



Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma Suonenjoki



Kuopion seudun liikenneturvallisuu- suunnitelma

Suonenjoki

RAPORTTEJA 71 | 2013
KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
SUONENJOKI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

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

ISBN 978-952-257-819-8 (painettu)

ISBN 978-952-257-820-4 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-820-4

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

Sisältö

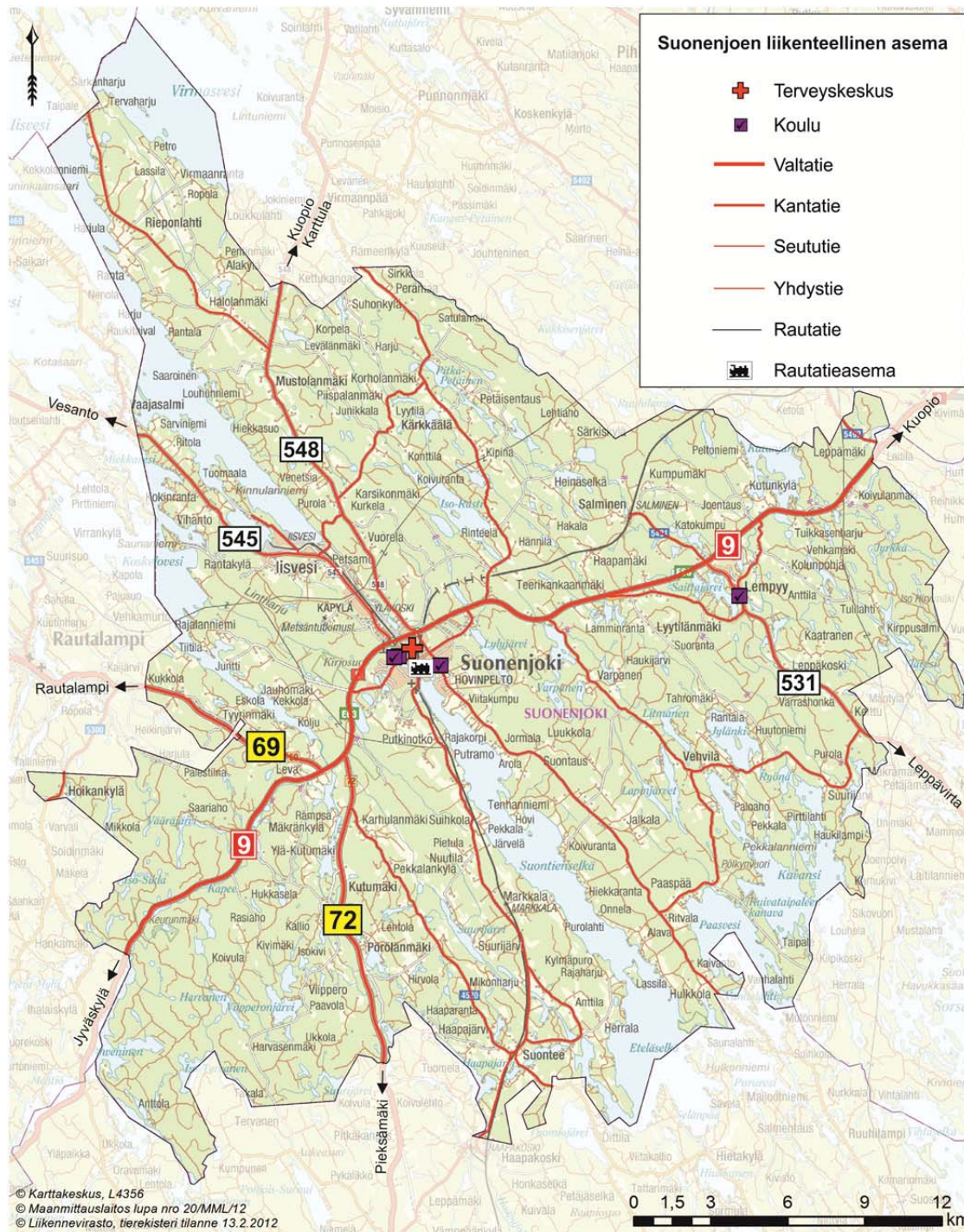
Suunnittelun lähtökohdat	5
Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään.....	5
Väestö, työpaikat ja palvelut	6
Maankäyttö ja kaavoitus	6
Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne.....	6
Liikenneturvallisuuden nykytila	10
Liikenneonnettomuudet.....	10
Onnettomuusluokat	12
Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet	13
Onnettomuuksien kasaumapisteet	14
Onnettomuuskustannukset.....	15
Liikenneturvallisuuskyselyt	17
Asukaskysely	17
Koululaiskysely.....	23
Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelma-kohteet.....	23
Tavoitteet.....	27
Tavoiteasettelun taustaa	27
Valtakunnalliset tavoitteet.....	27
Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa	28
Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet.....	29
Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	31
Suunnittelun lähtökohdat	31
Seudulle yhteiset periaatteet.....	31
Toimenpiteet.....	39
Keskusta-alue	39
Iisveden alue	41
Haja-asutusalue	43
Toimenpideohjelma.....	44
Toimenpiteiden vaikutukset	45
Kevyen liikenteen laatuikäytävät.....	46
Esteettömyys	49
Esteettömyyden nykytila	49
Kehittämistoimenpiteet.....	50
Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma	51
Yleistä.....	51
Liikenneturvallisuustyön nykytila.....	51
Liikennekasvatustyö on yhteistyötä.....	51
Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta	53
Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli	54

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat	55
Tekninen toimi	55
Koulutoimi	58
Sosiaali- ja vammais- ja vanhustyöpalvelut	61
Vapaa-ajan palvelut, nuoris- ja liikunta	63
Yhteistyökumppanit	63
Markkinointi ja tiedottaminen	65
Ensimmäiset askeleet	65
Jatkotoimenpiteet	67
Suunnitelman käsittely	67
Seuranta	67
Liitteet	69

Suunnittelun lähtökohdat

Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

Suonenjoen kaupunki sijaitsee Pohjois-Savon maakunnan lounaisosassa ja kuuluu Sisä-Savon seutukuntaan. Kaupungin halki kulkee valtatie 9 sekä kantatiet 69 ja 72. Kaupungin alueen tieverkko koostuu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteistä. Suonenjoen kautta kulkee myös Pieksämäki-Kontiomäki-rata, jolla on suuri merkitys sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Suonenjoen lähin lentoasema sijaitsee Kuopiossa.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti ja liikenteellinen asema.

Väestö, työpaikat ja palvelut

Suonenjoen kaupungissa asui vuoden 2011 lopussa lähes 7600 henkilöä. Yli 65 -vuotiaiden osuus väestöstä on noin 24 %. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Suonenjoen kaupungin asukasmäärä tulee väheneään vuoteen 2040 mennessä noin 580 henkilöllä.

Suonenjoen alueella on runsaat 2600 työpaikkaa. Suurimpia työnantajia Suonenjoen kaupungin ja Sisä-Savon terveystaloyhtymän lisäksi ovat Valion hillotehdas, Finland Laminated Timber Ltd, lisveden Metsä Oy, Arctic Machine Oy, Osuuskunta Maitomaa ja Rudus Oy.

Kaupunkikeskus on Suonenjoen kaupungin voimakkain palvelukeskittymä, mutta asiointiliikennettä suuntautuu myös Kuopioon. Kaupunkikeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa hyvin myös kävellen ja pyörällä, pidemmät ja entistä enemmän myös lyhyet matkat tehdään kuitenkin suurelta osin henkilöautolla.

Suonenjoen kaupungissa on viisi perusopetusta antavaa koulua, joista neljä on alakouluja ja yksi yläkoulu. Peruskouluissa oppilaita on yhteensä noin 730. Lisäksi Suonenjoella on lukio ja Savon ammatti- ja aikuisopiston koulutusyksikkö. Lukiossa opiskelijoita on noin 100.

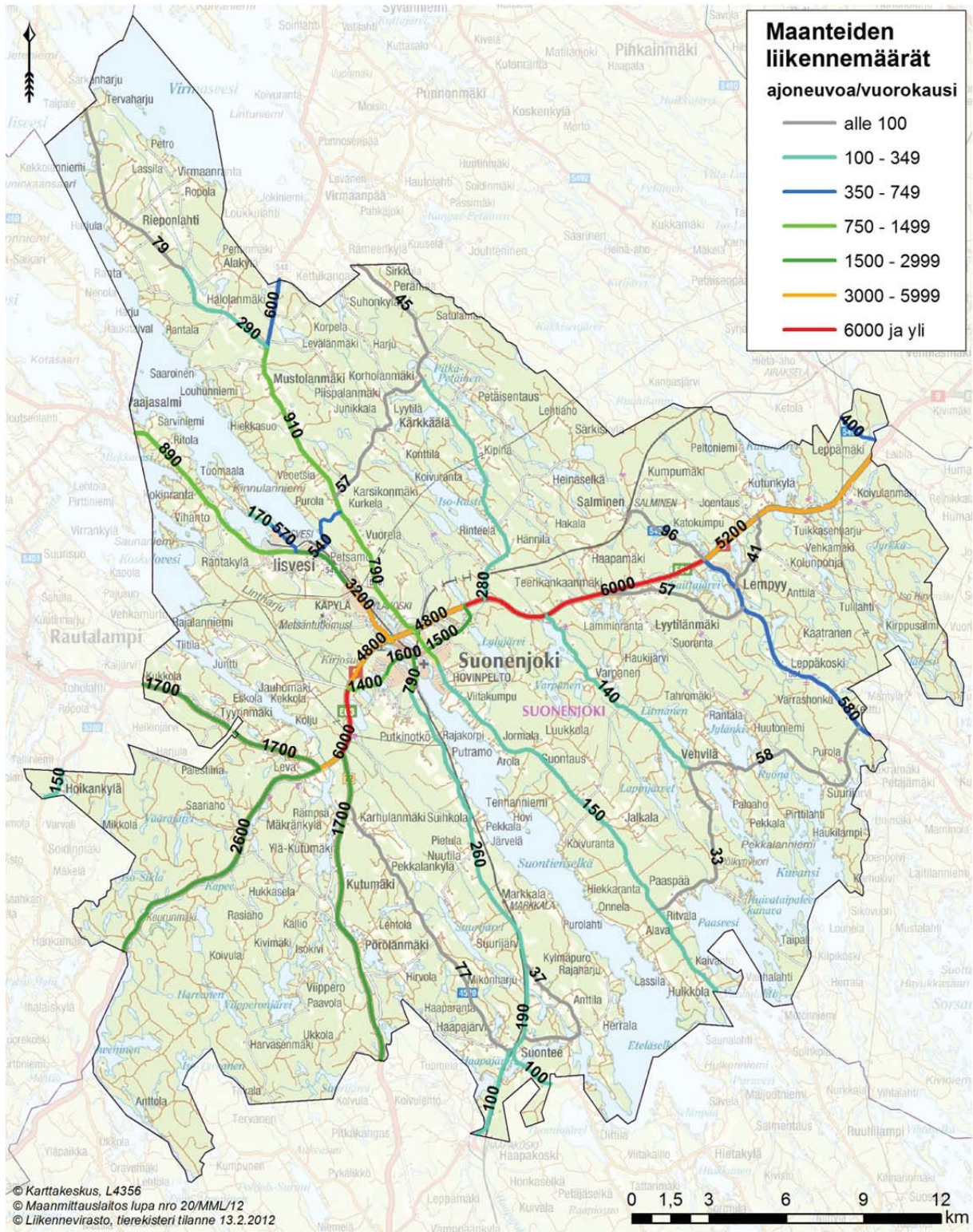
Maankäyttö ja kaavoitus

Suonenjoen asutuksesta suurin osa sijoittuu kaupungin taajama-alueelle. Keskustaajaman ja lisveden taajaman lisäksi Suonenjoella on useita kyliä ja asutuskeskittymiä. Asutus on levittäytynyt laajalle keskittyen lähinnä teiden varsille.

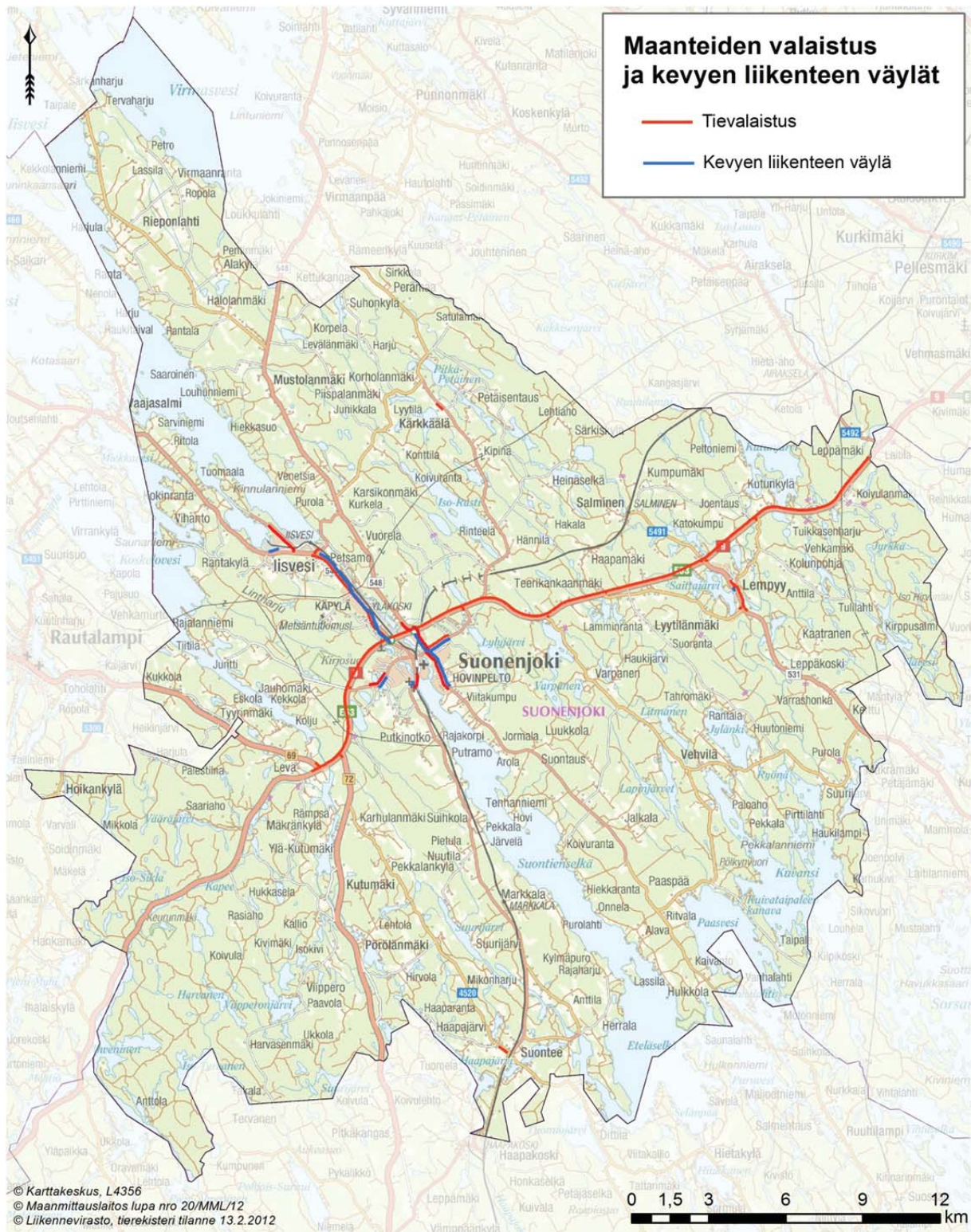
Suonenjoen kaupungin alue kuuluu Pohjois-Savon maakuntakaavaan, joka on vahvistettu 7.12.2011. Osayleiskaavoja ovat keskustaajama-alueen osayleiskaava, Lintharjun osittain vanhentunut osayleiskaava sekä useita rantayleiskaavoja. Asemakaava-alueita on kaupungin keskustaajamassa, Lampientaipaleen ja Vanhamäen välisellä rakennetulla alueella, Vanhamäen alueella, Lentokentän ja Käpylän teollisuusalueilla, osalla Käpylän asuntoaluetta, Petsamon alueella sekä pääosalla lisveden taajaman aluetta. Ranta-asemakaava-alueita on useita eri puolilla Suonenjoeta. Osayleiskaavoja ja asemakaavoja Suonenjoella on valmisteilla useita.

Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne

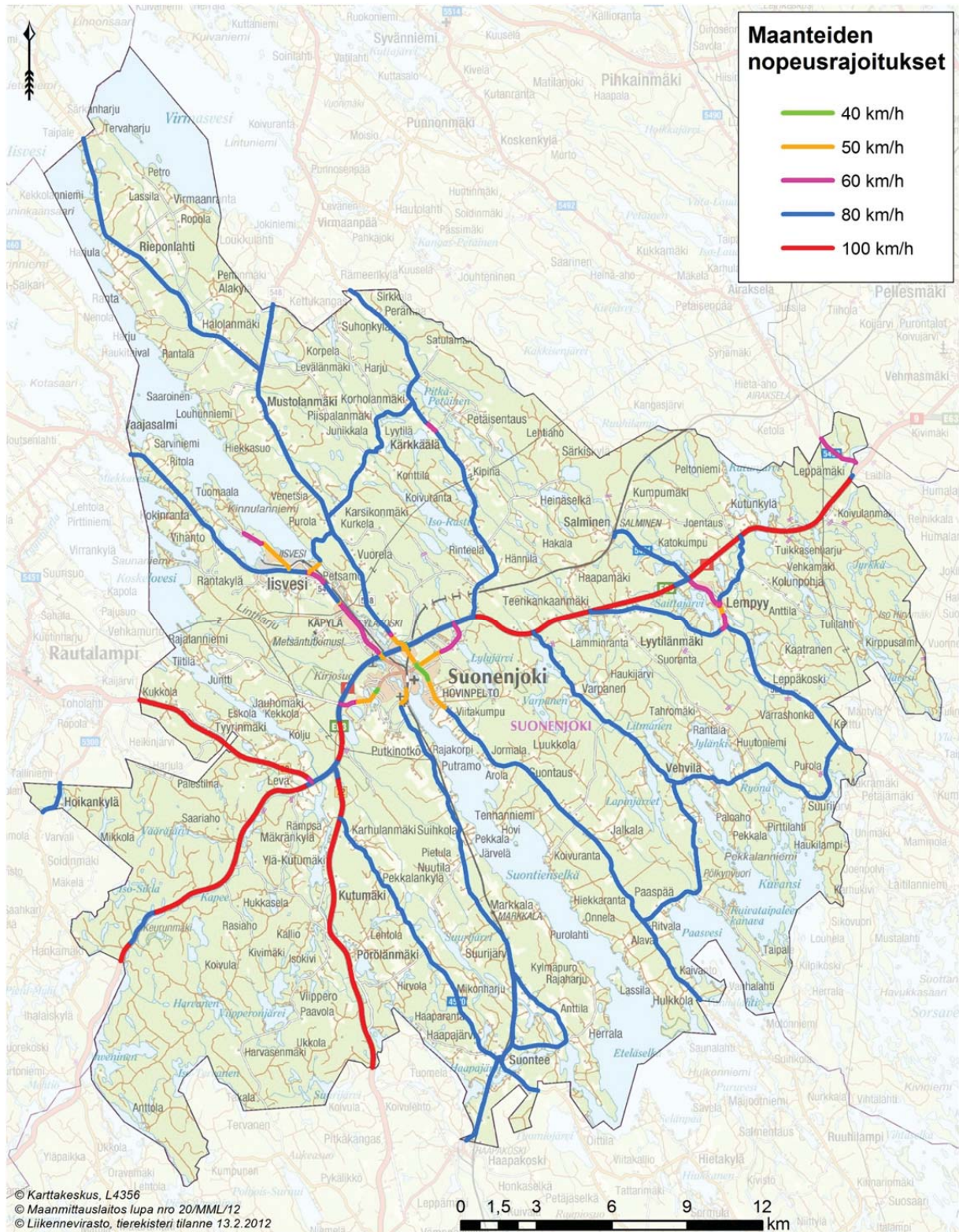
Suonenjoen kaupungin alueella on maanteitä yhteensä noin 245 km. Tästä valtateiden osuus on noin 39 km, kantateiden noin 20 km, seututeiden noin 39 km ja yhdysteiden noin 147 km. Suonenjoen maanteiden vilkkaat tieosuus on valtatiellä 9 kantatien 69 ja Kuopion kaupungin rajan välillä (Kuva 2). Lähes kaikki maanteiden varsilla oleva tievalaistus sijaitsee Suonenjoen keskustassa sekä valtatiellä 9. Kevyen liikenteen väylät sijaitsevat Suonenjoen keskustaajamassa ja lisveden taajamassa (Kuva 3). Suonenjoen keskustaajamassa, lisveden taajamassa ja asuinalueilla nopeusrajoitus on 40 tai 50 km/h, keskustaajaman ulkopuolisilla maanteillä nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h lukuun ottamatta pääteitä, joilla nopeusrajoitus on enimmäkseen 100 km/h (Kuva 4). Keskustaajamassa rajoitukseen on suurella osalla alueista yhdistetty myös tasa-arvoiset tonttikatujen väliset liittymät.



Kuva 2. Suonenjoen maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.



Kuva 3. Maanteiden tievalaistus ja keven liikenteen väylät.



