



Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma

Juuka, Lieksa, Nurmes ja Valtimo

PILVI LESCH | OLLI MÄKELÄ | TEEMU KINNUNEN | REIJO VAARALA



Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma

Juuka, Lieksa, Nurmes ja Valtimo

PILVI LESCH

OLLI MÄKELÄ

TEEMU KINNUNEN

REIJO VAARALA

RAPORTEJA 70 | 2016

PIELISEN KARJALAN VIISAAN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Pilvi Lesch, Ramboll Finland Oy

Kartat: © Maanmittauslaitos 06/2016

ISBN 978-952-314-484-2 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-484-2

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

Sisältö

Sisältö.....	3
Työn tavoite.....	3
Nykytila.....	4
Suunnittelualue	4
Suunnittelu- ja kaavoitustilanne	9
Liikenneverkko	12
Tieverkko.....	12
Liikennemäärät	12
Nopeusrajoitukset	13
Joukkoliikenne	14
Jalankulku- ja pyöräilyväylät	18
Liikenneonnettomuudet	20
Liikkumistottumukset	24
Aikaisemmat kyselyt.....	24
Itä-Suomen liikkumiskysely 2012	24
Liikkumiskysely Itä-Suomen kuntatyöntekijöille 2014	24
Liikkumiskysely Itä-Suomen kouluille 2014.....	28
Asukaskysely	32
Itä-Suomen viisaan liikkumisen kysely	33
Koulumatkojen turvallisuus	41
Maastokäynnit ja vuorovaikutustilaisuudet	42
Tavoitteet.....	43
Liikenneturvallisuuštavoitteet	43
Tavoite viisaalle liikkumiselle	44
Toimenpide-esitykset.....	45
Kestävän liikkumisen edistäminen	45
Kestävä liikkuminen.....	45
Liikkumisen ohjauksen vaikuttamiskeinot	45
Yhdyskuntarakenne.....	47
Infrastruktuuri.....	47
Joukkoliikenne	49
Liikenneturvallisuuustyö	51
Liikenneturvallisuuustyön ja viisaan liikkumisen organisointi	51
Puheenjohtajan ja liikenneturvallisuusryhmän tehtävät	52
Liikenneturvallisuustoimijan rooli.....	53
Kunnan edustajat	53
Asiantuntijatahot	53
Sidosryhmien edustajat	54
Päätöksentekijät.....	54
Työn sisältö, toteutus ja seuranta.....	54
Liikenneympäristö	56

Suunnittelun lähtökohdat	56
Toimenpide-esitykset	56
Esteettömyys	58
Vaikutukset.....	60
Liikenneympäristön ja esteettömyyden toimenpiteet.....	60
Liikenneturvallisuuustyö ja viisaan liikkumisen kehittäminen.....	61
Seuranta	62
Vastuunjako	62
Tiedottaminen	62
Lähteet.....	63
Liitteet.....	64

Työn tavoite

Työn tavoitteena oli laatia Pielisen Karjalan kuntien alueelle toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja sopivasti toimintaa ohjaava suunnitelma turvallisen ja kestävä liikumisen edistämiseksi. Liikenneturvallisuuden parantamista on tarkasteltu perinteistä liikenneturvallisuustyötä laajemmasta näkökulmasta. Suunnitelmassa kestävä liikuminen näkökulma ja kokonaisvaltainen liikennejärjestelmätason ajattelu on pyritty nivomaan luontevaksi osaksi liikenneturvallisuustyötä erityisesti toimintamallien yhteensovittamisella.

Kestävä liikumisen edistämällä tarkoitetaan tässä työssä liikumisen painopisteen siirtämistä henkilöautoilusta vähemmän päästöjä aiheuttaviin kulkutapoihin, kuten joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Myös henkilöauton käytön tehostaminen, henkilöauton järkevämpi ja tarkoituksenmukaisempi käyttö sekä autovalintoihin vaikuttaminen ovat osa kestävä liikumisen edistämistä. Kestävä liikumisen tavoitteiden saavuttaminen edistää myös liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista. Suunnitelman omat osiot joukkoliikenteen sekä kestävä liikumisen edistämiseksi tukevat tätä tavoiteasettelua.

Viisaan liikumisen suunnitelma sisältää katsauksen seudun väestökehitykseen ja yhdyskuntarakenteen muutoksiin, liikennejärjestelmän ja asukkaiden liikumisen nykytilaan sekä liikenneturvallisuustilanteeseen. Nykytilanteesta tehtyjen havaintojen perusteella liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi on kuvattu visio ja asetettu tavoitteet liikenneturvallisuustyön kohdentamiseksi. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen liikenneturvallisuustyön jatkuvasta toimintamallista.

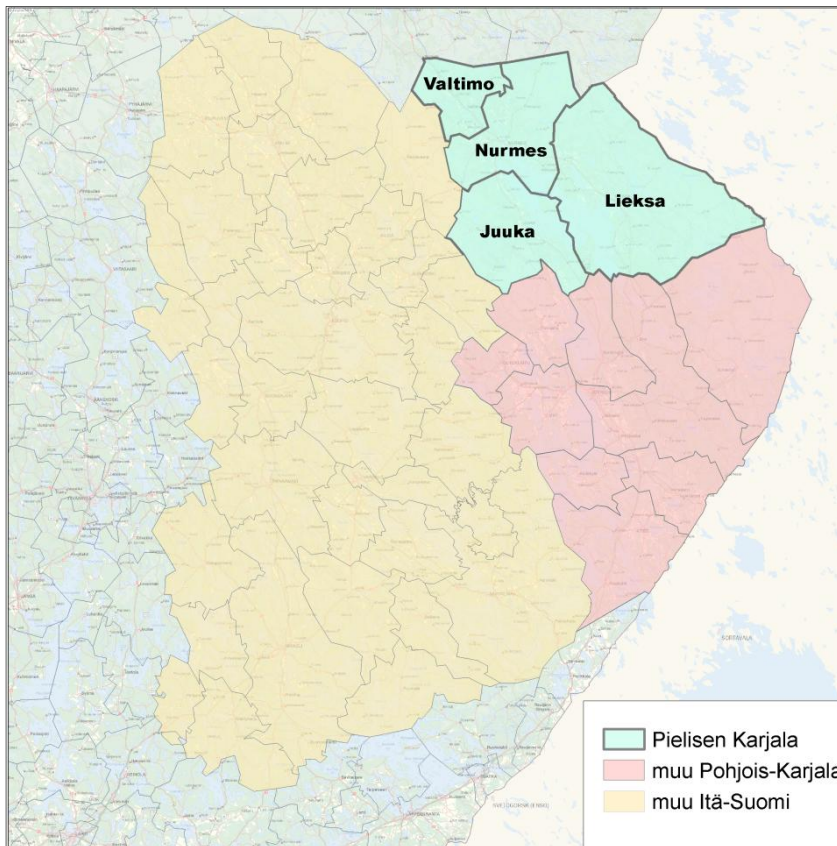


Kuva 1. Pyöräilyä voidaan edistää muun muassa pyöräilyn infrastruktuuria kehittämällä. Kuvassa on pyörätiejärjestelyjä Freiburgissa.

Nykytila

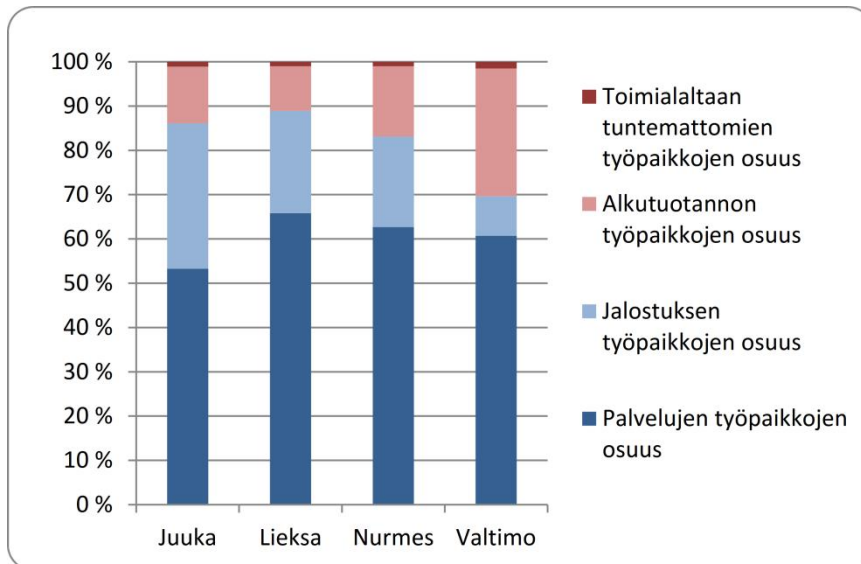
Suunnittelualue

Suunnittelualueena ovat Pielisen Karjalan kunnat Juuka, Lieksa, Nurmes ja Valtimo sijaitsevat Pohjois-Karjalan maakunnassa (kuva 2). Suunnittelualueen kunnat muodostavat Pielisen Karjalan seudun, jonka suurin kaupunki on Lieksa. Lieksan keskustasta lähimpään maakuntakeskukseen Joensuuhun on matkaa noin 100 km. Lieksa on suunnittelualueen kunnista pinta-alaltaan suurin 4 068 km² (josta vesistöä 650 km²). Nurmeksen pinta-ala on 1855 km² (vesistöä 254 km²), Juuan 1847 km² (vesistöä 345 km²) ja Valtimon 838 km² (vesistöä 38 km²).



Kuva 2. Suunnittelualueen sijainti.

Kaikissa suunnittelualueen kunnissa on eniten työpaikkoja palvelualalla: Juuassa 53 % työpaikoista, Lieksassa 66 %, Nurmeksessa 63 % ja Valtimolla 61 %. Toiseksi eniten työpaikkoja on jalostuksessa: Juuassa 33 %, Lieksassa 23 % ja Nurmeksessa 20 %. Valtimolla jalostuksen työpaikkojen osuus on vain 9 %. Valtimolla toiseksi eniten työpaikkoja on alkutuotannossa (23 %). Muissa kunnissa alkutuotannon työpaikkoja on selvästi vähemmän (Juuka 13 %, Lieksa 10 % ja Nurmes 16 %). (Kuva 3.) Asuinkunnassaan käy töissä suurin osa työllisestä työvoimasta: Lieksassa 88 %, Juuassa 85 % ja Nurmeksessa 84 % työllisestä työvoimasta. Valtimolla tämä luku on selvästi pienempi, eli 64 % työssäkäyvistä käy töissä asuinkunnassaan. Pielisen Karjalan merkittävin matkailualue on Lieksassa sijaitseva Kolin kansallispuisto.

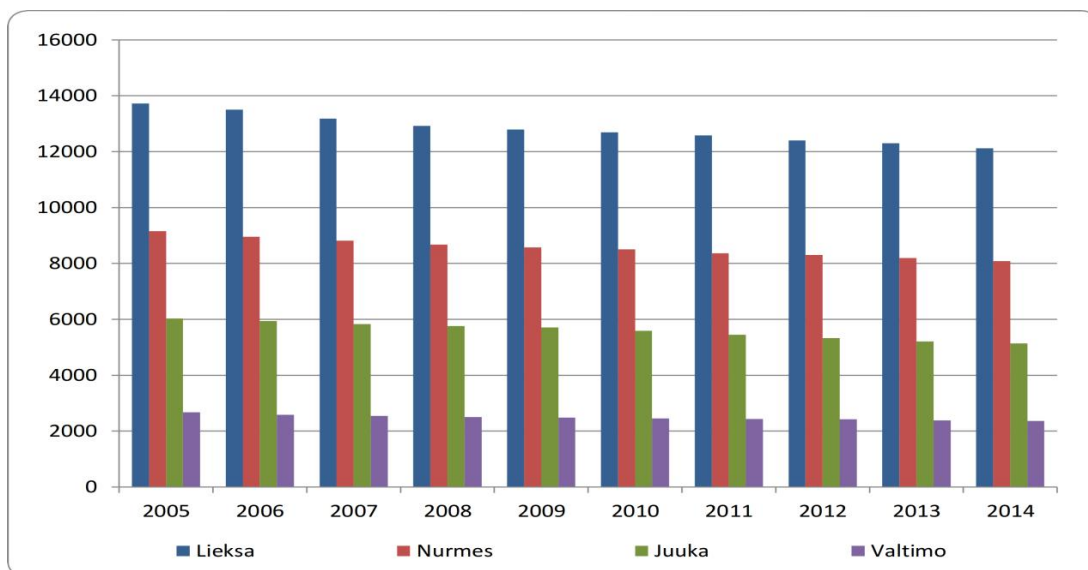


Kuva 3. Työpaikkojen jakautuminen eri aloille Pielisen Karjalassa.

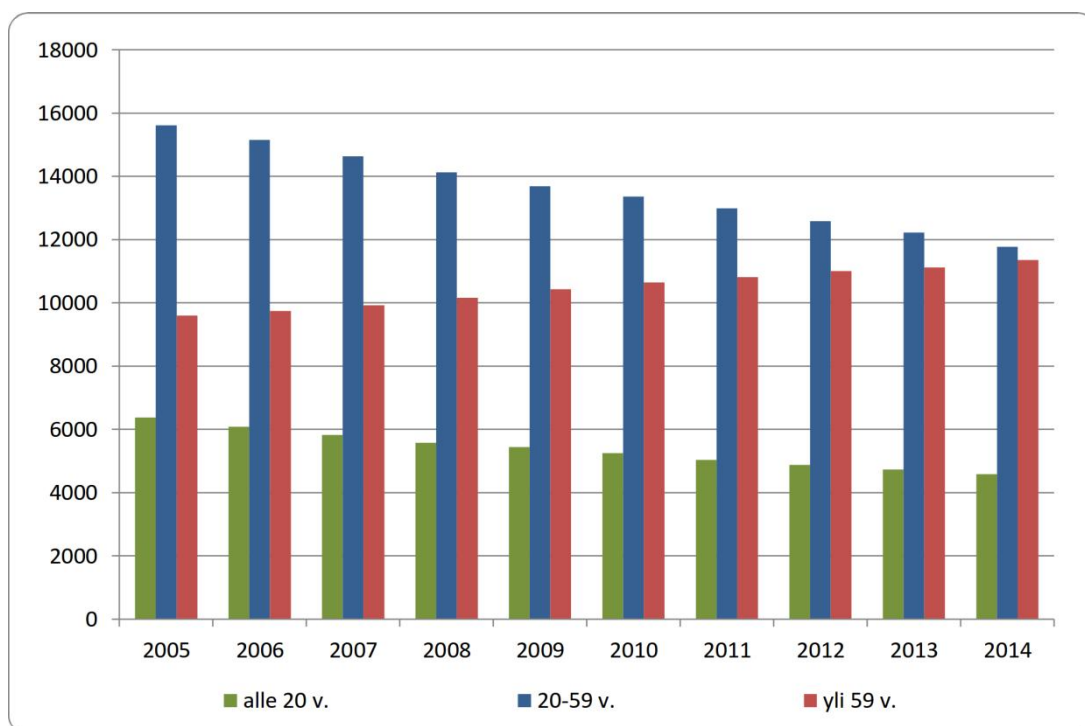
Suunnittelualueen kuntien koot vaihtelevat Valtimon 2 300 asukkaasta Lieksan 12 000 asukkaaseen, asukastiheys Valtimon 2,05 asukkaasta/ km² Nurmeksien 5,05 asukkaaseen/km² ja taajama-aste Valtimon 46,9 %:sta Lieksan 69,5 %:iin. (Taulukko 1.) Väestön määrä on vähentynyt kaikissa kunnissa 12–15 % vuodesta 2005 vuoteen 2014. (Kuva 4.) Väestön väheneminen näkyy nuorten ja työikäisten määrässä. Yli 60-vuotiaiden määrä on puolestaan kasvanut (kuva 5). Pielisen Karjalassa eläkkeellä olevien osuus väestöstä on huomattavasti muita maata suurempi. Pielisen Karjalassa osuus vaihtelee kunnittain 37–39 %: pienin eläkeläisten osuus on Nurmeksessa ja suurin Juuassa. Eläkeläisten osuus koko Suomessa on keskimäärin noin 25 % ja Pohjois- Karjalassa 29 %. Seudun ikärakenteen muuttuminen edellyttää palveluiden muuttamista väestön tarpeita vastaaviksi.

Taulukko 1. Suunnittelualueen kuntien tunnuslukuja.

Kunta	Asukasmäärä (31.5.2015)	Asukastiheys (asukasta/km ²)	Taajama-aste (%)
Lieksa	12 059	3,54	69,5
Juuka	5 113	3,43	47,1
Nurmes	8 049	5,05	64,8
Valtimo	2 345	2,95	46,9

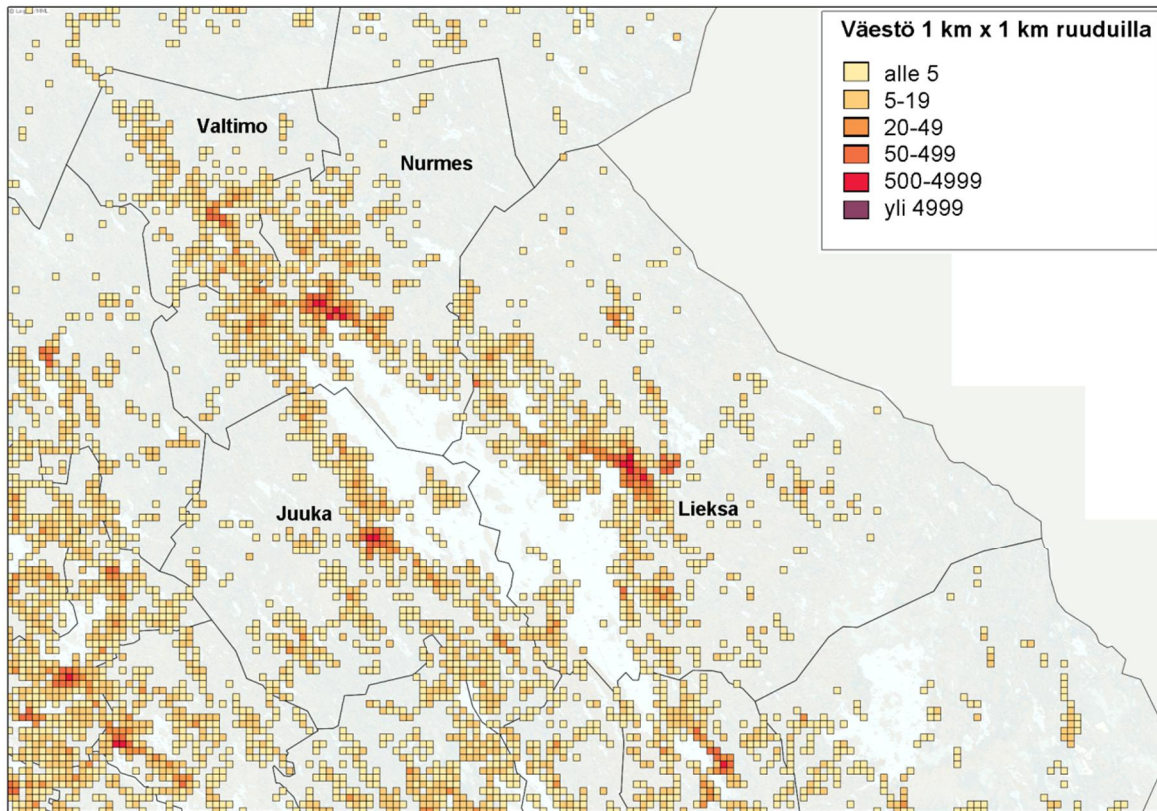


Kuva 4. Väestön määrä Pielisen Karjalan kunnissa vuosina 2005–2014.



Kuva 5. Väestön ikärakenteen muutos Pielisen Karjalan kunnissa vuosina 2005–2014.

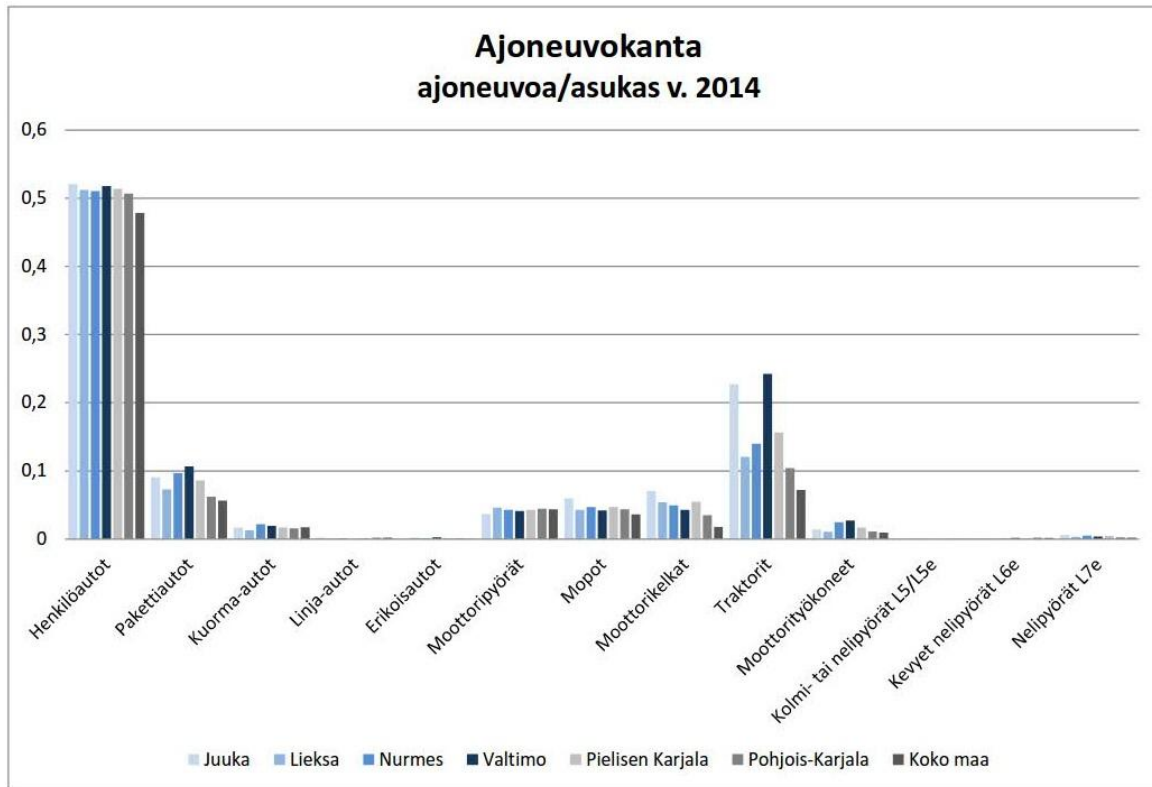
Pielisen Karjalassa väestö on keskittynyt kuntakeskuksiin. Lieksassa asutuskeskittymänä erottuu lisäksi Pankakoski. Väestö sijaitsee tiiviisti valta- ja kantateiden läheisyydessä. (Kuva 6.)



Kuva 6. Väestö on sijoittunut kuntakeskuksiin ja ylemmän tieverkon lähialueille.

Pielisen Karjalassa on asukasta kohden keskimäärin enemmän moottoriajoneuvoja kuin Pohjois-Karjalassa tai muualla Suomessa. Lähes kaikissa ajoneuvoluokissa Pielisen Karjalassa on asukasta kohden enemmän ajoneuvoja kuin Pohjois-Karjalassa ja vastaavasti Pohjois-Karjalassa enemmän kuin koko Suomessa. Ero on huomattava erityisesti pakettiautojen, moottorikelkkojen ja traktoreiden osalta. Kuorma-autoja ja moottoripyöriä Pielisen Karjalassa on puolestaan vertailualueita vähemmän. (Kuva 7.)

Pielisen Karjalan kuntien välillä suurimmat erot ovat traktoreiden, moottorikelkkojen, mopojen ja pakettiautojen määrässä. Valtimossa ja Juuassa on selvästi eniten traktoreita asukasta kohden. Moottorikelkkoja on eniten Juuassa ja vähiten Valtimolla. Myös mopojen määrä on suurin Juuassa.



	Juuka	Lieksa	Nurmes	Valtimo	Pielisen Karjala	Pohjois-Karjala	Koko maa
Henkilöautot	0,52	0,51	0,51	0,52	0,51	0,51	0,48
Pakettiautot	0,09	0,07	0,10	0,11	0,09	0,06	0,06
Kuorma-autot	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Linja-autot	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Erikoisautot	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Moottoripyörät	0,04	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Mopot	0,06	0,04	0,05	0,04	0,05	0,04	0,04
Moottorikelkat	0,07	0,05	0,05	0,04	0,05	0,03	0,02
Traktorit	0,23	0,12	0,14	0,24	0,16	0,10	0,07
Moottorityökoneet	0,01	0,01	0,02	0,03	0,02	0,01	0,01
Kolmi- tai nelipyörät L5/L5e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Kevyet nelipyörät L6e	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nelipyörät L7e	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00

Kuva 7. Ajoneuvojen määrä asukasta kohden vuonna 2014.

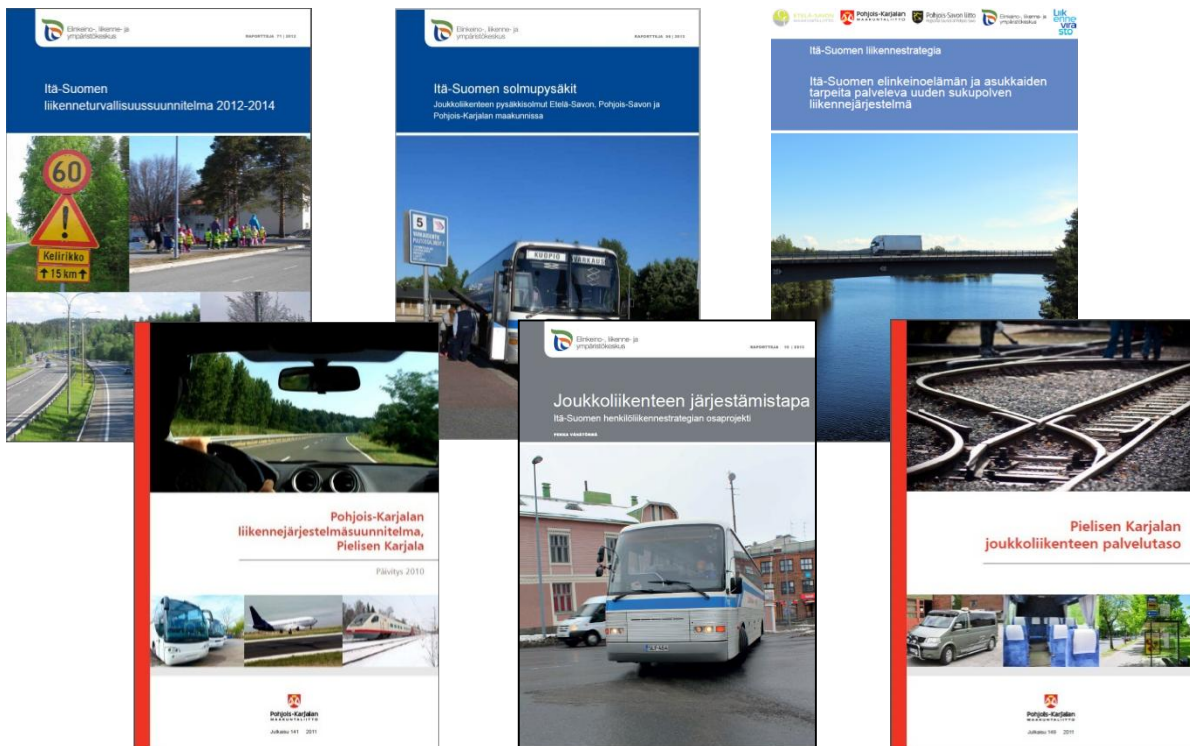
Suunnittelu- ja kaavoitustilanne

Suunnittelualueelle on aiemmin laadittu useampia liikennesuunnitelmia: Itä-Suomen liikennestrategia (2015), Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012–2014 (2012) sekä Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2010). Lisäksi kuntiin on laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelmat: Juukaan, Lieksaan ja Valtimolle vuonna 2009 ja Nurmekseen vuonna 2007. (Kuva 8.)

Itä-Suomen liikennestrategiassa on asetettu yleisiä liikennejärjestelmää koskevia periaatteita sekä ihmisten liikkumista, elinkeinoelämän kuljetuksia ja logistiikkaa sekä yhteistyön toimintamalleja koskevia tavoitteita. Tämän työn kannalta oleelliset tavoitteet on esitetty kuvissa 9 ja 11. Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2012–2014 on asetettu tavoitteita käytännön liikenneturvallisuuksuunnitelmalle. Tavoitteet on esitetty kuvassa 10.

Liikenneturvallisuuksuutta ja liikennejärjestelmää koskevien julkaisujen lisäksi joukkoliikennettä on näiden lisäksi käsitelty julkaisuissa Joukkoliikenteen järjestämistapa – Itä-Suomen henkilöliikennestrategian osaprojekti (2013) ja Pielisen Karjalan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys (2011). Lisäksi alueelle on vuonna 2014 valmistunut Kolin saavutettavuusanalyysi.

Pielisen Karjalan maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Karjalan maakuntakaava. Kaavan 1. vaihe on vahvistettu valtioneuvostossa 2007, 2. vaihe ympäristöministeriössä 2010 ja 3. vaihe ympäristöministeriössä 2014. Pohjois-Karjalan maakuntavaltuusto on hyväksynyt kaavan 4. vaiheen 15.6.2015, ja kaava etenee ympäristöministeriön vahvistettavaksi.



Kuva 8. Suunnittelualueelle aiemmin laadittuja suunnitelmia.

ELINKEINOELÄMÄN KULJETUKSET

- Raakamaidon päivittäinen keräilyketju on toimintavarma.
- Energiatuotannon biopolttoaine- ja turvekuljetukset ovat täsmällisiä.
- Metsäteollisuuden puukuljetusketju turvaa häiriöttömän tuotannon.
- Käytössä on useampia kustannustehokkaita kuljetusvaihtoehtoja.
- Logistiikkayhteistyö tukee tehokkuutta ja synergiaetujen saavuttamista.
- Pitkämatkan kuljetusten matka-aika on ennakoitavissa.
- Toimivat ja nopeat tietoliikenneyhteydet tukevat yritystoimintaa.

IHMISTEN LIIKKUMINEN

- Arjen matkoja varten on käytettävissä liikkumista helpottavia palveluita sekä taajamissa että haja-asutusalueilla.
- Kävely ja pyöräily taajamissa on helppoa ja turvallista.
- Päivittäiset matkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä kaupunkiseuduilla sekä suurimpien taajamien ja keskuskaupunkien välillä.
- Ikääntyneille on kotona asumisen mahdollistavat liikkumis- ja kuljetuspalvelut.
- Henkilöautomatkat maakuntakeskusten välillä ja rajanylityspaikoille ovat ennakoitavia, sujuvia ja nopeita
- Pitkänmatkan joukkoliikenteessä vuorotarjonta paranee, matka-aika lyhenee ja hinnat ovat kohtuullisia

Kuva 9. Itä-Suomen liikennestrategiassa asetettuja tavoitteita (Itä-Suomen liikennestrategia. Itä-Suomen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä).

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.
- Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä kehitetään ja liikenneturvallisuusyhteistyötä lisätään.

Kuva 10. Käytännön liikenneturvallisuustyölle asetetut tavoitteet (Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012–2014).

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TAVOITETILA 2030

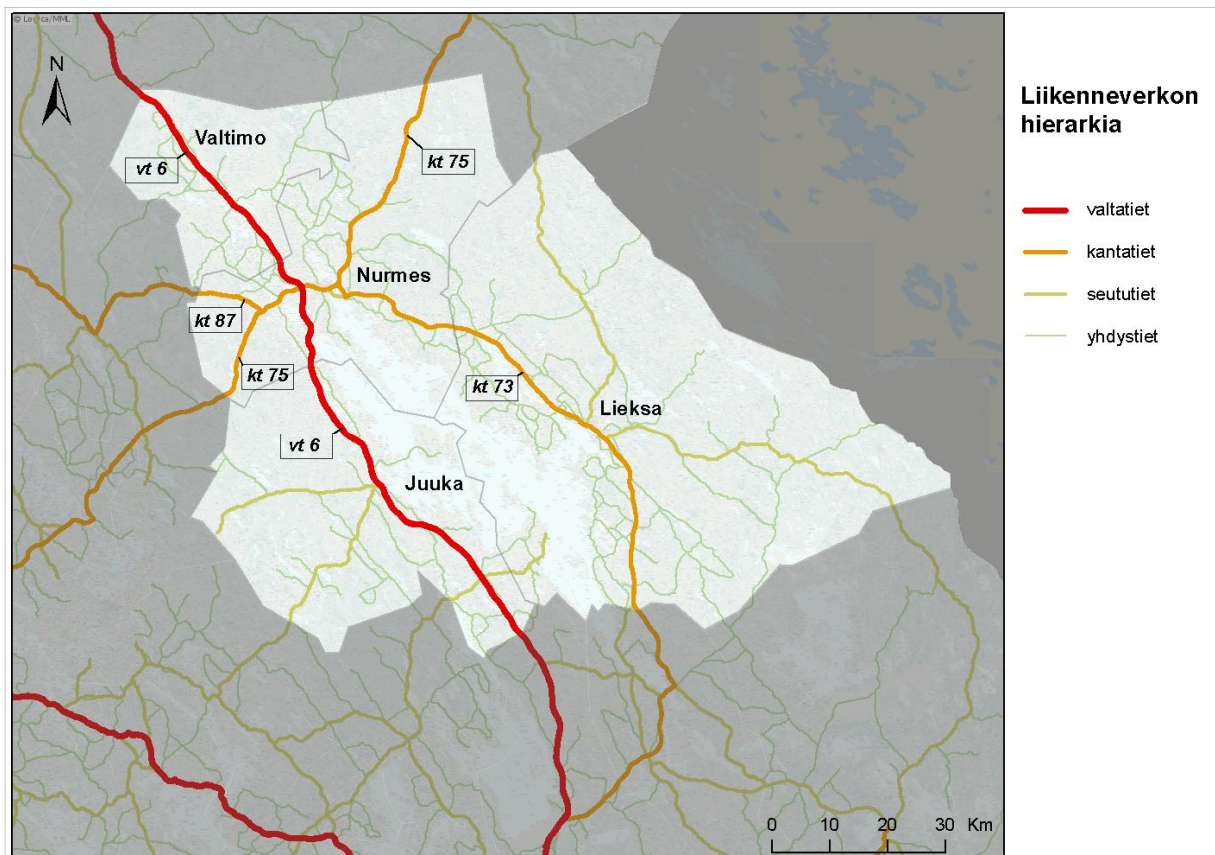
- Liikennejärjestelmä tarjoaa kohtuullisen liikkumisen palvelutason kaikille väestöryhmille asuinpaikasta riippumatta.
- Liikennejärjestelmä tarjoaa vaihtoehtoja eri kulkutapojen käytölle ja houkuttelee kestäviin liikkumisen ja asumisen valintoihin.
- Erilaisten kulkutapojen yhdistäminen toisiinsa on helppoa ja taloudellisesti kannattavaa.
- Liikkumisympäristöt ovat aiempaa turvallisempia ja viihtyisämpiä sekä esteettömiä.
- Tietoa kestävästä liikkumisesta ja asumisen vaihtoehdoista on helposti saatavissa asukkaille, suunnittelijoille ja päättäjille.
- Työ- ja asiointimatkat ovat sujuvia ja turvallisia.

Kuva 11. Poimintoja liikennejärjestelmän tavoitetilasta 2030 (Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2010).

Liikenneverkko

Tieverkko

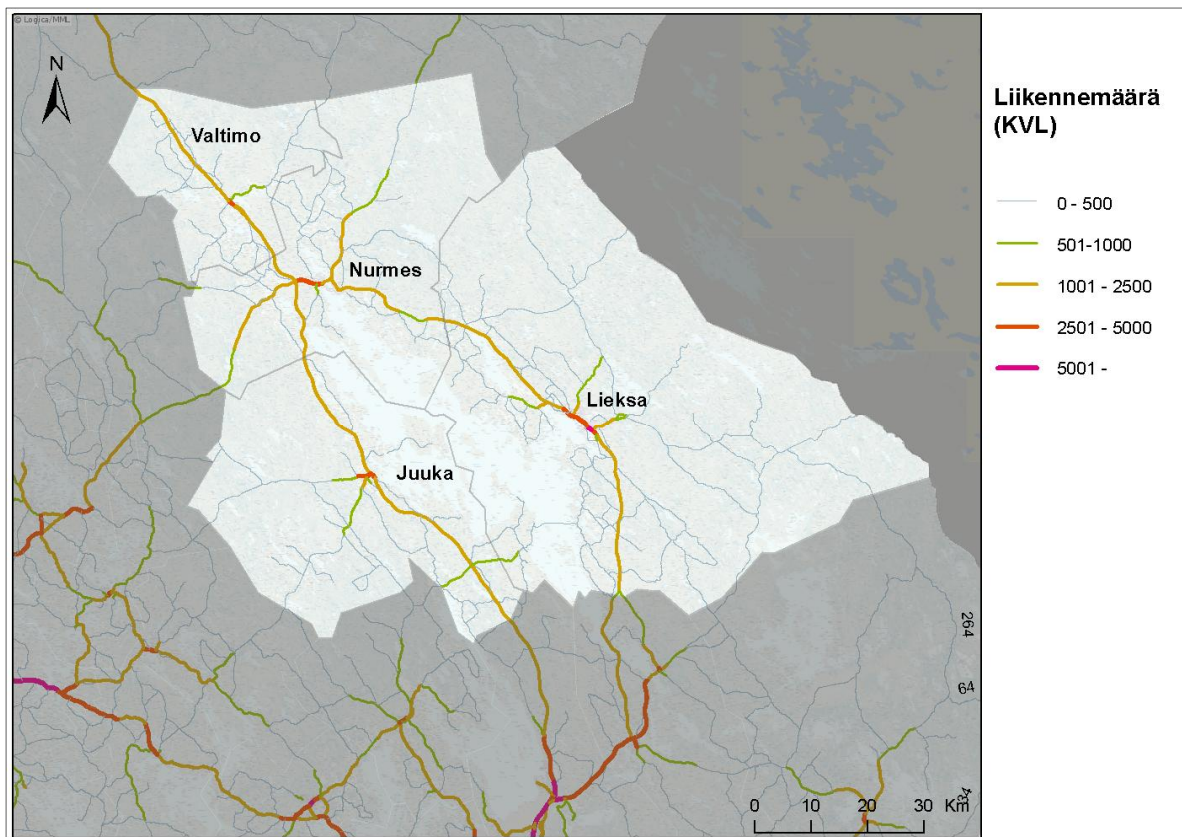
Pielisen Karjalan tärkeimmät liikenneväylät ovat pohjois-eteläsuunnassa seudun läpi kulkeva valtatie 6 (Loviisa–Kajaani), lounais-koillissuunnassa seudun halkova kantatie 75 (Siilinjärvi–Kuhmo) sekä valtatie 6 itäpuolella kulkeva kantatie 73 (Kontiolahti–Nurmes) (kuva 12). Muita isoja ELY-keskuksen hallinnoimia maanteitä ovat kantatie 87 (Iisalmi–Nurmes), seututie 504 (Outokumpu-Koli), seututie 506 (Kaavin Luikonlahti–Juuka), seututie 508 (Juankosken Viitaniemi–Juuka), seututie 522 (Ilomantsi-Lieksa) sekä seututie 524 (Lieksa–Kuhmo).



Kuva 12. Pielisen Karjalan liikenneverkko.

Liikennemäärät

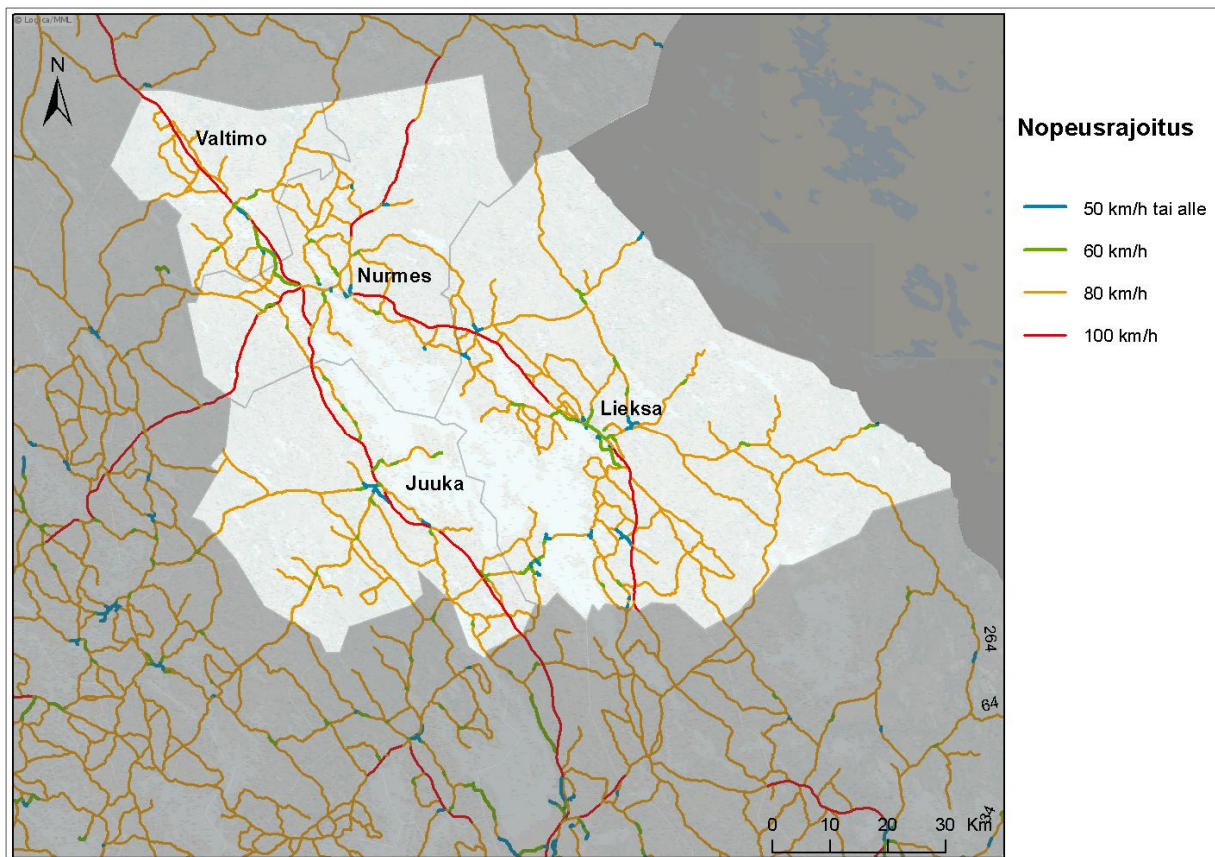
Liikennesuorite Pielisen Karjalassa oli vuonna 2014 noin 250 miljoonaa autokilometriä/vuosi, josta raskaan liikenteen osuus oli noin 25 miljoonaa kilometriä. Liikenne on keskittynyt päätieverkolle sekä Juuan kohdalla seututielle 506 (kuva 13). Liikennemäärä on suurin kantatiellä 73 Lieksan keskustaajaman kohdalla (5 075 ajoneuvoa/vrk) ja kantatiellä 75 Nurmeksens Porokylän kohdalla (4 337 ajoneuvoa/vrk). Myös raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan kantatiellä 75 Nurmeksessä Porokylän kohdalla (373 ajoneuvoa/vrk) sekä kantatiellä 73 Lieksan keskustaajaman kohdalla (338 ajoneuvoa/vrk).



Kuva 13. Maanteiden keskimääräiset liikennemäärät (ajoneuvoa/vrk) vuonna 2014.

Nopeusrajoitukset

Pääteillä (vt 6, kt 73 ja kt 75) nopeusrajoitus on pääasiassa 100 km/h. Kylien ja muiden asutustihentymien sekä joidenkin liittymien kohdalla nopeusrajoitus on alempi, yleensä 60 tai 80 km/h. Haja-asutusalueilla on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Taajamissa nopeusrajoitus on yleensä korkeintaan 50 km/h. (Kuva 14.)



Kuva 14. Nopeusrajoitukset maantieverkolla.

Joukkoliikenne

Linja-autoliikenteen pikavuorot Joensuusta Ouluun pysähtyvät Juuassa, Nurmeksessa ja Valtimolla sekä kerran päivässä Lieksassa. Lisäksi Juuasta on linja-autoyhteydet Joensuuhun, Nurmekseen ja Valtimolle. Lieksasta on yhteyksiä Joensuuhun, Nurmekseen ja Valtimolle. Nurmeksesta ja Valtimolta on linja-autoyhteyksiä kaikkiin seudun kuntakeskuksiin sekä Joensuuhun. (Taulukko 2.)

Pielisen Karjalassa on rautatieasemat Lieksassa ja Nurmeksessa. Valtimon rautatieasema on tavaraliikenteen käytössä. Joensuun, Lieksan ja Nurmeksen välillä kulkee päivittäin kaksi junaa suuntaansa. (Taulukko 3.) Joensuusta on suora junayhteys Helsinkiin ja Pieksämäelle. Matka-aika Joensuusta Lieksaan on noin 1 tuntia 15 minuuttia ja Nurmekseen 2 tuntia. Matka-aika Nurmeksesta Lieksaan on 30 minuuttia ja Lieksasta Nurmekseen 45 minuuttia. Matka-aika Joensuusta Helsinkiin on 4 tuntia 30 minuuttia.

Taulukko 2. Linja-autoyhteydet Pielisen Karjalassa ja Joensuuhun (2015).

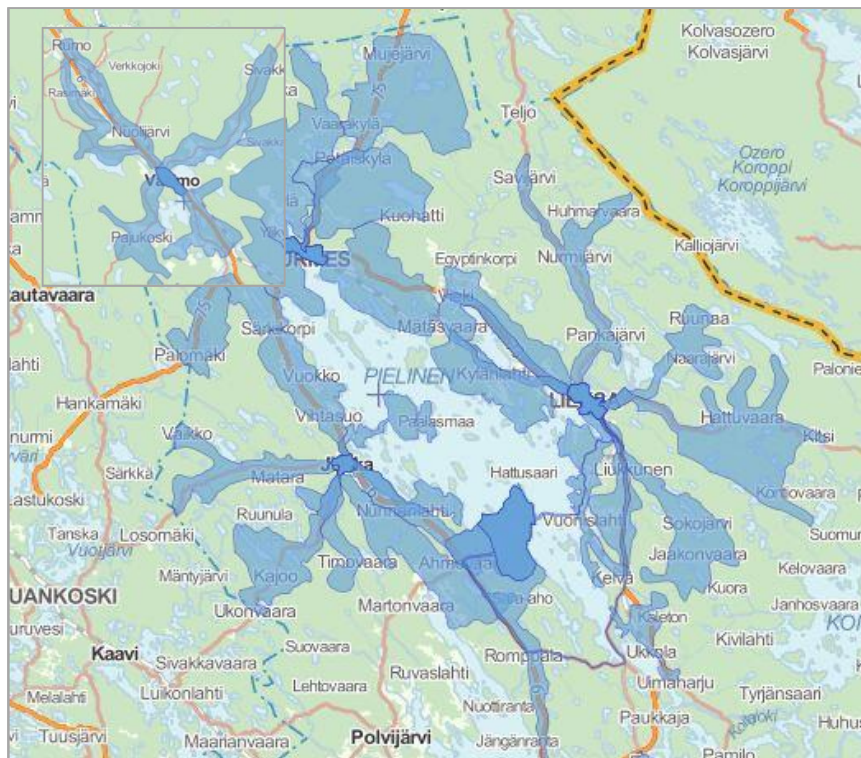
	Joensuu	Juuka	Lieksa	Nurmes	Valtimo
Joensuu	-	6	7	5	3
Juuka	4	-	0	6	3
Lieksa	8	0	-	3	0
Nurmes	4	4	4	-	3
Valtimo	3	2	1	3	-

Taulukko 3. Junayhteydet Pielisen Karjalassa ja Joensuuhun (2015).

	Joensuu	Juuka	Lieksa	Nurmes	Valtimo
Joensuu	-	0	2	2	0
Juuka	0	-	0	0	0
Lieksa	2	0	-	2	0
Nurmes	2	0	2	-	0
Valtimo	0	0	0	0	-

Pielisen Karjalaa lähimmät lentoasemat sijaitsevat Joensuussa, Kuopiossa ja Kajaanissa. Matkaa Joensuun lentokentälle kertyy Juuasta noin 95 kilometriä ja Lieksasta noin 110 kilometriä. Nurmeksesta on lyhyempi matka Kuopion lentoasemalle, jonne Nurmeksesta on matkaa noin 115 kilometriä. Valtimolta on lyhyin matka Kajaanin lentoasemalle (95 kilometriä). Kaikilta kolmelta lentoasemalta on päivittäin suoria lentoja Helsinkiin.

Pielisen Karjalan kaikissa kunnissa toimii kaikille avoin kutsuohjattu joukkoliikenne. Juuassa kutsujoukkoliikenne toimii seitsemällä alueella, kullakin alueella kahdesti viikossa. Lieksassa kutsujoukkoliikenne toimii kahdeksalla alueella. Kuljetukset ajetaan kerran tai kaksi kertaa viikossa alueesta riippuen. Lisäksi Lieksan taajamassa liikennöi kutsujoukkoliikenne arkipäivisin klo 8–16.30. Nurmeksessa kutsujoukkoliikenne liikennöi neljällä alueella. Kuljetukset ajetaan kahtena tai kolmena päivänä viikossa alueesta riippuen. Lisäksi Nurmeksen taajamassa toimii kutsujoukkoliikenne arkisin klo 8–16. Valtimolla toimii kutsujoukkoliikenne neljään suuntaan: Sivakan, Pajukosken, pohjoisen ja Karhupään suuntaan. Suuntareitit ajetaan kaksi kertaa viikossa. Kuljetukset tapahtuvat kutsuperiaatteella. Kuljetus tilataan etukäteen kyseisen reitin liikennöitsijältä. Kutsujoukkoliikenteen palvelualueet on esitetty kuvassa 15.



Kuva 15. Pielisen Karjalan kuntien kutsujoukkoliikenteen palvelualueet (Lähde: kutsujoukkoliikenne.matka.fi).

Kutsujoukkoliikenteen kuntakohtaisia esitteitä on saatavana kuntien palvelupisteistä. Esitteessä on esitetty palvelualueet, aikataulut, ohjeet kyydin tilaamiseen, kyydin hinta sekä yhteystiedot. Esitteet ovat myös kuntien internetsivuilla. Osoitteessa <http://kutsujoukkoliikenne.matka.fi> on karttapalvelu, josta samat tiedot löy-

tyvät Juuan, Lieksan ja Nurmeksen osalta. (Kuva 16.) Uuden liikenteen alkaessa aikataulut julkaistaan myös paikallislehdissä.

Liikennevirsto På svenska In English

Uusi haku Ohje Usein kysyttyä Palaute

Osoitehaku Kutsujoukkoliikennealue-ehdotukset, 1 kpl Näytä kaikki alueet

Mistä:
Mihin:

1. Kohtavaaran alue, liikennöi Nurmekseen

Kohtavaaran alue, liikennöi Nurmekseen

Kunta: Nurmes
 Ajopäivät: Tiistai ja torstai
 Aikataulu: Nurmekseen tulo klo 12.00, Nurmeksestä lähtö klo 15.15.
 Tilausohje: Tilaa kuljetus soittamalla tai suoraan kuljettajalta viimeistään 3 tuntia aikaisemmin. Aamukyydit mieluiten edellisenä päivänä.
 Tilausnumero: 040-1045194
 Hintaa: Kilometrihinnoittelu: 7 km asti: 3.70 €, 12 km asti: 4.30 €, 20 km asti: 5.90 €, 30 km asti: 7.20 €, 40 km asti: 8.60 €, yli 40 km: 9.70 €, alle 12 v. 1/2 hintaan.
 Esteettömyys: Kyllä
 Lisäpalvelut: -

Tulosta Läheta sähköpostilla Tallenna
 © 2015 Liikennevirsto - aineiston käyttö uuden palvelun osana kielletty Powered by CGI

Northern Periphery Programme 2007-2013
 Investability investing in Europe's Northern Periphery for a sustainable and prosperous future

European Union European Regional Development Fund

Kuva 16. Kutsujoukkoliikenteen tiedot matka.fi-palvelussa.

