



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Ylä-Savon liikenneturvallisuuksuunnitelma

Kiuruvesi

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

16/2011

Ylä-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma

Kiuruvesi

16/2011

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISBN 978-952-257-425-1 (painettu)
ISBN 978-952-257-426-8 (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
Kartat: Laura Pöllänen © Karttakeskus, L4356
Paino: Kopijyvä Oy, Kuopio 2011

KUVAILELEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 16/2011				
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 liikenneturvallisuussuunnitelma Kiuruvesi				
Tiivistelmä Ylä-Savon liikenneturvallisuussuunnitelma laadittiin seudun kuntien sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelmassa määriteltiin yhteiset seudulliset liikenneturvallisuuden 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 liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat kuntien eri hallintokunnille.				
Liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin alkusyksyn 2010 aikana tehdyillä asukas- ja koululaiskyselyillä, haastattelulla, vuosina 2005-2009 tapahtuneiden onnettomuuksien analyyseillä sekä maastokäynneillä. Lisäksi käytiin läpi saadut liikenneturvallisuusaloitteet. Liikenneturvallisuusongelmien analysoinnin sekä valtakunnallisten ja Itä-Suomen liikenneturvallisuustavoitteiden pohjalta Ylä-Savon seudulle määritettiin yhteiset määrälliset ja toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet. Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.				
Kiuruveden kaupunkiin tehtiin toimenpide-esitykset liikenneympäristön parantamiseksi yhteensä 56 kohteeseen. Toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle sekä haja-alueen asutuskeskittyymiin. Toimenpiteet jaettiin pieniin pikatoimenpiteisiin sekä varsinaisiin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin. Lisäksi eroteltiin suuremmat ns. erillishankkeet. Toimenpiteiden toteuttaminen vaiheistettiin pikatoimenpiteiden ohella kolmeen ohjeelliseen kiireellisyyssuokkaan; vuosina 2011-2014 ja 2015-2018 sekä vuoden 2019 jälkeen toteutettavat toimenpiteet. Toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 6,4 milj. € (sisältäen erillishankkeet).				
Hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat sisältävät liikenneturvallisuuskoulutuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet tuleville vuosille. Toimenpiteitä kohdistetaan kaikille ikäryhmille sisällyttäen liikenneturvallisuustyö kuntien palveluihin ja osaksi hallintokuntien jokapäiväistä työtä. Kiuruvedellä liikenneturvallisuustyö suunniteltiin vuosikellon avulla laaja-alaisesti kaikki kaupungin palvelut kattaen. Eri vuodelle määritettiin teemoja ja toimenpiteitä, joita toteutetaan soveltaen eri hallintokunnissa.				
Liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmässä, jonka kokoonpano tarkistettiin työn aikana. Ryhmään kuuluvat kaupungin eri hallintokuntien edustajien lisäksi Liikenneturvan, poliisin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustajat.				
Asiasanat Liikenneturvallisuus, suunnitelmat, Pohjois-Savo				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
978-952-257-425-1	978-952-257-426-8	1798-8055	1798-8055	1798-8063
Kokonaissivumäärä		Kieli		Hinta (sis. alv 8%)
91		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	10
1.4.3	Tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät	10
1.4.4	Nopeusrajoitukset	13
1.4.5	Hidasteet	13
1.5	Aikaisemmat suunnitelmat	15
2	Liikenneturvallisuuden nykytila	16
2.1	Liikenneonnettomuudet	16
2.2	Liikenneturvallisuuskyselyt	24
3	Liikenneturvallisuustavoitteet	31
3.1	Tavoiteasettelun taustaa	31
3.1.1	Valtakunnalliset tavoitteet	31
3.1.2	Entisen Itä-Suomen läänin tavoitteet	32
3.2	Ylä-Savon seudun liikenneturvallisuustavoitteet	33
3.2.1	Määrälliset tavoitteet	33
3.2.2	Toiminnalliset tavoitteet	33
4	Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	34
4.1	Suunnittelun lähtökohdat	34
4.2	Seudulle yhteiset periaatteet	34
4.3	Toimenpiteet	38
4.3.1	Keskusta-alue	38
4.3.2	Haja-asutusalue	44
4.4	Toimenpideohjelma	49
4.5	Toimenpiteiden vaikutukset	49
5	Kevyen liikenteen laatukäytävät	51
6	Esteettömyys	54
6.1	Esteettömyyden nykytila	54
6.2	Kehittämistoimenpiteet	54

7	Liikenneturvallisuustyön kehittäminen	56
7.1	Liikenneturvallisuustyö kunnassa	56
7.2	Liikenneturvallisuustyön nykytila	56
7.3	Liikenneturvallisuustyö on yhteistyötä	57
7.4	Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli	58
7.5	Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat	60
7.5.1	Liikenneturvallisuustyön teemat	60
7.5.2	Varhaiskasvatus	61
7.5.3	Perusopetus, luokat 0-6	61
7.5.4	Perusopetus, luokat 7-9	62
7.5.5	Tekninen palvelukeskus	62
7.5.6	Nuorisotoimi	63
7.5.7	Ylä-Savon SOTE kuntayhtymä	63
7.5.8	Ylä-Savon lomituspalvelut	69
7.6	Yhteistyökumppanit	70
8	Jatkotoimenpiteet	72
8.1	Suunnitelman käsittely	72
8.2	Suunnitelmasta tiedottaminen	72
8.3	Jatkosuunnittelu	72
8.4	Seuranta	72
	Liitteet	75

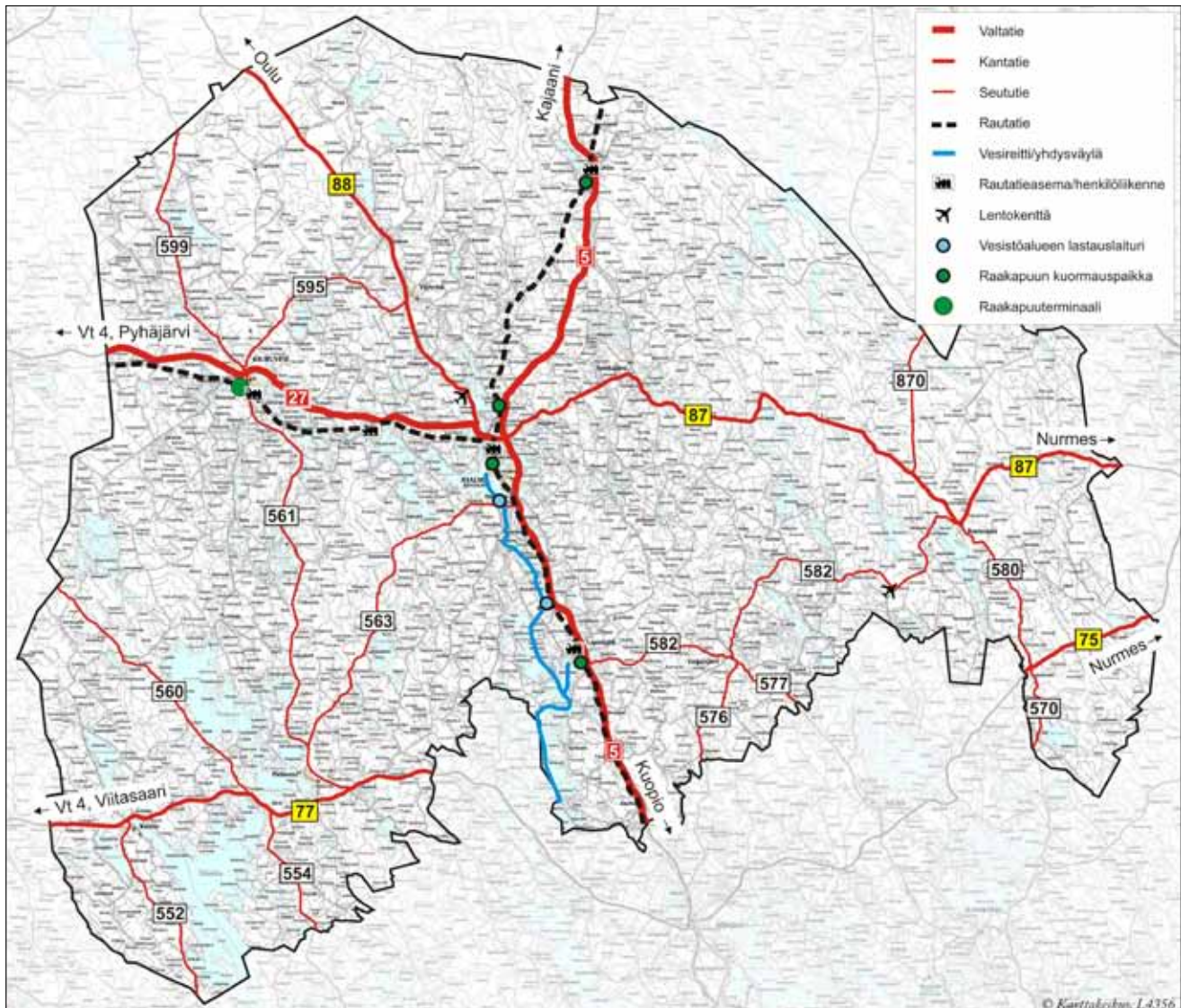
1 Suunnittelun lähtökohdat

1.1 Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

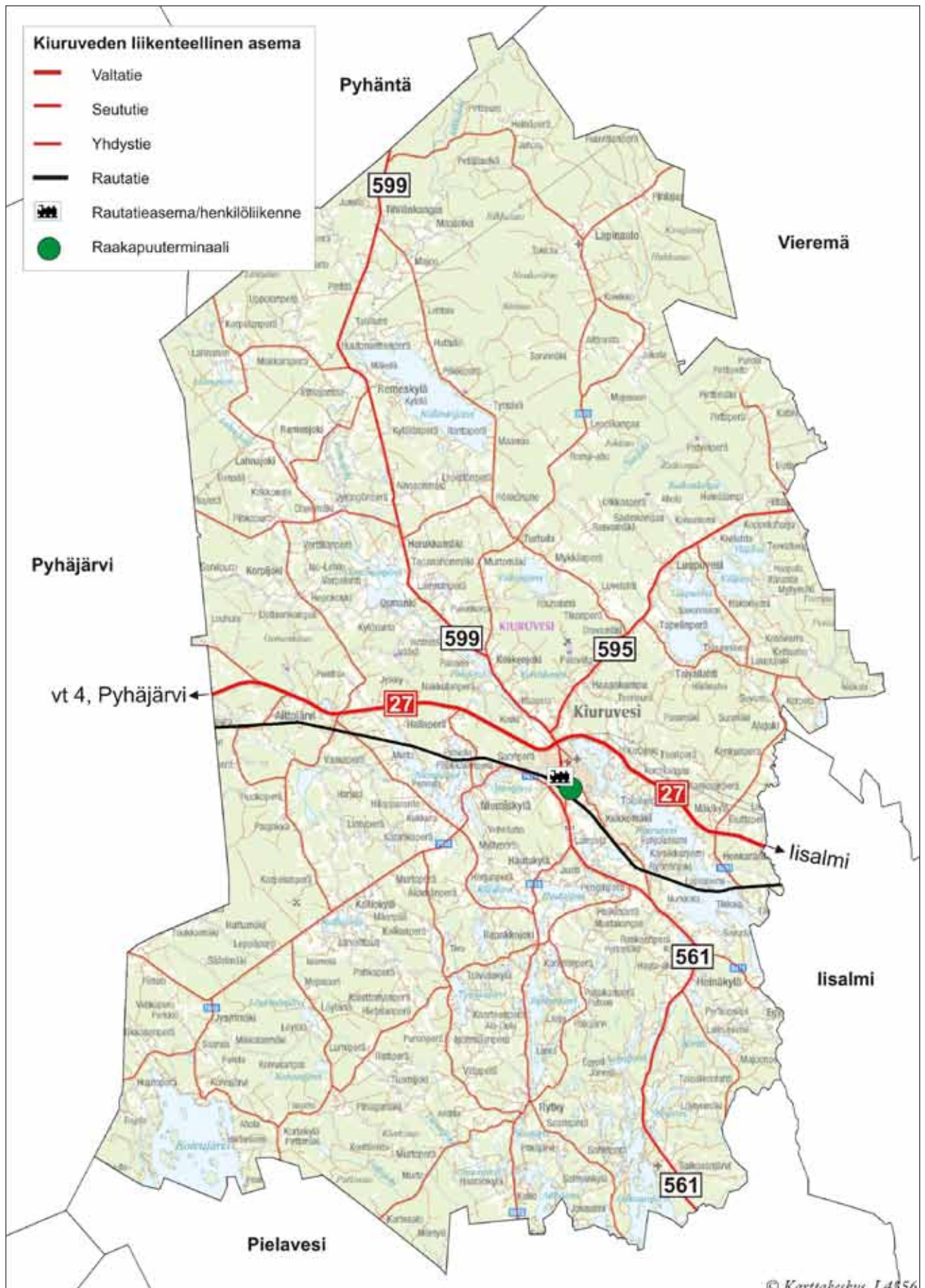
Kiuruveden kaupunki sijaitsee Ylä-Savon seudun itäosassa. Kaupunkia sivuaa itä-länsi-suunnassa kulkeva valtatie 27 (Kalajoki – Iisalmi), joka on valtakunnallisesti tärkeä pääväylä. Muutoin tieverkko kaupungin alueella koostuu seutu- ja yhdysteistä. Kiuruveden kautta, valtatie 27 suuntaisesti, kulkee myös Iisalmi-Ylivieska-rata, joka muodostaa Savon radan kanssa seudun rautatieverkon rungon. Kiuruveden rautatieasema palvelee sekä henkilö- että tavarakuljetuksia. Henkilöliikenne Iisalmi-Ylivieska

-radalla on hoidettu vuodesta 2006 alkaen kisko-busseilla. Lähin lentoasema sijaitsee Kuopiossa. (Kuva 1 ja Kuva 2).

Ihmisten liikkuminen kaupungin 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 Kiuruvedellä 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

Kiuruveden kaupungissa asui vuoden 2010 lopussa noin 9 160 henkilöä. Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on 24 %. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Kiuruveden kaupungin asukasmäärä tulee väheneään vuoteen 2030 mennessä noin 1 100 henkilöä.

Työpaikat ja pendelöintiliikenne

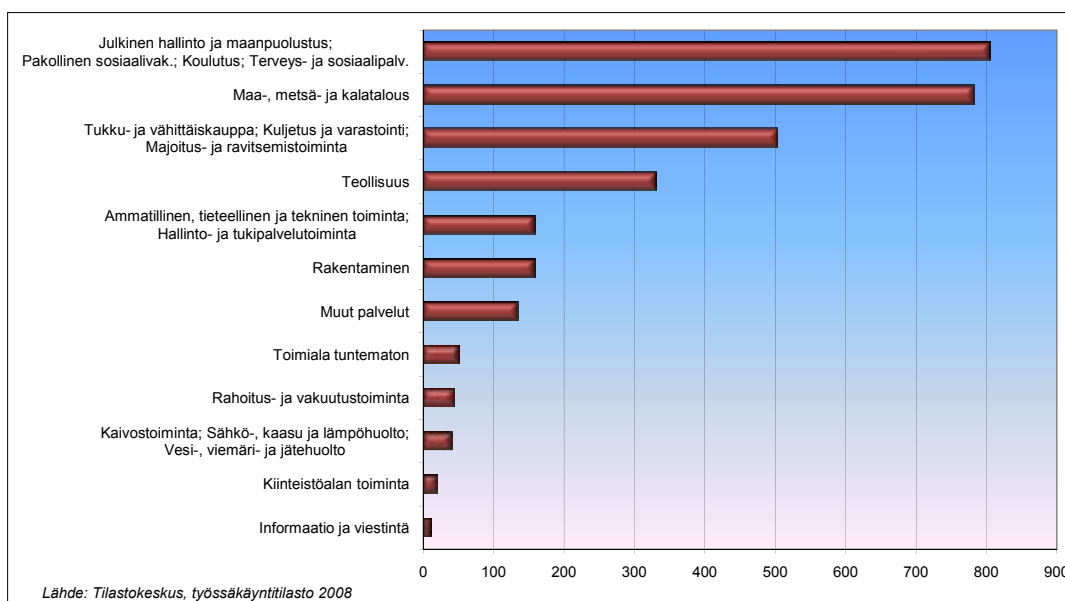
Kiuruveden kaupungin alueella on työpaikkoja noin 3 030 kpl. Työllisestä työvoimasta toimii palveluissa 56 %, maa- ja metsätaloudessa 26 % sekä jalostuksessa 18 %. Suurimpia työnantajia ovat Kiuruveden kaupunki, MW Biopower Oy, Fibox Tested Systems Oy, Tarjousmaxi sekä Kiuruveden osuuspankki. Kiuruvedellä maatalous on merkittävässä roolissa ja vuonna 2009 kaupungin alueella oli aktiivisesti toimivia maatiloja 477 kpl.

Kiuruveden kaupunki kuuluu Iisalmen työssäkäyntialueeseen. Noin 79 % Kiuruvedellä asuvasta työvoimasta kävi vuonna 2008 töissä omassa asuinkunnassaan. Kiuruveden kaupungin pendelöintiliikenne suuntautuu lähikuntiin; Iisalmissa kävi töissä noin 330 ja Vieremällä noin 130 Kiuruvedellä asuvaa. Muista kunnista Kiuruvedellä kävivät eniten töissä Iisalmissa (noin 150 henkilöä) ja Pielavedellä asuvat (noin 20 henkilöä).

Palvelujen saavutettavuus

Kaupunkikeskus on Kiuruveden kaupungin voimakkain palvelukeskittymä, mutta suuri osa asiointiliikenteestä suuntautuu myös Iisalmeen. Kaupunkikeskuksessa 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 vapaa-ajan matkat, jotka suuntautuvat suurelta osin oman kaupungin alueelle. Myös nämä matkat tehdään useimmiten henkilöautoilla, lähiliikkumisympäristöissä tehtäviä kevyen liikenteen matkoja lukuun ottamatta.

Kiuruveden kaupungissa on kuusi perusopetusta antavaa koulua, joista viisi on alakouluja ja yksi yläkoulu. Lukuvuonna 2010-2011 alakouluissa oppilaita oli noin 708 ja yläkoulussa noin 342. Kaupungissa on myös lukio, jossa opiskelijoita oli lukuvuonna 2010-2011 noin 210 henkilöä. Oppilasmäärien ennustetaan muuttuvan siten, että lukuvuonna 2015-2016 olisi alakouluissa noin 640, yläkoulussa noin 290 sekä lukiossa noin 200 oppilasta.



Kuva 3. Kiuruveden elinkeinorakenne vuonna 2008.

1.3 Maankäyttö ja kaavoitus

1.3.1 Nykyinen maankäyttö

Kiuruveden asutuksesta noin puolet sijoittuu kaupungin taajama-alueelle. Lisäksi kaupungin väestöstä noin 70 % asuu kunnan keskiosassa 10 kilometrin säteellä taajamasta. Taajaman lähimpiä kyliä ja asutuskeskittymiä ovat Koskenjoki, Haapakumpu, Niemiskylä ja Hautakylä. Asutus on levittäytynyt erityisesti kaupungin eteläosissa laajalle alueelle keskittyen lähinnä teiden ja vesistöjen läheisyyteen.

Kaupungin alueella rakentaminen painottuu haja-alueelle. Suuntaus on johtamassa liikenneturvallisuudenkin kannalta haasteelliseen yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Yhdyskuntarakenteen kehitys näkyy kulkumuotojakauksassakin havaittavana kahden auton talouksien osuuden kasvuna.

1.3.2 Kaavoitus

Maakuntakaavat

Ylä-Savon maakuntakaavaan kuuluvat Iisalmen, Keiteleen, Kiuruveden, Lapinlahden (myös entisen Varpaisjärven kunnan alueen), 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

Kiuruveden kaupungin alueella on voimassa taajaman osayleiskaava ja vireillä on Rantakylän osayleiskaava. Rantaosayleiskaavoista voimassa ovat Kiurujärven, Koskenjoen ja Niemisjärven sekä Koivujärven rantaosayleiskaavat. Vireillä ovat Sulkanjärven ja Rytlyn rantaosayleiskaavat ja vireille ovat tulossa Kalliojärven-Hautajärven-Toiviaisjärven seudun rantaosayleiskaavat sekä Niemisjärven rantaosayleiskaavan muutos.

Asemakaavat ja ranta-asemakaavat

Kiuruveden taajama-alueella on asemakaava. Lisäksi kaupungin alueella on yksi ranta-asemakaava.

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

Kiuruveden kaupungin alueella on maanteitä yhteensä 468 km. Tästä valtateiden osuus on 29 km, seututeiden noin 77 km ja yhdysteiden noin 362 km. Kaupungin ylläpitämiä katuja Kiuruveden kaupungissa on yhteensä 35 km ja yksityisteitä yhteensä 840 km sekä viljelysteitä ja mökkiteitä (ei tiekuntaa) 295 km.

Alueen tie- ja katuverkon rungon muodostaa Kiuruveden läpi kulkeva valtatie 27 (Kalajoki - Iisalmi), joka on valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeä pääväylä ja tärkein tieyhteys alueelta niin länteen kuin itään. Merkittäviä pääväyliä ovat myös seututiet 561 (Pielavedentie) ja 599 (Pyhännäntie) sekä 595 (Salamintie).

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.). Kiuruvedellä päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys on edellytys varsinkin maitokuljetuksille, sillä Kiuruvesi on yksi Suomen suurimpia maidon tuotantoalueita. Vuonna 2009 kaupungin alueella oli 192 maidontuottajaa ja kiintiökaudella 2008/2009 tuotettiin Kiuruvedellä 46 milj. litraa maitoa.

Kiuruveden keskustan pääväylinä toimivat Valtakatu (mt 561) sekä Nivankatu/Asematie ja Niemistenkatu.

Kiuruveden alueella on rautateitä n.30 km (Iisalmi - Ylivieska rata). Kaupungin alueella olevalla rataosuudella on nykyisin 34 tasoylikäytävää, joista kolmessa on puolipuumivartiointijärjestelmä ja loput 31 taseoristeystä ovat vartioimattomia. Junamärien ennustetaan lisääntyvän lähivuosina radalla huomattavasti. Liikennevirastolla on parhaillaan valmistelussa hankkeet Iisalmi-Kontiomäki ja Iisalmi - Ylivieska rataosien kehittäminen, johon kuuluu radan sähköistäminen sekä uusien kohtaamispaikkojen rakentaminen.

1.4.2 Liikennemäärät

Valtatien 27 liikennemäärä on suunnittelualueella suurimmillaan Kiuruveden keskustan itäpuolella, jossa liikennemäärä on noin 2 200-2 500 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus noin 6 %). Kiuruveden keskustan länsipuolella liikennemäärä on 1 200-1 500 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 10 %). (Kuva 4).

Muita vilkasliikenteisimpiä teitä ovat Valtakatu (mt 561), jonka liikennemäärä on keskustan kohdalla 3 900 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 6 %). Muutoin Pielavedentien (mt 561) liikennemäärät ovat suurimmillaan Valtakadun ja Ryttyntien (mt 5613) liittymän välisellä tieosuudella, jossa liikennemäärä on 1800 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 6 %) ja tien eteläosissa liikennemäärä on 330-800 ajon./vrk. Pyhännätien (mt 599) liikennemäärä tien alkiosassa valtatie 27 ja Salahmintien liittymän välillä on 3 000 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 6 %) ja tien pohjoisosissa 340-1 500 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 5-7 %). Salahmintien (mt 595) liikennemäärä on tien alkuosalla 1 300 ajon./vrk (raskaan liikenteen osuus 5 %). Tien loppuosalla liikennemäärä on 540-940 ajon./vrk. (raskaan liikenteen osuus 6-11 %). (Kuva 4).

Maantieverkostolla liikennemääriltään pienten (alle 200 ajon./vrk) teiden osuus on huomattava. Liikennemääriltään pienten teiden raskaan liikenteen osuus kaupungin alueella on 5-9 % (Kuva 4).

1.4.3 Tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät

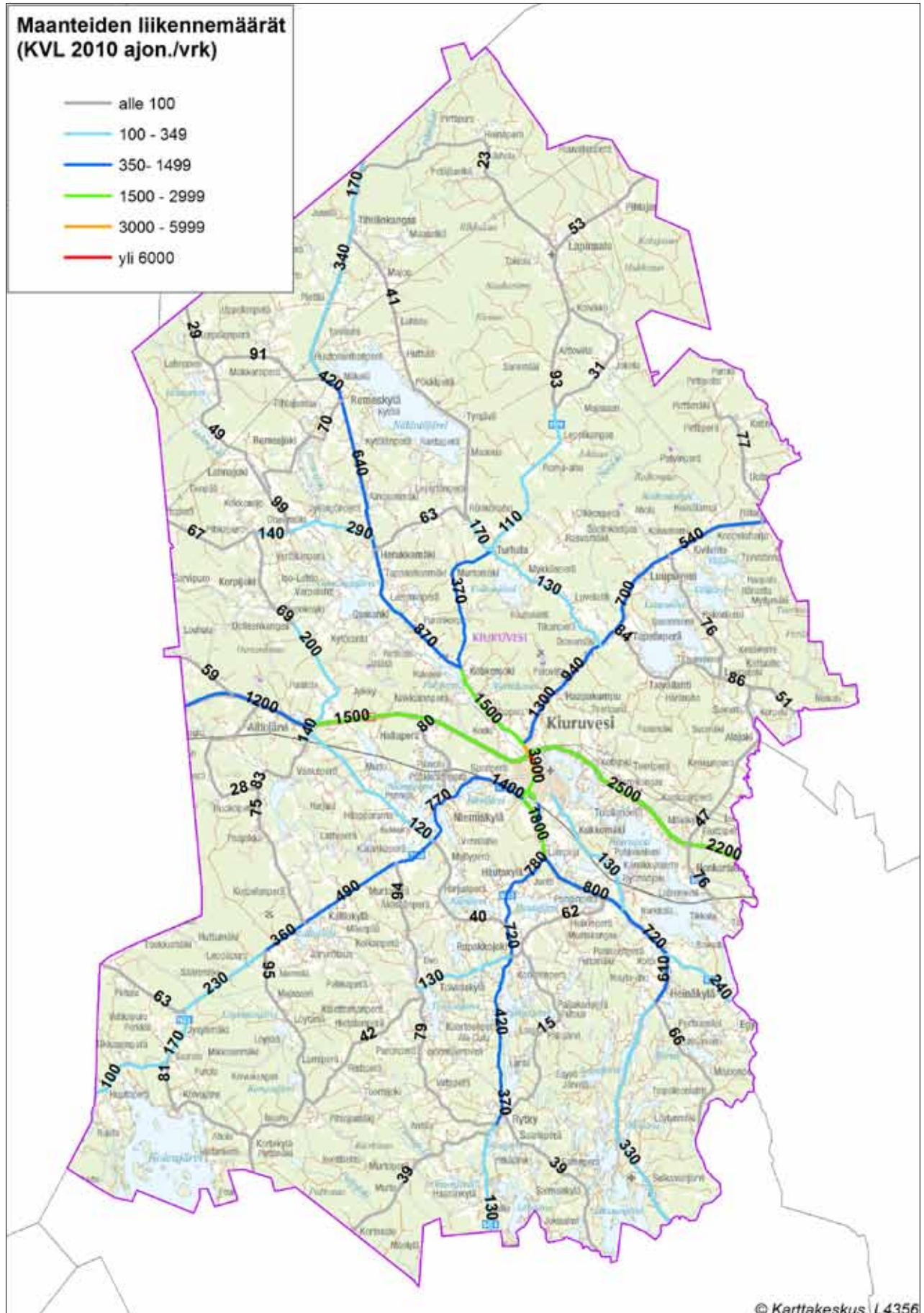
Maanteiden varsilla olevaa valaistusta on kaupungin alueella yhteensä noin 11 km keskittyen pääasiassa keskustan lähialueille valtatielle 27 ja maantielle 561. Muualla haja-asutusalueella on muutamia valaistuja tieosuuksia asutuskeskittymien kohdilla mm. maantiellä 5613 (Ryttyntie) ja 16076 (Salmenkyläntie) Ryttyntien kohdalla sekä maanteilla 5970 (Lapinsalontie) ja 16073 (Heinäperäntie) Lapinsalon kylän kohdalla. (Kuva 5).