Kuva 4. Suonenjoen maanteiden nopeusrajoitukset.

Liikenneturvallisuuden nykytila

Liikenneonnettomuudet

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

Suonenjoen kaupungin alueella tapahtui vuosina 2007-2011 yhteensä 213 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 153 sekä kaduilla ja yksityisteillä 60. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 52 (24,4 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 31 sekä kaduilla ja yksityisteillä 21. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui seitsemän, joista kuusi tapahtui maanteillä ja yksi kadulla. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli seitsemän ja loukkaantui 71 henkilöä. Eniten onnettomuuksia tapahtui valtateillä. (Taulukko 1)

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

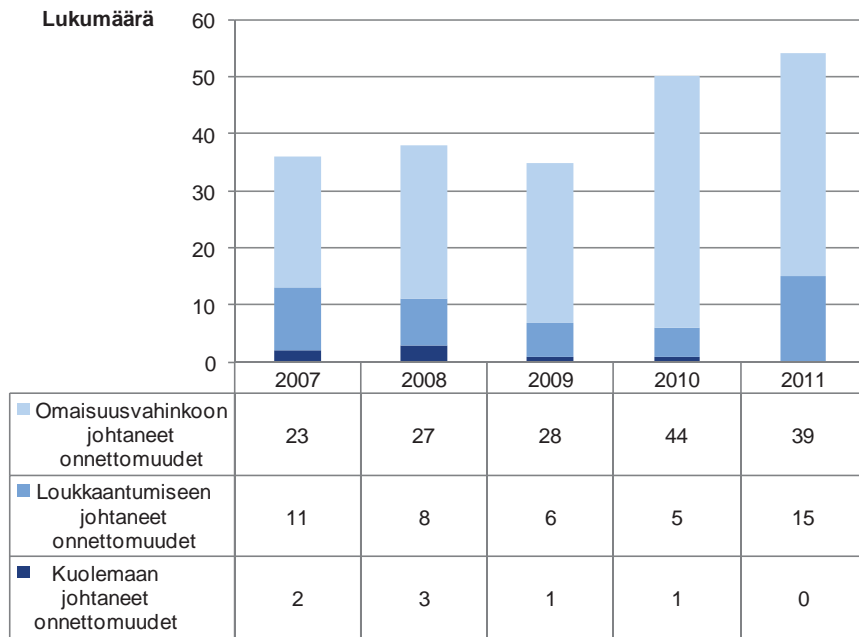
	Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet			Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet			Kuolemaan johtaneet onnettomuudet			Kaikki onnettomuudet yhteensä		
	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.	Ilman alkoholi-onn.	Alkoholi-onn.	Yht.
Valtatiet	53	2	55	9	0	9	3	1	4	65	3	68
Kantatiet	6	0	6	3	0	3	0	0	0	9	0	9
Seututiet	27	1	28	7	2	9	1	1	2	35	4	39
Yhdystiet	29	4	33	4	0	4	0	0	0	33	4	37
Kadut ja yksityistiet	38	1	39	18	2	20	1	0	1	57	3	60
Yhteensä	153	8	161	41	4	45	5	2	7	199	14	213

Vuosien 2007-2011 ajanjaksona kaikkien onnettomuuksien määrä on kasvanut vuotta 2009 lukuun ottamatta edelliseen vuoteen verrattuna. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosittain 6-15 onnettomuuden välillä. (Kuva 5)

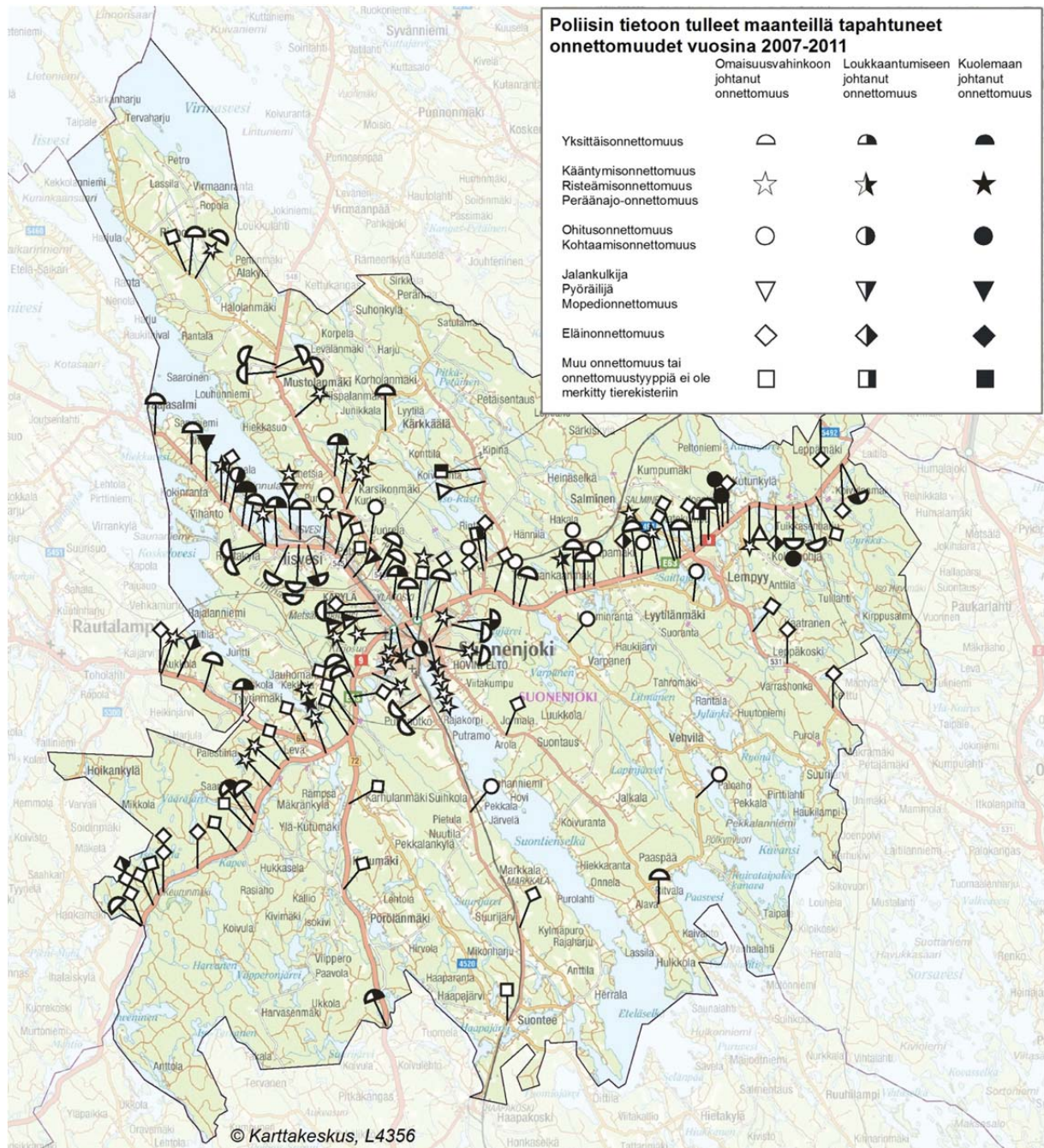
Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 14 onnettomuudessa (6,6 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 11 onnettomuudessa (7,2 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista kolmessa onnettomuudessa (5,0 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli kuusi, joista kaksi oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja neljä loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. Alkoholionnettomuuksissa kuoli kaksi ja loukkaantui kuusi henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Suonenjoen teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui keskimäärin 1,86 ja kuoli keskimäärin 0,18 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti. Vastaavat luvut olivat vuosina 2007-2011 Pohjois-Savossa keskimäärin 1,27 ja 0,06 ja valtakunnallisesti keskimäärin 1,52 ja 0,06. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut.

Maanteistä eniten kaikkia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui valtatiellä 9. Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. (Kuva 6)



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



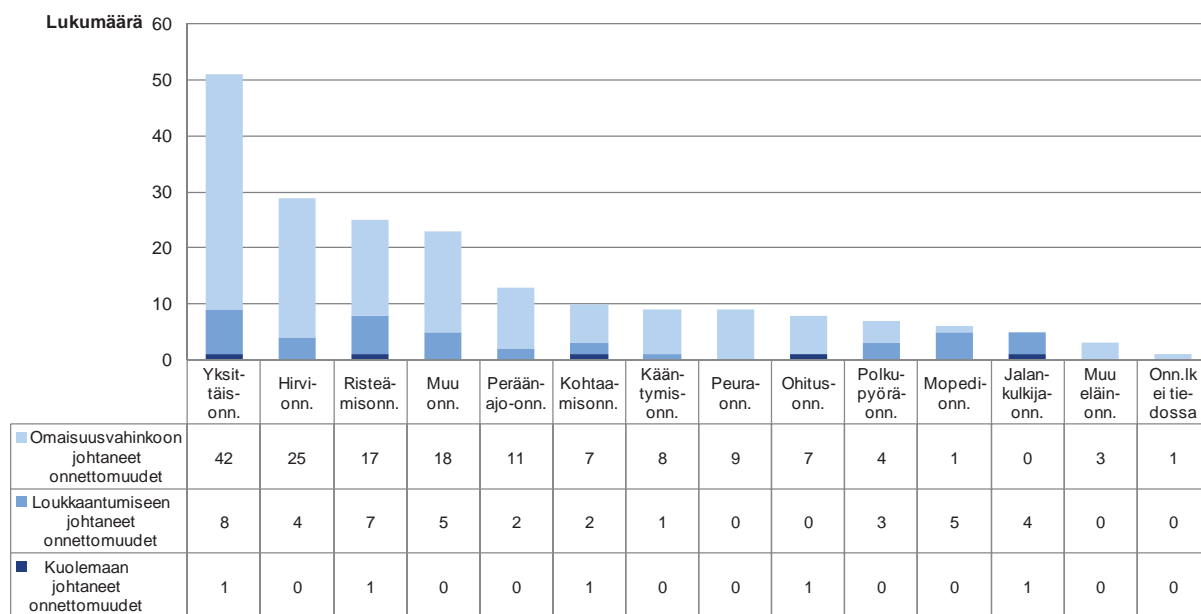
Kuva 6. Suonenjoen maanteillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet.

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

Onnettomuusluokat

Suonenjoella tapahtuneista kaikista onnettomuuksista selvästi suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtui 51, mikä oli noin 26 % kaikista onnettomuuksista. Onnettomuusluokan muu onnettomuus suuri osuus johtuu siitä, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneissa onnettomuuksissa suuri osa onnettomuuksista on kirjattu ko. luokkaan. (Kuva 7 ja Taulukko 2)

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäisonnettomuuksia (yhdeksän onnettomuutta) ja risteämisonnettomuuksia (kahdeksan onnettomuutta). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-5 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui jalankulkija-, mopedi- ja polkupyöräonnettomuuksissa. (Kuva 7 ja Taulukko 2)



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

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

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet		Kuolleet
Yksittäisonnettomuus	51	9	18 %	1
Hirvionnettomuus	29	4	14 %	0
Risteämisonnettomuus	25	8	32 %	1
Muu onnettomuus	23	5	22 %	0
Peräänajo-onnettomuus	13	2	15 %	0
Kohtaamisonnettomuus	10	3	30 %	1
Kääntymisonnettomuus	9	1	11 %	0
Peuraonnettomuus	9	0	0 %	0
Ohitusonnettomuus	8	1	13 %	1
Polkupyöräonnettomuus	7	3	43 %	0
Mopedionnettomuus	6	5	83 %	0
Jalankulkijaonnettomuus	5	5	100 %	1
Muu eläinonnettomuus	3	0	0 %	0
Onnettomuusluokka ei tiedossa	1	0	0 %	0
Yhteensä	199	46	23 %	5

Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Suonenjoella tapahtui hirvi- ja peuraonnettomuuksia yhteensä 38 ja muita eläinonnettomuuksia kolme. Kaikki em. eläinonnettomuudet tapahtuivat yhtä lukuun ottamatta maanteillä. Hirvionnettomuusmääriin ovat vaikuttaneet erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Hirvivaroalueiden tarkistukset on tehty ELY-keskuksen toimesta vuonna 2010. (Kuva 6)

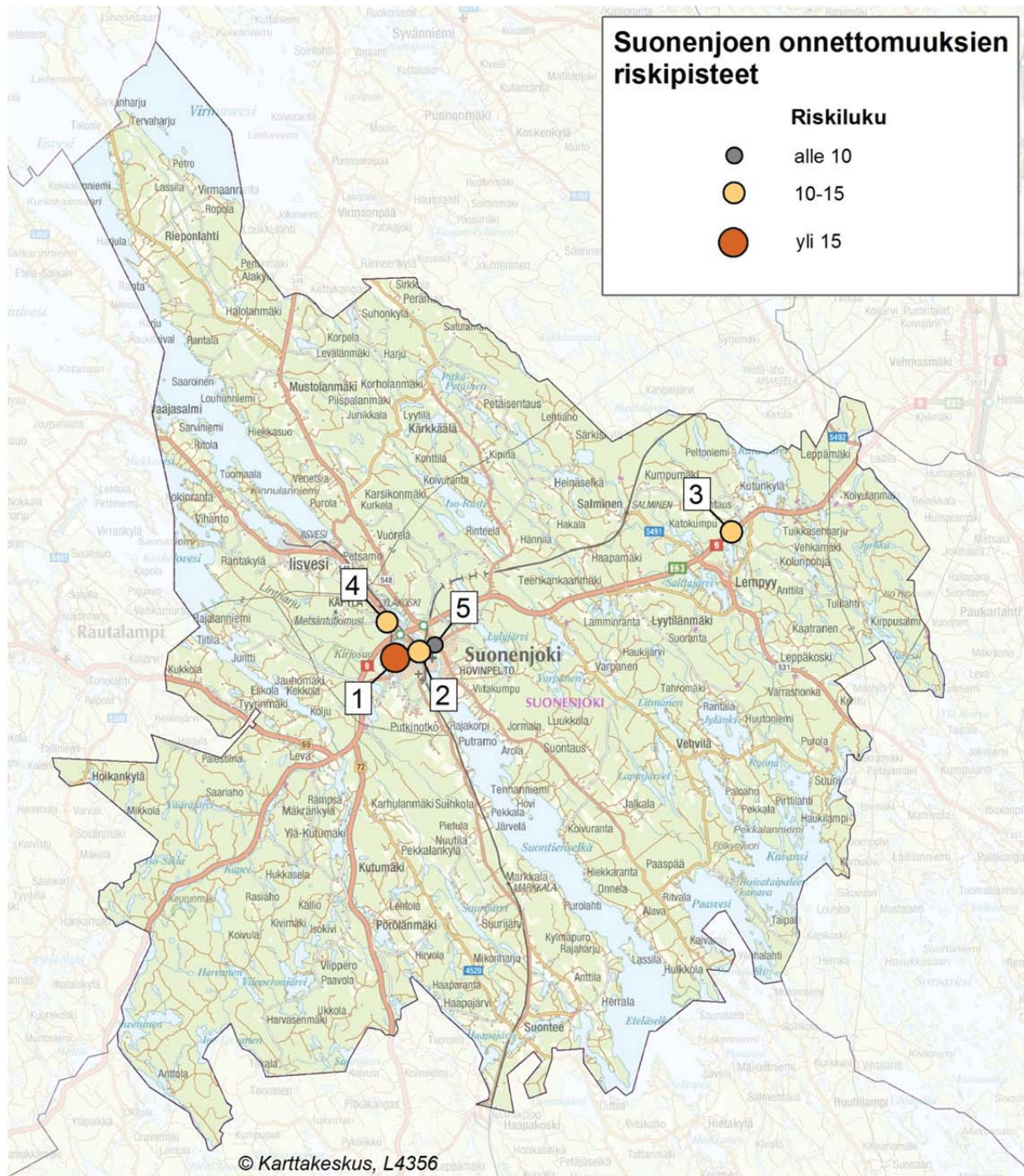
Onnettomuuksien kasaumapisteet

Maanteiden sekä katujen ja yksityisteiden onnettomuuksia tarkasteltiin myös kasaumapisteittäin. Kasaumapisteessä on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tien linjaosuudella enintään 400 metrin etäisyydellä toisistaan sekä liittymässä enintään 200 metrin säteellä liittymästä. Jokaiselle kasaumapisteelle laskettiin riskiluku, jotta kasaumapisteitä voitaisiin verrata keskenään. Riskiluku on kasaumapisteessä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärän summa painottaen henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella viisi ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella yksi. Kertoimilla painotettiin henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia omaisuusvahinkoon johtaneisiin onnettomuuksiin nähden. Katuverkon osalta kaikkien onnettomuuksien tapahtumapaikkaa ei voitu puutteellisten tietojen vuoksi tarkasti paikantaa. Kasaumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholiohnettomuuksia eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

Riskiluvuiltaan suurin onnettomuuksien kasaumapiste sijaitsi Rautalammintien, Mäkikadun ja Urheilutien liittymässä (riskiluku 16). Liittymässä tapahtui neljä onnettomuutta, joista henkilövahinkoon johti kolme. (Numero 1, Kuva 8 ja Taulukko 3)

Taulukko 3. Suonenjoen teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut (aineistosta on poistettu hirvi- ja peuraonnettomuudet sekä alkoholiohnettomuudet). (Kuva 8)

Nro	Paikka	Kaikkien onnettomuuksien määrä	Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä	Riskiluku	Huom.
1	Rautalammintien, Mäkikadun ja Urheilutien liittymä	4	3	16	Polkupyöräonnettomuuksia 2 kpl
2	Rautalammintien ja lisvedentien liittymä	3	2	11	Risteämisonnettomuuksia 2 kpl
3	Vt 9 Ysitie 1275:n kohta	2	2	10	Molemmat kuolemaan johtaneita onnettomuuksia
4	Mt 545 lisvedentien, Lentokentänpäädän ja Mansikkaraitin liittymä	2	2	10	
5	Mt 15290 Jalkalantien, mt 16194 Kuopiontien ja mt 16196 Karttulan tien liittymä	5	1	9	Kaikki risteämisonnettomuuksia



Kuva 8. Suonenjoen teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneiden onnettomuuksien kasaumapisteet ja riskiluvut (aineistosta on poistettu hirvi- ja peuraonnettomuudet sekä alkoholionnettomuudet). (Taulukko 3)

Onnettomuuskustannukset

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

Yhteenveto

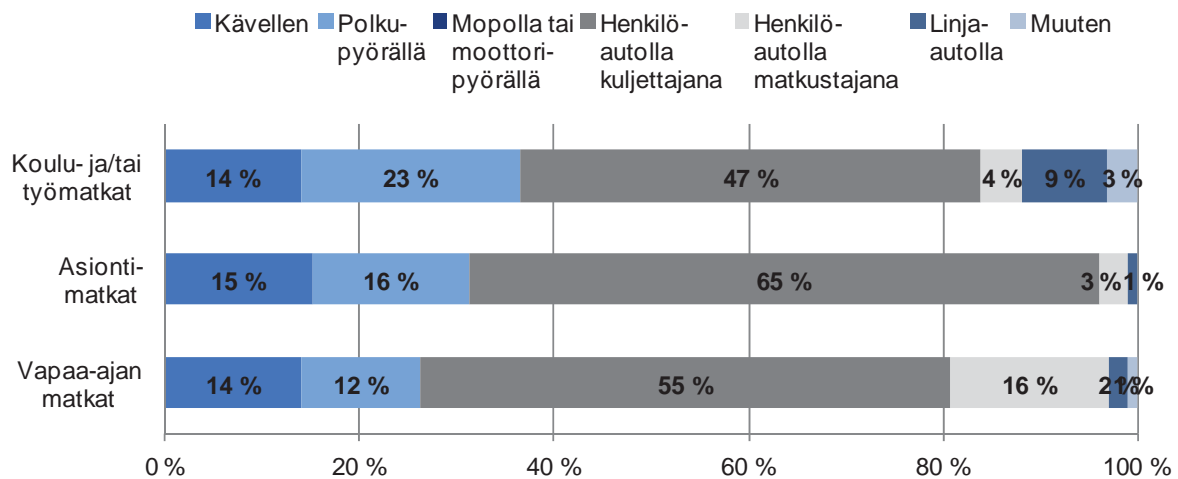
- Suonenjoen kaupungin alueella tapahtui onnettomuuksia vuosina 2007-2011 yhteensä 213.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 71 ja kuoli seitsemän henkilöä.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui valtatiellä 9.
- Eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia.
- Kaupungin alueella tapahtuneista poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 5,5 milj. € vuodessa.

Liikenneturvallisuuskyselyt

Suonenjoen liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin kevään ja alkukesän 2012 aikana tehdyillä asukaskyselyillä sekä loppukevään ja alkusyksyn 2012 aikana tehdyillä koululaiskyselyillä. Asukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeilla ja koululaiset internetissä. Asukaskyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdissä, paikallisludiossa sekä kuntien internet-sivuilla. Toimenpide-ehdotukset pidettiin nähtävillä kahden viikon ajan kaupungin internet-sivuilla. Lisäksi lokakuussa järjestettiin Liikenneturvan ja poliisin yhteistyönä näkymistempaus. Tempauksessa jaettiin heijastimia ja pyörän valoja aamun koululais- ja työmatkaliikenteen aikaan.

