



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Ylä-Savon liikenneturvallisuuksuunnitelma

Pielavesi

Ylä-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma

Pielavesi

18/2011

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISBN 978-952-257-429-9 (painettu)
ISBN 978-952-257-430-5 (PDF)

ISSN-L 1798-8055
ISSN 1798-8055 (painettu)
ISSN 1798-8063 (verkkajulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkajulkaisuna:
<http://www.ely-keskus.fi/pohjois-savo/julkaisut>

Taitto: Laura Pöllänen, Sito-Kuopio Oy
Valokuvat: Sito-Kuopio Oy, kansikuva: Kalevi Lipponen
Kartat: Laura Pöllänen © Karttakeskus, L4356
Paino: Kopijyvä Oy, Kuopio 2011

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 18/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sito-Kuopio Oy		Julkaisuaika joulukuu 2011		
		Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Ylä-Savon liikenneturvallisuuksuunnitelma Pielavesi				
Tiivistelmä Ylä-Savon liikenneturvallisuuksuunnitelma laadittiin seudun kuntien sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelmassa määriteltiin yhteiset seudulliset liikenneturvallisuuksuden ja esteettömyyden parantamista koskevat periaatteet. Näiden periaatteiden sekä kuntakohtaisten erityispiirteiden ohjaamina laadittiin tarkemmat kuntakohtaiset liikenneympäristön parantamissuunnitelmat. Suunnitelmassa määriteltiin myös kevyen liikenteen laatuikäytävät, jotka ohjaavat erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta ja olosuhteita parantavien toimenpiteiden priorisointia kunnissa. Omana kokonaisuutenaan laadittiin liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat kuntien eri hallintokunnille.				
Liikenneturvallisuuksuongelmia kartoitettiin alkusyksyn 2010 aikana tehdyillä asukas- ja koululaiskyselyillä, haastatteluilla, vuosina 2005-2009 tapahtuneiden onnettomuuksien analyysillä sekä maastokäynneillä. Lisäksi käytiin läpi saadut liikenneturvallisuuksualoitteet. Liikenneturvallisuuksuongelmien analysoinnin sekä valtakunnallisten ja Itä-Suomen liikenneturvallisuuksustavoitteiden pohjalta Ylä-Savon seudulle määriteltiin yhteiset määrälliset ja toiminnalliset liikenneturvallisuuksustavoitteet. Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.				
Pielaveden kuntaan tehtiin toimenpide-esitykset liikenneympäristön parantamiseksi yhteensä 28 kohteeseen. Toimenpiteet painottuvat kirkonkylän taajama-alueelle. Toimenpiteet jaettiin pieniin pikatoimenpiteisiin sekä varsinaisiin liikenneturvallisuuksutoimenpiteisiin. Lisäksi eroteltiin suuremmat ns. erillishankkeet. Toimenpiteiden toteuttaminen vaihdistettiin pikatoimenpiteiden ohella kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan; vuosina 2011-2014 ja 2015-2018 sekä vuoden 2019 jälkeen toteutettavat toimenpiteet. Toimenpiteistä on esitetty raportissa lyhyet yleiskuvaukset sekä raportin liitteenä tarkemmat, helposti päivitettävissä olevat toimenpidekartat ja -taulukot. Toteuttamisohjelmaan sisältyvien toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 2,3 milj. € (sisältäen erillishankkeet).				
Hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat sisältävät liikenneturvallisuuksukoulutuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä kohdistetaan kaikille ikäryhmille sisällyttäen liikenneturvallisuuksuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä. Pielaveden kunnan yhteiseksi liikenneturvallisuuksuustyön teemaksi valittiin "Vanhempien asenne - esimerkkinä toimiminen".				
Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttamista seurataan kunnan liikenneturvallisuuksuutyöryhmässä, jonka kokoonpano tarkistettiin työn aikana. Ryhmään kuuluvat kunnan eri hallintokuntien edustajien lisäksi Liikenneturvan, poliisin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajat.				
Asiasanat Liikenneturvallisuuksu, suunnitelmat, Pohjois-Savo				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
978-952-257-429-9	978-952-257-430-5	1798-8055	1798-8055	1798-8063
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)
74		suomi		
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/pohjois-savo/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika Kopijyvä Oy, Kuopio 2011				

Sisällysluettelo

1	Suunnittelun lähtökohdat	6
1.1	Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään	6
1.2	Väestö, työpaikat ja palvelut	8
1.3	Maankäyttö ja kaavoitus	9
1.3.1	Nykyinen maankäyttö	9
1.3.2	Kaavoitus	9
1.4	Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne	9
1.4.1	Tie- ja katuverkon erityispiirteet	9
1.4.2	Liikennemäärät	9
1.4.3	Tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät	11
1.4.4	Nopeusrajoitukset	12
1.4.5	Hidasteet	12
1.5	Aikaisemmat suunnitelmat	12
2	Liikenneturvallisuuden nykytila	14
2.1	Liikenneonnettomuudet	14
2.2	Liikenneturvallisuuskyselyt	20
3	Liikenneturvallisuustavoitteet	27
3.1	Tavoiteasettelun taustaa	27
3.1.1	Valtakunnalliset tavoitteet	27
3.1.2	Entisen Itä-Suomen läänin tavoitteet	28
3.2	Ylä-Savon seudun liikenneturvallisuustavoitteet	29
3.2.1	Määrälliset tavoitteet	29
3.2.2	Toiminnalliset tavoitteet	29
4	Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	30
4.1	Suunnittelun lähtökohdat	30
4.2	Seudulle yhteiset periaatteet	30
4.3	Toimenpiteet	34
4.3.1	Keskusta-alue	34
4.3.2	Haja-asutusalue	38
4.4	Toimenpideohjelma	41
4.5	Toimenpiteiden vaikutukset	41
5	Kevyen liikenteen laatukäytävät	43
6	Esteettömyys	46
6.1	Esteettömyyden nykytila	46
6.2	Kehittämistoimenpiteet	46

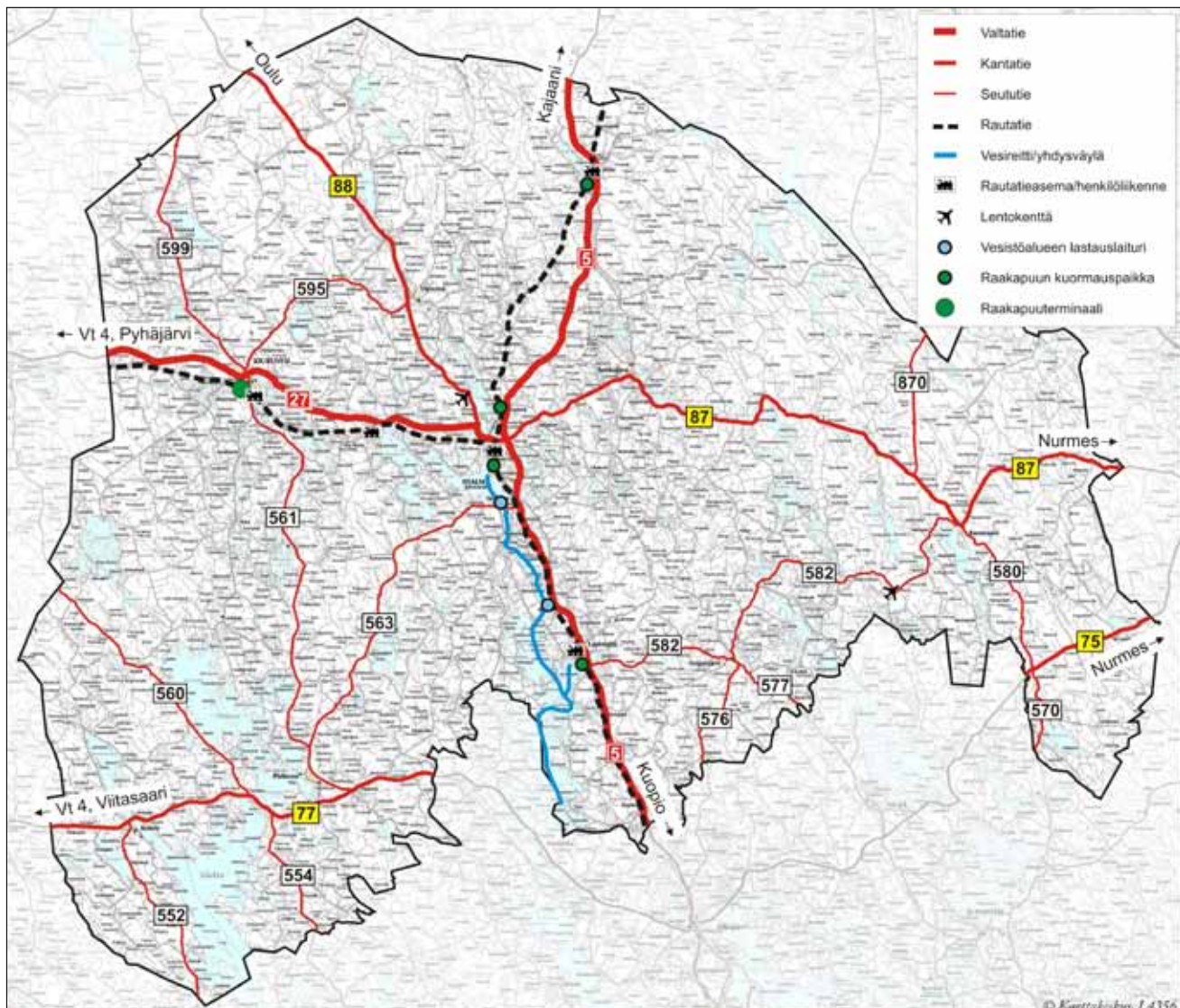
7	Liikenneturvallisuustyön kehittäminen	48
7.1	Liikenneturvallisuustyö kunnassa	48
7.2	Liikenneturvallisuustyön nykytila	48
7.3	Liikenneturvallisuustyö on yhteistyötä	49
7.4	Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli	50
7.5	Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat	51
7.5.1	Kunnan yhteinen teema	51
7.5.2	Ympäristöosasto	51
7.5.3	Sivistysosasto	52
7.5.4	Perusturvaosasto	52
7.6	Yhteistyökumppanit	53
8	Jatkotoimenpiteet	55
8.1	Suunnitelman käsittely	55
8.2	Suunnitelmasta tiedottaminen	55
8.3	Jatkosuunnittelu	55
8.4	Seuranta	55
	Liitteet	59

1 Suunnittelun lähtökohdat

1.1 Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

Pielavesi sijaitsee Ylä-Savon seudun luoteisosassa. Kunnan läpi itä-länsi-suunnassa kulkee kantatie 77 (Kyyjärvi-Siilinjärvi), joka on seudullisesti tärkeä pääväylä. Muutoin tieverkko koostuu kunnan alueella seutu- ja yhdysteistä. Lähimmät sekä henkilö- että tavarakuljetuksia palvelevat rautatieasemat sijaitsevat Kiuruvedellä (Iisalmi-Ylivieska-rata) ja Lapinlahdella (Savon rata; Kuopio-Lapinlahti-Iisalmi). Lähin lentoasema sijaitsee Kuopiossa. (Kuva 1 ja Kuva 2)

Ihmisten liikkuminen kunnan alueella perustuu henkilöautoon, jolla tehdään suurin osa matkoista. Kevyttä liikennettä käytetään pääosin lyhyisiin 0-5 km pituisiin matkoihin. Joukkoliikenteen osuus on kokonaisuutena niin Ylä-Savossa kuin Pielavedellä vähäinen, kulkutapaosuus on arviolta muutaman prosentin luokkaa. Auton käyttömahdollisuudet ja asuinpaikan vaikutus liikkumistapoihin korostuu erityisesti haja-asutusalueilla. Tie- ja katuverkon merkitys on erittäin suuri paitsi ihmisten liikkumiselle myös kuljetuksille.



Kuva 1. Ylä-Savon seutu.



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti ja kunnan liikenteellinen asema.

1.2 Väestö, työpaikat ja palvelut

Väestö

Pielaveden kunnassa asui vuoden 2010 lopussa noin 5 090 henkilöä. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on lähes 30 %. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan kunnan asukasmäärä tulee vähenemään vuoteen 2030 mennessä noin 840 henkilöllä.

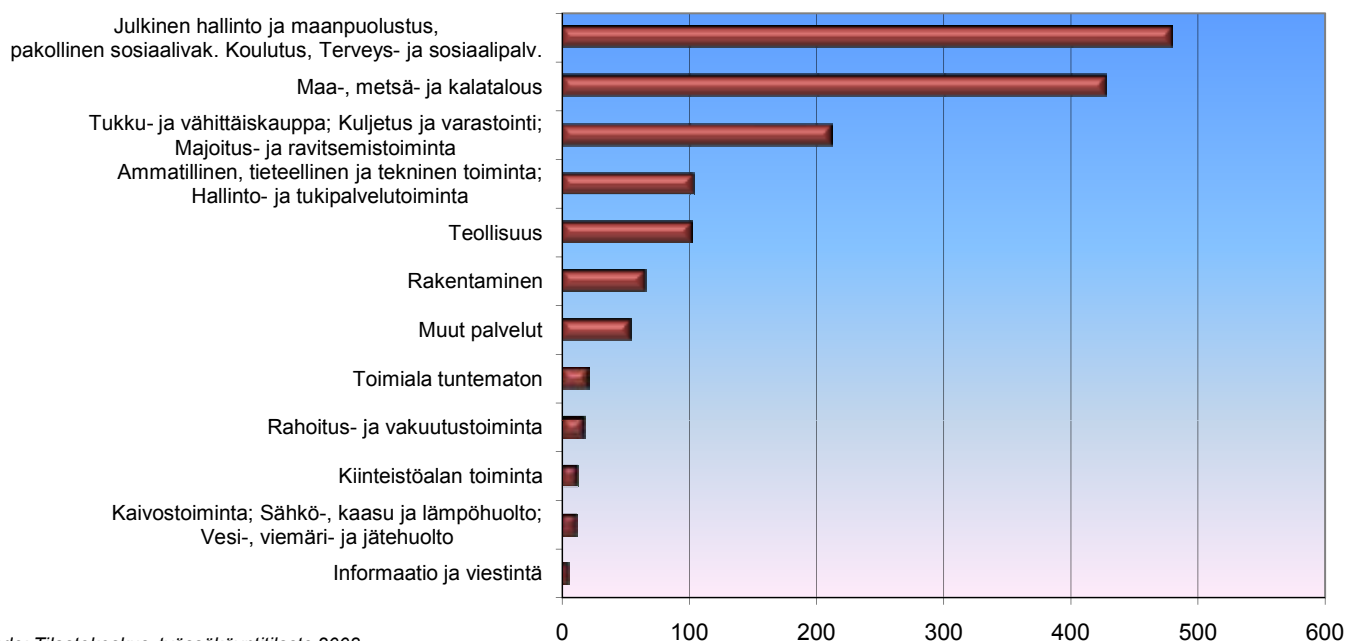
Työpaikat ja pendelöintiliikenne

Pielaveden kunnan alueella on työpaikkoja noin 1 510 kpl. Työllisestä työvoimasta toimii palveluissa 59 %, alkutuotannossa 29 %, jalostuksessa 5 % sekä muilla toimialoilla 7 %. Suurin työnantaja on Pielaveden kunta. Muita merkittäviä työnantajia ovat mm. Metsäkuljetus Hyväriset Oy, Pelvi Oy, Karekuntoutus Oy, sekä Pasielktro Oy.

Noin 76 % Pielavedellä asuvasta työvoimasta kävi vuonna 2008 töissä omassa asuinkunnassaan. Pielaveden kunnan pendelöintiliikenne suuntautuu lähikuntiin; Keiteleellä kävi töissä 80 Pielavedellä asuvaa. Lisäksi Kuopiossa kävi töissä 75 Pielavedellä asuvaa. Muista kunnista Pielavedellä kävivät eniten töissä Keiteleellä (47 henkilöä) ja lisalmessa asuvat (40 henkilöä). Pendelöintiliikenne näkyy selkeimmin tieliikenteessä erityisesti kantatiellä 77.

Palvelujen saavutettavuus

Kuntakeskus on Pielaveden kunnan voimakkain palvelukeskittymä, mutta asiointiliikennettä suuntautuu myös lisalmeen. Kuntakeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa hyvin myös kävellen ja pyörällä, pidemmät ja entistä enemmän myös lyhyet matkat tehdään kuitenkin suurelta osin henkilöautoilla. Liikkumista synnyttävät paljon myös vapaaajan matkat, jotka suuntautuvat suurelta osin oman kunnan alueelle. Myös nämä matkat tehdään useimmiten henkilöautoilla, lähiliikkumisympäristöissä tehtäviä kävely- ja pyöräilymatkoja lukuun ottamatta. Pielaveden kunnassa on neljä perusopetusta antavaa koulua, joista kolme on alakouluja ja yksi yläkoulu. Näiden lisäksi kunnassa on perusopetusta antava erityiskoulu. Lukuvuonna 2010-2011 alakouluissa oppilaita oli noin 350 ja yläkoulussa noin 190. Kunnassa on myös lukio, jossa opiskelijoita oli lukuvuonna 2010-2011 noin 110 henkilöä. Oppilasmäärien ennustetaan muuttuvan siten, että lukuvuonna 2015-2016 olisi alakouluissa noin 330, yläkoulussa noin 130 sekä lukiossa noin 80 oppilasta.



Lähde: Tilastokeskus, työssäkäyntitilasto 2008

Kuva 3. Pielaveden elinkeinorakenne vuonna 2008.

1.3 Maankäyttö ja kaavoitus

1.3.1 Nykyinen maankäyttö

Pielaveden asutuksesta suurin osa on sijoittunut kirkonkylään. Lisäksi kunnan alueella olevia asutuskeskittymiä ovat mm. Säviän alue, Pohjois-Pielaveden kylät sekä Pajuskylä.

Kunnalle on tyypillistä myös hajakenttämaalaus. Suuntaus on johtamassa liikenneturvallisuuden kannalta haasteelliseen yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Kahden auton talouksien osuuden kasvu on ollut luonteenomaista myös Pielavedellä.

1.3.2 Kaavoitus

Maakuntakaavat

Ylä-Savon maakuntakaavaan kuuluvat Iisalmen, Keiteleen, Kiuruveden, Lapinlahden (myös entisen Varpaisjärven kunnan), Pielaveden, Sonkajärven ja Vieremän kunnat. Kaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 9.4.2003. Pohjois-Savon liitolla on käynnissä Pohjois-Savon maakuntakaavan laadinta ja se on hyväksytty maakuntavaltuustossa 8.11.2010. Kaava on vahvistettavana ympäristöministeriössä ja voimaan tullessaan se kumoaa Ylä-Savon seudun maakuntakaavan.

Yleiskaavat

Pielaveden kunnan alueella on voimassa Hirviniemen, Säviän, Kirkonkylän ja Sammalisenniemen osayleiskaavat sekä Pielavesijärven rantaosayleiskaava.

Asemakaavat ja ranta-asemakaavat

Pielaveden kunnassa asemakaava-alueita on vain kirkonkylän taajama-alueella.

Edellä mainittujen kaavojen vaikutukset liikennesuunnitteluun on tarkistettu ja otettu huomioon esitettävissä parantamistoimenpiteissä. Uusien kaavojen laatimisvaiheessa tulee maankäytön suunnittelu sovittaa yhteen liikennesuunnittelun kanssa, hallita hajakenttämaalaus aikaisempaa täsmällisemmin, varmistaa kaavojen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä pyrkiä laajemminkin turvallisiin ja viihtyisiin lä-

hiliikkumisympäristöihin, jotka mahdollistavat esim. lasten ja ikääntyneiden omatoimisen liikkumisen ja minimoivat liikkumistarpeita. Kaavojen liikenneturvallisuusvaikutusten tarkistuslistoja on esitetty mm. ympäristöministeriön julkaisuissa.

1.4 Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne

1.4.1 Tie- ja katuverkon erityispiirteet

Pielaveden kunnassa on maanteitä yhteensä 378 km. Tästä kantateiden osuus on noin 33 km, seututeiden noin 101 km ja yhdysteiden noin 244 km. Katuja Pielaveden kunnassa on yhteensä 22 km ja yksityisteitä yhteensä 420 km.

Alueen tieverkon rungon muodostaa Pielaveden kunnan läpi kulkeva kantatie 77 (Kyyjärvi - Siilinjärvi), joka on seudullisesti tärkeä pääväylä ja tärkein tieyhteys alueelta niin itään kuin länteen. Merkittäviä pääväyliä ovat myös seututiet 563 (Iisalmentie) ja 561 (Kiuruvedentie) sekä 554 (Karttulantie).

Tieverkon hiussuoniston muodostaa haja-asutusalueella asumiselle ja liikkumiselle sekä mm. maa- ja metsätalouden kuljetuksille tärkeä laaja alempi tieverkko sekä yksityistie- ja metsäautotieverkosto. Tämän tieverkon liikennemäärät ovat suhteellisen vähäisiä, mutta sen päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys on edellytys usean elinkeinoelämän alan toiminnalle (em. maa- ja metsätalouden ohella mm. kasvavat bioraaka-aineen kuljetukset, puunhankinta, matkailu ja lisääntyvä vapaa-ajan asutus ym.).

Pielaveden keskustan pääväylä on Puistotie. Vuosituhannen alkupuolella tie parannettiin ja rakennettiin mm. Puustellintien liittymään kiertoliittymä sekä useita liittymäalueita ja suojateitä korotettiin. Parantamishankkeen jälkeen maantie siirtyi osaksi kunnan katuverkkoa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

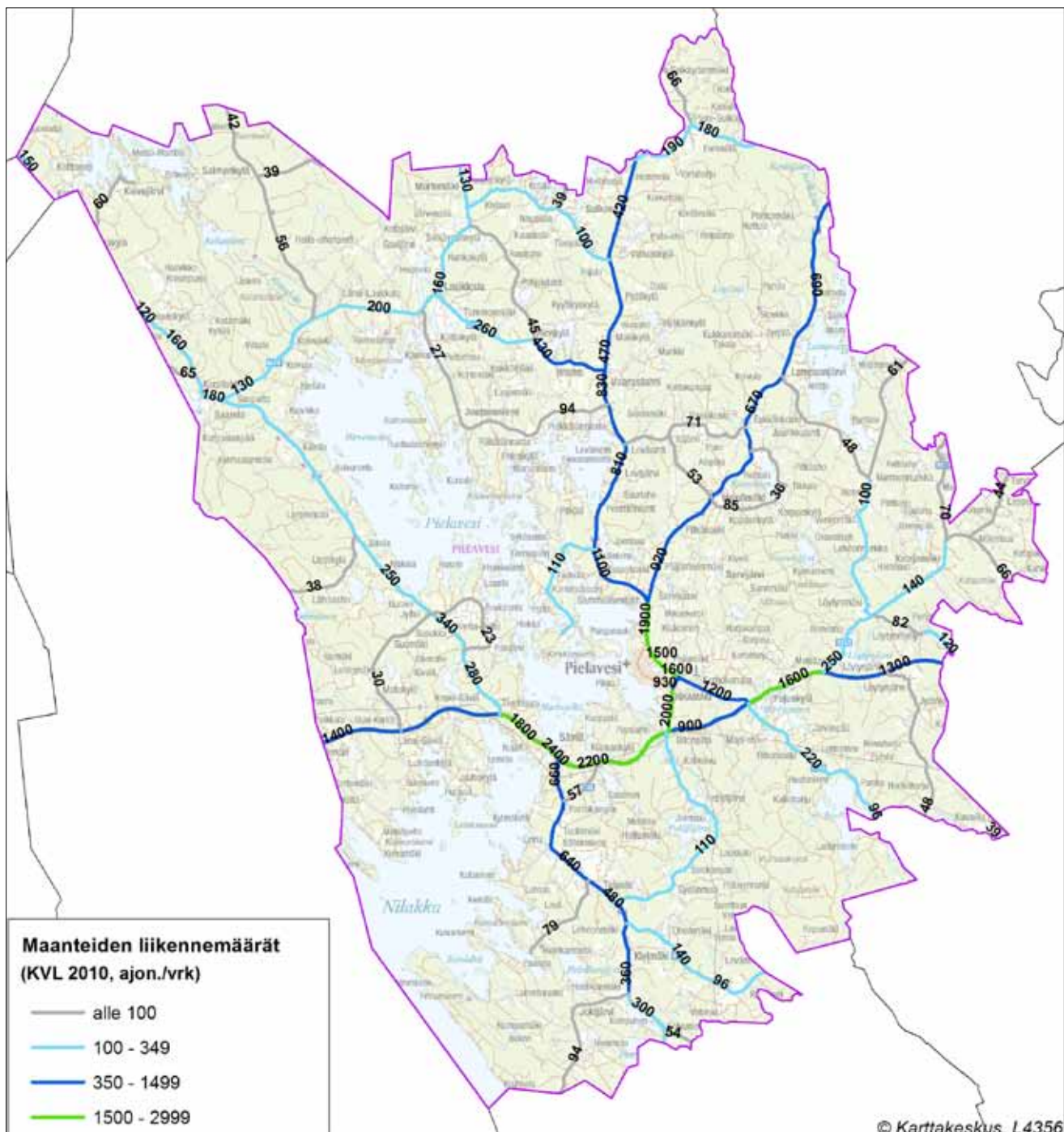
1.4.2 Liikennemäärät

Kantatien 77 liikennemäärä on Pielaveden alueella suurimmillaan Säviän kohdalla 2 400 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus noin 9 %). Pielaveden kuntakeskuksen itäpuolella liikennemäärä vaihtelee muu-

toin välillä 1 300-1 600 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 10-11 %). Kuntakeskuksen ja Säviän kohdan länsipuolella liikennemäärä on 1 400-1 800 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 11-12 %). (Kuva 4)

Muita vilkasliikenteisimpiä teitä ovat lisalmentie (mt 563), jonka liikennemäärä on 670-920 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 6 %) sekä Pielavedentie/Kiuruvedentie (mt 561), jonka liikennemäärä tien alkusalla on 1 200 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus

6 %) ja lisalmentien liittymän pohjoispuolella 420-1 100 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 4-6 %). Liikennemääriltään merkittävä on myös Urho Kekkonen tie, jonka liikennemäärä on 2 000 ajon./vrk. Kunnan eteläosan liikennemääriltään merkittävin tie on Karttulantie (mt 554), jonka liikennemäärä on 300-660 ajon./vrk. Maantieverkostolla liikennemääriltään pienten (20-200 ajon./vrk) teiden osuus on huomattava. (Kuva 4)



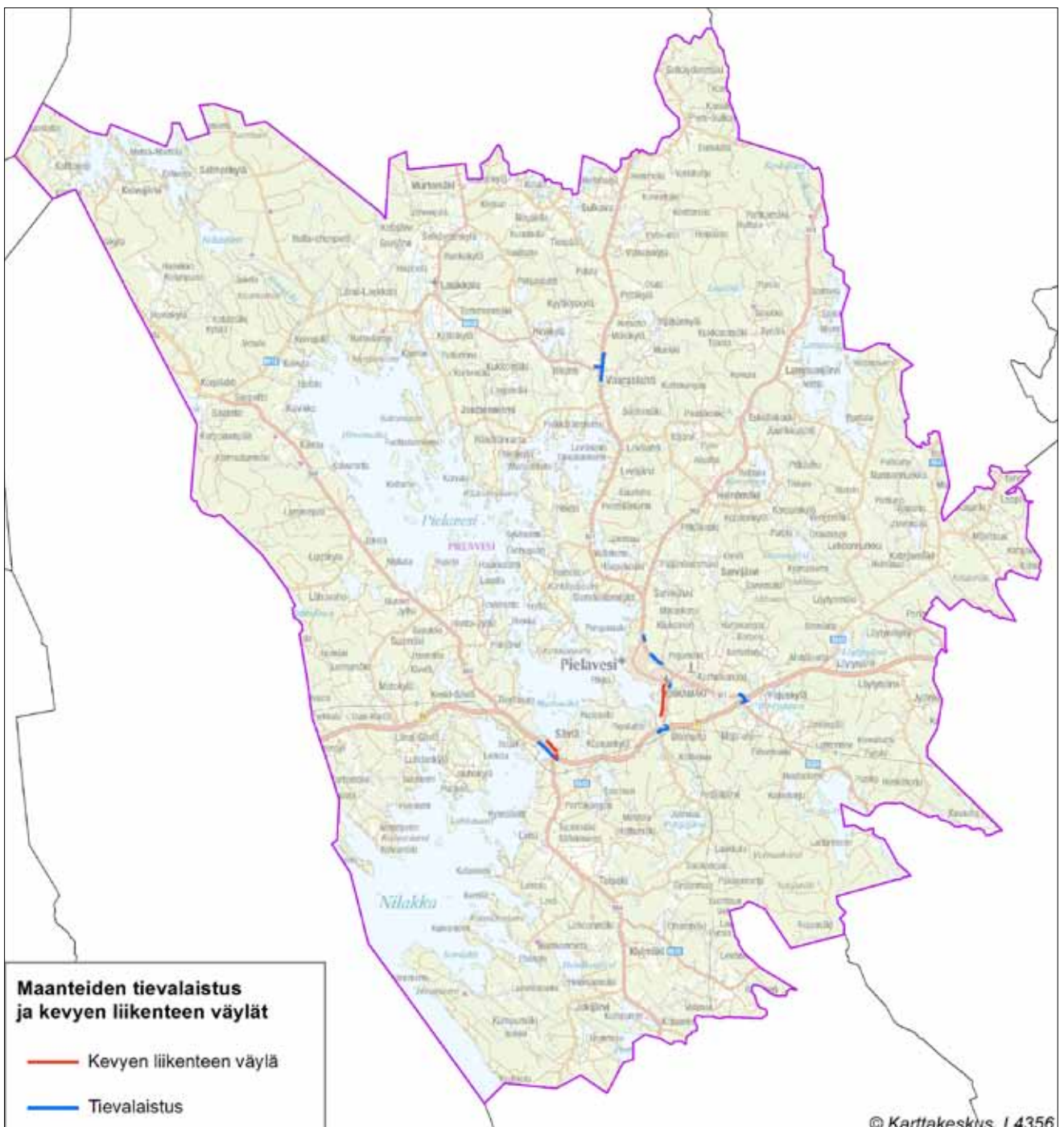
Kuva 4. Alueen maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.

