii erillisen suunnitelman laatimisen Seppälänpuistotien yhteydessä) [KL 2]	1,2	Kunta	1: 1 000 2: Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	-	-	-	-	Iso ja laaja liittymäalue, jossa suojateiden havaittavuutta tulisi parantaa. Optimaalisin parantamisratkaisu olisi liittymäalueen korottaminen (vastaavasti kun Seppälänpuistotien ja Virtasalmentien liittymässä).
42	Vuohijointie / Puistokatu liittymä	- Suojatien poistaminen [KL 1] - Liittymäalueen kaventaminen ja jkp-tien erottaminen liittymäalueesta [KL 3]	1,3	Kunta	1: 200 3: 15 000	-	-	-	-	Suojatie toimii jkp-tien jatkona, mutta ei johda mihinkään.

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
43	Hopunmäentie / Rautatiekatu / Parkkivuorenkatu liittymä (rautatien tasonisteytys)	- Selvitettävä voiko eriku-lupiin lisätä velvoitteen soittaa liikenteenohjaukskeskukseen ennen junaradan ylitystä [KL 1] - Selvitettävä mitä kautta ylikorkeat kuljetukset voisivat kulkea turvallisemmin (reittisuunnitelman laatiminen) [KL 3]	1,3	LVI, kunta	-	-	-	-	-	Tasoylitystä käytävät ylikorkeat rekat ja ylityskohta on niin lyhyt, että rekan peräpää jää pysähtyessä ajoradalle kuskien mennessä sulkemaan portteja. Ylitysten määrä kasvaa huomattavasti kun rekkojen uudet suuremmat korkeudet (4,4m) otetaan käyttöön.
44	Mt 347 (Satakunnantie) välillä Virrantie (Neste) - Lemmenpolku	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantien eteläpuolelle	2	ELY, kunta	300 000	0,012	347 3/4945 - 3/5702	757	5 900	Tärkeä kevyen liikenteen väylätarve, joka vähentää turvattomia tienylityksiä Virrantien kohdalla (Neste). Kohteessa hyvin tilaa toteutukselle.
45	Mt 347 (Valtatie), Rata tien kohdan kevyen liikenteen rautatien tasoylitys	- Kevyen aidan rakentaminen aivan maantien 347 viereen välille rautatien ylityskohta - pensasarvistö - <i>Optimaalisin pidemmän tähtäimen ratkaisu olisi puolipuumien rakentaminen</i>	2	Kunta	3 000	-	-	-	-	Aidan tavoitteena on estää oikomiset maantien yli suoraan rautatien ylityskohtaan (kohdassa hyvin selvä mopojen ja pyörrien oikoreitti). Turvaton koulualaisten rautatien ylityskohta, johon LiVi on toteuttanut portit heinäkuussa 2013.
46	Kt 58 (Orivedentie) / mt 348 (Riihikankaantie) liittymä	- Nykyisen nurmeltuoneen liittymäsaarekkeen uusiminen	3	ELY	15 000	0,003	58 15/2043	-	2 100	Liittymässä ulosajoja Viippulan suunnasta. Nopeusrajoitus 80 km/h.
47	Kt 58 (Keuruuntie) / mt 14333 (Raja-ahontie) / Juholantie liittymä	- Kunnollisen liittymäsaarekkeen rakentaminen Raja-ahontielle	3	ELY	15 000	0,003	58 17/4091	-	2 200	Näkemät ja nopeudet ongelmiana. Raja-ahontielle vain pieni ympyrän muotoinen saareke.
48	Mt 348 (Keuruuntie) / mt 14353 (Uittosalmentie) liittymä	- Suunniteluohjeiden mukaisen liittymäsaarekkeen rakentaminen	3	ELY	15 000	0,002	348 6/0	-	1 500	Ohjeituksen vastainen hyvin pieni liittymäsaareke.
49	Mt 348 (Keuruuntie), rautatien eritaso Kolhon pohjoispuolella	- Silta-aukon suojaaminen kaiteilla	3	ELY	10 000	0,004	348 6/1965	-	1 400	Nopeusrajoitus silta-aukon kohdalla 60 km/h.
50	Mt 348 (Keuruuntie), Välojantien ja Ajosharjuntien liittymät	- Liittymien yhdistäminen yhdeksi liittymäksi	3	ELY, kunta	50 000	0,003	348 3/3555	-	2 700	Kaksi liittymää hyvin lähekkäin, mitkä tulisi yhdistää.
51	Mt 14336 (Keskuskatu) välillä mt 347 (Mäntäntie) - rautatieasema	- Keskuskadun kokonaisvaltainen parantaminen tekeillä (2013) olevan yleissuunnitelman mukaisesti	3	ELY, kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,017	14336 1/0 - 1/572	572	1 500	Yleissuunnitelma Keskuskadun parantamisesta valmistuu 2013.
52	Mt 347 (Satakunnantie) välillä Joenniemi - Virrantie (Neste)	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kaavoituksen yhteydessä maantien eteläpuolelle katuverkolle	3	Kunta	-	0,014	347 3/3952 - 3/4945	993	5 600	Toteutus vasta maankäytön laajentumisen yhteydessä.
53	Itätorikadun ja Länsitorikadun välissä oleva pysäköintialue (10 paikkaa)	- P-paikkojen muuttaminen tienvarsipaikoiksi (kummallekin puolelle mahtuu 3-4 paikkaa) - P-paikkojen muutoksen yhteydessä kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen P-paikkojen välistä nykyisille kevyen liikenteen väylille	3	Kunta	30 000	-	-	-	-	Epämääräinen pysäköintialue, josta ihmiset poukkoilevat asioille.
54	Katsikalahdenkatu / Virkamiehenkatu liittymä	- Katsikalahdenkadun liittymähaaran sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä rakenteellisin estein (kevyt liikenne sallitaan)	3	Kunta	1 000	-	-	-	-	Tavoitteena hillitä ajoneuvoliikenteen läpiajoa ja turvata vilkas koulureitti.

LIITE 4. MÄNTTÄ-VILPPULA, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
MÄNTTÄ-VILPPULA										
55	Kauppakatu / Länsitorikatu liittymä	- Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen Kauppakadun nykyiselle pitkälle suojatielle - <i>Pidemmällä tähtäimellä harkittava koko liittymäalueen korottamista (ajonopeuksien hillintä Länsitorikadulta)</i>	3	Kunta	17 000	-	-	-	-	Pitkä suojatie ja liittymä ilman sivutien saareketta. Edellyttää Kauppakadun kokonaisvaltaisen parantamissuunnitelman laatimisen.
56	Kauppakatu sekä Tehtaankadun (2 kpl) ja Hennuminkadun liittymät	- Kauppakadun kaventaminen, nykyisten pitkien suojateiden lyhentäminen ja P-paikkojen merkitseminen (vaatii erillisen suunnitelman)	3	Kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	-	-	410	-	Kauppakatu on erittäin leveä ja kadulla on monia liian pitkiä suojateita. Edellyttää Kauppakadun kokonaisvaltaisen parantamissuunnitelman laatimisen.
57	Kevyen liikenteen väylä välillä Rusinniementie - Koskelankatu	- Ajoneuvoliikenteen estäminen rakenteellisin estein kevyen liikenteen väylällä (kevyt liikenne sallitaan)	3	Kunta	1 000	-	-	-	-	Kevyen liikenteen väylää käytetään läpiajoon (ei kuitenkaan oletettavasti kovinkaan paljon).
58	Niittykatu	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kadun peruskorjauksen yhteydessä	3	Kunta	Kustannukset katusuunnitelmasta	-	-	180	-	Tien varrella leikkiuisto, jäähalli, ja uimahalli. Mahdollisesti palvelutalo rakentuu lähistölle.
59	Savosenkatu / Vuorentie liittymä	- Vuorentien liittymän kääntäminen 90-asteen kulmaan	3	Kunta	20 000	-	-	-	-	Y-muotoinen liittymä, joka mahdollistaa suuret ajonopeudet.
60	Kitusuontie, 2 kpl vartioimattomia tasonisteyksiä	- Tasonisteysten poistaminen tai tasonisteyksen turvallisuuden parantaminen	3	Livi, kunta	Kustannukset riippuvat valittavasta vaihtoehdosta	-	-	-	-	Kunnasta on oltu LIVin yhteydessä syksyllä 2013.

Liite 4.

Mänttä-Vilppula, liikennenympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:

- 33 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus keskustan katuverkolla
- 24 Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkkölmion yhteyteen

Liite 4.
Mänttä-Vilppula, liikenneympäristön toimenpidekartta

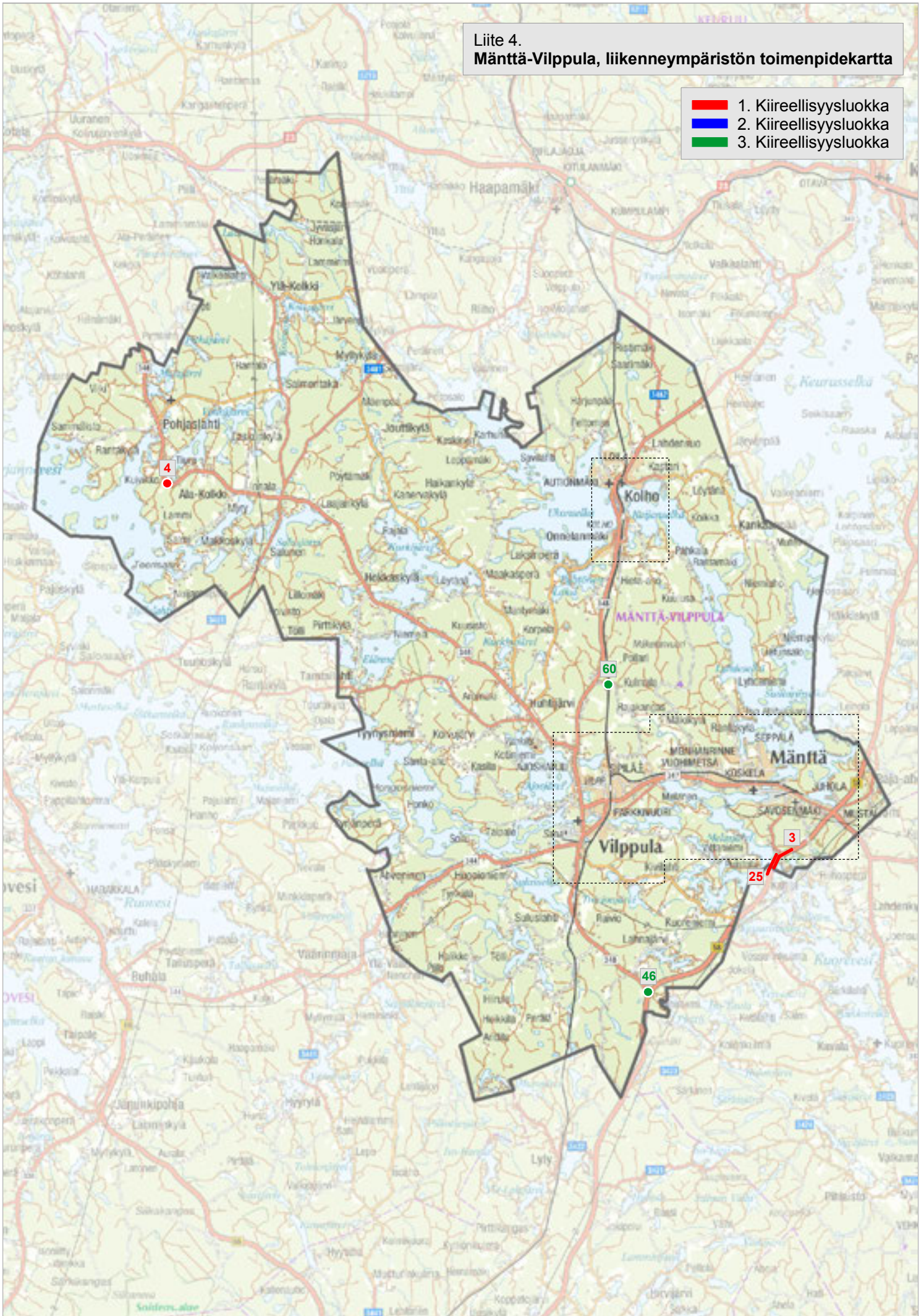
- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



Kohteet, jotka eivät näy kartalla:
33 Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus
keskustan katuverkolle
24 Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven
lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen
liittymiin kärkikolmion yhteyteen