Asukaskysely

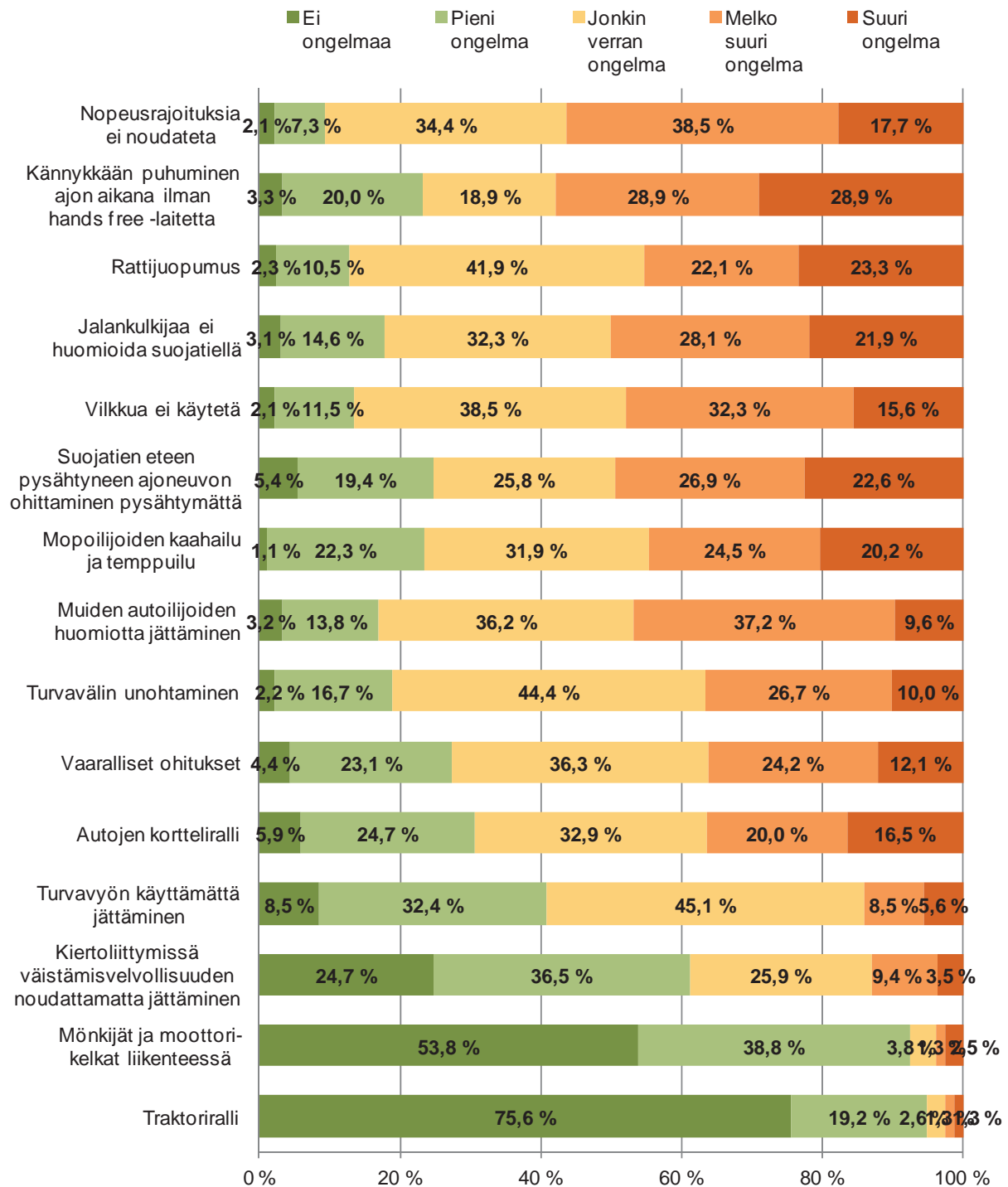
Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 99 vastausta. Vastaajista 75 % oli naisia ja suurin osa (71 %) vastaajista kuului ikäluokkaan 40-63 vuotta. Suurin osa (81 %) vastaajista oli työssäkäyviä, eläkeläisiä vastaajista oli 13 % ja opiskelijoita tai koululaisia 4 %. Vastaajista 74 % asui taajamassa ja 91 %:lla oli ajokortti. Vastaajat liikkuvat matkansa pääasiassa henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana (Kuva 9).



Kuva 9. Vastaajien liikkuminen eri matkoilla.

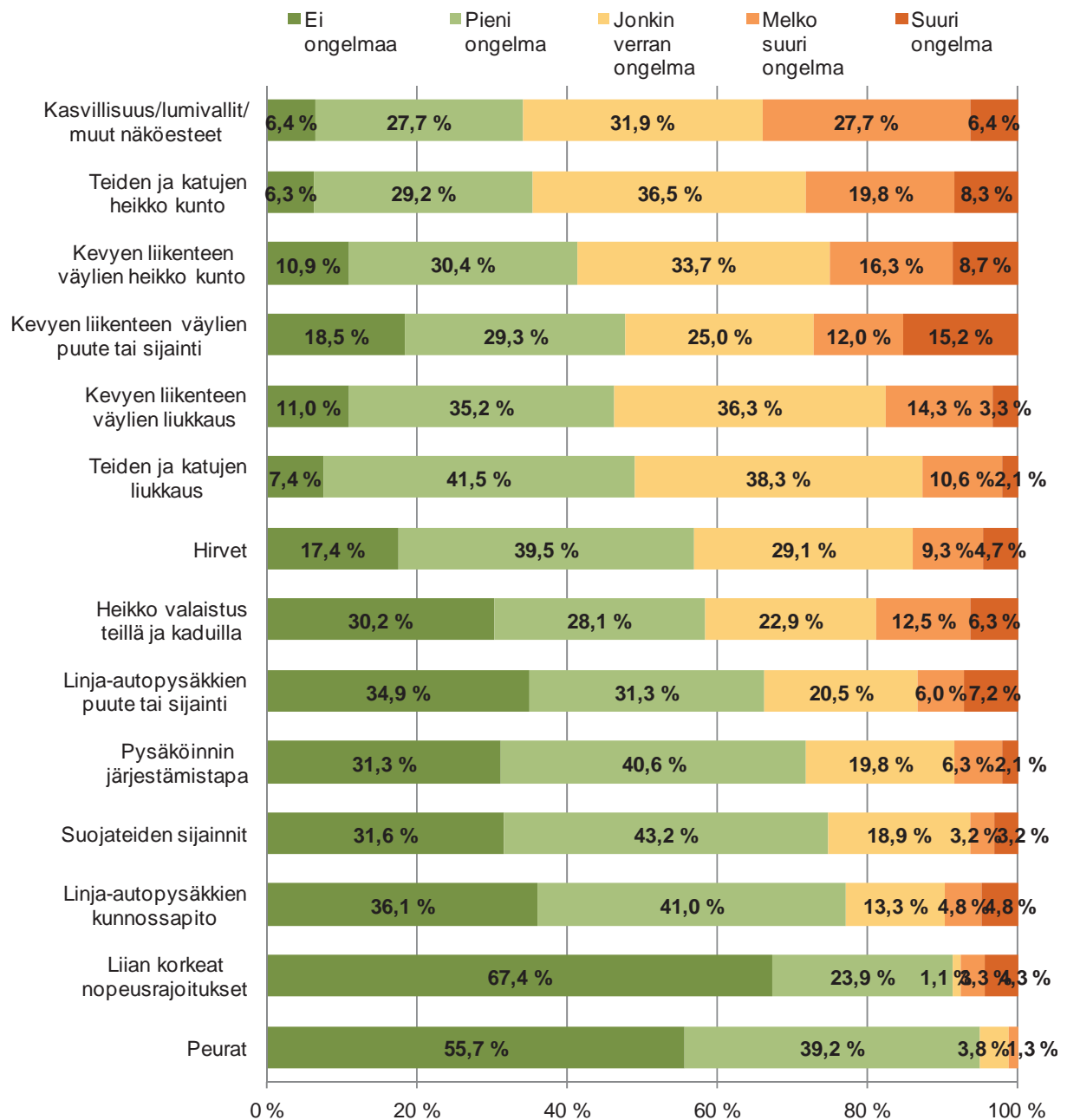
Vastaajista 67 % piti liikkumista Suonenjoella melko turvallisena ja 3 % erittäin turvallisena. Vastaajista 27 % ei pitänyt liikkumista turvallisena muttei kovin vaarallisenakaan ja 3 % piti liikkumista melko vaarallisena. Kukaan vastaajista ei pitänyt liikkumista erittäin vaarallisena.

Suonenjoen suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä, kännykkään puhumista ajon aikana ilman hands free -laitetta, rattijuopumusta sekä jalankulkijan huomiotta jättämistä suojaatiellä. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin traktorirallia sekä mönkijöitä ja moottorikelkoja liikenteessä. (Kuva 10)



Kuva 10. Asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

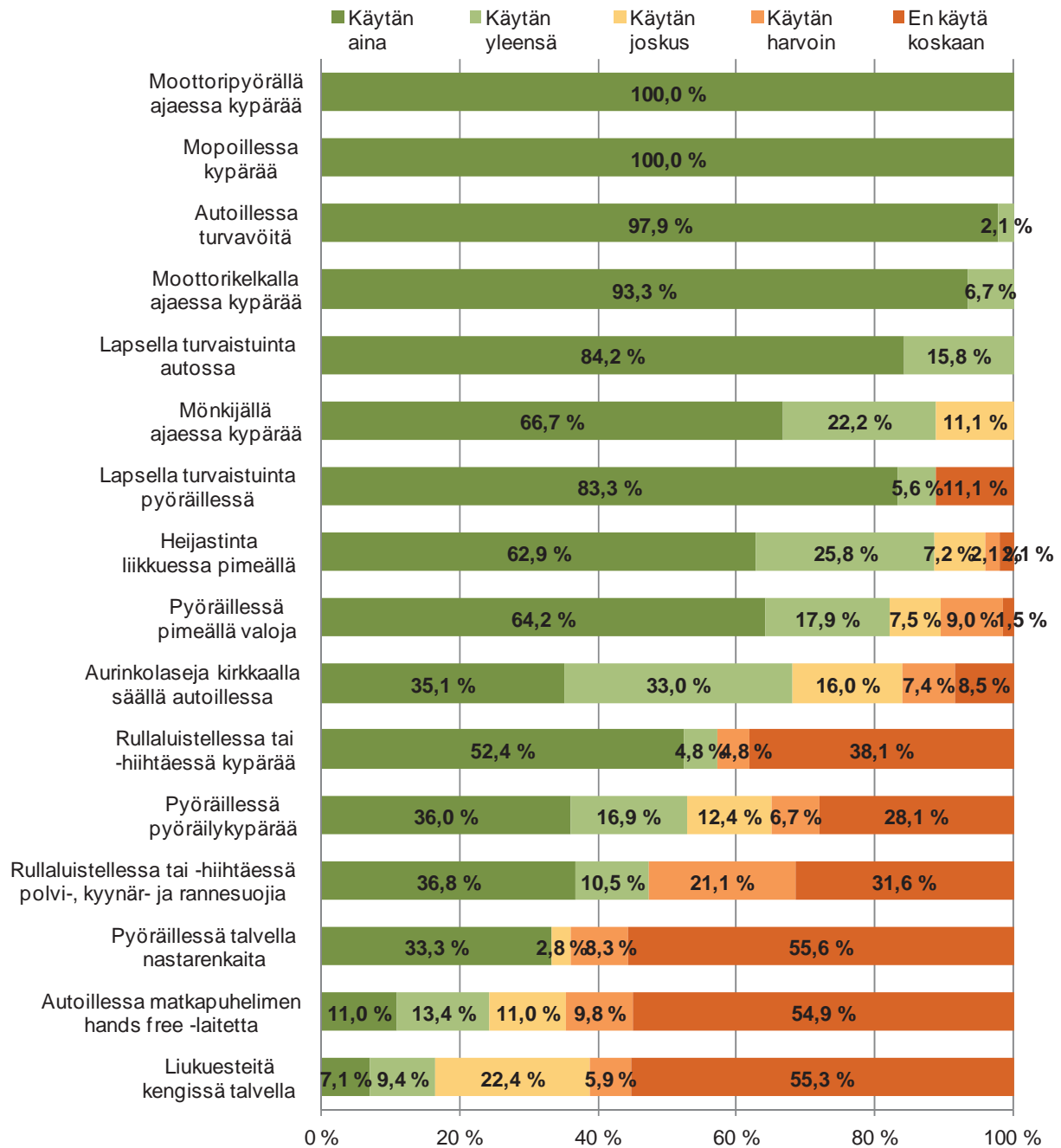
Suonenjoen suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät näkemäesteitä (kasvilisuus, lumivallit yms.), teiden ja katujen heikkoa kuntoa ja liukkautta sekä kevyen liikenteen väylien heikkoa kuntoa, puutetta tai sijaintia ja liukkautta. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin peuroja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



Kuva 11. Liikenneympäristöön liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

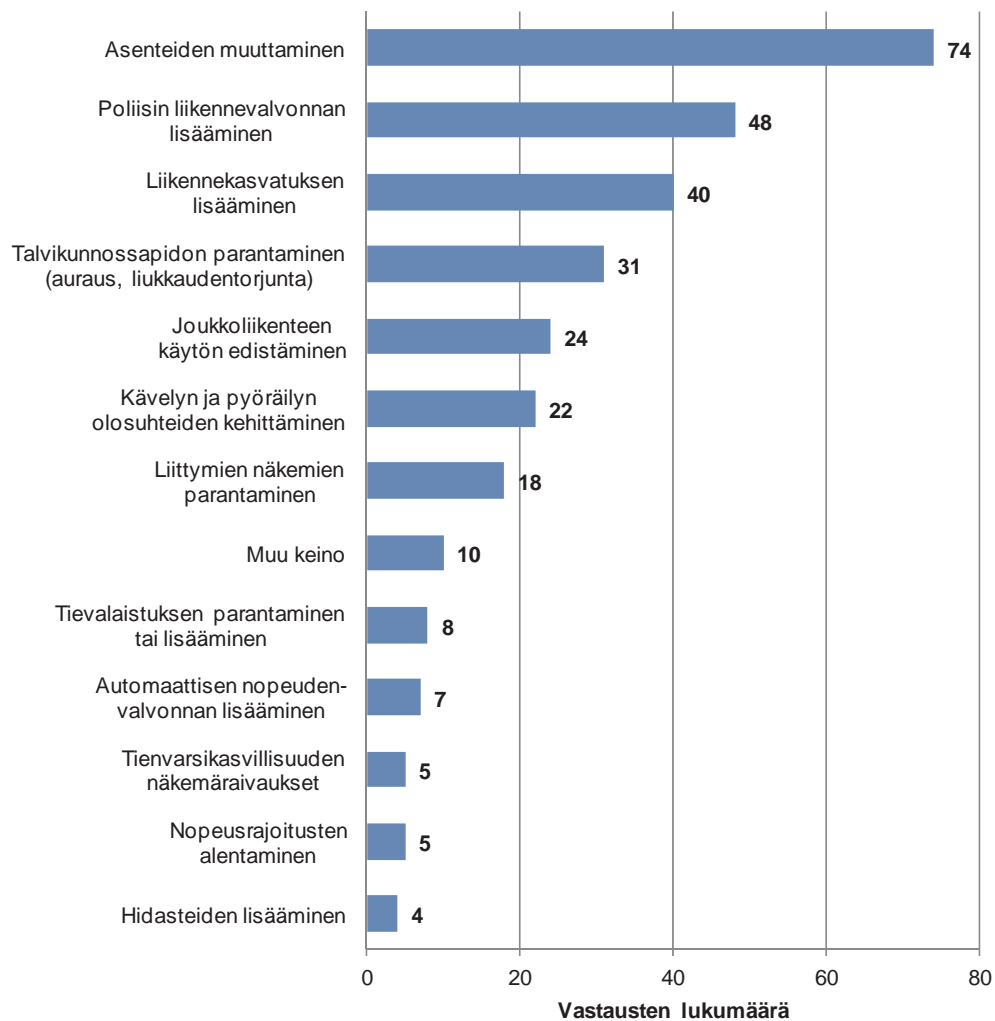
Yleisesti vastaajat pitivät Suomenjoella asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyviä ongelmia suurempina ongelmina kuin liikenneympäristöön liittyviä ongelmia. (Kuva 10 ja Kuva 11)

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



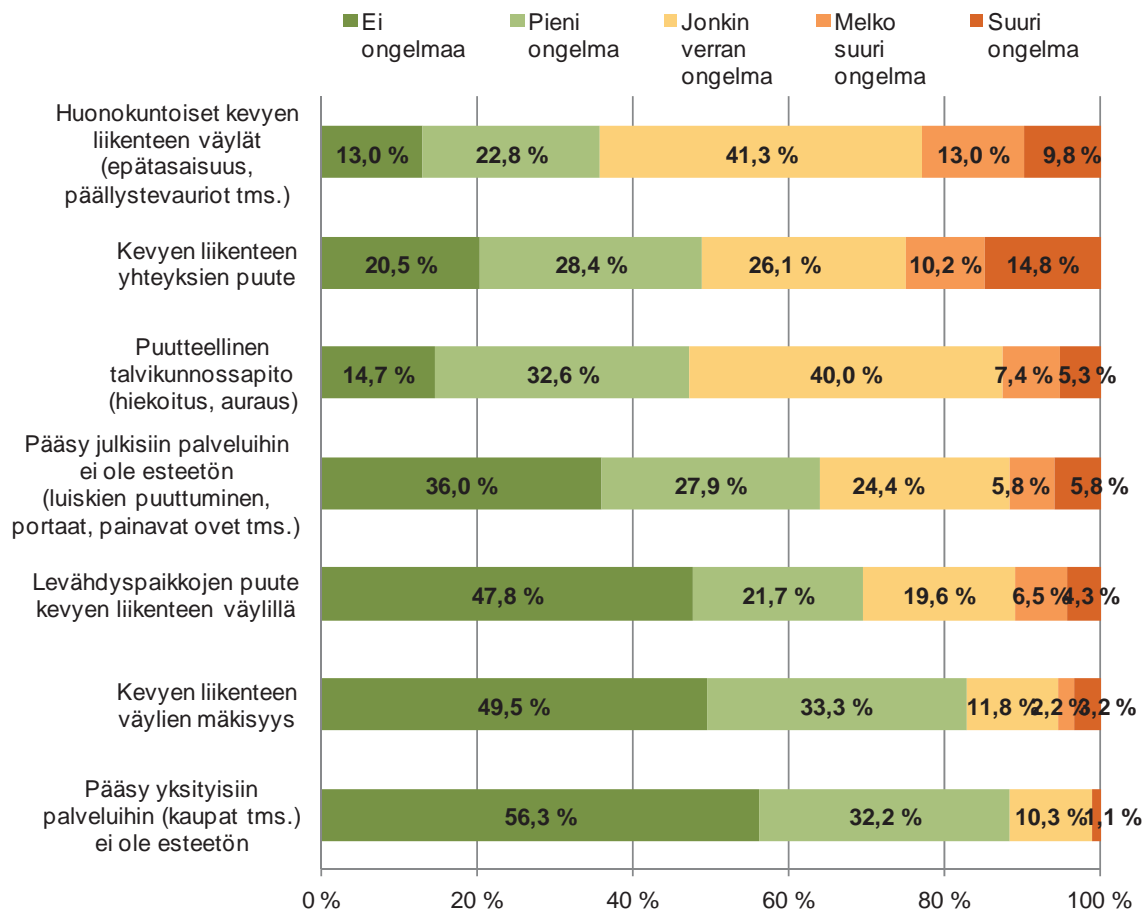
Kuva 12. Vastaajien turvavälineiden käyttäminen.

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

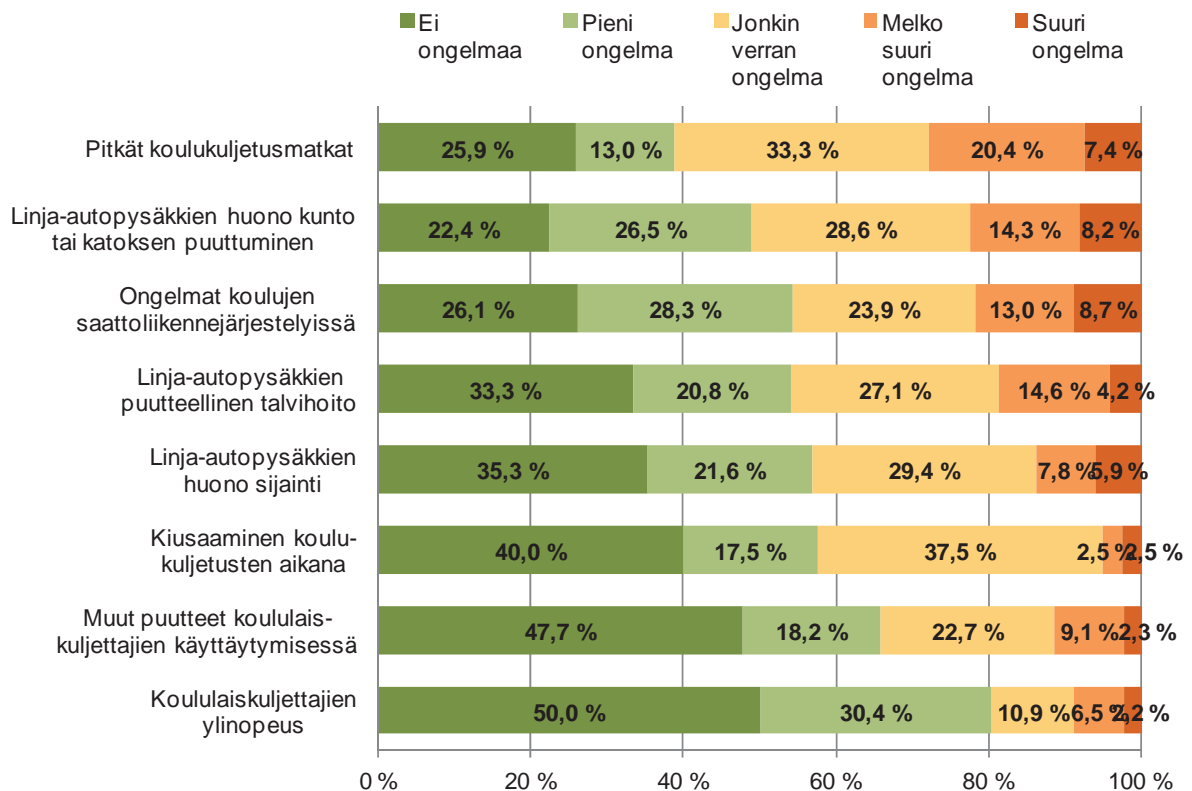


Kuva 13. Tärkeimmät keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi asukaskyselyn perusteella.

