



Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

Rautalampi



Kuopion seudun liikenneturvallisuus- suunnitelma

Rautalampi

RAPORTTEJA 72 | 2013
KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
RAUTALAMPI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Laura Pöllänen, Sito Oy
Kansikuva: Laura Pöllänen, Sito Oy
Kartat: © Karttakeskus, L4356
Painopaikka: Kopijyvä, Kuopio

ISBN 978-952-257-821-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-835-8 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-835-8

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

Sisältö

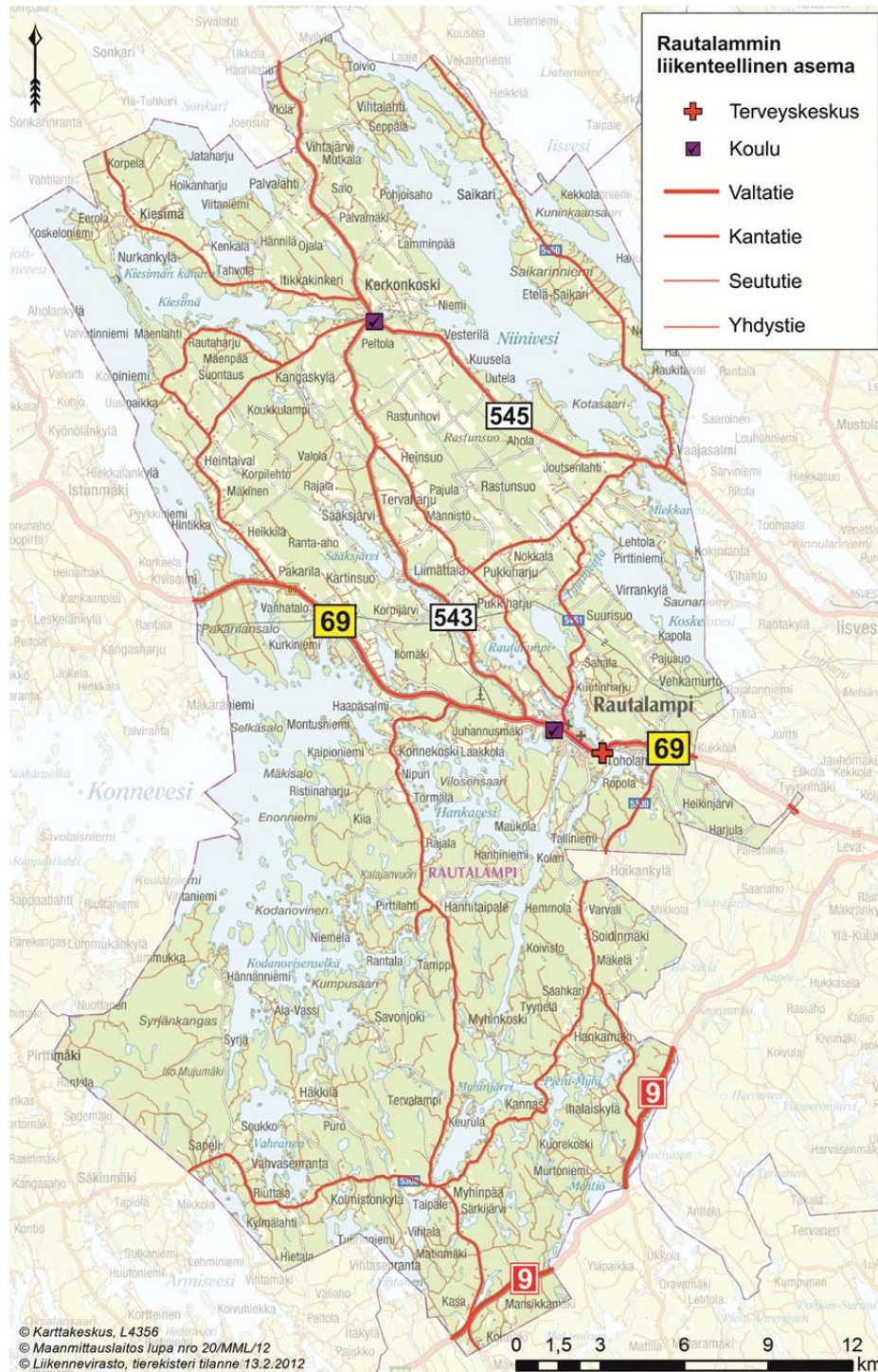
Suunnittelun lähtökohdat	5
Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään.....	5
Väestö, työpaikat ja palvelut	6
Maankäyttö ja kaavoitus	6
Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne.....	6
Liikenneturvallisuuden nykytila	10
Liikenneonnettomuudet.....	10
Onnettomuusluokat	13
Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet	14
Onnettomuuksien kasaumapisteet	14
Onnettomuuskustannukset.....	15
Liikenneturvallisuuskyselyt	17
Asukaskysely	17
Koululaiskysely.....	23
Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet.....	23
Tavoitteet.....	27
Tavoiteasettelun taustaa	27
Valtakunnalliset tavoitteet.....	27
Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa	28
Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet.....	29
Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	31
Suunnittelun lähtökohdat	31
Seudulle yhteiset periaatteet.....	31
Toimenpiteet	39
Keskusta-alue	39
Haja-asutusalue	42
Toimenpideohjelma.....	43
Toimenpiteiden vaikutukset	44
Kevyen liikenteen laatuikäytävät.....	45
Esteettömyys	47
Esteettömyyden nykytila	47
Kehittämistoimenpiteet.....	48
Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma	49
Yleistä.....	49
Liikenneturvallisuustyön nykytila.....	49
Liikennekasvatustyö on yhteistyötä.....	49
Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta	51
Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli	52
Hallintokuntien toimintasuunnitelmat	53
Yhteistyökumppanit.....	54
Markkinointi ja tiedottaminen.....	55

Ensimmäiset askeleet	55
Jatkotoimenpiteet	57
Suunnitelman käsittely	57
Seuranta	57
Liitteet	59

Suunnittelun lähtökohdat

Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

Rautalammin kunta sijaitsee Pohjois-Savon maakunnan lounaisosassa ja kuuluu Sisä-Savon seutukuntaan. Kunnan halki kulkevat kantatie 69 ja maantie 545. Kunnan alueen tieverkko koostuu kanta-, seutu- ja yhdysteistä. Rautalammin lähimmät lentoasemat sijaitsevat Jyväskylässä ja Kuopiossa.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti ja liikenteellinen asema.

Väestö, työpaikat ja palvelut

Rautalammin kunnassa asui vuoden 2011 lopussa noin 3500 henkilöä. Yli 65 -vuotiaiden osuus väestöstä on noin 26 %. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Rautalammin kunnan asukasmäärä tulee vähenemään vuoteen 2040 mennessä noin 490 henkilöllä.

Rautalammin alueella on työpaikkoja noin 1035 kpl. Suurimpia työnantajia Rautalammin kunnan lisäksi ovat mm. Easydoing Oy, Ecomet Oy, Kome Oy, Morehouse Oy ja Savon Taimen Oy.

Kuntakeskus on Rautalammin kunnan suurin palvelukeskittymä, mutta asiointiliikennettä suuntautuu myös Kuopioon. Kuntakeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa hyvin myös kävellen ja pyörällä, pidemmät ja entistä enemmän myös lyhyet matkat tehdään kuitenkin suurelta osin henkilöautolla.

Rautalammin kunnassa on kaksi perusopetusta antavaa koulua, joista toinen on yhtenäiskoulu ja toinen alakoulu. Rautalammissa on myös lukio.

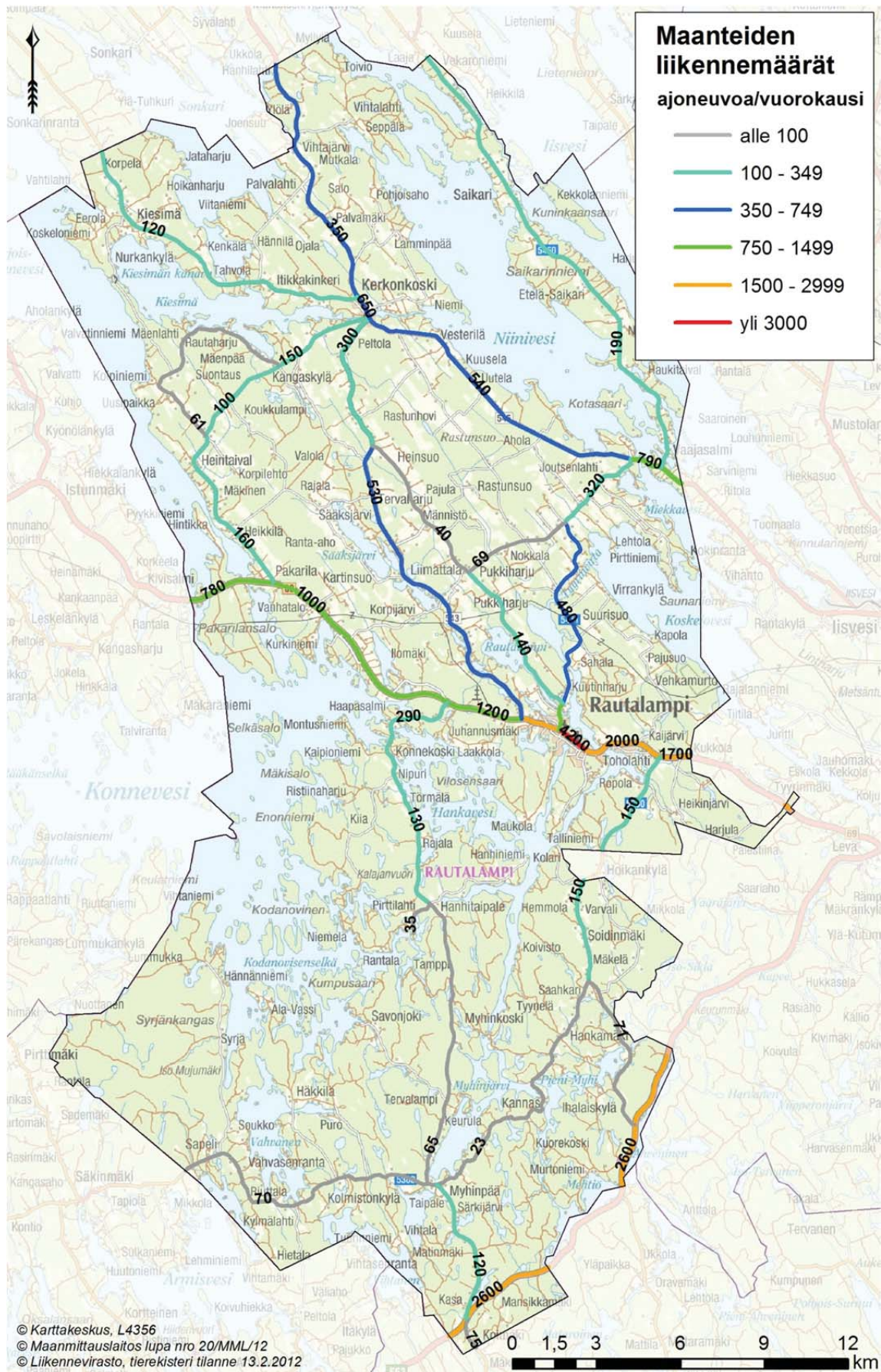
Maankäyttö ja kaavoitus

Rautalammin asutuksesta suurin osa sijoittuu kunnan taajama-alueelle. Kirkonkylän lisäksi Rautalammissa on useita kyliä ja asutuskeskittymiä. Asutus on levittäytynyt laajalle keskittyen lähinnä teiden varsille.

Rautalammin kunnan alue kuuluu Pohjois-Savon maakuntakaavaan, joka on vahvistettu 7.12.2011. Rautalammissa on kirkonkylän, Kerkonkosken ja Toholahden osayleiskaavojen lisäksi useita voimassa olevia rantaosayleiskaavoja. Voimassaolevia asema- ja rakennuskaavoja on kirkonkylän alueella ja lisäksi kunnan alueella useita voimassa olevia ranta-asemakaavoja. Kunnassa on myös useita vireillä olevia kaavoja, mm. kirkonkylän osayleiskaavan muutos.

Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne

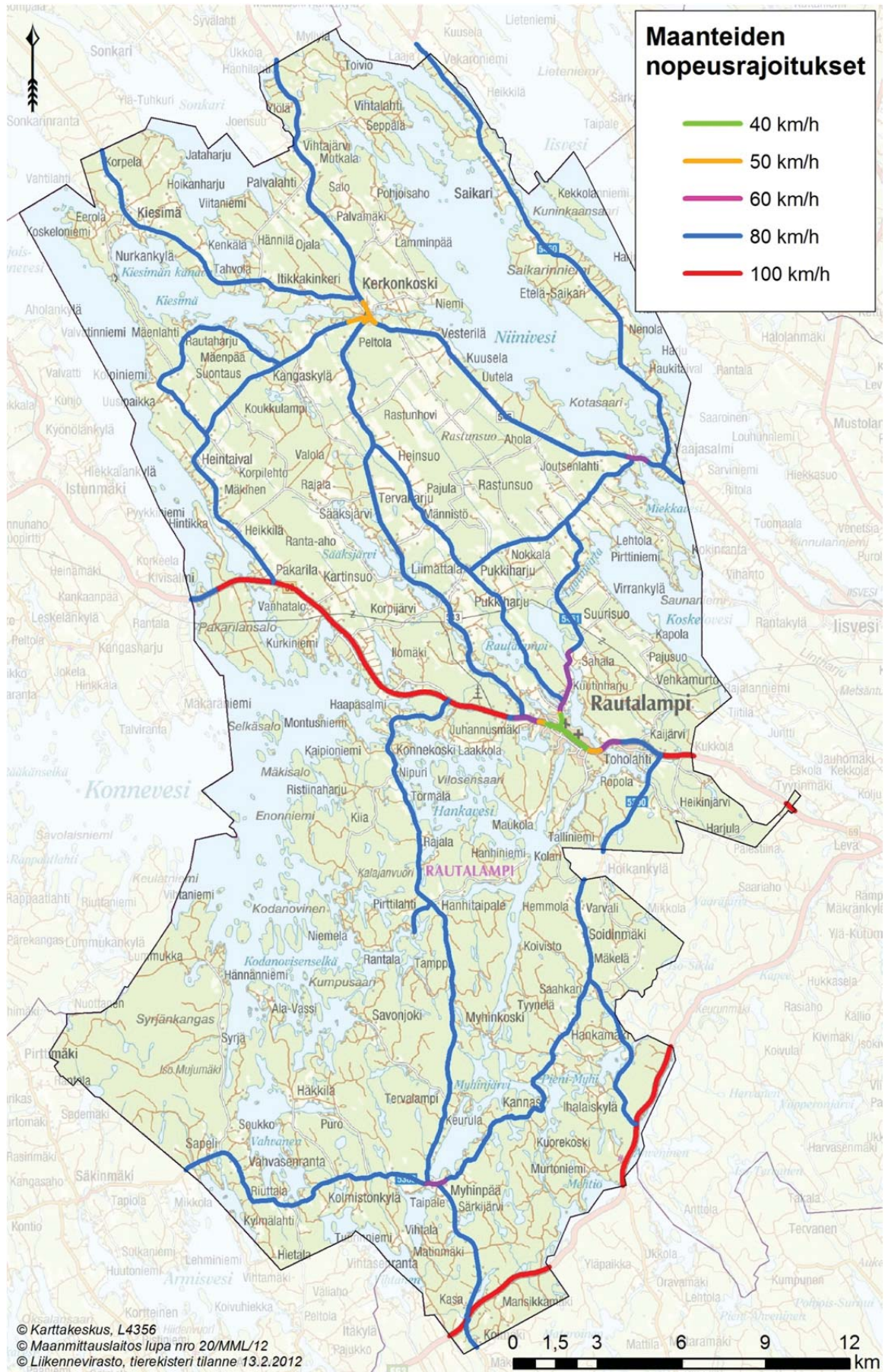
Rautalammin kunnan alueella on maanteitä yhteensä noin 217 km. Tästä valtateiden osuus on noin 10 km, kantateiden noin 21 km, seututeiden noin 41 km ja yhdysteiden noin 145 km (Kuva 1). Rautalammin maanteillä liikennemäärät ovat suurimmalla osalla teistä melko pieniä, vilkkain tieosuus on Rautalammin keskustan kohdalla kantatiellä 69 (Kuva 2). Lähes kaikki maanteiden varsilla oleva tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät sijaitsevat Rautalammin keskustaajamassa (Kuva 3). Rautalammin keskustaajamassa ja asuinalueilla nopeusrajoitus on 40 tai 50 km/h, keskustaajaman ulkopuolisilla maanteillä nopeusrajoitus on valta- ja kantateitä lukuun ottamatta pääsääntöisesti 80 km/h (Kuva 4). Keskustaajamassa rajoitukseen on suurella osalla alueista yhdistetty myös tasa-arvoiset tonttikatujen väliset liittymät.



Kuva 2. Rautalammin maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.



Kuva 3. Maanteiden tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät.



Kuva 4. Rautalammin maanteiden nopeusrajoitukset.

Liikenneturvallisuuden nykytila

Liikenneonnettomuudet

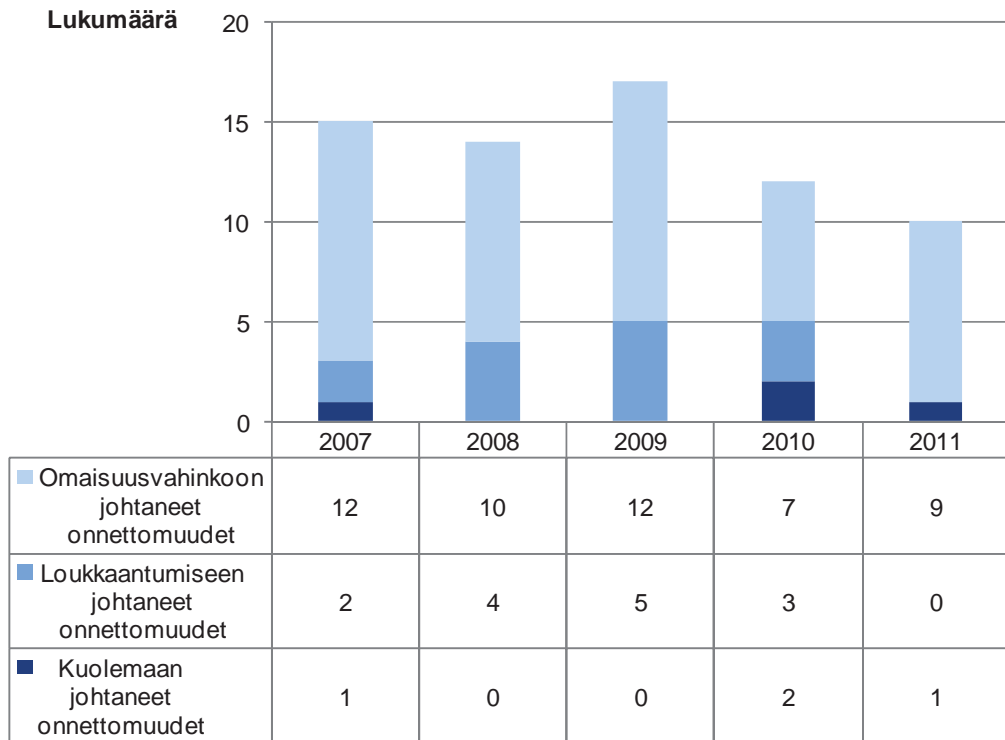
Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. On arvioitu, että poliisin tietoon tulee vain osa kaikista liikenneonnettomuuksista. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja yli puolet loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tulevat poliisin tietoon, mutta pienistä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista vain hyvin pieni osa päätyy tilastoihin. Onnettomuustarkastelu käsittää maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuusaineisto saatiin Liikenneviraston onnettomuusrekisteristä. Huomioon otettavaa on, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneiden onnettomuuksien sijaintitiedot ovat osittain puutteellisia.

Rautalammin kunnan alueella tapahtui vuosina 2007-2011 yhteensä 68 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 54 sekä kaduilla ja yksityisteillä 14. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 18 (26,5 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 16 sekä kaduilla ja yksityisteillä kaksi. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui neljä, ja ne tapahtuivat maanteillä. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli neljä ja loukkaantui 17 henkilöä. Onnettomuuksia tapahtui eri teillä suunnilleen sama määrä. Eniten kaikkia onnettomuuksia tapahtui kantateillä ja yhdysteillä. Omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten yhdysteillä sekä kaduilla ja yksityisteillä. Loukkaantumiseen sekä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui eniten kantateillä. (Taulukko 1)

Taulukko 1. Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet.

	Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet			Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet			Kuolemaan johtaneet onnettomuudet			Kaikki onnettomuudet yhteensä		
	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.
Valtatiet	8	0	8	3	0	3	1	0	1	12	0	12
Kantatiet	8	2	10	4	0	4	1	1	2	13	3	16
Seututiet	6	2	8	2	0	2	0	0	0	8	2	10
Yhdystiet	8	4	12	2	1	3	0	1	1	10	6	16
Kadut ja yksityistiet	11	1	12	2	0	2	0	0	0	13	1	14
Yhteensä	41	9	50	13	1	14	2	2	4	56	12	68

Vuosien 2007-2011 ajanjaksona kaikkien onnettomuuksien määrä on laskenut vuosina 2008, 2010 ja 2011 edelliseen vuoteen verrattuna. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosittain 1-5 onnettomuuden välillä. (Kuva 5)

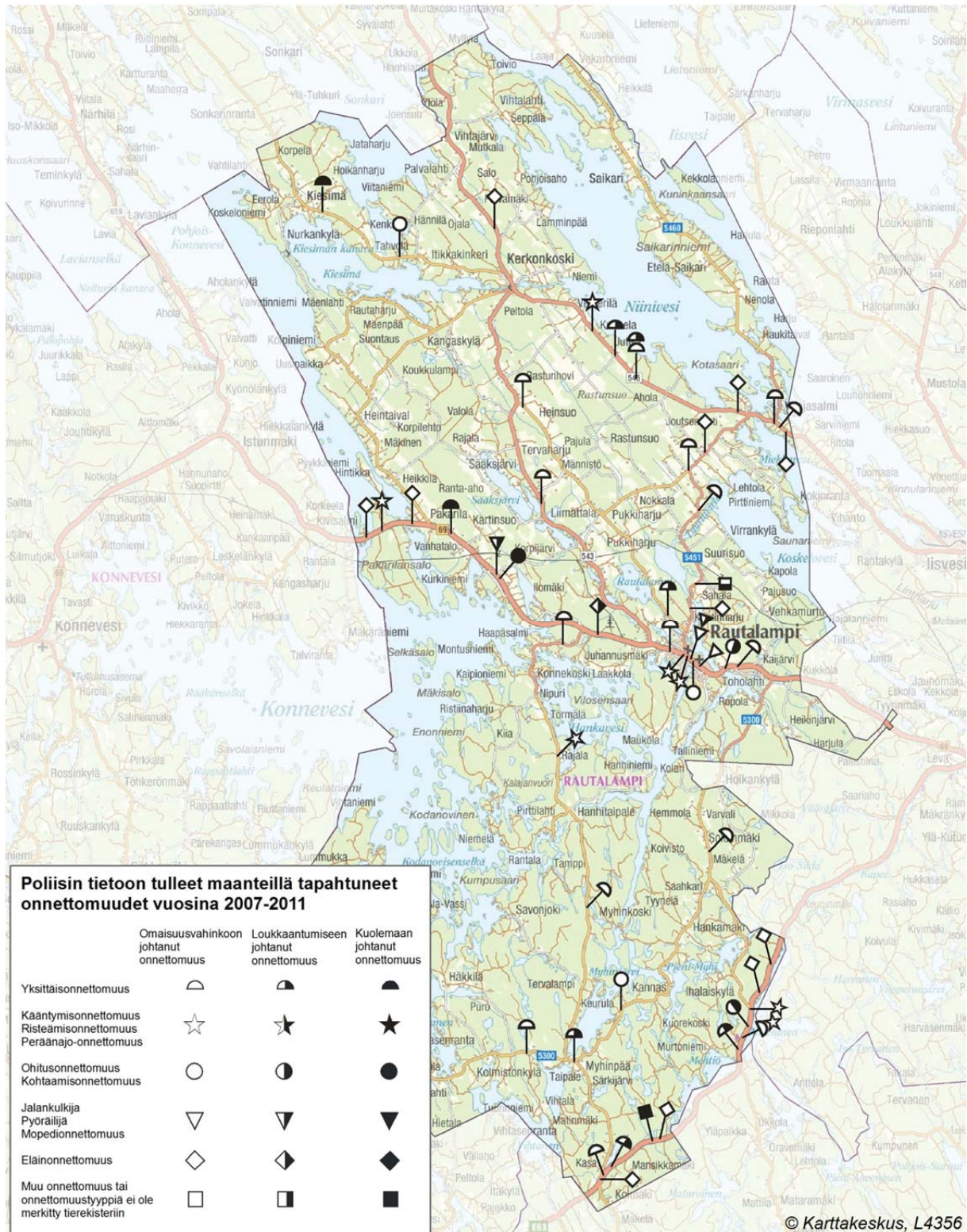


Kuva 5. Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet liikenneonnettomuudet.

Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 12 onnettomuudessa (17,6 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 11 onnettomuudessa (20,4 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista yhdessä onnettomuudessa (7,1 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli kolme, joista kaksi oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus. Alkoholionnettomuuksissa kuoli yksi ja loukkaantui kaksi henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui keskimäärin 0,97 ja kuoli keskimäärin 0,23 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti. Vastaavat luvut olivat vuosina 2007-2011 Pohjois-Savossa keskimäärin 1,27 ja 0,06 ja valtakunnallisesti keskimäärin 1,52 ja 0,06. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut.

Maanteistä eniten kaikkia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui kantatiellä 69. Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. (Kuva 6)



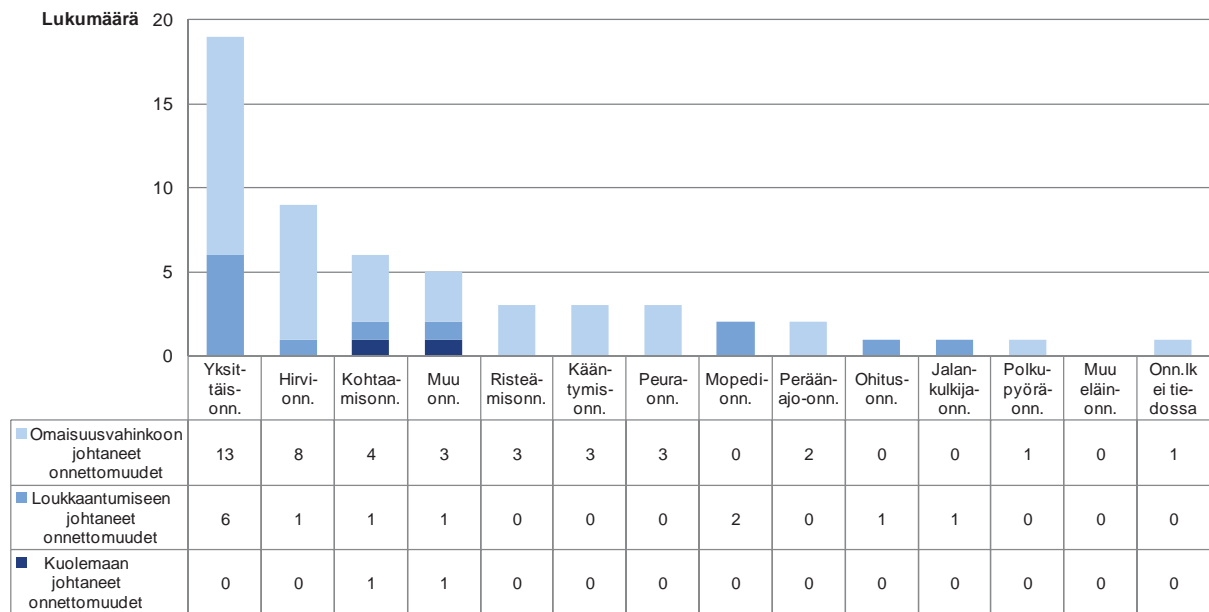
Kuva 6. Rautalammin maanteillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet.

Seuraavassa esitetyissä onnettomuustarkasteluissa on oletettu, että kuljettajan juopumus vaikuttaa onnettomuuksiin liikenneympäristöä enemmän. Tähän oletukseen perustuen alkoholionnettomuudet poistettiin aineistosta, jotta liikenneympäristön vaikutus onnettomuuksien tapahtumiseen saataisiin paremmin selville.

Onnettomuusluokat

Rautalammilla tapahtuneista kaikista onnettomuuksista selvästi suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtui 19, mikä oli noin 34 % kaikista onnettomuuksista. Onnettomuusluokan muu onnettomuus suuri osuus johtuu siitä, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneissa onnettomuuksissa suuri osa onnettomuuksista on kirjattu ko. luokkaan. (Kuva 7 ja Taulukko 2)

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäisonnettomuuksia (kuusi onnettomuutta). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-2 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui mopedi-, ohitus- ja jalankulkijaonnettomuuksissa. (Kuva 7 ja Taulukko 2)



Kuva 7. Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Taulukko 2. Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet	Kuolleet
Yksittäisonnettomuus	19	6	0
Hirvionnettomuus	9	1	0
Kohtaamisonnettomuus	6	2	1
Muu onnettomuus	5	2	1
Risteämisonnettomuus	3	0	0
Kääntymisonnettomuus	3	0	0
Peuraonnettomuus	3	0	0
Mopedionnettomuus	2	2	0
Peräänajo-onnettomuus	2	0	0
Ohitusonnettomuus	1	1	0
Jalankulkijaonnettomuus	1	1	0
Polkupyöräonnettomuus	1	0	0
Muu eläinonnettomuus	0	0	0
Onnettomuusluokka ei tiedossa	1	0	0
Yhteensä	56	15	2

Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Rautalammilla tapahtui hirvi- ja peuraonnettomuuksia yhteensä 12. Kaikki em. eläinonnettomuudet tapahtuivat maanteillä. Hirvionnettomuusmääriin on vaikuttanut erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Hirvi-varoalueiden tarkistukset on tehty ELY-keskuksen toimesta vuonna 2010. (Kuva 6)

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 voitaisiin 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 alkoholionnettomuuksia eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

Rautalammilla onnettomuuksien kasaumapisteitä on yksi. Se sijaitsee kantatiellä 69 (Kivisalmentie) Karhumäentien liittymän kohdalla. Kasaumapisteiden riskiluku on 10. Kasaumapisteessä tapahtui kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. (Kuva 8)



Kuva 8. Rautalammin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut (aineistosta on poistettu hirvi- ja peuraonnettomuudet sekä alkoholioonnettomuudet).

Onnettomuuskustannukset

Rautalammin liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 2,9 milj. € vuodessa. Tästä kunnan osuudeksi on arvioitu 20-30 %. Todellisuudessa onnettomuuksista ai-

heutuneet kustannukset ovat vielä suuremmat, koska suuri osa erityisesti kevyen liikenteen loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ei tule poliisin tietoon ja sitä kautta viralliseen onnettomuustilastoon. Näiden tilastojen ulkopuolelle jääneiden onnettomuuksien kustannukset eivät ole em. kustannuksissa mukana.

Yhteenveto

- Rautalammin kunnan alueella tapahtui onnettomuuksia vuosina 2007-2011 yhteensä 68.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 17 ja kuoli neljä henkilöä.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui kantatiellä 69.
- Eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia.
- Kunnan alueella tapahtuneista poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 2,9 milj. € vuodessa.

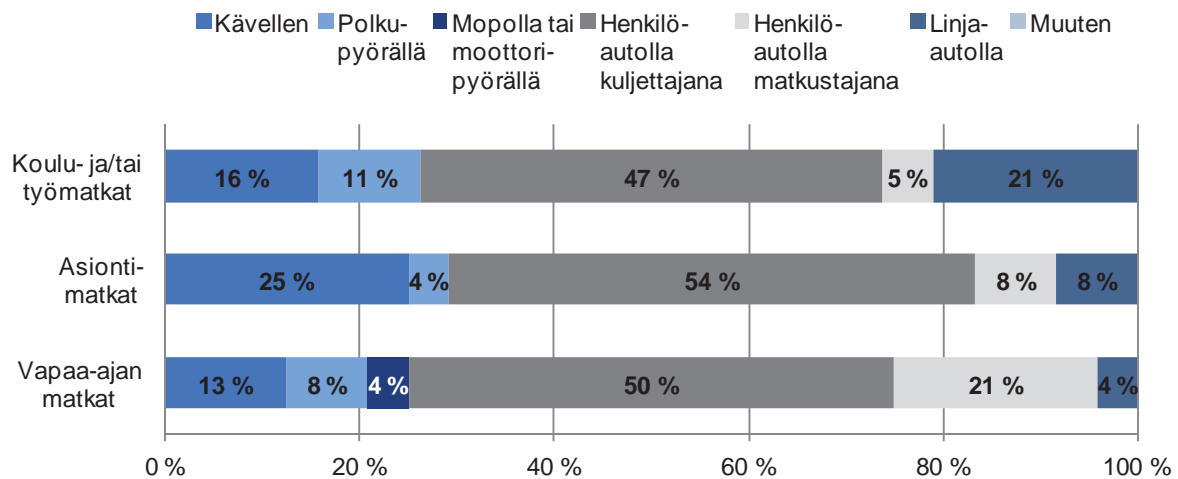
Liikenneturvallisuuskyselyt

Rautalammin liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin kevään ja alkukesän 2012 aikana tehdyllä asukaskyselyllä sekä loppukevään ja alkusyksyn 2012 aikana tehdyllä koululaiskyselyllä. Asukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeilla ja koululaiset internetissä. Asukaskyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdissä, paikallisradiossa sekä kunnan internet-sivuilla.

Toimenpide-ehdotukset pidettiin nähtävillä kahden viikon ajan kunnan internet-sivuilla. Lokakuussa järjestettiin myös Liikenneturvan ja poliisin yhteistyönä näkymistempaus. Tempauksessa jaettiin heijastimia ja pyörän valoja aamun koululais- ja työmatkaliikenteen aikaan.

Asukaskysely

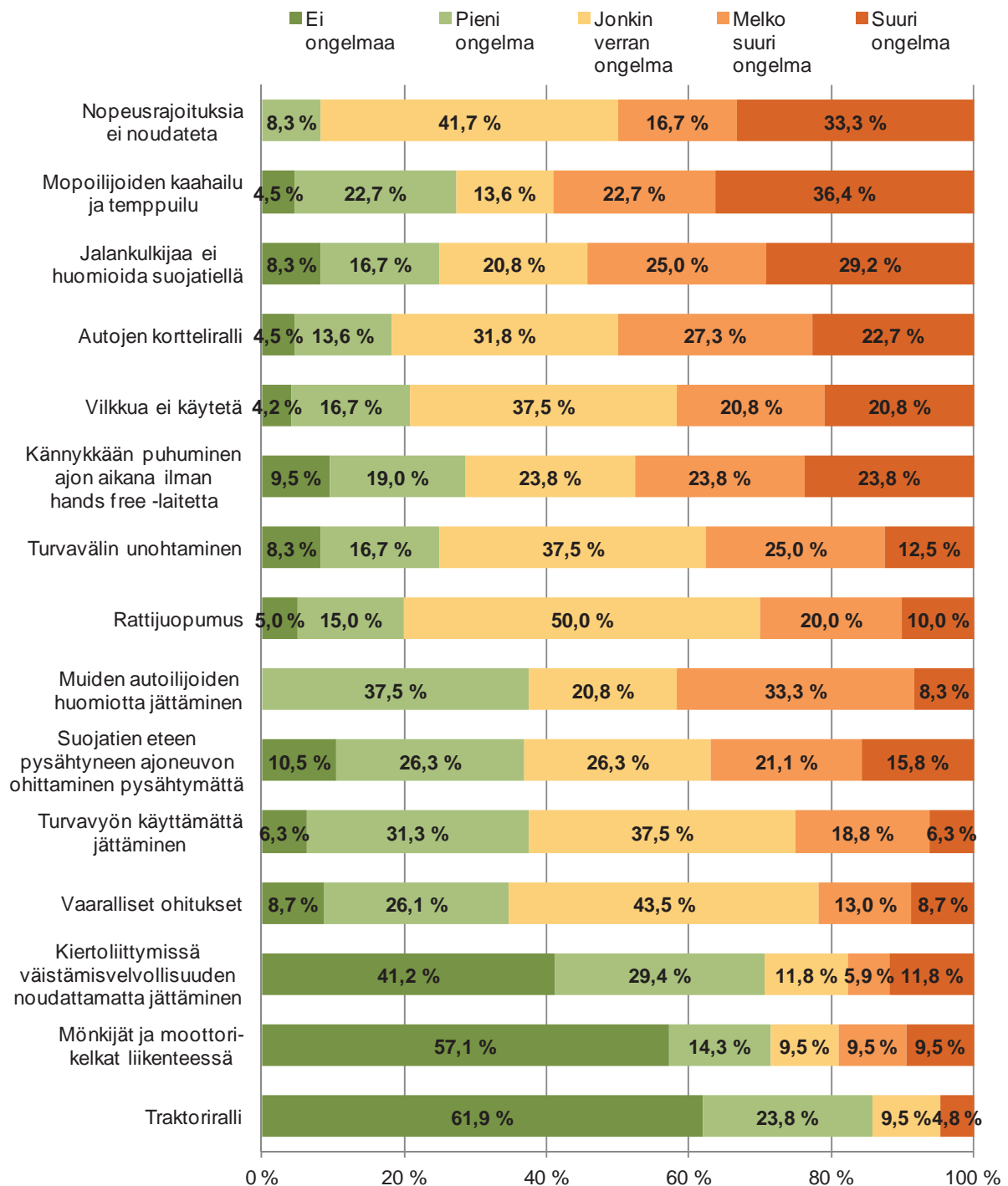
Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 24 vastausta. Vastaajista 48 % oli naisia ja suurin osa (54 %) vastaajista kuului ikäluokkaan 40-63 vuotta. Suurin osa (63 %) vastaajista oli työssäkäyviä, opiskelijoita tai koululaisia vastaajista oli 8 % ja eläkeläisiä 21 %. Vastaajista 71 % asui taajamassa ja 96 %:lla oli ajokortti. Vastaajat liikkuvat matkansa pääasiassa henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana (Kuva 9).



Kuva 9. Vastaajien liikkuminen eri matkoilla.

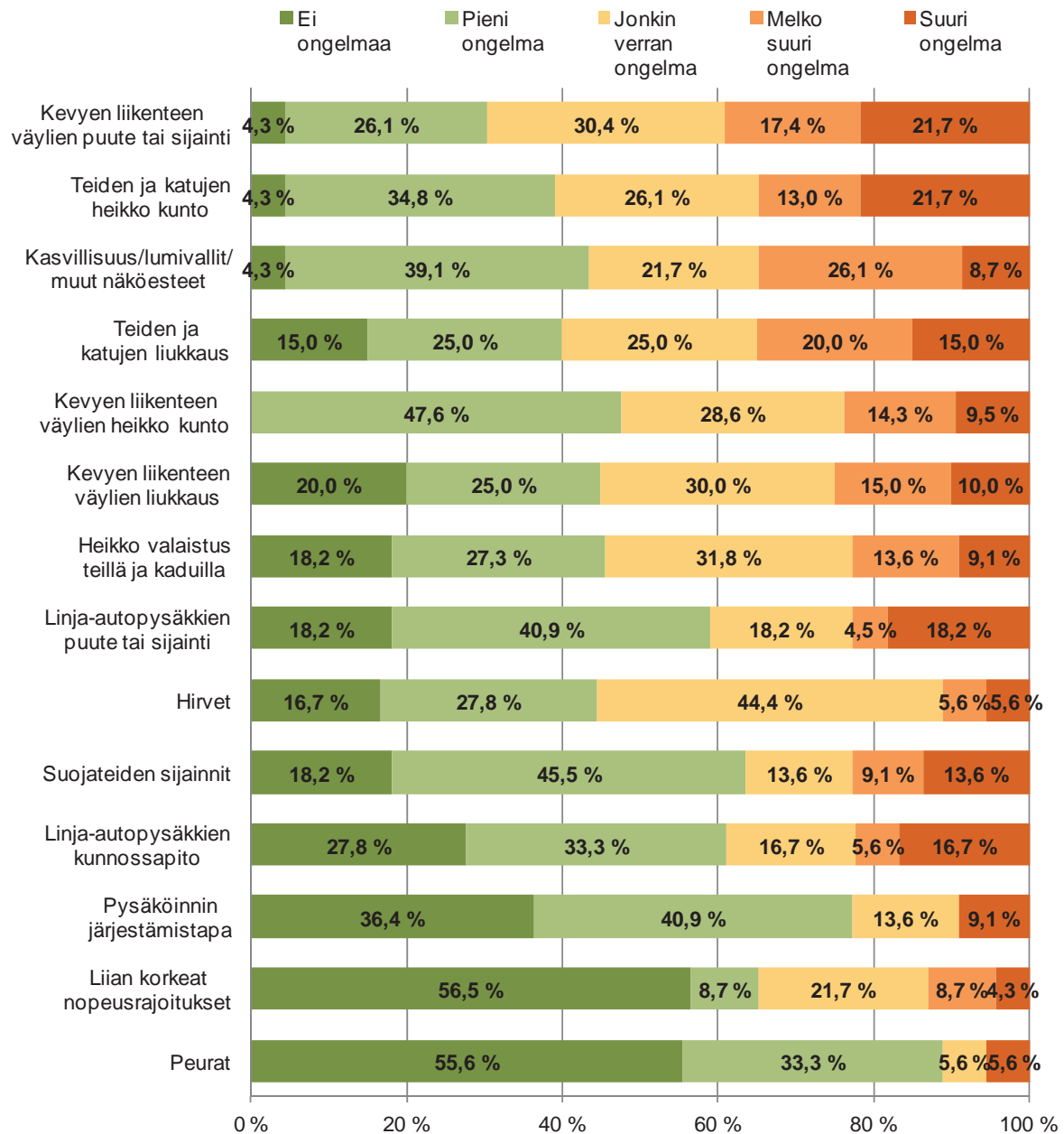
Vastaajista 46 % piti liikkumista Rautalammillä melko turvallisena ja 4 % erittäin turvallisena. Vastaajista 42 % ei pitänyt liikkumista turvallisena muttei kovin vaarallisenakaan ja 4 % piti liikkumista melko vaarallisena. Noin 4 % vastaajista piti liikkumista erittäin vaarallisena.

Rautalammin suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä, mopoilijoiden kaahailua ja temppuilua sekä jalankulkijan huomiotta jättämistä suojaatiella. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin traktorirallia sekä mönkijöitä ja moottorikelkkoja liikenteessä. (Kuva 10)



Kuva 10. Asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

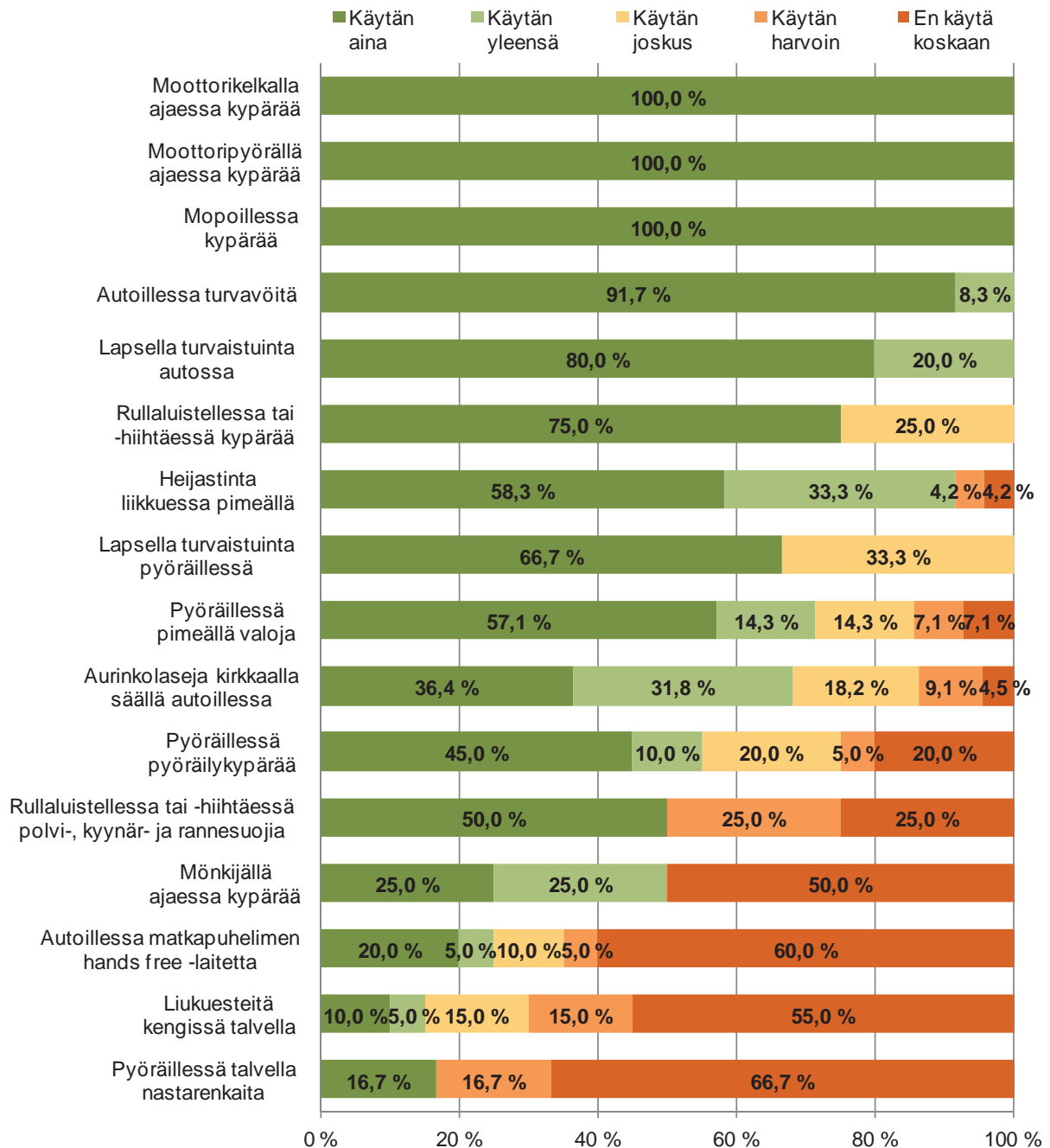
Rautalammin suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät kevyen liikenteen väylien puutetta tai sijaintia, teiden ja katujen heikkoa kuntoa sekä näkemäesteitä (kasvillisuus, lumivallit yms.). Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin peuroja ja liian korkeita nopeusrajoituksia. (Kuva 11)



Kuva 11. Liikenneympäristöön liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