Maantieverkon ohella valaistusta on rakennettu kaupungin katuverkolle noin 34 km, osa valaistuksesta on yhteinen viereisen kevyen liikenteen väylän kanssa.

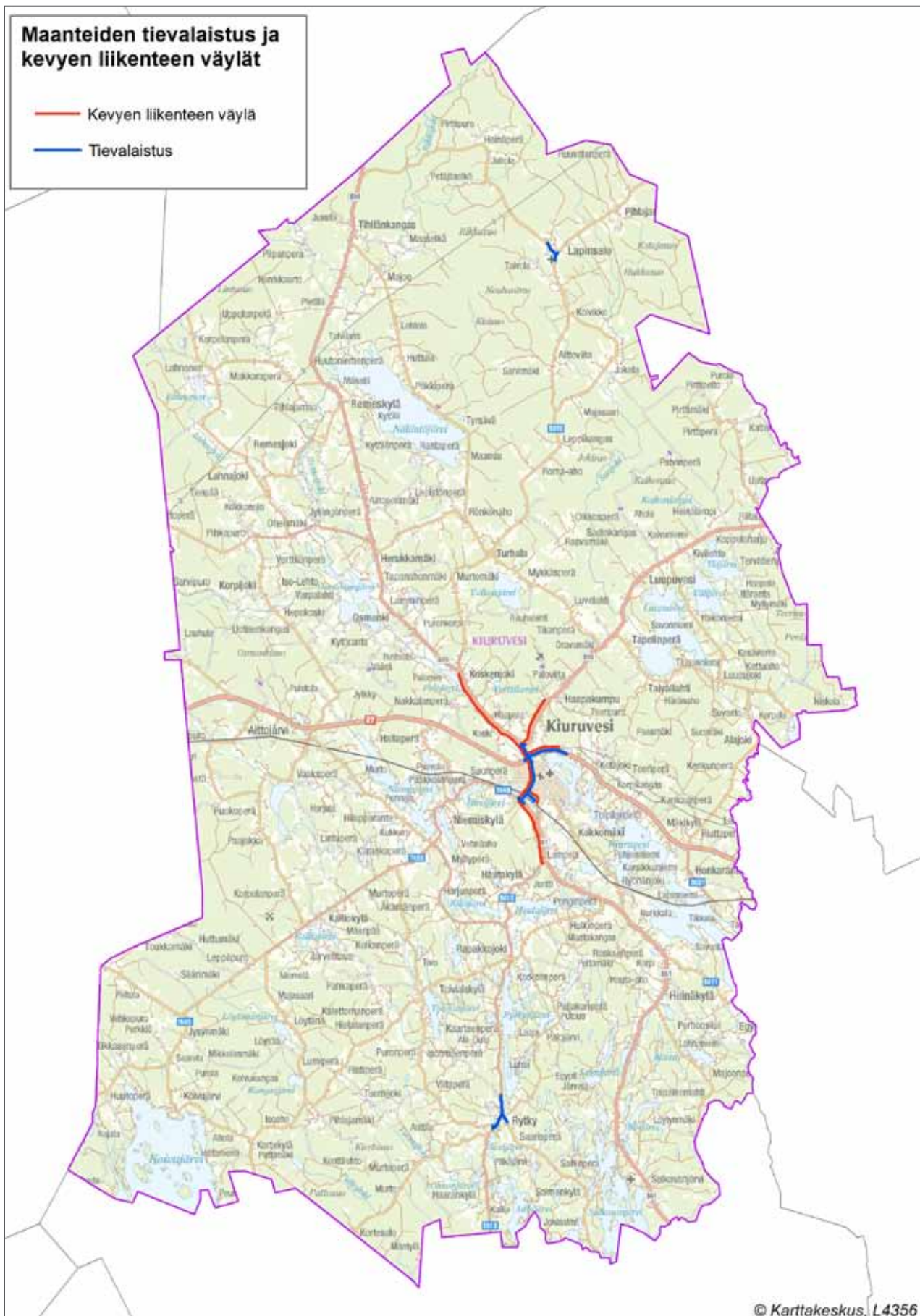
Kaupungin alueella on maanteiden varsilla olevia kevyen liikenteen väyliä yhteensä lähes 17 kilometrin matkalla. Valtatie 27 varrella on kevyen liikenteen väylä noin 1,5 kilometrin matkalla Nivan liittymästä Rantakylään Kiertotien läntiseen liittymään asti. Maantiellä 561 (Pielavedentie/Valtakatu) on yhtenäinen kevyen liikenteen väylä maantien 5613 (Ryttyntie) liittymästä valtatielle 27 saakka. Maantiellä 599 (Pyhännäntie) on kevyen liikenteen väylä valtatie 27 liittymästä maantien 5970 (Lapinsalontie) liittymään ja maantiellä 595 (Salahmintie) kevyen liikenteen väylä on maantien 599 (Pyhännäntie) liittymästä Salahmin suuntaan noin 2,5 kilometrin matkalla. Huomattavaa on, että maanteiden 595 (Salahmintie), 599 (Pyhännäntie) ja 561 (Pielavedentie) kevyen liikenteen väylät ovat suurelta osin valaisemattomia.

Katuverkolla on lisäksi kevyen liikenteen väyliä noin 20 km. Väylät on rakennettu suurelta osin pää- ja kokoojkatujen varteen. (Kuva 6)

Valtatiellä 27 on automaattinen nopeudenvälvonta Kiuruveden taajaman länsipuolelta Iisalmeen saakka.



Kuva 4. Alueen maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.



Kuva 5. Kiuruveden maanteiden tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät.



Kuva 6. Keskustan kevyen liikenteen väylät.

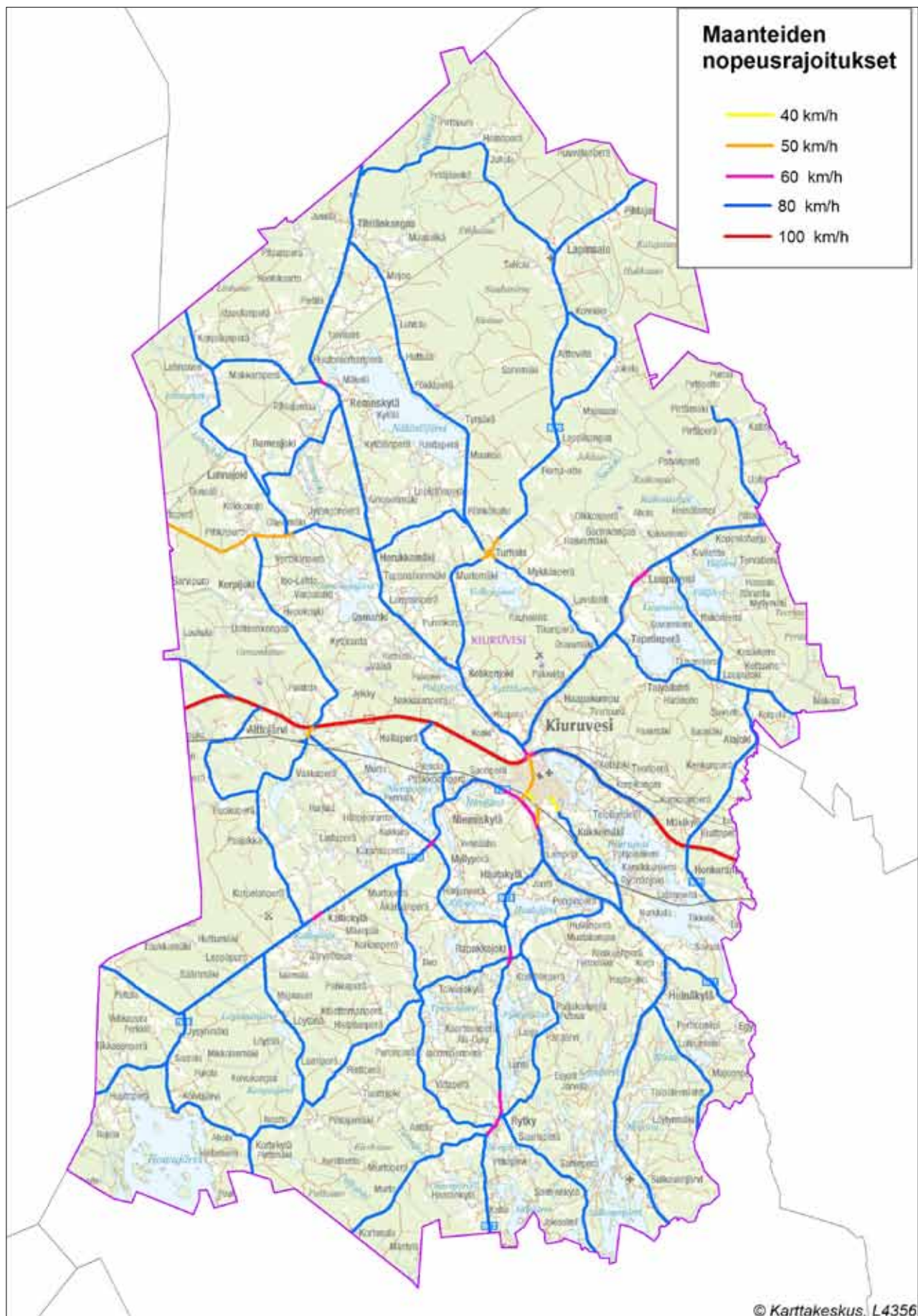
1.4.4 Nopeusrajoitukset

Valtatien 27 kesänopeusrajoitus on kaupungin alueella 100 km/h lukuun ottamatta noin 8 kilometrin mittaista tiejaksoa keskustan kohdalta lisälmen suuntaan sekä Nivan liittymäaluetta, joissa nopeusrajoitus on 60 km/h. Seutu- ja yhdystieverkoston nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h lukuun ottamatta muutamia haja-asutusalueen asutuskeskittyymiä, joiden kohdalla nopeusrajoitus on 60 km/h tai alhaisempi. (Kuva 7)

Keskustaajamassa ja asuinalueilla on toteutettu kattavasti aluenopeusrajoitus 40 km/h. Rajoitukseen on suurella osalla alueista yhdistetty myös tasa-arvoiset tonttikatujen väliset liittymät.

1.4.5 Hidasteet

Kiuruveden kaupungissa on käytetty korkeiden ajonopeuksien hidastamiseksi ja kevyen liikenteen ylitysten turvaamiseksi erityyppisiä hidasteita. Pääosin hidasteita on rakennettu koulujen lähistöille ja koulureiteille, mutta myös vilkkaimmille kevyen liikenteen ylityskohdille. Hidastetyyppeinä on käytetty korotettuja liittymäalueita ja korotettuja suojateitä, hidastetöyssyjä sekä mm. keskisaarekkeellisia suojateitä. Ensimmäiset hidasteet on rakennettu 90-luvun lopulla Lähteentielle ja Kuorevirrankadulle. Nivankatu – Asematien sekä Valtakadun hidasteratkaisut on rakennettu 2000-luvun taitteessa taajamatermontin yhteydessä.



Kuva 7. Kiuruveden maanteiden nopeusrajoitukset.

1.5 Aikaisemmat suunnitelmat

Aikaisemmat liikenneturvallisuussuunnitelmat

Kiuruveden edellinen liikenneympäristöä koskeva liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2005. Liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteutuminen käytiin läpi suunnittelutyön aluksi. Toteuttamatta jääneet, vielä ajantasaisiksi katsottavat toimenpiteet huomioitiin liikenneturvallisuussuunnitelman lähtöaineistona. Edellisessä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat toteutuneet hyvin.

Kiuruveden edellinen koulutuksen, tiedotuksen ja valistuksen toimenpiteet käsittävä liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2004. Suunnitelmaan on koottu käytännön ohjeita ja vinkkejä liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen mahdollistaen niiden kytkemisen normaaliin työhön. Suunnitelma sisältää liikenneturvallisuustyön teemat sekä eri hallintokuntien toimenpidetaulukot, jotka päivitettiin tässä työssä.

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 liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 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

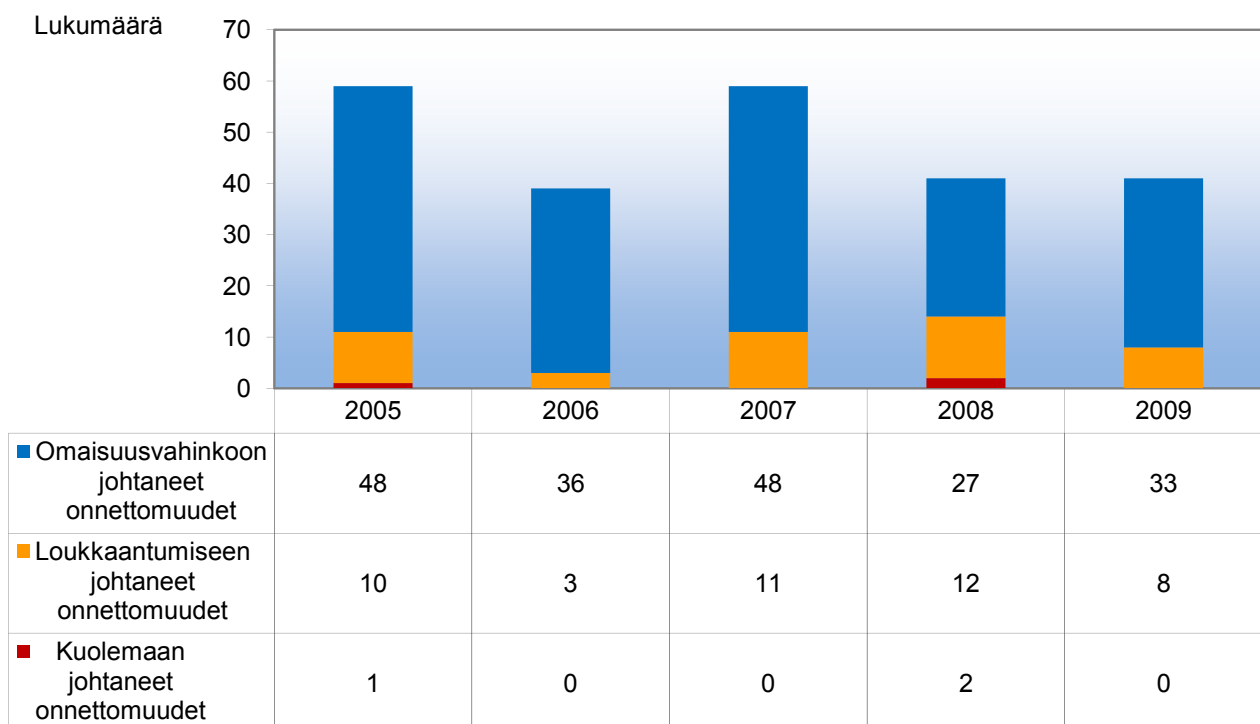
2.1 Liikenneonnettomuudet

Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin 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.

Kiuruveden kaupungin alueella tapahtui vuosina 2005-2009 yhteensä 239 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 147 kpl sekä kaduilla ja yksityisteillä 92 kpl. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 47 kpl (19,7 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 38 kpl sekä kaduilla ja yksityisteillä yhdeksän. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä kolme, joista kaksi tapahtui maanteillä sekä yksi kadulla. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli yhteensä kolme ja loukkaantui 59 henkilöä. (Kuva 8)

Sekä kaikkien onnettomuuksien määrät että henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrät ovat vaihdelleet vuosina 2005-2009, eikä selvää onnettomuusmäärien kehittymisen suuntaa ole havaittavissa.

Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 23 onnettomuudessa (9,6 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 19 onnettomuudessa (13 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista neljässä onnettomuudessa (4,3 %). Alkoholionnettomuuk-



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

sista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli kahdeksan, joista yksi oli kuolemaan johtanut onnettomuus. Alkoholiohnettomuuksissa kuoli yksi ja loukkaantui yhteensä 10 henkilöä. Vuoden 2009 onnettomuustiedot ovat puutteellisia ainakin kuljettajan juopumustietojen osalta.

Asukaslukuun suhteutettuna loukkaantui maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneissa onnettomuuksissa Kiuruvedellä keskimäärin 1,24 ja kuoli keskimäärin 0,06 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 selvästi eniten kaikkia onnettomuuksia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui maantiellä 561 (Valtakatu, Pielavedentie) ja valtatiellä 27 (Iisalmentie, Pyhäsalmentie). Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. (Kuva 9)

Valtatiellä 27 tapahtui 28 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli seitsemän. Seututeillä (seututiet 561, 595 ja 599) tapahtui 64 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli 16 kpl ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kaksi. Yhdysteillä tapahtui 55 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli 13 kpl. Kaduilla ja yksityisteillä tapahtui yhteensä 92 onnettomuutta, joista loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli kahdeksan ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yksi. (Taulukko 1)

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

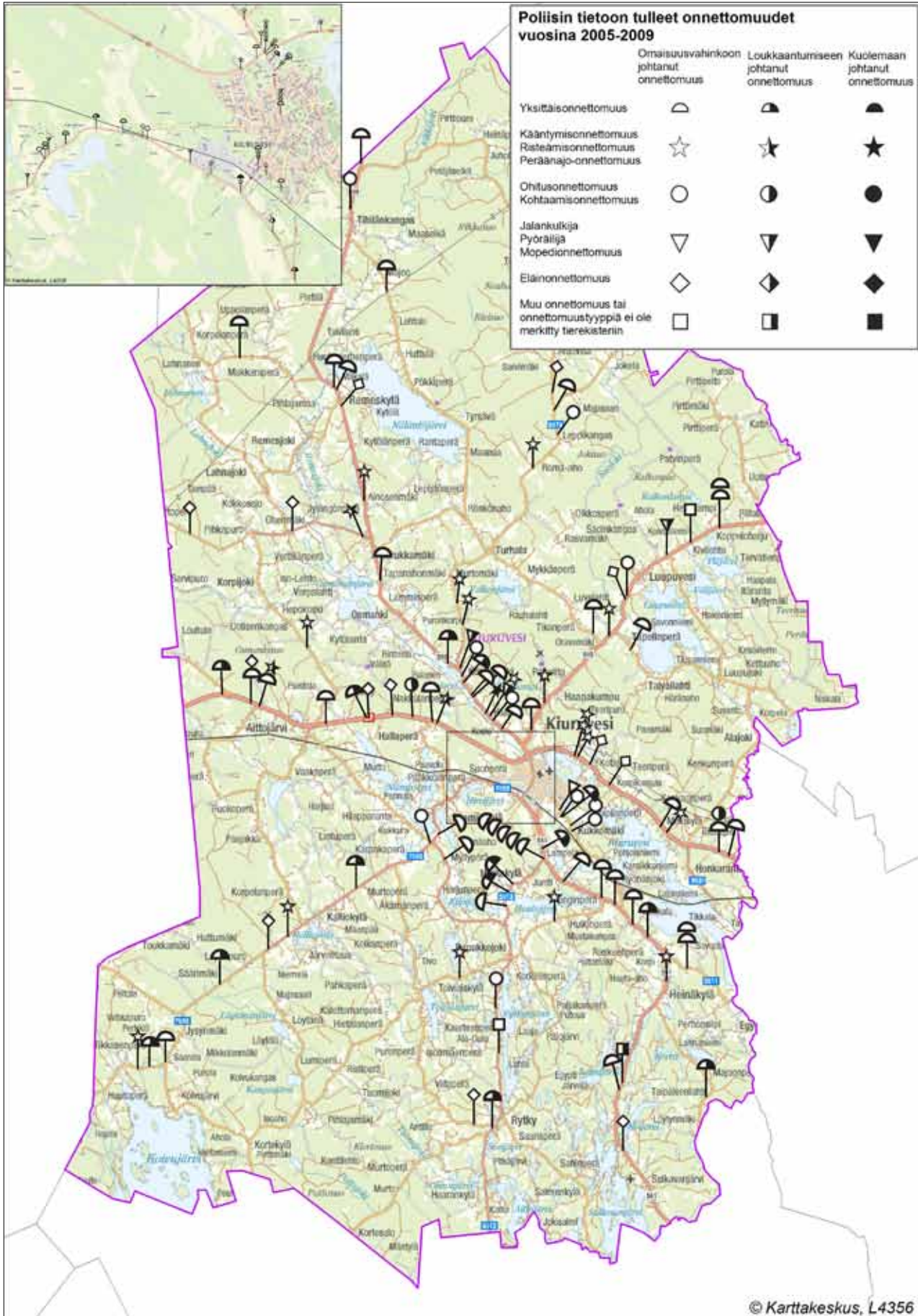
Onnettomuusluokat

Kiuruvedellä tapahtuneista kaikista onnettomuuksista suurin osa oli yksittäis- ja risteämisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtui 60 kpl, mikä oli noin 28 % kaikista onnettomuuksista. Seuraavaksi yleisin onnettomuusluokka kaikista onnettomuuksista oli risteämisonnettomuudet, joita tapahtui 43 kpl (noin 20 % kaikista onnettomuuksista). Onnettomuusluokan muu onnettomuus suuri osuus johtuu siitä, että kaduilla ja yksityisteillä suuri osa onnettomuuksista on kirjattu ko. luokkaan. (Kuva 10 ja Taulukko 2)

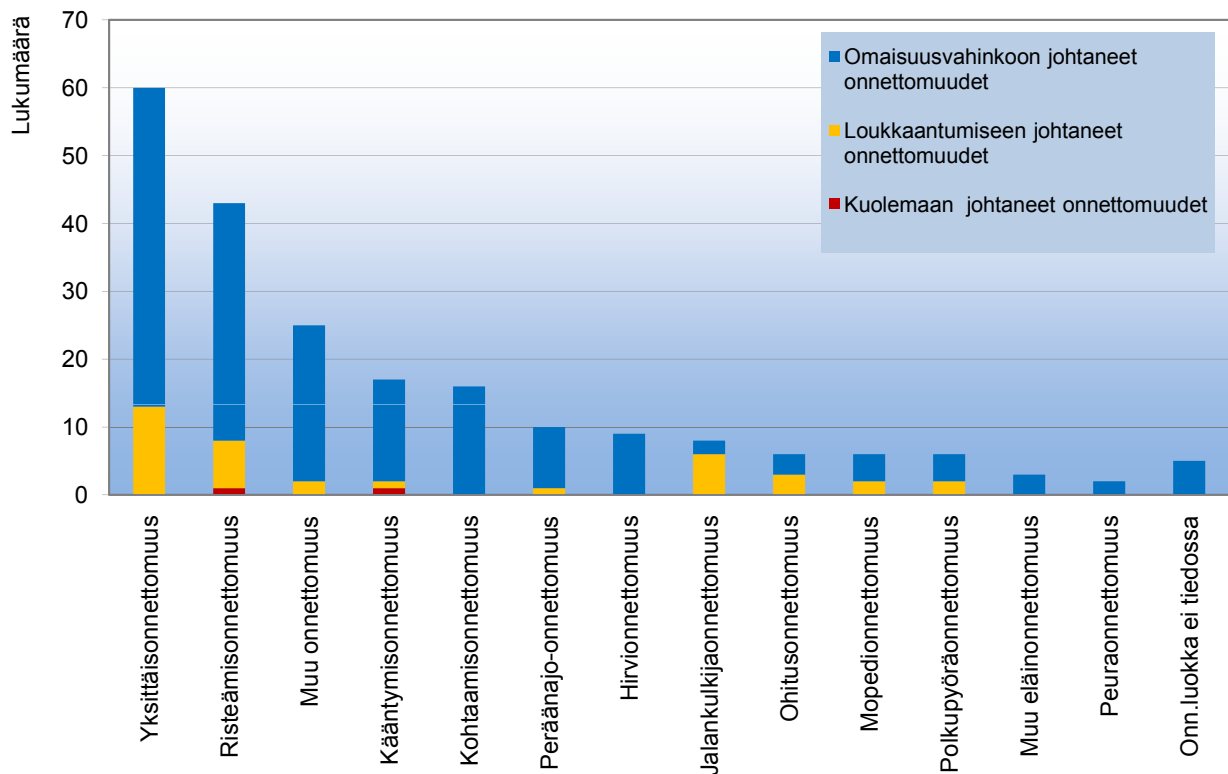
Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäis- (13 kpl), risteämis- (8 kpl) ja jalankulkijaonnettomuuksia (6 kpl). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-3 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui, jalankulkija-, ohitus-, mopedi- ja polkupyöräonnettomuuksissa. Jalankulkijaonnettomuuksista kolme neljäsosaa, ohitusonnettomuuksista puolet sekä mopedi- ja polkupyöräonnettomuuksista kolmasosa johti henkilövahinkoon. (Kuva 10 ja Taulukko 2).

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

	Omaisuvahinkoon 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.
Valtatiet	17	4	21	6	1	7	0	0	0	23	5	28
Seututiet	40	6	46	14	2	16	1	1	2	55	9	64
Yhdystiet	40	2	42	10	3	13	0	0	0	50	5	55
Kadut ja yksityistiet	80	3	83	7	1	8	1	0	1	88	4	92
Yhteensä	177	15	192	37	7	44	2	1	3	216	23	239



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



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

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

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet		Kuolleet
Yksittäisonnettomuus	60	13	22 %	0
Risteämisonnettomuus	43	8	19 %	1
Muu onnettomuus	25	2	8 %	0
Kääntymisonnettomuus	17	2	12 %	1
Kohtaamisonnettomuus	16	0	0 %	0
Peräänajo-onnettomuus	10	1	10 %	0
Hirvionnettomuus	9	0	0 %	0
Jalankulkijaonnettomuus	8	6	75 %	0
Ohitusonnettomuus	6	3	50 %	0
Mopedionnettomuus	6	2	33 %	0
Polkupyöräonnettomuus	6	2	33 %	0
Muu eläinonnettomuus	3	0	0 %	0
Peuraonnettomuus	2	0	0 %	0
Onn.luokka ei tiedossa	5	0	0 %	0
Yhteensä	216	39	18 %	2

Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Kiuruvedellä tapahtui hirvi- ja peuraonnettomuuksia yhteensä 11 kpl sekä muita eläinonnettomuuksia kolme. Kaikki em. eläinonnettomuudet tapahtuivat maanteilla. Hirvionnettomuusmääriin ovat vaikuttaneet erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Hirvivaroalueiden 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 omaisuusvahinkoon johtaneisiin onnettomuuksiin nähden. Katuverkon osalta kaikkien onnettomuuksien

tapahtumapaikkaa ei voitu puutteellisten tietojen vuoksi tarkasti paikantaa. Kasaumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholioonnettomuuksia (vuoden 2009 onnettomuustiedot ovat puutteellisia ainakin kuljettajan juopumustietojen osalta) eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

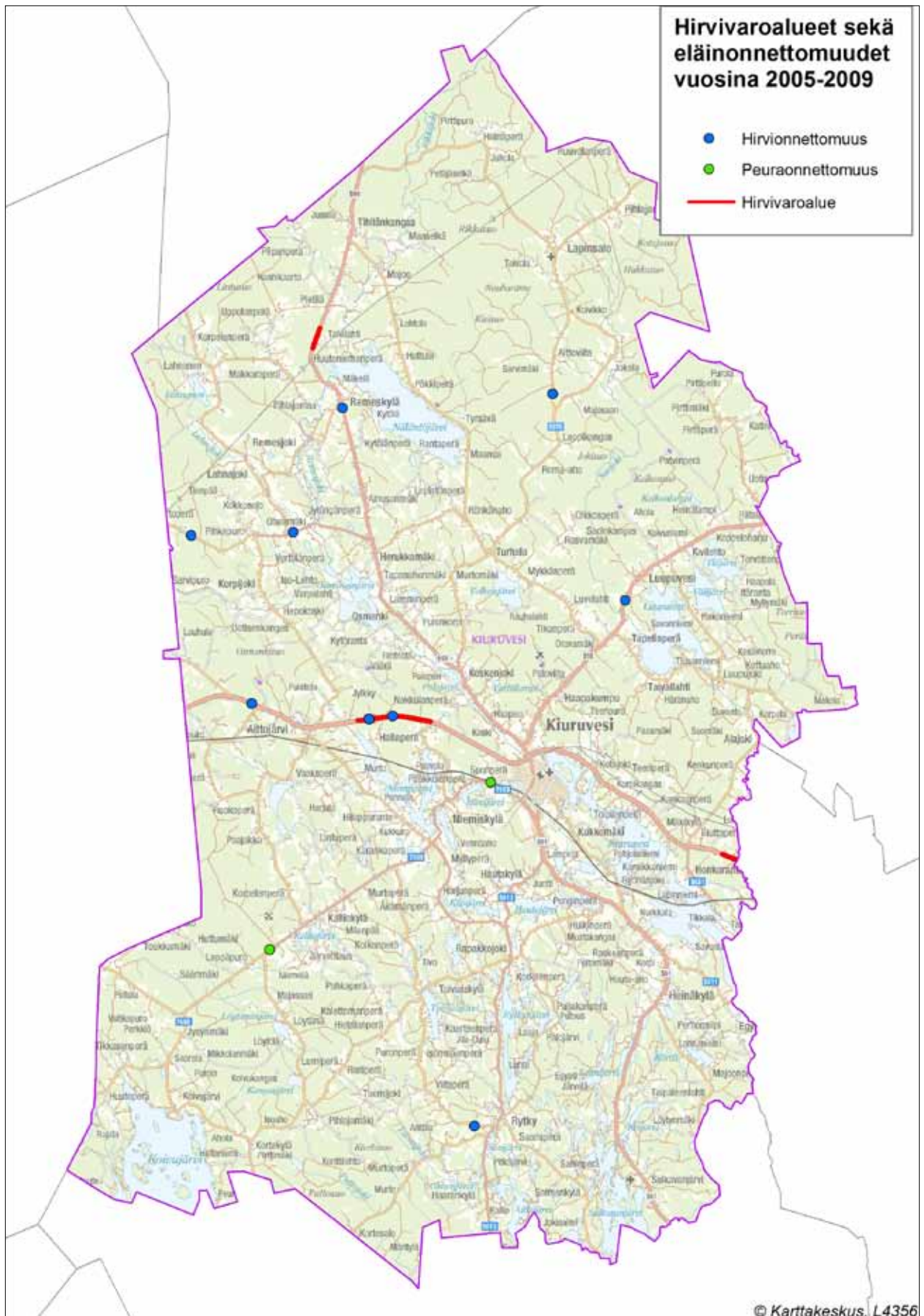
Riskiluvuiltaan suurin onnettomuuksien kasaumapiste sijaitsi valtatie 27 (lisalmentie, Pyhännäntie), maantien 561 (Valtakatu) ja maantien 599 (Pyhännäntie) liittymässä (riskiluku 27). Liittymässä tapahtui 11 onnettomuutta, joista henkilövahinkoon johti neljä (numero 1, Kuva 12 ja Taulukko 3). Kaduilla ja yksityisteillä ei tapahtumapaikkatietojen pohjalta noussut esille kasaumapisteitä.