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



Kuva 14. Esteettömyyteen liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

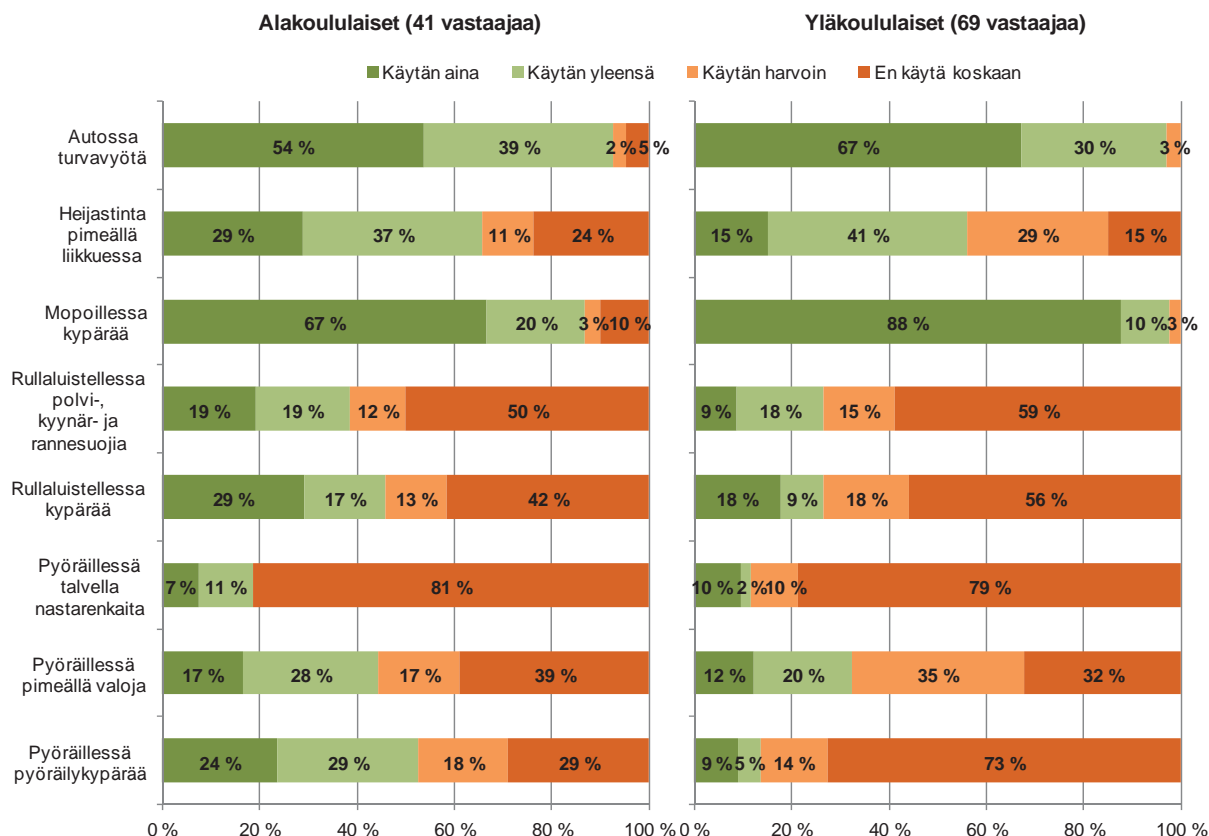


Kuva 15. Koulukuljetuksiin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin myös Suonenjoen koululaisille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia kaikilta luokka-asteilta. Vastauksia saatiin viidestä koulusta yhteensä 112 kpl.

Kyselyn mukaan koululaiset käyttivät turvavälineistä eniten turvavyötä autossa ja kypärää mopoillessa. Erityisesti pyöräilykypärän käyttöaste on huolestuttavan alhainen. (Kuva 16)



Kuva 16. Suonenjoen koululaisten turvavälineiden käyttö.

Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet

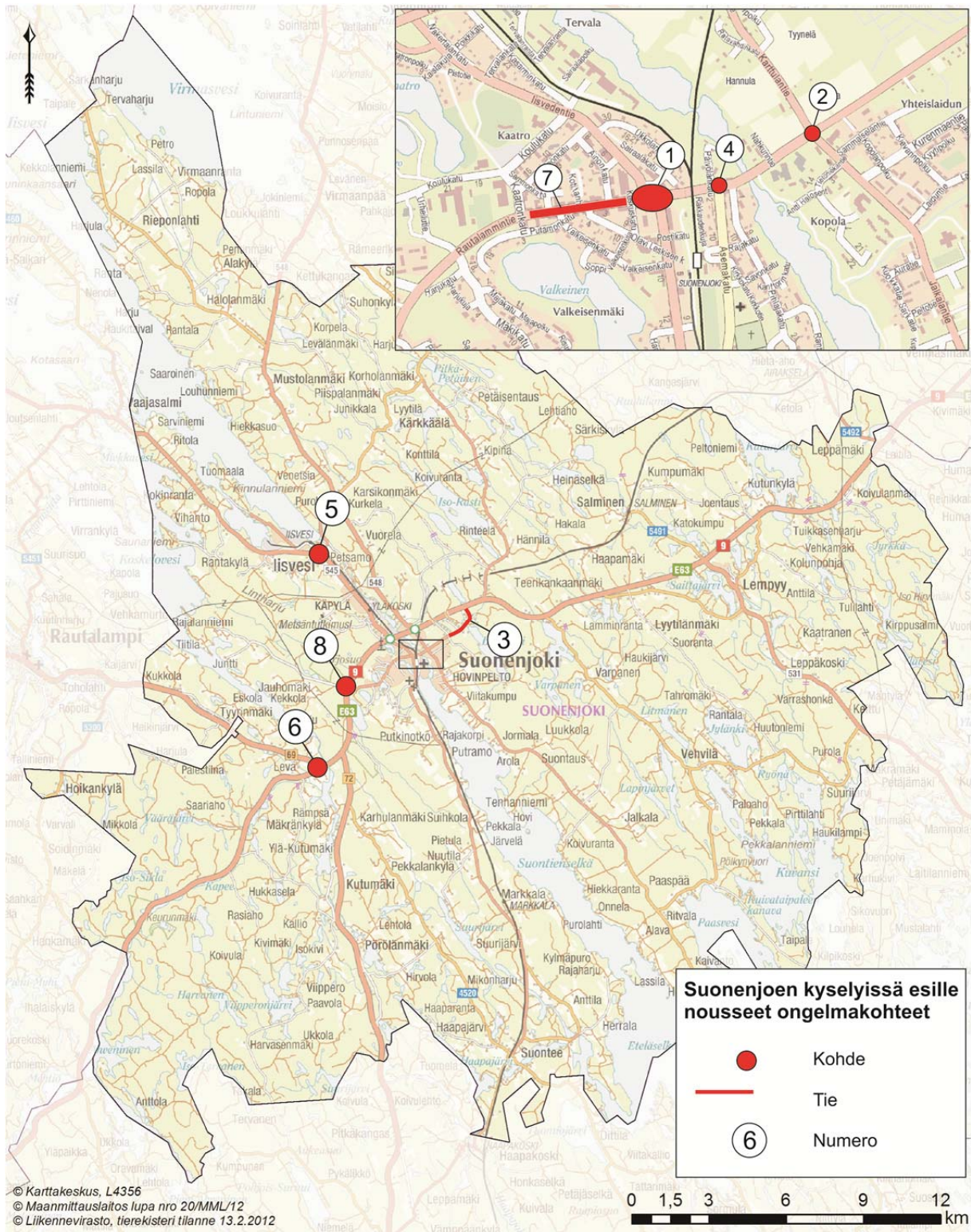
Asukaskyselyssä asukailta kysyttiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset analysoitiin yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelmakohteiksi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

Selvästi eniten mainintoja kyselyissä sai Rautalammin tien ja Lisvedentien sekä Rautalammin tien ja Heranlantien liittymät. Liittymät mainittiin asukaskyselyssä yhteensä 22 kertaa ja koululaiskyselyssä yhteensä neljä kertaa. Liittymiä pidettiin epäselvinä, liikenne ruuhkautuu liittymien sivusuunnissa ja liittymissä on näkemäesteitä. (Numero 1)

Muut kohteiden asukas- ja koululaiskyselyissä esille nousseet kohteet on esitetty oheisessa taulukossa ja kuvassa. (Taulukko 4 ja Kuva 17)

Taulukko 4. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Suonenjoella. (Taulukko 4)

Nro	Kohde	Maininnat		Riskiluku (jos ka- sauma-piste)	Ongelmat
		Asukas- kysely	Koulu- lais- kysely		
1	Rautalammintien ja lisvedentien sekä Rautalammintien ja Herranlantien liittymät	22	4	11 (Rautalammintien ja lisvedentien liittymä)	Epäselvä liittymä (ryhmittäminen Rautalammintiellä ongelmallista), liikenne ruuhkautuu sivusuunnissa, näkemäesteet
2	Mt 15290 Jalkalantien, mt 16194 Kuopiontien ja mt 16196 Karttulantien liittymä	5	3	9	Korkeat ajonopeudet
3	Mt 16194 Kuopiontie välillä Lylymäentie-vt 9	6			Vilkas liikenne, kevyen liikenteen väylä ja valaistus puuttuu
4	Rautalammintien ja Asemakadun liittymä		5		Näkemäeste
5	Mt 16154 Karsikonmäentien ja lisvedenraitin liittymä		4		Korkeat ajonopeudet
6	Vt 9 Ysitien, kt 69 Tyyrinmäentien ja Koskelon huoltoaseman liittymä	3			Koskelon suunnasta tulevat eivät ymmärrä tulevansa piha-alueelta
7	Rautalammintie palvelujen (kaupat, pankit ym.) kohdalla	3			Linja-autopysäkit puuttuvat
8	Vt 9 Ysitien, mt 16193 Rautalammintien ja Rajalanniementien liittymä	3			Huonot näkemät kesällä ja talvella



Kuva 17. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelma-kohteet Suonenjoella.

Yhteenveto

- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 99 vastausta ja koululaiskyselyyn 112 vastausta.
- Suonenjoen suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä, kännykkään puhumista ajon aikana ilman hands free -laitetta, ratti-juopumusta sekä jalankulkijan huomiotta jättämistä suojatiellä.
- Suonenjoen suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät näkemäesteitä (kasvillisuus, lumivallit yms.), teiden ja katujen heikkoa kuntoa ja liukkautta sekä kevyen liikenteen väylien heikkoa kuntoa, puutetta tai sijaintia ja liukkautta.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten moottoripyörällä ja mopolla ajaessa kypärää ja turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Vastaajat pitivät tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi asenteiden muuttamista ja poliisin liikennevalvonnan lisäämistä.
- Suurimpina esteettömyyteen liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät Suonenjoella huonokuntoisia kevyen liikenteen väyliä, kevyen liikenteen yhteyksien puutetta sekä puutteellista talvikunnossapitoa.
- Koulukuljetusten suurimpina ongelmina vastaajat pitivät pitkiä koulukuljetusmatkoja, linja-autopysäkkien huonoa kuntoa tai katosten puuttumista sekä ongelmia koulujen saattoliikennejärjestelyissä.
- Suurimpina ongelmakohteina vastaajat pitivät Rautalammintien ja Iisvedentien sekä Rautalammintien ja Herranlantien liittymiä.

Tavoitteet

Tavoiteasettelun taustaa

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

Valtakunnalliset tavoitteet

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

Turvallisuusvisio: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

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

Suunnitelma asettaa tavoitteeksi liikenneturvallisuuden jatkuvan parantumisen siten, että:

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

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

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty seuraavat kuusi keskeistä toimenpidekokonaisuutta:

Ajokunto

1. Rattijuopumuksen vähentäminen
2. Ajoterveyden arviointi

Liikennekäyttäytyminen

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

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

6. Kuolemien torjunta pääteillä

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

Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa

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

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

Nollavision määrälliset tavoitteet:

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

Käytännön liikenneturvallisuustyön tavoitteet:

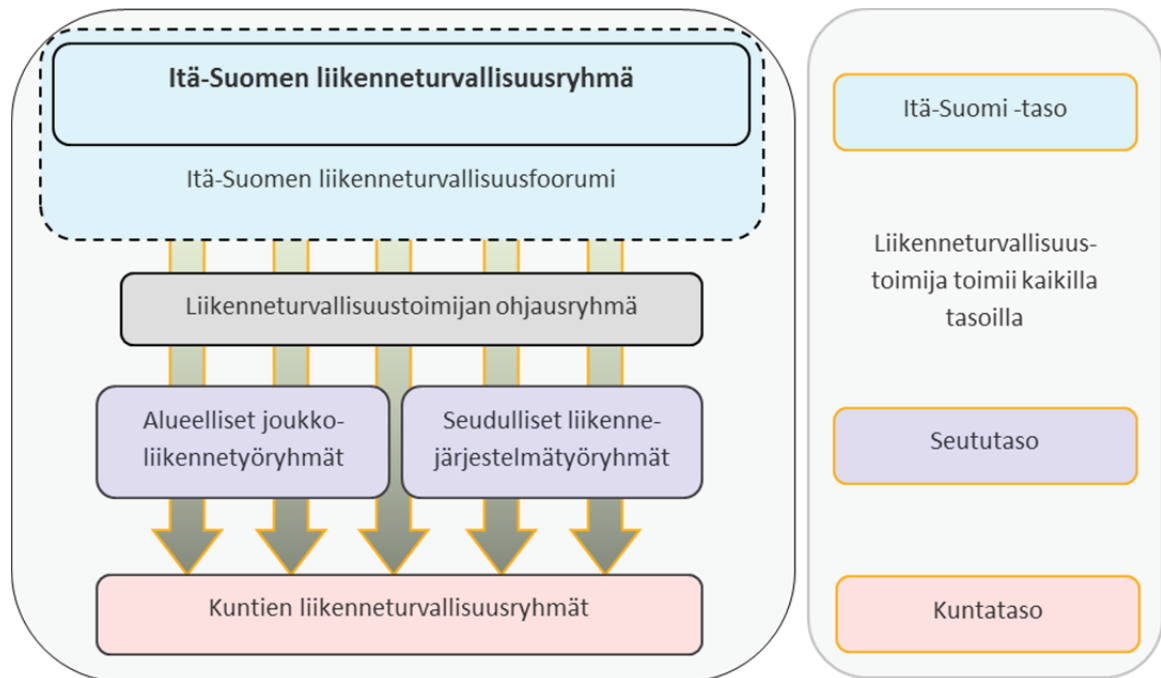
- Tietämys ajoterveyden ja ajokunnon vaikutuksista liikenteessä selviytymiseen lisääntyy.
- Riskikäyttäytyminen ja nuorten liikenneonnettomuudet vähenevät.
- Taajamien, pääteiden ja rautateiden tasoristeysten turvallisuus paranee.
- Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden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

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

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

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY-keskuksen johtama poikkihallinnollinen Itä-Suomen liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusyhteistyötä ja -keskustelua tukemaan on luotu Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi, joka kutsutaan säännöllisesti koolle. Kuntien liikenneturvallisuustyötä puolestaan tukee ELY-

keskuksen Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hanke, jossa myös kunnat ovat mukana. Kunta- ja seututasolla toimivat kuntien liikenneturvallisuusryhmät, seudulliset liikennejärjestelmätyöryhmät sekä alueelliset joukkoliikenneryhmät.



Kuva 18. Liikenneturvallisuustyön koordinointi Itä-Suomessa.

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet

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

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

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet:

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

Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

Suunnittelun lähtökohdat

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

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

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

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

Toimenpiteiden osalta on huomioitavaa, että suuria valtateiden ja ratojen parantamishankkeita sekä nykyisin myös keskisuuria, esim. kiertoliittymätyyppisiä hankkeita toteutetaan entistä vähemmän perusväylänpidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovatkin pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttaminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan juuri kaupungin ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua. Suurten tie- ja ratahankkeiden toteuttamisesta päätehtään tapauskohtaisesti eduskunnan päätöksillä ja niiden edistämistä tehdään niin kunta-, seutu-, kuin myös maakuntatasolla. Kaupungin kannalta on tärkeää edistää erillisrahoitettavista kohteista mm. kevyen liikenteen väylähankkeita sekä valtatie 9 parantamista.

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

Seudulle yhteiset periaatteet

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

Nopeusrajoitusjärjestelmä

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

Seudun taajamissa on nykyisin voimassa pääosin aluenoepusrajoitus 40 km/h. Viime aikoina on kuitenkin yhä useammassa kunnassa ja kaupungissa siirrytty käyttämään varsinkin asuinalueilla, mutta paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla olisi mahdollista selkeästi parantaa liikenneturvallisuutta; esim. törmäystilanteissa em. nopeuksien ero on suuri.

Asuinalueiden aluenoepusrajoitukset esitetään jatkossa muutettavaksi 30 km/h:iin. Muutamilla alueilla ko. nopeusrajoitus on jo nykyisin käytössä, joten periaatteen laajentaminen koko seudulle yhtenäistää ja selkeyttää käytäntöjä. Aikataulu rajoitusten asettamiselle sekä rajoituksen piiriin otettavat alueet päätetään erikseen seudun kunnissa. Maksiminopeusrajoitus taajama-alueilla on 50 km/h ja sen käyttäminen edellyttää turvallisia ja korkeatasoisia risteämisyjärjestelyjä.

Asuinalueiden väistämismvelvollisuuskäytännöt

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

Hidasteiden käyttöperiaatteet

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

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

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

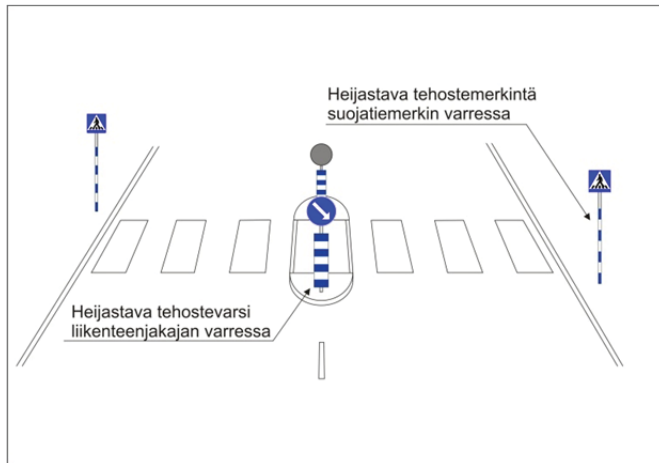
Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

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

Suojateiden ja liittymien havaittavuus

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

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



Kuva 19. Esimerkkikuva tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakeissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Suojatien ennakkovaroitusmerkki

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

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



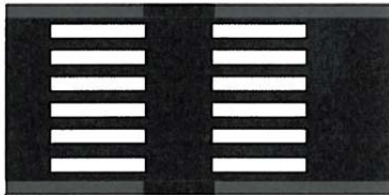
Kuva 20. Suojatien ennakkovaroitusmerkkiä käytetään kohteissa, joissa suojatie ei ole riittävän ajoissa kuljettajan havaittavissa.