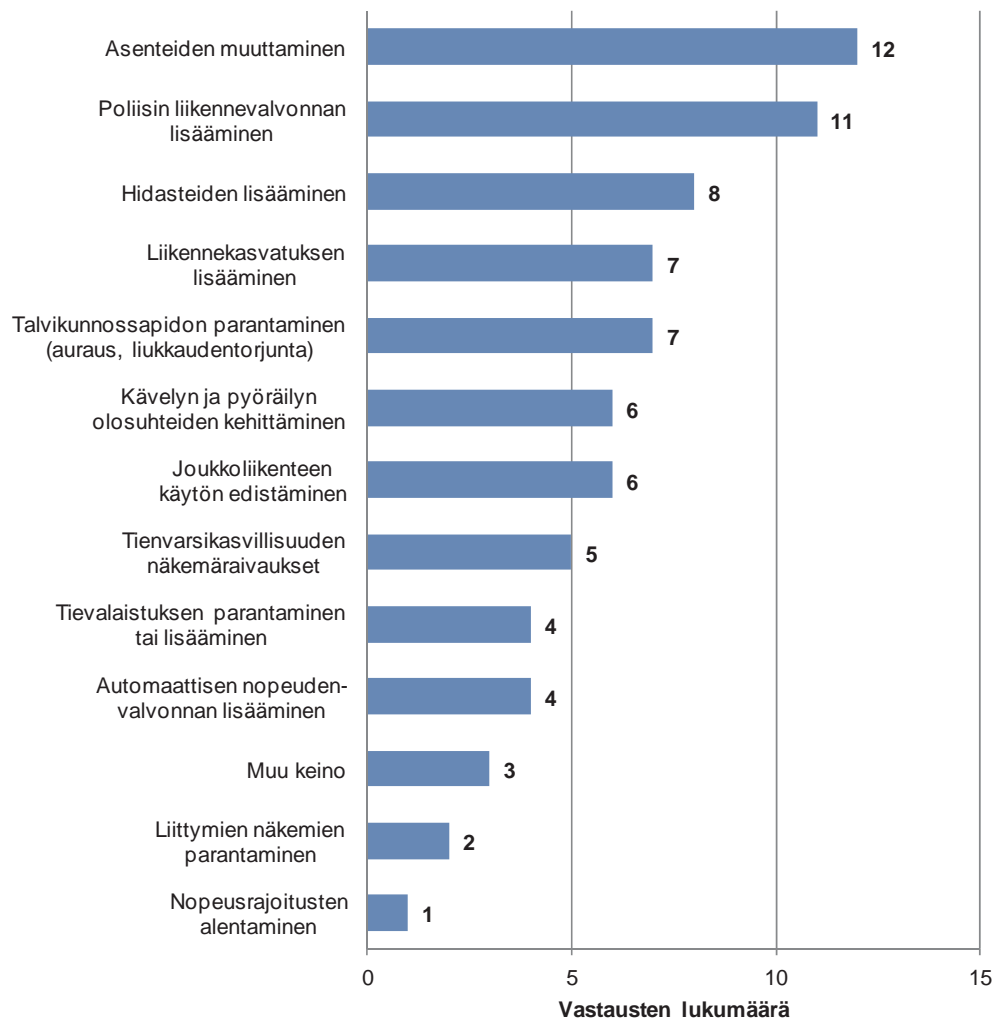
Yleisesti vastaajat pitivät Rautalammilla asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyviä ongelmia suurempina ongelmina kuin liikenneympäristöön liittyviä ongelmia. (Kuva 10 ja Kuva 11)

Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten moottorikelkalla, moottoripyörällä ja mopolla ajaessa kypärää sekä autoillessa turvavyötä. Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat nastarenkaat polkupyörässä talvella ja liukuesteet kengissä talvella. Myös pyöräilykypärää ja matkapuhelimen hands free -laitetta käytetään vähän etenkin kun huomioidaan, että laki velvoittaa niiden käyttöön. (Kuva 12)



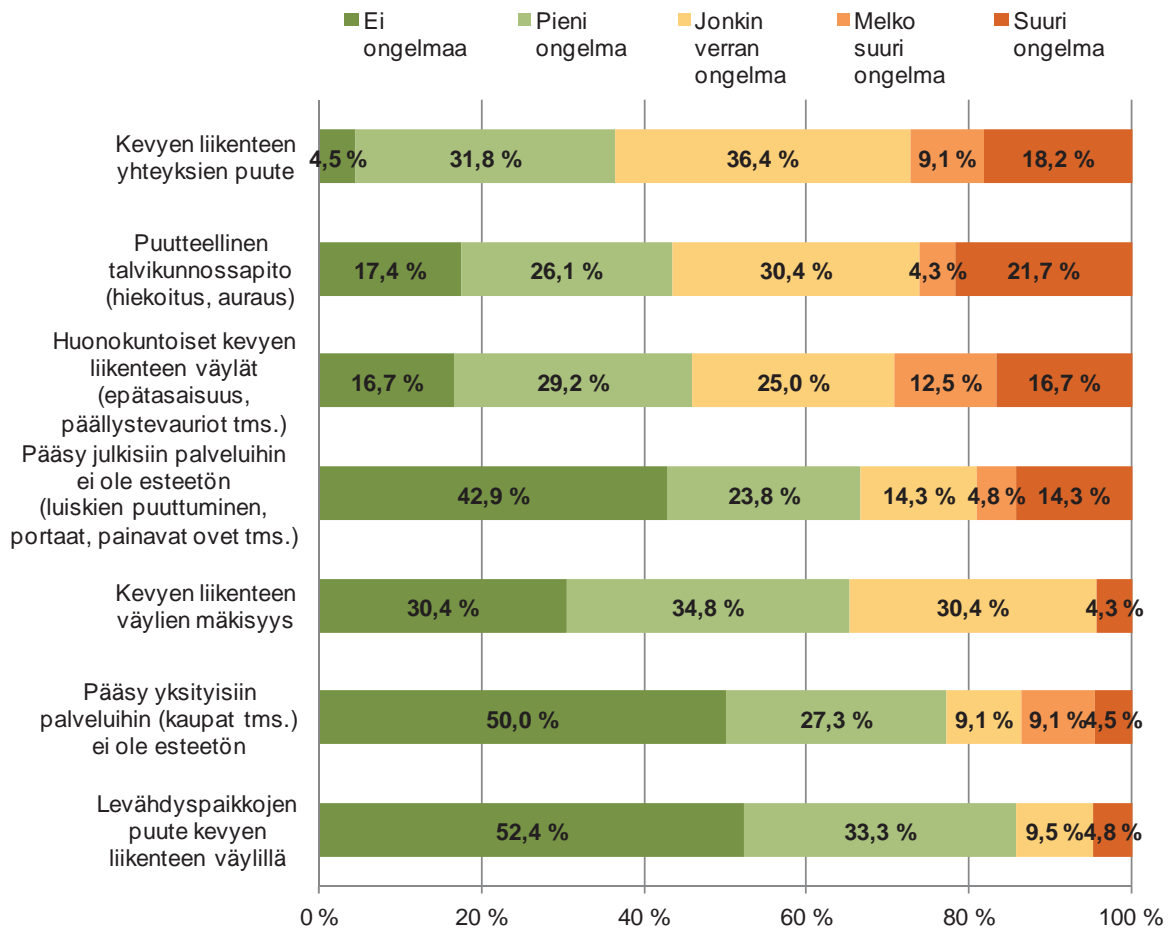
Kuva 12. Vastaajien turvavälineiden käyttäminen.

Vastaajat pitivät tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi asenteiden muuttamista ja poliisin liikennevalvonnan lisäämistä. Vähiten tärkeänä keinona pidettiin nopeusrajoitusten alentamista. (Kuva 13)

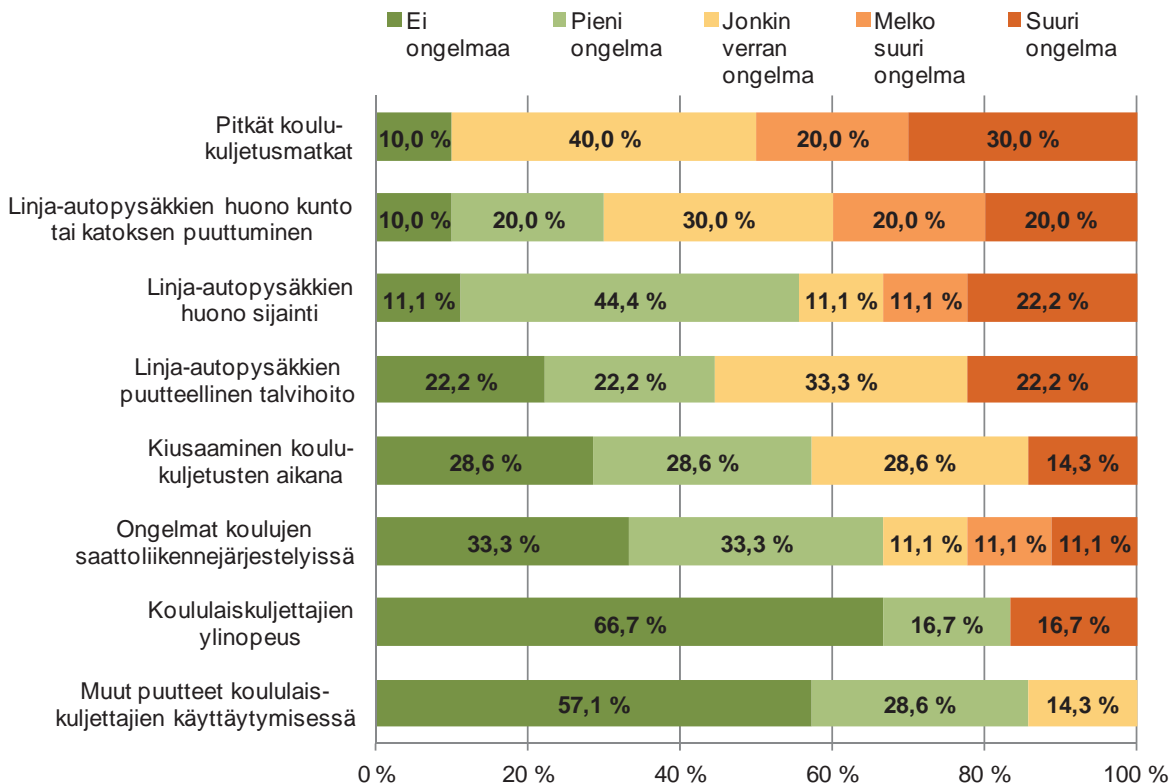


Kuva 13. Tärkeimmät keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi asukaskyselyn perusteella.

Suurimpina esteettömyyteen liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät Rautalammilla kevyen liikenteen yhteyksien puutetta, puutteellista talvikunnossapitoa sekä huonokuntoisia kevyen liikenteen väyliä. (Kuva 14). Koulukuljetusten suurimpina ongelmina vastaajat pitivät pitkiä koulukuljetusmatkoja ja linja-autopysäkkien huonoa kuntoa tai katosten puuttumista (Kuva 15).



Kuva 14. Esteettömyyteen liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

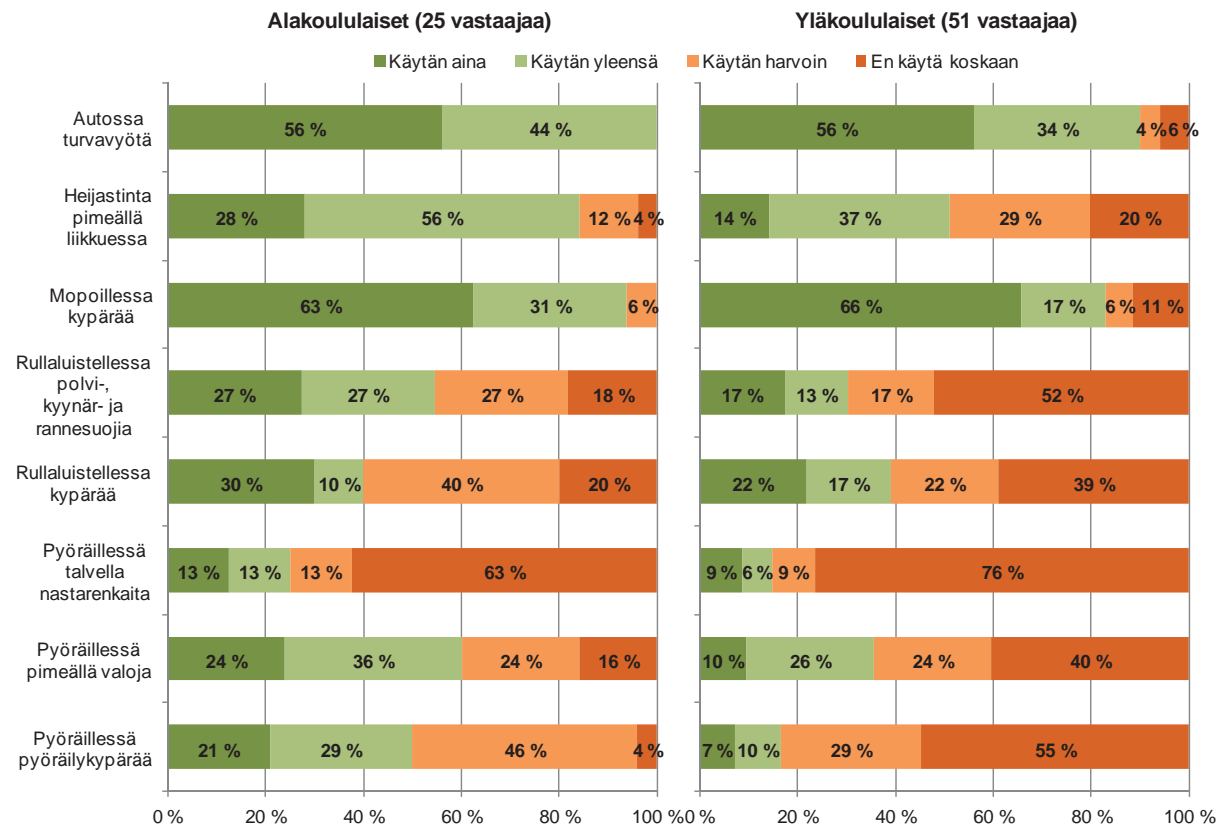


Kuva 15. Koulukuljetuksiin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin Rautalammin koululaisille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia 3-9 luokilta. Vastauksia saatiin kahdesta koulusta yhteensä 78 kpl.

Kyselyn mukaan koululaiset käyttivät turvavälineistä eniten turvavyötä autossa ja kypärää mopoillessa. Erityisesti pyöräilykypärän käyttöaste on huolestuttavan alhainen.



Kuva 16. Rautalammin koululaisten turvavälineiden käyttö.

Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet

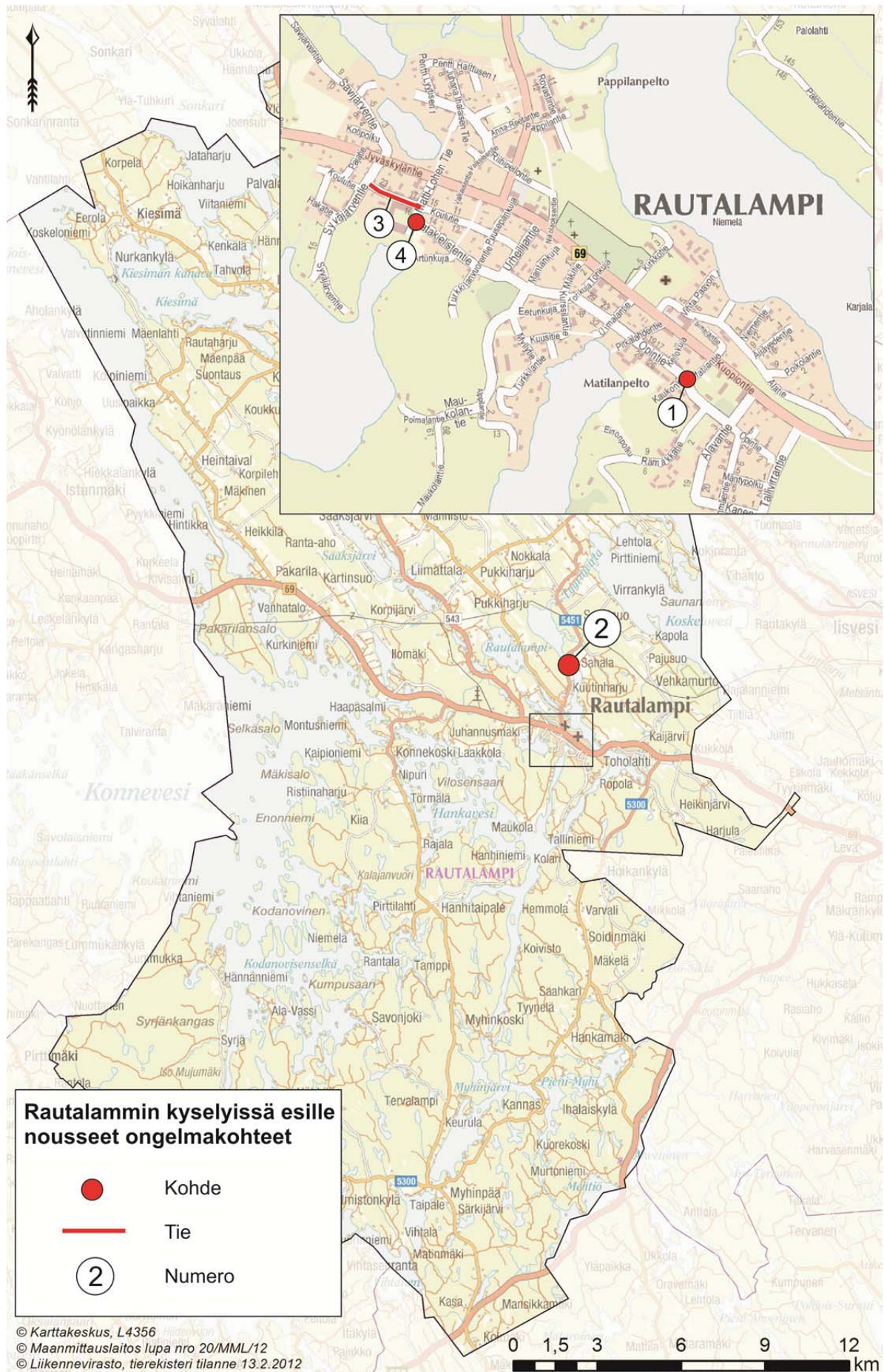
Asukaskyselyssä asukailta kysyttiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset analysoitiin yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelmakohteiksi luokiteltiin sellaiset kohteet, jotka kyselyyn vastanneet mainitsivat vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteita oli yhteensä neljä. (Taulukko 3 ja Kuva 17)

Eniten mainintoja kyselyissä sai Matilantien ja Opintien liittymä. Liittymä mainittiin koululaiskyselyssä yhteensä kuusi kertaa. Liittymän ongelmana on näkemäesteenä oleva kuusiaita. (Numero 1)

Muut kohteiden asukas- ja koululaiskyselyissä esille nousseet kohteet on esitetty oheisessa taulukossa ja kuvassa. (Taulukko 3 ja Kuva 17)

Taulukko 3. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Rautalammilla. (Kuva 17)

Nro	Kohde	Maininnat		Riskiluku (jos kasauma- piste)	Ongelmat
		Asukas- kysely	Koulu- lais- kysely		
1	Matilantie ja Opintien liittymä		6		Kuusiaita näkemäesteenä
2	Mt 5451 Rautalammintie, Kattilavirran silta		5		Näkemäesteet, sillan korjaustyö
3	Koulutie Syväjärventien ja Matti Lohen tien liittymien välillä		4		Yksisuuntaista tietä ajetaan väärään suuntaan
4	Matti Lohen tien ja Satakielisten tien liittymä	3			Vilkas koululaisliikenne, huonot näkemät, ajoneuvojen korkeat nopeudet



Kuva 17. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Rautalammilla. (Taulukko 3)

Yhteenveto

- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 24 vastausta ja koululaiskyselyyn 78 vastausta.
- Suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä, mopoilijoiden kaahailua ja temppuilua sekä jalankulkijan huomiotta jättämistä suojatiellä.
- Suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät kevyen liikenteen väylien puutetta tai sijaintia, teiden ja katujen heikkoa kuntoa sekä näkemäesteitä.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten moottorikelkalla, moottoripyörällä ja mopolla ajaessa kypärää sekä turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Vastaajat pitivät tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi asenteiden muuttamista ja poliisin liikennevalvonnan lisäämistä.
- Suurimpina esteettömyyteen liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät Rautalammilla kevyen liikenteen yhteyksien puutetta, puutteellista talvikunnossapitoa sekä huonokuntoisia kevyen liikenteen väyliä.
- Koulukuljetusten suurimpina ongelmina vastaajat pitivät pitkiä koulukuljetusmatkoja ja linja-autopysäkkien huonoa kuntoa tai katosten puuttumista.
- Suurimpana ongelma-kohteena vastaajat pitivät Matilantie ja Opintien liittymää.

Tavoitteet

Tavoiteasettelun taustaa

Liikenneturvallisuustilanteen kehitykselle asetettavat määrälliset tavoitteet asetettiin seudullisesti ja ne johdettiin valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman sekä Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteista. Toiminnalliset tavoitteet asetettiin nykytila-analyysin sekä alueen erityispiirteiden pohjalta ohjausryhmässä ja niissä otettiin huomioon valtakunnallisessa ja alueellisessa kehityksessä viime vuosina tapahtuneet muutokset ja painotukset.

Valtakunnalliset tavoitteet

Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 linjaa valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön suuntaviivat ja määrittelee toimenpiteet tuleville vuosille. Suunnitelmaan on kirjattu turvallisuusvisio ja -tavoite, pitkän aikavälin suunnitelmaa tukevat strategiset linjaukset sekä toimenpiteet. Valtakunnallinen suunnitelma toimii pohjana alueellisen liikenneturvallisuustyön tavoiteasetannalle sekä toimenpiteiden suunnittelulle. Valtakunnallisessa suunnitelmassa asetettiin seuraava visio ja tavoite:

Turvallisuusvisio: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Turvallisuustavoite: Liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2010 tasosta).

Suunnitelma asettaa tavoitteeksi liikenneturvallisuuden jatkuvan parantumisen siten, että:

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5750.

Asukaslukuun suhteutettuna tavoite merkitsee sitä, että vuoteen 2014 mennessä Suomi saavuttaa johtavan liikenneturvallisuusmaan Ruotsin vuoden 2009 turvallisuustason (39 tieliikennekuolemaa/ milj. asukasta). Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 ja merkitsee keskimäärin 192 loukkaantumista vähemmän vuosittain. Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty seuraavat kuusi keskeistä toimenpidekokonaisuutta:

Ajokunto

1. Rattijuopumuksen vähentäminen
2. Ajoterveyden arviointi

Liikennekäyttäytyminen

3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö
4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

6. Kuolemien torjunta pääteillä

Kaikille toimenpidekokonaisuuksille on määritetty tarkemmat keskeiset toimet, vastuutaho(t) ja etenemispolku.

Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma linjaa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön vuosille 2012–2014. Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on vähentää merkittävästi liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrää Itä-Suomessa. Liikenneturvallisuusvisiossa korostuu myös viisaan liikkumisen edistäminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi on suunniteltu laajan keinovalikoiman sisältävä toimenpideohjelma, jossa myös vastuutahoja on useita. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä pyritään hyvään vaikuttavuuteen.

Liikenneturvallisuustyön visio: Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti Itä-Suomen liikenteessä. Liikkuminen kehittyy yhä kestävämpään suuntaan ja arjen kulkumuotovalinnat viisastuvat.

Nollavision määrälliset tavoitteet:

- vuonna 2014 Itä-Suomessa on tieliikennekuolemia enintään 32
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 20
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 625

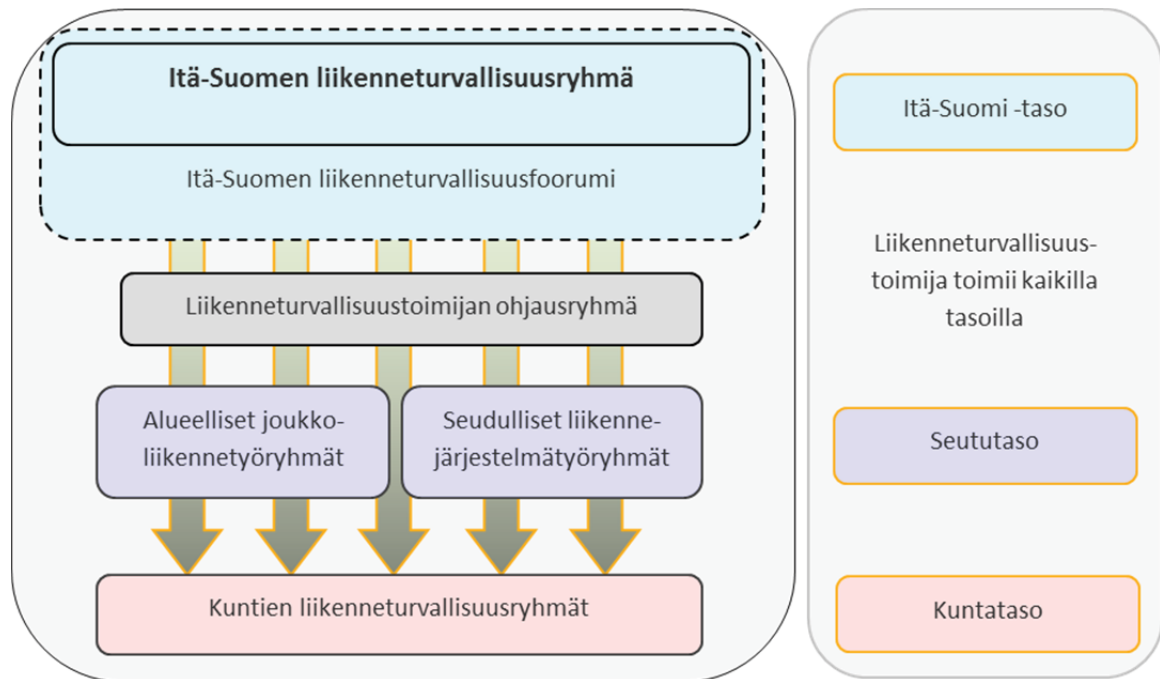
Käytännön liikenneturvallisuustyön tavoitteet:

- Tietämys ajoterveyden ja ajokunnon vaikutuksista liikenteessä selviytymiseen lisääntyy.
- Riskikäyttäytyminen ja nuorten liikenneonnettomuudet vähenevät.
- Taajamien, pääteiden ja rautateiden tasoristeysten turvallisuus paranee.
- Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä.
- Hirvieläinonnettomuuksien määrä vähenee.
- Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy.