1.4.3 Tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät

Maanteiden varsilla olevaa valaistusta on kunnan alueella yhteensä noin 6,4 km keskittyen pääasias-
sa kantatien 77 liittymäalueille sekä Säviän kohdal-
le. Maantiellä 561 tievalaistusta on kuntakeskuksen
liittymien kohdalla sekä kunnan pohjoisosassa Vaa-
raslahden kylän kohdalla. (Kuva 5)

Maantieverkon ohella valaistusta on rakennettu kun-
nan katuverkolle noin 22 km. Valaistus rakennetaan
lähtökohtaisesti katuverkon rakentamisen yhteydes-
sä. Katuverkon valaistusta ei sammuteta yöaikaan,
mutta valaistus on poissa päältä kesäaikana 1.5.-
15.8.

Kunnan alueella on maanteiden varsilla olevia ke-
vyen liikenteen väyliä yhteensä noin 2,4 kilometrin
matkalla. Kantatien 77 varrella on kevyen liikenteen



Kuva 5. Pielaveden maanteiden tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät.

väylä Säviän kohdalla. Kevyen liikenteen väylä on myös Urho Kekkosen tiellä (mt 5572) Puistotien liittymästä etelän suuntaan noin 1,6 kilometrin matkalla (Kuva 5).

Katuverkolla on kevyen liikenteen väyliä noin 7,8 km. Väylät on rakennettu suurelta osin pää- ja kokoojakatujen varteen. Merkittävä väylä kuntakeskuksessa on ns. rantaväylä, joka kiertää kuntakeskusta ranta-raisemassa. (Kuva 6)



Kuva 6. Kuntakeskustan kevyen liikenteen väylät (Digiroad 1/2009).

1.4.4 Nopeusrajoitukset

Kantatien 77 kesänopeusrajoitus on kunnan alueella 100 km/h lukuun ottamatta maanteiden 561 ja 5572 liittymäalueita sekä Säviän kohtaa, joissa nopeusrajoitus on 80 km/h. Kiuruvedentien (mt 561) nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Vaaraslahden asutuskeskittymän kohdalla nopeusrajoitus on 60 km/h. (Kuva 7)

Muutoin seutu- ja yhdystieverkoston nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h lukuun ottamatta haja-asutusalueen asutuskeskittymiä, joiden kohdalla nopeusrajoitus on 60 km/h tai 50 km/h.

Keskustaajamassa ja asuinalueilla on toteutettu kattavasti aluenopeusrajoitus 40 km/h. Rajoitukseen on suurella osalla alueista yhdistetty myös tasa-arvoiset tonttikatujen väliset liittymät. Myös nopeusrajoitus 30 km/h on otettu käyttöön mm. Laurinpuuronttiellä koulun kohdalle sekä joillakin tonttikaduilla.

1.4.5 Hidasteet

Pielaveden kunnassa on käytetty korkeiden ajonopeuksien hidastamiseksi ja kevyen liikenteen ylitysten turvaamiseksi erityyppisiä hidasteita. Pääosin hidasteita on rakennettu vilkkaimmille kevyen liikenteen ylityskohdille. Hidastetyyppeinä on käytetty korotettuja liittymäalueita ja korotettuja suojateitä, hidastetöyssyjä sekä mm. keskisaarekkeellisia suojateitä. Puistotien hidasteet ovat pääosin hidastetöyssyjä.

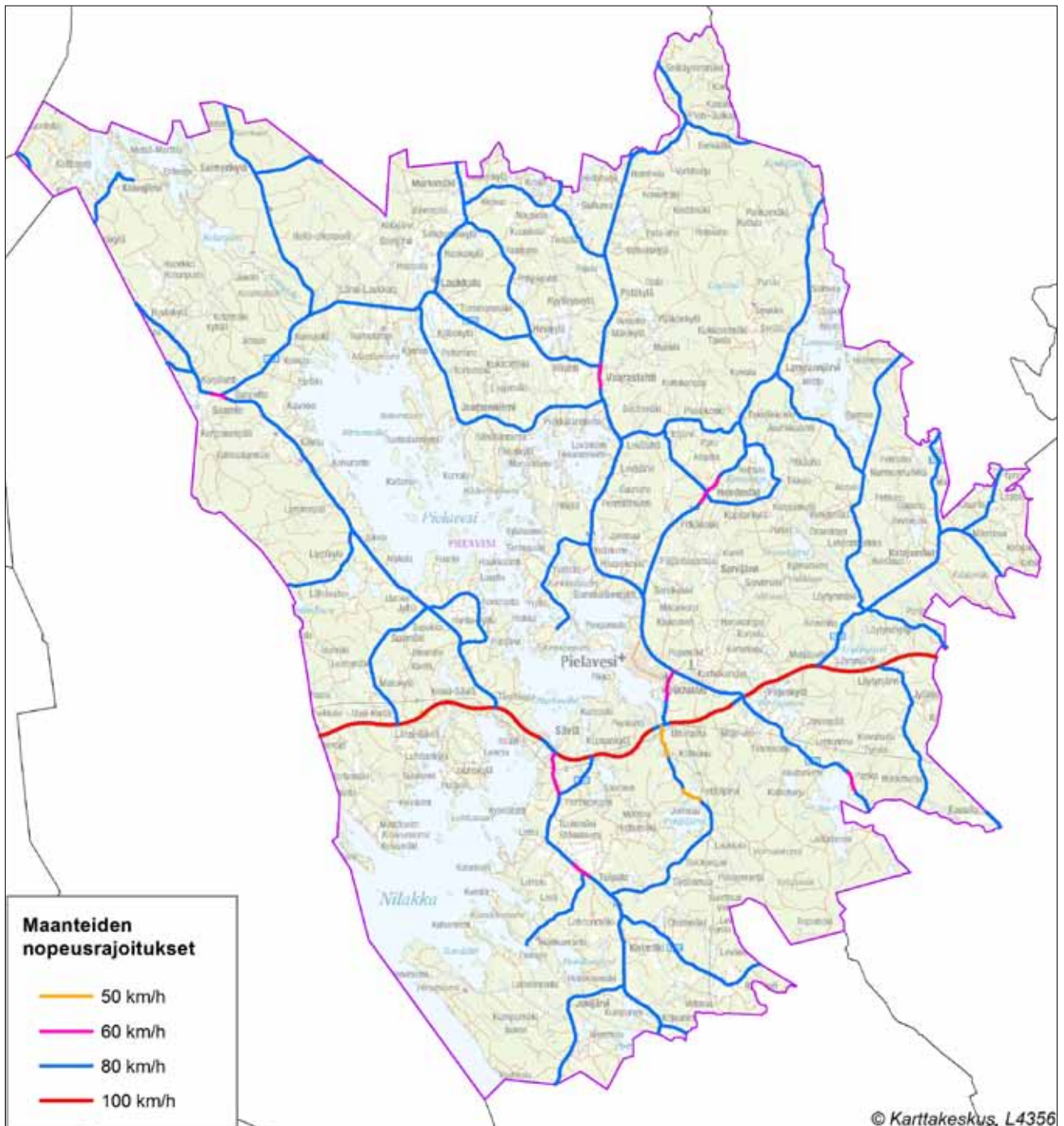
1.5 Aikaisemmat suunnitelmat

Edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma

Pielaveden edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2003. Suunnitelma sisältää sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelman että koulutus-, tiedotus- ja valistussuunnitelman. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutuminen käytiin läpi suunnittelutyön aluksi. Toteuttamatta jääneet, vielä ajantasaisiksi katsottavat toimenpiteet huomioitiin liikenneturvallisuussuunnitelman lähtöaineistona.

Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2010. Suunnitelmassa on määritetty seudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja –linjaukset sekä laadittu ja vastuutettu liikennejärjestelmän priorisoidut toimenpideohjelmat. Suunnitelma muodostaa siten lähtökohdat myös kuntakohtaiselle liikenneturvallisuussuunnittelulle. Kuntakohtaisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa konkretisoidaan liikennejärjestelmäsuunni-



Kuva 7. Pielaveden maanteiden nopeusrajoitukset.

telmassa esitetyt, erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta oleelliset seuraavat toimenpiteet:

- Määritellään seudulliset periaatteet koskien mm. liikenneturvallisuussuunnittelua, esteettömyyttä kevyen liikenteen yhteyksiä (laatukäytävät) sekä kuntakeskusten välisiä yhteyksiä.
- Toimenpiteistä laaditaan liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä koskevien toimenpideohjelmien pohjalta erilaisia teemapaketteja.
- Ohjelmoidaan kevyen liikenteen laatukäytävien toteuttaminen.

2 Liikenneturvallisuuden nykytila

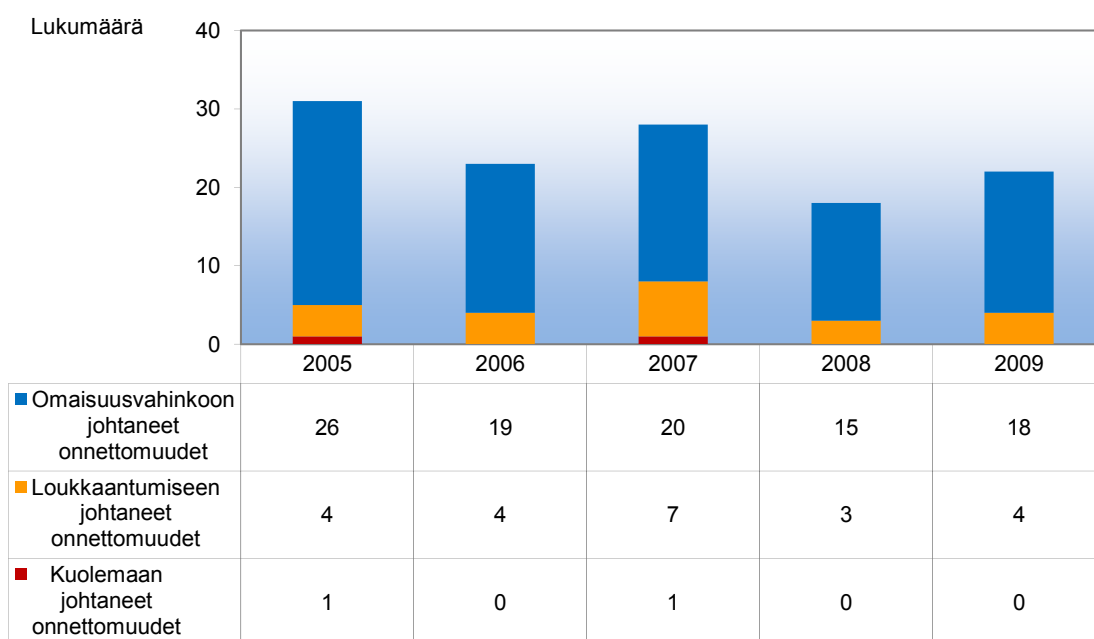
2.1 Liikenneonnettomuudet

Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tullessiin onnettomuuksiin. On arvioitu, että poliisin tietoon tulee vain osa kaikista liikenneonnettomuuksista. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja yli puolet loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tulevat poliisin tietoon, mutta pienistä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista vain hyvin pieni osa päätyy tilastoihin. Onnettomuustarkastelu käsittää maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuusaineisto saatiin Liikenneviraston onnettomuusrekisteristä Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kautta. Huomioon otettavaa on, että tiedot kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista ovat sijaintitiedoiltaan puutteellisia. Lisäksi vuoden 2009 onnettomuustiedot ovat puutteellisia ainakin kuljettajan juopumus-tietojen osalta.

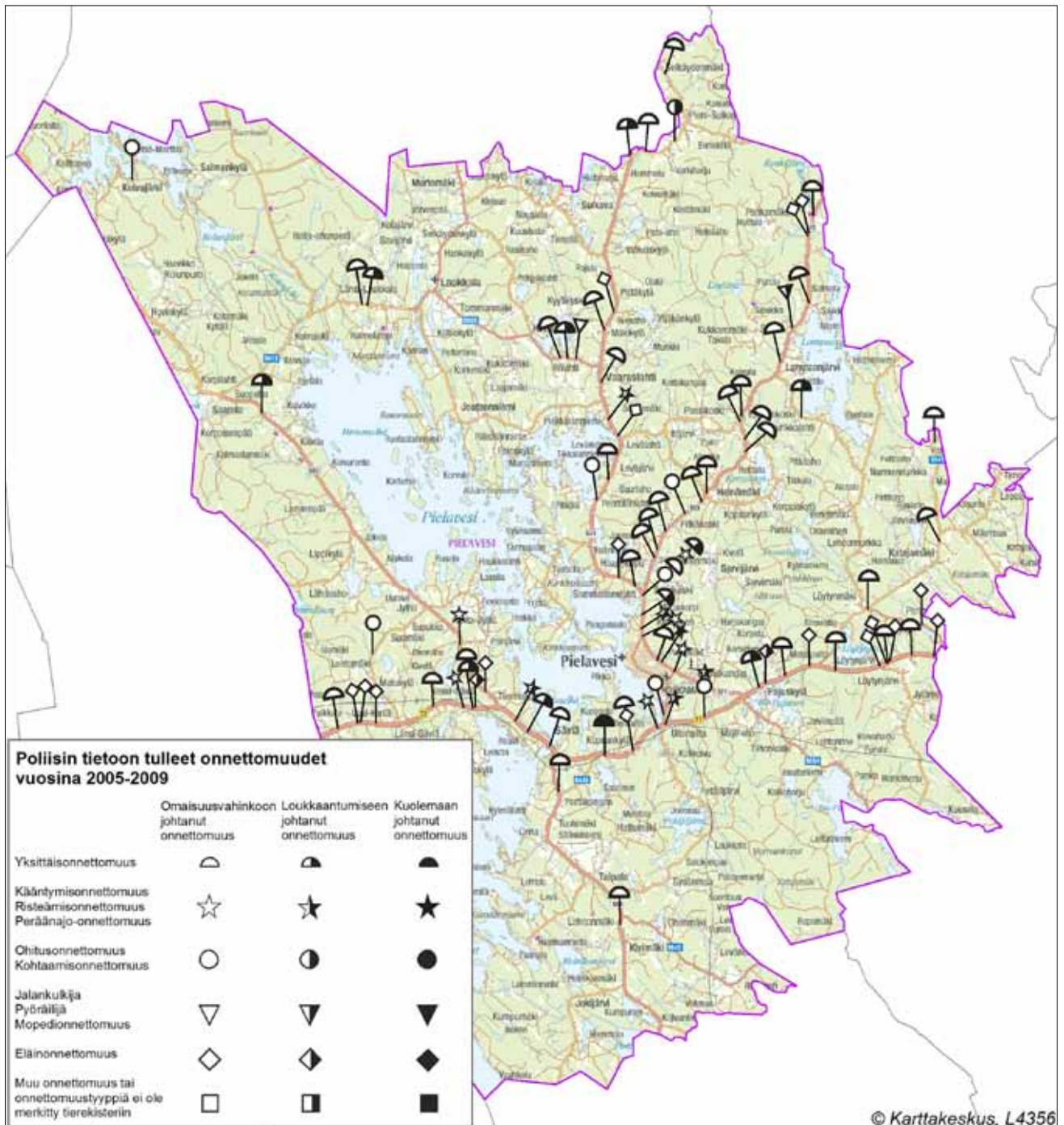
Pielaveden kunnan alueella tapahtui vuosina 2005-2009 yhteensä 122 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 87 kpl sekä kaduilla ja yksityisteillä 35 kpl. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 24 kpl (19,6 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 21 kpl sekä kaduilla ja yksityisteillä kolme. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä kaksi, joista molemmat tapahtuivat maanteillä. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli yhteensä kaksi ja loukkaantui 28 henkilöä. (Kuva 8)

Kaikkien onnettomuuksien ja henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosina 2005-2009 eikä selvää onnettomuusmäärien kehittymisen suuntaa ole havaittavissa.

Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 18 onnettomuudessa (14,8 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 15 onnettomuudessa (17 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista kolmessa onnettomuudessa (8,6 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli kolme. Alkoholionnettomuuksissa loukkaantui yhteensä kolme henkilöä. Vuoden 2009 onnettomuustiedot ovat puutteellisia ainakin kuljettajan juopumustietojen osalta.



Kuva 8. Pielaveden teillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet liikenneonnettomuudet.



Kuva 9. Pielaveden maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet onnettomuudet (huom. mukana myös alkoholionnettomuudet).

Asukaslukuun suhteutettuna loukkaantui maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneissa onnettomuuksissa Pielavedellä keskimäärin 1,06 ja kuoli keskimäärin 0,08 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti. Vastaavat luvut olivat vuosina 2005-2009 Ylä-Savon seudulla (Iisalmi, Keitele, Kiuruvesi, Lapinlahti, Pielavesi, Rautavaara, Sonkajärvi, Varpaisjärvi ja Vieremä) keskimäärin 1,40 ja 0,08 ja valtakunnallisesti keskimäärin 0,86 ja 0,05. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut. Maanteistä eniten kaikkia onnettomuuksia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui kantatiellä 77. Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. (Kuva 9)

Kantatiellä 77 tapahtui 30 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli kahdeksan ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yksi. Seututeillä (seututiet 554, 560, 561 ja 563) tapahtui 41 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli seitsemän ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yksi. Yhdysteillä tapahtui 16 onnettomuutta, joista neljä johti loukkaantumiseen. Kaduilla ja yksityisteillä tapahtui yhteensä 35 onnettomuutta. Näistä kolme johti loukkaantumiseen. (Taulukko 1).

Seuraavassa esitetyissä onnettomuustarkastelussa on oletettu, että kuljettajan juopumus vaikuttaa onnettomuuksiin liikenneympäristöä enemmän. Tähän oletukseen perustuen alkoholionnettomuudet poistettiin aineistosta, jotta liikenneympäristön vaikutus onnettomuuksien tapahtumiseen saataisiin paremmin selville. Vuoden 2009 onnettomuustiedot ovat puutteellisia ainakin kuljettajan juopumustietojen osalta.

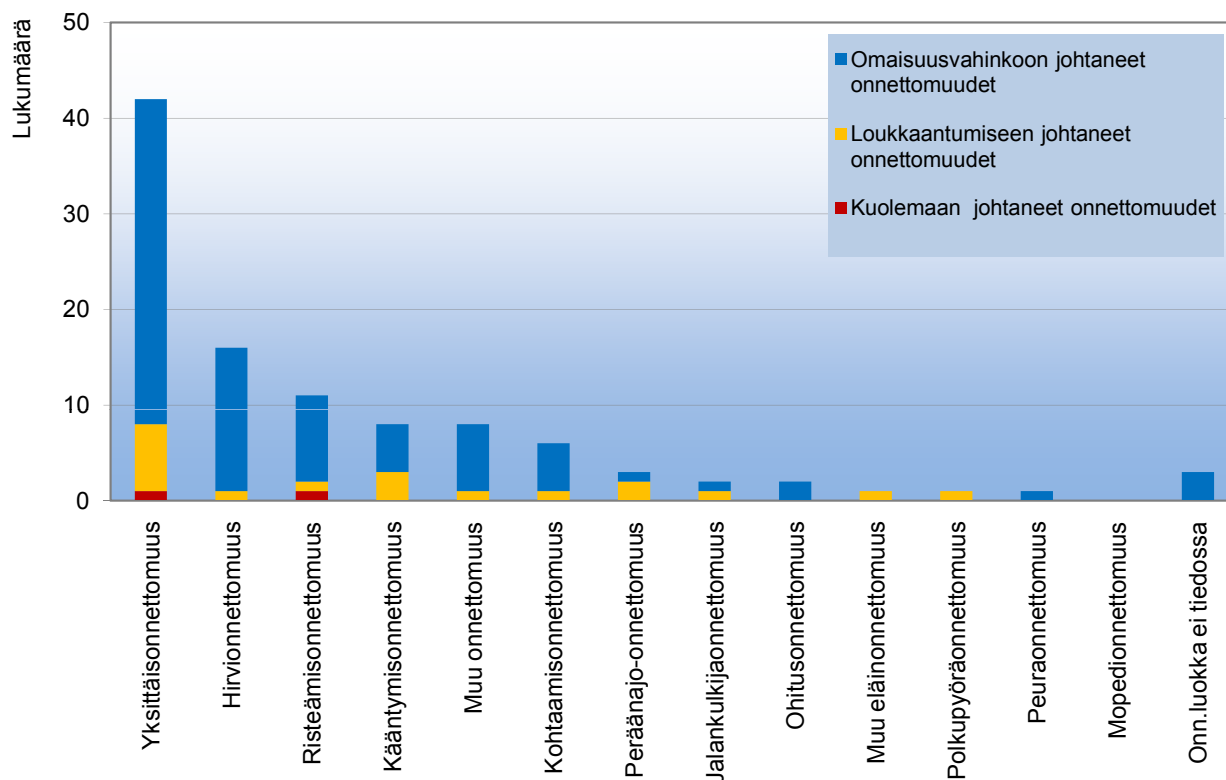
Taulukko 1. Pielaveden teillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet onnettomuudet.

	Omaisuuksivahinkoon johtaneet onnettomuudet			Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet			Kuolemaan johtaneet onnettomuudet			Yhteensä		
	Ilman alkoholiolionn.	Alkoholiolionn.	Yht.	Ilman alkoholiolionn.	Alkoholiolionn.	Yht.	Ilman alkoholiolionn.	Alkoholiolionn.	Yht.	Ilman alkoholiolionn.	Alkoholiolionn.	Yht.
Kantatiet	17	4	21	7	1	8	1	0	1	25	5	30
Seututiet	29	4	33	6	1	7	1	0	1	36	5	41
Yhdystiet	8	4	12	3	1	4	0	0	0	11	5	16
Kadut ja yksityistiet	29	3	32	3	0	3	0	0	0	32	3	35
Yhteensä	83	15	98	19	3	22	2	0	2	104	18	122

Onnettomuusluokat

Pielavedellä tapahtuneista kaikista onnettomuuksista selvästi suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtui 42 kpl, mikä oli noin 40 % kaikista onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisin onnettomuusluokka oli hirvionnettomuudet, joita tapahtui 16 kpl (noin 15 % kaikista onnettomuuksista). Onnettomuusluokan muu onnettomuus suuri osuus johtuu siitä, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista suurin osa on kirjattu tähän luokkaan. (Kuva 10 ja Taulukko 2)

Myös henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäisonnettomuuksia (8 kpl). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-3 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kusakin onnettomuusluokassa. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui polkupyöräonnettomuuksissa, muissa eläinonnettomuuksissa, peräänajo-onnettomuuksissa ja jalankulkijaonnettomuuksissa. Polkupyöräonnettomuuksista ja muista eläinonnettomuuksista kaikki, peräänajo-onnettomuuksista kaksi kolmasosaa ja jalankulkijaonnettomuuksista puolet johti henkilövahinkoon. (Kuva 10 ja Taulukko 2).