Pyörätien jatkeen merkintä

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

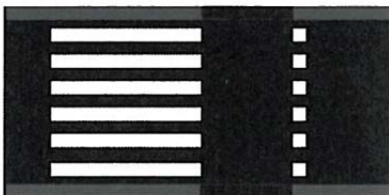
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

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

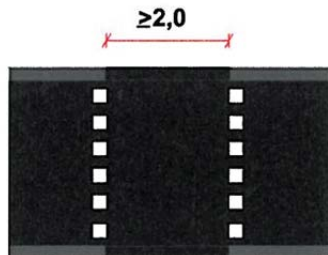


Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain

≥2,0	≥2,0	0,5
------	------	-----



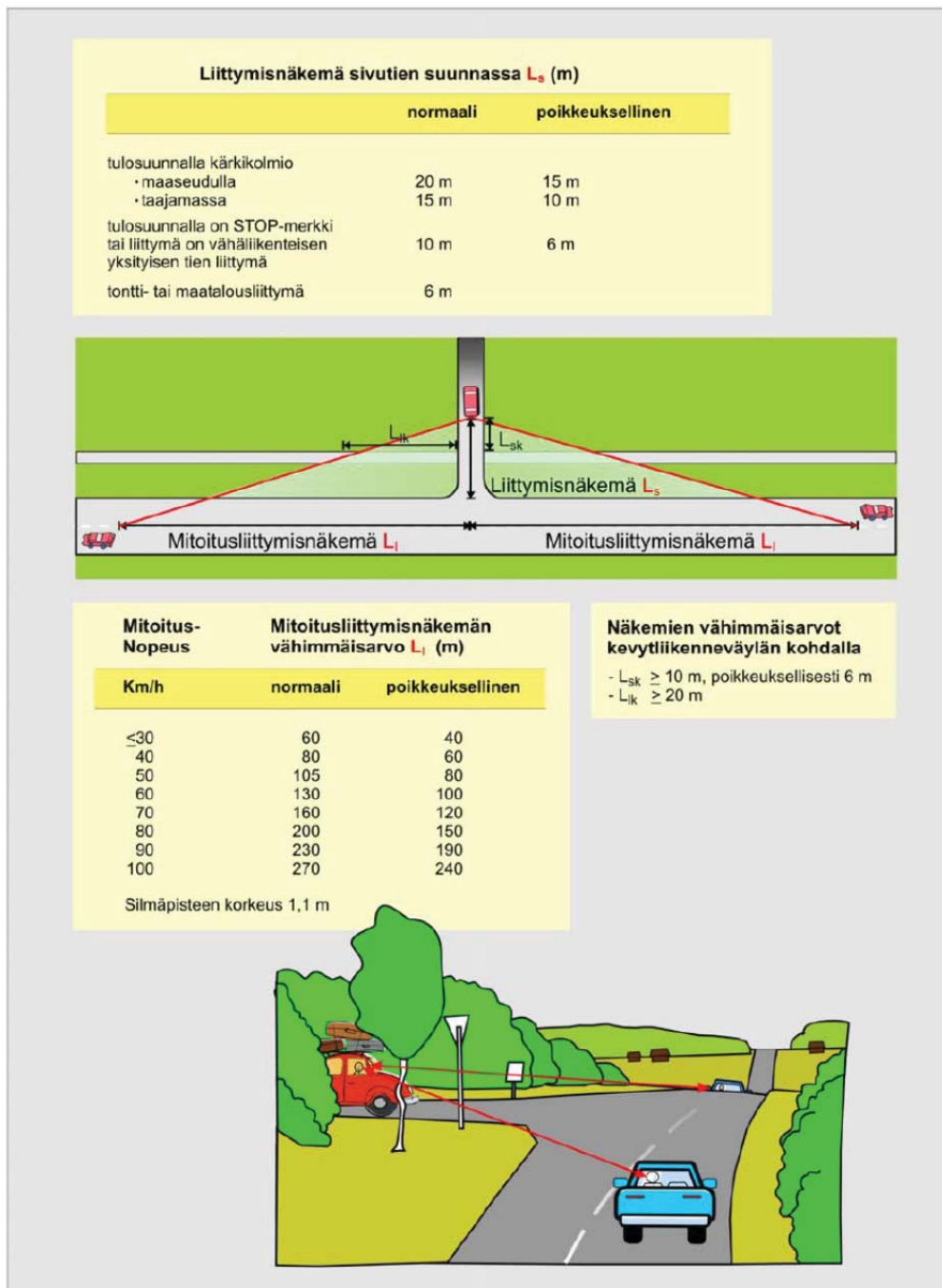
Pyörätie



Kuva 21. Pyörätien jatkeen merkintä.

Yksityistieliittyneiden näkemäraivaukset maanteiden varsilla sekä ratojen tasoristeyksissä

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



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






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

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

Mopoilu kevyen liikenteen väylillä

Mopoilun sallimisessa kevyen liikenteen väylillä pyritään selkeyteen ja jatkuvuuteen kaikkien Kuopion seudun kuntien alueella. Lähtökohtaisesti noudatetaan vuonna 2013 valmistunutta Liikenneviraston ohjetta 1/2013: Mopon paikka liikenneympäristössä. Ohjeen mukaan taajamassa mopolla ajoa pyörätiellä ei yleensä sallita. Myös taajaman ulkopuolella mopoa kuljetetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai pienempi. Mopon paikka ympäristöstä ja nopeusrajoituksesta riippuen erityisehtoinen on esitetty alla olevassa taulukossa.

Taulukko 5. Mopoilun erottaminen muusta ajoneuvoliikenteestä.

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

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

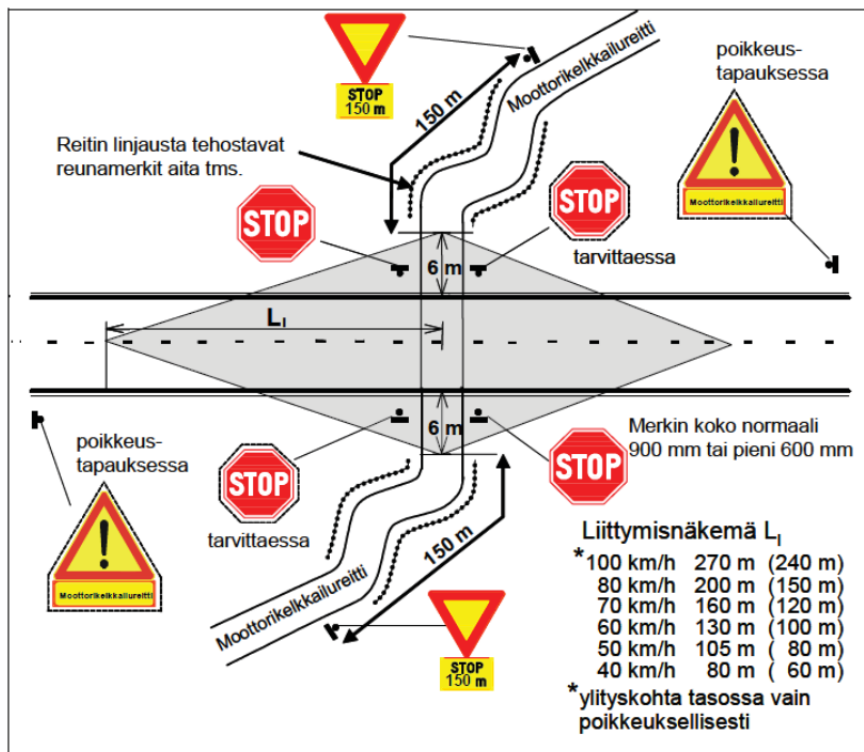
Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

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

Moottorikelkkareittien ylityskohdat

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

vat tulevan ylityskohdan riittävän hyvin. Kuntien alueella olevien reittien ylityskohtien turvallisuus tulee käydä jatkossa säännöllisesti läpi. Myös radan ylittäminen tasoylikäytävän kohdalla on kielletty ilman erityisjärjestelyjä. Kelkka ei missään tilanteessa saa olla kosketuksissa raiteiden kanssa.



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

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaavojen laatimisvaiheessa sekä uusien maankäyttöhankeiden suunnittelun yhteydessä tulee maankäytön suunnittelu sovittaa vuorovaikutteisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa, varmistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä laajemmin myös vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin sekä ko. kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseen. Tarkistuslistoja on esitetty mm. ympäristöministeriön julkaisuissa. Yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen välillä tulee lisätä kaavojen valmisteluvaiheessa kaavojen mahdollisimman sujuvan etenemisen varmistamiseksi. Laajemmin on tärkeää liittää liikenteen suunnittelu kaupungissa myös osaksi palvelujen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten suunnittelua, jotta liikenteelliset tekijät voidaan ottaa toisaalta palvelujen ja elinkeinoelämän sijoittumisen suunnittelussa huomioon ja toisaalta ottaa liikennesuunnittelussa huomioon myös em. osat alueet.

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

Tienvarsiraivaukset

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

Koulujen sisäiset liikennejärjestelyt ja koulureitit

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

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

Liikkumisen ohjaus

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma valmistui keväällä 2012. Sekä valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman sekä Kuopion seudun kevyen liikenteen strategian pohjalta tulee seudun kunnissa edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä muita kestävästi liikkumisen muotoja. Kestävästi liikkumisen edistäminen sisältyy kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän tehtäviin ja ryhmän jäsenien sekä kaupungin virkamiesten ja henkilökunnan tietämystä liikkumisen ohjauksen keinoista lisätään kouluttamalla ja tiedottamalla. Yhtenä keinona on esimerkiksi kaupungin toimiminen esimerkkityöntantajana ja kannustajana kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden kestävästi liikkumismuotojen edistämisessä. Liikkumisen ohjauksen keinoista ja kuntien toimenpiteistä on tarkemmin kerrottu liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmassa.

Toimenpiteet

Suonenjoen kaupungin alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet.

Keskusta-alue

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



Kuva 24. Suonenjoen keskusta-alueen toimenpiteet.

Rautalammintie/Kuopiontie

Rautalammintielle liittyvien Metsolantien ja Urheilutien liittymiin esitetään kaksisuuntainen pyörätie-liikennemerkkien asentamista kolmioiden yhteyteen sekä Metsolantien liittymään liikenteenjakkajan rakentamista (toimenpiteet 1 ja 2). Suonenjoen keskustan kohdalla Rautalammintie on varsin vilkas väylä ja ajonopeudet ovat ajoittain korkeita. Kadun varressa on kadun suuntaista kadunvarsipysäköintiä sekä pysäköintipaikkoja, jotka ovat kohtisuorassa katua kohden. Näiden paikkojen ongelmana on peruuttaminen suoraan kadulle jos auton ajaa etuperin pysäköintipaikalle. Myös kevyen liikenne kokee Rautalammintien ylittämisen vaaralliseksi. Keskustan kohdalla Rautalammintietä esitetään Kaatronkadun ja Herralantien välillä torialue mukaan lukien kehitettäväksi kävelypainotteisemmaksi, ottamalla ajonopeudet kuriin sekä tekemällä liittymä ja -pysäköintijärjestelyjä (toimenpide 5). Liittymissä näkemistä tulee huolehtia sekä talvella että kesällä. Näin esimerkiksi Kokonkadun liittymässä, missä lumivallit ja -kasat peittävät näkemää talvella ja kesällä pensaat ovat näkemäesteenä (toimenpide 3).



Kuva 25. Rautalammintiellä on keskustan kohdalla mm. hankalia pysäköintipaikkoja, joista joutuu peruuttamaan suoraan kadulle.

Rautalammintielle (mt 16193) esitetään Kolmisopenkadun liittymään kevyen liikenteen järjestelyjen parantamista rakentamalla keskisaareke sekä pysäkkiyhteydet (toimenpide 6). Keskeisen keskusta-alueen itäpuolella oleva Jalkalantien (mt 15290) / Karttulantien (mt 16196) liittymä esitetään parannettavaksi ja muutettavaksi kiertoliittymäksi (toimenpide 8). Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava sekä läheisen paloaseman että Valion liikenne. Kevyen liikenteen väylän sekä valaistuksen rakentamista esitetään Kuopiontielle (mt 16194) välille Lylymäentie – Katajamäentie sekä Rautalammintielle (mt 16193) väylää välille Jauhomaentie – vt 9 sekä valaistusta puuttuvalle osalle (toimenpiteet 13 ja 15).

Muut toimenpiteet

Muita keskusta-alueelle esitettyjä toimenpiteitä ovat mm. koulun alueen liikennejärjestelyjen parantaminen lisäämällä Koulukadulle nykyisten töyssyjen kohdalle huomiopaalut sekä parantamalla koulun alueen jalkankulku-, pyöräily- sekä jättöliikennejärjestelyjä tulevan koulukeskuksen remontoinnin yhteydessä (toimenpide 4). Jalkalantiellä (mt 15290) ajonopeuksia tulee hillitä rakentamalla hidasteita Kurenmäentien, Laiduntien, ja Opintien liittymiin sekä rakentamalla suojatienjatke Sammasseläntien suojatien kohdalle (toimenpide 7). Kurenmäentielle esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista (toimenpide 16). Asemakadulla olevat Siioninsillankadun ja Satamakadun liittymät ovat molemmat tasa-arvoisia ja epäselviä liittymiä. Molempiin liittymiin esitetään kolmioiden asentamista sekä liittymien uudelleen muotoilua (toimenpide 9). Iisvientiellä Sairaapolun liittymässä tulee huolehtia näkemistä sekä talvella että kesällä poistamalla näkemäalueelta lumikasat ja pensaat (toimenpide 10). Sairaapolulla oleva Kasarminkadun liittymä esitetään katkaistavaksi ja Kasarminkadun ja Tervalankadun liittymän väistämisvelvollisuuksia selvennettäväksi kolmioilla (toimenpiteet 11 ja 12). Lisäksi Karttulantielle (mt 548) esitetään kevyen liikenteen väylän rakentamista valtatie 9 eteläpuolelta Purolantien liittymään asti (toimenpide 14).

lisveden alue



Kuva 26. Toimenpiteet lisveden alueella.

lisveden alueelle esitettäviä toimenpiteitä ovat:

- Nopeusrajoituksen alentaminen lisvedentien (mt 545) 50 km/h:iin valtatie 9 rampin ja Lentokentänkadun/Mansikkaraitin liittymän välillä (toimenpide 21).
- Käpylän kylän kohdalla lisvedentien (mt 545) liittymien tonttiliittymien katkaiseminen (toimenpide 22).
- lisveden koulun ja pysäköinnin opastamisen korjaaminen (toimenpide 23).
- lisvedentien (mt 545) ja Karsikonmäntien liittymään liikenteenjakajan tehostevarrien asentaminen (toimenpide 24).
- Vesikiventien (mt 16153) ajonopeuksien hillitseminen työssyillä sekä kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille lisvedenraitti – Kinnulanniemi (toimenpide 25).

- Iisvedentielle (mt 545) välille Karsikonmäki – Vesikiventie kevyen liikenteen väylän rakentaminen (toimenpide 26).
- Vesikiventielle (mt 16153) välille Iisvedentie – Iisvedenraitti kevyen liikenteen väylän rakentaminen (toimenpide 27).



Kuva 27. Iisveden koulun opastus opastaa kääntymään koululle vasta seuraavasta liittymästä.

Haja-asutusalue

Suonenjoen haja-asutusalueen toimenpiteet ovat pieniä merkkilisiä.



Kuva 28. Toimenpiteet Suonenjoen haja-alueella.

Suonenjoen haja-asutusalueelle esitetään valtatie 9 liittymiin liikenteenjakajien tehostevarsien lisäämistä liittymien havaittavuuden parantamiseksi. Tällaisia liittymiä ovat mm. kantatien 69, Rautalammin tien (mt 16193) sekä Suonenjoen keskustan kohdan liittymät (toimenpide 31). Valtatiellä 9 olevassa kantatien

69 liittymässä ja sen vastapäätä olevassa Koskelon liittymässä on ongelmana etteivät kaikki Koskelon piha-alueelta tulevat autoilijat ymmärrä tulevaisuuden piha-alueelta, vaan olettavat liittymän olevan samanarvoinen vastapäisen kantatien liittymän kanssa. Tämän ongelman selventämiseksi Koskelon piha-alueelle esitetäänkin asennettavaksi lisäkilpi tekstillä ”tulet piha-alueelta, väistä muuta liikennettä”. Liittymän molempia linja-autopysäkkejä esitetään myös parannettavaksi muuttamalla pysäkit olakkeellisiksi niin ettei pysäkkejä käytetä kiihdytyskaistoina (toimenpide 32). Valtatie 9 kuuluu valtakunnallisesti kehitettävien teiden joukkoon ja sen pidemmän tähtäimen suuremmat toimenpiteet etenevät erillisten suunnitelmien mukaisesti.

Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen on jaettu toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

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

Lisäksi on määritelty erikseen ns. pikatoimenpiteet. Kiireellisyysluokkien sisältä on tunnistettu suuremmat erillishankkeista vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. Seuraavassa taulukossa on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty liitteenä olevissa toimenpidetaulukoiden. Kustannuksiltaan suurimpia investointeja ovat uudet kevyen liikenteen väylät.

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

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

Taulukko 6. Toimenpideohjelma.

	Kiireellisyysluokka ja kustannukset [1000 €]					Onn. vähenemä (hvjo/v)
	Pika	1	2	3	YHT	
Kaupunki	8	13	30	285	336	0,01409
ELY	3,5	30	80	20	133,5	0,05159
ELY ja kaupunki yhdessä			40		40	0,00831
ELY, kaupunki ja yksityinen			20		20	0,00375
Yksityinen	0,5				0,5	
YHTEENSÄ	12	43	170	305	530	0,07774

Lisäksi Suonenjoen alueelle erillishankkeisiin määriteltyjen hankkeiden onnettomuusvähenemä on 0,01951 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Toimenpiteiden vaikutukset

Tieverkolle esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Suonenjoen kaupungin alueella yhteensä 0,09725 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva MT 5,1 Web). Tehokkaimpia ovat liikenteen ohjauksen toimenpiteet ja erityisesti nopeusrajoituksen alentaminen edullisten toteuttamiskustannusten vuoksi. Katuverkolle suunniteltujen toimenpiteiden henkilövahinko-onnettomuusvähennystä ei voitu laskea onnettomuushistorian perusteella, koska katuverkolla tapahtuneita onnettomuuksia ei ole täysin paikannettu. Näin ollen todellinen henkilövahinko-onnettomuusvähennys on selvästi edellä esitettyä arviota suurempi. Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten säästöksi arvioidaan yhteensä noin 48 000 €/vuosi. Laskentaperusteena on käytetty alla esitettyä henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoa. Tämän lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä kustannussäästöjä.

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

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

Laskennallisen henkilövahinko-onnettomuusvähennämisen lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoitaessa. Liikenneturvallisuustyön vaikutukset realisoituvat pitkällä aikajänteellä liikenneasenteiden muutoksena ja edelleen onnettomuusvähennämänä, onnettomuusriskin pienemisenä sekä kaupungille kohdistuvien kustannusten vähentämisenä.

Kevyen liikenteen laatukäytävät

Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyön yhteydessä vuonna 2010 määriteltiin osaan Kuopion seudun kunnista kevyen liikenteen laatukäytävät ohjaamaan ja priorisoimaan kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämistä. Myös Suomenjoki oli mukana laatimassa strategiatyötä.

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

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

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

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

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

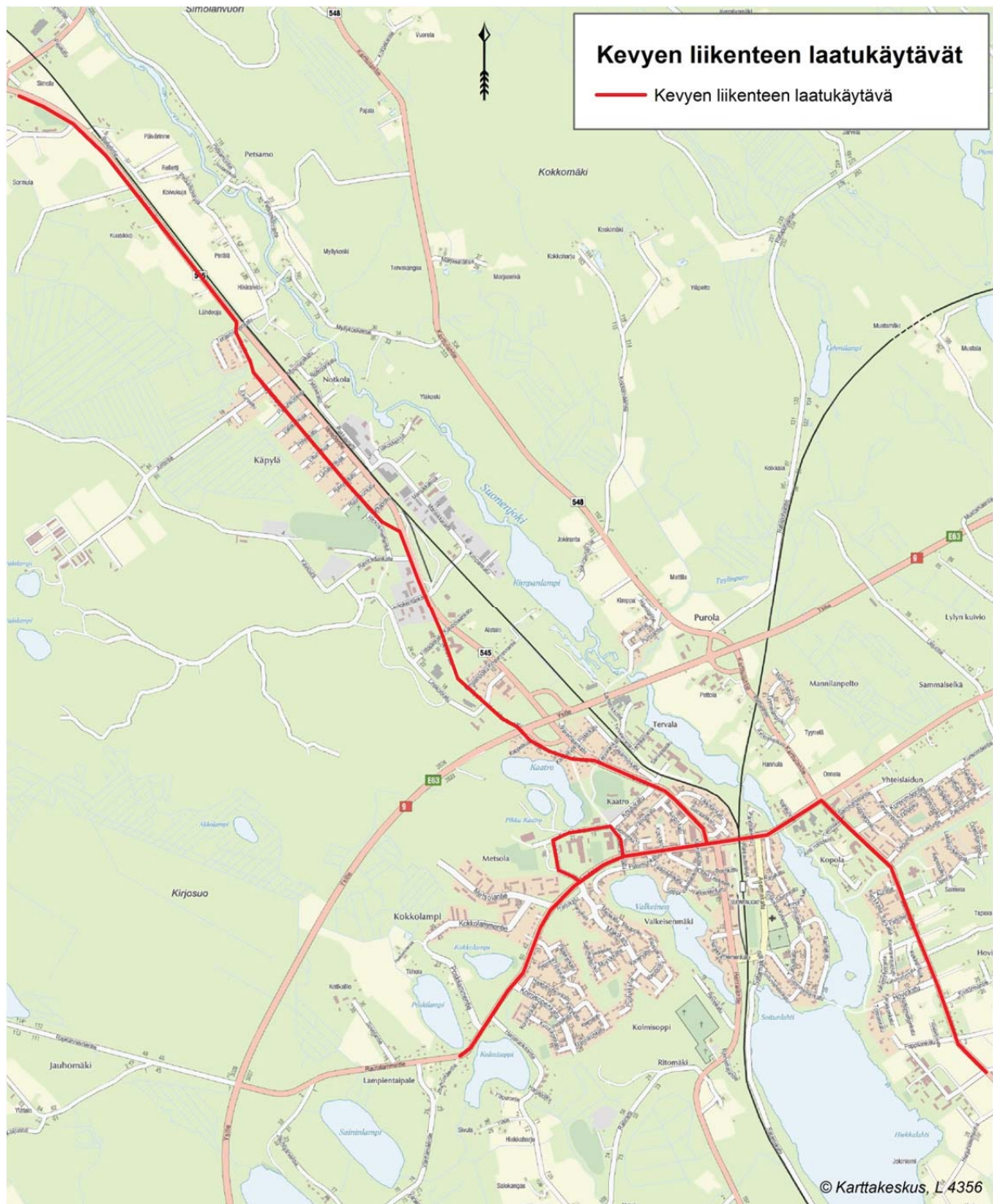
Laatukäytävien kunnossapito on korkeatasoista.