Suunnitelman toimenpideohjelma sisältää tavoitteiden mukaiset toimenpidekokonaisuudet. Lisäksi erillisinä toimenpidekokonaisuuksina on esitetty liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja viestintä. Toimenpiteet kohdistuvat alueen liikkujiin (asukkaat ja matkailijat), organisaatioihin ja päättäjiin, maankäytön suunnitteluun, liikenneympäristöön sekä kulkuvälineisiin. Myös vastuutahoja on useita. Laajalla keinovalikoimalla ja yhteistyöllä tavoitellaan toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön koordinoitavastuu on Pohjois-Savon ELY-keskuksella. Liikenneturvallisuustyöstä vastaavat merkittävimmät toimijat ovat ELY-keskukset, kunnat ja kaupungit, Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitokset, autokoulut ja oppilaitokset, maakuntien liitot sekä erilaiset vapaaehtoiset organisaatiot ja järjestöt. Kaikilla toimijoilla on omat tehtäväkenttensä, vastuunsa, tavoitteensa ja toimintasuunnitelmansa. Toimijoiden yhteistyö ja eri osapuolien toiminnan tuntemus ovat järjestelmällisen liikenneturvallisuustyön perusta.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY-keskuksen johtama poikkihallinnollinen Itä-Suomen liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusyhteistyötä ja -keskustelua tukemaan on luotu Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi, joka kutsutaan säännöllisesti koolle. Kuntien liikenneturvallisuustyötä puolestaan tukee ELY-keskuksen Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hanke, jossa myös kunnat ovat mukana. Kunta- ja seututasolla toimivat kuntien liikenneturvallisuusryhmät, seudulliset liikennejärjestelmätyöryhmät sekä alueelliset joukkoliikenneryhmät.



Kuva 18. Liikenneturvallisuustyön koordinointi Itä-Suomessa.

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet

Kuopion seudun määrälliseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi asetettiin valtakunnan ja Itä-Suomen tavoitteiden mukaisesti nollavisio: **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä**. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää seurataan vuosittain ja sitä peilataan Itä-Suomen tavoitteisiin. Tavoitteen mukaisesti vuonna **2020 Kuopion seudun liikenteessä loukkaantuu enintään 108 ihmistä** (75 % vuoden 2010 tasosta).

Toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet asetettiin nykytilan selvityksessä esille nousseiden ongelmien pohjalta varmistaen, että ne tukevat valtakunnallisia ja Itä-Suomen tavoitteita. Asetetut tavoitteet ohjasivat suunnitelmassa esitettyjen liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä liikenneturvallisuustyön toimenpiteiden suunnittelua.

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet:

- Liikenneturvallisuustyö on jatkuvaa, koordinoitua ja vaikuttavaa. Yritykset, järjestöt ja muut paikalliset yhteisöt osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön.
- Rattijuopumukseen, ylinopeuksiin ja turvavälineiden käyttämättömyyteen puututaan monipuolisella keinovalikoimalla.
- Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä erityisesti vilkkaissa matkailu- ja kesäasukaskunnissa.
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen, iäkkäiden ja työmatkaliikenteen turvallisuuteen sekä esteettömyyteen vaikuttaminen ovat lähivuosien toiminnan painopistealueita.
- Liikenneympäristön parantamisessa painottuu taajamaliikenteen rauhoittaminen, koulumatkojen liikenneturvallisuus, pääteiden pistemäiset ongelmakohteet sekä rautateiden tasoristeykset.
- Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy ja kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa.
- Liikenneturvallisuustyön tukena käytetään liikenneturvallisuustoimijaa.

Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

Suunnittelun lähtökohdat

Kyselyjen ja haastattelujen, onnettomuusanalyysien, aloitteiden, nähtävilläolon ja yleisötilaisuuden sekä maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelma-kohteet toimivat lähtökohdana liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritellyt tavoitteet esitettyine painopistealueineen (taajamat, turvalliset koulureitit, pääteiden pistemäiset ongelma-kohteet sekä rautateiden tasoristeykset) sekä seudulle muodostetut kunnille yhteiset periaatteet.

Toimenpiteiden suunnittelussa painotettiin pieniä, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Toimenpiteiden osalta tarkistettiin niiden tehokkuus ja vaikuttavuus eri käyttäjäryhmien, erityisesti lasten ja nuorten sekä ikääntyneiden kannalta.

Toimenpiteet on esitetty ongelma-kohteittain sisältäen rakenteelliset ja liikenteenohjauksen toimenpiteet. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Kartoissa esitetty toimenpidenumerointi viittaa liitteenä oleviin taulukoihin.

Toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteenä 1 olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukoissa. Taulukoissa on esitetty lisäksi toimenpiteiden toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Toimenpiteet jaettiin nopeasti ilman erillistä suunnittelua toteutettavissa oleviin ns. pikatoimenpiteisiin sekä kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan (2013-2016, 2017-2020, 2021-). Jotta luokitus tukisi mahdollisimman hyvin vuosikohtaista pienten toimenpiteiden toteuttamissuunnittelua ja -vaiheistusta, taulukoissa on eroteltu suuremmat ns. erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti tarkemmin.

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria valtateiden ja ratojen parantamishankkeita sekä nykyisin myös keskisuuria, esim. kiertoliittymätyyppisiä hankkeita toteutetaan entistä vähemmän perusväylänpidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovatkin pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttaminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan juuri kunnan ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua. Suurten tie- ja ratahankkeiden toteuttamisesta päätetään tapauskohtaisesti eduskunnan päätöksillä ja niiden edistämistä tehdään niin kunta-, seutu-, kuin myös maakuntatasolla. Kunnan kannalta on tärkeää edistää erillisrahoitettavista kohteista mm. kevyen liikenteen alikukkuhanke alatieltä Sairaالاتielle sekä Satakielistentien parantaminen.

Toimenpiteiden kirjaamisessa kiinnitettiin huomiota suunnitelman päivitettävyyteen. Toimenpideehdotusten taulukot toimitettiin erillisinä tiedostoina tilaajalle päivittämistä varten. Toimenpiteitä on helppo poistaa tai lisätä taulukoihin. Lisäksi taulukoissa on seurantasarake, johon lisätään merkintä, kun toimenpide on toteutettu.

Seudulle yhteiset periaatteet

Työn aikana määriteltiin Kuopion seudun kunnille yhteiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintalinjoja koskien esim. asuinalueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Seuraavassa on esitetty asiakohdittain määriteltyjen periaatteiden sisältö. Periaatteita sovellettiin toimenpiteiden suunnittelussa. Yksittäisiä pieniä toimenpidekohteita ei ole kuitenkaan lueteltu erikseen esim. suojateiden liikenteenjakajien tehostevarsia koskien, vaan periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettisesti yksittäisiksi kohteiksi tapahtuu kunnan ja osin ELY-keskuksen päivittäisen ja vuosittaisen pienten toimenpiteiden suunnittelun ja mm. alueurakoiden kautta. Esteettömyyttä koskevat periaatteet on omassa luvussa (Esteettömyys).

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Ajonopeudella on jalankulkijan ja ajoneuvon törmäystilanteessa suuri merkitys. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäystilanteessa kasvaa jyrkästi ajonopeuden noustessa. Jalankulkijan todennäköisyys kuolla ajoneuvon törmäysnopeuden ollessa 40 km/h on lähes kaksinkertainen verrattuna tilanteeseen jossa nopeus on 30 km/h.

Seudun taajamissa on nykyisin voimassa pääosin aluenoepusrajoitus 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 aluenoepusrajoitukset 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 sekä rajoituksen piiriin otettavat alueet päätetään erikseen seudun kunnissa. Maksiminopeusrajoitus taajama-alueilla on 50 km/h ja sen käyttäminen edellyttää turvallisia ja korkeatasoisia risteämisympäristöjä.

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt ovat osin sekavia. Asuinalueilla olevien tonttikatujen liittymät esitetään muutettaviksi tasa-arvoisiksi (ajonopeuksien hillitsemiseksi). Erityiskohteissa voidaan kuitenkin esim. näkemäyksiä käyttää kolmioita. Pääkadut säilytetään lähtökohtaisesti 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 suojaiteita ja liittymiä esitetään käytettäväksi koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä esitetään käytettäväksi loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuina voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojaiteita, kavennuksia, sivusiirtymiä ym., mikäli töyssyjen käyttö ei esim. melusta, tärinästä tai kohteen liikennemäärästä johtuen ole mahdollista.

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

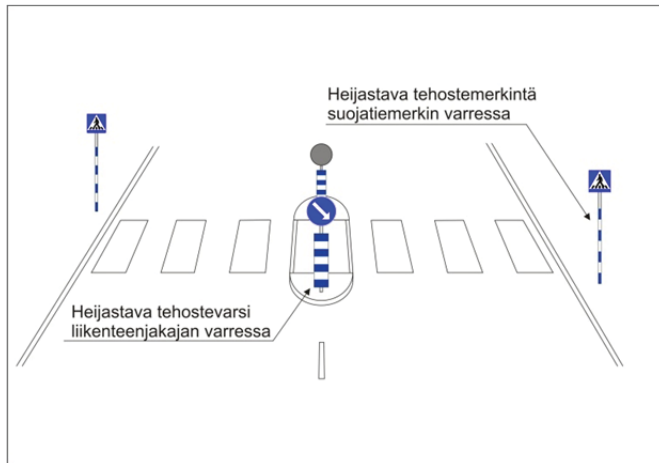
Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

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

Suojateiden ja liittymien havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden turvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään tehostevarsien asentamista tärkeimpien ja yllättävissä kohdissa sijaitsevien tai muutoin vaikeasti havaittavien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkkeihin. Suojateiden merkitseminen tulee tarkistaa järjestelmällisesti vastaamaan nykyisiä suunnitteluohjeita. Myös suojatiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää.

Lisäksi yleisesti liittymien havaittavuuden ja turvallisuuden parantamiseksi kaikkiin maanteiden liittymien liikenteen jakajiin esitetään asennettavaksi tehostevarret.



Kuva 19. Esimerkkikuva tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Suojatien ennakkovaroitusmerkki

Suojatien ennakkovaroitusmerkkiä (merkki nro 151) käytetään paikoissa, joissa suojatie ei ole muuten riittävän ajoissa kuljettajan havaittavissa. Merkkiä voidaan käyttää myös teillä, joilla suojateita on vain poikkeuksellisesti tai suojatie on ensimmäinen lähestyttäessä tieosuutta tai aluetta, jolla on useita suojateita.

Suojatien ennakkovaroitusmerkin yhteydessä voidaan käyttää myös lisäkilpeä 836 (invalidin ajoneuvo), jolloin se tarkoittaa, että tienkohdassa on erityisesti varottava vammaisia.



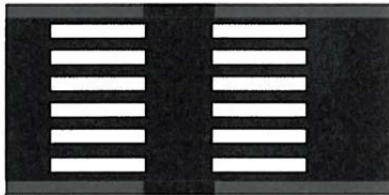
Kuva 20. Suojatien ennakkovaroitusmerkkiä käytetään kohteissa, joissa suojatie ei ole riittävän ajoissa kuljettajan havaittavissa.

Pyörätien jatkeen merkintä

Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinnällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ajoradan ylityspaikka. Jos pyörätien jatke merkitään suojatiemerkin rinnalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei merkitä. Pyörätien jatkeet tulee olla merkitty vuoden 2018 alusta lähtien.

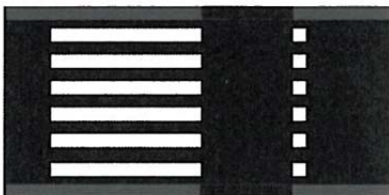
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

nopeusrajoitus	vähimmäisleveys		
>60 km/h	≥2,0	≥2,0	≥2,0
≤60 km/h	≥1,25	≥2,0	≥1,25

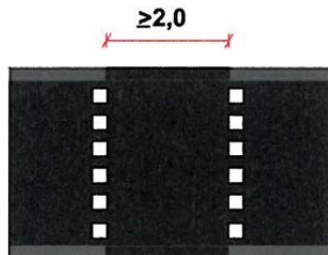


Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain

≥2,0	≥2,0	0,5
------	------	-----



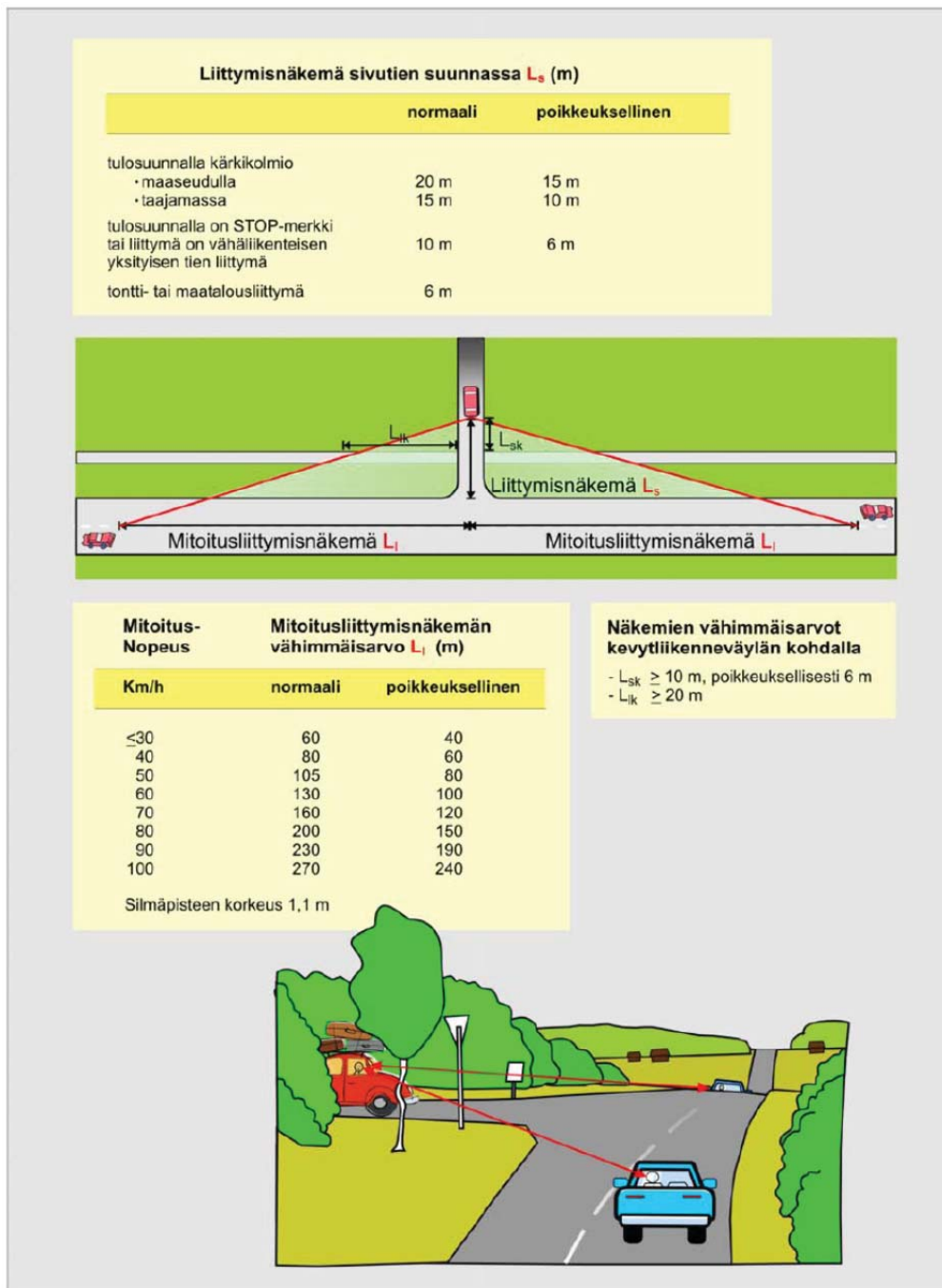
Pyörätie



Kuva 21. Pyörätien jatkeen merkintä.

Yksityistieliittyneiden näkemäraivaukset maanteiden varsilla sekä ratojen tasoristeyksissä

Maanteiden yksityistieliittyneiden näkemäraivaukset ovat tienhoitokuntien vastuulla. Kunnat tiedottavat tienhoitokuntia sekä lähettävät ohjekuvat näkemäraivausten suorittamisesta muun rutiinitiedottamisen yhteydessä.



Kuva 22. Yksityistie liittymien mitoituksnäkemät (lähde: Yksitysteiden liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).






Rautateiden tasoristeysten osalta tulee huomioida, että rata-alueella ja radan suoja-alueella* on radanpitäjällä oikeus poistaa näkemäesteet. Tienhoitokunnat voivat halutessaan itse huolehtia näkemäraivauksista vain radanpitäjän osoituksen mukaan ja radanpitäjän luvalla. 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 kevyen liikenteen väylillä pyritään selkeyteen ja jatkuvuuteen kaikkien Kuopion seudun kuntien alueella. Lähtökohtaisesti noudatetaan vuonna 2013 valmistunutta Liikenneviraston ohjetta 1/2013: Mopon paikka liikenneympäristössä. Ohjeen mukaan taajamassa mopolla ajoa pyörätiellä ei yleensä sallita. Myös taajaman ulkopuolella mopoa kuljetetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai pienempi. Mopon paikka ympäristöstä ja nopeusrajoituksesta riippuen erityisehtoinen on esitetty alla olevassa taulukossa.

Taulukko 4. Mopoilun erottaminen muusta ajoneuvoliikenteestä.

Nopeusrajoitus	Ympäristö	Mopon paikka
≤ 50 km/h		Lähes poikkeuksetta ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehto 1 täyttyy
60 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 2a täyttyvät
≤ 60 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 3 täyttyvät
70–80 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 2b ja 3 täyttyvät
> 80 km/h		Aina pyörätiellä
Erityisehdot		
1) Valta- ja kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkalla, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.		
2a) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, suositellaan mopojen kulkevan ajoradalla.		
2b) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä)		
3) Valta- ja kantatien varrella oleva pyörätie		

Seudulle tulisi laatia yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä. Selvityksessä ja siinä esitettävillä toimenpiteillä jalkautetaan edellä mainittu periaate ja valtakunnalliset ohjeet seudulle. Tarvitavat toimenpiteet tulee toteuttaa tienpitäjien yhteistyönä. Toimenpiteiden toteuttamisen yhteydessä tulee muutoksista ja laajemmin myös mopoilusta tiedottaa riittävän kattavasti.

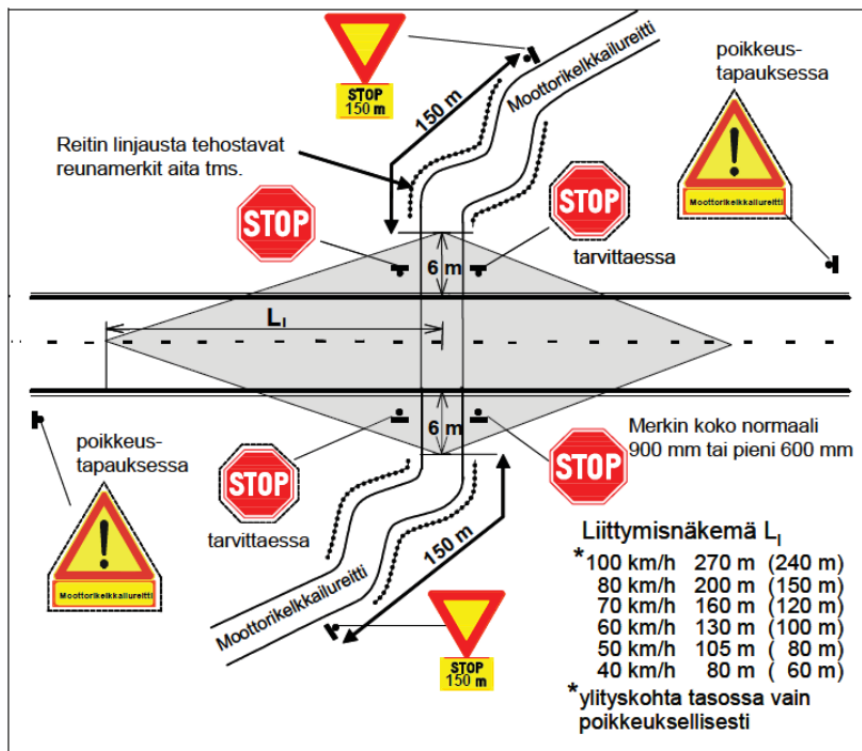
Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

Lapsia-liikennemerkkien käyttö ei seudun kunnissa ole yhtenäistä. Lähtökohtaisesti lapsia-liikennemerkkiä tulee käyttää kohteissa, joissa liikkuu tavallista runsaammin lapsia (erityisesti koulut, päiväkodit, leikkipaiikat). Kunnan alueelle esitetään liikennemerkin käytön tarkistamista koko tie- ja katuverkolla. Päiväkotien ja muiden hoitoyksiköiden ympäristöissä käytetään merkkiä, mikäli liikennemäärät ja -järjestelyt sekä yksikön toiminta sitä erityisesti edellyttävät. Tarpeettomat merkit tulee poistaa tai peittää mm. kesälomien ajaksi.

Moottorikelkkareittien ylityskohdat

Maantien ylittämiseksi tarkoitettu moottorikelkkareitin tai -uran ylityskohta vaatii maantielain (23.6.2005/503) 37§ 3 momentin mukaan tienpitäjän luvan. Moottorikelkkailureitin ylityskohdasta ei saa aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tien kunnossapidolle. Reittien ylläpitäjien on huolehdittava ylityskohtien näkemistä sekä reitillä ylityskohdan oikeanlaisesta merkitsemisestä. Ajoradan ylitys tulee tapahtua kohtisuoraan. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että moottorikelkkareittiä käyttävät kelkkailijat havaitsevat tulevan ylityskohdan riittävän hyvin. Kuntien alueella olevien reittien ylityskohtien turvallisuus tulee käy-

dä jatkossa säännöllisesti läpi. Myös radan ylittäminen tasoylikäytävän kohdalla on kielletty ilman erityisjärjestelyjä. Kelkka ei missään tilanteessa saa olla kosketuksissa raiteiden kanssa.



Kuva 23. Esimerkki moottorikelkkailureitin ja maantien risteämiskohdassa edellytettävistä näkemistä sekä käytettävistä liikennemerkeistä. (lähde: Yksitysteiden liittymät maanteihin - Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007)

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaavojen laatimisvaiheessa sekä uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä tulee maankäytön suunnittelu sovittaa vuorovaikutteisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa, varmistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä laajemmin 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. Laajemmin on tärkeää liittää liikenteen suunnittelu kunnassa myös osaksi palvelujen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten suunnittelua, jotta liikenteelliset tekijät voidaan ottaa toisaalta palvelujen ja elinkeinoelämän sijoittamisen suunnittelussa huomioon ja toisaalta ottaa liikennesuunnittelussa huomioon myös em. osa-alueet.