Kuva 10. Pielaveden teillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Taulukko 2. Pielaveden teillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet		Kuolleet
Yksittäisonnettomuus	42	8	19 %	1
Hirvionnettomuus	16	1	6 %	0
Risteämisonnettomuus	11	2	18 %	1
Kääntymisonnettomuus	8	3	38 %	0
Muu onnettomuus	8	1	13 %	0
Kohtaamisonnettomuus	6	1	17 %	0
Peräänajo-onnettomuus	3	2	67 %	0
Jalankulkijaonnettomuus	2	1	50 %	0
Ohitusonnettomuus	2	0	0 %	0
Muu eläinonnettomuus	1	1	100 %	0
Polkupyöräonnettomuus	1	1	100 %	0
Peuraonnettomuus	1	0	0 %	0
Mopedionnettomuus	0	0	0 %	0
Onn.luokka ei tiedossa	3	0	0 %	0
Yhteensä	104	21	20 %	2

Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Pielavedellä tapahtui hirvi- ja peuraonnettomuuksia yhteensä 17 kpl sekä muita eläinonnettomuuksia yksi. Kaikki em. eläinonnettomuudet tapahtuivat maanteilla. Hirvionnettomuusmääriin on vaikuttanut erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Hirvi-varoalueiden tarkistukset on tehty ELY-keskuksen toimesta vuonna 2010. (Kuva 11)

Onnettomuuksien kasaumapisteet

Maanteiden sekä katujen ja yksityisteiden onnettomuuksia tarkasteltiin myös kasaumapisteittäin. Kasaumapisteessä on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tien linjaosuudella enintään 400 metrin etäisyydellä toisistaan sekä liittymässä enintään 200 metrin säteellä liittymästä. Jokaiselle kasaumapisteelle laskettiin riskiluku, jotta kasaumapisteitä voitiin verrata keskenään. Riskiluku on kasaumapisteessä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärän summa painottaen henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella viisi ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella yksi. Kertoimilla painotettiin henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia omai-

suusvahinkoon johtaneisiin onnettomuuksiin nähden. Katuverkon osalta kaikkien onnettomuuksien tapahtumapaikkaa ei voitu puutteellisten tietojen vuoksi tarkasti paikantaa. Kasaumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholioonnettomuuksia (lukuun ottamatta vuoden 2009 katujen ja yksityisteiden osalta) eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

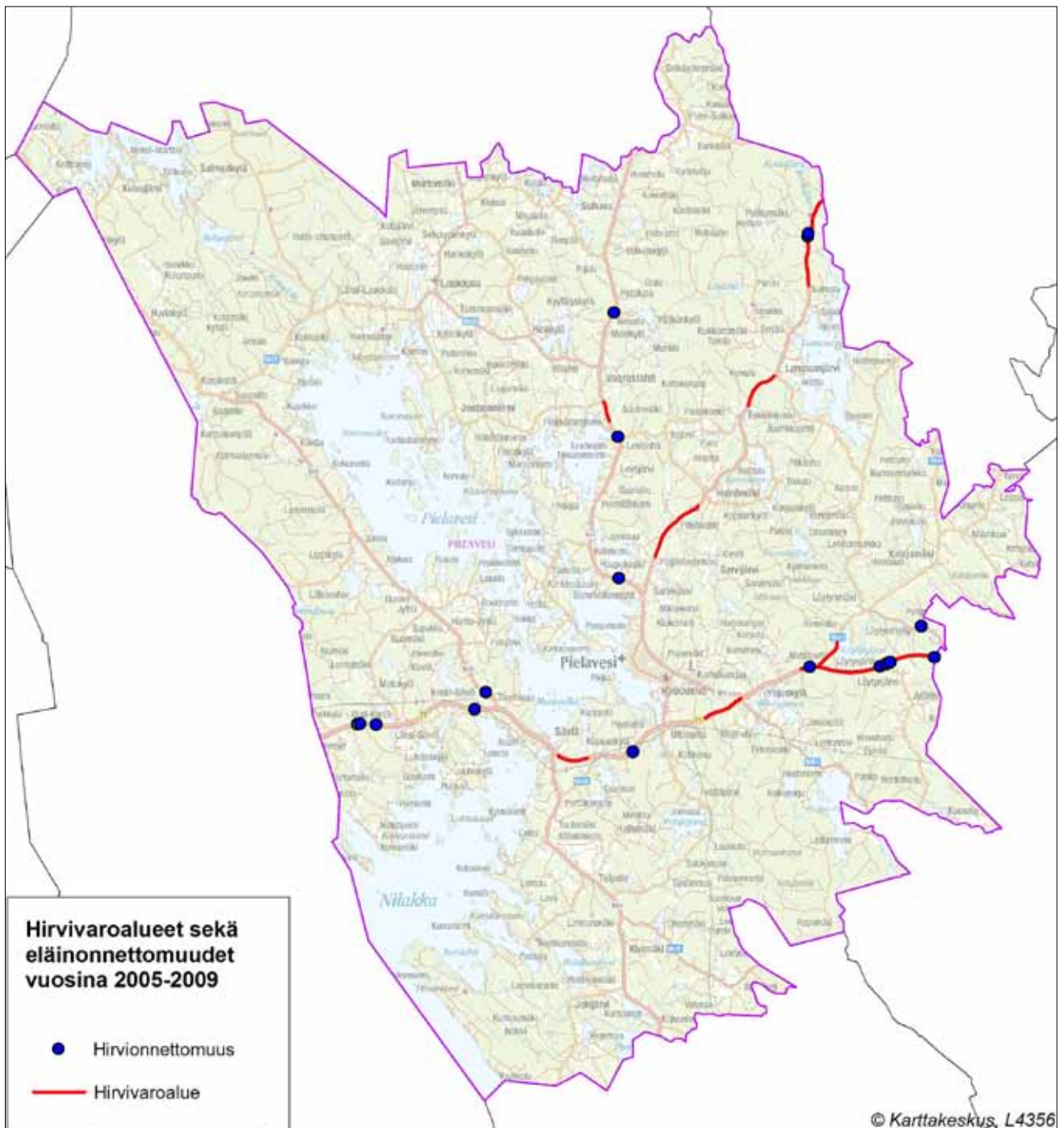
Ainoa onnettomuuksien kasaumapiste sijaitsi kantatiellä 77 Pajuskylässä Maaningantie 540:n kohdalla (riskiluku 10). Kasaumapisteessä tapahtui kaksi onnettomuutta, joista molemmat johtivat henkilövahinkoon.

Onnettomuuskustannukset

Pielavedellä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 2,5 milj. € vuodessa. Tästä kunnan osuudeksi on arvioitu 20-30 %. Todellisuudessa onnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat vielä suuremmat, koska suuri osa erityisesti kevyen liikenteen loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ei tule poliisin tietoon ja sitä kautta viralliseen onnettomuustilastoon. Näiden tilaston ulkopuolelle jääneiden onnettomuuksien kustannukset eivät ole em. kustannuksissa mukana.



- Pielaveden kunnan alueella tapahtui onnettomuuksia vuosina 2005-2009 yhteensä noin 120 kpl.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 28 ja kuoli 2 henkilöä.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui kantatiellä 77.
- Eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia.
- Onnettomuuksien kasaumapisteitä löytyi kunnan alueelta yksi.
- Kunnan alueella tapahtuneista poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 2,5 milj. € vuodessa.



Kuva 11. Pielaveden maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet hirvionnettomuudet sekä hirvivaroalueet (aineistosta ei ole poistettu alkoholionnettomuuksia).

2.2 Liikenneturvallisuuskyselyt

Pielaveden liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin alkusyksyn 2010 aikana tehdyillä asukas- ja koululaiskyselyillä. Asukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeilla ja koululaiset vastasivat internetissä. Asukaskyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdistä, paikallisradiossa sekä kuntien internet-sivuilla. Suunnittelun edetessä asukkailla oli mahdollisuus kommentoida myös toimenpideluonnoksia, joita pidettiin nähtävillä kolmen viikon ajan kunnan internet-sivuilla.

Asukaskysely

Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 50 vastausta. Vastaajista 59 % oli naisia. Vastaajien keski-ikä oli 53 vuotta. Suurin osa vastaajista oli eläkeläisiä (30 %) ja työssäkäyviä (28 %). Opiskelijoita tai koululaisia oli vastaajista 4 %. Valtaosalla vastaajien talouksista oli yksi tai kaksi autoa ja ajokortti oli yleisimmin kahdella talouteen kuuluvalla henkilöllä.

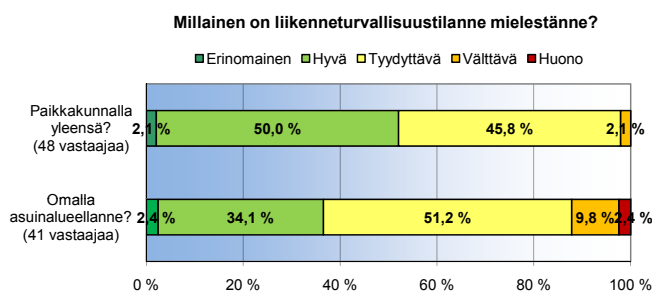
Vastaajista valtaosa (86 %) käytti liikkumiseen pääasiassa henkilö- tai pakettiautoa. Keskimääräinen vuotuinen ajomäärä henkilö- ja pakettiautolla oli noin 18 900 km vuodessa. Polkupyörällä liikkui noin 51 % vastaajista keskimäärin noin 500 km vuodessa. (Taulukko 3)

Taulukko 3. Asukaskyselyyn vastanneiden liikkuminen kulkumuodoittain (43 vastaajaa).

Kulkumuoto	Kulkumuotoa käyttävien vastaajien lukumäärä ja osuus		Keskimääräinen vuotuinen ajokilometrimäärä
	Henkilöä	%	
Henkilö- tai pakettiauto	37	86,0 %	18900
Kuorma-auto	2	4,7 %	51500
Mopo	1	2,3 %	3000
Polkupyörä	22	51,2 %	500

Pielaveden liikenneturvallisuustilanne oli vastaajien omalla asuinalueella valtaosan (51 %) mielestä tyydyttävä. Vastaajista 37 % oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuustilanne oli erinomainen tai hyvä. Liikenneturvallisuustilannetta piti välttävänä tai huonona 12 % vastaajista. (Kuva 12)

Paikkakunnan yleistä liikenneturvallisuustilannetta piti erinomaisena tai hyvänä suurin osa (52 %) vastaajista. Vastaajista 46 % piti liikenneturvallisuustilannetta tyydyttävänä ja 2 % välttävänä. (Kuva 12)

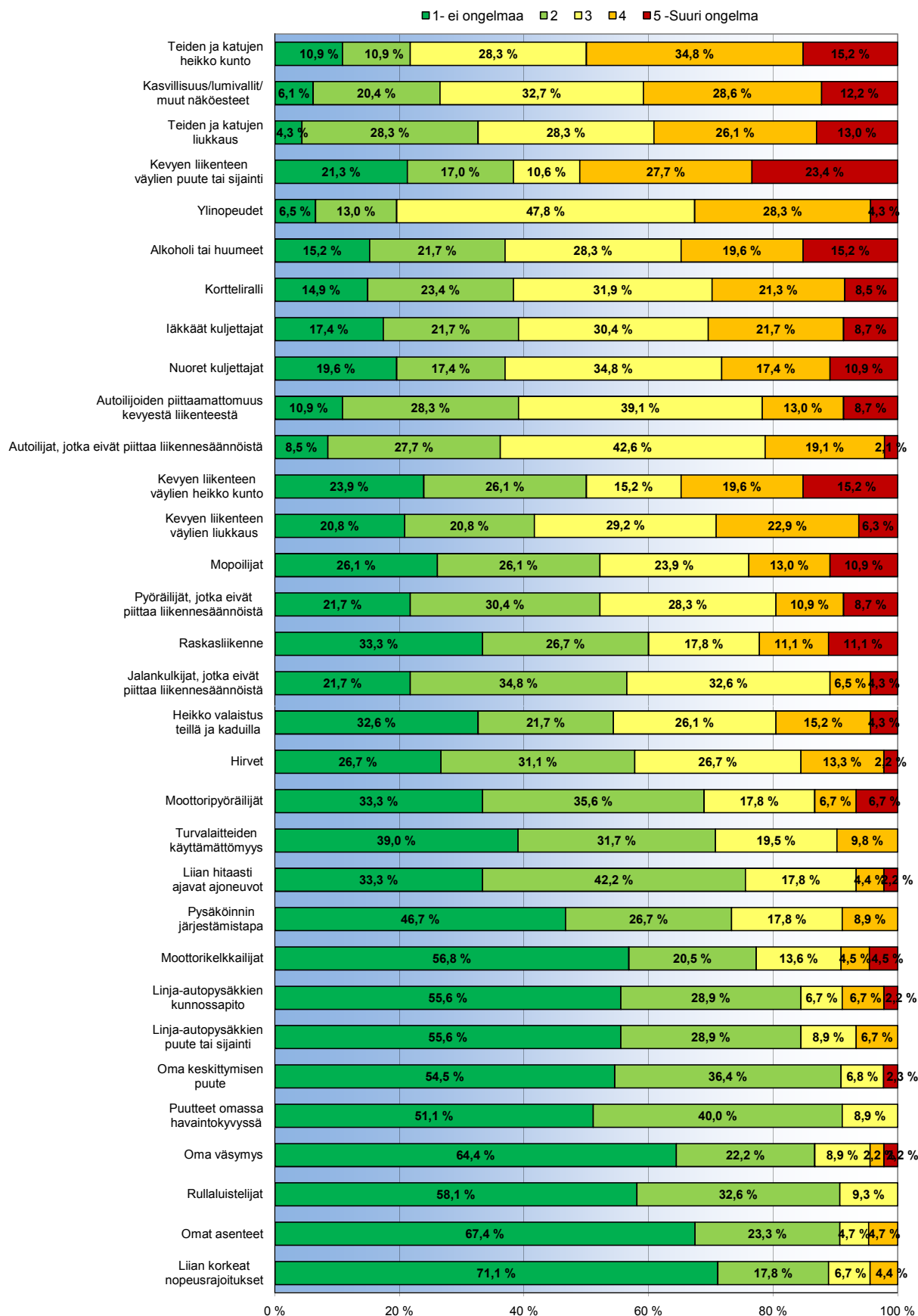


Kuva 12. Liikenneturvallisuustilanne Pielavedellä asukaskyselyn mukaan.

Vastaajista 58 % koki, että liikenneturvallisuustilanne on viimeisen kolmen vuoden aikana pysynyt ennallaan. Vastaajista 31 % koki tilanteen parantuneen jonkin verran tai huomattavasti ja 8 % oli sitä mieltä, että tilanne on heikentynyt jonkin verran tai huomattavasti. Kokonaisuudessaan tulosten perusteella voidaan todeta, että asukkaiden mielestä liikenneturvallisuus Pielavedellä on viime vuosina parantunut jonkin verran.

Vastaajat pitivät Pielaveden suurimpina liikenneturvallisuusongelmina teiden ja katujen heikkoa kuntoa, näkemäesteitä, teiden ja katujen liukkautta, kevyen liikenteen väylien puuttumista tai niiden sijaintia sekä ylinopeuksia. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin liian korkeita nopeusrajoituksia ja omia asenteita. (Kuva 13)

Arvioi Pielaveden kunnan liikenneturvallisuusongelmia omalta kannaltanne asteikolla 1-5

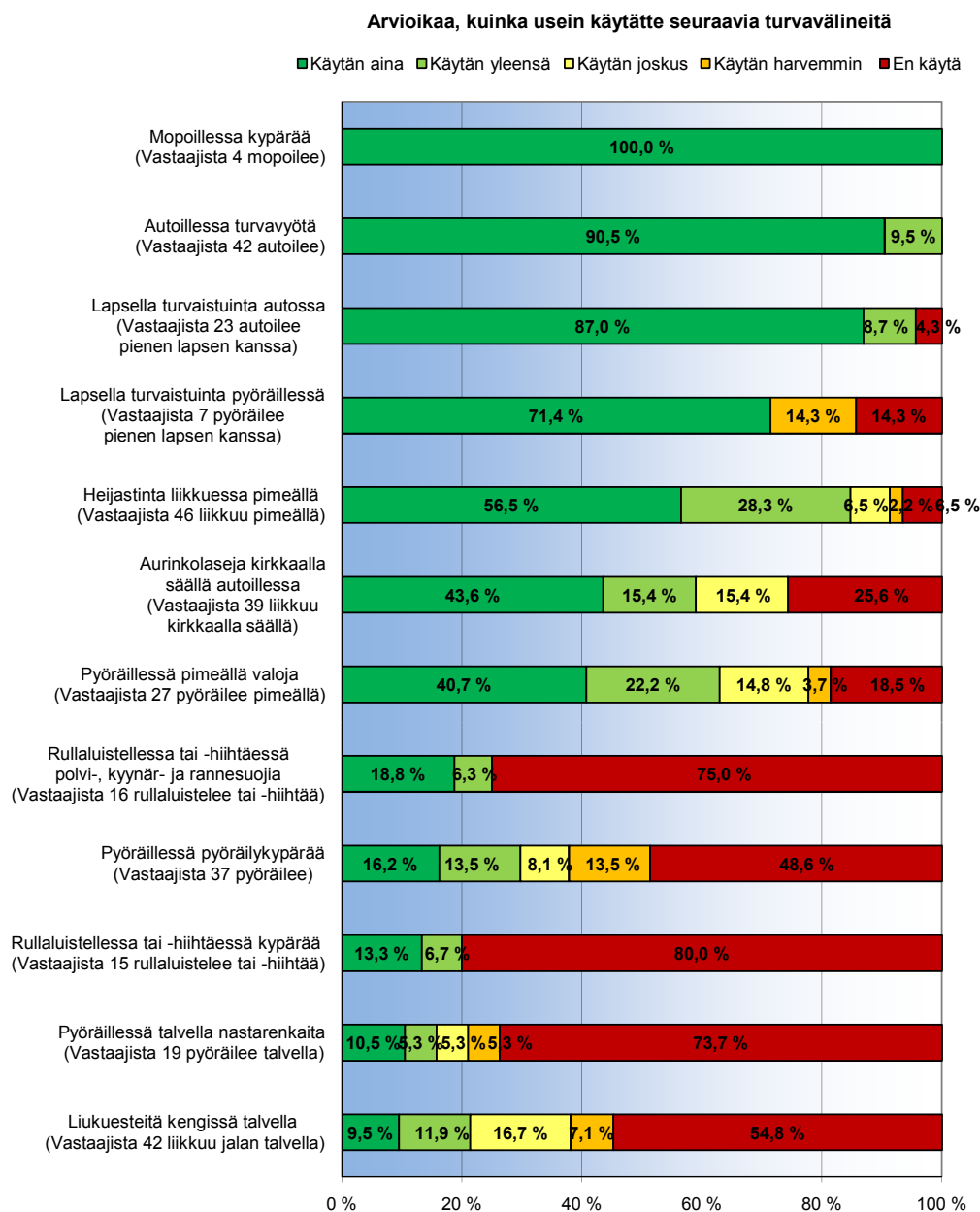


Kuva 13. Liikenneturvallisuusongelmat Pielavedellä asukaskyselyn mukaan. Kysymykseen vastasi 49 henkilöä.

Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten kypärää mopoilla, turvavyötä autoilla, lapsella turvaistuinta autossa sekä lapsella turvaistuinta pyöräillä. Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat liukuesteet kengissä talvella ja nastarenkaat polkupyörässä talvella. Myös pyöräilykypärän käyttöaste on alhainen, etenkin kun huomioidaan, että laki velvoittaa sen käyttöön. (Kuva 14)

Asukaskyselyssä kysyttiin myös kokemuksia matkaketjujen toimivuudesta sekä matkaketjuihin liittyvistä ongelmista. Vastauksia saatiin 19 vastaajalta. Vastaajat pitivät ongelmina julkisen liikenteen vuorojen vähyyttä. Ongelmana pidettiin myös aikataulujen sopimattomuutta jatkohteyksiin.

Asukaskyselyssä kysyttiin lisäksi ns. läheltä piti -tilanteista hirvien kanssa. Vastauksia saatiin 17 vastaajalta. Eniten vastaajat olivat joutuneet läheltä piti -tilanteisiin kantatiellä 77.



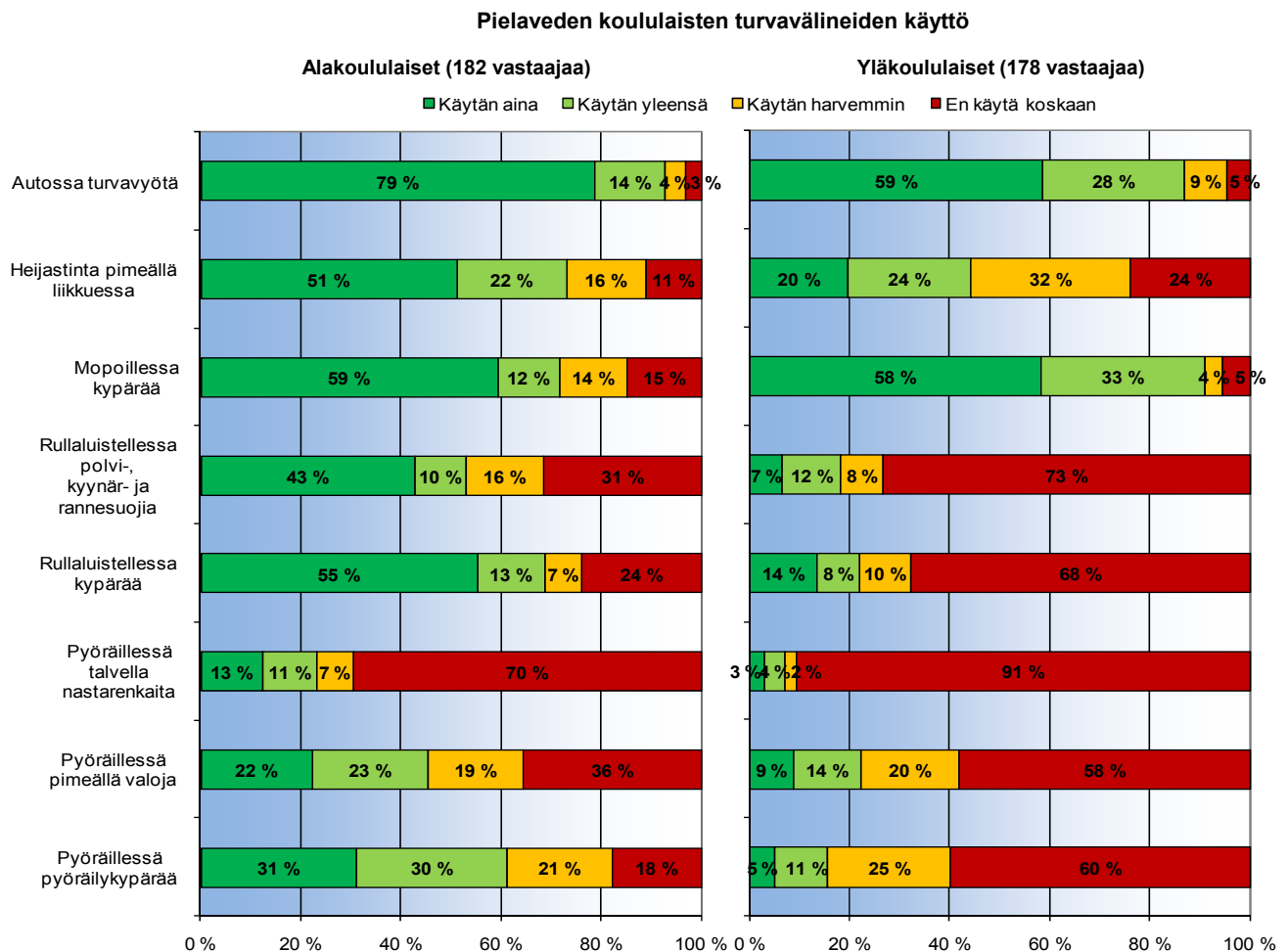
Kuva 14. Pielaveden asukkaiden turvavälineiden käyttö asukaskyselyn mukaan. Kysymykseen vastasi 49 henkilöä.

Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin myös Pielaveden koululaisille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia kaikilta luokka-asteilta. Vastauksia saatiin yhdeksästä koulusta yhteensä 367 kpl. Kyselyssä kysyttiin koululaisten turvavälineiden käyttöä. Eniten koululaiset käyttivät turvavälineistä turvavyötä autossa. Koululaisista 87-93 % käytti turvavyötä aina tai yleensä. Yleisesti ottaen alakoululaiset käyttivät turvavälineitä selvästi enemmän kuin yläkoululaiset. Erityisesti pyöräilykypärän käyttöaste on huolestuttavan alhainen. (Kuva 15)

Asukaskyselyn yhteydessä kysyttiin myös koulumatkoihin ja koulukuljetuksiin liittyviä ongelmia erillisellä kysymyksellä. Vastauksia saatiin yhteensä 20 vastaajalta. Kyselyssä esiin nousseita koulumatkoihin liittyviä ongelmia olivat koulukuljetusmatkat ja -aika- taulut sekä kevyen liikenteen väylien puuttuminen.

Vastaajien mukaan koulukuljetusmatkat koettiin Pielavedellä liian pitkiksi, jolloin myös kuljetus- ja odotusajat venyivät pitkiksi. Vastaajien mukaan ongelma oli myös kevyen liikenteen väylien puuttuminen, jolloin koululaiset joutuvat kulkemaan liikenteen seassa ja ylittämään vilkkaita teitä.



Kuva 15. Pielaveden koululaisten turvavälineiden käyttösuudet.

Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet

Asukaskyselyssä asukkailta kysyttiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset analysoitiin yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelmakohteiksi luokiteltiin sellaiset kohteet, jotka kyselyyn vastanneet mainitsivat vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteita oli yhteensä 13, joista osa oli yhteisiä asukas- ja koululaiskyselyjen vastauksista saatuja ongelmakohteita. (Kuva 16 ja Taulukko 4)

Eniten mainintoja kyselyissä sai Puistotien ja Puustellintien liittymä. Liittymä mainittiin asukaskyselyssä 3 kertaa ja koululaiskyselyssä 29 kertaa. Ongelmia olivat vastaajien mukaan näkemäesteenä olevat puut ja vilkas liikenne. (numero 1)

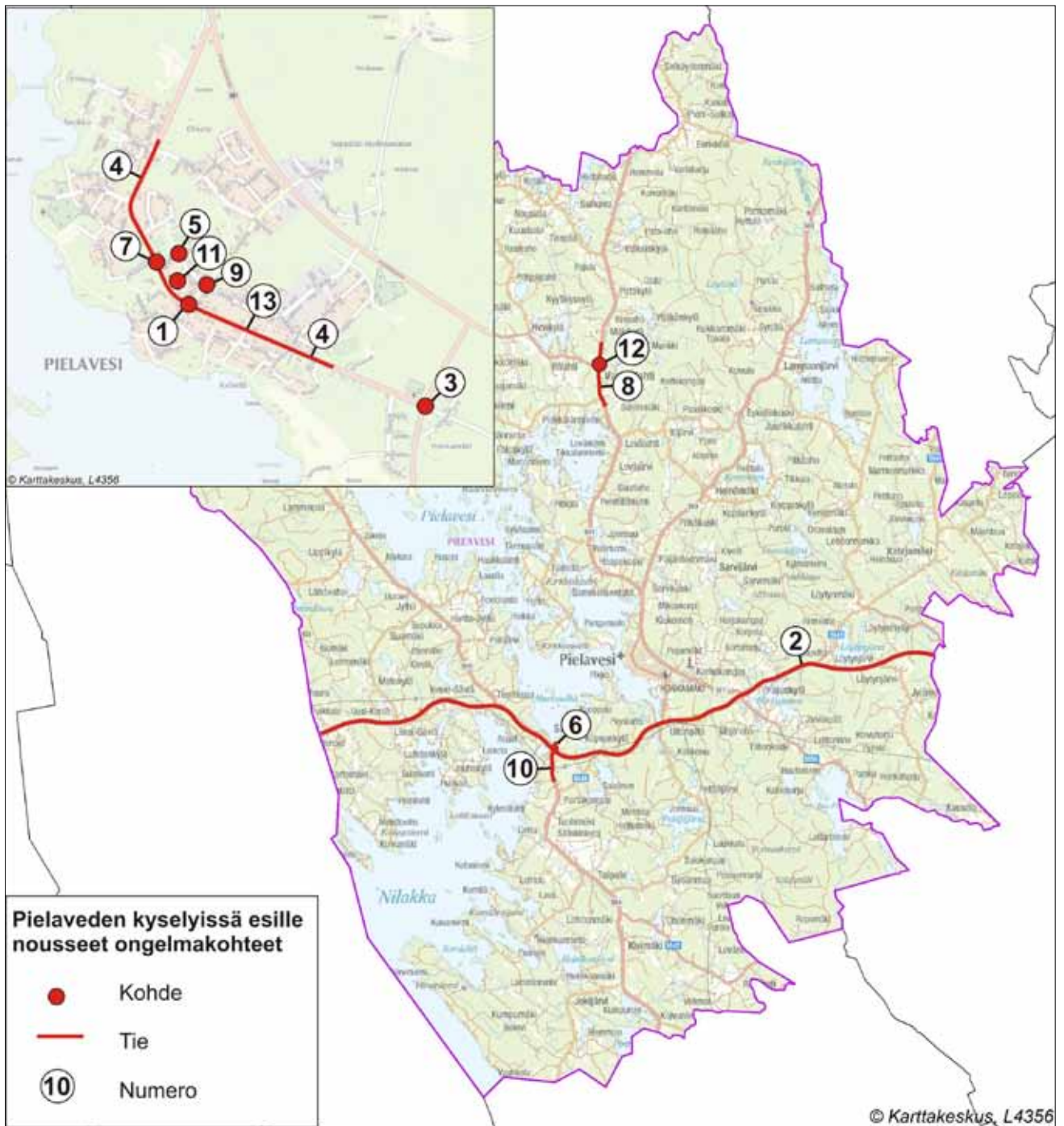
Kantatie 77 (Keiteleentie, Maaningantie) mainittiin asukaskyselyssä 7 kertaa ja koululaiskyselyssä 9 kertaa. Vastaajat pitivät ongelmina vilkasta liikennettä, vilkasta raskasta liikennettä, autoilijoiden korkeita ajonopeuksia ja kevyen liikenteen väylän puuttumista erityisesti Säviän ja Uitonsillan väliltä. (numero 2)

Maantien 5572 (Urho Kekkosen tie), Honkamäentien ja Puistotien liittymä mainittiin koululaiskyselyssä 22 kertaa. Vastaajat pitivät ongelmina vilkasta liikennettä ja mäkeä. (numero 3)

Edellä mainittujen kohteiden lisäksi asukas- ja koululaiskyselyissä esille nousseita kohteita on esitetty oheisessa taulukossa ja kuvassa. (Kuva 16 ja Taulukko 4)

Taulukko 4. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Pielavedellä.