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

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

Suonenjoella kevyen liikenteen laatukäytävät määritettiin Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyön yhteydessä vuonna 2010. Laatukäytävät käsittävät keskustaajaman keskeiset reitit sekä yhteyden lisvedelle. Laatukäytävät on esitetty kuvassa 26.

Suonenjoella laatukäytävät sijoittuvat määrityksen mukaisesti nykyiselle väyläostolle. Laatukäytävien suurimmat puutteet ovat väylän pinnan halkeamat ja epätasaisuudet. Lisäksi toimenpiteissä esitetään muutamien laatukäytäviin liittyvien kevyen liikenteen ylityskohtien parantamista.



Kuva 29. Kevyen liikenteen laatukäytävät Suonenjoella.

Laatukäytävillä esitetään lisäksi kiinnitettäväksi erityistä huomiota:

- sujuvuuspuutteiden korjaamiseen ja esteettömyyteen: reunakivien madaltaminen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden muiden sujuvuusesteiden poistaminen; *vastuutaho ELY/kaupunki*
- viihtyisyyden parantamiseen: alikulkujen siisteys, levähdyspenkit, istutukset, valaistuspuutteiden järjestelmällinen korjaaminen; *vastuutaho ELY/kaupunki*
- tienylityskohtien turvallisuuteen; kuhunkin ympäristöön soveltuvat ratkaisut, ylityskohtien havaittavuus, turvallisuuden lisääminen mm. keskisaarekkein tai korotetuin suojelein; *vastuutaho ELY, kaupunki*
- keskustojen pyöräparkkeihin; *vastuutaho kaupunki*

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

Laatukäytävien tavoitetasolle (tekniset vaatimukset) on asetettu suosituksia, joita esitetään sovellettavaksi laatukäytäviä toteutettaessa (*Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimintalinjat 30.12.2011*). Toimenpiteiden edistäminen ja tarkempi vastuuttaminen esitetään läpikäytäväksi säännöllisesti kaupungin liikenneturvallisuuksiryhmän kokouksissa sekä laajemmin myös seudulla kokoontuvan liikennejärjestelmäryhmän kokouksissa. Pohjois-Savon ELY-keskus pyrkii toteuttamaan laatukäytäviä yhteysväleittäin suurempien hankkeiden tai esimerkiksi päällystysurakoiden yhteydessä. Kunnossapitoon liittyvät laatuvaatimukset sisällytetään alueurakoihin sitä mukaa kun ne kilpailutetaan.

Esteettömyys

Esteettömyyden nykytila

Esteettömyyden nykytilaa selvitettiin asukaskyselyllä sekä kaupungin toimesta keskustaajamassa järjestetyllä pyörätuolisafarilla. Kyselyssä vastaajaa pyydettiin kirjaamaan esteettömyyteen liittyviä ongelmia. Pyörätuolisafarilla puolestaan kaupungin päättäjiä ja vaikuttajia oli haastettu mukaan tutustumaan kaupungin ympäristöön pyörätuolin käyttäjän näkökulmasta. Safarille osallistuneet saivat käyttöönsä pyörätuolin sekä avustajan. Kierrokselle osallistuneet jaettiin kahteen ryhmään, jolla molemmilla oli oma reitti kuljettavanaan ja päätyen lopuksi kaupungintalolle, missä keskusteltiin kierroksen kokemuksista. Kokonaisuudessaan taa-jamassa havaittiin jonkin verran ongelmia tie- ja katu ympäristössä. Suurimmat puutteet olivat liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä. Kyselyssä esiin nousivat huonokuntoiset kevyen liikenteen väylät, kevyen liikenteen yhteyksien puuttuminen sekä puutteellinen talvikunnossapito.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto pyörätuolisafarin havainnoista (tarkempi muistio on suunnitelman liitteenä olevassa sähköisessä aineistossa):

- Pyörätuolilla pienetkin kadun ja väylän kaltevuudet huomaa aivan toisella tavalla kuin mitä normaalisti esimerkiksi kävelemällä.
- Esimerkiksi uimahallin sisäänkäynnin edessä on metallinen ritilä, jolle oli noin 3 cm:n kynnyks ja ritilän jatkeena luiskamainen sisäänkäyntitasanne, jossa oli ruohomatto, joka osoittautui liukkaaksi kun pyörätuolilla yritti päästä tasanteella takaperin.
- Liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä on ongelmia. Usein puuttuu luiska tai se on toimimaton (esim. ovi aukeaa väärään suuntaan, tilanahtaus), automaattiovet tai soittokello puuttuvat, sisäänkäynnin yhteydessä on kynnyks ja/tai sisätilat ovat ahtaat.
- Otto-automaatin edessä on metallinen ritilä, joka tekee pyörätuoliasiakkaan pääsystä automaatille hankalaa.
- Yleisesti todettiin, että liikkumisesteisten tarpeet tulisi huomioida paremmin rakennuksia suunniteltaessa. Vanhus- ja vammaisneuvoston edustaja tulisi ottaa mukaan suunnitteluprosessiin.
- Todettiin, että tämänkaltaisen tutustumisen asioihin on varsin hyödyllinen ja kierrosta pidettiin varsin opettavaisena ja silmiä avaavana, sillä normaalisti liikkuvana ei tule ajatelleeksi miten pienet asiat hankaloittavat juuri esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvan elämää.



Kehittämistoimenpiteet

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

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

- Esteettömyyskoulutusten järjestäminen
- Tiedottaminen

Esteettömyyden huomioiminen kaavoituksessa:

- Esteettömyyden tavoitetason määrittäminen kaavoitusvaiheessa

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa sekä pysäköintialueilla:

- Kaupungin liikenneturvallisuusryhmä järjestää yhteistyössä esimerkiksi vammais- ja vanhusneuvostojen sekä eläkeläisjärjestöjen kanssa tilaisuuden, jossa käydään läpi ongelmia liikkumisesteisten näkökulmasta sekä annetaan vinkkejä edullisiksi parantamiseksi liikkeenharjoittajille. Käsiteltäviä asioita ovat mm. erilaiset sisäänkäyntiratkaisut, kuten toimiva luiska ja soittokello kallisten automaattiovien sijaan, sisätilojen mitoitus myös pyörätuolilla liikkujille, ulkomainokset väylän reunaan, pysäköintialueiden selkeän jäsentelyn merkitys liikkumisesteisten ja liikenneturvallisuuden kannalta sekä invapysäköintipaikkojen (2 paikkaa / P-alue) riittävyys ja merkintä. Tilaisuudessa markkinoidaan esteettömyyttä liikkeenharjoittajille kilpailu- ja imagoetuna. Esteettömyyden huomiointiin ottaminen ja puutteiden korjaaminen lisäävät asiakkaita ja kohentavat yrityksen mainetta.
- Kaupungin pysäköintialueilla varmistetaan invapysäköintipaikkojen riittävyys ja merkintä (sekä kyltit että maalaukset).

Esteettömyys katu ympäristössä:

- Reunakivien järjestelmällinen madaltaminen (0-3 cm): Taajamien ydinkeskustoissa keskeisimpien kevyen liikenteen reittien suojaiteiden reunakivet madalletaan järjestelmällisesti 0-3 cm:n korkuisiksi. Työ tehdään kaupungin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen resurssien puitteissa.
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajat ja/tai avustajat otetaan mukaan sekä julkisten tilojen etä tie- ja katuverkon suunnitteluhankkeisiin. Lisäksi huomioidaan suunnittelun esteettömyysohjeet. Näin varmistetaan, ettei tehdä enää uutta esteellistä ympäristöä.

Kunnossapidon tehostaminen:

- Käydään urakoitsijoiden kanssa läpi talvihoidon laatuvaatimukset ja hiekoitusperiaatteet sekä niiden toteutuminen taajamien ydinkeskustojen kevyen liikenteen väylillä. Tarvittaessa tarkennetaan ohjeistusta tai määritellään erityisiä täsmähoitokohteita.

Levähdysmahdollisuuksien tarjoaminen kevyen liikenteen reiteillä:

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

Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

Yleistä

Suunnittelun yhteydessä laadittiin jokaiselle hallintokunnalle liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Suunnitelmat laadittiin seudulle yhteisenä prosessina, mutta toimintasuunnitelmien laadinta ohjeistettiin kuntakohtaisesti kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa. Toimintasuunnitelmaluonnokset esiteltiin koko seudulle yhteisessä tilaisuudessa. Työn yhteydessä tarkistettiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanot.

Liikenneturvallisuustyön nykytila

Suonenjoen edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2006. Liikenneympäristön parantamissuunnitelma ja liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma tehtiin omina kokonaisuuksinaan. Aikaisemman suunnitelman yhteydessä perustettiin liikenneturvallisuusryhmä, mutta sen toiminta on ajan myötä hiipunut. Liikenneturvallisuustyötä on tehty itsenäisesti eri hallintokunnissa, mutta sitä ei ole koordinoitu säännöllisesti ja yhteisesti koko kaupungin tasolla. Työn alussa tarkistettiin liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano. Puheenjohtajuus on perinteisesti ollut ja on edelleen valtuuston edustajalla. Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma laadittiin päivittämällä ja täydentämällä aikaisempaa suunnitelmaa.

Liikennekasvatustyö on yhteistyötä

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

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

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



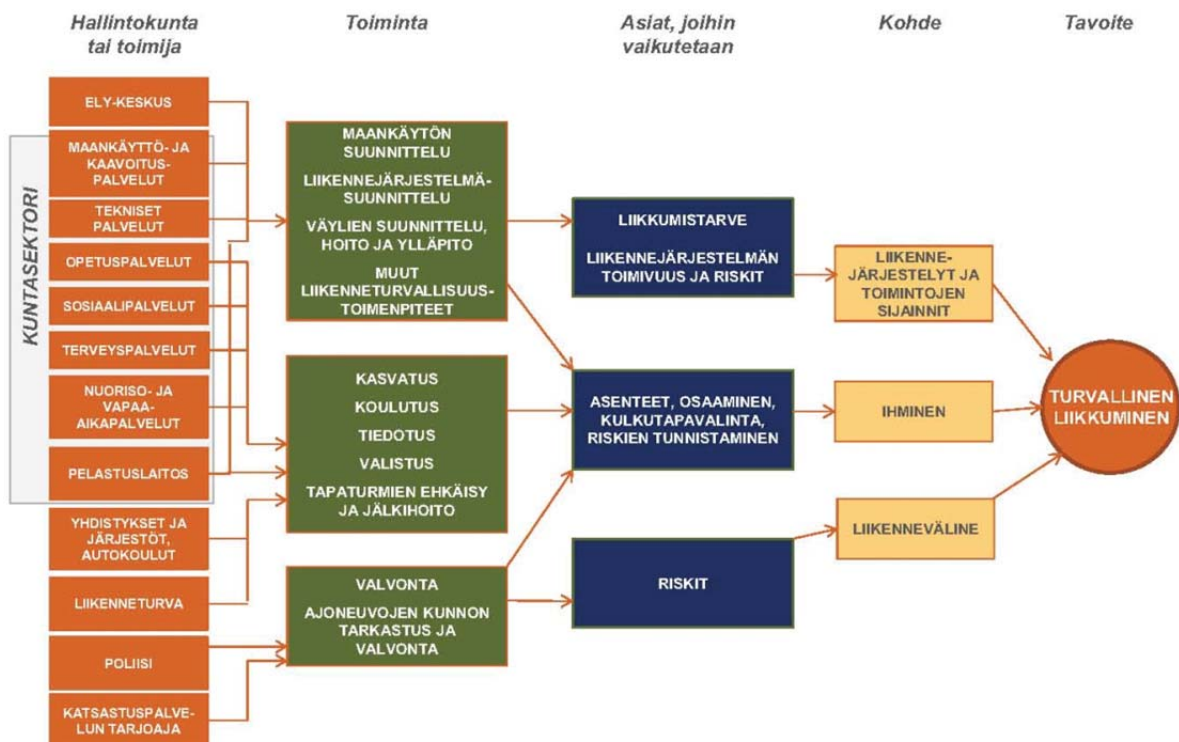
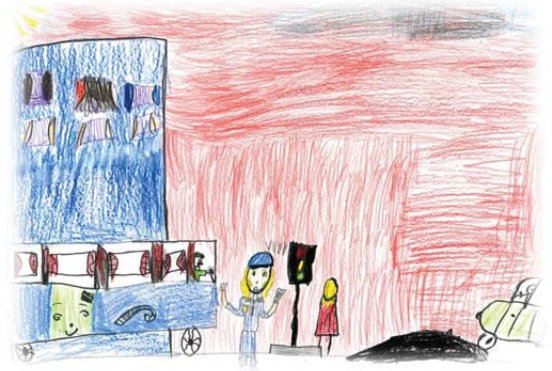
Kaupungin eri hallintokunnissa liikennekasvatustyön mahdollisuudet ovat moninaiset. Kaupungin työntekijät tapaavat kaupunkilaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja järjestelmälliselle liikennekasvatustyölle. Kullekin ikä- ja kohderyhmälle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

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

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

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

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



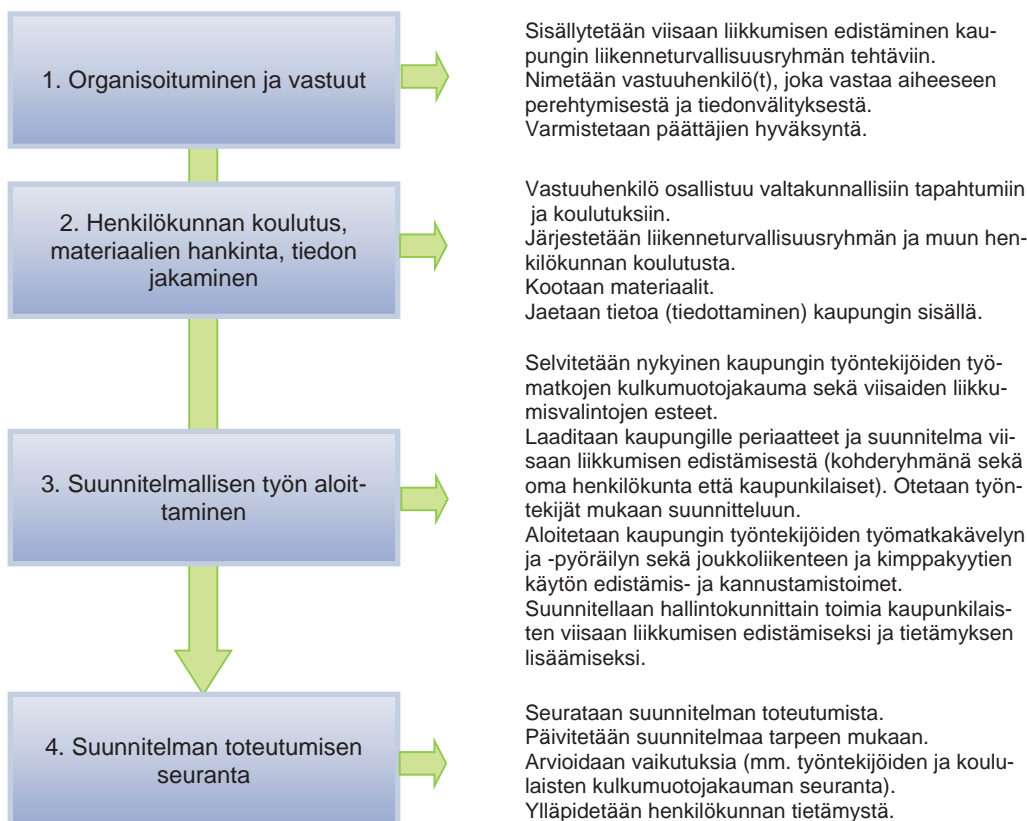
Kuva 30. Paikallisen liikenneturvallisuuksuustyön toimijat ja kohteet.

Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta

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

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

Viisaita liikkumismuotoja voidaan tukea kaupungin toimesta hyvin monin eri tavoin. Ensimmäisenä on tärkeää organisoida ja lisätä kaupungin henkilökunnan tietämystä viisaista liikkumisvalinnoista ja niiden vaikutuksista. Sen myötä mm. liikenneturvallisuusryhmän jäsenet saavat riittävät valmiudet tehdä viisaan liikkumisen edistämistyötä. Kun edellytykset työlle on luotu, aloitetaan viisaan liikkumisen edistämisen periaatteiden ja toimenpiteiden suunnittelu, toteuttaminen ja seuranta (Kuva 31). Käytännön vinkkejä eri hallintokunnille viisaan liikkumisen edistämiseksi on koottu liitteeseen 2. Liitteessä on myös linkkejä erilaisiin materiaaliilähteisiin.



Kuva 31. Esimerkki viisaan liikkumisen edistämisen aloittamisesta kaupungissa.

Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli

Kaupungin liikenneturvallisuusryhmässä on kaikkien hallintokuntien edustajat, jotka vastaavat liikenneturvallisuustyön organisoinnista ja seurannasta omassa yksikössään. Hallintokuntiin tai niiden eri yksiköihin (mikäli on kyse suuresta hallintokunnasta) muodostetaan omat alaryhmät, jotka kokoontuvat itsenäisesti toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa ja vastaavat käytännön työn organisoinnista. Lisäksi esimerkiksi kouluilla voivat olla omat liikenneturvallisuusryhmät tai -tiimit, joissa suunnitellaan koulun sisäistä liikenneturvallisuustyötä.

Liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano tarkistetaan vuosittain mm. mahdollisten henkilövaihdosten varalta. Kaupungin edustajien lisäksi ryhmään kutsutaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen sekä muiden mahdollisten yhteistyökumppaneiden edustajat. Kaupungin liikenneturvallisuusryhmän toimintaa ohjaa puheenjohtaja, joka on nimetty ryhmän kokoonpanon tarkistamisen yhteydessä.

Suonenjoen liikenneturvallisuusryhmä

Kaupungin edustajat:

Olli Luhtala, kaupunginvaltuutettu (pj)
Herko Torssonen, vt. tekn. johtaja
Esa Laurikainen, katumestari
Pekka Voipio, tekn. Itk
Marja-Leena Markkanen, sosiaalijohtaja
Niina Miilunpohja, vapaa-ajan ohjaaja
Seija Savukoski, koulutusjohtaja
Pekka Kauppinen, kaupunginhallitus

Yhteistyökumppanit:

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

Puheenjohtaja

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

Ryhmän muut jäsenet

- toimivat oman hallintokuntansa tai organisaationsa edustajina ja välittävät tietoa ryhmässä käsitellyistä ja päätetyistä asioista omassa hallintokunnassaan tai organisaatiossaan ja
- järjestävät oman hallintokunnan tai organisaation sisäisiä kokouksia, joissa suunnitellaan ja toteutetaan oman yksikön liikenneturvallisuustyötä toimintasuunnitelman mukaisesti.

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

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

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

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat

Tekninen toimi

Teknisen toimen liikenneturvallisuustyön kohderyhmät, tavoitteet, toimenpiteet ja vastuut on esitetty seuraavassa taulukossa.