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

Tienvarsiraivaukset

Säännöllisesti noin 2-4 vuoden välein tehdyillä tienvarsiraivauksilla on todettu olevan vaikutusta eritoten hirtionnettomuusmääriin sekä myös ajomukavuuteen. ELY-keskus toteuttaa tienvarsiraivauksia säännöllisesti maanteiden hoitourakoiden yhteydessä.

Koulujen sisäiset liikennejärjestelyt ja koulureitit

Koulujen liikennejärjestelyjä tulee kehittää järjestelmällisesti selkein periaattein. Koululaiskuljetusten ja jättöliikennepaikan selkeä erottelu koulun piha-alueesta, peruuttamistarpeen poistaminen, selkeät kevyen liikenteen yhteydet sekä pysäköintipaikkojen sijoittaminen jättöliikenteestä ja leikkipiha-alueesta erotettuna sekä huoltoliikenteen tarpeet huomioituna ovat lähtökohtia, jotka tulee ottaa koulujen pihajärjestelyjä suunniteltaessa huomioon. Piha-alueiden suunnittelussa on huomioitava erityisesti kevyen liikenteen turvallisuus ja mahdollistettava jättöliikenteen sujuvuus. Tarvittaessa pelisäännöistä tulee sopia yhdessä vanhempien ja koululaiskuljettajien sekä henkilökunnan kanssa. Pelisääntöjen täsmentämiseksi niin koulun piha-alueella kuin koulumatkoillakin voidaan laatia koululle myös oma liikenneturvallisuussuunnitelma.

Koulureittien turvallisuustarkasteluissa käytetään Koululiitu-ohjelmaa. Tarvittaessa tehdään maastokatselmuksia poliisin kanssa ja pyydetään poliisin lausunto turvallisuudesta. Tarpeen mukaan voidaan pyytää myös lautakunnan vahvistus asialle. Koulukuljetusten pääperiaatteet on määritelty perusopetuslaissa ja tarkemmat määritykset laaditaan kuntakohtaisilla koulukuljetusperiaatteilla.

Liikkumisen ohjaus

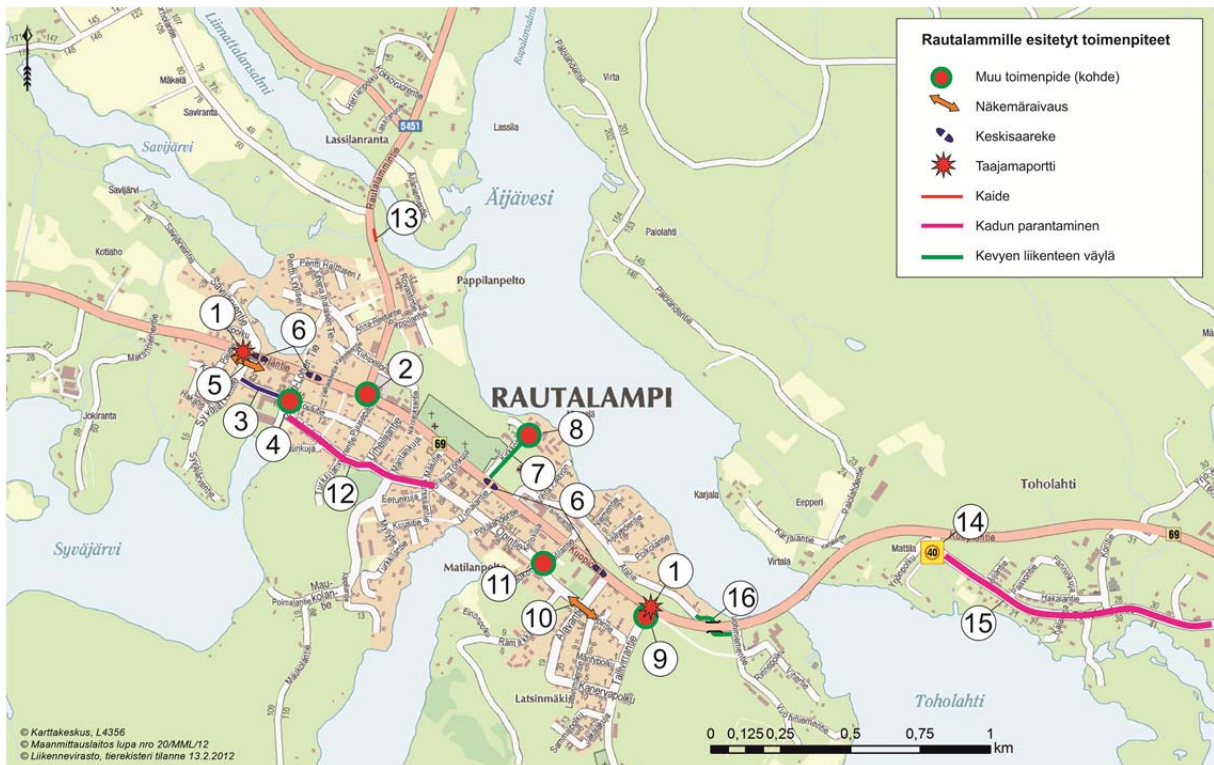
Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma valmistui keväällä 2012. Sekä valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman että Kuopion seudun kevyen liikenteen strategian pohjalta tulee seudun kunnissa edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä muita kestävästi liikuttamiseksi keinoja. Kestävästi liikuttamiseksi sisältyy kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän tehtäviin ja ryhmän jäsenien sekä kunnan virkamiesten ja henkilökunnan tietämystä liikuttamisen ohjauksen keinoista lisätään kouluttamalla ja tiedottamalla. Yhtenä keinona on esimerkiksi kunnan toimiminen esimerkkityöntantajana ja kannustajana kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden kestävästi liikuttamiseksi keinojen edistämiseksi. Liikkuttamisen ohjauksen keinoista ja kuntien toimenpiteistä on tarkemmin kerrottu liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmassa.

Toimenpiteet

Rautalammin kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle sekä yksittäisiin ongelma-kohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet.

Keskusta-alue

Keskusta-alueelle esitetään toimenpiteitä erityisesti kevyen liikenteen olosuhteiden koulureittien sekä vaarallisten liittymien parantamiseksi, piha-alueiden selkeyttämiseksi sekä ajonopeuksien hillitsemiseksi.



Kuva 24. Toimenpiteet Rautalammin keskusta-alueella.

Kantatie 69 Rautalammin keskustan kohdalla

Kantatie 69 kulkee Rautalammin keskustaajaman halki. Tie on taajaman kohdalla suoranomainen ja houkuttelee korkeisiin ajonopeuksiin ja samalla kevyt liikenne kokee tien ylittämisen vaaralliseksi. Kantatielle esitetään sekä Tallivirrantien että Syväjärventien /Savijärventien liittymien muotoilemista taajamaportteiksi esimerkiksi leveillä keskisaarekkeilla, jotka kuvastavat taajamaan tuleamista ja hidastavat ajonopeuksia (toimenpide 1). Kevyen liikenteen ylitysten turvallisuuden parantamiseksi esitetään taajamaan keskisaarekkeellisten suojateiden rakentamista Savijärventien/Syväjärventien liittymään, Matti Lohen tien liittymän itäpuolelle, Kirkkotien liittymän itäpuolelle sekä Alavantien liittymään (toimenpide 6). Kantatiellä 69 Rautalammin tien (mt 5451) liittymään esitetään ensivaiheessa liikenteenjakajan tehostevarsien asentamista sekä opasteviittojen uusimista ja asentamista niin, etteivät viitat ole liittymässä näkemäesteenä (toimenpide 2). Pidemmällä tähtäimellä liittymä tulee parantaa järeämmin. Tallivirrantien liittymässä näkemistä tulee huolehtia pitämällä lumivallit talvella matalana sekä kesällä pensaita leikkaamalla (toimenpide 9). Myös Syväjärventien liittymässä tulee näkemiä parantaa puiden oksia karsimalla (toimenpide 5).



Kuva 25. Tallivirrantien liittymässä on huolehdittava etteivät istutukset ja lumivalli peitä näkemää.



Kuva 26. Taajaman kohdalla kantatiellä 69 on paljon myös raskasta liikennettä.

Kantatielle esitetään myös kevyen liikenteen alikulkukäytävän rakentamista, jolloin syntyisi suora kevyen liikenteen yhteys Alatieltä Sairaatalielle (toimenpide 16).

Muita Rautalammin taajamaan esitettyjä toimenpiteitä ovat:

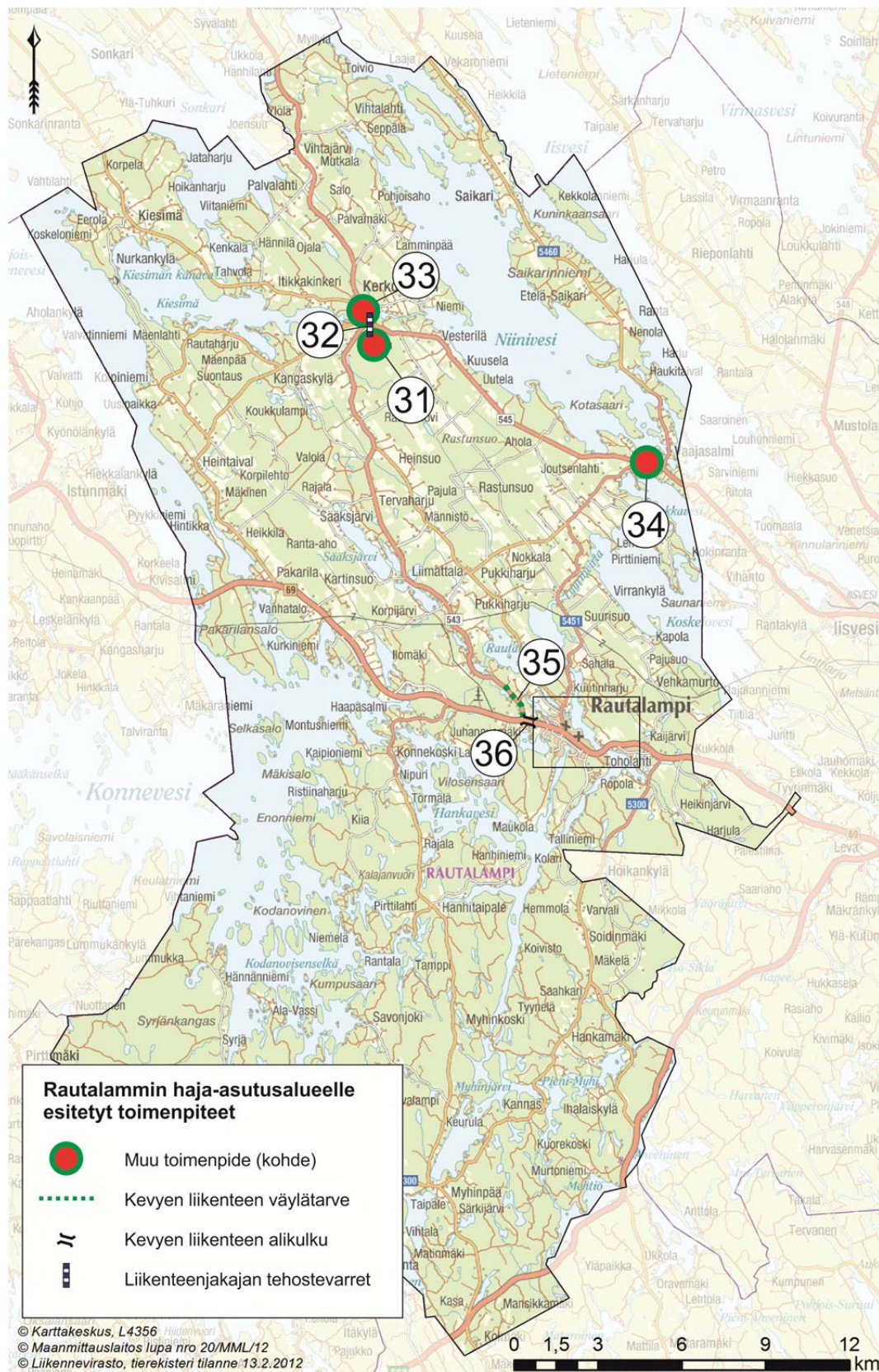
- Koulutiellä välillä Syväjärventie – Matti Lohen tie yksisuuntaisuuden merkitseminen/merkkien laittaminen paikoilleen rakennustyömaan valmistuttua (toimenpide 3).
- Koulutien ja Matti Lohen tien liittymän kevyen liikenteen järjestelyjen parantaminen sekä stop -merkin asentaminen Koulutielle keskustan suunnasta tuleville (toimenpide 4).
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Kirkkotielle (toimenpide 7).
- Kirkkotiellä vanhainkodin kohdan liittymän jäsentäminen, merkkien täydentäminen sekä kevyen liikenteen reittien erottaminen ja piha-alueiden päällystäminen ja valaistuksen täydentäminen (toimenpide 8).
- Alavantien ja Opintien liittymän näkemäraivaukset (toimenpide 10).
- Opintien ja Matilantien liittymässä kuusaidan leikkaaminen ja peilin säätäminen/uusiminen (toimenpide 11).
- Satakielistentien kehittäminen ja parantaminen, johon kuuluvat liittymäalueiden jäsentely sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen (toimenpide 12).
- Rautalammintielle (mt 5451) kaiteen asentaminen kevyen liikenteen väylälle Savijärven puron kohdalle (toimenpide 13).
- Toholahdentien nopeusrajoitusmerkin 40 km/h vaihtaminen aluenopeusrajoitusmerkkiin ja toiselle puolelle aluenopeusrajoituksen päättymistä osoittava liikennemerkki (toimenpide 14).
- Toholahdentien perusparantaminen, hidastejärjestelyt, kevyen liikenteen väylän rakentaminen sekä kaiteiden uusiminen (toimenpide 15).
- Katuverkon katuvalaistuksen täydentäminen koko katuverkolla (toimenpide 17).



Kuva 27. Satakielistentien liittymäalueet ovat todella laajoja.

Haja-asutusalue

Haja-asutusalueen toimenpiteet liittyvät pääosin kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen.



Kuva 28. Toimenpiteet Rautalammin haja-asutusalueella.

Haja-asutusalueen toimenpiteinä esitetään Kerkonjoen koulun piha-alueen jäsentelyä, jossa leikkialue erotetaan liikennealueesta ja pihan läpiajo Kerkonkoskentielle estetään (toimenpide 31). Liittymän havaitavuuden parantamiseksi Vesannontiellä (mt 545) olevaan Kerkonkoskientien (mt 543) liittymään esitetään liikenteenjakajan tehostevarsien asentamista. Vesannontiellä (mt 545) on sekä Kerkonkosken että Nokisenkosken kohdilla kapeat sillat ja molemmissa kohdissa varsinkin kesäaikaan liikkuu kevyttä liikennettä. Kerkonkosken sillan kohdalle esitetään väliaikaisen kävelysillan rakentamista ja Nokisenkosken sillan kohdalle kävelylevikkeen rakentamista (toimenpiteet 33 ja 34). Vesannontiellä on myös tarve parantaa kaiteita esimerkiksi Joutenlahden kohdalla, missä kaiteet ovat matalia. Keskustan tuntumassa Kerkonkoskentiellä (mt 543) Kivisalmementien (69) ja Jaakonharjuntien liittymien välillä kevyen liikenteen väylätarve sekä Kivisalmementiellä (kt 69) Kerkonkoskientien tuntumassa kevyen liikenteen alikulkutarve (toimenpide 36).



Kuva 29. Kerkonjoen koulun pihan läpi ajetaan Kerkonkoskentielle aivan sisäänkäynnin edestä.

Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen on jaettu toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

- kiireellisyysluokka 1 vuosina 2013-2016
- kiireellisyysluokka 2 vuosina 2017-2020
- kiireellisyysluokka 3 vuosina 2021-

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 suurimpia investointeja ovat uudet kevyen liikenteen väylät.

Toimenpiteiden toteuttamista helpottaa, mikäli kunnan vuosikohtaiseen budjettiin varataan oma kohdistamaton määräraha pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista varten. Rahoituksessa tulisi varautua myös liikenneturvallisuustyön toteuttamisen aiheuttamiin pieniin vuosikohtaisiin kustannuksiin.

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

Taulukko 5. Toimenpideohjelma.

	Kiireellisyysluokka ja kustannukset [1000 €]					Onn. vähenemä (hvjo/v)
	Pika	1	2	3	YHT	
Kunta	4	141	100	150	395	
ELY	8,5	90			98,5	0,0239
ELY ja kunta yhdessä		40			40	0,0048
Kunta ja yksityinen	4				4	
YHTEENSÄ	16,5	271	100	150	537,5	0,0287

Lisäksi Rautalammin alueelle erillishankkeisiin määriteltyjen kevyen liikenteen väylätarpeiden onnettomuusvähenemä on 0,0069 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Toimenpiteiden vaikutukset

Tieverkolle esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Rautalammin kunnan alueella yhteensä 0,0356 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva MT 5,1 Web). 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 onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 18 000 €/vuosi. Laskentaperusteena on käytetty alla esitettyä henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoa. Tämän lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä kustannussäästöjä.

Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot vuonna 2010 (Lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010):

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

Laskennallisen henkilövahinko-onnettomuusvähenemän lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoitaessa. Liikenneturvallisuustyön vaikutukset realisoituvat pitkällä aikajänteellä liikenneasenteiden muutoksena ja edelleen onnettomuusvähenemänä, onnettomuusriskin pienenemisenä sekä kunnille kohdistuvien kustannusten vähenemisenä.

Kevyen liikenteen laatukäytävät

Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyön yhteydessä vuonna 2010 määriteltiin osaan Kuopion seudun kunnista kevyen liikenteen laatukäytävät ohjaamaan ja priorisoimaan kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämistä. Tämän työn yhteydessä liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelun aikana määritettiin laatukäytävät myös niihin kuntiin, jotka eivät olleet mukana Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyössä (mm. Rautalampi).

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät määritellään Pohjois-Savon ELY-keskuksessa seuraavasti (Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimintalinjat 30.12.2011):

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät sijaitsevat nykyisellä väyläverkolla ja sisältävät keskeisimmät reitit suurimman käyttäjäpotentiaalin alueella.

- Suurimmilla kaupunkiseuduilla laatukäytävät yhdistävät kaupunginosat ja keskustan ja johtavat kaupunginosasta toiseen.
- Muilla alueilla laatukäytäviä ovat keskustaajamien keskeiset kävelyn ja pyöräilyn reitit.
- Laatukäytävien valinnassa otetaan huomioon käyttäjämäärä ja -potentiaali (mm. suuret työpaikka-keskittymät), maankäytön kehittyminen sekä realistiset kävely- ja pyöräilyetäisyydet.
- Väyläosuuksia, joilla ajoneuvoliikenne on sallittu, pyritään välttämään.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät tarjoavat laadukkaan, turvallisen ja viihtyisän ympäristön liikuttavaksi.

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

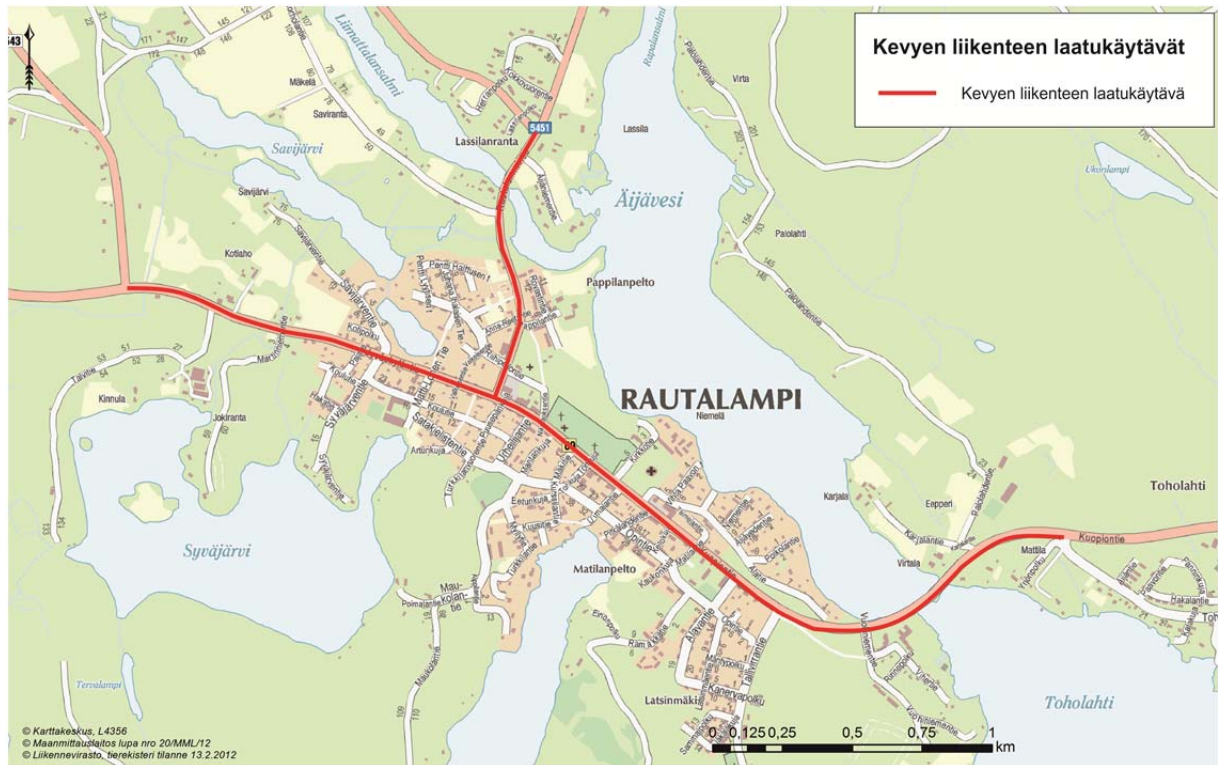
Laatukäytävien kunnossapito on korkeatasoista.

- Laatukäytäväverkostolla on hyvät edellytykset talvipyöräilylle.
- Laatukäytäväverkosto kuuluu korkeimpaan kevyen liikenteen väylien hoitotasoluokkaan ja laatukäytävillä sijaitsevat erityiset kunnossapidon ongelmakohteet sisältyvät täsmähoitokohteisiin.
- Kuntien ja ELY-keskuksen talvihoitotaso on yhtenäinen.
- Verkostolla havaitut kunnossapitopuutteet korjataan pikaisesti.
- Hoidossa ja ylläpidossa otetaan huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeita.

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

Rautalamilla kevyen liikenteen laatukäytävät määritettiin ELY-keskuksen määrittämisperusteita noudattaen yhteistyössä kunnan kanssa. Laatukäytävät käsittävät keskustaajaman keskeiset reitit. Laatukäytävät on esitetty kuvassa 30.

Rautalammin laatukäytävät sijoittuvat määrittämisen mukaisesti nykyiselle väylästäälle. Laatukäytävien suurimmat puutteet ovat keskustan kohdalla vaaralliset keskisaarekkeettomat kantatien 69 ylitykset.



Kuva 30. Kevyen liikenteen laatukäytävät Rautalammilla.

Laatukäytävillä esitetään lisäksi kiinnitettäväksi erityistä huomiota:

- sujuvuuspuutteiden korjaamiseen ja esteettömyyteen: reunakivien madaltaminen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden muiden sujuvuusesteiden 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. keskisaarekkein tai korotetuilla suojateilla; *vastuutaho ELY, kunta*
- keskustojen pyöräparkkeihin; *vastuutaho kunta*
- hoitoon ja kunnossapitoon, erityisesti talvihoitoon: talvihoitoluokkien nostaminen, täsmähoitokohdet, 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 (*Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimintalinjat 30.12.2011*). Toimenpiteiden edistäminen ja tarkempi vastuuttaminen esitetään läpikäytäväksi säännöllisesti kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksissa sekä laajemmin myös seudulla kokoontuvan liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksissa. Pohjois-Savon ELY-keskus pyrkii toteuttamaan laatukäytäviä yhteysväleittäin suurempien hankkeiden tai esimerkiksi päällystysurakoiden yhteydessä. Kunnossapitoon liittyvät laatuvaatimukset sisällytetään alueurakoihin sitä mukaa kun ne kilpailutetaan.