Nro	Kohde	Maininnat			Ongelmat
		Asukaskysely	Koululaiskysely	Riskiluku (jos onnettomuuksien kasautumapiste)	
1	Puistotien ja Puustellintien liittymä	3	29		Puut näkemäesteenä, vilkas liikenne
2	Kt 77 Keiteleentie, Maaningantie	7	9	10	Vilkas liikenne, vilkas raskas liikenne, autoilijoiden korkeat ajonopeudet, kevyen liikenteen väylä puuttuu (erityisesti väli Säviä-Uitonsilta)
3	Mt 5572 Urho Kekkosen tien, Honkamäentien ja Puistotien liittymä		14		Vilkas liikenne, mäki
4	Puistotien liittymät		10		Kevyen liikenteen tienylitykset, vilkas liikenne
5	Laurinpurontien ja Laaksotien liittymä		9		Vilkas liikenne
6	Virranniskantie		9		Kapea tie, vilkas liikenne
7	Laurinpurontien ja Puistotien liittymä		8		Vilkas liikenne
8	Mt 561 Kiuruvedentie Vaaraslahden kohdalla	8			Kapea tie, vilkas raskas liikenne, huonot näkemät, kevyen liikenteen väylä puuttuu, autoilijoiden korkeat ajonopeudet
9	Laaksotien ja Puustellintien liittymä		6		Vilkas liikenne
10	Mt 554 Karttulantie Säviän koulun läheisyydessä		6		Vilkas liikenne
11	Pielaveden linja-autoasema		6		Vilkas linja-autoliikenne
12	Mt 561 Kiuruvedentien ja mt 5603 Laukkalantien liittymä		4		Huonot näkemät
13	Puistotie	3			Liian jyrkät hidastetöyssyt



Kuva 16. Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet Pielavedellä.



- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 50 vastausta. Koululaiskyselyyn saatiin 367 vastausta.
- Vastaajat pitivät kunnan suurimpina liikenneturvallisuusongelmina teiden ja katujen heikkoa kuntoa, näkemäesteitä, teiden ja katujen liukkautta, kevyen liikenteen väylien puuttumista tai niiden sijaintia sekä ylinopeuksia.
- Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin liian korkeita nopeusrajoituksia ja omia asenteita.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Suurimpina ongelmakohteina vastaajat pitivät Puistotien ja Puustellintien liittymää, kantatietä 77 ja maantien 5572 (Urho Kekkosen tie), Honkamäentien ja Puistotien liittymää.

3 Liikenneturvallisuuksavoitteet

3.1 Tavoiteasettelun taustaa

Liikenneturvallisuuksutilanteen kehitykselle asetettavat määrälliset tavoitteet asetettiin seudullisesti ja ne johdettiin valtakunnallisista sekä entisen Itä-Suomen läänin tavoitteista. Valtakunnallista liikenneturvallisuuksusuunnitelmaa ollaan parhaillaan uusimassa ja se valmistuu vuoden 2011 aikana. Suunnitelman taustaraportti valmistui vuonna 2010. Toiminnalliset tavoitteet asetettiin nykytila-analyysin sekä alueen erityispiirteiden pohjalta ohjausryhmässä ja niissä otettiin huomioon valtakunnallisessa ja alueellisessa kehityksessä viime vuosina tapahtuneet muutokset ja painotukset.

3.1.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Suomen liikenneturvallisuuksustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio: **Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.**

Valtakunnallinen liikenneturvallisuuksusuunnitelma 2011–2014 on tällä hetkellä luonnosvaiheessa (luonnos 21.4.2011). Suunnitelma toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuuksusuunnitelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuuksustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuksun parantuminen siten, että

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 216 eli enintään 39 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 135 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti.
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5700.

Tavoitteena on siten, että vuonna 2014 tieliikennekuolemien määrä on 54 nykyistä (vuoden 2010 ennakkotieto 270) määrää pienempi ja että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on 135 eli puolet nykyistä vähemmän. Tämä merkitsee keskimäärin 13–14 tieliikennekuolemaa vähemmän vuosittain vuoden 2020 loppuun mennessä.

Asukaslukuun suhteutettuna tavoite merkitsee sitä, että suunnitelmakauden 2011–2014 aikana Suomi saavuttaa johtavan liikenneturvallisuuksumaan Ruotsin vuoden 2009 turvallisuusaston (39 tieliikennekuolemaa/milj. asukasta).

Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 (ennakkotieto 7 661) ja merkitsee keskimäärin 196 loukkaantumista vähemmän vuosittain.

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuksuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuusastonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetyt keskeiset suunnitelmaa tukevat strategiset linjaukset sekä seuraavat kuusi keskeistä toimenpidettä vuosille 2011–2014. Suunnitelmaluonnoksessa jokaiselle toimelle on kirjattu lisäksi vastuutaho(t) ja etenemispolku.

AJOKUNTO

1. Rattijuopumuksun vähentäminen

A) Alkolukko säädetään pakolliseksi rattijuopumuksusta. Lisäksi alkolukko säädetään pakolliseksi julkisissa kuljetustilauksissa sekä ammattimaisessa liikenteessä.

B) Kehitetään rattijuopumusvalvontaa ja tehostetaan liikenneraittiuskampanjontia.

C) Panostetaan rattijuopumuksusta kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimiin.

2. Ajoterveyden arviointi

A) Ajoterveyden ja ajokunnon arviointia kehitetään.

B) Liikennelääketieteen opetus lääkäreiden peruskoulutuksessa kartoitetaan. Yliopistot ottavat kartoituksen tulokset huomioon lääketieteen lisensiaatin tutkinnon opetustavoitteita kehitettäessä.

C) Ammattikuljettajien työterveyshuoltoa kehitetään

LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö

- A) Ylinopeuksiin puuttumista tiukennetaan.
- B) Lisätään tietämystä turvalaitteiden (turvavöiden, suojakypärien, lasten turvaistuinten, heijastimien) suojaavasta vaikutuksesta ja niiden oikeasta käytöstä.
- C) Turvalaitteiden käyttämättömyys otetaan huomioon ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten laskennassa.

4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

- A) Osana elinikäistä liikennekasvatusta liikenneasioiden käsittely perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa turvataan opetussuunnitelman perusteita uudistettaessa ja opettajien täydennyskoulutuksessa.
- B) Parannetaan nuorten mahdollisuuksia ottaa kantaa ja osallistua turvallisuuden edistämiseen kehittämällä vertaistoimintaa yhteistyössä nuorisojärjestöjen ja kuntien nuorisotyön kanssa.
- C) Rikkomusten seuraamuksena uusille kuljettajille otetaan käyttöön ajoneuvoon asennettavia ajotavan seurantalaitteita ("mustalaatikko").
- D) Poliisin ajokieltoasian käsittelyyn liittyvää puhutelmamenettelyä kehitetään siten, että rikkomukseen syyllistyneen uuden kuljettajan puhutteluun kehitetään yhtenäinen sisältörunko ja mahdollisesti vähimmäiskesto.
- E) Parannetaan mopoilijoiden turvallisuutta.

TAAJAMIEN LIKKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

- A) Parannetaan ja selkeytetään liittymä- ja suojatiejärjestelyjä ja käytetään rakenteellisia ratkaisuja siten, että ajonopeudet saadaan turvallisiksi myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta.
- B) Kehitetään ja lisätään taajamaliikenteen automaattista valvontaa ja mahdollistetaan kuntien osallistuminen valvontatyöhön.

MAANTEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

6. Päätiekuolemien torjunta

- A) Tehdään uudentyypisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeiluja ja käynnistetään pääteiden keskikaideohjelma
- B) Parannetaan talvihoidon laadunvalvontaa ja ajantasaista liikenneinformaatiota.
- C) Kunnostetaan vilkasliikenteisten teiden reunakaitteita
- D) Selkeytetään moottoriteliittyviä
- E) Nopeusrajoitukset määritellään tukemaan liikku-
misympäristön turvallisuutta.
- F) Tieliikenteen automaattista valvontaa kehitetään ja lisätään siten, että vuonna 2015 automaattivalvonnan piirissä on yhteensä vähintään 4000 tiekilometriä.

3.1.2 Entisen Itä-Suomen läänin tavoitteet

Entisen Itä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu ajalle 2007-2011 ja on siten edelleen voimassa aluehallintouudistuksesta huolimatta. Suunnitelman tavoitteeksi on kirjattu: "liikennekuolemia on vuonna 2011 enintään 35 ja loukkaantumisia enintään 500".

Suunnitelmassa liikenneturvallisuustyölle on esitetty seuraavat tavoitteet:

1. Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
2. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa
3. Nopeuksien hillitseminen
4. Pähdeonnettomuuksien vähentäminen
5. Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen
6. Onnettomuuksien seurausten lieventäminen
7. Vesi- ja maastoliikenteen onnettomuuksien vähentäminen.

Kunkin tavoitteen saavuttamiseksi on esitetty toimenpiteet. Myös Itä-Suomen uuden liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen käynnistynyt Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmän toimesta ja se valmistuu vuoden 2011 aikana.

3.2 Ylä-Savon seudun liikenneturvallisuustavoitteet

3.2.1 Määrälliset tavoitteet

Liikenneturvallisuustavoitteet asetettiin seudullisesti. Ylä-Savon seudulla kuolee nykytilanteessa keskimäärin 4,8 ja loukkaantuu 64 henkilöä vuodessa (keskiarvo vuosilta 2005-2009). Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin valtakunnan mukaisesti nollavisio: **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.** Muita määrällisiä tavoitteita ei asetettu, mutta kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä seurataan vuosittain sekä seutu- että kuntatasolla.

3.2.2 Toiminnalliset tavoitteet

Toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet asetettiin nykytilan selvityksessä esille nousseiden ongelmien pohjalta varmistaen, että ne ovat linjassa myös valtakunnallisten ja entisen läänin tavoitteiden kanssa. Asetetut tavoitteet ohjasivat suunnitelmassa esitettyjen liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä liikenneturvallisuustyön toimenpiteiden suunnittelua. Toiminnalliset tavoitteet tarkistetaan noin kolmen vuoden välein.

Toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet:

- Aloitetaan tai jatketaan kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta ja liikenneturvallisuustilanteen seuranta ryhmässä.
- Hillitään ylinopeuksia tukemalla nopeusrajoituksia sekä rakenteellisin että asennekasvatuksen keinoin.
- Parannetaan lähiliikkumisympäristöjen turvallisuutta (omatoimisen liikumisen turvaaminen).
- Parannetaan koulureittien ja koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta.
- Lisätään liikenneturvallisuusyhteistyötä.
- Parannetaan rautateiden tasoristeysten turvallisuutta sekä Savon radalla että Iisalmi-Ylivieska-radalla.
- Tuetaan ja kannustetaan turvavälineiden käyttöön.

4 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

4.1 Suunnittelun lähtökohdat

Kyselyjen ja haastattelujen, onnettomuusanalyysien, aloitteiden, nähtävillä olon sekä maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelmakohteet toimivat lähtökohdana liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat luvussa 3 esitetyt tavoitteet sekä luvussa 4.2 esitetyt, suunnittelutyön aikana koko Ylä-Savon seudulle muodostetut kunnille yhteiset periaatteet.

Suunnittelun painopisteinä olivat seutasolla keskus- ja sivutaajamat ja niiden lähialueet lähiliikku- misympäristöineen sekä taajamissa ja haja-asu- tusalueella koulujen ympäristöt. Toimenpiteiden suunnittelussa painotettiin pieniä, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Toimenpiteiden osalta tarkistettiin niiden tehokkuus ja vaikuttavuus eri käyttäjäryhmien, esim. lasten ja nuorten sekä ikääntyneiden kannalta.

Toimenpiteet on esitetty ongelmakohteittain sisältäen rakenteelliset ja liikenteen ohjauksen toimenpiteet. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Kartoissa esitetty toimenpidenumerointi viittaa liitteenä oleviin taulukoihin.

Toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteenä 1 olevissa toimenpidekartoissa ja - taulukoissa. Taulukoissa on esitetty lisäksi toimenpiteiden toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuuta- hot. Toimenpiteet jaettiin nopeasti ilman erillistä suunnittelua toteutettavissa oleviin ns. pikatoimen- piteisiin sekä kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluok- kaan (2011-2014, 2015-2018, 2019-). Taulukoissa on eroteltu myös suuremmat ns. erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet, jotta luokitus tukisi mah- dollisimman hyvin vuosikohtaista pienten toimen- piteiden toteutussuunnittelua ja -vaiheistusta. Tau- lukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtai- sesti tarkemmin.

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria tiehankkeita sekä nykyisin myös keskisuuria, esim. kiertoliittymätyyppisiä hankkeita ei pystytä rahoitta- maan perustienpidon rahoituksella. Tässä suunni- telmassa esitetyt toimenpiteet ovatkin pääosin edel- lä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttaminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan juuri kunnan ja ELY:n vuosikohtaista suunnittelua.

Toimenpiteiden kirjaamisessa kiinnitettiin huomiota suunnitelman päivitettävyyteen. Toimenpide-ehdo- tusten taulukot toimitettiin erillisinä tiedostoina tilaa- jalle päivittämistä varten. Toimenpiteitä on helppo poistaa tai lisätä taulukoihin. Lisäksi taulukoissa on seurantasarake, johon lisätään merkintä, kun toi- menpide on toteutettu.

4.2 Seudulle yhteiset periaatteet

Työn aikana määriteltiin Ylä-Savon seudun kunnille yhteiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperi- aatteet ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintalinjoja koskien esim. asuinalueiden nopeusrajoitusjärjestel- miä. Seuraavassa on esitetty asiakohdittain määri- teltujen periaatteiden sisältö. Periaatteita sovellettiin luvussa 4.3 esitettävien toimenpiteiden suunnit- telussa. Yksittäisiä pieniä toimenpidekohteita ei ole kuitenkaan lueteltu erikseen esim. suojateiden liikenteenjakajien tehostevarsia koskien, vaan pe- riaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreetti- siksi yksittäisiksi kohteiksi tapahtuu kunnan ja osin ELY-keskuksen päivittäisen ja vuosittaisen pienten toimenpiteiden suunnittelun ja mm. alueurakoiden kautta. Esteettömyyttä koskevat periaatteet on esi- tetty luvussa 6.

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Seudun taajamissa on nykyisin voimassa pääosin aluenopeusrajoitus 40 km/h. Viime aikoina on kui- tenkin yhä useammassa kunnassa ja kaupungissa siirrytty käyttämään varsinkin asuinalueilla, mutta paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h no- peusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nope- usrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla olisi mah-

dollista selkeästi parantaa liikenneturvallisuutta; esim. törmäystilanteissa em. nopeuksien ero on suuri.

Asuinalueiden aluenopeusrajoitukset esitetään jatkossa muutettavaksi 30 km/h:iin. Muutamilla alueilla ko. nopeusrajoitus on jo nykyisin käytössä, joten periaatteen laajentaminen koko seudulle yhtenäistää ja selkeyttää käytäntöjä. Aikataulu rajoitusten asettamiselle päätetään erikseen kunnissa ja kaupungeissa.

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt ovat osin vielä sekavia. Asuinalueilla olevien tonttikatujen liittymät esitetään muutettaviksi tasa-arvoisiksi (ajonopeuksien hillitsemiseksi). Erityiskohteissa voidaan kuitenkin esim. näkemäsyistä käyttää kolmiota. Pääkadut säilytetään etuajo-oikeutettuina kokoojakatuihin ja kokoojakadut tonttikatuihin nähden. Jotta väistämisvelvollisuuskäytäntöjä noudatetaan, tulee niiden olla selkeitä, ymmärrettäviä ja johdonmukaisia.

Hidasteiden käyttöperiaatteet

Hidasteiden käytöllä tulee pyrkiä tukemaan nopeusrajoitusten noudattamista ja niiden ymmärrettävyyttä. Hidasteilla voidaan myös viestiä esim. taajama-alueelle tulosta ("taajamaportti") ja laajemmin liikkumisympäristön luonteesta.

Hidasteita, erityisesti korotettuja suojateitä ja liittymiä esitetään käytettäväksi koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä esitetään käytettäväksi loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuin voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ym., mikäli töyssyjen käyttö ei esim. melusta, tärinästä tai kohteen liikennemäärästä johtuen ole mahdollista.

Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon tien/kadun luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ym.). Mitä vilkkaampi kohde on, sitä tarkemmin tulee selvittää hidastetyypin soveltuvuutta. Hidastetyypin valinnalla on myös suuri merkitys sen ajettavuudelle ja tätä kautta hyväksyttävyydelle.

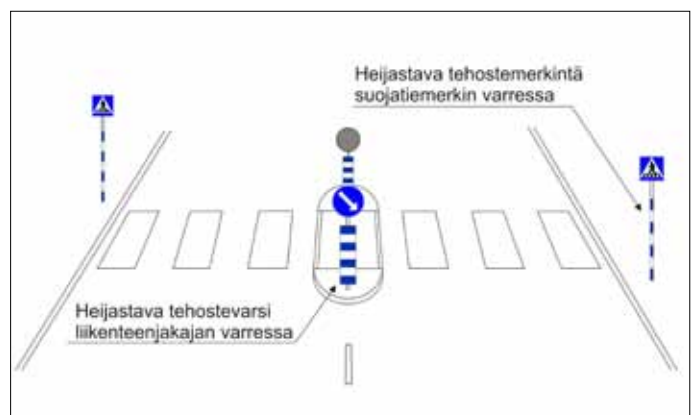
Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia esitetään käytettäväksi erityiskohteissa kuten koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan muuten kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, taajama-/asuinalueelle saapuminen, taajaman kokoojakadut sekä pääväylät/taajamatiet).

Suojateiden havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään tehostevarsien asentamista tärkeimpien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suoja-
tiemerkkeihin. Myös suoja-
tiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisaarekkeissa olevissa liikenteenjakaajissa.



Kuva 17. Esimerkkikuva tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Yksityistieliittyneiden näkemäraivaukset maanteiden varsilla sekä ratojen tasoristeyksissä

Maanteiden yksityistieliittyneiden näkemäraivausten teko kuuluu tienhoitokuntien vastuulle. Kuntien tulee tiedottaa asiasta tienhoitokuntia sekä lähettää ohjekuvat näkemäraivausten tekemisestä (samalla, kun kunnat tiedottavat tienhoitokuntia muista asioista) (Kuva 18).

Rautateiden tasoristeysten osalta tulee huomioda, että rata-alueella ja radan suoja-alueella* on radanpitäjällä oikeus poistaa näkemäesteet. Tienhoitokunnat voivat halutessaan itse huolehtia näkemäraivauksista vain radanpitäjän osoituksen mukaan. Jotta näkemä tasoristeyksessä olisi hyvä, on 8 metrin päässä lähimmästä kiskosta nähtävä 6 kertaa radan suurimman sallitun nopeuden verran molemmille sivuille. Esimerkiksi jos junan nopeus on 140 km/h, mikä on junien suurin sallittu nopeus tasoristeyksessä, näkemän on oltava noin 840 metriä molempiin suuntiin. Lähde: Liikennevirasto, Rautatieosasto.

*Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-alueita ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Lähde: Ratalaki 110/2007.

Mopoilu kevyen liikenteen väylillä

Mopoilun sallimisessa/kieltämisessä kevyen liikenteen väylillä tulee pyrkiä selkeyteen ja jatkuvuuteen vähintään kuntatasolla, mieluummin koko Ylä-Savon seutua koskien. Lähtökohtaisesti taajama-alueella mopoilu kielletään kevyen liikenteen väylillä, mikäli tien nopeusrajoitus on enintään 50 km/h. Mikäli tien nopeusrajoitus on 60 km/h tai sen yli on mopoilun salliminen kevyen liikenteen väylillä harkittava tapauskohtaisesti. Mopoilun kieltäminen ei edellytä erillisten lisäkilpien asentamista (mopoilu kevyen liikenteen väylillä on kielletty, mikäli sitä ei ole erikseen tekstillisellä lisäkivellä sallittu).

Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

Lapsia-liikennemerkkien käyttö ei ole kunnissa yhtenäistä. Lähtökohtaisesti lapsia-liikennemerkkiä tulee käyttää kohteissa, joissa liikkuu tavallista

runsaammin lapsia (erityisesti koulut, leikkipaikat). Kunnan alueelle esitetään liikennemerkin käytön tarkistamista koko tie- ja katuverkolla. Päiväkotien ja muiden hoitoyksiköiden ympäristöissä käytetään merkkiä, mikäli liikennemäärät ja -järjestelyt sekä yksikön toiminta sitä erityisesti edellyttävät. Tarpeettomat merkit tulee poistaa tai peittää mm. kesälomien ajaksi.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaavojen laatimisvaiheessa sekä uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä tulee maankäytön suunnittelu sovittaa vuorovaikutteisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa, varmistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä laajemmin vaikutukset myös liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin sekä ko. kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseen. Tarkistuslistoja on esitetty mm. ympäristöministeriön julkaisuissa. Yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen välillä tulee lisätä kaavojen valmisteluvaiheessa kaavojen mahdollisimman sujuvan etenemisen varmistamiseksi.

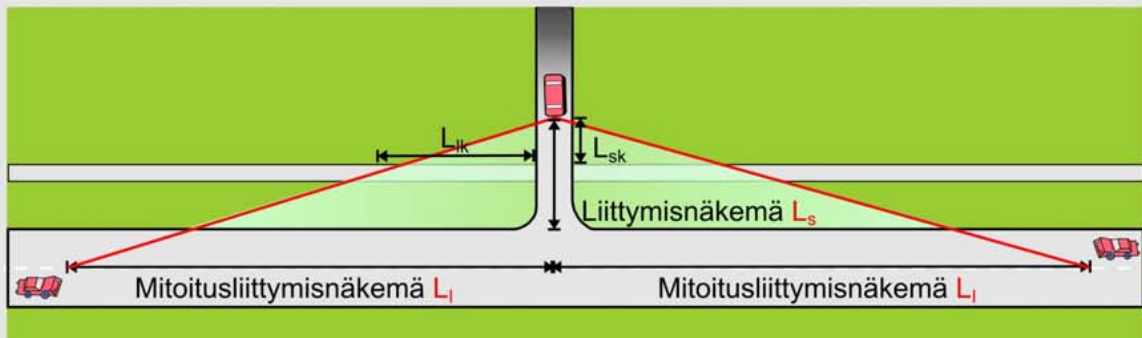
Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti, koska hallitsematon hajarakentaminen aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia. Kunnan tulee määritellä yhdessä naapurikuntien ja koko Ylä-Savon seudun kuntien kanssa periaatteet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien rakennuslupien myöntämisvaiheessa, että alueelle ei tulla järjestämään esim. kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

Koulujen jättöliikennejärjestelyjen kehittäminen

Koulujen jättöliikennejärjestelyjä tulee kehittää järjestelmällisesti selkein periaattein. Jättöliikenteen ja jättöliikennelenkin selkeä erottelu koulun piha-alueesta, peruuttamistarpeen poistaminen, selkeät kevyen liikenteen yhteydet sekä pysäköintipaikkojen sijoittaminen jättöliikenteestä ja piha-alueesta erottetuna ovat lähtökohtia, jotka tulee ottaa koulujen pihajärjestelyjä suunniteltaessa huomioon.

Liittymisnäkemä sivutien suunnassa L_s (m)

	normaali	poikkeuksellinen
tulosuunnalla kärkikolmio		
• maaseudulla	20 m	15 m
• taajamassa	15 m	10 m
tulosuunnalla on STOP-merkki tai liittymä on vähäliikenteisen yksityisen tien liittymä	10 m	6 m
tontti- tai maatalousliittymä	6 m	



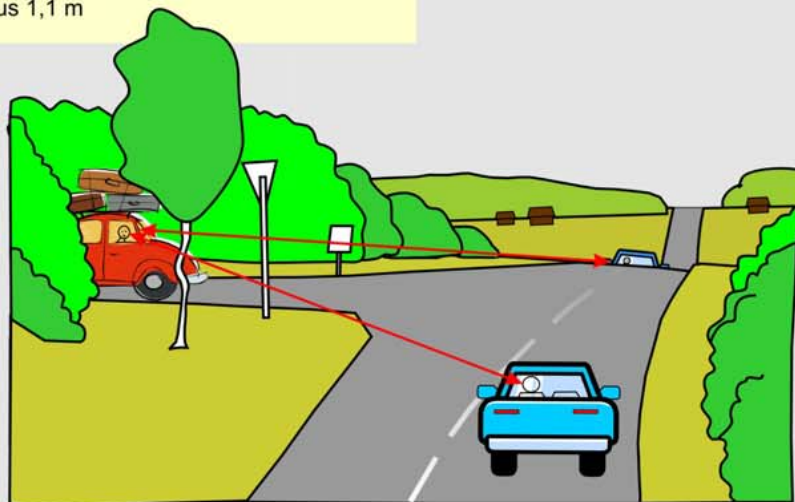
Mitoitus- Nopeus	Mitoitusliittymisnäkemän vähimmäisarvo L_l (m)	
Km/h	normaali	poikkeuksellinen

≤30	60	40
40	80	60
50	105	80
60	130	100
70	160	120
80	200	150
90	230	190
100	270	240

Silmäpisteen korkeus 1,1 m

Näkemien vähimmäisarvot kevytliikenneväylän kohdalla

- $L_{sk} \geq 10$ m, poikkeuksellisesti 6 m
- $L_{ik} \geq 20$ m



Kuva 18. Yksityistieliittymien mitoitusnäkemät (lähde: Yksityisteiden liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).

4.3 Toimenpiteet

Pielaveden kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat kirkonkylän alueelle ja sen läheisyyteen sekä haja-alueen asutuskeskittymiin. Toimenpiteiden suunnittelussa otettiin huomioon yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähipuolena edellyttämät toimenpiteet.

4.3.1 Keskusta-alue

Keskusta-alueelle esitetään toimenpiteitä erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden, koulureittien sekä vaarallisten liittymien parantamiseksi sekä ajoneuvojen hillitsemiseksi.

Pielavedentie ja Urho Kekkosen tie

Pielavedentielle (mt 561) esitetään tievalaistuksen rakentamista Urho Kekkosen tien (mt 5572) liittymäalueelle sekä valaistuksen jatkamista nykyisen valaistuksen alkuun asti lähelle Tuomikontien liittymää (toimenpide 1). Lisäksi valaistusta esitetään rakennettavaksi myös Puistotien ja Puustellintien liittymien välille yhdistämään nykyiset liittymävalaistukset (toimenpide 2). Liittymänäkemiä esitetään parannettavaksi näkemäraivauksilla Tuomikontien liittymässä (toimenpide 17).