Kuntien internetsivuilla on tietoa liikkumispalveluista hyvin vaihtelevasti. Valtimon kunnan internetsivuilla ei kutsuohjatun asiointiliikenteen lisäksi ole muuta liikkumistietoa. Parhaimmillaan kunnan internetsivuilla löytyy tiedot rautatieaseman, linja-autoaseman ja lentoaseman sijainneista, yleispiirteiset tiedot olemassa olevista yhteyksistä sekä linkit palveluntarjoajien internetsivuille, tiedot liityntäliikennemahdollisuuksista lentoasemalta, linkki matka.fi-reittipalveluun, lippujen hintatietoja, taksin tilaustiedot sekä erityiskuljetusten ohjeita. Haittapuolena on se, että tieto on sirpaloitunut internetsivujen eri osioihin, eikä kaikkia tietoja löydy samasta valikosta. (Taulukko 4.)

Taulukko 4. Kuntien internetsivuilla esitetty joukkoliikenteen informaatio.

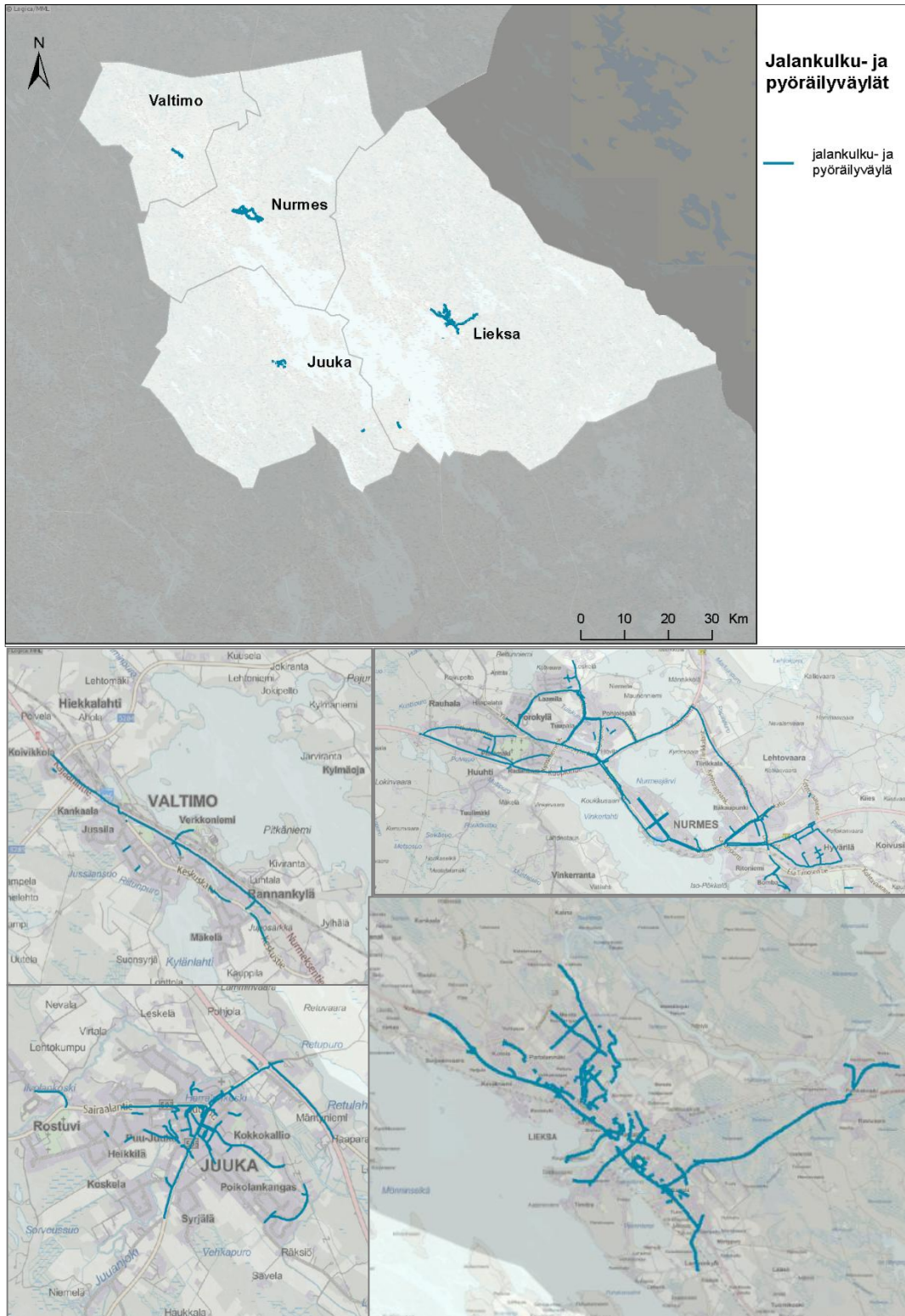
Informaatio	Juuka	Lieksa	Nurmes	Valtimo	Visit Karelia
Kutsuohjatun asiointiliikenteen tiedot	x	x	x	x	
Linja-autoaseman ja/tai rautatieaseman sijainti			x		
Lähimpien lentokenttien sijainti	x	x	x		
Taksiaseman sijainti	x				
Maininta linja-autoreiteistä	x	x			
Maininta junavuoroista	x				
Linkki Matkahuollon internetsivuille	x	x	x		
Linkki VR:n internetsivuille	x	x	x		
Linkki Finnairin internetsivuille	x		x		
Linkki muuhun joukkoliikenteen reittioppaaseen tai aikataulutietoihin		x			
Tiedot liityntäliikenteestä lentokentältä tai rautatieasemalta	x	x			
Lippujen hintatiedot	x	x			
Taksin tilaustiedot		x			
Koulukuljetusten ohjeet		x			
Vammaiskuljetusten ohjeet		x			
Autolautan aikataulutiedot		x			x



Kuva 17. Linja-autopysäkki Nurmeksen Porokylässä.

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Pielisen Karjalassa erilliset jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat keskittyneet kuntien keskustaajamiin. Lisäksi Juuan Ahmovaarassa ja Lieksan Kolilla on jonkin verran erillisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Pielisen Karjalassa jalankulku- ja pyöräilyväylät on esitetty kuvassa 18 ja liitteessä 1.



Kuva 18. Jalankulku- ja pyöräilyväylät Pielisen Karjalassa. Kuntakohtaiset tiedot jalankulku- ja pyöräilyväylistä on esitetty liitteessä 1.

Pielisen Karjalan kuntien keskustaajamissa on verrattain kattava jalankulun ja pyöräilyn verkko. Jalankulku- ja pyöräilyväylät sijoittuvat pääosin joko ELY-keskuksen hallinnoimille teille tai sellaisille väylille, jotka ovat siirtyneet ELY-keskukselta kunnan hallintaan. Useimpien jalankulku- ja pyöräilyväylien tyyppi on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, mikä on sopiva alueen kokoon sekä väestö- ja liikennemääriin nähden. Nurmeksen keskustassa Kirkkokadun jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat leveällä erottelukaistalla erotettuja jalkakäytäviä ja pyöräteitä (Kuva 19). Jalankulku- ja pyöräilyväyliä täydentävät kuntien keskustaajamissa jalkakäytävät, puistot ja viheralueet.

Kuntien internetsivuilta ei löydy lainkaan tietoja jalankulku- ja pyöräilyreiteistä, niiden kunnossapidosta tai pyöräpysäköinnistä. Pielisen Karjalan kunnista Lieksa kuuluu Pyöräilykuntien verkostoon.



Kuva 19. Jalkakäytävä ja pyörätie Nurmeksen keskustassa.

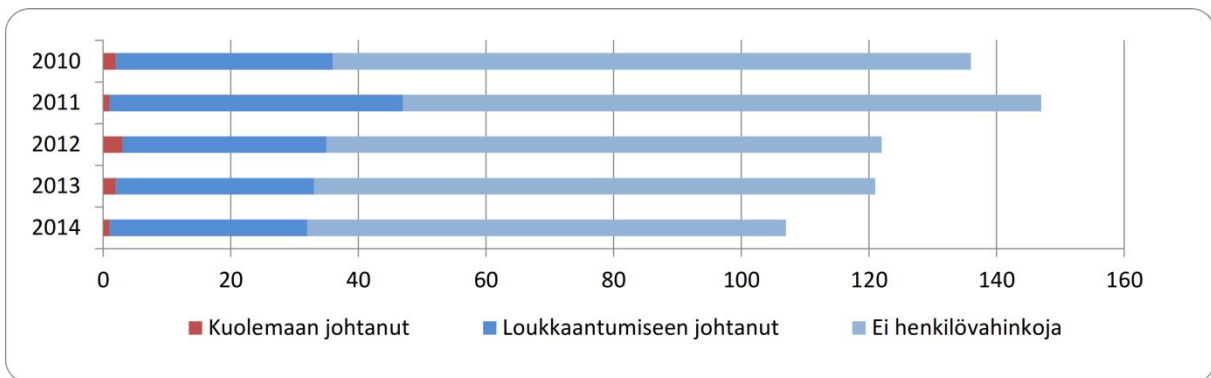
Liikenneonnettomuudet

Pielisen Karjalan liikenneonnettomuusaineisto on analysoitu vuosilta 2010–2014. Onnettomuusaineisto perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Vuosina 2010–2014 Pielisen Karjalassa poliisiin tietoon tuli 633 onnettomuutta, joista alle 29 % johti henkilövahinkoon. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli 9 kappaletta (1 % onnettomuuksista) ja loukkaantumiseen johtaneita 174 kappaletta (28 %).

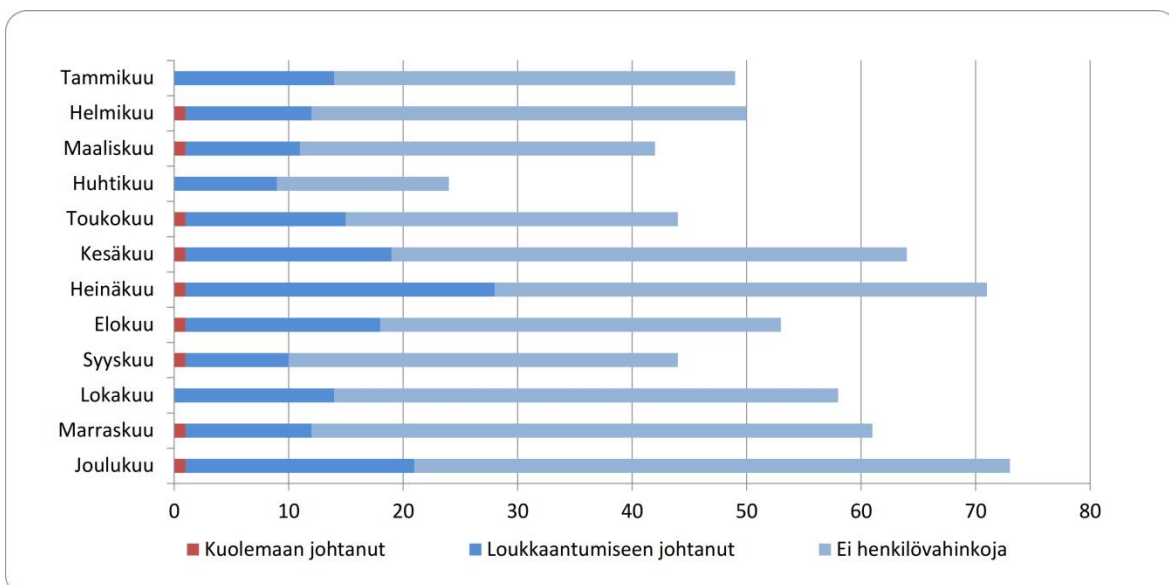
Onnettomuuksien kokonaismäärä on vaihdellut vuosittain Pielisen Karjalan alueella. Tarkastelujakson aikana eniten onnettomuuksia sattui vuonna 2011 (147 kpl). Vuodesta 2011 onnettomuuksien määrä on laskenut. Tarkastelujakson aikana vähiten onnettomuuksia tapahtui vuonna 2014 (107 kpl). (Kuva 20.)

Pielisen Karjalassa on tapahtunut vuodessa keskimäärin noin 127 liikenneonnettomuutta viiden viime vuoden aikana. Juuassa onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin 25 onnettomuutta vuodessa, Lieksassa 48, Nurmeksessa 43 ja Valtimolla 11. Asukasmäärään suhteutettuna vuosina 2010–2014 Pielisen Karjalassa on tapahtunut vuosittain keskimäärin 7,3 tieliikennekuolemaa ja 172,6 loukkaantumista 100 000 asukasta kohden.

Eniten liikenneonnettomuuksia tapahtuu kesä-heinäkuussa ja loka-joulukuussa. Myös henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet noudattelevat samaa jakaumaa. Tarkastelujakson aikana ei ole tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta tammi-, huhti- ja lokakuussa. (Kuva 21.)

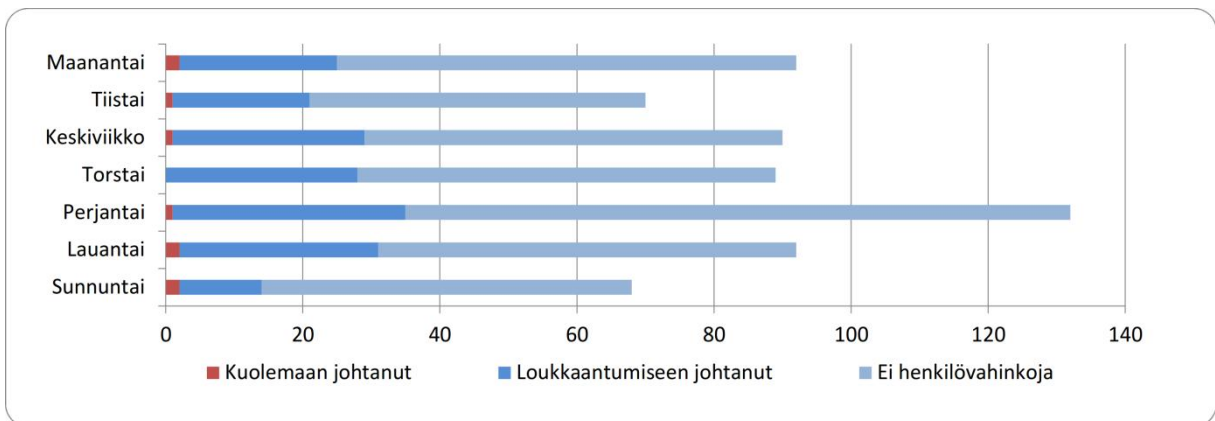


Kuva 20. Liikenneonnettomuusmäärien kehitys Pielisen Karjalassa vuosina 2010–2014.

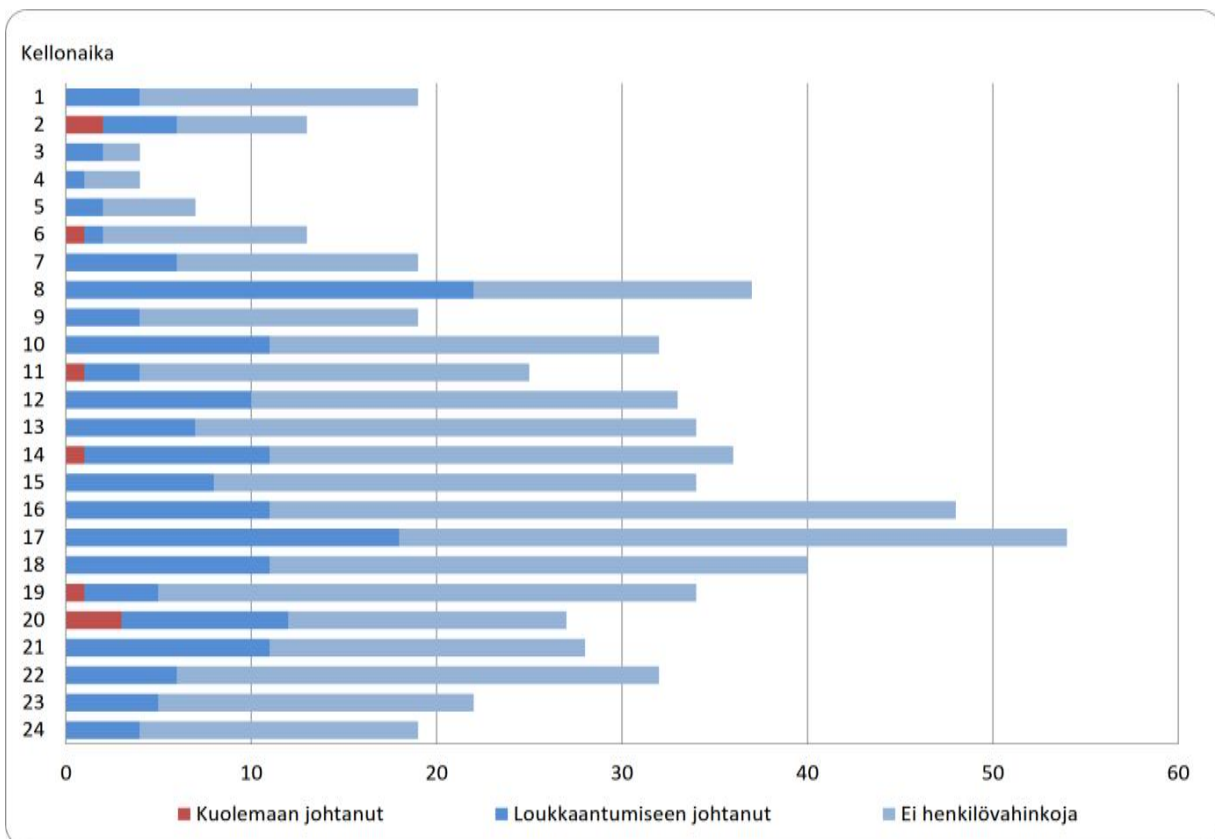


Kuva 21. Liikenneonnettomuudet Pielisen Karjalassa kuukausittain vuosina 2010–2014.

Viikonpäiviä tarkasteltaessa onnettomuuksia tapahtuu eniten perjantaisin ja vähiten tiistaisin ja sunnuntaisin (kuva 22). Muiden päivien välillä ei ole havaittavissa suuria eroavaisuuksia. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat jakaantuneet melko tasaisesti kaikille arkipäiville. Vuorokauden sisällä suurimmat piikit onnettomuuksien määrässä ovat klo 08–09 ja klo 15–17. Henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia tapahtuu eniten klo 07–08 ja klo 16–17. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat jakautuneet melko tasaisesti vuorokauden eri ajoille. Eniten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia (3 kpl) on tapahtunut klo 01–02 ja toiseksi eniten (2 kpl) klo 19–20. (Kuva 23.)

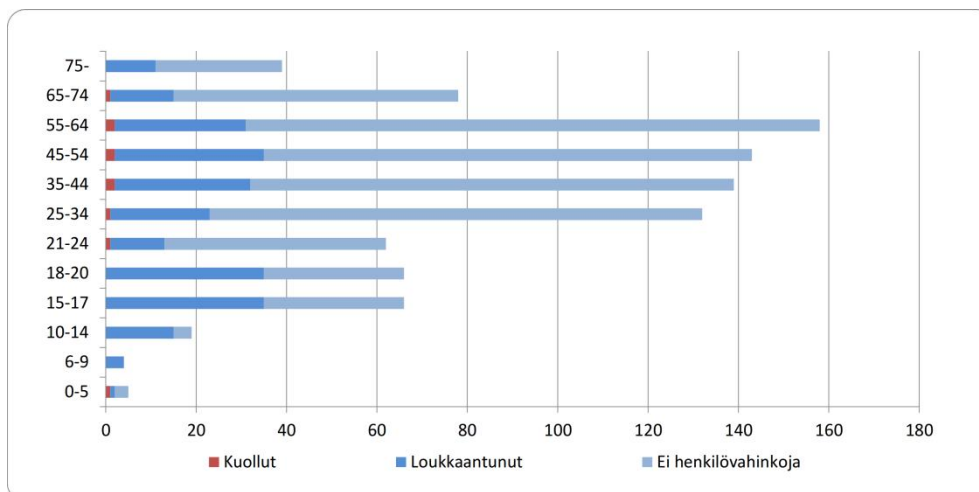
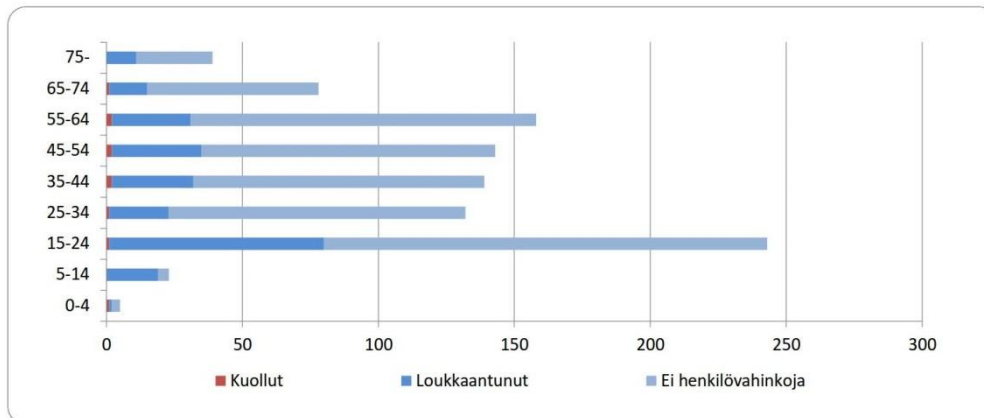


Kuva 22. Liikenneonnettomuudet Pielisen Karjalassa viikonpäivittäin vuosina 2010–2014.



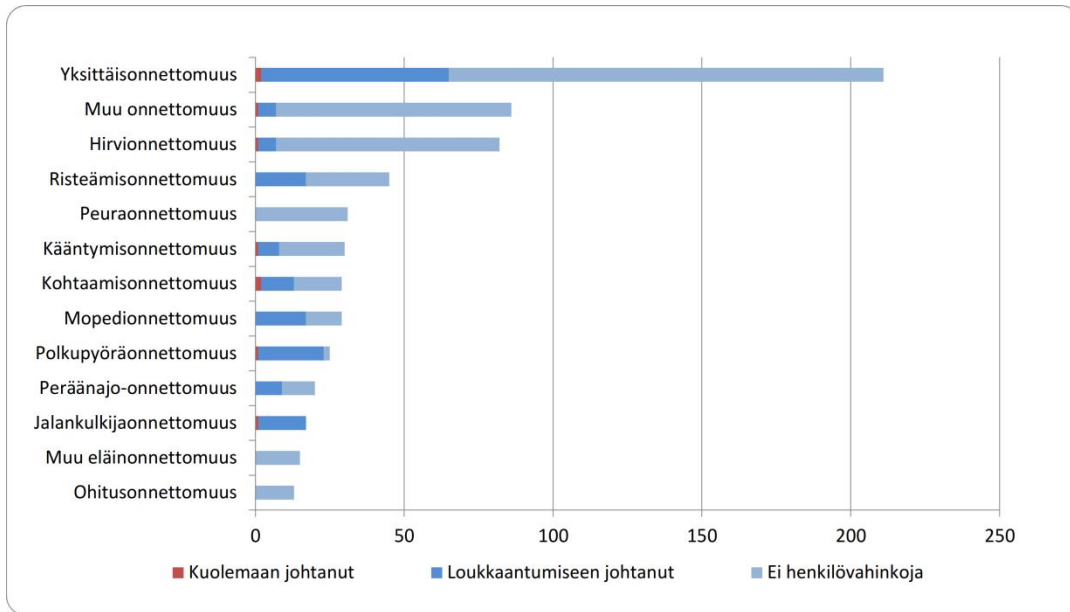
Kuva 23. Liikenneonnettomuudet Pielisen Karjalassa kellonajan mukaan vuosina 2010–2014.

Onnettomuuksien osalliset ovat useimmiten nuoria, eli 15–24-vuotiaita. Neljännnes onnettomuuksien osallisista kuuluu tähän ikäluokkaan. Myös 55–64-vuotiaiden osuus on suuri (16,5 % osallisista). Onnettomuusiin joutuneiden määrä on pienin alle 10-vuotiaissa (9 osallista). Kaikkien vakavuusluokkien onnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus on suurin alle 20-vuotiaiden luokissa. Toisaalta kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vähiten alle 20-vuotiaille. (Kuva 24.)



Kuva 24. Liikenneonnettomuuksien osalliset Pielisen Karjalassa vuosina 2010–2014.

Suurin osa Pielisen Karjalassa tapahtuneista onnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksien osuus kaikista onnettomuuksista on noin 33 %. Seuraavaksi eniten sattuu muu onnettomuus -luokkaan kuuluvia onnettomuuksia (14 %) sekä hirvieläinonnettomuuksia (13 %). Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat useimmiten kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksia. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista esiin nousevat yksittäisonnettomuuksien lisäksi jalankulkija-, polkupyörä-, mopedi- ja risteämisonnettomuudet. (Kuva 25.)



Kuva 25. Liikenneonnettomuudet onnettomuusluokan mukaan Pielisen Karjalassa vuosina 2010–2014.

Onnettomuuksia tapahtuu eniten valtatiellä 6, kantateillä 73 ja 75 sekä kuntakeskuksissa. Valtateillä tapahtuvat onnettomuudet ovat pääasiassa loukkaantumiseen tai omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on vuosina 2010–2014 tapahtunut eniten valtatiellä 6 ja kantatiellä 73. Lisäksi alemmalla tieverkolla ja Lieksan taajamassa on tapahtunut muutama kuolemaan johtanut onnettomuus. (Liite 2.)

Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet tapahtuvat pääasiassa taajamissa. Onnettomuuskaasumapisteitä on ainoastaan Lieksan taajamassa Mähköntien ja Rantalantien liittymässä. Taajamien ulkopuoliset jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuudet sijoittuvat pääasiassa valta- ja kantateille. Nämä onnettomuudet ovat yksittäisiä, eivätkä ne muodosta onnettomuuskaasumia. Huomioitavaa kuitenkin on, että jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksista yleensä vain vakavimmat tulevat poliisin tietoon. Onnettomuustilastoissa ei näy lievempiä onnettomuuksia tai läheltä piti -tilanteita.

Onnettomuusanalyysin perusteella voidaan todeta, että Pielisen Karjalassa haasteena on pitää onnettomuuksien määrä laskussa. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin:

- yksittäisonnettomuuksien määrän ja niiden vakavuuden vähentämiseen
- nuorten liikenneonnettomuuksien vähentämiseen
- jalankulkija-, polkupyörä- ja mopedionnettomuuksien vähentämiseen
- eläinonnettomuuksien ja erityisesti hirvieläinonnettomuuksien vähentämiseen.

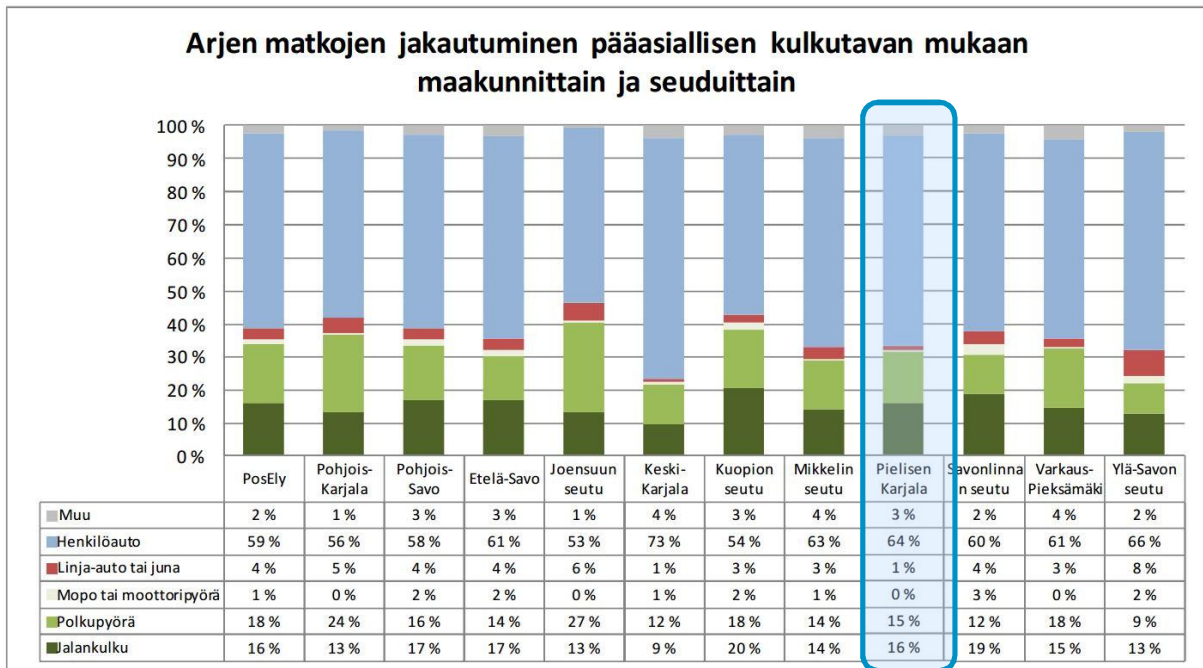
Liikkumistottumukset

Aikaisemmat kyselyt

Itä-Suomessa on toteutettu 2010-luvulla kolme laajaa liikkumiskyselyä: Itä-Suomen liikkumiskysely (2012) sekä liikkumiskyselyt kuntatyöntekijöille ja koululaisille (2014). Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelman aikana toteutettiin uusi Itä-Suomen liikkumiskysely syksyllä 2015.

Itä-Suomen liikkumiskysely 2012

Itä-Suomen liikkumiskyselyn (2012) mukaan Pielisen Karjalassa henkilöautolla tehdään arjen matkoista 64 %. Luku on Itä-Suomen seuduista kolmanneksi suurin. Enemmän autoa käytetään ainoastaan Keski-Karjalassa (73 % arjen matkoista) ja Ylä-Savossa (66 %). Linja-autoa Pielisen Karjalassa käytetään seuduista vähiten (1 %). Polkupyörällä tehdään Pielisen Karjalassa matkoja vähemmän kuin Itä-Suomessa keskimäärin. Jalankulun osuus on seudulla sama kuin Itä-Suomessa keskimäärin. (Kuva 26.)



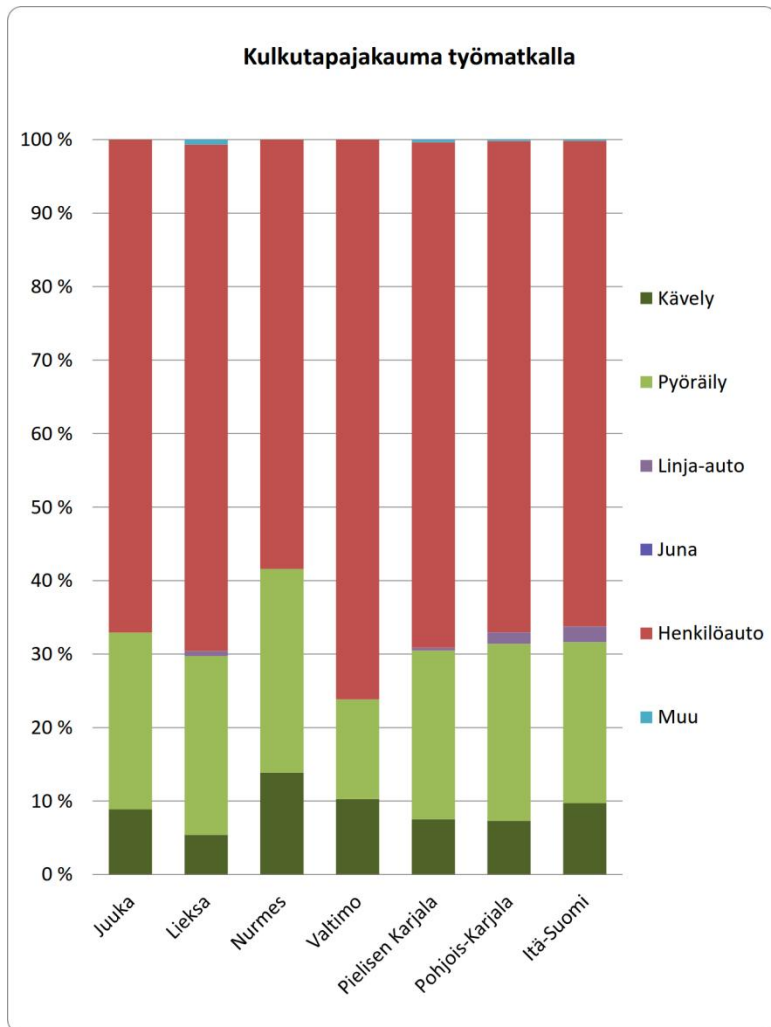
Kuva 26. Arjen kulkutavat seuduittain (Itä-Suomen liikkumiskysely 2014).

Liikkumiskysely Itä-Suomen kuntatyöntekijöille 2014

Itä-Suomen kuntatyöntekijöille tehtiin liikkumiskysely syksyllä 2014. Kyselyssä selvitettiin turvavälineiden käyttöä ja kulkutapoja työmatkalla. Kyselyn perusteella Pielisen Karjalassa kuntatyöntekijät liikkuvat työmatkansa jalan tai pyörällä lähes yhtä usein kuin Pohjois-Karjalassa tai Itä-Suomessa keskimäärin. Linja-autoa tai juna Pielisen Karjalassa käytetään selvästi vähemmän kuin vertailualueilla. Vastaavasti henkilöautolla työmatkat tehdään Pielisen Karjalassa useammin kuin Pohjois-Karjalassa tai Itä-Suomessa keskimäärin. Kuitenkin erot näiden alueiden välillä ovat melko pienet. (Kuva 27.)

Pielisen Karjalan kuntien välillä kulkutavoissa on kyselyn perusteella enemmän eroa. Nurmeksessa työmatkat kävellään ja pyöräillään useammin kuin muissa kunnissa. Lieksa on ainoa kunta, jossa linja-auton käyttöä esiintyy edes vähän. Lieksassa käytetään myös kulkutapaa luokassa ”muu”.

Pielisen Karjalan seudun osalta kuntatyöntekijöille suunnatun kyselyn erot satunnaisotoksena tehtyyn Itä-Suomen liikkumiskyselyn (2012) vastauksiin ovat suuret erityisesti kävelyn ja pyöräilyn osalta. Itä-Suomen liikkumiskyselyn perusteella Pielisen Karjalassa matkoista kävellään 16 % ja pyöräillään 15 %. Kuntatyöntekijöiden työmatkakyselyn osalta luvut olivat 8 % ja 23 %. Pohjois-Karjalassa ero oli samankaltainen kävelyn osalta (7 % ja 13 %), mutta pyöräilyn kulkutapaosuus oli molemmissa kyselyissä sama (24 %). Itä-Suomen liikkumiskysely oli laajempi: se kattoi kaikki ikäluokat, eri sosioekonomiset taustat ja kaikki matkat. Itä-Suomen kuntatyöntekijöille tehty kysely puolestaan keskittyi tiettyntyyppisten alojen työntekijöihin ja työmatkoihin. Kyselyistä voidaan päätellä, että työmatkat kävellään muita matkoja harvemmin, mutta pyöräillään useammin. Muiden kulkumuotojen käytössä ei ollut suurta eroa kyselyiden välillä.



Kuva 27. Työmatkojen kulkutapajakauma kuntatyöntekijöiden liikkumiskyselyn (2014) perusteella.

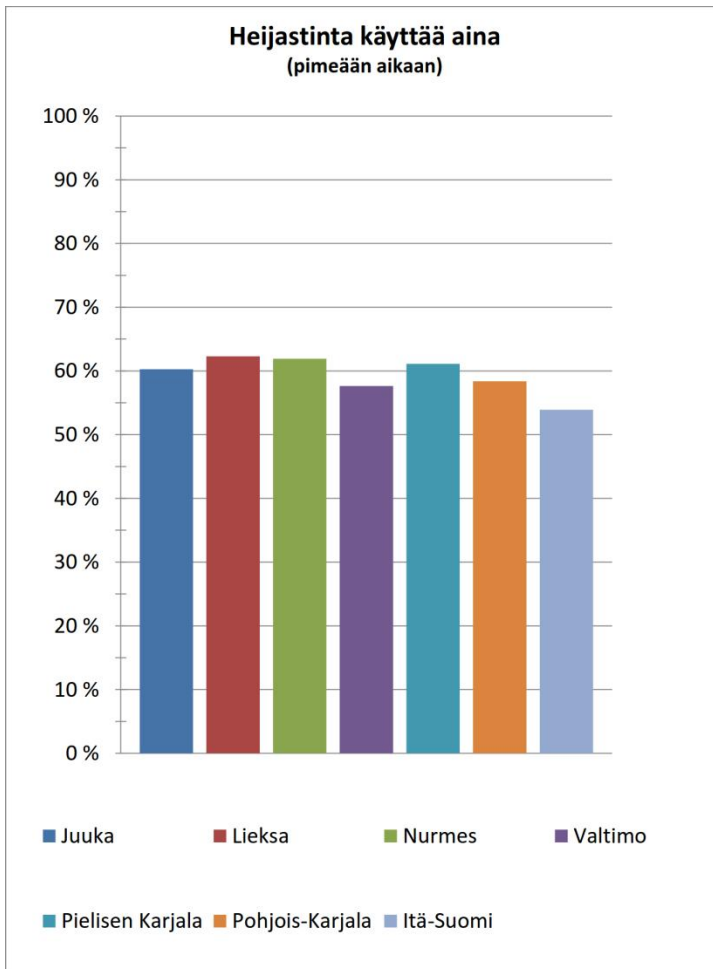
Kyselyssä selvitettiin, kuinka suuri osuus kyselyyn vastanneista käytti heijastinta aina pimeään aikaan. Vastausten perusteella Pielisen Karjalassa heijastinta käytetään vertailualueita enemmän. Pielisen Karjalassa heijastinta käytti 61 % vastanneista, Pohjois-Karjalassa 58 % ja Itä-Suomessa keskimäärin 54 %. Pielisen Karjalan kuntien välillä erot ovat hieman pienemmät. Eniten heijastinta käytetään Lieksassa ja Nurmeksessa (62 %), seuraavaksi eniten Juuassa (60 %) ja vähiten Valtimolla (58 %). (Kuva 28.)

Myös pyörän valoja käytetään Pielisen Karjalassa hieman enemmän kuin muualla Pohjois-Karjalassa tai Itä-Suomessa. Seudun kunnista Lieksassa pyörän valoja käyttää aina 64 % vastaajista. Valtimolla myös pyörän valoja käytetään vähiten, sillä 35 % vastaajista sanoi käyttävänsä pyörän valoja aina. (Kuva 30.)

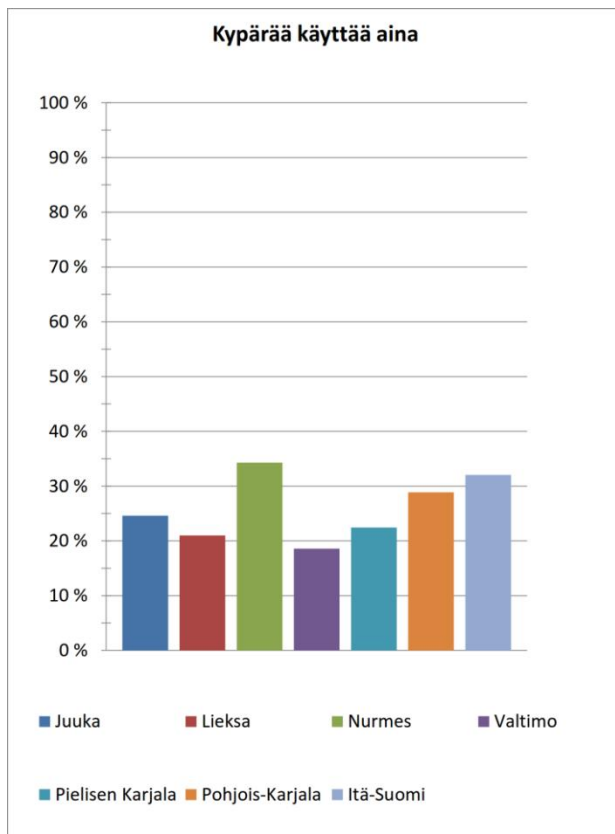
Pyöräilykypärää Pielisen Karjalassa käytetään vähemmän (22 %) kuin Itä-Suomessa keskimäärin (32 %). Pielisen Karjalan kunnista kypärää käytetään eniten Nurmeksessa (34 %). Valtimolla (19 %) kypärää käytetään lähes puolet vähemmän kuin Nurmeksessa. (Kuva 29.)

Turvavyön käytössä kunnat ja alueet eivät juuri eroa toisistaan. Valtimolla turvavyötä käytetään hieman muuta seutua vähemmän (94 %), kun muissa kunnissa ja alueilla turvavyötä käyttää aina 96–98 % vastaajista. (Kuva 31.)

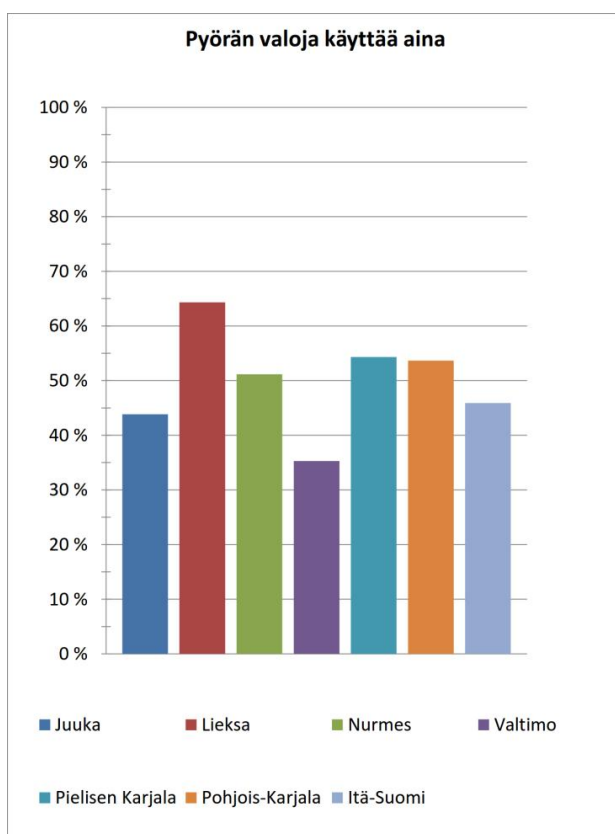
Yleisesti turvavälineitä käytetään Pielisen Karjalassa muuta Pohjois-Karjalaa ja Itä-Suomea useammin. Ainoastaan pyöräilykypärän käytössä Pielisen Karjala on vertailualueita jäljessä. Pielisen Karjalan kunnista turvavälineitä käytetään parhaiten Nurmeksessa ja Lieksassa. Valtimolla kaikkia turvavälineitä käytetään vähemmän kuin muissa kunnissa.



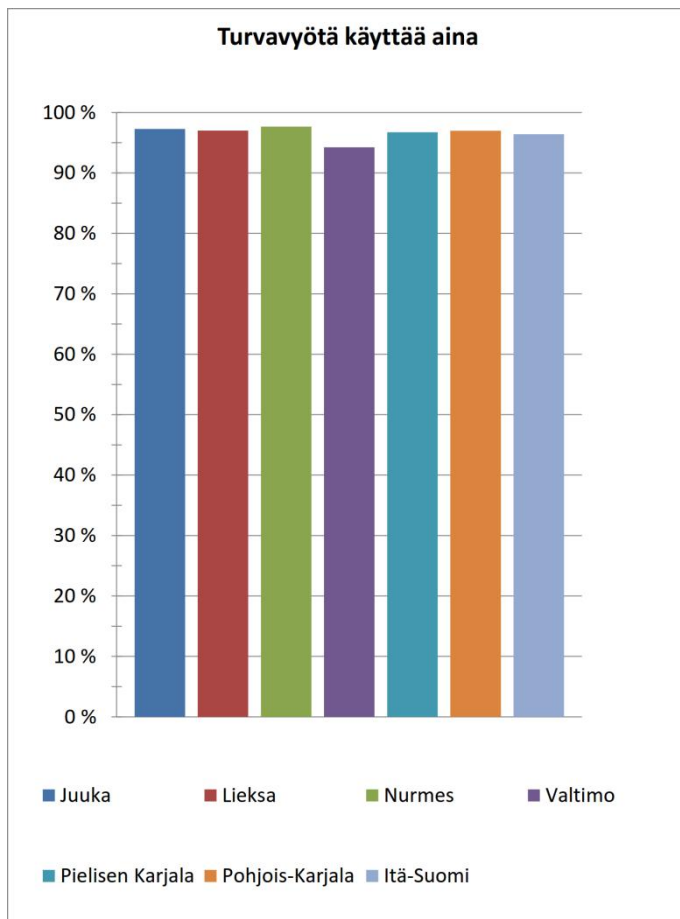
Kuva 28. Heijastimen käyttö kuntatyöntekijöiden liikkumiskyselyn (2014) perusteella.



Kuva 29. Pyöräilykypärän käyttö kuntatyöntekijöiden liikkumiskyselyn (2014) perusteella.



Kuva 30. Pyörän valojen käyttö kuntatyöntekijöiden liikkumiskyselyn (2014) perusteella.



Kuva 31. Turvavyön käyttö kuntatyöntekijöiden liikkumiskyselyn (2014) perusteella.

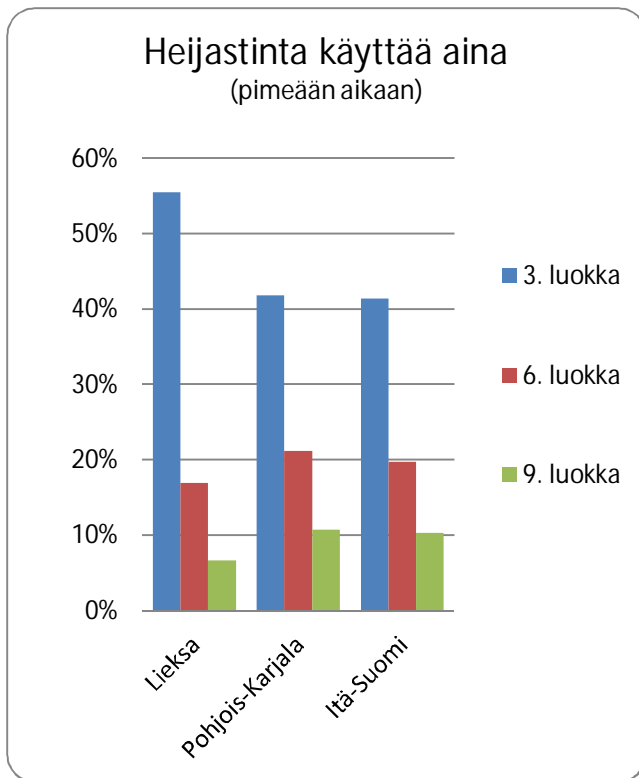
Liikkumiskysely Itä-Suomen kouluille 2014

Itä-Suomen kouluille tehtiin liikkumiskysely syksyllä 2014. Kyselyssä selvitettiin turvavälineiden käyttöä ja kulkutapoja koulumatkalla. Kyselyn kohderyhmänä olivat 3.-luokkalaiset, 6.-luokkalaiset ja 9.-luokkalaiset. Pielisen Karjalan kunnista Nurmeksen, Juuan ja Valtimon vastausmäärät olivat niin pieniä, ettei kunnista ole saatavilla kuntakohtaista aineistoa. Ohessa on esitetty kyselyn tulokset Lieksan osalta sekä vertailuarvoina keskiarvot Pohjois-Karjalan ja Itä-Suomen osalta.

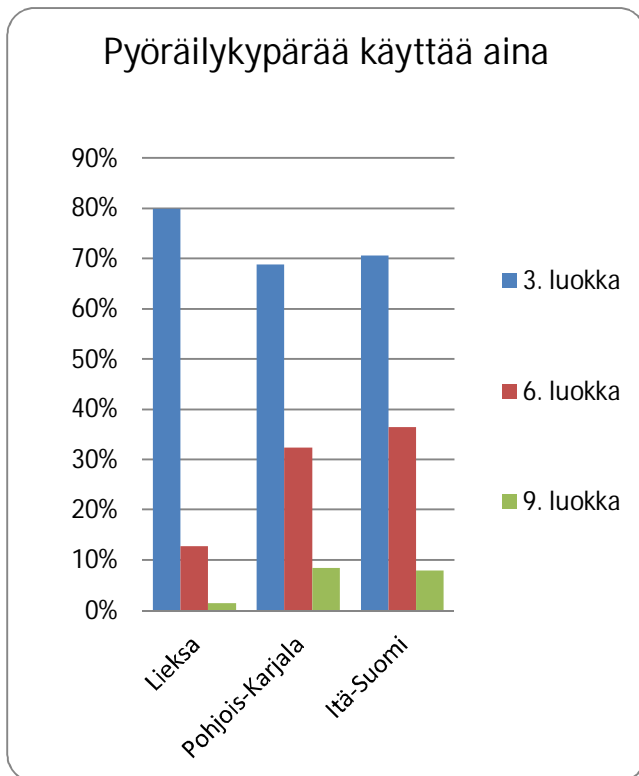
Kyselyn perusteella Lieksassa käytetään heijastinta enemmän kuin Pohjois-Karjalassa ja Itä-Suomessa keskimäärin. 3.-luokkalaisista heijastinta käytetään eniten Lieksassa, mutta 6.- ja 9.-luokkalaisten osalta heijastimen käyttö on Lieksassa vähäisempää kuin Pohjois-Karjalassa ja Itä-Suomessa keskimäärin. (Kuva 32.)

Pyöräilykypärän käyttö on Lieksassa vähäisempää kuin vertailualueilla. Myös Pohjois-Karjalassa kypärän käyttäminen on harvinaisempaa kuin Itä-Suomessa keskimäärin. Kuitenkin Lieksassa 3.-luokkalaiset käyttävät kypärää enemmän kuin vertailualueilla. (Kuva 33.)

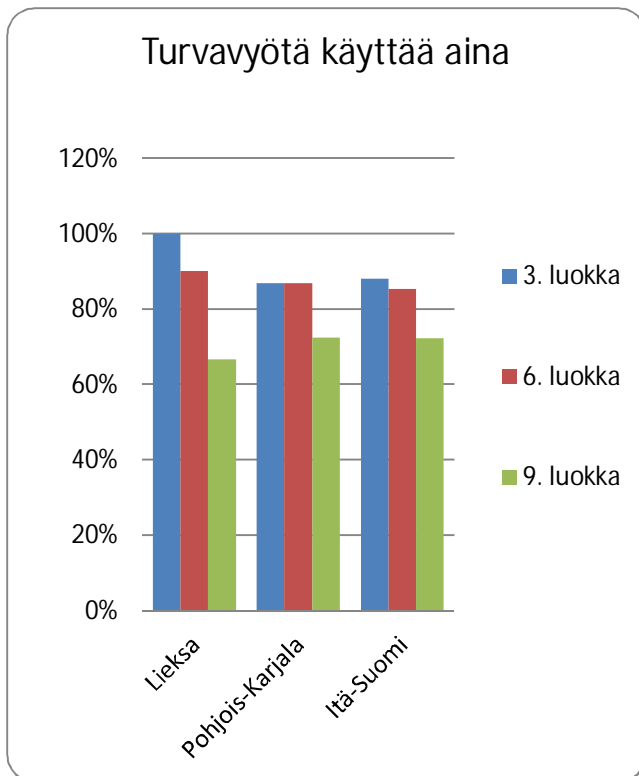
Kyselyn mukaan turvavyön käytössä ei esiinny suuria eroja. Lieksan 3.-luokkalaiset käyttävät myös turvavyötä enemmän kuin Pohjois-Karjalassa ja Itä-Suomessa keskimäärin. (Kuva 34.)



Kuva 32. Heijastimen käyttö koulujen liikkumiskyselyn (2014) perusteella.