Esteettömyys

Esteettömyyden nykytila

Esteettömyyden nykytilaa selvitettiin asukaskyselyllä sekä järjestämällä kunnan keskustaajamassa esteettömyyskierros. Kyselyssä vastaajaa pyydettiin kirjaamaan esteettömyyteen liittyviä ongelmia. Esteettömyyskierroksella puolestaan käveltiin yhdessä suunnittelijoiden kanssa läpi kunnan keskustaajaman keskeisimmät reitit ja kirjattiin ylös erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumiseen liittyviä ongelmia ja parannustoimenpiteitä. Kierroksen reitti kulki Kuopiontien ympäristössä Rautalammin keskustaajamassa. Kokonaisuudessaan taajamassa havaittiin jonkin verran ongelmia tie- ja katu ympäristössä. Suurimmat puutteet olivat liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä. Kyselyssä esiin nousivat Rautalammin kevyen liikenteen yhteyksien puuttuminen, puutteellinen talvikunnossapito sekä huonokuntoiset kevyen liikenteen väylät.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto esteettömyyskierroksen havainnoista (tarkempi muistio on raportin liitteenä olevassa sähköisessä aineistossa):

- Kirkkotien päässä on alue, jossa on vanhustentalot sekä muuta vanhusten palvelukotitoimintaa. Alueella asuu myös omatoimisesti keskustassa liikkuvia vanhuksia. Kirkkotieltä puuttuu kevyen liikenteen väylä ja tiellä on yllättävän paljon liikennettä. Lisäksi palvelukotialueella pihat ovat päällystämättömiä ja selkeät kevyen liikenteen yhteydet puuttuvat.
- Rautakaupan ja Valintatalon kohdalla on kevyen liikenteen väylän ja pysäköintipaikkojen välillä erottelematon päällystetty luiska, jota esim. heikkonäköisten on hankala erottaa.
- Taajama-alueella useassa kohdassa kiinteistöjen sadevesirännit purkavat vedet suoraan jalkakäytävälle ja kevyen liikenteen väylille ja lisäävät jäätyessään liukastumisvaaraa.
- Taajamassa saisi olla enemmän merkittyjä invapysäköintipaikkoja palvelujen lähellä, esim. apteekin edessä.
- Liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä on ongelmia. Usein puuttuu luiska tai se on toimimaton (esim. ovi aukeaa väärään suuntaan, tilanahtaus), automaattiovet tai soittokello puuttuvat, sisäänkäynnin yhteydessä on kynnyks ja/tai sisätilat ovat ahtaat.



Muita kierroksella esiin nousseita liikenneturvallisuusongelmia, jotka otettiin suunnitelmassa huomioon:

- Keskustan kohdalla suojateiden merkkejä puuttui kantatien 69 toiselta puolelta.
- Kantatien päällyste on keskustan kohdalla urautunut ja vesisateella vesi kerääntyy uriin ja autoilijat saattavat huomamattaan kastella jalankulkijoita.
- Savijärvenpuron kohdalle toivottiin kevyen liikenteen väylän viereen kaidetta.

Kehittämistoimenpiteet

Esteettömyyteen liittyvät kehittämistoimenpiteet on otettu huomioon liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi kunnassa esitetään jatkossa noudatettavaksi koko Kuopion seudulle määritettyjä esteettömyysperiaatteita, joita ovat:

Esteettömyystietouden lisääminen kaavoittajien, kunnallistekniikan suunnittelijoiden, suunnitteluttajien, rakennuttajien, urakoitsijoiden ja kunnossapitäjien keskuudessa:

- Esteettömyyskoulutusten järjestäminen
- Tiedottaminen

Esteettömyyden huomioiminen kaavoituksessa:

- Esteettömyyden tavoitetason määrittäminen kaavoitusvaiheessa

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa sekä pysäköintialueilla:

- Kunnan liikenneturvallisuusryhmä 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 sisäänkäyntiratkaisut, kuten toimiva luiska ja soittokello kalliiden automaattiovien sijaan, sisätilojen mitoitus myös pyörätuolilla liikkujille, ulkomainokset väylän reunaan, pysäköintialueiden selkeän jäsentelyn merkitys liikkumisesteisten ja liikenneturvallisuuden kannalta sekä invapysäköintipaikkojen (2 paikkaa / P-alue) riittävyys ja merkintä. Tilaisuudessa markkinoidaan esteettömyyttä liikkeenharjoittajille kilpailu- ja imagoetuna. Esteettömyyden huomiointiin ottaminen ja puutteiden korjaaminen lisäävät asiakkaita ja kohentavat yrityksen mainetta.
- Kunnan pysäköintialueilla varmistetaan invapysäköintipaikkojen riittävyys ja merkintä (sekä kyltit että maalaukset).

Esteettömyys katu ympäristössä:

- Reunakivien järjestelmällinen madaltaminen (0-3 cm): Taajamien ydinkeskustoissa keskeisimpien kevyen liikenteen reittien suojateiden reunakivet madalletaan järjestelmällisesti 0-3 cm:n korkuisiksi. Työ tehdään kunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen resurssien puitteissa.
- Vanhus- 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 taajamien ydinkeskustojen kevyen liikenteen väylillä. Tarvittaessa tarkennetaan ohjeistusta tai määritellään erityisiä täsmähoitokohteita.

Levähdysmahdollisuuksien tarjoaminen kevyen liikenteen reiteillä:

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

Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

Yleistä

Suunnittelun yhteydessä laadittiin kunnan eri hallintokunnille liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Suunnitelmat laadittiin seudulle yhteisenä prosessina, mutta suunnitelmien laadinta ohjeistettiin kuntakohtaisesti kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa. Toimintasuunnitelmaluonnokset esiteltiin koko seudulle yhteisessä tilaisuudessa. Työn yhteydessä tarkistettiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanot.

Liikenneturvallisuustyön nykytila

Rautalammin edellinen liikenneympäristön parantamissuunnitelma valmistui vuonna 2001. Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma laadittiin omana kokonaisuutenaan vuonna 2008. Suunnitelman yhteydessä perustettiin liikenneturvallisuusryhmä, joka ei ole viime vuosina kokoontunut. Liikenneturvallisuustyötä on tehty itsenäisesti eri hallintokunnissa, mutta sitä ei ole koordinoitu yhteisesti koko kunnan tasolla. Työn alussa tarkistettiin liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano. Puheenjohtajuus on kunnanhallituksen edustajalla.

Liikennekasvatustyö on yhteistyötä

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

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

Viranomaiset (poliisi, palo- ja pelastusviranomaiset, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) toimivat tärkeinä kumppaneina kunnan liikennekasvatustyössä. Viranomaistehtäviin sisältyy lakisääteisesti olennaisena osana liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyviä tehtäviä. Poliisi sekä palo- ja pelastusviranomaiset osallistuvat usein mm. päiväkotien ja koulujen liikennekasvatustyöhön vieraillemalla laitoksissa.



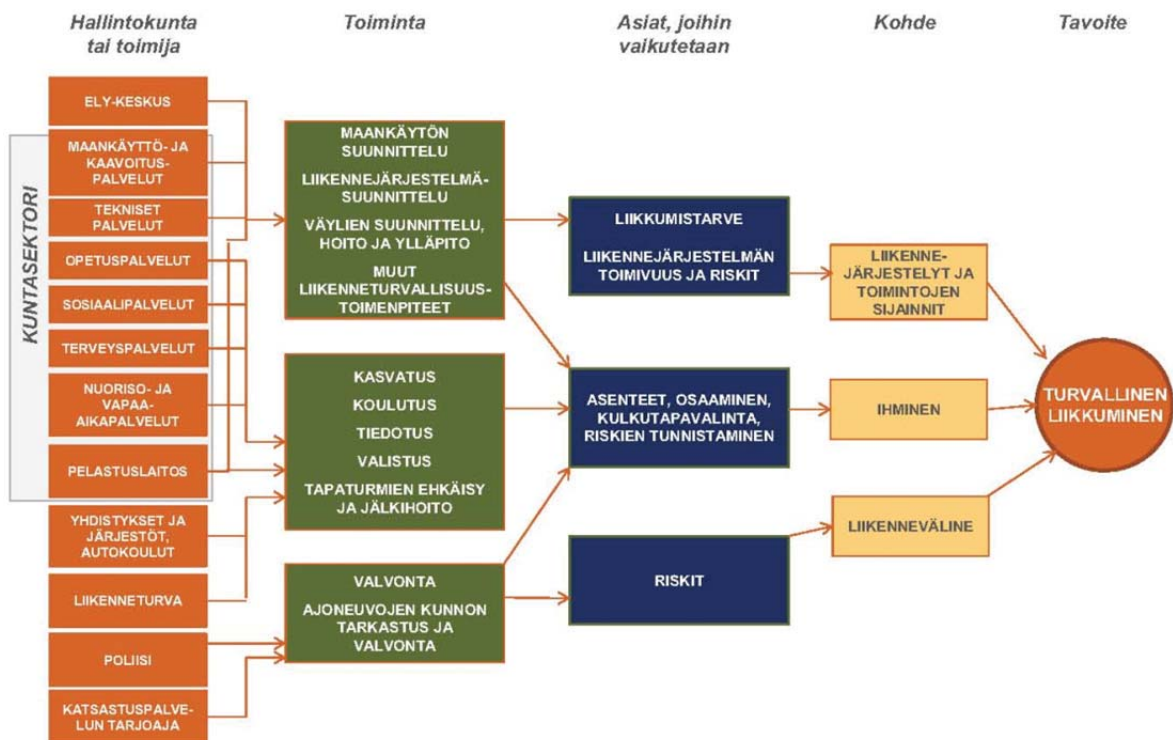
Kunnan eri hallintokunnissa liikennekasvatustyön mahdollisuudet ovat moninaiset. Kunnan työntekijät tapaavat kuntalaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja järjestelmälliselle liikennekasvatustyölle. Kullekin ikä- ja kohderyhmälle voidaan suunnitella sopivat toimenpiteet, joita toteutetaan eri hallintokunnissa. Liikenneturvallisuusasioiden korostaminen tulisi-kin omaksua osaksi jokapäiväistä työtä. Työntekijöiden lisäksi päättäjien ja kunnan johdon rooli liikennekasvatustyössä on tärkeä. Liikennekasvatustyölle ja liikenneturvallisuusryhmän toiminnalle tulee osoittaa resursseja ja toimivaltaa. Kunnan budjetissa tulee varautua liikennekasvatustyöstä aiheutuviin kuluihin (mm. materiaalihankinnat, koulutukset, tapahtumat, mahdolliset koululaisten kuljetukset ym.).

Liikenneturva toimii kuntien liikennekasvatustyön 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 liikennekasvatustyön tueksi.

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

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

Itä-Suomen liikenneturvallisuuksustoimija tukee kuntien liikenneturvallisuuksustyötä avustaen liikenneturvallisuuksuryhmien kokoontumisissa ja erilaisten tapahtumien järjestelyissä sekä edistäen ja kehittäen eri osapuolien liikenneturvallisuuksuyhteistyötä alueella.



Kuva 31. Paikallisen liikenneturvallisuuksustyön toimijat ja kohteet.

Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta

Liikenneturvallisuuskasvatuksen ohella ns. viisaisiin liikkumisvalintoihin ohjaaminen on tärkeää. Lasten kuljettamisen lisääntyessä ja myös kansallisten terveys- sekä ympäristöhaasteiden edessä viisaan liikkumisen eli kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä kimpakyytien edistäminen on katsottu valtakunnan tasolla tärkeäksi päämääräksi. Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma valmistui keväällä 2012 ja sen jalkauttaminen kuntatasolla on paikallisten toimijoiden tehtävä. Kunnissa ja kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sopii hyvin liikenneturvallisuusryhmän tehtäviin ja aihetta käsiteltiinkin suunnitelmatyön aikana järjestetyssä erillisessä seminaarissa sekä liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa.

Viisaiden liikkumisvalintojen edistäminen on luontevaa sisällyttää osaksi liikennekasvatusta ja puhua yleisesti viisaan ja turvallisen liikkumisen edistämisestä. Käytännössä se tarkoittaa, että turvallisuusasioiden rinnalla mm. kouluissa, järjestöissä, työpaikoilla ja vanhustaluuksissa jaetaan tietoa eri kulkumuodoista sekä niiden vaikutuksista ja kannustetaan kuntalaisia pohtimaan omaa liikkumista ja kulkumuodon merkitystä. Viisaan liikkumisen edistäminen on liikennekasvatustyön tapaan pitkäjänteistä työtä ja vaatii jatkuvia toimia. Kyse on pohjimmiltaan ihmisten arvoista ja arkipäivän valinnoista.

Viisaita liikkumismuotoja voidaan tukea kunnan toimesta hyvin monin eri tavoin. Ensimmäisenä on tärkeää organisoida ja lisätä kunnan henkilökunnan tietämystä viisaista liikkumisvalinnoista ja niiden vaikutuksista. Sen myötä mm. liikenneturvallisuusryhmän jäsenet saavat riittävät valmiudet tehdä viisaan liikkumisen edistämistyötä. Kun edellytykset työlle on luotu, aloitetaan viisaan liikkumisen edistämisen periaatteiden ja toimenpiteiden suunnittelu, toteuttaminen ja seuranta. Käytännön vinkkejä eri hallintokunnille viisaan liikkumisen edistämiseksi on koottu liitteeseen 2. Liitteessä on myös linkkejä erilaisiin materiaaliilähteisiin.



Kuva 32.

Esimerkki viisaan liikkumisen edistämisen aloittamisesta kunnassa.

Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli

Kunnan liikenneturvallisuusryhmässä on kaikkien palvelualueiden edustajat, jotka vastaavat liikenneturvalli-
suustyön organisoinnista ja seurannasta omassa yksikössään. Palvelualueille tai niiden eri yksiköihin (mikä-
li on kyse suuresta palvelualueesta) muodostetaan omat alaryhmät, jotka kokoontuvat itsenäisesti toimenpi-
teitä suunniteltaessa ja toteutettaessa ja vastaavat käytännön työn organisoinnista. Lisäksi esimerkiksi
kouluilla voivat olla omat liikenneturvallisuusryhmät tai -tiimit, joissa suunnitellaan koulun sisäistä liikenne-
turvallisuustyötä.

Kunnan hyvinvointiryhmä ohjaa liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Liikenneturvallisuusryhmän ko-
koonpano tarkistetaan vuosittain mm. mahdollisten henkilövaihdojen varalta. Kunnan edustajien lisäksi
ryhmään kutsutaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen sekä muiden
mahdollisten yhteistyökumppaneiden edustajat. Kunnan liikenneturvallisuusryhmän toimintaa ohjaa pu-
heenjohtaja, joka on nimetty ryhmän kokoonpanon tarkistamisen yhteydessä.

Rautalammin liikenneturvallisuusryhmä

Kunnan edustajat:

Jarmo Hänninen (pj), kunnanhallitus
Tuure Savolainen, tekninen toimi
Minna Laitinen, liikunta- ja nuorisotoimi
Kari Tirkkonen, sosiaalipalvelut
Tiina Puranen, varhaiskasvatus
Sivistystoimen (koulut) edustaja

Yhteistyökumppanit:

Kyllikki Komulainen/Matti Antikainen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Tuula Taskinen/Tarja Korhonen, Liikenneturva
Jyrki Haapala, Pohjois-Savon poliisilaitos

Puheenjohtaja

- vastaa ryhmän koollekutsumisessa ja kokousten järjestämisestä
- välittää tietoa hallintokuntien vastuhenkilöille ja sidosryhmille (ryhmän jäsenet)
- vastaa ryhmän toiminnasta tiedottamisesta sekä sisäisesti että ulkoisesti.

Ryhmän muut jäsenet

- toimivat oman palvelualueensa tai organisaationsa edustajina ja välittävät tietoa ryhmässä käsitellyis-
tä ja päätetyistä asioista omassa hallintokunnassaan tai organisaatiossaan ja
- järjestävät oman hallintokunnan tai organisaation sisäisiä kokouksia, joissa suunnitellaan ja toteute-
taan oman yksikön liikenneturvallisuustyötä toimintasuunnitelman mukaisesti.

Liikenneturvallisuusryhmä voi kokoontua esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa. Ryhmän tehtäviä ovat:

- Liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja vastuun jakaminen hallintokunnille.
- Liikennekasvatustyön suunnittelu ja seuranta maakunnallisen suunnitelman linjausten jalkauttaminen.
- Liikenneturvallisuustilanteen seuranta.
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden käsittely (mm. aloitteet).
- Liikenneturvallisuuden markkinointi ja tiedottaminen.
- Tavoitteiden tarkistaminen 2-3 vuoden välein.
- Liikenneturvallisuusteeman valinta vuosittain.
- Yhteydenpito yhteistyökumppaneiden kanssa ja verkostoituminen.
- Viisaan liikkumisen edistäminen.

Liikenneturvallisuusryhmän säännöllinen kokoontuminen on olennaista liikennekasvatustyön koodinoinnin ja järjestelmällisyyden kannalta. Kokouksissa saadaan käsitys liikennekasvatustyön kokonaistilanteesta kunnassa seuraamalla suunnitelmien toteutumista ja keskustelemalla ajankohtaisista asioista. Kokoontuminen on välttämätöntä myös sovittaessa eri toimijoiden yhteisten toimenpiteiden käytännön toteutustavoista. Suunnitelmatyön aikana toimineen ryhmän toimintaa on luonteva jatkaa aktiivisesti heti suunnitelman valmistumisen jälkeen. Kunnan liikenneturvallisuustyössä voi käyttää apuna Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijaa.

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat

Hallintokuntien toimintasuunnitelmataulukot on esitetty raportin liitteessä 3.

Hallintokunnat suunnittelevat talousarviosuunnittelun yhteydessä seuraavana vuoden toimintaansa. Suunnittelu sisältää sekä taloussuunnittelun että toimintasuunnittelun. Erityisenä ongelmana on tulevan vuoden toiminnan suunnittelussa viedä erillisissä suunnitelmissa ja toteutusohjelmissa kuten myös aiemmin tehdyt päätöksetkin hallintokunnan talousarvioon ja toteutussuunnitelmaan.

Liikenneturvallisuuden osalta liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävä on tarkistaa talous- ja toimintasuunnitelmat siltä osin kun hallintokunnan toimintasuunnitelma tulisi olla yhdenmukainen tässä esitetyn liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman kanssa.

Liikenneturvallisuustyöryhmä tarkistaa hallintokuntien talousarvion toimintasuunnitelmat liikenneturvallisuuden osalta ennen sen viemistä valtuuston hyväksyttäväksi. Tämä on mahdollista järjestämällä säännöllinen liikenneturvallisuustyöryhmän kokous siinä vaiheessa kun hallintokunnat ovat oman talousarvion toimintasuunnitelmansa saaneet valmiiksi.

Liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman toteuttamiseen tulisi olla erillinen talousarviossa varattu määräraha joka koskisi turvavälineiden hankkimista sekä liikenneturvallisuuteen liittyvän tiedote- ja koulutusmateriaalin hankkimista. Sopiva määräraha vuositasolla olisi noin 2 000 €, jonka käyttö voisi jakautua siten että turvavälineiden hankkimiseen olisi noin puolet rahasta ja tiedottamiseen ja valistukseen käytettäisiin toinen puoli. Määrärahan käyttöä ohjaisi liikenneturvallisuustoimikunta.

Liikenneturvallisuuteen liittyvä rakentaminen ja suunnittelu toteutetaan erikseen hyväksyttävillä teknisen toimen määrärahoilla.

Yhteistyökumppanit

Liikenneturva

Liikenneturva toimii kuntien liikenneturvallisuuksien tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Liikenneturvan tarjoamia palveluja esitellään liikenneturvallisuuksien ryhmälle työn aikana. Liikenneturvan materiaali on vapaasti käytettävissä (lähde tulee kuitenkin mainita) internet-sivustolla www.liikenneturva.fi. Useat kunnan toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutetaan Liikenneturvan palveluja ja aineistoja hyödyntämällä ja Liikenneturvan edustaja kuuluu liikenneturvallisuuksien ryhmään. Kunta ottaa yhteyttä Liikenneturvan edustajaan tilaisuuksia järjestessään.

Yhteyshenkilöt: Tuula Taskinen/Tarja Korhonen

Poliisi

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

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

Rautalammin alueella poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuuksien yhteistyöhön kuntien kanssa. Yhteistyöllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuksien edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa (koulupoliisitoiminta), vanhempainilloissa ja hoitolaitoksissa. Poliisilta pyydetään tarvittaessa lausunto maankäytön suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Jyrki Haapala

Pohjois-Savon ELY-keskus

ELY-keskuksen edustaja osallistuu kunnan liikenneturvallisuuksien ryhmän kokoukseen tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. ELY-keskuksen rooli on suurin liikenneympäristön ja maankäytön suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Matti Antikainen

Yritykset

Kunnan alueella toimivien yritysten ja elinkeinoelämän edustajia esitetään kutsuttavaksi mukaan kunnan liikenneturvallisuuksien ryhmään ja jatkossa myös toimintaan. Yrityksillä on hyvät mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuuksien työpajoilla esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai laatimalla yrityskohtainen liikenneturvallisuuksien suunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan toimesta laadittu malli. Yrityksen saama hyöty liikenneturvallisuuksien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuuksien huomioon ottaminen nostaa yrityksen imagoa.

Yhdistykset ja järjestöt

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

Markkinointi ja tiedottaminen

Liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen ja liikenneturvallisuuden markkinointi asukkaiden suuntaan on tärkeää. Aiheen esillä pitäminen parantaa kunnan imagoa asukkaiden suuntaan ja kertoo turvallisuusasioiden arvostuksesta. Markkinointi- ja tiedotusvastuuta kannattaa jakaa; liikenneturvallisuusryhmä vastaa sisällöstä ja kunnan tiedottaja itse tiedottamisesta ja aineiston muokkaamisesta.

Tiedottamisen ja markkinoinnin edistämistoimet:

- Kunnan tiedottaja tai tiedottamisesta vastaava henkilö kutsutaan mukaan liikenneturvallisuusryhmään. Ryhmä pitää tiiviisti yhteyttä myös paikallislehteen.
- Liikenneturvallisuustyö tehdään näkyväksi asukkaiden suuntaan. Kunnan nettisivuilla ja aika ajoin myös paikallislehdessä ja kunnan omassa tiedotuslehdessä kerrotaan, kuinka liikenneturvallisuusryhmä toimii ja kuinka liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita suunnitellaan ja käsitellään. Lisäksi kerrotaan, kuinka asukas voi vaikuttaa liikenneturvallisuusasioihin.
- Toimenpiteistä tiedottaminen otetaan vakiotoimenpiteeksi. Tiedotusta tehdään aina, kun toteutetaan joko liikennenympäristön, liikennekasvatuksen tai viisaan liikkumisen edistämistoimia.
- Paikallislehdessä nostetaan aika ajoin esiin erityisiä ongelmakohteita. Samassa yhteydessä muistutetaan mm. säännöistä ja oikeasta toimintatavasta kyseisessä kohteessa (esim. kuinka tässä risteyksessä ajetaan oikein?) Poliisi otetaan mukaan yhteistyökumppaniksi (yhteyshenkilö on Jyrki Haapala).
- Kerrotaan säännöllisesti hyvistä toimintamalleista tiedottamalla niistä nettisivuilla tai paikallislehdessä. Hyviä toimintamalleja voivat olla esim. kouluissa toteutetut kampanjat ja tempaukset. Tavoitteena on tehdä ainakin yksi juttu vuodessa hyvästä toimenpiteestä tai toimintamallista.
- Kunta toimii esimerkkityönantajana sekä liikenneturvallisuustyössä että kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.
- Asukkaille ja yhteistyökumppaneille järjestetään keskustelutilaisuuksia ajankohtaisiin liikenneturvallisuusaiheisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen. Erillisten tilaisuuksien sijaan aiheet voidaan sisällyttää muihin jo olemassa oleviin tilaisuuksiin.
- Tiedotus- ja markkinointitoimia koordinoidaan liikenneturvallisuusryhmässä.

Ensimmäiset askeleet

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa aiheesta laajasti eri hallintokuntia sekä luottamusmiehiä, yhteistyökumppaneita ja tiedotusvälineitä. Esimerkiksi sivistystoimen 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 yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikennekasvatustyötä 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 (ks. edellinen luku).