Onnettomuuskustannukset

Kiuruvedellä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 4,6 milj. € vuodessa. Tästä kaupungin 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.

Taulukko 3. Kiuruveden teillä vuosina 2005-2009 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut (aineistosta on poistettu hirvi- ja peuraonnettomuudet sekä alkoholioonnettomuudet).

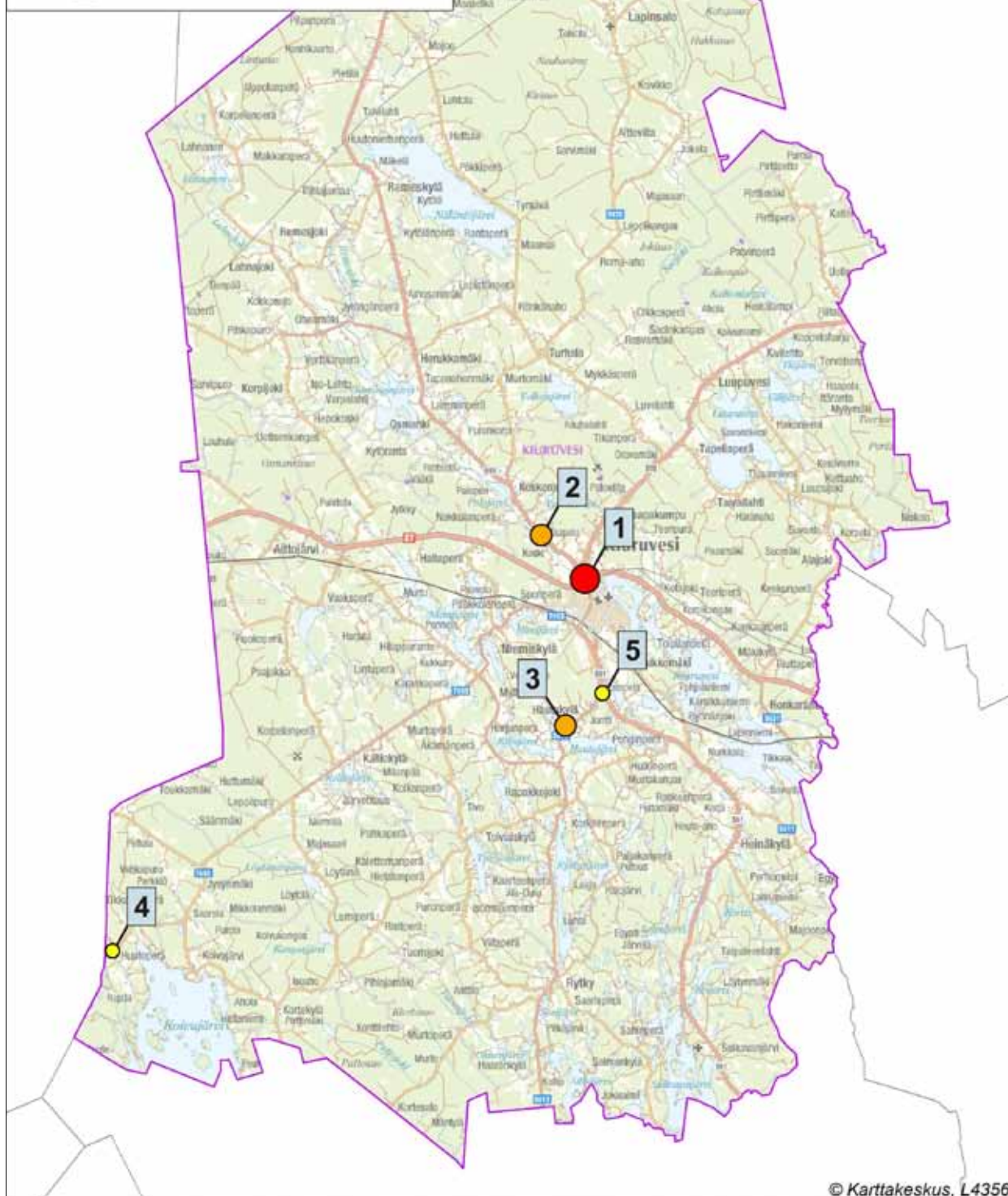
Nro	Paikka	Kaikkien onnettomuuksien määrä	Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä	Riskiluku
1	Vt 27 lisalementien / Pyhäsalmentien, mt 561 Valtakadun ja mt 599 Pyhännäntien liittymä	11	4	27
2	Mt 599 Pyhännäntie 260:n kohdalla	3	2	11
3	Mt 5613 Rytkyntie 220:n kohdalla	2	2	10
4	Mt 7693 Kalliokyläntie 2530:n kohdalla	2	1	6
5	Mt 561 Pielavedentien ja mt 5613 Rytkyntien liittymä	5	0	5



Kuva 11. Kiuruveden maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneet hirvi- ja peuraonnettomuudet sekä hirvivaroualueet (aineistosta ei ole poistettu alkoholionnettomuuksia).

Kiuruveden onnettomuuksien riskipisteet

- Riskiluku**
- alle 10
 - 10-15
 - yli 15
- 3** Maanteiden riskipiste



© Karttakeskus, L4356

Kuva 12. Kiuruveden maanteillä vuosina 2005-2009 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut (aineistosta on poistettu hirvi-, peura- ja alkoholionnettomuudet). (Taulukko 3)



- Kiuruveden kaupungin alueella tapahtui onnettomuuksia vuosina 2005-2009 yhteensä lähes 240 kpl.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 59 ja kuoli 3 henkilöä.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui maantiellä 561 ja valtatiellä 27.
- Eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia ja risteämisonnettomuuksia.
- Onnettomuuksien kasaumapisteitä löytyi kaupungin alueelta yhteensä 5 kpl.
- Kaupungin alueella tapahtuneista poliisiin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 4,6 milj. € vuodessa.

2.2 Liikenneturvallisuuskyselyt

Kiuruveden liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin alkusyksyn 2010 aikana tehdyillä asukas- ja koululaiskyselyillä. Asukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeilla ja koululaiset internetissä. Asukaskyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdissä, paikallisradiossa sekä kuntien internet-sivuilla.

Työn aikana pidettiin myös yleisötilaisuus toukuussa 2011. Tilaisuudessa esiteltiin kyselyissä ja onnettomuusanalyysissä esille tulleita ongelma-kohteita sekä ehdotuksia liikenneympäristön parantamistoimenpiteiksi. Toimenpide-ehdotukset pidettiin myös nähtävillä kahden viikon ajan kaupungin internet-sivuilla.

Asukaskysely

Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 64 vastausta. Vastajista 60 % oli naisia. Vastajien keski-ikä oli 44 vuotta. Puolet vastaajista oli työssäkäyviä. Opiskelijoita tai koululaisia oli vastaajista 10 %. Eläkeläisten osuus vastaajista oli 16 %. Valtaosalla vastaajien talouksista oli yksi tai kaksi autoa ja ajokortti oli yleisimmin kahdella talouteen kuuluvalla henkilöllä.

Vastajista valtaosa (90 %) käytti liikkumiseen pääasiassa henkilö- tai pakettiautoa. Keskimääräinen vuotuinen ajomäärä henkilö- ja pakettiautolla oli noin 24 600 km vuodessa. Polkupyörällä liikkui noin 67 % vastaajista keskimäärin noin 600 km vuodessa. (Taulukko 4)

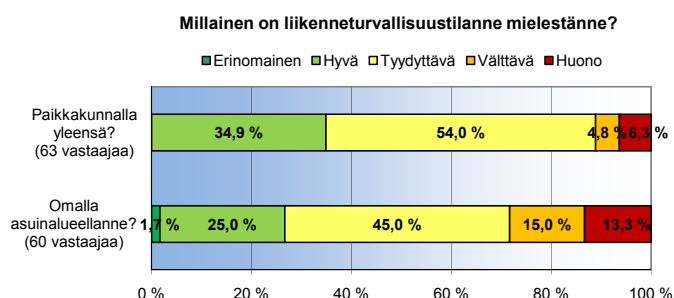
Kiuruveden liikenneturvallisuustilanne oli vastaaji-

Taulukko 4. Kiuruveden asukaskyselyyn vastanneiden liikkumisen kulkumuodoittain (62 vastaajaa).

Kulkumuoto	Kulkumuotoa käyttävien vastaajien lukumäärä ja osuus		Keskimääräinen vuotuinen ajokilometrimäärä
	Henkilöä	%	
Henkilö- tai pakettiauto	54	90,0 %	24600
Kuorma-auto	4	6,7 %	12500
Moottoripyörä	2	3,3 %	8000
Mopo	3	5,0 %	10000
Polkupyörä	40	66,7 %	600

en omalla asuinalueella valtaosan (45 %) mielestä tyydyttävä. Vastajista 27 % oli sitä mieltä, että liikenneturvallisuustilanne oli hyvä. Liikenneturvallisuustilannetta piti välttävänä tai huonona 28 % vastaajista. (Kuva 13)

Paikkakunnan yleistä liikenneturvallisuustilannetta piti tyydyttävänä suurin osa (54 %) vastaajista. Vastajista 35 % piti liikenneturvallisuustilannetta hyvänä ja 11 % välttävänä tai huonona. (Kuva 13)

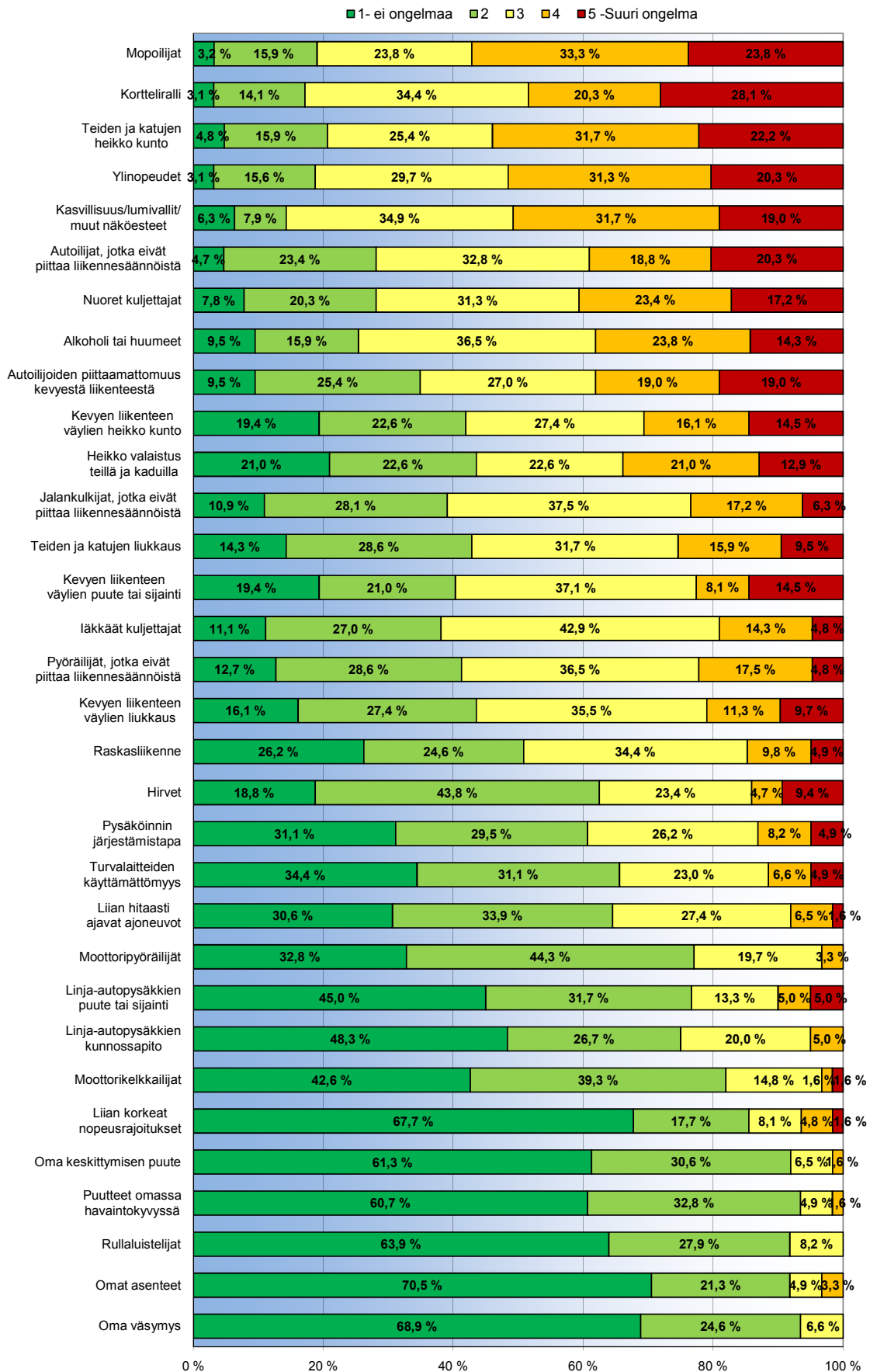


Kuva 13. Liikenneturvallisuustilanne Kiuruvedellä asukaskyselyn mukaan.

den aikana liikenneturvallisuustilanne oli heikentynyt jonkin verran tai huomattavasti. Vastajista 21 % koki tilanteen parantuneen jonkin verran ja 30 % oli sitä mieltä, että tilanne oli pysynyt ennallaan. Kokonaisuudessaan tulosten perusteella voidaan todeta, että asukkaiden mielestä liikenneturvallisuus Kiuruvedellä on viime vuosina heikentynyt hieman.

Vastajat pitivät Kiuruveden suurimpina liikenneturvallisuusongelmina mopoilijoita, korttelirallia, teiden ja katujen heikkoa kuntoa sekä ylinopeuksia. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin omaa väsymystä, omia asenteita, rullaluistelijoita, puutteita omassa havaintokyvyssä sekä omaa keskittymisen puutetta. (Kuva 14)

Arviokaa Kiuruveden kaupungin liikenneturvallisuusongelmia omalta kannaltanne asteikolla 1-5

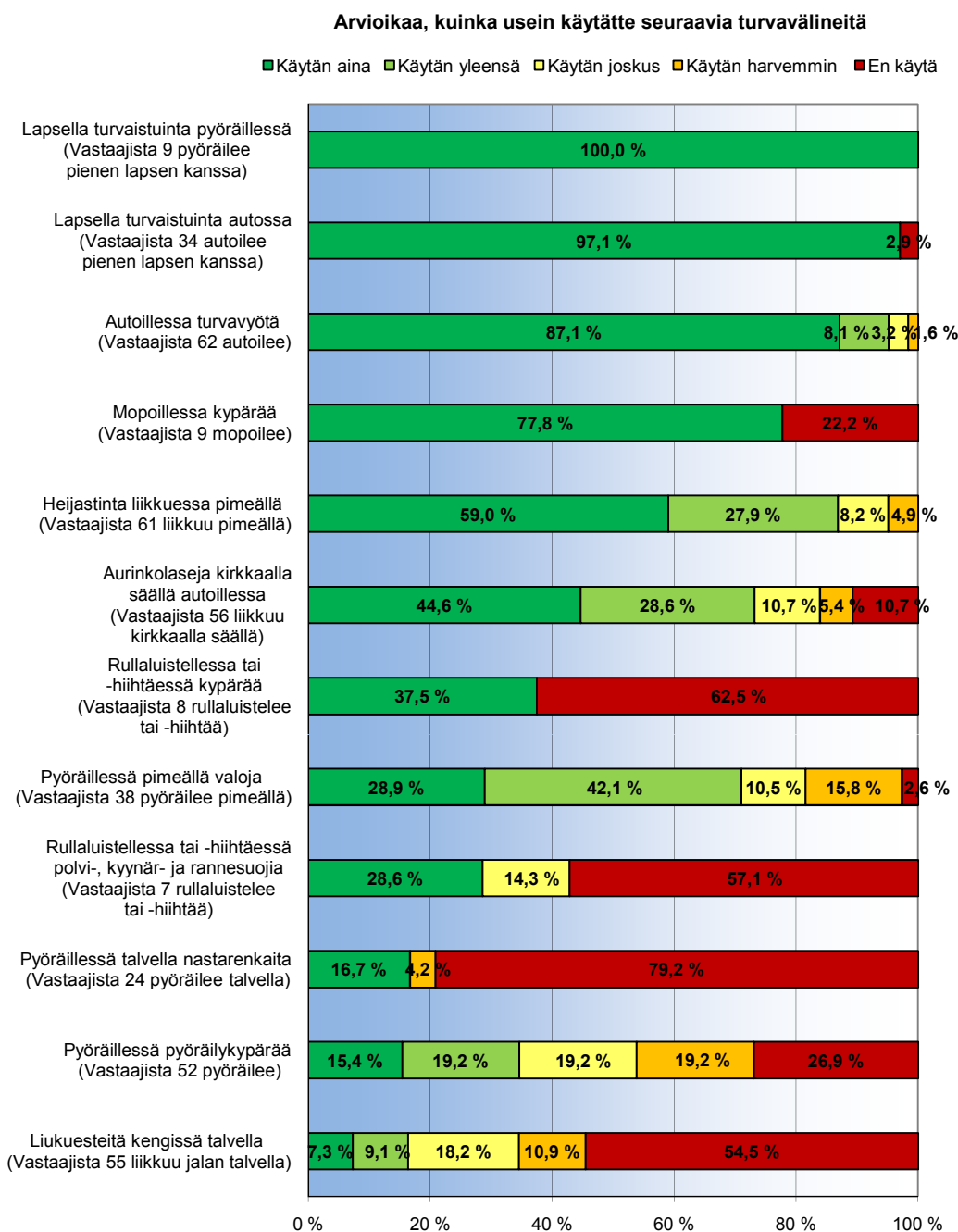


Kuva 14. Liikenneturvallisuusongelmat Kiuruvedellä asukaskyselyn mukaan. Kysymykseen vastasi 64 henkilöä.

Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten lapsella turvaistuinta pyöräillessä, lapsella turvaistuinta autossa sekä turvavyötä autoillessa. Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat liukuesteet kengissä talvella ja pyöräilykypärä pyöräillessä. Erityisesti pyöräilykypärän käyttöaste on alhainen, etenkin kun huomioidaan, että laki velvoittaa sen käyttöön. (Kuva 15)

Asukaskyselyssä kysyttiin myös kokemuksia matkaketjujen toimivuuksista sekä matkaketjuihin liittyvistä ongelmista. Vastauksia saatiin 22 vastaajalta.

Vastaajat pitivät ongelmina julkisen liikenteen vuorojen vähyttä ja aikataulujen sopimattomuutta jatko-yhteyksiin niin juna- kuin linja-autoyhteyksien osalta. Asukaskyselyssä kysyttiin lisäksi ns. läheltä piti -tilanteista hirvien kanssa. Vastauksia saatiin 20 vastaajalta. Läheltä piti -tilanteita oli tapahtunut vastaajille eniten valtatiellä 27 ja maantiellä 7693 (Kallioläntie).



Kuva 15. Kiuruveden asukkaiden turvavälineiden käyttö asukaskyselyn mukaan. Kysymykseen vastasi 63 henkilöä.

Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin myös Kiuruveden koululaisille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia kaikilta luokka-asteilta. Vastauksia saatiin yhdeksästä koulusta yhteensä 344 kpl.

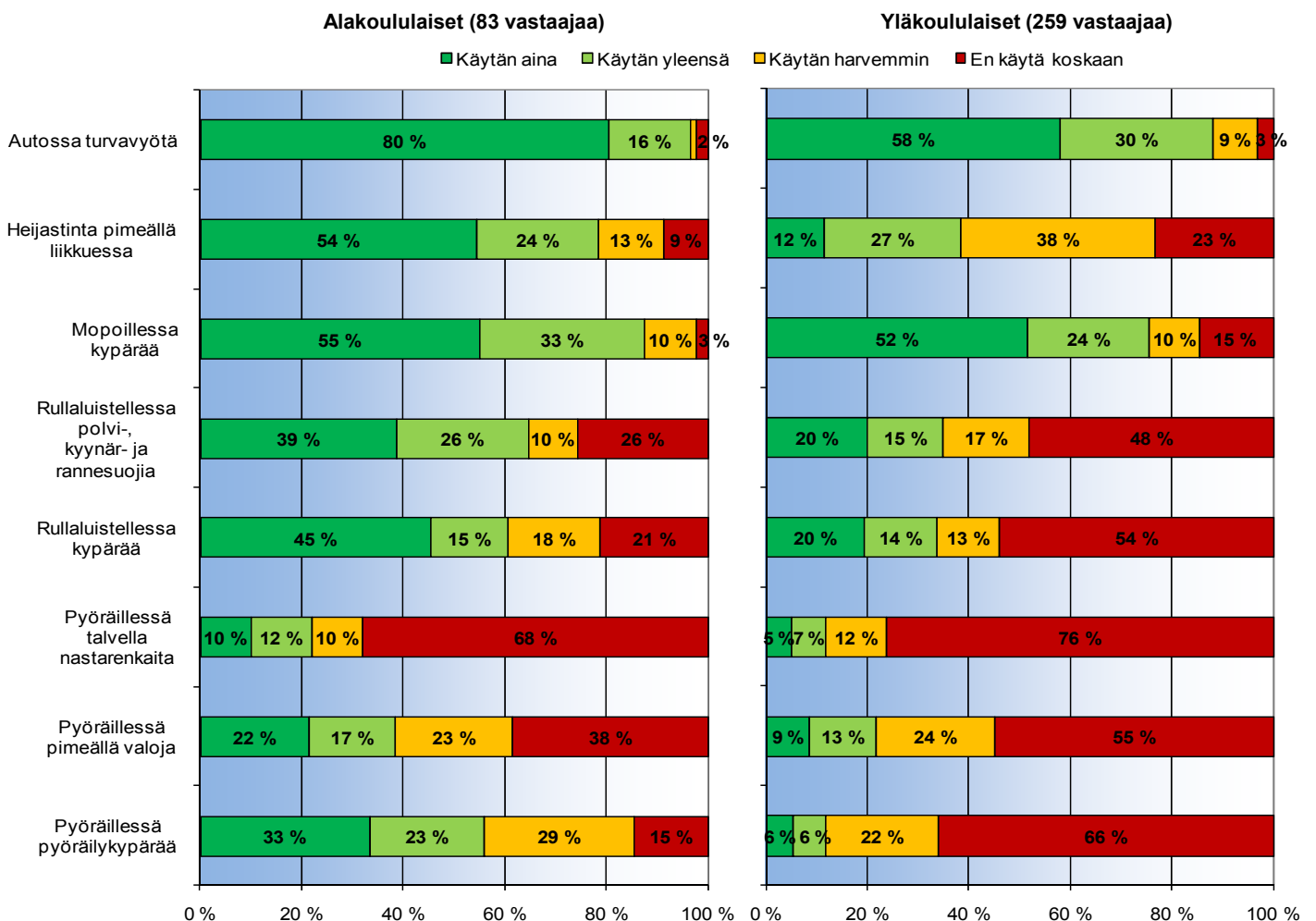
Kyselyssä kysyttiin koululaisten turvavälineiden käyttöä. Eniten koululaiset käyttivät turvavälineistä turvavyötä autossa. Koululaisista 88-96 % käytti turvavyötä aina tai yleensä. Yleisesti ottaen alakoululaiset käyttivät turvavälineitä selvästi enemmän kuin yläkoululaiset. Erityisesti pyöräilykypärän käyttöaste on huolestuttavan alhainen. (Kuva 16)

Asukaskyselyn yhteydessä kysyttiin myös koulumatkoihin ja koulukuljetuksiin liittyviä ongelmia erillisellä kysymyksellä. Vastauksia saatiin yhteensä 27 vastaajalta. Kyselyssä esiin nousseita koulumatkoihin liittyviä ongelmia olivat mm. koulukuljetusten puute, koulukuljetusmatkat ja -aikataulut sekä yläkoulun saattoliikennejärjestelyt.

Vastaajien mukaan koulukuljetuksia tarvittaisiin lisää pienille alakoululaisille, jos koulumatka on vaarallinen. Koulukuljetusmatkat koettiin Kiuruvedellä liian pitkiä, jolloin myös kuljetus- ja odotusajat venyivät pitkiä.

Kiuruveden yläkoulun saattoliikennejärjestelyjä vastaajat pitivät epäselvinä ja turvattomina.

Kiuruveden koululaisten turvavälineiden käyttö



Kuva 16. Kiuruveden koululaisten turvavälineiden käyttöosuudet.

Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelma-kohteet

Asukaskyselyssä asukkailta kysyttiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset analysoitiin yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelma-kohteiksi luokiteltiin sellaiset kohteet, jotka kyselyyn vastanneet mainitsivat vähintään kolme kertaa. Ongelma-kohteita oli yhteensä 13, joista osa oli yhteisiä asukas- ja koululaiskyselyjen vastauksista saatuja ongelma-kohteita. (Kuva 17 ja Taulukko 5)

Eniten mainintoja kyselyissä saivat maantien 561 (Valtakatu) ja Niemistenkadun liittymä sekä Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymä. Maantien 561 (Valtakatu) ja Niemistenkadun liittymä mainittiin asukaskyselyssä 3 kertaa ja koululaiskyselyssä 15 kertaa. Ongelmia olivat vastaajien mukaan vilkas

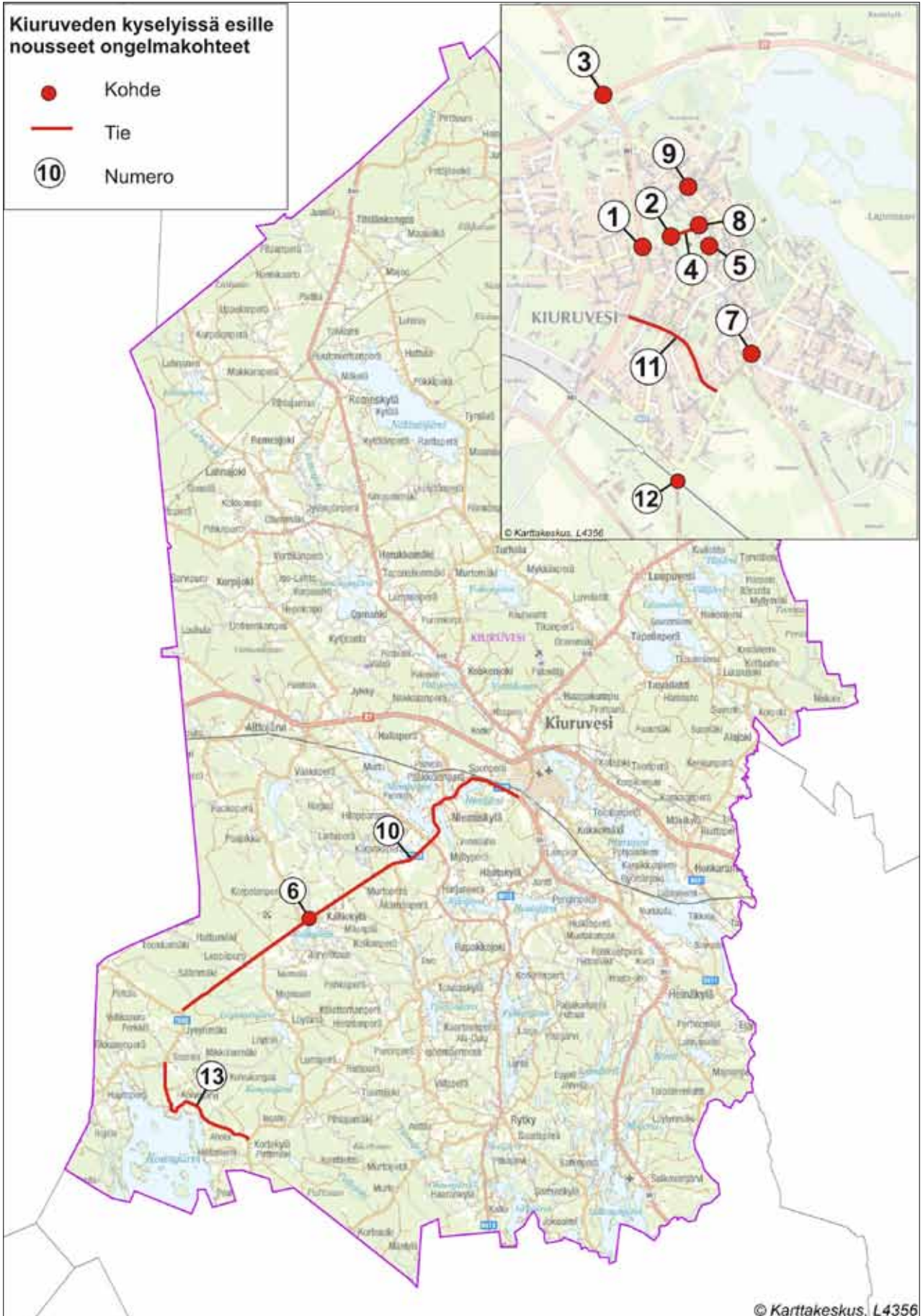
liikenne ja autoilijoiden ajoittainen piittaamattomuus kevyestä liikenteestä. Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymä mainittiin asukaskyselyssä 18 kertaa. Ongelmia olivat vastaajien mukaan huonot näkemät. (numerot 1 ja 2)

Valtatien 27 (Iisalmentie / Pyhäsalmentie), maantien 561 (Valtakatu) ja maantien 599 (Pyhännäntie) liittymä, nk. Nivan liittymä mainittiin asukaskyselyssä 8 kertaa ja koululaiskyselyssä 8 kertaa. Vastaajat pitivät ongelmina vilkasta liikennettä, ajoneuvojen korkeita ajonopeuksia pääsuunnassa sekä liittymän huonoa välityskykyä sivusuunnassa. (numero 3).

Edellä mainittujen kohteiden lisäksi asukas- ja koululaiskyselyissä esille nousseita kohteita on esitetty oheisessa taulukossa ja kuvassa. (Kuva 17 ja Taulukko 5)

Taulukko 5. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelma-kohteet Kiuruvedellä.

Nro	Kohde	Maininnat			Ongelmat
		Asukaskysely	Koululaiskysely	Riskiluku (jos onnettomuuksien kasaumapiste)	
1	Mt 561 Valtakadun ja Niemistenkadun liittymä	3	15		Vilkas liikenne, autoilijat eivät aina väistä kevyttä liikennettä
2	Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymä	18			Huonot näkemät
3	Vt 27 Iisalmentien / Pyhäsalmentien, mt 561 Valtakadun ja mt 599 Pyhännäntien liittymä	8	8	27	Vilkas liikenne, ajoneuvojen korkeat ajonopeudet pääsuunnassa, huono välityskyky sivusuunnassa
4	Niemistenkatu Kiuruveden yläkoulun kohdalla		13		Vilkas liikenne, huonot näkemät, ajoneuvojen korkeat ajonopeudet
5	Asematien, Torikadun ja Virastokadun liittymä		12		Vilkas liikenne
6	Kalliokylän koulun piha		10		Koulun pihalla liikkuu autoja
7	Kirkkoharjuntien, Kukkomäentien ja Yhtyläntien liittymä		6		Vilkas liikenne, huonot näkemät
8	Niemistenkadun ja Torikadun liittymä		6		Vilkas liikenne, huonot näkemät
9	Nivankadun, Koulukkaantien ja Kuorevirrannkadun liittymä		6		Vilkas liikenne
10	Mt 7693 Kalliokyläntie	5		6	Kapea hiekkatieosuus, kevyen liikenteen väylä puuttuu
11	Ahonpääntie	4			Kevyen liikenteen väylä puuttuu osalta tietä
12	Rautatien ylitys (Vehkatien tasoristeys)		4		Huonot näkemät, ei valaistusta
13	Mt 16024 Koivujärventie	3			Tien huono kunto



Kuva 17. Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet Kiuruvedellä.



- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 64 vastausta. Koululaiskyselyyn saatiin 344 vastausta.
- Vastaajat pitivät kaupungin suurimpina liikenneturvallisuusongelmina mopoilijoita, korttelirallia, teiden ja katujen heikkoa kuntoa sekä ylinopeuksia.
- Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin omaa väsymystä, omia asenteita, rullaluistelijoita, puutteita omassa havaintokyvyssä sekä omaa keskittymisen puutetta.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Suurimpina ongelmakohteina vastaajat pitivät maantien 561 Valtakadun ja Niemistenkadun liittymää, Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymää sekä valtatie 27 lisalmentien / Pyhäsalmentien, maantien 561 Valtakadun ja maantie 599 Pyhännäntien liittymää.

3 Liikenneturvallisuu- savoitteet

3.1 Tavoiteasettelun taustaa

Liikenneturvallisuu-
sustilanteen kehitykselle asetetta-
vat määrälliset tavoitteet asetettiin
seudullisesti ja ne johdettiin
valtakunnallisista sekä entisen Itä-Suomen
länin tavoitteista. Valtakunnallista
liikenneturvallisuu-
suunnitelmaa 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 liikenneturvallisuu-
styötä ohjaavana periaatteena on
vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen
turvallisuu-
svisio: **Liikennejärjestelmä on
suunniteltava siten, ettei kenenkään
tarvitse kuolla tai loukkaantua
vakavasti liikenteessä.**

Valtakunnallinen liikenneturvallisuu-
suunnitelma 2011–2014 on tällä
hetkellä luonnosvaiheessa (luonnos
21.4.2011). Suunnitelma toteuttaa
tieliikenteen turvallisuuden
jatkovaa myönteistä kehitystä
turvallisuu-
svision hengessä. Euroopan unionin
komission vuosia 2011–2020
koskevan liikenneturvallisuu-
sohjelman tavoite tieliikennekuolemien
puolittamisesta vuoteen 2020
mennessä otetaan huomioon
kivistämällä Suomen tavoitetta ja
tehostamalla toimenpiteitä.

Liikenneturvallisuu-
styön tavoitteena on jatkuva
liikenneturvallisuu-
den 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 liikenneturvallisuu-
smaan Ruotsin vuoden 2009
turvallisuu-
stason (39 tieliikennekuolemaa/
milj. asukasta).

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

Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuu-
teen kiinnitetään erityistä huomiota,
koska heidän onnettomuusriskinsä on
korkea. Tavoitteena on, että heidän
turvallisuu-
stonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

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

AJOKUNTO

1. Rattijuopumuksen vähentäminen

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

B) Kehitetään rattijuopumusvalvontaa ja
tehostetaan liikenne-
raittiuskampanjontia.

C) Panostetaan rattijuopumuksesta
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, onnettomuusanalyysin, aloitteiden, nähtävillä olon tai yleisötalaisuuden sekä maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelmakohteet toimivat lähtökohtana 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 seututasolla 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 on tarkistettiin niiden tehokkuus ja vaikuttavuus eri käyttäjäryhmi- en, esim. lasten ja nuorten sekä ikääntyneiden kan- nalta.

Toimenpiteet on esitetty ongelmakohteittain si- sältäen rakenteelliset ja liikenteen ohjauksen toi- menpiteet. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toi- menpiteitä. Kartoissa esitetty toimenpidenumerointi viittaa liitteessä oleviin taulukoihin.

Toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteessä 1 olevissa toimenpidekartoissa ja - taulukoissa. Taulukoissa on esitetty lisäksi toimenpiteiden toteutta- miskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Toimenpiteet jaettiin nopeasti ilman erillistä suunnit- telua toteutettavissa oleviin ns. pikatoimenpiteisiin sekä kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan (2011-2014, 2015-2018, 2019-). Lisäksi taulukoissa on eroteltu suuremmat ns. erillisrahoituksella toteu- tettavat toimenpiteet, jotta luokitus tukisi mahdolli- simman hyvin vuosikohtaista pienten toimenpiteiden toteutussuunnittelua ja -vaiheistusta. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeelli- nen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti tar- kemmin.

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria valtateiden ja ratojen parantamishankkeita sekä ny- kyisin myös keskisuuria, esim. kiertoliittymätyyppi- siä hankkeita ei pystytä rahoittamaan perusväylän- pidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovatkin pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttami- nen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan juuri kaupungin ja ELY:n vuosikohtaista suunnittelua. Suurten tie- ja ratahankkeiden toteuttamisesta pää- tetään tapauskohtaisesti eduskunnan päätöksillä ja niiden edistämistä tehdään niin kunta-, seutu-, maa- kunta- kuin myös Itä-Suomi-tasolla. Kunnan kannal- ta on tärkeää edistää erillisrahoitettavista kohteista mm. valtatie 27 parantamista sekä lisäalumi-Ylivies- ka-radon edelleen parantamista. Laajemmin myös valtatie 5 sekä Savon radan parantamishankkeet ovat kaupungin kannalta tärkeitä, vaikka ne eivät si- joitukaan kaupungin alueelle.

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 suunnitte- lussa. Yksittäisiä pieniä toimenpidekohteita ei ole kuitenkaan lueteltu erikseen esim. suojateiden lii- kenteenjakajien tehostevarsia koskien, vaan peri- aatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettiseksi yksittäisiksi kohteiksi tapahtuu kaupungin 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 kuitenkin yhä useammassa kunnassa ja kaupungissa siirrytty käyttämään varsinkin asuinalueilla, mutta paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla olisi mahdollista 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 loivapiirteisä

hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuin voidaan käyttää myös keskisarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ym., mikäli töyssyjen käyttö ei esim. melusta, tärinästä tai kohteen liikennemääristä 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.

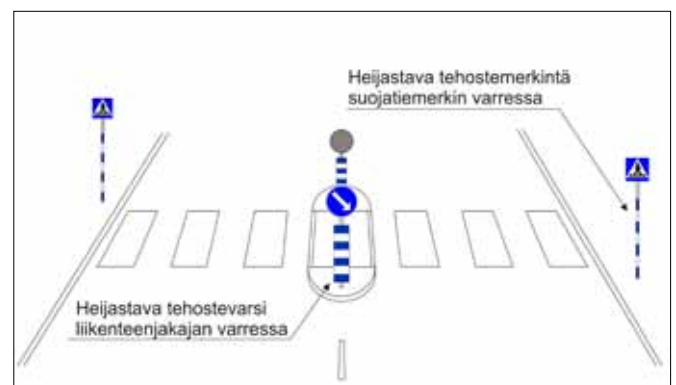
Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

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 liikenteenjakajiin ja suoja-
tiemerkkeihin. Myös suoja-
tiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää.

Tehostevarsia esitetään käytettäväksi lisäksi maanteiden liittymien keskisarekkeissa olevissa liikenteenjakajissa.



Kuva 18. Esimerkkikuva tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakajissa 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 19)

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). Kaupungin 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. Tarpeetomat 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 vuorovaikuttavasti yhteen liikennesuunnittelun kanssa, varmistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä laajemmin myös vaikutukset 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.

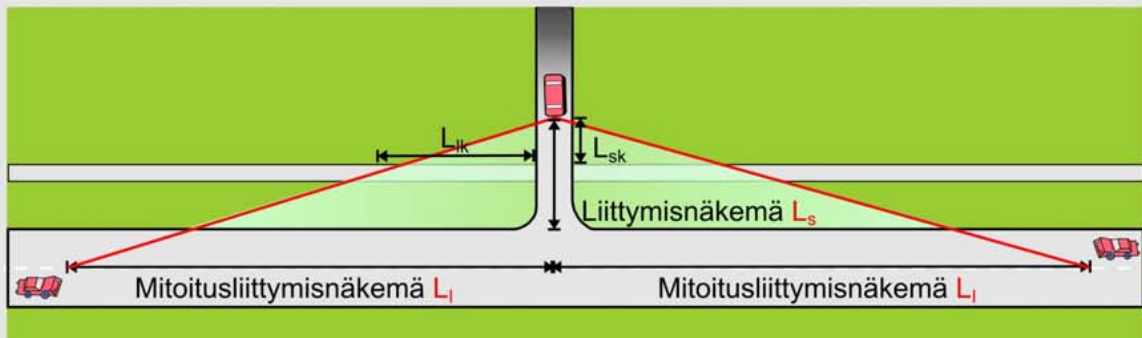
Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti, koska hallitsematon hajarakentaminen aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia. Kaupungin tulee määrittellä yhdessä naapurikuntien ja koko Ylä-Savon seudun kuntien kanssa periaatteet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien 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

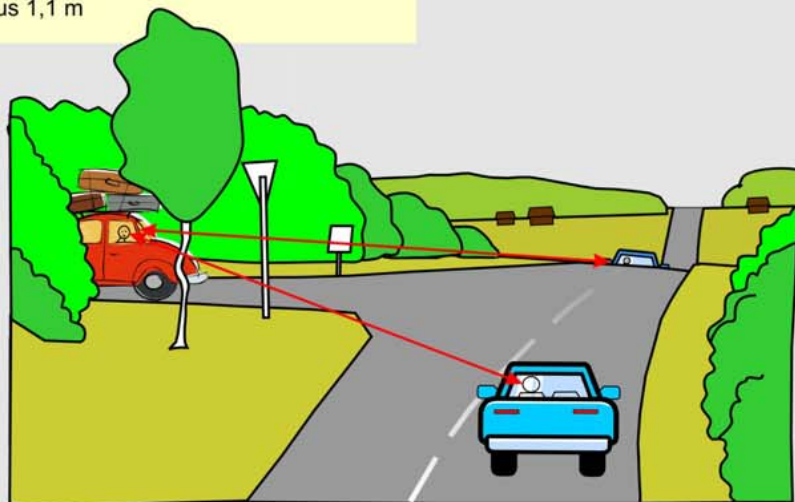
Mitoitusliittymisnäkemän
vähimmäisarvo L_I (m)

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

4.3 Toimenpiteet

Kiuruveden kaupungin alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen sekä haja-alueen asutuskeskittyymiin, koulujen läheisyyteen sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet. Valtatien 27 ja Iisalmi-Ylivieska-radan osalta on esitetty pääosin pieniä parantamistoimenpiteitä ottaen kuitenkin huomioon tarpeet myös suuremmille parantamishankkeille – koskien esim. valtatieta 27 välillä Nivan liittymä-Kotajoki sekä Iisalmi-Ylivieska-radan tasoristeysten vähentämishanketta.

4.3.1 Keskusta-alue

Keskusta-alueelle esitetään toimenpiteitä erityisesti kevyen liikenteen olosuhteiden, koulureittien sekä vaarallisten liittymien parantamiseksi sekä ajonopeuksien/turhan läpiajoliikenteen hillitsemiseksi. Toimenpiteissä on otettu huomioon tulevat keskustan asemakaavojen tarkistukset. Huomioitava kuitenkin on, että osa ratkaisuisista pystytään suunnittelemaan tarkemmin vasta ko. kaavojen laatimisen yhteydessä.

Valtakatu

Valtakadulla (mt 561) ovat ongelmana erityisesti kevyen liikenteen ylitysten turvattomuus, valtatie 27 ja Nivankadun liittymän välisen alueen vilkas liikenne ja sekavat liikennejärjestelyt sekä kadun eteläpään liittymät, joissa on paljon raskasta liikennettä. Toimenpiteeksi esitetään suojateiden havaittavuuden parantamista asentamalla Valtakadulla olevien suojatiesaarekkeiden liikenteenjakajiin tehostevarret (toimenpide 1), Soinintien ja Nivannotkon kohdalla olevan suojatien muuttamista saarekkeelliseksi (toimenpide 29) sekä Valtakadun ja Niemistenkadun kiertoliittymän näkemäraivauksia (toimenpide 30). Lisäksi esitetään Pielavedentien ja Kalliokyläntien liittymän (toimenpide 33) sekä Tulotien ja Teollisuustien liittymän (toimenpide 34) parantamista. Näiden liittymien osalta lopullisista parantamisratkaisuisista esitetään laadittavaksi erilliset suunnitelmat.

Valtatien 27 ja Nivankadun liittymien välisen tiejakson talvikunnossapitoa esitetään tehostettavaksi. Toimenpiteistä esitetään laadittavaksi lisäksi erillinen suunnitelma, jossa otetaan kantaa tiejaksolla tarvittaviin suurempiin toimenpiteisiin (toimenpide 2).

Niemistenkatu

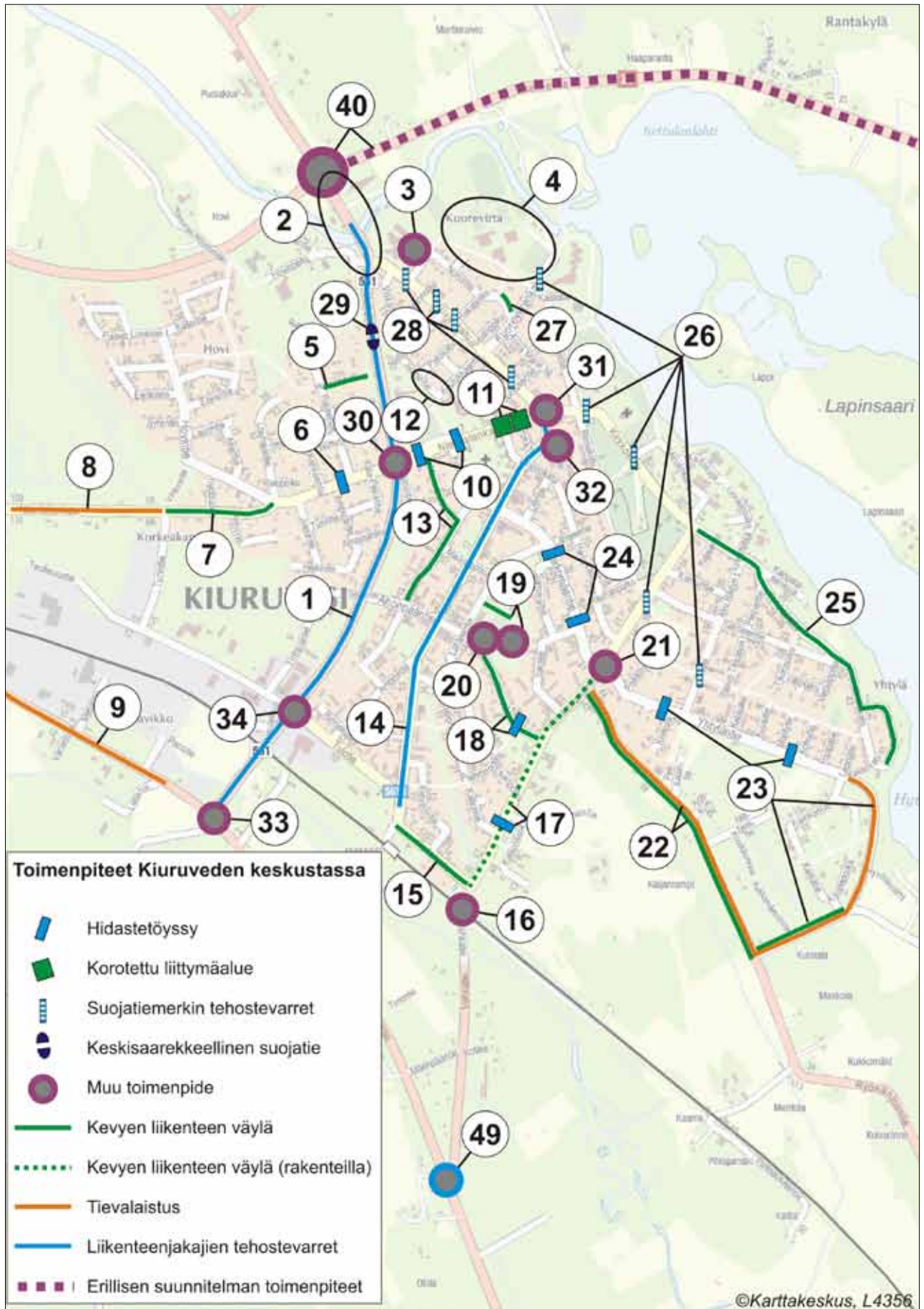
Niemistenkadun ongelmiksi koetaan kevyen liikenteen ylityskohtien turvattomuus, ylinopeudet sekä useiden liittymien huonot näkemät. Kevyen liikenteen ylityskohtien turvallisuuden parantamistarvetta korostavat kadun läheisyydessä sijaitseva Nivan alakoulu, tori sekä myös kadun sijoittuminen osittain aivan ydinkeskustaan.

Parantamistoimenpiteiksi esitetään Niemistenkadulla:

- hidastetöyssyn toteuttamista Valtakadun länsipuolella Ratisentien liittymän länsipuolelle (toimenpide 6)
- korotettujen suojateiden toteuttamista Harrinpolun liittymän länsipuolelle sekä Kukkomäentien liittymän itäpuolelle. Lisäksi Kukkomäentien liittymään esitetään näkemäraivauksia (toimenpide 10)
- korotettujen liittymäalueiden toteuttamista Torikadun ja Kiurukadun liittymiin (toimenpide 11)
- taajamamerkin ja 40 km/h-nopeusrajoitusmerkin siirtämistä Valtakadun länsipuolella Kalliokyläntien liittymän läheisyyteen (toimenpide 8)
- valaistuksen jatkamista Turvetien liittymästä liikenteen päin noin 400 metrin matkalle (toimenpide 8) sekä
- kevyen liikenteen väylän toteuttamista pidemmällä tähtäimellä välille Hovintie-Turvetie (toimenpide 7).

Piha-alueet

Kuorevirran liikunta-alueen liikennejärjestelyjen suunnittelu erillisen suunnitelman mukaisesti. Liikennejärjestelyjen yhteydessä esitetään samalla parannettavaksi alueen eri kohteiden ja pysäköintipaikkojen opastusta toteuttamalla suurikokoinen opastetaulu Kuorevirrankadulle ennen Erejärventien liittymää (toimenpide 4).



Kuva 20. Kiuruveden keskusta-alueelle esitettävät toimenpiteet.



Kuva 21. Kuorevirran liikunta-alueen pysäköintijärjestelyjä kehitetään jatkossa laadittavan erillisen suunnitelman mukaisesti.



Kuva 22. Kulttuuritalolle johtavan väylän varteen esitetään kevyen liikenteen väylää. Lisäksi suojatie esitetään korotettavaksi.

Kulttuuritalon alueen sisäisiä liikennejärjestelyjä esitetään selkeytettäväksi sallimalla talon takaa kiertävällä yhteydellä vain huoltoajo, rakentamalla jalkakäytävä Lähteentieltä Kulttuuritalolle johtavan väylän varteen sekä korottamalla päiväkodin ja koulun välinen suojatie (toimenpide 19).

Nivan alakoulun jättöliikennejärjestelyt ovat nykyisin Nivankadun suunnasta tullessa sekavat. Jättöliikennejärjestelyjä esitetään parannettavaksi rakentamalla Soinintielle kevyen liikenteen väylä (koulun puolelle) välille Palokatu-Koulukkaantie. Väylältä esitetään rakennettavaksi yhteys koulun pihaan, jolloin väylä toimisi jättöpaikkana ja selkeyttäisi yksisuuntaisena toimivaa jättöliikennettä Palokadun-Soininkadun-Koulukkaantien suunnassa (toimenpide 12).

Ahonpääntielle, Lähteen koulun kohdalle esitetään jättöliikennejärjestelyjen kehittämiseksi kadun päällystämistä ja kevyen liikenteen väylän rakentamista koulun kohdalle. Väylän on tarkoitus toimia jättölii-

kennepaikkana ja sen varressa voidaan sallia lyhytaikainen pysäköinti. Koulun kohdalle esitetään lisäksi nopeusrajoitusta 30 km/h (toimenpide 20).

Terveyskeskuksen piha-alueen liikennejärjestelyjä esitetään parannettavaksi uusimalla nykyiset liikennemerkkijärjestelyt sekä kehittämällä piha-alueen sisäistä opastusta (toimenpide 3).

Kevyen liikenteen väylät

Kiuruveden keskusta-alueen kevyen liikenteen väylästä on kehitetty jo aikaisemmin pitkäjänteisesti. Kehittämistyötä esitetään jatkettavaksi rakentamalla kevyen liikenteen väylät turvallisine ylityskohtineen seuraaviin kohteisiin:

- Hussonpolulle Valtakadun ja Ratisentien väliselle osuudelle yhdistämään nykyiset kevyen liikenteen väylät (toimenpide 5)



Kuva 23. Nivan koulun jättöliikennejärjestelyjä esitetään kehitettäväksi rakentamalla Soinintielle kevyen liikenteen väylä. Väylältä esitetään tehtäväksi yhteys myös koulun pihaan.

- em. Niemistenkadulle välille Hovintie-Turvetie (toimenpide 7) ja em. Soinintielle osana Nivan alakoulun jätöliikennejärjestelyjä (toimenpide 12)
- Harrinpolulle ja Museokadulle välille Harrinpolku-Ahonpääntie (toimenpide 13)
- Ratakadulta puuttuvalle tiejaksolle noin 300 metrin matkalle (toimenpide 15)
- Kirkkoharjuntielle, missä väylän rakentaminen aloitettiin jo suunnitelman laatimisen aikana (toimenpide 17). Kirkkoharjuntielle esitetään lisäksi ylinopeuksien hillitsemiseksi hidasteen rakentamista Kalliontien ja Kalliokujan liittymien väliin.
- Ahonpääntielle puuttuvalle osalle noin 400 metrin matkalle (toimenpide 18). Ahonpääntielle esitetään lisäksi uuden korotetun suojatien toteuttamista kadun eteläpäässä sijaitsevalle kevyen liikenteen ylityskohdalle.
- Kukkomäentielle/Ryönänjoentielle välille Kirkkoharjuntie-Yhtyläntie. Ko. tiejakso esitetään myös valaistavaksi (toimenpide 22).
- Yhtyläntielle välille Kaislatie-Kukkomäentie (toimenpide 23). Tievalaistus esitetään samalla jatkettavaksi myös Kukkomäentielle saakka. Yhtyläntielle esitetään ylinopeuksien hillitsemiseksi myös kahden hidasteen rakentamista (Kivikujan länsipuolelle sekä Mäntytien ja Koivutien liittymien väliin).
- Kirkkokadulle välille Rantatie-Kirkkoharjuntie (toimenpide 25).
- Norontielle Kuorevirrankadun ja Kuorevirran urheilualueelle johtavan yhteyden väliin (toimenpide 27).