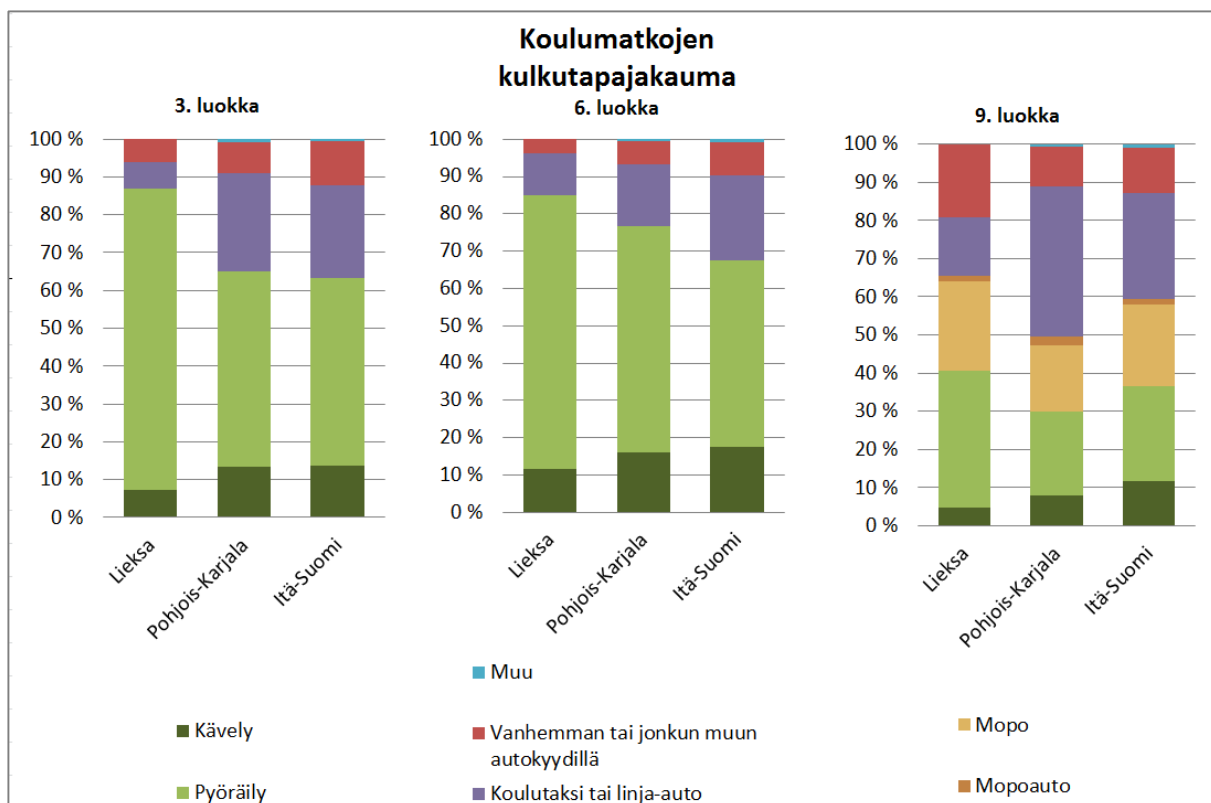


Kuva 33. Pyöräilykypärän käyttö koulujen liikkumiskyselyn (2014) perusteella.



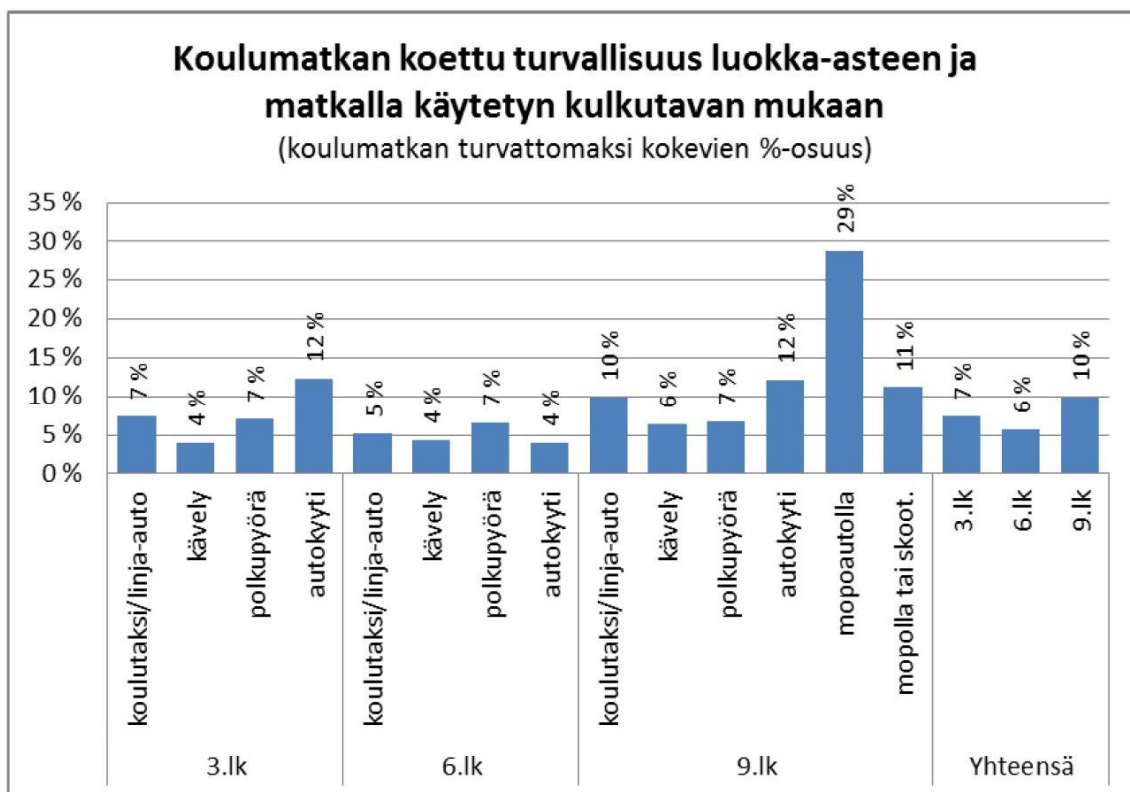
Kuva 34. Turvavyön käyttö koulujen liikkumiskyselyn (2014) perusteella.

Kyselyn vastausten perusteella Lieksassa kaikilla kyselyyn vastanneilla luokka-asteilla kävellään tai pyöräil-
 lään koulumatkat useammin kuin Pohjois-Karjalassa ja Itä-Suomessa keskimäärin. Kävellessä koulumatkoja
 tehdään Lieksassa vähemmän kuin vertailualueilla, mutta pyörällä kouluun kuljetaan vertailualueita enem-
 män. Koulutaksilla tai linja-autolla Lieksassa liikutaan kouluun vähemmän kuin vertailualueilla. Vanhemmat
 kyyditsevät 3.- ja 6.-luokkalaista lapsiaan kouluun Lieksassa vähemmän kuin vertailualueilla, mutta 9.-
 luokkalaista sen sijaan kuljetetaan kouluun lähes kaksi kertaa enemmän kuin vertailualueilla. (Kuva 35.)



Kuva 35. Koulumatkojen kulkutapajakauma koulujen liikkumiskyselyn (2014) perusteella.

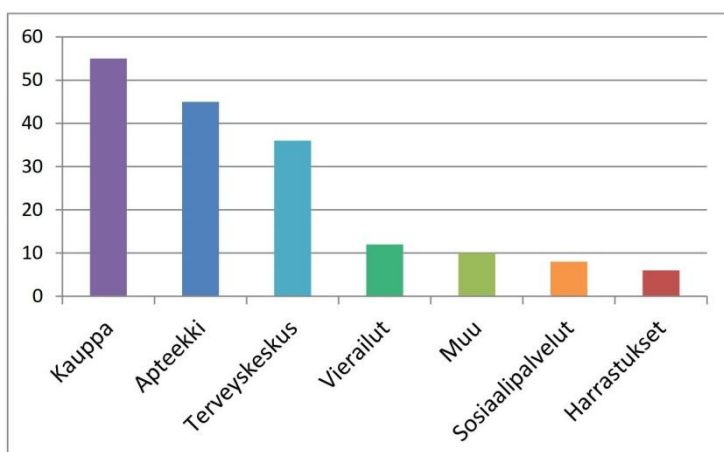
Koululaisilta kysyttiin, kokevatko he koulumatkansa turvalliseksi. Vastausten perusteella mopopautolla kulkevat kokivat koulumatkansa kaikkein turvattommiksi. 3.-luokkalaiset kokivat eniten turvattomuutta autokyydissä. Turvallisimmaksi koettiin kävely. 6.-luokkalaisten vastauksissa kulkutavat eivät suuresti eronneet toisistaan. Polkupyörä koettiin hieman turvattommaksi kuin muut kulkutavat. 9.-luokkalaiset kokivat mopopauton kaikkein turvattommiksi kulkumuodoksi. Autokyyti ja koulutaksilla tai linja-autolla sekä mopolla tai skootterilla kuljetut koulumatkat koettiin seuraavaksi turvattommiksi kulkumuodoiksi. Kaikkien luokkasteiden vastausten perusteella kävely koettiin kaikkein turvallisimmaksi kulkumuodoksi. Toiseksi turvallisimmaksi koettiin koulutaksi tai linja-auto sekä polkupyörä. (Kuva 36.)



Kuva 36. Koulumatkan koettu turvallisuus (Liikkumiskysely Itä-Suomen kouluille 2014).

Asukaskysely

Kesällä 2013 Juuan kimppekyydin asiakkaille tehtiin kysely lomakekyselynä. Vastaajia oli 58, ikähaarukka 32–85 vuotta ja vastaajien keski-ikä 71 vuotta. Vastaajista 83 % oli juukalaisia ja 12 % mökkiasukkaita. Kyselyn vastausten perusteella kimppekyytiä käytetään pääasiassa kaupassa, apteekissa ja terveyskeskuksessa asioimiseen. (Kuva 37.) Vastaajista suurin osa (71 %) oli sitä mieltä, että kunnan tarjoamista kuljetuspalveluista on riittävästi tietoa saatavilla. Lisätietoa toivotaan saavan erityisesti autoilijalta sekä sanomalehdistä. Avomissa vastauksissa on mainittu, että kohdistettu kirje mökkiläisille parantaisi tiedottamista.



Kuva 37. Pääasiallinen asiointikohde Juuan kimppekyydin asiakaskyselyn (2013) perusteella.

Itä-Suomen viisaan liikkumisen kysely

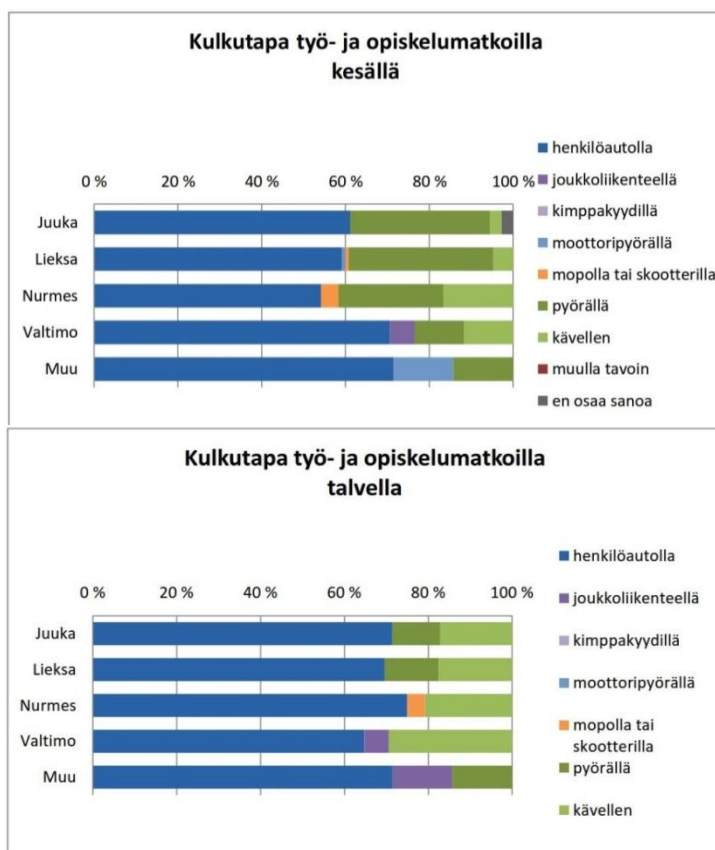
Aiemmin tehtyjä kyselyjä täydennettiin tämän hankkeen yhteydessä toteutetulla viisaan liikkumisen kyselyllä. Viisaan liikkumisen kysely toteutettiin internetissä syksyllä 2015 eHarava-kyselyohjelman avulla. Kyselyn kohderyhmänä olivat suunnittelualueen kuntien asukkaat. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös paperilomakkeilla, jotka olivat saatavissa jokaisessa kuntakeskuksessa. Kunnat tiedottivat kyselystä internet-sivuillaan, joilla oli myös linkki kyselyyn.

Kyselyllä kartoitettiin asukkaiden liikkumistottumuksia ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Kyselyn lopussa olleessa karttaosiossa vastaajat saivat merkitä vaaranpaikkoja ja yhteystarpeita. Vastauksia kyselyyn saatiin 302 kappaletta, joista 266 internetkyselyn kautta ja 36 paperilomakkeilla. Vastaajista 48 % ilmoitti asuvansa Lieksassa, 17 % Juuassa, 17 % Valtimolla ja 15 % Nurmeksessa. Kuntien asukasmääriin suhteutettuna vastausmäärät ovat pieniä. Vastaajista 62 % ilmoitti asuvansa keskustaaajamassa, 17 % muussa taajamassa tai kylässä ja 19 % haja-asutusalueella.

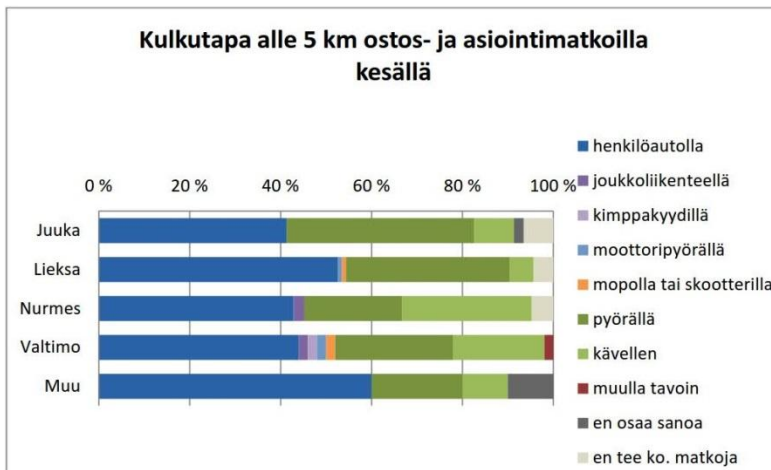
Henkilöauto on yleisin kulkutapa koulu- ja työmatkoilla sekä kesällä että talvella Kesällä 60 % ja talvella 70 % näistä matkoista tehdään henkilöautolla yksin tai perheenjäsenen kanssa. Kesällä toiseksi suosituin kulkumuoto koulu- ja työmatkoilla on pyöräily (31 %) ja talvella kävely (18 %). Nurmeksessa kesällä pyöräilevät kulkevat työmatkansa talvella henkilöautolla, mutta muissa seudun kunnissa monet kesällä pyöräilevät vaihtavat talveksi jalankulkuun. (Kuva 38).

Lyhyillä, usein toistuvilla vapaa-ajan matkoilla henkilöauto on suosituin tapa sekä kesällä (48 %) että talvella (67 %). Kesällä toiseksi suosituin kulkumuoto on pyöräily ja talvella jalankulku. Talvella osa kesäpyöräilijöistä tekee harrastus- ja asiointimatkat jalan tai henkilöautolla. (Kuvat 39-40.)

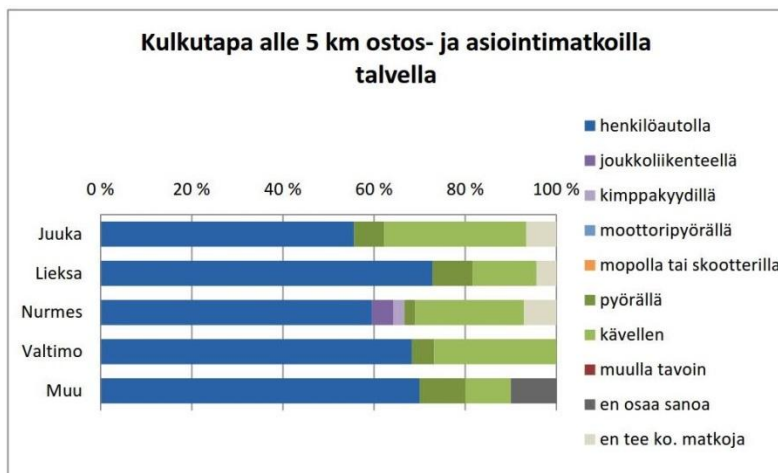
Myös yli 5 kilometrin pituisilla usein toistuvilla vapaa-ajan matkoilla henkilöauto on suosituin tapa sekä kesällä (73 %) että talvella (83 %). Kesällä toiseksi suosituin kulkutapa on pyöräily. Talvella matkoja tehdään henkilöauton lisäksi eniten joukkoliikenteellä (6 %) ja polkupyörällä (4 %). Talvella osa kesäpyöräilijöistä tekee harrastus- ja asiointimatkat henkilöautolla, joukkoliikenteellä tai kävellen. (Kuvat 41-42.)



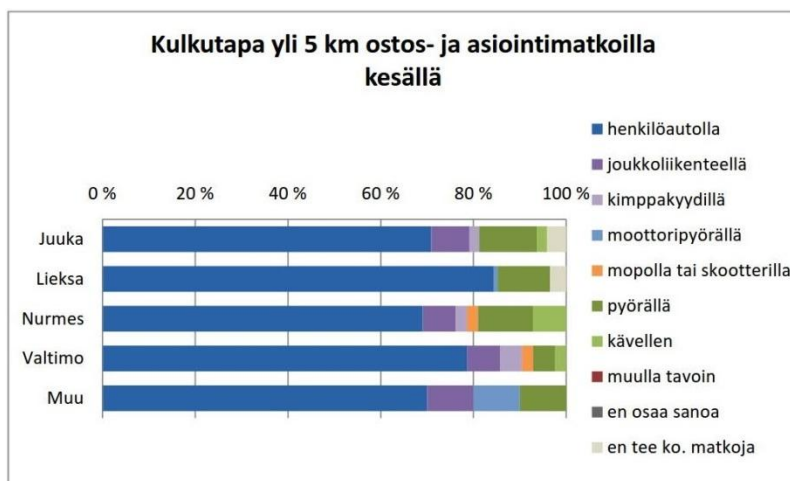
Kuva 38. Työ- ja koulumatkojen kulkutapajakauma kesällä ja talvella.



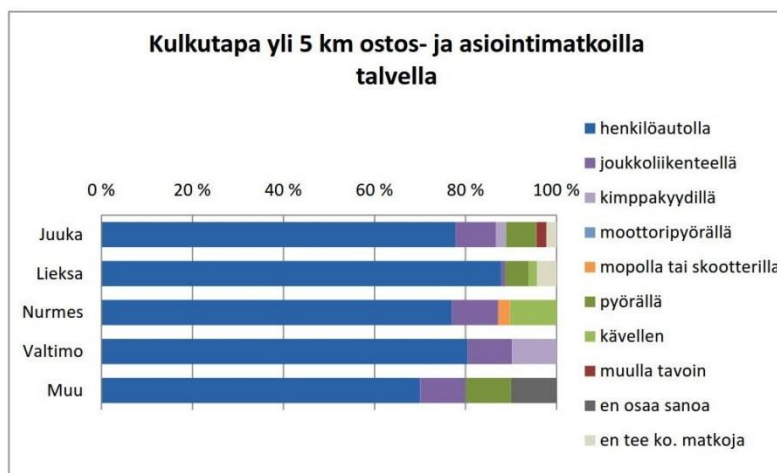
Kuva 39. Alle 5 km usein toistuvien vapaa-ajanmatkojen kuljutapajakauma kesällä.



Kuva 40. Alle 5 km pituisten usein toistuvien vapaa-ajanmatkojen kuljutapajakauma talvella.



Kuva 41. Yli 5 km usein toistuvien vapaa-ajanmatkojen kulikutapajakauma kesällä.



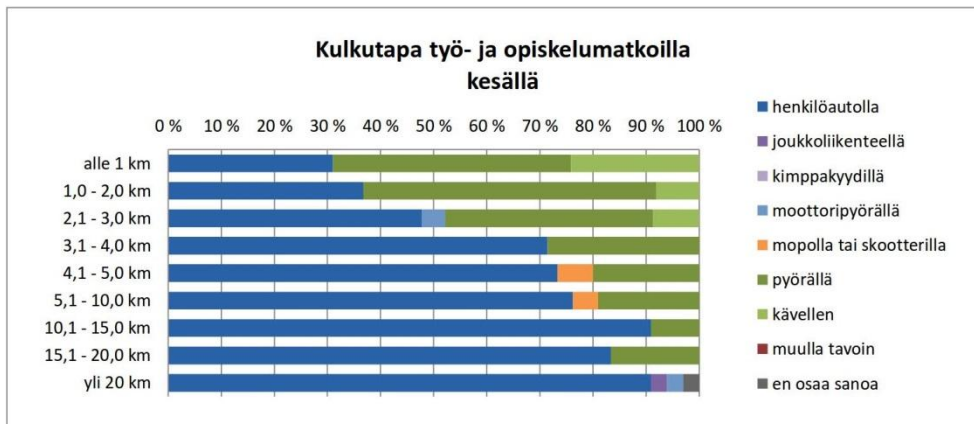
Kuva 42. Yli 5 km pituisten usein toistuvien vapaa-ajanmatkojen kulikutapajakauma talvella.

Suuri osa alle 3 kilometrin pituisista työ- ja opiskelumatkoista tehdään kesäisin pyörällä (49 %) ja henkilöautolla (38 %) ja talvisin henkilöautolla (48 %) sekä kävellen (37 %) (kuvat 43-44). Vastausten perusteella alle kolmen kilometrin pituisia matkoja tehdään Pielisen Karjalassa enemmän kuin koko Suomessa keskimäärin. Kyselyssä saadut vastaukset korreloivat Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2010–2011) tuloksien kanssa. Tutkimuksen mukaan Pohjois-Karjalassa lyhyitä matkoja kävellään ja pyöräillään enemmän kuin koko Suomessa keskimäärin. Juuri lyhyissä matkoissa onkin suuri potentiaali jalankululle ja pyöräilylle.

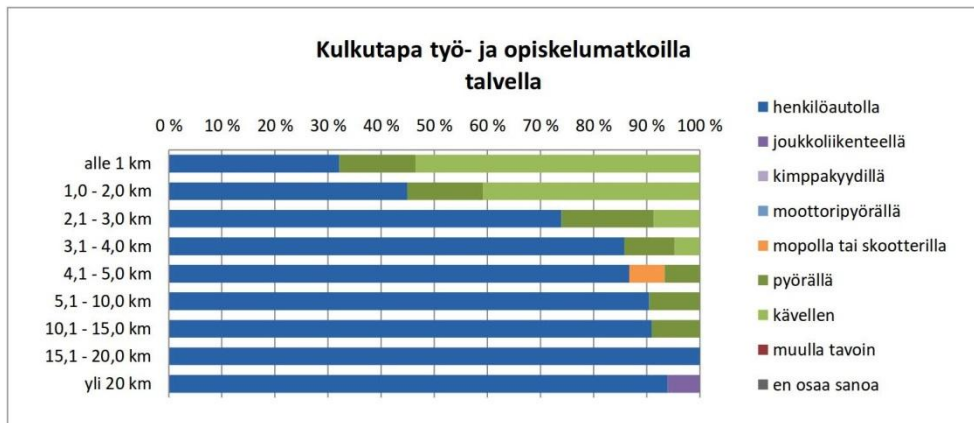
3–5 kilometrin pituisilla työ- ja opiskelumatkoilla henkilöauton käytön osuus on selvästi suurempi kuin alle 3 kilometrin pituisilla matkoilla, kesällä 72 % ja talvella 86 %. Kuitenkin kesällä vielä neljännes 3–5 kilometrin pituisista työmatkoista kuljetaan pyörällä. Yli 3 kilometrin pituisilla työmatkoilla kävely ei enää ole yhtä kilpailukykyinen kulkumuoto kuin lyhemmillä matkoilla. Pyöräilyyn siirtymiselle 3–5 kilometrin matkoilla olisi vielä hyvin potentiaalia.

Yli 5 kilometrin matkoilla henkilöauto on selvästi suosituin kulikutapa sekä kesällä että talvella. 5–10 kilometrin matkoilla pyörällä kulkee kesäisin 19 % vastaajista ja talvella 10 % vastaajista. Myös alle 10 kilometrin matkoilla on potentiaalia siirtyä henkilöauton käytöstä työmatkapyöräilyyn. Erityisesti yleistymässä oleva sähköpyörä helpottaa pidempien työ- tai koulumatkojen pyöräilemistä.

On kuitenkin otettava huomioon, että vaikka osalla vastaajista itse työmatka on lyhyt, kuuluu päivän rutiineihin esimerkiksi viedä lapsi päivähoidon. Tämä matka saattaa edellyttää henkilöauton käyttöä, vaikka itse työmatka olisikin tehtävissä kävellen tai pyörällä. Näitä tarpeita olisi hyvä selvittää erikseen ja toteuttaa toimenpiteitä, jotka poistaisivat jalankulun ja pyöräilyn esteitä.



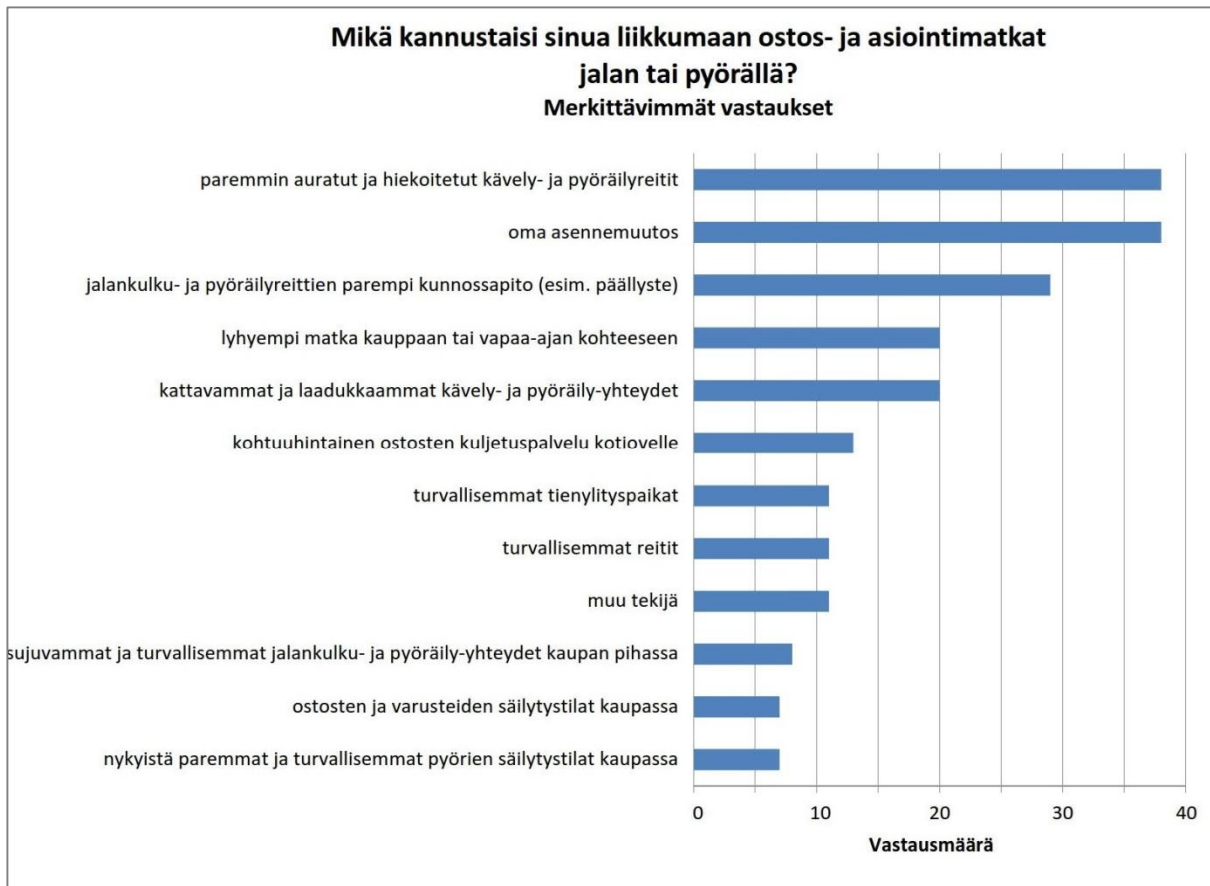
Kuva 43. Työ- ja koulumatkojen kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan kesällä.



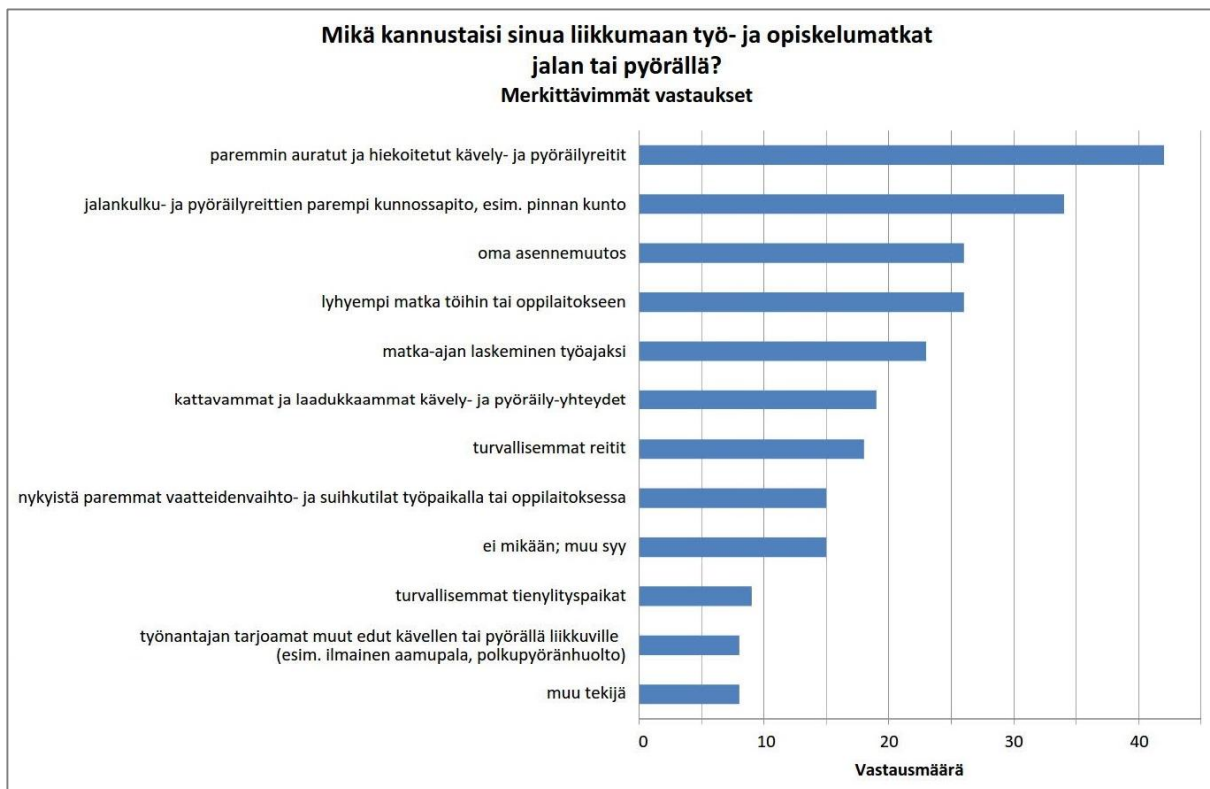
Kuva 44. Työ- ja koulumatkojen kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan talvella.

Kyselyssä kysyttiin, mitkä tekijät kannustaisivat liikkumaan jalan tai pyörällä. Vastaajat kokevat kävely- ja pyöräilyreittien paremman lumenpoiston ja hiekoituksen sekä oman asennemuutoksensa olevan tärkeimmät tekijät, jotka kannustaisivat ostos- ja asiointimatkan tekemiseen jalan tai pyörällä (10 % vastaajista). Myös jalankulku- ja pyöräilyreittien parempi kunnossapito (7 %) koetaan tärkeäksi tekijäksi. (Kuva 45.)

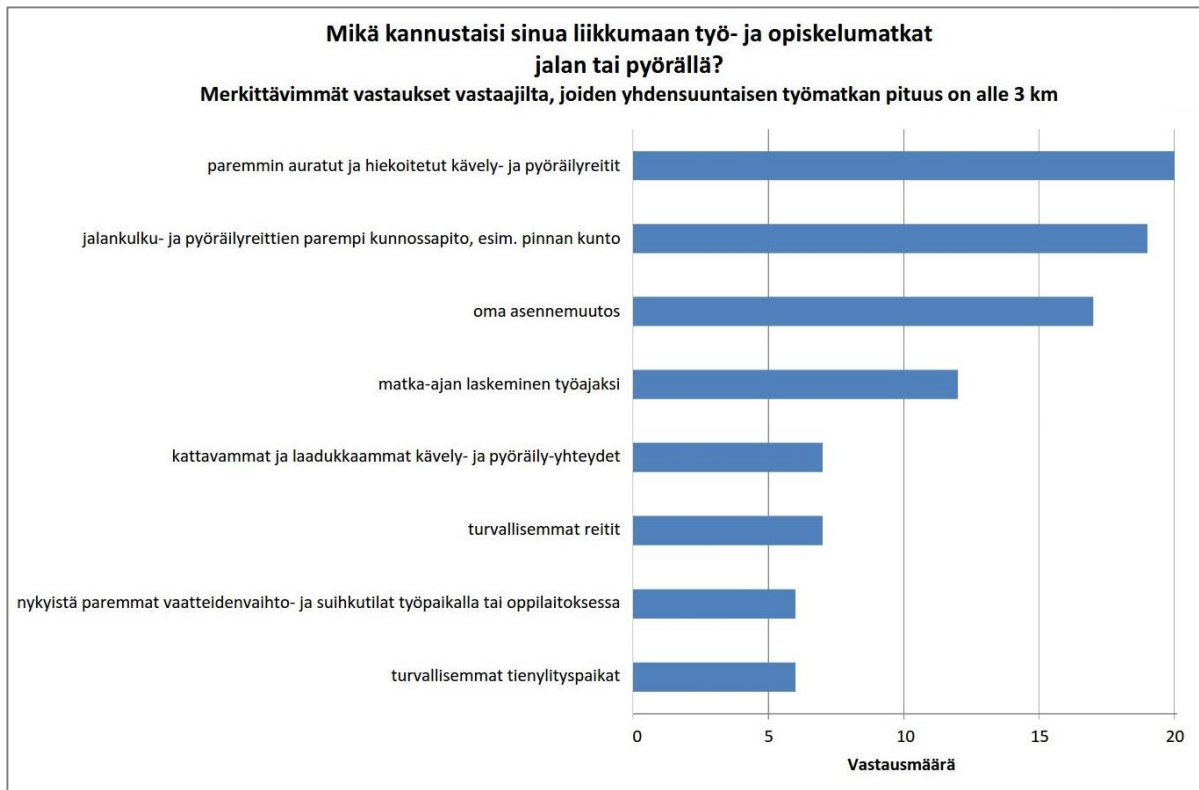
Työ- ja opiskelumatkoilla koettiin samat tekijät merkittävimiksi jalankulkuun ja pyöräilyyn kannustaviksi tekijöiksi sekä kaikkien vastaajien keskuudessa että niiden henkilöiden joukossa, joiden työ- tai opiskelumatka on alle 3 kilometriä. (Kuvat 46-47.) Vastausten perusteella tienpitäjän kannattaa panostaa jalankulku- ja pyöräilyreittien kunnossapitoon sekä kesällä että talvella.



Kuva 45. Toimenpiteet, joiden koetaan kannustavan jalankulkuun ja pyöräilyyn ostos- ja asiointimatkoilla.

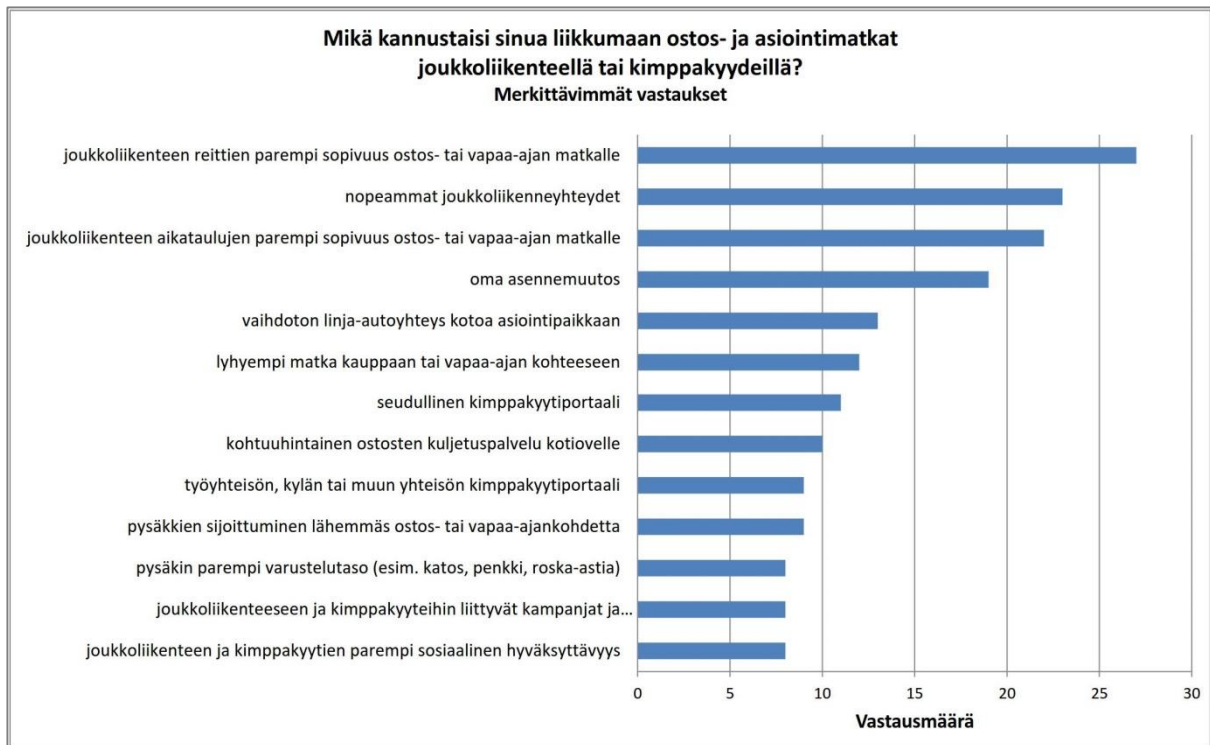


Kuva 46. Toimenpiteet, joiden koetaan kannustavan jalankulkuun ja pyöräilyyn työ- ja opiskelumatkoilla.



Kuva 47. Toimenpiteet, joiden koetaan kannustavan jalankulkuun ja pyöräilyyn alle 3 kilometrin pituisilla työ- ja opiskelumatkoilla.

Joukkoliikenteen käyttöön kannustaisivat reittien ja aikataulujen sopivuus työ-, opiskelu- ja ostosmatkoihin (kuvat 48-49). Myös nopeammat joukkoliikenneyhteydet koettiin joukkoliikenteen käyttöön kannustavaksi tekijäksi. Vastauksissa näkyy paitsi yleisesti joukkoliikenteen haastava tarjonta Pielisen Karjalassa, myös liikkujien omat asenteet joukkoliikenteen ja kimppekyytien hyödyntämiseen. Vastauksissa nousee esiin myös tarve kimppekyytiportaaleille, joiden kautta voitaisiin löytää kyytiläisiä tai kyyditsijöitä yhteisille matkoille.



Kuva 48. Toimenpiteet, joiden koetaan kannustavan joukkoliikenteen tai kimppekyytien hyödyntämiseen ostos- ja asiointimatkoilla.



Kuva 49. Toimenpiteet, joiden koetaan kannustavan joukkoliikenteen tai kimppekyytien hyödyntämiseen työ- ja opiskelumatkoilla.

Kyselyiden vastausten perusteella kaikissa kunnissa eniten kehitettävää on liikenteen seuraavissa osa-alueissa:

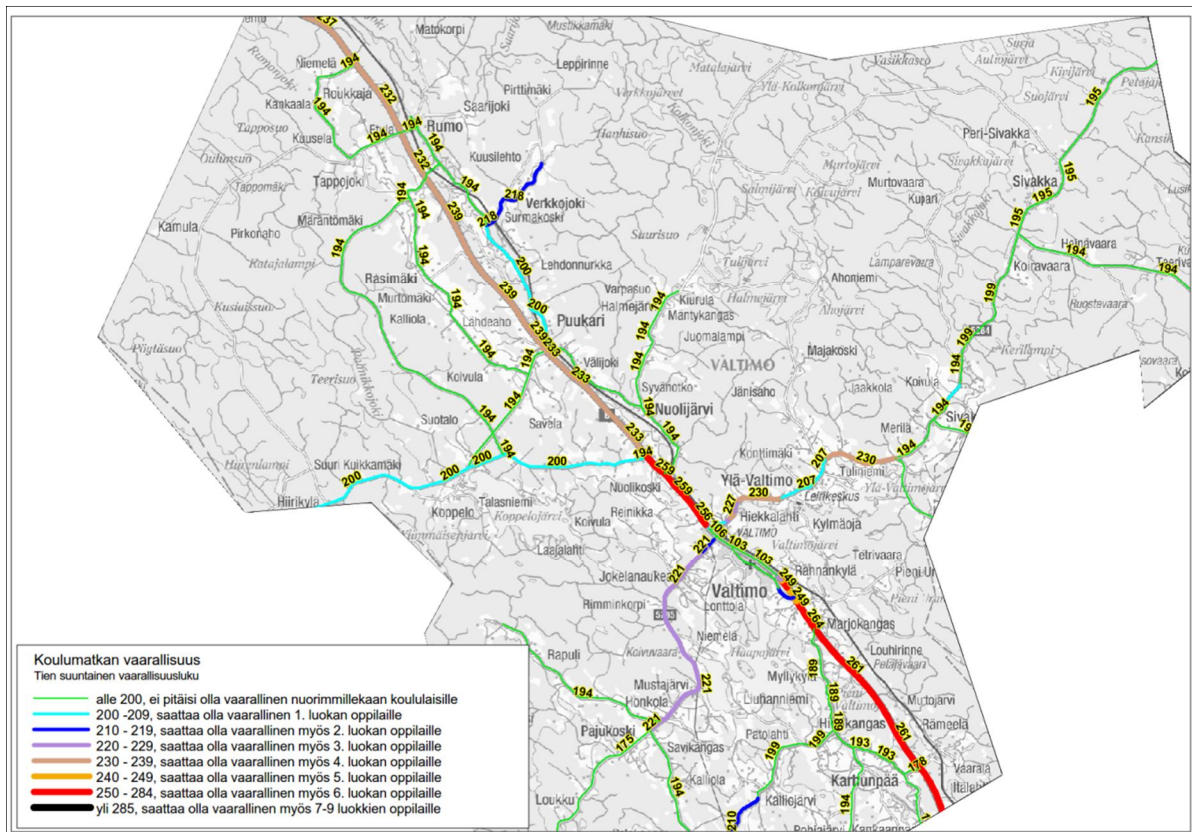
- jalankulku- ja pyöräilyreittien kunnossapidossa (päällysteet, talvikunnossapito),
- joukkoliikenteen palvelutasossa,
- heijastimen, pyöräilykypärän ja pyörän valojen käyttämisessä erityisesti yläkoululaisten ja aikuisten keskuudessa.

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitumenetelmällä (kuva 50). Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä. Laskelmassa otetaan huomioon muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveys, valaistus sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä ottaa huomioon vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petoeläinten takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia. Hankkeen ohjausryhmä on antanut suositukset riskilukujen raja-arvoista, joita korkeammilla arvoilla tulisi harkita koulukuljetuksia.

Pielisen Karjalan kuntien Koululiitu-kartat on esitetty liitteessä 3.



Kuva 50. Koululiitu-laskennan tulokset Valtimolla. Kaikkien kuntien Koululiitu-laskennan tulokset on esitetty liitteessä 3.

Maastokäynnit ja vuorovaikutustilaisuudet

Liikenneympäristön kehittämistoimenpiteisiin liittyvät maastokäynnit ja esteettömyyskävelyt toteutettiin 2.11.2015 Juuassa, 3.11.2015 Nurmeksessa ja Lieksassa ja 4.11.2015 Valtimolla. Lieksan ja Nurmeksien maastokäyntejä täydennettiin 9.2.2016 ja 10.2.2016. (Kuva 51.)



Kuva 51. Esteettömyyskävely Nurmeksien Porokylässä.

Suunnittelutyön aikana järjestettiin kolme kylätilaisuutta, joiden tavoitteena oli kannustaa ja luoda mahdollisuuksia kylien ja kylälaisten omaehtoiseen kestäväen liikkumisen ja liikkumispalveluiden kehittämiseen. Kylätilaisuudet järjestettiin 17.3.2016 Lieksan Pankakoskella, 11.4.2016 Nurmeksien Höljäkässä yhteisenä tilaisuutena Lipinlahden kanssa sekä 18.4.2016 Lieksan Koliilla yhteisenä tilaisuutena Juuan Ahmovaaran kanssa. Valtimolla järjestettiin iäkkäille suunnattu tilaisuus 3.11.2015. Tilaisuuden tavoitteena oli löytää iäkkäiden liikkumisen kannalta hankalia tekijöitä sekä kehittää ratkaisuja omaehtoisen liikkumisen tukemiseksi.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät kokoontuivat 18.–19.11.2015. Liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa käytiin läpi liikenneturvallisuustyön organisointia eri tasoilla sekä liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanoja. Tapaamisissa myös käsiteltiin käytännön liikenneturvallisuustyön suunnitelmaa. Ryhmien tapaamisissa jokainen liikenneturvallisuusryhmä työsti toimintasuunnitelmapohjan yhtä seudullista liikenneturvallisuusongelmaa varten. Kuntien liikenneturvallisuusryhmillä oli yhteinen kokoontuminen 17.3.2016 Nurmeksessa. Yhteistapaamisissa käytiin läpi hallintokuntaakohtaisia suunnitelmia sekä työstettiin edelleen toimintasuunnitelmia pääteemojen osalta.

Tavoitteet

Liikenneturvallisuustavoitteet

Liikennejärjestelmä tulee suunnitella siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämä liikenneturvallisuustyötä ohjaava visio on ollut toiminnan perustana vuodesta 2001 lähtien. Vision mukainen tavoitetila ohjaa pitkän aikavälin liikenneturvallisuustyötä ja on toiminnan eettinen perusta. Visio on yhtenevä jokaisen liikenteessä liikkuvan ihmisen omien henkilökohtaisten tavoitteiden kanssa.

Nollavision lähtökohdanna on, että ihmiselämä ja terveys eivät ole vaihdettavissa muihin hyödykkeisiin, kuten liikenteen aikasäästöihin. Visio jakaa vastuuta yhtäältä liikennejärjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä vastaaville siltä, että liikennejärjestelmä sopeutetaan ihmisen ominaisuuksiin, ja toisaalta kullekin tienkäyttäjälle edellyttämällä tältä sääntöjen noudattamista ja turvalaitteiden käyttämistä. Visio kuvaa yhteistä pitkän aikavälin tavoite- ja tahtotilaa, johon järjestelmällisellä työllä pyritään. Tavoitteet jäsentävät visiota ja suuntaavat toimenpiteitä.

Valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman 2011–2014 mukaan liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva turvallisuuden parantaminen:

- vuonna 2020 enintään 135 tieliikennekuolemaa (2,4 kuolemaa / 100 000 as.)
- vuonna 2020 enintään 5 700 loukkaantunutta (100 loukkaantunutta / 100 000 as.).

**Pielisen Karjalan liikenneonnettomuuksissa
tapahtui vuosina 2010–2014**

7,3 kuolemaa / 100 000 as. / vuosi

172,7 loukkaantumista / 100 000 as. / vuosi

Näin ollen Pielisen Karjalassa on tavoitteena, että vuonna 2020 tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuu enintään 28 henkilöä (100 loukkaantunutta / 100 000 as.). Valtakunnallisiin tavoitteisiin pääsemiseksi tieliikennekuolemia saisi vuonna 2020 sattua enintään 0,7 vuodessa, mikä tarkoittaa käytännössä nollan kuoleman tavoitetta seudun liikenteessä.

Liikenteen turvallisuusvision ja asetettujen määrällisten tavoitteiden avulla pyritään vakavien liikenneonnettomuuksien jatkuvaan vähenemiseen. Liikenneturvallisuutta parannetaan eri osapuolten toimin ja yhteistyössä. Työn aikana päätettiin täsmentää valtakunnallista tavoitetta siten, että Pielisen Karjalan tavoitteet ovat seuraavanlaiset:

Pielisen Karjalan liikenneturvallisuus on valtakunnan tasolla tai parempi.

Seudun liikenteessä ei kuolla tai vakavasti loukkaannuta.

Liikenneympäristö tukee viisasta liikennekäyttäytymistä, liikenteessä osataan käyttäytyä oikein ja omasta sekä omien läheisten liikkumisesta kannetaan yhteisesti vastuuta.

Tavoite viisaalle liikkumiselle

Liikenneturvallisuuden ohella seudulla asetettiin tavoite myös viisaan liikkumisen edistämiseksi. Tavoitteena on tukea valtakunnallista tavoitetta uudesta 300 miljoonasta kävelen tai pyöräillen tehdystä matkasta (kuva 52). Henkilötasolle viety tavoite tarkoittaa, että vuonna 2020 kukin henkilö tekisi 55 kävely- ja pyöräilymatkaa enemmän kuin vuonna 2005. Tämä tarkoittaa noin yhtä kävely- tai pyöräilymatkaa viikossa.

Painopiste tässä työssä on taajamien sisäisessä liikkumisessa sekä taajamien saavutettavuudessa. Tavoitteena on ennen kaikkea tarpeettoman yksityisautoilun vähentäminen. Tavoite on jaettu erilaisiin alatavoitteisiin:

- kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla (30 % → 35 %)
- joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääminen niillä matkoilla, joilla joukkoliikenteen käyttö on mahdollista ja järkevää
- vähemmän yksin tehtäviä henkilöautomatkoja
- liikkumisen mahdollistaminen myös autottomille niin, että vähintään välttämättömät asiointitarpeet toteutuvat (opiskeluyhteydet, työmatkayhteydet, asiointiyhteydet).



Kuva 52. Pielisen Karjalassa tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Toimenpide-esitykset

Kestävän liikkumisen edistäminen

Kestävä liikkuminen

Liikkumisen ohjaus tarkoittaa viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa neuvonnalla, tiedottamalla viisaista liikkumismahdollisuuksista, markkinoinnilla, palvelujen kehittämällä ja koordinoinnilla. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista.

Kunnan rooli on keskeinen asumisen ja palveluiden ohjaamisessa kaavoituksen vuoksi. Kestävät asuinpaikan valinnat ovat toisaalta myös yhteiskunnan etu. Kävely ja pyöräily ovat joukkoliikenteen ohella kestävän liikkumisen kannalta parhaita tapoja liikkua. Yhden ihmisen liikkumiseen kuluu energiaa vain murto-osa siitä, mitä henkilöauto kuluttaa. Seudulla on potentiaalia kehittää jo nykyisellään melko kattavaa jalankulun ja pyöräilyn verkostoa ja ennen kaikkea ihmisten toimintatapoja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Suunnitelmassa on esitetty keinoja jättää auto kotiin aina, kun sen käyttö ei ole välttämätöntä. Kävely ja pyöräily ovat lisäksi auton käyttämiseen verrattuna edullisia kulkutapoja. Suunnitelmassa on yhdistetty kestävään liikkumiseen myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden näkökulma varsinkin tarpeetonta autoliikennettä vähentämällä. Kävelyä ja pyöräilyä puoltaa myös terveydellinen näkökulma. Terveysten koheneminen aiheuttaa myös positiivisia taloushyötyjä sairauspoissaolojen ja sairaushoitojen vähentyessä ja työhyvinvoinnin lisääntyessä.

Autolla on merkittävä rooli liikennemuotona. Se on usein välttämätön tavaroiden kuljettamisessa ja sellaisilla alueilla liikuttaessa, joilla ei ole tarjolla muita vaihtoehtoja liikkumiseen. Lapsiperheissä auto helpottaa kuljetuksia monissa tilanteissa. Usein autoa kuitenkin käytetään tarpeettomasti silloinkin, kun liikkuminen olisi mahdollista hoitaa muilla tavoilla. Auton käyttäminen esimerkiksi yhden ihmisen työmatkoihin ei useinkaan ole järkevin vaihtoehto, jos tarjolla on myös hyvät joukkoliikenneyhteydet tai kimpakkyytimahdollisuus. Lyhyitä matkoja voi helposti tehdä myös kävelemällä tai pyöräilemällä silloin, kun tavaraa on vähän kuljetettavana (kuva 53).