Liite 4.
Mänttä-Vilppula, liikennenympäristön toimenpidekartta

- █ 1. Kiireellisyysluokka
- █ 2. Kiireellisyysluokka
- █ 3. Kiireellisyysluokka



LIITE 4. ORIVESI, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
1	Vt 9 / Symminki liittymä (keskikaiteellisen tiejakson pääty)	- Väistötilan rakentaminen (päällystysyksen yhteydessä nykyisen "levennyksen" laajentaminen ja parantaminen)	1	ELY	20 000	0,013	9 209/1050	-	10 900	Onn.kas noin Symmingin kohdalla (0k,2h,4o; yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksia). Vieriseissä vastaavassa liittymässä on jo väistötila.
2	Vt 9 / Oritupa liittymät (2 kpl)	- Vasemmalle kääntymisen kielittäminen eteläisessä liittymässä pohjoisesta tultaessa (etelästä tultaessa on jo vasemmalle kääntymisen kielletty vastaavalla tavalla pohjoisessa liittymässä) - Kääntymiskaistojen rakentaminen kumppaanin liittymään (tiusuunnitelma valmistuu 2013, toteutettavissa ennen 9-tien kokonaisvaltaista parantamista) - <i>Pidemmillä tähtäimellä optimaalisin ratkaisu on valtatieen yleissuunnitelmassa esitetty eritasoliittymä</i>	1	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,007	9 210/4350	-	9 800	Onn.kas (0k,4h,4o). Orituvan kahden liittymän kääntymiset ja peräänajot selkeä ongelma. Nopeusrajoitus 80 km/h. Toimenpiteet esitetty Yiskylä-Oritupa-ohituskaistasuunnitelmassa 2013.
3	Vt 9 (Tampereentie) välillä Oritupa - Orivesi	- Valaistuksen rakentaminen (suunnitelma olemassa)	1	ELY	110 000	0,098	9 210/4780 - 210/8400	3 620	9 800	Toteutettavissa erillishankeena ennen valtatie kokonaisvaltaista parantamista. Suunnitelma rakentamisesta olemassa.
4	Vt 9 (Tampereentie), ramppi Jwäskylän suuntaan	- Väistömissiivian tai kolmion maalaaminen ajorataan	1	ELY	200	0,003	9 211/225	-	6 400	Kiihdytyskaista puuttuu -lisäkilpi on jo. Kiihdytyskaistan rakentaminen toteutetaan vasta valtatie kokonaisvaltaisen parantamisen yhteydessä.
5	Vt 9, Karttimin ohituskaistaosuus	- Ohituskieltoilikennerakkien lisääminen ohituskaistaosuuden päätyyn	1	ELY	200	0,003	9 212/6120	-	5 700	Ohituskaistaosuuden toisessa päädyssä on jo vastaavat merkit.
6	Kt 58 / mt 14212 (Kellosalmentie) / Siitaman kylätie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan lisääminen myös Kellosalmentien haaraan	1	ELY	400	0,006	58 4/3011	-	1 500	Heikot liittymä- ja pysäkkijärjestelyt kantatietasoisen tien liittymäksi. Siitaman kylätien haarassa on jo STOP-merkki. Nopeusrajoituksen (50 km/h) ajorataaaluekset on jo.
7	Mt 58 (Orivedentie), Karpinlahden koulu	- Nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan	1	ELY	200	0,001	58 4/6990	-	1 800	Nopeusrajoitus koulun kohdalla 60 km/h. Heikot näkemät koululta saavuttaessa, mutta ongelmana heikko tien geometria.
8	Kt 58 / Yiskyläntie liittymä (rautatien kohta)	- Näkemien parantaminen (pensaiden poisto jkp-tien ja ajoradan väliltä)	1	ELY	400	0,003	58 5/45	-	2 200	
9	Kt 58 (Orivedentie) / mt 3261 (Asemantie) liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -isäkilven lisääminen kärkikolmion yhteyteen Asemantielle - Suojatien ennakkovaroitusmerkin lisääminen etelän suunnasta saavuttaessa	1	ELY	300	0,008	58 5/1635	-	2 800	Ensimmäinen suojatie etelän suunnasta tultaessa, joten suojatiestä tulee varoittaa selkeästi.

LIITE 4. ORIVESI, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
10	Kt 58, Oriveden keskustan kohdan nopeusrajoitukset	Nopeusrajoitusten muutokset Oriveden keskustan kohdalla (yhtenäistään nopeusrajoitukset koko tiejaksoilla 70/50/40-tasolle): - 60 => 70 km/h välillä Yliskylä - Lastaajantie - 80 => 70 km/h välillä Heinätie - Hillmankuja - 30 => 50 km/h Alhtrantien kiertoliittymän kohta - 50 => 40 km/h välillä Rinnetie - Tampereentien uusi kiertoliittymä - 60 => 50 välillä Ruovedenkujat - Nerontie - 80 => 50 Nerontien kohta	1	ELY	4 000	0,138	58 4/3500 - 8/1600	-	6 400	Tiejaksolla on lukuisia turvattomia liittyviä ja nykyinen nopeusrajoitus (80) ei sovellu olemassa olevaan taajamaympäristöön. Nopeusrajoitusmuutokset toteutetaan syksyllä 2013 siirryttäessä taivinopeusrajoituksiin.
11	Kt 58, Paavonkujan kohdan suojatie	- Suojatieliikennemerkkien lisääminen suojatien itäpuolelle aivan ajoradan viereen (länsipuolelle ei lisätä Eriku-reitin takia) - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatiella 58</i>	1	ELY	400	0,006	58 6/2235	-	7 000	Ensimmäinen suojatie etelän suunnasta ja nopeusrajoitus laskee juuri ennen suojatietä 80 => 50 km/h.
12	Kt 58 (Orivedentie) välille Uotilantie - koulukeskus	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kantatien länsipuolelle välille Ahtiantie - koulukeskus (suunnitelma valmistuu syksyllä 2013) - Nykyisten suojateiden siirto ja parantaminen ja liittymähaarojen poisto - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatiella 58</i>	1	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,012	58 7/0 - 7/715	715	5 600	Jkp-tie MAL 2014-2015 -hanke. Parantamissuunnitelma valmistuu syksyllä 2013.
13	Kt 58, Oripohjassa Nesteen liittymä	- Vasemmalle kääntymisen kieltäminen	1	ELY	200	0,007	58 8/730	-	7 700	Vasemmalle kääntymisen aiheuttaa vaaratilanteita.
14	Kt 58 (Mäntäntie) / kt 66 (Virtaintie) liittymä	- Virtaintiellä ennen kevyen liikenteen ylityskohtaa olevan kärkikolmion siirtäminen ylityskohdan jälkeen keskeisaarrekeelle - Väistämisviivan maalaaminen Virtaintielle	1	ELY	500	0,014	58 9/0	-	4 500	Nykyinen kolmio ennen Virtaintien ylityskohtaa on väärässä paikassa, koska kevyen liikenteen väylällä on ylityskohdan kohdalla kolmiot. Nopeusrajoitus 60 km/h. Suojatietä ei ole tarkoituksella merkitty mitenkään.
15	Kt 66 (Virtaintie) / mt. 14281 (Harjulantie, Lauttakaimantie) liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston ja pensaikon raivaus)	1	ELY	400	0,003	66 2/1431	-	1 600	Näkemät heikot Harjulantieltä tulvaessa. Avoimet liittymähaarat, mutta ei tarvetta liittymätulpile.
16	Mt. 3241 (Yliskyläntie), länsipää	- Nopeusrajoitusten alentaminen 80 => 70 km/h	1	ELY	600	0,013	3241 1/0 - 1/3760	3 760	1 000	Yliskyläntien itäpäässä on jo 60 km/h. Yliskyläntietä käytetään merkittävästi oittaessa Tampereelta Orivedelle ja Eräjärvelle.
17	Mt. 3260 (Eräjärventie) / Väinöntie liittymä (entisen koulun kohta)	- Nykyisen keskeisaarrekeellisen suojatien poistaminen	1	ELY	3 000	0,009	3260 1/985	-	1 800	Koulu on lopetettu ja nykyinen keskeisaarrekeellinen suojatie ei johda mihinkään.
18	Kt 58 välillä Yliskylä-Kangasala	- Nopeusrajoitusten yhtenäistäminen ja alentaminen 80 => 70 km/h ja 60 => 50 km/h	1	ELY	-	-	-	-	-	Nopeusrajoitus vaihtuu nykyisin usein 80/60.
19	Mt. 3260, koko Eräjärventie	- Nopeusrajoitusten yhtenäistäminen ja alentaminen 80 => 70 km/h	1	ELY	-	-	-	-	-	Nopeusrajoitus vaihtuu nykyisin usein 80/60, tavoitteena alentaa 80 => 70 km/h.

LIITE 4. ORIVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
20	Vt 9, Oinasniemen ja Saarluhdanojan kohta	- Nykyisten hirvivaroituserkkien toistaminen ja sijoituskohtien tarkistaminen [KL 1] - Riista-aidan rakentaminen [KL 3]	1,3	ELY	1: 1 000 3: 25 000	0,005	9 211/5000 - 211/5600	600	6 400	Hirvieläinonnettomuusasauma.
21	Vt 9 (Jyväskyläntie) / Aakkolantie liittymä	- Ohituskiertoalueen jatkaminen liittymän kohdalla etelän suuntaan kaiteiden alkamiskohtaan saakka [KL 1] - Nykyisen ohituskiertomerkkin siirtäminen etelän suuntaan kaiteiden alkamiskohtaan [KL 1] - Ohituskaista alkaa km päästä -opasteen lisääminen ennen Aakkolantien liittymää etelästä tultaessa [KL 1] - Väistötilan rakentaminen [KL 3]	1,3	ELY	1: 700 3: 60 000	0,008	9 212/2610	-	5 700	Väistötilan rakentaminen vaatii kaiteen siirron ja isot pengerrykset (kallis toteuttaa).
22	Kt 58 / Keskustie / Opintie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkökolmion yhteyteen Keskustielle [KL 1] - Aikukulun ajoradan helikosti näkyvien suuntanuolimaalausten ja väistämisiivän uudelleenmaalaus [KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen Orivedentielle (alustava suunnitelma olemassa) [KL 3] - Aikukulun kuvituksen parantaminen (liittyy kiertoliittymän rakentamiseen) [KL 3] - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatietillä 58</i>	1,3	ELY	1: 300 3: 250 000	0,074	58 7/715	-	5 700	Onn.kas (0k,1h,4o; risteämis- ja peräänajo-onnettomuuksia). Koulu toimii parakeissa vuoteen 2014. Koulun saattoliikenne ohjattu jo huoltoaseman pihaan.
23	Kt 58 (Mäntäntie) välillä Orivesi - Hirsilä	- Pyöräilijöitä-varoituserkkien lisääminen Onnistaipaleen kohdalle [KL 1] - Kevyen liikenteen väylän ja sillan rakentaminen [KL 3]	1,3	ELY	1: 400 3: 745 000	0,004	58 8/3095 - 8/6049	1 860	5 500	Katkos kevyen liikenteen verkostossa. Höllön kohdalla voidaan jo nyt hyödyntää yksityistietä. Onnistaipaleen kohdalla oikein ei ole käytökelpoinen heikon geometrian takia. Erityisesti sillan kohta kantatietä paha. Kunnan tärkein jkp-tiehanke.
24	Kt 58 (Orivedentie) / Keskustie liittymä	- Puuttuvan suojatiliennemerkin lisääminen suojatien keskisaarekkeelle - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkökolmion yhteyteen - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatietillä 58</i>	1	ELY, kunta	300	0,005	58 6/1540	-	7 000	Liittymässä väistötila ja etelästä oikealla kääntymiskaista.
25	Kt 58 / Kaislahdentie / vt 9 ramppi liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkökolmion yhteyteen rampin päättyyn - Väistämisiivän maalaaminen Kaislahdentielle	1	ELY, kunta	300	0,015	58 8/170	-	7 500	