Kuva 24. Hussonpolulle esitettävä kevyen liikenteen väylä on esimerkki Kiuruveden kevyen liikenteen väylästön järjestelmällisestä kehittämisestä.

Muut toimenpiteet

Keskusta-alueelle esitetään lisäksi seuraavia yksittäisiä toimenpiteitä:

- Kalliokyläntiellä (mt 7693) esitetään valaistuksen jatkamista keskusta-alueelta länteen päin nykyisen 60 km/h-rajoituksen alkamiskohtaan saakka (toimenpide 9).
- Asematielle esitetään suojateiden havaittavuuden parantamiseksi tehostevarsien asentamista suojatiesaarekkeiden liikenteenjakajiin sekä suojatiemerkkien varsiin (toimenpide 14).
- Vehkatiellä esitetään radan tasoristeyksen korvaamista alikulkujärjestelyillä (toimenpide 16) osana lisalmi-Ylivieska-radon parantamista.
- Kirkkoharjuntien sekä Kukkomäentien/Yhtyläntien liittymä on osin sekava nelihaaraliittymä. Liittymää esitetään selkeytettäväksi (toimenpide 21).
- Kukkomäentielle esitetään hidastetöyssyjen rakentamista Saratien liittymän pohjoispuolelle sekä Sammaltien liittymän pohjoispuolelle sekä molempien liittymien näkemien parantamista (toimenpide 24).
- Kirkkokadulle esitetään kirkon läheisyydessä olevien suojateiden havaittavuuden parantamiseksi suojatiemerkkien tehostevarsien asentamista. Suojatiemerkkien tehostevarsia esitetään asennettavaksi myös Kuorevirrankadulle Erejärventien liittymän suojatielle, Kirkkoharjuntielle Salmisientien eteläpuolelle sekä Erätielle kevyen liikenteen väylän ylityskohtiin (toimenpide 26).
- Nivankadulle esitetään suojatiemerkkien tehostevarsien asentamista kohtiin joissa ei ole hidastetta tai keskisaareketta (toimenpide 28)
- Kirkkokadun ja Nivankadun liittymän läheisen pysäköintialueen järjestelyjä esitetään selkeytettäväksi (toimenpide 31). Lisäksi Apteekintiellä olevan S-Marketin pysäköintialueen liittymää tulee selkeyttää (toimenpide 32).

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

Toimenpiteet Kiuruveden keskusta-alueella

Pikatoimenpiteet

- Tehostevarsien asentaminen Valtakadun suojatiesaarekkeiden liikenteenjakajiin, toimenpide 1
- Valtakadun talvikunnossapidon tehostaminen välillä valtatie 27 liittymä-Nivankadun liittymä, toimenpide 2
- Niemistenkadun taajamamerkin ja 40 km/h-nopeusrajoitusmerkin siirtäminen Valtakadun länsipuolella Kalliokyläntien liittymän läheisyyteen, toimenpide 8
- Niemistenkadun ja Kukkomäentien liittymän näkemäraivaus, toimenpide 10
- Tehostevarsien asentaminen Asematien suojatiemerkkeihin ja suojatiesaarekkeiden liikenteenjakajiin, toimenpide 14
- Nopeusrajoituksen laskeminen 30 km/h:iin Ahonpääntiellä Lähteen koulun kohdalla, toimenpide 20
- Tehostevarsien asentaminen Kirkkokadulla kirkon lähellä oleviin suojatiemerkkeihin sekä Kuorevirrankadulle, Kirkkoharjuntielle sekä Erätielle, toimenpide 26
- Suojatiemerkkien tehostevarret Nivankadulle, toimenpide 28
- Valtakadun ja Niemistenkadun kiertoliitymässä näkemäesteenä olevan puuston/pensaiden näkemäraivaukset, toimenpide 30

Kiireellisyysluokka 1

- Terveyskeskuksen pihan liikennemerkkijärjestelyt ja pihan sisäisen opastuksen parantaminen, toimenpide 3
- Kuorevirran liikunta-alueen liikennejärjestelyt sekä sisäisen opastuksen parantaminen, toimenpide 4
- Hidastetöyssy Niemistenkadulle Ratisentien liittymän länsipuolelle, toimenpide 6
- Korotetut suojatiet Niemistenkadulle Harrinpolun liittymän länsipuolelle sekä Kukkomäentien liittymän itäpuolelle, toimenpide 10
- Nivan alakoulun jättöliikennejärjestelyjen kehittäminen, toimenpide 12
- Hidaste Kirkkoharjuntielle Kalliontien ja Kalliokujan liittymien välille, toimenpide 17
- Uusi korotettu suojatien Ahonpääntien eteläpäähän kevyen liikenteen ylityskohdalle, toimenpide 18
- Kulttuuritalon alueen liikennejärjestelyt, toimenpide 19
- Lähteen koulun kohdan jättöliikennejärjestelyt Ahonpääntiellä, toimenpide 20
- Hidastetöyssyt Kukkomäentielle Saratien liittymän pohjoispuolelle sekä Sammaltien liittymän pohjoispuolelle sekä liittymien näkemien parantaminen, toimenpide 24
- Kevyen liikenteen väylä Norontielle (Kuorevirrankadun ja Kuorevirran liikunta-alueelle johtavan yhteyden väliin), toimenpide 27
- Valtakadulla Soinintien ja Nivannotkon kohdalla olevan suojatien muuttaminen keskisaarekkeelliseksi, toimenpide 29
- Asuinalueiden aluenopeusrajoitus 30 km/h, tonttikatujen liittymien muuttaminen tasa-arvoiseksi sekä muiden Ylä-Savon seudulle määriteltyjen yleisten periaatteiden jalkauttaminen

Kiireellisyysluokka 2

- Valtakadun välin vt 27 liittymä-Nivankadun liittymä liikennejärjestelyjen parantaminen, toimenpide 2
- Valaistuksen jatkaminen Niemistenkadulla Turvetien liittymästä länteen päin, toimenpide 8
- Kalliokyläntien valaistuksen jatkaminen keskustasta Kalliokylän suuntaan, toimenpide 9
- Niemistenkadun korotetut liittymäalueet Torikadun ja Kiurukadun liittymiin, toimenpide 11
- Ratakadun kevyen liikenteen väylä, toimenpide 15
- Kirkkoharjuntien kevyen liikenteen väylä, toimenpide 17
- Ahonpääntien kevyen liikenteen väylä puuttuvalle osuudelle, toimenpide 18
- Kirkkoharjuntien ja Kukkomäentien/Yhtyläntien liittymän parantaminen, toimenpide 21
- Yhtyläntien hidasteet Kivikujan länsipuolelle sekä Mäntytien ja Koivutien liittymien väliin, toimenpide 23
- Kirkkokadun ja Nivankadun liittymän läheisen pysäköintialueen järjestelyt, toimenpide 31
- Apteekintiellä olevan S-Marketin pysäköintialueen liittymän selkeyttäminen, toimenpide 32

Kiireellisyysluokka 3

- Hussonpolun kevyen liikenteen väylä, toimenpide 5
- Niemistenkadun kevyen liikenteen väylä välille Hovintie-Turvetie, toimenpide 7
- Harrinpolun ja Museokadun kevyen liikenteen väylä välille Harrinpolku-Ahonpääntie, toimenpide 13
- Vehkatien tasoristeyksen korvaaminen alikulkujärjestelyillä, toimenpide 16
- Tievalaistus ja kevyen liikenteen väylä Kukkomäentielle/Ryönänjoentielle välille Kirkkoharjuntie-Yhtyläntie, toimenpide 22
- Yhtyläntien valaistuksen jatkaminen Kukkomäentielle asti sekä kevyen liikenteen väylän jatkaminen välille Kaislatie-Kukkomäentie, toimenpide 23
- Kirkkokadun kevyen liikenteen väylä välille Rantatie-Kirkkoharjuntie, toimenpide 25
- Valtakadun ja kalliokyläntien liittymän parantaminen, toimenpide 33
- Valtakadulla Tulotien ja Teollisuustien liittymän parantaminen, toimenpide 34

Erillisrahalla toteutettavia suurempia hankkeita ovat näistä 2, 4, 7, 13, 15, 17, 18, 20, 22, 23, 25, 33 ja 34.

4.3.2 Haja-asutusalue

Haja-asutusalueen toimenpiteet käsittävät pääosin liittymäjärjestelyjä, nopeusrajoitusmuutoksia sekä valaistuksen ja kevyen liikenteen väylien rakentamista. Lisäksi esitetään talvikunnossapidon tehostamista.

Valtatie 27 ja Iisalmi-Ylivieska-rata

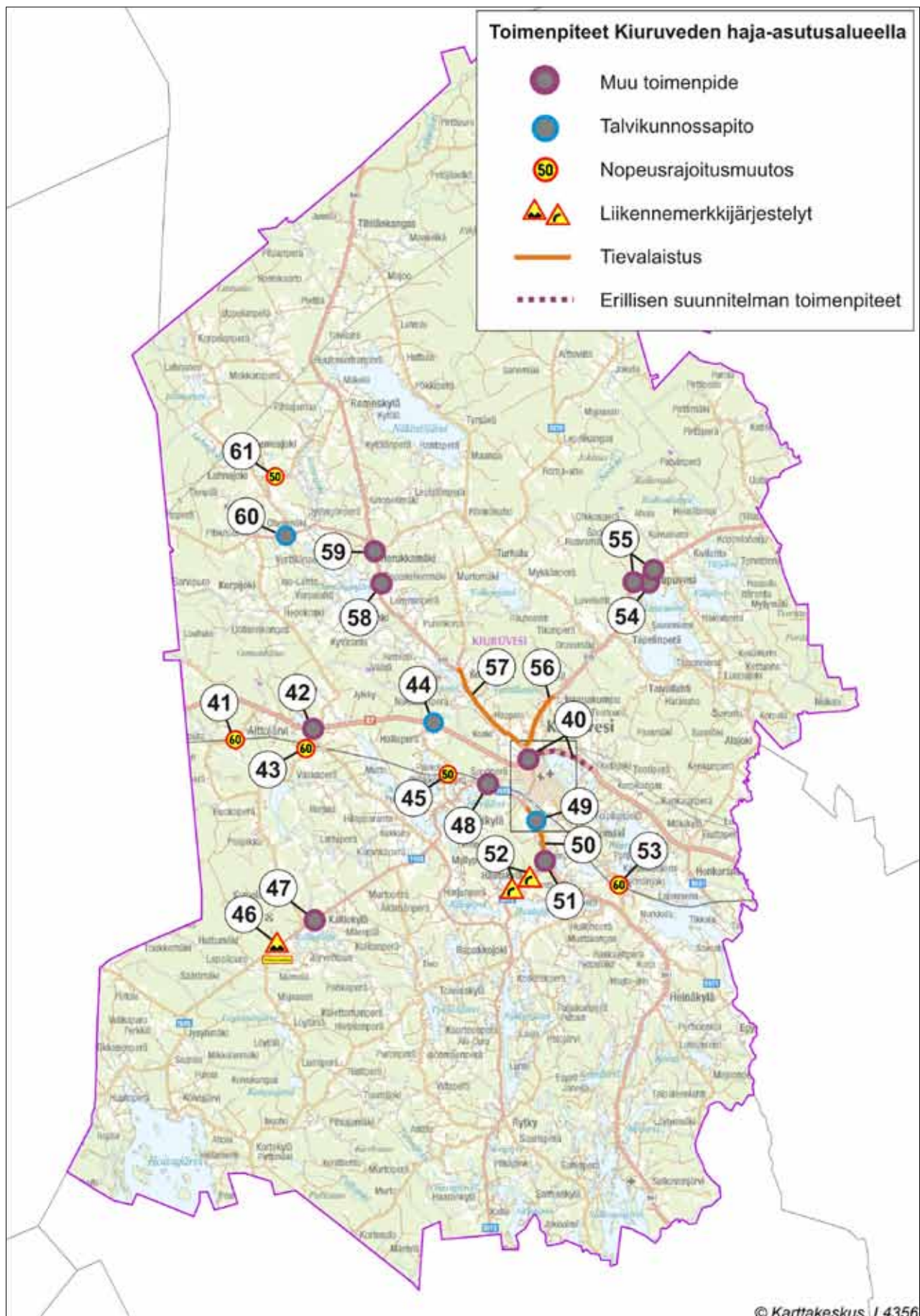
Sekä valtatie 27:n että Iisalmi-Ylivieska-radana parantamistarpeet nousivat vahvasti esille Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valtatielle 27 sekä Iisalmi-Ylivieska-radalle esitetään pääosin pieniä toimenpiteitä. Erityisesti Iisalmi-Ylivieska-radalla tulisi nyt vireillä olevan sähköistämisen ja kohtaamispaikkojen parantamishankkeen jälkeen pystyä vähentämään kuitenkin myös tasoristeyskä. Tasoristeysten vähentäminen edellyttää koko välin tasoristeysten poistamista – yksittäisten tasoristeysten poistaminen on nykyisillä rahoitusmalleilla ja -taidoilla hankalaa.

Valtatiellä 27 esitetään syksyllä 2009 valmistuneen tarveselvityksen mukaisesti välin Nivan liittymä-Kotajoki parantamista. Jatkosuunnittelussa tulee toimenpiteitä tarkentaa myös Nivan liittymästä länteen päin (Jänteen hallille saakka). Keskeisiä esitettäviä toimenpiteitä ovat kiertoliittymän toteuttaminen valtatie 27 ja Valtakadun liittymään, kevyen liikenteen väylä- ja alikulkujärjestelyt, tievalaistuksen täydentäminen, nopeusrajoitusmuutokset sekä pysäkki- ja yksityistiejärjestelyt. Nopeusrajoitusmuutokset ajo- ja rata-alueilla (70 km/h Rantakylän kohdalta Nivan liittymään ja Nivan liittymästä länteen sekä Pyhännäntielle Salamin liittymän ohi ja 50 km/h Nivan liittymän kohdalle) esitetään tehtäväksi ensimmäisessä vaiheessa (toimenpide 40).

Valtatielle 27 esitetään myös liittymäsaarekkeen tehostevarsiin asentamista Korpijoentien ja Paa- ja kantien liittymään (toimenpide 42) sekä talvikunnossapidon tehostamista Hallaperäntien liittymässä (toimenpide 44).



Kuva 25. Valtatie 27 ja Valtakadun liittymään esitetään kiertoliittymää.



Kuva 26. Kiuruveden haja-asutusalueelle esitettävät toimenpiteet.

lisalmi-Ylivieska-radalla esitetään maanteiden tasoristeysten kohtien nopeusrajoitusten laskemista ohjeiden mukaisiin 50 km/h (vartioimaton)- ja 60 km/h (vartioitu)-rajoituksiin:

- Lavapurontien (mt 16031) ja Paajakantien (mt 16044) tasoristeysten kohdilla nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h:iin (toimenpiteet 41 ja 43).
- Hallaperäntien (mt 16058) vartioimattoman tasoristeuksen kohdalla nopeusrajoitus lasketaan 50 km/h:iin. Tasoristeuksen kohdalla olevat tiekaiheet ovat huonokuntoisia ja ne tulee uusita. Tasoristeukseen esitetään myös puolipuumijärjestelyjä (toimenpide 45).
- Ryönänjoentien (mt 16082) tasoristeuksen kohdalla nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h:iin (toimenpide 53).

lisalmi-Ylivieska-radalle esitetään lisäksi puolipuumijärjestelyjä Niemistenkadun tasoristeukseen (toimenpide 48) sekä em. Vehkatien tasoristeuksen korvaamista alikulkujärjestelyillä (toimenpide 16).

Pielavedentie, Salahmintie ja Pyhännäntie

Pielavedentiellä (mt 561), Salahmintiellä (mt 595) ja Pyhännäntiellä (mt 599) toteutetaan tarpeita vastaavia rakenteen parantamis- ja päällystämistoimenpiteitä. Mahdollisuuksia seututeiden laajamittaisempiin parantamisiin ei ole, mutta seututeille esitetään kuitenkin pienempiä parantamistoimenpiteitä.

Pielavedentiellä esitetään talvikunnossapidon tehostamista Vehkatien liittymässä (toimenpide 49) sekä tievalaistuksen toteuttamista vaiheittain väleille Valtakatu-Vehkatie ja Vehkatie-Rytkyntien liittymä (toimenpide 50). Lisäksi esitetään Rytkyntien liittymän parantamista, koska liittymässä on tapahtunut paljon onnettomuuksia (toimenpide 51). Rytkyntien liittymän parantamiseksi esitetään nopeusrajoituksen laskemista 60 km/h:iin Rytkyn suunnasta, liittymän havaittavuuden parantamista, tienviitan siirtämistä parempaan paikkaan, liikenteenjakaan tehostevarsia ja liittymän taustamerkkejä sekä pyssäkiyhdyden rajaamista ja selkeyttämistä.



Kuva 27. Niemistenkadun tasoristeukseen esitetään puolipuumijärjestelyjä.

Salahmintiellä esitetään tievalaistuksen toteuttamista nykyisen kevyen liikenteen väylän kohdalle (toimenpide 56). Lisäksi 60 km/h-nopeusrajoituksen päättymiskohdan huonokuntoiset 60 km/h-nopeusrajoitus päättyy -merkit korvataan 80 km/h-merkeillä (toimenpide 55).

Pyhännäntiellä esitetään tievalaistuksen jatkamista Salahmintien liittymästä Lapinsalontien (mt 5970) liittymään saakka (toimenpide 57). Kohteessa on nykyisin kevyen liikenteen väylä. Lisäksi esitetään Pyhännäntiellä vaarallisissa paikoissa olevien yksityistieliittymien siirtämistä parempiin paikkoihin (Lamminperäntien liittymä ja sen pohjoispuolella oleva yksityistieliittymä, toimenpide 58 sekä Peksinmäentien ja Rönkönahontien liittymän väliset yksityistieliittymät, toimenpide 59).



Kuva 28. Rytkyntien liittymään esitetään pieniä parantamistoimenpiteitä.

Kalliokyläntie (mt 7693)

Keskusta-alueen ulkopuolella esitetään Kalliokyläntielle väistötilan toteuttamista Niemistenkadun liittymään. Radan ja Kalliokyläntien liittymän lyhyen välimatkan sekä Niemistenkadun liikenteen rauhoittamisen vuoksi esitetään raskaan liikenteen läpiajon kieltämistä Niemistenkadun länsipäässä. Lisäksi Niemistenkadun tasoristeykseen esitetään em. mukaisesti puolipuomeja (toimenpide 48). Kalliokyläntielle on ollut esillä myös kevyen liikenteen väylähankkeita.

Kalliokyläntielle esitetään lisäksi Pahkamäentien yksityistieliittymän siirtämistä parempaan paikkaan ja Kalliokylän koulun liittymän parantamista (toimenpide 47) sekä päällysteen päättymisestä kertovan liikennemerkin asettamista (toimenpide 46).

Muut toimenpiteet

Rytkyntielle (mt 5613) esitetään mutka-liikenne-merkkien asentamista kohtaan, jossa on viimeisen viiden vuoden aikana tapahtunut kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta ja jossa kaarteet ovat nopeusrajoitukseen nähden tiukkoja (toimenpide 52).

Luupuveden koulun jättöliikennejärjestelyjä esitetään kehitettäväksi toimintojen erottelulla (toimenpide 54).

Ohenmäentien (mt 16027) ja Lahnajoentien (mt 16041) liittymän talvikunnossapitoa esitetään tehostettavaksi (toimenpide 60). Lisäksi nopeusrajoitus esitetään laskettavaksi 50 km/h:iin Remesjoentiellä Lahnajoen koulun kohdalla (toimenpide 61).

Toimenpiteet Kiuruveden haja-asutusalueella

Pikatoimenpiteet

- Lavapurontien nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:iin tasoristeyksen kohdalla, toimenpide 41
- Liittymäsaarekkeen tehostevarret valtatielle 27 Korpjoentien ja Paajakantien liittymiin, toimenpide 42
- Paajakantien nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:iin tasoristeyksen kohdalla, toimenpide 43
- Valtatien 27 Hallaperäntien liittymän talvikunnossapidon tehostaminen, toimenpide 44
- Hallaperäntien nopeusrajoituksen laskeminen 50 km/h:iin tasoristeyksen kohdalla, toimenpide 45
- Päälyste päättyy -liikennemerkkin asentaminen Kalliokyläntielle, toimenpide 46
- Raskaan liikenteen läpiajon kieltäminen Niemistenkadun länsipäässä, toimenpide 48
- Talvikunnossapidon tehostaminen Pielavedentiellä Vehkatien liittymässä, toimenpide 49
- Pielavedentien ja Rytkyntien liittymän havaittavuuden parantaminen, toimenpide 51
- Rytkyntien mutka-liikennemerkkit, toimenpide 52
- Ryönänjoentien nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:iin tasoristeyksen kohdalla, toimenpide 53
- Salahmintien huonokuntoisten nopeusrajoitusmerkkien korvaaminen, toimenpide 55
- Talvikunnossapidon tehostaminen Ohenmäentien ja Lahnajoentien liittymässä, toimenpide 60
- Nopeusrajoituksen laskeminen 50 km/h:iin Remesjoentiellä Lahnajoen koulun kohdalla, toimenpide 61

Kiireellisyysluokka 1

- Nivan liittymän nopeusrajoitusmuutokset, toimenpide 40
- Hallaperäntien tasoristeyksen kohdalla olevien kaiteiden uusiminen sekä puolipuomien toteuttaminen tasoristeykseen, toimenpide 45
- Kalliokyläntie, Pahkamäentien liittymän siirto parempaan paikkaan sekä Kalliokylän koulun liittymän parantaminen, toimenpide 47
- Tievalaistus Pielavedentielle välille Valtakatu-Vehkatie, toimenpide 50
- Luupuveden koulun pihajärjestelyt, toimenpide 54
- Pyhännäntien vaarallisten yksityistieliittymien siirtäminen parempiin paikkoihin, toimenpiteet 58 ja 59

Kiireellisyysluokka 2

- Väistötila Kalliokyläntien ja Niemistenkadun liittymään sekä Niemistenkadun tasoristeyksen varustaminen puolipuomeilla, toimenpide 48

Kiireellisyysluokka 3

- Valtatien 27 parantaminen välillä Nivan liittymä-Kotajoki (sekä tarvittavat toimenpiteet välillä Nivan liittymä-Jänteen halli), toimenpide 40
- Tievalaistus Pielavedentielle välille Vehkatie-Rytkyntien liittymä, toimenpide 50
- Tievalaistus Salahmintien alkuosalle (kevyen liikenteen väylän kohdalle), toimenpide 56
- Tievalaistus Pyhännäntielle välille Salahmintie-Lapinsalontie (kevyen liikenteen väylän kohdalle), toimenpide 57.

Pielavedentien (mt 561), Salahmintien (mt 595) ja Pyhännäntien (mt 599) rakenteen parantamis- ja päällystämistoimenpiteet toteutetaan erillisen ELY:n ohjelmoinnin mukaisesti.

lialmi-Ylivieska-radan tasoristeysten vähentämishanketta edistetään koko Ylä-Savon seudun voimin.

Erillisrahalla toteutettavia suurempia hankkeita ovat näistä toimenpiteet 40, 45, 48, 50, 56 ja 57.

4.4 Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen on jaettu toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

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

Lisäksi on määritelty erikseen ns. pikatoimenpiteet. Kiireellisyysluokkien sisältä on tunnistettu 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 toimenpidetaulukoissa. Kustannuksiltaan suurin investointi on valtatie 27 välin Nivan liittymä-Kotajoki parantaminen (2,3 M€).

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

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

Taulukko 6. Toteuttamisohjelma.

	Kiireellisyysluokka kustannukset [1000 €]					Onn. vähenemä (hvjo/v)
	Pika	1	2	3	YHT	
ELY	19,5	23,5	195	2300	2538	0,246
Kaupunki	12	509	534	605	1660	0,001
ELY ja kaupunki yhdessä		60	35	1430	1525	0,188
Liikennevirasto		100	100	400	600	0,001
ELY ja yksityinen yhdessä		70			70	0,005
Kaupunki ja yksityinen yhdessä		5			5	
Kaikki yhteensä	31,5	767,5	864	4735	6398	0,441

4.5 Toimenpiteiden vaikutukset

Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Kiuruveden kaupungin alueella yhteensä 0,441 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva 4.13). Tehokkaimpia ovat liikenteen ohjauksen toimenpiteet ja erityisesti nopeusrajoituksen alentaminen edullisten toteuttamiskustannusten vuoksi. Katuverkolle suunniteltujen toimenpiteiden henkilövahinko-onnettomuusvähenemää ei voitu laskea onnettomuushistorian perusteella, koska katuverkolla tapahtuneita onnettomuuksia ei ole täysin paikannettu. Näin ollen todellinen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on selvästi edellä esitettyä arviota suurempi. Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuus-kustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 217 000 €/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 €

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



- Esitettyjen maanteille kohdistuvien toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Kiuruveden alueella yhteensä 0,441 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.
- Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästökseen arvioidaan yhteensä noin 217 000 € 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 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 käyttäjäpotentiaalin alueella.

- 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 pyöräilytätäisyydet.
- Väyläosuuksia, joilla ajoneuvoliikenne on sallittu, pyritään välttämään.

Laatuikäytävillä 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.

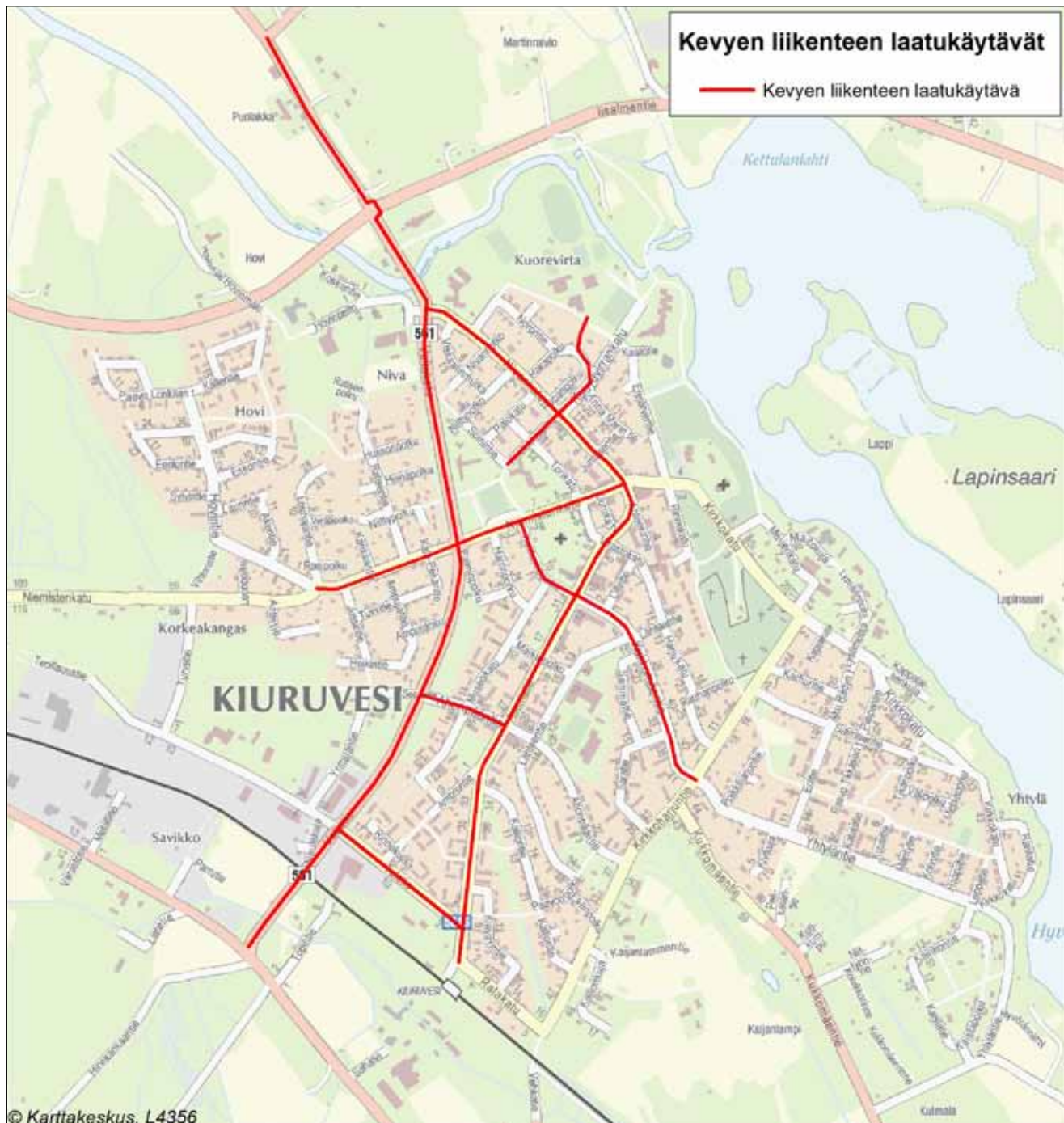
Laatuikäytävillä sijaitsevat kevyen liikenteen parantamistoimenpiteet priorisoidaan tienpitäjien ohjelmissa kiireellisimmiksi. Laatuikäytävät pyritään toteuttamaan yhteysväleittäin muiden ylläpito- tai investointihankkeiden yhteydessä.