Kuva 53. Pyöräpysäköinti on oleellinen varustus palveluiden, työpaikkojen ja koulujen yhteydessä (kuva lisalmesta).

Oman liikkumisen suunnittelu etukäteen mahdollistaa edullisimpien ja kestävämpien kulkutapojen valinnan. Kulkutapoja on mahdollista ketjuttaa esimerkiksi pyöräilemällä tai autoilemalla liityntäpysäköintiin ja kulkemalla osan matkasta julkisilla kulkuneuvoilla. Kimpakkyydit ovat puolestaan kaikille käyttäjilleen edullinen ratkaisu. Autoilun väheneminen tuo taloudellisia säästöjä. Polttoainekulujen pienenemisen lisäksi säästöä tulee pienentyneistä huolto- ja rengaskuluista.

Liikkumisen ohjauksen vaikuttamiskeinot

Liikkumisen ohjauksen merkittäviä keinoja ovat neuvonta, tiedottaminen ja markkinointi. Tiedon saaminen eri kulkutavoista, jalankulkureiteistä, pyöräilyreiteistä, liityntäpysäköintimahdollisuuksista, joukkoliikenteestä ja kimpakkyydeistä on tärkeää erityisesti niille kuntalaisille, jotka eivät ole kyseistä kulkutapaa tottuneet

käyttämään. Epävarmuus liikkumismahdollisuuksista ja matkan onnistumisesta on yksi tekijä, joka saattaa nousta kynnyskysymykseksi ja estää uuden kulkutavan kokeilun ja käyttöönoton. Tietoa voidaan tuottaa esimerkiksi reittioppaiden ja esitteiden avulla. Näissä tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon yksittäisten kulkutapojen sijasta koko matkaketju lähtöpaikasta määränpäähän.

Tehokkain ajankohta tiedottamiselle ja markkinoinnille on silloin, kun jokin olosuhde muuttuu: työ- tai opiskelupaikka vaihtuu, asuinpaikka muuttuu tai jonkin kulkutavan käyttömahdollisuudet muuttuvat. Kohdennettua tiedottamista ja markkinointia voidaan toteuttaa esimerkiksi työpaikoille, opiskelupaikoille, asuinalueille ja uusille asukkaille. Kävelyä ja pyöräilyä edistävällä markkinoinnilla voidaan vaikuttaa ihmisten asenteisiin muun muassa tuomalla esille kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjä, edullisuutta ja ympäristövaikutuksia. Erityisen tärkeää on saavuttaa median kiinnostus kävelyä ja pyöräilyä kohtaan, jolloin liikennemuotojen hyödyt nousevat eri viestintävälineissä esille.

Liikkumisen ohjausta tuodaan julkisuuteen erilaisilla kampanjoilla ja kokeiluilla. Näitä tapahtumia ovat esimerkiksi valtakunnalliset Liikkujan viikko, Pyöräviikko, Pyörällä töihin -päivä, Pyörällä kouluun -päivä ja Kilometrikisa. Pienempiä tapahtumia voidaan järjestää yksittäistä koulua koskevasta tempauksista maakunnallisiin tapahtumiin. Erilaisia keinoja ovat muun muassa ala-asteille suunnattu Liikennekäärme-peli, pyöräilevät ja kävelevät koulubussit ja joukkoliikenteen testimatrustajien ilmaiset tai halvemmat joukkoliikenneliput. Pyöräilevässä ja kävelevässä koulubussissa matka kouluun tai harrastukseen pyöräillään tai kävellään ryhmässä aikuisen johdolla ryhmässä. Ryhmää johtavan aikuisen vastuu voi olla jaettu esimerkiksi vanhempien, isovanhempien tai opettajien kesken. Reitti kulkee sovittujen tapaamispaikkojen kautta, joista oppilaat voivat liittyä ryhmään. Matkantekoa nimitetään koulubussiksi, koska matka kuljetaan sovittun reitin ja aikataulun mukaan.

Liikkumisen ohjauksen keinovalikoimaan kuuluvat myös muut erilaiset liikkumistapoihin vaikuttamisen keinot, kuten organisaatioiden liikkumissuunnitelmat, liikkumispalveluiden kehittäminen, päättäjäpyöräilyt ja -kävelyt sekä pysäköinnin hinnoittelu. Liikkumisen ohjaus on erityisesti kuntien ja muun julkisen sektorin vastuulla. Julkisen sektorin syytä tuottaa osa liikkumisen ohjauksen palveluista, kuten tiedottaminen ja palveluiden koordinoiminen. Liikkumisen ohjauksen tavoitteisiin kuuluu myös se, että työnantajat, harrastusseurat, tapahtumanjärjestäjät ja muut organisaatiot pyrkivät vaikuttamaan jäseniensä, työntekijöidensä tai asiakkaidensa liikkumisvalintoihin.

Lisäksi liikennemuotoja kannustavaan ja motivoivaan ilmapiiriin tulee saada mukaan uusia toimijoita oman esimerkin, työpanoksen ja mahdollisen rahoituksen avulla. Kävely ja pyöräily tulee nostaa kaikessa kuntien yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa tärkeäksi lähtökohdaksi ja liikennemuodoille tulee osoittaa riittävät resurssit niin Pohjois-Savon ELY-keskuksen kuin kuntien budjeteissa. Tämä on haaste myös liikenneturvallisuustyöryhmän ja -toimijan tehtäväkuvaan.

Edellä mainittuja toimintatapoja on esitetty toimintasuunnitelmissa eri kohderyhmien toteutettaviksi. Eriytyisen merkittävää olisi saada toimintasuunnitelmat aktiiviseen toteutukseen kuntaorganisaatioissa sekä alueen suurimmissa yrityksissä, joista ne voisivat levitä laajalle koko seudun toteuttamaksi viisaan liikkumisen suunnitelmaksi. Liikenneturvallisuustoimijahanke voi toimia veturina ja keskeisenä koordinoijana myös viisaan liikkumisen edistämisen markkinoimisessa.

Viisaan liikkumisen edistäminen vaatii hyviä edellytyksiä ja tietoa liikkumisen mahdollisuuksista. Tässä työssä on laadittu toimenpide-ehdotukset kestävän liikkumisen edistämiseksi. Kestävän liikkumisen edistämisen toimenpidelistat on laadittu projektin alussa valituille työpaikoille ja kouluille. Lisäksi toimenpiteitä on esitetty toteutettavaksi yleisesti kunnissa. Toimenpideluettelot on esitetty liitteessä 4. Toimintasuunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden lisäksi kuntaorganisaation ulkopuolella olevat yhdistykset, kuten kyläyhdistykset, ovat potentiaalinen ryhmä toteuttamaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Kylät voivat hankkia esimerkiksi lastipyöriä, sähköavusteisia pyöriä tai muita kulkuvälineitä, joita kyläläiset voivat kokeilla ennen ostopäätöstä. Kylissä voidaan myös järjestää pyöränhuoltopäiviä tai pyöräretkiä.

Yhdyskuntarakenne

Mitä lähempänä asuinalueita arkipäiväisten tarpeiden täyttämiseksi vaadittavat palvelut ovat, sitä houkuttelevimmiksi vaihtoehtoiksi kävely ja pyöräily saadaan yksityisauton korvaavina liikennemuotoina. Vaikkei Pielisen Karjalan kuntien taajama-aste (47,1–69,5 %) ole erityisen suuri, tulee erityisesti taajama-alueilla yhdyskuntarakenteen ja toimintojen sijoittelussa ottaa kävelyn ja pyöräilyn kehittämismahdollisuudet huomioon. Tiivis ja eheä maankäyttö edistää kävelyn ja pyöräilyn hyvää saavutettavuutta sekä joukkoliikenteen toimivuutta. Toimintojen sijoitteluun voidaan parhaiten vaikuttaa yleiskaavavaiheen suunnittelussa.

Pyöräilyn pääreitit ja tarvittaessa myös aluereitit tulee esittää yleiskaavoissa. Sen sijaan pyöräilyn paikallisreitit suunnitellaan vasta asemakaavavaiheessa tai siihen liittyvässä liikennesuunnittelussa, eikä paikallisreittejä esitetä asemakaavassa. Jalankulku ja pyöräily tulee sisällyttää yleis- ja asemakaavojen kaavamerkintöihin muutenkin kuin väylinä. Pielisen Karjalassa suositellaan laitettavan ainakin keskustaajamien asemakaavoihin määräyksiä alueen sisäisten jalankulku- ja pyöräilyväylien kehittämisperiaatteista sekä mahdollisesti myös väylien liittymisestä pääväyliin ja joukkoliikenteen reitteihin. Periaatteet voivat koskea esimerkiksi pyöräpysäköintiä, ja niistä voidaan antaa veloitteita myös rakennusjärjestyksessä. Esimerkiksi Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeessa (Liikenneviraston ohjeita 11/2014) todetaan, että tärkein ja toimivin keino riittävien ja toimivien pysäköintiratkaisujen järjestämiseen on kaupungin tai kunnan rakennusjärjestys. Uuden ajattelutavan mukaisesti ohjeessa korostetaan myös asemakaavan laatimisen ja muutoksen yhteydessä tapahtuvaa pyöräpysäköinnin huomioon ottamista.

Infrastruktuuri

Infrastruktuurin parantaminen on näkyvin keino kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistämiseksi. Liikenneympäristön toimenpideluettelossa on esitetty täydennyksiä jalankulku- ja pyöräilyverkostoon. Jalankulku- ja pyöräilyväylien toteutusaiakataulu riippuu rahoitusmahdollisuuksista.

Toimiva pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn helppokäyttöisyyttä. Henkilöautojen tapaan myös pyörille tulee osoittaa riittävästi laadukkaita pysäköintipaikkoja palvelujen, työ- ja opiskelupaikkojen, asuin-kiinteistöjen sekä vapaa-ajan toimintojen läheisyyteen. Pyöräpysäköinnin tulee

sijaita mahdollisimman lähellä kohdetta sekä käyttäjän päälähestymissuunnan varrella näkyvällä ja loogisella paikalla, johon pyöräilijä pääsee ajamaan perille. Pitempikestoisessa pysäköinnissä käyttäjä voi jättää pyörän myös hieman kauemmaksi edellyttäen, että pysäköinnin laatutaso on riittävä (turvallisuus sekä mahdollisesti säältä suojaus). Turvallisen ja laadukkaan runkolukittavan pyörätelineen toteuttaminen ei ole välttämättä edes kallista hyötyihin nähden (kuva 54).

Pielisen Karjalan kunnissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämiset autoliikenteen kanssa tapahtuvat pääsääntöisesti tasossa. Suojateiden ja pyöräteiden jatkeiden turvallisuuteen, sijaintiin ja tarpeellisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kuntien teillä ja kaduilla sijaitsevien suojateiden periaatteet ja kehittämistarpeet tulee käydä läpi erillisessä selvityksessä. Samassa työssä tulee kartoittaa myös pyöräilijöille osoitettavien ylityskohtien sijainnit, koska vuoden 2017 jälkeen suojateiden yhteydessä olevia pyöräteiden jatkeita ei saa enää merkitä suojatiemerkinnoilla. Suojateiden ja pyöräteiden jatkeiden periaateratkaisuista on kerrottu tarkemmin Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeessa.



Kuva 54. Turvallinen ja edullinen pyöräpysäköintiratkaisu (kuva Kuopion Päivärannasta).

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien tulee olla ympärivuotisessa käytössä. Pielisen Karjalaan ei ole tehty pyöräilyverkon toiminnallista luokitusta. Koska muuta luokitusta ei ole käytössä, kaikki pääteiden (valta-, kanta- ja seututiet) varressa kulkevat yhtenäiset sekä muualla koulujen ja päiväkotien läheisyydessä olevat erilliset jalankulku- ja pyöräilyväylät esitetään luokiteltavan talvihoidon korkeimpaan K1-hoitoluokkaan.

Pielisen Karjalan tärkeimmille joukkoliikenteen pysäkeille tulee toteuttaa pysäkkiluokituksen mukainen varustelu. Matkaketjun toimivuuden kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota jalankulun ja joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjujen toimivuuteen. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjujen sujuvuutta edistää pyöräpysäköinnin järjestäminen merkittävimpien pysäkkien yhteyteen.

Maanteiden ja katujen rakennus- ja kunnossapitohankkeiden yhteydessä tulee tiedostaa, että jalankulku ja pyöräily tien varressa vaativat vähintään 0,5 m leveän päällystetyn pientareen. Valta-, kanta- ja seututiellä leveän pientareen päällystetty osuus tulisi kuitenkin olla 0,75 m. Silloin kun tiellä käytetään tärisevää reunajyrskintää, tulee päällystetyn pientareen leveyden jyrskinnän ulkopuolella olla vähintään 0,45 m. (Kuva 55.)



Kuva 55. Jalankulku ja pyöräily valtatievarressa vaativat vähintään 0,75 m leveän päällystetyn pientareen.

Joukkoliikenne

Pitkät etäisyydet ja joukkoliikenteen näkökulmasta pieni väestöpohja aiheuttavat sen, että Piellisen Karjalan linja-autoliikenne rajoittuu lähes yksinomaan koululaisia palvelevaan liikenteeseen sekä maakunnan keskukseen Joensuuhun suuntautuviin linjoihin. Heikoimmat yhteydet naapurikuntiin ovat Valtimossa. Muutoinkin julkisen liikenteen tarjonta palvelee lähinnä valtatie 6 ja kantatie 73 suuntaista liikennettä. Tähän joukkoliikenteen tarjontaan ei ole viime vuosina tullut merkittäviä muutoksia. Sen sijaan joitain pääverkon ulkopuolisia vuoroja (muun muassa Lieksa–Kuhmo) on kustannussyistä jouduttu lakkauttamaan.

Muualle Suomeen kilpailukyysisin joukkoliikenneyhteys Piellisen Karjalasta on junaliikenne, johon pääsee nousemaan sekä Lieksan että Nurmeksen rautatieasemilta. Kumpikin rautatieasema sijaitsee kaupungin keskustaajamassa. Junaliikenteen jatko vuoden 2016 jälkeen on vielä epävarmaa. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on laatinut raideliikenteestä erillisen selvityksen.

Julkisesta liikenteestä tiedottaminen on tärkeää käytön edistämiseksi. Kunkin kunnan www-sivujen tiedottamisessa on puutteita, joihin olisi hyvä kiinnittää huomiota.

Piellisen Karjalan alueella on kehitetty aktiivisesti kaikille avointa, osin kutsuhjattuun liikenteeseen perustuvaa järjestelmää täydentämään perinteisen joukkoliikenteen palveluissa olevia puutteita. Kuntien niin kutsutut katurit hoitavat haja-asutusalueelta suuntautuvaa asiointiliikennettä kuntakeskuksiin. Lieksassa ja Nurmeksessa nämä ovat toimineet jo pidempään ja Juuassa sekä Valtimolla niitä on otettu käyttöön viime vuosien aikana. Näiden asiointivuorojen kehittämiseen on esitetty joitain toiveita suunnittelutyön aikana. Kun huomioidaan ikärakenne ja väestön keskittyminen keskustaajamiin, on asiointiliikenne seudun kunnille tärkein julkisen liikenteen muoto.

Kuntalaisten kannustaminen osallistumaan aktiivisesti oman kylänsä elinvoimaisuuden säilyttämiseen voisi olla toimiva ratkaisu asiointiyhteyksien luomiseksi vähäisimmän kysynnän alueilla. Kuljetusten osalta kuntalaisten osallistuminen tarkoittaisi käytännössä kimppakyytijärjestelmän käyttöönottamista. Kuntalaisten omien autojen käytön vaihtoehtona on, että kimppakyytijärjestelmä voisi perustua esimerkiksi muutaman kylän yhteisessä käytössä oleviin yhteiskäyttöautoihin, joilla kukin kuljettajaksi haluava ja sellaiseksi hyväksytty henkilö voisi kuljettaa naapureitaan palveluiden äärelle ja takaisin. Järjestelystä saatavien kokemusten avulla voitaisiin ratkaista, mitä palveluita olisi kenties mielekkäämpää viedä kylille asiakkaiden luokse ja mitkä palvelut todella ovat sellaisia, että on tarkoituksenmukaisinta kuljettaa kukin asiakas palveluiden äärelle. Kimppakyytijärjestelmän avulla voitaisiin aktivoida myös uutta asiakaskuntaa, joka loisi jatkossa edellytyksiä taloudellisesti nykyistä tehokkaammille asiointiliikenteille joko nykyisillä tai täysin uusilla alueilla.

Junaliikenne on merkittävä osa Piellisen Karjalan pitkämatkaista joukkoliikennettä. Pääosin alueen toimijat kokevat, että nykyisen Joensuu–Nurmes -junayhteyden säilyminen on tärkeää etenkin alueen imagon sekä matkailualan ja muun elinkeinon kilpailukyvyyn kannalta. Mikäli nykyinen yhteys loppuu, se heikentää



VR:n syöttöliikennettä ja sillä on vaikutusta myös henkilöstö- ja kalustotarpeeseen. Nykyiset junabussit eivät sovellu markkinaehtoiseen liikenteeseen. Lisäksi rataosan tehokas käyttö ja kunnossapito tulevat haastavaksi, koska radalla on vain 1–2 tavarajunaa päivässä.

Alueen joukkoliikennetarjonta pitäisi suunnitella yhtenä kokonaisuutena. Nykyinen tapa, jossa liikenne- ja viestintäministeriö hoitaa junaliikenteen ja ELY-keskus bussiliikenteen ostot, ei toimi toivotulla tavalla. Liikenteen hankinnat ja niiden aikataulut eivät ole synkronoitu, mikä aiheuttaa eri toimijoille päällekkäisyyksiä ja epävarmuutta. Olisi tärkeää määritellä yhteistyössä eri alueiden palvelutasot ja eri kulkumuotojen roolit sekä yhteistyö.

Mikäli Petroskoista tai Pietarista avataan tavara- tai henkilöliikenneyhteys Joensuuhun, se saattaisi kasvattaa jonkin verran matkustajapotentiaalia Joensuu–Kontiomäki -rataosalla. Viime vuosina venäläisten matkailijoiden määrät ovat laskeneet selvästi seudulla ja koko Suomessa yleisen poliittisen ja taloudellisen tilanteen sekä ruplan arvon heikkenemisen takia. Kun tilanne normalisoituu pidemmällä tähtäimellä, uusilla yhteyksillä Venäjältä saattaisi olla merkitystä Joensuu–Kontiomäki -junayhteyden matkustajapotentiaaliin.

Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmat olivat yksi keskeisistä keskustelun aiheista hankkeen aikana järjestetyissä kylätilaisuuksissa. Tilaisuuksissa nostettiin keskusteluun laajempiakin julkisen liikenteen kehittämissuunnitelmia. Pienissä toimenpiteissä painottui tiedottamisen kehittäminen eri tavoin sekä asiointiliikenteiden sujuvoittaminen.



Liikenneturvallisuustyö

Liikenneturvallisuustyön ja viisaan liikkumisen organisointi

Liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Myös suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokemukset. Laaditussa suunnitelmassa on esitetty malli liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta ja organisoinnista sekä esitetty suunnitelmat hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Tarkempi suunnitelma on laadittu keskeisiksi koetuille liikennekäyttäytymisen ongelmille. Liikenneturvallisuustyön tarkemmat suunnitelmat ideotiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien tapaamisissa 17.–18.11.2015. Samoissa kokouksissa käytiin läpi myös liikenneturvallisuustavoitteita sekä työn organisointia. Seudun kuntien liikenneturvallisuusryhmien yhteinen kokous järjestettiin 19.3.2016. Tässä tapaamisessa käytiin läpi suunnitelmaluonnokset.

Seudun toiminta organisoidaan liikenneturvallisuustyöryhminä. Kunnissa työtä ohjaavat kuntien liikenneturvallisuusryhmät. Työn aikana kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanoja täydennettiin kattamaan kaikki tärkeimmät kohderyhmät kuntien alueella. Ryhmien kokoonpanot on esitetty kuvassa 56. Lieksan osalta kirjattiin kunnanhallitukselle toive nimetä ryhmä.

Juuan liikenneturvallisuusryhmä

- Marja Kononen, Juuan kunta
- Seppo Portimo, Juuan kunta
- Ari Jaaranen, Juuan kunta
- Jari Hyykky, Juuan kunta
- Kaisa Tanskanen, Juuan kunta
- Leo Ryytänen, Juuan valtuusto
- Mari Voutilainen, Liikenneturva
- Petri Inkinen, Pohjois-Savon ELY-keskus
- Jussi Kähkönen, Pohjois-Karjalan pelastuslaitos

Valtimon liikenneturvallisuusryhmä

- Leena Mustonen, Valtimon kunta
- Pasi Parkkinen, Valtimon kunta
- Tiina Kärkkäinen, Valtimon kunta
- Keijo Suhonen, Valtimon kunta
- Veijo Karppinen, Kylätoimikunnat ja liikenteenharjoittajat
- Juhani Turunen, Valtimon Yrittäjät
- Jarkko Tolvanen, Ammattiopisto Valtimo
- Tuomo Hölttä, Valtimon vanhusneuvosto
- Sami Meriläinen, Pohjois-Karjalan pelastuslaitos
- Matti Roininen, Itä-Suomen poliisilaitos
- Mari Voutilainen, Liikenneturva
- Olli Meriläinen, Pohjois-Savon ELY-keskus

Nurmeksen liikenneturvallisuusryhmä

- Ilkka Puumalainen, Nurmeksen kunta
- Esko Saatsi, Nurmeksen kunta
- Tuula Pikkarainen, Nurmeksen kunta
- Katja Tolvanen, Nurmeksen kunta
- Eila Soikkeli, Nurmeksen kunta
- Henna Kuittinen, Nurmeksen kunta
- Raija Pikkarainen, Vammaisneuvosto
- Hannu Ryhänen, Kirkkokadun koulun vanhempainpiiri
- Sami Meriläinen, pelastuslaitos
- Sari Kaartoaho, poliisi
- Olli Meriläinen, ELY-keskus
- Airi Kontro, Nurmekoti
- Pentti Pulkkinen, Omakotiyhdistys
- Mari Voutilainen, Liikenneturva

Lieksan liikenneturvallisuusryhmä

- tekninen toimi
- sivistystoimi / perusopetus
- sivistystoimi / varhaiskasvatus
- nuoriso- ja vapaa-aikatoimi
- perusturva
- kuljetuskoordinaattori
- vanhusneuvosto
- vammaisneuvosto
- nuorisovaltuusto

Sekä sidosryhmistä:

- omakotiyhdistys
- pelastuslaitos
- rajavartiolaitos
- Liikenneturva
- ELY-keskus
- poliisi
- Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija

Kuva 56. Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano.

Kuntien liikenneturvallisuustyö on osa laajempaa kokonaisuutta. Maakuntatasolla työtä ohjaa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyöryhmä, joka käsittelee liikenneturvallisuustilannetta ja kunnista tulevaa palautetta sekä asettaa tavoitteet tehtävälle työlle. Kuntien ryhmät puolestaan seuraavat liikenneturvallisuustilannetta ja palautetta oman kunnan alueelta. Kuntien ryhmät ovat taso, jolla pystytään parhaiten tavoittamaan kuntalaiset ja saamaan vaikuttavuutta tehtävään työhön. Itä-Suomen alueella työtä tuetaan liikenneturvallisuustoimijatyöllä. Pielisen Karjalan kuntien ensimmäinen seudullinen tapaaminen kokosi hyvin edustajia kaikista kunnista, joten seudulliset kokoontumiset ovat mahdollisia myös vastaisuudessa esimerkiksi vuoden toisena kokouksena.

Puheenjohtajan ja liikenneturvallisuusryhmän tehtävät

Ryhmän tehtävä on koordinoita työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Liikenneturvallisuustyö on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Kouluissa ja päivähoitossa sekä teknisellä puolella liikenneturvallisuustyö edistää oman työn tekemistä. Kun työ on organisoitu johtoryhmien kautta, saadaan työn delegoinnille organisaatioihin parhaat edellytykset. Liikenneturvallisuustoimija pystyy merkittävä-

lä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa. Oma tehtäväkenttensä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä ja hallintokuntien edustajilla.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtävänä liikenneturvallisuustyössä on

- toimia liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtajana
- toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä alueellisen (Itä-Suomen) liikenneturvallisuustyöryhmän välillä
- toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä.

Sihteerin tehtävänä liikenneturvallisuustyössä on

- valmistella kokoukset sekä kutsut ja muistiot
- tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- tukea koulutus- ja materiaalihankintoja
- vastata seurannasta.

Hallintokuntien edustajien tehtävänä liikenneturvallisuustyössä on

- osallistua hallintokuntansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin
- välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta ja tapahtumista
- vastata hallintokunnan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta yhdessä toimijan kanssa
- varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle.

Liikenneturvallisuustoimijan rooli

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien tukena ja koordinaattorina voi toimia ulkopuolinen henkilö liikenneturvallisuustoimijan roolissa. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuustyön tukeminen. Toimija on koordinaattorin kaltainen tietopankki ja työn ylläpitäjä tukemassa kuormitettua kuntaorganisaatiota.

Kunnan edustajat

Teknisen toimen tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön luominen. Päivähoidossa liikenneturvallisuus tulee esille päivittäisessä toiminnassa. Lasten valmiudet itsenäiseen liikkumiseen kehittyvät vähitellen leikkimällä ja tutussa ympäristössä saatujen kokemusten perusteella. Terveyskeskuksessa ja neuvoloissa liikenneasioita voidaan käsitellä henkilökohtaisissa tapaamisissa. Vanhusten, vammaisten ja liikuntarajoitteisten toiminnassa tuetaan itsenäistä liikkumista ja keskitytään käytännön liikenneneuvontaan. Kouluissa liikenneturvallisuus voidaan sisällyttää kaikkiin oppiaineisiin. Kuljetusten suunnittelulla voidaan edesauttaa turvallista ja kestävää liikkumista. Vapaa-aika- ja nuorisotoimi pystyvät valvomaan ja ohjaamaan nuorten käyttäytymistä ja turvalaitteiden käyttöä sekä ohjaamaan turvallisiin ja kestäviin liikkumistapoihin. Palo- ja pelastustoimella on merkittävä rooli varautumisessa ja valistuksessa. Kirjastot voivat hoitaa tiedottamista.

Asiantuntijatahot

Liikenneturvallisuustyön keskeisiä asiantuntijatahoja ovat Liikenneturva, ELY-keskus, Itätoimija, pelastuslaitos ja poliisi. Nämä tahot voivat osaltaan vaikuttaa liikenneympäristön kehittämiseen, liikennekasvatukseen ja valvontaan. Asiantuntijatahot tuovat liikenneturvallisuustyöhön ideoita, seudullista näkemystä ja laaja-alaisuutta. Toisaalta kuntien ja kuntalaisten toiveet ja ongelmat liikenteessä voidaan viedä eteenpäin näiden

alueellisten toimijoiden kautta. Esimerkiksi henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus tai valvonnan suuntaaminen toivottuihin kohteisiin onnistuu parhaiten yhteistyössä näiden työssä mukana olevien tahojen kautta.

Sidosryhmien edustajat

Kestävän ja turvallisen liikkumisen edistäminen tarvitsee paikallista mielipidettä ja käyttäjäkokemuksia työn suuntaamiseksi. Tämän takia onkin tärkeää, että jokaisessa kunnassa käytäisiin suunnitelman valmistumisen jälkeen läpi potentiaaliset yhteistyötahot. Kokouksiin on hyvä saada mukaan tapauskohtaisesti muiden kuin kunnan tai valtion organisaatioiden edustajia luomaan vuoropuhelua työn painopisteistä. Mukaan tulevien tahojen olisi hyvä edustaa eri kohderyhmiä. Hyviä kohderyhmiä ovat iäkkäiden ja nuorten kerhot ja neuvostot, kyläyhdistykset, vanhempainyhdistykset, suuret työnantajat, autokoulut, liikennöitsijät, pyöräilyyhteisöt, 4H, Suomen Punainen Risti, rahtarit, urheiluseurat tai autoliitto. Myös kunnan- tai kaupunginhallitus voi olla taho, joka tuo kuntalaisnäkökulmaa liikenneturvallisuustyöhön.

Päätöksentekijät

Kuntien päätöksenteko on hyvä kytkeä osaksi viisaan liikkumisen toimintaa. Päätöksentekijöiden keskeisiä tehtäviä ovat työn seuranta ja resursointi. Työryhmä voi antaa kunnanhallitukselle tiedoksi katsauksen tehdystä liikenneturvallisuustyöstä ja liikenneturvallisuustilanteesta tai liikenneturvallisuusryhmän muistiot. Kunnanhallitus vastaavasti varaa riittävät määrärahat tuloksellista viisaan liikkumisen toimintaa varten. Yksi hyvä toimintamalli on järjestää päätöksentekijöille koulutustilaisuus toimikauden alkupuolella. Tätä tarkoitusta varten löytyy mm. Itätoimijan www-sivujen kautta koulutusaineistoa. Aloitteiden käsittelyssä on hyvä sopia työnjako liikenneturvallisuusryhmän sekä lautakuntien tai kunnanhallituksen välillä.

Työn sisältö, toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa (kuva 57). Kuntien on hyvä kokoontua 2-3 kertaa vuodessa. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syys (syys–lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa muun muassa kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Johtoryhmässä voidaan ottaa kiireellisiä asioita tarpeen mukaan käsittelyyn tiheimminkin.



Kuva 57. Liikenneturvallisuustyöryhmän vuosikello.

Liikenneturvallisuustyöryhmän työtä jaksottaa vuosikelloajattelu. Eri vaiheissa vuotta on hyvä muistaa tietyt liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ohjauksen pääteemat. Ryhmän kokoontumiset jäsentyvät helposti, kun myös kokoukset on sijoitettu vuoden kiertoon. Ryhmän kokoontumiset on ajoitettu tammi–helmikuulle sekä syys–lokakuulle. Tällöin ne palvelevat parhaiten jatkuvaa työtä. Liikkumisen ohjauksen kannalta myös touko-kesäkuu on hyvä aika ryhmän kokoontumiselle.

Liikenneympäristö

Suunnittelun lähtökohdat

Turvallinen ja selkeä liikenneympäristö on tärkeä niin jalankulun ja pyöräilyn kuin autoliikenteen kannalta. Suunnittelutyön yhtenä osana on tarkasteltu liikenneympäristön parantamista ja tehty tätä koskevat toimenpide-esitykset. Liikenneympäristön toimenpidesuunnittelu perustuu useisiin tekijöihin:

- edellisten kuntakohtaisten vuosina 2007–2009 tehtyjen liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpide-esitysten toteutuma- ja ajantasaisuustarkasteluun
- liikenneonnettomuustarkasteluun
- suunnittelutyön yhteydessä tehtyyn ongelmapaikkakyselyyn
- ELY-keskukselle ja kunnille tehtyihin liikenneympäristöä koskeviin aloitteisiin
- ELY-keskuksen ja kuntien toimenpidesuunnitelmiin ja -ohjelmiin sekä kaavoitukseen
- maastotarkasteluun ja esteettömyyskävelyihin
- tien- ja kadunpitoa koskeviin selvityksiin, muun muassa ELY-keskuksen suojatieselvitys 2015
- rautateiden osalta tasoristeysrekisterin (www.tasoristeys.fi) tietoihin.

Toimenpide-esitykset on valmisteltu yhteistyössä kuntien ja ELY-keskuksen kadun- ja tienpidosta vastaavien henkilöiden kanssa. Näin toimenpidesuunnitteluun on saatu vahvaa paikallistuntemusta ja pyritty varmistamaan toimenpiteiden realistisuus, toteuttamiskelpoisuus ja yhteensopivuus.

Toimenpide-esitykset

Toimenpidesuunnittelussa on käsitelty väylästä kokonaisuudessaan, eli maanteitä, katuja ja yksityisiä teitä. Suunnittelun pääpaino on ollut taajamissa, joihin liikenne ja varsinkin jalankulku ja pyöräily keskittyvät. Toimenpiteinä on tarkasteltu sekä rakenteellisia toimenpiteitä että liikenteen ohjausta (lähinnä liikenne-merkkejä). Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, liikenteen valvontaan, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä.

Toimenpiteiden suunnittelussa on painotettu pieniä ja helposti toteutettavia investointeja sekä kestävää liikkumista tukevia toimenpiteitä. Suuri osa toimenpiteistä liittyy jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamiseen sekä suojateihin, pyörätien jatkeisiin ja hidasteisiin. Kokonaiskuvan hahmottamiseksi omassa luettelossaan on esitetty suurempia toimenpiteitä, jotka koskevat useimmiten jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista.

Toimenpiteet on esitetty liitteissä 4–8. Toimenpidetaulukoissa on esitetty toimenpiteiden sisältö ja kustannusarvio, joka voi olla karkea ja perustua keskimääräiskustannuksiin. Maanteille sijoittuvista kohteista on lisäksi esitetty arvio onnettomuusvähenemästä, joka on laskettu TARVA-ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla).

Osa toimenpiteistä on toteutettavissa suoraan tämän suunnitelman pohjalta. Tällaisia ovat pääosa liikennemerkkejä koskevista esityksistä, jotka nekin tarvitsevat yleensä hallinnollisen päätöksen. Suuri osa toimenpiteistä vaatii tarkempaa suunnittelua ja osassa kohteissa vaihtoehtotarkasteluja.

Liittymien parantamiskohteista suuri osa on turvallisuuden ja liikennöinnin kannalta hankalia nelihaara-liittymiä, joissa ratkaisuna varsinkin taajamaympäristössä on usein kiertoliittymän rakentaminen. Vaihtoehtona väljemmin rakennetuilla alueilla voi olla X-liittymän (nelihaaraliittymän) jakaminen kahdeksi T-liittymäksi, mikä parantaa huomattavasti liittymän turvallisuutta ja sujuvuutta.

Suuri osa katukohteista on kokonaisvaltaisesti tarkasteltavia liikenneympäristön saneerauskohteita, joissa tarvitaan katurakenteiden parantamista sekä liittymien, pysäköinnin, jalankulun, pyöräilyn ja katuympäristön jäsentämistä ja parantamista.

Halvoista ja helposti toteutettavista toimenpiteistä on esimerkkinä Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilven (863) lisääminen sivusuunnan kärkikolmioihin silloin, kun pyörätie kulkee ajoradan vierellä. (Kuva 58.) Lisäkilpi on erittäin tärkeä kohteissa, joissa on lyhyet näkemät tai muuten vaikea havaita risteävää pyöräliikennettä. Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilpi kärkikolmion alla muistuttaa väistämisvelvollisuudesta sivusuunasta tulevalle ja parantaa pyöräilijöiden asemaa ja turvallisuutta. Lieksan ja Nurmeksien taajamissa on runsaasti pääväylien varressa kulkevia pyöräteitä, joille esitetään tällaisen lisäkilven järjestelmällistä käyttöä.

Siirrettävät nopeusnäytöt ovat halventuneet ja niiden toimintavarmuus on parantunut. Monet kunnat ovat hankkineet näyttötauluja omaan käyttöönsä ja kokemukset ovat olleet hyvin positiivisia. Pielisen Karjalan alueella hirvionnettomuudet koetaan monin paikoin ongelmaksi. Tien varteen vedettävien hirvinauhojen on todettu vähentävän onnettomuuksia merkittävästi. Hirvinauhojen vetäminen ja erityisesti jatkuva ylläpito vaativat paikallista asiaan sitoutunutta metsästysseuraa tai muuta sopivaa organisaatiota.



Kuva 58. Kaksisuuntainen pyörätie -lisäkilpi kärkikolmion alla muistuttaa väistämisvelvollisuudesta sivusuunasta tulevalle ja parantaa pyöräilijöiden asemaa ja turvallisuutta. Kuva on Joensuun Suvantokadulta.

Esteettömyys

Pielisen Karjalan keskustaajamien esteettömyyttä selvitettiin esteettömyystarkastelujen avulla. Suunnittelualueen esteettömyystarkastelut suoritettiin syksyllä 2015. Juuan, Nurmeksen ja Valtimon esteettömyystarkastelut suoritettiin testiryhmän kanssa niin sanottuina esteettömyyskävelyinä. Lieksan tarkastelu toteutettiin asiantuntija-arviointina. Esteettömyystarkastelut suoritettiin Juuan, Lieksan ja Valtimon keskustoissa sekä Nurmeksen Porokylässä. Testiryhmän kokoonpano vaihteli kohteittain. (Kuva 59.) Esteettömyystarkastelujen avulla tunnistettiin ongelmapaikkoja, joihin laadittiin toimenpide-esityksiä liikunnallisesti tai aistillisesti rajoittuneiden ihmisten asiointimahdollisuuksien parantamiseksi.

Rakennus tai liikkumisympäristö on esteetön silloin, kun se on sopiva kaikille liikkujille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Esteettömyydellä tarkoitetaan sitä, että fyysinen, psyykinen ja sosiaalinen ympäristö toteutetaan siten, että jokainen yksilö voi toimia yhdenvertaisesti muiden kanssa ominaisuuksistaan riippumatta. Esteettömyys on osa kansalaisten perusoikeuksia.

Taajamien keskustoissa on yleisesti havaittu julkisten ja yleisten rakennusten rajoittavan tai haittaavan esimerkiksi lastenvaunujen kanssa tai kävelytelineen tai pyörätuolin avulla liikkuvien vapaata liikkumista. Esteettömiä ratkaisuja tarvitsevia ryhmiä ovat lisäksi näkö- ja kuulovammaiset, kehitysvammaiset, keppien tai kainalosauvojen käyttäjät, lyhytkasvuiset sekä henkilöt, joilla on hahmotushäiriöitä, neurologisia vammoja tai muita sairauksia, allergioita tai pelkoja. Eri ryhmät vaativat erityyppisiä ratkaisuja liikkumisen helpottamiseksi. Pyörätuolin käyttäjälle pintojen tulisi olla tasaisia ja korkeuserojen mahdollisimman pieniä ja luis-kattuja, kun taas näkövammaisen on helpompi hahmottaa ympäristöään erityyppisten materiaalien ja reunakivien avulla.

Esteetön ympäristö on liikkumisen ehto kaikille ihmisille keskimäärin 40 % elinajasta. Esteettömän ympäristön toteuttaminen rakennusvaiheessa ei maksa enempää kuin sellainen rakentaminen, jossa esteettömyyden vaatimuksia ei ole otettu huomioon. Jälkeenpäin suoritettavat korjaukset vaativat investointeja. Korjattava kohde joudutaan aina sovittamaan olevaan ympäristöön, minkä vuoksi ratkaisut eivät aina ole yhtä toimivia ja hyviä kuin alun perin esteettömäksi suunniteltu ympäristö.



Kuva 59. Valtimolla esteettömyyskävelylle osallistui useita liikenneympäristön käyttäjiä.

Esteettömyystarkastelujen perusteella taajamiin on laadittu taulukko parannettavista kohteista ja toimenpiteistä. Esitetyillä toimenpiteillä pyritään parantamaan liikuntaesteisten ja -rajoitteisten, ikäihmisten ja esimerkiksi lastenvaunujen kanssa liikkuvien henkilöiden liikkumista. Esteettömyystoimenpiteinä on esitetty ne ratkaisut, jotka ensisijaisesti helpottavat liikkumista.

Toimenpidelistoissa esitetyt toimenpiteet perustuvat SuRaKu-hankkeen (Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla) yhteydessä laadittuihin ohjekortteihin, joissa on esitetty yleisohjeet esteettömien julkisten alueiden suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon. SuRaKu-hankkeessa on esteettömyydelle määritelty kaksi tavoitetasoa: erikoistaso ja perustaso. Perustaso tulisi täyttyä kaikilla alueilla ja erikoistasoa käytetään ydinkeskusta-alueilla ja siellä, missä liikkuu runsaasti vammaisia, vanhuksia ja lapsia.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamisessa ja kunnossapidossa tulee ottaa huomioon esteettömyyden toteutuminen. Muun muassa luiskatut reunatuet, päällysteen tasaisuus sekä opaslaatat ja huomioalueet tukevat esteettömyyttä. Taajama-alueille tulisi sijoittaa levähdyspaikkoja jalankulkuväylien varteen. Levähdyspaikkojen välinen suositeltava etäisyys on esteettömyyden perustasolla enintään 250 metriä ja erikoistasolla 50 metriä.

Esteettömyystarkastelujen perusteella palvelukohteissa suurimpia ongelmia ovat puutteet liikkumisesteisten pysäköintipaikoissa sekä erilaiset esteettömyysongelmat sisäänkäyntien yhteydessä. (Kuva 60.)

Liikuntaesteisten pysäköintipaikat (LE-paikat) tulee merkitä tunnuksin sekä ajoratamerkintänä että tolppaan tai seinään kiinnitettävällä merkillä. Liikuntaesteiselle tarkoitettujen pysäköintipaikan leveyden tulee olla vähintään 3,6 metriä.

Palvelukohteiden sisäänkäyntien yhteydessä tulisi ottaa huomioon tasoerot, luiskien jyrkkyys, portaiden erottuminen ympäristöstä, tasaisen alueen riittävä koko sekä oven avaamiseen tarvittavat voima ja tila. Palvelukohteen ulko-oven edessä tulisi olla vähintään 1500 x 1500 mm -kokoinen tasanne pyörätuolilla kulkemisen helpottamiseksi. Tasanteen kaltevuus saa olla enintään 2 %. Luiskien suositellaan olevan vähintään 900 mm leveitä, mutta suositusleveys on 1200–1800 mm. Luiskien suositeltava kaltevuus on enintään 5 % ja sivukaltevuus enintään 2 %. Portaissa on hyvä olla kontrastiraita, joka helpottaa portaan hahmottamista. Portaiden kummallakin puolella tulisi olla käsijohde kahdella korkeudella (700 mm ja 900 mm). Lisäksi palvelukohteissa tulisi huolehtia, etteivät irtokalusteet aiheuta törmäysvaaraa tai estä liikkumista.



Kuva 60. Palvelukohteiden sisäänkäyntien esteettömyydessä on kehitettävää. Valtimon kirjaston portaista puuttuu kontrastiraidat.

Vaikutukset

Liikenneympäristön ja esteettömyyden toimenpiteet

Esitetyillä liikenneympäristön kehittämistoimenpiteillä pienennetään onnettomuusriskiä ja lievennetään mahdollisten onnettomuuksien seurauksia sekä parannetaan liikenneympäristöä eri liikkujaryhmien kannalta. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutuksia ja tehokkuutta voidaan arvioida henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisen sekä toimenpiteiden kustannusarvioiden perusteella. Toimenpideohjelmassa maanteille esitetyille parannustoimenpiteille on määritetty laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä Tarva 5.3 -ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla). Ohjelmalla voidaan laskea onnettomuusvähenemäluvut vain ELY-keskuksen ylläpitämien maanteiden osalta, joten katuverkolle kohdistuville toimenpiteille ei ole määritetty vähenemälukuja. Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteuttaminen riippuu päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta. (Taulukko 5.)

Taulukko 5. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden kustannuksia ja vaikutuksia.

	Kustannukset (€)						Hvjo- vähenemä
	ELY (E)	Juuka (K)	Lieksa (K)	Nurmes (K)	Valtimo (K)	E + K	
Kiireellisyysluokka I	47 000	233 000	1 205 000	19 000	9000	1 513 000	0,173
Kiireellisyysluokka II	179 000	180 000	1 180 000	160 000	25 000	1 724 000	0,009
Kiireellisyysluokka III	43 000	200 000	-	-	33 000	276 000	0,006
Erillisrahoitusta vaativat toimenpiteet	2 703 000	1 100 000	633 000	-	50 000	4 485 000	0,132
Yhteensä	2 971 000	1 713 000	3 018 000	179 000	117 000	7 988 000	0,320

Valtakunnallisesta Tieliikenteen turvallisuussuunnitelmasta 2011–2014 johdettuna Pielisen Karjalan seudun tavoitteeksi on asetettu enintään 28 tieliikenteessä loukkaantunutta vuonna 2020. Vuosina 2010–2014 Pielisen Karjalan tieliikenteessä on loukkaantunut tai kuollut keskimäärin 36,6 henkilöä/vuosi. ELY-keskuksen hallinnoimille teille esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän 0,32 henkilövahinkoa vuodessa. Katuverkolle kohdistuvien toimenpiteiden vaikutusta ei ole arvioitu. Onnettomuuksien vähentämistavoitteeseen pääsemisessä liikennekasvatus on oleellisessa osassa. Liikkumisvalintojen muuttuessa kestävämpään suuntaan turha autoliikenne vähenee, ja asenteiden muuttuessa liikennekäyttäytyminen muuttuu turvallisemmaksi.

Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuu mittavia menetyksiä sekä osallisille että yhteiskunnalle. Vaikutuksia voidaan arvioida taloudellisin laskelmin, joskin terveyden tai hengen menetys sekä osallisten ja omaisten henkiset kärsimykset ovat mahdottomia hinnoitella. Kunnille liikennevahingoista aiheutuu kustannuksia seuraavista tekijöistä:

- palo- ja pelastustoimen menot uhrien kuljetuksesta ja liikenneväylien raivauksesta
- terveydenhuollon menot uhrien hoidosta ja kuntoutuksesta
- toimeentulotukien tarpeen lisäys uhrien tulomenetysten ja menolisäysten takia
- sosiaalihuollon menot vammaispalveluiden ja suojatyön järjestelyistä invalidisoituneille
- liikenneympäristölle aiheutuneiden vaurioiden korjaaminen
- verotulon alentuminen uhrien määräaikaisen tai pysyvän ansiotulon menetyksen takia
- kotihoidon tukipalvelut vammautuneille kuntoutusvaiheessa ja invalideille pysyvästi.

Välillisiä kustannuksia syntyy

- osuudesta hallinnon yleiskustannuksiin
- palvelukapasiteetin sopeuttamisesta käyttäjämäärän muutokseen
- uhrien ostovoiman alentumisesta ja
- kunnan imagon heikkenemisestä turvallisena asuinympäristönä.

Liikennevirasto on määritellyt Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013 -julkaisussaan henkilövahingoille ja eri onnettomuustyypeille seuraavat arvot:

HENKILÖVAHINKOJEN YKSIKKÖARVOT

- kuolema 2,406 M€
- pysyvä vamma 1,349 M€
- lievä tilapäinen vamma 0,063 M€

ONNETTOMUUSTYYPPIKOHTAISET YKSIKKÖARVOT

- kuolemaan johtanut onnettomuus 2,911 M€
- vammautumiseen johtanut onnettomuus 0,440 M€
- vähäinen ajoneuvovaurio 0,003 M€

Saavuttamalla vuodelle 2020 asetetut tavoitteet onnettomuuksien väheneminen tuo Pielisen Karjalan seudulla noin 9,4 miljoonan euron säästöt vuoteen 2014 verrattuna. Liikenneturvallisuus- ja viisaan liikkumisen työhön panostaminen on perusteltua myös taloudellisessa mielessä.

Esteetön ympäristö edesauttaa ilman avustajaa tapahtuvaa liikkumista, mikä tuo säästöjä myös sosiaalipuolella. Hyötyliikunnan lisääntyminen ja toisaalta turvallisen ympäristön ansiosta vähenevät tapaturmat vähentävät terveydenhuollon kustannuksia. Itsenäisen liikkumisen mahdollistuminen parantaa elämänlaatua ja estää syrjäytymistä.

Liikenneturvallisuustyö ja viisaan liikkumisen kehittäminen

Kuntien ja seudun jatkuva suunnitelmallinen toiminta liikenneturvallisuudessa ja viisaan liikkumisen kehittämisessä lisää hallintokuntien ja sidosryhmien tietoisuutta liikenneturvallisuudesta ja kestävästä liikkumisesta. Liikenneturvallisuusasioiden käsittely asettuu osaksi hallintokuntien toimintaa. Kestävien liikkumistapojen edistäminen ja kuntalaisten kannustaminen kestävien liikkumistapojen valintaan otetaan huomioon kuntaa ja seutua kehitettäessä. Liikenneturvallisuustyö ja liikkumisen ohjaus ulottuvat ajan kuluessa muihin julkisiin ja yksityisiin organisaatioihin, ja ne saavat enemmän julkisuutta ja laajempaa hyväksyntää.

Liikenneturvallisuustietoisuuden lisääntyessä ja ilmapiirin muuttuessa myönteisemmäksi tienkäyttäjät kiinnittävät huomiota liikkumistottumuksiinsa. Asenteiden muuttuessa matkapuhelimen käyttö ajon aikana vähenee ja nopeusrajoituksia noudatetaan paremmin. Tällöin liikenneympäristö muuttuu myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvallisemmaksi, mikä edesauttaa kulkutapajakauman painotuksen muuttumista enemmän kestäviin liikkumistapoihin. Toisaalta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden valistuneisuus turvalaitteiden käytöstä parantaa tien reunassa kulkevien näkyvyyttä ja turvallisuutta.

Maankäytön ratkaisuilla vaikutetaan sekä suoraan että pitkällä aikavälillä kestävästi liikkumisen edellytyksiin ja liikenneturvallisuuteen. Muutokset kulkutapajakaumassa vaikuttavat liikenneturvallisuuteen ja toisaalta muutokset liikenneturvallisuudessa vaikuttavat kulkutavan valintaan. Kun maankäytössä ja yhdyskuntarakenteen suunnittelussa otetaan huomioon kestävien kulkutapojen edellytysten ja liikenneturvallisuuden parantaminen, ovat kodin, työ- tai opiskelupaikan ja palveluiden väliset etäisyydet lyhyitä, miellyttäviä ja turvallisia liikkua kaikilla kulkutavoilla. Yhdyskuntarakenteen suunnittelulla vaikutetaan myös joukkoliikenteen ja esimerkiksi kimpakyytien toteuttamismahdollisuuksiin.

Seuranta

Vastuunjako

Kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät vastaavat Pielisen Karjalassa liikenneturvallisuustyön ja kestävästi liikkumisen edistämistyön koordinoinnista. Viisaan liikkumisen suunnitelman seuranta asettuu luontevasti ryhmän toimintaan. Jatkuva suunnitelmallinen toiminta liikenneturvallisuuden ja kestävästi liikkumisen kehittämisessä lisää hallintokuntien ja sidosryhmien tietoisuutta liikenneturvallisuudesta ja kestävästä liikkumistavoista.

Liikenneturvallisuustyöryhmän vastuulla on seurata suunnitelman toteuttamista ja tarvittaessa tehdä toimenpiteitä suunnitelman toteutumiseksi. Suunnitelmassa on määritetty vastuita kunnille, ELY-keskukselle. Työryhmän tehtävänä on pitää yhteyttä vastuutahoihin ja huolehtia riittävästä tiedonkulusta ja tarvittaessa edistää resurssien varaamista suunnitelman toteuttamiseen. Työryhmä huolehtii suunnitelman vaikutusten seurannasta.

Suunnitelman vaikutuksia voidaan seurata useilla mittareilla:

- Jalankulkija- ja pyöräilijämäärät
Kunnat suorittavat laskentoja käsin tai laitteilla tietyin väliajoin, esimerkiksi kahden vuoden välein.
- Kulutapajakauma kunnassa
Jakauman arvioinnissa hyödynnetään Itä-Suomen seudullisen liikkumistutkimuksen ja valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksia.
- Turvavälineiden käyttö kunnassa
Turvavälineiden käyttöä selvitetään jalankulkija- ja pyöräilijämäärien käsinlaskentojen yhteydessä.
- Onnettomuusmäärien kehitys
Liikenneturvallisuuden kehitystä seurataan vuosittain poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien avulla.
- Käyttäjätyytyväisyys
Kuntalaisaloitteiden ja palautteiden avulla seurataan tyytyväisyyttä liikennepalveluihin ja liikenneympäristöön.

Seurantaa käydään säännöllisesti läpi seudullisissa liikenneturvallisuustyöryhmien kokouksissa ja seurantatyö raportoidaan ryhmän kokousmuistioihin.

Tiedottaminen

Tärkeä osa niin liikenneturvallisuustyötä, kestävästi liikkumisen edistämistä kuin myös liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen. Päivittäin Pielisen Karjalassa liikkuvat ovat pääasiassa paikallisia tai lähikunnissa asuvia, joten paikallisella tai seudullisella tiedottamisella heidät tavoitetaan parhaiten. Tiedotus on merkittävässä osassa myös joukkoliikenteen ja kimpakyytijärjestelmien kehittämisessä.

Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä tiedonkulun parantamiseksi. Sekä informaation parantamisessa että toimenpiteistä tiedottamisessa päävastuu on kunnilla. Liikenneturvallisuusryhmät seuraavat paitsi toimenpiteiden toteutumista myös arvioivat tiedottamistarvetta.

Lähteet

Itä-Suomen liikennestrategia. Itä-Suomen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä (2015). Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Kuopio.

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2012–2014 (2012). Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Kuopio. Raportteja 71/2012. 33 s.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (2014). Liikennevirasto, Helsinki. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. 184 s.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 (2011). Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. Ohjelmia ja strategioita. 29 s.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 (2012). Liikennevirasto, Helsinki. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. 69 s.

Liikennetilastollinen vuosikirja, Tilastokeskus

Liikkumisen ohjaus kaupan alalla. Esiselvitys (2014). Liikennevirasto, Helsinki. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 16/2014. 58 s.

Mopon paikka liikenneympäristössä (2013). Liikennevirasto, Helsinki. Liikenneviraston ohjeita 1/2013. 24 s.

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Päivitys 2010.

Suomen pinta-ala kunnittain 1.1.2015. Maanmittauslaitos.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkajulkaisu]. ISSN=1797-5379. 2013. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 12.6.2015]. Saantitapa: http://tilastokeskus.fi/til/vaerak/2013/vaerak_2013_2014-03-21_tie_001_fi.html?ad=notify

SuRaKu-ohjekortit ja esteettömyyskriteerit. Suraku-projekti 2004/2008. Invalidiliitto, Kuulonhuoltoliitto, Näkövammaisten keskusliitto, Vanhustyönkeskusliitto, Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki, Espoo, Joensuu, Tampere, Turku ja Vantaa.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2014 (2012) Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. 32 s.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011 (2012). Matkojen pituusjakaumat kulkutavoittain – tiheä luokitus -laskentataulukko WSP:ltä. Sähköposti Hannu Lehdolta 10.5.2016

Juuan kunta, <http://www.juuka.fi>

Lieksan kaupunki, <http://www.lieksa.fi>

Motiva Oy. <http://motiva.fi>

Nurmeksien kaupunki, <http://www.nurmes.fi>

Pohjois-Savon ELY-keskus, <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-savo>

Pyöräilykuntien verkosto, <http://poljin.fi>

Valtimon kunta, <http://www.valtimo.fi>

Liitteet

Liite 1. Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Liite 2. Liikenneonnettomuudet kartalla

Liite 3. Koululiitukartat

Liite 4. Toimenpideluettelo, kestävä liikunnan edistäminen

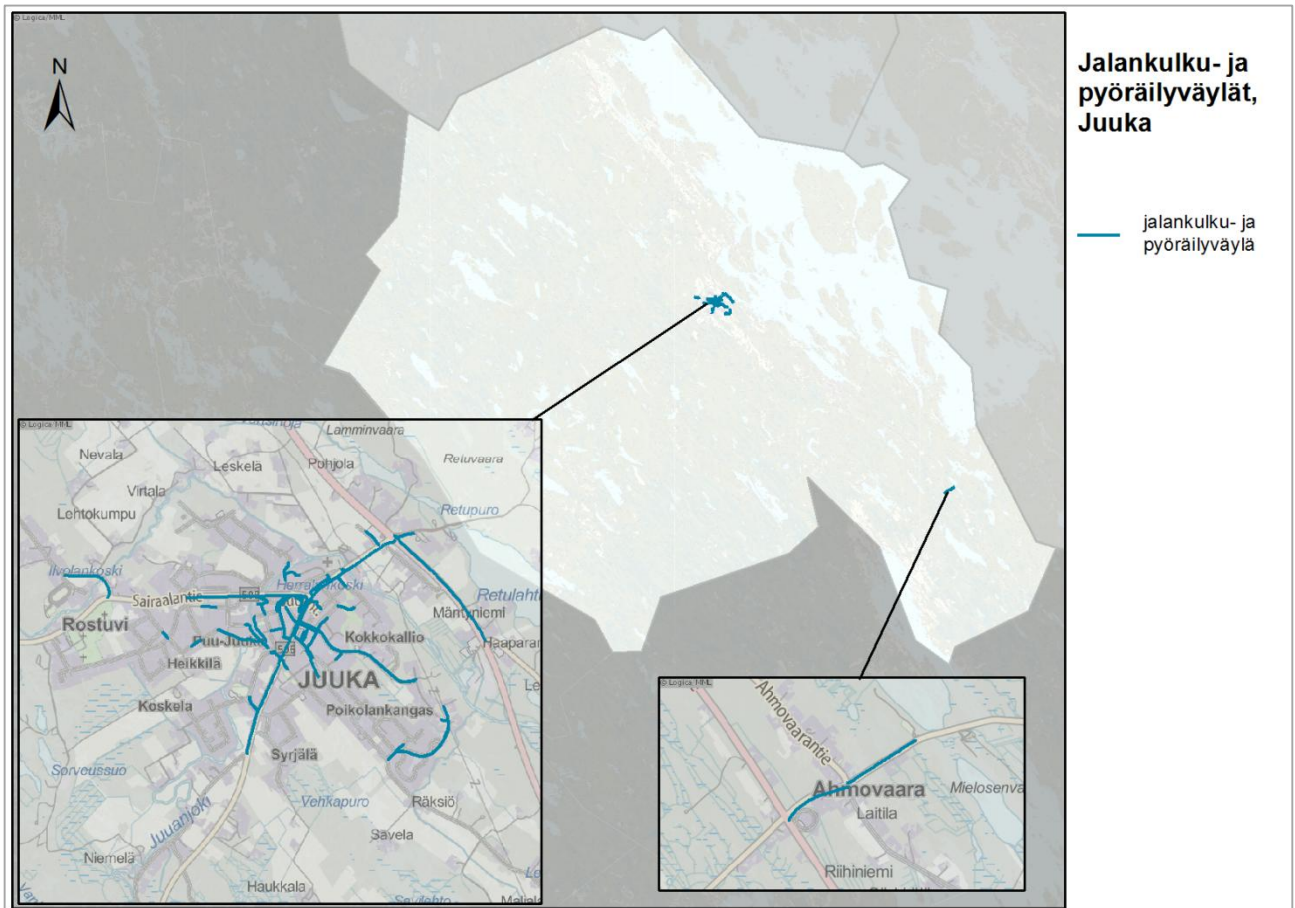
Liite 5. Toimenpideluettelo, joukkoliikenne ja kimpakyydit

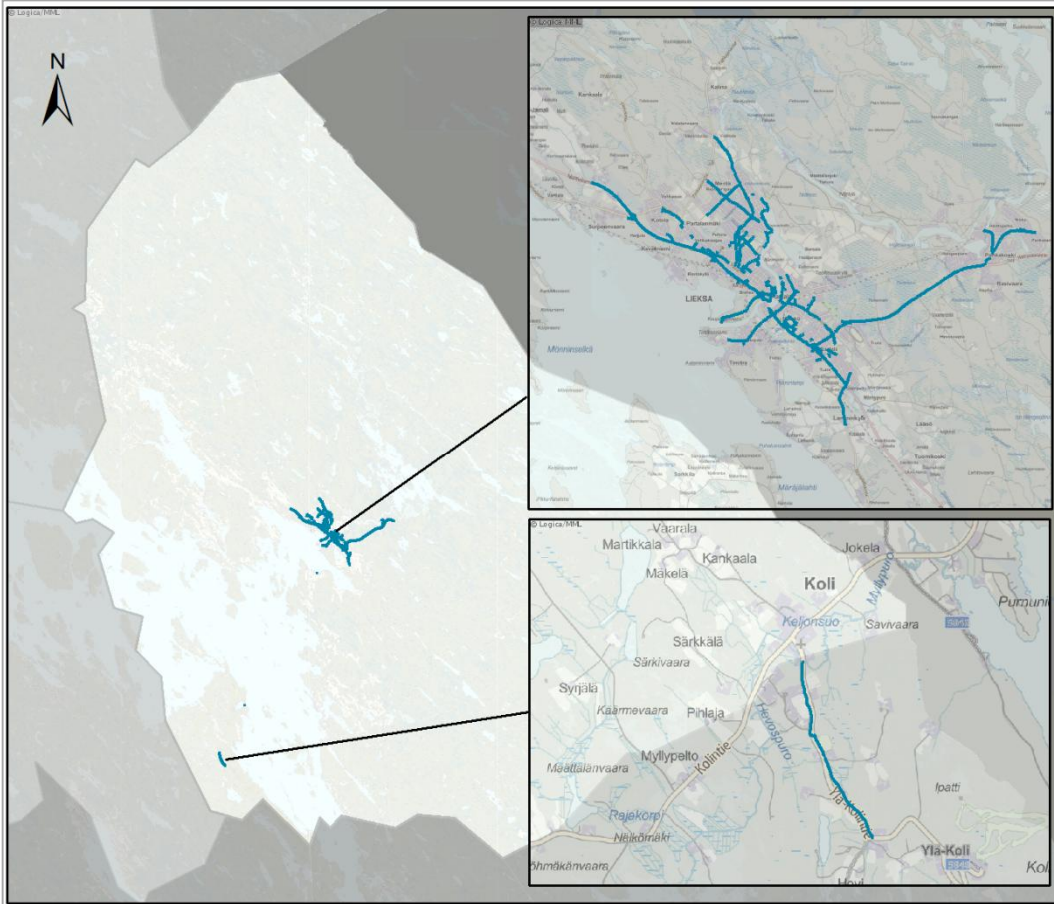
Liite 6. Toimenpideluettelo, liikenneturvallisuustyö

Liite 7. Toimenpideluettelo, liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

Liite 8. Toimenpideluettelo, esteettömyys

Liite 1. Jalankulku- ja pyöräilyväylät





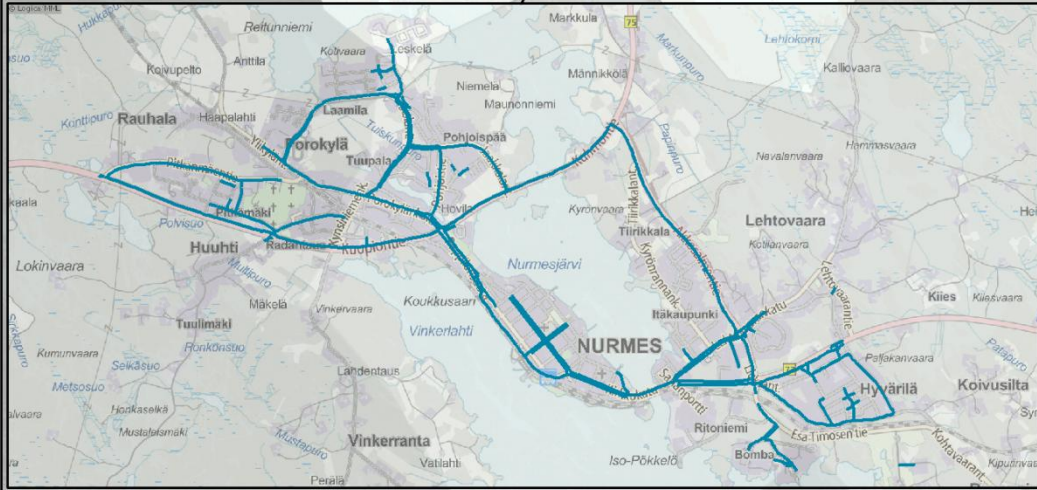
Jalankulku- ja pyöräilyväylät, Lieksa

— jalankulku- ja pyöräilyväylä



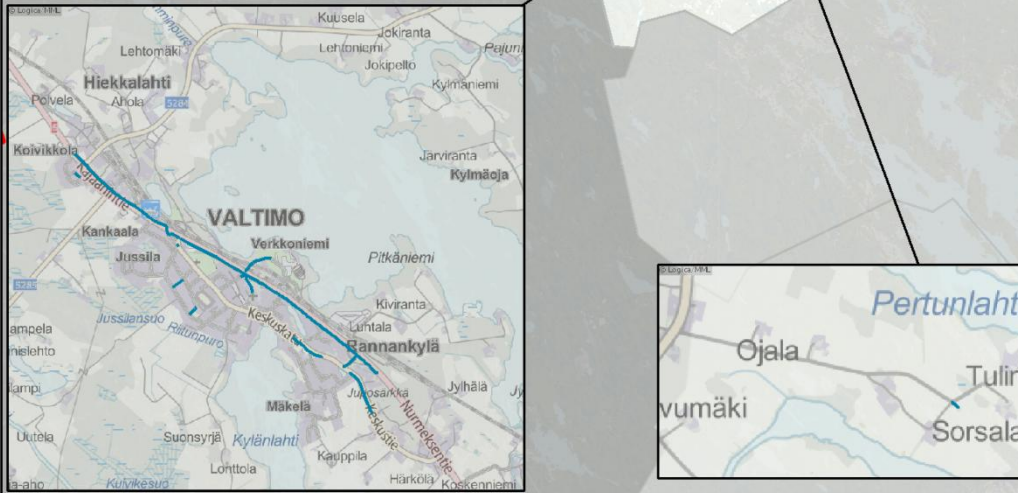
Jalankulku- ja pyöräilyväylät, Nurmes

— jalankulku- ja pyöräilyväylä

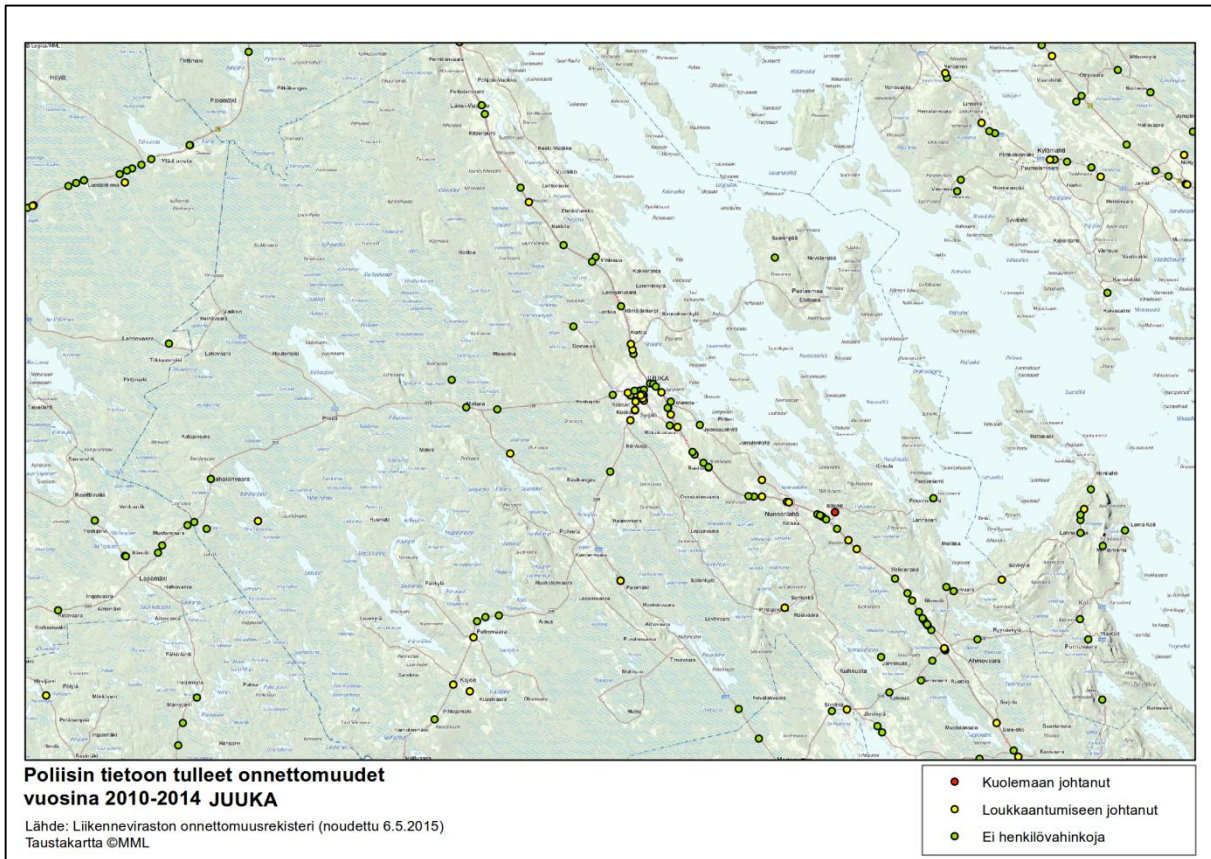


Jalankulku- ja pyöräilyväylät, Valtimo

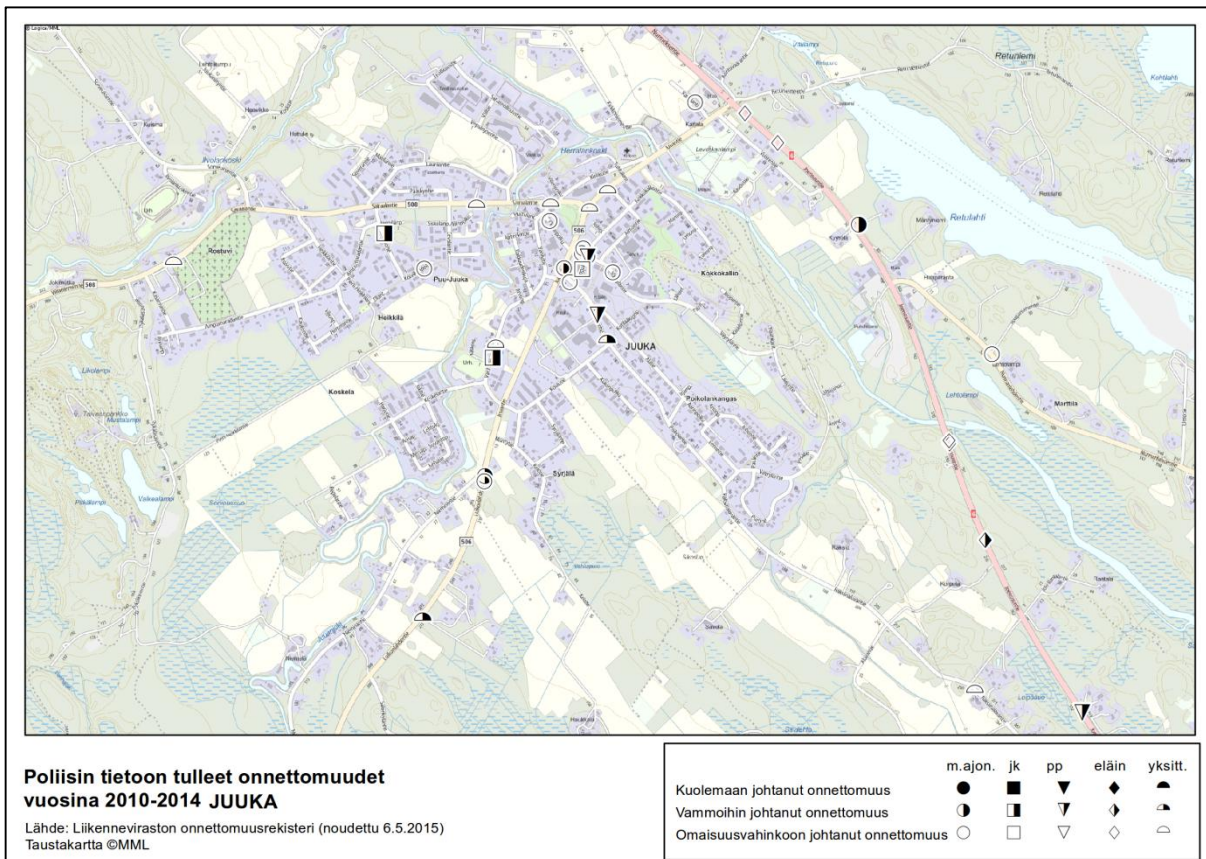
— jalankulku- ja pyöräilyväylä



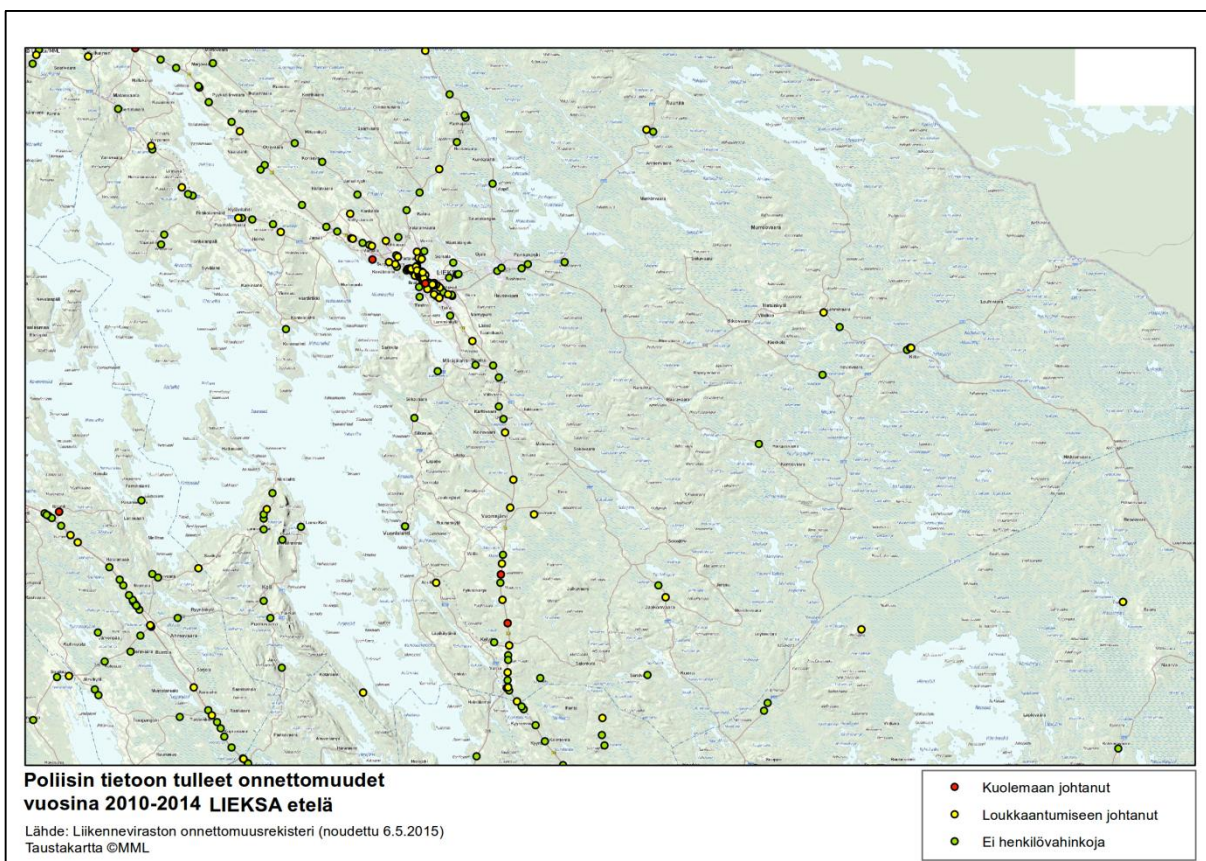
Liite 2. Liikenneonnettomuudet kartalla



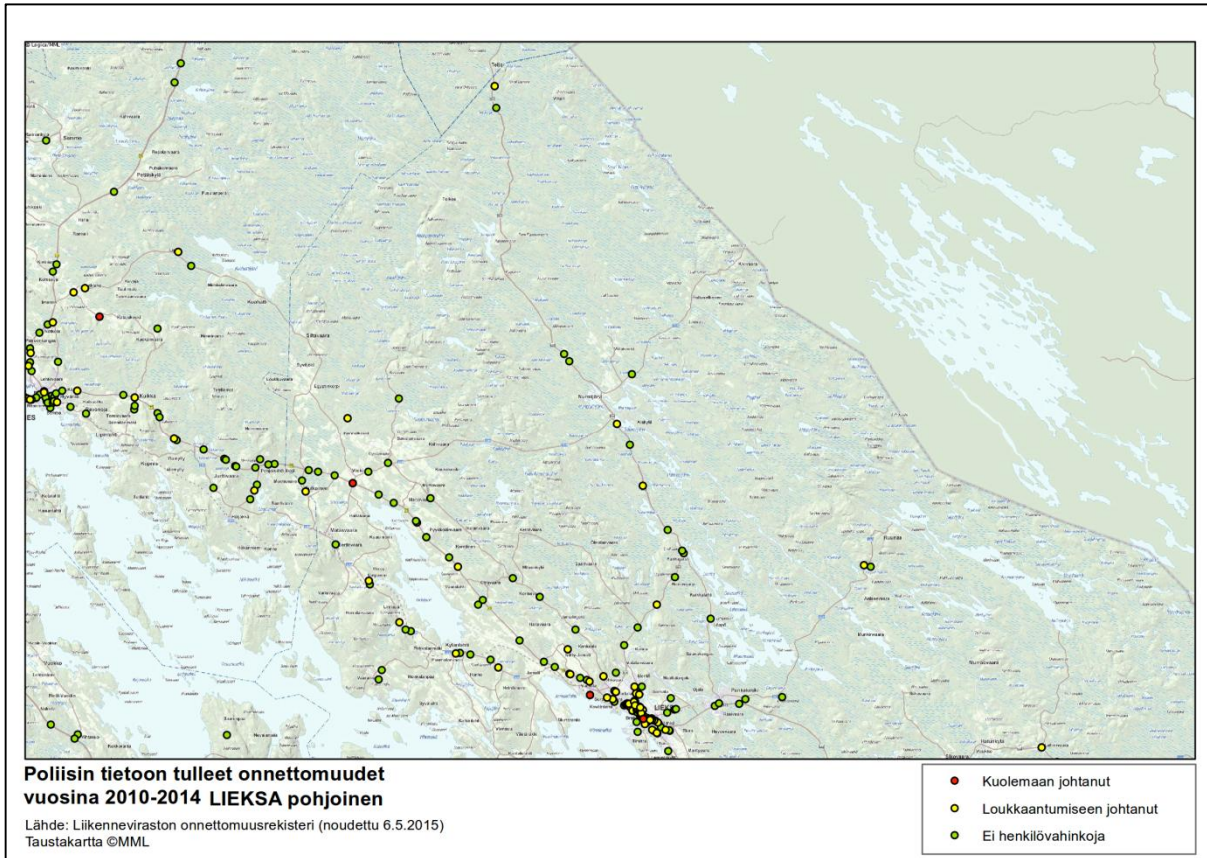
Kuva 1. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Juussa.



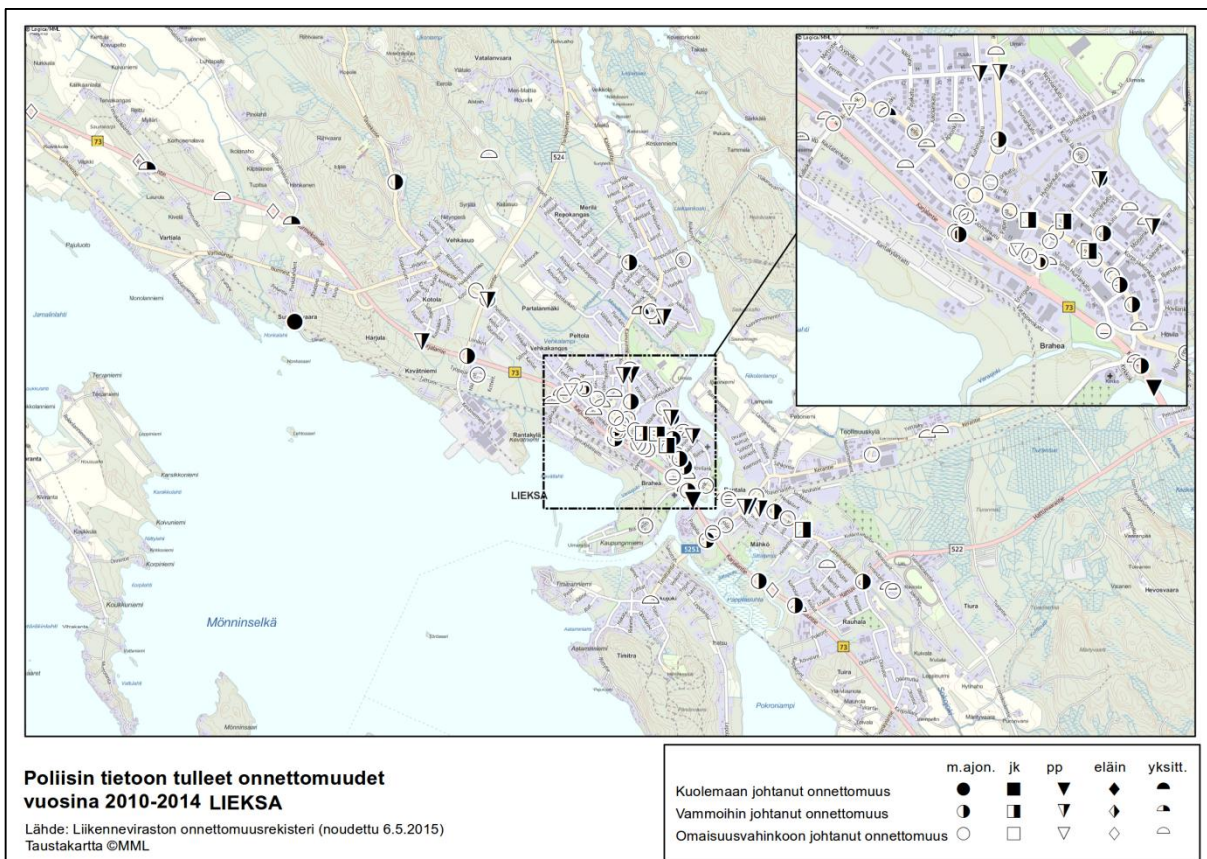
Kuva 2. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Juuan keskustassa.



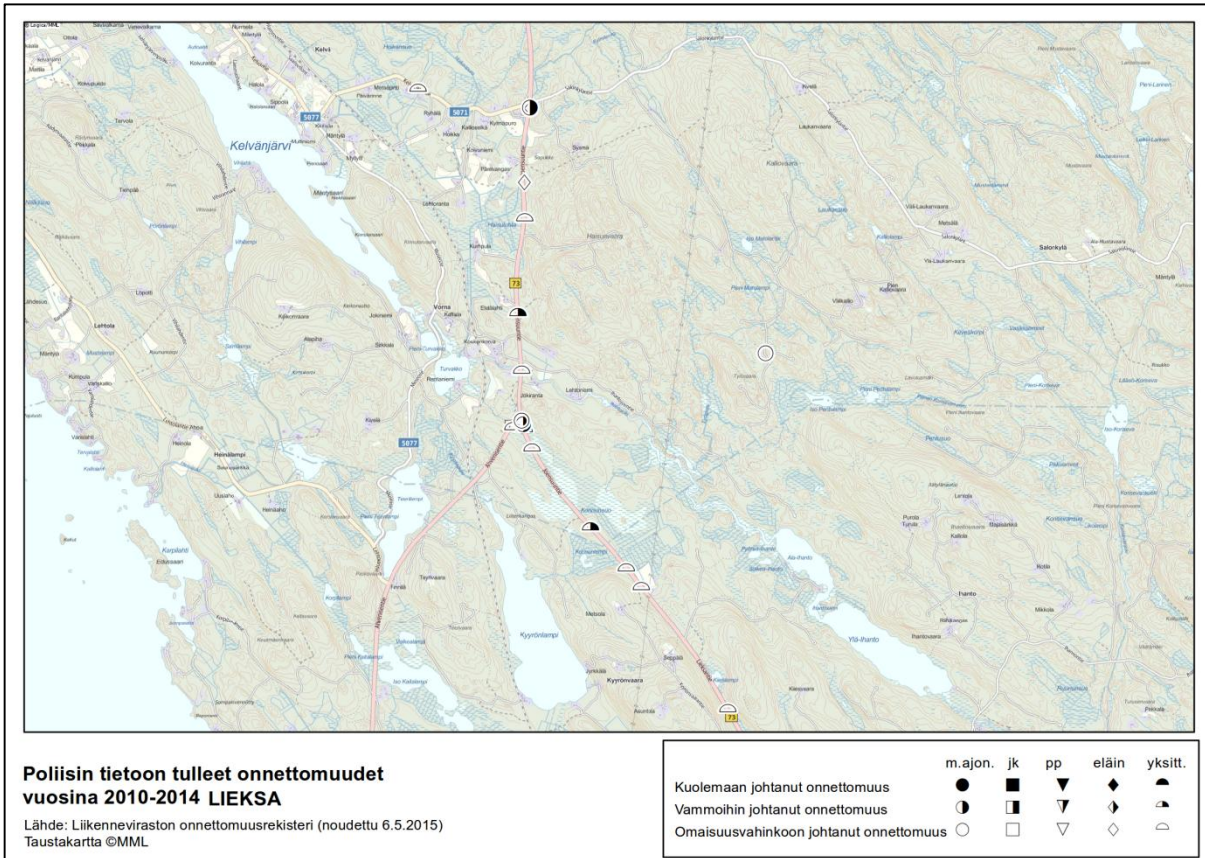
Kuva 3. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Lieksan eteläosassa.



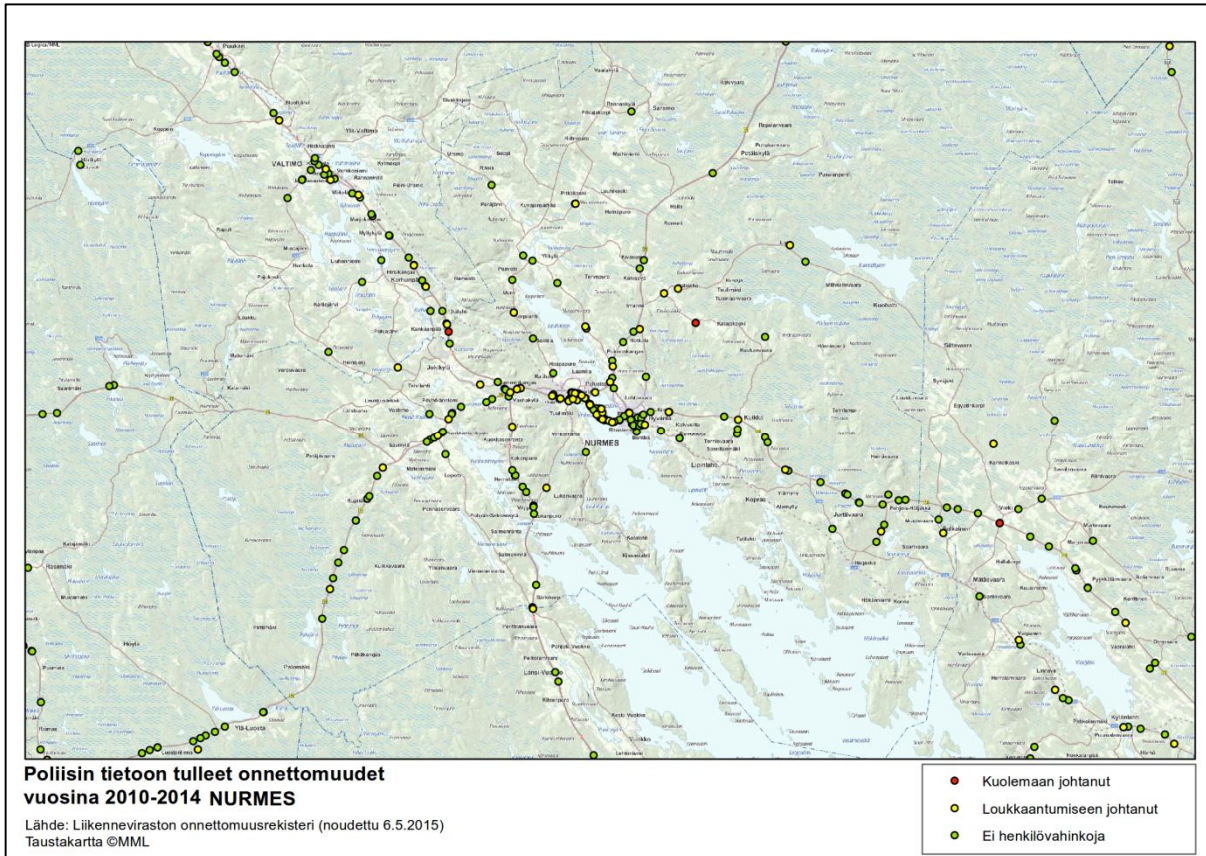
Kuva 4. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Lieksan pohjoisosassa.



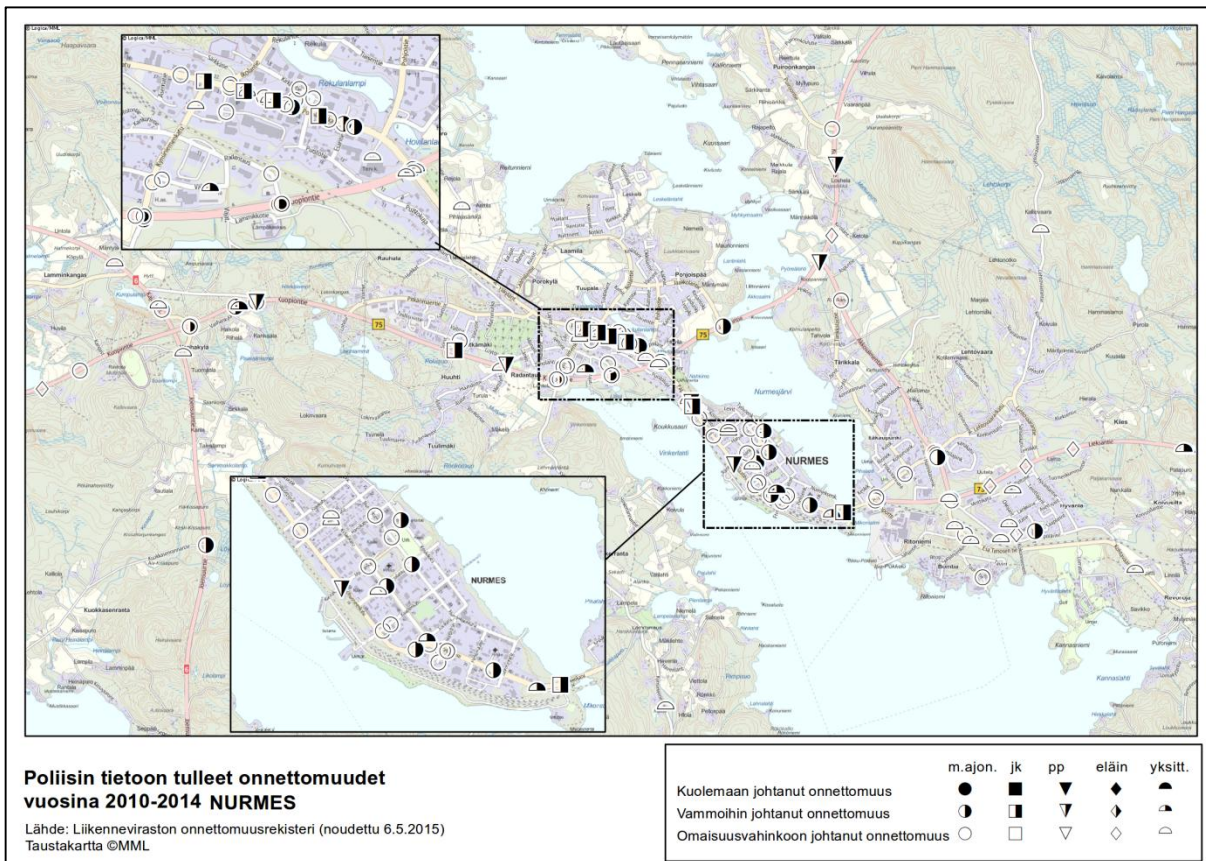
Kuva 5. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Lieksan keskustassa.



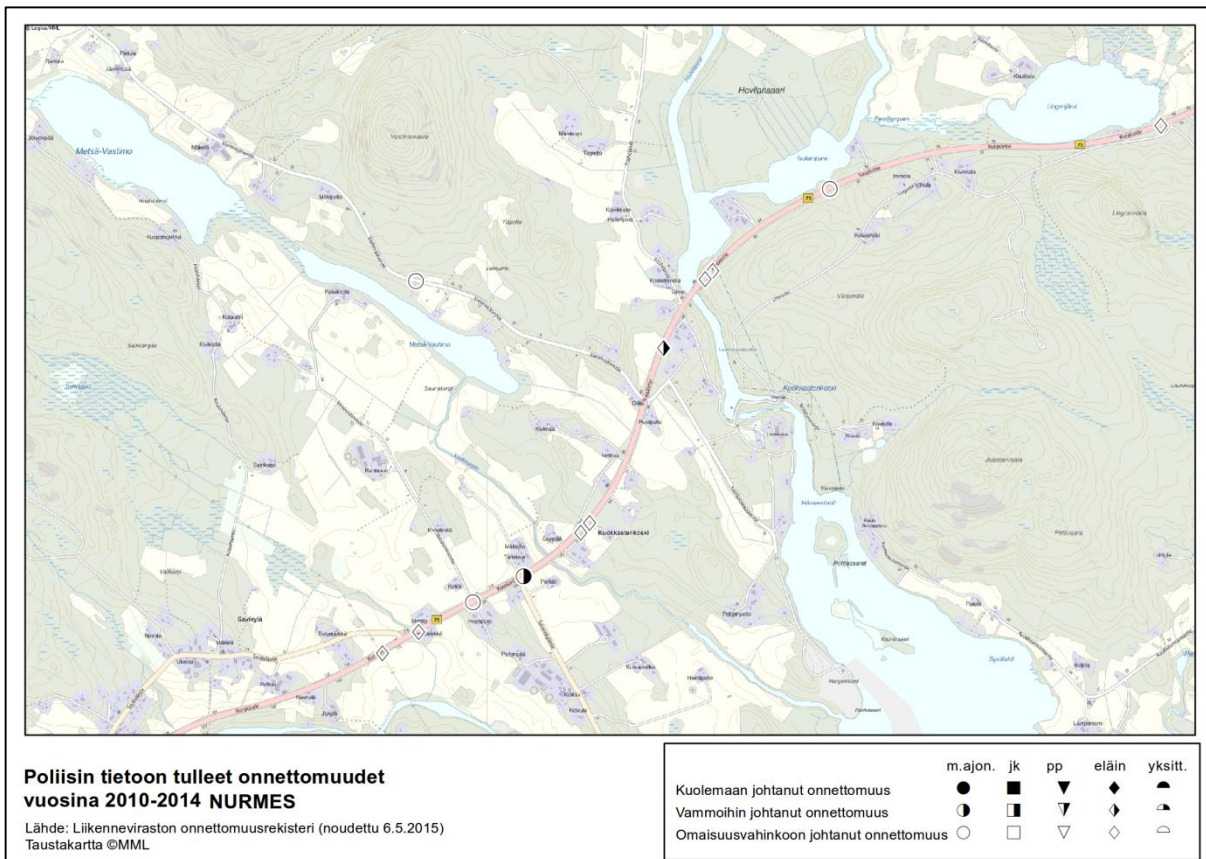
Kuva 6. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014, suurin keskustan ulkopuolinen onnettomuuskauma Lieksassa.



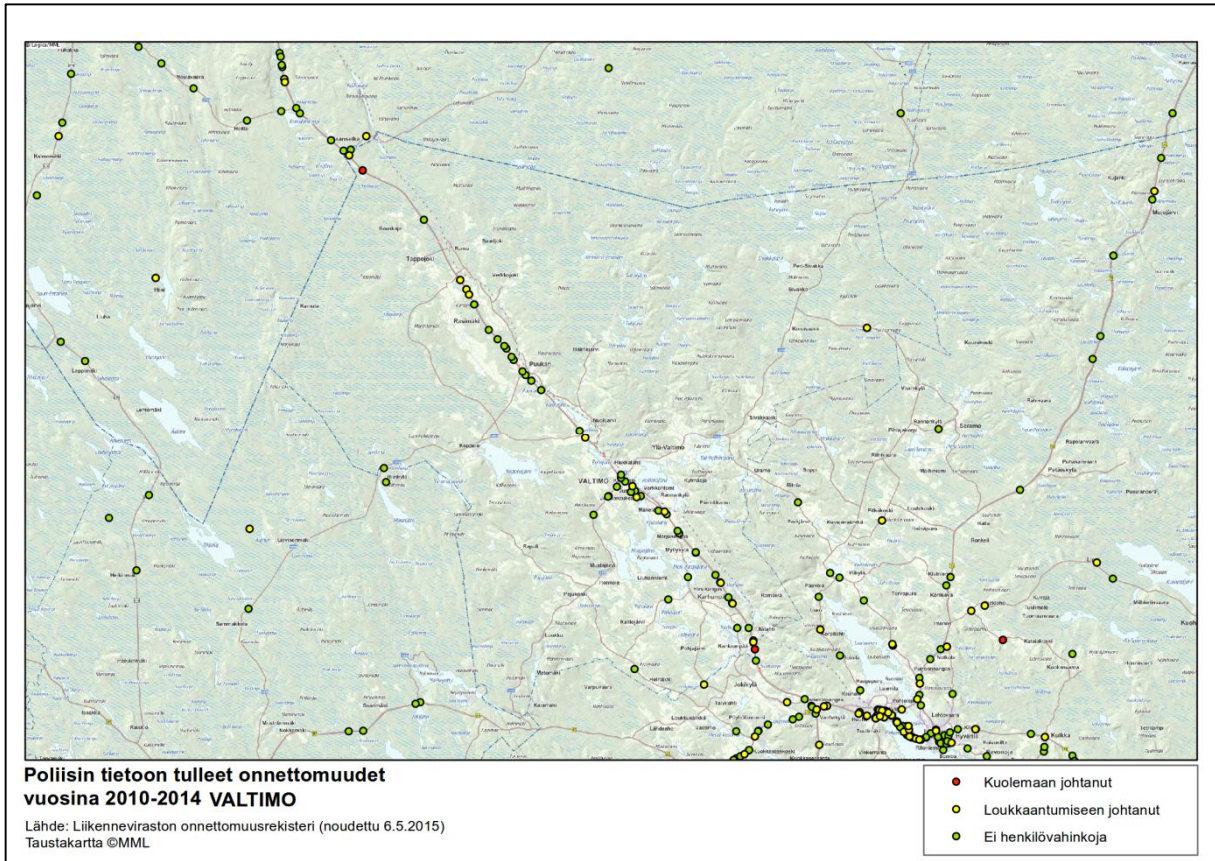
Kuva 7. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Nurmeksessa.



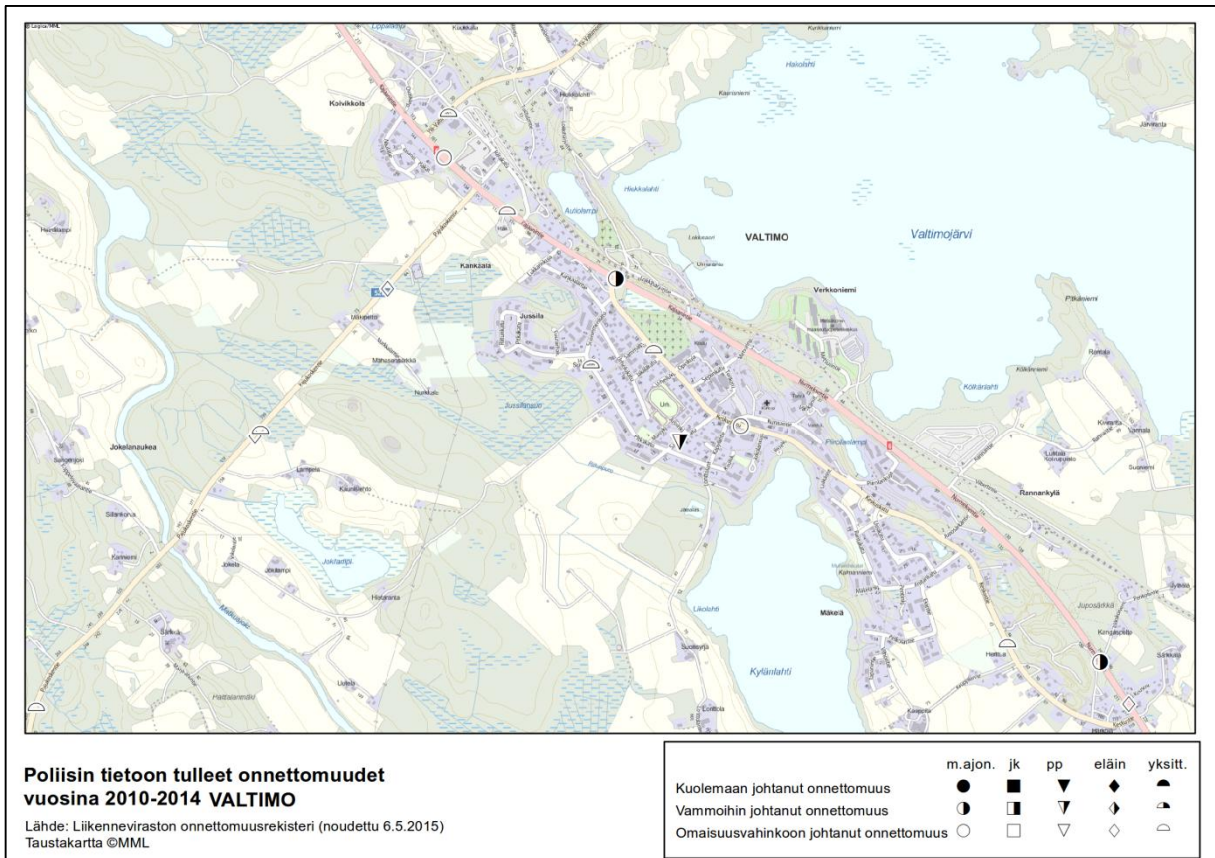
Kuva 8. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Nurmeksen keskustassa.



Kuva 9. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014, suurin keskustan ulkopuolinen onnettomuuskauma Nurmeksessa.



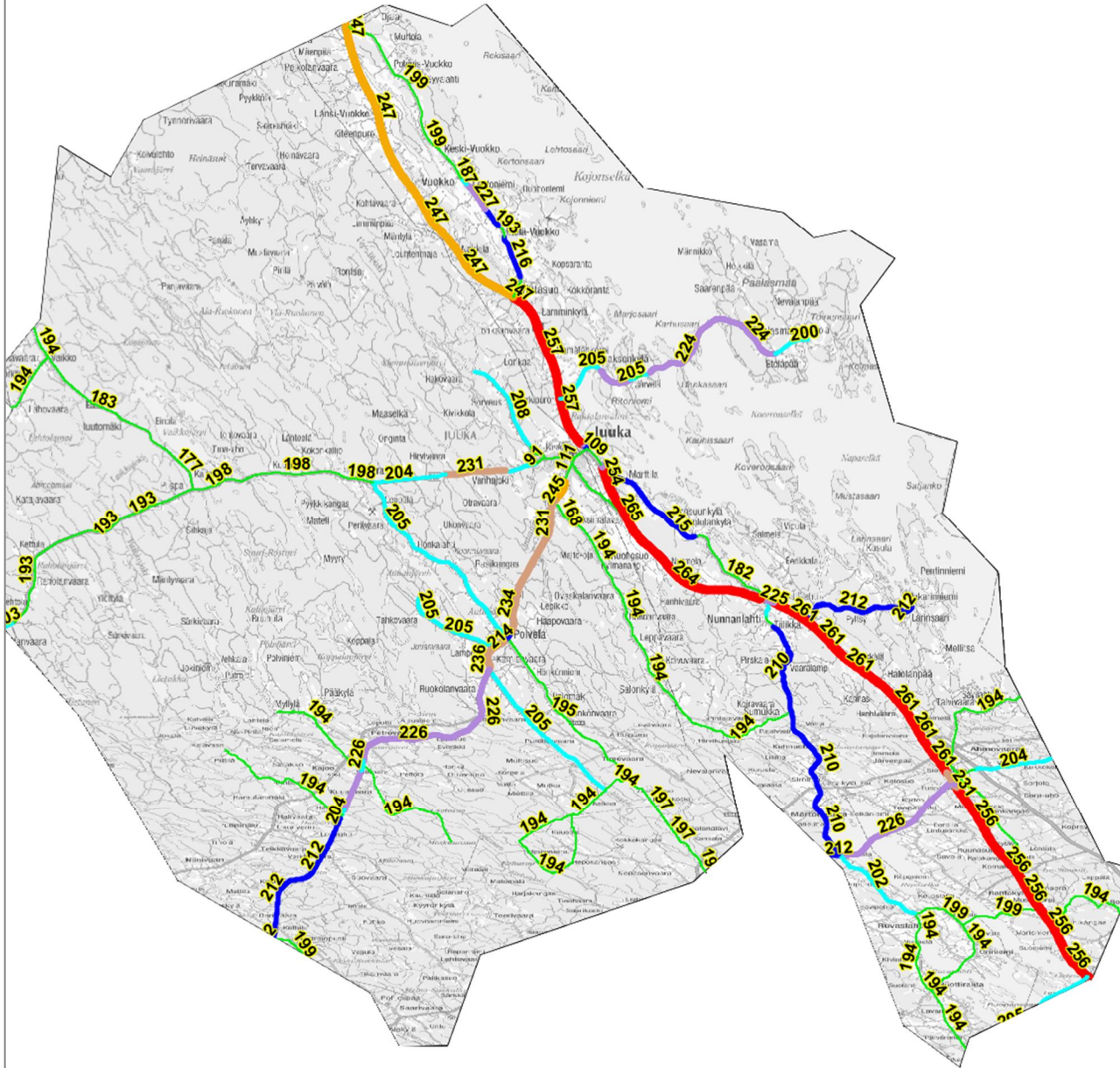
Kuva 10. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Valtimolla.