LIITE 4. ORIVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
26	Mt. 14281 (Harjulantie), Hirsilän koulu	- Näkemien parantaminen koulun liittymässä (puuston ja pensaiden raiveus) [kunta] - Heräteraidat koulun molemmin puolin joko lapsia-merkkien kohdalle tai aivan koulun liittymän lähelle [ELY] - Koulun kohdan mutkan varoituserkin siirtäminen ennen koulun liittymää pohjoisesta tultaessa [ELY]	1	ELY, kunta	1 700	0,001	14281 4/2415	-	200	Hirsilän koulussa on noin 70 oppilasta, joista reilusti yli puolet kuljetaan koululle.
27 ei kartalla	Pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen väylien (taso)risteämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkkölmion yhteyteen	1	ELY, kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkitseminen ja erityisesti pyöräilyn turvallisuuden parantaminen risteyksissä.
28	Kt 58 / mt 3381 (Enokunnantie) liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen [KL 1] - Etelästä saavuttaessa sijaitsevan taajamamerkin siirto Enokunnantien liittymän pohjoispuolelle [KL 1] - Suojatien siirtäminen Teollisuustien liittymään rakennettavaan kiertoliittymään [KL2] - Kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Teollisuustie-Enokunnantie [KL2] - Valaistuksen rakentaminen Enokunnantien liittymästä pohjoisen suuntaan n. 600m [KL 2] - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatietillä 58</i>	1,2	ELY, kunta	1: 400 2: Kustannukset TR-suunnitelma asti	0,024	58 8/1117	-	6 600	Alkuvuodesta 2012 laadittu tie- ja rakennussuunnitelma.
29	Kt 58 / mt 14219 (Rovastintie) / Sairaalaantie liittymä	- STOP-merkkien ja pysähtymisviivan merkitseminen Rovastintielle (STOP-merkki myös kesisaarekkeelle) [KL 1, kunta] - STOP-merkin lisääminen Sairaalaantien kesisaarekkeelle [KL 1, kunta] - Turvasaarekkeiden rakentaminen [KL 3, ELY, kunta] - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen kantatietillä 58</i>	1,3	ELY, kunta	1: 700 3: 40 000	0,011	58 6/990	-	7 000	Nopeudet ja ruuhkautuminen ongelmana. Sairaalaantien haarassa on jo STOP-merkki.
30	Kt 58 (Mäntäntie) / Ruovedentie / Oripohjantie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen Ruovedentielle [KL 1] - STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkitseminen Ruovedentiele [KL 1] - Pysähtymisviivan maalaaminen Oripohjantien haaraan (STOP-merkki on jo) [KL 1] - Lyhyen (noin 20m) kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen suojatietä bussipysäkillä [KL 1] - Liittymän porrastaminen [KL 3]	1,3	ELY, kunta	1: 15 000 3: 150 000	0,058	58 8/460	-	7 700	Nesteen liittymä avoin. Porrastaminen vaatii asemakaavamuutoksen. Oripohjantien haarassa on jo STOP-merkki.
31	Kt 58 / Urheilutie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkitseminen Urheilutiele (pysähtymisviiva ennen suojatietä) - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen STOP-merkin yhteyteen	1	Kunta	500	0,009	58 7/250	-	5 600	STOP-merkin lisääminen lisää liittymän turvallisuutta ja hillitsee Urheilutien kautta oikomisita.

LIITE 4. ORIVESI, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
32	Keskustie / Anttilantie / Niementie kiertoliittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Heijastinvarret suojatiemerkkien tolppiin (3 suojatietä) - Puuttuvien suojatieleikennemerkkien lisääminen (4 keskisaarekettä) - Kolmio-ajoratamaalausten maalaaminen jokaiselle tulosuunnalle ennen kiertoliittymää - Pollarit kummallekin Otto-automaatin kohdan suojatielle estämään autojen ajo suojateiden kautta automaateille - Pollarivivistä Nordean kohdan Otto-automaatin eteen estämään ajoneuvoliikenteen ajaminen suoraan automaatin eteen 	1	Kunta	5 000	-	-	-	-	Omnia (0k,2h,7o); kaksi mopo-onnettomuutta ja yksi jalankulkijaonnettomuus, muut sekalaisia onnettomuuksia). Selkein ongelma kevyen liikenteen väylän kautta tapahtuva asiointi Otto-automaatilla. Ongelmia myös kevyen liikenteen huomioimisessa kiertoliittymässä. Väliky-valet yhdessä haarassa.
33	Keskustie / Sotaveteraanintie liittymä	<ul style="list-style-type: none"> - STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkitseminen - Suojatiemerkintöjen poistaminen 	1	Kunta	600	-	-	-	-	Sotaveteraanintie on asemakaavassa merkitty jkp-tieksi, jolla on tontille ajo sallittu. Tavoitteena parantaa Keskustien liittymän turvallisuutta ja erityisesti kevyen liikenteen käyttäjien (huonot näkemät talon takia).
34	Keskustie, koko tie	- Etuajo-oikeutettu tie -liikennemerkkien poistaminen Keskustieltä	1	Kunta	200	-	-	-	-	Poistamalla merkit korostetaan Keskustien taajamatielunnetta läpikulkutien sijaan.
35	Keskustie, S-marketin kohdan suojatiet	- Korotetun kivetyn alueen rakentaminen S-marketin kohdalle (vaatii pienen tarkemman suunnitelma siitä mille välille korotus toteutetaan)	1	Kunta	45 000	-	-	-	-	S-marketin rakentamisen jälkeen käyttäjien määrä on kasvanut huomattavasti. Erittäin vilkas tienyhteyksikohta. Erityisesti iltaisin kovia ajonopeuksia keskustan poikki, mitä hidasteet hillitsivät.
36	Kt 58 (Orivedentie) / Ahtiantie / Anttilantie kiertoliittymä	<ul style="list-style-type: none"> - Herätevarsin lisääminen kärkköliikennemerkkien tolppiin Ahtiantielle - Suojatieleikennemerkkin lisääminen Ahtiantien suojatien keskisaarekkeelle 	1	Kunta	600	-	-	-	-	Kiertoliittymässä vain yksi suojatie ja kevyellä liikenteellä kolmiot, joita ei osata huomioida. Nopeusrajoitus 30 km/h.
37 ei kartalla	Oriveden katuverkko (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut)	- Alueellisen nopeusrajoituksen 30 km/h asettaminen (toteutus aloitetaan muutamilla kokeilualueilla)	1	Kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena tonttikatuverkon (ainakin osan) nopeusrajoitusten alentaminen vaihteittain 40 => 30 km/h (pois lukien merkittävimmät kokoojakadut).

LIITE 4. ORIVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

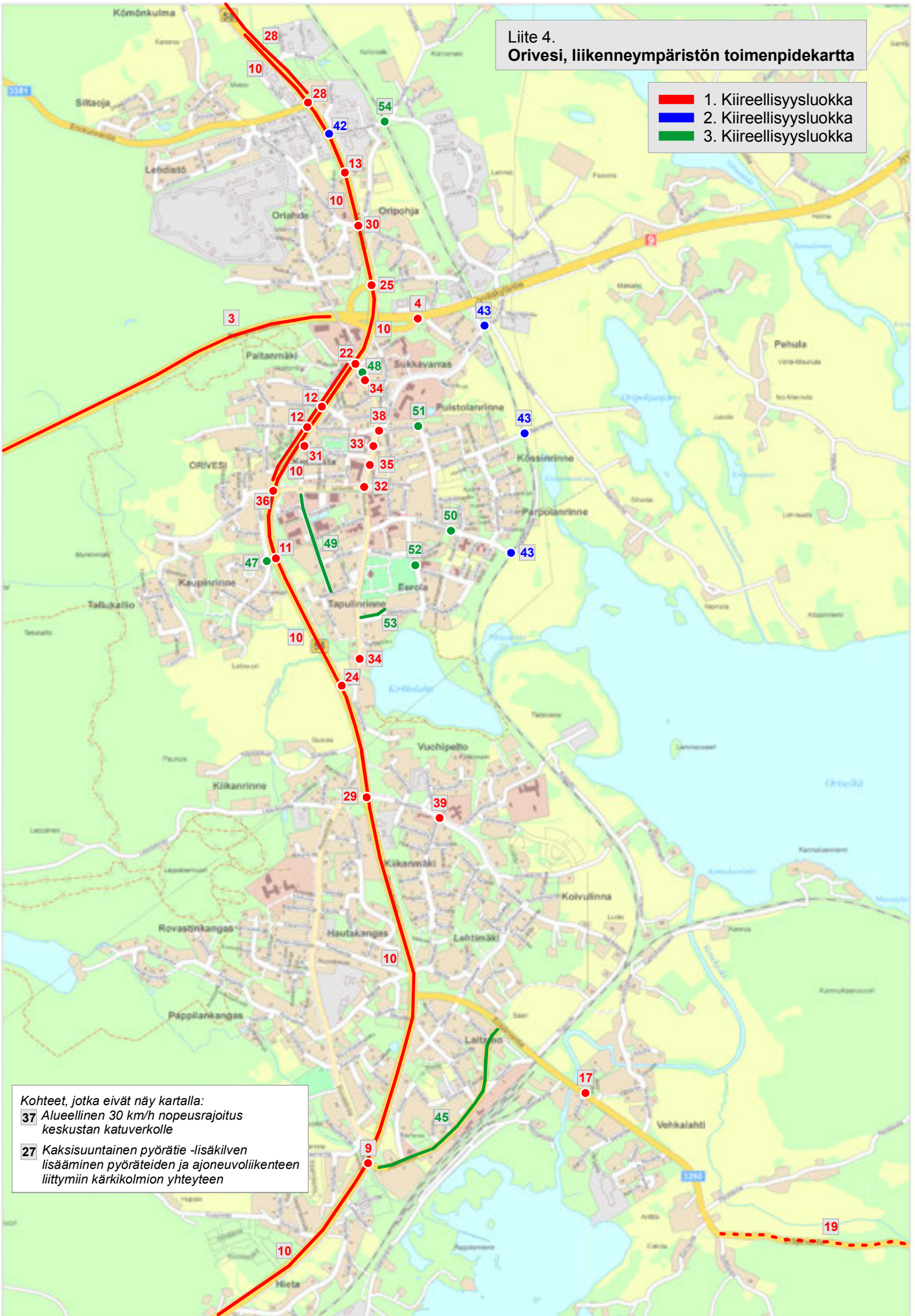
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
38	Puistolankuja välillä Keskustie - Koulutie	- 2-suuntainen pyörätie - lisäkilven lisääminen kärkköilmion yhteyteen Puistolankujalle [KL 1] - Keskuksella olevan bussipysäkin poistaminen (liikennemerkki pois, levike jää) ja ajoratamaalauksen maalaaminen levikkeen kohdalle (levikettä käytetään väistötilana) [KL 1] - Korotetun alueen rakentaminen Puistolankujan kahden nykyisen suojatien kohdalle (tavoitteena turvata Keskustien suuntaisen kevyen liikenteen ylitysten Puistolankujan kohdalla ja koululaisten Puistolankujan ylitokset Koulutien kohdalla) [KL 2] - Kauppojen piha-alueen erottaminen Puistolankujasta reunakivijällä Koulutien kohdalla [KL 2]	1,2	Kunta	1: 1 000 2: 30 000	-	-	-	-	Onn.kas (0k,4h,2o; selkeä kevyen liikenteen ongelmakohta). Koululaisliikenteelle Puistolankujan ylitys on turvaton. Vaatii pienen selvityksen toteuttamisvaihtoehdoista.
39	Sairaalan / Mäntykalliontie liittymä (neuvolan kohta)	- Mäen laella olevan suojatien ennakkoeroitusmerkin siirtäminen etelästä tultaessa ennen Mäntykalliontien liittymää [KL 1] - Näkemien parantaminen (puuston ja pensaiden raivaus Mäntykalliontiellä) [KL 1] - Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Mäntykalliontien liittymästä nykyiselle suojatielle Sairaalan tien eteläpuolelle [KL 2]	1,2	Kunta	1: 700 2: 30 000	-	-	-	-	Turvaton suojatie sairaalan kohdalla ja erityisesti Mäntykalliontien Ylityskohta on turvaton (johtuen heikosta geometriasta). Lyhyt jk-p-tie poistaisi turvattoman ylityskohdan Mäntykalliontien kohdalta.
40	Kt 58 väli Yliskylä-Oritupa	- Ohituskaistojen rakentaminen (tietasuunnitelma valmistuu 2013)	2	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,308	9 210/0 - 210/4350	4 350	9 800	Toimenpiteet esitetty Yliskylä-Oritupa-ohituskaistasuunnitelmassa 2013.
41	Vt 9 (Tampereentie) / mt 3421 (Yliskyläntie) / mt 14199 (Viitapohjantie) liittymä, Yliskylä	- Liittymän kanavointi ja pysäkkijärjestelyt (tietasuunnitelma valmistuu 2013)	2	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,028	9 210/0	-	10 300	Turvaton liittymä. Leveä liittymäalue. Ei turvasaarekkeita. Toimenpiteet esitetty Yliskylä-Oritupa-ohituskaistasuunnitelmassa 2013.
42	Kt 58 / Teollisuusatie liittymä (Valintatalo)	- Kiertoliittymän rakentaminen (tietasuunnitelma olemassa, liittyy Enokunnantien liittymän parantamiseen) - <i>Erillisinä toimenpiteinä nopeusrajoituksen alentaminen kantatietä 58</i>	2	ELY, kunta	Kustannukset TRS-suunnitelmasta	0,060	58 8/895	-	7 600	Onn.kas (0k,1h,6o; kääntymis-, risteämis- ja peräänajo-onnettomuuksia). Alkuvuodesta 2012 laadittu tie- ja rakennussuunnitelma. Osin kunnan vastuulla ja vaatii myös muuta rahoitusta.
43	Rautatien tasoristeykset Oriveden kohdalla (3 kpl)	- Puoliuomien asentaminen Koulutien tasoristeykseen [KL 2] - Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen korvaamalla kolme tasoristeyttä yhdellä eritasolla (yhteissuunnitelma olemassa) [KL 3]	2,3	LIVi, kunta	2: 150 000 3: -	-	-	-	-	Liikenneviraston kanssa on laadittu yhteissuunnitelma, joka käsittää kolmen tasoliittymän parantamisen. Katu- ja ratasuunnitelman laatiminen käynnistyy 2013.