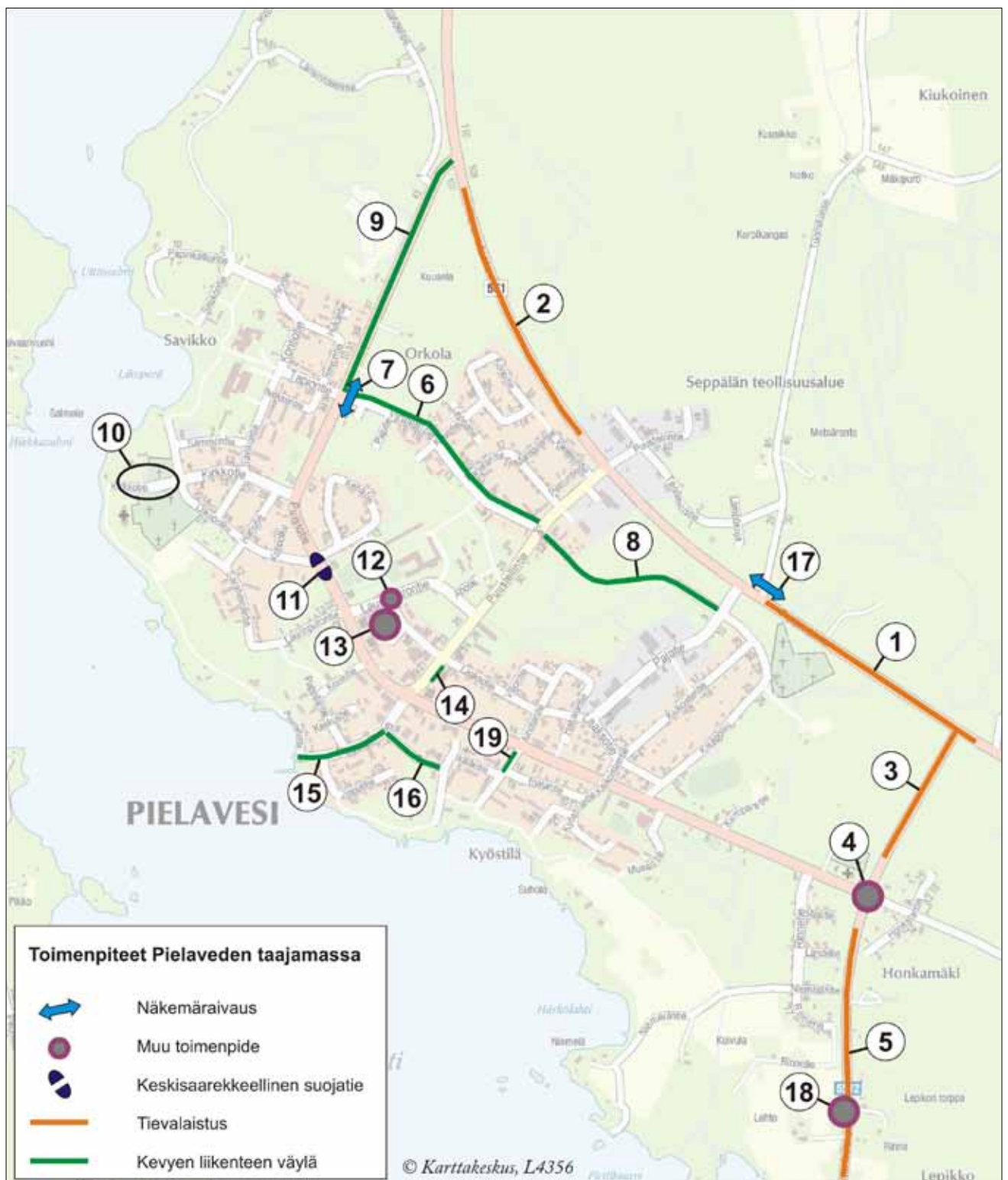
Urho Kekkosen tielle (mt 5572) esitetään myös yhteisen tievalaistuksen rakentamista Pielavedentien (mt 561) liittymästä Puistotien liittymän nykyiseen tievalaistukseen asti (toimenpide 3) sekä tievalaistuksen jatkamista Puistotien liittymästä kantatien 77 liittymään saakka (tiejaksolla on lähes koko matkalla kevyen liikenteen väylä, toimenpide 5). Urho Kekkosen tien ja Puistotien/Honkamäentien liittymässä esitetään liittymän jäsentelyä sekä kevyen liikenteen yhteyksien parantamista (toimenpide 4). Tarkemmista toimenpiteistä tulee jatkossa laatia vielä tarkempi selvitys. Lepikon Torpan kohdalla olevaa linja-autopysäkkiä esitetään parannettavaksi rakentamalla pysäkillä yhteys kevyen liikenteen väylälle (toimenpide 18).

Keskustan kevyen liikenteen väylät

Pielaveden keskustassa on tarpeita parantaa kevyen liikenteen yhteyksiä rakentamalla uutta väyläverkostoa. Väylätarpeita on mm. Virteläntien varressa, jonne esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista tien pohjoispuolelle sekä samalla kadun rakenteen parantamista ja uudelleen päällystämistä (toimenpide 6). Väyläverkostoa esitetään laajennettavaksi rakentamalla uusi kevyen liikenteen väylä myös Seppäläntielle ja tästä edelleen aina Pajatielle asti (toimenpide 8). Kevyen liikenteen väylän jatkamista esitetään lisäksi Puistotien varteen Virteläntien/Taapiontien liittymästä maantien 561 liittymään asti (toimenpide 9). Puustellintiellä esitetään huoltoaseman kohdan kevyen liikenteen väylän erottelua reunakivellä piha-alueesta, koska alue on sekava ja kevyen liikenteen väylä ei erotu ajoradasta ja piha-alueesta selkeästi (toimenpide 14). Puustellintielle esitetään myös kevyen liikenteen väylän rakentamista torin ja sataman välille (toimenpide 15), jolloin se palvelisi satamasta keskustaan saapuvia sekä toimisi yhtenä yhteytenä keskustan ja ns. rantaväylän välillä. Myös Toritielle Puustellintien ja Ikäläntien välille esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista (toimenpide 16).

Muut keskusta-alueen toimenpiteet

Puistotien ja Virteläntien liittymässä esitetään liittymänäkemien parantamista näkemäraivauksin (toimenpide 7). Kevyen liikenteen ylitysten turvallisuuden parantamiseksi sekä osittain nopeuksien hillitsemiseksi esitetään keskisaarekkeen toteuttamista Puistotielle Oikopolun liittymän kohdalla olevalle suojielle. Samalla tulee parantaa suojielle johtavia kevyen liikenteen yhteyksiä (toimenpide 11). Ainolantielle esitetään tien leventämistä sekä jalkakäytävän rakentamista Ainolantie 5:n kohdalle (toimenpide 19).



Kuva 19. Pielaveden keskusta esitetyt toimenpiteet.



Kuva 20. Puistotien ja Virteläntien liittymään esitetään näkemä-
raivauksia.

Kirkkotielle Oikopolun liittymän ja kirkon väliselle alueelle esitetään pysäköinti- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (toimenpide 10). Alueen pysäköintijärjestelyt ovat nykyisin sekavia eikä keskustan suunnasta ja pysäköintialueelta ole yhtenäistä ja turvallista yhteyttä kirkolle.

Laurinpurontien ja Laaksotien liittymässä on paljon liikennemerkkejä, joista osa on turhia ja jotka voivat aiheuttaa sekaannusta. Toimenpiteeksi esitetään turhien merkkien poistamista sekä merkkijärjestelyjen tarkistamista (toimenpide 12).



Kuva 21. Laurinpurontien ja Laaksotien liittymän liikennemerkkijärjestelyt ovat sekavat.

Linja-autoaseman piha-alueen pysäköintijärjestelyt ovat sekavia ja linja-autoaseman laiturirakenteet huonokuntoisia. Kohteeseen esitetään piha-alueen jäsentämistä sekä laiturijärjestelyjen selkeyttämistä (toimenpide 13).

Keskustan ja sen lähialueiden asuinalueille esitetään lisäksi kohdan 4.2 periaatteiden mukaisesti aluenopeusrajoitusta 30 km/h, tonttikatujen liittymien muuttamista tasa-arvoisiksi (tilanne jo nykyisin suhteellisen hyvä) sekä mm. suojateiden havaitavuuden parantamista.

Toimenpiteet Pielaveden keskusta-alueella

Pikatoimenpiteet

- Puistotien ja Virteläntien liittymän näkemäraivaus, toimenpide 7
- Laurinpurontien ja Laaksotien liittymän liikennemerkkijärjestelyt, toimenpide 12
- Tuomikontien liittymän näkemäraivaus Pielavedentiellä, toimenpide 17
- Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen pysäkiltä kevyen liikenteen väylälle Urho Kekkosen tiellä (Lepikon torpan kohdalla), toimenpide 18

Kiireellisyysluokka 1

- Kirkkotien pysäköinti- ja kevyen liikenteen järjestelyt Oikopolun liittymästä kirkon suuntaan, toimenpide 10
- Keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen sekä suojatielle johtavien yhteyksien parantaminen Puistotiellä Oikopolun liittymässä, toimenpide 11
- Linja-autoaseman piha- ja laiturijärjestelyt, toimenpide 13
- Jalkakäytävän erottelu reunakivellä piha-alueesta ja ajoradasta Puustellintiellä olevan huoltoaseman kohdalla, toimenpide 14
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Puustellintielle torin ja sataman välille, toimenpide 15
- Asuinalueiden aluenopeusrajoitus 30 km/h, tonttikatujen liittymien muuttaminen tasarvoisiksi sekä muiden Ylä-Savon seudulle määriteltyjen yleisten periaatteiden jalkauttaminen

Kiireellisyysluokka 2

- Pielavedentien tievalaistus Urho Kekkosen tien liittymään sekä jatkaminen Tuomikontien liittymään, toimenpide 1
- Pielavedentien tievalaistus Puustellintien ja Puistotien liittymien välille, toimenpide 2
- Urho Kekkosen tien tievalaistus välille Pielavedentie-Puistotie, toimenpide 3
- Toritien kevyen liikenteen väylä välille Puustellintie-Ikäläntie, toimenpide 16

Kiireellisyysluokka 3

- Urho Kekkosen tien ja Puistotien liittymän parantaminen, toimenpide 4
- Urho Kekkosen tien tievalaistus välille Puistotie-kantatie 77, toimenpide 5
- Virteläntien kevyen liikenteen väylän rakentaminen, rakenteen parantaminen sekä uudelleen päällystäminen, toimenpide 6
- Yhtenäinen kevyen liikenteen väylä välille Puustellintie-Pajatie, toimenpide 8
- Puistotien kevyen liikenteen väylä välille Virteläntie-Pielavedentie, toimenpide 9
- Ainolantien leventäminen ja jalkakäytävä Ainolantie 5 kohdalla, toimenpide 19

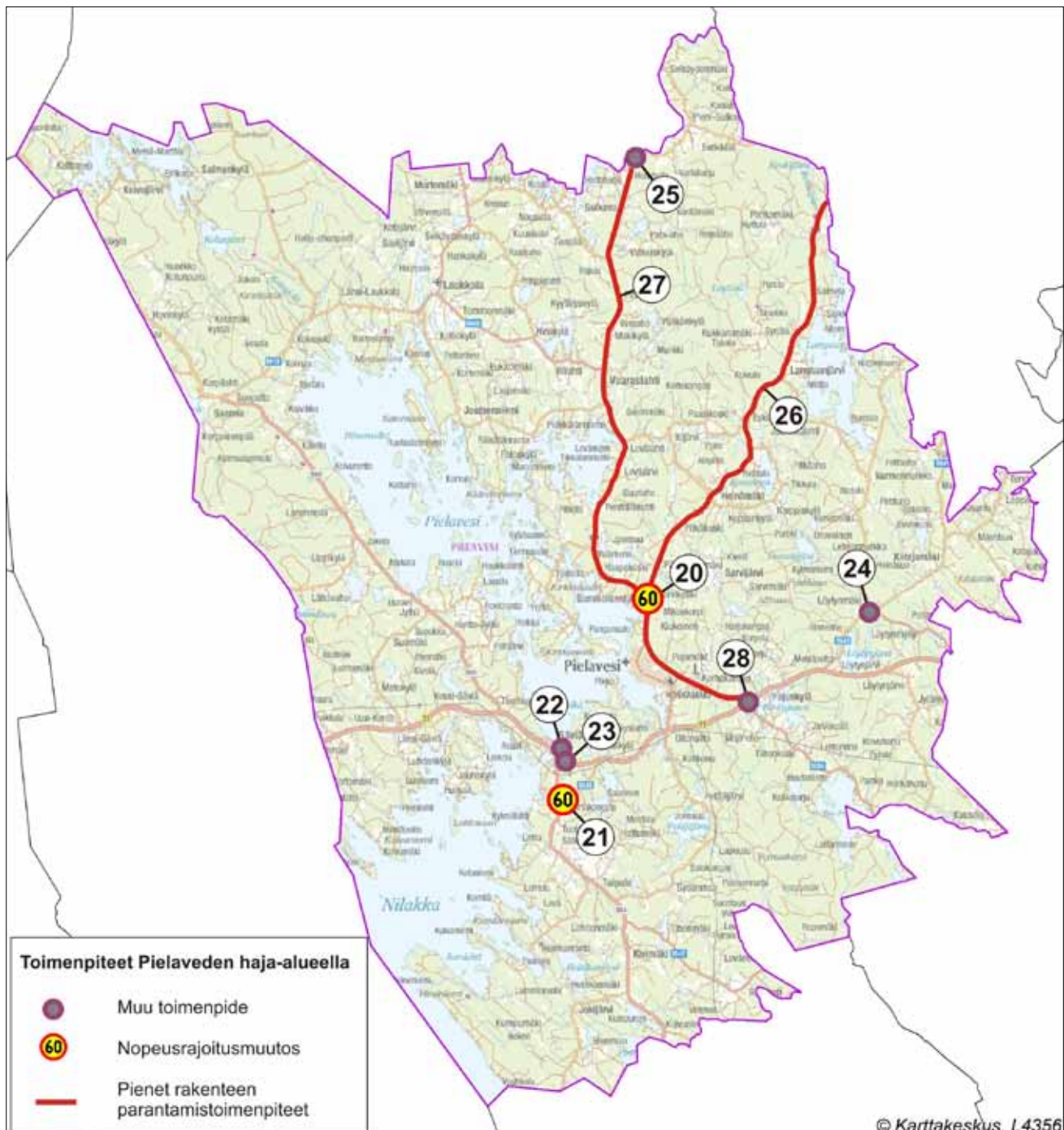
Erillisrahalla toteutettavia suurempia hankkeita ovat näistä toimenpiteet 6, 8 ja 9.

4.3.2 Haja-asutusalue

Haja-asutusalueelle esitetään pääosin liittymien parantamistoimenpiteitä sekä nopeusrajoitusmuutoksia. Seututeitä esitetään parannettavaksi tarpeeseen vastaavin rakenteen parantamis- ja päällystämistoimenpitein. Mahdollisuuksia laajamittaisempiin seututeiden parantamistoimenpiteisiin ei rahoitussyistä johtuen tule olemaan.

Kiuruvedentie (mt 561) ja lisalmentie (mt 563)

Kiuruvedentien (mt 561) ja lisalmentien (mt 563) liittymä on onnettomuusaltis ja liittymä esitetään valaistavaksi. Ensi vaiheessa esitetään Kiuruvedentien nopeusrajoituksen laskemista liittymän kohdalla 60 km/h:iin. Lisäksi esitetään liittymäalueella olevan Pankkoniemen yksityistieliittymän siirtämistä Piela-veden suuntaan näkemiltään parempaan paikkaan (toimenpide 20).



Kuva 22. Pielaveden haja-asutusalueelle esitetyt toimenpiteet.

Kiuruvedentiellä (mt 561) kunnan pohjoisosassa sijaitsevan Pienen Sulkavantien (mt 16117) liittymä on nykyisen laaja ja erityisesti Pielaveden suunnasta saavuttaessa epäselvä. Liittymää esitetään selkeyttäväksi pienin liittymäsuunta- ja liittymäkaarijärjestelyin (toimenpide 25).

Kiuruvedentiellä ja lisalmentiellä toteutetaan tarpeita vastaavia rakenteen parantamis- ja päällystämistoimenpiteitä (toimenpiteet 26 ja 27).

Säviän alue

Säviän alueella esitetään Karttulantien (mt 554) nopeusrajoituksen 60 km/h jatkamista Pykäliköntien (mt 5543) liittymän eteläpuolelle saakka (toimenpide 21).

Säviän koululle vievä Virranniskantie on kapea ja sen varrella sijaitsee koulu. Tie esitetään valaistavaksi (koululle saakka, toimenpide 22). Virranniskantie esitetään lisäksi päällystettäväksi pysäköintialueen ja alikulun välisellä lyhyellä tiejaksolla, koska nykyinen sorapinta ei kestä rankkasateella (toimenpide 23).

Muut toimenpiteet

Kantatiellä 77 olevaan Pielavedentien (mt 561) ja Pangantien (mt 5550) liittymään esitetään ensi vaiheessa toteutettavaksi turvasaarekkeet. Pidemmällä tähtäimellä liittymä esitetään porrastettavaksi, jolloin liittyisiin tulee rakentaa myös väistötilat (toimenpide 28).

Katajamäentiellä (mt 5641) olevassa Venetmäentien (mt 16137) liittymässä näkemät ovat erittäin huonot johtuen puutteellisesta tiegeometriasta. Venetmäentien liittymä esitetään siirrettäväksi parempaan paikkaan aikaisemmin laaditun toimenpideselvityksen mukaisesti (toimenpide 24).



Kuva 23. Maantiellä 5641 olevan Venetmäentien (mt 16137) liittymän näkemät ovat huonot.

Toimenpiteet Pielaveden haja-asutusalueella

Pikatoimenpiteet

- Kiuruvedentien nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:iin lisalmentien liittymän kohdalla, toimenpide 20
- Karttulantien 60 km/h nopeusrajoituksen jatkaminen kantatieltä 77 Pykäliköntien liittymän eteläpuolelle, toimenpide 21

Kiireellisyysluokka 1

- Virranniskantien tievalaistuksen rakentaminen, toimenpide 22
- Virranniskantien päällystäminen välillä pysäköintialue-alikulku, toimenpide 23
- Turvasaarekkeiden toteuttaminen kantatien 77 ja Pielavedentien/Pangantien liittymään, toimenpide 28

Kiireellisyysluokka 2

- Tievalaistuksen rakentaminen Kiuruvedentien ja lisalmentien liittymään sekä Pankkonientien liittymän siirtäminen Pielaveden suuntaan, toimenpide 20

Kiireellisyysluokka 3

- Katajamäentie, Venetmäentien liittymän siirtäminen parempaan paikkaan, toimenpide 24
- Kiuruvedentie, Pienen Sulkavantien liittymän selkeyttäminen, toimenpide 25
- Kantatien 77 ja Pielavedentien/Pangantien liittymän porrastaminen ja väistötilojen rakentaminen, toimenpide 28

Kiuruvedentien ja lisalmentien rakenteen parantamis- ja päällystämistoimenpiteet toteutetaan erillisen ELY:n ohjelmoinnin mukaisesti.

Erillisrahalla toteutettavia suurempia hankkeita ovat näistä toimenpiteet 24 ja 28 (kiireellisyysluokan 3 toimenpide).

4.4 Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen jaettiin toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

- kiireellisyysluokka 1 vuosina 2011 – 2014
- kiireellisyysluokka 2 vuosina 2015 - 2018
- kiireellisyysluokka 3 vuosina 2019 -

Lisäksi määriteltiin erikseen ns. pikatoimenpiteet. Kiireellisyysluokkien sisältä tunnistettiin suuremmat erillISRahoitusta vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. Seuraavassa taulukossa on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty liitteenä olevissa toimenpidetaulukkoissa.

Toimenpiteiden toteuttamista helpottaa, mikäli kunnan budjetointiin varataan oma kohdistamaton määräraha pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista varten. Määrärahoissa tulisi varautua myös liikenneturvallisuuustyön toteuttamisen aiheuttamiin pieniin vuosikohtaisiin kustannuksiin.

Toimenpiteiden toteuttamisen edistämiseksi kannattaa seuraavaan kunnan aluetta koskevaan ELY-keskuksen alueurakkaan sisällyttää myös pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista.

4.5 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Pielaveden kunnan alueella yhteensä 0,105 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.13). Tehokkaimpia ovat liikenteen ohjauksen toimenpiteet ja erityisesti nopeusrajoituksen alentaminen edullisten toteuttamiskustannusten vuoksi. Katuverkolle suunniteltujen toimenpiteiden henkilövahinko-onnettomuusvähennemää ei voitu laskea onnettomuushistorian perusteella, koska katuverkolla tapahtuneita onnettomuuksia ei ole täysin paikannettu. Näin ollen todellinen henkilövahinko-onnettomuusvähennemä on selvästi edellä esitettyä arviota suurempi. Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuus-kustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 52 000 €/vuosi. Laskentaperusteena on käytetty alla esitettyä henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoa. Tämän lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä kustannussäästöjä.

Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot vuonna 2010 (Lähde: Tielikenteen ajokustannusten laskenta 2010. Liikenneviraston ohjeita 22/2010):

- Kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- Vammautumiseen johtanut onnettomuus 351 000 €
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 493 000 €
- Pelkkä omaisuusvahinko-onnettomuus 2 950 €
- Tieliiikenneonnettomuus keskimäärin 120 000 €

Taulukko 5. Toteuttamisohjelma.

	Kiireellisyysluokka kustannukset [1000 €]					Onn. vähennemä (hvjo/v)
	Pika	1	2	3	YHT	
ELY	5	40	25	735	805	0,055
kunta	1	135	60	1000	1196	
ELY ja kunta yhdessä			100	70	170	0,044
ELY ja yksityinen yhdessä			30		30	0,006
kunta ja yksityinen yhdessä		40			40	
Yksityinen		20			20	
Kaikki yhteensä	6	235	215	1805	2261	0,105

Laskennallisen henkilövahinko-onnettomuusvähennämisen lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoidessa. Liikenneturvallisuustyön (luku 7) vaikutukset realisoituvat pitkällä aikajänteellä liikenneasenteiden muutoksena ja edelleen onnettomuusvähennämänä, onnettomuusriskin pienenemisenä sekä kunnalle kohdistuvien kustannusten vähentymisenä.



- Esitettyjen maanteille kohdistuvien toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Pielaveden kunnan alueella yhteensä 0,105 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa
- Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 52 000 € vuodessa
- Lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä onnettomuusvähennyksiä ja edelleen kustannussäästöjä.
- Laskennallisen onnettomuusvähennämisen lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoidessa. Eriyisesti järjestelmällisen liikennekasvatus-, tiedotus- ja valistustyön vaikutukset realisoituvat vasta pitkällä aikajänteellä.

5 Kevyen liikenteen laatu-käytävät

Työn yhteydessä määritettiin rinnan liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden kanssa myös kevyen liikenteen laatuikäytävät ohjaamaan ja priorisoimaan kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämistä. Pohjois-Savon ELY-keskus laatii parhaillaan selvitystä, jossa laaditaan määrittäminen kevyen liikenteen laatuikäytävälle. Työ on tällä hetkellä luonnosvaiheessa ja tässä suunnitelmassa laatuikäytävät määritettiin luonnoksen hengessä seuraavia periaatteita soveltaen:

Kevyen liikenteen laatuikäytävät sijaitsevat nykyisellä väyläverkolla ja sisältävät keskeisimmät reitit suurimman käyttäjäpotentiaalialueella.

- Suurimmilla kaupunkiseuduilla laatuikäytävät yhdistävät kaupunginosat ja keskustan ja johtavat kaupunginosasta toiseen.
- Muilla alueilla laatuikäytäviä ovat keskustaajamien keskeiset kevyen liikenteen reitit.
- Laatuikäytävien valinnassa otetaan huomioon käyttäjämäärä ja -potentiaali (mm. suuret työpaikkakeskittymät), maankäytön kehittyminen sekä realistiset kävely- ja pyöräilyetäisyydet.
- Väyläosuuksia, joilla ajoneuvoliikenne on sallittu, pyritään välttämään.

Laatuikäytävälle on lisäksi luonnosteltu seuraavia ohjaavia kriteereitä, joita sekä kunnan sekä ELY-keskuksen suositellaan noudattavan laatuikäytäviä toteutettaessa:

Kevyen liikenteen laatuikäytävät tarjoavat laadukkaan, turvallisen ja viihtyisän ympäristön liikuttavaksi.

- Laatuikäytäväverkoston väylät ovat yhtenäisiä ja jatkuvia.
- Laatuikäytäväverkoston väylillä on korkealaatuinen varustetaso erityisesti taajamissa.
- Laatuikäytäväverkosto on esteetön ja turvallinen ja päällysteen pinta on ehyt. Esteettömyysnäkökulma huomioidaan erityisesti taajamissa.
- Laatuikäytäväverkoston väyliltä on hyvät ja turvalliset yhteydet linja-autopysäkeille.

Laatuikäytävien kunnossapito on korkeatasoista.

- Laatuikäytäväverkostolla on hyvät edellytykset talvipyöräilylle.
- Laatuikäytäväverkosto kuuluu korkeimpaan kevyen liikenteen väylien hoitotasoluokkaan ja laatuikäytävillä sijaitsevat erityiset kunnossapidon ongelmakohteet sisältyvät täsmähoitokohteisiin.
- Kuntien ja ELY:n talvihoitotasoa on yhtenäinen.
- Verkostolla havaitut kunnossapitopuutteet korjataan pikaisesti.
- Hoidossa ja ylläpidossa otetaan huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeita.

Laatuikäytävillä sijaitsevat kevyen liikenteen parantamistoimenpiteet priorisoidaan tienpitäjien ohjelmissa kiireellisimmiksi. Laatuikäytävät pyritään toteuttamaan yhteysväleittäin muiden ylläpito- tai investointihankkeiden yhteydessä.

Pielavedellä kevyen liikenteen laatuikäytävät käsittävät keskustaajaman keskeiset reitit. Laatuikäytävät on esitetty kuvassa 24.

Laatuikäytävien kehittämiseksi tarvittavat kevyen liikenteen väylähankkeet vastuutahoineen on esitetty toimenpidetaulukossa. Laatuikäytävälle esitetyt toimenpiteet priorisoitiin kevyen liikenteen hankkeiden kärkeen. Keskeiset laatuikäytävien toteuttamiseksi tarvittavat väylähankkeet ovat:

- kevyen liikenteen väylän rakentaminen Puustelintielle välille tori-satama sekä
- kevyen liikenteen järjestelyjen parantaminen Kirkkotielillä kirkon ja Oikopolun liittymän välillä.

Laatuikäytävillä esitetään lisäksi kiinnitettäväksi erityistä huomiota:

- sujuvuuspuutteiden korjaamiseen ja esteettömyyteen: reunakivien madaltaminen ja muiden sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden sujuvuuspuutteiden poistaminen; *vastuutaho ELY/kunta*
- viihtyisyyden parantamiseen: alikulkujen siisteys, levähdyspenkit, istutukset, valaistuspuutteiden järjestelmällinen korjaaminen; *vastuutaho ELY/kunta*
- tienyliytiskohtien turvallisuuteen; kuhunkin ympäristöön soveltuvat ratkaisut, ylityskohtien havaittavuus, turvallisuuden lisääminen mm. keskisäarekkein tai korotetuina suojatein; *vastuutaho ELY, kunta.*



Kuva 24. Kevyen liikenteen laatukäytävät Pielavedellä.