Kiuruvedellä kevyen liikenteen laatuikäytävät käsittelevät keskustaajaman keskeiset reitit. Laatuikäytävät on esitetty kuvassa 29.

Kiuruveden laatuikäytävät sijoittuvat lähes täysin nykyiselle väylästä. Ainoa laatuikäytävien toteuttamiseksi esitettävä uusi väylä on Norontien kevyen liikenteen väylä Kuorevirrankadun ja Kuorevirran liikunta-alueelle johtavan yhteyden välille. Lisäksi esitetään useiden laatuikäytäviin liittyvien kevyen liikenteen ylityskohtien parantamista.

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*
- tienylityskohtien turvallisuuteen; kuhunkin ympäristöön soveltuvat ratkaisut, ylityskohtien havaittavuus, turvallisuuden lisääminen mm. keskisäärekeihin tai korotetuisiin suojateihin; *vastuutaho ELY, kunta*.
- keskustojen pyöräparkeihin; *vastuutaho kunta*
- hoitoon ja kunnossapitoon, erityisesti talvihoitoon: talvihoitoluokkien nostaminen, täsmähoi-



Kuva 29. Kevyen liikenteen laatukäytävät Kiuruvedellä.

tokohteet, 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 kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän 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. Kiuruveden alueurakka kilpailutetaan vuonna 2012 ja kilpailutuksen valmistelu on parhaillaan ajankohtainen. Neuvottelut Kiuruveden alueen laatukäytävien kunnossapidon laatuvaatimuksista on parhaillaan käynnissä ELY:n ja kaupungin kesken.

Taulukko 7. 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	Väyliä varrella on levähdyspenkkejä ja roska-astioita ja vilkkaimpien liityntäpysäkkien yhteydessä polkupyöräteline. Varustelussa pyritään alueelliseen yhtenäisyyteen.	Väyliä varrella on levähdyspenkkejä ja roska-astioita ja vilkkaimpien liityntäpysäkkien yhteydessä polkupyöräteline. Varustelussa pyritään alueelliseen yhtenäisyyteen.	Väyliä 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 tienliityskohdissa**	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 kaupungin keskustaaajamassa esteettömyyskierros. Kyselyssä suurimpana esteettömyysongelmana pidettiin katujen ja kevyen liikenteen väylien puutteellista talvihoitoa sekä korkeita reuna-kiviä. Myös esteettömyyskierroksella esiin nousivat kunnossapitoasiat sekä lisäksi ongelmat julkisten palvelujen ja liikkeiden sisäänkäynneissä. Ongelmia aiheuttivat erityisesti raskaat ovet sekä jyrkät tai muutoin käyttökelvottomat pyörätuoliluiskat tai niiden puuttuminen kokonaan. Pysäköintialueiden sekavuus ja kapeus sekä pysäköintivalvonnan puute puhutti myös paljon. Esteettömyyskierroksen muistio on raportin liitteenä 2.

Kiuruvedellä on tehty paljon esteettömyystyötä jo aikaisemmin. Vuonna 2006 valmistuneessa Rollaa-hankkeessa esteettömyysongelmat kartoitettiin järjestelmällisesti ja työn yhteydessä laadittua toimenpideohjelmaa on toteutettu. Liikkeenharjoittajien kanssa on myös tehty yhteistyötä, jotta mm. liikkeiden sisäänkäynnit saataisiin esteettömiksi ja esim. ulkomainosten ja ulkotulien käyttö kaupungin alueella olisi hallittua. Yhteistyötä jatketaan edelleen.

6.2 Kehittämistoimenpiteet

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

Kaupungin esteettömyysvastaavan nimeäminen

Esteettömyysvastaavan tehtävänä on esteettömyystyön koordinointi kaupungissa, kouluttautuminen sekä osallistuminen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Esteettömyysvastaava voi osallistua myös mahdollisesti järjestettäviin seudullisiin koontumisiin, joissa vaihdetaan tietoa ja kokemuksia. Esteettömyysvastaava vastaa esteettömyystietämyksen lisäämisestä kaupungissa 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 kaupungilta.

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa sekä ulkomainannon pelisäännöt

Esteettömyyden huomioimiseksi informoidaan ja lisätään yhteistyötä liikkeenharjoittajien kanssa. Kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä järjestää yhteistyössä esimerkiksi vammais- ja vanhusneuvostojen sekä eläkeläisjärjestöjen kanssa tilaisuuden, jossa käydään läpi ongelmia liikkumisesteisten näkökulmasta sekä annetaan vinkkejä edullisiksi parantamiseksi liikkeenharjoittajille. Käsiteltäviä asioita ovat mm. erilaiset sisäänkäyntitratkaisut, 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 viranomainen 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 vapaata 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 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 kaupungin ja Pohjois-Savon ELY:n 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 määritellään erityisiä täsmähoitokohteita. Kiuruvedellä esteettömyyskierroksella esiin nousseet kohteet olivat terveyskeskuksen piha, Puistolan päiväkodin edusta Niemistenkadulla sekä Nivankadun ja Niemistenkadun liittymä.

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 kaupungin alueella tienpitäjien toimesta ja levähdyspenkkejä lisätään tarpeen mukaan. Ensimmäisiksi kohteina ovat kevyen liikenteen laatukäytävät ja ikääntyneiden käyttämät reitit.



Kuva 30. Hitaasti liikkuvilla on toisinaan ongelmia ehtiä kadun yli vihreän valon aikana.

7 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen

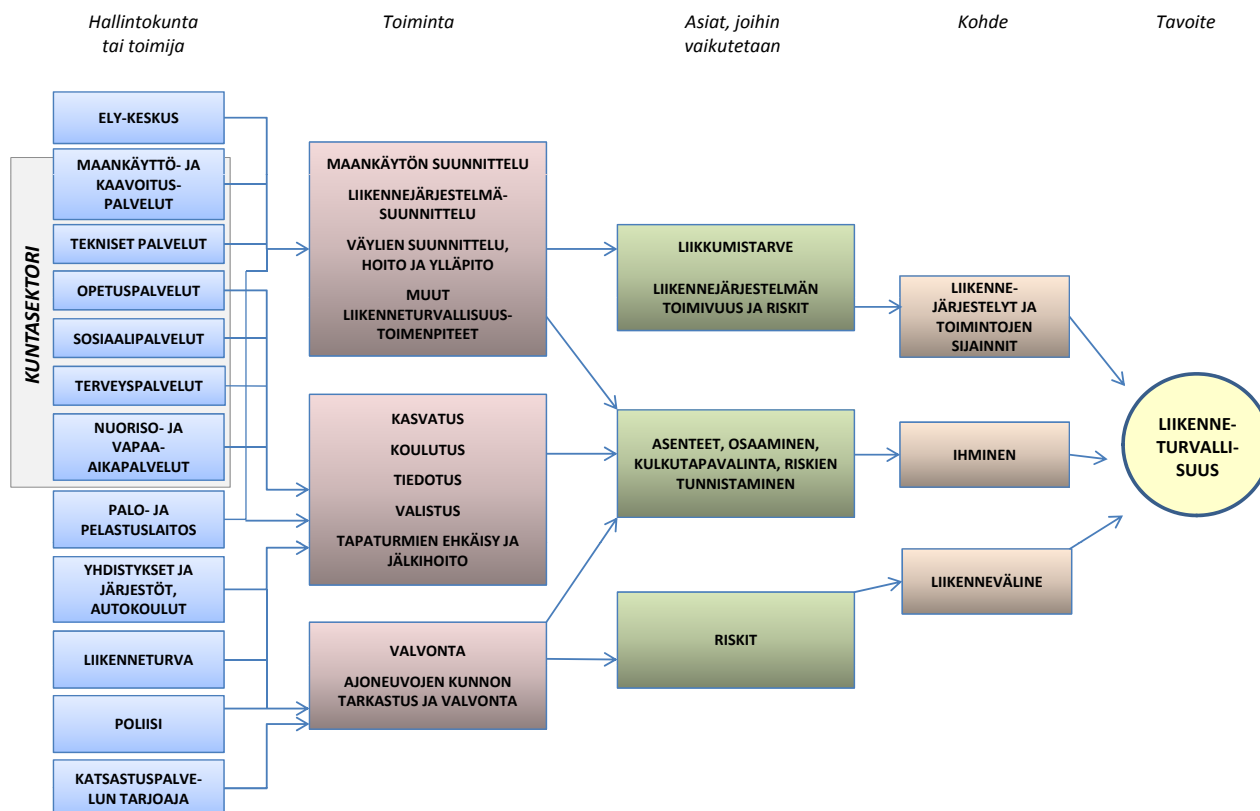
7.1 Liikenneturvallisuustyö kunnassa

Liikenneturvallisuustyö sisältää liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimenpiteet. Kaupungin 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 kaupunginvaltuustossa 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 kaupungissa 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. Kaupungin rooli ja merkitys liikenneturvallisuustyössä on suuri, koska kaupungin palvelujen kautta tavoitetaan suuri joukko eri-ikäisiä asukkaita. Kaupungin kautta voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän turvallisuuteen, kaupunkilaisten liikenneasenteisiin ja vallitsevaan liikenneilmapiiriin kaupungissa ja siten tukea myönteistä liikenneturvallisuuskehitystä kaupungin alueella.

7.2 Liikenneturvallisuustyön nykytila

Kiuruveden edellinen liikennekasvatussuunnitelma on tehty vuonna 2004. Suunnittelutyön alkaessa Kiuruvedellä oli olemassa liikenneturvallisuustyöryhmä, mutta se ei ole kokoontunut säännöllisesti. Liikenneturvallisuustyötä tehdään itsenäisesti hallintokunnissa, mutta työ ei ole järjestelmällistä ja suunnitelmallista kaikissa hallintokunnissa. Lisäksi hallintokuntien välisessä yhteistyössä on kehittämistarpeita. Sosiaali- ja terveystieteiden seudul-



Kuva 31. Kaupungin rooli ja mahdollisuudet liikenneturvallisuustyössä.

linen organisointi on tuonut haasteita paikalliseen liikenneturvallisuustyöhön.

7.3 Liikenneturvallisuustyö on yhteistyötä

Yhteistyön kautta kaupungin liikenneturvallisuustyöhön saadaan voimaa. Yhteistyötä tehdään sekä kaupungin sisällä eri hallintokuntien välillä että kaupungin 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 kaupungin liikenneturvallisuustyössä. Viranomaistehtäviin sisältyy lakisääteisesti olennaisena osana liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyviä tehtäviä. Poliisi sekä palo- ja pelastusviranomaiset osallistuvat usein mm. päiväkotien ja koulujen liikennekasvatustyöhön vieraillemalla laitoksissa. Heillä on siten olennainen rooli kaupungin liikenneturvallisuustyössä.

Kaupungin eri hallintokunnissa liikenneturvallisuustyön mahdollisuudet ovat moninaiset. Kaupungin työntekijät tapaavat kaupunkilaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja järjestelmälliselle liikenneturvallisuustyölle. Kullekin ikä- ja kohderyhmälle voidaan suunnitella sopivat toimenpiteet, joita toteutetaan eri hallintokunnissa. Liikenneturvallisuusasioiden korostaminen tulisi omaksua osaksi jokapäiväistä työtä. Työntekijöiden lisäksi päättäjien ja kaupungin johdon rooli liikenneturval-

lisuustyössä on tärkeä.

Liikenneturvallisuustyölle ja liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnalle tulee osoittaa resursseja ja toimivaltaa. Kaupungin budjetissa tulee varautua liikenneturvallisuustyöstä aiheutuviin kuluihin (materiaalihankinnat, koulutukset, tapahtumat, mahdolliset koululaisten kuljetukset ym.).



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

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

Aktiiviset yhdistykset ja järjestöt ovat erinomaisia yhteistyökumppaneita kaupungin liikenneturvallisuustyössä. Järjestöjen ja yhdistysten kautta voidaan tavoittaa erilaisia käyttäjäryhmiä (lapset, nuoret, vanhuksat jne.) ja tuoda liikenneturvallisuuden edistäminen osaksi järjestön toimintaa. Potentiaalisten järjestöjen kartoittaminen kaupungissa on yleensä melko helppoa ja yhteistyötä on tehty usein jo aikaisemmin muiden asioiden puitteissa.



7.4 Liikenneturvallisuustyöryhmä ja ryhmän toimintamalli

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

Ryhmän kokoonpano tarkistetaan tarvittaessa vuosittain. Kaupungin edustajien lisäksi ryhmien kokouksiin kutsutaan säännöllisesti Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Liikenneturvan, Poliisin sekä muiden yhteistyökumppaneiden edustajat. (Kuva 32)

Kiuruveden liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano:

- Ari Ruotsalainen, tekninen toimi
- Mirja Nuutinen, kaavoitus
- Markku Ruotsalainen, työsuojelu
- Susanna Rytönen, perhepäivähoito
- Eeva Peltola, varhaiskasvatus (varalla Susanna Rytönen)
- Janne Falck, koulutoimi
- Anne Rytönen, nuorisotyö
- Tuula Ilvonen, vanhustyö, Ylä-Savon SOTE

Yhteistyökumppanit:

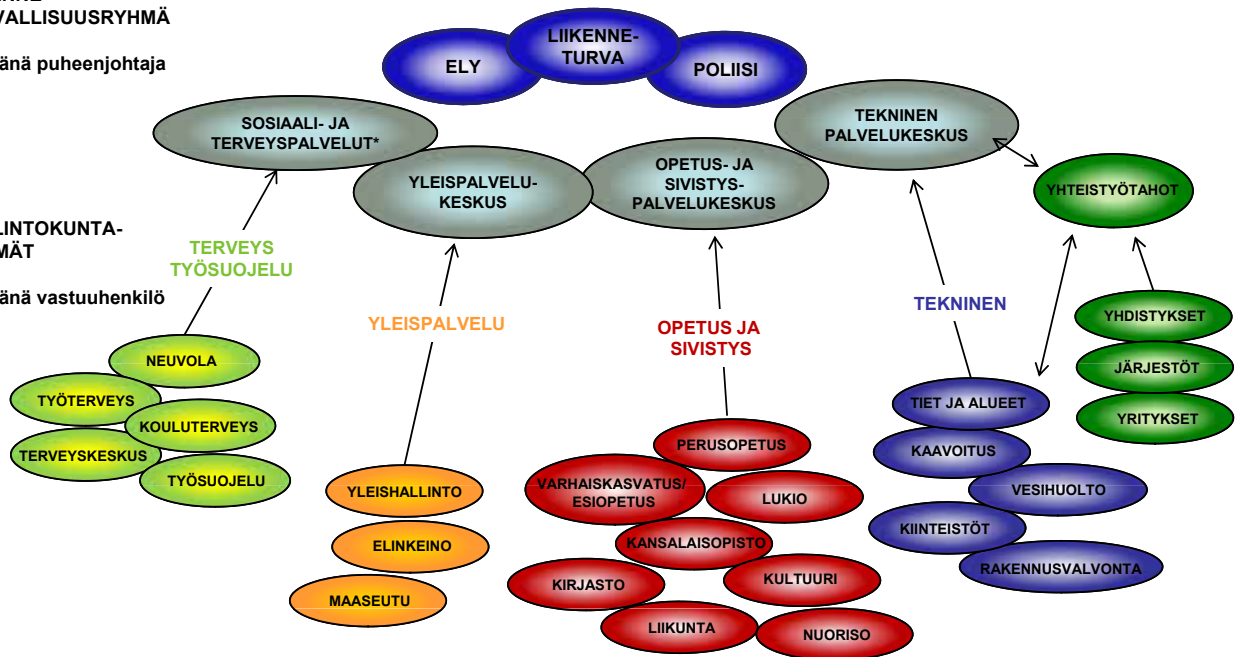
- Kyllikki Komulainen/Kalevi Lipponen Ely-keskus
- Tarja Korhonen/Tuula Taskinen, Liikenneturva
- Arto Elomaa, Poliisi

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄ

Vetäjänä puheenjohtaja

HALLINTOKUNTARYHMÄT

Vetäjänä vastuuhenkilö



Kuva 32. Periaatekuva kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän muodostamisesta. *Kiuruvedellä kaupungin sosiaali- ja terveystalot tuottaa ja niitä hallinnoi Ylä-Savon sosiaali- ja terveystalouden kuntayhtymä.

Kaupungin 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.

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 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 Liikenneturvallisuustyön teemat

Kiuruveden liikenneturvallisuustyön teemat suunniteltiin vuosikellon avulla laaja-alaisesti kaikki kaupungin palvelut kattaen. Eri vuodelle määritettiin teemoja ja toimenpiteitä, joita toteutetaan soveltaen eri hallintokunnissa. Suunnitelmasta laadittiin myös esittelyaineisto, jota hyödynnetään liikenneturvallisuustyössä ja suunnitelmaa esiteltäessä. Yksityiskohtaisemmat toimenpiteet on kirjattu seuraavissa luvuissa esitettyihin hallintokuntakohtaisiin toimintasuunnitelmataulukoihin. Liitteeseen 3 on koottu yhteenveto Liikenneturvan materiaaleista, joita hyödynnetään toimenpiteiden toteutuksessa.

Seudullisesti organisoitujen Ylä-Savon SOTE kuntayhtymän ja Ylä-Savon lomituspalveluiden liikenneturvallisuustyön teemat ja toimenpiteet on esitetty luvuissa 7.5.7 ja 7.5.8.

Talven teemat

”Talvi yllätti autoilijat!

- Paljon on valmista tiedotusta asiasta
- Työmatkaliikenteen osalta myös työnantajan muistutus
- Kaupungin uutisointia myös omalla pääsivulla
- Liikennekulttuurin muutos ensi liukkauksilla!

Talven lumityöt ja liukkaudentorjunta

- Lumityöt aiheuttavat liikenteessä erikoistilanteita
- Lumivallit näkemäesteinä, lumien siirto
- Liukkauden torjuntatyöt
- Valistus ”kävelykäyttäytymisestä” liukkaalla. Liukuesteet (esim. Y-S Sote, erityisliikunnanohjaus, eläkeläisjärjestöt)

Syksyn teemat

Koulujen alkaminen

- Lapset liikenteessä!
- Mopot sekä nuoret kuskit!
- Kulkureittien läpikäyminen ja vaaranpaikkojen tunnistaminen
- Koulukuljetukset

Valistusta ja tiedotusta sekä linkityksiä (liikenneturva.fi jne.)

Syksyn pimeät

- Heijastimen käyttöön panostaminen
- Kotona oma asenne ja oma käyttö
- Koulussa
- Työpaikoilla
- Liikenneturvan heijastinanimaatioiden hyödyntäminen

Kevään teemat

”Toukutyöt”

- Vaikuttaa keväällä koulu- ja työmatkaliikenteeseen
- Lyhyt muistutus nettisivuilla maatalouden toukokuuden aiheuttamasta ”liikennehädästä”
- Maataloustuottajien järjestöjen kautta valistusta traktorien ja työlaitteiden valojen ym. kunnan tarkistuksesta.

Koulut loppuvat

- Nuorten liikennekäyttäytyminen kesälaitumelle lähtiessä; kilpailu ja näyttämisiivetti, asenne ja arvomaailma
- Päihitteiden käyttö
- Mopot

Muut

Tieturva I –koulutus helmi-maaliskuussa

- Kurssitetaan vakituisia ja kausiluonteisia kaupungin teknisen toimen työntekijöitä
- Huolehditaan 5 vuoden välein kurssipätevyden ylläpidosta
- Kurssin opettaja omasta kaupungin organisaatiosta
- Mukana kursseilla myös kaupungin kilpailuttamia koneurakoitsijoita

Eryistilanteet, tie- ja katutyöt

- Katutöitä tehdään usein sulan maan aikaan.
- Aiheuttaa normaalista poikkeavat liikenneolosuhteet.
- Muuttuvat reitit ovat erityisesti vanhuksille haasteellisia.
- Tiedotus netissä ja paikallislehdessä (nettiviestintä usein uutisoidaan paikallislehteen).
- Sisäinen tiedotus kaupungin työmatkaliikkuville.
- Muuttuvat reitit ovat erityisesti vanhuksille haasteellisia.

7.5.2 Varhaiskasvatus

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Lapset	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteeseen liittyvä kirjallisuus • Aiheeseen liittyvät pelit ja askartelut • Liikenneleikit • Kävelyretket päivähoitopaikan lähiympäristöön • Opetellaan keskeisimmät liikennemerkkit liikennesäännöt • Opetellaan heijastimen, turvavöiden, pyöräilykypärän käyttöä 	Päivähoidon henkilökunta, Liikenneturva ja poliisi
Hoitolapsien vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> • Vanhempainvartit • Esitteet ja materiaalit perheille 	Päivähoidon henkilökunta, Liikenneturva ja poliisi
Henkilökunta	<ul style="list-style-type: none"> • Henkilökunnan tietämyksen lisääminen ja motivointi (liikenneturvallisuus-koulutus henkilökunnalle) • Henkilökunnan oma esimerkkikäyttäytyminen • Asianmukainen uusi materiaali käyttöön 	Liikenneturva, päivähoidon henkilökunta

7.5.3 Perusopetus, luokat 0-6

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Alakoulut Vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> • Opetellaan jalankulkua liikenteessä • Oppitunneilla opetellaan teoriaa • Käytännön harjoituksia liikkumisessa ohjatusti kirkonkylällä tai koulun läheisyydessä ja heijastimen sekä lampun käytöstä • Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen <p>Vuorovuosina teeman ”koulukuljetukset” kanssa</p>	Opettajat, Poliisi, Liikenneturva, vanhemmat
Alakoulut Vanhemmat	<ul style="list-style-type: none"> • Polkupyöräkortin suorittaminen • Oppitunneilla teoriaa • Käytännön harjoituksia tarkoitusta varten rakennetulla ajoradalla • Kypärän käyttö • Polkupyörän huolto ja ”katsastus” • Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen <p>Keväisin pyöräilykauden alkaessa</p>	Opettajat, Poliisi, Liikenneturva, vanhemmat
Koululaiset, vanhemmat, koulukuljettajat ja muu julkinen liikenne	<ul style="list-style-type: none"> • Oppitunneilla teoriaopetusta • Oikea matkustapa (turvavyö) • Oikea pysäkin ja autosta nouseminen • Koulutusta kuljettajille (tilannenopeus koulujen pihalla, turvavyöt jne) • Vuorovuosina teeman ”jalankulkijat liikenteessä” kanssa 	Opettajat, Poliisi, Liikenneturva, vanhemmat

7.5.4 Perusopetus, luokat 7-9

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Mopoilu ja moottoripyöräily oppilaille ja vanhemmille	<ul style="list-style-type: none"> • Oppitunneilla opetellaan teoriaa. • Käytännön harjoituksia siitä missä saa ajaa • Nopeusrajoitusten opettelu • Pyörän kunnosta huolehtiminen (valot, jarrut, äänet, renkaat) • Kypärän käyttö • Muun liikenteen huomiointi • Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen Syksyllä koulujen alettua	Opettajat, Poliisi, Liikenneturva Vanhemmat
Moottorikelkkailu ja traktorilla ajo oppilaille ja vanhemmille	<ul style="list-style-type: none"> • Oppitunneilla opetellaan teoriaa • Käytännön harjoituksia ajoreiteistä ja ajonopeuksista • Kelkan/traktorin hallinnan opettelu • Varovaisuus • Kelkan/traktorin kunnosta huolehtiminen; valot, jarrut, äänet • Kypärä pakollinen kelkkaillessa • Rakennettuun ympäristöön tutustuminen ja siihen vaikuttaminen Keväisin pyöräilykauden alkaessa	Opettajat, Poliisi, Liikenneturva Vanhemmat, Moottorikelkkakerho

7.5.5 Tekninen palvelukeskus

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Kuntalaiset	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden huomioon ottaminen maankäytön ja liikenneympäristön suunnittelussa • Liikennealueiden työsuunnitelmista tiedottaminen osallisuussuunnitelman mukaisesti • Merkittävistä työmaajärjestelyistä tiedottaminen kaupungin kotisivulla. 	Tekninen lautakunta, tekninen palvelukeskus, kaavoitustyöhön osalliset. Kaavoittaja, ympäristöinsinööri Työmaiden vetäjät/työnjohto
Teknisen toimen työntekijät ja urakoitsijat	<ul style="list-style-type: none"> • Tieturva I-koulutus tiealueella toimijoille • Tieturvan päivittäminen 5 vuoden välein • Tieturvan tietoisuus kaikille kausityöntekijöille 	Tieturva I -kouluttaja teknisessä palvelukeskuksessa Työnjohto
Kaupungin henkilökunta	<ul style="list-style-type: none"> • Työsuojelutoimintasuunnitelman mukaisesti vaarojen- ja riskien arviointi myös työmatkoilla 	Palvelukeskusten johto ja esimiehet, työterveyshuolto, työsuojeluvaltuutetut ja työsuojelupäällikkö, liikenneturva
Hallintokunnat	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsuminen, hallintokuntien liikenneturvallisuustyön koordinointi vähintään kaksi kertaa vuodessa 	Ympäristöinsinööri, hallintokunnat, poliisi, liikenneturva, ELY-keskus

7.5.6 Nuorisotoimi

Kohderyhmä	Toiminta	Vastuu ja yhteistyötahot
Pyöräilijät (yli 13v.)	Teemapäivä, jonka aiheita ovat <ul style="list-style-type: none">• kypärän tekeminen tutuksi ja• liikennesääntöjen kertaaminen	Nuorisotoimi, autokoulu, Liikenneturva ja poliisi
Kevytmoottoripyöräkortin / mopokortin juuri saaneet	Teemapäivä, jonka aiheita ovat <ul style="list-style-type: none">• taitojon opettelu• liikennesääntöjen kertaus ja• moottoripyörän / mopon hallinta	Nuorisotoimi, autokoulu, Liikenneturva ja poliisi
Ajokortin juuri saaneet	Teemapäivä, jonka aiheita ovat <ul style="list-style-type: none">• liikennesääntöjen kertaaminen,• korttelirallista sekä muista ongelmista puhuminen ja• toisten kunnioittaminen liikenteessä	Nuorisotoimi, autokoulu, Liikenneturva ja poliisi

7.5.7 Ylä-Savon SOTE kuntayhtymä

Ylä-Savon SOTE kuntayhtymä järjestää sosiaali- ja terveystieteiden sekä ympäristö- ja terveystieteiden palvelut jäsenkuntiensa Iisalmen, Kiuruveden, Sonkajärven ja Vieremän asukkaille. Osana sosiaali- ja terveystieteiden tehtävä liikenneturvallisuuksien on suunniteltu kuntayhtymän toimesta kohderyhmittäin. Kaikille kohderyhmille suunnatulle liikenneturvallisuuksien on esitetty tavoitteet, toimenpiteet, vastuut, ajoitus ja yhteistyökumppanit. Suunnitelmia toteutetaan kaikissa jäsenkuntien palvelulaitoksissa ja -pisteissä.

Sosiaalipalvelut

Suunnitelman on hyväksynyt hoito- ja hoivapalveluiden johtoryhmä. Sosiaalityön sekä vammaispalveluiden johto on myös osaltaan osallistunut liikenneturvallisuuksien suunnitelman päivittämiseen.

Liikenneturvallisuuksien ohjaa ja koordinoi sosiaalihuollon palveluiden johtoryhmä. Erilaiset turvallisuuskysymykset huomioidaan palveluja järjestettäessä.