LIITE 4. ORIVESI, LIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
ORIVESI										
44	Mt. 3260 (Eräjärventie), Eräjärven kohdan jkp-tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen ja koulun kohdan parantamisjärjestelyt (osasta väliä olemassa tiesuunnitelma pientareen leventämisestä)	3	ELY	1 100 000	0,002	3260 3/1873 - 3/4615	2 742	1 000	Kevyen liikenteen hankekorissa hanke kolmessa osassa. Koulu-vanhainkotivälistä olemassa tiesuunnitelma pientareen leventämisestä.
45	Mt. 3261 (Asemantie), koko tie	- Tien kokonaisvaltainen saneeraus, jossa tietä kavennetaan ja rakenne kunnostetaan, rakennetaan korotettu kevyen liikenteen väylä ja aseman pysäköintiä kehitetään (vaatii erillisen suunnitelman)	3	ELY	Kustannukset erillisestä suunnitelma-asta	0,010	3261 1/0 - 1/1060	1 060	800	Nopeudet ja jkp-tien puute ongelmana. Hidasteet parempi ja toteuttamiskelpoisempi ratkaisu kuin jkp-tie, joka vaatii tien kokonaisvaltaisen parantamisen.
46	Vt 9, Koskujärven kohdan maa-ainesliittymä (Vilppulan Kivijalosteesta seuraava liittymä Oriveden suuntaan)	- Väistötilan rakentaminen (toteutus vaatii maa-ainesryhtäjän osallistumista kustannuksin)	3	ELY, yrittäjä	40 000	0,010	9 210/2000	-	9 800	Maa-ainesliittymä turvaton. Nopeusrajoitus 100 km/h.
47	Ilmarintie / Paavonkuja liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston raivaus)	3	Kunta	400	-	-	-	-	Kiinteistön puusto muodostaa näkemäesteen.
48	Keskustie, 51:n ja kioskin kohta	- Kioskin piha-alueen erottaminen jkp-tiestä ja tonttiliittymästä rakenteellisesti (reunakiviliinjalla ja istutuksin) - P-paikkojen maalaaminen kioskin pihalle	3	Kunta	5 000	-	-	-	-	Onn.kas (0k,1h,7o; kaksi mopo-onnettomuutta ja sekalaisia onnettomuuksia). Kioskin piha-alue hyvin jäsentymätön: jkp-tie, tontille ajo ja kioskin piha samaa asfalttikenttää.
49	Kääjäntie	- Tien kokonaisvaltaisen parantamisen yhteydessä hidasteiden rakentaminen ja/tai kevyen liikenteen väylän rakentaminen (vaatii erillisen suunnitelman)	3	Kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelma-asta	-	-	500	-	Nopeudet ongelmana, tasa-arvoisuuksia ei huomioida. Liikenne tulee entisestään lisääntymään Tokmannin rakentuuassa kierto liittymän viereen.
50	Latokartanontie, noin uusien suojateiden kohdat	- Kavennuksien rakentaminen (1-2 kp) vuonna 2013 toteutettavien suojateiden lähistölle	3	Kunta	13 000	-	-	-	-	Nopeudet ongelmana alueella. Hidasteita on jo Niementielle. Kaaksi suojatietä valmistuu Latokartanontielle 2013 (ei korotettuja).
51	Puistolankuja, leipomon kohta	- Kadun peruseronuksen yhteydessä suojatien korottaminen	3	Kunta	Kustannukset kadun parantamis suunnitelma-asta	-	-	-	-	Kapea, ei kevyen liikenteen väylää, koetaan vaaralliseksi.
52	Särkäntie	- Hidasteen tai kavennuksen rakentaminen palvelutalon kohdalle	3	Kunta	6 500	-	-	-	-	Ajonopeudet ongelmana. Tie routuu joka vuosi, vaatisi kokonaisvaltaisen parantamisen.
53	Säästäjäntie, länsipää	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen korotettuna Säästäjäntien pohjoispuolelle puuttuvalle osuudelle	3	Kunta	30 000	-	-	100	-	
54	Teollisuustie, rautatien tasoristeyksen kohta	- Rautatien tasoristeyksen turvallisuuden parantaminen ja Teollisuustien kääntäminen Nerontien jatkeelle (edellyttää tarkempia suunnitelmia)	3	Kunta	Kustannukset erillisestä suunnitelma-asta	-	-	-	-	Vaatii erillisen suunnitelman eikä ole toteutettavissa lähivuosina.

Liite 4.
Orivesi, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka

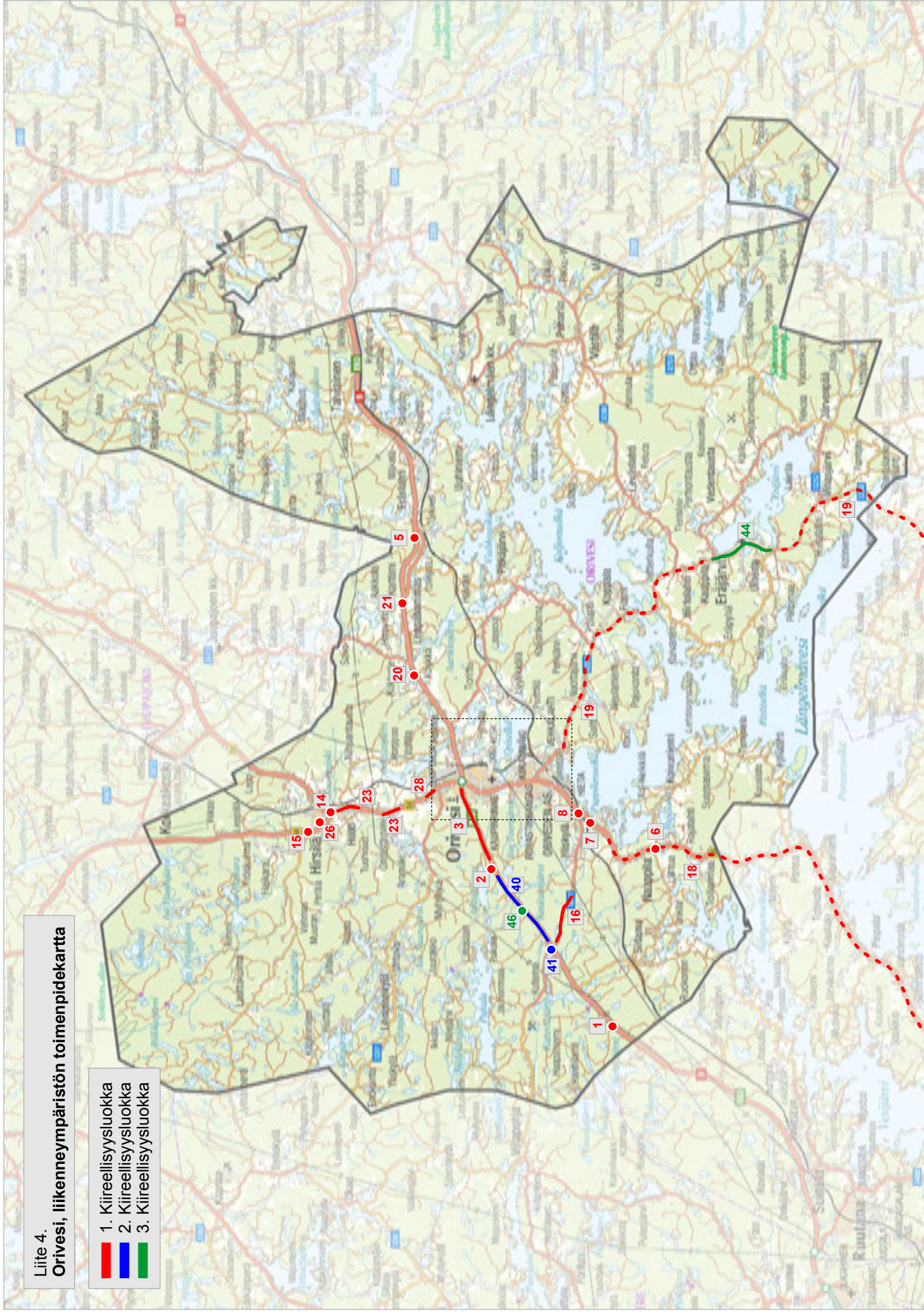


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:

- 37** Alueellinen 30 km/h nopeusrajoitus keskustan katuverkolle
- 27** Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkikolmion yhteyteen

Liite 4.
Orivesi, liikennepäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



LIITE 4. RUOVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
RUOVESI										
1	Kt 66 / mt 338 (Penttiläperäntie) liittymä, Jäminkipohjan liittymä	- Nykyisen liittymän pistemäisen nopeusrajoitusmuutoksen (100 => 80 km/h) pidentäminen hieman kummastakin suunnasta	1	ELY	200	0,000	66 7/0	-	2 300	Nykyinen rajoitus alkaa aivan liian läheltä liittymää. Kohdassa lisäksi alamäki, joten nopeuksia ei helpolla alenneta vain liittymään.
2	Kt 66 välillä Ollikaisen Hirsirakenne - mt 344 (Väärinmajantie)	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h	1	ELY	300	0,035	66 7/4300 - 8/0	1 677	3 000	Nopeusrajoitusmuutoksen syynä mm. Hirsirakenteen liikenne, kantatien mutkan suistumisomnettomuudet ja Väärinmajantien liittymän tien ylitysten turvattuus.
3	Kt 66 välillä mt 344 (Väärinmajantie) - Mustalahdentie	- Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 70 km/h	1	ELY	300	0,024	66 8/0 - 8/1990	1 990	3 800	Nopeusrajoitusmuutoksen syynä mm. Kautun kanava ja Väärinmajantien liittymän tien ylitysten turvattuus.
4	Kt 66 (Ruhalantie), Kautun sillan kohta	- Pysäyttämisen kielletty -liikennemerkkien lisääminen sillan kohdalle - <i>Erillisenä toimenpiteenä kantatien nopeusrajoituksen alentaminen</i>	1	ELY	400	0,001	66 8/1365 - 8/1635	270	3 800	Sillalle pysähtelevät maisemoiden ihailijat aiheuttavat vaaratilanteita.
5	Mt 337 (Kuruntie) välillä Tekniikantie - kt 66	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h	1	ELY	300	0,004	337 3/6850 - 3/7696	846	900	Tiejaksolla monia liittymä juuri ennen kantatien liittymää sekä kaksi suojatietä, jotka ovat nopeusrajoitusohjeistuksen vastaisesti 60 km/h alueella.
6	Mt 337 (Kuruntie), Autiontien ja ABC:n liittymien suojatiet	- Heijastinvarsin lisääminen kummallekin suojatielle ja suojatiliikennemerkkien siirto aivan ajoradan viereen - Kantatien STOP-merkin ennakkovaroitusmerkin lisääminen suojatien välille - <i>Erillisenä toimenpiteenä nopeusrajoituksen alentaminen 60 => 50 km/h</i>	1	ELY	1 200	0,001	337 3/7465 - 3/7630	-	900	60 km/h nopeusrajoitusalueella olevat suojatiet ilman keskisaareketta ovat nopeusrajoitusohjeistuksen vastaiset. Suojatien ennakkovaroitusmerkit on jo.
7	Mt 344 (Väärinmajantie), entisen Väärinmajan koulu kohta	- Nopeusrajoituksen nostaminen 50 => 60 km/h välillä maantie 3441 (Hyvrylantie) - kärkelänniementie	1	ELY	300	-0,005	344 1/6875 - 1/7710	835	1 100	Koulun kohdan nopeusrajoitusta ei ole muutettu koulun loppumisen jälkeen. Nopeusrajoitusmerkin voi sijoittaa samaan kohtaan missä on nykyisin 50 km/h merkki maantien 3441 liittymässä.
8	Mt 3481 (Tuuhoskyläntie), Tuuhoskylän kohta	- Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 60 km/h	1	ELY	300	0,005	3481 1/7800 - 2/1940	2 050	300	Nopeusrajoitus 60 km/h uloitetaan sillalle asti.
9	Mt 14308 (Sahantie), Pekkalan koulu	- Lapsia-merkki ja nopeusrajoitusmerkki samaan liikennemerkkitoppaan	1	ELY	100	0,001	14308 1/1640	-	300	Pekkalan koulussa noin 40 oppilasta. Koulun saatto liikenne hieman jäsentymättömästi lenkinä urheilukentän läpi.
10	Mt 14314 (Ruovedentie) välillä keskusta - Harakkala	- Nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h - <i>Kaavatyön yhteydessä (2014) tien ylitysten turvaamis- ja liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden kokonaisvaltainen suunnittelu Ruovedentielle</i>	1	ELY	300	0,012	14314 1/700 - 1/1400	700	2 000	Nykyinen nopeusrajoitus ei sovellu taajamaympäristöön nykyiselle tielle. Keskustan kaavatyö alkaa 2014.