Kuva 11. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2010–2014 Valtimon keskustassa.

Liite 3. Koululiitukartat

JUUKA



Koulumatkan vaarallisuus

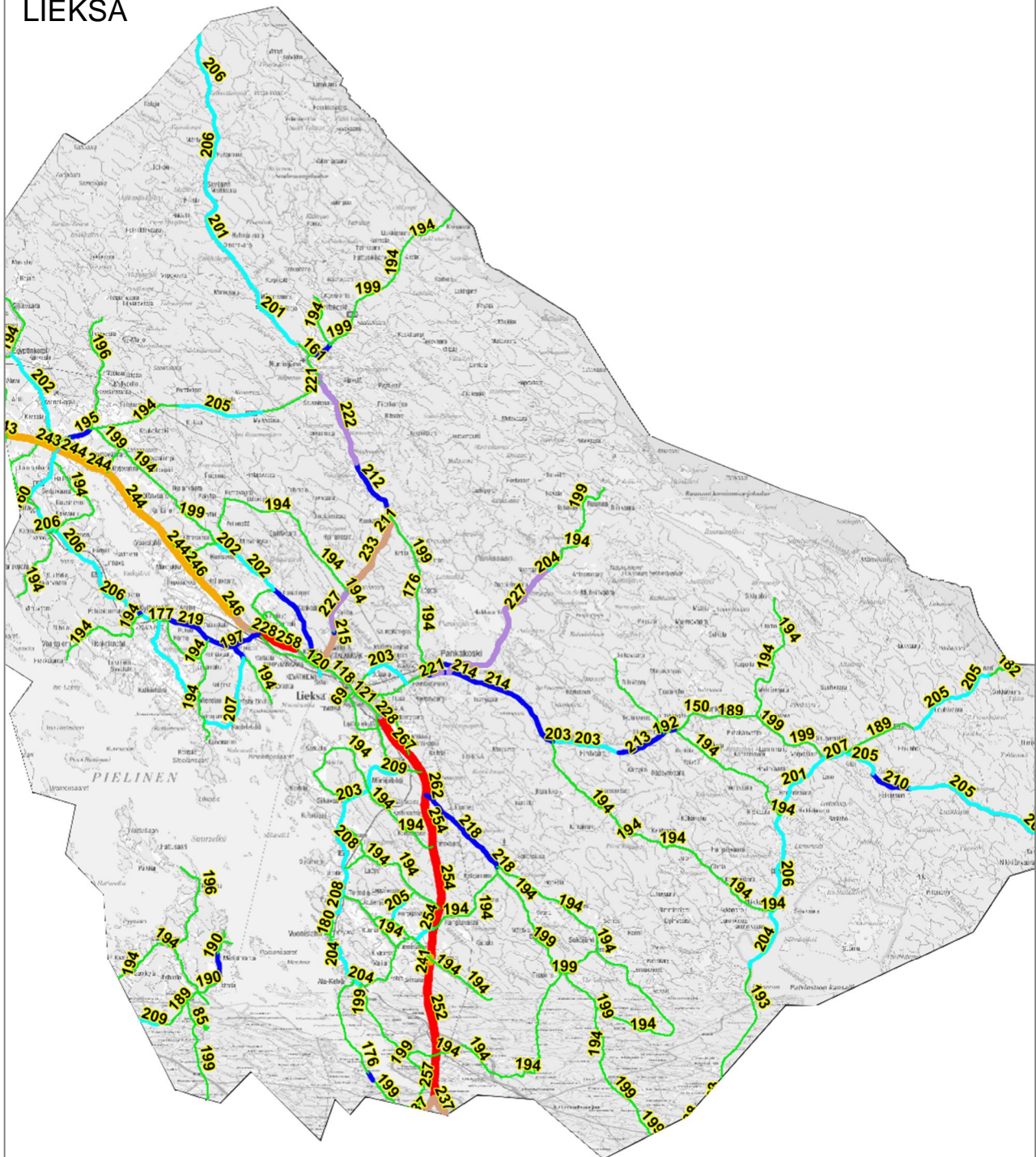
Tien suuntainen vaarallisuusluku

- alle 200, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koululaisille
- 200 - 209, saattaa olla vaarallinen 1. luokan oppilaille
- 210 - 219, saattaa olla vaarallinen myös 2. luokan oppilaille
- 220 - 229, saattaa olla vaarallinen myös 3. luokan oppilaille
- 230 - 239, saattaa olla vaarallinen myös 4. luokan oppilaille
- 240 - 249, saattaa olla vaarallinen myös 5. luokan oppilaille
- 250 - 284, saattaa olla vaarallinen myös 6. luokan oppilaille
- yli 285, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

JUUKA,
KESKUSTA



LIEKSA

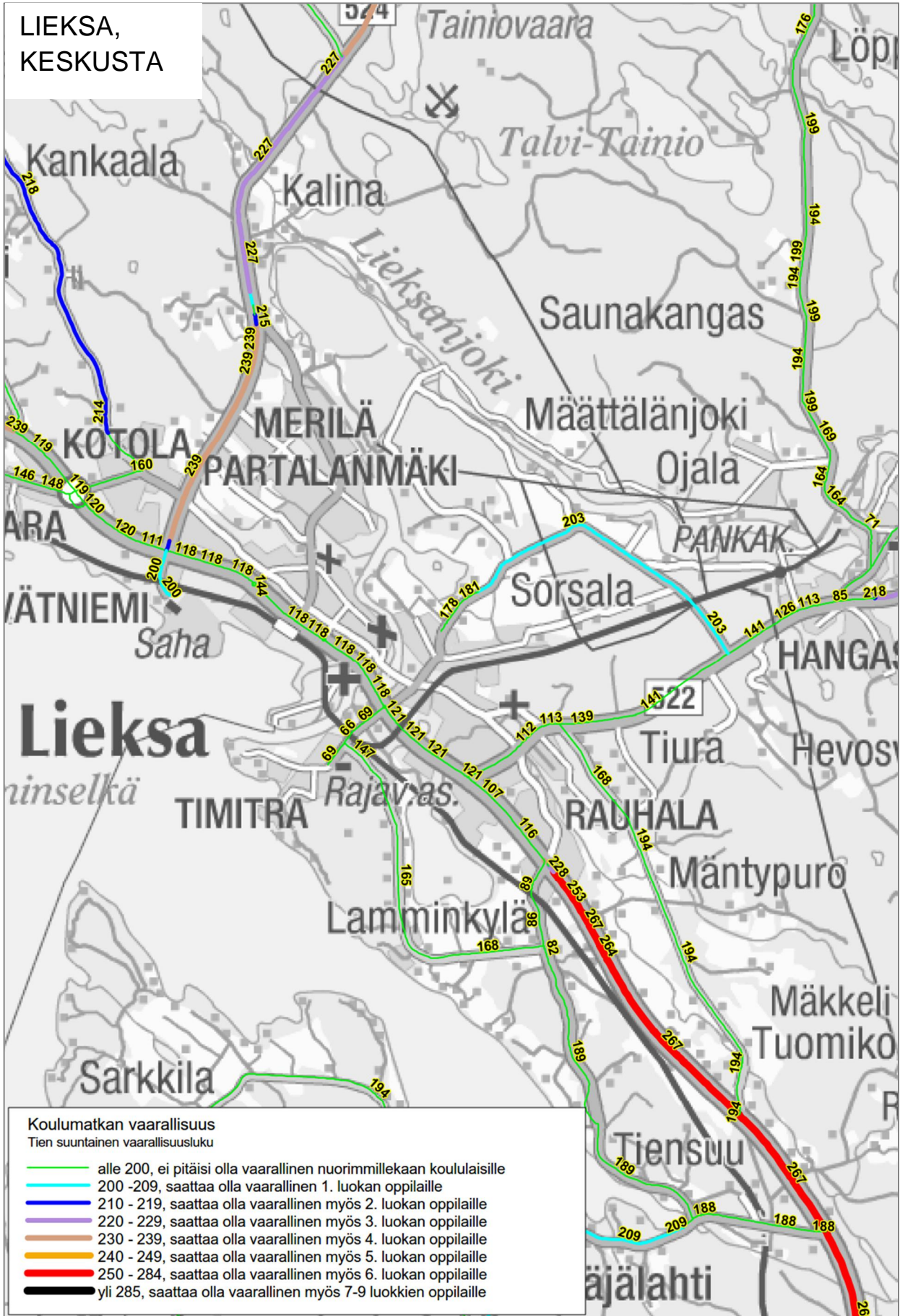


Koulumatkan vaarallisuus

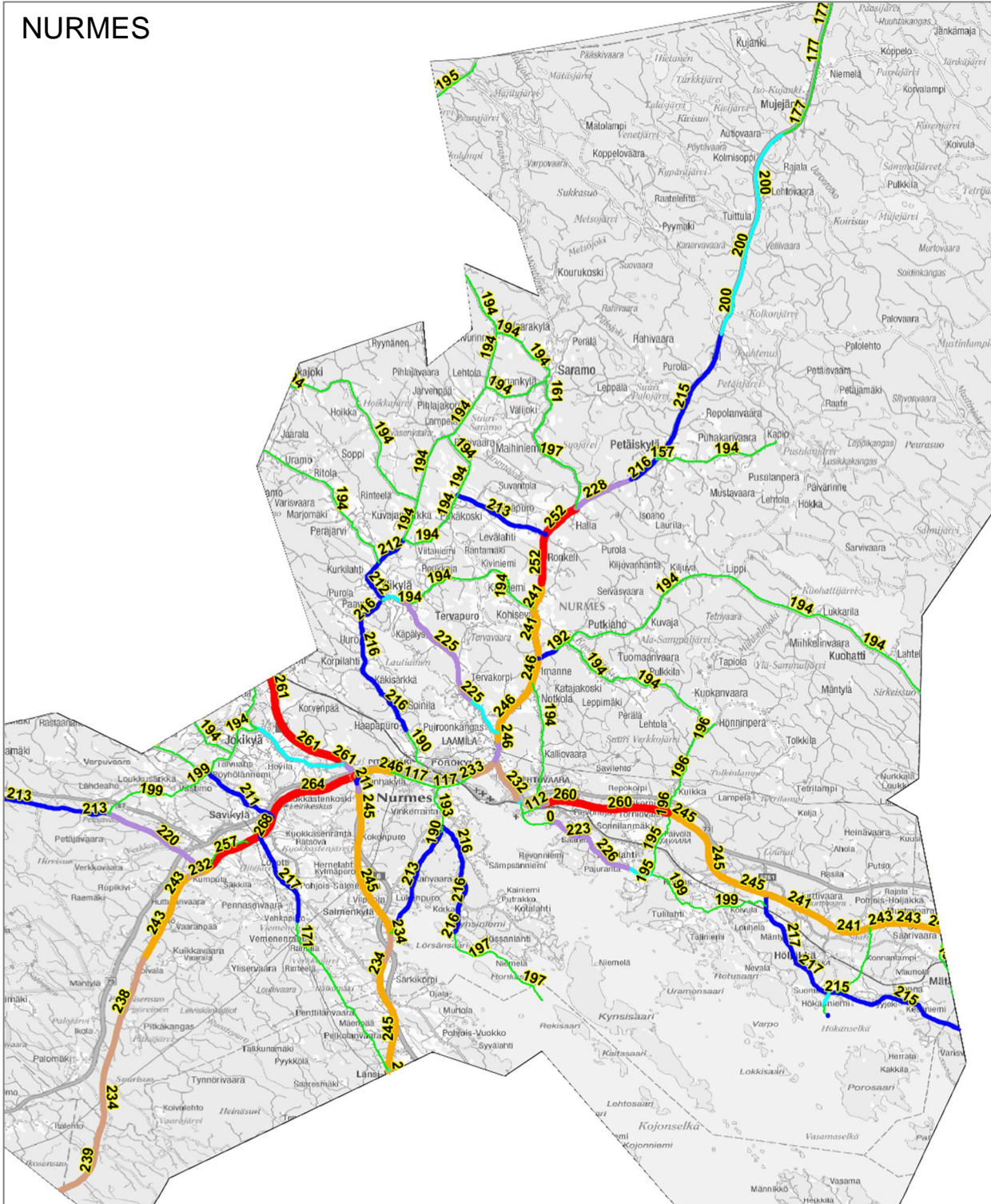
Tien suuntainen vaarallisuusluku

- alle 200, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koululaisille
- 200 - 209, saattaa olla vaarallinen 1. luokan oppilaille
- 210 - 219, saattaa olla vaarallinen myös 2. luokan oppilaille
- 220 - 229, saattaa olla vaarallinen myös 3. luokan oppilaille
- 230 - 239, saattaa olla vaarallinen myös 4. luokan oppilaille
- 240 - 249, saattaa olla vaarallinen myös 5. luokan oppilaille
- 250 - 284, saattaa olla vaarallinen myös 6. luokan oppilaille
- yli 285, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

LIEKSA,
KESKUSTA



NURMES



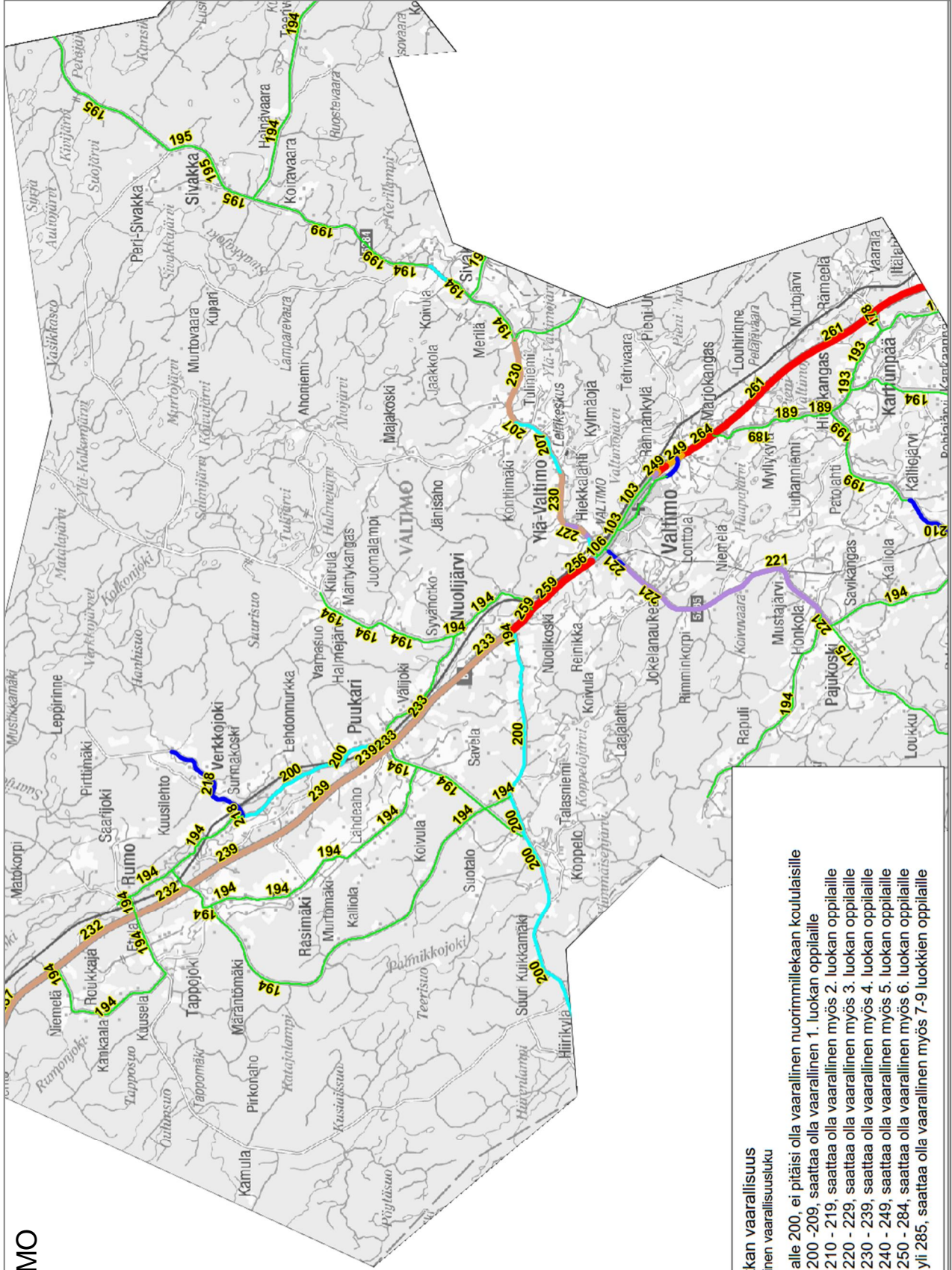
Koulumatkan vaarallisuus
Tien suuntainen vaarallisuusluku

- alle 200, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koululaisille
- 200 -209, saattaa olla vaarallinen 1. luokan oppilaille
- 210 - 219, saattaa olla vaarallinen myös 2. luokan oppilaille
- 220 - 229, saattaa olla vaarallinen myös 3. luokan oppilaille
- 230 - 239, saattaa olla vaarallinen myös 4. luokan oppilaille
- 240 - 249, saattaa olla vaarallinen myös 5. luokan oppilaille
- 250 - 284, saattaa olla vaarallinen myös 6. luokan oppilaille
- yli 285, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

NURMES,
KESKUSTA



VALTIMO



- Koulumatkan vaarallisuus**
Tien suuntainen vaarallisuusluku
- alle 200, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koululaisille
 - 200 - 209, saattaa olla vaarallinen 1. luokan oppilaille
 - 210 - 219, saattaa olla vaarallinen myös 2. luokan oppilaille
 - 220 - 229, saattaa olla vaarallinen myös 3. luokan oppilaille
 - 230 - 239, saattaa olla vaarallinen myös 4. luokan oppilaille
 - 240 - 249, saattaa olla vaarallinen myös 5. luokan oppilaille
 - 250 - 284, saattaa olla vaarallinen myös 6. luokan oppilaille
 - yli 285, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

Liite 4. Toimenpideluettelo, Kestävän liikkumisen edistäminen

Kestävän liikkumisen edistäminen, Juuka, Lieksa, Nurmes ja Valtimo

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
Y1	informaatio	Liikkumisen informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuja selvennetään niin, että liikkumiseen liittyvät tiedot löytyvät yhdeltä sivulta.	Kunta/kaupunki	2016-2017
Y2	informaatio	Kävelyn ja pyöräilyn informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuille lisätään tiedot jalankulku- ja pyöräilyreiteistä sekä niiden kunnossapitoluokituksista.	Kunta/kaupunki	2016-2017
Y3	informaatio	Kävelyn ja pyöräilyn informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuille lisätään tiedot merkittävimmistä pyöräpysäköinti-paikoista (esim. liityntäliikenne, palvelut).	Kunta/kaupunki	2016-2017
Y4	informaatio	Joukkoliikenteen informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuille lisätään tiedot linja-autoliikenteen ja juna-liikenteen yhteyksistä sekä linkit Matkahuollon ja VR:n sivuille sekä matka.fi -sivustolle.	Kunta/kaupunki	2016-2017
Y5	informaatio	Joukkoliikenteen liityntäliikenteen informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuille lisätään tiedot tärkeimmistä pysäkki- tai asema-alueista sekä niiden liityntäliikennemahdollisuuksista (joukkoliikenne, pyöräpysäköinti, henkilöautojen pysäköinti).	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y6	informaatio	Kimppakyytien liityntäliikenteen informaation parantaminen kuntien internet-sivuilla	Kuntien internetsivuille lisätään tiedot mahdollisista kimppakyytien pysäköinti-alueista sekä niiden liityntäliikennemahdollisuuksista (joukkoliikenne, pyöräpysäköinti, henkilöautojen pysäköinti).	Kunta/kaupunki	2017-2018

Y7	asenteet	Työnantajien asenteet etätyötä ja liikkumisen ohjausta kohtaan	Kunnat ja kaupungit kokeilevat etätyön mahdollistamista. Kansallisen etätyöpäivän hyödyntäminen ja markkinointi.	Kunnan/kaupungin esimiehet, liikenneturvallisuusryhmät	2016-2017
Y8	asenteet	Työnantajien asenteet etätyötä ja liikkumisen ohjausta kohtaan	Työnantajille kohdistettava tiedotus. Kansallisen etätyöpäivän hyödyntäminen ja markkinointi.	Liikenneturvallisuusryhmät	2017-2018
Y9	kampanjat	Työntekijät käyttävät heijastimia tai heijastinliivejä.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana työpäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla (kahvi/tee, konvehti). Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen. Toteutetaan kunnan merkittävimmissä työpaikoissa.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y10	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa pyörällä tai kävellen.	Vuosittain Pyörällä töihin -päivänä toukokuussa palkitaan töihin pyöräileviä ja käveleviä pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen. Toteutetaan kunnan merkittävimmissä työpaikoissa.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y11	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa kimpakyydeillä.	Vuosittain Auton vapaa-päivänä (22.9.) palkitaan töihin kimpakyydillä tulevat työntekijät pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen. Toteutetaan kunnan merkittävimmissä työpaikoissa.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y12	kampanjat	Jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpakyytien edistäminen	Valtakunnallisten teema-viikkojen ja -päivien hyödyntäminen ja niistä tiedottaminen. Esim. Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Kilometrikisa.	Kunta/kaupunki	jatkuva

Y13	kokeilu	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen	Kunnanvirasto tai muu kunnan suuri yksikkö: Yhtenä päivänä vuodessa työpaikalle tilataan pyörän huoltaja, joka huoltaa työnteijöiden pyörät. Palvelu voi olla maksullinen työntekijöille. Palvelua kokeillaan, päätetään jatkosta.	Kunta/kaupunki	Kokeilu v. 2016. Mahdollisesti jatko 2017 ->
Y14	kunnossapito	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen työmatkoilla	Huolehditaan, että pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta (sekä kesä- että talvikunnossapito) kunnan merkittävimmissä yksiköissä.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y15	kunnossapito	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen, hyväkuntoiset väylät	Huolehditaan, että jalankulku- ja pyöräilyväylien pinta on hyvässä kunnossa.	Kunta/kaupunki, ELY-keskus	jatkuva
Y16	kunnossapito	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen, hyväkuntoiset väylät	Tarkistetaan jalankulku- ja pyöräilyväylien kunnossapitoluokitus. Priorisoidaan jkpp-väylien talvikunnossapito autoliikenteen väylien edelle mahdollisuuksien mukaan. Tavoitteena, että tärkeimmät työ- ja koulumatkojen reitit on aurattu ja hiekoitettu ajoissa, jotta väylät palvelevat työmatkaliikkumista.	Kunta/kaupunki, ELY-keskus	2017, jatkuva
Y17	infrastruktuuri, asenteet	Liikkumisen ohjaus kouluissa	Tarkistetaan pyöräpysäköintipaikat ja -yhteydet. Mietitään liikkumisen ohjauksen toimenpidemalli. Esimerkkinä suunnitelmassa esitetyt Poikolan koulu, Kirkkokadun koulu ja Kuhmonkadun koulu.	Kunnat: koulut, liikenneturvallisuusryhmät	2017-2018
Y18	infrastruktuuri	Kimppakyytien toimintamahdollisuuksien parantaminen	Kunnat selvittävät mahdollisia kimppakyydeille tarkoitettuja liityntäliikenteen pysäköintialueita sekä niiden joukkoliikenteen yhteyksiä sekä pyörä- ja henkilöautopysäköinnin mahdollisuuksia.	Kunta/kaupunki	2017-2018

Y19	infra- struktuuri	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen asiointiliikenteessä	Pyöräpysäköintipaikat liikkeiden edustoille. Laadukkaat runkolukituksen mahdollistavat telineet. Yhteishankinta?	Yritykset. Koordinointi kunta	2017-2018
Y20	infra- struktuuri	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen työasiointimatkoilla	Kuntien suurimpiin yksiköihin hankitaan työasiointimatkoille lainattavat polkupyörät. Pyörät "brändätään" esim. kunnan logolla.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y21	infra- struktuuri	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen työasiointimatkoilla	Haastetaan suurimmat yksityiset työnantajat hankkimaan työasiointimatkoille lainattavat polkupyörät. Pyörät "brändätään" esim. yrityksen logolla.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y22	infra- struktuuri	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen työmatkoilla. Kunnan yksiköissä on tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat pyöräpysäköinti- mahdollisuudet.	Tarkastetaan kunnan yksiköiden työntekijöille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi olla katoksellinen ja mahdollistettava runkolukitus.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y23	infra- struktuuri	Pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen työmatkoilla. Kunnan yksiköissä on tarkoituksenmukaiset ja työmatka- liikkumista palvelevat sosiaalitulat.	Tarkastetaan sosiaalitulat kuntien merkittävimmissä yksiköissä. Sosiaalitulassa tulisi olla mahdollisuus varusteiden vaihtoon, suihkussa käyntiin, sekä varusteiden säilytykseen ja kuivatukseen. Tehdään tarvittavat muutokset mahdollisuuksien mukaan.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y24	infra- struktuuri, asenteet	Kävelyn ja pyöräilyn tunnettavuuden ja hyväksyttävyyden parantaminen	Hyväksytään kävely ja pyöräily yhdyskunta- rakennetta koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa tärkeäksi lähtökohdaksi ja osoitetaan liikennemuodoille riittävät resurssit.	Kunta/kaupunki, ELY-keskus	jatkuva

Y25	infra- strukturi	Kävelyn ja pyöräilyn verkko on jatkuva ja selkeä.	Selvitetään, onko kuntien keskustaajamien jalankulku- ja pyöräilyverkossa epäjatkuvuuskohtia rakenteellisesti tai liikennemerkkien sijoittelun vuoksi. Erillisselvitys, jonka lopputuotoksena on toimenpidesuunnitelma.	Kunta/kaupunki	2017-2020
Y26	infra- strukturi	Suojatiet ovat nykyohjeistuksen mukaisia.	Selvitetään, ovatko kuntien hallinnoimilla teillä sijaitsevat suojatiet nykyohjeistuksen mukaisia. Erillisselvitys, jonka lopputuotoksena on toimenpidesuunnitelma.	Kunta/kaupunki	2017-2018
Y27	infra- strukturi, kaavoitus, asenteet	Palvelut ja asiointikohteet sijaitsevat matkan varrella tai niihin kulkemista kehitetään.	Selvitetään, mitkä asiat estävät jalankulun tai pyöräilyn lyhyillä työ- tai asiointimatkoilla. Haetaan ratkaisuja toimintojen sijoittamisella tai liikkumispalveluja kehittämällä, esim. kimpakyytijärjestelmät.	Kunta/kaupunki	2017-2020
Y28	kaavoitus	Palvelut ja toiminnot ovat kävellen ja pyöräillen hyvin saavutettavissa.	Otetaan kävely ja pyöräily omina liikennemuotoina huomioon yleiskaava-prosessin kaikissa kaavavaiheissa (tavoitteet, kaavaratkaisut, vaikutusten arviointi).	Kunta/kaupunki, ELY-keskus	jatkuva
Y29	kaavoitus	Kävelyä ja pyöräilyä käsitellään omina liikennemuotoina maankäytön suunnittelussa ja eriasteisessa kaavoituksessa.	Lisätään ainakin kuntien keskustaajamien asemakaavoihin määräyksiä alueen sisäisten jkpp-väylien kehittämisperiaatteista sekä mahdollisesti myös väylien liittymisestä pääväyliin ja joukkoliikenteen reitteihin.	Kunta/kaupunki	jatkuva

Kestävän liikkumisen edistäminen, Lieksa

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
L1	tiedotus	Uusista palveluista ollaan tietoisia.	Uusista palveluista, kokeiluista ja kampanjoista tiedotetaan Ylä-Karjalassa, Lieksan lehdessä ja kunnan internetsivuilla.	Lieksan kaupunki	jatkuva
L2	infra- strukturi	Liityntäliikenne bussiin tehdään polkupyörällä.	Uusitaan polkupyöräpysäköinti linja-autoasemalla. Pitkäkestoisen pyöräpysäköinnin tulisi olla katoksellinen ja mahdollistettava runkolukitus.	Kiinteistön omistaja	2017-2018
L3	infra- strukturi	Liityntäliikenne junaan tehdään polkupyörällä.	Rautatieasemalla nykyinen huonokuntoinen pyöräpysäköintiteline poistetaan. Uusi pyöräpysäköinti- paikka sijoitetaan lähemmäs asemarakennusta. Pitkäkestoisen pyöräpysäköinnin tulisi olla katoksellinen ja mahdollistettava runkolukitus.	Kiinteistön omistaja	2017-2018

Kestävän liikkumisen edistäminen, Juuka

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
J1	tiedotus	Uusista palveluista ollaan tietoisia.	Uusista palveluista, kokeiluista ja kampanjoista tiedotetaan Vaarojen Sanomissa ja kunnan internetsivuilla.	Juuan kunta	jatkuva
J2	osaaminen, asenteet	Pyöräily otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa, pyöräilyä edistetään	Juuan kunta selvittää liittymistä Pyöräilykuntien verkostoon.	Juuan kunta	2016
J3	infra- strukturi	Kirjastoon liikutaan pyörällä.	Kirjaston etuoven läheisyyteen lisätään pyöräpysäköintipaikkoja. Pyritään käyttämään telineitä, jotka mahdollistavat runkolukituksen.	Juuan kunta	2017-2018

Kestävän liikkumisen edistäminen, Nurmes

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
N1	tiedotus	Päivitetään palveluliikenteen tiedotus.	Päivitetään Kyytipoika-tekstit Katuriksi aikatauluissa sekä pysäkeillä.	Nurmeksen kaupunki	2016
N2	tiedotus	Uusista palveluista ollaan tietoisia.	Uusista palveluista, kokeiluista ja kampanjoista tiedotetaan Ylä-Karjalassa ja kunnan internetsivuilla.	Nurmeksen kaupunki	jatkuva
N3	palvelut	Nurmeksen keskustassa voi lainata liikku- mista helpottavia apuvälineitä.	Kunta hankkii polkupyöriä, kävelytelineitä ja keppejä, jotka ovat lainattavissa Matkahuollosta.	Nurmeksen kaupunki	2017-2018
N4	palvelut	Porokylässä voi lainata liikkumista helpottavia apuvälineitä.	Kunta hankkii polkupyöriä, kävelytelineitä ja keppejä, jotka ovat lainattavissa S-marketista.	Nurmeksen kaupunki	2017-2018
N5	osaaminen, asenteet	Pyöräily otetaan huomioon suunnittelu- ratkaisuihin, pyöräilyä edistetään.	Nurmeksen kaupunki selvittää liittymistä Pyöräilykuntien verkostoon.	Nurmeksen kaupunki	2016
N6	infrastrukturi	Liityntäliikenne bussiin tehdään polkupyörällä.	Linja-autoasemalle lisätään polkupyöräpysäköinti rakennuksen tuntumaan helposti saavutettavaan paikkaan. Pitkäkestoisen pyöräpysäköinnin tulisi olla katoksellinen ja mahdollis- tettava runkolukitus.	Kiinteistön omistaja	2017-2018
N7	infrastrukturi	Liityntäliikenne junaan tehdään polkupyörällä.	Rautatieasemalla nykyinen huonokuntoinen pyöräpysäköintiteline korvataan uudella. Pitkäkestoisen pyöräpysäköinnin tulisi olla katoksellinen ja mahdollistettava runkolukitus.	Kiinteistön omistaja	2017-2018

Kestävän liikkumisen edistäminen, Valtimo

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho	Aikataulu
V1	tiedotus	Joukkoliikenteen aikatauluista ollaan tietoisia.	Lisätään joukkoliikenteen aikataulut linja-autoasemalle niin, että ne ovat nähtävissä rakennuksen ulkopuolelta.	Matkahuolto	2017-2018
V2	tiedotus	Palveluliikenteen aikatauluista ollaan tietoisia.	Lisätään palveluliikenteen aikataulut Kuntalaisten talon ja kauppojen ilmoitustauluille sekä linja-autoasemalle.	Matkahuolto/ kunta	2017-2018
V3	tiedotus	Uusista palveluista ollaan tietoisia.	Uusista palveluista, kokeiluista ja kampanjoista tiedotetaan Ylä-Karjalassa ja kunnan internetsivuilla.	Valtimon kunta	jatkuva
V4	palvelut	Junan käyttäminen Nurmeksien ja esim. Helsingin välillä on vaivatonta.	Junalipun voi lunastaa tai ostaa Valtimolta. Kuntalaisten talolle tai kirjastoon järjestetään yhteiskäyttöinen tietokone, josta lipun voi ostaa ja tulostaa. Palvelusta tiedotetaan.	Valtimon kunta	2017-2018
V5	palvelut	Valtimon keskustassa voi lainata liikkumista helpottavia apuvälineitä.	Kunta hankkii kävelytelineitä ja keppejä, joita voi lainata Kuntalaisten talolta tai kirjastosta.	Valtimon kunta	2017-2018
V6	osaaminen, asenteet	Pyöräily otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa, pyöräilyä edistetään.	Valtimon kunta selvittää liittymistä Pyöräilykuntien verkostoon.	Valtimon kunta	2016
V7	infrastruktuuri	Linja-auton käyttäminen on miellyttävämpää.	Linja-autoasemalle lisätään katoksellinen odotuspaikka.	Valtimon kunta	2017-2018

Kestävän liikkumisen edistäminen, Vapo Timber Oy, Kevätniemen saha

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infratruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Siirretään nykyinen pyöräpysäköintipaikka kauemmas tupakointipaikasta näkyvämälle paikalle. Päällystetään pyöräpysäköinnin alue. Uusitaan pyöräpysäköintiteline. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Uusitaan hallintorakennuksen viereinen pyöräpysäköintipaikka nykyisellä paikallaan. Päällystetään pyöräpysäköinnin alue. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
3	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta (sekä kesä- että talvikunnossapito).	2017-2018
4	infrastruktuuri	Sosiaalitulat mahdollistavat työmatkaliikkumisen.	Tarkastetaan sosiaalitulat. Sosiaalitulassa tulisi olla mahdollisuus varusteiden vaihtoon, suihkussa käyntiin, sekä varusteiden säilytykseen ja kuivatukseen. Tehdään tarvittavat muutokset.	2017-2018
5	kampanjat, turvallisuus	Työpaikalle kävelevät ja pyöräilevät huomataan liikenteessä.	Työmatkansa käveleville ja pyöräileville jaetaan siistit huomioliivit tai pyörän valot.	2017-2018
6	etätö	Liikkumista vaativia kokouksia korvataan videoneuvotteluilla.	Hyödynnetään eri paikkakuntien välisissä neuvotteluissa ensisijaisesti etäneuvottelumahdollisuuksia silloin, kun se on järkevää.	2017-2018
7	kampanjat, turvallisuus	Työntekijät käyttävät heijastimia tai heijastinliivejä ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana työpäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla (kahvi/tee, konvehti). Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen.	2017
8	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa pyörällä tai kävellen.	Vuosittain Pyörällä töihin -päivänä toukokuussa palkitaan töihin pyöräileviä ja käveleviä pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017
9	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa kimppekyydeillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) palkitaan töihin kimppekyydillä tulevat työntekijät pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017
10	kampanjat	Jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimppekyytien edistäminen	Valtakunnallisten teemaviikkojen ja -päivien hyödyntäminen ja niistä tiedottaminen. Esim. Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Kilometrikisa.	jatkuva

11	kampanjat	Työntekijöiden polkupyörät ovat käyttökelpoisia.	Yhtenä päivänä vuodessa työpaikalle tilataan pyörän huoltaja, joka huoltaa työntekijöiden pyörät. Palvelu voi olla maksullinen työntekijöille. Palvelua kokeillaan, päätetään jatkosta. Ajankohta toukokuu.	Kokeilu v. 2017. Mahdollisesti jatko 2018 ->
----	-----------	--	---	--

Kestävän liikunnan edistäminen, Vapo Timber Oy, Nurmeksen saha

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat	Uusitaan työntekijöille tarkoitettu pyöräpysäköintipaikka nykyisellä paikallaan. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta (sekä kesä- että talvikunnossapito).	2017-2018
3	infrastruktuuri	Sosiaalililat mahdollistavat työmatkaliikunnan.	Tarkastetaan sosiaalililat. Sosiaalililassa tulisi olla mahdollisuus varusteiden vaihtoon, suihkussa käyntiin sekä varusteiden säilytykseen ja kuivatukseen. Tehdään tarvittavat muutokset.	2017-2018
4	etätyö	Liikkumista vaativia kokouksia korvataan videoneuvotteluilla.	Hyödynnetään eri paikkakuntien välisissä neuvotteluissa ensisijaisesti etäneuvottelumahdollisuuksia silloin, kun se on järkevää.	2017-2018
5	kampanjat, turvallisuus	Työntekijät käyttävät heijastimia tai heijastinliivejä ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana työpäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla (kahvi/tee, konvehti). Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen.	2017
6	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa pyörällä tai kävelen.	Vuosittain Pyörällä töihin -päivänä toukokuussa palkitaan töihin pyöräileviä ja käveleviä pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017
7	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa kimpakyydeillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) palkitaan töihin kimpakyydillä tulevat työntekijät pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017
8	kampanjat	Jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpakyytien edistäminen	Valtakunnallisten teemaviikkojen ja -päivien hyödyntäminen ja niistä tiedottaminen. Esim. Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Kilometrikisa.	jatkuva
9	kampanjat	Työntekijöiden polkupyörät ovat käyttökelpoisia.	Yhtenä päivänä vuodessa työpaikalle tilataan pyörän huoltaja, joka huoltaa työntekijöiden pyörät. Palvelu voi olla maksullinen työntekijöille. Palvelua kokeillaan, päätetään jatkosta. Ajankohta toukokuu.	Kokeilu v. 2017. Mahdollisesti jatko 2018 ->

Kestävän liikumisen edistäminen, Poikolan koulu, työntekijät, Juuka

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Tarkastetaan työntekijöille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta. Tarkistetaan telineiden kunto keväisin ja syksyisin. Lumenpoisto talvisin.	2017-2018
3	infrastruktuuri	Sosiaalitulat mahdollistavat työmatkaliikunnan.	Tarkastetaan sosiaalitulat. Sosiaalitulassa tulisi olla mahdollisuus varusteiden vaihtoon, suihkussa käyntiin sekä varusteiden säilytykseen ja kuivatukseen. Tehdään tarvittavat muutokset.	2017-2018
4	kampanjat, turvallisuus	Työntekijät käyttävät heijastimia tai heijastinliivejä ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana työpäivänä kannustetaan työntekijöitä käyttämään heijastinta ja muistutetaan heijastimen tärkeydestä. Heijastinpäivästä tiedotetaan etukäteen muun muassa sähköpostitse.	2017-2018
5	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa pyörällä tai kävellen.	Vuosittain Pyörällä töihin -päivänä toukokuussa kannustetaan työntekijöitä kulkemaan työmatkansa pyörällä tai kävellen. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen muun muassa sähköpostitse.	2017-2018
6	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa kimpakyydeillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) kannustetaan työntekijöitä kulkemaan työmatkansa kävellen tai pyörällä. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen muun muassa sähköpostitse.	2017-2018
7	kampanjat	Työntekijöiden polkupyörät ovat käyttökelpoisia.	Yhtenä päivänä vuodessa työpaikalle tilataan pyörän huoltaja, joka huoltaa työntekijöiden pyörät. Palvelu voi olla maksullinen työntekijöille. Palvelua kokeillaan, minkä jälkeen päätetään jatkosta. Ajankohta toukokuu.	Kokeilu v. 2017. Mahdollisesti jatko 2018 ->

Kestävän liikkumisen edistäminen, Poikolan koulu, oppilaat, Juuka

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Oppilaille tarkoitetut pyöräpysäköinti-paikat toteutetaan lähiliikuntapaikan suunnitelman (19.8.2014) mukaisesti. Koulun pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta: kuntotarkastus keväisin ja syksyisin. Talvikunnossapito.	2017-2018
3	kampanjat, turvallisuus	Oppilaat käyttävät heijastimia ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana koulupäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla. Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voi olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen, vanhempia Wilman kautta ja vanhempainilloissa, oppilaita suullisesti oppitunnilla.	Alkaen 2016
4	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Vuosittain Pyörällä kouluun -päivänä palkitaan kypärää käyttäviä kouluun pyöräileviä oppilaita pienellä palkinnolla. Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voi olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Pyörällä kouluun -päivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen, vanhempia Wilman kautta ja vanhempainilloissa, oppilaita suullisesti oppitunnilla. Vanhemmille korostetaan kävelyn ja pyöräilyn hyviä puolia (mm. terveys-hyödyt) sekä autoliikenteen vähenemisen merkittävyyttä liikenneturvallisuudelle.	Alkaen 2017
5	kampanjat	Oppilaat eivät kulje kouluun vanhempien kyydillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) kannustetaan vanhempia olemaan tuomatta lapsia kouluun autolla. Vanhemmille perustellaan lasten liikkumista terveyshyödyillä ja korostetaan saattoliikenteen aiheuttamia vaaratilanteita. Päivään voi liittää esim. julisteiden askartelua. Julisteet voi auton vapaapäivänä kiinnittää saattoliikenteen käyttämille paikoille. Tiedottaminen vanhemmille Wilman kautta ja vanhempainilloissa, oppilaille suullisesti oppitunnilla.	Alkaen 2017
6	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Kannustetaan oppilaita osallistumaan koululaisten Kilometrikisaan.	Alkaen 2017

7	kampanjat	Oppilaiden mopon käyttö on järkevää ja turvallista.	Kannustetaan oppilaita osallistumaan koululaisten Kilometrikisaan.	Alkaen 2017
---	-----------	---	--	-------------

Kestävän liikkumisen edistäminen, Kirkkokadun koulu, Nurmes

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Tarkastetaan oppilaille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Koulun pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Pyöräpysäköintialueen valaistusta parannetaan.	2017-2018
3	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Henkilökunnan pyöräpysäköinti uusitaan. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
4	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta: kuntotarkastus keväisin ja syksyisin. Talvikunnossapito.	2017-2018
5	kampanjat, turvallisuus	Oppilaat käyttävät heijastimia ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana koulupäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla. Vaihtoehtoisesti käyttäjien kesken arvotaan elokuvalippuja. Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voi olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen sekä Wilman kautta että oppitunneilla.	2016
6	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Vuosittain Pyörällä kouluun -päivänä palkitaan kypärää käyttäviä kouluun pyöräileviä oppilaita pienellä palkinnolla. Vaihtoehtoisesti käyttäjien kesken arvotaan elokuvalippuja. Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voivat olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Pyörällä kouluun -päivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen sekä Wilman kautta että oppitunneilla.	2017

7	kampanjat	Oppilaat eivät kulje kouluun vanhempien kyydillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) kannustetaan vanhempia olemaan tuomatta lapsia kouluun autolla. Vanhemmille perustellaan lasten liikku- mista terveyshyödyillä ja korostetaan saattoliikenteen aiheuttamia vaara- tilanteita. Päivään voi liittää esim. julisteiden askartelua. Julisteet voi auton vapaapäivänä kiinnittää saattoliikenteen käyttämille paikoille. Kampanjasta tiedotetaan sekä Wilman kautta että oppitunneilla.	2016
8	kampanjat	Oppilaat eivät kulje kouluun vanhempien kyydillä.	Kannustetaan oppilaiden vanhempia kävelevien ja pyöräilevien koulubussien hyödyntämiseen. Lisätietoja raportin sivulla 45. Asiasta voidaan sopia vanhempainillassa.	2017
9	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Kannustetaan oppilaita osallistumaan koululaisten Kilometrikisaan.	Alkaen 2017

Kestävän liikkumisen edistäminen, Kuhmonkadun koulu, Lieksa

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti- mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Tarkastetaan oppilaille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Koulun pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Pyöräpysäköinti- mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Henkilökunnan pyöräpysäköinti uusitaan nykyisellä paikallaan. Työpaikan pyörä- pysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
3	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta: kuntotarkastus keväisin ja syksyisin. Talvikunnossapito.	2017-2018
4	kampanjat, turvallisuus	Oppilaat käyttävät heijastimia ja ymmärtävät niiden merkityksen.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana koulupäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla (esim. suklaapatukka). Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voi olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen sekä oppilaita että vanhempia (esim. Wilman kautta).	2016

5	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Vuosittain Pyörällä kouluun -päivänä palkitaan kypärää käyttäviä kouluun pyöräileviä oppilaita pienellä palkinnolla (esim. suklaapatukka). Tapahtuma toteutetaan aamulla, kun oppilaat saapuvat kouluun. Toteuttajina voi olla opettajat tai vanhimmat oppilaat. Pyörällä kouluun-päivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen sekä oppilaita että vanhempia (esim. Wilman kautta).	2017
6	kampanjat	Oppilaat eivät kulje kouluun vanhempien kyydillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) kannustetaan vanhempia olemaan tuomatta lapsia kouluun autolla. Vanhemmille perustellaan lasten liikkumista terveyshyödyillä ja korostetaan saattoliikenteen aiheuttamia vaaratilanteita. Päivään voi liittää esim. julisteiden askartelua. Julisteet voi auton vapaapäivänä kiinnittää saattoliikenteen käyttämille paikoille. Auton vapaapäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen sekä oppilaita että vanhempia (esim. Wilman kautta).	2016
7	kampanjat	Oppilaat eivät kulje kouluun vanhempien kyydillä.	Kannustetaan oppilaiden vanhempia kävelevien ja pyöräilevien koulubussien hyödyntämiseen. Lisätietoja raportin sivulla 45. Asiasta voidaan sopia vanhempainillassa.	2017
8	kampanjat	Oppilaat kulkevat koulumatkansa pyörällä.	Kannustetaan oppilaita osallistumaan koululaisten Kilometrikisaan.	Alkaen 2017
9	infrastruktuuri	Liikennemerkkit eivät kiellä pyöräilemästä pyöräpysäköinti-paikoille.	Vaihdetaan koulun lounais- ja luoteiskulmissa olevat merkit 331 merkeiksi 312 (moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty).	2016

Kestävän liikkumisen edistäminen, Kuntalaisten talo, Valtimo

Nro	Aihe	Tavoite	Toimenpide	Aikataulu
1	infrastruktuuri	Työntekijöiden pyöräpysäköinti-mahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat	Tarkastetaan työntekijöille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Työpaikan pyöräpysäköinnin tulisi mahdollistaa runkolukitus ja osan paikoista tulisi olla katoksellisia.	2017-2018
2	infrastruktuuri	Asiakkaiden ja vierailijoiden pyöräpysäköintimahdollisuudet ovat tarkoituksenmukaiset ja riittävän laadukkaat.	Tarkastetaan asiakkaille tarkoitettujen pyöräpysäköintipaikkojen kunto ja riittävyys. Tehdään tarvittavat muutokset. Lyhyellä asiointikäynnillä pyöräpysäköinnin tulisi olla nopea käyttää ja sijaita lähellä sisäänkäyntiä.	2017-2018
3	infrastruktuuri	Lapset on helppo kuljettaa päiväkotiin polkupyörällä.	Tarkastetaan päiväkodin pyöräpysäköintipaikkojen tarkoituksenmukaisuus. Pyöräpysäköinnin tulisi olla nopea käyttää ja sijaita lähellä sisäänkäyntiä.	2017-2018
4	infrastruktuuri	Pyöräpysäköintipaikat ovat käytettävissä vuoden ympäri.	Huolehditaan pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapidosta (sekä kesä- että talvikunnossapito).	2017-2018
5	infrastruktuuri	Asiakkaiden ja vierailijoiden apuvälineille on riittävästi tilaa ulko-oven läheisyydessä.	Huolehditaan, että ulko-oven läheisyydessä on riittävästi tilaa jättää apuvälineet ulos (esim. rollaattorit, invamopot). Tarvittaessa merkitään niille pysäköintipaikka.	2017-2018
6	infrastruktuuri	Sosiaalililat mahdollistavat työmatkaliikkumisen	Tarkastetaan sosiaalililat. Sosiaalililassa tulisi olla mahdollisuus varusteiden vaihtoon, suihkussa käyntiin sekä varusteiden säilytykseen ja kuivatukseen. Tehdään tarvittavat muutokset mahdollisuuksien mukaan.	2017-2018
7	kampanjat, turvallisuus	Työntekijät käyttävät heijastimia tai heijastinliivejä.	Vuosittain Heijastinpäivänä (1.10.) tai seuraavana työpäivänä palkitaan heijastimen käyttäjiä pienellä palkinnolla (kahvi/tee, konvehti). Heijastinpäivästä ja palkitsemisesta tiedotetaan etukäteen.	2017-2018
8	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa pyörällä tai kävellen.	Vuosittain Pyörällä töihin -päivänä toukokuussa palkitaan töihin pyöräileviä ja käveleviä pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017-2018
9	kampanjat	Työntekijät kulkevat työmatkansa kimppekyydeillä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) palkitaan töihin kimppekyydillä tulevat työntekijät pienellä palkinnolla. Tempauksesta tiedotetaan etukäteen.	2017-2018
10	kampanjat	Jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimppekyytien edistäminen	Valtakunnallisten teemaviikkojen ja -päivien hyödyntäminen ja niistä tiedottaminen. Esim. Liikkujan viikko, Pyöräilyviikko, Kilometrikisa.	jatkuva

11	kampanjat	Työntekijöiden polkupyörät ovat käyttökelpoisia.	Yhtenä päivänä vuodessa työpaikalle tilataan pyörän huoltaja, joka huoltaa työnteijöiden pyörät. Palvelu voi olla maksullinen työntekijöille. Palvelua kokeillaan, päätetään jatkosta. Ajankohta toukokuu.	Kokeilu v. 2017. Mahdollisesti jatko 2018 ->
12	kampanjat	Lapsia ei kuljeteta päiväkotiin autokyydillä, ellei se ole välttämätöntä.	Vuosittain Auton vapaapäivänä (22.9.) kannustetaan vanhempia olemaan tuomatta lapsia päivähoitoon autolla. Kannustetaan vanhempia kulkemaan matka päivähoitoon jalan tai pyörällä tai mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään kimpakyytejä.	2016

Liite 5. Toimenpideluettelo, Joukkoliikenne ja kimppakyydit

Nro	Ongelma/puute	Vastuu-taho	Parannusehdotus
Lieksa			
1	Koulukuljetusten avaaminen	Lieksa	Koulukuljetuksien osittainen avaaminen itse maksaville asiakkaille. Varataan kilpailutuksessa reitille muutama ylimääräinen paikka ja tiedotetaan liikenteestä kohdennetusti asiointimahdollisuutena. Koulukuljetuksien rinnalle myöhäisempi vuoro työmatkaliikenteen paluuvuoroksi ainakin isoimmille kylille.
2	Meiän kyyti -palvelun kehittäminen Lieksa - Joensuu välillä	Lieksa ja Joensuu	Erillisen suunnitelman mukaisesti asiointiyhteyden sekä perusturvan kuljetuksien kehittäminen Lieksan ja Joensuun välillä
3	MYK-toimintaan osallistuminen	Lieksa	Lieksan epäsäännöllisten kuljetuksien tilaukset keskitetään matkojenyhdistelykeskukseen.
4	Koli - Joensuu -kimppataksi työmatkaliikenteeseen	Juuka ja Lieksa	Muutetaan kimppataksin ehtoja ja kulkemista siten, että se mahdollistaa myös työssäkulkemisen Joensuussa.
5	Asiointiliikenteen aikataulut	Lieksa	Asiointikuljetuksien aamuvuoro myöhemmäksi, jotta vuorolta olisi suora syöttöyhteys Joensuuhun. Kartoitus iltaja viikonloppuliikenteen kulkutarpeista.
6	Nurmes - Lieksa - Joensuu -yhteys	ELY-keskus ja kunnat	Syöttöyhteyksien kehittäminen junavuoroille esimerkiksi kuntien asiointiliikenteen vuoroilta

Nro	Ongelma/puute	Vastuu-taho	Parannusehdotus
Juuka			
1	Palveluliikenteen palvelutason kehittäminen taajama-alueella. Asiointiaikojen pidentäminen sivukyliltä tuleville.	Juuka	Asiakaspalautteena pidempi asiointiaika sekä useampi asiointipäivä. Asiakaskysely / kysely 70 vuotta täyttäneille palveluliikenteen asiointipäivistä, asiointiajoista, reiteistä, markkinoinnista sekä oheispalveluista. Kehittämistoimet tarkennetun asiakaspalautteen mukaisina.
2	Koulukyytien aikataulujen vakiinnuttaminen ja koulukuljetuksien avaaminen asiointiliikenteelle.	Juuka	Koulujen lukujärjestyssuunnittelussa vakiinnutetaan koulun alkamis- ja päättymisajat. Koulukuljetuksien osittainen avaaminen itse maksaville asiakkaille. Varataan kilpailutuksessa reitille muutama ylimääräinen paikka ja tiedotetaan liikenteestä kohdennetusti asiointimahdollisuutena.