Valmis liikenneturvallisuussuunnitelma toimii liikennekasvatustyön alustavana toimintasuunnitelmana ja ohjaavana työkaluna. Suunnitelman valmistumisen jälkeen aloitetaan liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta kunnassa ja perustetaan hallintokuntaakohtaiset alaryhmät. Hallintokuntaakohtaisissa alaryhmissä käydään läpi suunnitelmassa esitetyt liikennekasvatustyön toimenpide-ehdotukset ja sovitaan jokapäiväiseen työhön sisällytettävistä toimenpiteistä. Lisäksi ajoitetaan muut toimenpiteet ja sovitaan järjestely- ja toteuttamisvastuut. Suunnitelmassa esitettyä toimenpidelistasta ylläpidetään sähköisenä, jolloin siihen voidaan kirjata toimenpiteiden ajoitus ja toteuttamisvastuut sekä lisätä tarpeen mukaan uusia toimenpiteitä. Hallintokunnan vastuuhenkilö (liikenneturvallisuusryhmän jäsen) kokoaa hallintokunnan toiminnasta yhteenvedon ja esittää sen kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoontumisissa. Useiden hallintokuntien yhteistyössä toteutettavia toimenpiteitä sekä koko kunnan henkilöstöä koskevat toimenpiteet käsitellään kunnan liikenneturvallisuusryhmässä. Sekä kunnan ryhmän että hallintokuntaakohtaisten alaryhmien kokoontumisia jatketaan säännöllisesti. Liikenneturvallisuustyön ja liikenneturvallisuustilanteen seurannasta sekä raportoinnista ja seurannassa käytettävistä mittareista on kerrottu enemmän seuraavassa luvussa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma toimii ohjaavana työkaluna kunnan liikenneturvallisuustyössä. Suunnitelman valmistuessa tärkeää on

- tiedottaa suunnitelmasta laajasti kunnan sisällä ja jatkaa kunnan liikenneturvallisuusryhmän toimintaa
- perustaa hallintokuntaakohtaiset alaryhmät, joissa käydään läpi suunnitelmassa esitetyt tavoitteet, toimenpide-ehdotukset ja toimintamallit
- aloittaa valittujen toimenpiteiden jatkosuunnittelu ja toteutus.

Jatkotoimenpiteet

Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kunnan organisaatiossa. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa suunnitelma esitetään käsiteltäväksi johtoryhmässä sekä otettavaksi aluevastaavan ja ohjelmointiryhmän apuvälineeksi jatkotoimien suunnittelussa.

Kokonaisvaltainen ja järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö voi toimia tehokkaasti vain, mikäli kunnassa on yhteinen tahtotila liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi. Tämän vuoksi erityisen tärkeää on päättäjien sitoutuminen suunnitelman toteuttamiseen, mikä tulee suunnitelman hyväksymisen yhteydessä varmistaa. Suunnitelman aikajänne on 5-10 vuotta ja päättäjien toimintakausi on 4 vuotta. Päättäjien vaihtuessa suunnitelma tulee hyväksyttävä uudelleen. Käytännössä sitoutuminen tarkoittaa riittävien resurssien ja rahavarojen osoittamista liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen.

Seuranta

Kunnan liikenneturvallisuustyön seurannalla tarkoitetaan sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaakin että niiden vaikuttavuuden seurantaakin. Seurannassa tärkeintä on liikenneturvallisuusryhmän säännöllinen kokoontuminen. Koollekutsujana toimii puheenjohtaja. Ryhmässä seurataan hallintokuntien toimenpidesuunnitelmien toteutumista ja suunnitellaan tulevia teemoja, toimenpiteitä, tapahtumia, koulutusta ja käsitellään ajankohtaisia asioita ja aloitteita. Tärkeimmät seurantatyökalut ovat liikennekasvatustyön toimintasuunnitelmat sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Liikenneympäristön toimenpidelistaukset on toimitettu palvelualueille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kunnan alueella. Tätä seurantaakin varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 6. Liikenneturvallisuusryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaakin varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 6. Esimerkkejä tavoitteita edistävästä toimista ja tavoitteiden seurantamittarista.

Seurattava tavoite	Edistämistoimet, seurantatapa
Liikennekuolemien vähentäminen	<i>Kuolemaan johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Onnettomuuksien kasaumapisteet</i>
Onnettomuksissa loukkaantuneiden määrän vähentäminen	<i>Henkilövahingot (loukkaantuneiden lukumäärä) [kpl]</i>
Liikenneturvallisuustyö on jatkuvaa, koordinoitua ja vaikuttavaa. Yritykset, järjestöt ja muut paikalliset yhteisöt osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön.	<i>Liikenneturvallisuusryhmän aktiivinen toiminta ja säännöllinen kokoontuminen. Yhteistyökumppaneiden kutsuminen mukaan toimintaan ja toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus yhdessä.</i>
Rattijuopumukseen, ylinopeuksiin ja turvavälineiden käyttämättömyyteen puututaan monipuolisella keinovalikoimalla.	<i>Keinojen monipuolisuuden varmistaminen; liikenneturvallisuusryhmässä sovitaan yhtäaikaisista toimenpiteistä ja niiden ajoituksesta (valvonta, tempaukset kouluissa ym., hidasteiden rakentaminen). Toteutumisen seuranta. Turvavälineiden käyttöasteen seuranta esim. säännöllisen oppilastyönä toteutettavan laskennan avulla.</i>
Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä erityisesti vilkkaissa matkailu- ja kesäasukaskunnissa.	<i>Matkailukeskusten omien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinta. Kesäasukkaiden tiedottaminen ja turvallisuusasioiden esilläpito kesätapahtumissa. Yhteistyö poliisin kanssa. Maasto- ja vesiliikenneonnettomuuksien määrän seuranta.</i>
Nuorten liikennekäyttäytymiseen, iäkkäiden ja työmatkaliikenteen turvallisuuteen sekä esteettömyyteen vaikuttaminen ovat lähivuosien toiminnan painopistealueita.	<i>Suunnitelmassa esitettyjen esteettömyystoimenpiteiden sekä nuorille suunnattujen toimien toteuttaminen. Kunnan esimerkki työmatkaliikkumisen turvallisuuden edistäjänä.</i>
Liikenneympäristön parantamisessa painottuu taajamaliikenteen rauhoittaminen, koulumatkojen liikenneturvallisuus, pääteiden pistemäiset ongelma-kohteet sekä rautateiden tasoristeykset.	<i>Kiireellisimpien liikenneympäristön parantamistoimien toteutus suunnitelman mukaisesti. Painopisteet on huomioitu toimenpiteiden priorisoinnissa. Toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan mm. ennen-jälkeen-onnettomuustarkasteluilla sekä toimenpiteistä tulleiden palautteiden avulla.</i>
Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy ja kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa.	<i>Kunta toimii esimerkkinä kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien toteuttajana ja kouluttaa virkamiehiään ja päätöksentekijöitä. Tiedotetaan kuntalaisten suuntaan viisaista liikkumisvalintamahdollisuuksista ja tuetaan viisaita valintoja (ks. toimintasuunnitelmat). Seurantamittari: Kulkumuotojakauma</i>
Liikenneturvallisuustyön tukena käytetään liikenneturvallisuustoimijaa.	<i>Hyödynnetään toimijan tukipanosta → sovitaan vuosittain seudullisessa Ij-ryhmässä/ liikenneturvallisuusryhmässä toimijan panoksen käyttämisestä. Osallistutaan myös toimijatyön seudulliseen ohjaukseen ja toiminnansuunnitteluun.</i>








Liitteet

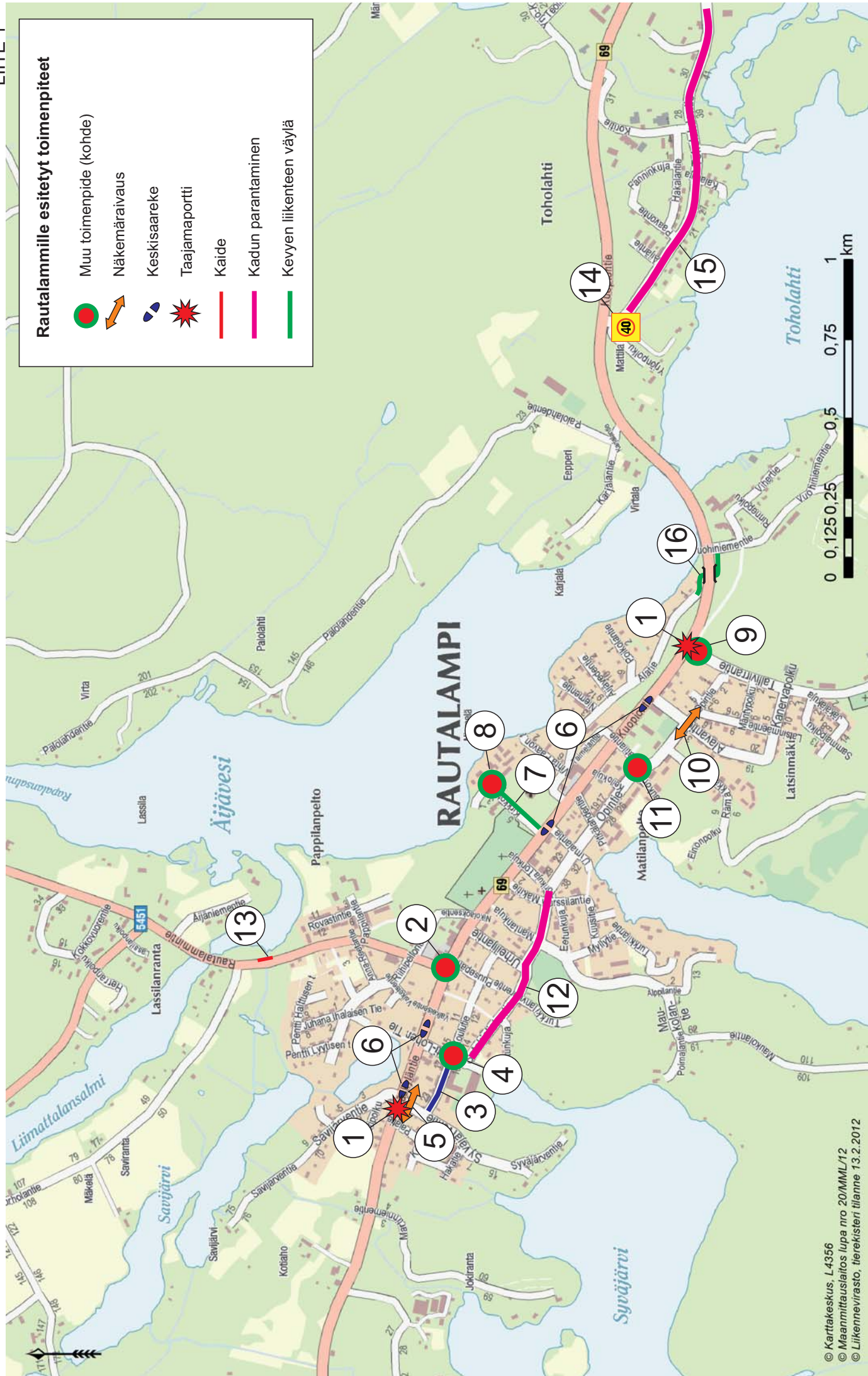
Liite 1. Liikenneympäristön toimenpidekartat ja -taulukot

Liite 2. Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Liite 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimenpidetaulukot

Rautalammille esitetyt toimenpiteet

-  Muu toimenpide (kohde)
-  Näkemäraivaus
-  Keskisaareke
-  Taajamaportti
-  Kaide
-  Kadun parantaminen
-  Kevyen liikenteen väylä



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = enlissrahalla toteutettavat hankkeet

KESKUSTAAN ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

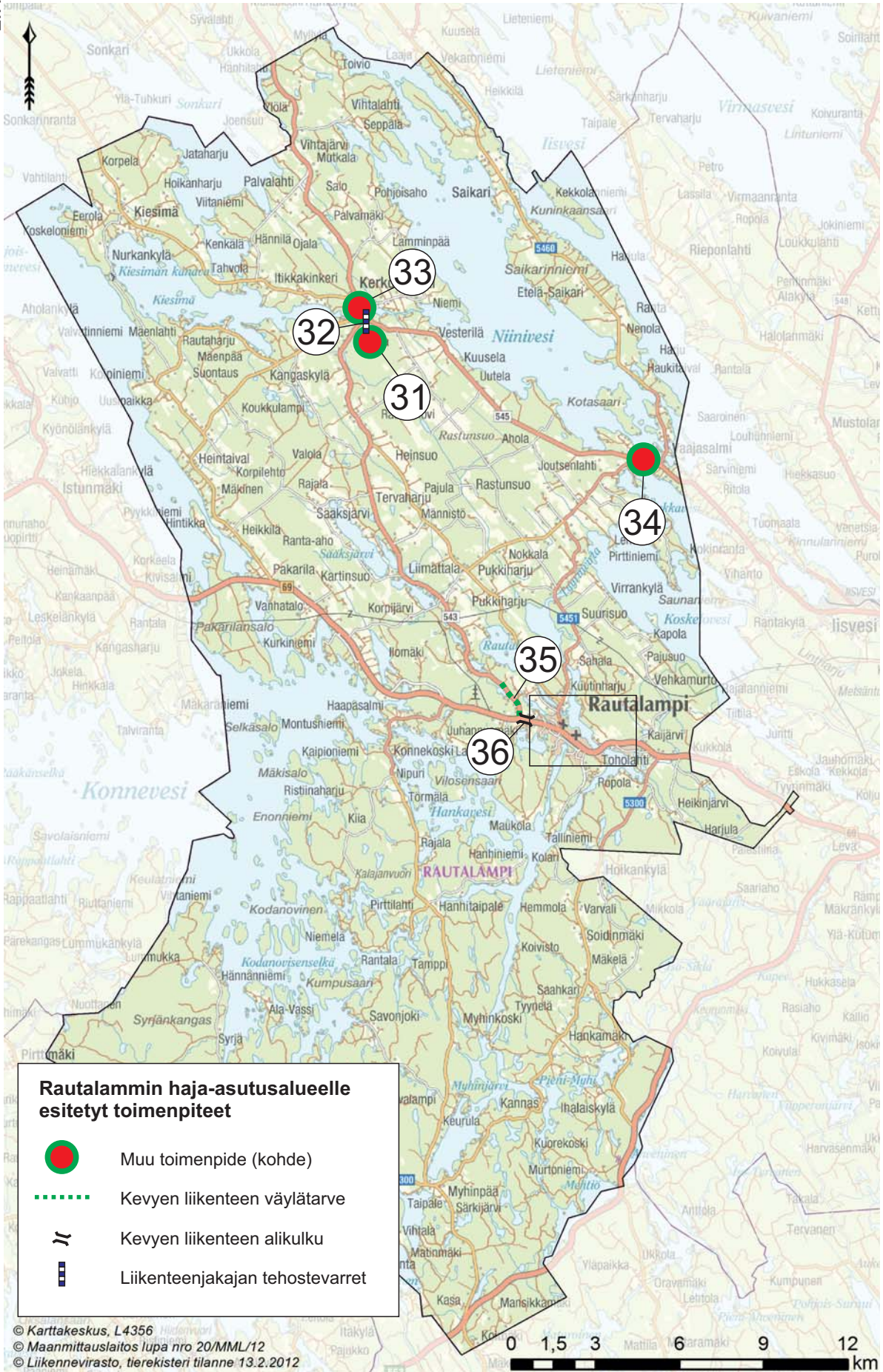
LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€v)	Kiireelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
1	Kt 69 Kuopiontie, Tallivirrantien ja Syväjärventien/Savijärventien liittymien kohdat	69/16/2950 69/16/950		Sekä Tallivirrantien että Syväjärventien/Savijärventien liittymien muotoilu taajamaportteiksi (esim. leveät keskisaarekkeet tms. rakenteet, jotka kuivastavat taajamaan tuloa ja hidastavat ajonopeuksia)	40	0,0048	0,121	1	ELY, kunta	
2	Kt 69 Kuopiontien ja mt 5451 Rautalammin tien liittymä	69/16/1380		Liikenteenjakajan tehostevarret, opasteviittojen uusiminen ja asentaminen niin etteivät ole näkemäesteenä	3	0,0067	2,237	PIKA	ELY	
3	Koulutie välillä Syväjärventie - Matti Lohen tie	69/16/1380		Liittymän parantaminen (esim. saarekkeet)	-			3	ELY, kunta	
4	Koulutien ja Matti Lohen tien liittymä			Yksisuuntaisuuden merkitseminen oikein/merkkien laittaminen paikoilleen rakennustyömaan valmistuttua	1			1	Kunta	
5	Kt 69 Jyväskyläntie Syväjärventien liittymä			Kevyen liikenteen järjestelyt, suojatiet, näkemistä huolehtiminen, (talvella lumikasaa ei sijoiteta näkemäalueelle), STOP -merkki Koulutielle keskustan suunnasta tuleville	20			1	Kunta	
6	Kt 69 Kuopiontie keskustan kohdalla	69/16/980 69/16/1175 69/16/1935 69/16/2450		Näkemäraivaus	3			PIKA	Kunta	
7	Kirkkotie			Keskisaarekkeellisia suojatietoja, esim. Savijärventien/Syväjärventien liittymään, Matti Lohen tien liittymään itäpuolelle, Kirkkotien liittymään itäpuolelle, Alavantien liittymään	60	0,0171	0,286	1	ELY	
8	Kirkkotie, vanhainkodin kohdan liittymä sekä piha-alue			Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kantatietä vanhainkodille asti	100			2	Kunta	
9	Kt 69 Kuopiontien ja Tallivirrantien liittymä			Liittymän jäsentäminen, rakenteen parantaminen, merkkien täydentäminen ja päällystäminen (kevyen liikenteen reittien erottelu), piha-alueiden päällystäminen, kevyen liikenteen reitistön ja valaistuksen täydentäminen alueella sekä kunnossapidon parantaminen	150			3	Kunta	
10	Alavantien ja Opintien liittymä			Näkemistä huolehtiminen (talvella lumivallien matalana pitäminen ja kesällä välikaistan pensaiden säännöllinen leikkaus)	-			PIKA	Kunta	
11	Opintien ja Matlantien liittymä			Näkemistä huolehtiminen/näkemäraivaus	2			PIKA	Kunta, yksityinen Kunta, yksityinen	
				Tontin kuusiaita näkemäesteenä, näkemäraivaus, peilin säätäminen/parantaminen	2			PIKA	Kunta, yksityinen	





= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = enllisrahalla toteutettavat hankkeet

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (te/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähennämä (hvj/p/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syyss- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
12	Satakielistentie			Kadun kehittäminen ja parantaminen (liittymäalueiden jäsentely ja selkeyttäminen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen ottaen huomioon kadun käyttötärpeet tapahtumien aikana)	-			3	Kunta	
13	Mt.5451 Rautalammin tie, Savijärvenpuron kohta	5451/1/580		Kevyen liikenteen väylälle kaide	5			PIKA	ELY	
14	Toholahdentie			Nopeusrajoitusmerkin 40 km/h vaihtaminen aluumerkkiin ja toisesta suunnasta aluenopeusrajoituksen 40 km/h päättymismerkki	1			PIKA	Kunta	
15	Toholahdentie			Kadun perusparantaminen, jonka yhteydessä mm. hidasteet (esim. Paavontien ja Koritien liittymien lähelle), kevyen liikenteen väylä ja kaiteiden uusiminen	-				Kunta	
16	Kt 69 Kuopiontie (Alatieltä Sairaala tielle)	69/16/2825		Kevyen liikenteen väylä ja alikulku	-	0,0038			ELY, kunta	
17	Katuverkko			Katuvalaistuksen täydentäminen koko katuverkolle	100			1	Kunta	



**Rautalammin haja-asutusalueelle
esitetyt toimenpiteet**

-  Muu toimenpide (kohde)
-  Kevyen liikenteen väylätarve
-  Kevyen liikenteen aikukulku
-  Liikenteenjakajan tehostevarret

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

HAJA-ASUTUSALUEELLE ESITETYT TOIMENPITEET

Nro	Sijainti	Tieosoite (te/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€/v)	Kiireelli- syyss- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
31	Kerkonjoen koulu			Koulun piha-alueen jäsentely/jätöliikennejärjestelyt, leikkialueen erottaminen liikennealueesta, läpiajon estäminen pihan läpi kerkonkoskentielle	20			1	Kunta	
32	Mt 545 Vesannontie, mt 543 Kerkonkoskientien liittymä			Liikenteenjakaajan tehostevarret	0,5			PIKA	ELY	
33	Mt 545 Vesannontie, Kerkonkosken sillan kohdalla	545/6/100-175		Väliaikainen kävelysilta (erillinen/siirrettävä)	-	0,0000			kunta	
34	Mt 545 Vesannontie, Nokisenkosken silta	545/3/6275-6375		Kävelylevike	-	0,0001			ELY, kunta	
35	Mt 543 Kerkonkoskentie välillä Kivisalmentie - Jaakonharjuntie	543/1/0-1800	1800	Kevyen liikenteen väylätarve	-	0,0005			ELY, kunta	
36	Kt 69 Jyväskyläntie, mt 543 Kerkonkoskientien liittymä	69/16/0		Kevyen liikenteen alkukku	-	0,0025			ELY, kunta	
	Mt 545 Vesannontie, Joutenlahti			Käiteiden parantaminen ja korottaminen (etenee kaideohjelman mukaan)	30			1	ELY	

LIITE 1

LIITE 2: Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Viisaita valintoja liikkumiseen -esite:

http://www.motiva.fi/files/4897/Viisaita_valintoja_liikkumiseen_kunnassasi.pdf

Esimerkkejä Suomesta:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/esimerkkeja_tehdyista_toimista_suomessa

Esimerkkejä Euroopasta:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/esimerkkeja_euroopasta

Liikkumissuunnittelun työkaluja:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/liikkumissuunnittelun_tyokaluja

TYKELI (Työpaikat kestävän liikkumisen edistäjinä) -pilottihankkeet:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/pilotit

Polku edellisiin: www.motiva.fi » Liikenne » Liikkumisen ohjaus työpaikoilla » Aineistot

Vinkit työnantajille:

1. Toimipaikan sijainnin valinta liikkumismahdollisuuksien mukaan

- Muuton tai uusien toimitilojen rakentamisen yhteydessä sijaintipaikan valinnassa kannattaa ottaa huomioon työntekijöiden mahdollisuus tulla töihin kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

2. Kestävää liikkumista tukeva infrastruktuuri työpaikalla

- Pyöräilijät tarvitsevat runkolukittavat telineet, suihkun ja vaatteidenvaihtotilan. Sisätiloista, esimerkiksi autohallista, voidaan varata alue pyörille.
- Etäneuvotteluilla voidaan välttää työasiamatkoja. Niitä varten tarvitaan asianmukaiset tilat ja laitteet.

3. Kestävää liikkumista tukevat palvelut, edut ja säännöt työpaikalla

- Työntekijöille voidaan tarjota työsuhteautojen ohella työsuhde-etuna myös joukkoliikennelippua ja työsuhdepolkupyörää. Polkupyöriäkin voidaan hankkia leasing-periaatteella. Työnantaja voi myös tarjota niin sanottuja virkakypöriä ja joukkoliikenteen lippuja työasiamatkoihin. Tällöin työntekijän ei tarvitse ajaa töihin omalla autolla hoitaakseen sillä työasioita päivän aikana. Pyöräilyn yhteydessä kannattaa muistuttaa kypärän käytöstä!
- Työsuhteautojen ja työpaikan autojen hankinnassa kannattaa suosia vähäpäästöisiä malleja. Vähäpäästöisten autojen suosiminen kohentaa myös yrityskuvaa. Yritys voi linjata hankintapolitiikassaan työntekijöiden auton valinnan perusteet: esimerkiksi hiilidioksidipäästöille voidaan määritellä yläraja.
- Työpaikan omat autot voidaan korvata osittain tai kokonaan autojen yhteiskäyttöpalvelulla. Tällöin säästyy myös pysäköintikustannuksia.
- Työnantaja voi ylläpitää kimpakyytipörssiä, jossa työkaverit voivat etsiä sopivaa matkaseuraa. Jos liikkujia on paljon samaan aikaan ja suuntaan, voi työnantaja järjestää omia bussikyytejä.
- Työntekijältä voidaan periä työpaikalla sijaitsevasta autopaikasta maksu, jonka suuruus riippuu siitä, kuinka tarpeellista työntekijän on tulla omalla autolla töihin. Kimpakyytiläisille pysäköinti voi olla edullisempaa tai ilmaista. Parkkipaikan ajastettavat lämpöpistokkeet varmistavat autojen esilämmityksen kylmällä säällä.
- Työpaikan matkustusohjeistuksessa voidaan antaa suosituksia käytettävistä matkustusmuodoista matkan luonteen, pituuden ja käytävissä olevien vaihtoehtojen mukaan. Oman auton käytön tulisi olla viimeinen vaihtoehto, jos muut vaihtoehdot ovat huomattavasti hankalampia.