LIITE 4. RUOVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
RUOVESI										
11	Mt 14314 (Ruovedentie) / mt 14315 (Kuruntie) liittymä	- Suojatiliikennemerkkin lisääminen suojatien keskihaaralle - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen Kuruntielle	1	ELY	300	0,008	14314 1/2345	-	2 000	Suojatie sijaitsee mutkan jälkeen pahasti alamässä. Talviaikaan tapahtuu ulosajoja.
12	Kt 66 / mt 337 (Kuruntie) liittymä, Kirkkokangas	- Automaattinen kameravalvonta liittymän kohdalle [KL 1] - Tärinäraitojen merkittäminen kantatiele molemmista suunnista ennen kääntymiskaistojen alkua [KL 1] - Kevyiden hidasteiden rakentaminen sivusuunnille ennen turvasaarekkeitä (vähintään tärinäraidat) [KL 1] - Nopeusrajoituksen alorata-alueen toistaminen juuri ennen kääntymiskaistojen Kuruntielle [KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen (esiselvitys tehty) [KL 2]	1,2	ELY	1: 14 000 2: 500 000	0,090	66 9/0	-	2 400	Ongeimana nopeudet, näkemät, ja vilkas liikenne. Turvasaarekkeet, STOP-merkit, kääntymiskaistat, pysähtymisviivat ja alikulku on jo. Nopeusrajoitus 60 km/h. Sivuteiden hidasteet voisi toteuttaa vastaavasti kuin Mustalahden liittymässä Mäntässä. Kiertoliittymästä olemassa esiselvitys. Kunnan näkemyksen mukaan kiireellisin kohde.
13	Kt 66 / Pohjantie / Kiuruntie liittymä	- Kummankin liittymähaaran katkaiseminen (vähintäänkin Kiuruntien katkaiseminen) - Mikäli katkaiseminen ei onnistu, Kiuruntien haaraan STOP-merkki ja pysähtymisviiva	1	ELY, kunta	2 000	0,003	66 7/648	-	3 000	Kiuruntilla vain kaksi kiinteistöä eikä sen kautta muuten kukaan kulje. Pohjantien haarassa on jo STOP-merkki.
14	Kt 66 / Leppäläntie liittymä	- Leppäläntien idän puoleisen liittymähaaran poistaminen (harkittava myös lännen puolen haaran poistamista)	1	ELY, kunta	1 000	0,003	66 9/2420	-	2 400	Idän puolen liittymähaara kantatiele turha, koska kiertomatka on hyvin lyhyt.
15	Kt 66 (Visuvedentie) / Rapatanhuantie / Eeliksentie liittymä	- Väistämisviivojen maalaaminen kumppaanin sivutien haaraan (harkittava myös STOP-merkkejä) - Lapsia-ennakkovaroitusmerkkien lisääminen kummastakin suunnasta Visuvedentiele nykyisten liittymän ennakkovaroitusmerkkien kanssa samoihin toipiiin	1	ELY, kunta	800	0,004	66 11/3555	-	2 100	Turvaton kevyen liikenteen ylitys ja heikot näkemät (tien geometrian takia). Liittymän ennakkovaroitusmerkit on jo. Nopeusrajoitus 60 km/h. Visuveden koulu ei sijaitse kantatien varrella, mutta lapset ylittävät tien Eeliksentien kohdalla.
16 ei kartalla	Pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen väylien (tasoristeämiskohdat)	- Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyöräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkkölmion yhteyteen	1	ELY, kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäisen merkittäminen ja erityisesti pyöräilyn turvallisuuden parantaminen risteyksissä.
17	Mt 14314 (Ruovedentie), Ruoveden keskustalualue	Keskustan kokonaisvaltainen kehittäminen, mm: - Erillisen liikenneselvityksen laatiminen osana kaavatyötä vuonna 2014 [KL 1]: ajoneuvoliikenteen tila kavennetaan erottamalla kevyt liikenne ja pysäköinti selvästi omille alueilleen ja samalla tien ylitykset turvataan esim. hidastein [KL 2]	1,2	ELY, kunta	Kustannuksen erillisestä suunnitelmasta	0,038	14314 1/1145 - 1/2345	1 200	2 000	Hyvin jäsentelämätkö alue, jossa kauppojen pysäköinti, ajoneuvoliikenne ja kevyt liikenne samassa katutalossa sekaisin. Keskustan kaavatyö alkaa 2014 ja samassa yhteydessä tulee laatia liikenneselvitys keskustan alueesta.

LIITE 4. RUOVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
RUOVESI										
18	Kt 66 / mt 14320 (Haukkamaantie) / Joensuuntie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen myös Joensuuntien liittymähaaraan [KL 1] - Liittymäsaarekkeiden rakentaminen kummallekin sivusuunnalle [KL 3]	1,3	ELY, kunta	1: 400 3: 30 000	0,007	66 9/924	-	2 400	Liittymän liikenne tulee lisääntymään lähivuosina. Haukkamaantien liittymähaarassa on jo STOP-merkki.
19	Mt 338 (Penttilänperäntie) / Vaskunjärventie / Sillanmäenhaara liittymä	- Näkemien parantaminen (puuston ja pensaiden raivaus oikeasta näkemästä) [KL 1] - Liittymäsaarekkeen parantaminen, yksityistiekunnan asia [KL 3]	1,3	ELY, kunta	1: 400 3: 10 000	0,002	338 9/4380	-	1 100	Onn.kas (0k,2h,0o); kääntymis- ja risteämisonnettomuus). Vaskunjärventien liittymässä heikkotasoinen pyöreä nurmisaareke ja heikot näkemät (yksityistie).
20	Mt 14314 (Ruovedentie) / Kotviontie / Harakkalantie liittymä	- Nykyisen suojatiliikennemerkkin siirtäminen pois puun takaa puun eteen Harakkalasta saavuttaessa [KL 1, ELY] - STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen Kotviontien haaraan [KL 1, kunta] - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion (tulevan STOP-merkin) yhteyteen Kotviontiele [KL 1, kunta] - Nopeusrajoituksen (40 km/h) ajorata-alueet suojatien molemmin puolin Ruovedentiele [KL 1, ELY] - Loivan hidasteen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle (koska suojatie on ensimmäinen idästä päin saavuttaessa ja nopeusrajoitus vaihtuu samassa kohdassa) [KL 3, ELY] - <i>Erillisinä toimenpiteinä Ruovedentien nopeusrajoituksen alentaminen 50 => 40 km/h</i>	1,3	ELY, kunta	1: 900 3: 15 000	0,030	14314 1/810	-	2 000	Onn.kas (0k,2h,0o). Mopediristeämishaava ja pp-risteämishaava. Suojatie toteutettu vuoden 2009 jälkeen. Harakkalantien haarassa on jo STOP-merkki.
21	Mt 14315 (Kuruntie) / Urheilutie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan lisääminen myös Urheilutien idänpuoleiseen haaraan [KL 1, kunta] - 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen Urheilutien idänpuoleiseen haaraan [KL 1, kunta] - Liittymän kevyt kanavointi (kääntymiskaistat erityisesti koulun suuntaan) [KL 3, ELY, kunta]	1,3	ELY, kunta	1: 500 3: 75 000	0,032	14315 1/505	-	2 600	Turvaton liittymä, jossa ei noudateta väistämiselvöllisyyttä. Paljon tienylittäjiä koululle. Kääntymisen erityisesti ongelmallista.
22	Kt 66 (Mustajärventie) / Parosperäntie liittymä	- STOP-merkin ja pysähtymisviivan merkittäminen myös Parosperäntien läntiseen haaraan - <i>Myöhempinä vaiheissa edellyttää yksityistiekunnan ja kunnan neuvotteluja jatkosuunnittelutarpeista (liittymän rakenteellinen parantaminen tai siirto parempaan paikkaan)</i>	1	Kunta	400	0,004	66 9/2550	-	2 500	Ongelmana näkemät (tien geometria). Toisella sivusuunnalla on jo STOP-merkki.
23	Mt 14315 (Kuruntie) / Joensuuntie / Honkalantie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen kumppaaninkin sivutietehaaraan	1	Kunta	200	0,012	14315 1/910	-	2 600	