Vanhukset sekä aisti- ja liikuntarajoitteiset

TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen liikkuminen liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> Terveystilan arviointi ja tutkimukset; tasapaino, näkö,kuulo, reaktiokyky. Ajokyvyn arviointi. Ajotaitokokeeseen ohjaaminen tarvittaessa tai ajokortin epääminen. Tiedotetaan lääkkeiden ja päihteiden käytön vaikutuksesta ajokykyyn. 	<p>Lääkäri</p> <p>Hoitohenkilöstö</p> <p>Omaiset Omavastuu</p>	<p>Ohjaus jatkuvaa</p> <p>Kotikäynnit</p> <p>Vastaanotto- käynnit</p>	<p>Poliisi</p>
<ul style="list-style-type: none"> Liikennetietämyksen lisääminen asiakkaat henkilökunta 	<ul style="list-style-type: none"> Tiedotus- ja koulutustilaisuudet, teemapäivät, tiedotteet. 	<p>Henkilöstö Esimiehet/johto Omavastuu</p>	<p>Tiedotusta vuosittain esim. vanhustapahtumien yhteydessä</p>	<p>Järjestöt, apteekit</p> <p>Eri viranomaiset ja järjestöt; Poliisi, Liikenneturva Lehdistö</p>
<ul style="list-style-type: none"> Liikkumiseen sopiva ja turvallinen apuväline esim. rollaattori, potkupyörä jne. 	<ul style="list-style-type: none"> Apuvälineen arviointi ja henkilökohtainen ohjaus sekä huolto. Apuvälineiden kunnon tarkistaminen. Liukastumisen ehkäisy. 	<p>Fysioterapeutti Hoitohenkilöstö Oma hoitaja Omavastuu</p>	<p>Vuosittain syksyllä esim. vanhustapah- tumien yhteydessä</p>	<p>Palvelukes- kus/järjestöt/ eri viranomais- tahot</p>
<ul style="list-style-type: none"> Apuvälineen oikeanlainen käyttö ja selviytyminen liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> Henkilökohtainen käytön opetus. Kotikäynnillä tarkistetaan asiakkaan liikkuminen ja arvioidaan selviytyminen liikenteessä apuvälineen kanssa. 	<p>Omavastuu, omaiset Hoitohenkilöstö</p>		<p>Suutari</p> <p>Apuvälineliik- keet</p> <p>Fysioterapia</p>
<ul style="list-style-type: none"> Turvavöiden ja varusteiden käytön lisääminen 	<ul style="list-style-type: none"> Henkilökohtainen ohjaus turvavälineiden käyttöön esim. kotikäynneillä. Tiedotus- ja koulutustilaisuudet. 	<p>Hoitohenkilöstö Omavastuu Läheiset</p>	<p>Vuosittaiset tapahtumat syksyllä</p>	<p>Muut viranomaiset ja järjestöt (poliisi, Liikenneturva), Ilvolanpirtti Liikennöitsijät</p>
<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen ja esteetön liikkuminen liikenneväylillä 	<ul style="list-style-type: none"> Liikkumisesteiden poistaminen, turvallisen reitin, avustajan käyttö. 	<p>Liikennesuunnit- telu ja kunnossapito</p> <p>Hoitohenkilöstö Omavastuu</p>	<p>Ohjaus jatkuvaa</p>	<p>Vammais- neuvosto</p> <p>Ikäihmisten neuvosto</p>

Terveyspalvelut

Liikenneturvallisuuheen liittyvät asiat kuuluvat oleellisesti terveyskeskuksen eri toimintoihin. Perhevalmennuksessa ja lastenneuvolassa on lapsen turvallisuus autossa ja liikenteessä esillä ja opastettuna esim. turvaistuinten lainaustilanteissa. Neuvoloista on saatavana myös liikenneturvallisuuudesta kertovia esitteitä.

Koululaisten terveystarkastusten yhteydessä puututaan mm. pyöräilyyn ja mopoiluun terveystodistuksen kirjoittamisen yhteydessä. Tavoitteena on hillitä ns. moporallia ja ylinopeuksia kannustamalla nuoria turvalliseen liikkumiseen sekä mm. turvavälineiden

käyttöön sekä kertomalla mm. päihteiden vaikutuksesta.

Työterveydessä ja lääkäreiden vastaanotolla tulevat liikenneturvallisuuksiasiat esille mm. ajokortin uusimistilanteissa. Terveyspalvelujen yhteydessä neuvotaan ihmisiä liikkumisessa käytettävien apuvälineiden (kuten piikkien, rollaattorien) käytössä.

Terveystoimen etu on se, että asiakkaat ovat hyvä läpileikkaus Ylä-Savon alueen kuntalaisista. Vaikeutena on kuitenkin juuri työikäisten mielenkiinnon saavuttaminen. Liikenneturvallisuuksiinformaation jakaminen neuvoloissa ja perhevalmennuksen yhteydessä sekä kouluterveyden- ja työterveyshuollon yhteydessä kuuluu luontevasti terveystoimelle.

Lasten- ja äitiysneuvola

Tavoite: Liikenneonnettomuuksien vähentäminen

KOHDERYHMÄ/ TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
<ul style="list-style-type: none"> Odottavat äidit ja perheet, alle kouluikäiset lapset. Turvalaitteiden käytön lisääminen Oikeiden liikennetietojen ja asenteiden edistäminen Koulumatkan turvallisuus Turvallisen ympäristön suunnittelu esim. lasten leikkipaikat ja tienylityspaikat 	<ul style="list-style-type: none"> Henkilökohtainen ohjaus turvavälineiden käyttöön Odottavat äidit ja turvavyö/turvavyö. Vauvat ja turvakaukalo/-verkko. Leikki-ikäiset ja turvaistuin Heijastimien, turvaliivien ja heijastavien vaatteiden käytön ohjaus pimeässä liikuttaessa. Pyörän turvaistuinten ja pyöräilykypärän käytön ohjaus. Keskustelussa korostetaan vanhempien vastuuta lasten turvallisesta liikkumisesta ja vanhempien esimerkkinä olemisesta. Kouluuntulotarkastus/keskustelu Keskustellaan lähiseudun liikenteen vaarapaikoista ja turvallisesta koulumatkareitistä. Esitteet esim. liikenneturvan ajankohtaiset esitteet, messut ja näyttelyt. Vanhempainillat esim. 	<p>Äitiys- ja lastenneuvola terveydenhoitajat</p> <p>Vanhemmat</p> <p>Turvakaukalon-vuokraajat</p> <p>Päiväkodit</p> <p>Kouluterveydenhuolto</p> <p>Koulut Terveydenhoitaja</p> <p>Tekninen toimi</p>	<p>Perhevalmennus/lastenhoitotunnit Kotikäynnit Äitiys- ja lasten neuvolakäynnit</p> <p>Ohjaus on jatkuvaa tarpeenmukaista korostuen tietyissä ikäryhmissä</p> <ul style="list-style-type: none"> -vastasyntyneet - 3-4 -vuotiaat - kouluunlähtijät <p>4 -vuotiaille Kulkunen -lehti</p> <p>6-7 vuotiaat</p> <p>Esite jaetaan ohjaustilanteessa</p>	<p>SPR</p> <p>Polliisi Palo-laitos</p> <p>Liikenneturva</p> <p>Asukas-yhdistykset Aluetyöryhmä</p> <p>Liikenneturva</p> <p>Koulut Päivähoito</p> <p>Liikenneturva</p>
Henkilöstön tietämystä liikenneturva-asioissa lisätään koulutuksella; yhteistyö liikenneturvan kanssa				Liikenneturva

Terveyskeskuslääkärin ja hoitajan vastaanotot

Tavoite: Liikenneonnettomuuksien vähentäminen

KOHDERYHMÄ / TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
<p>Vastaanoton asiakkaat/potilaat, erityisesti huomioitava:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ajokorttitodistusta hakevat Lääkkeitä ja päihteitä käyttävät iäkkäät ja vajaakuntoiset Liikenteessä vain ajokykyiset <p>• Terveyskeskuksen osastoilta kotiutuvat, sairaudesta ja toimenpiteestä toipuvat</p> <p>• Liikkumiseen sopiva oikea ja turvallinen apuväline sitä tarvitsevalle</p> <p>• Turvallinen liikkuminen ympäristössä mm. terveysaseman piha-alueilla</p>	<ul style="list-style-type: none"> Hyvä tarkoituksenmukainen ikääntyvien ja vajaakuntoisten ajokyvyn arviointi ajokorttia uusittaessa. Kiinnitetään huomio myös kuulon ja näön tarkastuksiin. Havainto- ja reaktiokyvyn huomiointi, hyvä kansansairauksien hoitotasapaino Rohkea puuttuminen asiakkaan tilanteen muuttuessa. Tieliikennelain mukainen lääkärin ilmoitusvelvollisuus ajoterveysasioissa. Henkilökohtainen ohjaus havainto- ja suorituskykyyn vaikuttavia lääkkeitä määrättäessä Päihteiden käytöstä ja sen vaikutuksesta keskustellaan ja korostetaan asiakkaan omaa vastuuta reaktionopeuden muuttuessa Henkilökohtainen ohjaus sairauden tai toimenpiteen vaikutuksesta havintokykyyn. Apuvälinehankinnoissa ohjataan fysioterapeutille (apuvälineen arviointi, sovitukset ja opastus) Talvella ohjataan heijastimien, jääpiikin ja jalkineiden liukuesteiden käyttöön. Osallistutaan ja vaikutetaan ympäristön liikenneturvallisuuuteen ja sen parantamiseen asiakkaan näkökulmalta (esim. invalidit ja pyörätuolilla liikkujat) 	<p>Hoitohenkilökunta Lääkärit</p> <p>Potilaiden omavastuu</p> <p>Hoitohenkilökunta Lääkärit Fysioterapeutti</p> <p>Hoitohenkilökunta</p> <p>Hoitohenkilökunta Lääkärit</p>	<p>Jatkuvaa</p> <p>Vastaanotto- käyntien yhteydessä</p> <p>Kampanjat esim. liikunta- ja terveys- messut</p> <p>Kotiutumisen yhteydessä</p>	<p>Liikenneturva</p> <p>Poliisi Kaupunkien ja kuntien tekninen osasto</p> <p>KKI</p> <p>Potilasjärjes- töt esim. Reuma- yhdistys.</p>

Työterveyshuolto

Tavoite: Liikenneonnettomuuksien vähentäminen

KOHDERYHMÄ/ TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
<p>Työikäiset</p> <ul style="list-style-type: none"> Näkökyvyn ylläpitäminen Turvavyön ja turvatyynyn käyttö Pyöräilykypärän käytön lisääminen Heijastimien käytön lisääminen Päihteiden käytön vähentäminen Levon merkityksen ja väsyneenä ajamisen vaarojen korostaminen liikenteessä työtä tekeville Kartoitetaan turvallisuus lähiympäristössä (kulkutiet, piha-alueet, liuskat, ajo-ovet yms.) Työmatkojen turvallisuus 	<ul style="list-style-type: none"> Näkötutkimus ja keskustelu näkemisen tärkeydestä liikenteessä. Esitteet ja ohjaus Oma esimerkki Keskustelu kypärän ja heijastimien käytön tärkeydestä Heijastimien jakaminen Päihteiden käytön seuranta ja keskustelut. Keskustelu väsymisen, stressin ja mielen tilan vaihtelun vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen. Valaistus Hiekoitus Julisteet ja esitteet Tietoiskut ja koulutus esim. autoa työssään käyttävien jatkokoulutus mahdollisuuksien mukaan. 	<p>Terveydenhoitaja Lääkäri Poliisi</p> <p>Oma vastuu</p> <p>Oma vastuu</p> <p>Oma vastuu</p> <p>Terveydenhoitaja Lääkäri Oma vastuu</p> <p>Työsuojelu Oma vastuu</p> <p>Oma vastuu</p> <p>Työterveyshoitajat ja lääkärit aloitteellisena (Työpaikat vastuullisina) Työsuojelu</p> <p>Liikennesuunnittelu - teiden kunnossapito ja huolto - oma vastuu</p>	<p>Jatkuvaa</p> <p>Työterveystar-kastukset</p> <p>Terv. tark., sh-käynnit tapahtumien yhteydessä Syksy</p> <p>Sh Työterveystar-kastukset</p> <p>Työterveystar-kastukset</p> <p>Jatkuvaa</p> <p>Työolosuhde-selvitysten yhteydessä työpaikkakäynneillä.</p>	<p>Työsuojelu</p> <p>Liikenneturva</p> <p>KKI</p> <p>Vakuutus-yhtiöt</p> <p>Työnantaja Mielenterveys- ja päihde-yksikkö</p> <p>Työnantaja</p> <p>Työpaikat Liikenneturva Työsuojelu</p> <p>Liikenneturva</p>

Työttömien ja pätkätöläisten terveydenhuolto/TYP:n asiakkaat

Tavoite. Liikenneonnettomuuksien vähentäminen.

KOHDERYHMÄ/ TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
Työikäiset <ul style="list-style-type: none"> Näkökyvyn ylläpitäminen Turvavyön ja turvatyynyn käyttö Pyöräilykypärän käytön lisääminen Heijastimien käytön lisääminen Päihteiden käytön vähentäminen Levon merkityksen ja väsyneenä ajamisen vaarojen korostaminen liikenteessä työtä tekeville Kartoitetaan turvallisuus lähiympäristössä/ kotona (kulkutiet, piha-alueet, luiskat, ajo-ovet yms.) 	<ul style="list-style-type: none"> Näkö tutkimus ja keskustelu näkemisen tärkeydestä liikenteessä. Esitteet ja ohjaus Keskustelu kypärän ja heijastimien käytön tärkeydestä Heijastimien jakaminen Päihteiden käytön seuranta ja keskustelut. Keskustelu väsymisen, stressin ja mielentilan vaihtelun vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen. Julisteet ja esitteet 	<p>Terveydenhoitaja Lääkäri</p> <p>Terveydenhoitaja Lääkäri</p> <p>Terveydenhoitaja</p>	<p>Jatkuvaa</p> <p>Työterveystarkastukset</p> <p>Terveystarkastukset Jatkvaa</p>	<p>Työsuojelu</p> <p>Liikenneturva</p> <p>KKI</p> <p>Vakuutusyhtiöt</p> <p>Sosiaalityöntekijät Työvoimaohjaaja Kuntoutuspsykologi Mielenterveys- ja päihdeyksikkö Terveyskeskus</p> <p>Työpaikat</p> <p>Liikenneturva</p>

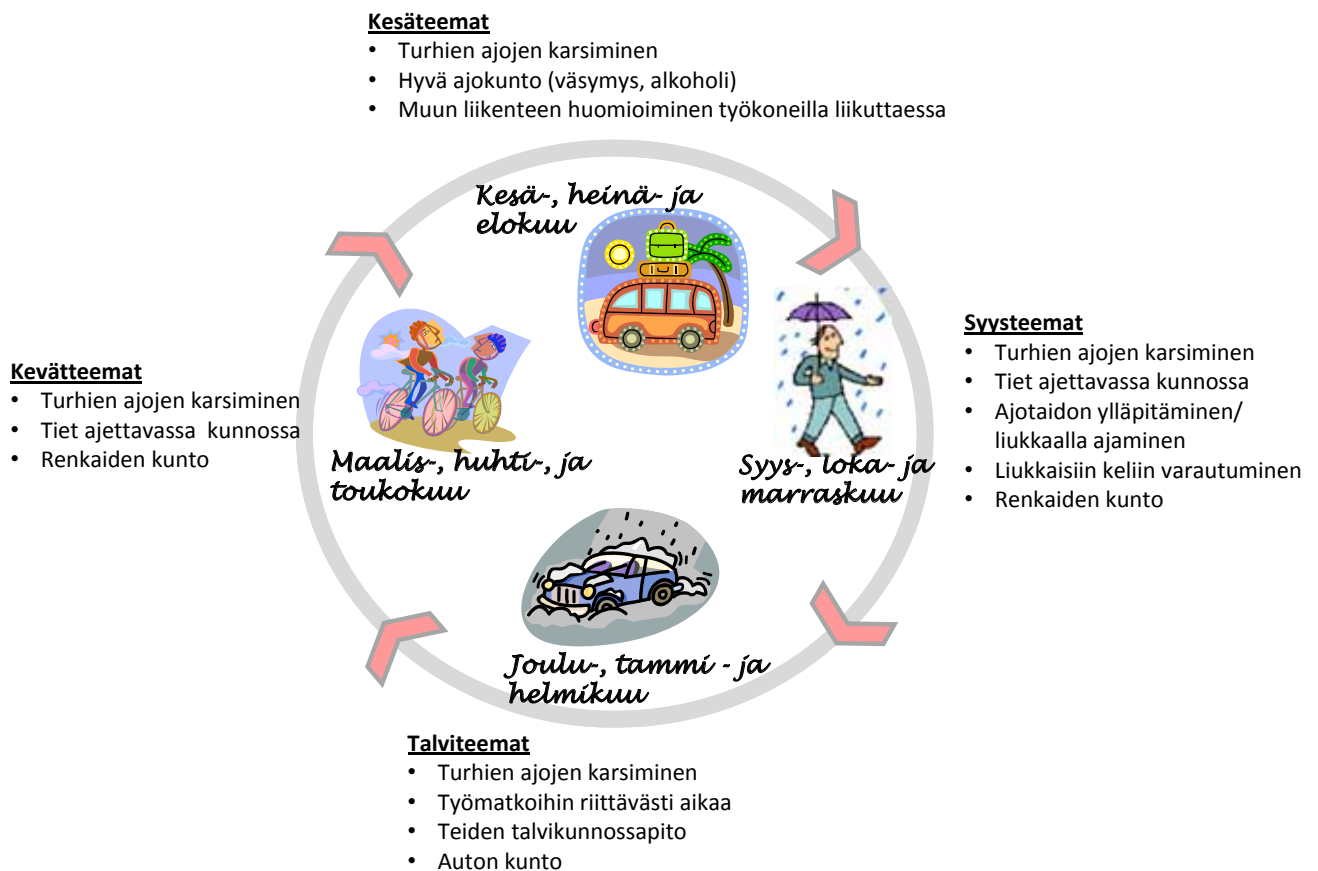
Fysioterapia

Tavoite: Erityisryhmien (aisti- ja liikuntarajoitteisten) ja ikääntyneiden turvallinen liikkuminen ja turvallisuus liikenteessä.

KOHDERYHMÄ/ TAVOITE	TOIMENPIDE	VASTUU	AJOITUS	YHTEISTYÖ
<p>Ikääntyneet</p> <p>Eri-ikäiset aisti- ja liikuntarajoitteiset</p>	<ul style="list-style-type: none"> Hankitaan sopiva apuväline, apuvälineen käytön opettaminen, sisältää turvavarusteiden käytön opastamisen sekä selviytymisen opettamisen elinympäristössä. Yksilöohjaus mm. ergonomia ja tiedottaminen terapatilanteiden yhteydessä 	<p>Apuvälineiden myyjät</p> <p>Terveyskeskuksen fysioterapiahenkilökunta</p> <p>Terveyskeskuksen tekninen huolto</p> <p>Yhteistyössä kunnan sosiaalitoimi</p> <p>Fysioterapian henkilökunta</p>	<p>Jatkuvaa</p> <p>Ohjaus/neuvonta terapiakäyntien yhteydessä Päiväkoti- ja koulukäynneillä</p>	<p>Päiväkodit</p> <p>Koulut</p> <p>Pienkodit, kodit</p> <p>Palvelutalot Kunnan sosiaalitoimi</p> <p>Kunnan liikunta- ja vapaa-aikatoimi Terveyskeskuksen ja YTY:n eri osastot KKI</p>

7.5.8 Ylä-Savon lomituspalvelut

Ylä-Savon lomituspalvelujen liikenneturvallisuustyö suunniteltiin myös vuosikellon avulla. Jokaiselle vuodenajalle määritettiin liikenneturvallisuustyön teemat ja toimenpiteet (Kuva 33 ja Kuva 34), joita toteutetaan kaikissa Ylä-Savon lomituspalvelun paikallisyksikön kaupungeissa ja kunnissa (Iisalmi, Kiuruvesi, Lapinlahti, Sonkajärvi ja Vieremä).



ÄLÄ KOSKAA AJA KOVEMPAA KUIN SUOJELUSENKELISI JAKSAA LENTÄÄ!

Kuva 33. Ylä-Savon lomituspalveluiden liikenneturvallisuustyön vuosikello – teemat.

Kohderyhmät

- **Maatalouslomittajat**
- **Ostopalveluhenkilöt**
- **Hallintoenkilöstö**

Kesä – toimenpiteet

- Työvuorosuunnittelu
- Tiedottaminen

Kevät – toimenpiteet

- Työvuorosuunnittelu
- Vaikuttaminen
- Tiedottaminen

Yhteistyötahot

- **Lomahallinto**
- **Maatalousrittäjät**
- **Destia**
- **Kunnat**
- **Tiehoitokunnat**
- **Liikenneturva**
- **Poliisi**



Syksy – toimenpiteet

- Vaikuttaminen
- Työvuorosuunnittelu
- Ohjattu harjoittelu
- Tiedottaminen

Talvi – toimenpiteet

- Työvuorosuunnittelu
- Tiedottaminen
- Vaikuttaminen

Kuva 34. Ylä-Savon lomituspalveluiden liikenneturvallisuustyön vuosikello – toimenpiteet.

7.6 Yhteistyökumppanit

Liikenneturva

Liikenneturva toimii kuntien ja kaupunkien liikenneturvallisuustyön tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Liikenneturvan tarjoamia koulutuspalveluja ja materiaaleja esiteltiin liikenneturvallisuustyöryhmille suunnittelu-työn aikana. Materiaali on vapaasti käytettävissä internet-sivustolla www.liikenneturva.fi (lähde tulee kuitenkin mainita materiaalia käytettäessä). Liikenneturvan keskeisistä aineistoista on esitetty yhteen-vedo liitteessä 3.

Yhteyshenkilöt *Tuula Taskinen ja Tarja Korhonen*

Poliisi

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

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

Poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuusyhteistyöhön kuntien kanssa. Yhteistyöllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuden edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa, vanhempainilloissa ja hoitolaitoksissa. Poliisin tavoitteena onkin kuluvana vuonna käydä pitämässä kaikille

Ylä-Savon esikoulujen, 1., 3. ja 6. luokan oppilaille yksi oppitunti liikenneasioihin liittyen. Lisäksi yläkou-
lulaisille ja lukiolaisille toteutetaan Who Cares –ta-
pahtumaa. Yleiseen liikennevalvonnan pääpainona
on jo useamman vuoden ajan ollut rattijuopumus,
turvalaitteet ja ylinopeudet.

Yhteyshenkilö Arto Elomaa

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäris- tökeskus (ELY)

Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustaja osallistuu
kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksiin
tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. ELY:n rooli on
suurin liikenneympäristön suunnittelussa, kunnos-
sapidossa sekä rakentamisessa ja yhteistyötä tek-
nisen toimen kanssa tehdään jatkuvasti.

Yhteyshenkilö aluevastaava Kalevi Lipponen

Työnantajat ja yritykset

Yritysten saaminen mukaan kaupungin liikennetur-
vallisuustyöhön olisi tärkeää työn vaikuttavuuden
parantamiseksi. Yritysten kautta olisi mahdollista
saada parhaimmillaan suuri joukko työmatkaliikkuja
liikenneturvallisuustyön piiriin.

Työpaikoilla ei vielä tehdä juurikaan liikenneturvalli-
suustyötä. Työmatkatapaturmat tulevat useimmiten
työnantajan tietoon, mikäli niitä sattuu. Työntekijöi-
tä voidaan kannustaa turvalliseen työmatkaliikku-
miseen monin eri tavoin, esimerkiksi tiedottamalla
ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista tai jär-
jestämällä kampanjoita turvavälineiden käyttöön
liittyen. Turvallisen liikkumisen hyödyt konkretisoit-
uvat työnantajalle säästöinä työterveyshuollon kus-
tannuksissa sekä vähenevinä sairauslomina. Mikäli
työntekijät oppivat turvalliseen liikkumiseen työmat-
koilla, heijastuu käyttäytyminen usein myös vapaa-
ajan 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 Liikenne-
turvan lomakepohjat ja malli. Kartoituksen perusteella laaditaan yhteisiä ohjeita ja pelisääntöjä työmatkojen turvallisuuden paranta-
miseksi.

Tiedottaminen ja henkilöstön koulutus

- Järjestetään henkilöstölle asiantuntijaluentoja esimerkiksi turvavälineiden käytön hyödyistä, ajonopeuden vaikutuksista jarrutusmat-
koihin 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 kaupungin 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 kaupungissa 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 luottamusmiehillä, 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 liikenneturvallisuustyöryhmän 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

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

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kaupungin alueella. Tätä seurantaan varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 8. Osa mittareista ja toimenpiteistä liittyy myös liikennenympäristön parantamiseen. Liikenneturvallisuustyöryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaan varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 8. 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 lähiliikkumis ympäristöjen parantaminen	Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden toteuttamisen seuranta, esteettömyyden huomioon ottaminen suunnittelussa.
Koulureitien 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 kaupungin henkilökunta eri hallintokunnissa, päätöksentekokoelimet sekä kaupunkilaiset 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 kaupungissa tehdystä liikenneturvallisuustyöstä kaupunginhallitukselle ja lautakunnille.

Kaupungin liikenneturvallisuustyöhön 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 9. Eri osapuolien seurantaan liittyvät tehtävät.