4. Tietoa kestävästä liikkumisesta työntekijöille

- Kaikki liikkumiseen liittyvät edut ja ohjeet kannattaa koota yrityksen sisäisille verkkosivuille. Sivuille voi myös koota hyödyllisiä linkkejä seudun liikennepalveluista. Intranetissä voi toteuttaa yrityksen sisäisen kimpakyytipörssin.
- Työpaikalla voidaan järjestää tempauksia esimerkiksi pyöräilyn edistämiseen liittyen. Hyviä ajankohtia tempauksille on Pyöräilyviikko toukokuussa, Liikkujan viikko syyskuussa ja Energiansäästöviikko lokakuussa. Tempauksiin voi liittää myös asiantuntijaluentoja.
- Työnantaja voi tarjota taloudellisen ja turvallisen ajotavan koulutusta työntekijöilleen, erityisesti niille, jotka käyttävät autoa työmatkoillaan tai työasioita hoitaessaan.

5. Liikkuminen huomioon työn organisoinnissa

- Etätyö vähentää työmatkoja olennaisesti. Etätyön pelisäännöt on hyvä tehdä selväksi. Myös työajan joustot voivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä.
- Osa työmatkasta voidaan laskea työajaksi, jos pitkiä juna- tai linja-automatkoja kulkeva pystyy tekemään työtä matkalla.
- Liikkumiseen liittyvät ongelmat ja kehitystarpeet voidaan käsitellä yhtenä kohtana esimerkiksi kehityskeskusteluissa. Jopa itse keskustelut voidaan hoitaa kävelen!

6. Liikennepalvelujen räätälöinti työpaikan tarpeiden mukaan

- Työnantaja voi neuvotella esimerkiksi joukkoliikenteen palveluntarjoajan kanssa, miten joukkoliikenne parhaiten palvelisi työpaikkaa. Aikataulu- tai vuorovälimuutos voi ratkaisevasti lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämismahdollisuudet kouluissa:

Liikkuva 2012-2013

Ideana on neuvoa ja kannustaa 13-19-vuotiaita nuoria valitsemaan viisaita liikkumistapoja koulu- ja vapaa-ajanmatkoilleen. Liikkuva -hankkeessa järjestetään kouluvierailuja yläkouluilla, lukioissa ja toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa, joissa nuoret pääsevät draamatyöpajoissa pohtimaan omia liikkumisvalintojaan. Lisäksi tarjotaan opettajille materiaaleja, joiden pohjalta on mahdollista toteuttaa draamatyöpajoja itsenäisesti sekä suunnitella omalle koululle sopiva turvalliseen, ympäristöystävälliseen ja terveelliseen liikkumiseen liittyvä suunnitelma yhdessä oppilaiden kanssa.

http://www.motiva.fi/files/6444/Liikkuva_2012-2013_Hankekortti.pdf

<http://www.nuortenakatemia.fi/Liikkuva>

Kävelevä- ja pyöräilevä koulubussi

Pyöräilevä ja kävelevä koulubussi on alakoulun alimmille luokille suunnattu toimintamalli, jossa mm. vanhempien ja isovanhempien kanssa yhteistyössä pyritetään koulubusseja. Ideana on kulkea koulumatka kävellen tai pyörällä yhdessä aikuisen johdolla. Puhutaan koulubussista, sillä matka kuljetaan ennalta sovittujen pysäkkien kautta, jotka toimivat tapaamispaikkoina. Pysäkkien sijainnit suunnitellaan siten, että bussilla kulkevan lapsen reitti kotoa pysäkille olisi mahdollisimman turvallinen. Tällä Pyöräilykuntien verkosto ry:n koordinoimalla koulubussitoiminnalla voidaan vähentää autoliikennettä koulun lähistöllä ja lisätä näin koulumatkan turvallisuutta. Koulubussitoiminta lisää pyöräilemistä ja/tai kävelemistä arjessa, opettaa valitsemaan ympäristön kannalta kestäviä liikkumistapoja ja mahdollistaa liikennesääntöjen ja liikenteessä liikkumisen opetteluun aikuisen opastuksella. Kaikkiaan koulubussitoiminta edistää liikuntaa, turvallisuutta, kestävästä liikkumisesta sekä kasvattaa lasten, vanhempien ja koulun välistä yhteisöllisyyttä.

http://www.poljin.fi/koulubussit/koulubussit_esite_painoon.pdf

<http://www.poljin.fi/koulubussit>

<http://areena.yle.fi/video/1316613620162>

Liikennekäärme-peli

Alakoulun oppilaille suunnatussa Liikennekäärme-pelissä kannustetaan ja opetetaan lapsia ja heidän huoltajiaan kulkemaan koulumatkat ympäristöystävällisesti, liikunnallisesti ja samalla turvallisesti. Liikennekäärme-peli on kampanja, jonka aikana oppilaille opetetaan liikkumiseen ja liikenteen kestävyteen, terveysvaikutuksiin, ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. Liikenteeseen ja peliin liittyvistä asioista järjestetään opettajille koulutus. Pelin idea on kannustaa lapsia kestävästä liikkumiseen ja palkita lapsia ympäristöystävällisesti tehdyistä matkoista tarroilla, joita kerätään pirteän värikkääseen Liikennekäärmepeililautaan. Peliin osallistuvat koulut voivat järjestää kampanjoita ja oheistapahtumia, joissa esimerkiksi tuunataan pyöriä, ajetaan taitoratoja ja päästään jututtamaan poliisia tai muita liikenteen parissa työskenteleviä tahoja.

http://www.motiva.fi/files/6429/Liikennekaarme-peli_Hankekortti.pdf

Koulujen kilometrikisa

Leikkimielinen Koulujen kilometrikisa on suunnattu 1-9 luokkalaisille. Koulujen kilometrikisa on valtakunnallinen pyöräilyä ja kävelyä edistävä kilpailu, jossa peruskoululaiset ja koulut keräävät merkintöjä tietyn pyöräily- ja kävelymatkan saavuttamisesta päivän aikana. Parhaimmillaan Kilometrikisa kannustaa liikkumaan ja parantaa luokan yhteishenkeä liikkumisen tapahtuessa koko luokan voimin. Koululaisten kilometrikisan suoritteet ja tulokset kirjataan internetpalveluun, jossa on myös mahdollista vertailla omaa koulua omassa kunnassa ja koko Suomessa sekä omaa joukkuetta (=luokka) luokka-asteen mukaan omassa kunnassaan ja koko Suomessa. Koulujen kilometrikisa on Pyöräilykuntien verkoston organisoima kuukauden mittainen kampanja, jossa kunkin luokkatason voittajajoukkue palkitaan.

<http://www.kilometrikisa.fi/koulut/site/index>

Fillarimestarikilpailu

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

<http://www.autoliitto.fi/autoliitto/tapahtumat-ja-toiminta/fillarimestari2/>

Kampanjaviikot

Koulut voivat järjestää yksittäisiä kampanjaviikkoja, jolloin kannustetaan liikkumaan ympäristön kannalta viisain keinoin kouluun. Tarkoitus on kannustaa oppilaita kulkemaan koulumatka pyörällä, kävellen, rullalaudalla, -luistimilla tai muulla lihasvoimaan perustuvalla kulkumuodolla. Kampanjan ei tarvitse olla kilpailu, sillä kaikilla kouluilla ja oppilailta ole yhtäläisiä mahdollisuuksia taittaa koulumatkaa pyöräillen. Haluttaessa kampanjaviikolla voidaan myös kisata oman koulun kesken tai haastaa mukaan

naapurikouluja. Turkulainen Valonia on laatinut kampanjaviikon järjestämisen tueksi materiaalipaketin, josta löytyy Viisaasti kouluun -juliste, osallistumistaulukko kampanjaviikon liikkumissuoritusten keräämistä varten, arkillinen ansiomerkkejä ja opettajan ohje teemaviikkoa varten. Valonian materiaalipaketti istuu parhaiten 1-6-luokille.

Pyörällä kouluun -päivä

Paljon vinkkejä ja erilaisia toimintamalleja omalla sivustolla: <http://www.pyorallakouluun.fi/>

Lisätietoja ja materiaalipaketit:

<http://www.turku.fi/Public/default.aspx?contentid=357027&nodeid=4656>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153690&GUID={8EDDC12A-E1FA-4330-B6F6-B445BD39CBB2}>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153757&GUID={18B8CAF1-ED4A-4A36-93D8-D1BF51397268}>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153576&GUID={4F2D4038-4B78-45F0-8719-B049D309AE74}>

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Neuvola

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Äitiys- ja lastenneuvolan asiakkaat	Turvaistuinten käytön lisääminen	Istuinten vuokraus ja välitys Turvaistuinten kiinnitys	Jatkuva Jatkuva	Neuvolan henkilö kunta	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

Aikuisväestö

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Kaikki työikäiset	Pimeässä liikkuminen turvallisiksi	Heijastinten käytön lisääminen	Jatkuva.	Poliisi	
Työkseen liikkuvat	Ennakoivan ajon opetus	Ennakoivan ajon kurssseja. Mm. kansalaisopisto	Kansalaisopiston lukujäri. suunnitelun yht.	Kansalaisopisto	
Onnettomuuksien uhrin	Uhrin kokemusten siirtäminen muille	Annetaan mahdollisuus onnettomuuksien uhreille välittää kokemuksensa muille. Yhteistyötä mm. Liikenneturvan kanssa	Jatkuva	Koulut, perusturvaosasto	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

Vanhusväestö

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutahovastuuhenkilö	Toteutunut*
Henkilöstö, sosiaali- ja terveystoimi	Liikenneturvallisuuspuutteiden esille tuominen	Vanhusneuvosto kerää puutteita	määrittäjäin	Vanhusneuvoston siht.	viimeksi 20.11.2012
Vanhusasiakkaat	Turvallinen ja esteetön liikkuminen Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen	Tiedotetaan liikenteen vaaroista ja esteellisyydestä asiakkaille ja viranomaisille. Turvalaitteiden (kypärä, turvavyö, heijastimet) käytön muistuttaminen Ohjataan turvallisesta liikkumisesta, turvavälineiden- ja liikeysteiden käytössä Järjestetään ikäautoilijoiden tapahtumia	jatkuva jatkuva jatkuva lokakuu 2013	Henkilöstö /ELY-keskus /tekninen toimi henkilöstö Vanhuspalvelujen ohjaaja /Liikenneturva	
Kotipalvelun henkilöstö	Lakisäätöisten kuljetusten toteuttaminen Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen toiminnassa Liikenneturvallisuusasioiden esillä pitäminen Asiantuntijuuden tarjoaminen liikenneturvatyöhön	Palveluohjaus kuljetuspalvelujen hakemiseen Ensiapuvalmiuden ylläpitäminen koulutuksella Turvalaitteiden (kypärä, turvavyö, heijastimet) käyttäminen Lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoitus Lausunnot tarvittaessa	jatkuva jatkuva jatkuva	Henkilöstö Esimiehet Esimiehet Henkilöstö Henkilöstö	23.4.2012, 30.4.2012 EA

LIITE 3: Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Tehostetun palveluasumisen henkilöstö	Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen toiminnassa	Ensiapuvalmiuden ylläpitäminen koulutuksilla	2012	esimiehet	
	Liikenneturvallisuusasioiden esillä pitäminen	Turvallitteiden (kypärä, turvavyö, heijastimet) käyttäminen	jatkuva	henkilöstö	
	Asiantuntijuuden tarjoaminen liikenneturvatyöhön	Lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoitus	jatkuva	henkilöstö	
		Lausunnot tarvittaessa	jatkuva	henkilöstö	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

Vammaispalvelut

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Liikkumis- ja toimimiseiset henkilöt	Ryhmien liikkumistarpeet otetaan huomioon	Esteellisyyskartoitus. Liikuntaesteiden poistaminen	1 krt/v.	Vammaispalvelun henkilökunta, liikenneturvall. tmk.	viimeksi. 20.11.2012
Vammaispalvelun henkilökunta	Työmatkaliikkuminen turvalliseksi	Liukastumisten estäminen opettamalla tunnustamaan liukkaus sekä liukasteiden käytön lisääminen	Syksyisin ennen liukkaita kausia.	Vammaispalvelun työjohto, Kokka toiminta	viimeksi syyskuun 2012
Yhdyskuntasuunnittelijat ja rakentajat	Muutostöissä sekä uudisrakentamisessa otettava huomioon liikuntaesteiset	Suunnitelmat tarkastetaan ammattitaitoisten asiantuntijoiden toimesta	Jatkuva	Rakennustarkastus	

* lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

TEKNISEN TOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Kuntalaiset	Liukastumisonnettomuuksien vähentäminen Liikennenopeuksien hallinta	Keliolosuhteiden seuranta ja niihin nopea reagointi. Yhteistyö ELY-keskuksen kanssa. Nopeuksiin vaikuttavien rakenteellisten toimenpiteiden valmistelu ja suorittaminen. Kunnan oma nopeusnäyttö päärailille	Jatkuva Oman suunnitelman mukaisesti	Tekn. joht. Työnjohtaja	
Tekninen toimi	Henkilöstön kouluttaminen liikenneturvallisuustyöhön	Koulutus henkilöstölle jossa käydään läpi kiinteistöhoidon, katujen kunnossapidon liikenneturvallisuuksioita	1 krt/3 v. Uusien aurasuopimusten aloittamisen yhteydessä	Tekn. joht.	
Rakennusvalvonta	Rakennusluvassa tarkastellaan myös liikenneturvallisuuteen liittyvät tekijät joita on mm. tien suoja-alueet ja näkemät sekä työmaaliikenteen järjesty. Kaavoituksessa liikenneturvallisuustarkastelu	Rakennusten sijoittelulla ei heikennetä liikenneturvallisuutta Asiantuntijalausunnot liikenneturvallisuuksista	Jatkuva Luonnosvaiheessa ja tarpeen mukaan ehdotuksesta	Rak.tark. Kaavoitusjaosto	
Henkilöstö ja tekninen lautakunta	Liikenneturvallisuusriskien tunnistaminen ja liikenneturvallisuuksialoitteiden käsittely	Käydään henkilöstön kanssa palaverissa läpi mm. liikenneturvallisuuksialoitteiden mukaisia toimenpiteitä ja suunnitellaan kiireellisissä tapauksissa toteutus. Tehdään teknisen lautakunnan kanssa esityksiä muille toimijoille liikenneturvallisuuksialoitteiden pohjalta	Jatkuva ja osaston kokouksissa. Teknisen lautakunnan kokouksissa	Tekn. joht. Työnjohtaja. Teknisen lautakunnan pj ja tekninen lautakunta	

LIITE 3: Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Urakoitsijat ja suunnittelijat (konsultit)	Varmistetaan pätevyys kun joudutaan suunnittelemaan kohteita joissa on olemassa liikenneturvallisuusriskejä. Tiekunnille tiedottaminen liikenneturvallisuudesta	Referenssit ja liikenneturvallisuus-suunnittelun pätevyys tarjouspyynnöissä	Sopimusten hyväksymisen yhteydessä		
Tiekunnat		Vuosittain tapahtuva tiedottaminen	1 krt vuosi		

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

NUORISO- JA VAPAA-AIKATOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Nuoret ikäryhmittäin	Liikenneturvallisuus vapaa-ajalla. Polkupyöräilyn ja mopoilyn turvallisuus. Heijastimien käyttö	Opetellaan valitsemaan kulkuneuvo sään mukaan, ilmaisten heijastimien jakaminen nuorisotilalla	Jatkuva	Vapaa-ajanohjaaja	
Nuorisotoimen henkilöstö	Liikenneturvallisuus osaksi nuorisotyötä	Tarvittavan materiaalin jakaminen sekä epäkohtiin puuttuminen	Jatkuva	Vapaa-ajanohjaaja	
Yhteistyö (mm. järjestöt ja yhdistykset)	Liikenneturvallisuus osaksi lasten ja nuorison vapaa-aikaa	Kiinnitetään huomiota lasten liikkumiseen kodin ja harrastusten välillä. Epäkohtiin puuttuminen	Jatkuva	Vapaa-ajanohjaaja	
Kelkkailijat	Kelkat määritellyille kelkkareiteille	Tiedostus kelkkareiteistä	Jatkuva	Vapaa-ajanohjaaja	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

MAASEUTUTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Maa- ja metsätalousyrittäjät	Liikenneturvallisuusriskien tunnistaminen. Laitteiden ja koneiden kunto. Työkoneet liikenteessä. Palautteen hankkiminen liikenneturvallisuuspuutteista	Vallistus, koulutus	Jatkuva	Maatal. yritt.yhd. Maatal.seurat.	
Maatalouslomitajat	Ajoneuvojen hyvä kunto (esim. renkaat). Riskien tunnistaminen (mm. ajoreittien turvallisuus)	Kyselyn suorittaminen yrittäjille Vallistus, koulutus	Jatkuva	Maaseututoimi Lomitustoimi	
Kuljetuspalveluja harjoittavat yrittäjät	Riskien tunnistaminen etenkin taajamissa. Nopeuksien noudattaminen	Taajamien rakenteellinen liikenneturvallisuus. Nopeusvalvonta	Jatkuva	Poliisi. ELY-keskus	

* Iisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

YRITYKSET

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Hallinto	Kunnan liikenneturvallisuushankkeista tietoisuuden lisääminen	Kunta välittää liikenneturvallisuus-suunnitelmat ja toteuttamisohjelmat yritysten tietoon.	Uusien suunnitelmien julkaisun yhteydessä	Liikenneturvallisuuksuustoimikunta	
Työntekijät (työturvallisuus ja työmatkaturvallisuus)	Työmatkaliikkumisen turvallisuuden lisääminen	Työntekijöiden aktivoiminen aloitteelliseksi työmatkaliikkumisen turvallisuuden parantamiseksi. Kannustetaan työnantaja hankkimaan työntekijöille pyöräilykypäriä.	Jatkuva	Yritysten johto. Työsuojeluvallatutetut	
Työterveyshuolto	Edistetään keinoja joilla työterveyshuolto välittää liikenneturvallisuuteen liittyvistä esille tulleista puutteista tietoja liikenneturvallisuustoimijoille	Pyydetään säännöllisesti palautetta työterveyshuolloilta havaituista liikenneturvallisuuspuutteista	1. krt/vuosi	Työterveyshuolto	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

POLIISI

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Tienkäyttäjät	Taajamanopeuksien alentaminen	Liikennevalvonta	Jatkuva	Poliisi	
Päiväkodit ja perhepäivähoito	Turvallinen liikkuminen päiväkotiin ja perhepäivähoitoon	Poliisi tarkistaa päiväkotien liikennejärjestelyt sekä antaa tarvittaessa ohjeita perhepäivähoidon ohjaajille liikenneturvallisuuteen liittyvistä asioista	Jatkuva	Poliisi	
Koulut	Polkupyöräilyn turvallisuuden lisääminen. Kypärän käytön lisääminen. Mopoliikenteen turvallisuuden lisääminen	Kypärän käytöstä tiedottaminen. Pyöräilijän liikennekäyttäytymisestä tiedottaminen. Mopojen "virittelyn" laillisuudesta tiedottaminen	Mahdollisuuksien mukaan 1 krt/v	Poliisi	
Nuoret	Mopo/kv. moottoripyöräilyn turvallisuuden parantaminen	Mopo/kv. moottoripyörien turvallisuusneuvonta	Normaaliin liikennevalvontaan yhdistetty	Poliisi	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

PALO- JA PELASTUSVIRANOMAISET

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Päiväkodit ja kerhot sekä koululaiset	Palo- ja pelastustoimen tunnettavuuden ja turvallisuustietouden lisääminen	Paloasemavierailujen järjestäminen päiväkotit- ja kerhoryhmille. NO HÄTÄ-kampanjan jatkaminen	Jatkuva	Pelastuslaitos	
Kuntalaiset	Pelastusteiden merkityksen selvittäminen kuntalaisille. Pelastustoiminnan turvallisuuden lisääminen liikenteessä	Käydään kunnan tapahtumissa esitelmässä mm. liikennevahingoissa tapahtuvaa palo- ja pelastustoimintaa	Kuntalaisille ja kesäasukkaille tarkoitettua tapahtumia	Pelastuslaitos	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

YLEISHALLINNON TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutahou/ vastuuhenkilö	Toteutunut*
Kuntalaiset	Tiedottaminen kunnan liikenneturvallisuu- työstä	Kunnan tiedotuslehteen tiedote me- neillään olevista liikenneturvallisuu- s-hankkeista	Keväisin	Tiedottaja Liikenneturvalli- suus yhdyshen- kilö	1 krt vuodessa
Kunnanviraston asiakkaat	Virastossa asioivilla mahdollisuus tutustua kunnan liikenneturvallisuu- työhön ja -materiaaliin	Neuvonnassa esillä kunnan liikenne- turvallisuu- materiaalia	Jatkuva. Materiaa- lin päivitys.	Neuvonnan henkilökunta	
Kunnanviraston työntekijät	Työmatkaliikenteen turvallisuuden parantaminen	Mahdollisuus parantaa ajotaitoja erilaisten kurssien kautta	Jatkuva	Kunnanjohtaja	
Kylätoimikunnat	Kunnan liikenneturvallisuu- työn ulot- taminen kyläkunnille.	Palautteen ja kyselyjen järjestäminen kyläkunnille liikenneturvallisuu- desta	1 krt/3 vuotta	Liikenneturvalli- suusyhdyshenki- lö	

* Lisätään merkintä tai päivämäärä, kun toimenpide on toteutunut

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 72/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sito Oy		Julkaisu-aika elokuu 2013		
		Kustantaja Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma Rautalampi				
Tiivistelmä Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion, Juankosken ja Suonenjoen kaupungit sekä Kaavin ja Rautalammin kunnat ovat laatineet yhdessä Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman. Kuntakohtaiset suunnitelmaraportit sisältävät sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelmat että liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritetyt kunnille yhteiset liikenneturvallisuuksuuden ja esteettömyyden parantamista koskevat periaatteet sekä tarkemmin kuntakohtaiset erityispiirteet. Myös liikenneturvallisuuksuunnitelmat laadittiin kunnille yhteisten periaatteiden ohjaamina. Suunnitelman laadinnassa otettiin huomioon Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma sekä kuntien omat liikkumiseen ja turvallisuuteen kytkeytyvät strategiat ja tavoitteet. Rautalammin kunnan alueelle on esitetty liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä yhteensä 23 kohteeseen. Toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon edellä mainitut yleiset periaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet. Toimenpiteiden toteuttaminen on vaiheistettu kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan; vuosina 2013-2016 ja 2017-2020 sekä vuoden 2021 jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin. Lisäksi erikseen on esitetty myös pienemmät ns. pikatoimenpiteet. Parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 0,54 milj.€, josta puuttuvat suuret ns. erillishankkeet. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty kunnan liikenneturvallisuuksuryhmän kokoonpano, toimintamalli ja tehtävät sekä hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneturvallisuuksuuden edistämisen ohella suunnitelman laadinnassa painopisteenä oli viisaiden ja kestävien liikkumistapojen edistäminen, mikä on ehdotettu kytkettäväksi osaksi kunnan liikenneturvallisuuksuustyötä. Lisäksi raportissa on käsitelty liikenneturvallisuuksuunnitelman markkinointia ja tiedottamista. Liikenneturvallisuuksuustoimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumisen seuranta varten suunniteltiin erilaisia mittareita.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, Rautalampi				
ISBN (painettu) 978-952-257-821-1	ISBN (PDF) 978-952-257-835-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkajulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-835-8	Kieli suomi	Sivumäärä 80
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavissa myös verkossa osoitteesta: www.ely-keskus.fi/julkaisut tai www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja aika Kuopio 2013			Painotalo Kopijyvä	

RAPORTEJA 72 | 2013

**KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
RAUTALAMPI**

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-821-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-835-8 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-835-8

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