LIITE 4. RUOVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

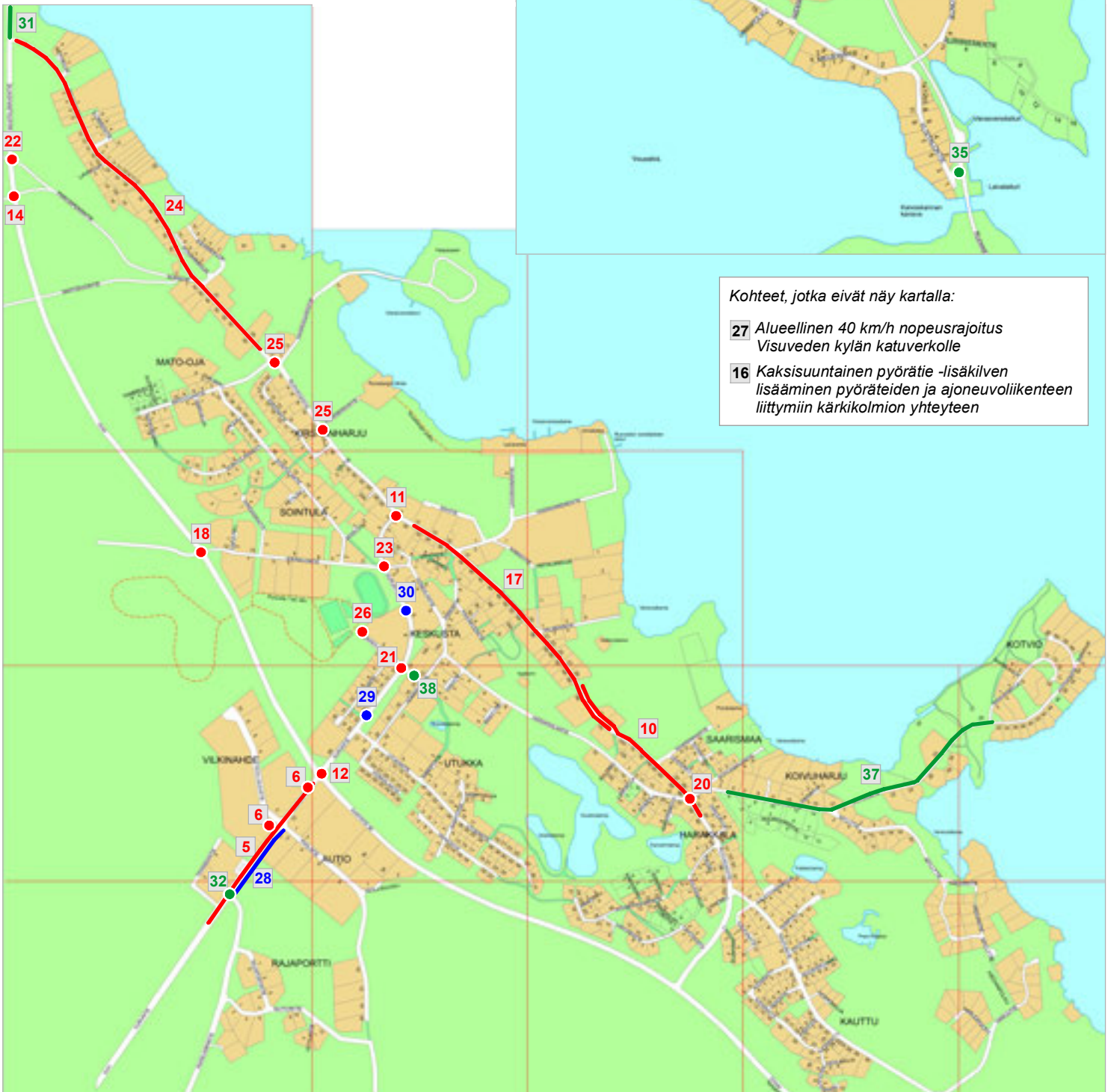
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
RUOVESI										
24	Ruovedentie välillä kt 66 - Haapasaaarentie	- Nopeusrajoituksen nostaminen 40 => 50 km/h	1	Kunta	-	-	-	1 500	-	Ruovedentien varteen valmistuneen jkp-tien myötä tieympäristö ei enää tue 40 km/h nopeusrajoitusta.
25	Ruovedentie, Haapasaaarentien ja Runebergintien suojatiet	- Heijastinvarret kummallekin suojatielle - Haapasaaarentien puuttuvan suojatieteliikennemerkkin lisääminen	1	Kunta	1 200	-	-	-	-	Haapasaaarentien suojatie ensimmäinen suojatie lännen suunnasta saavuttaessa. Tulisi jotenkin viestiä liikenneympäristön muuttumisesta.
26	Urheilutie, koulujen saattoalue	- Kunnollisen asfaltoidun ja nykyisistä P-paikoista erillisen saattoalueen rakentaminen nykyisen (itsestään muodostuneen) sorapintaisen saattolenkin kohdalle, yhteensä 1-2 taksipaikkaa ja 4-6 saattopaikkaa vanhemmille	1	Kunta	35 000	-	-	-	-	Saatto liikenne kouluille vilkas vanhempien toimesta. Samassa kohdassa käy myös koulutaksit. Kohteessa erittäin hyvin tilaa saattoalueelle.
27 ei kartalla	Visuveden kylän katuverkko	- Alueellisen nopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen	1	Kunta	-	-	-	-	-	Nykyisin koko Visuvedellä alueneopeusrajoitus 50 km/h.
28	Mt 337 (Kuruntie) välillä mt 14278 (Paarlamminatie) - Pihlatie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantien eteläpuolelle	2	ELY	155 000	0,000	337 3/7080 - 3/7465	385	900	Hyvin lyhyt ja tärkeä kevyen liikenteen väylähanke. Koululaisreitti.
29	Mt 14315 (Kuruntie), väli Utukantie-Urheilutie	- Hidasteen tai kavennuksen rakentaminen kantatietä saavuttaessa välille Utukantien-Urheilutie	2	ELY	10 000	0,014	14315 1/280	-	2 600	Kuruntielä ongelmana ajonepuudet suoralla tiesuudella ja etenkin Urheilutien liittymässä.
30	Mt 14315 (Kuruntie), urheilukentän kohdan suojatie	- Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle tai suojatien poistaminen	2	ELY	17 000	0,013	14315 1/745	-	2 600	Tässä kohdassa Kuruntien ylittävät bussipysäkitä koululle menijät. Ongelmana suuri korkeusero ajoradan ja jkp-tien välillä. Kuruntien muilla suojatilla Urheilutien ja Joensuuntien kohdalla on keskisaarekkeet. Suojatie heijastinvarsiin toteutettu 2010.
31	Kt 66 (Mustajärventie) välillä Poukantie - Pappilankulmantie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (tiesuunnitelma olemassa)	3	ELY	160 000	0,000	66 9/3000 - 9/3400	400	2 500	Kallis hanke toteuttaa, koska jkp-tie tulisi rakentaa erittäin suurelle penkereelle aivan tien viereen. Tiesuunnitelma olemassa.
32	Mt 337 (Kuruntie) / mt 14278 (Paarlamminatie) liittymä	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen Paarlamminatielle	3	ELY	15 000	0,001	337 3/7080	-	900	Erittäin leveä ja laaja liittymähaara.
33	Mt 344 (Väärinmajantie) / Hanhontie liittymä	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen Hanhontielle	3	ELY	15 000	0,001	344 2/392	-	900	Avoin liittymä, jossa virheelliset ajolinjat. Liikennemäärä kuitenkin kovin pieni.
34	Kt 66 (Ruhalantie, Pohjankyläntie) / mt 344 (Väärinmajantie) / Tapiontie liittymä	- Kummankin bussipysäkin erottaminen liittymästä rakenteellisesti - Erillisenä toimenpiteenä kantatietä nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 60 km/h	3	ELY, kunta	5 000	0,004	66 8/0	-	3 400	Bussipysäkit kiinni liittymässä ja niitä käytetään kääntymiskaistoina. Tapointietä on koululaisia ja ratsastusluokalaisia tienylittäjinä.
35	Kt 66 (Visuvedentie) / Ylistalontie liittymä	- Liittymäsaarekkeen rakentaminen	3	ELY, kunta	15 000	0,002	66 11/2730	-	2 100	Avoin Y-muotoinen liittymä, jossa on jo STOP-merkki.

LIITE 4. RUOVESI, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta- nro	Kohde	Toimenpide	Kiir- luokka	Tien- pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva- väh.	Tie- osoite	Pituus	Liikenne- määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
RUOVESI										
36	Kt 66 (Visuvedentie), Visuveden jkp-tie (Pusunvuolle)	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (edellyttää sillan leventämisen ja kunnan osallistumista kustannuksiin)	3	ELY, kunta	210 000	0,001	66 11/3840 - 11/4355	515	2 100	Yksityinen taho kaavoittanut alueelle tontteja (kaavasta välitettävä). Tonttien rakentamisen myötä jkp-tie tullee tarpeelliseksi. Sillan leventäminen oletettavasti kallista toteuttaa (silta ei ole lähivuosien parantamistoilla).
37	Kotviontie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	Kunta	150 000	-	-	1 000	-	Mylytiele kaavoitettu 40 asuntoa.
38	Urheilutie ja Honkalantie (K-kaupan kohta) sekä linja-autoaseman ympäristö	- K-kaupan P-alueen jäsentäminen ja erottaminen ajoradasta reunakivilinjalta (samalla hahmotuu missä on kaupan piha ja missä katu), suunnitelman laatiminen käynnissä	3	Kunta	Kustannuks en erillisestä suunnitelma asta	-	-	-	-	Linja-autoaseman ympäristöstä on käynnistynyt 2013 kevyt suunnitelma alueen jäsentämiseksi.

Liite 4.
Ruovesi, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyyssluokka
- 2. Kiireellisyyssluokka
- 3. Kiireellisyyssluokka

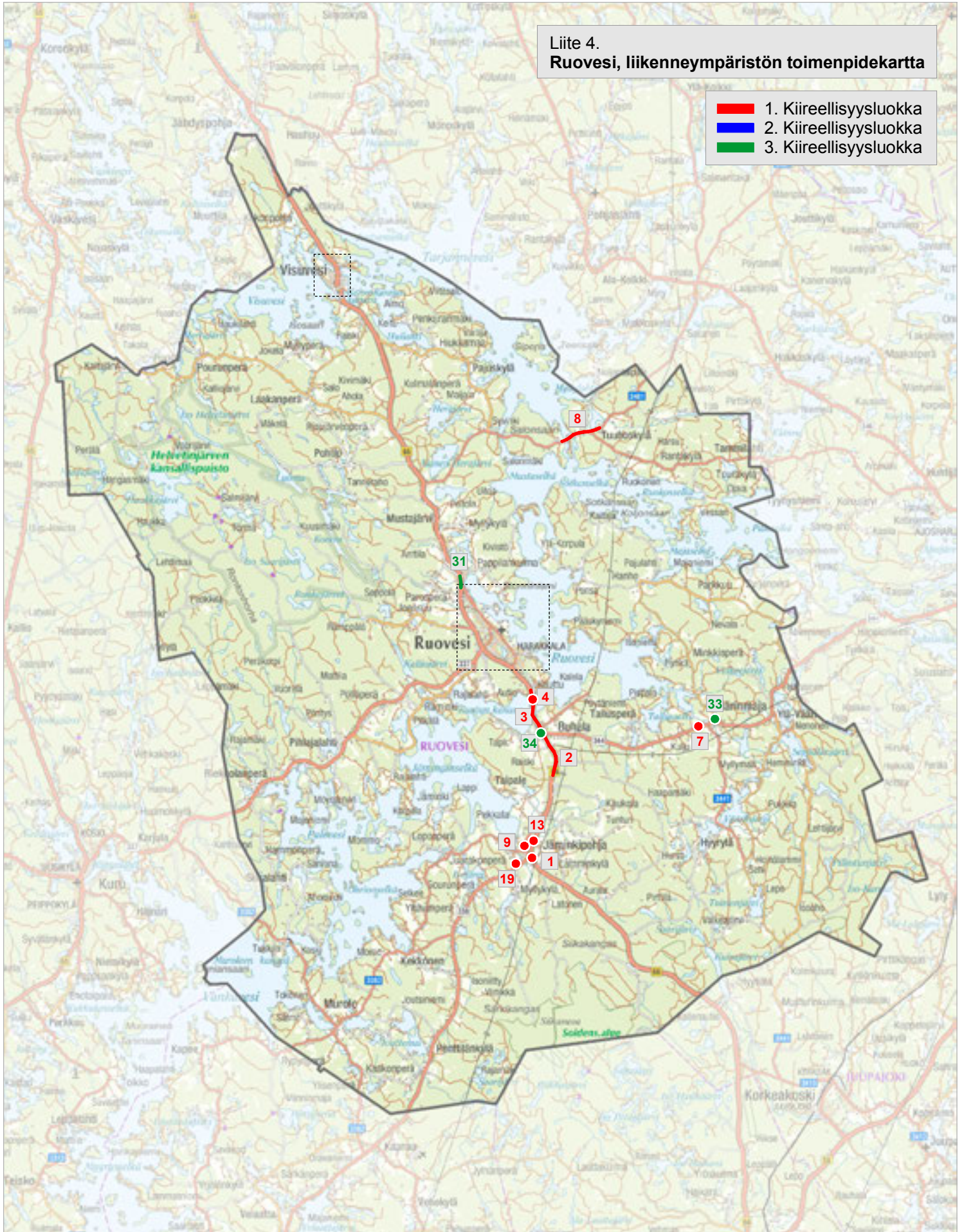


Kohteet, jotka eivät näy kartalla:

- 27** Alueellinen 40 km/h nopeusrajoitus Visuveden kylän katuverkolle
- 16** Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen pyörräteiden ja ajoneuvoliikenteen liittymiin kärkikolmion yhteyteen