Kohderyhmä / aihealue	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Tienkäyttäjät kaduilla ja yleisillä teillä Yritykset Poliisi	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallinen liikkuminen työ- ja vapaa-aikana • Asiakkaiden aloitteiden käsittely ja niistä aiheutuvat toimenpiteet 	<ul style="list-style-type: none"> • Oma esimerkillinen käyttäytyminen ja liikennesääntöjen noudattaminen • Muiden tielläliikkujien huomioon ottaminen ja oikeat tilannearvot • Liikennekäyttäytymisen valvonta • Selvitetään ongelma ja sen poistamisen mahdollisuudet. Aloitteiden vastaanotto netissä tai mobiilipalvelulla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tienkäyttäjät • Kunnossapidosta vastaavat organisaatiot • Liikenteen valvonnasta vastaava organisaatio • Päätösesitysten valmistelijat ja päättäjät 	<ul style="list-style-type: none"> • Tienkäyttäjät • Tekninen osasto • ELY-keskus • Poliisi • Tekninen johtaja • katumestari • Tekninen lautakunta

Kohderyhmä / aihealue	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Ajokortin suorittajat	<ul style="list-style-type: none"> Asenteisiin vaikuttaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Oikean liikennekäyttötymisen opetus ja tiedon säistämisen valvonta 	<ul style="list-style-type: none"> Oppilas Opettajat 	<ul style="list-style-type: none"> Autokoulut Liikenneturva
Aluepelastuslaitos	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuuden huomioiminen hälytyksessä sekä paloasemalle saavuttaessa Liikenneturvallisuuden huomioiminen liikenteessä hälytysajossa 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuuden liittyvä opastus ja koulutus työn ohessa Aiheeseen liittyvän oppimateriaalin hankkiminen 	<ul style="list-style-type: none"> Palomiehet / pelastajat Pelastuskoulutusta antava organisaatio 	<ul style="list-style-type: none"> Palomestari ja palo esimies Pelastusopisto SPEK
Ammattiautoilijat ja ammattiliikenne	<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen liikkuminen työajossa 	<ul style="list-style-type: none"> SKAL:n järjestämä koulutus yrittäjille ja kuljettajille Yrityksen itse järjestämä sisäinen koulutus kuljettajille Suosittelavat ajoreitit raskaalle liikenteelle 	<ul style="list-style-type: none"> Kuljettaja Yrittäjä / työnantaja Katu- ja tiealueita hallinnoivat organisaatiot 	<ul style="list-style-type: none"> SKAL Kuljetusyritykset itse Liikenneturva Tekninen osasto ELY-keskus
Kaavoitus ja katusuunnittelu	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuuden huomioiminen rakennettavan ympäristön maankäytön suunnittelussa Liikenneturvallisuuden huomioiminen katusuunnittelussa Esteettömän liikkumisen turvaaminen katurakenteilla 	<ul style="list-style-type: none"> Hyvä suunnittelu Lausuntojen pyytäminen maanomistajilta, ELY-keskukselta, yms. Yhteistyö suunnittelijan kanssa Yhteistyö rakentajien ja kunnossapitäjien kanssa Suunnitelman tarkastaminen esteettömyyden osalta 	<ul style="list-style-type: none"> Kaavoittaja Suunnittelija Rakentaja Valvoja 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto Konsultti Urakoitsija
Katualueella ja yleisillä teillä toimivat urakoitsijat	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen ohjauksen toteuttaminen ohjeiden mukaan Työntekijöiden liikenneturvallisuuskoulutuksen lisääminen 	<ul style="list-style-type: none"> Kadun ja tien pitäjän antamat yksityiskohtaiset ohjeet Työluvat ja siihen liittyvät suunnitelmat Edellytetään tieturva-koulutusta katualueella työskenteleviltä 	<ul style="list-style-type: none"> Katu- ja tiealueita hallinnoivat organisaatiot 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto ELY-keskus
Liikennemerkkit ja opasteet yms.	<ul style="list-style-type: none"> Liikennemerkkien ja opasteiden on oltava oikeassa suhteessa olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön 	<ul style="list-style-type: none"> Kadun ja tienpitäjän yhteistyö suunnittelun, poliisin, ELY-keskuksen ja tiellä liikkujien kanssa Varmistettava liikennemerkkien paikkansa pitävyys 	<ul style="list-style-type: none"> Katu- ja tiealueita hallinnoivat organisaatiot 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto ELY-keskus

Kohderyhmä / aihealue	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Kadunvarsi-pysäköinti	<ul style="list-style-type: none"> Pysäköintisääntöjen noudattaminen katualueilla 	<ul style="list-style-type: none"> Pysäköinnin ohjaaminen liikenne-merkein Karsittava ylimääräiset merkit pois Pysäköinnin valvonnan tehostaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Katualuetta hallinnoiva organisaatio Liikennevalvonnasta vastaava organisaatio 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto Poliisi
Ylinopeudet pääkaduilla Suojateiden turvallisuus	<ul style="list-style-type: none"> Nopeuksien hillitseminen pääkaduilla Suojateiden sijaintipaikka ja rakenteelliset muutokset 	<ul style="list-style-type: none"> Keskustan katualueen rakenteelliset muutokset Rakennetaan korotettuja suojateitä ja / tai hidasteita ongelmallisimpiin kohtiin 	<ul style="list-style-type: none"> Katualuetta hallinnoiva organisaatio Suunnittelija Liikennevalvonnasta vastaava organisaatio 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto Konsultti Poliisi
Korkeat lumipenkat ja istutukset katualueella	<ul style="list-style-type: none"> Risteyksien näkemäalueiden esteettömänä pitäminen ympärivuotisesti 	<ul style="list-style-type: none"> Lumipenkkojen poisto / madaltaminen risteyksien näkemäalueilta mahdollisimman usein talven aikana Vihersuunnittelun yhteistyö kadun / tienpitäjän kanssa; valitaan oikeat kasvit 	<ul style="list-style-type: none"> Katu- ja tiealueita hallinnoivat organisaatiot Katu- ja viher-suunnittelija 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto ELY-keskus konsultti
Lumipolanteen poistaminen risteyksialueilta ja pihaliittymistä	<ul style="list-style-type: none"> Risteyksien ja liittymien esteettömänä pitäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Korkeiden (ajoa haittaavien) polanteiden poistaminen risteyksistä ja liittymistä mahdollisimman pian lumisateen jälkeen 	<ul style="list-style-type: none"> Katu- ja tiealueita hallinnoivat organisaatiot 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto ELY-keskus
Kaupungin omistamien kiinteistöjen pihojen auraukset (koulut, päiväkodit, yms.)	<ul style="list-style-type: none"> Turvallisuuden parantaminen pihojen aurauksien aikana 	<ul style="list-style-type: none"> Aurauksien ajoittaminen / tekeminen pihalla sellaisena ajankohtana, ettei siellä ole oppilaita / lapsia yms. muita oleskelijoita Aurauksisuunnitelman laatiminen yhdessä kiinteistön käyttäjän kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> Katu- / piha-alueita hallinnoivat organisaatiot Kiinteistöjen omistajat Kiinteistöjen käyttäjät 	<ul style="list-style-type: none"> Tekninen osasto Koulutoimi Sosiaalitoimi

Koulutoimi

Varhaiskasvatuksen osalta kohderyhminä ovat alle kouluikäiset päivähoidossa ja esiopetuksessa olevat lapset sekä heidän perheensä.

Varhaiskasvatuksessa liikennekasvatusta toteutetaan muiden kasvatuksen ja opetuksen osa-alueiden rinnalla varhaiskasvatus- ja esiopetussuunnitelman mukaisesti. Varhaiskasvatuksessa annetaan myös tilanteiden vaatimaa (retket, kuljetustilanteet yms.) ja vanhempien toivomaa liikennevalistusta.

Tavoitteena on turvallinen liikkuminen hoidon ja opetuksen aikana. Toiminnalla pyritään myös vaikuttaminen lapsen ja mahdollisesti koko perheen liikenneturvallisuuteen myös muuna aikana.

Konkreettisia toimenpiteitä tavoitteen saavuttamiseksi:

- liikennekasvatusviikko; keskustelua liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä, käytännön harjoittelua oikeassa liikenteessä, liikenneaiheista askartelua, leikit, kirjat, laulut, demonstroinnit esim. nukketeatteri
- vierailut poliisiasemalla
- vanhemmille tai koko perheelle suunnatut tietoiskut ja tilaisuudet
- Liikenneturvan ja muiden liikenneturvallisuustahojen tarjoaman materiaalin käyttäminen kasvatuksessa ja opetuksessa (www.liikenneturva.fi → materiaali ja liikennekasvatus)
- liikennekasvatuskansiot.

Ongelmina liikenneturvallisuustyössä koetaan ajan puute ja oppimateriaalin soveltumattomuus. Yhteistyötahoja ovat mm. poliisi, Liikenneturva, Mannerheimin lastensuojeluliitto, yrittäjät, koulut, taksit, linja-autoyhtiöt, kunnossapitourakoitsijat ja kaupungin tekninen osasto.

Perusopetuksessa liikenneturvallisuustyön kohteina ovat mm. oppilaat ja heidän huoltajansa, koulukuljetusten toteuttajat. Kouluissa normaalitoimintaan kuuluu:

- liikenne- ja liikenneturvallisuuskasvatus
- koulukuljetuksiin liittyvä suunnittelu, päätöksenteko ja valvontatehtävät. Valvontaan kuuluu kuljetuksen odotus, kuljetuksiin meno ja niistä poistuminen
- koulun piha-alueiden kunnossapitokoneiden toiminta-aikojen määrittely
- koulupäivän aikana tehtävät siirtymiset urheilukentälle ja muihin kohteisiin.

Konkreettisine toimina koulutoimen osalta voidaan mainita mm.:

- annetaan opetussuunnitelman mukaista opetusta oppilaille
- järjestetään tarvittaessa tiedotustilaisuuksia
- liikennepuistoa käytetään
- valmistetaan itse ja käytetään Liikenneturvan tekemää oppimateriaalia
- kerran vuodessa mopojen tarkistus koulun pihalla poliisin toimesta.

Lukiassa liikenneturvallisuusasiat tulevat vuosittain esille säännöllisesti terveystiedon ykköskurssilla, jossa käydään läpi onnettomuuspaikalle pysähtymisvelvollisuus, siellä toimiminen/ auttaminen, avun hälyttäminen, shokkitila, hypotermia ym. Lisäksi kaikki terveyden kannalta oleellisesti myös liikenteeseen vaikuttavat asiat kuten alkoholi ja huumeet.

Sisä-Savon kansalaisopistossa liikenneturvallisuustyön kohteina ovat kaikki kuntalaiset. Tavoitteena on ajotaidon ja yleisen liikenneturvallisuuden ylläpito.

Konkreettisine toimina ovat erilaiset kurssit, joita järjestetään ja kuntalaisten toivomuksia kuunnellaan. Esim. moponkorjauskurssi, saaristolaiivurikurssi, veneen kuljetuskurssi, ensiapukurssi.

Kohderyhmä / aihealue	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Alkuopetus	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen havainnoinnin kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Harjoitellaan koulun lähiympäristössä liikkumista. Havainnointitehtäviä Vanhemmille tietoa turvallisuudesta koulutiestä 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat Rehtorit Poliisi Liikenneturva Liikennöitsijät Koulusihteerit Kaupungin tekninen toimi
	<ul style="list-style-type: none"> Jalankulkusääntöjen ja tapojen opettelu 	<ul style="list-style-type: none"> Ryhmässä liikkuminen Heijastimen merkitys pimeällä liikuttaessa 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat 	
	<ul style="list-style-type: none"> Koulukuljetukset 	<ul style="list-style-type: none"> Yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa Oppilaita kuljettavien vanhempien valistaminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Kuljetuksista päättävät tahot Opettajat Rehtorit 	
<ul style="list-style-type: none"> Koulualue 	<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen koulukyytiin tulo ja lähteminen Liikkuminen koulualueella päivittäin Pihanhoitokoneiden liikkuminen 	<ul style="list-style-type: none"> Opettajat Rehtorit Kaupungin tekninen toimi 		
Luokat 3-6	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen havainnoinnin kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> Harjoitellaan koulun lähiympäristössä liikkumista Polkupyörällä liikkuminen 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat 	
<ul style="list-style-type: none"> Turvavälineiden käyttö 	<ul style="list-style-type: none"> Heijastin- ja polkupyörän turvalaitekampanja pimeän ajan alkaessa Pyöräilykypärän käyttö 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat 		
<ul style="list-style-type: none"> Koulukuljetukset 	<ul style="list-style-type: none"> Oppilaita kuljettavien vanhempien valistaminen Yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> Vanhemmat Opettajat Rehtorit Kuljetuksista päättävät tahot 		
<ul style="list-style-type: none"> Koulualue 	<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen koulukyytiin tulo ja lähteminen Liikkuminen koulualueella päivittäin Pihanhoitokoneiden liikkuminen 	<ul style="list-style-type: none"> Opettajat Rehtorit Kaupungin tekninen toimi 		

Kohderyhmä / aihealue	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Luokat 7-9 ja lukio	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen havainnoin kehittäminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerrataan turvallisen liikenteen perusteita • Pyöräily- ja mopoilusäännöt • Autoilu/ moottoripyöräily-säännöt • Toisten huomioiminen liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanhemmat • Opettajat 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallisuus 	<ul style="list-style-type: none"> • Heijastinkampanja pimeään ajan alkaessa • Kypärän käyttö • Moottoriajoneuvon kuljettajana liikenteessä • Matkustajana liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanhemmat 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Raittius liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Alkoholin ja muiden huumausainien vaarallisuus liikenteessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanhemmat 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ensiapukoulutus 	<ul style="list-style-type: none"> • Ensiavun alkeet 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Koulukuljetukset 	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteistyö liikennöitsijöiden kanssa • Oppilaan oman vastuullisuuden kehittäminen • Oppilaita kuljettavien vanhempien valistaminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanhemmat • Opettajat • Rehtorit 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Koulualue 	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallinen koulukyytiin tulo ja lähteminen • Liikkuminen koulualueella päivittäin 	<ul style="list-style-type: none"> • Opettajat • Rehtorit 	
Aikuiskoulutus	<ul style="list-style-type: none"> • Ajotaidon ylläpito • Liikenneturvallisuuden ylläpito 	<ul style="list-style-type: none"> • Kurssit ja luennot 	<ul style="list-style-type: none"> • Kansalaisopiston rehtorit ja opettajat 	

Sosiaalitoimi, vanhus- ja vammaispalvelut

Sosiaalitoimessa asiakas- ja kohderyhmiä ovat ikääntyneet, pitkäaikaissairaat ja vammaiset aikuiset, kehitysvammaiset nuoret ja aikuiset sekä lapset ja nuoret vanhempineen.

Sosiaalitoimen tehtävät liikenneturvallisuuteen liittyen:

- Vanhustenhuolto puuttuu tilanteisiin, joissa autolla ajaminen on vaarallista dementoivan sairauden, näön tai kuulon huononemisen takia. Työntekijät ohjaavat asiakkaitaan hankkimaan liikkumisen kannalta turvallisia apuvälineitä.
- Kehitysvammahuolto ohjaa ja harjoittaa asiakkaitaan turvalliseen liikkumiseen liikenteessä käytännön tilanteissa.
- Lastensuojelu puuttuu poliisilta tulleen ilmoituksen perusteella nuoren tilanteeseen ja antaa laillisuus- ja päihdekasvatusta, jos nuori on syyllistynyt rikokseen (alaikäisenä mopoilu tai autoilu, päihtyneenä ajaminen tms.). Perhetyöntekijät ohjaavat käytännön tilanteissa asiakasperheiden lapsia liikenteessä liikkumisessa.

Konkreettisina toimenpiteinä on tehty mm. seuraavaa:

- Vanhusten päiväkeskuksessa on pidetty liikenteeseen ja liikkumisen turvallisuuteen liittyviä infoja.
- Kehitysvammaisten päivätoiminnassa poliisi on käynyt puhumassa liikenneturvallisuudesta. Asuntolan asukkaille huolehditaan heijastimet ja pyöräilykypärät.
- Vastuutetaan yksityisten hoivakotien henkilöstöä toimimaan yhdessä kaupungin henkilöstön kanssa vammaisten ja ikäihmisten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Ongelmat:

- Huomioidaan valistusta annettaessa kehitysvammaisten ja muistisairaiden kyky ottaa vastaan uutta tietoa.

Vanhus- ja vammaistyössä yhteistyökumppanina ovat olleet yksityiset hoivakodit, eläkeläis- ja vammaisjärjestöt sekä ikäihmisten neuvosto ja vammaisneuvosto, lisäksi kansalaisopisto, kun on järjestetty autoilijan kuntosuunnitelma ikääntyneille. Tekniseen toimeen on välitetty toiveita liukkauden poistosta, hiekoituksesta, levähdyspenkeistä, turvakaitteista ja liikkumisesteistä. Lisäksi yhteistyötahoja ovat olleet poliisi ja terveydenhuolto.

Kohderyhmä	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Kehitysvammaiset henkilöt: asuntolan, päivätoiminnan, avohuollon ja palvelukotien asukkaat	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallinen liikkuminen liikenteessä. • Heijastimen ja kypärän käyttö tavaksi. • Turvallisen liikkumisen opetteleminen käytännössä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vaaranpaikkojen kartoitus ja informointi eteenpäin • Henkilökohtainen ohjaus liikenteessä • Liikenneturvallisuuksuusteemapäivä vuosittain. Valistusta ja ohjattua liikkumisharjoittelua lähiympäristössä 	<ul style="list-style-type: none"> • Palvelukeskus Väinölän henkilöstö ja palvelukotien vastuhenkilöt 	<ul style="list-style-type: none"> • Palvelukeskus Väinölän henkilöstö • Yksityisten palvelukotien vastuhenkilöt • Poliisi • Liikenneturva
Ikäihmiset, pitkäaikaissairaat ja muut vammaiset	<ul style="list-style-type: none"> • Turvallinen liikkuminen liikenteessä. • Liikkumisen apuvälineiden turvallinen käyttö. • Heijastimen ja kypärän käyttö tavaksi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vaaranpaikkojen kartoittaminen ja informointi eteenpäin. • Ohjattu liikkuminen erityisesti apuvälineiden kanssa. • Levähdyspaikkoja riittävästi. • Liikenneturvallisuuksuusteemapäivä vuosittain. • Liukkauden torjunta ja hiekoittaminen. • Saattoapu tarvittaessa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ikäihmiset • Kotihoidon henkilöstö • Talonmiehet ja isännöitsijät • Tie- ja katusuunnittelusta sekä kunnossapidosta vastaavat 	<ul style="list-style-type: none"> • Kotihoidon henkilöstö • Palvelutalojen henkilöstö • Tekninen toimi • Eläkeläis- ja vammaisjärjestöt • Vammaisneuvosto Ikäihmisten neuvosto • Poliisi • Terveystuolto

Vapaa-ajan palvelut, nuoriso- ja liikunta

Kohderyhmä	Tavoitteet	Keinot/ toimenpiteet	Vastuu	Toteuttaja / yhteistyötaho
Lapset (ip-kerho)	<ul style="list-style-type: none"> • Valistaminen • Turvallinen leikkipäristö • Liikennekäyttäytyminen (jalankulkijana) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aiheeseen liittyviä tuokioita • Teemaviikko • Liikennepuiston käyttö 	<ul style="list-style-type: none"> • Vapaa-ajan lautakunta 	<ul style="list-style-type: none"> • Iltapäivätoiminnan kerhot
Nuoret	<ul style="list-style-type: none"> • Ennaltaehkäisy • Liikennekäyttäytyminen (mopot, skootteri) 	<ul style="list-style-type: none"> • Teemaviikko (liikennekulttuuri, alkoholi ⇔ liikenne) • Ulkopuolinen ”luennoitsija • Nuorisotalolla keskusteluja • Oppaita, esitteitä 	<ul style="list-style-type: none"> • Vapaa-ajan lautakunta 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuoriso-ohjaajat
Työikäiset	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennekulttuuri (isältä pojalle tapakasvatus) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perhetapahtuma, poliisi mukana 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupunki 	<ul style="list-style-type: none"> • Poliisi • Lintharjun koulu? • *Ammattikoulu?
Ikäihmiset	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuus • Esteetön liikkuminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Tietoiskut / haasteet 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupunki, eläkeläisryhmät 	

Yhteistyökumppanit

Liikenneturva

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

Yhteyshenkilö: Tuula Taskinen/Tarja Korhonen

Poliisi

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

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

Suonenjoen alueella poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuusyhteistyöhön kaupungin kanssa. Yhteis-
työllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuden
edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa (koulupoliisitoiminta), vanhempainillois-
sa ja hoitolaitoksissa. Poliisilta pyydetään tarvittaessa lausunto maankäytön suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Jyrki Haapala

Pohjois-Savon ELY-keskus

Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustaja osallistuu kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän kokoukseen
tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. ELY-keskuksen rooli on suurin liikenneympäristön ja maankäytön
suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Matti Antikainen

Yritykset

Kaupungin alueella toimivien yritysten ja elinkeinoelämän edustajia esitetään kutsuttavaksi mukaan kau-
pungin liikenneturvallisuustyöryhmään ja jatkossa myös toimintaan. Yrityksillä on hyvät mahdollisuudet
edistää liikenneturvallisuusaatetta työpaikoilla esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai
laatimalla yritysکوhtainen liikenneturvallisuussuunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan toimesta laadit-
tu malli. Yrityksen saama hyöty liikennetapaturmien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä
työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuusasioiden huomioon
ottaminen nostaa yrityksen imagoa.

Yhdistykset ja järjestöt

Aktiiviset yhdistykset ja järjestöt ovat erinomaisia yhteistyökumppaneita kaupungin liikenneturvallisuustyös-
sä. Järjestöjen ja yhdistysten kautta voidaan tavoittaa erilaisia liikkujaryhmiä (lapset, nuoret, vanhukset jne.)
ja luoda liikenneturvallisuuden edistäminen osaksi järjestön toimintaa. Potentiaalisten järjestöjen kartoitta-
minen kaupungissa on yleensä melko helppoa ja yhteistyötä on tehty usein jo aikaisemmin muiden asioiden
puitteissa.

Markkinointi ja tiedottaminen

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

Tiedottamisen ja markkinoinnin edistämistoimet:

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

Ensimmäiset askeleet

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa aiheesta laajasti eri hallintokuntia, luottamusmiehiä, yhteistyökumppaneita ja tiedotusvälineitä. Esimerkiksi sivistystoimen suunnitelmaa suositellaan esiteltäväksi mm. vanhempainilloissa. Samalla tulisi korostaa jaettava vastuuta ja yhteistyötä (vanhemmat ja koulut) lasten liikennekasvatuksessa. Samaan tapaan olisi suositeltavaa esitellä suunnitelmaa mm. yrityksille ja järjestöille. Samalla tulisi kertoa yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikennekasvatustyötä ja pyytää heitä mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Tiedottamista voidaan tehdä esimerkiksi tiedotusvälineiden kautta tai erikseen järjestetyissä tilaisuuksissa. Tiedottamista tiedotusvälineille ja liikenneturvallisuusaiheisten lehtijuttujen kirjoittamista suositellaan tehtäväksi jatkuvasti mm. erilaisia toimenpiteitä toteutettaessa (ks. edellinen luku).