3	Koli - Joensuu -kimppataksi työmatkaliikenteeseen	Juuka ja Lieksa	Muutetaan kimppataksien ehtoja ja kulkemista siten, että se mahdollistaa myös työssäkulkemisen Joensuussa
4	MYK-toimintaan osallistuminen	Juuka	Juuan epäsäännöllisten kuljetusten tilaukset keskitetään matkojenyhdistelykeskukseen.

Nro	Ongelma/puute	Vastuu-taho	Parannusehdotus
Nurmes			
1	Koulukuljetusten avaaminen asiointiliikenteelle	Nurmes	Koulukuljetusten osittainen avaaminen itse maksaville asiakkaille. Varataan kilpailutuksessa reitille muutama ylimääräinen paikka ja tiedotetaan liikenteestä kohdennetusti asiointimahdollisuutena. Koulukuljetusten rinnalle myöhäisempi vuoro työmatkaliikenteen paluuvuorona ainakin isoimmille kylille.
2	Nurmes - Lieksa - Joensuu -yhteys	ELY-keskus, kunnat	Syöttöyhteyksien kehittäminen junavuoroille esimerkiksi kuntien asiointiliikenteen vuoroilta. Keskustan asiointiliikenteen voisi suunnitella niin, että se on junan saapumis- ja lähtöaikaan juna-asemalla ja siitä olisi suora yhteys Porokylään.
3	Palveluliikenteen palvelutason kehittäminen taajama-alueella.	Nurmes	Asiakaspalautteena pidempi asiointiaika sekä useampi asiointipäivä. Asiakaskysely / kysely 70 vuotta täyttäneille palveluliikenteen asiointipäivistä, asiointiajoista, reiteistä, markkinoinnista sekä oheispalveluista.

Nro	Ongelma/puute	Vastuu-taho	Parannusehdotus
Valtimo			
1	Koulukuljetusten avaaminen asiointiliikenteelle	Valtimo	Koulukuljetusten osittainen avaaminen itse maksaville asiakkaille. Varataan kilpailutuksessa reitille muutama ylimääräinen paikka ja tiedotetaan liikenteestä kohdennetusti asiointimahdollisuutena.
2	Palveluliikenteen palvelutason kehittäminen taajama-alueella.	Valtimo	Asiakaspalautteena pidempi asiointiaika sekä useampi asiointipäivä. Asiakaskysely / kysely 70 vuotta täyttäneille palveluliikenteen asiointipäivistä, asiointiajoista, reiteistä, markkinoinnista sekä oheispalveluista.

Nro	Ongelma/puute	Vastuutaho	Parannusehdotus
Kaikki kunnat			
1	Tarve edistää kimppekyytejä, jotka toimivat yksityisautoilun ja joukkoliikenteen välimaastossa, eli soveltuvat hyvin joukkoliikenteen kustannustehokkuuden näkökulmasta liian pienten matkustajavirtojen kuljettamiseen.	kunnat, ELY-keskus	Käynnistetään kuntien ylläpitämät kimppekyytiportaalit, tai mieluiten yksi yhteinen koko Pielisen-Karjalan alueelle, koska usein matkustustarve on yli kuntarajan. Houkutellaan nuorempaa väestöä toimimaan oman kylänsä kimppekyytiyhteyshenkilönä, joka jakaa mahdollisuudesta tietoa myös ei nettiyhteyttä käyttäville henkilöille. Yhteyshenkilöitä kannustetaan/palkitaan onnistuneista matkustajarekrytoinneista aiheeseen sopivilla palkinnoilla.
2	Joukkoliikenteestä tiedottamisen lisääminen.	kunnat	Kuntien www-sivuille selkeät reittikartat sekä aikataulut tiesuunnittain. Erityisesti kutsuohjatuista liikenteistä tarvitaan yksinkertaiset helppolukuiset toimintaohjeet. Materiaali muotoillaan hyvin A4-tulostukseen soveltuvaan kokoon. Www-sivujen materiaalia tulostetaan mukaan otettavaksi kuntien asioimispisteissä. Kotinjaettava aikatauluesite sekä aikataulut esim. kauppojen ilmoitustauluille.
3	Terveystieteiden huomioidaan julkisen liikenteen aikataulut.	Terveyskeskukset ja PKSSK	PKSSK:n osastoille pitäisi saada tieto siitä, mihin aikaan on tulossa linja-autoja miltäkin suunnalta, ja ajanvarukset pitäisi antaa linja-autovuorojen mukaan.
4	Kuljetusten suunnittelun yhtenäistäminen. Hallintokuntien ja kuntien välisen yhteistyön lisääminen.	Nurmes, Juuka ja Valtimo	

Liite 6. Toimenpideluettelo, Liikenneturvallisuustyö

RISTEYSONNETTOMUUKSIEN VÄHENTÄMINEN

HALLINTOKUNTA	TOIMINTAPA	TOTEUTUS
Opetus	Opetussuunnitelmassa huomioidaan liikenneturvallisuusasiat läpäisyperiaatteella.	
Opetus	"Minä teen suojatien" -kampanjan toteutus. <ul style="list-style-type: none"> - Kasvomaalaukset - Julisteet - Lähialueen suojateihin tutustuminen - Suojatieteellinen kirjoitus ja piirustus 	Materiaalin hankinta suojatiekampanjoihin. Pehdytetään koulut ja päiväkodit kampanjan toteuttamiseen.
Kaikki hallintokunnat	Vastuullisuuden korostaminen	Viestintä, tietoiskut
Vanhempainyhdistykset, eläkeläiskerhot	Suojatiepartiointi, lasten saattaminen suojateiden yli koulujen alkaessa	Vanhempainyhdistykset / kerhot ottavat haasteen ja suunnittelevat toiminnan.
Ikäihmiset (kerhot, yksiköt)	Oman ajotavan päivittäminen	Tietoiskut kerhotilaisuuksissa. Viestintä. Itsearviointi (www.liikenneturva.fi) ikäautoilijan kuntokurssin järjestäminen.
Ikäihmiset (kerhot, yksiköt)	Risteysnäkemistä huolehtiminen	Pidetään huolta omista istutuksista sekä ilmoitetaan risteysten näkemäpuutteista tekniseen toimeen.
Ikäihmiset (kerhot, yksiköt)	Asiointiaikojen valitseminen	Tiedotus kerhoissa ja kotikäynneillä
Tekninen	Vaarallisiksi arvioitujen tienylityspaikkojen parantaminen	Suunnittelu, rahoitus ja toteutus
Tekninen	Tiedottaminen risteysturvallisuudesta	Tiedottaminen paikallislehdissä, kampanjointi teemalla, some-näkyvyys
	Älypuhelinkielto liikkeessä	Haasteeseen mukaan työpaikat, koulut, kerhot

JALANKULKIJAN TURVALLISUUS / NÄKYMINEN

HALLINTOKUNTA	TOIMINTAPA	TOTEUTUS
Opetus	Heijastinliivien hankinta	Koteihin suositus ja pyyntö hankkia heijastinliivit, yhteistyökumppanit hankkivat liivejä sovitulle kohdejoukolle.
Opetus	Heijastinliivikampanja käytön edistämiseksi. Vaikuttaminen asenteisiin	Heijastinliivien markkinointi työpaikoilla ja tapahtumissa, käytön seuranta, heijastindemot kouluilla
Eri hallintokunnat	Yhteistyö heijastinkampanjoiden toteutuksessa	Heijastimien ja heijastinliivien hankinta, yhteinen tiedottaminen, liikenneturvallisuusryhmän järjestämä näkymistempaus syksyllä
Työpaikat	Heijastinkampanjointi	Tiedottaminen työpaikoilla, haastekampanjat
Tekninen	Liittymien näkemistä huolehtiminen	Istutukset eivät häiritse näkemiä, lumikasat riittävän matalia
Tekninen	Auraus ja hiekoitus edistämässä turvallisuutta	Kunnossapidon ohjeistus, kunnossapitokaluston kunto, aurauksen ja hiekoituksen oikea ajoitus (ohjeet). Viedään eteenpäin urakoitsijoiden kanssa järjestettävissä palavereissa.
Tekninen	Riittävä valaistus	Tarkistetaan valaistuksen teho ja toteutus.

PYÖRÄILYTURVALLISUUS / KYPÄRÄN KÄYTTÄMINEN

HALLINTOKUNTA	TOIMINTAPA	TOTEUTUS
Opetus	Kypäränkäyttökysely	Muistutetaan kypärän käytöstä toteuttamalla kyselyn kypärän käytön syistä sekä koululaisille että opettajille. Käydään tulokset läpi oppitunneilla.
Opetus	Pyöräilyosaamisen parantaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneinfot luokissa (koulut ja päiväkodit)
Opetus	Kypärän käyttöön velvoittaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Tietoiskut vanhemmille, • Koulun sääntöihin vaatimus käyttää kypärää retkillä
Opetus	5. luokat erityiskohderyhmänä	<ul style="list-style-type: none"> • Pyöräilyn taitoradan suorittaminen, • "Jussin tarina" luokissa, • kypärän tuunauskurssi, • kilpailut kypärän käyttämiseksi – palkintona Holopaisen tuunaama kypärä (mahdollisesti toimijatyön kautta)
Opetus	Kummiluokat opettajina	Kummiluokka (5. tai 6. luokka) opettaa pyöräilykypärän käyttöä esikoululaisille tai 1-luokkalaisille.
Tekninen/hallinto/perusturva	Tiedotus	Infoja pyöräilykypärästä, pyöräilijän säännöistä sekä pyörän valoista
Tekninen/hallinto/perusturva	Turvalaitteiden käyttö	Työmatkoille haasteena "pakko" käyttää pyöräilykypärää tai valoja pyörässä.
Liikenneturvallisuusryhmä	Näkymistempaukseen pyörän valot mukaan	Jaetaan pyörän valoja osana liikenneturvallisuusryhmän näkymistempausta.

VASTUULLISUUS LIIKENTEESSÄ

HALLINTOKUNTA	TOIMINTAPA	TOTEUTUS
Opetus	Teemapäivä vanhemmat ja oppilaat yhdessä	Vanhempien tunteisiin sekä tarpeisiin vetoaminen, kumppaneina Liikenneturva, liikennepuolen toimijat
Nuorisotyö	Nuorten asenteisiin vaikuttaminen	Tietoiskut, jatkuva vaikuttaminen
Opetus/hallinto	Liikenteeseen liittyvät tiedottaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Tiedottaminen paikallislehdissä • Tiedotteet yrityksiin • Koulujen tiedotteet vanhemmille
Ammattikoulutus	Liikenneturvallisuuden pitäminen teemana	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuusoppitunnit • Tarkkaamattomuus teemana
Autokoulut	Tarkkaamattomuus teemaksi	Kiinnitetään huomiota opetuksessa liikennettä häiritseviin tekijöihin, tarkkaamattomuus
Työterveyshuolto	Tarkkaamattomuus teemaksi	Käydään läpi matkapuhelimen käyttöä sekä yrityksen vastuuta liikenteessä.
Eläkeläiskerhot	Isovanhempien esimerkki liikenteessä	Muistutetaan turvalaitteiden käytöstä infoissa. Isovanhempien asemaa roolimallina nostetaan esiin.
Lions	Liikenteen turvalaitteiden käytön edistäminen	Turvalaitehankinnat

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMÄN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Liikenneturvallisuusryhmä	Toiminnan ylläpitäminen	Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu 2 kertaa vuodessa. Syksy: seuraavan 1-2 vuoden toiminnan suunnittelu, kevät: liikenneturvallisuustyön ja sen vaikuttavuuden arviointi	Liikenneturvallisuustyöryhmän pj, yhteistyötahoina ELY-keskus, Liikenneturva, poliisi	huhti- ja lokakuu
Liikenneturvallisuusryhmä ja hallintokunnat	Liikenneturvallisuustyön mahdollisuuksien kehittäminen	Liikenneturvallisuuden kehittämistä tukeva koulutus, suunniteltujen parantamistoimenpiteiden toteuttaminen	Liikenneturvallisuustyöryhmä, tekniset palvelut, muut hallintokunnat, yhteistyötahoina koulutusta tarjoavat organisaatiot, rahoitustahot	Jatkuva
Liikenneturvallisuusryhmä ja hallintokunnat	Suunnitelmien ajantasaisuus	Liikenneturvallisuusryhmä tarkastelee joka toinen vuosi suunnitelmien toteutus- ja ylläpitotilannetta	Liikenneturvallisuustyöryhmän sihteeri kokoaa, yhteistyötahoina hallintokuntien liikenneturvallisuusryhmät	joka 2. vuosi huhtikuu
Päätöksentekijät	Päätöksentekijöiden sitouttaminen	Liikenneturvallisuustyön tilanneyhteenveto tiedoksi kunnanhallitukselle	Liikenneturvallisuustyöryhmä	joka 2. vuosi huhtikuu
Kuntalaiset, tiedotusvälineet	Liikenneturvallisuustilanne yleisesti tiedossa	Liikenneturvallisuustyöryhmä tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustilanteesta, liikenneturvallisuustyöstä ja yhteisestä teemasta.	Liikenneturvallisuustyöryhmä, yhteistyötahoina ELY-keskus, Liikenneturva, poliisi	toukokuu

TEKNISTEN PALVELUIDEN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Kuntalaiset	Liikenneympäristön turvallisuus ja toimivuus (liikenneväylät ja piha-alueet). Liikenneturvallisuuksuunnitelman toteuttaminen	Hankkeiden toteuttaminen suunnitelmien mukaan, huolehtiminen kunnossapidosta (liukkaudentorjunta, asfalttien paikkaukset, näkemäalueet yms.). Liikenneturvallisuuksioiden huomioiminen rakennustöiden turvallisuusasiakirjoissa. Tiedottaminen.	Vastuualueiden vastaavat	Jatkuva
Suunnittelijat ja urakoitsijat	Liikenneturvallisuuksioiden huomioiminen uudisrakennus- ja perusparannuskohteissa sekä kunnossapidossa suunnittelun alusta valmistumiseen saakka	Urakoitsijan henkilöstöltä vaaditaan Tieturva-koulutus ja turvavaatetus liikennealueilla.	Rakennuttaja/tilaaja	Jatkuva
		Työkohteista vaaditaan liikenne- ja liikenteenohjausjärjestelyistä ennakkosuunnitelma.	Rakennuttaja/tilaaja	Jatkuva
Kaavoitus	Liikenneturvallisuuksioiden huomioiminen kaavoituksessa	Kaavuluonnosten tarkastelu liikenneturvallisuuksioiden kannalta	Kaavoittaja, hallintokunnat lausuntovaiheessa	Jatkuva
Rakennusvalvonta	Liikenneturvallisuuksioiden huomioiminen rakentamisessa	Rakentajien neuvonta ja ohjaus	Rakennus-tarkastaja	Jatkuva

Teknisten palveluiden oma henkilöstö / omat työt	Työturvallisuus ja turvalliset työmatkat	Turvavarusteet kunnossa ja koulutus tarpeen mukaan.	Maarkm	Jatkuva
Teknisten palveluiden oma henkilöstö / omat työt	Turvallinen työskentely liikenneympäristössä	Tieturvakoulutus	Maanrkm, konsultti	ylläpidetään
Teknisten palveluiden oma henkilöstö / omat työt	Ensiaputaitojen ylläpito	Ensiapukurssit	Tekninen johtaja, työterveyshuolto	ylläpidetään

SIVISTYSPALVELUIDEN TOIMINTASUUNNITELMA

OPETUSPALVELUIDEN HENKILÖSTÖ

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Opettajat / Henkilökunta	Liikennesääntöjen tunteminen, vaaratilanteiden tunnistaminen ja ehkäiseminen, asennekasvatus ja sitoutuminen	Luennot, käytännön harjoitukset, tietoisuus vesopäivät	Rehtorit, sivistysjohtaja, yksiköiden johtajat, henkilökunta, yhteistyötahoina Liikenneturva, poliisi ym. asiantuntijat, tekniset palvelut	Jatkuva
Opettajat / Henkilökunta	Kaikki käyttävät pyöräillessä kypärää	Ohjeistus ja koulutus	Jokainen henkilökohtaisesti	Jatkuva

PERUSOPETUS

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Esikoululaiset	Tiedän leikkipaikan ja liikennealueen eron. Liikun ja leikin turvallisesti pihassa ja lähiympäristössä	Rajoista/säännöistä sopiminen. Sopimuksissa pysyminen.	Vanhemmat ja työntekijät, Poliisi	Koko esiopetusvuoden ajan
Esikoululaiset	Osaan odottaa koulukyytiä, matkustaa turvallisesti ja poistua kyydistä sovittujen ohjeiden mukaan.	Asioiden selkeä sopiminen ja käytännön harjoittelu	Vanhemmat, työntekijät ja kuljettajat	Koko esiopetusvuoden ajan, pääpaino syksyissä
Esikoululaiset	Tunnistan lähiympäristön keskeiset liikennemerkkit ja ymmärrän niiden merkityksen.	Käytännön tilanteet liikenteessä, pelit, leikit ja kirjallisuus	Vanhemmat ja työntekijät	Koko esiopetusvuoden ajan
Esikoululaiset	Ymmärrän turvavälineiden käytön merkityksen. Osaan huolehtia asiasta myös itse.	Pyöräilykypärän, heijastimen ja pyörän valon käyttö	Vanhemmat ja työntekijät	Jatkuva käytäntö

1.-2. luokka	Liikkuminen suojatiellä ja pyörätiellä, tärkeimmät liikennemerkit, aiemman tietoaineksen kertaaminen ja syventäminen	Sääntöjen noudattaminen, harjoittelu koulussa ja lähiympäristössä, vanhempainillat, kampanja heijastimen käytöstä, liikenteen asiantuntijavierailut (esim. poliisi, Liikenneturva), kouluinfon opetusmateriaali: Lapsi liikenteessä, maalla ja joukkoliikenteessä, Liikenneturvan nettisivut, turvapupu.net	Vanhemmat, opettajat, poliisi ja Liikenneturva	1.-2. luokan aikana
3.-4. luokka	Jalankulkijan ja pyöräilijän keskeiset liikennemerkit ja -säännöt, perusensiaputaidot ja avun hankkiminen, muut huomioonottava liikennekäyttäytyminen, aiemman tietoaineksen kertaaminen ja syventäminen	Liikennemerkkien ja -sääntöjen kertaaminen, pyöräily kouluun 3. luokalta lähtien, kampanja kypärän käytöstä, asiantuntijavierailu, vanhempainillat, Liikenneturvan nettisivut, Vili Vyötiäinen	Opettajat, poliisi ja Liikenneturva	3.-4. luokan aikana
5.-6. luokka	Jalankulkijan ja pyöräilijän liikennesääntöjen syventäminen, pyörästä huolehtiminen, päihteen käytön vaikutus liikenteessä, asiallinen käyttäytyminen joukkoliikenteessä, aiemman tietoaineksen kertaaminen ja syventäminen	Sääntöjen kertaaminen, tietoa pyörän huoltamisesta, terveystietäminen, asiantuntijavierailu, vanhempainillat, Liikenneturva, liikennekasvatuksen työkalupakki (opettajalle)	Opettajat, vanhemmat, poliisi, Liikenneturva	5.-6. luokan aikana

Yläkoulu	Liikennesääntöjen noudattaminen * jalankulkijana * pyöräilijänä * mopoilijana	Liikennesääntöjen kertaaminen (oppitunnit, teemapäivät) Valvonta	Opettajat, Poliisi Vierailevat luennoitsijat	Jatkuva, 7.-9.-luokat
Yläkoulu	Uudet ajoneuvot (mm. mönkijät)	Tietoa uusista ajoneuvoista ja niillä liikkumisesta (liikennesäännöt)	Opettajat	8.- ja 9.- luokat
Yläkoulu	Vastuullisuus liikenteessä (mm. toisten huomioiminen, turvavälineet, koulukuljetukset, mopojen virittämisen seuraukset, päihteet ja liikenne)	Asennekasvatus, tietoiskut	Opettajat	Jatkuva, 7.-9.- luokat
Yläkoulu	Tarpeelliset ensiaputaidot		Opettajat, terveydenhoitaja, Palo- ja pelastustoimi	Jatkuva

MUU OPETUS

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Lukio	Suomalaiseen liikennekulttuuriin tutustuminen, esimerkkinä liikenteessä oleminen, ajokortin suorittaminen	Terveystiedon kurssit, teemapäivät, ajokorttikurssi	Lukio, ajokoulu, vanhemmat, opiskelijat	Vuosittain
Lukio	Liikennesääntöjen noudattaminen * jalankulkijana * pyöräilijänä * mopoilijana * moottori- pyöräilijänä * autoilijana	Asennekasvatus, tietoiskut	Opettajat, Liikenneturva, poliisi, asiantuntijat, tekninen toimi Ammattiopisto	Vuositasot 1-3
Lukio	Henkilökohtaisen vastuun tiedostaminen liikenteessä (riskikäyttäytymisen seuraukset itselle ja muille, päihteet ja liikenne) Tarpeelliset ensiaputaidot		Opettajat, terveydenhoitaja, opetustarjonnasta vastaavat	
Kansalaisopisto	Liikenneturvallisuuden edistäminen * opiskelijat * henkilökunta * kuntalaiset Ensiaputaidot	Tiedotus ja mahdollisten liikenneturvariskien kartoittaminen opiston toimintaympäristössä. Tiedotus henkilökunnalle. Ensiapukurssit	Rehtori, opiston opettajat ja muu henkilökunta, Asiantuntijat	Jatkuva

Koko koulu	* Turvavälineiden käyttö * Turvallisuustietämyksen lisääminen	* Heijastimet * Pyöräilykypärän käyttö * Kypärän käyttö luistellessa * Pyöräilykypäräpakko koulun retkillä	Opettajat	
Koulukuljetusten hoitajat	Koulukuljettajien ammattitaito: ammattiautoilijan malli kuljettajana ja liikennekasvattajana. Turvallinen kuljetus.	Kaluston ja palvelun laatuvaatimukset. Kuljettajan perehtyneisyys säännöksiin ja ohjeisiin: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetuksen kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä. Kunnan koulukuljetusmääräykset. Koulukuljetusoppaan tiedot ja taidot. Koulukuljettajien liikenneturvallisuuskoulutus	Hallintokunnan vastuuhenkilö, liikennöitsijä/tarjoaja	Koulukuljetusten hankinnan yhteydessä laatuvaatimuksena tarjouspyyntövaiheessa
Oppilaiden vanhemmat	Huoltajien sitoutuminen ja sitouttaminen liikenneturvallisuustyöhön. Vanhempien esimerkki ja myönteinen asenne	Tiedotteet, vanhempainillat, tapahtumat	Yksiköiden johtajat Vanhemmat	Jatkuva
Kouluterveydenhuolto	Ensiaputaidot (yläkoulun ja lukion oppilaat)	Oppitunnit	Opettajat, terveydenhoitajat	

NUORISO-, LIIKUNTA JA VAPAA-AIKAPALVELUIDEN HENKILÖSTÖ

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Nuoriso, liikunta- ja vapaa-aikatoimen henkilöstö	Toimii liikenteessä esimerkillisesti. Tiedon lisääminen yhteisten koulutusten kautta.	Liikenneturvakoulutukseen osallistuminen, tietojen päivitys	Sivistystoimi/ koulut/ (koulutus-instanssi?)	Vuosittain / joka toinen vuosi
Nuorisotoimi	Liikennekasvatus osana nuorisotyötä	Liikennevalistus osana 7.-luokkalaisten päihderastipäiviä, alakoulujen toimintapäiviä, leirejä ja Nuokkarin toimintaa. Turvallisesti mopolla -kurssi 8.-luokkalaisten ja mopojen kevätkunnostusilta. Liikennevalistusmateriaalin hankinta ja lainaus.	Nuorisotoimen henkilökunta, Koulut, Terveys ry, seurakunta, 4H-yhdistys, Liikenneturva, autonasentaja	Jatkuva
12-18 -vuotiaat nuoret	Asennemuutos (päihteet ja ylinopeudet)	Asiantuntijavierailut	Nuorisotyötä tuottavat järjestöt, Poliisi	Jatkuva
12-18 -vuotiaat nuoret	Asennemuutos (päihteet ja ylinopeudet)	Liikenneturvallisuusaineistoa sekä ajankohtaiset esitteet ja materiaalit esillä Nuokkarilla.	Yhteistyössä Liikenneturva	Jatkuva
12-18 -vuotiaat nuoret	Matkojen ja retkien liikenneturvallisuus	Ohjeistus ja opastus	Henkilökunta ja kuljettaja, liikennöitsijä ja tilaisuuden järjestäjä	Jatkuva
Liikuntapaikat ja ulkoilureitit	Valmentajien ja ohjaajien liikenneturvan lisääminen.	Koulutus	Sivistystoimi/ liikunta- ja vapaa-ajanohjaaja. PoKaLi ja alueen seurat	Keväällä ennen "kauden alkua"

Liikuntatoimi	Turvalliset urheilu-tapahtumat	Turvallisuus ja selkeys opasteissa. Liikenneturvallisuusasioiden huomioon ottaminen tapahtumajärjestelyissä.	Liikuntatoimi/ urheiluseurat, Tekninen toimi/ urakoitsija	Heti
Kuntalaiset, liikuntatoimen seuratoiminta, terveysliikunta	Liikenneturvallisuus liikuntapaikoilla ja ulkoilureiteillä ja liikuttaessa harrastuksiin.	Liikenneturvallisuusteema yhteisissä tilaisuuksissa. Pysäköintialueiden järjestäminen. Materiaalin jakaminen (heijastimet, tiedotteet)	Urheiluseura, tekninen toimi, tapahtumien järjestäjä	Jatkuva
Koulu- ja opiskelija-terveydenhuollon asiakkaat	Turvallinen koulumatka.	Koulun alkaessa vanhempien kanssa keskustelu, jossa huomioidaan lapsen valmiudet liikkua kodin ulkopuolella sekä turvallisin koulureitti.	Kouluterveydenhoitaja	1. lk
Koulu- ja opiskelija-terveydenhuollon asiakkaat	Turvallinen liikkuminen liikenteessä.	Ohjataan pyöräilykypärän ja mopokypärän käyttöön ja turvalliseen liikkumiseen liikenteessä. Kuljetuksessa olevien lasten/nuorten huomiointi. Turvavyön käyttö	Kouluterveydenhoitaja	Soveltuvin osin koko kouluikä

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA, NEUVOLA JA LASTENSUOJELU

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Kotikäyntejä tekevä henkilöstö	Turvallinen liikkuminen työaikana ja työmatkoilla	Koulutus tai työpaja liikenneturvallisuudesta	Sosiaalihoitaja ja lähesimiehet	2017-18 aikana
Perhesuunnittelun, äitiys- ja lastenneuvolan asiakkaat	Raskauden-aikainen turvallinen liikenteessä liikkuminen	Neuvolakäyntien ja synnytysvalmennuksen yhteydessä huomioidaan raskauden aikainen tasapainon muuttuminen ja ulkomaan matkat.	Äitiysneuvolan terveydenhoitaja ja lääkäri	Yksilöllisesti raskauden edetessä
Perhesuunnittelun, äitiys- ja lastenneuvolan asiakkaat	Lapsen turvallinen liikenteessä liikkuminen	Ohjataan turvalliseen autolla ajamiseen, pyöräilyyn ja matkustamiseen yleisissä kulkuneuvoissa lapsen kanssa. Opastetaan turvavyön, kypärän ja lapsen turvaistuimen käyttöön sekä vaunujen hankintaan.	Äitiysneuvolan terveydenhoitaja	Raskauden aikana neuvola-käynneillä
Perhesuunnittelun, äitiys- ja lastenneuvolan asiakkaat	Lapsen turvallinen liikenteessä liikkuminen.	Turvaistumien vuokraus (MLL) 0-8kk ikäisille ja opastus sen käytöstä. Ohjataan heijastimen käyttöön pimeällä liikuttaessa ja kypärän käyttöön aina pyöräillessä, olipa lapsi kyydissä tai ajamassa itse polkupyörällä. Annetaan "Lapsi liikenteessä" 4-vuotiaiden vanhemmille. Ohjauksessa huomioidaan perheen kotiympäristö, katu, portit yms.	Lastenneuvolan terveydenhoitaja	Lapsen iän ja liikkumisen mukaan neuvola-käynneillä
Lastensuojelun ja perhekliniikan asiakkaat	Turvallinen lasten ja huoltajien kuljetus.	Turvaistuinten käyttö kuljetuksen aikana ja asianmukainen auton kunto.	Jokaisella työntekijällä	Jatkuva

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA, PÄIVÄHOITO

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Päiväkoti ja perhepäivähoito	Liikun ja leikin turvallisesti pihassa ja lähiympäristössä aikuisen kanssa.	Harjoitellaan liikkumista aikuisen ohjauksessa (oman pihan säännöt, liikenteessä liikkuminen).	Vanhemmat ja työntekijät	Hoitosuhteen alkaessa ja jatkuvasti hoitosuhteen ajan.
Päiväkoti ja perhepäivähoito	Opin tunnistamaan leikkipaikan ja liikennealueen eron.	Harjoitellaan tunnistamista ja tarvittavia liikkumissääntöjä päivittäin aikuisen ohjauksessa.	Vanhemmat ja työntekijät	Hoitosuhteen alkaessa ja jatkuvasti hoitosuhteen ajan.
Päiväkoti ja perhepäivähoito	Opin noudattamaan aikuisen ohjeita ja neuvoja.	Aikuinen huolehtii ja neuvoo.	Vanhemmat ja työntekijät	Jatkuvasti hoitosuhteen ajan
Päiväkoti ja perhepäivähoito	Osaan istua omalla paikallani linja-autossa ja henkilöautossa.	Aikuinen valvoo ja ohjaa.	Vanhemmat ja työntekijät	Jatkuvasti hoitosuhteen ajan
Päiväkoti ja perhepäivähoito	Erotun liikenteessä.	Opetellaan heijastimen, turvaliivin, kypärän ja muiden turvavälineiden käyttöä aikuisen ohjauksessa.	Vanhemmat ja työntekijät	Jatkuvasti hoitosuhteen ajan

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA, TYÖTERVEYS

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Aikuisväestö lääkärin, hoitajan ja fysioterapian vastaanotolla	Turvallinen liikkuminen liikenteessä	Sairauksien, lääkityksen ja alkoholin käytön vaikutuksien huomioiminen liikkumisessa ja liikenteessä. Keskustelu ja asennekasvatus hoitokontaktien yhteydessä. Lakisääteinen ajokyvyn arviointi lääkärin toimesta tai poliisin lähetteestä.	Hoitohenkilökunta ja lääkärit	Jatkuva
Aikuisväestö lääkärin, hoitajan ja fysioterapian vastaanotolla	Turvalaitteiden käyttö liikenteessä ja oikeat liikkumis- varusteet esim. kenkien liukuesteet, polkupyörä- kypärän käyttö ja heijastimet	Opastaminen ja motivoiminen turvalaitteiden käyttöön. Pidetään esillä liikenneturvallisuuteen liittyvää aineistoa.	Koko henkilökunta	Jatkuva
Kaikki työterveyshuollon asiakkaat	Herättää huomioimaan liikenneturvalli- suusasiat. Lisätä asiakkaiden tietoisuutta työmatkaliiken- teen riskeistä ja antaa neuvoja ja ohjausta turvalliseen liikkumiseen liittyvissä asioissa.		Jokainen työntekijä	Jatkuva

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA, IÄKKÄÄT

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Ikääntyvät ja liikkumisrajoitteiset henkilöt avohoidossa	Turvallinen liikkuminen ja tapaturmien ehkäiseminen. Apu- ja turvavälineiden käyttö liikenteessä esim. kenkien liukuesteet, polkupyöräkypärän käyttö, heijastimet.	Asennekasvatus ja opastus turvavälineiden ja turvallisten jalkineiden käyttöön sekä liikkumiseen pimeällä ja liukkaalla kelillä. Asianmukaiset liikkumisen apuvälineet käytössä. Hiekoituksen ja varoitusmerkkien huomiointi ja tarvittaessa ilmoitus taloyhtiöiden piha-alueiden huollosta vastaavalle.	Koko henkilökunta	Jatkuva
Ikääntyvät ja liikkumisrajoitteiset henkilöt avohoidossa	Turvallinen autolla liikkuminen	Sairauden, lääkityksen ja iän vaikutuksen huomiointi ajokykyyn. Yhteistyö poliisin ja lääkäreiden kanssa.	Koko henkilöstö	Jatkuva
Ikääntyvät ja liikkumisrajoitteiset henkilöt avohoidossa	Hyvä lihaskunto ja tasapaino	Kuntouttava työote: Rohkaistaan ja aktivoidaan liikkumaan: Ohjataan lihasvoiman vahvistaminen kotiooloissa ja osallistumaan liikuntaryhmiin.	Koko henkilöstö	Jatkuva
Sosiaali- ja terveyspalveluiden henkilökunta	Työmatkaliikenteen turvallisuuden lisääminen. Liikennekäyttämiseen vaikuttaminen	Liikenneturvallisuustietoisuuden lisääminen. Asianmukaiset turvalaitteet. Vaativien olosuhteiden huomioiminen (esim. talvisin).	Työntekijät yhteistyössä yksityisten palvelutuottajien kanssa	Jatkuva
Sosiaali- ja terveyspalvelukeskuksen henkilökunta	Turvallinen tavaroiden kuljettaminen	Apuvälineitä ym. kuljetettaessa huolehditaan turvallisesta kuljettamisesta. Kuljetus esim. kaupungin farmariautolla.	Jokainen apuvälineitä ym. kuljettava henkilö.	Jatkuva

KESKUSHALLINNON JA TYÖSUOJELUN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Kunnanviraston työntekijät, työsuojelutoiminta (mm. työmatkaliikenteen turvallisuus)	Liikenneturvallisuus työmatkalla	Pyöräilykypäräkampanja keväällä, tiedotteita ja tietoisukuja henkilöstölle. Liukastumisen ennaltaehkäisy, hiekoitus ja heijastimen käyttö	Työsuojelupäällikkö ja työsuojeluvaltuutetut, poliisi, tekninen palvelualue	Vaihtuvat teemat
Kunnan työntekijät	Henkilökunnan työmatkan ja työnaikaisen liikkumisen turvallisuuden parantaminen	Liikenneturvallisuus-koulutus, turvavälineiden käyttö, liukastumisen ennaltaehkäisy, hiekoitus	Työnantaja, työsuojelutoimikunta, tekninen toimi	Jatkuva
Kunnaviraston asiakkaat	Liikenneturvallisuuden edistäminen	Liikenneturvallisuusesitteiden ja tiedotteiden jakelu kunnanvirastolla.		
Kylätoimikunnat	Liikenneturvallisuuden edistäminen omalla kylällä	Kylätoimikunnat ideoivat liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä omalle kylälle sekä jakavat tiedotteita yms. Paikallisissa tilaisuuksissa.	Kylätoimikunta, maaseutusihdeeri	
Kirjastossa asioivat kuntalaiset	Liikenneturvallisuuden edistäminen	Tiedottaminen, aiheeseen liittyvät näyttelyt, teema-aineistot	Kirjaston henkilökunta, yhteistyössä Liikenneturva, poliisi	Jatkuva

KESKUSHALLINNON JA TYÖSUOJELUN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Maa- ja metsätalous-yrittäjät	Turvallinen liikkuminen Kalusto	Liittymien parantaminen Valot ja heijastimet	ELY-keskus Yrittäjät	Jatkuva seuranta
Maatalous-lomittajat	Turvallinen liikkuminen Muun liikenteen huomioiminen	Ennakoiva matkasuunnittelu Koulutuspäivän yhtenä teemana EA-koulutus	Lomittajat Esimiehet ELY-keskus Yrittäjät	Jatkuva seuranta
Maaseutu- ja lomituspalveluiden henkilöstö	Turvallinen liikkuminen	Koulutus, tiedotus	Henkilöstö/ yrittäjät	Jatkuva seuranta

PELASTUSLAITOS

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyö	Ajoitus
Pelastuslaitoksen työntekijät	Liikenteen vaaranpaikkojen havainnointi	Työntekijöiden havainnot vaarallisista ja kehitettävistä paikoista. Havaintojen välittäminen eteenpäin vastuuviranomaisille.	Kaikki työntekijät	Jatkuva
Pelastuslaitoksen työntekijät	Oma työturvallisuus ja liikenteeturvallisuus	Sisäinen koulutus työntekijöille työturvallisuudesta liikenneonnettomuuspaikoilla, turvallisesta hälytysajosta ja ennakoivasta ajosta.	Paloesimiehet	Vuosittain
Suuri yleisö	Asennoituminen liikenteeturvallisuteen	112-päivä yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa, muu tapahtuma	Paloesimiehet	Kaksi kertaa vuodessa
Ikäihmiset	Kaatumistapa- turmien ehkäisy Turvallisesti kotona ja lähiympäristössä	Tapaturmapäivän tapahtumassa	Palomestari	Kerran vuodessa

Liite 7. Toimenpideluettelo, Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

ErillISRahoitusta vaativat toimenpiteet Pielisen Karjalan alueella

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onnettomuus- vähenemä (heva)	Tehokkuus (heva/M€v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
501	Vt 6/Mt 506 Juuantien liittymä, Juuka	6/414/500 - 700	200	Kiertoliittymä tai porrastaminen kahdeksi T-liittymäksi (vaatii tarkemman selvityksen)	800	0,002	0,000	3	ELY, kunta	
502	Mt 508 Viitanientie väli Kasarmintie- Vanhanjoentie	508/1/2050-3200	1100	Jalankulku- ja pyöräilyväylä sekä tievalaistus Hiihtoaikukku	400	0,002	0,000	2	ELY, kunta	
503	Mt 15814 Poikolantie väli Koulutie- Paulintie	15814/1/2570- 3370	800	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen	400	0,002	0,000	3	ELY, kunta	
504	Vt 6 Nunnanlahti, Kivikeskuksen liittymä	6/411/6600		Liittymän porrastaminen	300	0,002	0,000	3	ELY	
505	Kt 73/mt 524 Kevätniemen liittymä, Lieksa	73/21/0000		Kiertoliittymän rakentaminen, jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt sekä tievalaistuksen laajentaminen (tietasuunnitelma valmis)	965	0,073	0,000	2	ELY, kunta	
506	Kt 73 (Karjalantie) ja Asemakadun liittymä, Lieksa	73/18/2555		Kiertoliittymän rakentaminen (suojatieselvityksen kohde)	300	0,034	0,000	3	ELY, kunta	
507	Mt 522 Hattuvaarantie välillä Pankkoski - Rantala	522/25/540-3260	2720	Tievalaistuksen rakentaminen	120	0,011	0,000	2	ELY	
508	Kt 75 Kynsinientien liittymä, Nurmes	75/21/7792		Liittymän porrastaminen, jalankulun ja pyöräilyn aikukku (vaatii tarkemman selvityksen)	800	0,006	0,000	3	ELY	
509	Lokkiharjuntien tasoiteys, Valtimo			Rautatietasoriteyksen valvoroituslaitos	100			3	LIVI, kunta	

Liikennepäristön toimenpiteet Juuassa

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onnettomuus- vähenemä (heva)	Tehokkuus (heva/M€A)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
102	Mt 506 Juuantie ABC:n kohta	506/1/70		Hidastetyssä maantielle.	6	0,001	0,000	1	ELY	
103	ABC:n pysäköintialue			Läpajoeste ABC:n pysäköintialueelle suojatien ja pyörätien jatkeen kohdalle (puomi tms.).	1			1	Kiinteistön omistaja	
104	Mt 508 Sairaalan tie vanhan torin liittymäalue ja P-alue			Pysäköintialueen selkeyttäminen ja liittymän reunakivijärjestelyt (vaatii erillisen suunnitelman)	30			2	Kunta	
105	Mt 508 Sairaalan tie Sorveuksentien liittymän länsipuolella	508/01/1550	500	Hidastetyssä maantielle.	6	0,002	0,000	1	ELY	
106	Mt 506 Juuantie koulukeskuksen länsipuolella	506/1/1200-1600	400	Aluerajoituksen 30 km/h jatkaminen 400 m alkamaan länneä ennen kesksaarekkeellista suojatietä ja pyörätien jatketta	1	0,006	0,000	1	ELY	
107	Kirkkotie		300	Liittymien jäsentely, pysäköintijärjestelyt, ajo-yhteydet tonteille	150			2	Kunta	
108	Väryläntie, torin kohta			Jalankulun ja pyöräilyn sekä pysäköinnin järjestelyt	200			1	Kunta	
109	Koulukeskus			Pysäköintialueiden selkeämpi erottaminen muusta piha-alueesta	10			1	Kunta	
110	Vepsänjoentie		300	Jalankulku- ja pyöräilyväylä teollisuusalueelle	200			3	Kunta	
111	Useat katuliittymät kirkonkylässä			Vaistamisvelvollisuusselvityksessä 2015 esitettyjen muutosten toteuttaminen	3			1	Kunta	
112	Useat liittymäalueet kirkonkylässä (mm. Juuantie/Poikolantie, Almontie, Sairaalan tie/Sorveuksentie)			Tienvarsi-istutusten ja näkemaestekasvillisuuden leikkaaminen	2			1	Kunta, ELY	

120	Mt 506 Kajoon liittymä	506/5/2300-2900	600	Tievalaistuksen rakentaminen	30	0,000	0,000	2	ELY
121	Mt 506 Petrovaaran liittymä	506/4/5100-	600	Tievalaistuksen rakentaminen	30	0,002	0,000	2	ELY
122	Mt 506 Polvelan liittymä	506/2/7100-	600	Tievalaistuksen rakentaminen	30	0,002	0,000	2	ELY
123	Mt 506 teollisuusalueen liittymä n. 3 km kirkonkylästä lounaaseen	506/2/1300-1700	400	Liittymäkohtainen 60 km/h -nopeusrajoitus	1	0,002	0,000	1	ELY
124	Nunnanlahden koulu			Välituntipihan erottaminen pysäköinti- ja saattoliikennealueesta, koulun liittymähaaran nosto	8			1	Kunta
125	Mt 15816 Nunnanlahti - Nunnanlahden koulu	15816/1/200 - 1500	1300	Tievalaistuksen rakentaminen	60	0,001	0,000	2	ELY
126	Vt 6 Nunnanlahti	6/411/5380-6075	700	Tievalaistuksen jatkaminen 700 m etelään	30	0,004	0,000	3	ELY
127	Mt 504 Kolintien/Ahmoavaarantien liittymä	504/13/451		Suojatien ja pyörätien jatkeen keskisaarekkeet (3 kpl) (suojatieselvi-tyksen kohde). Nopeusrajoitus 60 km/h -> 50 km/h 500 m vt 6.lta alkaen.	2	0,001	0,000	1	ELY
128	Ahmoavaaran koulu			Pihavalaistuksen parantaminen, aita tien reunaan, jättiliikennejärjestelyt	15			1	Kunta
129	Vt 6 hirvivaroitussauhat erityisesti välillä kirkonkylä - Kontiolahden raja			Hirvivaroitussauhojen toteuttaminen ja ylläpito yhteistyössä metsästysseurojen tms. kanssa				1	ELY

Liikennepäristön toimenpiteet Lieksassa

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onnettomuus- vähenemä (heva)	Tehokkuus (heva/M€/v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
201	Siltakatu, Kaarisilta			Sillan peruskorjaus	1 200			1	Kaupunki	
202	Rantalantien ja Siltakadun /Mähköntien liittymä			Kiertoliittymän rakentaminen	350			2	Kaupunki	
203	Moisionkatu		200	Rakenteen ja liikennejärjestelyjen parantaminen	200			2	Kaupunki	
204	Sairaalakatu		200	Rakenteen ja liikennejärjestelyjen parantaminen	200			2	Kaupunki	
205	Koski-Jaakonkatu välillä Moisionkatu - Kainuuntie		1000	Rakenteen ja liikennejärjestelyjen parantaminen	400			2	Kaupunki	
206	Kainuuntie välillä Peltolankatu - Laastitie			Kärkkölmöt sivusuuntiin. Keskisaarekkeelliset/ko-rotetut suojatiet ja pyörätien jatkeet Peltolankadun, Purokadun, Jokikadun ja Laastitien liittymiin.	30				Kaupunki	
207	Kt 73 (Karjalantie) välillä Siltakatu - Koski-Jaakon katu	73/18/1700 - 3300	1600	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h - > 50 km/h	2	0,093	0,000	1	ELY	
208	Kalliokatu; ABC:n liittymä			Kärkkölmö ABC:n liittymään	1			1	Kiinteistön omistaja	
209	Kt 73 (Karjalantie) / Asemakadun liittymä	73/18/2555		Liittymän eteläpuolisen suojatien poistaminen	2	0,000	0,000	1	ELY	
210	Pääväylien pyörätiet			Lisäkilven "Kaksisuuntainen pyörätie" (863) lisääminen sivusuunnan kärkkölmöiden alle soveltuviin kohteissa	2			1	Kaupunki	
211	Nopeusnäyttötaulu			Siirrettävän nopeusnäyttötaulun hankinta	3			1	Kaupunki	

Liikennepäristön toimenpiteet Nurmeksessa

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onnettomuus- vähenemä (heva)	Tehokkuus (heva/M€A)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
301	Porokylänkatu välillä Kirkkotie - Pitkämäentie		700	Liittymä-, pysäköinti- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt	100			2	Kaupunki	
302	Kt 75 välillä Kynsiniementie - Porokylänkatu	75/21/7600 - 8550		Nopeusrajoitus 70 km/h -> 60 km/h. Nopeusnäyttö Kynsiniementien liittymään lännestä tuleville.	5	0,019	0,000	1	ELY	
303	Kirkkokatu välillä Torikatu - Harjukatu		500	Suojateiden kaventaminen (suojatieniemekkeet).	30			2	Kaupunki	
304	Kirkkokadun suojatie Mikonsalmen länkipuolella			Suojatien keskisaareke	10			1	Kaupunki	
305	Kirkkokatu välillä Salmenkatu - Kauppatori			Liittymä- ja suojatiejärjestelyt (minikiertoliittymä Kauppatorin liittymään)	30			2	Kaupunki	
306	Kt 73 Akkosalmentie /Lehtovaarankadun liittymä	73/30/440		STOP-merkit sivusuunnille Lehtovaarankadulle	2	0,010	0,000	1	Kaupunki	
307	Kt 75 Kuhmontie/ kt 73 Akkosalmentien liittymä	75/23/220-3400	3200	Nopeusrajoitus 80 km/h -> 70 km/h.	2	0,019	0,000	1	ELY	
308	Kt 73 Akkosalmentie välillä Lehtovaarantie - kt 75	73/30/680 - 2688	2000	Nopeusrajoitus 80 km/h -> 70 km/h.	2	0,008	0,000	1	ELY	
309	Kt 73 (Lieksantie) välillä kiertoliittymä - Lehtovaarantien itäinen liittymä	73/29/ 5550 - 6430	1100	Nopeusrajoitus 80 km/h -> 60 km/h.	2	0,006	0,000	1	ELY	
310	Kt 75 Kuopiontie välillä Pitkämäentie - Paloseman kohta	75/21/5320-6450	1200	Nopeusrajoituksen 70 km/h jatkaminen Kuopion suuntaan	2	0,004	0,000	1	ELY	
311	Pöpoläntien rautatietasoristeys			Rautatietasoristeyksen katkaiseminen autoliikenteeltä	2			1	Kaupunki	
320	Pääväylien pyörätiet			Lisäkilven "Kaksisuuntainen pyörätie" (863) lisääminen kärkikoilmoitoiden alle soveltuissa kohteissa	2			1	Kaupunki	
321	Nopeusnäyttötaulu			Siirrettävän nopeusnäyttötaulun hankinta	3			1	Kaupunki	

Liikennepäristön toimenpiteet Valtimolla

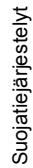
Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onnettomuus- vähenemä (heva)	Tehokkuus (heva/M€v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
401	Mt 15491 Keskuskatu välillä vt 6 - Suonimenkatu	15941/1/2910- 2986	70	Jalankulku- ja pyöräilyväylän puuttuvan osuuden rakentaminen	15	0,000	0,000	1	ELY	
402	Mt 15491 Keskuskatu hautausmaan kohdalla	15941/1/2625		Loivapiirteinen hidastetöyssy hautausmaan pääportin kohdalle	8	0,002	0,000	2	ELY	
403	Mt 15491 Keskuskatu Sammonkadun liittymässä	15941/1/2265		Loivapiirteinen hidastetöyssy Sammonkadun liittymän kohdalle	8	0,002	0,000	2	ELY	
404	Mt 15491 Keskuskatu Opinkujan liittymä	15941/1/2520		Opinkujan/Urheilukujan liittymän linja- autopysäkkien muotoilu (olakkeet)	10	0,000	0,000	2	ELY	
405	Mt 15491 Keskuskatu Juposärkätien liittymä	15491/1/1200		STOP-merkki Juposärkätielle	1	0,002	0,000	1	ELY	
406	Mt 15491 Keskustien eteläpää	15941/1/200 -	480	Opastus valtatiele 6 (tienviitta).	1	0,000	0,000	2	ELY	
407	Kunnantie	15941/1/200 -	480	Tievalaistuksen jatkaminen	25	0,002	0,000	3	ELY, kunta	
408	Piirolankuja Keskuskadun liittymässä	15941/1/1650		Pysäköinti- ja liittymäjärjestelyjen selkeyttäminen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän leventtäminen	20			3	Kunta	
409	Kunnantie 1	-	50	Kaide jalkakäytävän reunaan rinteen kohdalle	9			1	Kunta	
410	Mt 15491 Keskuskatu , Kunnantien liittymä	15941/1/2160		Liittymän parantaminen	15			2	Kunta	
411	Mt 15491 Keskuskatu , Kunnantien liittymä	15941/1/2190	5	Liittymän parantaminen: jalankulun esteettömän ylityspaikan rakentaminen pysäköintialueen ja Kunnantie 1:n välille.				2	Kunta	
412	Mt 15491 Keskustie	15941/1/740		Poistetaan merkit 681, 682 ja lisäksi Jalkakäytävän rakentaminen Osuuspankilta Keskuskadun jalankulku- ja pyörätielle. Lisätään merkki 421. Lisätään merkit 681 ja 682 sekä lisäksi 812 yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien alkamis kohta.	1	0,000	0,000	2	ELY	

Liikenneympäristön toimenpiteet muualla Juuassa



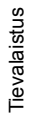
Liittymän parantaminen

Nopeusrajoituksen muutos

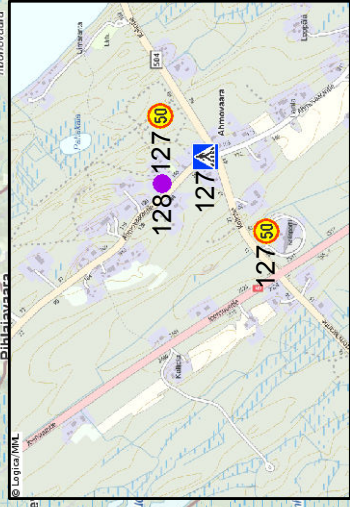
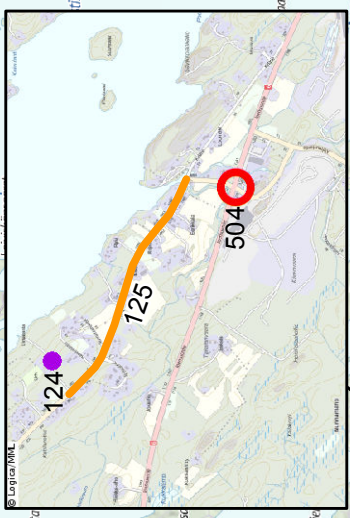