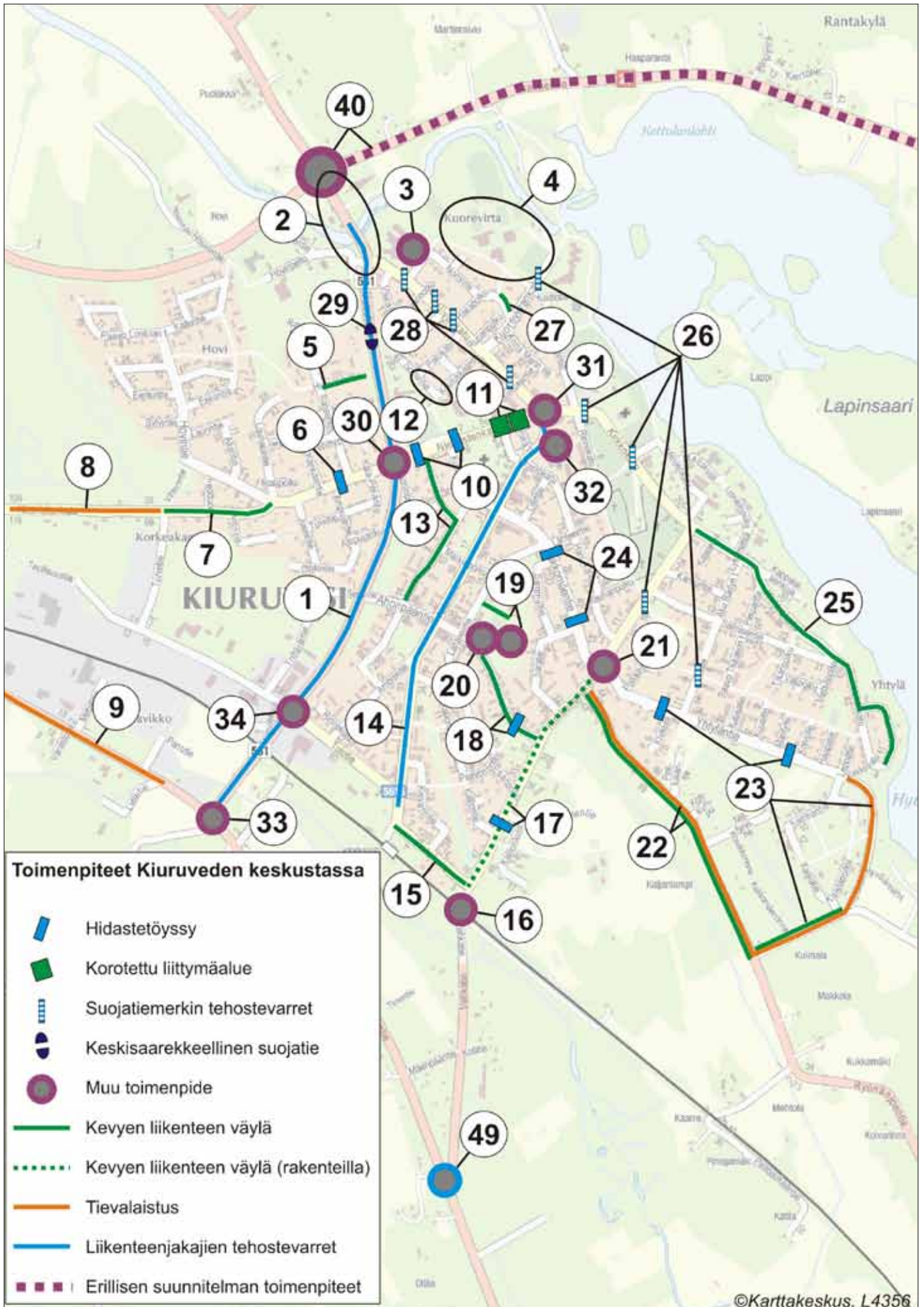
<p>Liikenneturvallisuustyöryhmä</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Raportoi toimintasuunnitelmien tilanteesta ja liikenneturvallisuustilanteesta kh:lle ja lautakunnille. - Vastuuhenkilöt seuraavat ja raportoivat liikenneturvallisuustyöstä hallintokunnassaan. - Ylläpitää toimenpidelistaukset ajantasaisina.
<p>Kaupunginhallitus 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 kaupunkilaisilta.
<p>Kaupunkilaiset</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 Yhteenveto Liikenneturvan materiaaleista



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = 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	Valtakatu (mt 561)			Suojatiesaarekkeiden liikenteenjakajien tehostevarret (kaikkiin saarekkeisiin sekä myös Nivankadun liittymässä Nivankadun saarekkeeseen ja Kalliokyläntien/Pielavedentien liittymään)	5			PIKA	ELY	
2	Valtakatu (mt 561) välillä valtatie 27 - Nivankadun liittymä	561/12/5100-5428		Katuosan liittymä- ja liikennejärjestelyt (mm. sillan parantaminen) vaativat erillisen suunnitelman laatimisen	150			2	ELY	
3	Terveyskeskuksen piha	561/12/5100-5428		Talvikunnossapidon tehostaminen	-	0,004		PIKA	ELY	
4	Kuorevirran liikunta-alue			Liikennemerkkijärjestelyt, pihan sisäinen opastus mm. ambulansseille	2			1	Kaupunki	
5	Hussonpolku		n. 120	Alueen opastus (esim. opastus oikeille pysäköintipaikoille ja tilojen pääöville)	5			1	Kaupunki	
6	Niemistenkatu			Alueen liikennejärjestelyjen kehittäminen erillisen suunnitelman mukaan	250			1	Kaupunki	
7	Niemistenkatu		n. 350	Kevyen liikenteen väylä	35			3	Kaupunki	
8	Niemistenkatu			Hidastetyösy Ratisentien liittymän länsipuolelle	8			1	Kaupunki	
9	Mt 7693 Kalliokyläntie	7693/10/5850-6680	830	Kevyen liikenteen väylä välille Hovintie-Turvetie	100			3	Kaupunki	
10	Niemistenkatu			Valaistuksen jatkaminen Turvetien liittymästä länteen noin 400 m	15			2	Kaupunki	
11	Niemistenkatu			Taajamamerkin ja 40 km/h nopeusrajoitusmerkin siirtäminen Kalliokyläntien liittymän läheisyyteen	1			PIKA	Kaupunki	
12	Nivan alakoulun alue			Valaistuksen jatkaminen Kalliokylän suuntaan (nykyisen 60 km/h alkamispaikasta asti)	35	0,009	0,257	2	ELY, Kaupunki	
				Korotettu suojatie Harrinpolun liittymän länsipuolelle	10			1	Kaupunki	
				Korotettu suojatie Kukkomaentien liittymän itäpuolelle	10			1	Kaupunki	
				Kukkomaentien liittymän näkemäraivaus	-			PIKA	Kaupunki	
				Korotettu liittymäalue Torikadun liittymään	20			2	Kaupunki	
				Korotettu liittymäalue Kiurukadun liittymään	20			2	Kaupunki	
				Erillisen suunnitelman laatiminen koulun jätöliikennejärjestelyjen kehittämisestä (Soinintielle kevyen liikenteen väylä välille Palokatu - Koulukkaantie, jolloin väylä toimisi jätöpaikkana - josta olisi väylä koulun piha-alueelle. Vanhempien jätöliikenne toimisi yksisuuntaisena Palokadun - Soininkadun - Koulukkaantien suunnassa. Piha-alueen uudelleenjärjestelyt).	35			1	Kaupunki	


= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

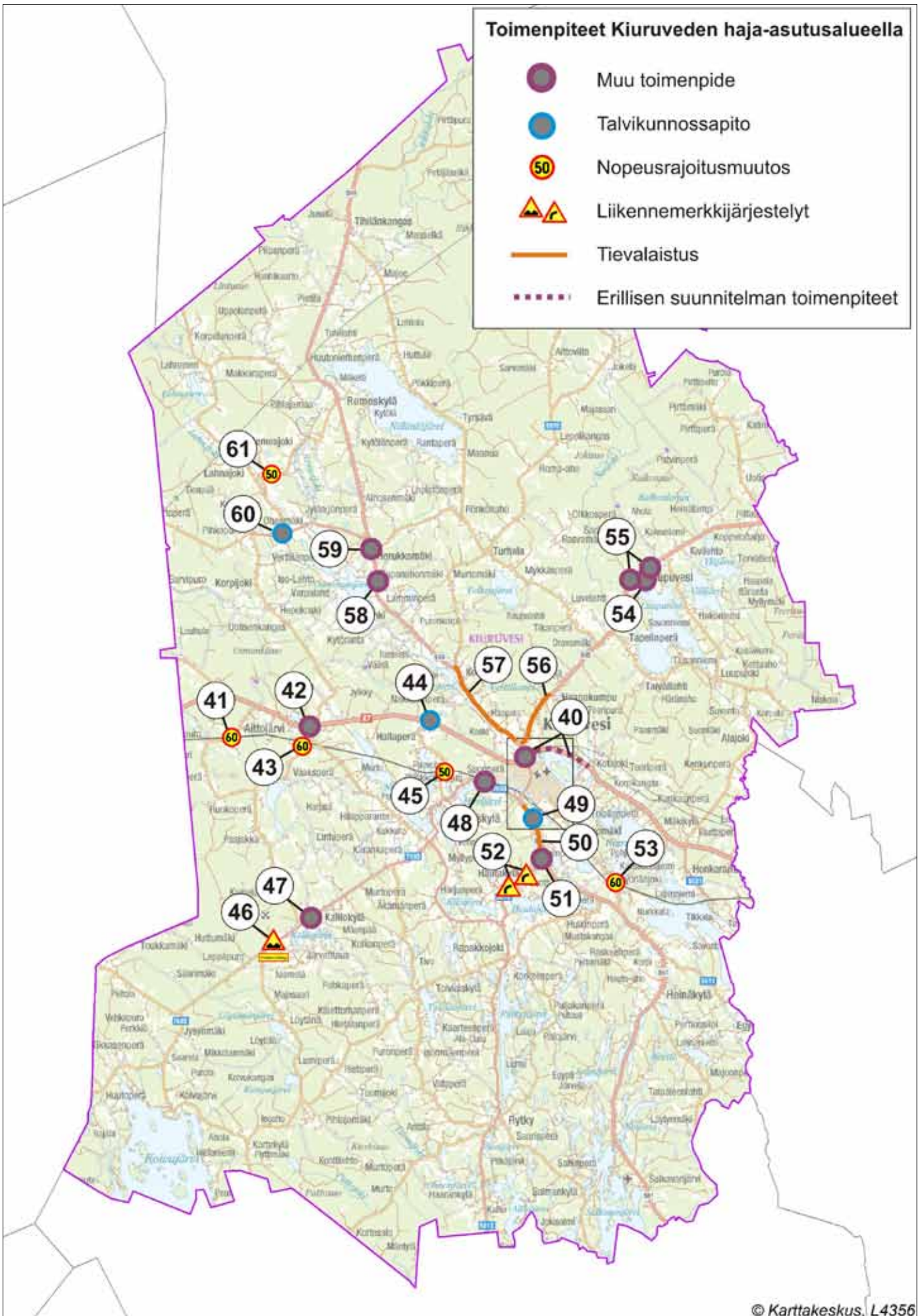
Nro	Sijainti	Tieosoite (tiet/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähennämä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syyss- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
13	Harrinpolku ja Museokatu			Keveyen liikenteen väylä Harrinpolulle ja Museokadulle välille Harrinpolku - Ahonpääntie	180			3	Kaupunki	
14	Asematie			Suojatiesarekkeiden liikenteenjakajien sekä suojatiemerkkien tehostevarret	5			PIKA	kaupunki	
15	Ratakatu		n. 300	Keveyen liikenteen väylä	90			2	kaupunki	
16	Kirkkoharjuntie/Vehkatie			Tasoristeyksen poistaminen ja yhteyden korvaaminen alikkukäytävällä	400			3	Liikenne- virasto	
17	Kirkkoharjuntie		n. 750	Keveyen liikenteen väylä (rakentaminen aloitettu suunnitelman laatimisen aikana)	225			2	Kaupunki	
				Hidaste Kalliontien ja Kalliokujan liittymien välille	8			1	Kaupunki	
			n. 400	Keveyen liikenteen väylä puuttuvalle osalle	120			2	Kaupunki	
18	Ahonpääntie			Uusi korotettu suojatie keveyen liikenteen ylityskohdalle	10			1	kaupunki	
19	Kulttuuritalon ympäristö			Alueen liikennejärjestelyt (liikennemerkkijärjestelyt mm. vain huoltoajo talon taakse, jalkakäytävä Lähteentietä Kulttuuritalolle vievän väylän varteen sekä päiväkodin ja koulun välisen suojatien korottaminen)	30			1	Kaupunki	
20	Ahonpääntie, Lähteen koulun kohdalla			Koulun jättöliikennejärjestelyt (Koulun kohdalla kadun päällystämisen ja keveyen liikenteen väylän rakentaminen koulun puolelle. Väylä toimii jättöpaikkana ja pysäköinnin 5-10 min salliminen kadun varressa)	100			1	kaupunki	
				Nopeusrajoitus 30 km/h	1			PIKA	Kaupunki	
21	Kirkkoharjuntien ja Kukkomäentien/ Yhtyläntien liittymä			Liittymäjärjestelyjen parantaminen	10			2	Kaupunki	
22	Kukkomäentie/Ryönänjoentie	16082/1/6280-7021	n. 1000	Tievalaistus välille Kirkkoharjuntie - Yhtyläntie	40	0,000	0,000	3	ELY, Kaupunki	
		16082/1/6280-7021	n. 1000	Keveyen liikenteen väylä välille Kirkkoharjuntie - Yhtyläntie	300	0,000	0,000	3	ELY, Kaupunki	
				Hidaste Kivikujan länsipuolelle	8			2	kaupunki	
				Hidaste Mäntytien ja Koivutien liittymien välille	8			2	kaupunki	
23	Yhtyläntie		n. 900	Valaistuksen jatkaminen Kukkomäentielle asti	35			3	Kaupunki	
			n. 300	Keveyen liikenteen väylä välille Kaislatie - Kukkomäentie	90			3	Kaupunki	

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns, pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

Nro	Sijainti	Tieosoite (tiet/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syyss- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
				Hidastetöyssi Saratien liittymän pohjoispuolelle	8			1	Kaupunki	
				Hidastetöyssi Sammaltien liittymän pohjoispuolelle	8			1	Kaupunki	
24	Kukkomaentie			Saratien ja Sammaltien liittymien näkemien parantaminen näkemäraivauksilla, pensasaitojen siirtämisellä tai pensasaidan muuttamisella lauta-aidaksi	5			1	Kaupunki, yksityinen	
25	Kirkkokatu		n. 550	Kevyen liikenteen väylä välille Rantatie - Kirkkoharjuntie	165			3	Kaupunki	
26	Kirkkokatu, Kuorevirrankatu, Kirkkoharjuntie ja Erätie			Vilkkaiden suojateiden suojatiemerkkien tehostevarret	2			PIKA	Kaupunki	
27	Norontie			Kevyen liikenteen väylä Kuorevirrankadulta Kuorevirran liikunta-alueelle vievälle väylälle	15			1	Kaupunki	
28	Nivankatu			Suojatiemerkkien tehostevarret suojateille missä ei ole hidastetta tai keskisaareketta	3			PIKA	Kaupunki	
29	Mt 561 Valtakatu, suojatie Soimintien ja Nivannotkon kohdalla	561/12/4870		Suojatien muuttaminen keskisaarekkeelliseksi	8	0,009	1,125	1	ELY	
30	Mt 561 Valtakadun ja Niemistenkadun kiertoliittymä	561/12/4470		Näkemäesteeksi muodostuvien pensaiden/puuston raivaaminen (varsinkin Hovin alueen suunnasta tultaessa autoilijan on nähtävä kevyen liikenteen väylälle ajoissa)	-	0,008		PIKA	ELY	
31	Kirkkokadun ja Nivankadun liittymän läheinen pysäköintialue			Pysäköintijärjestelyjen selkeyttäminen	8			2	Kaupunki	
32	Apteekintie, S-Marketin pysäköintialueen liittymä			Liittymän selkeyttäminen	10			2	Kaupunki	
33	Mt 561 Valtakadun / Pielavedentien ja mt 7693 Kalliokyläntien liittymä	561/12/3140		Liittymän parantaminen (kanavointi ja kevyen liikenteen järjestelyt, vaatii erillisen suunnitelman)	300	0,023	0,077	3	ELY, Kaupunki	
34	Mt 561 Valtakadun ja mt 5615 Tulotien ja Teollisuustien liittymä	561/12/3575		Kiertoliittymä (vaatii erillisen suunnitelman)	400	0,048	0,120	3	ELY, Kaupunki	
	Asuinalueet			Aluenepeusrajoitus 30 km/h				1	Kaupunki	
				Tasa-arvoiset liittymät tonttikatuja välissä liittymissä				1	Kaupunki	

Toimenpiteet Kiuruveden haja-asutusalueella

-  Muu toimenpide
-  Talvikunnossapito
-  Nopeusrajoitusmuutos
-  Liikennemerkkijärjestelyt
-  Tievalaistus
-  Erillisen suunnitelman toimenpiteet



= 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
40	Valtatie 27 välillä Nivan liittymä - Kotajoki			Valtatie 27 liikennejärjestelyistä on valmistunut syksyllä 2009 tarveselvitys, joka sisältää mm. kiertoliittymän valtatie 27, mt 561 ja mt 599 liittymään sekä kevyen liikenteen väylä- ja alikulkujärjestelyjä, tievalaistusta, nopeusrajoitusmuutoksia sekä pysäkki- ja yksityistiejärjestelyjä. Tarveselvityksen toimenpiteitä tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa liittymästä länteen päin (länteen hallille saakka).	2300	0,145	0,063	3	ELY	
41	Mt 16031 Lavapurontie	16031/1/5750-6150	400	Tarveselvityksessä esitetyt nopeusrajoitusmuutokset ajorataaalueeseen (70 km/h Rantakylän kohdalta Nivan liittymään ja Nivan liittymästä länteen sekä Pyhäntäntielle Salahmin liittymän ohji ja 50 km/h Nivan liittymän kohdalle)	0,5	0,021	42,000	1	ELY	
42	Valtatie 27, mt 16039 Korpjoentien ja mt 16044 Paajakantien liittymä	27/21/0		Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:iin tasoristeyksen kohdalla	1	0,000	0,000	PIKA	ELY	
43	Mt 16044 Paajakantie	16044/1/550-777 16043/2/3910-4158		Liittymäsaarekkeen tehostevarret	0,5	0,003	6,000	PIKA	ELY	
44	Vt 27, mt 16058 Hallaperäntien liittymä	27/22/0		Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:iin tasoristeyksen kohdalle	1	0,000	0,000	PIKA	ELY	
45	Mt 16058 Hallaperäntie, tasoristeyksen kohta	16058/1/3100-3500 16058/1/3250-3350	400 100	Talvikunnossapidon tehostaminen	-	0,001	0,000	PIKA	ELY	
46	Mt 7693 Kalliokyläntie	16058/1/3300 7693/8/200 vas		Nopeusrajoituksen alentaminen vartioimattoman tasoristeyksen kohdalla 50 km/h:iin Kaitteiden uusiminen	1 15	0,000 0,000	0,000 0,000	PIKA 1	ELY ELY	
47	Mt 7693 Kalliokyläntie, Pahkamäentien sekä Kalliokylän koulun liittymät	16058/1/3300 7693/8/200 vas 7693/8/3200 7693/8/3220		Tasoristeyksen muuttaminen vartioiduksi puolipuumijärjestelyillä Epätasainen tie -liikennemerkki lisäksi "päällyste päättyy" Pahkamäentien yksityistie liittymän siirtäminen parempaan paikkaan Kalliokylän koulun liittymän parantaminen	100 0,5 40 5	0,001 0,000 0,001 0,001	0,010 0,000 0,025 0,200	1 PIKA 1 1	Liikenne- virasto ELY Yksityinen, ELY Kaupunki	

= liikenneturvallisuusuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/ME/v)	Kiireelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
48	Mt 7693 Kalliokyläntie, Niemistenkadun liittymä			Niemistenkadulle raskaan liikenteen läpiajon kieltäminen Kalliokyläntien liittymän ja tasoristeyksen tilanpuutteen vuoksi	0,5			PIKA	ELY	
49	Mt 561 Pielavedentie, mt 16079 Vehkatie liittymä	7693/10/4880 561/12/1750		Niemistenkadun tasoristeyksen varustaminen puolipuomeilla Kalliokyläntielle väistötilla	100 45	0,004	0,089	2 2	Liikenne- virasto ELY	
50	Mt 561 Pielavedentie välillä Valtakatu - mt 5613 Rytkyntie	561/12/1550-3000 561/11/4430- 12/1550	1450 1700	Talvikunmossapidon tehostaminen Tievalaistus ensivaiheessa välille Valtakatu-Vehkatie	- 60	0,001 0,023	0,383	PIKA 1	ELY	ELY, kaupunki
51	Mt 561 Pielavedentie, mt 5613 Rytkyntien liittymä	5613/7/5500-5746 561/12/0	246	Tievalaistus välille Vehkatie-Rytkyntien liittymä Rytkyntien suunnasta nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:iin, liittymän havaittavuuden parantaminen, tienviitan siirtäminen parempaan paikkaan, liikenteenjakajan tehostevarret ja liittymän taustamerkit sekä pysäkkiyhteyden rajaaminen	70 5	0,026	0,371 8,600	3 PIKA	ELY, kaupunki	
52	Mt 5613 Rytkyntie	5613/7/5612-5718 5613/7/4728-4876		Mutka -liikennemerkit (tiosalla 7 on kaksi mutkaa joiden kaarresäteet ovat 138 ja 149 m)	2	0,005	2,500	PIKA	ELY	
53	Mt 16082 Ryönänjoentie	16082/1/1150-1550	400	Nopeusrajoituksen alentaminen tasoristeyksen kohdalla 60 km/h:iin	1	0,000	0,000	PIKA	ELY	
54	Luupuveden koulu			Toimintojen erottelu koulun pihalla	5			1	Kaupunki	
55	Mt 595 Salahmintie, Luupuveden koulun kohdalla	595/2/4080 595/2/4605		Huonokuntoisten 60 km/h nopeusrajoitus päättyy -merkkien poistaminen ja 80 km/h-merkkien asentaminen tien oikealle puolelle	1	0,001	1,000	PIKA	ELY	
56	Mt 595 Salahmintie	595/1/175-2575	2400	Tievalaistus tien alkuosalle (kevyen liikenteen väylä ilman valaistusta)	100	0,017	0,170	3	ELY, kaupunki	
57	Mt 599 Pyhännäntie	599/1/705-2/250	5445	Tievalaistuksen jatkaminen mt. 595 Salahmintien liittymästä mt 5970 Lapinsalontien liittymään asti	220	0,042	0,191	3	ELY, kaupunki	
58	Mt 599 Pyhännäntie, Lamminperäntien liittymä ja sen pohjoispuolella osoitteessa Pyhännäntie 1140 oleva yksityistie liittymä	599/2/5850		Liittymien siirto parempaan paikkaan	10	0,002	0,200	1	Yksityinen, ELY	

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähennämä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/ME/v)	Kliirelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
59	Mt 599 Pyhännäntie, Herukkamäki, Peksinniementien ja Rönkönahontien liittymien välillä	559/3/420-850		Yksitystieliittymäjärjestelyt (välillä on useita näkemiltään huonossa paikassa olevia liittymiä)	20	0,002	0,100	1	Yksityinen, ELY	
60	Mt 16027 Ohenmäentie, mt 16041 Lahnajoentien liittymä	16027/2/0		Talvikunnossapidon tehostaminen	-	0,000		PIKA	ELY	
61	Mt 16041 Remesjoentie, Lahnajoen koulun kohta	16041/2/2700-3200	500	Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:iin koulun kohdalla	1	0,001	1,000	PIKA	ELY	

YLÄ-SAVON LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Esteettömyyskierros, Kiuruvesi, 1.4.2011 klo 10

Osallistujat: Tuula Ilvonen (Ylä-Savon Sote), Ari Ruotsalainen (Kiuruveden kaupunki), Markku Ruotsalainen (Kiuruveden kaupunki), Kiuruveden vanhusneuvoston edustajat: Anneli Ohtonen, Elli Liponen, Aune Ruotsalainen, Heikki Ruotsalainen ja Esa Kärkkäinen, Hilja Nevalainen (Oikeutta eläkeläisille ry), Jaana Selander (Kiuruvesilehti), Aaro Pietikäinen, Esko Rautio, Noora Airaksinen (Sito)

Kävelykierros: Kaupungintalo – Ollintie – Kukkomäentie - Niemistenkatu – Nivankatu – terveyskeskus – Nivankatu – Apteekintie – kaupungintalo.

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

- Joissakin keskusta-alueen liikkeiden sisäänkäynneissä on puutteita, automaattiovet puuttuvat usein tai ovet aukeavat väärään suuntaan. Myös luiskat ovat toisinaan huonosti suunniteltuja. Liikkeiden sisäänkäyntien parantamistoimet ovat liikkeenharjoittajien/kiinteistön omistajien vastuulla, mutta asia tuodaan esille liikenneturvallisuussuunnitelmassa.
- Siirrettävien mainoksien ja ulkotulien sijoittelusta sekä liikkeiden sisäänkäyntien puutteista on keskusteltu liikkeenharjoittajien kanssa mm. Rollaa-hankkeen yhteydessä, mutta asiasta voisi jälleen muistuttaa. (Kuva 1)
- Tilitoimistoon johtava luiska on hyvä esimerkki käyttökeltomasta ratkaisusta; luiskaa ei ole aurattu ja se on liian kapea. (Kuva 2)
- Todettiin, että Kukkomäentie ja Niemistenkatu sekä niiden liittymä, kuten myös Kuorevirkankatu ja Koulukkaantie ovat erittäin vilkkaita koululaisten kulkureittejä. Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymä koetaan vaaralliseksi; pensasaita sekä Niemistenkadun geometria aiheuttavat näkemäesteen ja autoilijoiden nopeudet ovat suuret Niemistenkadulla. Toisaalta se on kaupungin sisääntuloväylä, jonka tulisikin olla melko sujuva. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty liittymään parantamistoimia, mm. hidasteet Niemistenkadulle. (Kuva 3)
- Joissakin liikennevaloissa jalankulkijoiden vihreä vaihe on liian lyhyt ja hitaasti liikkuva ei ehdi ylittää katua sen aikana.
- Niemistenkadun Puistolän päiväkodin kohdalla sulamisvedet tekevät kevyen liikenteen väylän liukkaaksi (Kuva 4).
- Osuuspankin automaatti on liian korkealla mm. pyörätuolilla liikkuvalla. (Kuva 5)
- Liukkaudentorjuntaongelmia on myös Nivankadun ja Niemistenkadun liittymässä, jossa jalkakäytävän kallistus ajoradan suuntaan on liian suuri.
- Nivankadun varressa sijaitsevilla kaikilla liikkeillä ei ole omia pysäköintipaikkoja vaan ne tukeutuvat kadunvarsipysäköintiin. Kadun varressa on 2 h aikarajoitus (kiekko), mutta valvonnan puuttuessa se ei käytännössä toimi. Pysäköintiasiat eivät kuitenkaan ole suuri ongelmia kaupungissa, ja ne keskittyvät pääasiassa juuri em. Nivankadulle välille Kuorevirkankadun liittymä - Niemistenkadun liittymä.
- Kirkkokadun ja Nivankadun kulmauksessa on turvallisuuden kannalta ongelmallinen ja sekava pysäköintialue. (kuva 6)

- Terveyskeskuksen pääovi ei ole automaattisesti aukeava, mutta soittokellolla saa apua. Terveyskeskuksen liikennejärjestelyt ovat periaatetasolla hyvät; oven edessä on ajolenkki, johon taksit, ambulanssit ja saattoliikenne voivat ajaa potilaita tuodessa/hakiessa. Lisäksi on varsinainen asiakkaiden pysäköintialue. Ongelmana on pysäköinti saattoliikenteelle tarkoitettuun ajolenkkiin kiellosta huolimatta. Kevyen liikenteen yhteydet terveyskeskukselle ovat hyvät, sulamisvedet ja liukkaus aiheuttavat kuitenkin ongelmia keskuksen pihasta alas Norontien suuntaan lähdettyessä. Lisäksi reunakiveä voisi madaltaa nykyistä enemmän väylän päättyessä. (Kuva 7) Myös pysäköintialueella liukkaus on ongelma.
- Apteekintien S-marketin pysäköintialueen liittymässä on näkemäeste, pysäköintialueelta tulevia autoilijoita on vaikea havaita. Lisäksi autoilijat tulevat pysäköintialueelta usein ikään kuin etuajo-oikeutettuna vaikka heillä on väistämisvelvollisuus.
- Matka terveyskeskukselta apteekkiin on huonosti liikkuvalla melko pitkä. Apteekin ovet eivät aukea automaattisesti ja sisäänkäynnissä on kynnyks.
- Kuluva kevät tulee olemaan routimisen kannalta hankala, vaurioita on tavallista enemmän (Kuva 8).
- Tapiolaan ei pääse pyörätuolilla. Vanhoissa kiinteistöissä esteettömän ratkaisun toteuttaminen on toisinaan haasteellista mm. tilanpuutteen vuoksi. (Kuva 9)
- Yleisesti autoilijoiden liikennekäyttäytyminen on Kiuruvedellä ongelma. Suojatiellä ei oleteta esteetöntä kulkua jalankulkijoille. Myös ylinopeutta ajetaan usein.
- Levähdyspenkkejä voisi kevyen liikenteen väylien varsilla olla nykyistä enemmän.
- Kokonaisuudessaan kevyen liikenteen väylien auraukseen ja hiekoitukseen oltiin tyytyväisiä.

Noora Airaksinen



Kuva 1. Siirrettävät mainokset tulee sijoittaa jalkakäytävän reunaan jotta kulkuväylä on turvallinen ja riittävän tilava myös heikkonäköisille sekä pyörätuolin tai muiden apuvälineiden kanssa liikkuville.



Kuva 2. Tilitoimiston luiska ei ole toimiva; se on liian kapea ja sitä ei ole puhdistettu lumesta.



Kuva 3. Pensasaita aiheuttaa näkemäesteen Kukkomäentien ja Niemistenkadun liittymässä.



Kuva 4. Sulamisvedet aiheuttavat liukkausongelmia Puustolan päiväkodin edustalla.



Kuva 5. Osuuspankin automaatti on liian korkealla pyörätuolilla asioivalle.



Kuva 6. Kirkkokadun ja Nivankadun kulmauksessa sijaitseva pysäköintialue on hieman sekava ja ahdas.



Kuva 7. Sulamisvedet aiheuttavat liukkausongelman terveyskeskukselta alas tulevalla kevyen liikenteen väylällä.

MUISTIO
2.4.2011

6



Kuva 8. Nivankadun kevyen liikenteen väylälle on tullut tänä keväänä routavaurioita.



Kuva 9. Tapiolaan ei pääse pyörätuolilla.

LIIKENNETURVAN 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 (liikenneturvallisuuksustehtäviä 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 liikenneturvallisuuks (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 liikenneturvallisuuks-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)
- 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 lukioidissa 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 turvallisuusteedit (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 978-952-257-425-1 (painettu)
ISBN 978-952-257-426-8 (PDF)

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