- keskustojen pyöräparkkeihin; *vastuutaho kunta*
- hoitoon ja kunnossapitoon, erityisesti talvihoitoon: talvihoitoluokkien nostaminen, täsmähoitokohteet, päällystevaurioiden korjaaminen (ei käsinpaikkausta); *vastuutaho ELY/kunta*
- viitoitukseen ja liikenteen ohjaukseen (selkeä opastus); *vastuutaho ELY/kunta*
- tiedottamiseen reiteistä (reitti-informaatio, kartat, internet), terveyshyödyistä ja palautekanavista; tiedotusvälineiden hyödyntäminen; *vastuutaho kunta*
- työmatkapyöräilyyn ja -kävelyyn kannustamiseen; *vastuutaho kunta/työnantajat*.

Laatukäytävien tavoitetasolle (tekniset vaatimukset) on asetettu suosituksia, joita esitetään sovellettavaksi laatukäytäviä toteutettaessa. Toimenpiteiden edistäminen ja tarkempi vastuuttaminen esitetään läpikäytäväksi säännöllisesti kunnan liikenneturvalisuustyöryhmän kokouksissa sekä laajemmin myös seudulla kokoontuvan liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksissa. Pohjois-Savon ELY-keskus pyrkii toteuttamaan laatukäytäviä yhteisväleittäin suurempien hankkeiden tai esimerkiksi päällystysurakoiden yhteydessä. Kunnossapitoon liittyvät laatuvaatimukset sisällytetään alueurakoihin sitä mukaa kun ne kilpailutetaan.

Taulukko 6. Suosituksia kevyen liikenteen laatukäytävien teknisistä vaatimuksista.

Tekninen vaatimus	Taajaman lähiympäristöt		Työmatkareitit taajaman ulkopuolella
	Keskustat	Asuinalueet	
Kesä- ja talvihoito	Korkein hoitoluokka (K1) ja täsmähoitokohteet	Korkein hoitoluokka (K1) ja täsmähoitokohteet	Korkein hoitoluokka (K1) ja täsmähoitokohteet
Leveys, jalankulun ja pyöräilyn erottelu	Suositus (3-) 3,5 m Yhdistetty kävely- ja pyörätie erottelu tarvittaessa	Suositus (3-) 3,5 m Yhdistetty kävely- ja pyörätie, erottelu tarvittaessa	Suositus (3-) 3,5 m Yhdistetty kävely- ja pyörätie
Varusteet ja niiden yhtenäisyys	Väylien varrella on levähdyspenkkejä ja roska-astioita ja vilkkaimpien liityntäpysäkkien yhteydessä polkupyöräteline. Varustelussa pyritään alueelliseen yhtenäisyyteen.	Väylien varrella on levähdyspenkkejä ja roska-astioita ja vilkkaimpien liityntäpysäkkien yhteydessä polkupyöräteline. Varustelussa pyritään alueelliseen yhtenäisyyteen.	Väylien varrella vilkkaimpien liityntäpysäkkien yhteydessä on polkupyöräteline. Varustelussa pyritään alueelliseen yhtenäisyyteen.
Valaistus	Kyllä, yhtenäinen	Kyllä	Kyllä
Pituuskaltevuus*	< 5% hyvä 6-8 % tyydyttävä	< 5% hyvä 6-8 % tyydyttävä	
Reunakivien korkeus tienylityskohdissa**	0-3 cm	0-3 cm	Asfalttiviisteet
Päällysteen korjaustapa***	Pikaisesti, päällysteen käsin paikkaus sallitaan vain väliaikaiseksi ratkaisuksi.	Pikaisesti, päällysteen käsin paikkaus sallitaan vain väliaikaiseksi ratkaisuksi.	Pikaisesti, päällysteen käsin paikkaus sallitaan vain väliaikaiseksi ratkaisuksi.
Tien ylitykset	Turvalliset, taajamaympäristöön soveltuvat ratkaisut. Valo-ohjatuissa ylityksissä vihreä valo ilman painonappia.	Turvalliset, taajamaympäristöön soveltuvat ratkaisut. Valo-ohjatuissa ylityksissä vihreä valo ilman painonappia.	Turvalliset, sujuvat ja hyvin havaittavat ratkaisut. Ylityskohtien näkyvyyteen ja havaittavuuteen kiinnitettävä erityistä huomiota.
Opastus	Yhtenäinen kevyen liikenteen viitoitus Internet-opaskartta	Yhtenäinen kevyen liikenteen viitoitus Internet-opaskartta	Yhtenäinen kevyen liikenteen viitoitus Internet-opaskartta
Yhteydet linja-autopysäkeille	Yhteydet pysäkeille ovat esteettömät, turvalliset ja sujuvat.	Yhteydet pysäkeille ovat esteettömät, turvalliset ja sujuvat.	Yhteydet pysäkeille ovat turvalliset ja sujuvat.

6 Esteettömyys

6.1 Esteettömyyden nykytila

Esteettömyyden nykytilaa selvitettiin suunnitelman yhteydessä asukkaille toteutetulla kyselyllä sekä järjestämällä kunnan keskustajaamassa esteettömyyskierros. Kyselyssä suurimpana esteettömyysongelmana pidettiin katujen ja kevyen liikenteen väylien puutteellista talvihoitoa. Ongelmina pidettiin korkeita lumikasoja, jotka kerääntyvät liittymiin näkemäesteeksi ja ovat osin kevyen liikenteen väylillä. Myös aurausta pidettiin myöhäisenä, ja tiet aurataan kapeiksi.

Kierroksen perusteella voidaan todeta, että Piela-vedellä suurimmat esteettömyysongelmat liittyivät liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynteihin. Automaattiovet puuttuvat usein tai ovet aukeavat väärään suuntaan. Myös luiskat ovat toisinaan huonosti suunniteltuja ja siirrettäviä mainostauluja oli sijoitettu kulkuväylille. Mainokset aiheuttavat ongelmia erityisesti heikkonäköisille. Ongelmia on mm. kunnantalon (vanha paloasema), eläinlääkäriin, nykyisen sosiaalitoimiston ja työvoimatoimiston (muuttamassa pois rakennuksesta), tilitoimiston, hotelli-ravintola Restentin ja linja-autoaseman sisäänkäynneissä tai sisätiloissa. Parantamistoimet ovat kiinteistöjen omistajien tai liikkeenharjoittajien/kiinteistön omistajien vastuulla. Esteettömyyden huomioiminen erityisesti julkisten tilojen sekä tie- ja katuverkon suunnittelussa on erittäin tärkeää.

Esteettömyyskierroksella nousi esiin myös puutteet hiekoituksessa ja aurauksessa. Erityisesti kuluneena runsaslumisena talvena myös lumipenkat ovat olleet näkemäesteinä. Lisäksi ongelmaksi koettiin yleinen autoilijoiden piittaamattomuus kevyestä liikenteestä. Esteettömyyskierroksen muistio on esitetty liitteessä 2.

6.2 Kehittämistoimenpiteet

Liikenneympäristöä koskevat kehittämistoimenpiteet on esitetty kohdassa 4.3. Lisäksi kunnassa esitetään jatkossa noudatettavan seuraavia, koko Ylä-Savon seudulle määriteltyjä esteettömyysperiaatteita:

Esteettömyysvastaavan nimeäminen kuntaan

Esteettömyysvastaavan tehtävänä on esteettömyystyön koordinointi kunnassa, kouluttautuminen sekä osallistuminen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Esteettömyysvastaava voi osallistua myös mahdollisesti järjestettävään seudullisiin kokoontumisiin, joissa vaihdetaan tietoa ja kokemuksia. Esteettömyysvastaava vastaa esteettömyystietämyksen lisäämisestä kunnassa sekä vaikuttaa osaltaan siihen, ettei erityisesti julkisten tilojen sekä tie- ja katuverkon suunnittelussa tehdä enää uutta, esteellistä ympäristöä. Lisäksi esteettömyysvastaavan tulisi selvittää mahdollisuudet erilaisten liikkumista helpottavien apuvälineiden lainaamiseen kunnasta.

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa sekä ulkomailonnan pelisäännöt

Esteettömyyden huomioimiseksi informoidaan ja lisätään yhteistyötä liikkeenharjoittajien kanssa. Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä järjestää yhteistyössä esimerkiksi vammais- ja vanhusneuvostojen sekä eläkeläisjärjestöjen kanssa tilaisuuden, jossa käydään läpi ongelmia liikkumisesteisten näkökulmasta sekä annetaan vinkkejä edullisiksi parantamisehdotuksiksi liikkeenharjoittajille. Käsiteltäviä asioita ovat mm. erilaiset sisäänkäyntiratkaisut, kuten toimiva luiska ja soittokello kalliiden automaattiovien sijaan, sisätilojen mitoitus myös pyörätuolilla liikkujille, ulkomainosten sijoittelu ja ulkotulien käyttö (ks. seuraava kappale), pysäköintialueiden selkeän jäsentelyn merkitys liikkumisesteisten ja liikenneturvallisuuden kannalta sekä invapysäköintipaikkojen (2 paikkaa/P-alue) riittävyys ja sijainti. Tilaisuudessa markkinoidaan esteettömyyttä liikkeenharjoittajille kilpailu- ja imagoetuna. Esteettömyyden huomioon ottaminen ja puutteiden korjaaminen lisää asiakkaiden määrää ja kohentaa yrityksen mainetta.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (167 § 2 mom) todetaan, että ”Kunnan määräämä viranomaisen valvoo, että liikenneväylät, kadut, torit ja katuaukiot sekä puistot ja oleskeluun tarkoitetut ulkotilat täyttävät hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina.” Kadulle pystytettävät ns. A-mainoskyltit eivät saa siten estää vapaita kulkua jalkakäytävällä. Esimerkiksi pyörätuolilla

kääntymiseen tarvitaan tilaa halkaisijaltaan noin 1,5 metrin ympyrän verran ja kahden pyörätuolin kohtaaminen vie tilaa noin 1,8 metriä. Pohjois-Savon pelastuslaitos on kieltänyt myös ulkotulien polttamisen katualueella, kevyen liikenteen ja jalankulkuväylillä sekä muilla yleiselle liikenteelle varatuilla alueilla. Kielto perustuu pelastuslain yleiseen huolellisuusvaatimukseen. Jalkakäytävillä ja torialueilla sijaitsevat ulkotulet aiheuttavat riskin erityisesti näkövammaisille.

Reunakivien järjestelmällinen madaltaminen

Keskustaajaman keskeisimpien kevyen liikenteen reittien suojateiden reunakivet madalletaan järjestelmällisesti 0-3 cm:n korkuisiksi. Työ tehdään suunnitelmallisesti kunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen resurssien puitteissa.

Eläkeläis- ja vammaisneuvostojen tietämyksen hyödyntäminen

Eläkeläis- ja vammaisneuvostojen edustajat ja/tai avustajat otetaan mukaan sekä julkisten tilojen että tie- ja katuverkon suunnitteluhankkeisiin. Lisäksi huomioidaan suunnittelun esteettömyysohjeet. Näin varmistetaan, ettei tehdä enää uutta esteellistä ympäristöä.

Kunnossapidon tehostaminen

Käydään urakoitsijoiden kanssa läpi talvihoidon laatuvaatimukset ja hiekoitusperiaatteet sekä niiden toteutuminen keskustaajaman kevyen liikenteen väylillä (erityisesti kevyen liikenteen laatukäytävät). Tarvittaessa tarkennetaan ohjeistusta tai määrätellään erityisiä täsmähoitokohteita.

Levähdysmahdollisuuksien tarjoaminen kevyen liikenteen reiteillä

Keskeisimmillä kevyen liikenteen reiteillä tulisi olla riittävästi levähdyspenkkejä. Levähdysmahdollisuudet parantavat omatoimista liikkumista erityisesti reiteillä, joilla liikkuu paljon ikääntyneitä sekä liikkumisesteisiä. Myös suuret korkeuserot lisäävät levähdyspenkkien tarvetta. Levähdyspenkkien riittävyys tarkistetaan kunnan alueella tienpitäjien toimesta ja levähdyspenkkejä lisätään tarpeen mukaan. Ensimmäisina kohteina ovat kevyen liikenteen laatukäytävät ja ikääntyneiden käyttämät reitit.



Kuva 25. Kulkuväylälle sijoitetut liikkeiden mainokset haittaavat liikkumisesteisten kulkemista.

7 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen

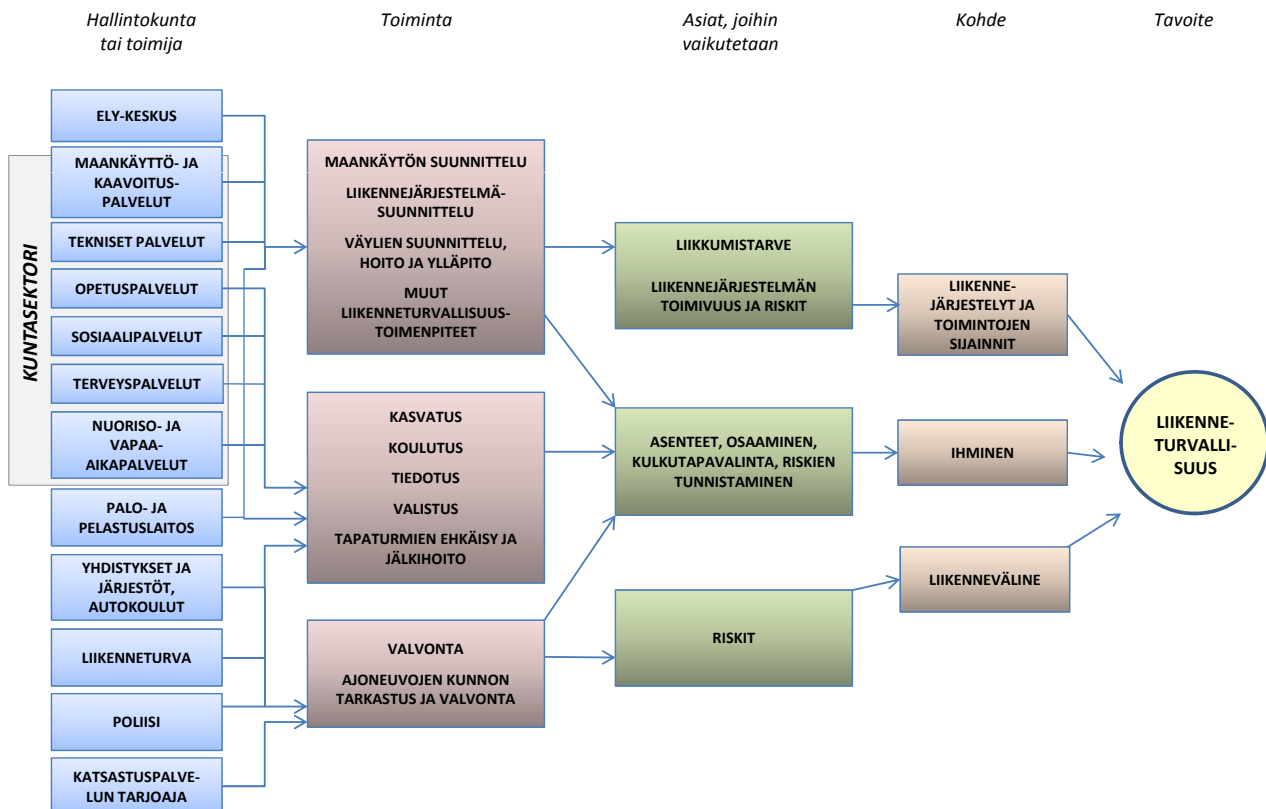
7.1 Liikenneturvallisuustyö kunnassa

Liikenneturvallisuustyö sisältää liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet. Kunnan liikenneturvallisuustyö tulee sisällyttää osaksi kaikkien hallintokuntien jokapäiväistä työtä ja työn tulee olla suunnitelmallista ja järjestelmällistä. Liikenneturvallisuustyön organisoiva elin on liikenneturvallisuustyöryhmä, johon kuuluvat edustajat kaikista hallintokunnista sekä yhteistyökumppaneista. Liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta tulee hyväksyä kunnanvaltuustossa tai -hallituksessa ja sillä tulee olla riittävät resurssit ja valtuudet toimia sekä toteuttaa suunniteltuja toimenpiteitä. Liikenneturvallisuustyöryhmällä on nimetty puheenjohtaja, joka kutsuu ryhmän säännöllisesti koolle. Onnistuneen liikenneturvallisuustyön perusta on yhteinen tahtotila kunnassa ja erityisesti ryhmän jäsenten ja päättäjien kiinnostus sekä arvostus liikenneturvallisuustyötä kohtaan.

Liikenneturvallisuus muodostuu liikenneympäristöstä, liikennevälineistä sekä liikenteessä liikkujien käyttäytymisestä. Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuustyö on poikkihallinnollista ja eri osapuolien yhteistyötä vaativaa. Kunnan rooli ja merkitys liikenneturvallisuustyössä on suuri, koska kunnan palvelujen kautta tavoitetaan suuri joukko eri-ikäisiä asukkaita. Kunnan kautta voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän turvallisuuteen, kuntalaisten liikenneasenteisiin ja vallitsevaan liikenneilmapiiriin kunnassa ja siten tukea myönteistä liikenneturvallisuuskehitystä kunnan alueella. (Kuva 26)

7.2 Liikenneturvallisuustyön nykytila

Pielaveden edellinen koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma valmistui vuonna 2003. Edellisen suunnitelman aikana kuntaan perustettiin liikenneturvallisuustyöryhmä, mutta se ei ole kokoontunut lainkaan viime vuosina. Liikenneturvallisuustyötä tehdään itsenäisesti hallintokunnissa, mutta työ ei ole järjestelmällistä ja suunnitelmallista. Myös hallintokuntien välisessä yhteistyössä on kehittämistarpeita.



Kuva 26. Kunnan rooli ja mahdollisuudet liikenneturvallisuustyössä.



Tämän suunnitelman yhteydessä laadittiin jokaiselle hallintokunnalle liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat. Suunnitelmien laatimista ohjattiin konsultin toimesta kahdessa seudullisessa työpaikka-tilaisuudessa, joissa tehtiin myös ryhmätöitä ja pohdittiin kuntien liikenneturvallisuuksuustyön nykytilaa ja kehittämistarpeita. Työn yhteydessä tarkistettiin kunnan liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kokoonpano. Liikenneturvallisuuksuustyön toimintasuunnitelmat laadittiin samanaikaisesti Kiuruveden, Lapinlahden, Pielaveden, Sonkajärven ja Vieremän kuntiin.

7.3 Liikenneturvallisuuksuustyö on yhteistyötä

Yhteistyön kautta kunnan liikenneturvallisuuksuustyöhön saadaan voimaa. Yhteistyötä tehdään sekä kunnan sisällä eri hallintokuntien välillä että kunnan ja muiden toimijoiden välillä.

Kodin ja vanhempien rooli erityisesti lasten ja nuorten liikennekasvatustyössä on luonnollisesti merkittävä. Liikennekasvatus on osa yleistä hyvien tapojen, kuten toisten ihmisten huomioon ottaminen ja kohteliaisuus, opettamista. Ensimmäinen malli liikenteessä käyttäytymisestä sekä myös käsitys liikenteen vaaroista saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös päivähoito ja koulu. Lapsen liikennekasvatuksesta saadaan tehokkainta kodin, päivähoiton ja koulun välisellä tiiviillä yhteistyöllä.

Viranomaiset (poliisi, palo- ja pelastusviranomaiset, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) toimivat tärkeinä kumppaneina kunnan liikenneturvallisuuksuustyössä. Viranomaistehtäviin sisältyy lakisääteisesti olennaisena osana liikenneturvallisuuksuuden edistämiseen liittyviä tehtäviä. Poliisi sekä palo- ja pelastusviranomaiset osallistuvat usein mm. päiväkotien ja koulujen liikennekasvatustyöhön vieraillemalla laitoksissa. Heillä on siten olennainen rooli kunnan turvallisuustyössä.



Kunnan eri hallintokunnissa liikenneturvallisuuksuustyön mahdollisuudet ovat moninaiset. Kunnan työntekijät tapaavat kuntalaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja

järjestelmälliselle liikenneturvallisuuksuustyölle. Kullekin ikä- ja kohderyhmälle voidaan suunnitella sopivat toimenpiteet, joita toteutetaan eri hallintokunnissa. Liikenneturvallisuuksuusioiden korostaminen tulisikin omaksua osaksi jokapäiväistä työtä. Työntekijöiden lisäksi päättäjien ja kunnan johdon rooli liikenneturvallisuuksuustyössä on tärkeä. Liikenneturvallisuuksuustyölle ja liikenneturvallisuuksuustyöryhmän toiminnalle tulee osoittaa resursseja ja toimivaltaa. Kunnan budjetissa tulee varautua liikenneturvallisuuksuustyöstä aiheutuviin kuluihin (materiaalihankinnat, koulutukset, tapahtumat, mahdolliset koululaisien kuljetukset ym.).

Liikenneturva toimii kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikenneturvallisuuksuustyötä sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Liikenneturva tarjoaa myös monipuolista materiaalia kuntien liikenneturvallisuuksuustyön tueksi.

Yrityksillä on hyvät mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuuksuusaatetta työpaikoilla ja esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai laatimalla yrityskohtainen liikenneturvallisuuksuussuunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan toimesta laadittu malli. Yrityksen saama hyöty liikennetapaturmien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuuksuusioiden huomioon ottaminen nostaa yrityksen imagoa. Yritysten kautta tehtävällä liikenneturvallisuuksuustyöllä olisi mahdollista tavoittaa helposti suuri joukko aktiivi-ikäisiä työssäkäyviä kuntalaisia.

Aktiiviset yhdistykset ja järjestöt ovat erinomaisia yhteistyökumppaneita kunnan liikenneturvallisuuksuustyössä. Järjestöjen ja yhdistysten kautta voidaan tavoittaa erilaisia käyttäjäryhmiä (lapset, nuoret, vanhuksat jne.) ja tuoda liikenneturvallisuuksuuden edistäminen osaksi järjestön toimintaa. Potentiaalisten järjestöjen kartoittaminen kunnassa on yleensä melko helppoa ja yhteistyötä on tehty usein jo aikaisemmin muiden asioiden puitteissa. Liikenneturvallisuuksuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli

7.4 Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli

Kunnan liikenneturvallisuustyötä ohjataan ja seurataan liikenneturvallisuustyöryhmässä. Ryhmässä on kaikista hallintokunnista edustaja tai edustajia, jotka vastaavat liikennekasvatustyön organisoinnista omissa hallintokunnissaan. Hallintokuntiin muodostetaan omat alaryhmät, jotka kokoontuvat itsenäisesti tarvittaessa liikennekasvatustyön toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa. Lisäksi esimerkiksi kouluilla voi olla omat liikenneturvallisuusryhmät, joissa suunnitellaan ja koordinoidaan koulun sisäistä liikenneturvallisuustyötä.

Ryhmän kokoonpano tarkistetaan tarvittaessa vuosittain. Kunnan edustajien lisäksi ryhmien kokouksiin kutsutaan säännöllisesti Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Liikenneturvan, Poliisin sekä muiden yhteistyökumppaneiden edustajat. (Kuva 27)

Pielaveden liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano:

- Kari Nuutinen (pj), tekn. johtaja
- Sami Miettinen, kunnanjohtaja
- Urpo Suvanto, perusturvajohtaja
- Satu Kräkin, sosiaalityöntekijä (sijainen Leena Varonen)
- Sirpa Niskanen, osastosihteeri

Yhteistyökumppanit:

- Marja Bäck/Kyllikki Komulainen, Pohjois-Savon ELY-keskus
- Tuula Taskinen/Tarja Korhonen, Liikenneturva
- Arto Elomaa, Poliisi

Kunnan työryhmän toimintaa ohjaa puheenjohtaja, joka on nimetty ryhmän muodostamisen yhteydessä. Puheenjohtaja

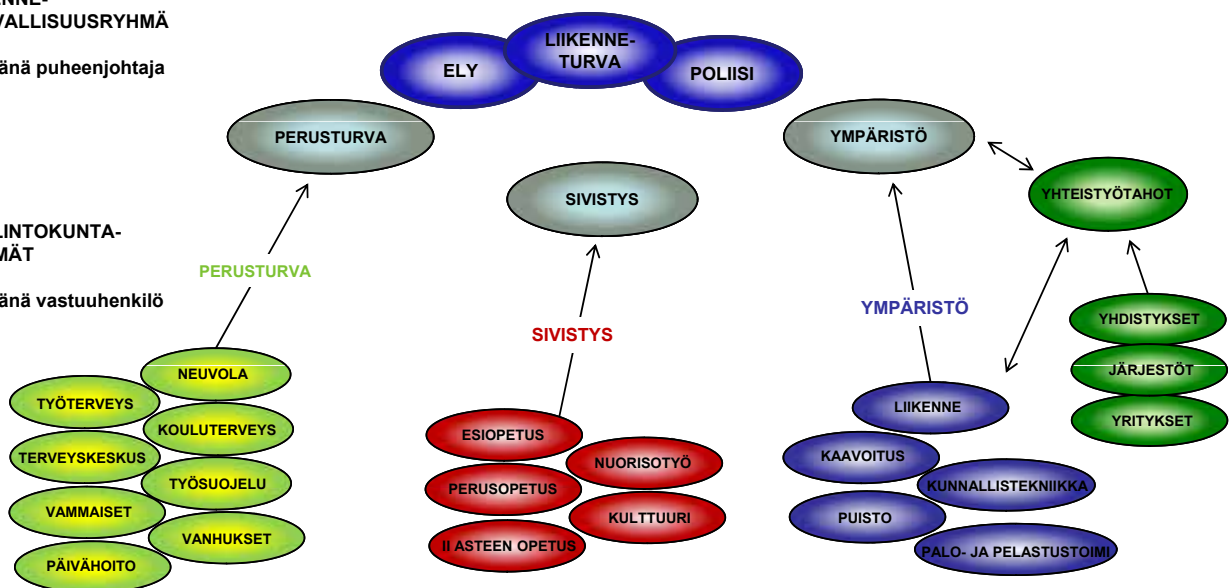
- vastaa ryhmän koollekutsumisesta ja kokousten järjestämisestä
- välittää tietoa hallintokuntien vastuuhenkilöille sekä sidosryhmille (työryhmän jäsenet) ja
- vastaa ryhmän toiminnan tiedottamisesta sekä sisäisesti että ulkoisesti.

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ

Vetäjänä puheenjohtaja

HALLINTOKUNTA- RYHMÄT

Vetäjänä vastuuhenkilö



Kuva 27. Periaatekuva kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän muodostamisesta.

Liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenet toimivat oman hallintokuntansa tai organisaationsa edustajina ja välittävät tietoa ryhmässä käsitellyistä ja päätetyistä asioista omassa hallintokunnassa tai organisaatiossa. Hallintokuntaakohtaisesti kokoonnutaan käsittelemään kyseisen sektorin asioita työryhmän edustajan johdolla. Ryhmä kokoontuu esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa, tarvittaessa useamminkin.

Ryhmän tehtävät ovat:

- Liikenneturvallisuus- ja kasvatustyön suunnittelu ja vastuun jakaminen hallintokunnille.
- Liikennekasvatustyön toimenpiteiden toteutumisen seuranta.
- Toimintasuunnitelmien ylläpito ja päivitys tarpeen mukaan.
- Liikenneturvallisuustilanteen seuranta (mm. liikenneonnettomuudet ja liikenneilmapiiri).
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden käsittely (mm. aloitteet).
- Liikenneturvallisuusasioista tiedottaminen.
- Tavoitteiden tarkistaminen 2-3 vuoden välein.
- Mahdollisen liikenneturvallisuusteeman valinta.

Liikenneturvallisuustyöryhmän säännöllinen kokoontuminen on olennaista liikennekasvatustyön koordinoinnin ja järjestelmällisyyden kannalta. Kokouksissa saadaan käsitys liikennekasvatustyön kokonaistilanteesta kunnassa seuraamalla suunnitelmien toteutumista ja keskustelemalla ajankohtaisista asioista. Kokoontuminen on välttämätöntä myös sovittaessa eri toimijoiden yhteisten toimenpiteiden käytännön toteutustavoista. Suunnitelmatyön aikana toimineen ryhmän toimintaa olisikin luonteva jatkaa aktiivisesti heti suunnitelman valmistumisen jälkeen.