Valmis liikenneturvallisuussuunnitelma toimii liikennekasvatustyön alustavana toimintasuunnitelmana ja ohjaavana työkaluna. Suunnitelman valmistumisen jälkeen aloitetaan liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta kunnassa ja perustetaan hallintokuntaohjaukselliset alaryhmät. Hallintokuntaohjauksissa alaryhmissä käydään läpi suunnitelmassa esitetyt liikennekasvatustyön toimenpide-ehdotukset ja sovitaan jokapäiväiseen työhön sisällytettävistä toimenpiteistä. Lisäksi ajoitetaan muut toimenpiteet ja sovitaan järjestely- ja toteuttamisvastuut. Suunnitelmassa esitettyä toimenpidelistasta ylläpidetään sähköisenä, jolloin siihen voidaan kirjata toimenpiteiden ajoitus ja toteuttamisvastuut sekä lisätä tarpeen mukaan uusia toimenpiteitä. Hallintokunnan vastuuhenkilö (liikenneturvallisuusryhmän jäsen) kokoaa hallintokunnan toiminnasta yhteenvedon ja esittää

sen kaupungin liikenneturvallisuusryhmän kokoontumisissa. Useiden hallintokuntien yhteistyössä toteutettavia toimenpiteitä sekä koko kaupungin henkilöstöä koskevat toimenpiteet käsitellään kaupungin liikenneturvallisuusryhmässä. Sekä kaupungin ryhmän että hallintokuntaakohtaisten alaryhmien kokoontumisia jatketaan säännöllisesti. Liikenneturvallisuustyön ja liikenneturvallisuustilanteen seurannasta sekä raportoinnista ja seurannassa käytettävistä mittareista on kerrottu enemmän seuraavassa luvussa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma toimii ohjaavana työkaluna kaupungin liikenneturvallisuustyössä. Suunnitelman valmistuessa tärkeää on

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

Jatkotoimenpiteet

Suunnitelman käsittely

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

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

Seuranta

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

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kaupungin alueella. Tätä seurantaan varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 7. Liikenneturvallisuusryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaan varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 7. Esimerkkejä tavoitteita edistävästä toimista ja tavoitteiden seurantamittarista.









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

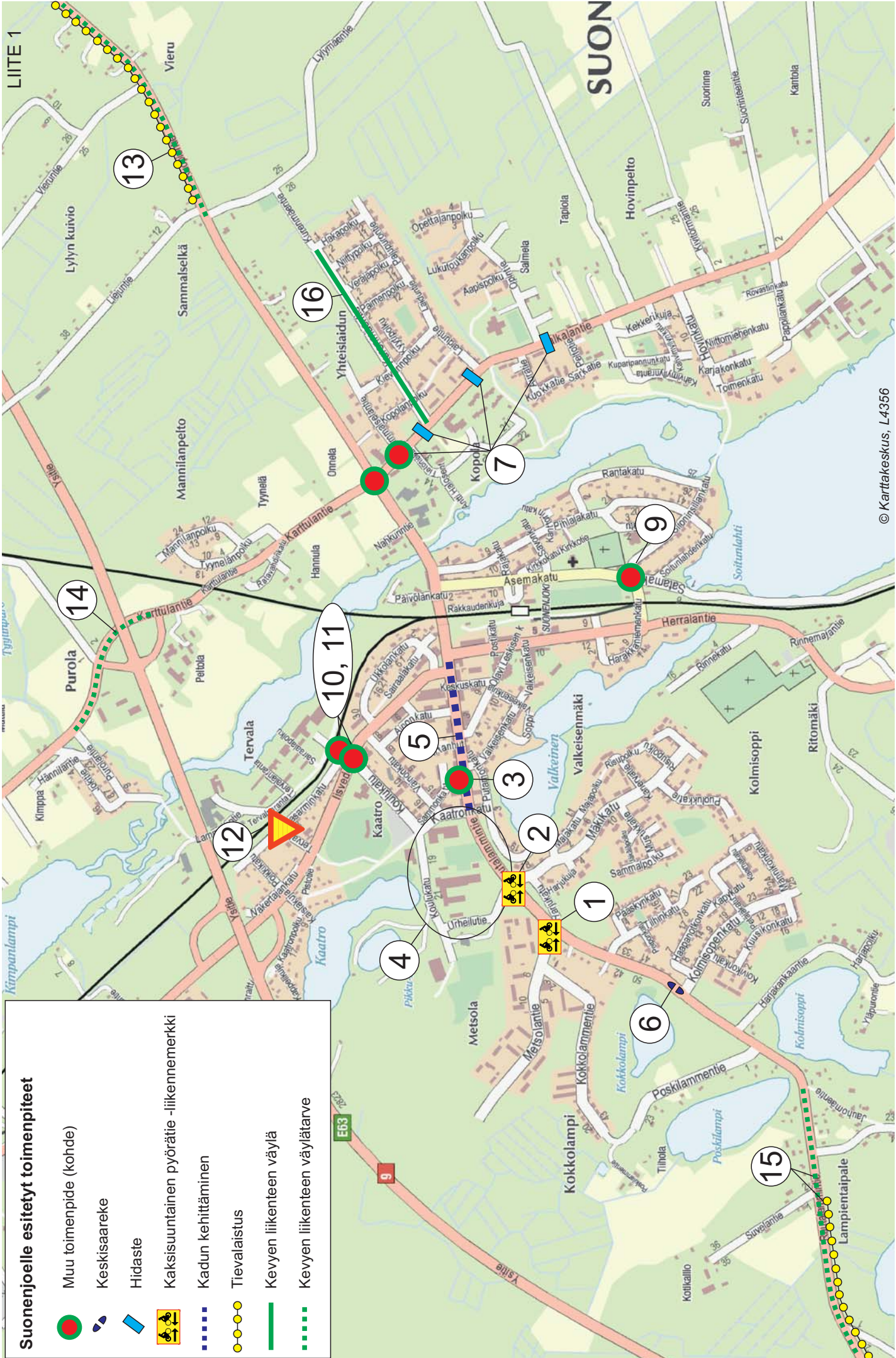
Liitteet

Liite 1. Liikenneympäristön toimenpidekartat ja -taulukot

Liite 2. Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Suonenjoelle esitetyt toimenpiteet

-  Muu toimenpide (kohde)
-  Keskiisaareke
-  Hidaste
-  Kaksisuuntainen pyörätie -liikennemerkki
-  Kadun kehittäminen
-  Tievalaistus
-  Kevyen liikenteen väylä
-  Kevyen liikenteen väylätarve



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns.-pikatoimenpiteet
 = enlissrahalla toteutettavat hankkeet

KESKUSTAAN ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

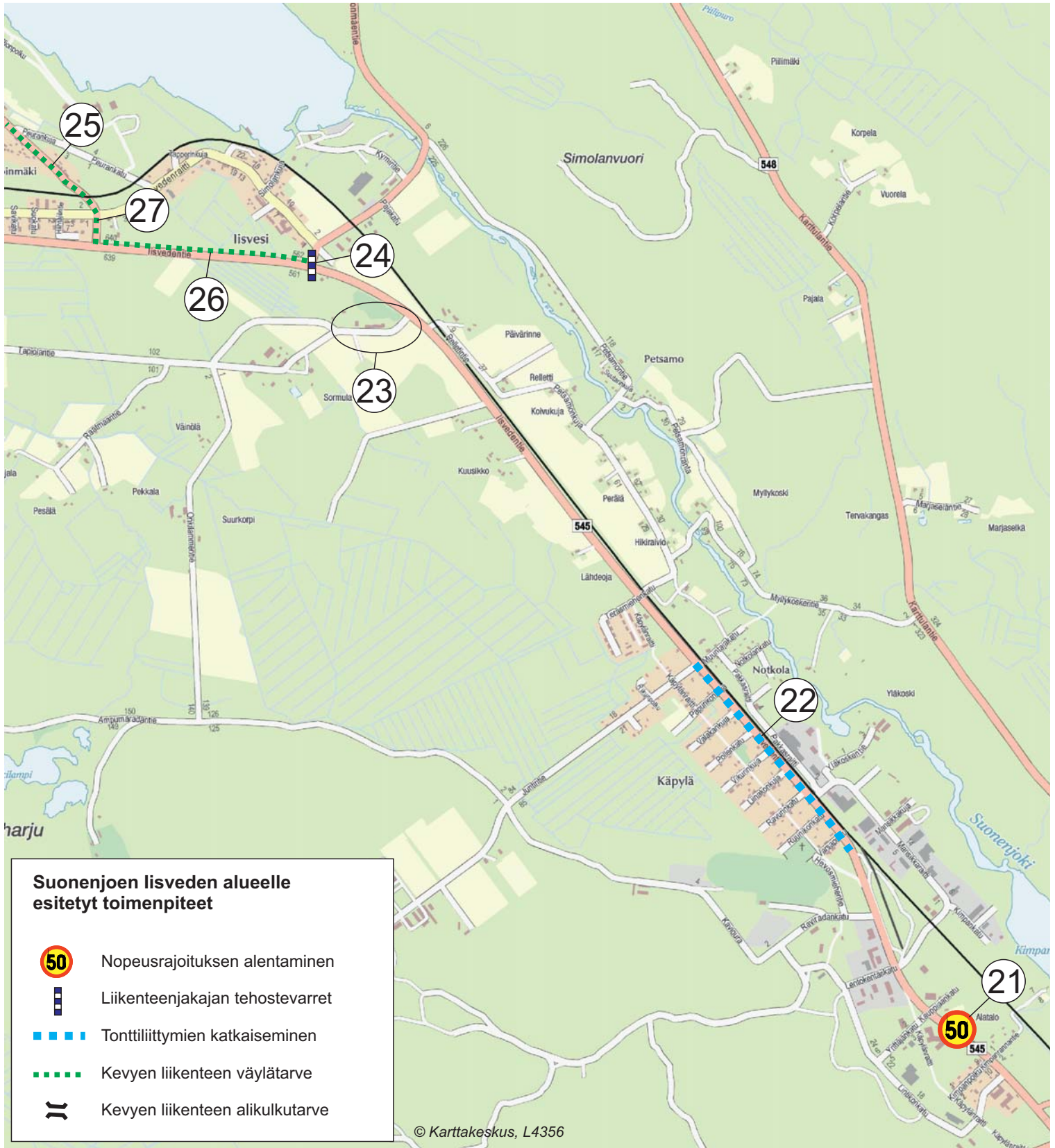
Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€v)	Kiireelli- syy- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
1	Rautalammintien ja Metsolantien liittymä			Metsolantielle kaksisuuntainen pyörätie-liikennemerkki kolmion yhteeseen	0,5			PIKA	Kaupunki	
2	Rautalammintien ja Urheilutien liittymä			Liikenteenjakajan rakentaminen liittymään	5			1	Kaupunki	
3	Rautalammintien ja Kokonkadun liittymä			Urheilutilielle kaksisuuntainen pyörätie-liikennemerkki kolmion yhteeseen	0,5			PIKA	Kaupunki	
4	Koulun ympäristö			Näkemistä huolehtiminen (talvella lumikasojen ja -valliin poistaminen sekä pensaiden matalana pitäminen)	-			PIKA	Kaupunki	
5	Rautalammintie keskustan kohdalla välillä Kaatronkatu - Herralantie sekä torialue			Koulukadun töyssyjen kohdalle pollarit/huomiopaalut	3			PIKA	Kaupunki	
6	Mt 16193 Rautalammintie, Kolmisopienkadun liittymä	16193/1/1675		Koulukeskuksen remontoinnin yhteydessä koulualueen jalankulku- pyörätie- sekä jättöliikennejärjestelyjen huomioiminen	-			1	Kaupunki	
7	Mt 15290 Jalkalantie	15290/7/5850 15290/7/5600 15290/7/5400		Kadun kehittäminen kävelypainotteisemmaksi, ajonopeuksien hillitseminen, liittymä- ja pysäköintijärjestelyt sekä linja- autopysäkkien rakentaminen liikekeskustan kohdalle	-			-	Kaupunki	
8	Mt 16194 Kuopiontie, mt 15290 Jalkalantien ja mt 16196 Karttulantien liittymä	16194/1/0		Kevyen liikenteen järjestelyt, keskisaareke ja pysäkkiyhdytydet (rakennussuunnitelma olemassa)	30	0,00186	0,062	1	ELY	
9	Asemakatu, Siioninsillankadun ja Satamakadun liittymät			Hidaste ja kevyen liikenteen järjestelyt (töyssyt Kuremäentien, Laiduntien ja Opintien liittymiin sekä Sammaläläntien liittymään suojatien jatke, rakennussuunnitelma olemassa)	80	0,01421	0,178	2	ELY	
10	Ilisvedentie, Sairaalapolun liittymä			Liittymän parantaminen, kiertoliittymä. Suunnittelussa huomioitava alueen liikenne (Valio+palosama)	-	0,01209		-	ELY, Kaupunki	
11	Sairaalapolku, Kasarminkadun liittymä			Siioninsillankadulle ja Satamakadulle kolmiot Liittymien uudelleen muotoilu	1			PIKA	Kaupunki	
12	Kasarminkadun ja Tervalankadun liittymä			Näkemistä huolehtiminen (talvella lumikasojen ja -valliin poistaminen)	30			2	Kaupunki	
13				Kasarminkadun liittymän katkaiseminen	-			PIKA	Kaupunki	
14				Väistämisvelvollisuuden selventäminen kolmioilla	8			1	Kaupunki	
15					1			PIKA	Kaupunki	

LIITE 1

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (te/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€v)	Kiireelli- syyss- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
13	Mt 16194 Kuopiontie välillä Lylymäentie - Katajamäentie	16194/1/1020- 2500	1500	Tievalaistus (vt 9:lle asti)	65	0,01409	0,217	3	Kaupunki	
		16194/1/1020- 2120	1100	Kevyen liikenteen väylätarve	-	0,00192			ELY, Kaupunki	
14	Mt 548 Karttulantie välillä vt 9 eteläpuoli - Purolantie	16196/1/0-300 548/1/0-150	500	Kevyen liikenteen väylätarve (erittäin kallis hanke, sillä ysfittien alittava silta on kapea)	-	0,00067			ELY, Kaupunki	
15	Mt 16193 Rautalammin tie välillä Jauhomaentie - vt 9	16193/1/0-1200	1200	Kevyen liikenteen väylätarve	-	0,0016			ELY, Kaupunki	
		16193/1/0-825		Tievalaistus puuttuvalle osalle	40	0,00831	0,208	2	ELY, Kaupunki	
16	Kurenmäentie		650	Kevyen liikenteen väylä	200			3	Kaupunki	



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = enllisrahalla toteutettavat hankkeet

IISVEDEN ALUEELLE ESITETYT TOIMENPITEET

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
21	Mt 545 lisvedentie välillä 9 -tien ramppi - Lentokentänkatu/ Mansikkaraitti	545/1/300-1200		Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:iin	1	0,01124	11,240	PIKA	ELY	
22	Mt 545 lisvedentie Käpylän kohdalla	545/1/1825-2450		Tonttiliittymien katkaiseminen lisvedentielle	20	0,00375	0,188	2	ELY, Kaupunki, yksityinen	
23	Iisveden koulu			Pysäköintipaikkojen opastuksen korjaaminen	2			PIKA	Kaupunki	
24	Mt 545 lisvedentie, Karsikonmäentien liittymä	545/1/4625		Liikenteenjakajan tehostevarret	0,5	0,0031	6,200	PIKA	ELY	
25	Mt 16153 Vesikiventie			Ajonepeuksien hillitseminen töyssyllä	20			3	Kaupunki	
		16153/1/125-1500	1400	Välillä lisvedentraitti - Kinnulanniemi kevyen liikenteen väylätarve	-	0,00087			ELY, Kaupunki	
26	Mt 545 lisvedentie välillä Karsikonmäki - Vesikiventie	545/1/4550-2/0	950	Kevyen liikenteen väylätarve (lisvedentien pohjoispuolelle)	-	0,00229			ELY, Kaupunki	
27	Mt 16153 Vesikiventie välillä lisvedentie - lisvedentraitti	16153/1/0-125	125	Kevyen liikenteen väylätarve	-	0,00007			ELY, Kaupunki	



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = erillisrahalla toteutettavat hankkeet

HAJA-ASUTUSALUEELLE ESITETYT TOIMENPITEET

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvjo/v)	Tehokkuus (hvjo/M€v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
31	Vt 9 Ysitien liittymät, (mm. kt 69 Tyyrinmäentie, mt 16193 Rautalammin tien sekä keskustan kohdan liittymät	9/318/2020		Liikenteenjakajien tehostevarret	2	0,01454	7,270	PIKA	ELY	
		9/319/2570								
		9/319/5025								
32	Vt 9 Ysitie, kt 69 Tyyrinmäentie, Koskelon liittymä	9/320/95 9/320/900		Koskelon pihasta tuleville lisäkilpi, "tulet pihasta, väistä muuta liikennettä"	0,5			PIKA	Yksityinen	
		9/318/4025		Pysäkkien muuttaminen olakkeelliseksi	20	0,00664	0,332	3	ELY	
	Vt 9 Ysitie	9/318/3950		Parantaminen pidemmällä tähtäimellä erillisten suunnitelmien mukaisesti	-				Liikennevirasto	

LIITE 2: Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Viisaita valintoja liikkumiseen -esite:

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

Esimerkkejä Suomesta:

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

Esimerkkejä Euroopasta:

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

Liikkumissuunnittelun työkaluja:

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

TYKELI (Työpaikat kestävän liikkumisen edistäjinä) -pilottihankkeet:

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

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

Vinkit työnantajille:

1. Toimipaikan sijainnin valinta liikkumismahdollisuuksien mukaan

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

2. Kestävää liikkumista tukeva infrastruktuuri työpaikalla

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

3. Kestävää liikkumista tukevat palvelut, edut ja säännöt työpaikalla

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

4. Tietoa kestävästä liikkumisesta työntekijöille

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

5. Liikkuminen huomioon työn organisoinnissa

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

6. Liikennepalvelujen räätälöinti työpaikan tarpeiden mukaan

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

Kävelyn ja pyöräilyn edistämismahdollisuudet kouluissa:

Liikkuva 2012-2013

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

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

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

Kävelevä- ja pyöräilevä koulubussi

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

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

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

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

Liikennekäärme-peli

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

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

Koulujen kilometrikisa

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

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

Fillarimestarikilpailu

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

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

Kampanjaviikot

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

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

Pyörällä kouluun -päivä

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

Lisätietoja ja materiaalipaketit:

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

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

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

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

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 71/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sito Oy		Julkaisu-aika elokuu 2013		
		Kustantaja Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma Suonenjoki				
Tiivistelmä Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion, Juankosken ja Suonenjoen kaupungit sekä Kaavin ja Rautalammin kunnat ovat laatineet yhdessä Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman. Kuntakohtaiset suunnitelmaraportit sisältävät sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelmat että liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritetyt kunnille yhteiset liikenneturvallisuuksuuden ja esteettömyyden parantamista koskevat periaatteet sekä tarkemmin kuntakohtaiset erityispiirteet. Myös liikenneturvallisuuksuunnitelmat laadittiin kunnille yhteisten periaatteiden ohjaamina. Suunnitelman laadinnassa otettiin huomioon Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma ja kuntien omat liikkumiseen ja turvallisuuden kytkeytyvät strategiat ja tavoitteet. Suonenjoen kaupungin alueelle on esitetty liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä yhteensä 25 kohteeseen. Toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja lisveden alueelle sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon edellä mainitut yleiset periaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet. Toimenpiteiden toteuttaminen on vaiheistettu kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan; vuosina 2013-2016 ja 2017-2020 sekä vuoden 2021 jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin. Lisäksi erikseen on esitetty myös pienemmät ns. pikatoimenpiteet. Parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 0,5 milj.€, josta puuttuvat suuret ns. erillishankkeet. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty kaupungin liikenneturvallisuuksuunnitelman kokoonpano, toimintamalli ja tehtävät sekä hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneturvallisuuksuuden edistämisen ohella suunnitelman laadinnassa painopisteenä oli viisaiden ja kestävien liikkumistapojen edistäminen, mikä on ehdotettu kytkettäväksi osaksi kaupungin liikenneturvallisuuksuunnittelua. Lisäksi raportissa on käsitelty liikenneturvallisuuksuunnitelman markkinointia ja tiedottamista. Liikenneturvallisuuksuunnitelman ja tavoitteiden toteutumisen seuranta varten suunniteltiin erilaisia mittareita.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, Suonenjoki				
ISBN (painettu) 978-952-257-819-8	ISBN (PDF) 978-952-257-820-4	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-820-4	Kieli suomi	Sivumäärä 82
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavissa myös verkossa osoitteesta: www.ely-keskus.fi/julkaisut tai www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja aika Kuopio 2013			Painotilo Kopijyvä	

RAPORTEJA 71 | 2013

**KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA
SUONENJOKI**

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-819-8 (painettu)

ISBN 978-952-257-820-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-820-4

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