Liite 4.
Ruovesi, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



LIITE 4. VIRRAT, LIIKENNEPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
VIRRAT										
1	Kt 65 (Vaskivedentie), kylän kohdan suojatie	- Suojatien kohdalla kantatien itäpuolella sijaitsevan kahden lehmuksen kaataminen ja Pirkan taival -opasteen siirtäminen pois suojatien kohdalta	1	ELY	300	0,001	65 16/0	-	1 500	Toimenpiteiden tavoitteena lisätä suojatien ja etenkin pienten kouluisten näkyvyyttä suojatien kohdalla. Kouluisten tien ylittäminen koetaan turvattomaksi. Koulussa noin 40-50 oppilasta.
2	Kt 66 (Toriseväjärventie) / mt 14361 (Hauhuuntie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 100 => 80 km/h pistemäisesti liittymän kohdalla	1	ELY	300	0,007	66 13/0	-	2 100	Liittymä pahasti mutkassa. Toisinaan epäselvät ajolinjat. Väistöillä on jo.
3	Kt 66 / Siekkisentie / Asematie kiertoliittymä	- Suojatiliikennemerkkien lisääminen (2 kpI) suojateiden keskiisaarekkeille	1	ELY	400	0,003	66 14/0	-	2 600	Suojatiliikennemerkkit puuttuvat kiertoliittymän suojateiden keskiisaarekkeilta.
4	Vt 23 (Palolammintie) / kt 66 (Toriseväjärventie) liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 80 => 60 km/h (nopeusrajoitusmerkit molemmiin puolin tietä) [KL 1] - Nopeusrajoituksen ajoratamaalaukset [KL 1] - Kiertoliittymän rakentaminen [KL 3]	1,3	ELY	1: 700 3: Kustannukset erillisestä suunnitelmasta	0,090	23 209/0	-	1 900	Kantatien liittymässä on jo turvasaarekkeet ja STOP-merkit. Ongelmana suuret ajonopeudet valtatietä. Kiertoliittymän tarve kasvanee maankäytön laajentumisen myötä.
5 ei kartalla	Pyörateiden ja ajoneuvoliikenteen väylien (tasoristeämiskohdat	- Kaksisuuntainen pyörate -lisäkilven lisääminen pyörateiden ja ajoneuvoliikenteen liittymän kärkköilmion yhteyteen	1	ELY, kunta	-	-	-	-	-	Tavoitteena ajoneuvoliikenteen ja jkp-teiden risteämisten yhtenäinen merkittäminen ja erityisesti pyöräilyn turvallisuuden parantaminen risteyksissä.
6	Kt 66 (Toriseväjärventie) / Puttosharjuntie / Sampolantie liittymä	- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h väliillä vt 23 - Sampolantie [KL 1] - Väistöisviivojen maalaaminen kumpaankin huoltoaseman liittymähaaraan [KL 1] - Keskiisaarekkeellisen suojatien rakentaminen ja pysäkkijärjestelyt kantatietä Sampolantien kohdalla (suunnitelma olemassa) [KL 2]	1,2	ELY, kunta	1: 700 2: 25 000	0,007	66 14/775 - 14/1072	297	3 100	Turvaton tienyhteyksikohta. ELY-keskus on laatinut suunnitelman saarekkeellisen suojatien rakentamiseksi.
7	Kt 66 (Toriseväjärventie) / Ahjolantie / Virtaintie liittymä	- Pyöräilijöitä-ennakkovaroitusmerkkien asettaminen kantatiele kummastakin suunnasta [KL 1, ELY] - STOP-merkin lisääminen myös Virtaintien liittymähaaraan [KL 1, kunta] - Kärkköilmion lisääminen kevyen liikenteen yhteyksikohtaan kevyen liikenteen väylille [KL 1m, kunta] - Keskusta-opasteilytlin lisääminen Virtaintien nykyiseen liittymäsaarekkeeseen [KL 1, kunta] - Etelän suunnasta tultaessa sijaitsevan Virtaintie-opasteen tekstin muuttaminen Keskusta-tekstiksi [KL 1, ELY] - Kiertoliittymän rakentaminen (tietasuunnitelma olemassa) [KL 3, ELY, kunta]	1,3	ELY, kunta	1: 1 600 3: 250 000	0,022	66 13/5050	-	2 200	Liittymän parantamistarve tullut erityisesti esille elinkeinoelämän kuljetusten kautta. Liittymässä selkeä kevyen liikenteen yhteyksikohta mutteritarkoituksella suojatietä. Tietasuunnitelma nähtävillä kiertoliittymästä 2013. Ahjolantiella jo STOP-merkki. Tavoitteena toteuttaa samaan aikaan Nallentien suojatien kanssa.

LIITE 4. VIRRAT, LIIKENNEPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

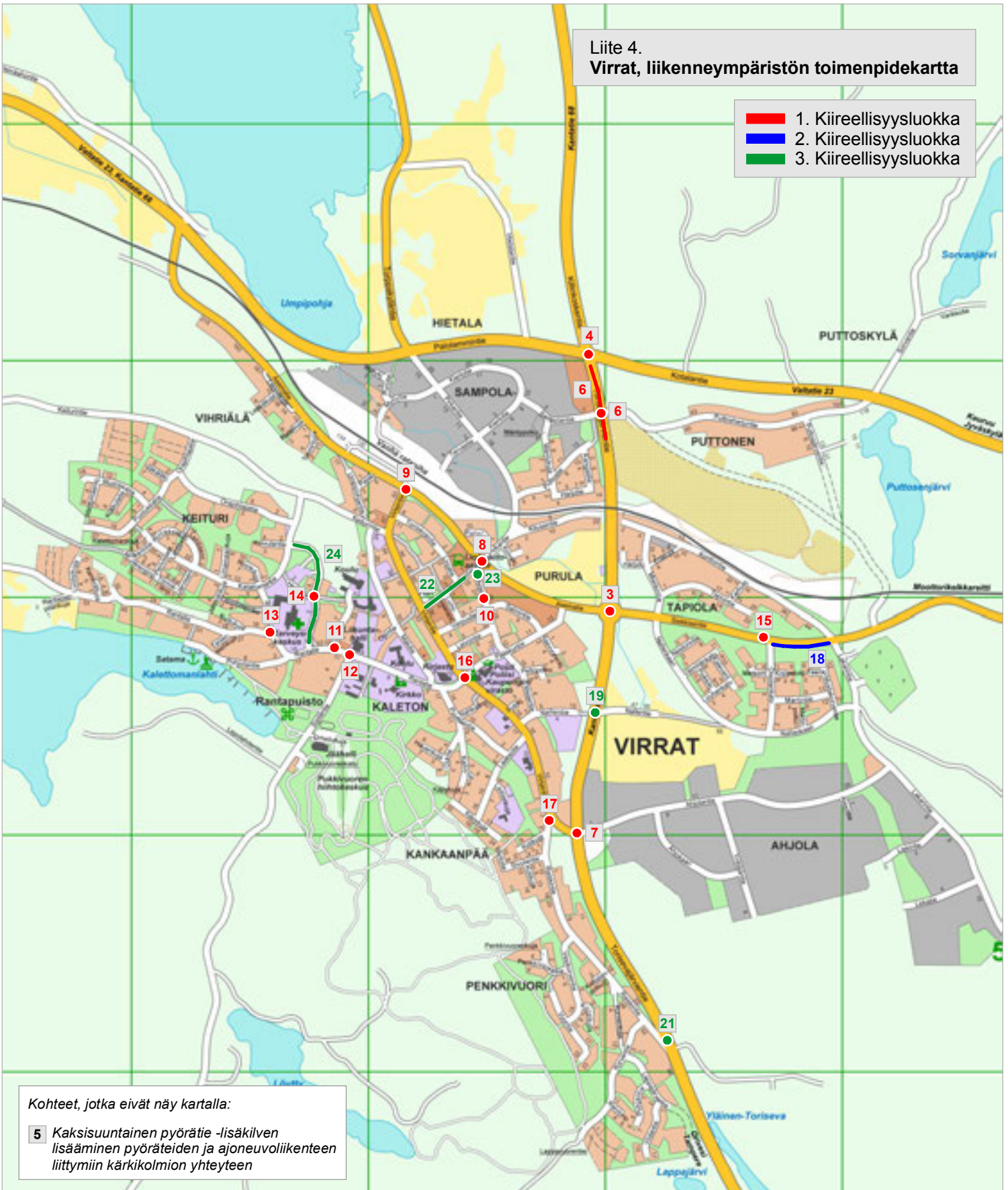
Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
VIRRAT										
8	Asematie / Pirkantie / Keskustie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen keskustielle - Heijastinvarsin lisääminen molemmalle liittymän suojatielle	1	Kunta	1 100	-	-	-	-	STOP-merkit lisätty sivusuunnille, mikä on parantanut merkittävästi liittymän turvallisuutta.
9	Asematie / Virtaintie liittymä	- Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin - Puuttuvan suojatieliikennemerkkin lisääminen	1	Kunta	700	-	-	-	-	Ensimmäinen suojatie keskustan suuntaan tultaessa. Suojatien ennakkovarotusmerkit on jo.
10	Meijertie, K-Raudan kohta	- Kaupan kohdan P-(vino)paikkojen poistaminen Meijeritieltä	1	Kunta	1 000	-	-	-	-	Kaupan pihasta perutetaan suoraan ajoradalle. Vaihtoehtoisia paikkoja on riittävästi lähistöllä.
11	Rantatie / Koulutie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen	1	Kunta	100	-	-	-	-	Paljon koululaisia. Heikohkot näkemät, mutta ei tarvetta STOP-merkille.
12	Rantatie / Sipiäntie liittymä	- Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin	1	Kunta	500	-	-	-	-	Koululaisten reitti urheilukeskuksen suuntaan.
13	Rinnetie / Rantatie liittymä	- Nykyisen suojatien siirtäminen noin 5m Rantatien liittymää kohti ja korotuksen rakentaminen suojatien kohdalle - Puuttuvien kevyen liikenteen väylämerkkien lisääminen	1	Kunta	20 000	-	-	-	-	Erittäin tärkeä koululaisreitti. Nykyisellä suojatiellä huonot näkemät (pensasaita).
14	Sairaalanatie / Sairaalanpolku liittymä	- Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin	1	Kunta	500	-	-	-	-	Koululaisten ylitysreitti (ei kuitenkaan tarvetta korotetulle suojatielle).
15	Siekkisentie, urheilukentän kohdan suojatie	- Heijastinvarsin lisääminen suojatiemerkkien tolppiin - Puuttuvan suojatieliikennemerkkin lisääminen	1	Kunta	700	-	-	-	-	Ensimmäinen suojatie idän suunnasta saavuttaessa keskustaa kohti. Suojatien ennakkovarotusmerkit on jo.
16	Virtaintie / Rantatie / Pääskyntie kiertoliittymä	- Heijastinvarsin lisääminen jokaisen suojatieliikennemerkkin tolppiin	1	Kunta	2 000	-	-	-	-	Kevyt liikenne koetaan turvattomaksi, koska kiertoliittymässä ei ole ollenkaan saarekkeita millään tulosuunnalla.
17	Virtaintie / Raiskintie liittymä	- 2-suuntainen pyörätie -lisäkilven lisääminen kärkkölmion yhteyteen [KL 1] - Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen nykyisen suojatien kohdalle [KL 3]	1,3	Kunta	1: 100 3: 17 000	-	-	-	-	Vino liittymähaara, jossa pitkä suojatie, joka mahdollistaa kovat nopeudet liittymässä suojatien kohdalla.
18	Siekkisentie välillä Otsolankatu - Lakarintie (hautausmaa)	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Siekkisentien eteläpuolelle	2	Kunta	70 000	-	-	250	-	Kevyen liikenteen väylä päättyy Otsolantien liittymään. Kevyttä liikennettä Lakarintien varrella olevalle hautausmaalle.
19	Kt 66 (Toriseväjärventie) / Nallentien liittymän alkuku	- Keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen (suunnitelma olemassa)	3	ELY	17 000	0,002	66 13/5565	-	2 200	Suunnitelma olemassa. Tavoitteena toteuttaa samaan aikaan Virtaintien kiertoliittymän kanssa.
20	Kt 65 (Vaskivedentie) välillä Havangantie - Vaskipalvelu	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	ELY, kunta	260 000	0,001	65 16/14 - 16/655	641	1 500	Kunnanhallituksen esittämä toive.
21	Kt 66 (Toriseväjärventie) / Raiskintien liittymä	- Liittymähaaran poistaminen	3	ELY, kunta	2 000	0,002	66 13/4045	-	2 200	Avoin liittymä, johon etelän suunnasta ajettavissa kovalla vauhdilla. Liittymän sulkeminen tulee ajankohtaiseksi Virtaintien kiertoliittymän toteutuksen yhteydessä.