7.5 Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

7.5.1 Kunnan yhteinen teema

Pielaveden yhteiseksi liikenneturvallisuusteemaksi valittiin ”**Vanhempien asenne – esimerkkinä toimiminen**”. Teema on otettu huomioon eri hallintokuntien toimintasuunnitelmia laadittaessa ja sitä ylläpidetään noin kaksi vuotta. Uusi teema valitaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmässä.

7.5.2 Ympäristöosasto

Ympäristöosastolla alueiden ja katujen rakentamisessa otetaan huomioon liikenneturvallisuusseikat. Rakennuslupakäsittelyssä huomioidaan tieliittymien lupatarve tai käyttötarkoituksen muutostarve sekä mahdolliset pelastustoimen lausunnot esim. pelastustievarauksista. Lisäksi huolehditaan liikennemerkkien asentamisesta teknisen lautakunnan päätösten mukaisesti ja annetaan tarvittaessa lausuntoja alueiden/teiden liikennejärjestelyistä. Yksitystiekunnille myönnetään kunnossapitoavustuksia.

Jatkossa tarkoituksena on, että tuodaan havaittuja epäkohtia esille ja annetaan ne tiedoksi myös liikenneturvallisuustyöryhmälle. Liikenneturvallisuustyöryhmä välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohde-ryhmille. Ryhmän tulee kokoontua vähintään kerran vuodessa, jolloin todetaan suunnitelmien toteutumisen tila. Tarkoituksena on myös toteuttaa niitä liikenneturvallisuutta edistäviä toimia, joihin resurssit riittävät.

Ympäristöosaston liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

7.5.3 Sivistosasto

Koulutoimi

Koulutoimen henkilökunnan tietoutta liikenneturvallisuusasioissa lisätään. Aiheeseen liittyvät materiaalit pidetään esillä ja ajan tasalla. Lisäksi järjestään teemaviikkoja ja -päiviä, joihin voidaan pyytää ulkopuolisia vierailijoita kuten esimerkiksi poliisi. Kouluille järjestetään yhteinen vanhempainilta, johon kutsutaan ulkopuolinen luennoitsija. Turvavälineiden käyttöä pyritään lisäämään koulumatkoilla sekä vapaa-aikana erilaisten tempausten avulla.

Vanhempien mallia pidetään tärkeänä liikenneturvallisuusasioissa. Liikenneturvallisuusasioista keskustellaan vanhempainilloissa, joissa voidaan sopia pelisäännöistä esim. koulumatkapyöräilystä.

Tärkeimmät toimintatavat:

- Turvavälineiden käytön lisääminen.
- Liikenneturvallisuusteemapäivien järjestäminen kouluissa.
- Poliisin vierailut kouluissa.
- Liikenneturvallisuusasioiden käsitteleminen vanhempainilloissa.
- Koulujen liikenneturvallisuussuunnitelmat.
- Koulun ympäristön/pihan turvallisuusarviointi syksyisin.
- Liikenneturvallisuusasioiden huomioiminen koulukuljetuksissa.

Koulutoimen liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Nuorisotyö

Valvotaan nuorten turvavälineiden käyttöä nuorisotiloilla. Nuorisotiloilla pidetään esillä liikenneturvallisuuteen liittyvää materiaalia. Järjestetään liikenneturvallisuusvalistusta yhdessä poliisin tai liikenneturvan kanssa.

Tärkeimmät toimintatavat:

- Liikennetietouden antaminen nuorille suunnatuissa tapahtumissa.
- Turvavälinekampanjat

Nuorisotoimen liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

7.5.4 Perusturvaosasto

Perusturvalla on tärkeä rooli asukkaiden liikenneturvallisuuden tukemisessa, sillä sen palvelut koskevat eri ikäisiä kuntalaisia. Päiväkodin (päivähoidon) henkilökunta keskustelee vanhempien kanssa lasten turvalaitteiden käytöstä yleensä syksyllä uuden kauden alussa. Liikenneturvallisuusasiat ovat esillä vanhempainilloissa silloin tällöin. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuutaan kasvattajina ja esimerkin antajina. Päivähoidossa korostetaan, että kaikilla liikenteessä liikkuvilla on vastuu noudattaa liikennesääntöjä ja käyttää turvalaitteita ja liikenneturvallisuuden opettaminen ei ole ainoastaan päivähoidon vastuulla.

Tavoitteena on, että päiväkodissa ja päivähoidossa opastetaan lapsia turvalliseen liikkumiseen luontevasti päivittäisten toimintojen yhteydessä. Turvallinen liikkuminen otetaan esiin useimmin päiväkodin/päivähoidon arkitilanteissa, kuten retkillä. Päiväkodilla on ollut käytössä liikenneturvan opetusmateriaali (kansio ja tehtäväkirja) sekä esiopetukseen sisällytetty materiaali. Lisäksi koulupoliisi on vierailut päiväkodilla säännöllisesti.

Vanhus- ja vammaispalveluissa liikenneturvallisuusasiat kuuluvat työntekijöiden jokapäiväiseen työhön; tuetaan itsenäistä liikkumista ja annetaan käytännön liikenneneuvontaa. Esim. liukuasteiden käyttöä suositellaan ja huolehditaan, että apuvälineet ovat kunnossa.

Perusturvan henkilöstö tiedottaa tarvittaessa oman asiakaskuntansa ongelmista ja tarpeista tekniselle osastolle.

Kunnan yhteistä teemaa (vanhempien asenne ja esimerkkinä toimiminen) tukevat toimenpiteet:

- Päivähoitohenkilöstö yhdessä vanhempien kanssa ohjaa lasta liikennekasvatuksessa
- Päivähoitohenkilöstö toimii itse esimerkkinä lapsille liikenneturvallisuusasioissa

Perusturvaosaston liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

7.6 Yhteistyökumppanit

Liikenneturva

Liikenneturva toimii kuntien liikenneturvallisuuksien tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalvonnasta tiedottamalla, kampanjoimalla, tuemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisien ja järjestöjen kanssa. Liikenneturvan tarjoamia koulutuspalveluja ja materiaaleja esiteltiin liikenneturvallisuuksien suunnittelutyön aikana. Materiaali on vapaasti käytettävissä internet-sivustolla www.liikenneturva.fi (lähde tulee kuitenkin mainita materiaalia käytettäessä). Liikenneturvan keskeisiä aineistoista on esitetty yhteenveto liitteessä 4.

Yhteyshenkilöt Tuula Taskinen ja Tarja Korhonen

Poliisi

Poliisilla on lakiin perustuva velvollisuus huolehtia kansalaisten liikenneturvallisuuksista. Poliisi keskittyy omassa työssään nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Poliisin tehtävänä on puuttua myös muuhun liikennesääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen.

Liikenneturvallisuuksien tekevät sekä paikallispoliisi että liikkuva poliisi. Paikallispoliisi valvoo liikennettä pääasiassa taajamissa ja liikkuva poliisi ensisijaisesti pääteillä. Liikkuva poliisi huolehtii myös EY-säädöksiin perustuvasta erityisosaamisesta ja -koulutusta vaativasta raskaan liikenteen valvonnasta.

Poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuuksien yhteistyöhön kuntien kanssa. Yhteistyöllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuksien edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa, vanhempainilloissa ja hoitolaitoksissa. Poliisin tavoitteena onkin kuluvana vuonna käydä pitämässä kaikille Ylä-Savon esikoulujen sekä 1., 3. ja 6. luokan oppilaille yksi oppitunti liikenneasioihin liittyen. Lisäksi yläkoululaisille ja lukiolaisille toteutetaan Who Cares -tapahtumaa. Yleiseen liikennevalvonnan pääpainona on jo useamman vuoden ajan ollut rattijuopumus, turvalaitteet ja ylinopeudet.

Yhteyshenkilö Arto Elomaa

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustaja osallistuu kunnan liikenneturvallisuuksien suunnittelutyön kokouksiin tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. ELY:n rooli on suurin liikenneympäristön suunnittelussa, kunnossapidossa sekä rakentamisessa ja yhteistyötä teknisen toimen kanssa tehdään jatkuvasti.

Yhteyshenkilö aluevastaava Marja Bäck

Työnantajat ja yritykset

Yritysten saaminen mukaan liikenneturvallisuuksien työhön olisi tärkeää työn vaikuttavuuden parantamiseksi. Yritysten kautta olisi mahdollista saada parhaimmillaan suuri joukko työmatkaliikkuja liikennekasvatustyön piiriin.

Työpaikoilla ei vielä tehdä juurikaan liikennekasvatustyötä. Työmatkatapaturmat tulevat useimmiten työnantajan tietoon, mikäli niitä sattuu. Työntekijöitä voidaan kannustaa turvalliseen työmatkaliikkumiseen monin eri tavoin, esimerkiksi tiedottamalla ajankohtaisista liikenneturvallisuuksien asioista tai järjestämällä kampanjoita turvavälineiden käyttöön liittyen. Turvallisen liikkumisen hyödyt konkretisoituvat työnantajalle säästöinä työterveyshuollon kustannuksissa sekä vähenevinä sairauslomina. Mikäli työntekijät oppivat turvalliseen liikkumiseen työmatkoilla, heijastuu käyttäytyminen usein myös vapaaajan liikkumiseen.

Ehdotuksia työpaikkojen liikenneturvallisuustyön toimenpiteiksi:

Turvavälineiden käytön tukeminen

- Kampanjointi ja kilpailut turvavälineiden käytön edistämiseksi: esimerkiksi kaikki tietyn kuukauden aikana työmatkansa pyöräilevät ja kypärää käyttäneet voivat osallistua kilpailuun.
- Turvavälineiden hankinnan tukeminen: työnantaja voi hankkia työntekijöilleen heijastimia, liukuesteitä, pyöräilykypärän tai hands free –laitteet tai tukea hankintaa muulla tavalla. Työasiointimatkoilla pyöräileville voidaan hankkia kypärät.

Työmatkojen turvallisuuden parantaminen ja vaaranpaikkojen havaitseminen

- Työntekijöiden kannustaminen työmatkatapaturmien lisäksi myös läheltä piti -tilanteiden ilmoittamiseen: laaditaan yksinkertainen lomakepohja läheltä piti -tilanteen raportointia varten ja kannustetaan työntekijöitä kertomaan työmatkoilla sattuneista tilanteista. Kaavakkeen täyttäneiden kesken voidaan esimerkiksi arpoa säännöllisesti jokin pieni palkinto. Käydään tilanteet läpi yhdessä henkilöstön kanssa ja keskustellaan, kuinka tilanteita voitaisiin välttää.
- Työmatkaliikenteen vaaranpaikkakartoitukset: toteutetaan työmatkaliikenteen vaaranpaikkakartoitus, johon on olemassa Liikenneturvan lomakepohjat ja malli. Kartoituksen perusteella laaditaan yhteisiä ohjeita ja pelisääntöjä työmatkojen turvallisuuden parantamiseksi.

Tiedottaminen ja henkilöstön koulutus

- Järjestetään henkilöstölle asiantuntijaluentoja esimerkiksi turvavälineiden käytön hyödyistä, ajonopeuden vaikutuksista jarrutusmatkoihin ja ajoneuvon hallintaan, onnettomuuksien seurauksista jne.
- Tiedotetaan jatkuvasti ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista: keväisin kypärän käyttö, talvella liukuesteet, pimeällä heijastin jne. Hyödynnetään esimerkiksi Liikenneturvan valmiita tietolehtiä.

8 Jatkoimenpiteet

8.1 Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kunnan päättävissä elimissä. Suunnitelmaan sisältyvät liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet esitetään hyväksyttäväksi osana suunnitelmaa.

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa suunnitelma esitetään käsiteltäväksi johtoryhmässä sekä otettavaksi aluevastaavan ja ohjelmointiryhmän apuvälineeksi jatkotoimien suunnittelussa.

Kokonaisvaltainen, järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö voi toimia tehokkaasti vain, mikäli kunnassa on työn lähtökohtana yhteinen tahtotila liikenneturvallisuustyön kehittämisestä. Tämän vuoksi erityisen tärkeää on päättäjien sitoutuminen suunnitelman toteuttamiseen, mikä tuleekin suunnitelman hyväksymisen yhteydessä varmistaa. Käytännössä sitoutuminen tarkoittaa riittävien resurssien ja rahavarojen osoittamista liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen.

8.2 Suunnitelmasta tiedottaminen

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa siitä laajasti eri hallintokunnissa sekä luottamusmiehille, yhteistyökumppaneille ja tiedotusvälineille. Esimerkiksi koulutoimen suunnitelmaa suositellaan esiteltäväksi mm. vanhempainilloissa. Samalla tulisi korostaa jaettua vastuuta ja yhteistyötä (vanhemmat ja koulut) lasten liikennekasvatuksessa. Samaan tapaan olisi suositeltavaa esitellä suunnitelmaa mm. yrityksille ja järjestöille. Samalla tulisi kertoa näiden yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikenneturvallisuustyötä ja pyytää heitä mukaan liikenneturvallisuustyöryhmien toimintaan. Tiedottamista voidaan tehdä esimerkiksi tiedotusvälineiden kautta tai erikseen järjestetyissä tilaisuuksissa. Tiedottamista tiedotusvälineille ja liikenneturvallisuusaiheisten lehtijuttujen kirjoittamista suositellaan tehtäväksi jatkuvasti mm. erilaisia toimenpiteitä toteutettaessa.

8.3 Jatkosuunnittelu

Esitetyistä toimenpiteistä erityisesti ns. pikatoimenpiteet voidaan toteuttaa tämän suunnitelman esitysten perusteella (tarvittavat päätökset huomioon ottaen). Osa toimenpiteistä vaatii tie-/katusuunnitelmien laatimista.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tulee ottaa tarpeen mukaan huomioon kaavavarauksina yleis- ja asemakaavojen muutostöiden yhteydessä. Suuri osa ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteistä on kuitenkin toteutettavissa ilman kaavamuutoksia. Osa jatkotoimenpiteistä on mahdollista tarkentaa vasta tulevien kaavatöiden yhteydessä.

Seuraava liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys tulee kyseeseen todennäköisesti noin viiden vuoden päästä.

8.4 Seuranta

Kunnan liikenneturvallisuustyön seurannalla tarkoitetaan sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaakin että niiden vaikuttavuuden seurantaakin. Seurannassa tärkeintä on liikenneturvallisuustyöryhmän säännöllinen kokoontuminen. Koollekutsujana toimii puheenjohtaja. Ryhmässä seurataan liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä hallintokuntien toimenpidesuunnitelmien toteutumista, varmistetaan poikkihallinnollisuuden toteutuminen, suunnitellaan tulevia teemoja, toimenpiteitä, tapahdumia, koulutusta ja käsitellään ajankohtaisia asioita ja aloitteita. Tärkeimmät seurantatyökalut ovat liikenneturvallisuustyön kehittämissuunnitelmassa esitetyt toimenpide-ehdotukset sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Suunnitelmat on toimitettu hallintokunnille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kunnan alueella. Tätä seurantaan varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 7. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikenneympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuustyöryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaan varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 7. Esimerkkejä seurattavista liikenneturvallisuusmittareista.

Seurattava tavoite	Mittari / toimenpide
Liikennekuolemien vähentäminen	Kuolemaan johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Onnettomuuksien kasaumapisteet
Onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrän vähentäminen	Henkilövahingot (loukkaantuneiden lukumäärä) [kpl]
Turvallisen liikennekäyttäytymisen ja suojarusteiden käytön edistäminen sekä ylinopeuksien vähentäminen	Heijastimen käyttöaste [%] Pyöräilykypärän käyttöaste [%] Kiinnijääneet rattijuopot [%]
Ylinopeuksien hillitseminen	Nopeusrajoituksia tukevien liikenneympäristön toimenpiteiden toteuttaminen (mm. hidasteet). Taajamassa nopeusrajoituksen ylittävien osuus [%] (tietoja poliisin valvonnasta, erillisiä nopeusmittauksia) Asennekasvatuksen toimenpiteet hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimenpide-ehdotusten mukaisesti.
Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden toteutuminen	Sähköisen liikenneympäristön toimenpidetaulukon seuranta ja ylläpito
Taajamien lähiliikumisympäristöjen parantaminen	Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden toteuttamisen seuranta, esteettömyyden huomioon ottaminen suunnittelussa.
Koulureittien turvallisuuden parantaminen	Koulujen vaaranpaikkakartoitukset (ongelmien havaitseminen). Koulutoimen liikenneturvallisuustyön toimenpiteiden toteuttaminen ja ylläpito. Koulukohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laatiminen ja seuranta. Turvallisuus koulukuljetusten kilpailuskriteereihin
Yritysten, yhdistysten ja järjestöjen kannustaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön	Kutsutaan edustajia mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan
Sitoutuminen asetettuihin tavoitteisiin	Liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen Liikenneturvallisuusryhmän säännölliset kokoontumiset

Liikenneturvallisuustyöryhmän lisäksi koko kunnan henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekoelementit sekä kuntalaiset osallistuvat seurantaan. Hallintokuntien vastuuhenkilöt laativat lyhyen yhteenvedon tehdystä liikenneturvallisuustyöstä vuosittain. Raportista tulee käydä ilmi järjestetyt tapahtumat sekä toteutunut säännöllinen liikenneturvallisuustyö. Liikenneturvallisuustyöryhmässä arvioidaan liikenneturvallisuustilannetta ja toteutettuja toimenpiteitä sekä tehdään tarvittaessa päivityksiä toimintamalleihin ja -tapoihin. Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoaa raportista yhteenvedon kunnassa tehdystä liikenneturvallisuustyöstä kunnanhallitukselle ja lautakunnille. (Taulukko 8)

Kuntien liikennekasvatustyöhön on saatavissa tukea Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hankkeesta (yhteyshenkilö: *Kyllikki Komulainen, Pohjois-Savon ELY*).

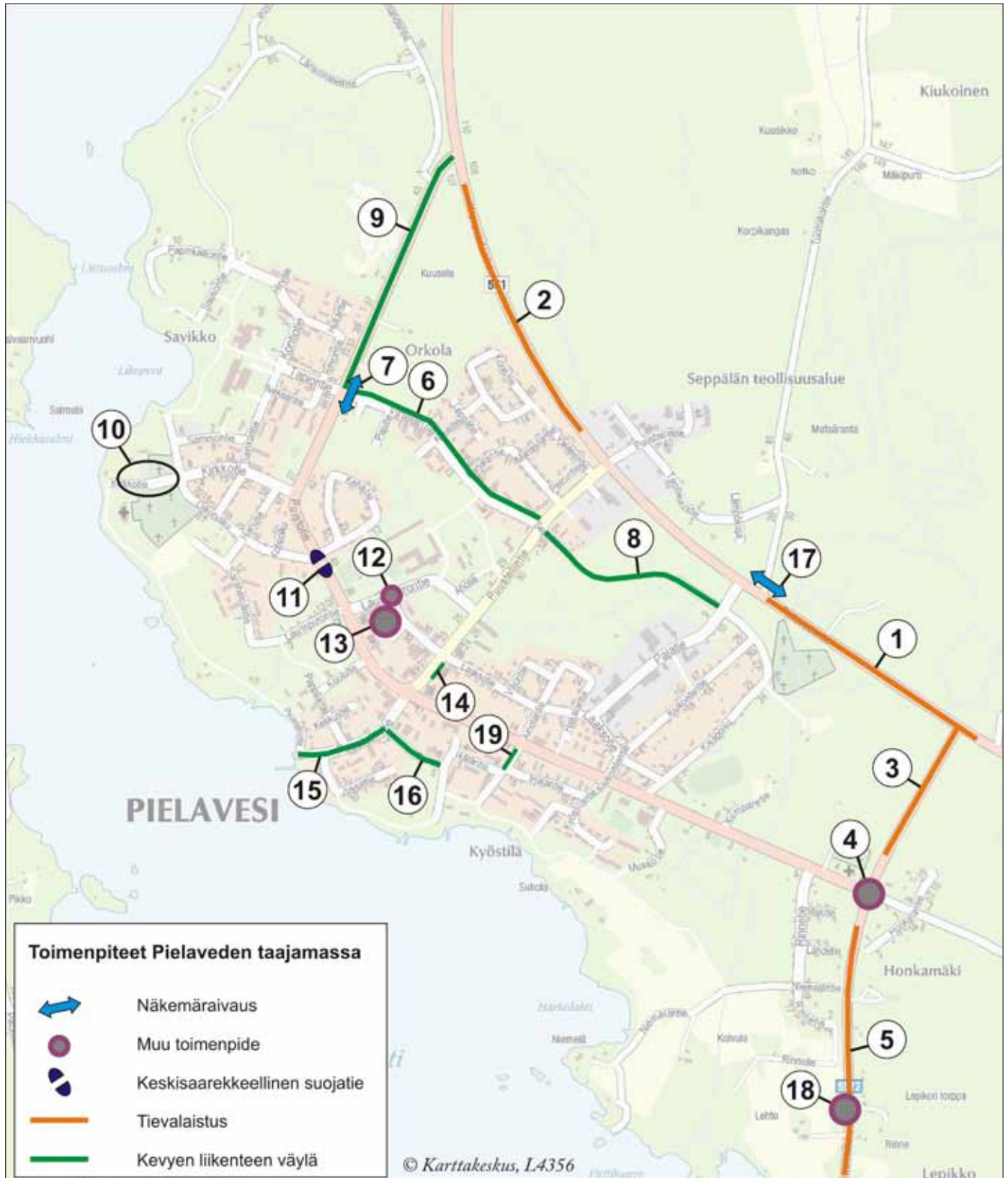
Liikenneturvallisuustyön seuranta tehdään myös seudullisesti Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä. Ryhmässä käydään kerran vuodessa läpi kaikkien seudun kuntien liikenneturvallisuustyön tilanne ja keskustellaan mm. seudullisten periaatteiden edistämisestä ja laajemmin liikenneturvallisuustyön kehittämisestä.

Taulukko 8. Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät.

<p>Liikenneturvallisuustyöryhmä</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Raportoi toimintasuunnitelmien tilanteesta ja liikenneturvallisuustilanteesta kh:lle ja lautakunnille. - Vastuuhenkilöt seuraavat ja raportoivat liikenneturvallisuustyöstä hallintokunnassaan. - Ylläpitää toimenpidelistaukset ajantasaisina.
<p>Kunnanhallitus ja lautakunnat</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Antavat lausunnot ja hyväksyvät liikenneturvallisuussuunnitelman. - Nimeävät liikenneturvallisuustyöryhmän. - Myöntävät rahoituksen liikenneturvallisuustyöhön. - Seuraavat liikenneturvallisuussuunnitelmien toteutumista liikenneturvallisuustyöryhmän raportin perusteella. - Seuraavat liikenneturvallisuustilannetta.
<p>Hallintokuntien työntekijät</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Väliittävät tietoa toteutuneesta liikenneturvallisuustyöstä ja toimenpiteiden ja toimintatapojen toimivuudesta hallintokunnan vastuuhenkilölle. - Seuraavat toimenpiteiden käytännön toteutumista. - Saavat palautetta kuntalaisilta.
<p>Kuntalaiset</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Antavat palautetta saadusta liikennekasvatuksesta ja koetuista ongelmista viranhaltijoille. - Seuraavat työtä luottamuselimissä. - Seuraavat käytännössä saatua liikennekasvatusta ja liikenneturvallisuusongelmia.

Liitteet

- LIITE 1 Toimenpidekartat ja -taulukot
- LIITE 2 Esteettömyyskierroksen muistio
- LIITE 3 Liikenneturvallisustyön taulukot
- LIITE 4 Yhteenveto Liikenneturvan materiaaleista.