Suojatiejärjestelyt

Koulu pihajärjestelyt

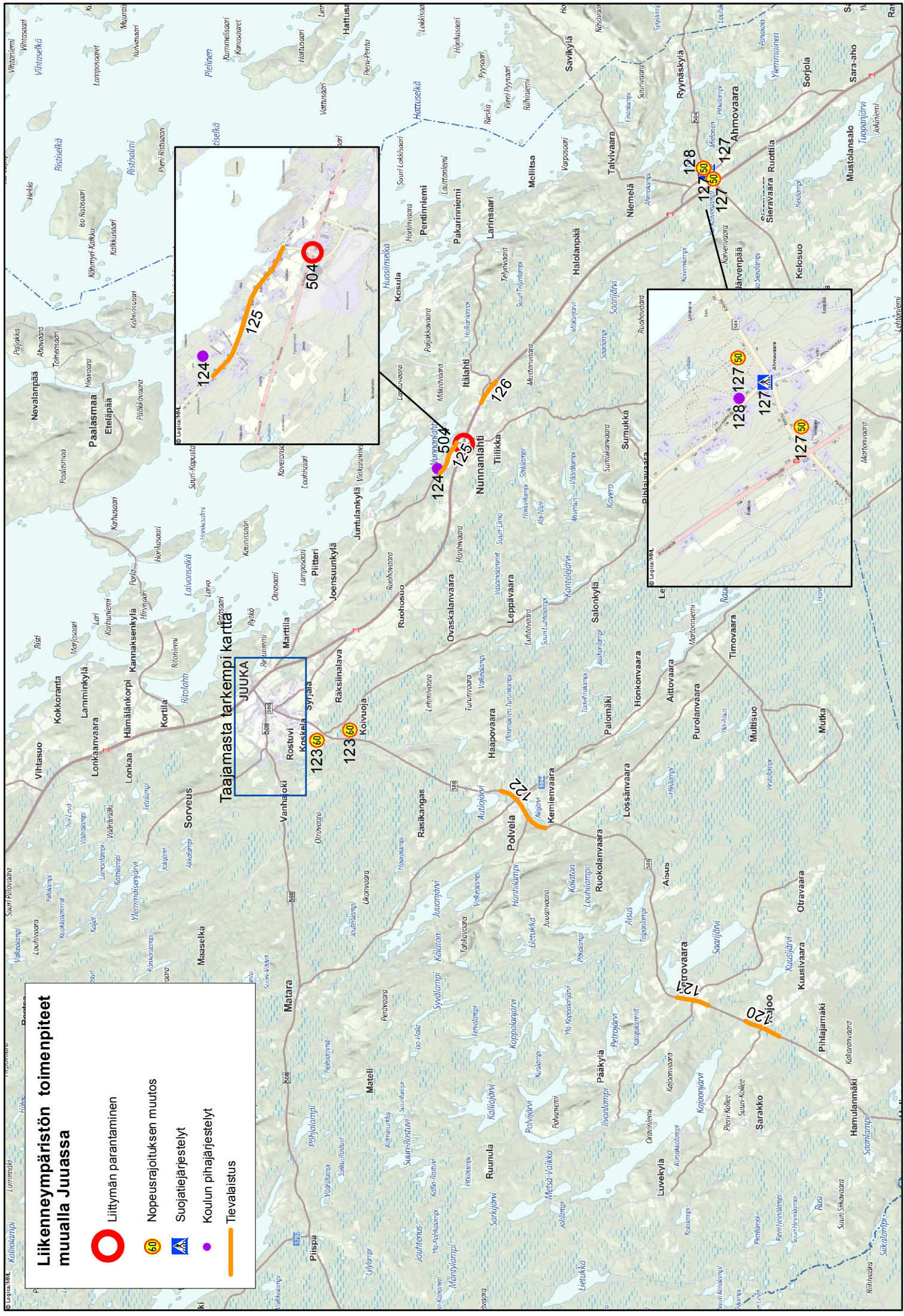


Tievalaistus

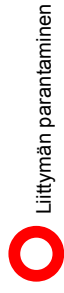


Taajamasta tarkempi kartta

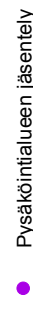
JUUJA



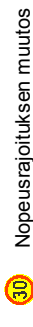
Liikenneympäristön toimenpiteet Juuan kirkonkylässä



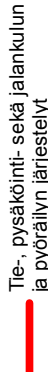
Liittymän parantaminen



Pysäköintialueen jäsentely



Nopeusrajoituksen muutos



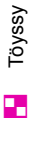
Tie-, pysäköinti- sekä jalan kulun ja pyörätien järjestelyt



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä



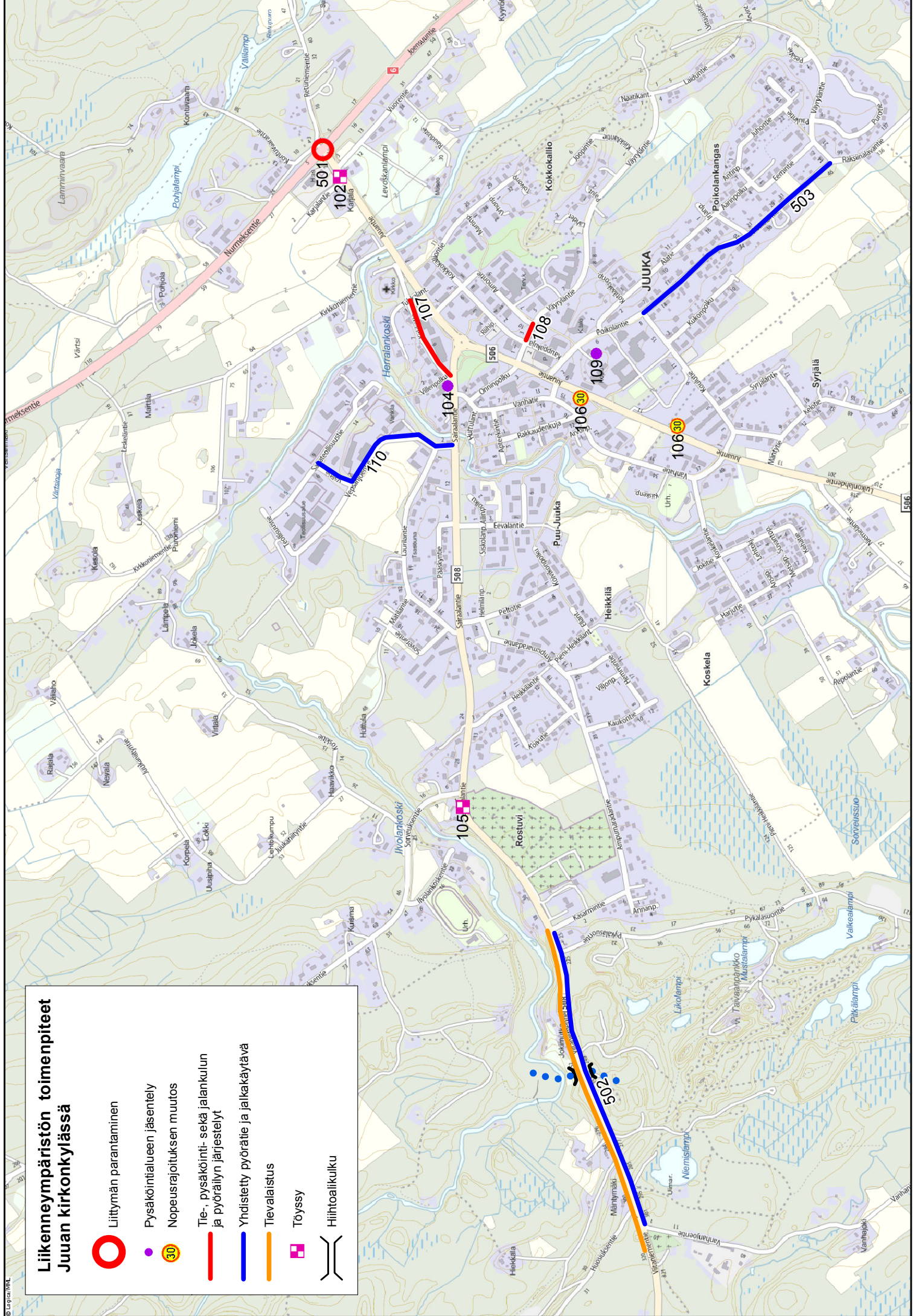
Tievalaistus

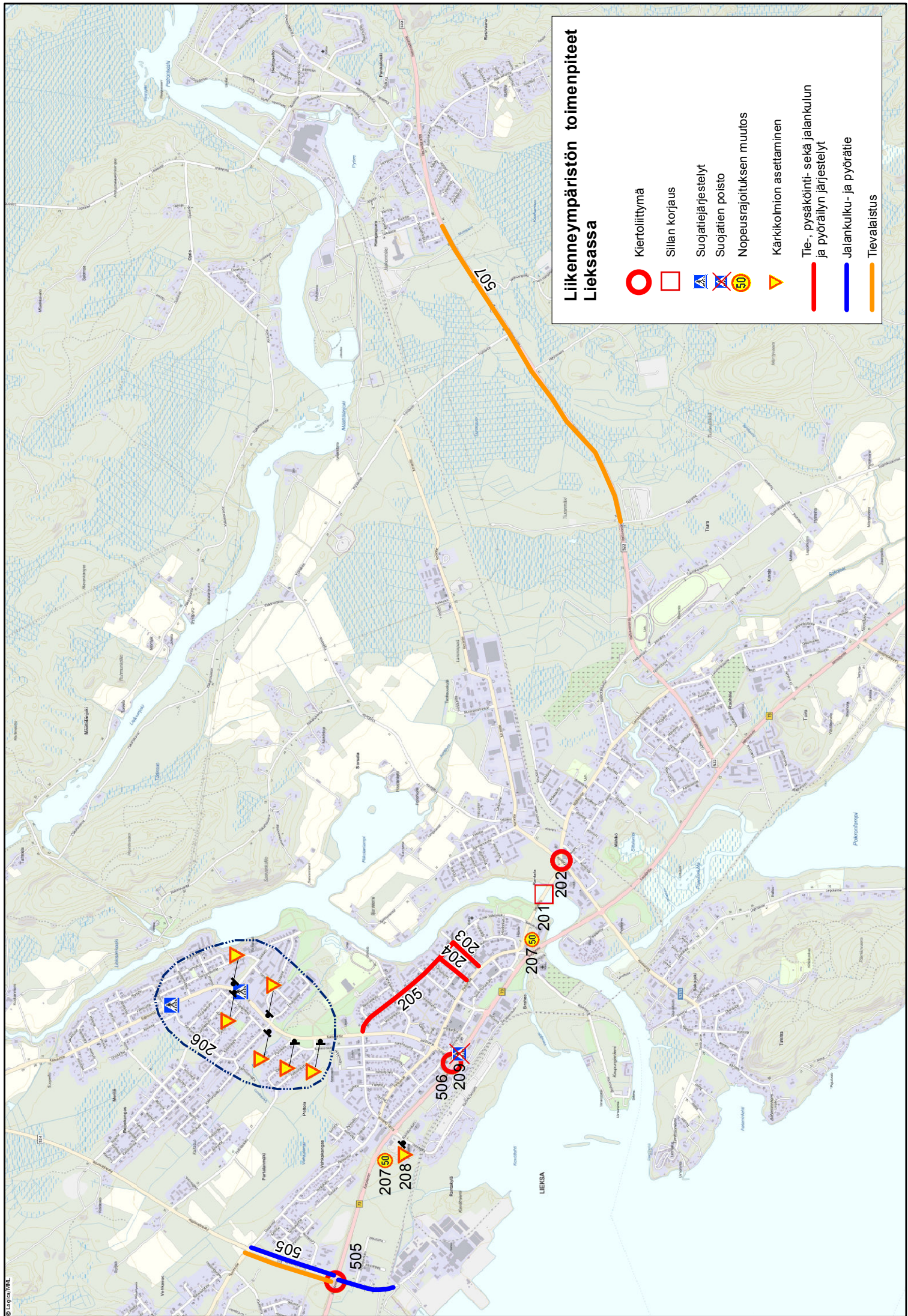


Töyssy



Hiintoalikuilu





Liikenn ympäristön toimenpiteet Lieksassa

- Kiertoliittymä
- Silan korjaus
- Suojatiejärjestelyt
- Suojatien poisto
- Nopeusrajoituksen muutos
- Kärkikolmion asettaminen
- Tie-, pysäköinti- sekä jalankulun ja pyörätien järjestelyt
- Jalankulku- ja pyörätie
- Tievalaistus

Liikenneympäristön toimenpiteet Nurmeksessa



Kiertoliittymä



Jalankulun ja pyöräilyn alkuku



Suojatiejärjestelyt



Rautatietasoristeyksen poisto

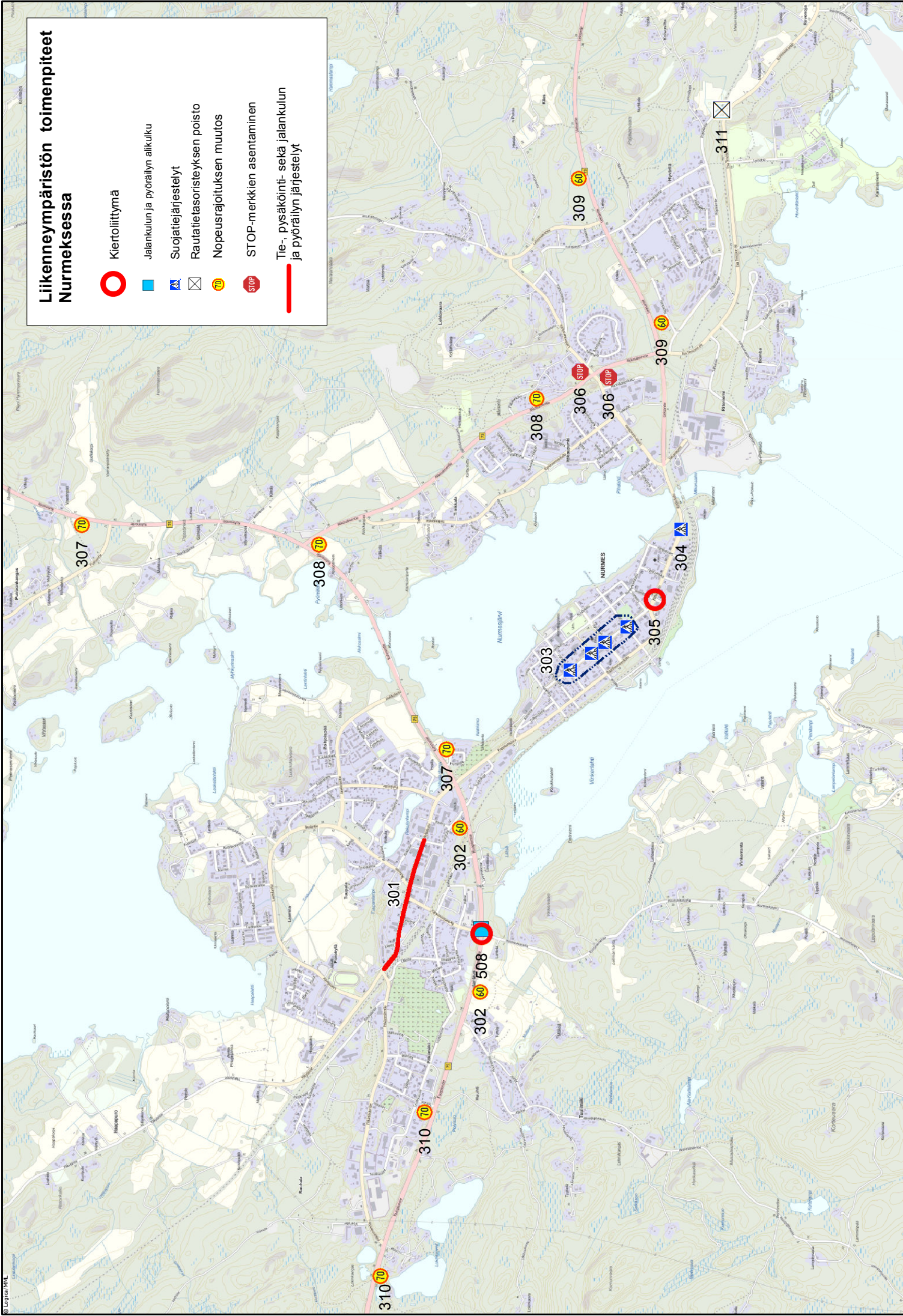


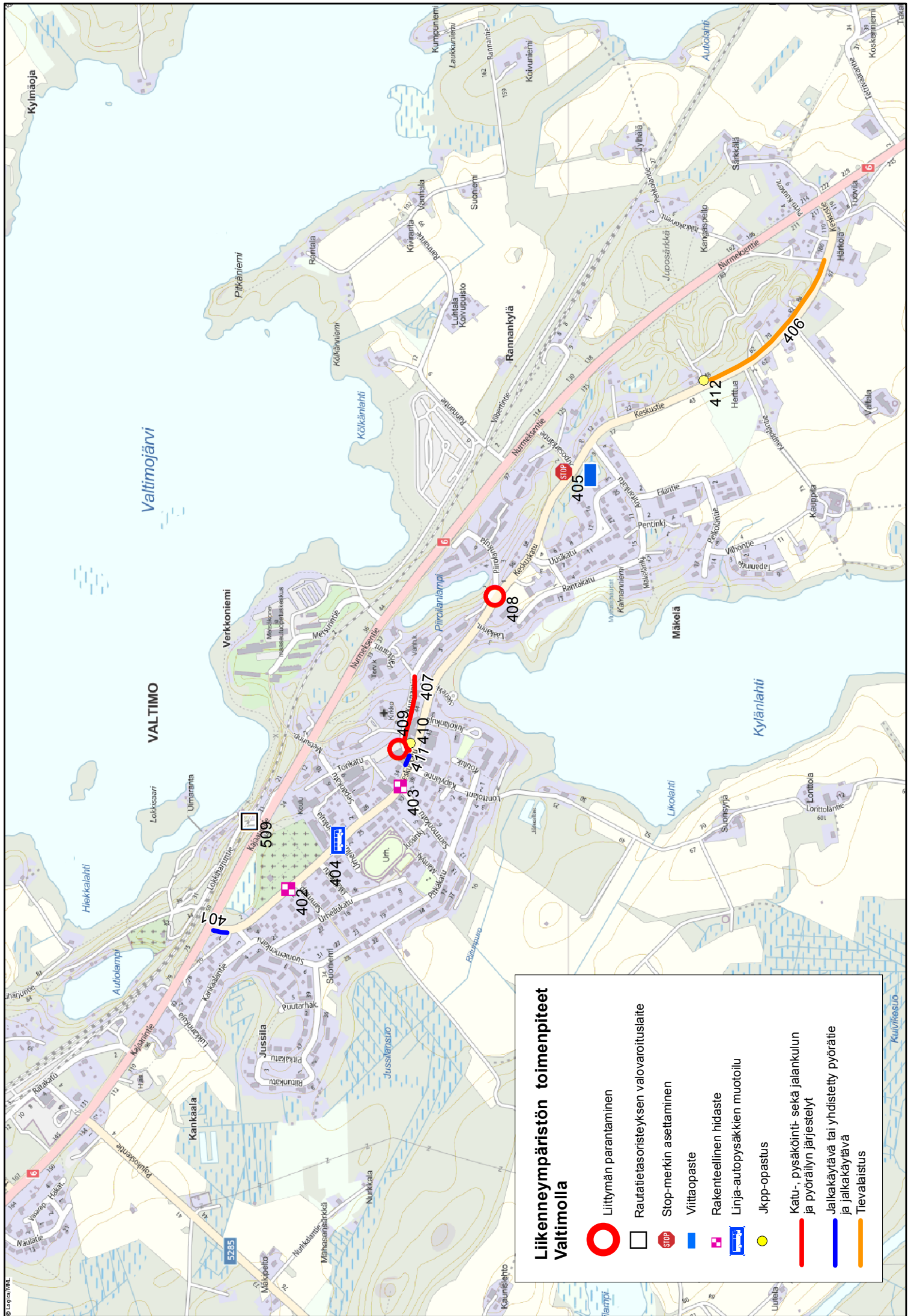
Nopeusrajoituksen muutos











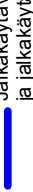

STOP-merkkien asentaminen

Tie-, pysäköinti- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt



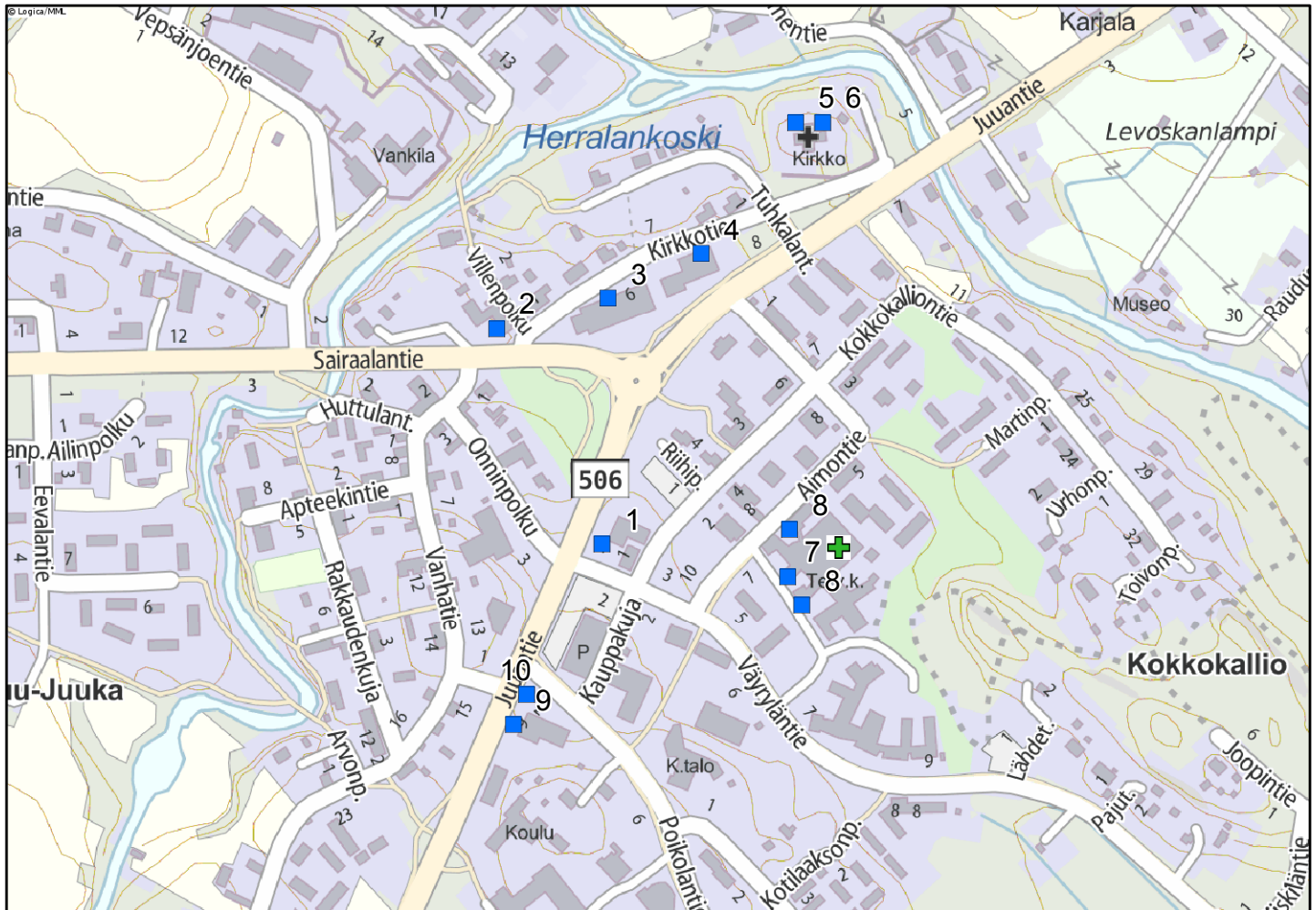


Liikenneympäristön toimenpiteet Valtimolla

-  Liittymän parantaminen
-  Rautatieasemien valvotuslaitteet
-  Stop-merkin asettaminen
-  Viittaopaste
-  Rakenteellinen hidaste
-  Linja-autopysäkkien muotoilu
-  Jkpp-opastus
-  Katu-, pysäköinti- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt
-  Jalakäytävä tai yhdistetty pyörätie ja jalakäytävä
-  Tievalaistus

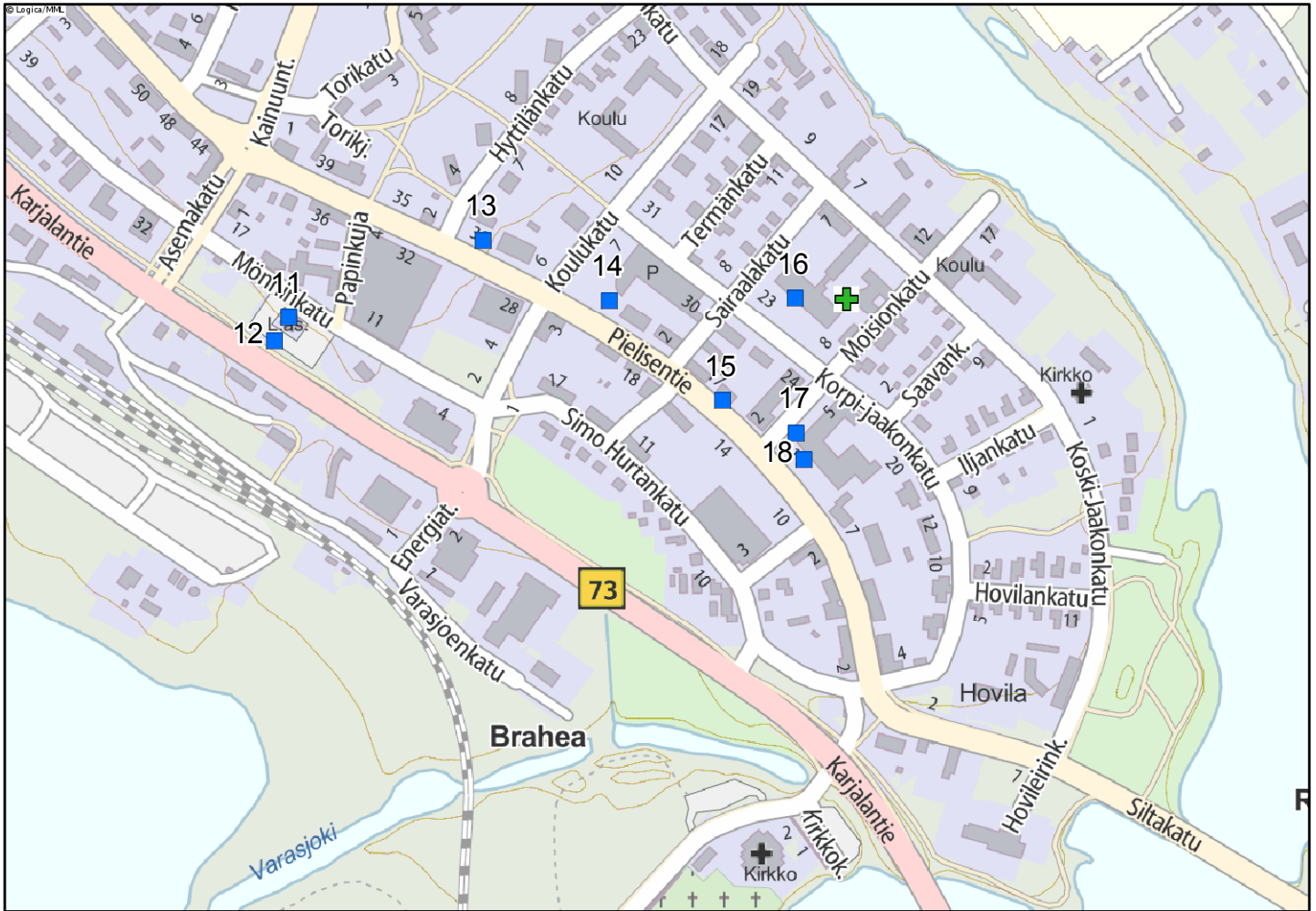
Liite 8. Toimenpideluettelo, Esteettömyys

Esteettömyystoimenpiteet, Juuka



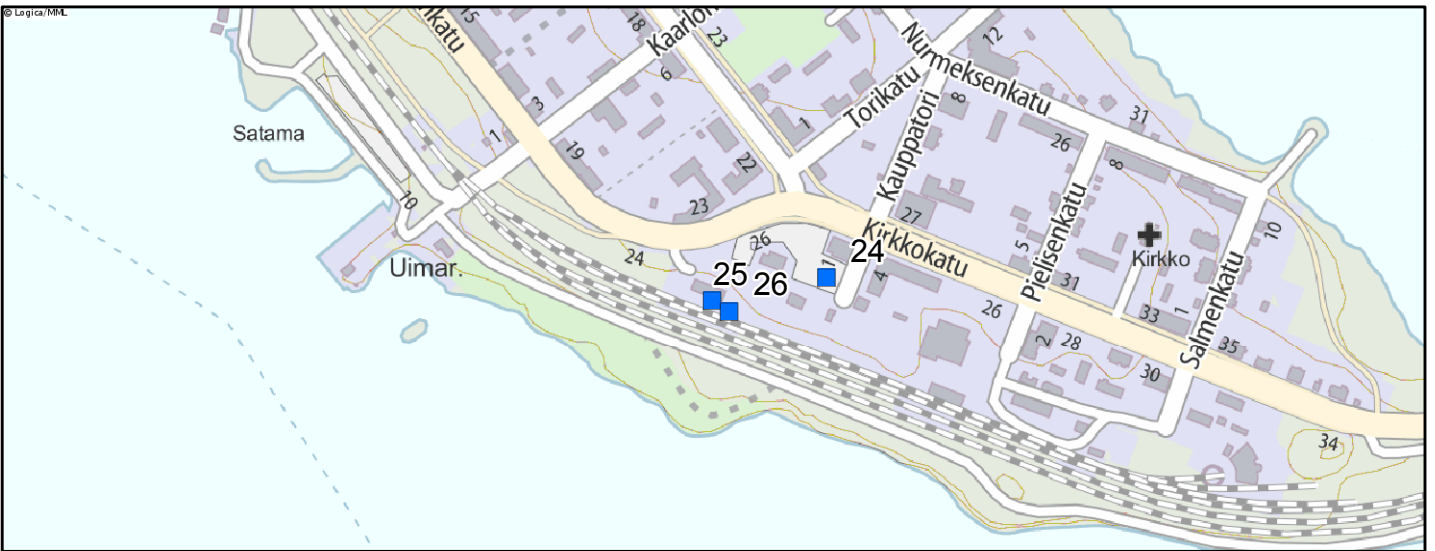
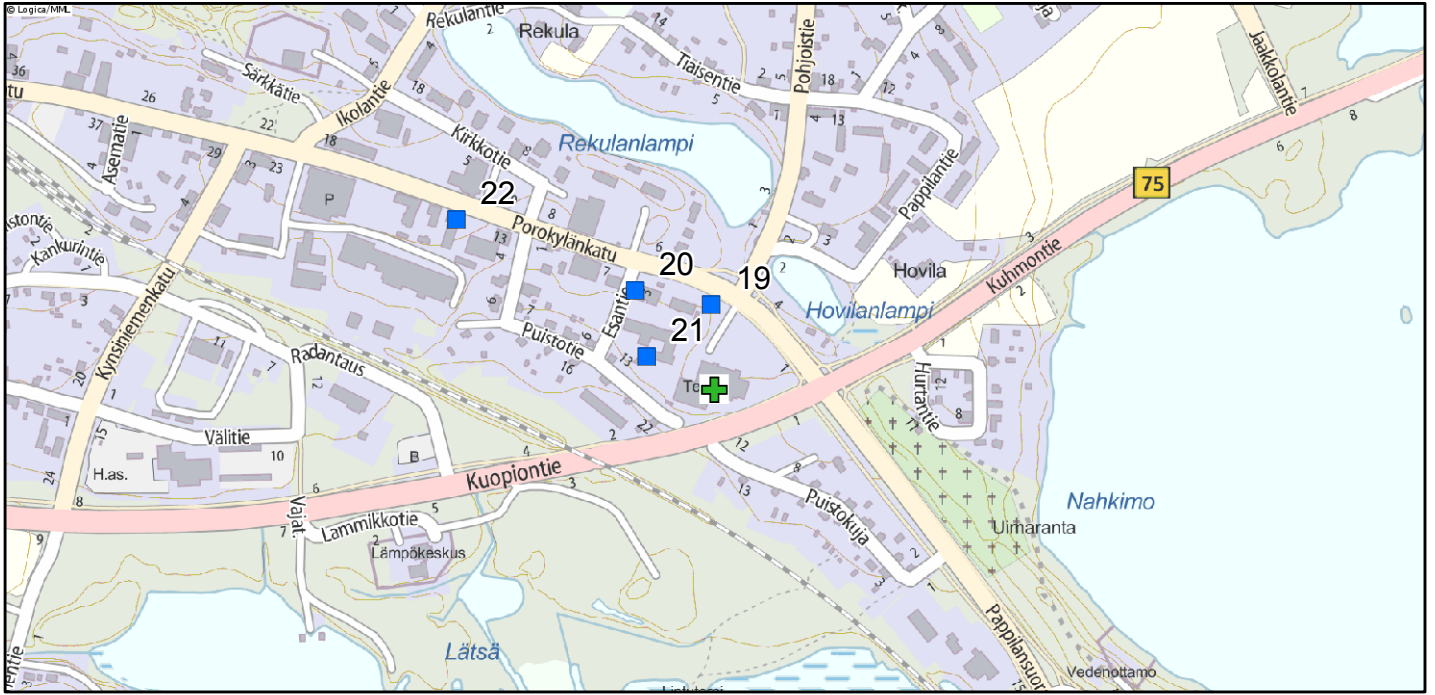
Juuka Nro	Kohde	Aihe	Ongelma	Vastuutaho	Parannusehdotus
1	Ellinkulma	sisääkäynti	Sisääkäynnin edustalla oleva luiska liian kapea	kiinteistön omistaja	Levennetään luiska korokkeen levyiseksi.
2	Apteekki	sisääkäynti	Sisääkäynnissä on kaksi tasonmuutosta	kiinteistön omistaja	Laajennetaan sisääkäynnin edustan ritilää niin, että pyörätuoli mahtuu siihen kokonaan.
3	K-kauppa	P-alue	LE-paikka merkitty vain lisäkilvellä	kiinteistön omistaja	Merkitään LE-paikka maalauksin inva-tunnuksella.
4	Rautia	sisääkäynti	Korkea kynnyks	kiinteistön omistaja	Lisätään sisääkäynnin eteen luiska.
5	Kirkko	sisääkäynti	LE-sisääkäynnin luiska on jyrkkä. Kaide on vain osalla matkaa.	kiinteistön omistaja	Pidennetään ja loivennetaan luiskaa. Lisätään kaide koko matkalle.
6	Kirkko	sisääkäynti	Tasanne sisääkäynnin edessä on pieni.	kiinteistön omistaja	Laajennetaan sisääkäynnin edustaa niin, että pyörätuolilla mahtuu kääntymään. Lisätään sivuihin kaiteet.
7	Terveyskeskus	sisääkäynti	Sisäovi on vaikea avata sen kääntymissuunnan vuoksi.	kiinteistön omistaja	Muutetaan automaattioveksi.
8	Terveyskeskus	P-alueet, hammashoitola ja pääsisääkäynti	LE-paikat merkitty vain lisäkilvellä	kiinteistön omistaja	Merkitään LE-paikat maalauksin inva-tunnuksella.
9	Pankki	kulkuyhteys Juuantieltä	Luiska jyrkkä ja kapea	kiinteistön omistaja	Levennetään ja pidennetään luiska.
10	Pankki	P-alue	LE-paikka merkitty vain lisäkilvellä	kiinteistön omistaja	Merkitään LE-paikka maalauksin inva-tunnuksella.
-	Kirkonkylä	Reunakivet	Suojateiden ja pyörätien jatkeiden yhteydessä olevat reunakivet ovat paikoin korkeita.	Juuan kunta, ELY	Tarkistetaan reunakivien korkeus, luiskataan tarvittaessa.

Esteettömyystoimenpiteet, Lieksa



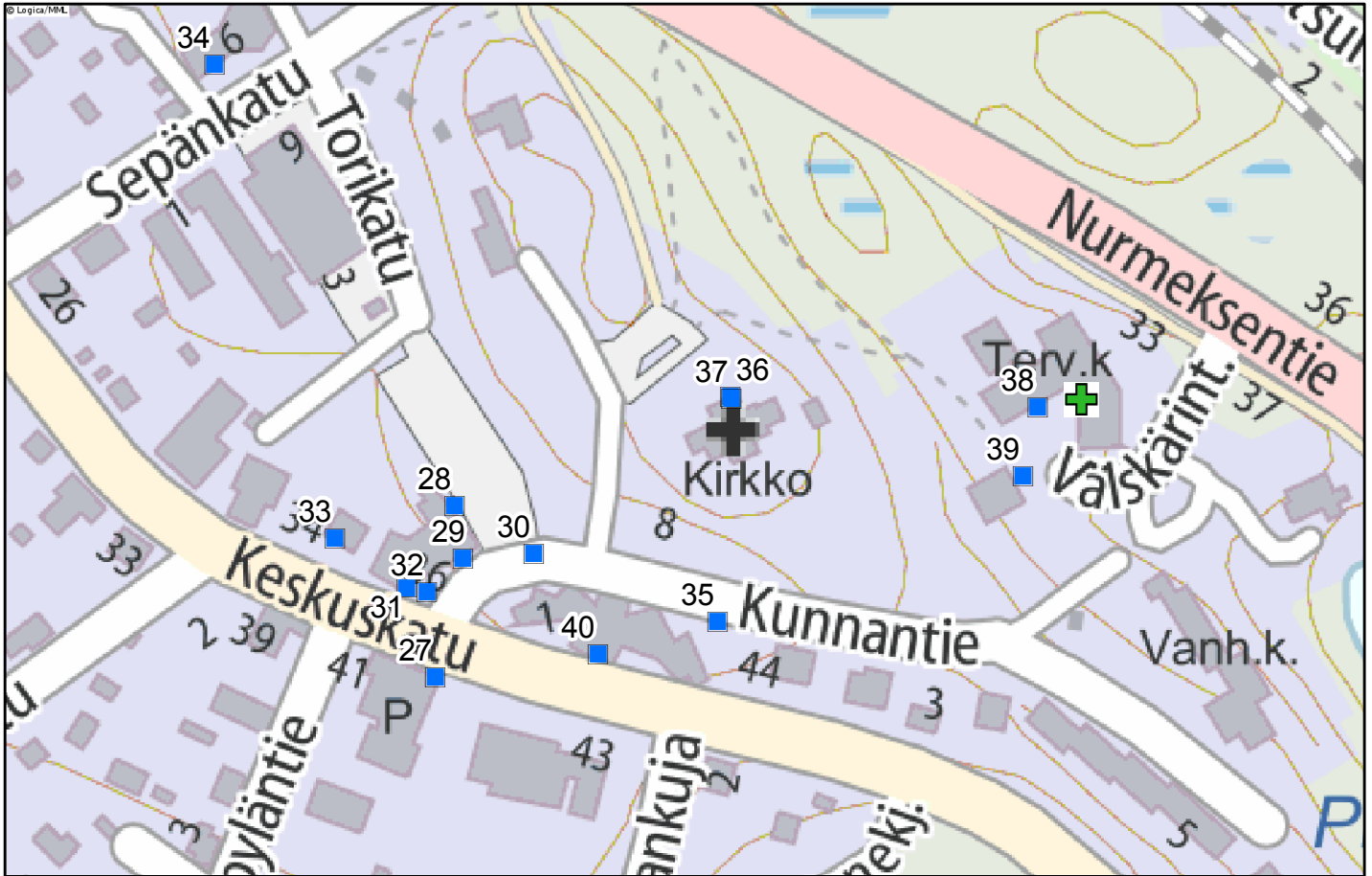
Lieksa Nro	Kohde	Aihe	Ongelma	Vastuutaho	Parannusehdotus
11	Linja-autoasema	aikataulu	Aikataulut sijaitsevat korokkeen takana ja korkealla.	Matkahuolto	Lisätään toiset aikataulut matalammalle ja niin, että maanpinta aikataulujen edessä on tasainen.
12	Linja-autoasema	P-alue	LE-paikat puuttuvat.	Lieksan kaupunki	Merkitään LE-paikka opastein ja maalauksin.
13	Pielisapteekki	P-alue	P-alueen ympärillä on korkeat reunatuet.	Lieksan kaupunki	Itäreunan reunakivi luiskataan.
14	S-market	P-alue	LE-paikka on päällystetty liukkaalla päällysteellä	kiinteistön omistaja	Sininen pinta karhennetaan.
15	Pop-pankki	edusta	Oven edustalla oleva koroke on kapea ja epätasainen	kiinteistön omistaja	Betonikorokkeen reuna luiskataan koko matkalta, pintaa tasoitetaan.
16	Terveyskeskus	P-alue	E-paikka merkitty vain lisäksiivellä	kiinteistön omistaja	Merkitään LE-paikka maalauksin.
17	OP-pankki	P-alue	LE-paikat merkitty vain pienellä opasteella	kiinteistön omistaja	Merkitään LE-paikka ohjeiden mukaisesti: virallisella lisäksiivellä ja maalauksin.
18	OP-pankki	pankkiautomaatti	Pankkiautomaatin edusta epätasainen	kiinteistön omistaja	Tasataan pinta pankkiautomaatin edustalta ja kaivonkansien kohdalta.
-	Yleinen	A-standit	Jalkakäytävällä sijaitsevat A-standit aiheuttavat törmäysvaaran.	kiinteistön omistaja	A-standit sijoitetaan rakennuksen seinustalle pois kulkuväylältä.

Esteettömyystoimenpiteet, Nurmnes



Nurmnes	Nro	Kohde	Aihe	Ongelma	Vastuutaho	Parannusehdotus
	19	Terveyskeskus (Porokylä)	jalankulku- ja pyöräilyväylä Porokylänkadulta terveyskeskukseen	Jyrkkäkö väylä on talvella liukas ja luminen.	kiinteistön omistaja	Parannetaan talvikunnossapitoa: hiekoitus ja lumenpoisto.
	20	Esantie (Porokylä)	jalkakäytävä	Talvikunnossapito (erit. lumenpoisto) on heikkoa	Nurmeksen kaupunki	Parannetaan talvikunnossapitoa: hiekoitus ja lumenpoisto.
	21	Nurmeskoti (Porokylä)	sisäänkäynti	Automaattiovien yhteydestä puuttuu merkintä aukeamiskaarista.	kiinteistön omistaja	Lisätään oven edustalle merkinnät automaattiovien aukeamiskaarista.
	22	Kela (Porokylä)	sisäänkäynti	Sisäänkäynnin edessä oleva ritilä on irtonainen, mikä vaikeuttaa liikkumista.	kiinteistön omistaja	Kiinnitetään ritilä esimerkiksi pulteilla.
		Pitkämäentie (Porokylä)	levähdyspenkit	Porokylän ja Pitkämäen väliillä ei riittävästi levähdyspenkkejä	Nurmeksen kaupunki	Lisätään levähdyspenkkejä Pitkämäentielle.
	23	Yleinen	levähdyspenkit	Levähdyspenkit kerätään talveksi pois.	Nurmeksen kaupunki	Muutetaan osa levähdyspenkeistä kiinteiksi. Sijoittelussa otetaan huomioon väylien kunnossapidon tarpeet.
	24	Linja-autoasema (keskusta)	Le-paikka	Pysäköintialueella ei varattua paikkaa liikuntaesteisille	Nurmeksen kaupunki	Lisätään Le-paikka (tiemerkintä ja liikennemerkki).
	25	Rautatieasema (keskusta)	Le-paikka	Pysäköintialueella ei varattua paikkaa liikuntaesteisille	Liikennevirasto	Lisätään Le-paikka (tiemerkintä ja liikennemerkki).
	26	Rautatieasema (keskusta)	aikataulu	Aikataulut sijaitsevat portaiden päässä.	VR	Siirretään tai lisätään aikataulut rakennuksen seinälle tai erilliseen telineeseen niin, että ne ovat luettavissa myös pyörätuolista.

Esteettömyystoimenpiteet, Valtimo



Valtimo	Kohde	Aihe	Ongelma	Vastuutaho	Parannusehdotus
Nro					
27	S-market	talvikunnosapito	Piha liukas talvella	kiinteistön omistaja	Liukkaudentorjunta talvella
28	Kunnantie 4-6	reunakivet, luiskat	Palveluihin on vaikea kulkea tasoerojen vuoksi.	Valtimon kunta	Luiskataan reunatuki Seiskan sisäänkäynnin läheisyydestä.
29	Kunnantie 4-6	reunakivet, luiskat	Palveluihin on vaikea kulkea tasoerojen vuoksi.	Valtimon kunta	Osuuspankin ja Seiskan välillä sijaitsevien portaiden rinnalle lisätään SuRaKu-ohjeiden mukainen riittävän loiva luiska.
30	Kunnantie 1	reunatuki	Korkea reunatuki Kuntalaisten talon kohdalla. Pysäköintipaikalta ei esteetöntä pääsyä.	Valtimon kunta	Järjestetään esteetön ja turvallinen ylityspaikka pysäköintialueen ja Kuntalaisten talon välille. Vaatii tarkempaa suunnittelua.
31	Osuuspankki	sisäänkäynti	Sisäänkäynnin portaat eivät erotu ympäristöstä. Kompastumisvaara.	kiinteistön omistaja	Lisätään huomioraita portaiden reunaan.
32	Osuuspankki	luiska Kunnantieltä	Luiskan talvikunnosapito on heikkoa.	kiinteistön omistaja	Huolehditaan lumenpoistosta ja liukkaudentorjunnasta talvella.
33	Apteekki	sisäänkäynti	Portaiden kaide on lyhyt. Alin porras vaikea hahmottaa.	kiinteistön omistaja	Pidennetään kaide jalkakäytävälle saakka. Lisätään huomioraita alimpaan portaaseen.
34	Kirjasto	sisäänkäynti	Raskas ovi	Valtimon kunta	Muutetaan ovi automaattioveksi. Merkitään oven aukeamiskaari.
35	Kunnantie, jalkakäytävä	jyrkkä rinne	Jalkakäytävän vieressä on jyrkkä rinne.	Valtimon kunta	Lisätään kaide katualueen ulkoreunaan jalkakäytävän ja rinteiden väliin.
36	Kirkko	sisäänkäynti	Le-sisäänkäynnin edustalla epätasaista kiveystä	kiinteistön omistaja	Portaiden kaidetta jatketaan kiveyksen ja asfaltin reunaan.
37	Kirkko	sisäänkäynti	Putoamisvaara le-sisäänkäynnin luiskan ja oven välillä	kiinteistön omistaja	Lisätään putoamisuoja tai jatketaan kaidetta portaiden reunaan luiskan ja oven välille.
38	Terveyskeskus	sisäänkäynti	Tasoero sisäänkäynnin edustalla ja pihan välillä vaikea hahmottaa	kiinteistön omistaja	Lisätään huomioraita laatoituksen reunaan.
39	Terveyskeskus	Le-paikka	Pysäköintialueella ei varattua paikkaa liikuntaesteisille	kiinteistön omistaja	Lisätään Le-paikka (tiemerkintä ja liikennemerkki).
40	Kuntalaisten talo	portaat Keskuskadulle	Portaat on vaikea hahmottaa ja niissä ei ole kaidetta.	kiinteistön omistaja	Lisätään portaisiin huomioraidat sekä esteettömyysohjeiden mukainen kaide vähintään toiselle puolelle.
-	Kirkonkylä	Reunakivet	Suojateiden ja pyörätien jatkeiden yhteydessä olevat reunakivet ovat paikoin korkeita.	Valtimon kunta	Tarkistetaan reunakivien korkeus, luiskataan tarvittaessa.
-	Yleinen	Kaupat ja muut palvelut	Tasoerot ja ahtaat tilat sisäänkäynneissä	kiinteistön omistaja	Sisäänkäyntien tasoerojen pienentäminen sekä riittävän tilan varmistaminen luiskien ja tasanteiden avulla.

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 70/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Ramboll Finland Oy Pilvi Lesch Teemu Kinnunen Olli Mäkelä Reijo Vaarala		Julkaisuaika Kesäkuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma				
Tiivistelmä Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma laadittiin Pielisen Karjalan seudun kuntien, Juuan kunnan, Lieksan kaupungin, Nurmeksien kaupungin ja Valtimon kunnan alueille. Suunnitelmassa liikenneturvallisuuden parantamista on tarkasteltu perinteistä liikenneturvallisuustyötä laajemmasta näkökulmasta. Kestävän liikkumisen näkökulma ja kokonaisvaltainen liikennejärjestelmätason ajattelu on pyritty nivomaan luontevaksi osaksi liikenneturvallisuustyötä erityisesti toimintamallien yhteensovittamisella. Viisaan liikkumisen suunnitelma sisältää katsauksen seudun väestökehitykseen ja yhdyskuntarakenteen muutoksiin, liikennejärjestelmän ja asukkaiden liikkumisen nykytilaan sekä liikenneturvallisuustilanteeseen. Nykytilanteesta tehtyjen havaintojen perusteella liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi on kuvattu visio ja asetettu tavoitteet liikenneturvallisuustyön kohdentamiseksi. Suunnitelmassa on määritetty toimenpiteitä kestävän liikkumisen edistämiseksi. Toimenpiteet käsittävät kattavasti infrastruktuurin parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä sekä tiedottamisen kehittämiseksi määriteltyjä toimenpiteitä, liikkumista tukevia palveluja sekä kampanjoiden hyödyntämistä eri organisaatioissa. Toimenpide-ehdotuksia on laadittu paitsi yleisesti kuntien toteutettavaksi, myös pilottisuunnitelmina kouluille ja työyhteisöille. Lisäksi joukkoliikenteen palvelutason ja toimivuuden parantamiseksi on esitetty toimenpiteitä. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen liikenneturvallisuustyön jatkuvasta toimintamallista. Liikenneympäristön toimenpidesuunnittelussa on käsitelty väylästä kokonaisuudessaan, eli maanteitä, katuja ja yksityisiä teitä. Suunnittelun pääpaino on ollut taajamissa, joihin liikenne ja varsinkin jalankulku ja pyöräily keskittyvät. Toimenpiteinä on tarkasteltu sekä rakenteellisia toimenpiteitä että liikenteenohjausta, kuten liikennemerkkejä. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, liikenteen valvontaan, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Esteettömyyttä on käsitelty suunnitelmassa myös omana kokonaisuutenaan. Seudun väestörakenteen vuoksi esteettömyyden ja omaehtoisen liikkumisen edistäminen ovat merkittäviä osa-alueita. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä, jotka parantavat liikenneympäristön ja palvelujen sisäankäyntien esteettömyyttä sekä tiedonsaantia. Suunnitelman seurantatyö on vastuutettu kuntien liikenneturvallisuusryhmille. Jatkuva suunnitelmallinen toiminta liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen kehittämisessä lisää hallintokuntien ja sidosryhmien tietoisuutta liikenneturvallisuudesta ja kestävästä liikkumistavoista. Työryhmien vastuulla on seurata suunnitelman toteuttamista ja tarvittaessa tehdä toimenpiteitä sen toteutumiseksi. Viisaan ja turvallisen liikkumisen edistäminen on monitahoista työtä, ja suunnitelmassa onkin esitetty toimenpiteitä monen eri tahon toteutettavaksi. Työryhmän tehtävänä on pitää yhteyttä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vastuutahoihin ja huolehtia riittävästä tiedonkulusta ja tarvittaessa edistää resurssien varaamista suunnitelman toteuttamiseen.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, liikennekasvatus, jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, esteettömyys				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-314-484-2	2242-2846		2242-2854
www	URN	Kieli	Sivumäärä	
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-484-2	Suomi	64 + liitteet	
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: www.ely-keskus.fi/julkaisut sekä www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja aika Kuopio kesäkuussa 2016			Painotalo	

RAPORTTEJA 70 | 2016

PIELISEN KARJALAN VIISAAN LIIKKUMISEN SUUNNITELMA

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-484-2 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-484-2

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