LIITE 4. VIRRAT, LIIKENNEYMPÄRISTÖN TOIMENPIDEOHJELMA

Kartta-nro	Kohde	Toimenpide	Kiir-luokka	Tien-pitäjä / vastuu	Kust. (€)	Heva-väh.	Tie-osoite	Pituus	Liikenne-määrä (KVL)	Nykytilan huomiot
VIRRAT										
22	Keskustie	- Nykyisten pitkien suojaiteiden lyhentäminen (erottelemalla olemassa olevat P-paikat ajoradasta ja suojaiteistä)	3	Kunta	20 000	-	-	-	-	Keskustielleä leveä katualue, jossa muutamia hyvin pitkiä suojaiteita.
23	Meijeritie, Teboilin liittymä	- Teboilin Keskustien puoleisin liittymähaaran kaventaminen	3	Kunta	3 000	-	-	-	-	Nykyinen liittymähaara turhan leveä ja pihasta ulosajo on suoraan Keskustien liittymään. Optimaalisin ratkaisu olisi Teboilin Keskustien puoleisen liittymän poistaminen.
24	Sairaalan tie	- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	Kunta	140 000	-	-	500	-	Kouluaisreitti. Vuonna 2013 käynnissä olevassa kaavatyössä jkp-tie merkitty Sairaalan tien itäpuolelle.

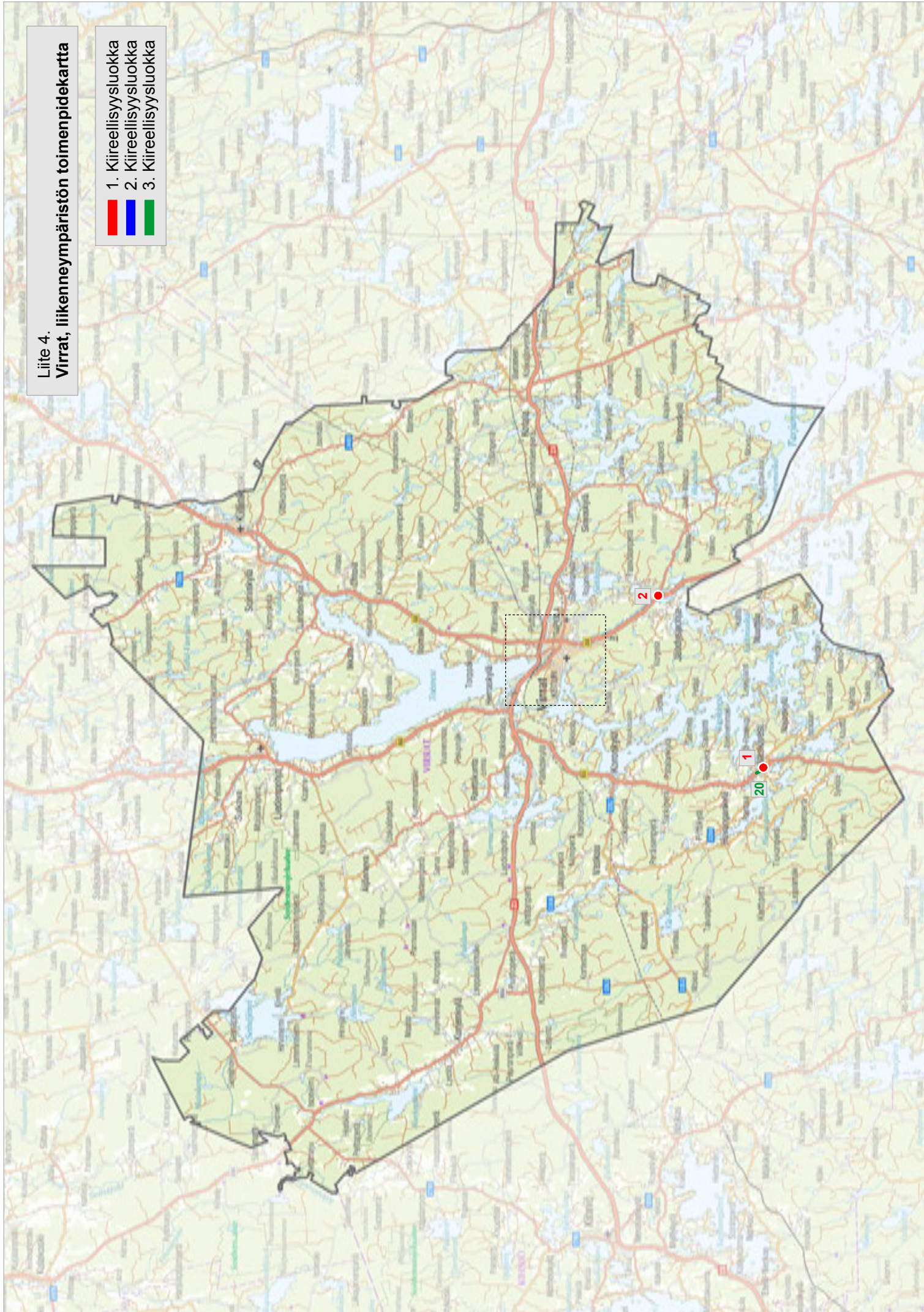
Liite 4.
Virrat, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



Liite 4.
Virrat, liikenneympäristön toimenpidekartta

- 1. Kiireellisyysluokka
- 2. Kiireellisyysluokka
- 3. Kiireellisyysluokka



Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 113/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Harri Vitikka, Suvi Vainio, Pirkanmaan ELY-keskus Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Julkaisuaika Joulukuu 2013		
		Kustantaja Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2013				
Tiivistelmä Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma on laadittu yhteistyössä kuntien, ELY-keskuksen, Liikenneturvan, poliisin ja sidosryhmien kanssa. Suunnitelman alussa on esitetty johdatus liikenneturvallisuustyön sisältöön, seudun onnettomuus-kustannuksiin, toimenpiteiden hyötyihin sekä avainasapuoliin ongelmien ratkaisemiseksi (luku 2). Seudun liikenneturvallisuustilannetta kuvataan tapahtuneiden onnettomuuksien analyysin kautta sekä tekemällä johtopäätöksiä suunnitelman aikana laaditun laajan asukas- ja koululaiskyselyn tuloksista (luku 3). Vuosina 2007–2011 Ylä-Pirkanmaan alueella kuoli keskimäärän vuosittain 4,8 ja loukkaantui 64 henkilöä. Nykytilan analyysin pohjalta sekä valtakunnalliset ja alueelliset linjaukset huomioiden seudun liikenneturvallisuustyölle asetettiin visio, onnettomuuksien vähenemätavoite, pitkän aikavälin linjaukset sekä lähivuosien painopistealueet (luku 4). Tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemat puolittuvat (korkeintaan kaksi) ja loukkaantuneet vähenevät neljänneksellä (korkeintaan 48). Seudulla tapahtuvista liikenneonnettomuuksista aiheutuu nykyisin vuosittain 25 miljoonan euron kustannukset, joista kuntien osuus on noin 4–5 miljoonaa euroa. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on yhdessä kuntien, ELY-keskuksen ja sidosryhmien kanssa kohdistettu valittuihin painopiste-alueisiin (luku 5). Toimenpide-ehdotuksia on esitetty mm. liikennekasvatusta, liikenneympäristön parantamista, liikenteen valvontaa ja eri toimijoiden välistä yhteistyötä koskien. Liikennekasvatukseen liittyvissä toimenpiteissä pääpaino on osaamisen kehittämisessä, tietoisuuden lisäämisessä, liikennekasvatuksen rutiinin kehittämisessä sekä liikenneturvallisuustyön elvyttämisessä kunnan eri toimialoilla. Liikenneympäristön liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden pääpaino on pienehköissä ja kustannustehokkaissa toimenpiteissä. Suunnitelman toteutumista ja vaikutuksia tullaan seuraamaan laaditun seurantamittariston avulla (luku 6). Suunnitelman valmistumisen jälkeen merkittävimpiä toimia on aktivoida kuntien liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman toimenpideoiossa on esitetty suuri määrä käyttökelpoisia menetelmiä toiminnan aktivoimiseksi. Suunnitelman aikana tuotiin voimakkaasti esille, että parhaiten kuntien liikenneturvallisuustyöhön toisi puhtia ulkopuolinen ns. liikenneturvallisuustoimija.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Jalankulku, pyöräily, kevyen liikenteen väylät, kävelytiet, pyörätiet, suojatiet, liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, liikennehallinto, maankäytön suunnittelu				
ISBN (painettu) 978-952-257-909-6	ISBN (PDF) 978-952-257-910-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-910-2	Kieli suomi	Sivumäärä 130
Julkaisun myynti/jakaja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri Puhelinvaihe: 0295 036 000				
Kustannuspaikka ja aika Tampere, 2013			Painotalo Kopijyvä Oy	

Publikationens serie och nummer Rapporter 113/2012				
Ansvarsområdes Trafik och infrastruktur				
Författare Harri Vitikka, Suvi Vainio, Pirkanmaan ELY-keskus Mikko Lautala, Linea Konsultit Oy Juha Heltimo, Strafica Oy		Publiceringsdatum December 2013		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland		
		Projektets finansiär uppdragsgivare		
Publikationens titel Plan för hållbar och säker trafik i Övre Birkaland 2013 (Ylä-Pirkanmaan kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma 2013)				
Sammandrag <p>Planen för hållbar och säker trafik i Övre Birkaland har utarbetats i samarbete med kommunerna, Närings-, trafik- och miljöcentralen, Trafikskyddet, polisen samt olika intressentgrupper. Planen inleds med en presentation av innehållet i trafiksäkerhetsarbetet, regionens olyckskostnader, nyttan av åtgärder samt nyckelparter för att lösa problem (kapitel 2). Trafiksäkerhetssituationen i regionen beskrivs med hjälp av en analys av olyckor samt genom slutsatser av resultaten från en omfattande enkät med invånare och skolelever som genomfördes medan planen utarbetades (kapitel 3).</p> <p>Åren 2007–2011 omkom i Övre Birkaland i genomsnitt 4,8 och skadades 64 personer årligen. Utifrån analyser av nuläget samt med beaktande av nationella och regionala riktlinjer skapades en vision för trafiksäkerhetsarbetet i regionen, en målsättning för minskade olyckor, långsiktiga riktlinjer samt fokusområden för de närmaste åren (kapitel 4). Målet är att dödsfallen i trafiken ska minska med hälften (högst två) och att antalet skadade ska minska med en fjärdedel (högst 48) fram till år 2020. De trafikolyckor som inträffar i regionen medför idag kostnader på 25 miljoner euro på årsnivå, av vilket kommunernas andel är cirka 4–5 miljoner.</p> <p>De åtgärder som presenteras i planen har tillsammans med kommunerna, Närings-, trafik- och miljöcentralen och intressentgrupperna inriktats på särskilda fokusområden (kapitel 5). Åtgärdsförslag har lagts fram bland annat gällande trafikfostran, en förbättring av trafikmiljön, trafikövervakning och samarbete mellan olika aktörer. I åtgärderna gällande trafikfostran ligger huvudfokus på kunskapsutveckling, ökad medvetenhet, utveckling av rutiner inom trafikfostran samt en stimulans av trafiksäkerhetsarbetet inom olika verksamhetsområden i kommunen. Bland de åtgärder som förbättrar säkerheten i trafikmiljön ligger huvudfokus på mindre och kostnadseffektiva åtgärder. Genomförandet av planen och dess konsekvenser kommer att följas upp med hjälp av uppföljningsindikatorer (kapitel 6).</p> <p>Efter planens färdigställande är en aktivering av kommunernas trafikskyddsarbete en av de viktigaste åtgärderna. I planens åtgärdsavsnitt presenteras en mängd olika användbara metoder för att aktivera verksamheten. Medan planen utarbetades lyftes betydelsen av en extern s.k. trafiksäkerhetsaktör fram för att bäst skapa kraft i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Gång, cykling, lätttrafikleder, gångvägar, cykelvägar, skyddsvägar, trafiksäkerhet, trafikfostran, trafikadministration, markanvändningsplanering				
ISBN (tryckt) 978-952-257-909-6	ISBN (PDF) 978-952-257-910-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (tryckt) 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-910-2	Språk Finska	Sidantal 130
Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland, Trafik och infrastruktur Telefonväxel: 0295 036 000				
Förläggningsort och datum Tammerfors, 2013			Tryckeri Kopijyvä Oy	

RAPORTEJA 113 | 2013

YLÄ-PIRKANMAAN KESTÄVÄN JA TURVALLISEN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA 2013
JUUPAJOKI, MÄNTTÄ-VILPPULA, ORIVESI, RUOVESI, VIRRAT

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-909-6 (painettu)

ISBN 978-952-257-910-2 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-910-2

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