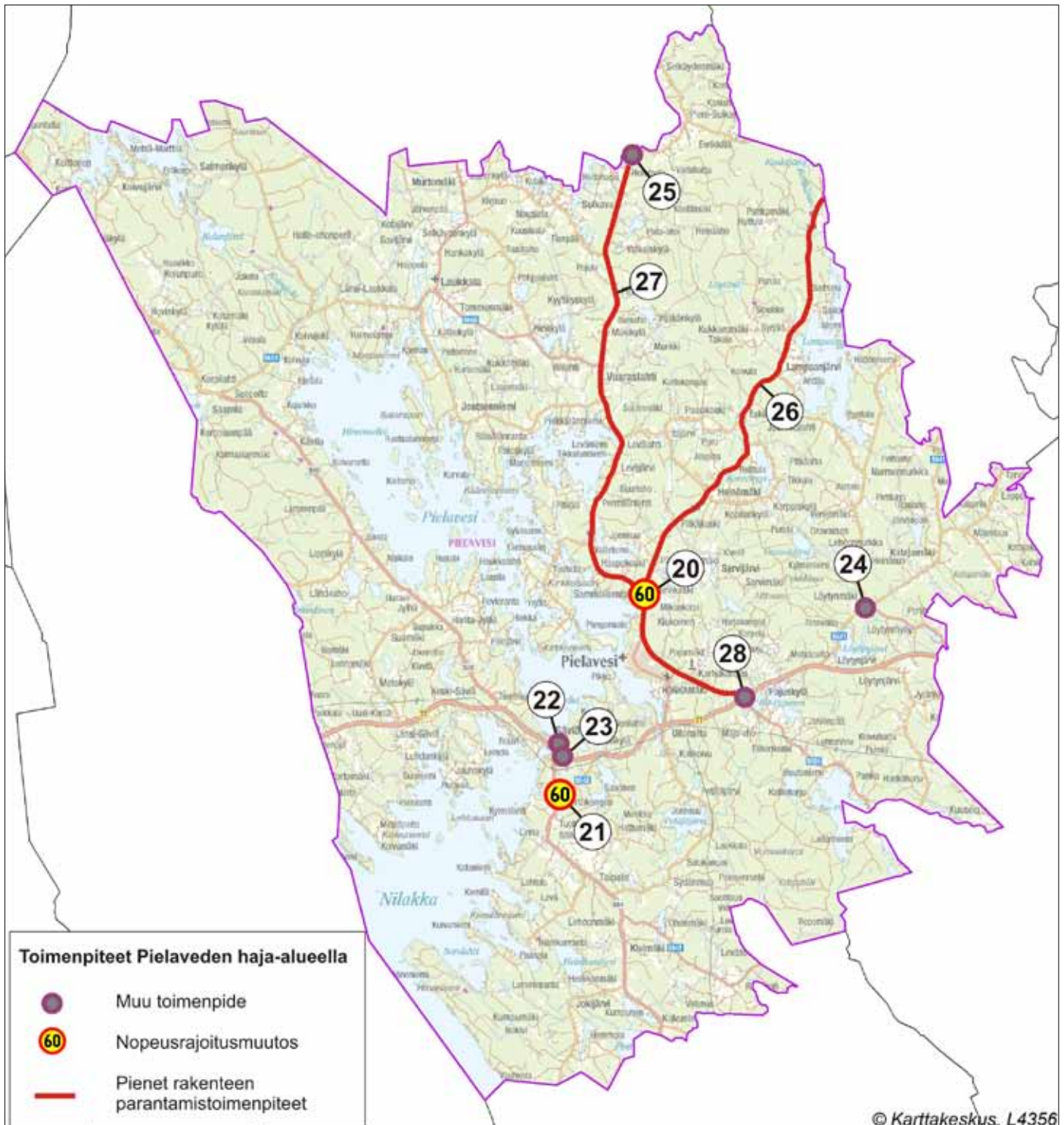
= liikenneturvallisuusuonimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

KESKUSTAAN ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähennämä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
1	Mt 561 Pielavedentie / Kiuruvedentie	561/1/3340-4495	1155	Tievalaistus mt 5572 liittymäalueelle ja jatkaminen Tuomikonttien liittymään	50	0,013	0,260	2	ELY, kunta	
2	Mt 561 Pielavedentie / Kiuruvedentie	561/1/5311-5990	679	Tievalaistus Puustellintien ja Puistotien liittymien välille	30	0,006	0,200	2	ELY, kunta	
3	Mt 5572 Urho Kekkosen tie	5572/1/2273-2719	446	Tievalaistus välille mt 561 - Puistotie	20	0,003	0,150	2	ELY, kunta	
4	Mt 5572 Urho Kekkosen tien ja Puistotien liittymä	5572/1/2150		Liittymän parantaminen/jäsentely (erillisen selvityksen laatiminen)	300			3	ELY	
5	Mt 5572 Urho Kekkosen tie Puistotien liittymästä kantatien 77 liittymään	5572/1/200-1970	1770	Tievalaistus (kevyen liikenteen väylä ilman valaistusta)	70	0,022	0,314	3	ELY, kunta	
6	Virteläntie			Tien rakenteen parantaminen ja uudelleen päällystäminen, hidastetöyryt?	300			3	kunta	
7	Puistotien ja Virteläntien liittymä		n. 750	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien pohjoispuolelle	225			3	kunta	
8	Seppäläntieltä Pajatielle		n. 650	Näkämäraivaus	-			PIKA	kunta	
9	Puistotie välillä Tapiontien/ Virteläntien liittymä - mt 561 Pielavedentie		n. 850	Yhtenäinen kevyen liikenteen yhteys Puustellintieltä Pajatielle	195			3	kunta	
10	Kirkkotie, Oikopolun liittymästä kirkon suuntaan			Kevyen liikenteen väylä	255			3	kunta	
11	Puistotie, Oikopolun liittymä			Pysäköinti- ja kevyen liikenteen järjestelyt	30			1	kunta	
12	Laurinpurontien ja Laaksotien liittymä			Keskisaarekkeellinen suojatie sekä suojatielle johtavien yhteyksien parantaminen	10			1	kunta	
13	Linja-autoaseman piha			Liikennemerkkijärjestelyt	1			PIKA	kunta	
14	Puustellintie			Linja-autoaseman piha- ja laiturijärjestelyt	40			1	kunta, yksityinen	
15	Puustellintie välillä tori-satama		n. 250	Huoltoaseman kohdassa jalkakäytävän erottelu reunakivellä piha- alueesta	10			1	kunta	
16	Toritie välillä Puustellintie - Ikäläntie		n. 200	Kevyen liikenteen väylä	75			1	kunta	
17	Mt 561 Pielavedentie, Tuomikonttien liittymä	561/1/4430		Kevyen liikenteen väylä	60			2	kunta	
				Näkämäraivaus	-	0,001		PIKA	ELY	

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähennämä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
18	Mt 5572 Urho Kekkosen tie, Lepikon torpan kohdan linja-autopysäkki	5572/1/1555		Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen pysäkiiltä väylälle	3			PIKA	ELY	
19	Ainolantie 5 kohta			Tien leventäminen ja jalkakäytävän rakentaminen	25			3	Kunta	
	Asuinalueet			Aluenupeusrajoitus 30 km/h				1	kunta	
				Tasa-arvoiset liittymät tonttikatujen välisissä liittymissä				1	kunta	



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

HAJA-ASUTUSALUEELLE ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
20	Mt 561 Kiuruvedentie, mt 563 Iisalmentien liittymä	561/1/7900-2/250	500	Nopeusrajoitus 60 km/h liittymäalueelle	1	0,011	11,000	PIKA	ELY	
		561/1/7900-2/250	500	Liittymäalueen tievalaistus	25	0,007	0,280	2	ELY	
		561/1/8150 vas		Pankkioimentien (leirikeskuksen) liittymän porrastaminen ja siirtäminen Pielaveden suuntaan	30	0,006	0,200	2	ELY, yksityinen	
21	Mt 554 Karttulantie	554/6/7551-7/100	300	Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen Pykälikonttien liittymän eteläpuolelle	1	0,003	3,000	PIKA	ELY	
22	Virranniskantie /Säviän koulu			Valaistuksen rakentaminen koululle asti	10			1	kunta	
23	Virranniskantie välillä pysäköintialue alikulku			Tien päällystäminen	20			1	yksityinen	
24	Mt 5641 Katajamäentie, mt 16137 Venetmäentien liittymä	5641/1/3900		Liittymän siirtäminen parempaan paikkaan	200	0,001	0,005	3	ELY	
25	Mt 561 Kiuruvedentie, mt 16117 Pieni Sulkavantien liittymä	561/7/0		Liittymän selkeyttäminen	15	0,001	0,067	3	ELY	
26	Mt 563 Iisalmentie			Pienet rakenteen parantamis- ja päällystämis-toimenpiteet	-			1-3	ELY	
27	Mt 561 Kiuruvedentie			Pienet rakenteen parantamis- ja päällystämis-toimenpiteet	-			1-3	ELY	
28	Kt 77 Maaningantie, mt 561 Pielavedentien/ mt 5550 Pangantien liittymä	77/26/0		Turvasaarekkeet	40	0,004	0,100	1	ELY	
		77/26/0		Liittymän porrastaminen ja väistötilat	220	0,027	0,123	3	ELY	

YLÄ-SAVON LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Esteettömyyskierros, Pielavesi, 31.3.2011 klo 13

Osallistajat: Satu Kräkin (Pielaveden kunta), Kari Nuutinen (Pielaveden kunta), Pertti Kröger (Pielaveden kunta), Elina Kortelainen (Pielaveden kunta), Sinikka Maukonen (Pielaveden kunta), Liisa Kekkonen (kuntalainen), Timo-Heikki Varis (Pielavesi-Keitele –lehti), Noora Airaksinen (Sito-Kuopio Oy).

Kävelykierros: Kunnanvirasto – Puustellintien kauppojen edusta – kiertoliittymä – työvoimatoimisto ja sosiaali-toimisto – Puistotien pohjoispuoli Alkolle saakka – Puistotien eteläpuoli (Apteekki ym.) – Kunnantalo – Puistotietä Restentille – Linja-autoasema - paluu kunnantalolle.

Esteettömyyskierroksella käveltiin reitti läpi kirjaten ylös sekä esteettömyyden että liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita tie- ja katuverkolla. Lisäksi kirjattiin palvelujen sisäänkäynteihin (luiskat, ovet, kynnykset) liittyviä puutteita ja kehittämisehdotuksia. Kirjatut seikat otetaan huomioon liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Huomiot

- Yleisesti keskusta-alueen liikkeiden ja palveluiden sisäänkäynneissä on puutteita, automaattiovet puuttuvat usein tai ovet aukeavat väärään suuntaan. Myös luiskat ovat toisinaan huonosti suunniteltuja. Ongelmia on mm. kunnantalon (vanha paloasema), eläinlääkäriin, nykyisen sosiaalitoimiston ja työvoimatoimiston (muuttamassa pois rakennuksesta), tilitoimiston, hotelli-ravintola Restentin ja linja-autoaseman sisäänkäynneissä tai sisätiloissa. Sisäänkäyntien parantamistoimet ovat liikkeenharjoittajien/kiinteistön omistajien vastuulla, mutta asia tuodaan esille liikenneturvallisuussuunnitelmassa. (Kuva 1)
- Reunakivet ovat keskusta-alueella pääosin kunnossa (riittävän matalia).
- Kuluneena runsaslumisena talvena oli toisinaan puutteita aurauksessa ja hiekoituksessa. Myös lumipenkat olivat ajoittain näkemäesteinä.
- Kiertoliittymä on ratkaisuna hyvä, mutta autoilijoiden tulisi huomioida kevyt liikenne paremmin. Autoilijoiden tulisi antaa myös herkemmin jalankulkijoille esteetön kulku suojateillä. Lisäksi ylinopeudet (autoilijat ja mopoilijat) on yksi suuri ongelma taajamassa.
- Invapaikkoja on keskustan pysäköintialueilla nykyisellään riittävästi.
- Mm. Valintataloon, S-marketiin, seurakuntataloon, kirjastoon ja kirkkoon pääsee esteettömästi.
- Puustellintiellä (toria vastapäätä) sijaitsevien liikkeiden edessä olevat siirrettävät mainoskyltit ovat kulkuväylällä siten, että heikkonäköinen voi törmätä niihin. Myös pyörätuolilla ja rollaattorilla on ahdasta kulkea mainosten vuoksi. (Kuva 2)
- Nykyisen työvoimatoimiston ja sosiaalitoimiston luiska on esimerkki täysin käyttökelvottomasta ratkaisusta. Luiska on aivan liian jyrkkä käytettäväksi edes ilman apuvälineitä liikkuvalla henkilöllä. Palvelut ovat muuttamassa kuitenkin pois kyseisestä rakennuksesta. (Kuva 3)
- Luiskien aurauksessa oli kahdessa kohdassa puutteita (kunnanvirasto) sekä S-marketin kulmalla sijaitseva luiska. (Kuvat 4 ja 5).

Kierroksen perusteella voidaan todeta, että Pielavedellä suurimmat esteettömyysongelmat liittyivät liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynteihin. Yrittäjille ja liikkeenharjoittajille voisi pitää kunnan toimesta yhteistyötilaisuuden, jossa kerrottaisiin sisäänkäyntien esteettömyyden tärkeydestä ja sen näkemisestä osana asiakaspalvelua sekä kilpailuetuna. Ratkaisut eivät aina ole kalliita toteuttaa; jo esim. luiskan toteuttaminen ja soittokellon hankinta kalliiden automaattiovien sijaan parantaisi tilannetta usein selvästi nykyisestä. Myös siirrettävien mainoskylttien sijoitusperiaatteista sopiminen olisi tärkeää, helppoa ja edullista.

Noora Airaksinen

SITO-YHTIÖT

Kirkkokatu 1, FI-70100 Kuopio

Puhelin 020 747 6730

Fax 020 747 6731

www.sito.fi

SITO-KUOPIO OY

Y-tunnus 1823173-9

Kotipaikka Kuopio



Kuva 1. Hotelli-ravintola Restenttiin ei ole esteetöntä kulkua.



Kuva 2. Siirrettävät mainokset tulisi sijoittaa kulkuväylän reunaan.



Kuva 3. Esimerkki käyttökeltvottomasta luiskasta.



Kuva 4. Luiskat tulisi pitää käyttökunnossa myös talvisin.



Kuva 5. Myös kunnanviraston luiska oli auraamatta. Muilta osin luiska on hyvin toimiva; se on riittävän loiva ja leveä.

LIITE 3: HALLINTOKUNTIEN TOIMINTASUUNNITELMAT

YMPÄRISTÖOSASTON TOIMINTASUUNNITELMA						Päivitetty: 19.4.2011
Työryhmä:						
Pielaveden ympäristöosasto: Kari Nuutinen, Veli Toivainen, Pertti Kröger, Jukka Poutiainen, Arto Ikaheimo						
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut	
Urakoitsijat ja konsultit	Liikenneturvallisuuden liittäminen urakointiin ja suunnitteluun	Rakentajan laatujärjestelmässä liikenneturvallisuusasioiden hoitaminen	tekninen johtaja, kunnaninsinööri, maanrakennusmestari, suunnittelijat	Jatkuvasti aina suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä		
Kaavoitus	Liikenneturvallisuuden liittäminen maankäyttöön ja kaavoitukseen	Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen maankäytön, katujen ja muiden liikennealueiden suunnittelussa	ELY-keskus, suunnittelijat, tekninen johtaja, kunnaninsinööri, rakennustarkastaja	Jatkuvasti aina suunnittelun yhteydessä		
Mittaus ym. omat työt, liikennealueilla työskentelevät	Työturvallisuuden parantaminen	Koulutuksen lisääminen, mm. tieturvakoulutus	tekninen johtaja, maanrakennusmestari	Vuoden 2012 aikana		
Rakennuslupien hakijat	Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen rakennettaessa	Liikenneturvallisuusasioiden tarkastus asemapiirroksessa (liittymän näkymät, lumitila-alueet, hätätiet), piha-alueen sisäinen liikenneturvallisuus	rakennustarkastaja	Jatkuvaa		
Tien käyttäjät	Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttaminen	Suunnitelman mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen, yksityisteiden perusrantamisen ja kunnossapidon opastaminen ja ohjaus	tekninen johtaja, rakennustarkastaja, ELY-keskus	Aikataulun mukaisesti, jatkuvasti		
Tien käyttäjät, luottamushenkiöt, viranhaltijat	Liikenneturvallisuustietouden lisääminen, motivointityö, oikea-aikainen kunnossapito	Seurannan järjestäminen	Liikenneturvallisuus-työryhmä	2011 alkaen		
Yksityistiet	Tiestön parantaminen	Kunnossapito- ja parantamishankkeet yksityisteillä, valistus näkemäraivauksista ja vastuista kunnossapitohakemusten yhteydessä	rakennustarkastaja, tiekunnat	Jatkuvaa		

KOULUTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA		Päivitetty: 19.4.2011			
Työryhmä: Marita Kokkonen, Soile Leskinen, Susanna Hytönen, Mika Turkka, Mika Aikkila ja Sirpa Niskanen					
KOULUTOIMEN HENKILÖSTÖ					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Opettajat		Esimerkki oppilaille, koulun alueelle pysäköinti			
Muut työntekijät		Koulun alueella pysäköinti, pihassa liikkuminen			
PERUSOPETUS					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Vanhemmat	Koulumatkojen kulkeminen sekä koulukuljetus- ja liikennesäännöt	Vanhempainillat, tiedotteet	Rehtorit, koulunjohtajat, koulutoimisto ja koulupoliisi	Kouluun ilmoittautuessa, syksyllä iv. alkaessa	
Kuljetus	Turvallisuus joukko-/taksiilienteessä	Koulukuljetusten kuljettajien koulutus. Turvavöiden käyttö (tarkistus). Sijaiskuljettajien perehdyttäminen. Esimerkkinä toimiminen. Liikennesääntöjen noudattaminen	Koulutoimisto, koulunjohtaja/rehtori,opettaja		
Esikoululaiset	Heijastimen käyttö, koulumatkat, leikkialueen määrittäminen, kuljetuksissa käyttäytyminen	Turvallivievit/heijastin, vanhempainilta, liikennepuistossa vierailu	Koulunjohtaja/rehtori	Lukuvuoden alussa	
1.-2. luokka	Pyörällä liikkuminen, pyöräilykypärän ja heijastimen käyttö, koulumatkat, kuljetuksissa käyttäytyminen	Vanhempainilta, heijastimen/turvalliivin käyttö	opettajat	Lukuvuoden aikana	
3.-4.luokka	Heijastimien ja pyöräilykypärien käyttö, liikennekäyttäytyminen (esim. liikenteessä leikkiminen), kuljetuksissa käyttäytyminen	Liikennemerkit ja -säännöt tutuksi	Koulunjohtajat/rehtori, opettajat, koulupoliisi	Lukuvuoden aikana	
5.-6. luokka	Kuljetuksissa käyttäytyminen, liikennesääntöjen kertaus	Vanhempainilta, koulupoliisiin vierailu	Koulunjohtaja/rehtori, poliisi	Lukuvuoden aikana	
7.-9. luokka	Ajokäyttäytyminen mopolla, kuljetuksissa käyttäytyminen, turvavö, päihteiden käyttö liikenteessä, mopokoulutus (8Ik)	Vanhempainillat, (poliisi, Liikenneturva mukana), terveystiedon kurssi	Rehtori, poliisi ja vanhemmat, liikenneturva	Koko lukuvuoden tapahtuvaa toimintaa	

MUU OPETUS			
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö
Lukio	Vastuullinen liikennöinti	Kurssien yhteydessä	Opettaja, rehtori
			Ajoitus
			Toteutunut

PERUSTURVAOSASTON TOIMINTASUUNNITELMA

Päivitetty: 2011

Työryhmä: Mika Potasev, Pirjo Auvinen, Markku Kipinä, Riitta Holopainen, Elina Kortelainen ja Satu Kräkin

PÄIVÄHOITO

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Päivähoidon asiakkaat	Huomioliivin hankinta ja käyttö	Ryhmäperhepäivähoidon ja perhepäivähoidon lapsille hankitaan turvallivit ja niitä käytetään liikuttaessa, näin tehdään myös päiväkotilasten kanssa.	Päivähoidon henkilökunta	Syksy 2011, jatkuva	
Päivähoidon asiakkaat	Heijastimen käyttö	Heijastimen käytön lisääminen etenkin pimeinä vuoden aikoina.	Vanhemmat ja päivähoiton henkilökunta.	Syksy ja taivi	
Päivähoidon asiakkaat	Turvavyön ja turvaistuimen käyttö	Päiväkotilasten kanssa autolla liikuttaessa käytetään aina turvavyötä ja turvaistuinta sekä pienillä lapsilla turvakaukaloa.	Päivähoidon henkilökunta	Jatkuva	
Päivähoidon asiakkaat	Turvallinen päivähoiton ja ryhmäperhepäivähoidon ympäristö	Vaaranpaikkojen kartoitus	Tekninen toimi ja päivähoiton henkilöstö	Jatkuvaa	
Lasten vanhemmat	Vanhempien asenne - esimerkkinä toimiminen.	Lasten kanssa liikuttaessa opetellaan liikennesääntöjä ja liikenteessä liikkumista.	Vanhemmat ja päivähoiton henkilökunta. Poliisi, neuvola, liikenneturva.	Jatkuva	
Lasten vanhemmat	Turvavälineiden käyttö liikenteessä.	Kun lapsi liikkuu vanhempien kanssa vanhempia vastuutetaan käyttämään liikenteessä turvavälineitä esim. pyöräilykypärää.	Vanhemmat, päivähoiton henkilökunta, liikenneturva ja poliisi	Jatkuva	

VANHUS- JA VAMMAISPALVELUT					
Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus	Toteutunut
Palveluasumisen ja kotihoidon asiakkaat	Esteettömyys/ turvallisuus ulko-tiloissa ja piha-alueilla.	Pihojen päällystys- ja tasaustyöt, palveluasumisen ympäristön esteettömyydestä huolehtiminen.	Vanhus- ja vammaispalvelut sekä tekninen toimi	Jatkuva	
Palveluasumisen ja kotihoidon asiakkaat	Esteettömyys/ turvallisuus ulko-tiloissa ja piha-alueilla taivella.	Taivikkunossapito paremmaksi esim. lumen aiheuttamat näköesteet poistettava.	Vanhus- ja vammaispalvelut sekä tekninen toimi	Taivisin	
Vanhukset ja vammaiset	Esteettömyys/ turvallisuus kustassa ja turvallinen liikkuminen.	Kävely- ja ajoteiden kunnon seuranta ja infoaminen tekniselle toimelle.	Vanhus- ja vammaispalvelut	Jatkuva	
Vanhukset ja vammaiset	Turvallinen ja esteetön liikkuminen	Toteutetaan vaaranpaikkakartoitus 3 vuoden välein.	Vanhus- ja vammaispalvelut	3 vuoden välein.	
Vanhukset ja vammaiset	Heijastinten ja liukuesteiden käyttö	Tiedotetaan syksyisin esim. vanhusten päivätoiminta, kehitysvammaisten työtöiminta ja avohuolto.	Vanhus- ja vammaispalvelut sekä ikääntyvien neuvosto	Syksyisin vuosittain	
Vanhukset ja vammaiset	Apuvälineiden esim. rollaattorien ja pyörätuolien turvallinen käyttö ja että apuvälineet ylläpidetään käytössä.	Tarkastetaan laitteiden käyttökunto ja turvallisuusvaatimusten täytyminen sekä hoidetaan tarvittaessa huolto.	Vanhus- ja vammaispalvelut henkilökunta.	Jatkuva	

LIKENNETURVAN MATERIAALIT

LAPSET JA KOULUIKÄISET

Turvapupu, www.turvapupu.net - lasten liikennekasvatusaineistoa mm. kysymyksiä, väritystehtäviä, pelejä

Vili Vyötiäinen, <http://www.liikenneturva.fi/buddy/fi/index.html> - lasten liikenneturkka, jossa tietoa ja tehtäviä.

Liikennekasvatuksen työkalupakki, www.liikenneturva.fi/tyokalupakki - oma sivusto, josta löytyvät mm. seuraavat aineistot:

- Tuoreimmat liikenneturvan uutiset ja tiedotteet
- Laaja sivusto koulujen liikenneturvallisuuustyöhön ja liikenneturvallisuuksuunnitelman laadintaan: <http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuuksuunnitelma/index.php>
- Kolhuitta kouluun I (liikenneturvallisuuksurastit) ja II (liikenneturvallisuuksutehtäviä yläkouluun) -aineistot
- Liikenneturvallisuuksusteemat päivähoitossa -sivusto, jossa paljon aineistoa: http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/paivahoidon_liikenneturvallisuuksusteemat/index.php
- Lisäksi aineistoa seuraava otsikoinnin mukaisesti:
 - Liikennekasvatus (yhteenvedo varhaiskasvatuksesta toisen asteen koulutukseen, paljon materiaalia)
 - Autossa matkustaminen (materiaalia ja tietoa koululaiskuljetuksista ja bussilla sekä taksilla matkustamisesta)
 - Jalankulku (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
 - Pyöräily (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
 - Mopoilu (liikennesäännöt, tilastot, tehtäviä, aineistoja)
 - Turvalaitteet (tietoa turvalaitteista ja tehtäviä)
 - Liikenneympäristö (vaaranpaikkojen kartoitukset ja tehtäviä)

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/lapset)

<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/lapset/index.php> lisäksi paljon tietoa lasten liikenneturvallisuuksudesta ja liikennekasvatuksesta sekä mm. seuraavat aineistot:

- Koulu- ja päivähoitokuljetukset, oma sivusto jossa tietoa ja mm. opas koulukuljetusopas: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/lapset/koulukuljetus.php>
- Turvallisuuks on pieniä tekoja - työ kunnissa, tietoa kuntateemasta sekä seuraavat aineistot:
 - Kalvosarja: Lasten liikenneturvallisuuksuus (PowerPoint ladattavissa)
 - Esite: Lapsella on oikeus turvalliseen liikkumiseen (pdf ladattavissa)
 - Juliste: Anteeksi, onko sinulla muutama sekunti aikaa? (pdf ladattavissa)
- Turvallisesti tien yli ja turvaa lapsen koulutie -aineistot
 - Tarkistuslista koulun liikenneturvallisuuksuus-toimia varten opettajille (pdf ladattavissa)
 - Koulumatkan vaaranpaikkakartoitukset oppilaille (pdf ladattavissa)
 - Koulumatkan vaaranpaikkakartoitukset lasten vanhemmille (pdf ladattavissa)
- Lasten turvalaitteet autossa – tietoa lapsen kuljettamisesta autossa

NUORET

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/nuoret)

<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/index.php> on tietoa nuorten liikennekasvatuksesta sekä mm. seuraavat materiaalit:

- Mopoilu
 - Minä ja mopo, DVD (näyte ladattavissa sivuilta), keskustelun pohjaksi
 - Sinä, mopo ja liikenne -juliste
 - Mopoilijoille tarkoitettu opas (pdf ladattavissa sivustolta)
 - Pidä pelivaraa mopoilija -kalvosarja (pdf ladattavissa sivuilta)
 - Kirje mopoilijan vanhemmille (pdf ladattavissa sivuilta)
 - Esitys: Mopotietoutta vanhemmille (pdf ladattavissa sivuilta)
- Ideoita ohjaajille liikenneaiheen käsittelyyn nuorten ryhmissä (pdf ladattavissa)

LIITE 4 2(2)

- Turvallisesti harrastuksiin, tietoa ja materiaalia:
http://www.liikenneturva.fi/turvallisesti_harrastuksiin.php. Sivustolta on ladattavissa opas ohjaajille harrastusmatkojen turvallisuuden edistämiseksi sekä oppaan tueksi Power Point -esitys ohjaajien koulutustilaisuuksissa ja vanhempainilloissa käytettäväksi.

Liikennekasvatuksen työkalupakki:

http://www.liikenneturva.fi/tyokalupakki/liikennekasvatus/toisen_asteen_koulutus/index.php, josta löytyy tietoa toisen asteen koulutuksen liikennekasvatuksesta ja mm. seuraavat aineistot:

- Liikenneturvan tuottamassa Jarmon pitkä matka-elokuvassa liikenneonnettomuudessa loukkaantunut nuori kertoo omasta onnettomuudestaan. Lisätiedot ja näyte:
http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/jarmon_pitka_matka_video.php
- Liikenneturvan Menossa mukana -toiminnassa liikenneonnettomuudessa vammautuneet nuoret vierailevat luki-oissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa kertomassa oppilaille omasta onnettomuudestaan ja sen vaikutuksista elämäänsä. Lisätiedot: http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/menossa_mukana.php
- Liikenneturvan tuottamassa Elämää täysillä -videossa nuoret kertovat tuntemuksistaan sen jälkeen, kun kolme heidän ystävänsä oli kuollut ja yksi loukkaantunut vakavasti liikenneonnettomuudessa. Mukana aineistossa on myös tukiaineisto opettajille keskustelun pohjaksi. Lisätiedot ja näyte:
http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/nuoret/elamaa_taysilla.php

AIKUISET

Liikenneturvan internet-sivuilla (liikennekasvatus/aikuiset)

<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/aikuiset/index.php> on tietoa työliikenteen turvallisuuden parantamisesta sekä mm. seuraavat materiaalit:

- Työ ja liikenne -opas (pdf ladattavissa)
- Työ ja liikenne -esite (pdf ladattavissa)
- Lomakkeita (kaikki ladattavissa sivuilta word -muodossa):
 - Työmatkojen ja työasiamatkojen kartoitus
 - Työliikenteen yleiskartoitus
 - Työhön liittyvien matkojen vaaranpaikat
 - Vaaratilanneselvitys
 - Liikenteestä aiheutuvien riskien arviointi
 - Työajoon liittyvien riskien kartoitus

IÄKKÄÄT

Liikenneturvan internet-sivuilta (liikennekasvatus/iäkkäät)

<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/index.php> löytyy tietoa tarjolla olevista koulutuksista ja mm. seuraavat materiaalit:

- Liikenneympäristön vaaranpaikkakartoitus iäkkäille, omalta sivustolta tietoa sekä toimintamalli, esite ja lomake ladattavissa. Lisäksi yhteenvetoja toteutetuista kartoituksista. Linkki:
http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/liikenneympariston_vaaranpaikkakartoitus.php
- Autoillen kaiken ikää -opas (pdf ladattavissa)
- Ikäkuljettajan itsearviointi -opas (pdf ladattavissa)
- Iäkkäiden turvallisuusteetit (pdf ladattavissa)
- Iäkäsasioihin perehdytetyt Liikenneturvan kouluttajat, linkki omalle sivulle
http://www.liikenneturva.fi/fi/kuljettajien_jatkokoulutus/iakkaat/iakaskouluttajat.php
- Vinkkejä hoitajille, linkki omalle sivulle
http://www.liikenneturva.fi/fi/liikennekasvatus/iakkaat/turvallisuus/vinkkeja_hoitajille.php

KAIKILLE IKÄRYHMILLE materiaalia liikenneturvallisuustyöhön voi tilata Liikenneturvan Turvapuodista:

<http://www.liikenneturva.fi/fi/turvapuoti/index.php>

Liikenneturvan internet-sivut www.liikenneturva.fi

Pohjois-Savon elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
PL 1117
70101 Kuopio
puh. 020 63 60080
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257-429-9 (painettu)
ISBN 978-952-257-430-5 (PDF)

ISSN-L 1798-8055
ISSN 1798-8055 (painettu)
ISSN 1798-8063 (verkkajulkaisu)